

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.

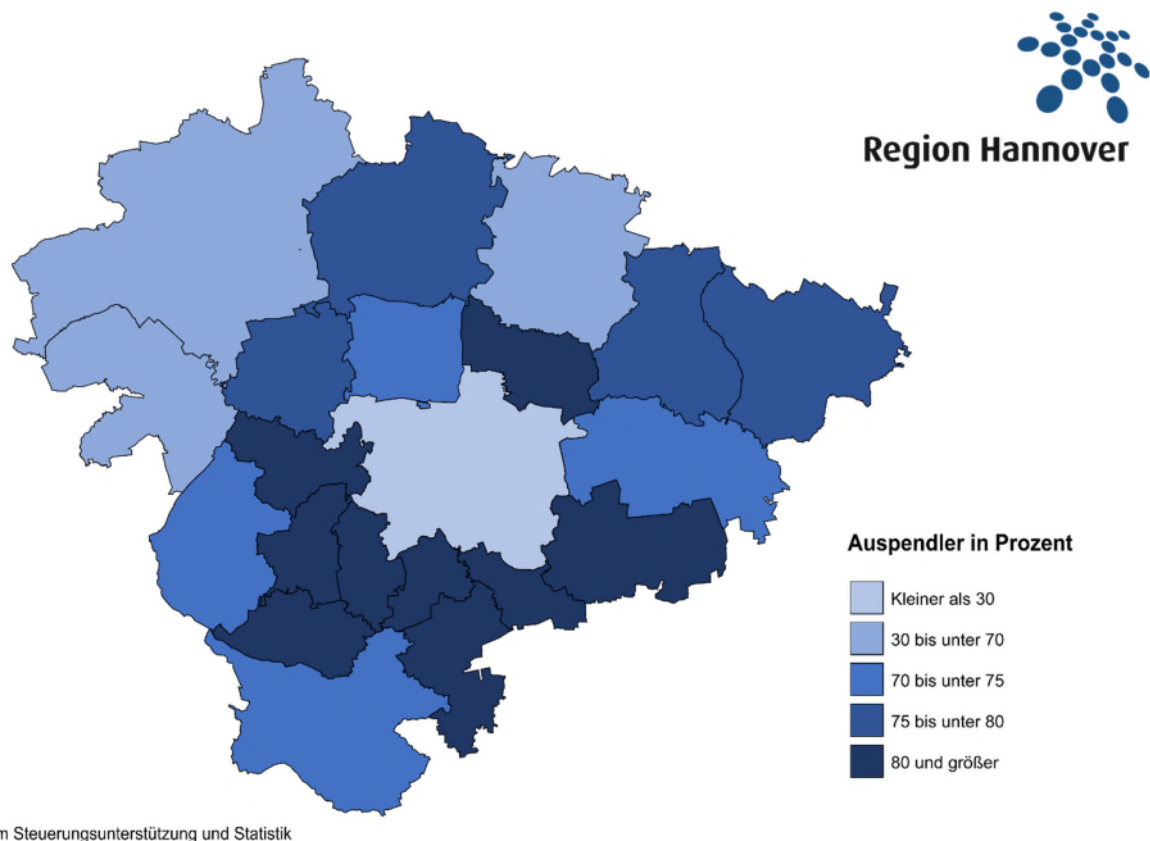
Das Team Steuerungsunterstützung und Statistik der Region Hannover trägt für verschiedene Zwecke eine Reihe von Zahlen und Daten zusammen, die Auskunft über die Bedeutung, Umfang und Form von Verkehr in der Region Hannover geben. Neben eigenen Daten des Teams Steuerungsunterstützung und Statistik stammen die Daten vom Landesamt für Statistik Niedersachsen, von der Bundesagentur für Arbeit sowie vom Kraftfahrtbundesamt.

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 452.630 sozialversicherungspflichtige Beschäftigte (Stand 2020), etwa 7.000 Beschäftigte mehr als im Jahr 2018. Davon machen sich 247.494 an Arbeitstagen auf den Weg, um in einer anderen Stadt oder Gemeinde ihrer (sozialversicherungspflichtigen) Beschäftigung nachzugehen (etwa 4.000 mehr als 2018). In den Umlandkommunen zusammen 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 über 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 30.06.2020²

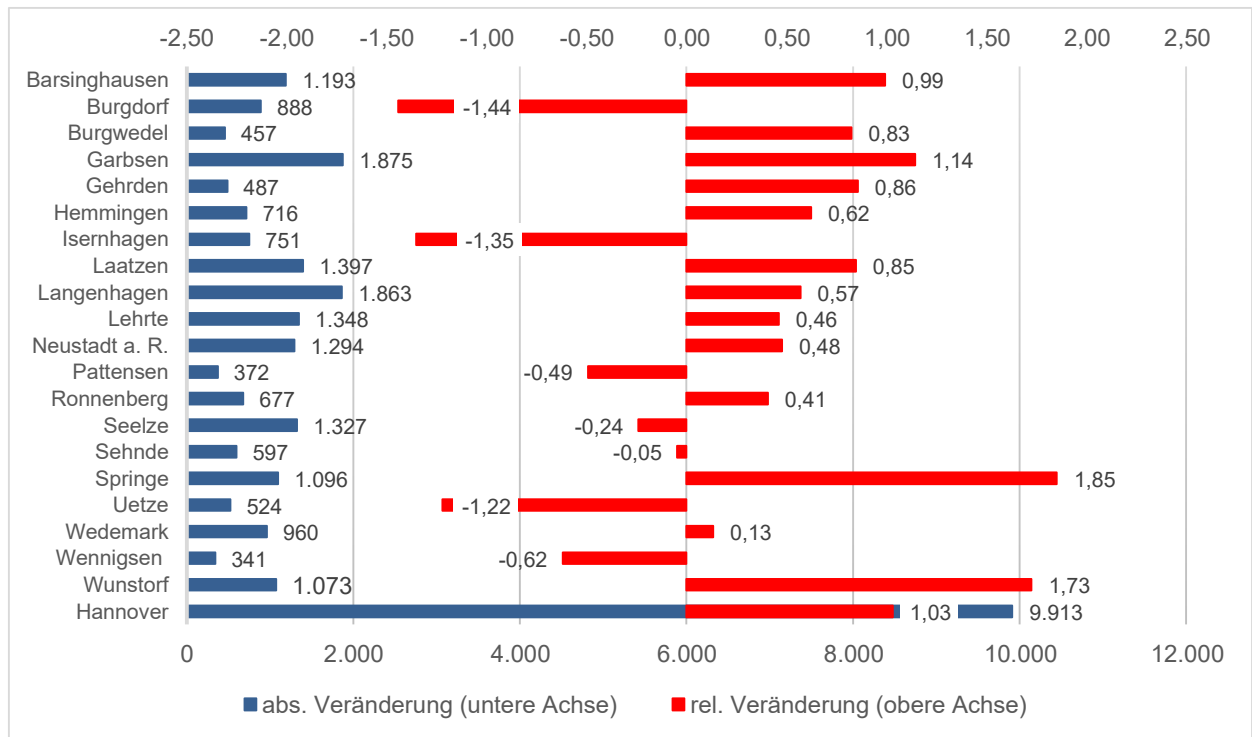


Die höchsten Auspendleranteile weisen dabei die Städte und Gemeinden auf, die südlich von Hannover liegen sowie die Gemeinde Isernhagen im Norden.

Abbildung 2 stellt die Entwicklung der Auspendlerzahlen von 2013 bis 2020 dar. Links ist die Entwicklung in absoluten Zahlen abgetragen. Es ist erkennbar, dass die Zahl der Auspendlerinnen und Auspendler in absoluten Zahlen in jeder Stadt und Gemeinde zugenommen. Die relative Veränderung in Bezug auf den Anteil aller sozialversicherungspflichtig Beschäftigten zeigt in differenzierteres Bild. In sieben Städten und Gemeinden hat der Anteil der Auspendlerinnen und Auspendler abgenommen in 14 zugenommen. Burgdorf, Isernhagen und Uetze zeigen einen deutlichen (relativen) Rückgang, Springe, Wunstorf und Garbsen einen deutlich steigenden Anteil. In Seelze, Sehnde und der Wedemark ist die Zahl der Beschäftigten im selben Verhältnis wie die Zahl der Auspendlerinnen und Auspendler gewachsen.

² Quelle: Bundesagentur für Arbeit; eigene Darstellung

Abbildung 2: absolute und relative Veränderung der Auspendlerzahlen 2013 bis 2020 in den Städten und Gemeinden der Region Hannover³



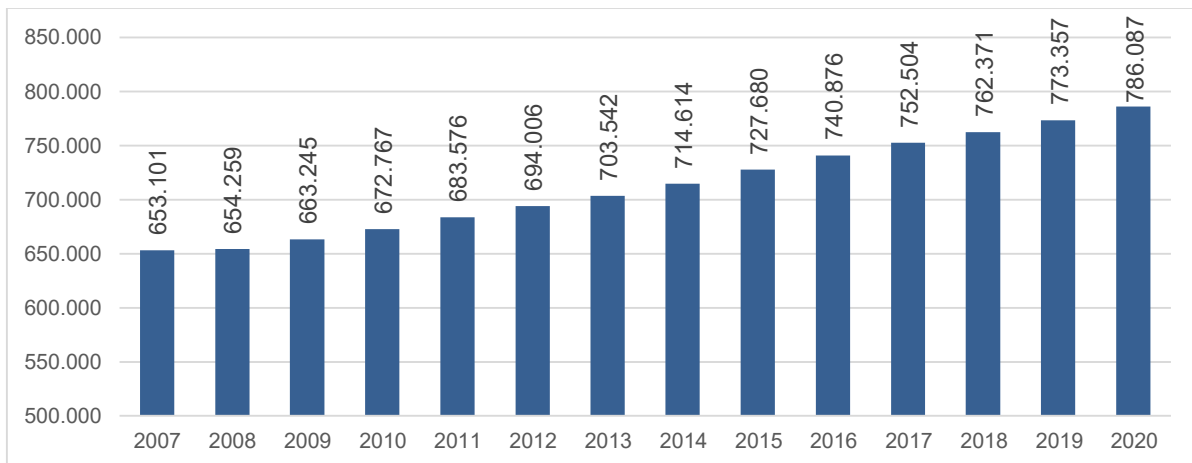
Straßenverkehr

Die Zahl der zugelassenen Fahrzeuge nimmt seit 2007 beständig zu. Ende 2018 waren 762.371 Fahrzeuge zugelassen. Ende 2020 lag die Zahl bei 786.087 Fahrzeugen. Die größte Gruppe stellten 2020 mit 525.185 die privaten PKW dar. Es folgen auf den Plätzen etwa 85.000 Anhänger, 67.000 gewerbliche PKW, 57.000 Nutzfahrzeuge und 51.000 Kraftträder.⁴

³ Quelle: Bundesagentur für Arbeit

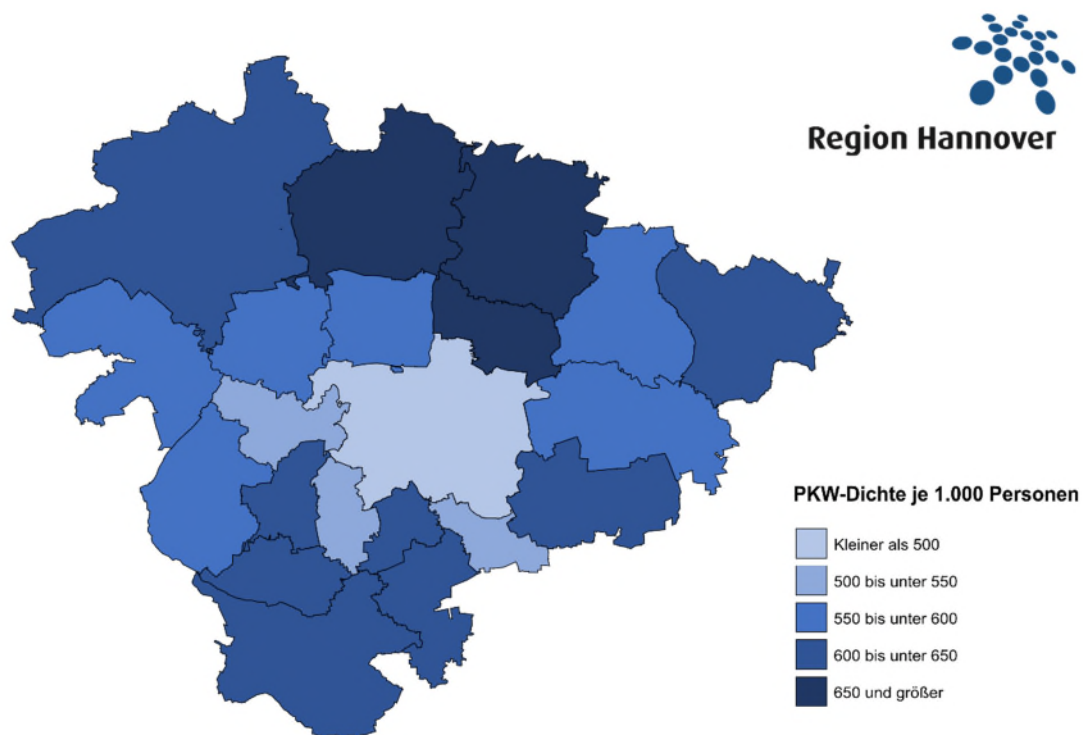
⁴ Quelle: Kraftfahrtbundesamt

Abbildung 3: Zugelassene Fahrzeuge in der Region Hannover⁵



Bezogen auf die Zahl der Einwohnerinnen und Einwohner mit Hauptwohnsitz 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 und Burgwedel auf.

Abbildung 4: PKW-Dichte (privat und gewerblich) je 1.000 Personen mit Hauptwohnsitz in den Städten und Gemeinden der Region Hannover am 31.12.2020⁶



Team Steuerungsunterstützung und Statistik

Gibt es einen Zusammenhang zwischen PKW-Dichte und Wohlstand der Einwohnerinnen und Einwohner? Dazu werden aufgrund der Datenverfügbarkeit Daten aus dem Jahr 2018 betrachtet.

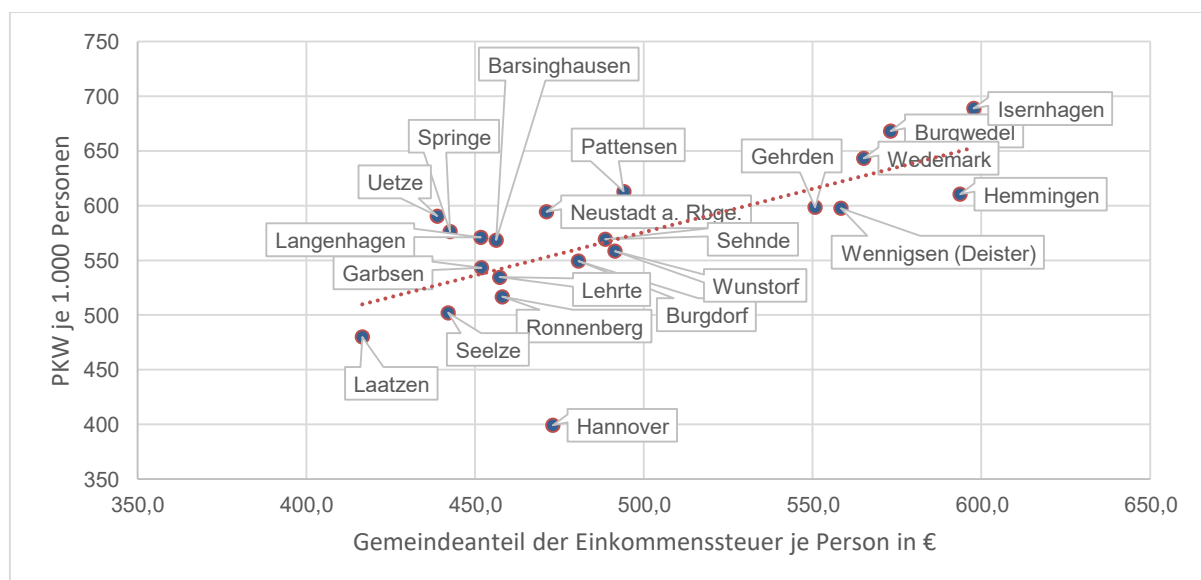
⁵ Quelle: Kraftfahrtbundesamt

⁶ Quelle: Kraftfahrtbundesamt in Verbindung mit Daten der Einwohnermelderegister, eigene Darstellung

Als Annäherungsmaß für den Wohlstand der Einwohnerinnen und Einwohner werden die Steuereinnahmen aus dem Gemeindeanteil aus der Einkommensteuer pro Einwohnerin und Einwohner (mit Hauptwohnsitz) betrachtet. Abbildung 5 stellt die Einkommensteuerkraft der Städte und Gemeinden der Region Hannover sowie ihre PKW-Dichte im Zusammenhang dar.

Während die Landeshauptstadt Hannover eine für die vorhandene Steuerkraft deutlich unterdurchschnittliche PKW-Dichte aufweist, weisen die 20 Städten und Gemeinden einen ziemlich deutlichen und eindeutigen Zusammenhang zwischen diesen beiden Merkmalen auf.

Abbildung 5: Verhältnis von Einkommensteuereinnahmen pro Kopf und PKW-Dichte in den Städten und Gemeinden der Region Hannover 2018



Die Korrelation von Fahrzeugdichte und Einkommensteuereinnahmen fällt mit 0,69 sehr stark aus, was bedeutet, dass empirisch eine hohe Einkommensteuerlast (und mithin ein hohes Einkommen) pro Einwohnerin und Einwohner mit einem höheren Fahrzeugbestand pro Einwohnerin und Einwohner einhergeht.

Mineralöl bleibt auch 2020 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. Allerdings zeigen die Zahlen in Tabelle 1, dass die Zahl der Diesel-PKW seit 2016 stagniert und die Zahl der Benzin-PKW von 2019 auf 2020 abgenommen hat. Dagegen zeigt die Zahl der Elektro- und Elektro-Hybrid-Fahrzeuge ein zunehmend dynamisches Wachstum. Von 2019 auf 2020 ist die Zahl der Fahrzeuge um fast 100 % gestiegen. Während daher in den Statistischen Kurzinformationen SKI 16/2019 noch festgestellt wurde, dass der kontinuierliche Anstieg der PKW-Zahlen insgesamt in der Region Hannover vor allem auf die

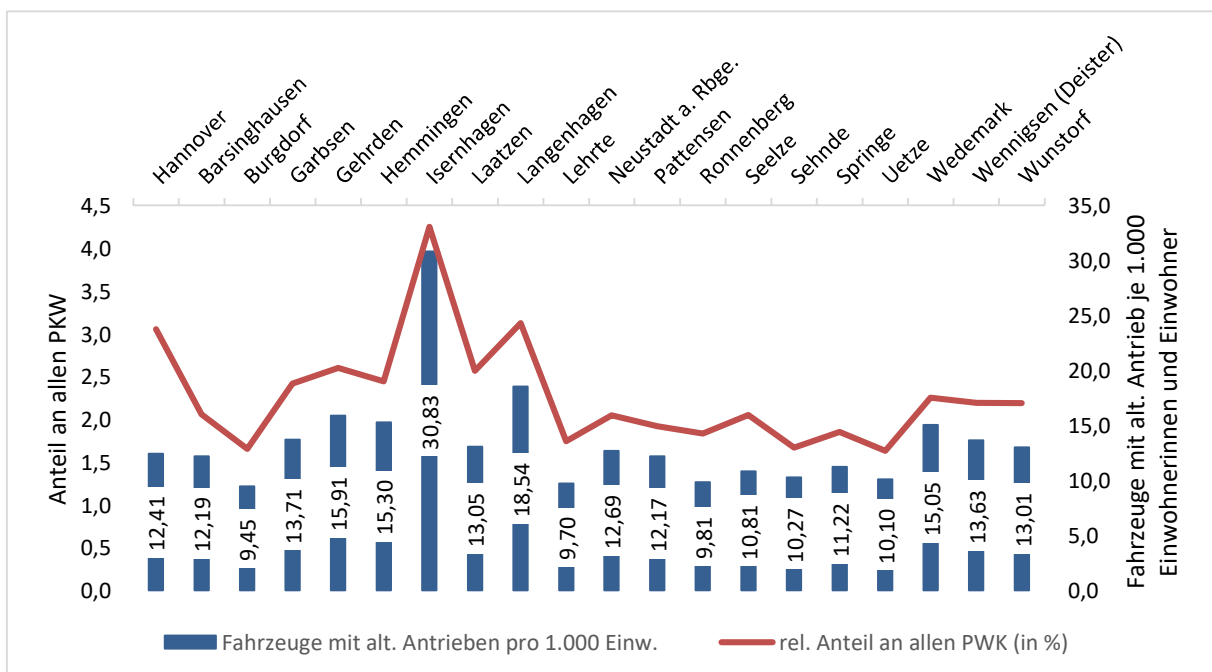
ansteigenden Zahlen von Benzin-Fahrzeugen zurückgeht, ist zumindest der Anstieg 2020 auf die „alternativen“ Antriebe zurückzuführen.

Tabelle 1: Zugelassene PKW (privat und gewerblich) nach Antrieb (ohne Burgwedel)⁷

	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
2019	386.599	170.033	7.599	6.451
2020	385.944	170.963	14.906	6.010

Wo finden sich die Fahrzeuge mit „alternativen“ Antrieben? Abbildung 6 zeigt die Anzahl der Fahrzeuge mit „alternativen“ Antrieben pro 1.000 Einwohner (blaue Balken, rechte Achse) sowie den relativen Anteil dieser Fahrzeuge an allen Fahrzeugen (rote Linie, linke Achse) in % im Jahr 2020. Die höchste Dichte an Fahrzeugen mit „alternativen“ Antrieben weisen mit großem Abstand Isernhagen gefolgt von Langenhagen, Gehrden und der Wedemark auf. Die geringste Dichte besteht in Burgdorf, Lehrte und Ronnenberg. Der rel. Anteil liegt ebenfalls in Isernhagen mit über 4 % am höchsten gefolgt von der Hannover und Langenhagen mit jeweils 3,1 %. Den geringsten Anteil haben Uetze (1,6 %) sowie Lehrte, Sehnde und Burgdorf mit jeweils 1,7 %.

Abbildung 6: Dichte und rel. Anteil von Fahrzeugen mit „alternativem“ Antrieb in der Region Hannover im Jahr 2020



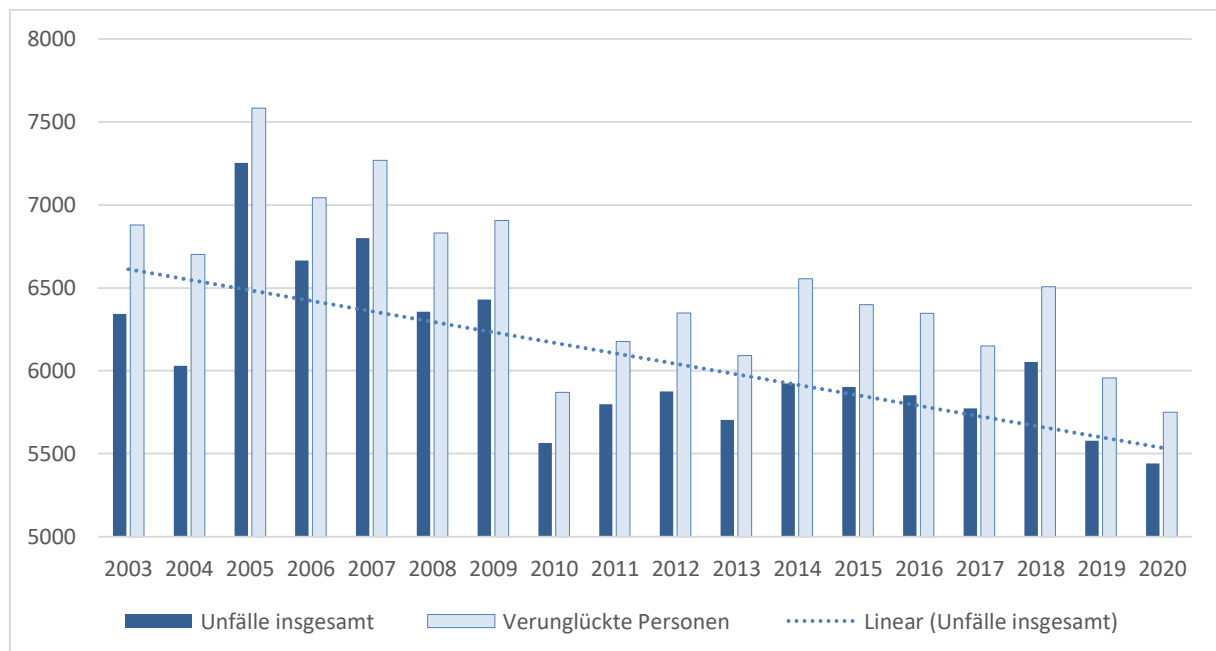
Aus Burgwedel liegen leider keine Zahlen vor.

⁷ Quelle: Kraftfahrtbundesamt

Verkehrsunfälle

Die Zahl der Verkehrsunfälle geht insgesamt seit 2003 spürbar 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. 2019 und im Corona-Jahr 2020 ist es zu deutlichen Rückgängen gekommen, die sich aber in der Nähe des langjährigen Trends bewegen. 2020 war im langjährigen Vergleich das Jahr mit der geringsten Zahl an Verkehrsunfällen, die erstmals unter der Marke von 5.500 blieb. Die Zahl der geschädigten Personen schwankt mit der Zahl der Unfälle, liegt aber beständig leicht oberhalb dieser Zahl. Auch hier konnte 2020 mit 5.750 Geschädigten ein langjähriger Tiefststand verzeichnet werden.⁸

Abbildung 7: Verkehrsunfälle in der Region Hannover



Von den 5.750 geschädigten Personen wurden 34 getötet und 5.716 verletzt. Unter den Getöteten befanden sich nur zwei Kinder unter 21 Jahren (5,9 %) und zehn Personen über 65 Jahren (29,4 %). Unter den Verletzten bewegen sich die Zahlen bei 703 Personen unter 21 (12,3 %) und 844 Personen über 65 (14,8 %).

Von den Getöteten nutzten 18 ein PKW oder Wohnmobil (52,9 %), acht ein Fahrrad oder Pedelec (23,5 %) und drei gingen zu Fuß (8,8 %). Unter den Verletzten lag der Anteil der Automobilistinnen und Automobilisten mit etwa 42 % etwas niedriger, der Anteil der Radfahrerinnen und Radfahrer dagegen mit 39 % deutlich höher. Alle anderen Gruppen bewegten sich im einstelligen Bereich.

⁸ Quelle: Landesamt für Statistik Niedersachsen



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	10.12.2021