

**Landeshauptstadt Hannover
Fachbereich Steuerung, Personal und Zentrale Dienste
OE 18.64/ Wahlen und Statistik**

Deutsches Forschungsinstitut für öffentliche Verwaltung Speyer

**Bürger-Panel Hannover
Ergebnisse der ersten Befragung: Thema Mobilität**

12.11.2012

Inhaltsverzeichnis

0	Bürger-Panel	3
1	Befragungsthema Mobilität	3
2	Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel	4
	2.1 Nutzergruppen (Mobilitätsverhalten, Alter, Geschlecht)	5
3	Zufriedenheit mit der Verkehrssituation und den Mobilitätsangeboten	6
	3.1 Allgemeine Zufriedenheit mit der Verkehrssituation	6
	3.2 Allgemeine Zufriedenheit mit der Verkehrssituation durch Nutzergruppen	7
	3.3 Spezifische Zufriedenheit mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln	9
	3.4 Spezifische Zufriedenheit mit Verkehrsmitteln durch Nutzergruppen	9
4	Ziele und Maßnahmen für den Kraftfahrzeugverkehr	12
	4.1 Bewertung der Wichtigkeit von Maßnahmen	12
	4.2 Bewertung der Wichtigkeit von Maßnahmen durch Nutzergruppen	12
	4.3 Auswahl Top-Maßnahme für den Kraftfahrzeugverkehr	16
5	Ziele und Maßnahmen für den nicht-motorisierten Verkehr	17
	5.1 Bewertung der Wichtigkeit von Maßnahmen	17
	5.2 Bewertung der Wichtigkeit von Maßnahmen durch Nutzergruppen	18
	5.3 Auswahl Top-Maßnahme für den nicht-motorisierten Verkehr	22
6	Ziele und Maßnahmen für den ÖPNV	23
	6.1 Bewertung der Wichtigkeit von Maßnahmen	23
	6.2 Bewertung der Wichtigkeit von Maßnahmen durch Nutzergruppen	23
	6.3 Auswahl Top-Maßnahme für den ÖPNV	26
7	Fazit	27
	Verzeichnis der Grafiken	28

0 Bürger-Panel

Das Bürger-Panel in Hannover ist eine repräsentative Gruppe von 2.850 Einwohnerinnen und Einwohnern ab 18 Jahre, die sich bereit erklärt haben, drei bis viermal im Jahr an Befragungen zu stadtpolitischen Themen teilzunehmen. Der größte Teil der Panelmitglieder hat sich dafür entschieden, dies online zu tun.

Die erste Befragung, deren Ergebnisse jetzt vorliegen, befasste sich mit dem Thema Mobilität und wurde am 08. Oktober 2012 gestartet. Die Beantwortung sollte bis 18. Oktober 2012 erfolgen.

Die Befragung wurde von der Landeshauptstadt Hannover unter wissenschaftlicher Begleitung des Deutschen Forschungsinstitutes für öffentliche Verwaltung durchgeführt. Die Daten wurden vom Forschungsinstitut ausgewertet.

Der Rücklauf betrug mit 2.428 beantworteten Fragebögen 85%. Von diesen wurden 74 % online und 26 % per Post beantwortet.

1 Befragungsthema Mobilität

Die Befragung zum Thema Mobilität in Hannover umfasste insgesamt drei Themenkomplexe (Fragestellungen):

1. Nutzungshäufigkeit der verschiedenen Verkehrsmittel (PKW, ÖPNV, Rad usw.)
2. Zufriedenheit mit den Mobilitätsangeboten (insgesamt und spezifische Verkehrsmittel)
3. Wichtigkeit von spezifischen Maßnahmen für
 - a. den motorisierten Verkehr
 - b. den nicht-motorisierten Verkehr (Fahrrad und Fußgänger)
 - c. den ÖPNV

Die Bewertung der Zufriedenheit (2.) und der Wichtigkeit von unterschiedlichen Maßnahmen (3.) sollten auf einer Skala von 1 (sehr zufrieden bzw. sehr wichtig) bis 5 (sehr unzufrieden bzw. sehr unwichtig) bewertet werden.

Ergänzend zur Bewertung auf einer Skala von 1 bis 5, war für jeden der Bereiche a.-c. eine Maßnahme auszuwählen, die nach Ansicht der Befragten als erstes umgesetzt werden sollte.

Alle im Folgenden wiedergegebenen Grafiken basieren auf Prozentwerten¹. Die Ergebnisse sind repräsentativ im Hinblick auf die soziodemographischen Merkmale Alter und Geschlecht der Einwohner der Landeshauptstadt Hannover ab 18 Jahren.

¹ Valide Prozentwerte, d.h. 100% ist die Summe aller, die die Frage jeweils beantwortet haben (nicht die Summe aller Befragungsteilnehmer).

2 Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel

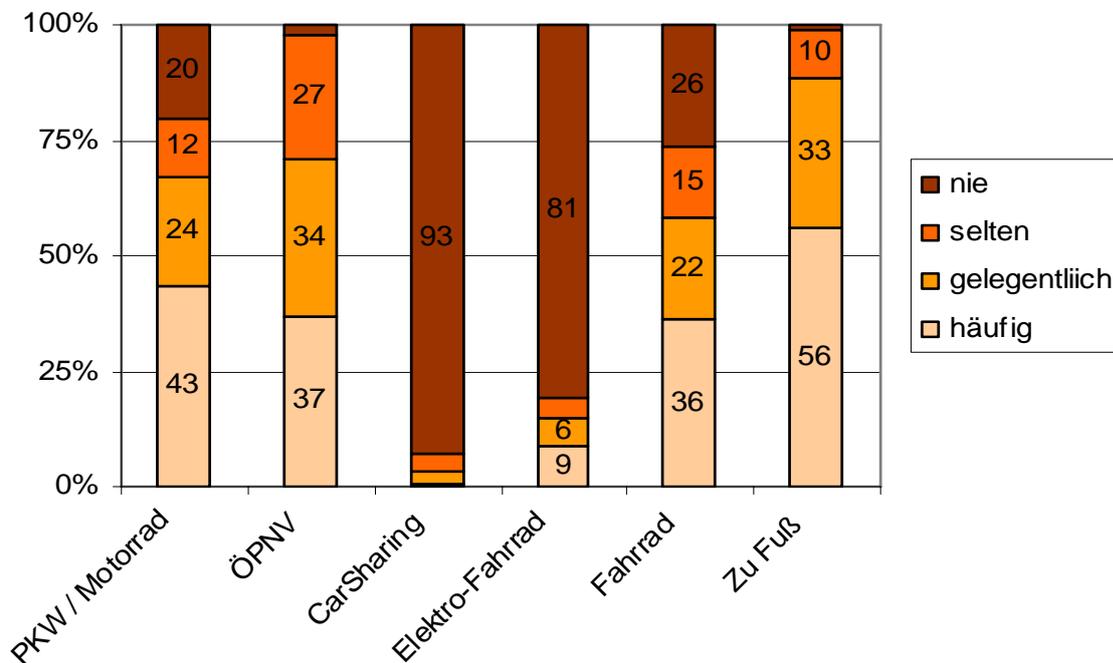
Mit der Eingangsfrage sollte ermittelt werden, wie sich die Nutzung von Verkehrsmitteln durch die Einwohnerinnen und Einwohner ab 18 Jahren in Hannover darstellt.

Die Befragten konnten angeben, ob sie die Verkehrsmittel PKW/Motorrad, ÖPNV, CarSharing, Elektro-Fahrrad, Fahrrad und zu Fuß gehen

- häufig
- gelegentlich
- selten, oder
- nie

nutzen. Dabei zeigt sich, dass jede Mobilitätsform ein spezifisches (grafisches) Profil mit unterschiedlichen Häufigkeitsverteilungen aufweist.

Grafik 1: Nutzungshäufigkeit verschiedener Verkehrsmittel, Prozentwerte



Zunächst einmal fällt auf, dass fast jeder „mal“ zu Fuß geht oder den ÖPNV benutzt. Vermutet werden kann, dass das zu Fuß gehen alle Nutzer anderer Verkehrsmittel betrifft. Weitere Strecken, muss man aber anderweitig zurücklegen, z.B. mit dem PKW oder dem ÖPNV (am wenigsten „betroffen“ sind hiervon vermutlich die Fahrradfahrer, die auch Orte, die PKW und ÖPNV nicht unmittelbar zu erreichen sind, erreichen können).

Das „zu Fuß gehen“ ist also die mit Abstand meist gewählte Fortbewegungsart, gefolgt vom ÖPNV. Nur 1% gehen nie zu Fuß, nur 2 % nutzen niemals den ÖPNV. Ebenfalls sehr verbreitet ist die gelegentliche Nutzung des ÖPNV (34%). 71% der Befragten nutzen den ÖPNV damit häufig oder zumindest gelegentlich. Beim PKW/Motorrad sind es 67%.

Bemerkenswert ist, dass 32 % der Befragten selten oder nie mit dem Pkw/Motorrad fahren. 26 % fahren nie mit dem Fahrrad und bieten damit einen Ansatzpunkt zur Steigerung des Radverkehrsanteils. Überraschend ist, dass bereits 15 % der Nutzer zumindest gelegentlich auf ein Elektrofahrzeug zurückgreifen. Diese Räder erschließen dem Fahrrad scheinbar neue Nutzergruppen (speziell

ältere, oder weniger sportliche Menschen). Fasst man die beiden Fahrradgruppen zusammen, nutzen das Fahrrad 73% mindestens gelegentlich.

2.1 Nutzergruppen (Mobilitätsverhalten, Alter, Geschlecht)

Für die weitergehende Analyse der Ergebnisse ist es sinnvoll, Nutzergruppen zu Mobilitätsverhalten, Alter und Geschlecht zu bilden. Kriterium für die Einordnung einer Person zu einer Nutzergruppe ist, ob sie angegeben hat, eines der angegebenen Verkehrsmittel häufig zu nutzen. Ein mehrfaches Ankreuzen der Kategorie „häufig“ war möglich.

Mobilitätsverhalten

Für das Mobilitätsverhalten ergeben sich daraus vier Nutzergruppen:

1. Die meisten Befragten bewegen sich häufig zu Fuß, befinden sich daher in der Gruppe Fußgänger/innen (1.275 Befragten oder 56 %)
2. Die zweitgrößte Gruppe ist die Gruppe der Radfahrer/innen. 990 Personen (45 %) gaben an, häufig ein Fahrrad oder Elektrofahrrad zu benutzen (Die Überschneidung zwischen den E- und normalem Fahrrad ist gering, mehr als 97% die ein normales Rad nutzen haben noch nie ein E-Fahrrad benutzt).
3. Kaum weniger Befragte gehören zur Gruppe der Autofahrer/innen (979 bzw. 43 %)
4. Mit 852 Gruppenmitgliedern ist die Gruppe ÖPNV zwar die kleinste, aber mit 37 % der Befragten immer noch sehr umfangreich.

Natürlich gibt es Überschneidungen zwischen den Gruppen. So nutzen ca. 11% derjenigen, die häufig den PKW oder ein Motorrad verwenden auch den ÖPNV häufig (z.B. wenn man mit dem PKW zu einer Haltestelle (S-Bahn) fährt). Diese Personen wurden dann beiden Gruppen zugeordnet, da sie ja beide Verkehrsmittel häufig nutzen.

Alter und Geschlecht

Als soziodemographische Merkmale waren die Befragten gebeten, ihr Alter und ihr Geschlecht anzugeben. Hieraus ergibt sich hinsichtlich der Merkmale der Nutzergruppen für Alter und Geschlecht folgendes Bild:

Nutzergruppen in Beziehung zu Alter und Geschlecht, Prozentwerte

Gruppe	Autofahrer/innen	ÖPNV-Nutzer/innen	Radfahrer/innen	Fußgänger/innen
Geschlecht				
F	38	41	41	58
M	46	32	43	50
Alter				
18 - 24	25	66	39	46
25 - 34	38	44	42	55
35 - 44	46	31	47	53
45 - 64	49	28	48	52
65 - 74	47	31	40	64
> 74	33	34	27	59

Die Frauen benutzen einen PKW oder ein Motorrad deutlich seltener als die Männer. Sie benutzen häufiger den ÖPNV und sie gehen häufiger zu Fuß. Die Fahrradnutzung ist etwa gleich häufig.

Die Häufigkeit der Nutzung von PKW und Motorrad steigt mit dem Alter zunächst an, um ab 65 Jahren wieder geringer zu werden. Bemerkenswert ist, dass zwei Drittel der Befragten bis 24 Jahren häufig den ÖPNV benutzten, aber nur 25 % häufig ein Kraftfahrzeug. Dies bestätigt die Annahme, dass das Kraftfahrzeug in dieser Altersgruppe an Bedeutung verloren hat. Die Nutzung des ÖPNV sinkt danach aber kontinuierlich ab bis sie sich ab 64 Jahren wieder „stabilisiert“. Die Fahrradnutzung steigt ab 34 Jahren deutlich an, um dann mit über 64 Jahren wieder zurück zu gehen. In der Tendenz nimmt das zu Fuß gehen mit dem Alter zu, ist aber in jeder Altersgruppe sehr häufig.

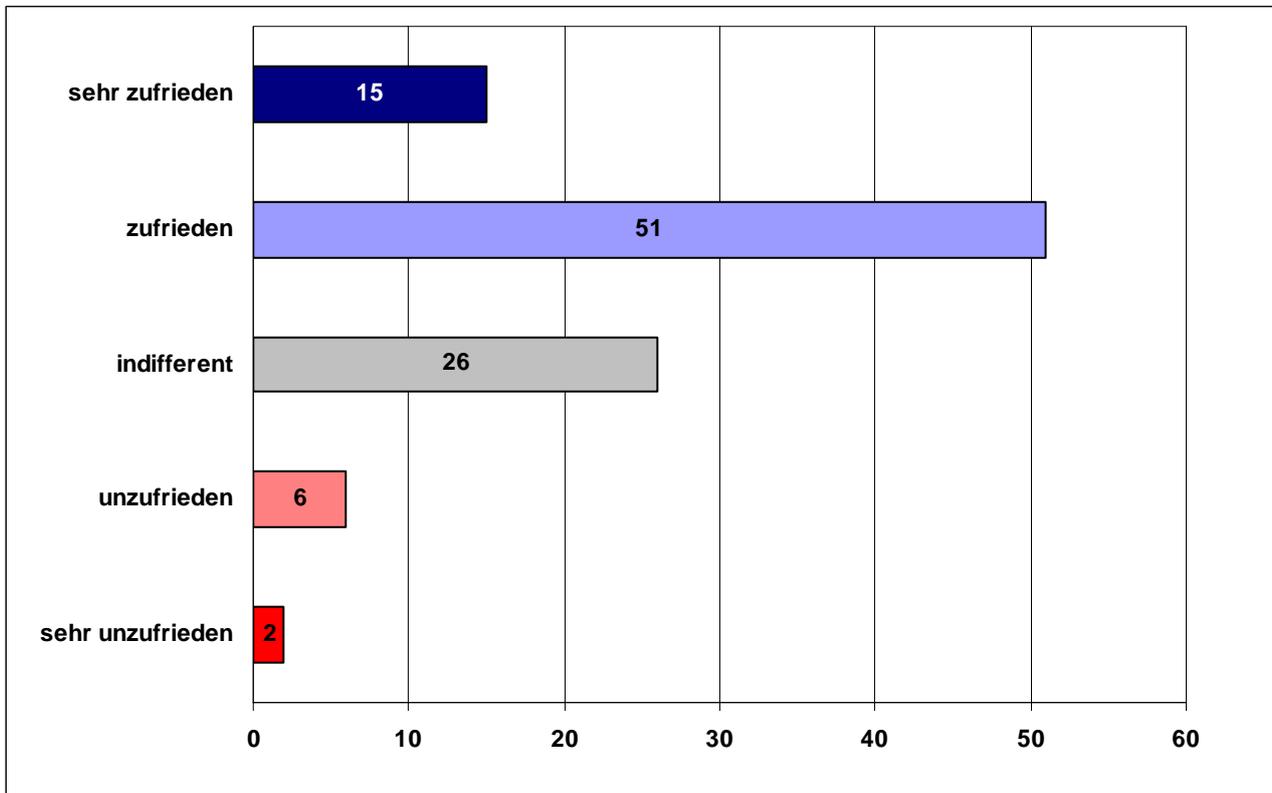
Elektrofahrräder werden von Frauen etwas häufiger genutzt als von Männern (aber nur geringfügig (ca. 15% der Frauen mindestens gelegentlich, Männer: ca. 13%). Die Häufigkeit der Nutzung steigt ab 45 Jahren deutlich an (ca. 9 %, ab 64 ca. 20 %, ab 74 ca. 19 %).

3 Zufriedenheit mit der Verkehrssituation und den Mobilitätsangeboten

3.1 Allgemeine Zufriedenheit mit der Verkehrssituation

Hinsichtlich der Zufriedenheit mit der derzeitigen Verkehrssituation insgesamt und den verfügbaren Mobilitätsangeboten konnten die Befragten ihr Urteil auf einer Skala von „1“ (sehr zufrieden) bis „5“ (sehr unzufrieden) abstufen.

Grafik 2: Allgemeine Zufriedenheit mit Verkehrssituation und -angeboten, Prozentwerte



Die Gruppe der insgesamt „Zufriedenen“ stellt mit 66 % die Mehrheit der Befragten dar, davon sind 15 % sogar „sehr zufrieden“ mit der aktuellen Verkehrssituation in Hannover. Die kleinste Gruppe der Befragten bezeichnen sich mit insgesamt 8 % als „unzufrieden“ oder „sehr unzufrieden“. Dagegen fällt die Gruppe derjenigen, die weder besonders zufrieden noch unzufrieden sind, mit 26 % relativ groß aus.

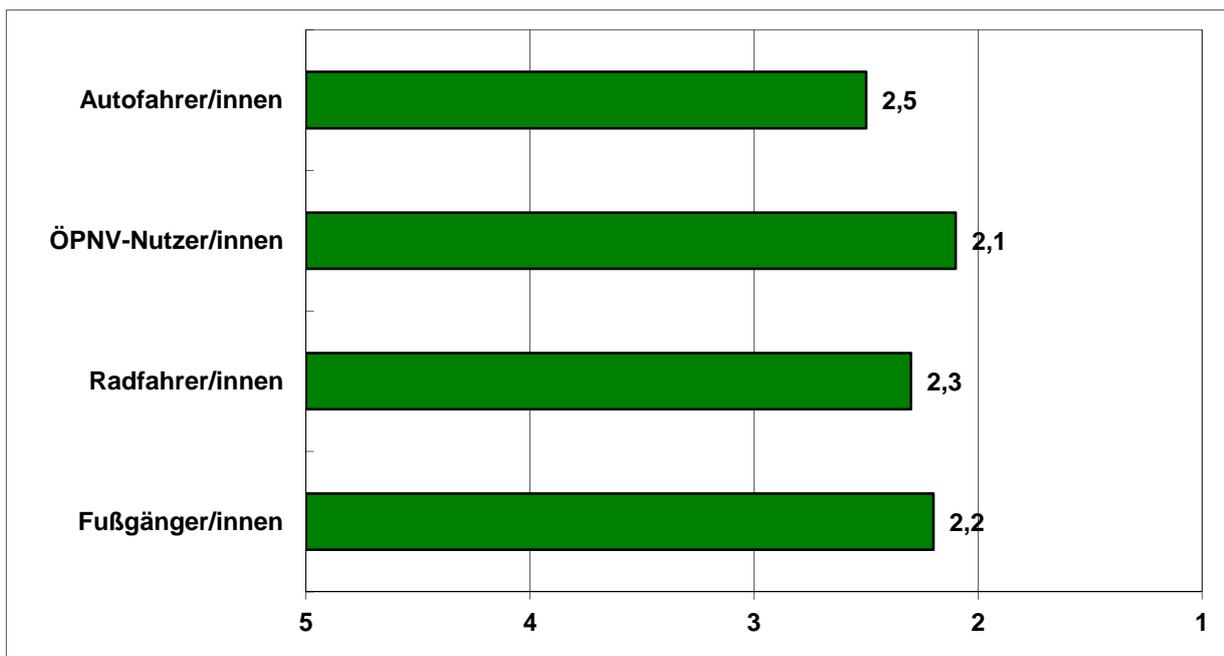
3.2 Allgemeine Zufriedenheit mit der Verkehrssituation durch Nutzergruppen

Nutzergruppen Mobilitätsverhalten

Setzt man die Angaben zur Zufriedenheit mit der Gesamtverkehrssituation in Beziehung zu den Nutzergruppen spiegelt sich zunächst die insgesamt hohe Zufriedenheit wieder, da die schlechteste Bewertung bei 2,5 (Bewertungsskala 1-5) liegt.

Die Gruppe der Autofahrer/innen ist am unzufriedensten, die der ÖPNV-Nutzer/innen mit 2,1 am zufriedensten.

Grafik 3: Allgemeine Zufriedenheit mit Verkehrssituation und –angeboten, Vergleich Nutzergruppen, Mittelwerte



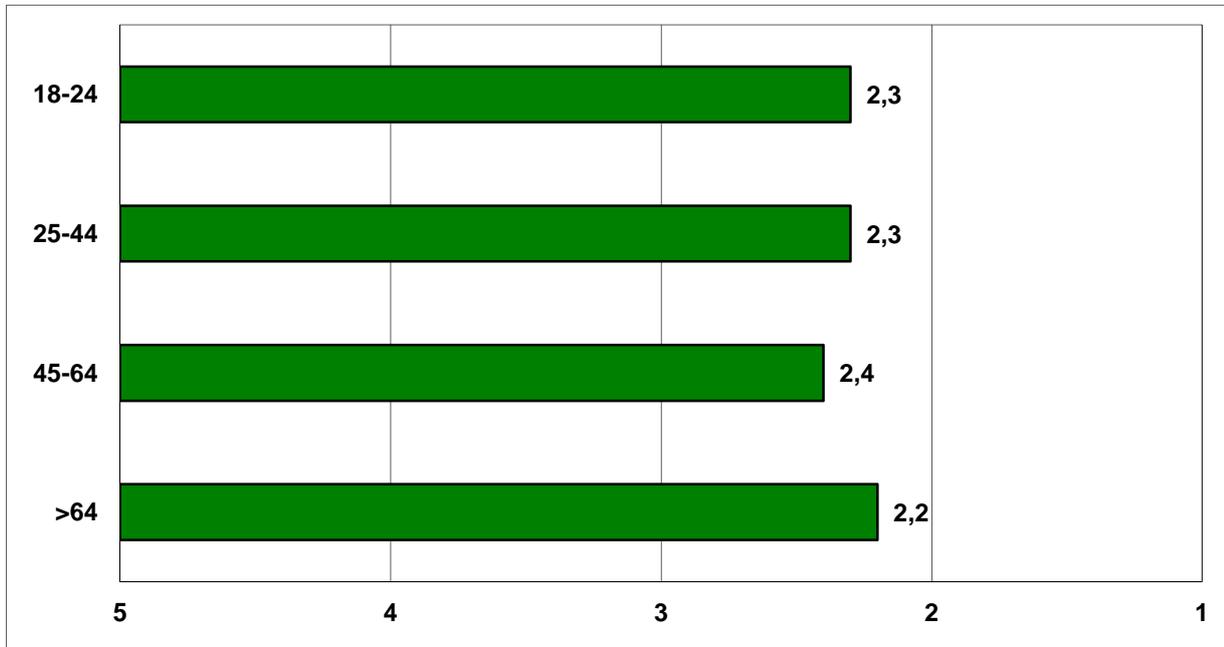
Geschlecht

Zwischen Männern und Frauen gibt es keinen signifikanten Unterschied hinsichtlich der Zufriedenheit mit der Verkehrssituation und den Mobilitätsangeboten in Hannover, diese ist mit jeweils ca. 2,3 im Mittel gleich.

Altersgruppen

Im Hinblick auf die Altersgruppen lassen sich auch keine wesentlichen Unterschiede feststellen. Die beiden jüngeren Gruppen liegen mit 2,3 genau im Durchschnitt, die 45 bis 64 Jahre alten sind etwas weniger zufrieden und die über 64 -Jährigen sind etwas zufriedener.

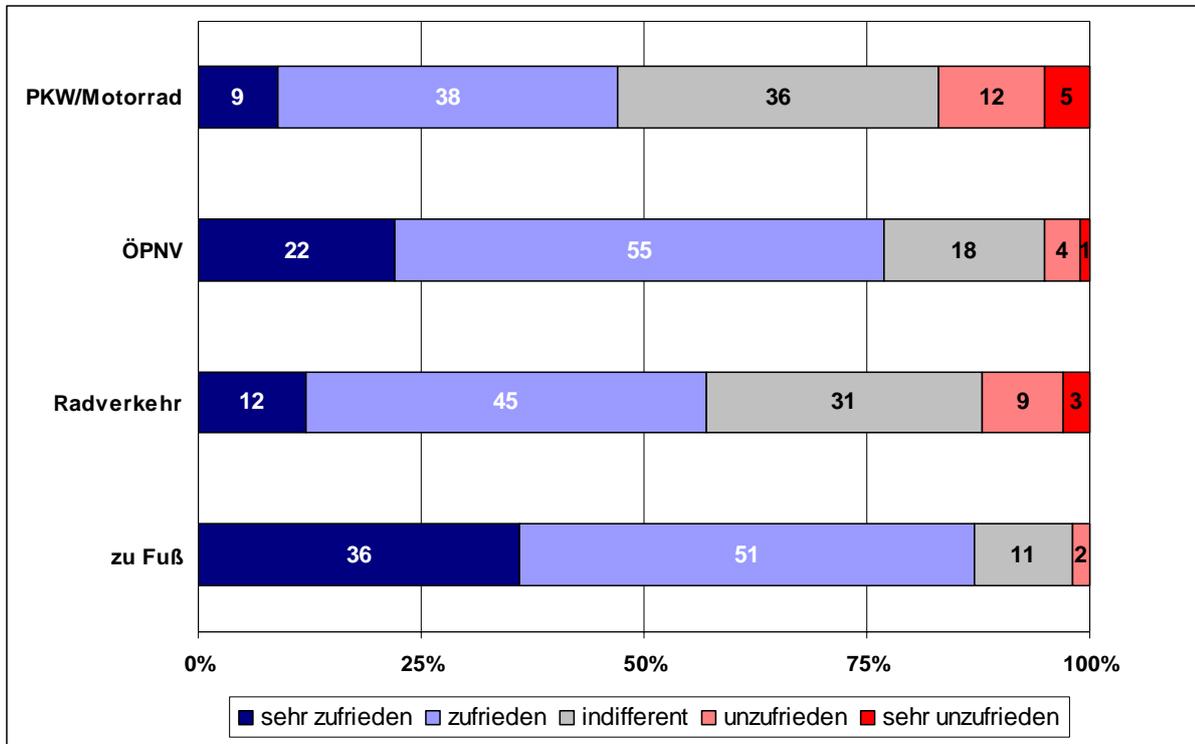
Grafik 4: Allgemeine Zufriedenheit mit Verkehrssituation und –angeboten, Vergleich Altersgruppen, Mittelwerte



3.3 Spezifische Zufriedenheit mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln

In einer weiteren Frage waren die Teilnehmerinnen und Teilnehmer des Bürger-Panels gebeten, den Grad ihrer Zufriedenheit mit den unterschiedlichen Verkehrsmitteln im Einzelnen zu bewerten (wieder Skala 1-5).

Grafik 5: Spezifische Zufriedenheit Verkehrsmittel, Prozentwerte



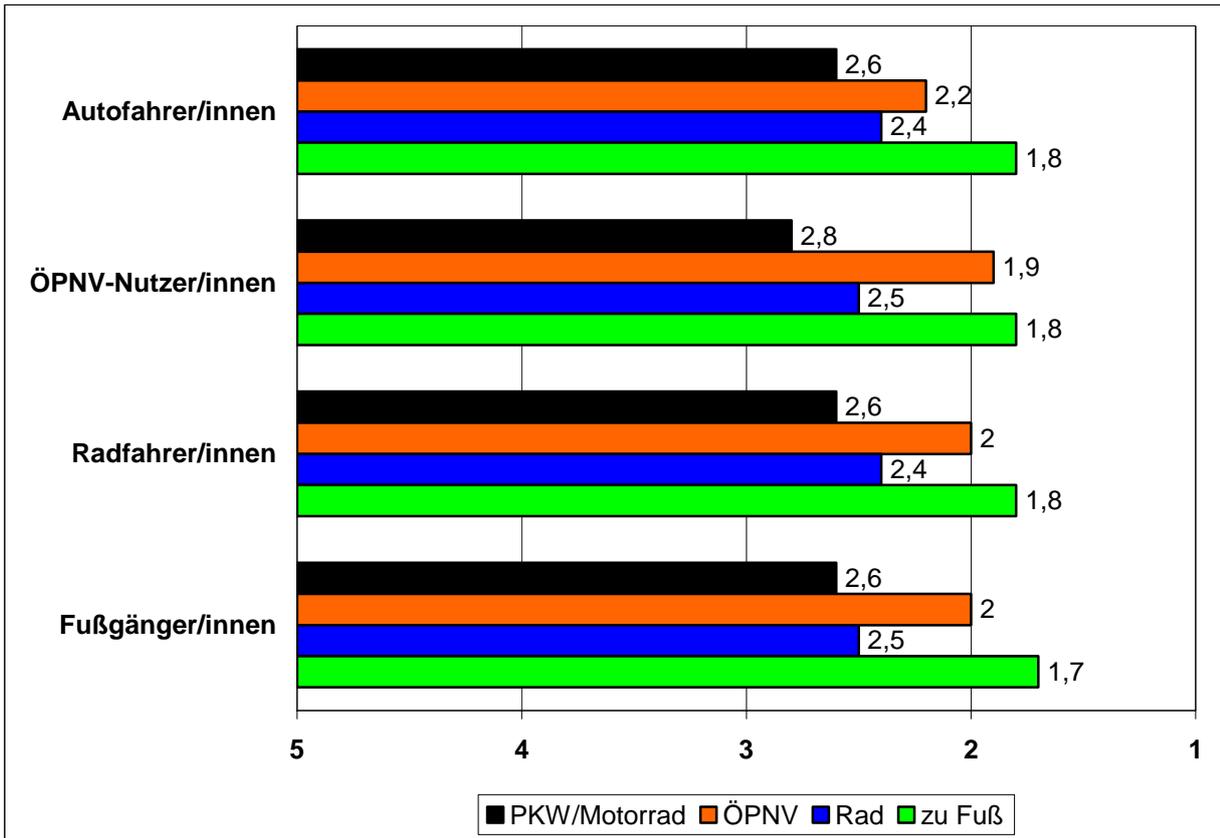
Im Ergebnis (Grafik 5) wird die höchste Zufriedenheit im Hinblick auf den Fußgängerverkehr geäußert, insgesamt 87 % „Zufriedene“, davon sogar 36 % „sehr zufrieden“ und „nur“ 2 % „sehr unzufrieden“. Gefolgt vom ÖPNV mit insgesamt 77 % Zufriedenen (davon 22 % „sehr zufrieden“) und 5 % „sehr unzufrieden“. Mit dem Radverkehr sind mehr als die Hälfte insgesamt zufrieden (57 %), davon aber nur ein kleiner Teil „sehr zufrieden“ (12 %). Mit 31 % sind hier jedoch auch viele Befragte „indifferent“. Die geringste Zufriedenheit erzielt der PKW-Motorradverkehr mit „nur“ 47 % insgesamt „Zufriedenen“(davon 9 % sehr zufrieden). Hier findet sich mit 17 % auch der höchste Wert der insgesamt „Unzufriedenen“ (einschließlich 5 % „sehr unzufrieden“) und der höchste Anteil von Befragten, die den Wert „3“ (Indifferent) gewählt haben.

3.4 Spezifische Zufriedenheit mit Verkehrsmitteln durch Nutzergruppen

Nutzergruppen Mobilitätsverhalten

An dieser Stelle ist von Interesse, ob die unterschiedlichen Nutzergruppen ganz spezifische Bewertungen der jeweiligen Mobilitätsbedingungen abgeben, also z.B. Radfahrer/innen den Fahrradverkehr anders bewerten als andere Verkehrsteilnehmer/innen.

Grafik 6: Spezifische Zufriedenheit Verkehrsmittel, Vergleich Nutzergruppen, Mittelwerte



Lässt man das zu Fuß gehen unberücksichtigt, welches von allen Verkehrsteilnehmern eine sehr hohe Bewertung erhält, fällt auf, dass die ÖPNV-Nutzer/innen mit Ihrem eigenen Verkehrsmittel deutlich zufriedener sind als die anderen Gruppen mit dem von ihnen häufig genutzten Verkehrsmittel. Die Bedingungen für den motorisierten Individualverkehr werden aber von den ÖPNV-Nutzer/innen deutlich schlechter bewertet, sie haben hier den niedrigsten Wert vergeben. Grund könnten „schlechte“ Erfahrungen sein, die dazu bewogen haben auf den ÖPNV umzusteigen. Die Autofahrer/innen dagegen sind mit den derzeitigen Gegebenheiten für das Autofahren am unzufriedensten und bewerten die Situation für die anderen Verkehrsmittel als positiver. Die Zufriedenheit der Radfahrer/innen mit dem ÖPNV ist deutlich positiver als mit ihrem eigenen Verkehrsmittel.

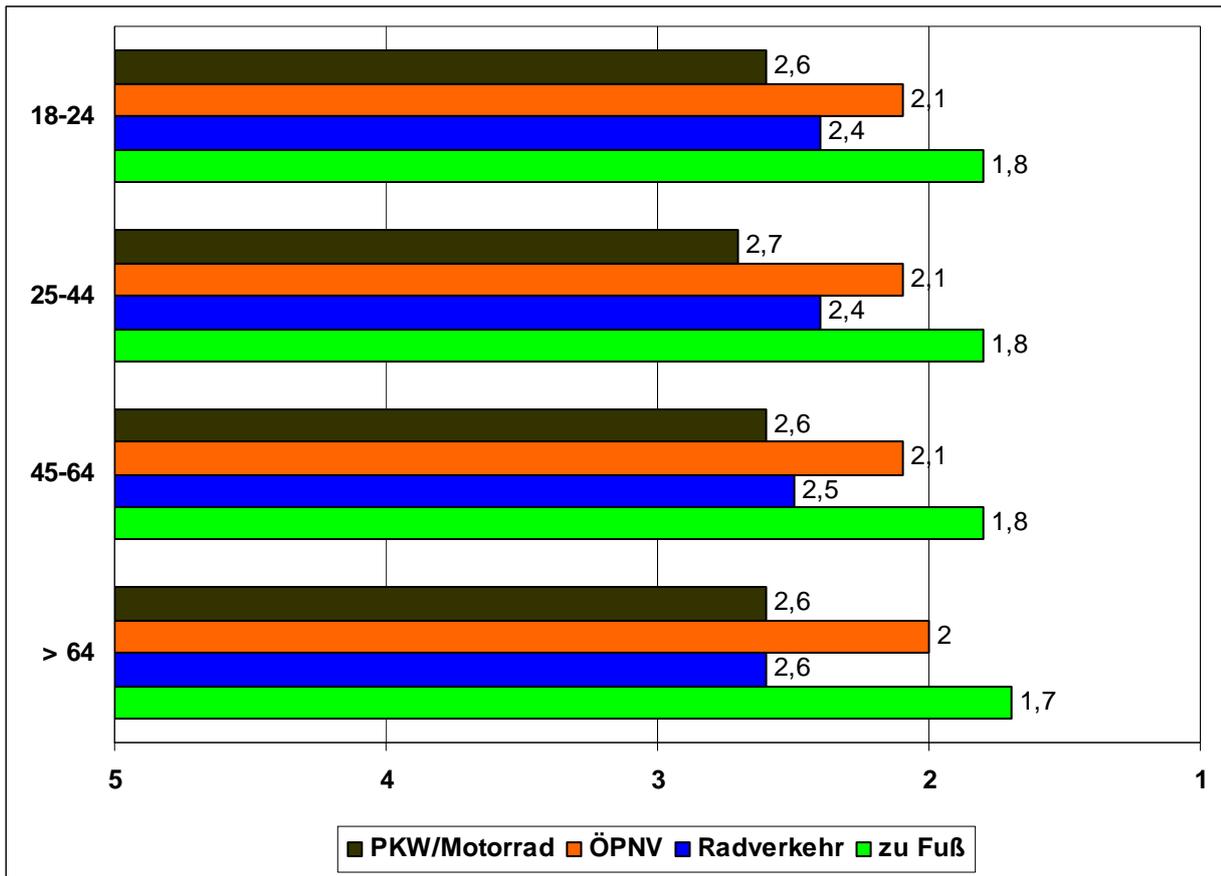
Geschlecht

Bei den Geschlechtern gibt es keine signifikanten Unterschiede bei der Bewertung der einzelnen Verkehrsmittel. Diese sind in fast allen Punkten gleich. Lediglich mit den Nutzungsmöglichkeiten für Kraftfahrzeuge sind Frauen etwas zufriedener (2,6 gegenüber 2,7) als Männer.

Altersgruppen

Zwischen den verschiedenen Altersgruppen sind die Meinungsunterschiede die unterschiedlichen Verkehrsmittel betreffend auch nicht besonders groß. Die 25-44 Jährigen sind mit den Nutzungsmöglichkeiten von PKW/Motorrad etwas unzufriedener als die anderen Gruppen. Die beiden älteren Gruppen mit den Bedingungen für den Radverkehr geringfügig unzufriedener als die beiden jüngeren. Am zufriedensten mit dem zu Fuß gehen und dem ÖPNV sind die über 64-Jährigen.

Grafik 7: Spezifische Zufriedenheit Verkehrsmittel, Altersgruppen, Mittelwerte

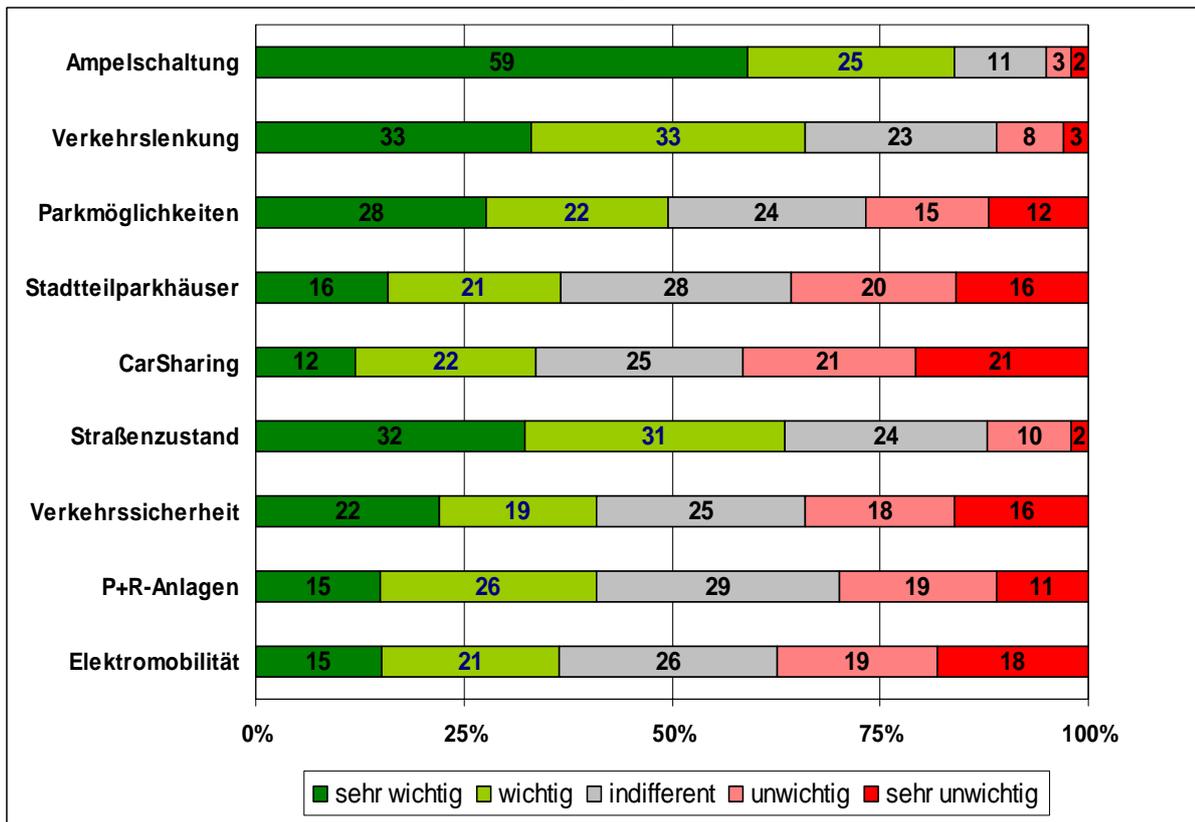


4 Ziele und Maßnahmen für den Kraftfahrzeugverkehr

4.1 Bewertung der Wichtigkeit von Maßnahmen

Für den Verkehrsbereich des Kraftfahrzeugverkehrs waren die Befragten gebeten, neun vor allem in die Zukunft gerichteten Ziele und Maßnahmen zu bewerten. Sie konnten ihr Urteil wiederum auf einer Skala von „1“ bis „5“ abstimmen, diesmal von „sehr wichtig“ bis „sehr unwichtig“.

Grafik 8 : Wichtigkeit Maßnahmen Kraftfahrzeugverkehr, Prozentwerte



Auf den ersten drei Plätzen in der Wichtigkeit befinden sich:

1. Verbesserung des Verkehrsflusses: Ampelschaltungen
2. Verbesserte Verkehrslenkung
3. Verbesserung des Straßenzustands

Hier ergibt sich ein sehr eindeutiges Bild: Mit Abstand die meisten Befragten (84 %) geben an, dass sie verbesserte Ampelschaltungen als insgesamt wichtig erachten, davon sogar 59 % als „sehr wichtig“

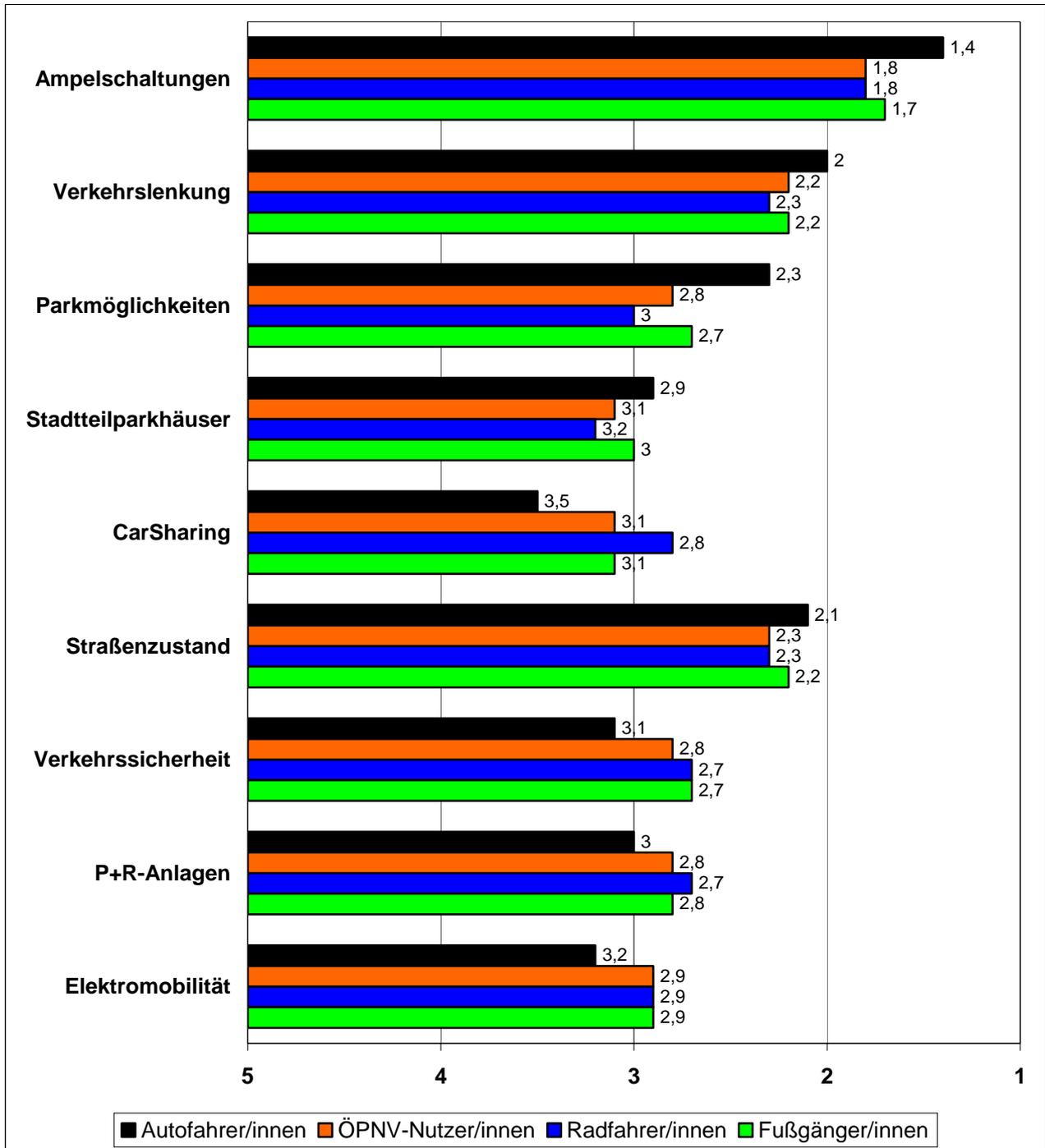
4.2 Bewertung der Wichtigkeit von Maßnahmen durch Nutzergruppen

Nutzergruppen Mobilitätsverhalten

Die Höhe der Zustimmung für verbesserte Ampelschaltungen deutet schon darauf hin, dass diese nicht nur auf der Meinung der Autofahrer/innen begründet sein kann, sondern auch für weitere Gruppen eine hohe Bedeutung hat.

Dies wird durch die detaillierte Auswertung in nachfolgender Grafik 9 bestätigt. Verbesserte Ampelschaltungen sind allen Gruppen besonders wichtig (1,4 bis 1,8), den Autofahrer/innen mit einer Durchschnittsbewertung von 1,4 allerdings am wichtigsten.

Grafik 9: Wichtigkeit Maßnahmen Kraftfahrzeugverkehr, Vergleich Nutzergruppen, Mittelwerte



Es kann vermutet werden, dass die einzelnen Gruppen verbesserte Ampelschaltungen für das von Ihnen am häufigsten benutzte Verkehrsmittel favorisieren. Für Radfahrer/innen ist die Verbesserung des CarSharing-Angebotes wichtiger als für andere Nutzergruppen.

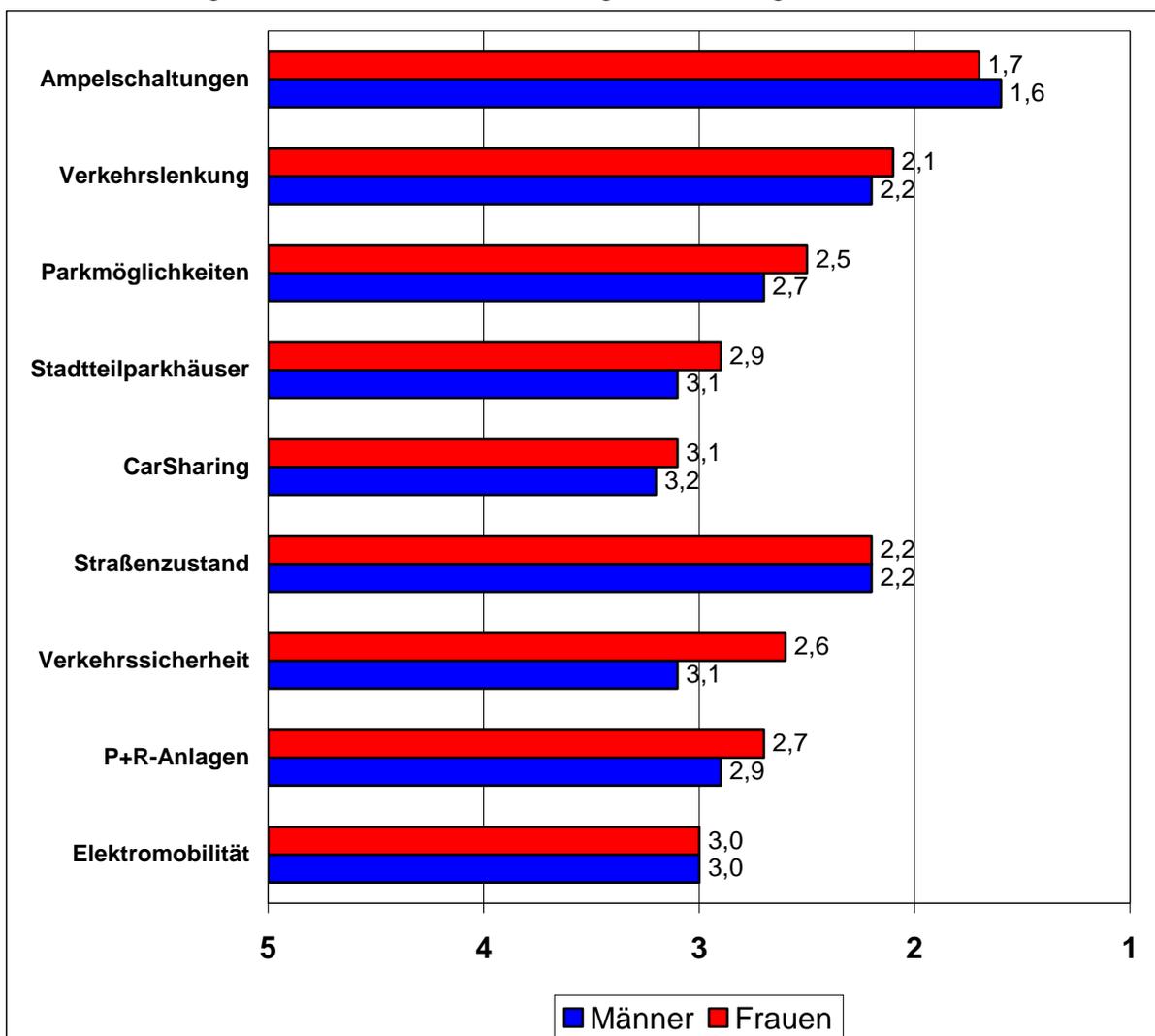
Die Bewertungen der vier Gruppen sind ähnlich, es gibt aber auch Spezifika:

- Die Bewertungen der Maßnahmen durch die in diesem Fall besonders betroffene „Auto-Viel-Nutzer“ liegen deutlich weiter auseinander. Allen Gruppen sind aber die Aspekte Ampelschaltung, Verkehrslenkung und Straßenzustand vergleichsweise wichtig.
- Speziell der Aspekt Ampelschaltungen wird bei den Autofahrer/innen deutlich wichtiger bewertet als bei den anderen Gruppen, wohingegen dem Aspekt Car-Sharing mit Abstand am wenigsten Bedeutung zugemessen wird. Auch im Hinblick auf die Parkmöglichkeiten gehen die Meinungen recht weit auseinander, speziell für die Radfahrer/innen sind diese eher unwichtig.

Geschlecht

Bei einem Vergleich der Meinungen von Männern und Frauen (Grafik 10) fällt auf, dass Frauen insgesamt etwas höhere Wichtigkeitsbewertungen vergeben, nur die Frage der verbesserten Ampelschaltungen ist für die Männer wichtiger. Bei den meisten Punkten sind die Unterschiede gering. Die Bedeutung der Verkehrssicherheit (durch Geschwindigkeitskontrollen) wird von den Frauen jedoch als deutlich höher eingeschätzt (2,6 anstatt 3,1 bei den Männern).

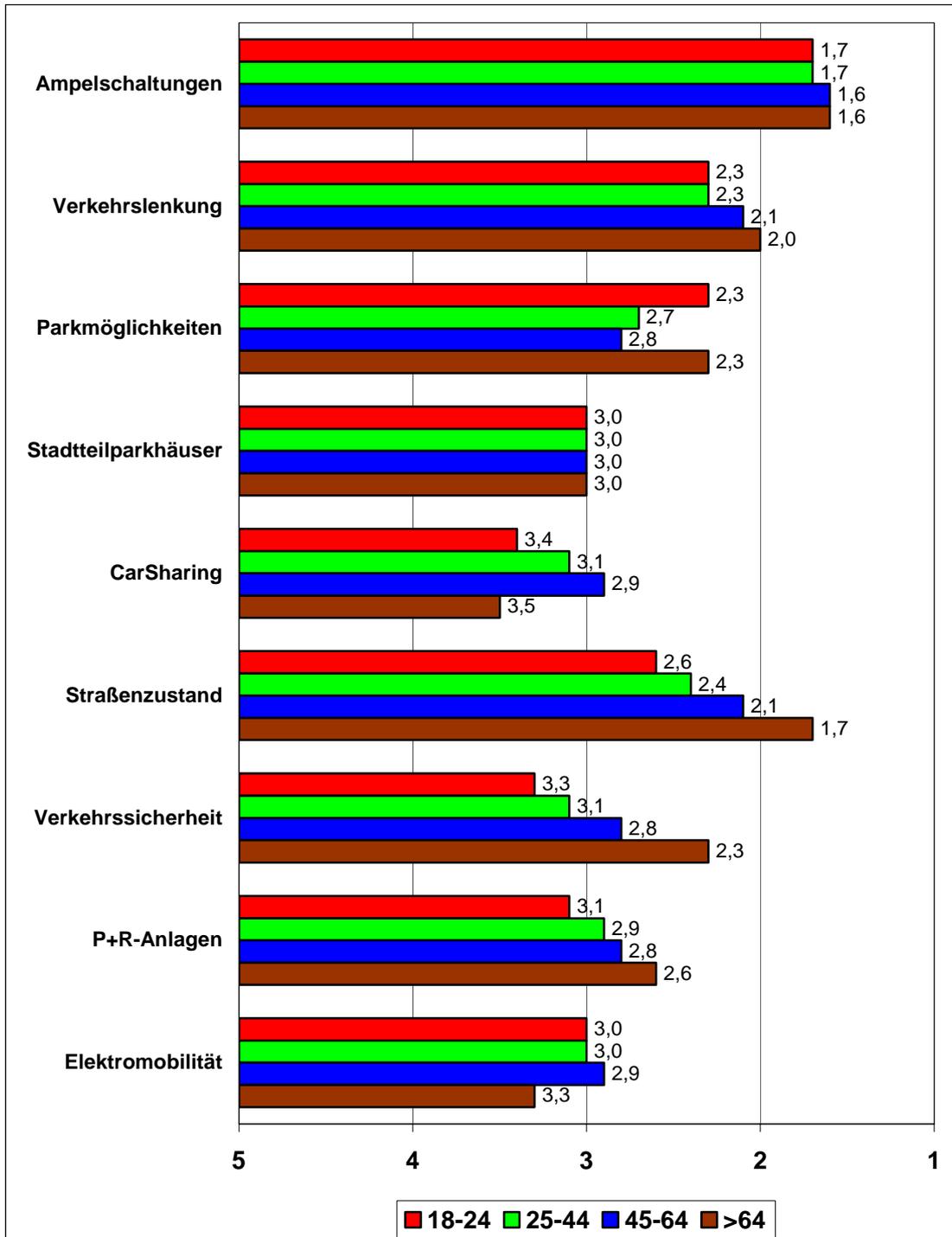
Grafik 10: Wichtigkeit Maßnahmen Kraftfahrzeugverkehr, Vergleich Männer/Frauen, Mittelwerte



Altersgruppen

Die Wichtigkeit der unterschiedlichen Maßnahmen unterscheidet sich im Hinblick auf das Alter der Befragten in höherem Maße als dies beim Geschlecht der Fall ist. Dies ist häufig auf die Gruppe der über 64-Jährigen zurückzuführen, teilweise aber auch auf die 18-24 Jährigen.

Grafik 11: Wichtigkeit Maßnahmen Kraftfahrzeugverkehr, Vergleich Altersgruppen, Mittelwerte



Besonders große Differenzen sind auszumachen im Hinblick auf:

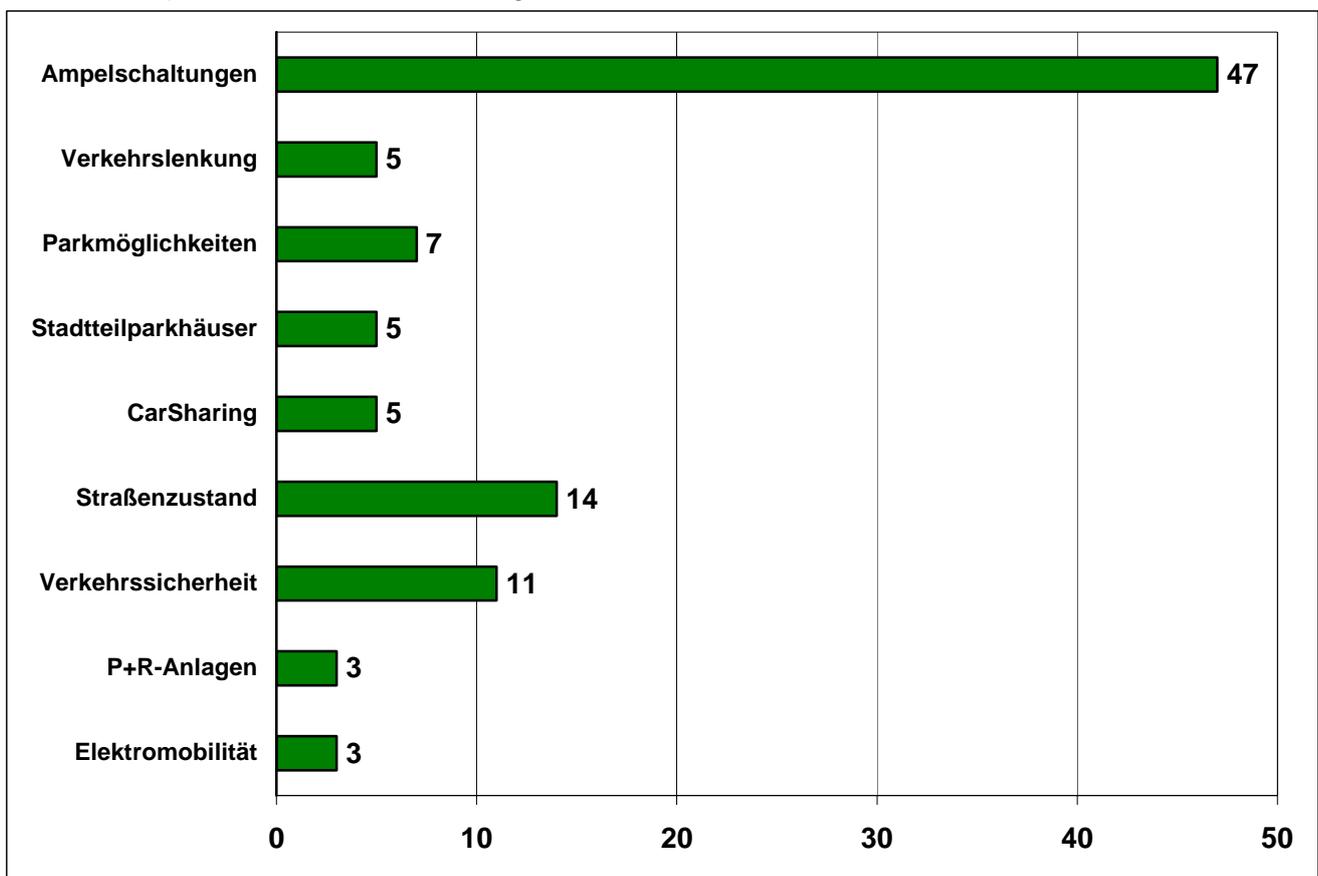
- Verkehrssicherheit. Ab 45 Jahren wird dieser Aspekt wichtiger (2,8), besonders wichtig ist er aber für die über 64-Jährigen (2,3)

- Straßenzustand. Auch dieser Punkt interessiert die Jüngeren noch nicht (2,6/2,4), ist aber anders bei den Älteren (2,1/1,7) von hoher Wichtigkeit
- P+R-Anlagen. Werden mit zunehmendem Alter wichtiger (3,1 auf 2,6)
- Parkmöglichkeiten. Sind für die beiden jüngeren Altersgruppen weniger wichtig (Unterschied: 0,5 Bewertungspunkte)
- CarSharing. Ist wiederum für die mittleren Altersgruppen wichtiger (Unterschied: ebenfalls 0,5 Bewertungspunkte)

4.3 Auswahl Top-Maßnahme für den Kraftfahrzeugverkehr

Die Befragten konnten aus den oben (4.1) angegebenen neun Maßnahmen eine auswählen, die ihrer Meinung nach am dringlichsten verbessert werden sollte.

Grafik 12: Top-Maßnahme Kraftfahrzeugverkehr, Prozentwerte

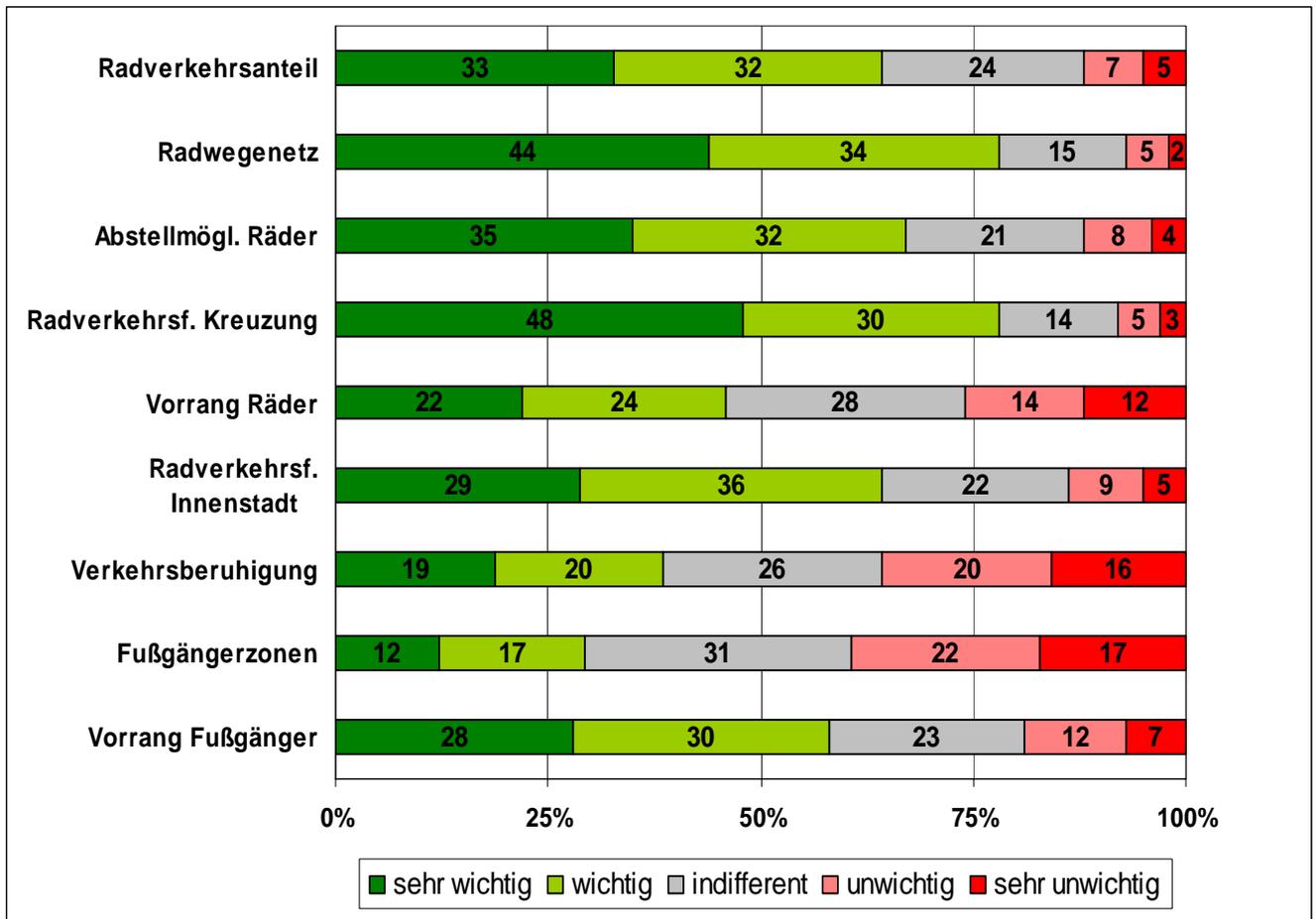


Auch hier kommt die hohe Bedeutung von verbesserten Ampelschaltungen für nahezu alle Verkehrsteilnehmer/innen zum tragen. Bei der Auswahl einer Top-Maßnahme erhält die Einzelmaßnahme „Erhöhung der Verkehrssicherung durch mehr Geschwindigkeitskontrollen“ jedoch einen höheren Stellenwert als unter 4.1 und verdrängt die „verbesserte Verkehrslenkung“. Der Aspekt Verkehrssicherung ist einigen Personen scheinbar sehr wichtig (wichtiger als dem Durchschnitt. Dabei könnte es sich z.B. um Personen mit Kindern handeln).

5 Ziele und Maßnahmen für den den nicht-motorisierten Verkehr

5.1 Bewertung der Wichtigkeit von Maßnahmen

Grafik 13: Wichtigkeit Maßnahmen nicht-motorisierter Verkehr, Prozentwerte



Auf den ersten drei Plätzen in der Wichtigkeit befinden sich:

1. Ausbau des Radwegenetzes
2. Verbesserte Radverkehrsführung an Kreuzungen/Knotenpunkten
3. Mehr Abstellmöglichkeiten für Fahrräder

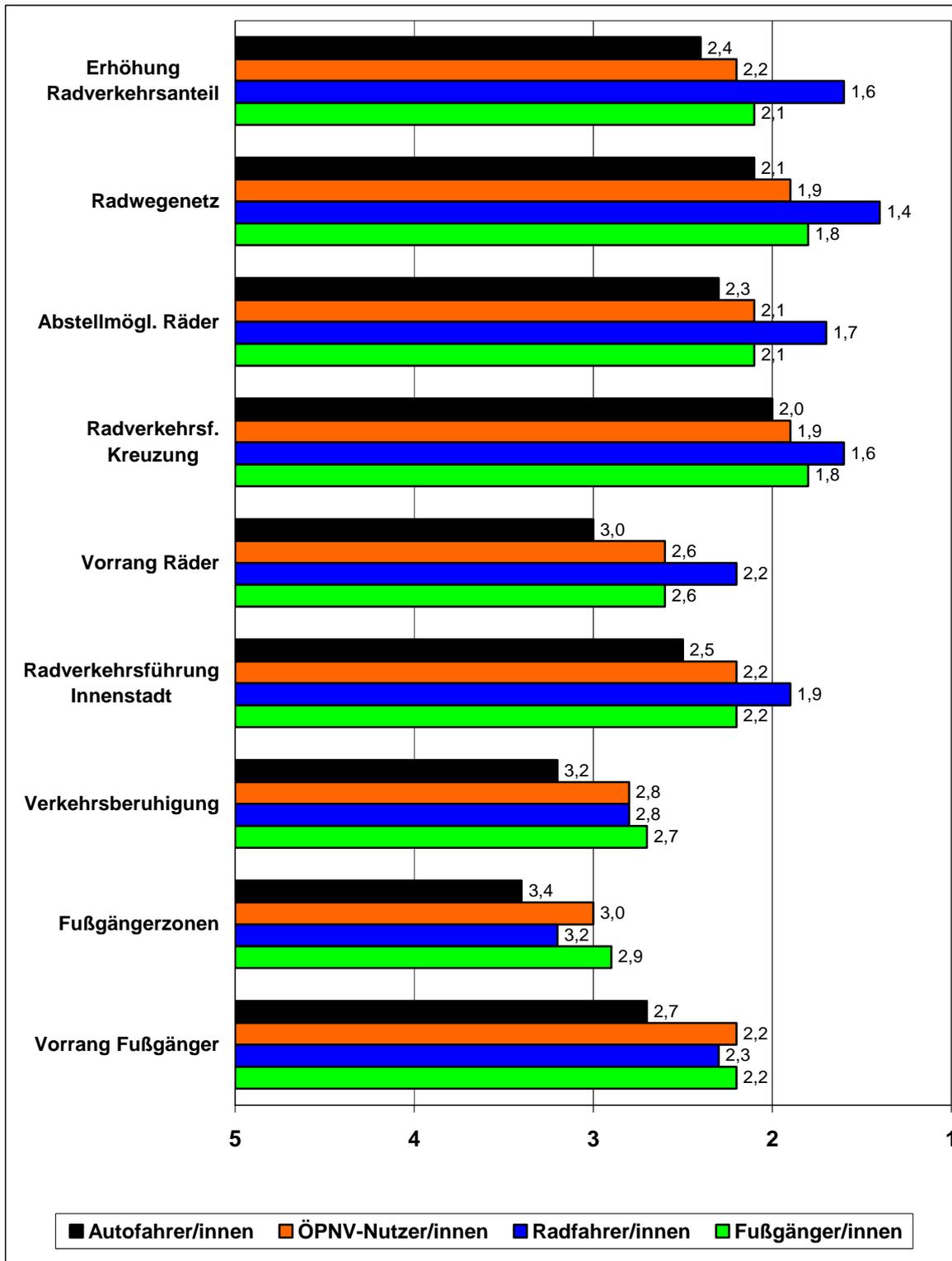
Auch die Erhöhung des Radverkehrsanteils am Gesamtverkehrsaufkommen und die Verbesserung der Verkehrsführung für Radfahrer/innen in der Innenstadt werden von 65 % der Befragten als wichtig erachtet.

5.2 Bewertung der Wichtigkeit von Maßnahmen durch Nutzergruppen

Nutzergruppen Mobilitätsverhalten

Betrachtet man die Meinungen der unterschiedlichen Nutzergruppen in Grafik 14, wird deutlich, dass wie zu erwarten Radfahrer/innen die Maßnahmen für den Radverkehr als deutlich wichtiger einschätzen als die anderen Nutzergruppen. Allerdings bewerten auch andere Nutzergruppen Verbesserungen für den Radverkehr und die Erhöhung des Radverkehrsanteils als positiv

Grafik 14: Wichtigkeit Maßnahmen nicht-motorisierter Verkehr, Vergleich Nutzergruppen, Mittelwerte



Alle Nutzergruppen halten der Ausbau des Radwegenetzes und die Steuerung des Radverkehrs an Kreuzungen für besonders wichtig. Weitere wichtige Punkte (vor allem für die Radfahrer/innen) sind die Erhöhung des Anteils des Radverkehrs, die Abstellmöglichkeiten für Fahrräder (quasi analog zu den Parkmöglichkeiten für Autofahrer/innen) sowie die Radverkehrssteuerung in der Innenstadt. Auffallend ist, dass die „Auto-Gruppe“ insgesamt deutlich zurückhaltender bei der Beurteilung der Wichtigkeit ist, als die anderen Gruppen (was sie aber auch schon im Falle der Maßnahmen CarSharing, Verkehrssicherheit, P&R-Anlagen und Elektromobilität, waren).

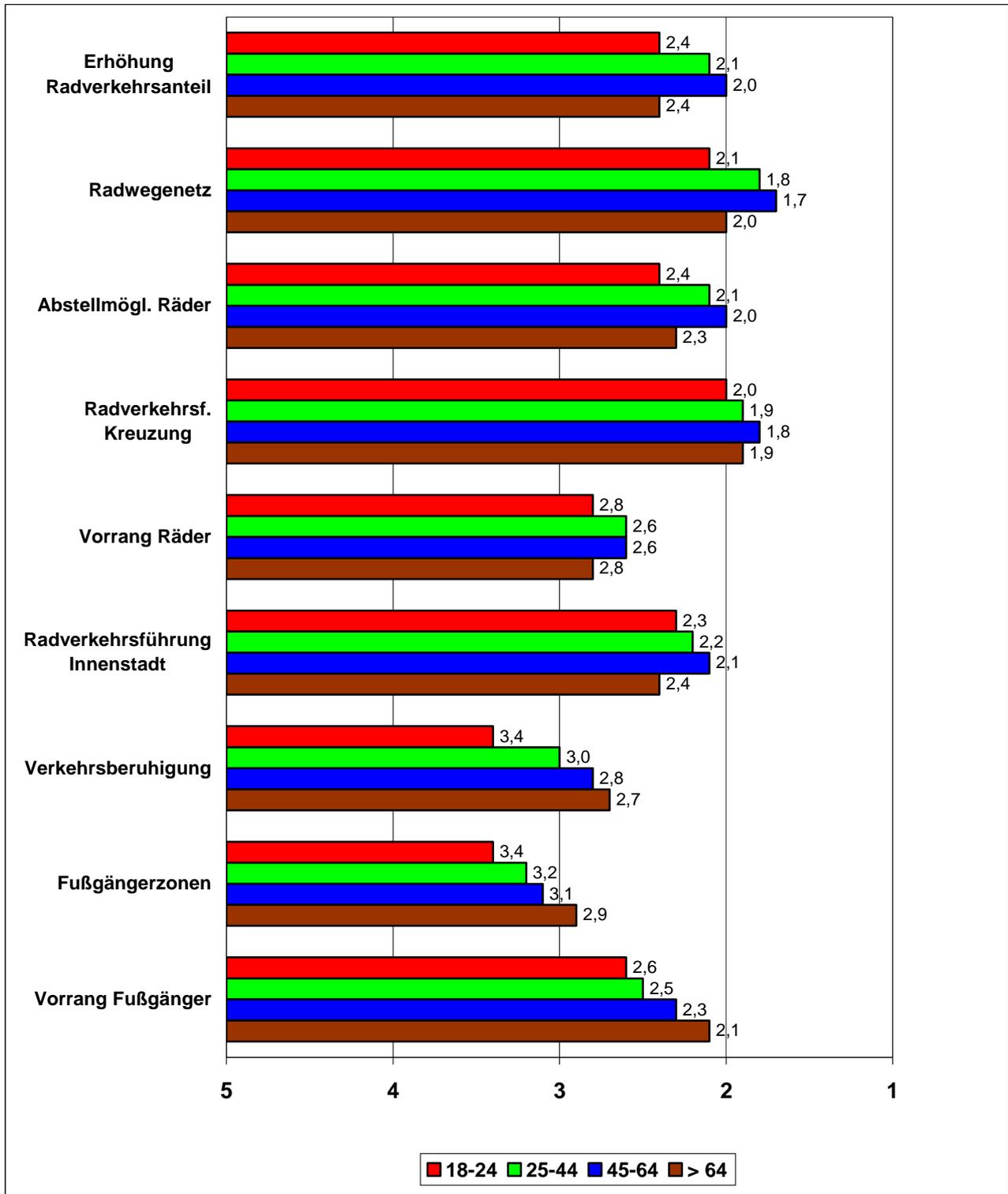
Altersgruppen

Verglichen mit den Meinungen zum Kraftfahrzeugverkehr fallen die Unterschiede zwischen den Altersgruppen bei den Maßnahmen für den Rad- und Fußgängerverkehr etwas geringer aus, wobei die größten Unterschiede zwischen den unter 24- und den über 64-jährigen bei den Maßnahmen für den Fußgängerverkehr liegen.

Bemerkenswerte Unterschiede (Grafik 15):

- Ausweitung der Verkehrsberuhigung. Zunehmende Wichtigkeit mit dem Alter (Unterschied: 0,7)
- Vorrang für Fußgänger an Ampeln. Zunehmende Wichtigkeit mit dem Alter (Unterschied: 0,5)
- Ausweitung von Fußgängerzonen. Zunehmende Wichtigkeit mit dem Alter (Unterschied: 0,4)
- Mehr Abstellmöglichkeiten für Fahrräder. Höhere Wichtigkeit für die mittleren Altersgruppen (Unterschied: 0,4)
- Radwegenetz. Höhere Wichtigkeit für die mittleren Altersgruppen (Unterschied: 0,4)

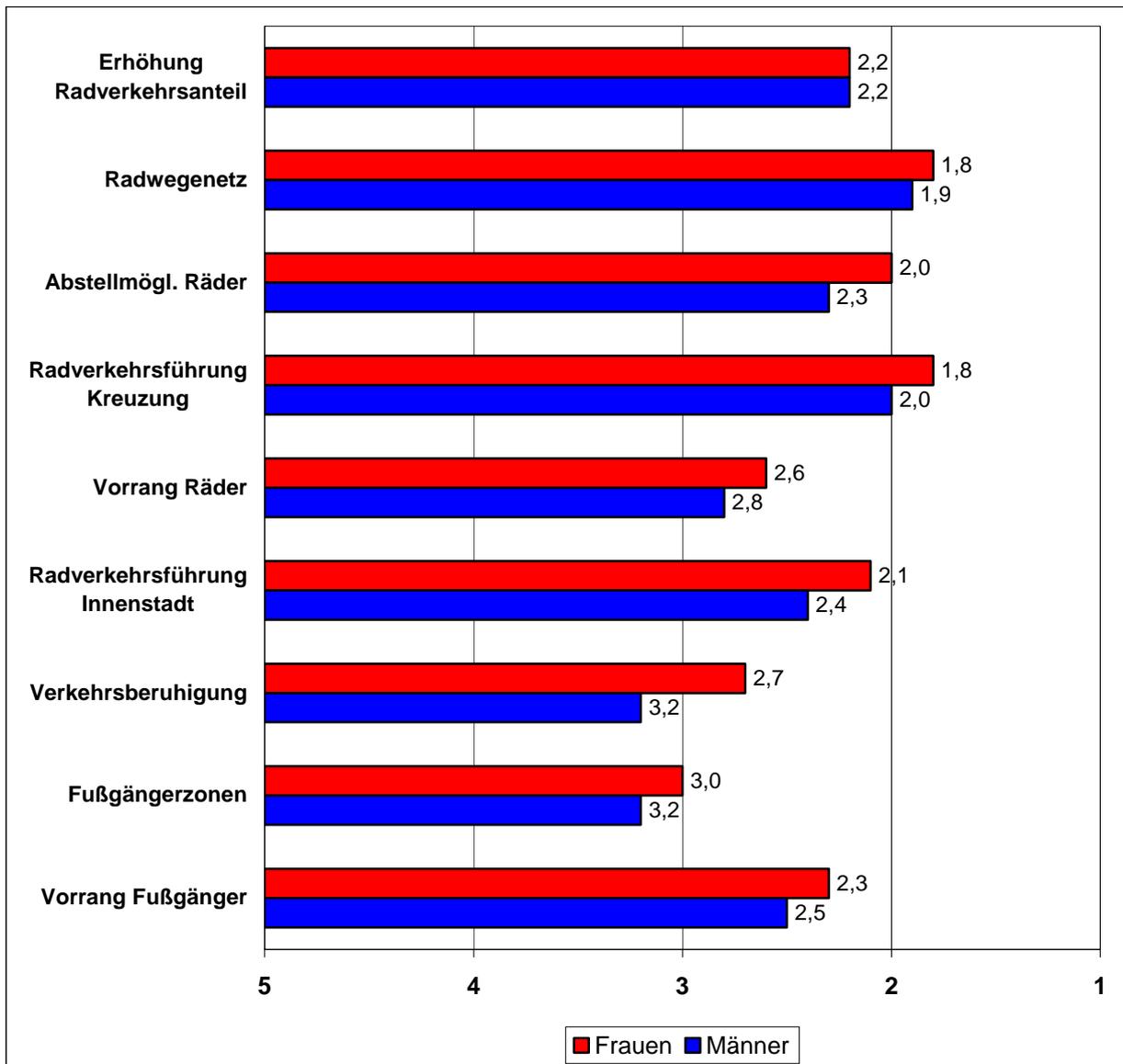
Grafik 15: Wichtigkeit Maßnahmen nicht-motorisierter Verkehr, Vergleich Altersgruppen, Mittelwerte



Geschlecht

Die Differenzen hinsichtlich der Geschlechter sind noch geringer als bei den Altersgruppen, aber vorhanden.

Grafik 16: Wichtigkeit Maßnahmen nicht-motorisierter Verkehr, Vergleich Männer/Frauen, Mittelwerte

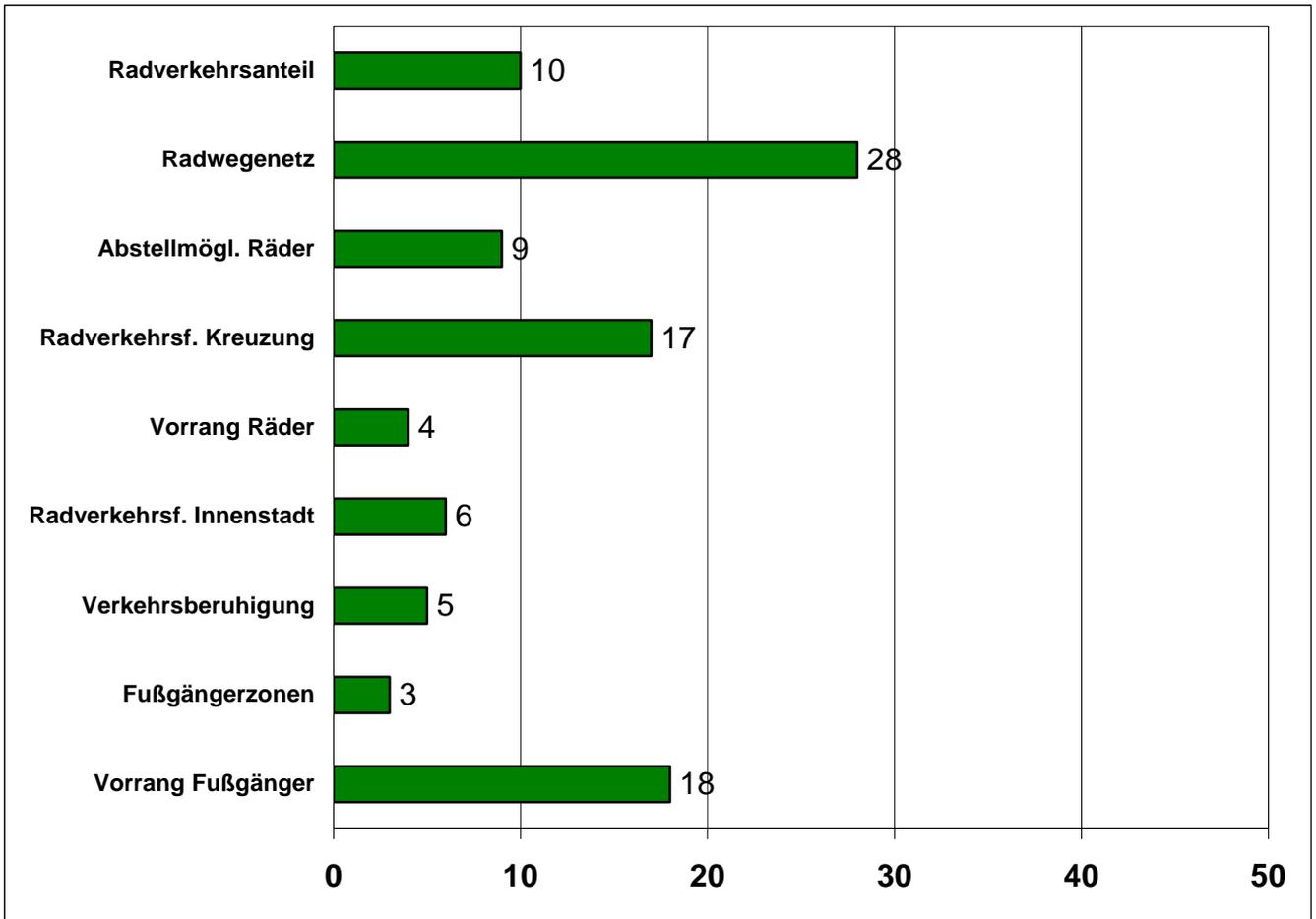


Es zeigt sich, dass den Frauen die Maßnahmen für den nicht-motorisierten Verkehr fast durchgehend (etwas) wichtiger sind, als den Männern. Deutliche Unterschiede finden sich bei:

- Ausweitung der Verkehrsberuhigung (0,5)
- Vorrang für Fußgänger/innen an Ampeln (0,3)
- Mehr Abstellmöglichkeiten für Fahrräder (0,3)
- Verbesserung der Radverkehrsführung Innenstadt (0,2)
- Vorrang für Fahrräder (0,2)
- Ausweitung von Fußgängerzonen (0,2)
- Radverkehrsführung an Kreuzungen (0,2)

5.3 Auswahl Top-Maßnahme für den nicht-motorisierten Verkehr

Grafik 17: Top-Maßnahme nicht-motorisierter Verkehr, Prozentwerte

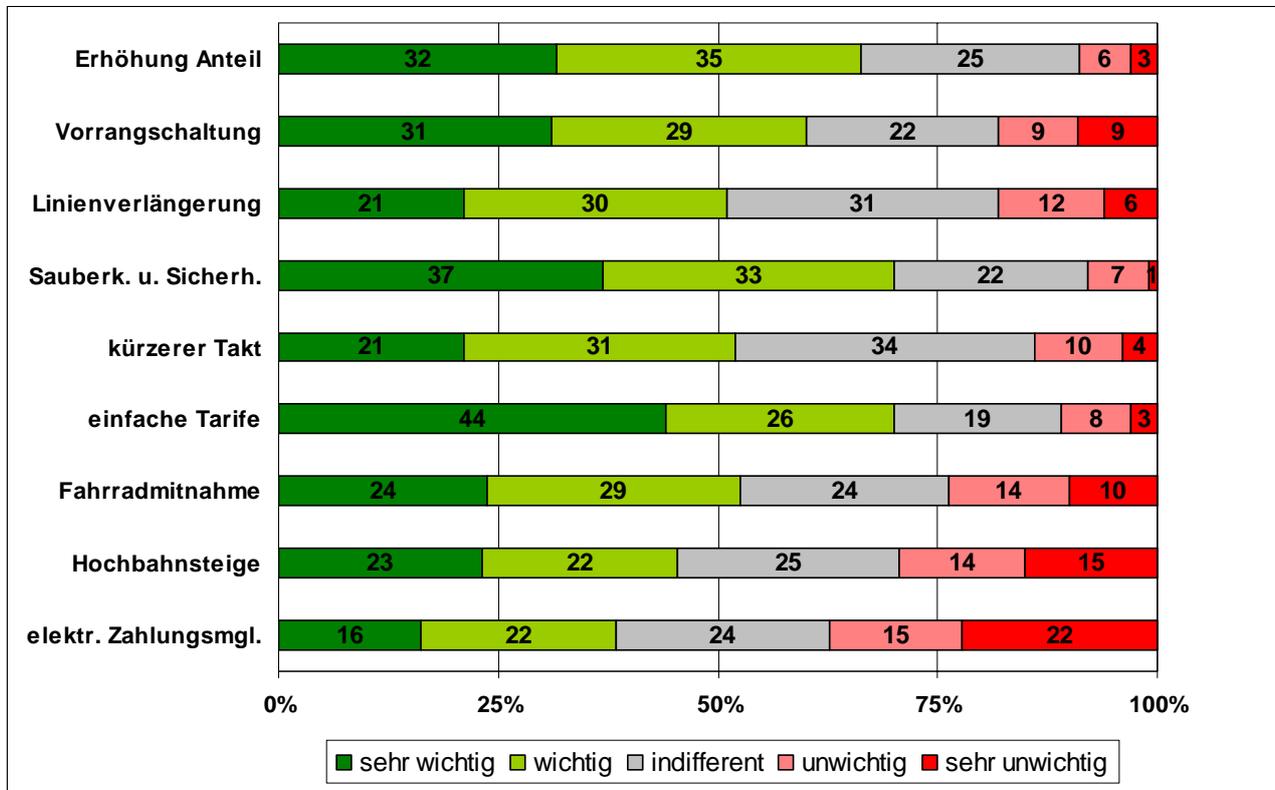


Auch hier finden sich Unterschiede zu 5.1. Es fällt der hohe Anteil „Vorrang für Fußgänger“ ins Auge. Zu vermuten ist, dass bei der Auswahl von nur einer Maßnahme („Voting“) Gruppeninteressen deutlicher zu Tage treten.

6 Ziele und Maßnahmen für den ÖPNV

6.1 Bewertung der Wichtigkeit von Maßnahmen

Grafik 18: Wichtigkeit Maßnahmen ÖPNV, Prozentwerte



Die ersten drei Plätze der wichtigsten Maßnahmen entfallen auf:

1. Sauberkeit & Sicherheit
2. Einfache Tarife
3. Erhöhung des Anteils des ÖPNV

Bemerkenswert ist, dass „einfachere Tarife“ mit 44 % einem größeren Anteil der Befragten sehr wichtig ist als „Sauberkeit und Sicherheit“ mit 37%. Auch die Vorrangschaltung erhält überraschend hohe Werte.

6.2 Bewertung der Wichtigkeit von Maßnahmen durch Nutzergruppen

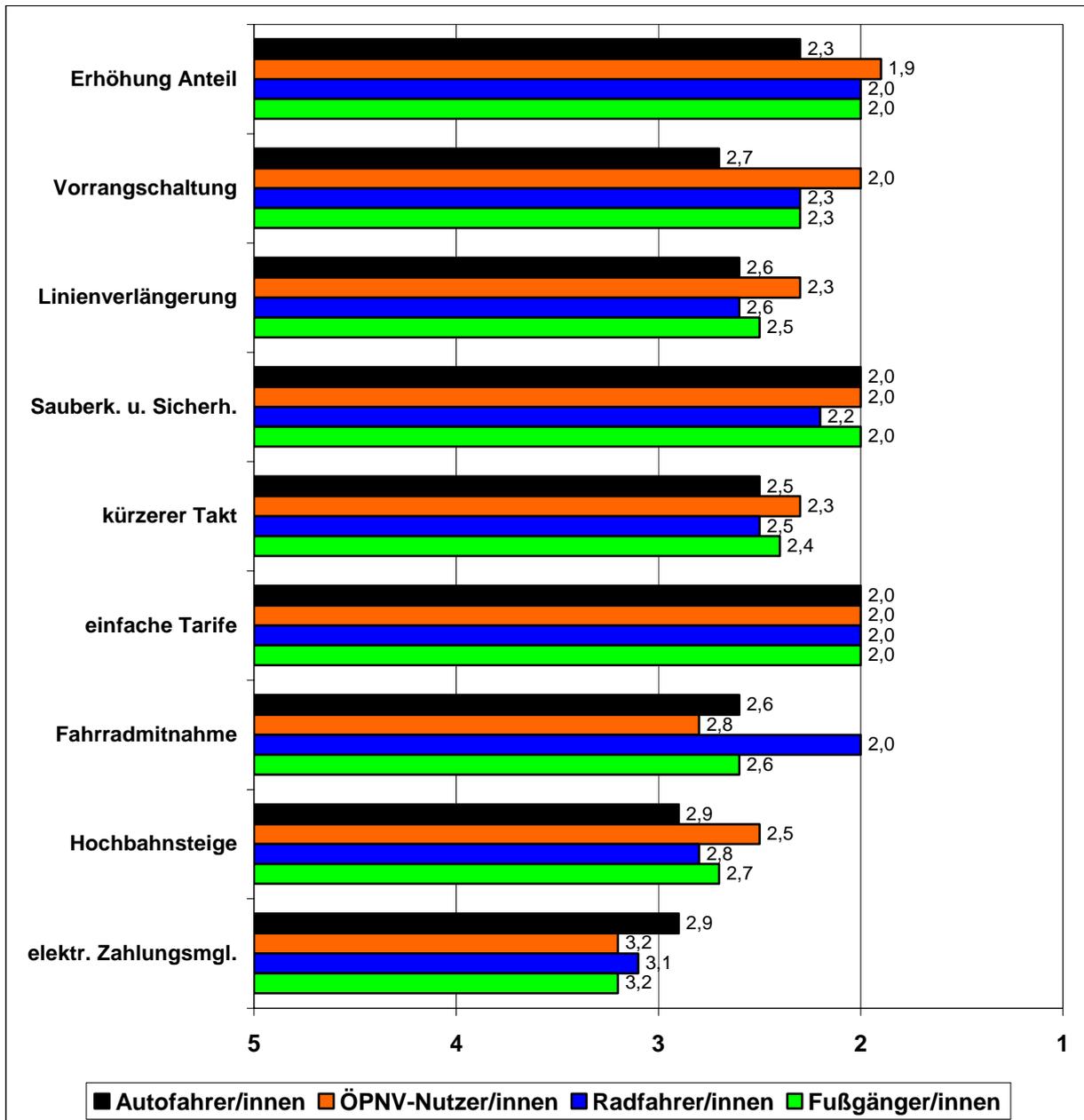
Nutzergruppen Mobilitätsverhalten

Betrachtet man die Ergebnisse für die unterschiedlichen Nutzergruppen, ist die besondere Wichtigkeit einzelner Maßnahmen nur sehr schwach ausgeprägt. Bei allen Gruppen spielen die Sauberkeit und Sicherheit sowie einfache Tarife eine wichtige Rolle. Die Gruppe, die den ÖPNV häufig nutzt, sieht im Vergleich zu den anderen Nutzern eine höhere Wichtigkeit bei den Maßnahmen:

- Vorrangschaltung (0,3)
- Linienverlängerungen (0,2)
- Ausbau der Hochbahnsteige (0,2)
- Erhöhung des Anteils ÖPNV (0,1)

Autofahrer/innen bewerten anders als die anderen Gruppen. Und wie schon zuvor im Allgemeinen mit (etwas) weniger Wichtigkeit für Maßnahmen, die sie nicht unmittelbar betreffen und mit deutlich geringer Wichtigkeit für die Aspekte Erhöhung des Anteils, aber vor allem der Vorranschaltung für den ÖPNV.

Grafik 19: Wichtigkeit Maßnahmen ÖPNV, Vergleich Nutzergruppen, Mittelwerte



Auffällig ist, dass die Nicht-ÖPNV-Nutzer/innen die Vereinfachung des Tarifsystems als die von allen wichtigste Maßnahme ansehen. Wie zu erwarten messen die Radfahrer/innen der Fahrradmitnahme besonders große Bedeutung zu.

Geschlecht

Bei einem Vergleich der Bewertungen der ÖPNV-Maßnahmen von Männern und Frauen erachten die Frauen, wie schon beim nicht-motorisierten Verkehr die meisten Maßnahmen für wichtiger, die Unterschiede sind aber nicht so groß wie unter 5.

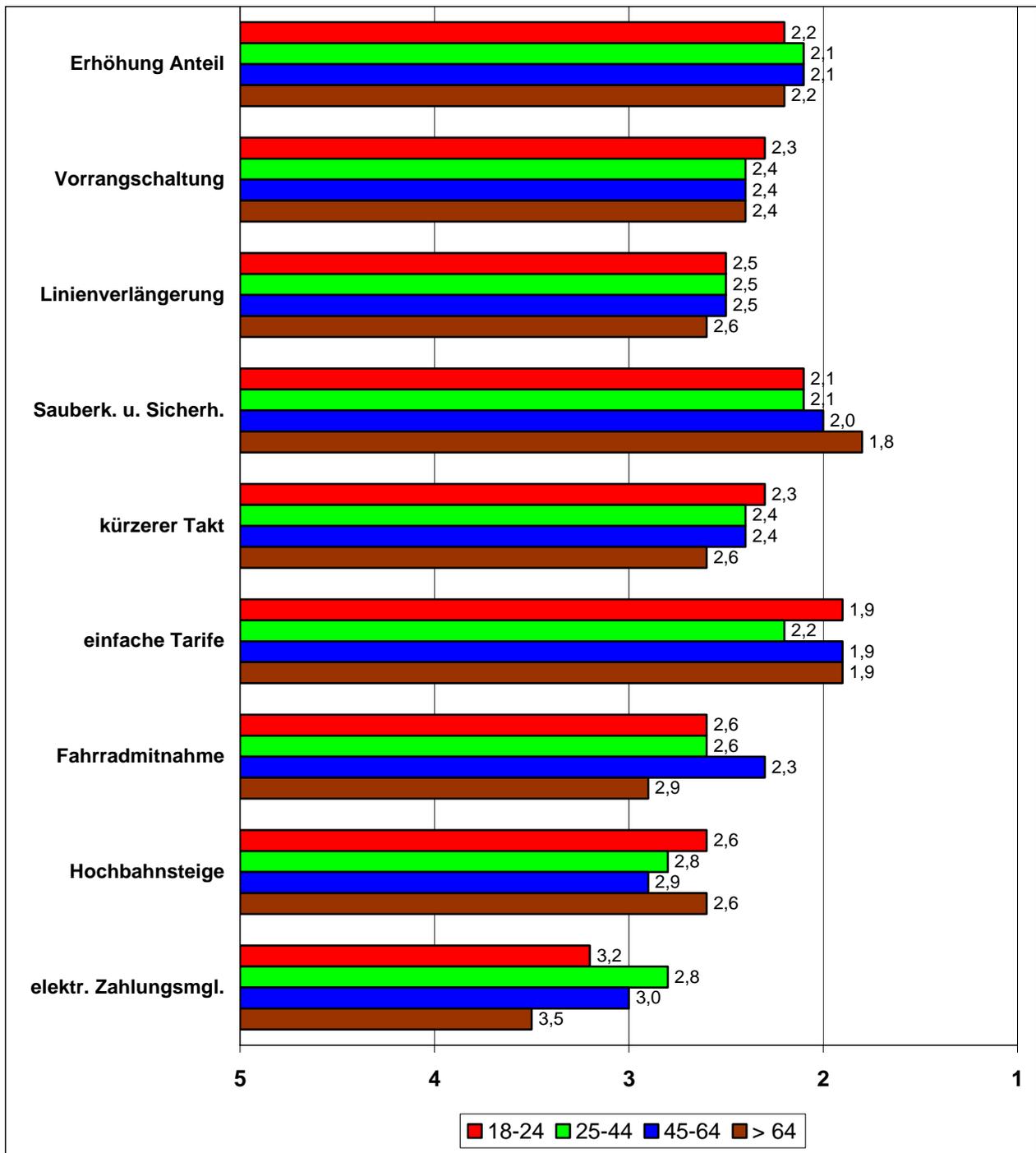
Deutliche Unterschiede (höhere Wichtigkeit bei den Frauen) bestehen bei den Maßnahmen:

- Ausbau der Hochbahnsteige (0,3)
- Vorrangschaltung (0,2)

Altersgruppen

Bei einem Vergleich der Altersgruppen (Grafik 20) sorgen die über 64-Jährigen wie im Falle des motorisierten Verkehrs für die Maximalwerte. Im Falle des nicht motorisierten Verkehrs gab diese Gruppe mittlere Bewertungen ab.

Grafik 20: Wichtigkeit Maßnahmen für ÖPNV, Vergleich Altersgruppen, Mittelwerte

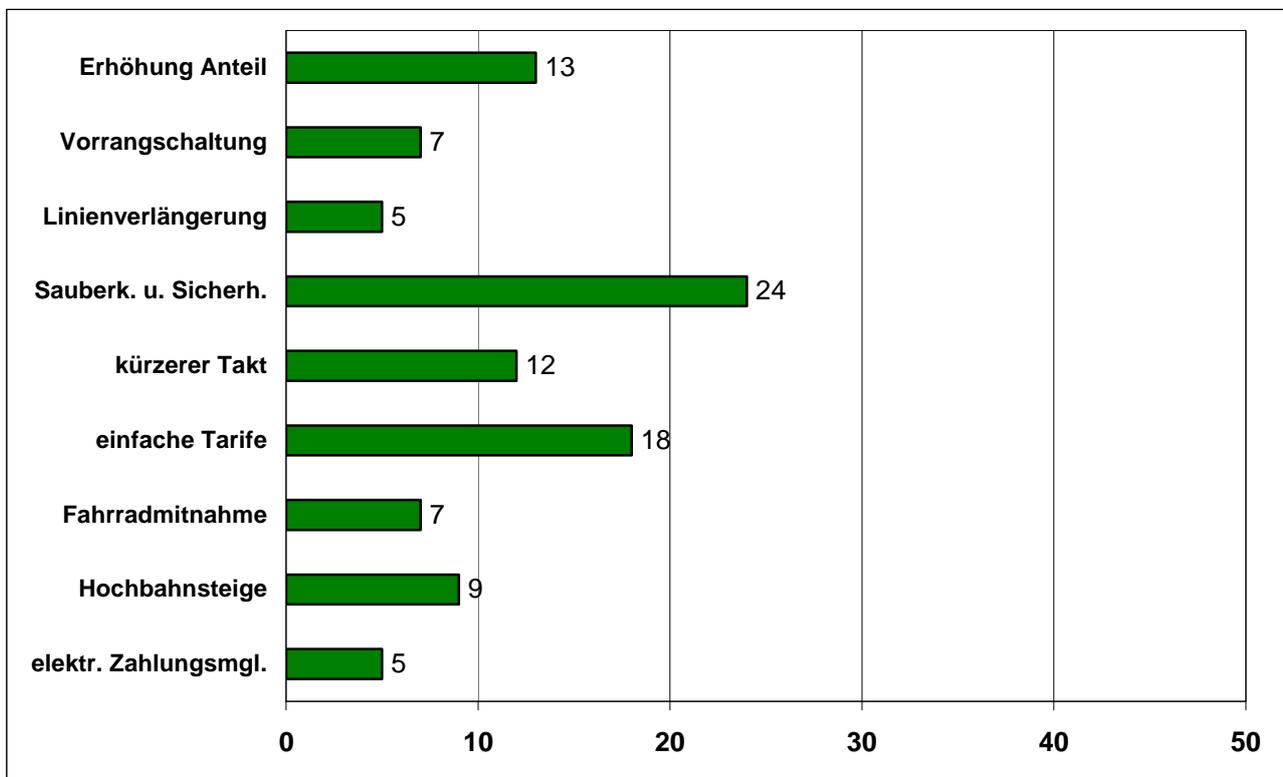


Bemerkenswerte Unterschiede (Grafik 20):

- Elektronische Zahlungsmöglichkeiten: Wichtiger vor allem für die 25 bis 44-jährigen, weniger wichtig vor allem für die über 64-jährigen (Unterschied: 0,6).
- Fahrradmitnahme. Wichtiger diesmal für die Gruppe der 45 bis 64-jährigen, weniger wichtig vor allem wiederum für die über 64-jährigen (Unterschied: 0,5)
- Sauberkeit & Sicherheit. Besonders wichtig für die über 64-jährigen (Unterschied: 0,4)
- Einfache Tarife. Weniger wichtig für die 25 bis 44-jährigen (Unterschied: 0,4)

6.3 Auswahl Top-Maßnahme für den ÖPNV

Grafik 21: Top-Maßnahme ÖPNV, Prozentwerte



Die Sicherheit und Sauberkeit setzt sich bei der Auswahl einer Maßnahme klar durch, gefolgt von den „einfachen Tarifen“. Dies entspricht den Ergebnissen unter 6.1.

7 Fazit

Die Befragungsergebnisse zeigen, dass die allgemeine Zufriedenheit mit dem Thema Mobilität in Hannover sehr hoch ist. Maßnahmen für den Umweltverbund (ÖPNV und Radverkehr) werden von allen Nutzergruppen als wichtig erachtet. Die Ergebnisse der Befragung vermitteln ein Bild, in dem es kein Konkurrenzdenken zwischen den einzelnen Nutzergruppen gibt. Die Landeshauptstadt Hannover sieht dies als Bestätigung des Kerngedankens aus dem „Masterplan Mobilität 2025“: Mobilität für alle zu ermöglichen.

Aber auch angesichts durchweg „guter Noten“ für die Zufriedenheit mit der Verkehrssituation in Hannover lassen die Ergebnisse hinsichtlich des Votums für die Wichtigkeit von Maßnahmen in den drei Verkehrsbereichen (Kraftfahrzeugverkehr, nicht-motorisierter Verkehr, ÖPNV) auch die Meinung der Befragten erkennen, dass weitere Verbesserungen gewünscht werden. Exemplarisch und besonders eindeutig kommt dies unter 4.1 bei den hohen Werten für die Verbesserung des Verkehrsflusses (Ampelschaltungen) zum Ausdruck. Jedoch auch viele weitere Verbesserungsmaßnahmen werden als sehr wichtig angesehen.

Die durch die Befragung transparent gewordenen Meinungen der Einwohnerinnen und Einwohner stellen eine wichtige Information für die Verwaltung der Landeshauptstadt Hannover dar.

Verzeichnis der Grafiken

Grafik 1	Nutzungshäufigkeit verschiedener Verkehrsmittel
Grafik 2	Allgemeine Zufriedenheit mit Verkehrssituation und –angeboten
Grafik 3	Allgemeine Zufriedenheit mit Verkehrssituation und –angeboten, Vergleich Nutzergruppen
Grafik 4	Allgemeine Zufriedenheit mit Verkehrssituation und –angeboten, Vergleich Altersgruppen
Grafik 5	Spezifische Zufriedenheit Verkehrsmittel
Grafik 6	Spezifische Zufriedenheit Verkehrsmittel, Vergleich Nutzergruppen
Grafik 7	Spezifische Zufriedenheit Verkehrsmittel, Vergleich Altersgruppen
Grafik 8	Wichtigkeit Maßnahmen Kraftfahrzeugverkehr
Grafik 9	Wichtigkeit Maßnahmen Kraftfahrzeugverkehr, Vergleich Nutzergruppen
Grafik 10	Wichtigkeit Maßnahmen Kraftfahrzeugverkehr, Vergleich Männer/Frauen
Grafik 11	Wichtigkeit Maßnahmen Kraftfahrzeugverkehr, Vergleich Altersgruppen
Grafik 12	Top-Maßnahme Kraftfahrzeugverkehr
Grafik 13	Wichtigkeit Maßnahmen nicht-motorisierter Verkehr
Grafik 14	Wichtigkeit Maßnahmen nicht-motorisierter Verkehr, Vergleich Nutzergruppen
Grafik 15	Wichtigkeit Maßnahmen nicht-motorisierter Verkehr, Vergleich Altersgruppen
Grafik 16	Wichtigkeit Maßnahmen nicht-motorisierter Verkehr, Vergleich Männer/Frauen
Grafik 17	Top-Maßnahme nicht-motorisierter Verkehr
Grafik 18	Wichtigkeit Maßnahmen ÖPNV
Grafik 19	Wichtigkeit Maßnahmen ÖPNV, Vergleich Nutzergruppen
Grafik 20	Wichtigkeit Maßnahmen ÖPNV, Vergleich Altersgruppen
Grafik 21	Top-Maßnahme ÖPNV