

Verkehr in der Region Hannover
Zahlen zur Mobilität

Die Region Hannover ist an den Schnittpunkten der Autobahnen A2 und A7 sowie den Eisenbahnverkehrsstrecken Hamburg-München und Berlin-Ruhrgebiet und damit an einigen der wichtigsten Verkehrskorridore Europas gelegen. Über den Mittellandkanal ist die Region an den Binnenschiffsverkehr angebunden und über den Flughafen Hannover-Langenhagen kann man die Region auch auf dem Luftweg erreichen. Die Region versteht sich als Drehkreuz für den nationalen wie internationalen Personen-, Güter- und Warenverkehr. Die Logistik als wirtschaftliche Leitbranche ist eng mit der Verkehrsentwicklung verknüpft. Als einer der wichtigsten Messestandorte Deutschlands ist gute Erreichbarkeit und effizientes Vorankommen in der Region von zentraler Bedeutung.

Die integrierte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung orientiert sich an einer möglichst kleinräumigen Funktionsmischung, die kurze Wege gewährleisten möchte bzw. bestrebt ist, eine gute Erreichbarkeit der Arbeitsstätten und Versorgungseinrichtungen durch den öffentlichen Personennahverkehr sicherzustellen. Die Gewährleistung der innerregionalen Mobilität ist somit Teil der Regionalentwicklung.

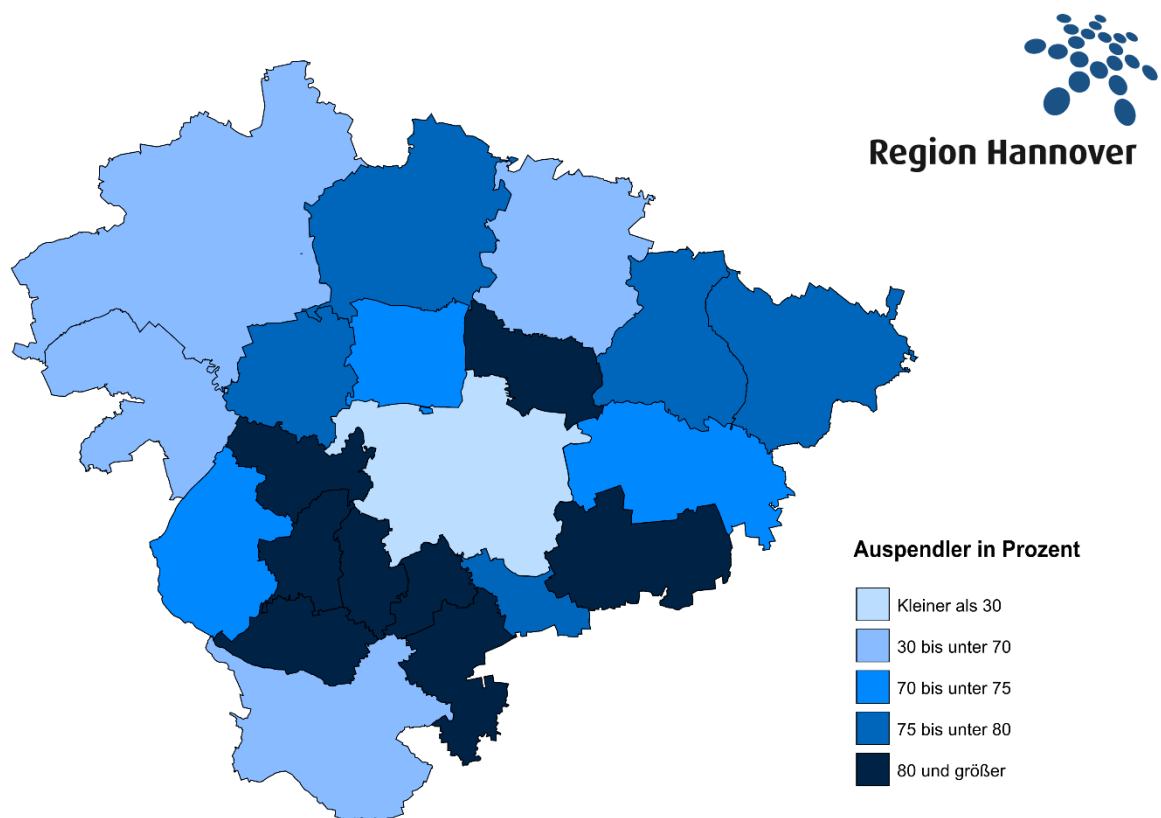
Das Team Steuerungsunterstützung und Statistik der Region Hannover trägt für verschiedene Zwecke eine Reihe von Zahlen und Daten zusammen, die Auskunft über die Bedeutung, Umfang und Form von Verkehr in der Region Hannover geben.

Pendlerströme

In der Region Hannover gibt es eine große Zahl an sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten, die nicht an ihrem Wohnort arbeiten und dementsprechend in besonderem Maße auf eine funktionierende Verkehrsinfrastruktur angewiesen sind. Insgesamt wohnen in der Region Hannover 445.015 sozialversicherungspflichtige Beschäftigte (Stand 2018). Davon machen sich 243.629 an Arbeitstagen auf den Weg, um in einer anderen Stadt oder Gemeinde ihrer (sozialversicherungspflichtigen) Beschäftigung nachzugehen. In den Umlandkommunen liegt der Anteil der Auspendlerinnen und Auspendler an allen sozialversicherungspflichtig Beschäftigten mit Hauptwohnsitz bei knapp unter 80 %, d.h. vier von fünf Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer arbeiten nicht in der Stadt oder Gemeinde, in der sie leben. Die höchsten Auspendlerraten weisen Ronnenberg, Hemmingen und Seelze mit Auspendlerquoten von etwa 85 % auf. Unterdurchschnittliche Auspendlerquoten weisen im Umland Wunstorf, Neustadt am Rübenberge und Burgwedel auf. Ein gegensätzliches Bild ergibt sich dagegen für die Landeshauptstadt Hannover: Hier verlassen weniger als 30 % der ansässigen Beschäftigten ihre Stadt, um zur Arbeit zu kommen.¹

¹ Quelle: Bundesagentur für Arbeit

Abbildung 1: Anteil der Auspendlerinnen und Auspendler an allen sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (in %) zum Stichtag 31.12.2018²



Team Steuerungsunterstützung und Statistik

Straßenverkehr

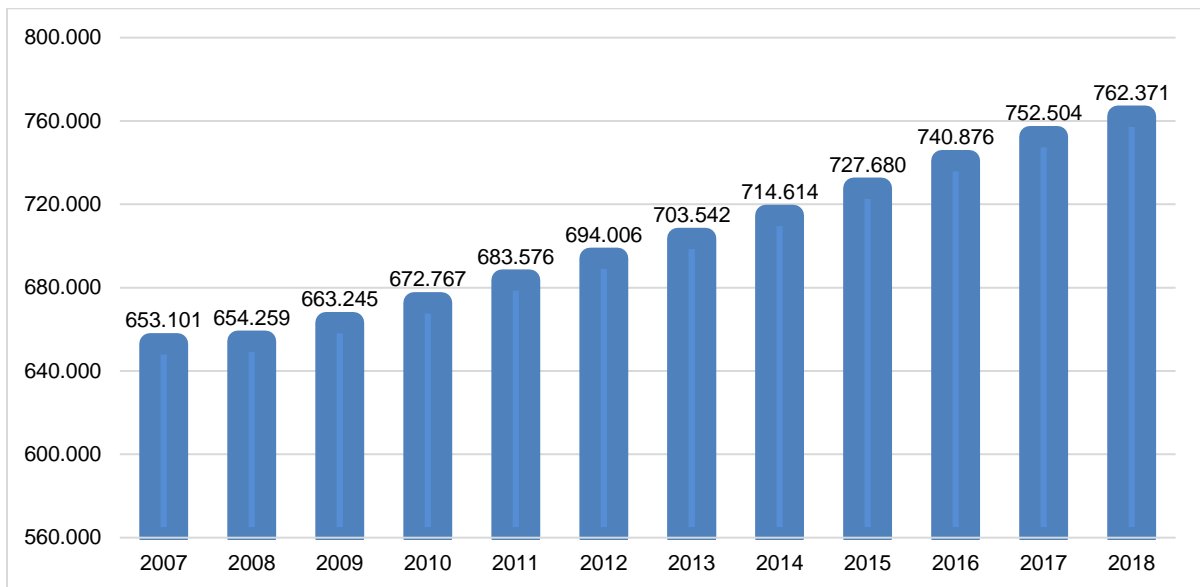
Die Zahl der zugelassenen Fahrzeuge nimmt seit 2007 beständig zu. Ende 2018 waren 762.371 Fahrzeuge zugelassen. Die größte Gruppe stellen mit 513.367 die privaten PKW dar. Es folgen auf den Plätzen etwa 80.000 Anhänger, 65.000 gewerbliche PKW, 53.000 Nutzfahrzeuge und 49.000 Krafträder. Gleichzeitig ist der Anstieg bei den privaten PKW am geringsten ausgefallen: während die Zahl der Fahrzeuge seit 2007 insgesamt um knapp 17 % gestiegen ist, fiel der Anstieg bei den privaten PKW mit 12 % deutlich geringer aus. Insbesondere 2017 und 2018 ist der Anstieg hier deutlich hinter der von 2007 bis 2016 zu konstatierenden jährlichen Wachstumsrate von 1,4 % zurückgeblieben. Den größten relativen Anstieg seit 2007 verzeichnen gewerbliche PKW mit 35 % und Anhänger mit 30 %.³

Bei einem Blick auf die Unterschiede zwischen Landeshauptstadt Hannover und dem Umland zeigt sich, dass die Zahl der PKW im Umland mit 14,4 % im Betrachtungszeitraum stärker zugenommen hat als in der Landeshauptstadt mit 13,7 %. Verantwortlich dafür ist vorrangig die Tatsache, dass die Zahl der privaten PKW in der Landeshauptstadt nach einem Höhepunkt 2016 seitdem leicht zurückgegangen ist.

² Quelle: Bundesagentur für Arbeit; eigene Darstellung

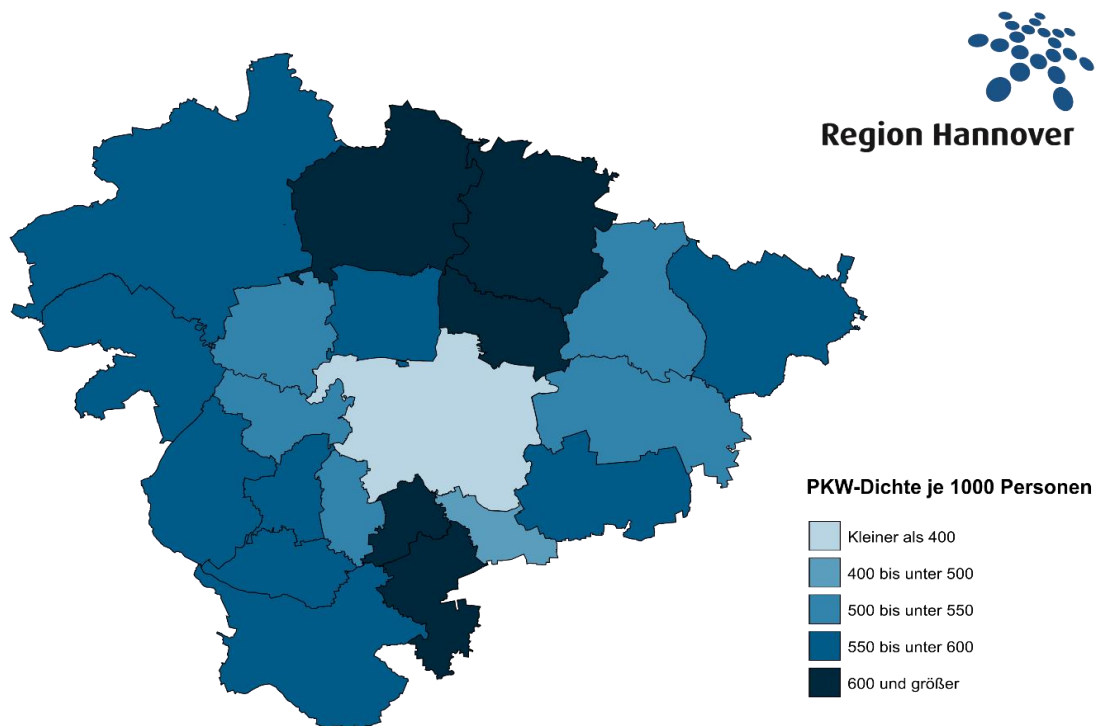
³ Quelle: Kraftfahrtbundesamt

Abbildung 2: Zugelassene Fahrzeuge in der Region Hannover⁴



Bezogen auf die Zahl der Einwohnerinnen und Einwohner hat die Landeshauptstadt Hannover mit deutlichem Abstand die geringste PKW-Dichte (privat und gewerblich). Es folgen die Nachbarstädte Laatzen, Ronnenberg und Seelze. Die höchste PKW-Dichte weisen Isernhagen, Wedemark, Burgwedel und Pattensen auf.

Abbildung 3: PKW-Dichte (privat und gewerblich) je 1000 Personen mit Hauptwohnsitz in den Städten und Gemeinden der Region Hannover am 31.12.2018⁵

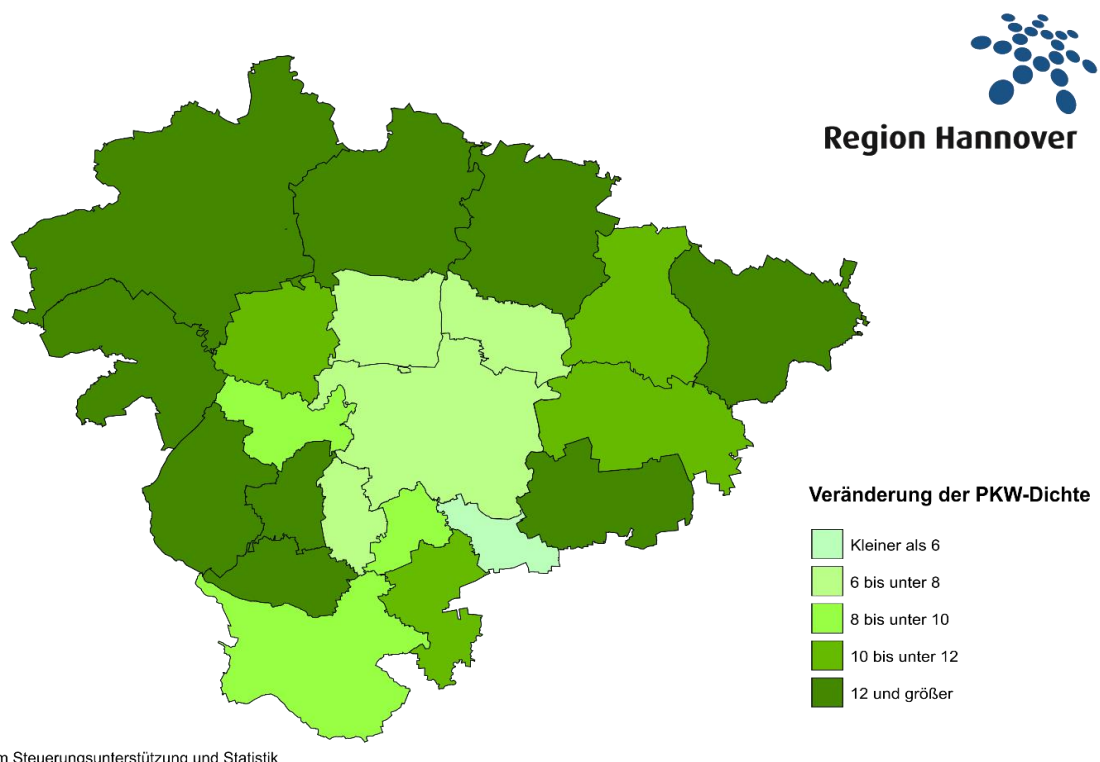


Team Steuerungsunterstützung und Statistik

⁴ Quelle: Kraftfahrtbundesamt

⁵ Quelle: Kraftfahrtbundesamt in Verbindung mit Daten der Einwohnermelderegister, eigene Darstellung

Abbildung 4: Zunahme der PKW-Dichte von 2007 bis 2018 (in %)⁶



Ein Blick auf die relative Veränderung der PKW-Dichte von 2007 bis 2018 zeigt in der ganzen Region eine Zunahme der PKW-Dichte, die Wachstumsraten gehen jedoch deutlich auseinander. Den geringsten Anstieg der PKW-Dichte hat Laatzen zu verzeichnen, gefolgt von der Landeshauptstadt Hannover und der Stadt Ronnenberg. Den größten Anstieg findet man in Uetze, Sehnde und Burgwedel. Ein Vergleich der Zunahme der PKW-Dichte mit der PKW-Dichte 2007 zeigt, dass eine bereits hohe PKW-Dichte auch mit einem leicht höheren Anstieg der PKW-Dichte einhergeht.⁷ Im Ergebnis springt in Abbildung 4 das Gefälle von der Peripherie bis ins Zentrum ins Auge: Je weiter weg eine Kommune von der Landeshauptstadt Hannover ist, desto stärker stieg die PKW-Dichte an. Da ohnehin die an den Außengrenzen der Region Hannover gelegenen Kommunen ohnehin bereits eine höhere PKW-Dichte aufweisen als die im Zentrum gelegenen Kommunen, sind die Differenzen noch ausgeprägter als 2007.

Verkehr und Umwelt

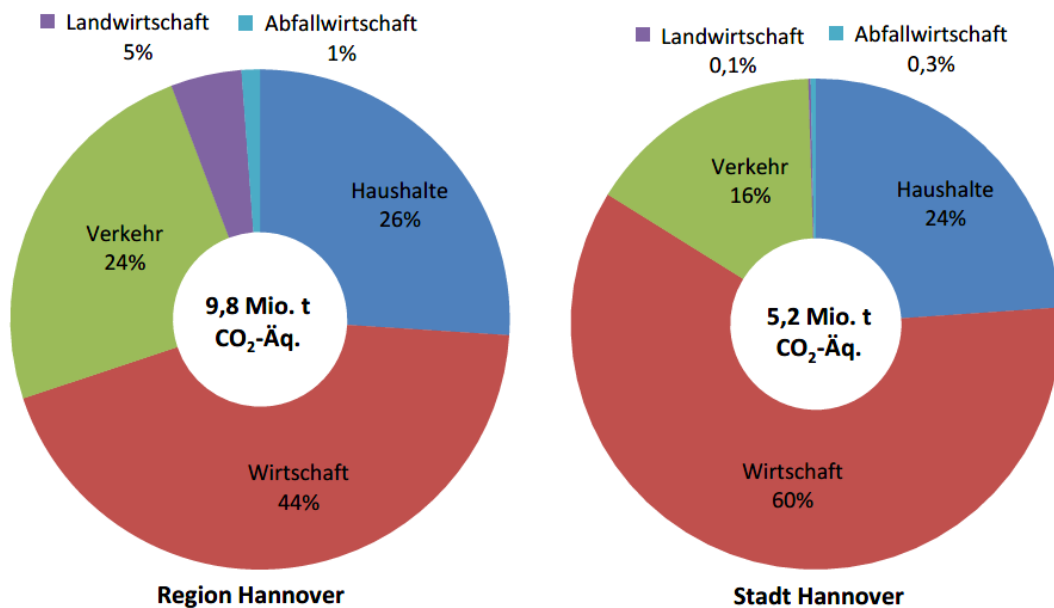
Die Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung geht mit Belastungen für die Umwelt einher. Neben Lärm- und Luftbelastungen gehören dazu etwa der Treibhausgasausstoß und der Flächenverbrauch. Die Region Hannover hat 2019 eine aktualisierte CO₂-Bilanz für das Jahr 2015 vorgelegt. Der Verkehr stellt mit 2,4 Mio. t

⁶ Ebd.

⁷ Eine Berechnung des Korrelationskoeffizienten r ergibt einen Wert von 0,23, was in der Statistik als moderat positiver Zusammenhang gilt. Ohne den Ausreißer Isernhagen ergibt sich sogar $r = 0,46$, was als starker Zusammenhang bewertet werden kann.

CO₂-Äquivalenten nach Wirtschaft und privaten Haushalten der drittgrößte Emittent von Treibhausgasen in der Region Hannover dar.

Abbildung 5: Treibhausgasemissionen 2015 nach Sektoren⁸



Im Vergleich zu 2005 konnten die Emissionen in der Region konstant gehalten werden, obwohl der Endenergieverbrauch um 3 % zugenommen hat. In der Landeshauptstadt Hannover kam es dagegen zu einem leichten Rückgang des Endenergieverbrauchs und zu einem deutlichen Rückgang der Treibhausgasemissionen. Insgesamt gehen etwa ein Drittel der Emissionen auf das Konto der Menschen in der Landeshauptstadt und zwei Drittel auf jene im Umland.

Die verkehrsbezogenen Treibhausgasemissionen werden zu 85 % durch den Straßenverkehr erzeugt. Es folgen mit 8 % der Bahnverkehr, ÖPNV und Luftverkehr mit 3 % sowie die Binnenschifffahrt mit 1 %. Die Anteile der Verursacherguppen ähneln sich in der Region und der Landeshauptstadt Hannover. Lediglich die Emissionen aus dem ÖPNV haben in der Landeshauptstadt Hannover einen höheren Anteil, während dafür hier der komplett in Langenhagen bilanzierte Flugbetrieb entfällt.

Mineralöl bleibt der wichtigste Energieträger im Straßenverkehr. Mit Benzin betriebene PKW dominieren mit über zwei Dritteln die PKW-Flotte, während Diesel-Fahrzeuge einen Anteil von etwa 30 % aufweisen und alternative Antriebe (noch) im einstelligen Prozentbereich verharren. Die Zahl der Elektro- und Elektro-Hybrid-Fahrzeuge hat seit 2016 stark zugenommen, im selben Ausmaß hat die Zahl von Diesel-Fahrzeugen sowie Sonstigen (insbesondere Erdgas-Fahrzeuge) abgenommen. Im Ergebnis lässt sich feststellen, dass der kontinuierliche Anstieg der PKW-Zahlen insgesamt in der

⁸ Region Hannover, Klimaschutzleitstelle: Energie- und CO₂-Bilanz 2015 für die Region Hannover. Hannover 2019. (<https://www.hannover.de/Leben-in-der-Region-Hannover/Umwelt-Nachhaltigkeit/Klimaschutz-Energie/CO2-Bilanz/CO2-Bilanz-f%C3%BCr-die-Region-Hannover>, Zugriff am 03.12.2019).

Region Hannover vor allem auf die ansteigenden Zahlen von Benzin-Fahrzeugen zurückgeht.

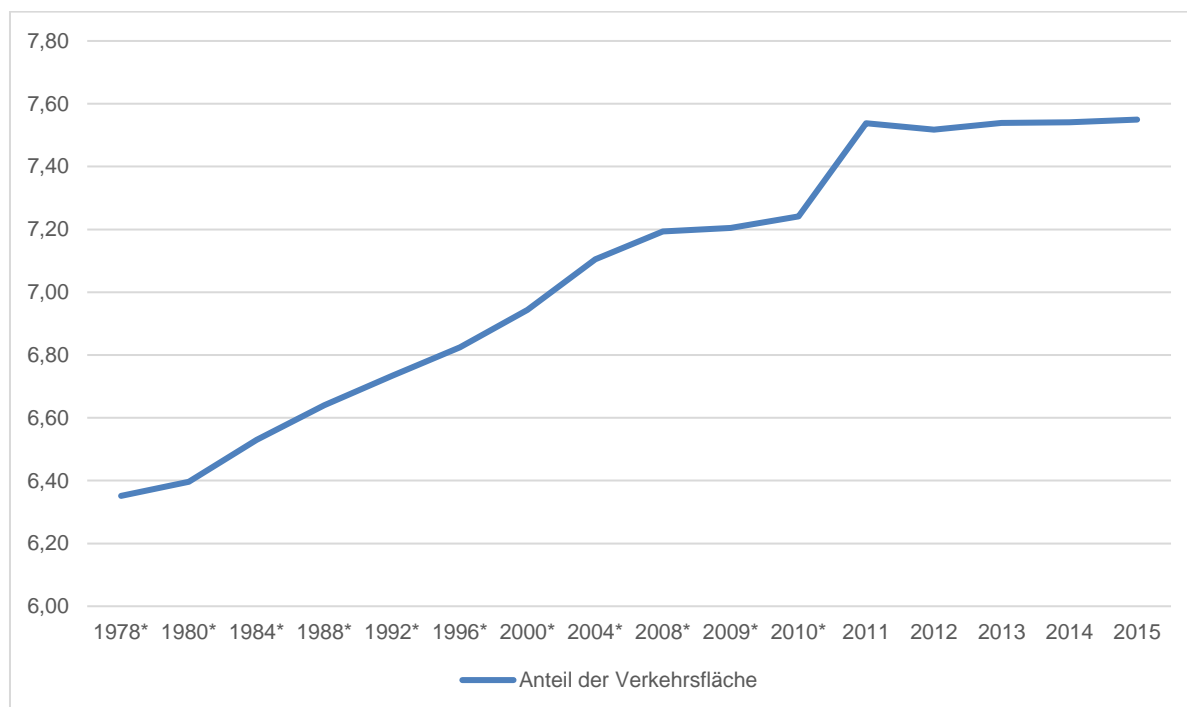
Tabelle 1: Zugelassene PKW (privat und gewerblich) nach Antrieb⁹

	PKW Benzin	PKW Diesel	PKW Elektro/ Hybride	PKW Sonstige
2016	368.645	172.366	2.379	7.664
2017	375.146	172.674	3.505	7.266
2018	382.715	170.122	4.913	6.922

Von den insgesamt in der Region Hannover zugelassenen PKW hatten 93,4 % die grüne Plakette.

Für die Mobilität der Bevölkerung wird ein nicht unerheblicher Anteil der Gesamtfläche der Region Hannover zur Verfügung gestellt. Insgesamt ist der Anteil der Verkehrsfläche an der Gesamtfläche der Region seit 1979 beständig gewachsen. Von 2005 bis 2015 wurden etwa 120 Hektar zusätzlich in Anspruch genommen, was der anderthalbfachen Fläche des Maschsees entspricht. Ende 2015 wurde 7,55 % der Fläche für Verkehrszwecke zur Verfügung gestellt. In der Landeshauptstadt Hannover lag der Anteil mit etwas mehr als 17 % naturgemäß deutlich höher.

Abbildung 6: Anstieg des Flächenverbrauchs für Verkehr in der Region Hannover als Anteil an der Gesamtfläche¹⁰



Team Steuerungsunterstützung und Statistik,

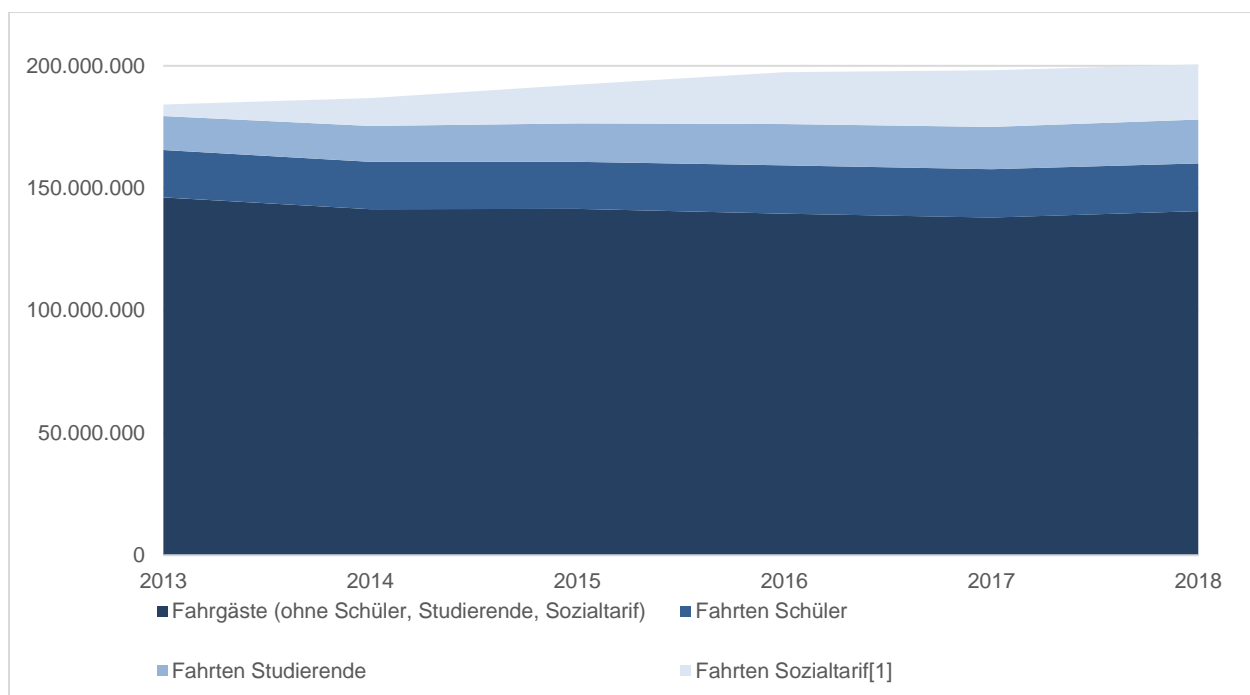
⁹ Quelle: Kraftfahrtbundesamt

¹⁰ Quelle: Landesamt für Statistik Niedersachsen; Die mit * gekennzeichneten Jahreszahlen werden in der Statistik des LSN mit dem 1.1. des Folgejahres geführt, 2011 erfolgte die Umstellung auf den 31.12. des jeweiligen Jahres.

Öffentlicher Personennahverkehr

Für den Öffentlichen Verkehr in der Region Hannover steht 2018 ein Busnetz von 2.626 km, ein Stadtbahnnetz von 184 km und ein Eisenbahnnetz von 486 km Länge zur Verfügung. Während das Busnetz seit 2013 etwas verkürzt wurde, ist das Eisenbahnnetz leicht gewachsen, zeitgleich weist das Stadtbahnnetz in diesem Zeitraum keine Veränderung auf. Die Busse und Bahnen des öffentlichen Verkehrs haben 2018 eine Fahrstrecke von 74.557.282 km zurückgelegt. Angesichts einer Ost-West-Ausdehnung der Region Hannover von etwa 72 km heißt das, dass jeden Tag etwa 1.418 Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs durch die gesamte Region Hannover und wieder zurückfahren.

Abbildung 7: Fahrten im öffentlichen Personennahverkehr der Region Hannover



Team Steuerungsunterstützung und Statistik

Die von der Region Hannover beauftragten Unternehmen haben im Jahr 2018 erstmalig die 200 Mio. Grenze an Fahrgästen geknackt. Die Masse der Fahrgäste machen weiterhin die Fahrgäste ohne rabattierte Tickets aus. Die Anzahl der Fahrgäste im Sozialtarif hat von 2014 bis 2016 stark zugenommen, sich aber mittlerweile im Bereich von etwa 23.000 stabilisiert.

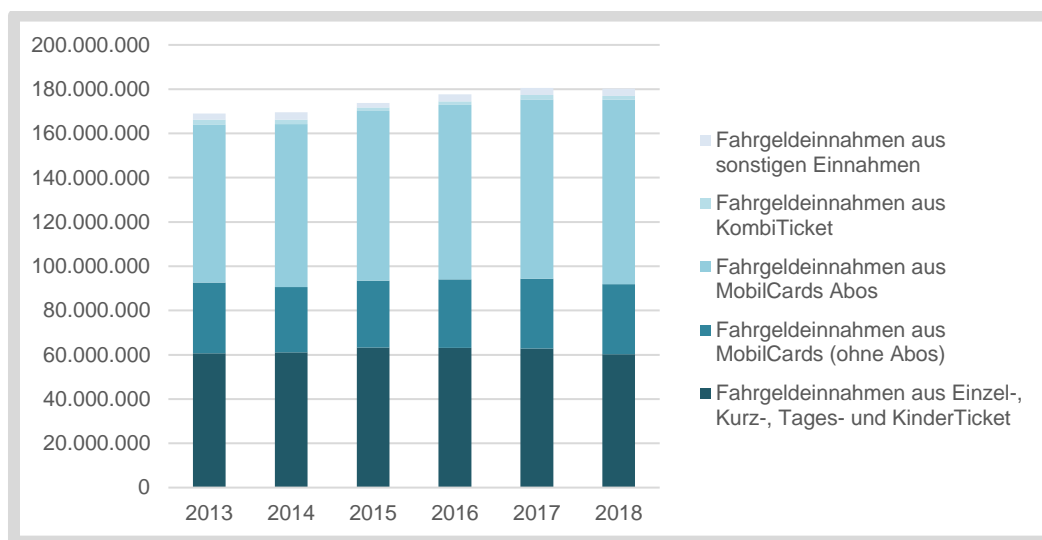
Die Abonnements des GVH erfreuen sich weiterhin wachsender Beliebtheit. 2018 konnte die Schallmauer von 1,5 Mio. für Monats-, Halbjahres- und Jahresabonnements überschritten werden.

Tabelle 2: Entwicklung der verkauften Abonnements des GVH pro Jahr

	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Abonnenten MobilCards (ohne Firmen-, Sammelbestellung, 60/63plus)	679.521	664.661	655.953	643.767	765.630	765.922
Abonnenten MobilCards Firmenabo	350.188	354.550	356.292	355.129	358.755	356.027
Abonnenten MobilCards Sammelbesteller	137.687	146.964	156.933	171.583	185.230	209.305
Abonnenten MobilCards 60/63plus	169.034	169.828	172.323	178.334	174.404	169.154
Gesamt	1.336.430	1.336.003	1.341.501	1.348.813	1.484.019	1.500.408

Die Finanzierung des ÖPNV in der Region Hannover erfolgt zu weiten Teilen aus Zuschüssen aus dem Regionshaushalt und aus den Fahrgeldeinnahmen. Im Entwurf des Finanzhaushalts für 2020 sind etwa 153 Mio. Euro zur Finanzierung des Betriebs vorgesehen. Die Fahrgeldeinnahmen sind seit 2013 beständig von ca. 169 Mio. Euro auf über 180 Mio. Euro angestiegen. Während die Einnahmen aus den Ticketverkäufen weitgehend konstant geblieben sind, ist der Anstieg vor allem auf die Popularität der Cards zurückzuführen. Mittlerweile ist der Anteil aus deren Verkauf an den Erlösen von 61 % 2015 auf 64 % gestiegen, davon nach wie vor etwa zwei Drittel mit Abonnement.

Abbildung 8: Einnahmen aus Fahrgeld im GVH 2013 - 2018



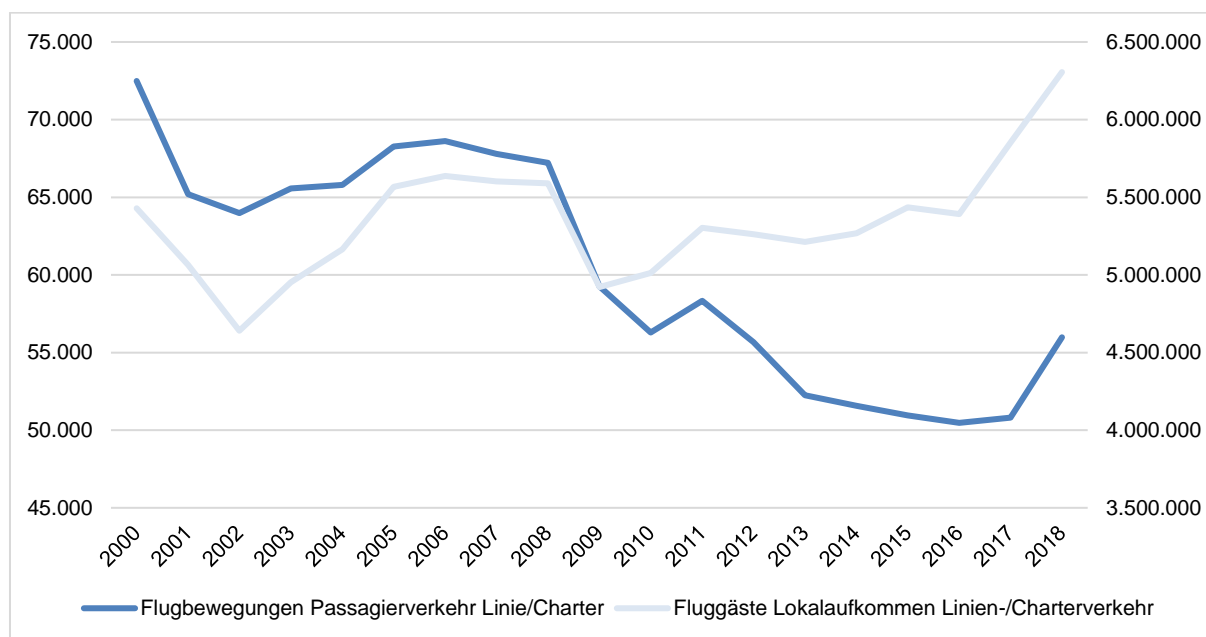
Team Steuerungsunterstützung und Statistik

Luftverkehr

Der Flughafen Hannover-Langenhagen hat sein Fluggastaufkommen in den letzten beiden Jahren deutlich steigern können. Mit etwa 6,3 Mio. Fahrgästen konnte 2018

das bisherige Langzeit-Hoch von 2008 deutlich übertroffen werden.¹¹ Damit kann der Flughafen seit 2009 auf einen stabilen Wachstumstrend zurückblicken.

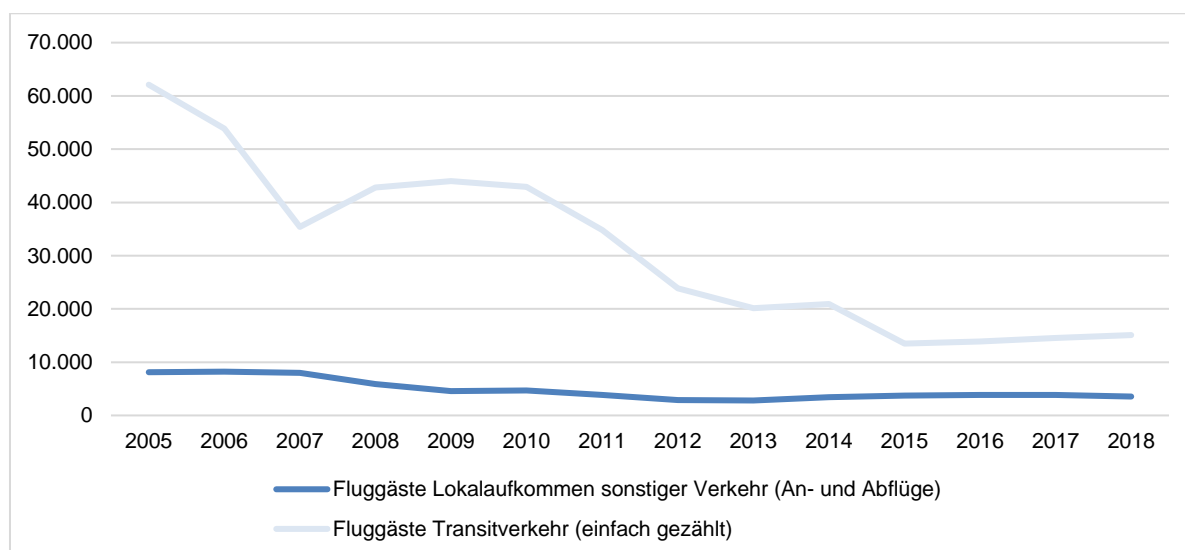
Abbildung 9: Flugbewegungen und Fluggäste (Lokalaufkommen) Linien-/Charterverkehr



Team Steuerungsunterstützung und Statistik

Die Zahl der Flugbewegungen ist dagegen zwischen 2006 und 2016 kontinuierlich zurückgegangen. Erst 2017 wurde dieser Trend zum Auseinanderlaufen von Fluggästen und Flugbewegungen durch einen deutlichen Anstieg der Flugbewegungen von 2017 auf 2018 gestoppt.

Abbildung 10: Fluggäste Transitverkehr und Lokalaufkommen sonstiger Verkehr



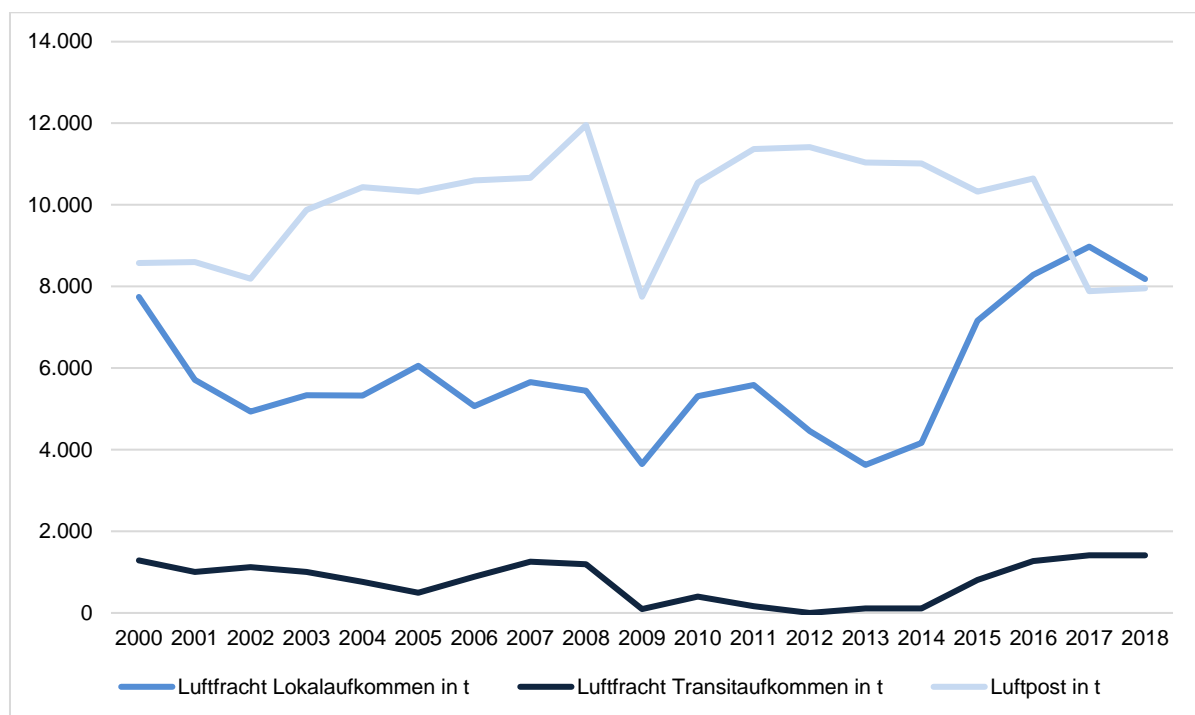
Team Steuerungsunterstützung und Statistik

¹¹ Quelle: Flughafen Hannover-Langenhagen

Im Transitverkehr hat sich das Fluggastaufkommen bis 2015 beständig vermindert. Seitdem ist jedoch auf niedrigem Niveau wieder ein leichter Anstieg zu verzeichnen. Das Lokalaufkommen des sonstigen Flugverkehrs verharrt seit einigen Jahren auf einem Niveau von etwa 3.500 An- und Abflügen.

Was den Güterverkehr betrifft, hat der Flughafen Hannover-Langenhagen zwischen 2014 und 2017 hohe Wachstumsraten erzielt und das lokale Frachtaufkommen mehr als verdoppeln können. Von 2017 auf 2018 sind jedoch leichte Rückgänge zu verzeichnen. Dagegen ist das Luftpostaufkommen seit 2011 kontinuierlich zurückgegangen, mit einem starken Rückgang von 2016 auf 2017. Insgesamt war 2016 mit mehr als 20.000 Tonnen Frachtleistung das Jahr mit dem höchsten Wert der letzten zehn Jahre. Seitdem ist das gesamte Frachtaufkommen auf etwa 17.500 Tonnen gesunken.

Abbildung 11: Luftfracht in t



Team Steuerungsunterstützung und Statistik

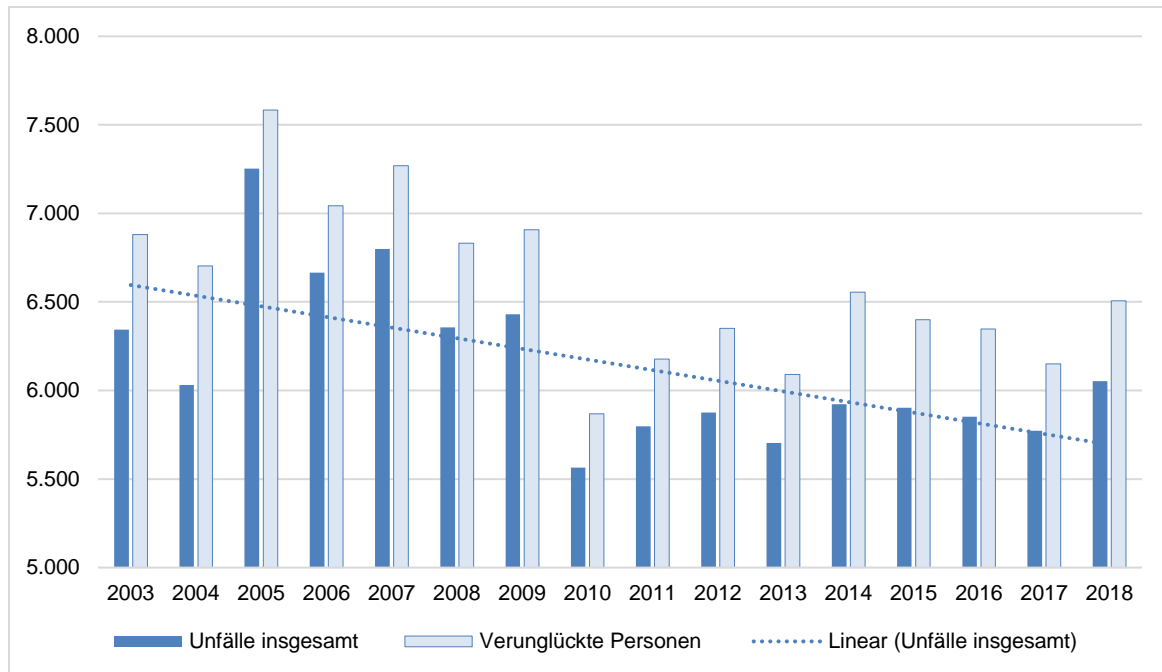
Verkehrsunfälle

Die Zahl der Verkehrsunfälle geht insgesamt seit 2003 leicht zurück. Nach einem negativen Höhepunkt im Jahr 2005 mit 7.253 Unfällen bewegt sich die Zahl der Unfälle seit 2010 zum Teil deutlich unterhalb der Marke von 6.000 Unfällen. Erst 2018 wurde diese Schwelle wieder leicht überschritten. Die Zahl der geschädigten Personen schwankt mit der Zahl der Unfälle, liegt aber beständig leicht oberhalb dieser Zahl.¹²

¹² Quelle: Landesamt für Statistik Niedersachsen

Statistisch gehen 12 % aller Unfälle, also etwa jeder achte Unfall, mit einer schwer oder tödlich verletzten Person einher. Das entspricht etwa 16 schweren Unfällen pro Tag.

Abbildung 12: Verkehrsunfälle in der Region Hannover



Von den rund 6000 Unfällen 2018 ereigneten sich drei Viertel der Unfälle innerorts und weniger als zehn Prozent auf Autobahnen. Unfälle außerorts oder auf der Autobahn gehen jedoch mit schwereren Unfallfolgen einher. Zwei Drittel der Todesopfer und ein Drittel der Schwerverletzten sind auf das Viertel der Unfälle zurückzuführen, die nicht innerorts passieren. Rechnerisch kommen auf einen Unfall innerorts etwa eine geschädigte Person, außerorts 1,2 und auf der Autobahn sogar 1,27 geschädigte Personen.



Region Hannover

IMPRESSUM

Herausgeber	Region Hannover Der Regionspräsident
Fachbereich	Zentrale Steuerung Team Steuerungsunterstützung und Statistik Hildesheimer Str. 20 30169 Hannover statistik@region-hannover.de
Text	Ulrich Haarmann
Stand	09.12.2019