

# STATISTISCHE KURZINFORMATIONEN DER REGION HANNOVER

## Verkehr in der Region Hannover

Ausgabe Nr. 02 | 2024



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 sowie vom Kraftfahrtbundesamt.

## **Straßenverkehr**

Die Zahl der zugelassenen Fahrzeuge nimmt seit 2007 beständig zu (s. Abbildung 1). Ende 2022 ist die Marke von 800.000 mit 798.222 zugelassenen Fahrzeugen fast erreicht. Zehn Jahre zuvor waren es noch über 100.000 Fahrzeuge weniger. Die größte Gruppe stellten 2022 die privaten PKW mit 524.980. Im Vergleich zu 2020 hat es in der Gruppe einen leichten Rückgang gegeben. 2020 waren noch 525.185 angemeldet. Dieser Rückgang wurde jedoch durch die Zunahme gewerblicher PKW mehr als aufgewogen (70.386 gegenüber 66.870 im Jahr 2020). Weiterhin waren Ende 2022 in der Region Hannover etwa 89.500 Anhänger, 60.000 Nutzfahrzeuge und 53.000 Krafträder zugelassen.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Quelle: Kraftfahrtbundesamt

Abbildung 1: Entwicklung der Zahl der Fahrzeuge in der Region Hannover (Stichtag 31.12.)

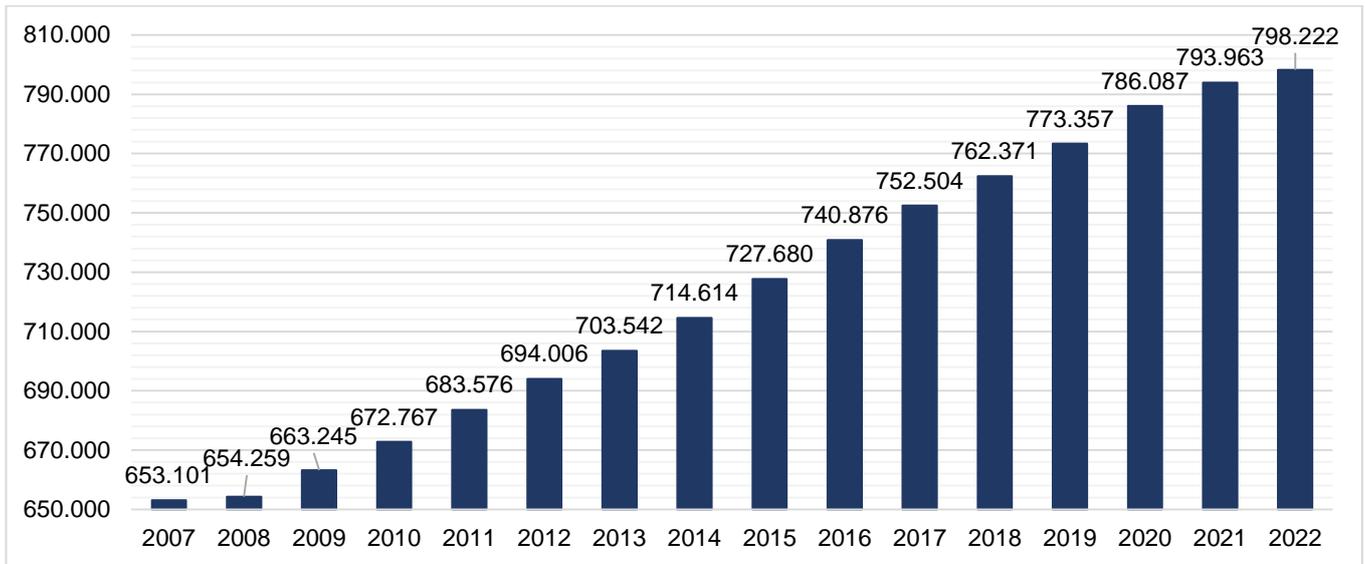
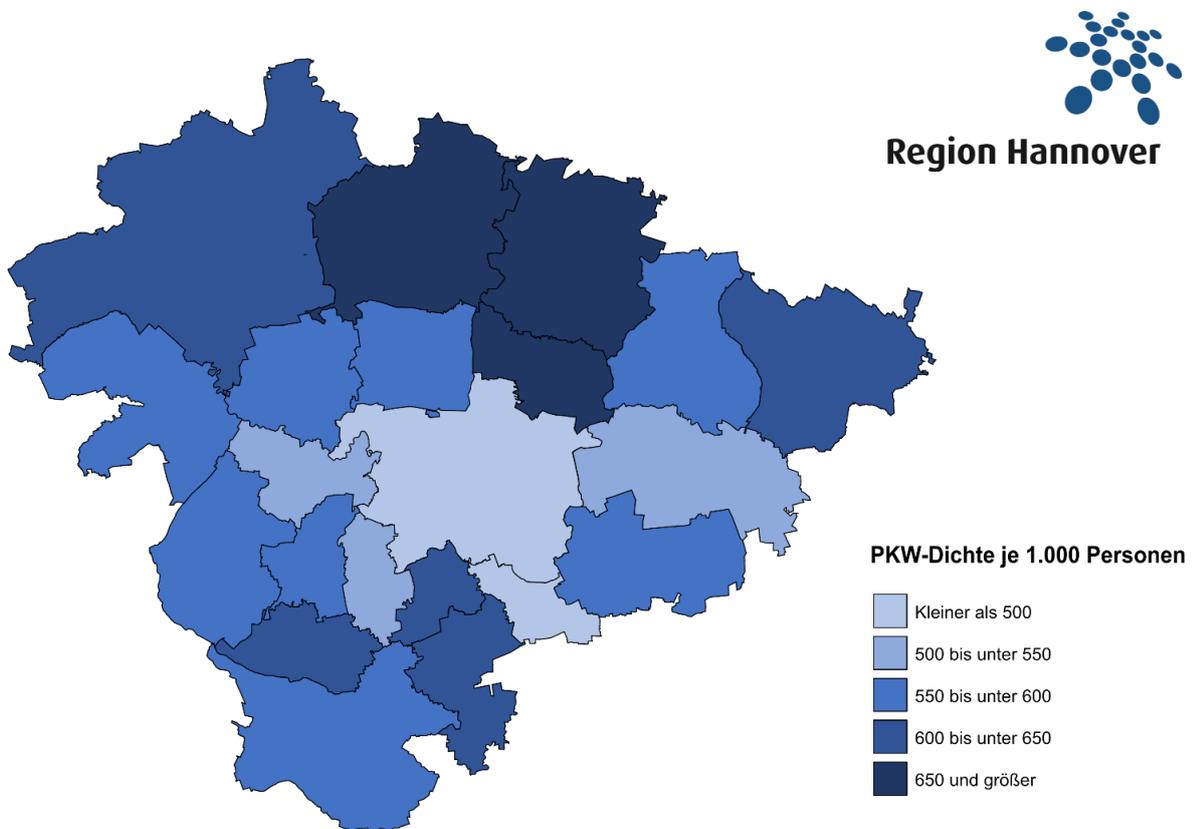


Abbildung 2 zeigt, wie viele PKW pro 1.000 Personen in den Städten und Gemeinden des Umlands zur Verfügung stehen. Die geringste PKW-Dichte in der Region Hannover weist die Landeshauptstadt Hannover mit 401 PKW je 1.000 Personen mit Hauptwohnsitz. Im Umland haben Laatzen und Seelze mit 489 Fahrzeugen bzw. 516 die niedrigsten Werte. Die höchste PKW-Dichte findet sich in Isernhagen (716), gefolgt von Burgwedel (678) und Wedemark (662).

Abbildung 2: PKW-Dichte (privat und gewerblich) je 1.000 Personen mit Hauptwohnsitz nach Städten und Gemeinden<sup>2</sup>



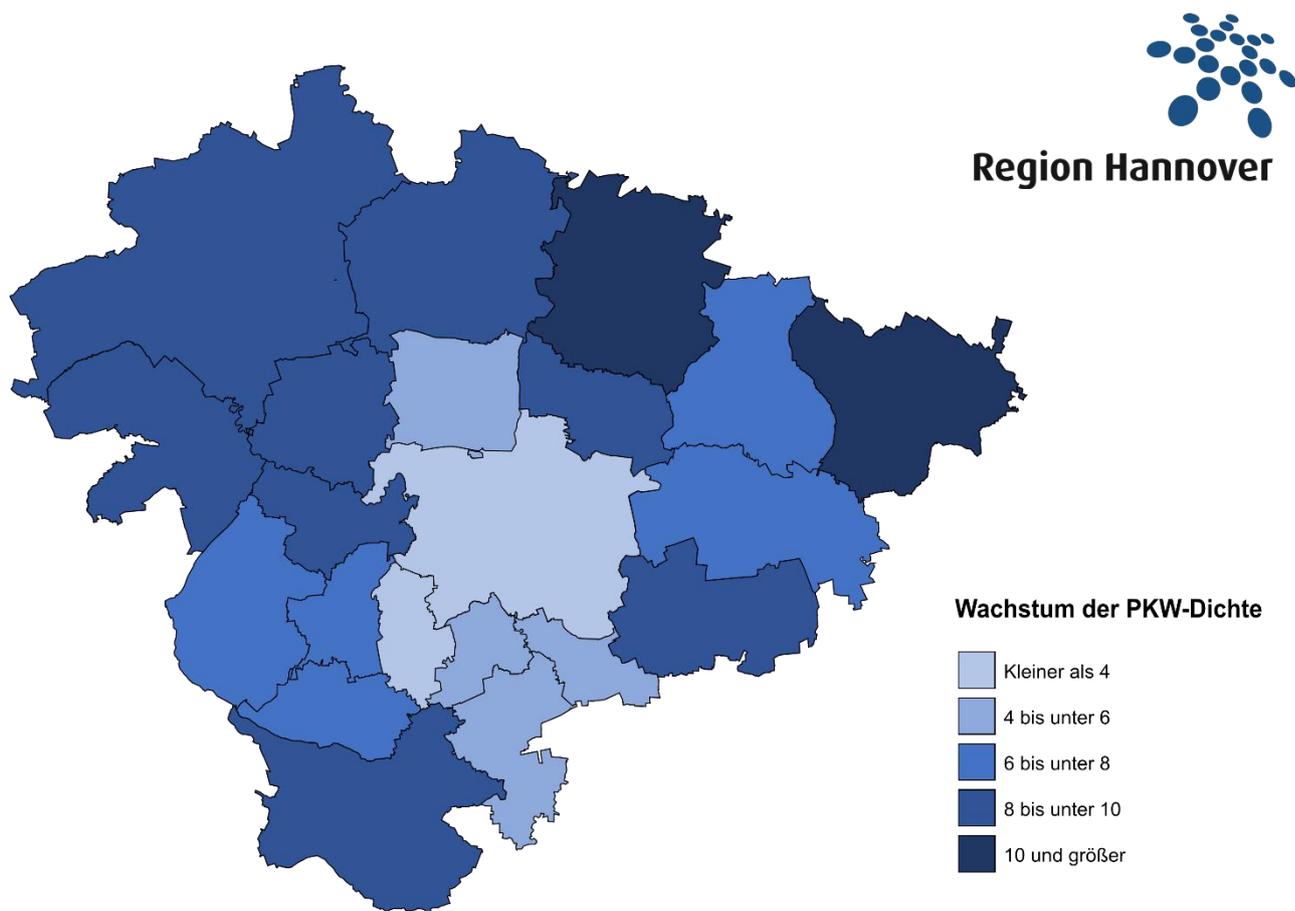
Team Steuerungsunterstützung und Statistik

<sup>2</sup> Quelle: Kraftfahrtbundesamt in Verbindung mit Daten der Einwohnermelderegister, eigene Darstellung, Stand 31.12.2022

Der Vergleich mit den in der Statistischen Kurzinformation 13/2021 veröffentlichten Werten zeigt, dass die PKW-Dichte in jeder Stadt und Gemeinde der Region Hannover gestiegen ist. Abbildung 3 stellt dar, wie stark die PKW-Dichte in den einzelnen Kommunen zugenommen hat. Das Feld wird angeführt von einer Spitzengruppe aus Uetze und Burgwedel mit 11,8 % bzw. 10,3 %. Am anderen Ende liegen die Landeshauptstadt Hannover und Ronnenberg, wo das Wachstum lediglich 2,1 % bzw. 2,9 % beträgt. Dabei ist wichtig zu beachten, dass es in allen Städten und Gemeinden zwischen 2012 und 2022 zu einem Anstieg der Bevölkerung gekommen ist. Der Anstieg der PKW-Dichte ist somit allein darauf zurückzuführen, dass die Zahl der PKW noch stärker angewachsen ist als die Bevölkerung. Allerdings ist insbesondere im Fall von Burgwedel zu beachten, dass das hohe Wachstum der PKW-Dichte auch auf das geringste Wachstum der Bevölkerungszahl (1 % im Vergleich zu 5,9 % in der Region Hannover insgesamt) im betrachteten Zeitraum zurückzuführen ist.

Allerdings: Betrachtet man allein die letzten verfügbaren Daten zum Stichtag Ende 2022 ist die PKW-Dichte in der Region Hannover zum ersten Mal seit langer Zeit innerhalb eines Jahres gesunken. In der Landeshauptstadt Hannover stieg die Bevölkerung stärker als die Zahl der PKW, im Umland ist sogar die absolute Zahl der PKW leicht gesunken. Handelt es sich um eine kurzfristige Wachstumsdelle oder tatsächlich um eine Trendumkehr? Die nächste statistische Kurzinformation zum Thema Verkehr enthält vielleicht schon die Antwort.

Abbildung 3: Wachstum der PKW-Dichte zwischen Ende 2012 und Ende 2022 in %

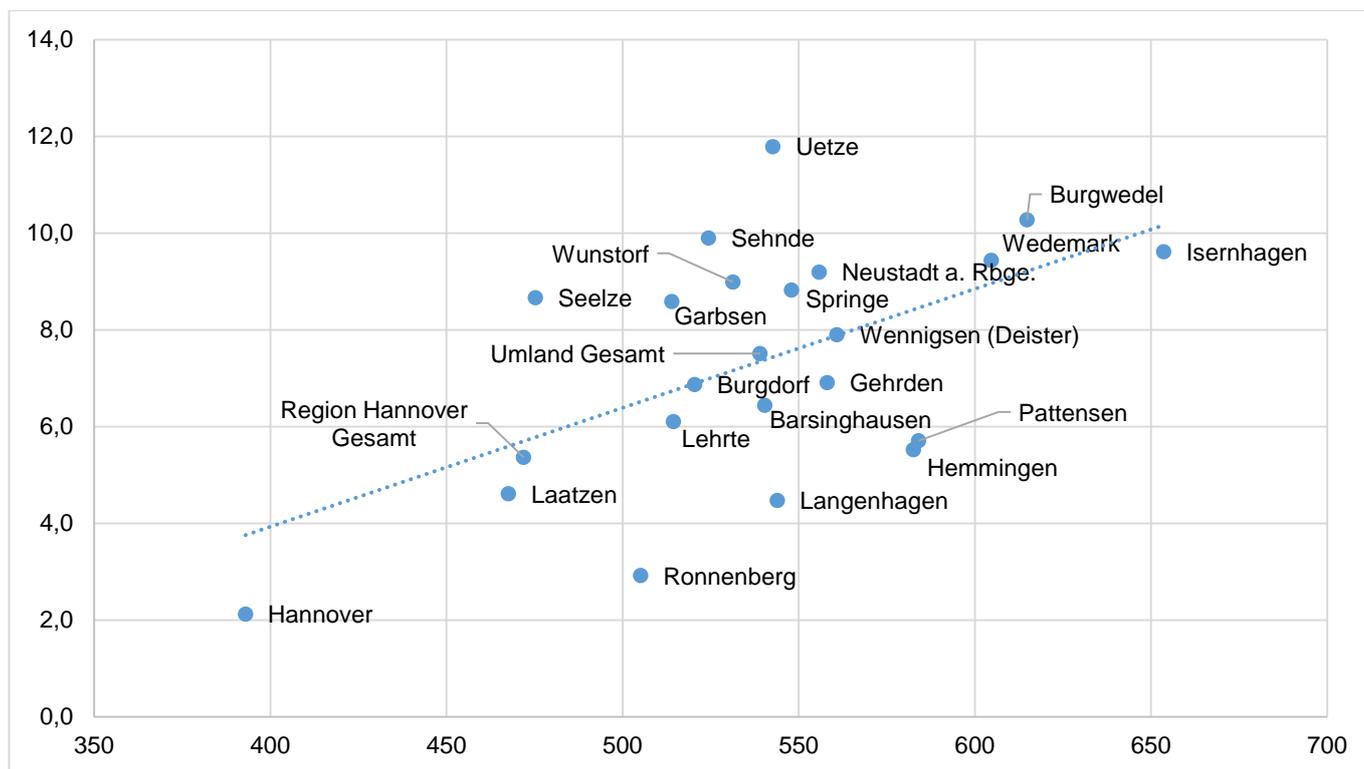


Team Steuerungsunterstützung und Statistik

Ist es Zufall, dass in Abbildung 5 und 6 dieselben Städte und Gemeinden hohe und niedrige Werte aufweisen?

Abbildung 4 setzt das Ausgangsniveau der KFZ-Dichte von 2012 ins Verhältnis zum Wachstum zwischen 2012 und 2022. Der Anstieg der Ausgleichsgerade zeigt ein Beispiel für Pfadabhängigkeiten im Verkehrssystem: dort wo bereits ein hohes Ausgangsniveau der PKW-Dichte vorlag, lässt sich auch ein höheres Wachstum der PKW-Dichte konstatieren. Ein eher niedrigeres Ausgangsniveau geht mit geringerem Wachstum einher. In der Folge werden die Unterschiede immer größer: während Ende 2012 der Unterschied zwischen Isernhagen und der Landeshauptstadt Hannover noch 261 KFZ pro 1.000 Einwohner betrug liegt dieser Abstand Ende 2022 bei 315. Deutliche Ausreißer von dieser Regel ist Ronnenberg, wo es bei einem mittleren Ausgangsniveau zu einem sehr schwachen Wachstum der PKW-Dichte gekommen ist, sodass sich Ronnenberg den Schlusslichtern Hannover und Laatzen relativ betrachtet annähert. Dem steht Uetze gegenüber, dass von einem mittleren Ausgangsniveau die stärkste Wachstumsrate im Feld aufweist und daher dem Spitzenreiter Isernhagen deutlich nähergekommen ist. Interessant ist ferner der Vergleich von Uetze und Langenhagen: Beide lagen 2012 auf fast identischem Niveau (544 in Langenhagen zu 543 in Uetze). Seitdem ist die PKW-Dichte in Uetze um 64 PKW gestiegen, während Langenhagen lediglich einen Anstieg von 24 PKW pro 1.000 Einwohnern zu verzeichnen hat. Uetze hat sich damit in der Reihenfolge der Städte und Gemeinden von Platz 11 auf Platz 7 vorgearbeitet, während Langenhagen von Platz 10 auf Platz 15 zurückgefallen ist. Auf die Betrachtungen zur Korrelation zwischen Wohlstand und PKW-Dichte, die im SKI 13/2021 angestellt wurden, sei an dieser Stelle verwiesen.

Abbildung 4: Verhältnis von KFZ-Dichte 2012 und Wachstum der KFZ-Dichte zwischen 2012 und 2022 in den Städten und Gemeinden der Region Hannover



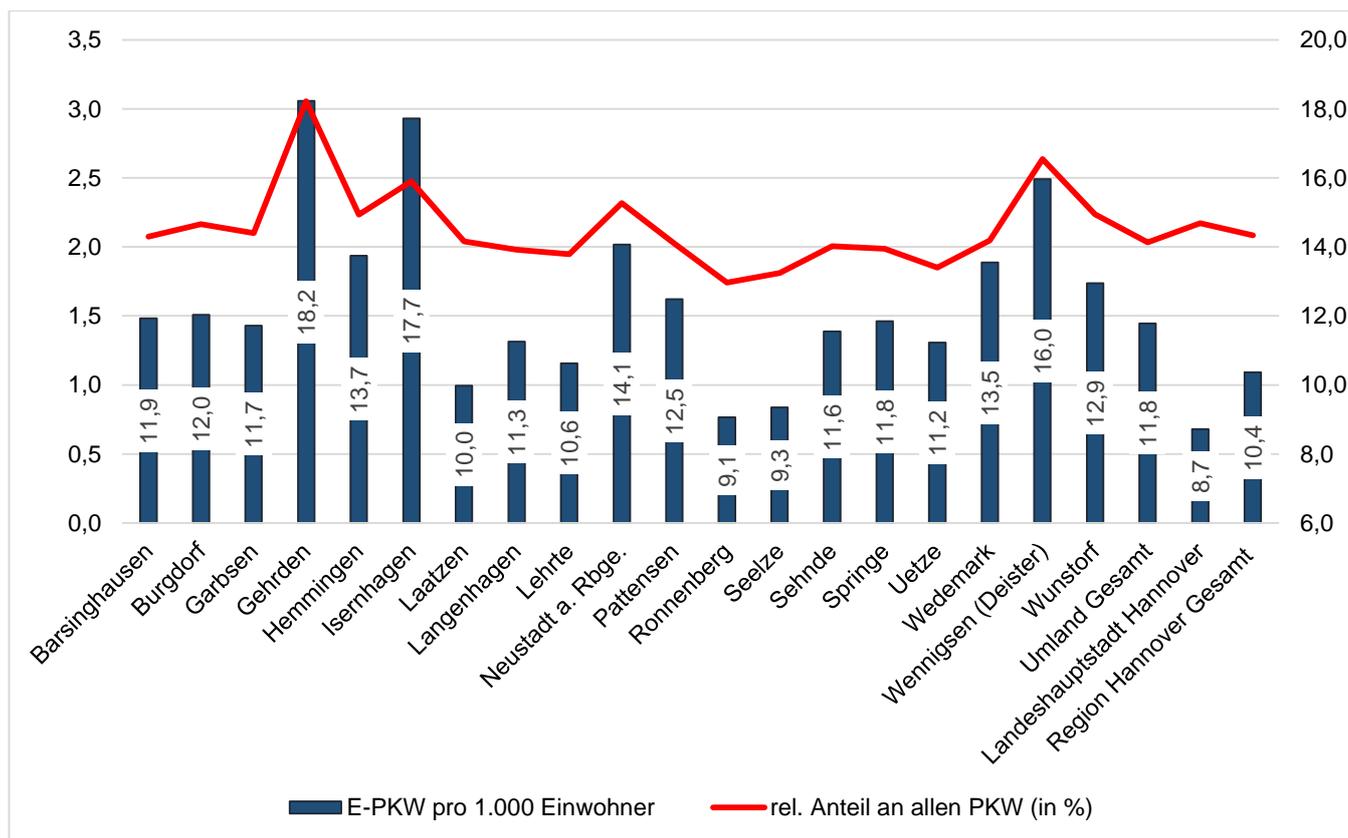
Wie in den Jahren zuvor konstatiert, bleibt Mineralöl auch 2022 der wichtigste Energieträger im Straßenverkehr. Mit Benzin betriebene PKW dominieren mit fast zwei Dritteln die PKW-Flotte, während Diesel-Fahrzeuge einen Anteil von 28,4 % aufweisen und alternative Antriebe (noch) im einstelligen Prozentbereich verharren. Allerdings zeigen die Zahlen in Tabelle 1, dass die Zahl der Diesel-PKW seit 2017 und die Zahl der Benzin-PKW seit 2019 zurückgeht.

Tabelle 1: Zugelassene PKW (privat und gewerblich) nach Antrieb (Stichtag 31.12.)<sup>3</sup>

	Benzin	Diesel	Gas (einschl. bivalent)	Hybrid insgesamt	Elektro (BEV)	Sonstige
2016	377.082	177.365	7.683	1.954	455	137
2017	383.723	177.695	7.279	2.877	684	134
2018	391.434	175.161	6.920	4.034	961	128
2019	395.428	175.030	6.434	6.212	1.534	134
2020	394.736	176.009	5.982	11.579	3.616	133
2021	388.218	173.820	5.664	19.722	7.773	136
2022	380.914	169.156	5.516	26.926	12.734	136

Dagegen zeigt die Zahl der Elektro- und der Hybrid-Fahrzeuge ein zunehmend dynamisches Wachstum. Von 2019 auf 2022 ist die Zahl der Hybridfahrzeuge um etwas mehr als den Faktor 4 und die reinen Elektrofahrzeuge um mehr als den Faktor 8 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 seit 2019 der Anstieg auf die „alternativen“ Antriebe zurückzuführen.

Abbildung 5: E-PKW-Dichte (rechte Achse, in %) und rel. Anteil an der PKW-Flotte (linke Achse, in %) in den Städten und Gemeinden der Region Hannover Ende 2022



Wo finden sich die Elektrofahrzeuge? Abbildung 5 zeigt die Anzahl der Fahrzeuge mit reinem Elektroantrieb pro 1.000 Einwohner (blaue Balken, rechte Achse) sowie den relativen Anteil dieser Fahrzeuge an allen Fahrzeugen (rote Linie, linke Achse) in % im Jahr 2022. Die höchste Dichte an Elektrofahrzeugen weisen Gehrden und Isernhagen gefolgt von Wennigsen auf. Die

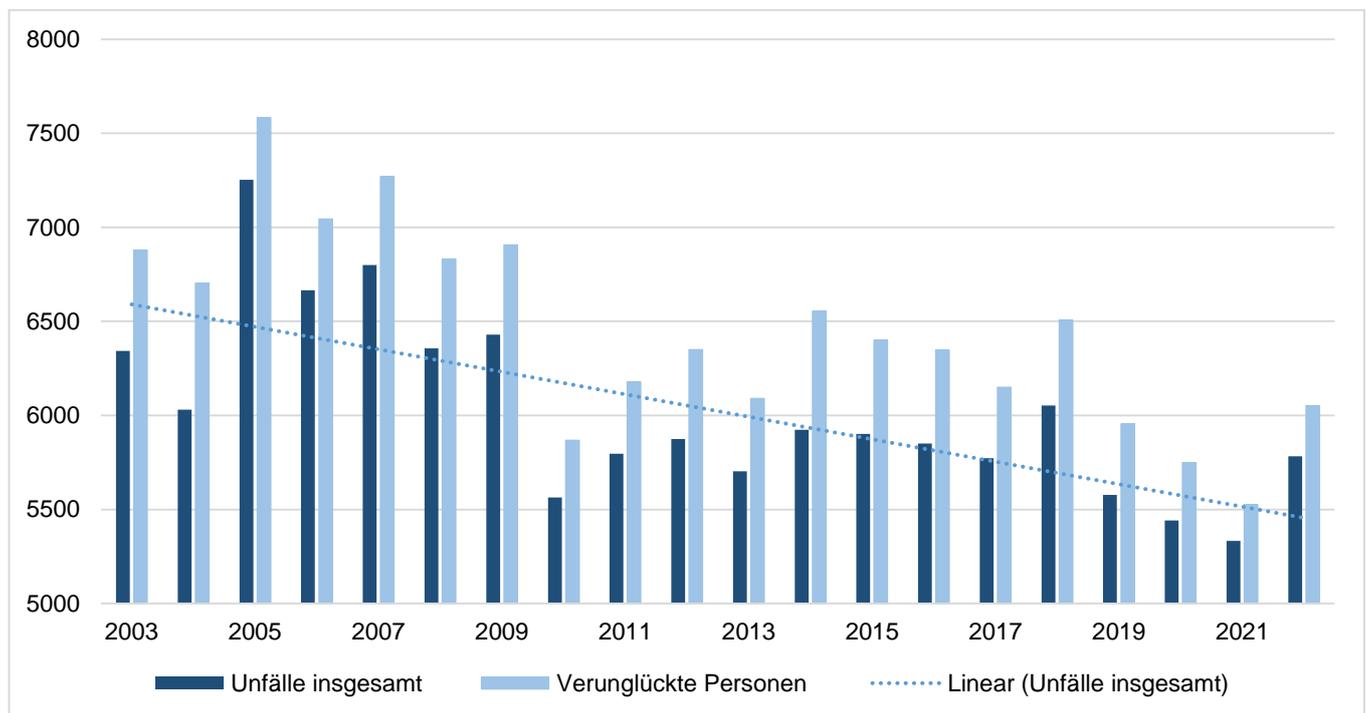
<sup>3</sup> Quelle: Kraftfahrtbundesamt

geringste Dichte besteht in der Landeshauptstadt Hannover sowie im Umland in Ronnenberg und Seelze. Der rel. Anteil liegt ebenfalls in Gehrden mit über 3 % am höchsten gefolgt von Wennigsen und Isernhagen mit etwa 2,5 %. Den geringsten Anteil Ronnenberg und Seelze mit unter 1,8 %.

## 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. 2021 war im langjährigen Vergleich das Jahr mit der geringsten Zahl an Verkehrsunfällen, die deutlich unter der Marke von 5.500 blieb und den Rekordwert aus dem Jahr 2020 noch einmal unterbot. Dagegen ist von 2021 auf 2022 wieder ein deutlicher Anstieg zu verzeichnen: Mit 5.783 Unfällen ist das Niveau von 2017 wieder erreicht worden. Der Wert liegt deutlich über der langjährigen Trendlinie. Die Zahl der geschädigten Personen schwankt mit der Zahl der Unfälle, liegt aber beständig leicht oberhalb dieser Zahl. Auch hier konnte 2021 mit 5.525 Geschädigten ein langjähriger Tiefststand verzeichnet werden, auf den jedoch mit 6.052 Geschädigten 2022 ein deutlicher Wiederanstieg folgte.<sup>4</sup>

Abbildung 6: Entwicklung der Zahl der Verkehrsunfälle in der Region Hannover



Von den 6.052 geschädigten Personen wurden 34 (2020 = 34) getötet und 6.018 (2020 = 5.716) verletzt. Unter den Getöteten befanden sich 6 Kinder unter 21 Jahren (17,6 %; 2020 = 2 Kinder) und neun Personen über 65 Jahren (26,5 %; 2020 = 10 Personen). Unter den Verletzten bewegen sich die Zahlen bei 753 Personen unter 21 (12,5 %; 2020: 703) und 1.142 Personen über 65 (18,9

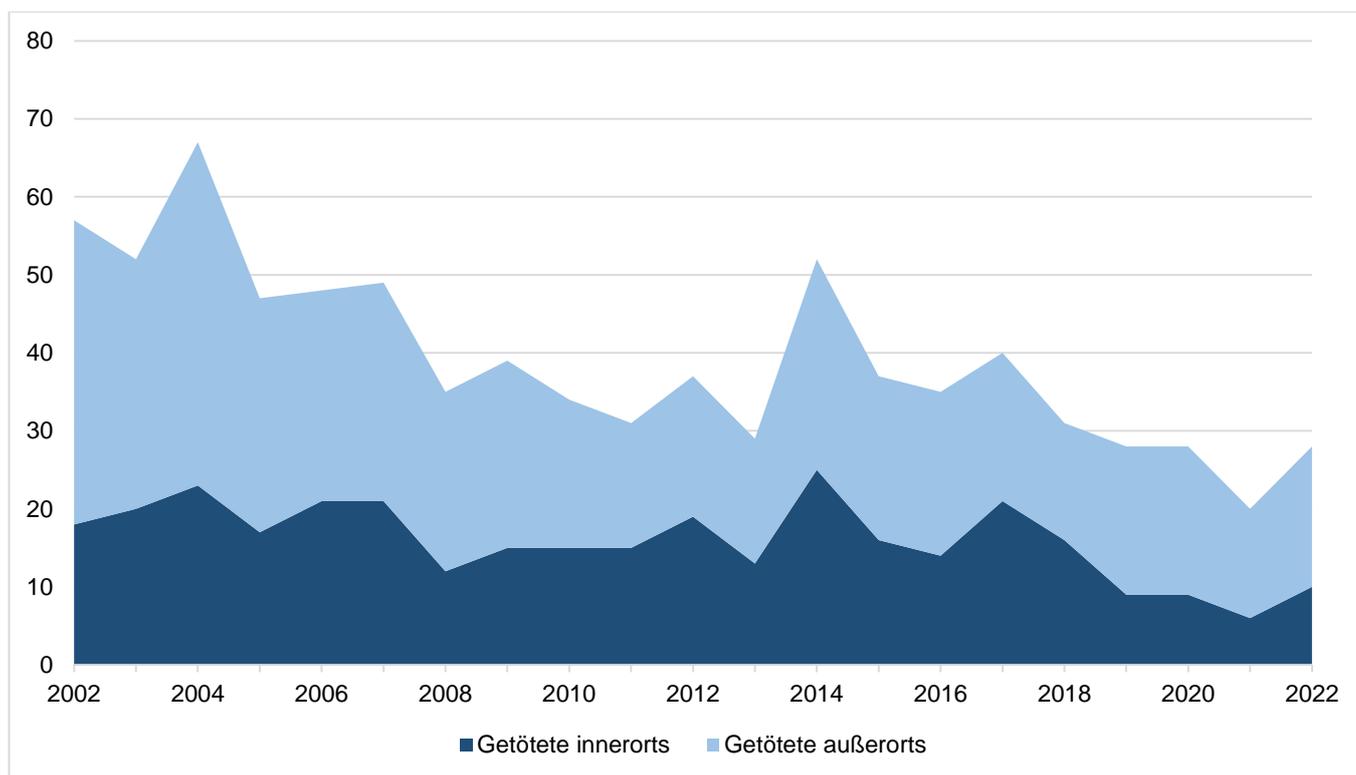
<sup>4</sup> Quelle: Landesamt für Statistik Niedersachsen

%; 2020 = 844). Der Anstieg um 302 verletzte Personen im Vergleich zu 2020 ist damit fast ausschließlich auf die Altersgruppe ab 65 Jahren zurückzuführen.

Von den Getöteten nutzten 19 ein PKW oder Wohnmobil (56 %), vier ein Fahrrad oder Pedelec (11,8 %) und fünf gingen zu Fuß (14,7 %). Unter den Verletzten lag der Anteil der Automobilistinnen und Automobilisten mit etwa 43,3 % etwas niedriger, der Anteil der Radfahrerinnen und Radfahrer dagegen mit 35,6 % deutlich höher. Alle anderen Gruppen bewegten sich im einstelligen Bereich.

Die abschließende Abbildung 7 wirft einen Blick auf die Zahl der Verkehrstoten seit 2002 differenziert nach dem Ort des Geschehens (Bundesautobahnen bleiben außen vor). Insgesamt wird deutlich, dass die Zahl der Verkehrstoten seit 2002 deutlich von 57 auf 28 gesunken ist. Zu Beginn der Zeitreihe entfielen etwa zwei Drittel der Todesopfer auf Unfälle außerorts und ein Drittel auf Unfälle innerorts. Diese Zahlen haben sich bis 2011 sehr stark angenähert. Mit 2012, 2017 und 2018 gibt es sogar drei Jahre in der Zeitreihe, in denen mehr Todesopfer innerorts als außerorts zu beklagen waren. Seit 2019 ist jedoch die Zahl der Todesopfer innerorts sehr stark rückläufig, während die Zahlen außerorts (mit Ausnahme des Corona-Jahrs 2021) auf höherem Niveau verbleiben.

Abbildung 7: Entwicklung der Zahl der Verkehrstoten in der Region Hannover nach Ortslage



Region Hannover

## IMPRESSUM

**Herausgeber**  
Region Hannover  
Der Regionspräsident

Fachbereich Zentrale  
Steuerung

Team Steuerungs-  
unterstützung und Statistik

Hildesheimer Str. 20  
30169 Hannover  
statistik@region-hannover.de

**Text**  
Ulrich Haarmann

**Internet**  
www.hannover.de