

# Die Bereitschaft der Bevölkerung zur Verkehrswende im Raumvergleich



Dr.-Ing. Uwe Böhme, HfWU  
26.04.2024



# Verkehrswende nur mit Push!

- Für eine erfolgreiche und wirkungsvolle Transformation des Verkehrssektors braucht es neben Pull- auch Push-Maßnahmen
  - Push-Maßnahmen: **fehlende Akzeptanz und Widerstände von Bevölkerung und Wirtschaft**
- > zögerliche Umsetzung, meist im urbanen Raum



Topp (1992)

**➔ *Wie groß ist das Transformationspotential in der Bevölkerung, insbesondere im Stadt-Umland?***

# Telefonische Haushaltsbefragung



- rund 1000 Haushalte in der Region Hannover (500 HH Stadt, 500 HH Umlandgemeinden, Mai bis Juni 2023), Personen ab 18 Jahren mit Festnetzanschluss
  - ✓ Verkehrsmittelwahl und –verfügbarkeit
  - ✓ Sozio-demografische Faktoren
  - ✓ Bewertung von Zielen einer Mobilitätswende
  - ✓ Bewertung von „Push“-Maßnahmen
  - ✓ Klimabewusstsein
  - ✓ Nutzungsbereitschaft für ergänzende Mobilitätsangebote
  - ✓ Home Office-Nutzung und Wunsch sowie Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl
  - ✓ Psychologische Faktoren für die Verkehrsmittelwahl

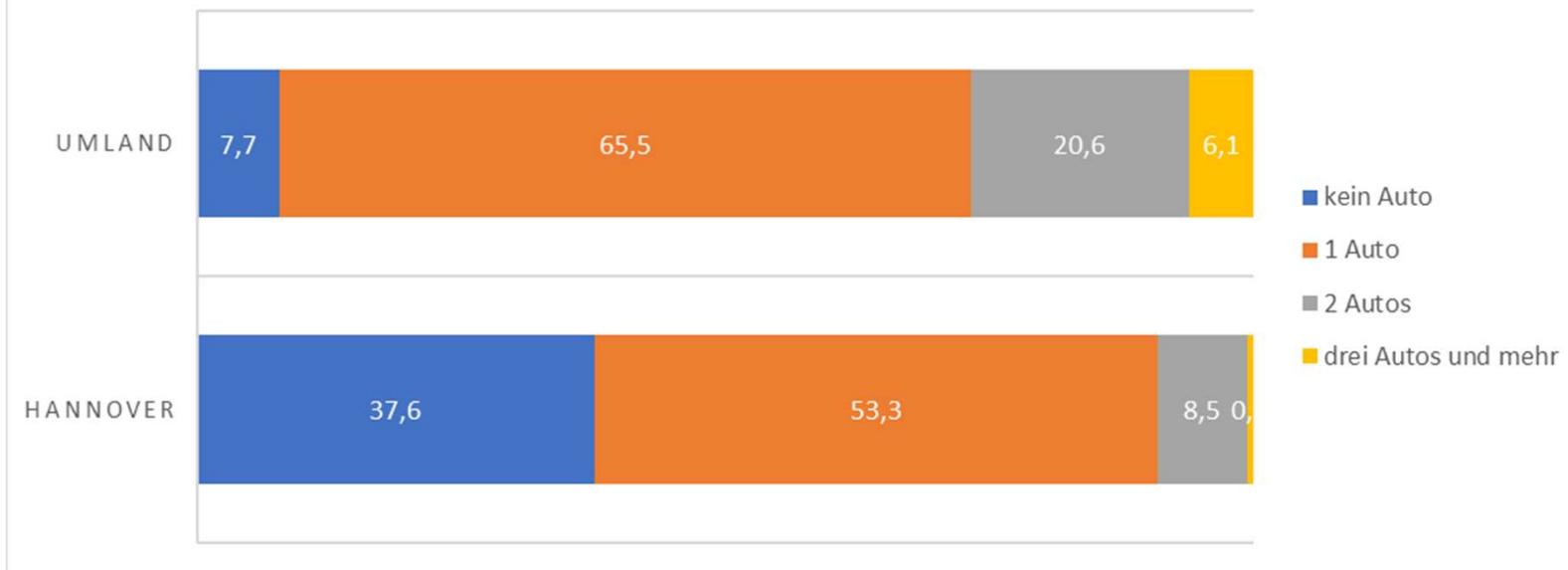
## Geringfügige Unterschiede in Bezug auf sozio-demografischen Faktoren



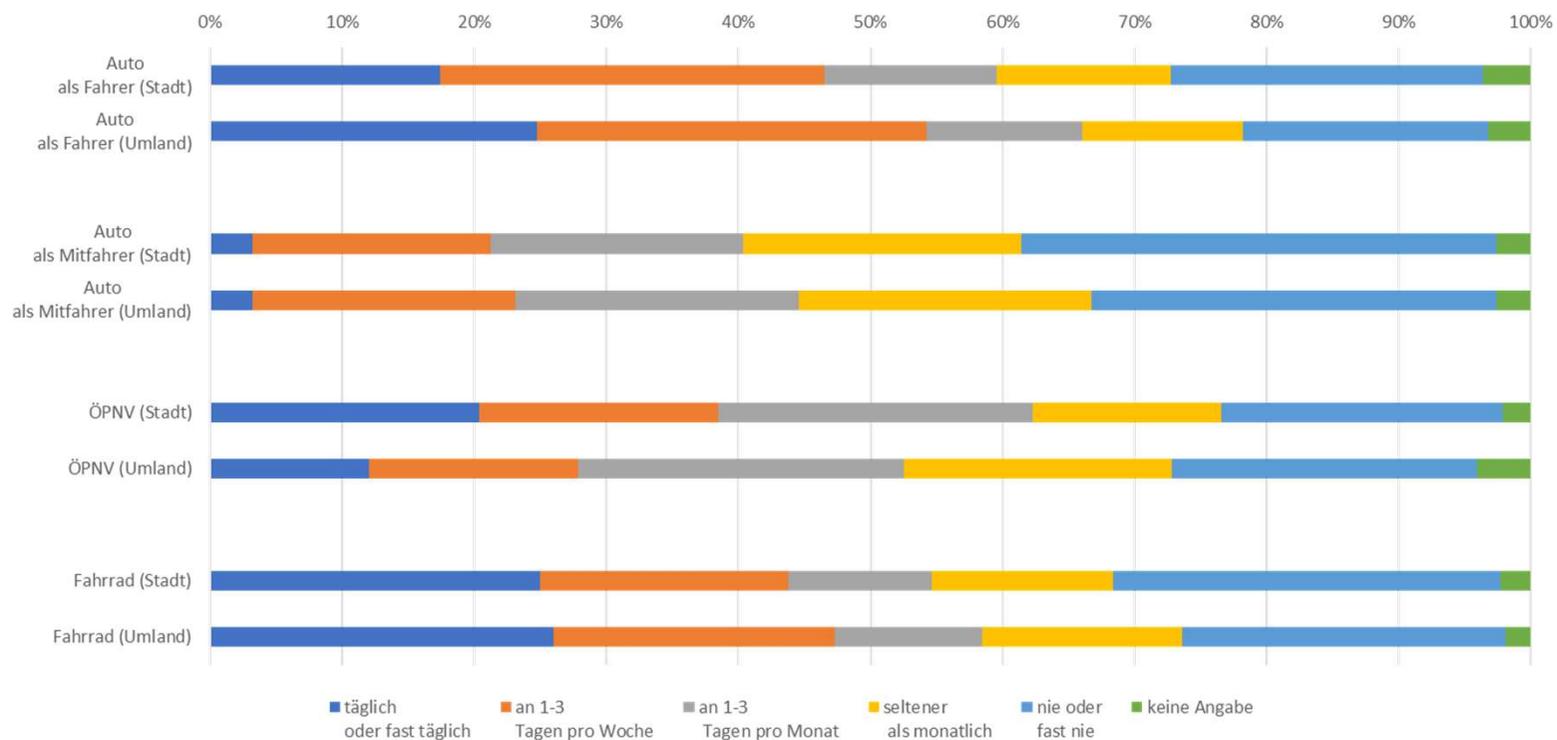
- **Erwerbsstatus:** Auffällig hoher Anteil von Rentner:innen: im Umland 34%, in Hannover 26%.
- **Haushaltsgröße:** Im Umland deutlich weniger 1-Personen-Haushalte (knapp 40%) als in Hannover (knapp 55%)
- **Bildungsstatus:** geringfügig höherer Anteil an Akademiker:innen in Hannover (9.7%) als im Umland (6,6%)
- **Einkommen:** kaum Unterschiede zwischen Stadt und Umland

# „Vollmotorisierung“ im Umland

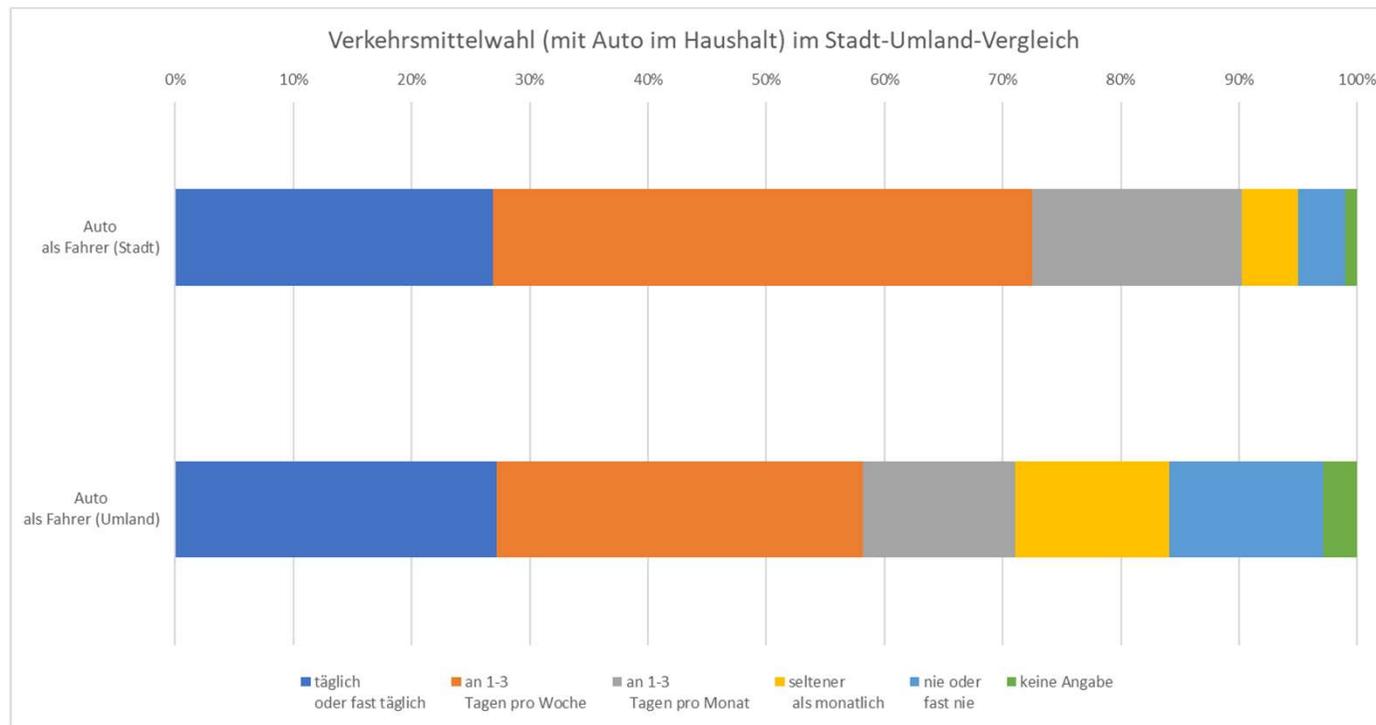
## ANZAHL DER AUTOS IM HAUSHALT [IN %]



# Aber Unterschiede in Verkehrsmittelnutzung geringer als erwartet



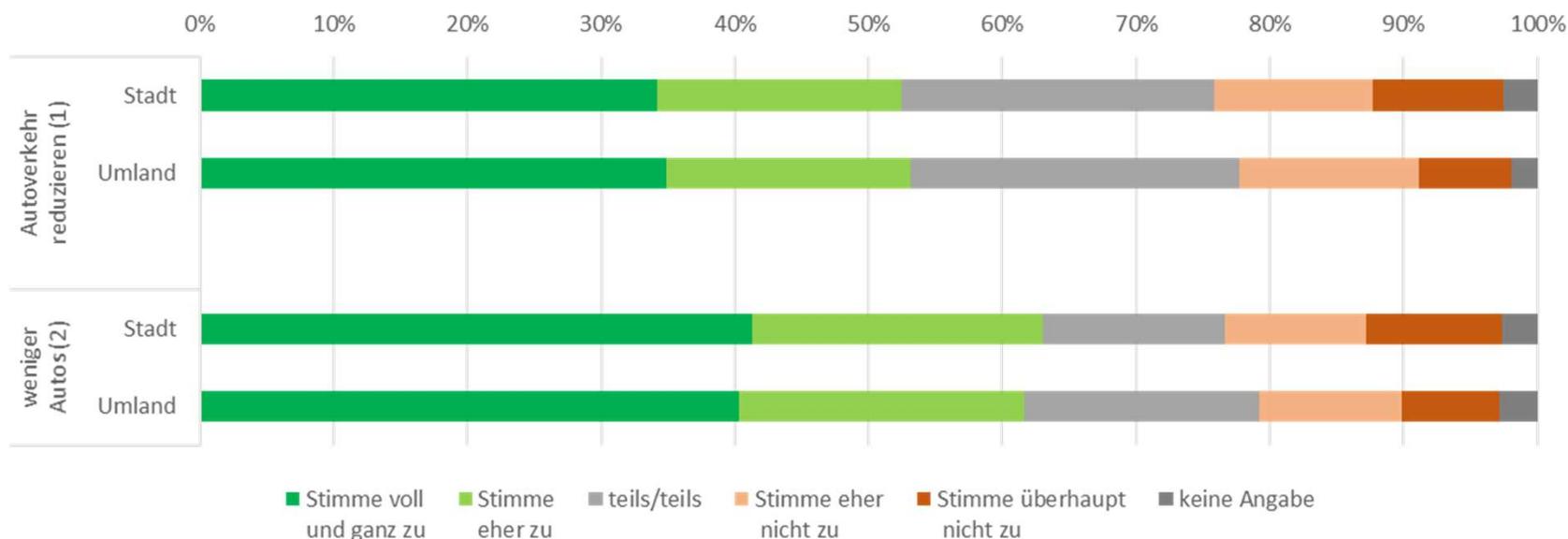
# In der Stadt höhere Nutzungsintensität des Pkws



# Insgesamt hohe Befürwortung der Verkehrswende, auch im Umland



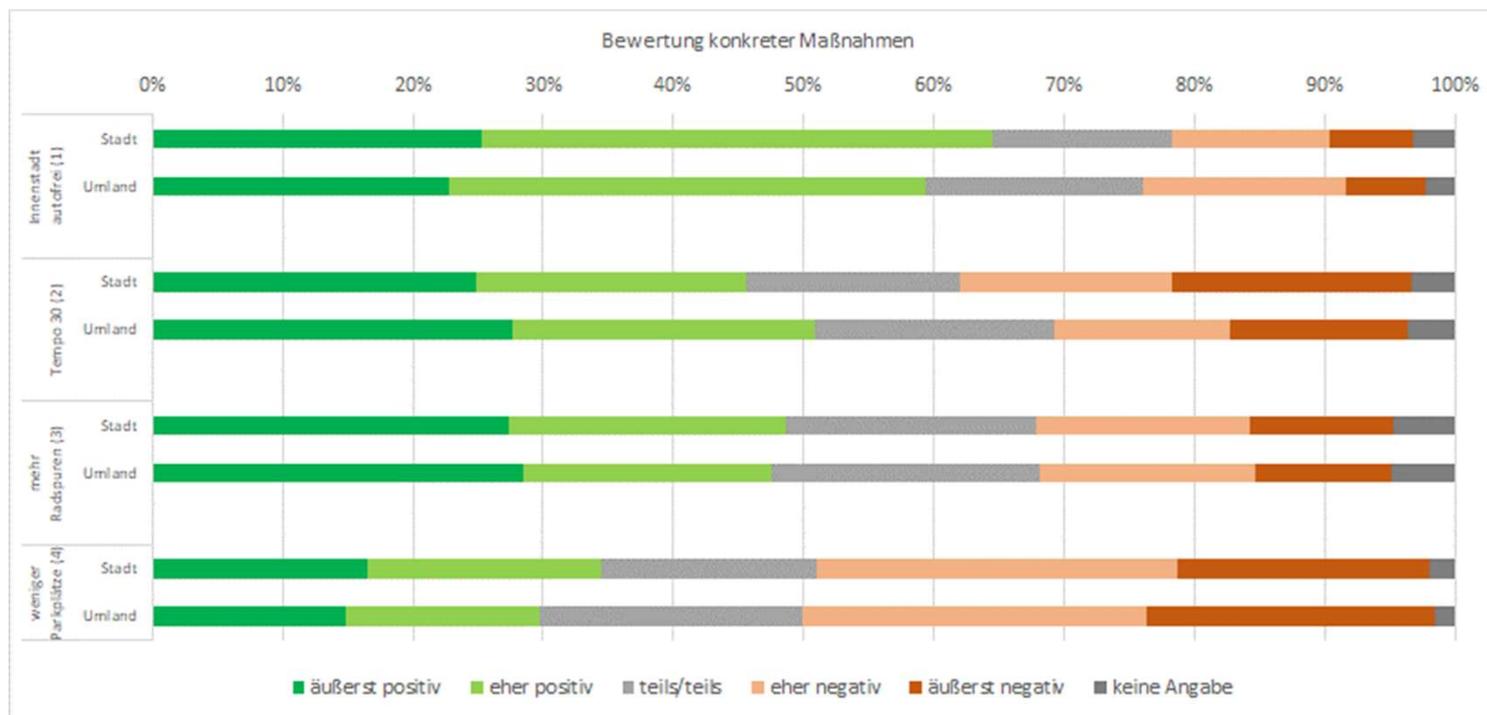
Zustimmungswerte zur Verkehrswende



(1): Ich finde es wichtig, dass der Autoverkehr in der Region Hannover reduziert wird.

(2): Ich fände es gut, wenn die Menschen in meiner Kommune in Zukunft mit weniger Autos auskommen könnten.

# Je stärker die Betroffenheit, desto ambivalenter das Bild



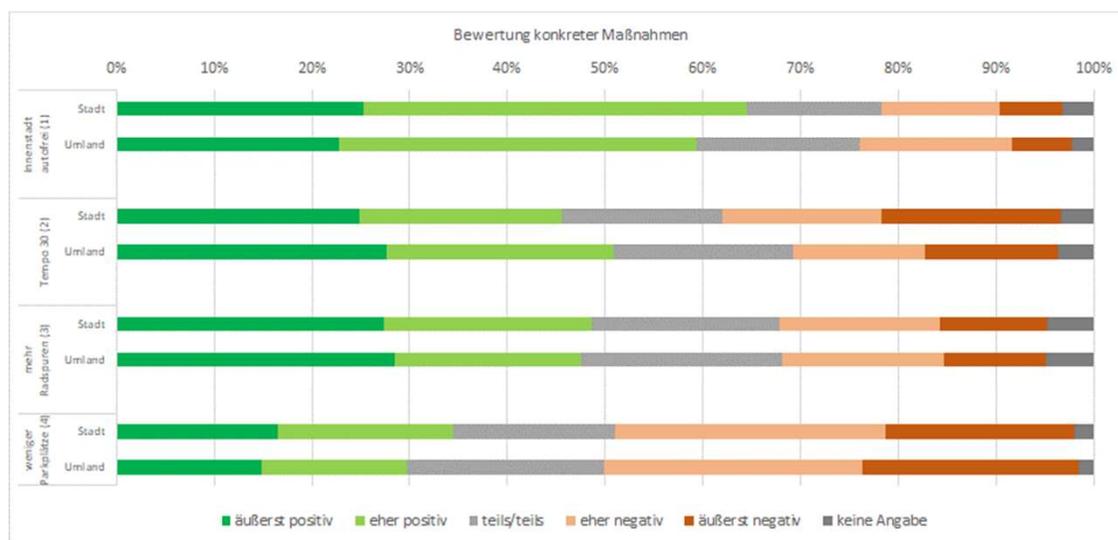
(1): Um die Aufenthaltsqualität zu erhöhen, wird die Innenstadt von Hannover weitgehend „autofrei“. Die Zufahrt zu Parkhäusern bleibt weiter möglich.

(2): Zur Erhöhung der Sicherheit wird in meiner Kommune die zulässige Höchstgeschwindigkeit im Bereich von Ortschaften auf 30 km/h reduziert – auch auf Hauptverkehrsstraßen.

(3): Um mehr Raum für durchgängige Radwege zu schaffen wird auf einigen Hauptverkehrsstraßen in meiner Kommune eine Autofahrspur durch eine Fahrradspur ersetzt.

(4): Um mehr Platz für andere Nutzungen zu schaffen, wird in meiner Kommune die Anzahl der Auto-Parkplätze schrittweise reduziert.

# Je stärker die Betroffenheit, desto ambivalenter das Bild



- Die „autofreie“ Innenstadt findet Mehrheit in beiden Räumen
- Insbesondere Tempo 30 (innerorts) wird im Umland von vielen unterstützt
- Viele unterstützen mehr Platz für den Radverkehr
- Geringste Unterstützung für die Reduktion von Parkplätzen

(1): Um die Aufenthaltsqualität zu erhöhen, wird die Innenstadt von Hannover weitgehend „autofrei“. Die Zufahrt zu Parkhäusern bleibt weiter möglich.

(2): Zur Erhöhung der Sicherheit wird in meiner Kommune die zulässige Höchstgeschwindigkeit im Bereich von Ortschaften auf 30 km/h reduziert – auch auf Hauptverkehrsstraßen.

(3): Um mehr Raum für durchgängige Radwege zu schaffen wird auf einigen Hauptverkehrsstraßen in meiner Kommune eine Autofahrspur durch eine Fahrradspur ersetzt.

(4): Um mehr Platz für andere Nutzungen zu schaffen, wird in meiner Kommune die Anzahl der Auto-Parkplätze schrittweise reduziert.

## Zusammenfassung und Fazit



- Insgesamt hohe Zustimmungswerte für auto-reduzierte Verkehrspolitik
- kaum Hinweise auf Polarisierung zwischen Stadt und Umland
- Je stärker die Wahrnehmung der subjektiven Wirkungen, desto ambivalenter das Bild
- Parkplätze sind die „Achillesferse“ der Verkehrswende in Stadt und Umland

→ **Bereitschaft zur Verkehrswende sichtbar machen**

→ **Strategie im Umgang mit (lauter) Minderheit**

→ **Fingerspitzengefühl und Augenmaß beim Parkraummanagement**

## Diskussion und Einordnung



- Besonderheit der Region Hannover? Wie sieht es in anderen Regionen aus?
- Hoher Anteil von Rentnerhaushalten (Festnetzstichprobe)?
- Evtl. keine „empfundene“ Betroffenheit von den Maßnahmen („not in my backyard“-Effekt)?
- Auffällig geringe Pkw-Nutzung im Umland

Vielen Dank für die Aufmerksamkeit



**Dr.-Ing. Uwe Böhme**

Hochschule für Wirtschaft und Umwelt Nürtingen-Geislingen  
Fakultät Wirtschaft und Recht  
Parkstraße 4  
73312 Geislingen/Steige

[uwe.boehme@hfwu.de](mailto:uwe.boehme@hfwu.de)