

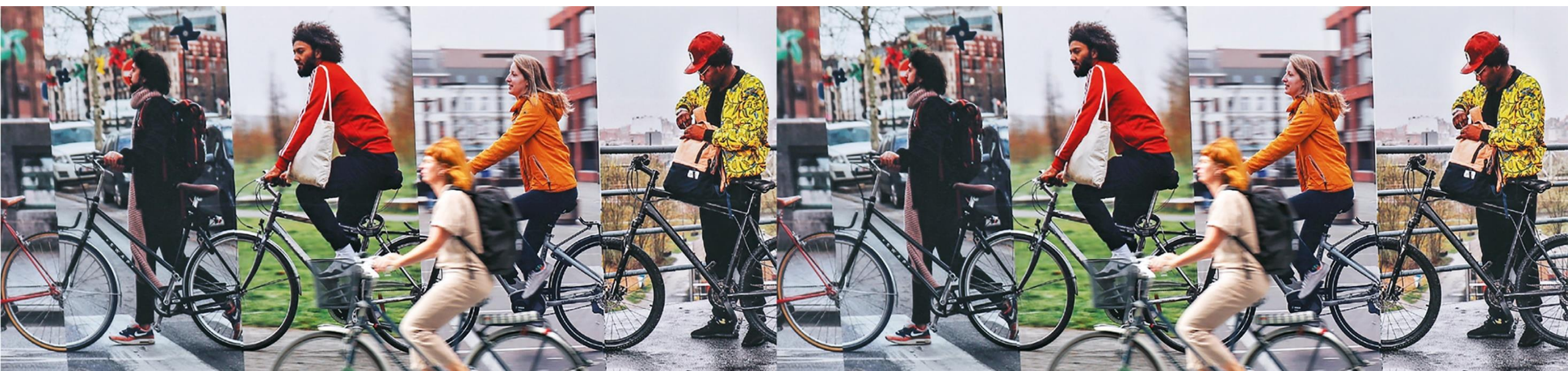
Polarisierung der Mobilitätskultur?

Dynamiken sozio-technischer Transformation zwischen Stadt und
Umland

„MoveMe – Die sozio-räumliche Transformation zu nachhaltigem Mobilitätsverhalten“

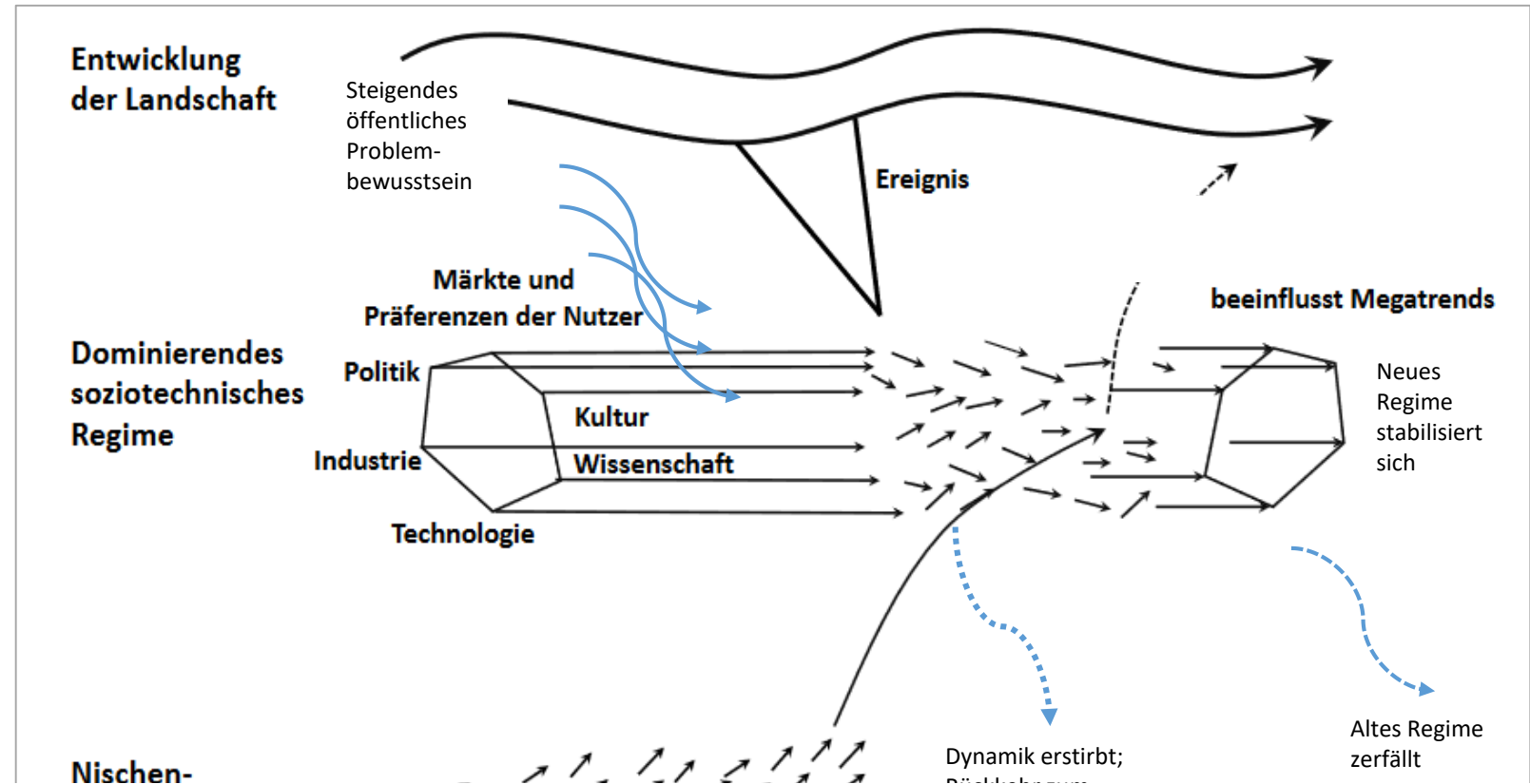


Inter- und transdisziplinäre Nachwuchsforschungsgruppe (Förderung BMBF, Laufzeit 6/2019-6/2024)



„Mobilitätswende“ bedeutet eine Re-Konfiguration des sozio-technischen Regimes.

- Sozio-technischer Wandel wird möglich, wenn Dynamiken auf unterschiedlichen gesellschaftlichen Ebenen zusammen kommen.



➔ **Wie groß ist das Potential für eine Veränderungsdynamik im Bereich von drei Transformationsfaktoren?**



Unterstützung für „Push-Maßnahmen“

Quelle: Changing Cities



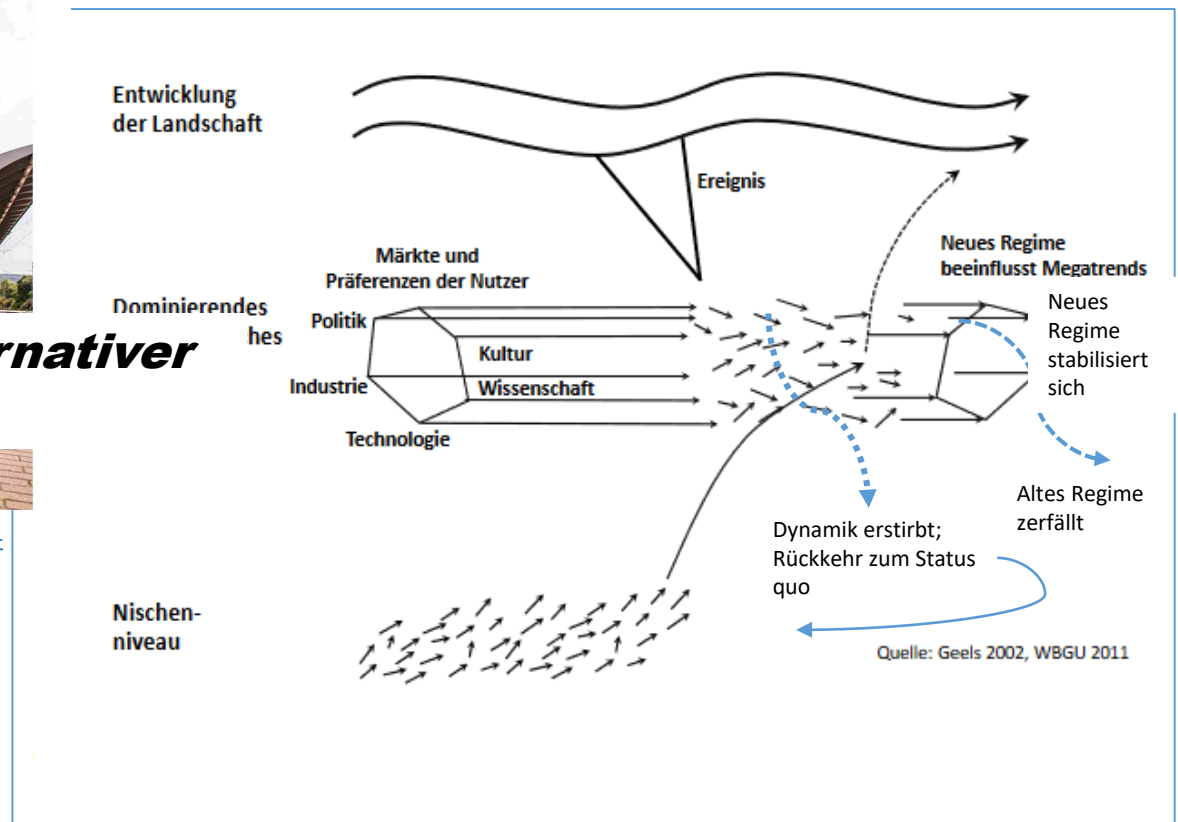
Rekonfiguration von Alltagspraktiken

Credit: Foto von Teona Swift



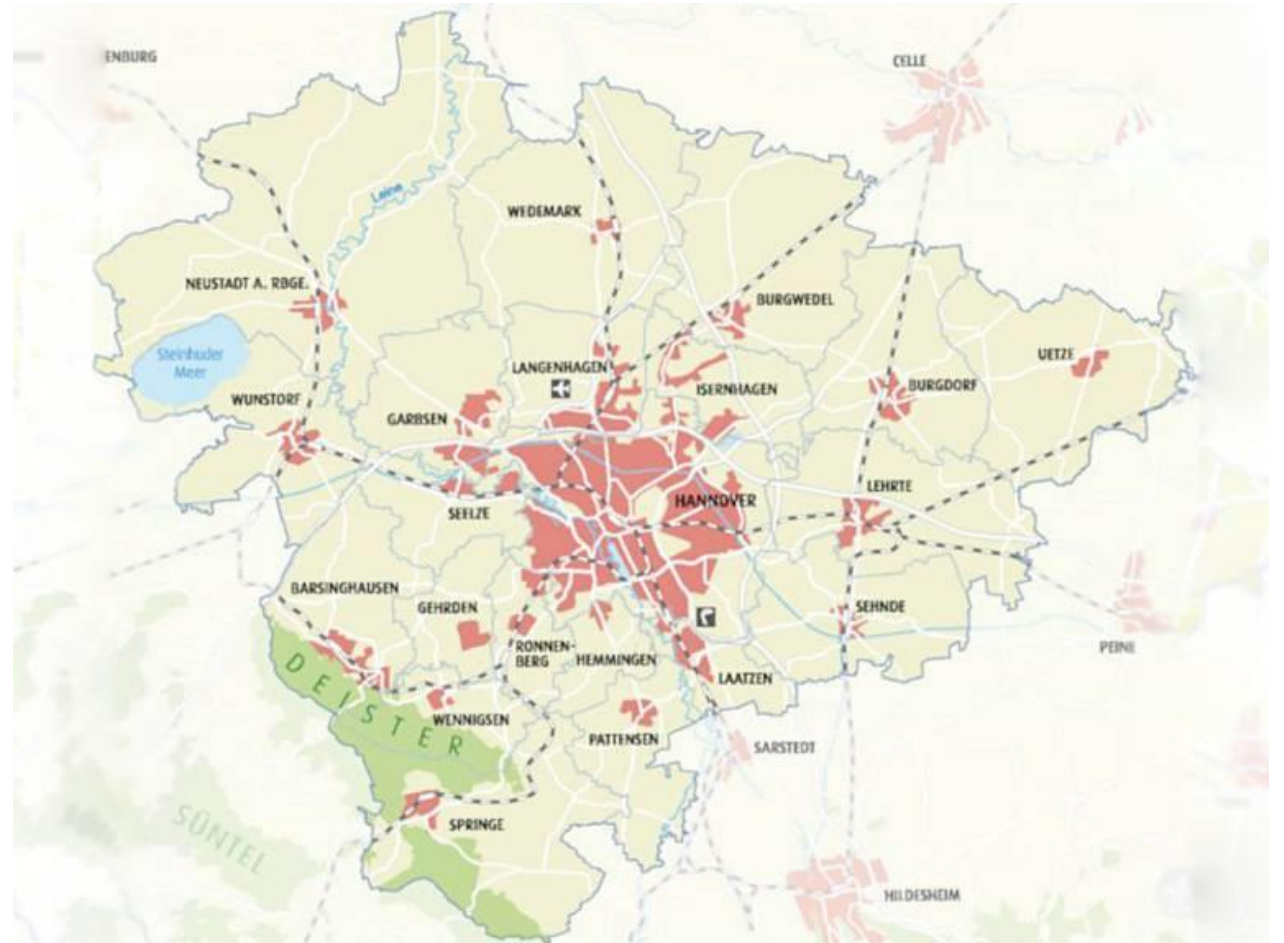
Mainstreaming alternativer Mobilitätsangebote

<https://ridewithvia.com/news/grunes-licht-on-demand-projekt-sprinti-kann-ausgebaut-werden>



Polarisierung oder Konvergenz der Mobilitätskultur?

- Region Hannover als „Labor“ für eine regionale Mobilitätstransformation
 - Wie stark unterscheiden sich Stadt und Umland in Bezug auf die Transformationsfaktoren?
 - **These:** Unterschiede zwischen Stadt und (Um-) Land könnten zur zentralen Bruchlinie werden, die eine Transformation behindert.
(Wissenschaftlicher Beirat beim Bundesminister für Digitales und Verkehr 2023)



Raumvergleichende Haushaltsbefragung zu den drei Schlüsselfaktoren in der Region Hannover.

- **Methodisches Vorgehen:**

- Telefonische Befragung von rund 1000 Haushalten in der Region Hannover (500 HH Stadt, 500 HH Umlandgemeinden)

- **Untersuchte Faktoren:**

- ✓ Verkehrsmittelwahl und –verfügbarkeit
- ✓ Sozio-demografische Faktoren
- ✓ Klimabewusstsein

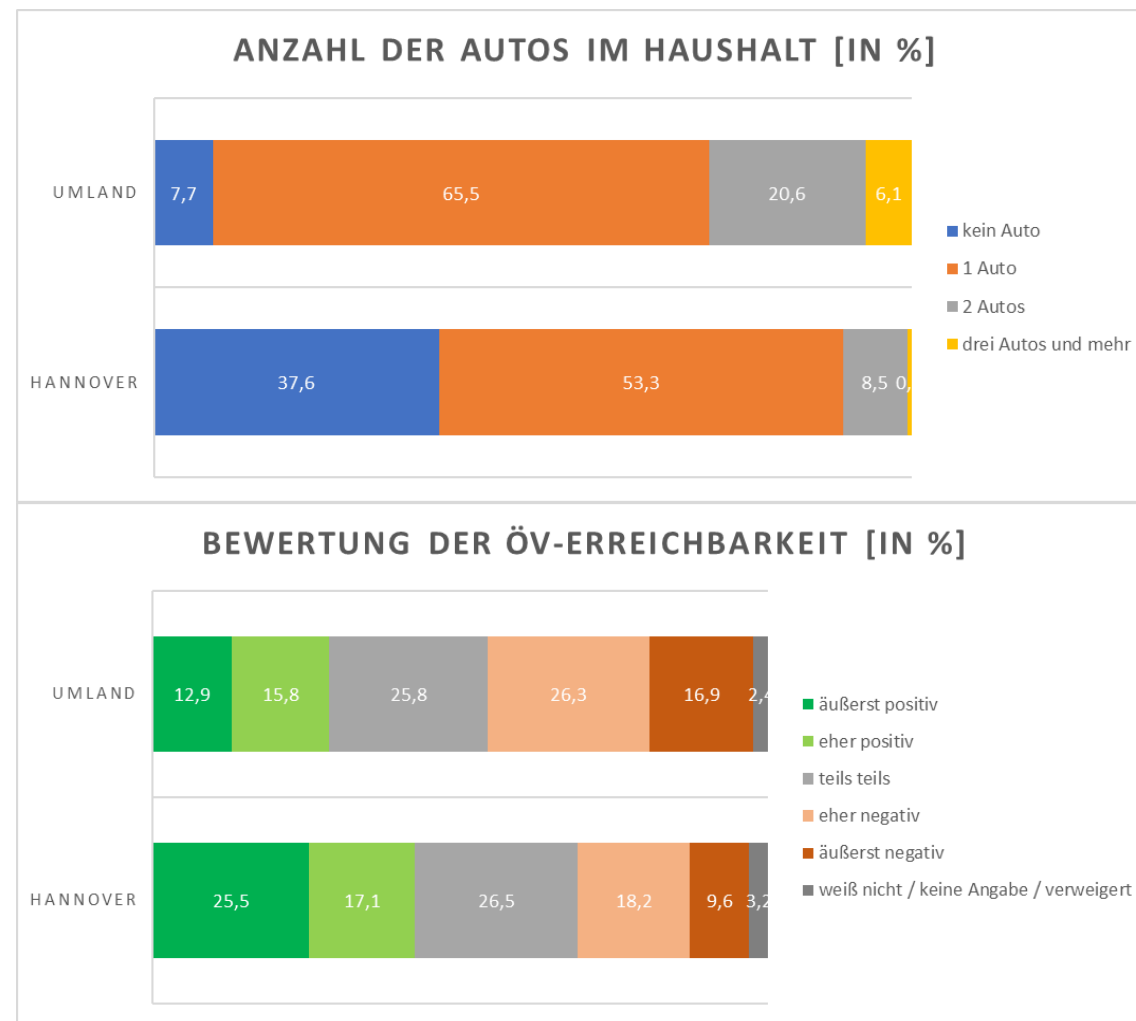
- ✓ Bewertung von Zielen einer Mobilitätswende
- ✓ Bewertung von „Push“-Maßnahmen
- ✓ Nutzungsbereitschaft für ergänzende Mobilitätsangebote
- ✓ Home Office-Nutzung und Wunsch sowie Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl
- ✓ Psychologische Faktoren für die Verkehrsmittelwahl

Geringfügige Unterschiede in Bezug auf sozio-demografischen Faktoren.

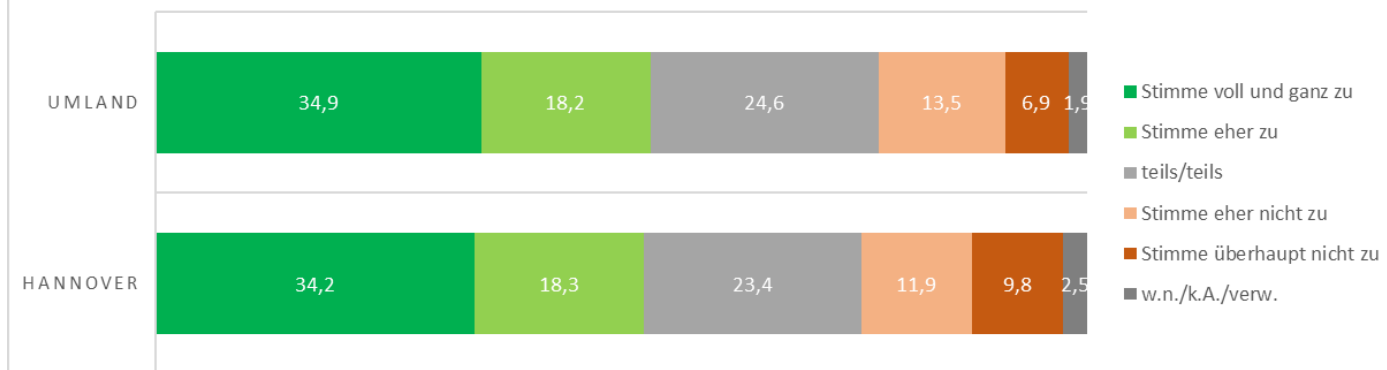
- **Erwerbsstatus:** Auffällig hoher Anteil von Rentnern: im Umland 34% Rentner, in Hannover 26%.
- **Haushaltsgröße:** Im Umland deutlich weniger 1-Personen-Haushalte (knapp 40%) als in Hannover (knapp 55%)
- **Bildungsstatus:** geringfügig höherer Anteil an Akademikern in Hannover (9.7%) als im Umland (6,6%)
- **Einkommen:** kaum Unterschiede zwischen Stadt und Umland
- **Klimabewusstsein:** Mehr als 60 Prozent stimmen voll und ganz zu, dass der Klimawandel auch die Lebensgrundlagen in Deutschland bedroht.

Deutlich höhere Motorisierung im Umland, aber hohe Autonutzung auch in Hannover.

- Verkehrsmittelnutzung: In Hannover nutzen 47 Prozent täglich oder fast täglich das Auto als Fahrer; im Umland 55 Prozent.
- Im Umland dafür leicht höhere Fahrradnutzung (47 Prozent Umland vs. 44 Prozent Hannover min. 1-3 Tage/Woche) und deutlich geringere ÖPNV-Nutzung (28 Prozent Umland vs. 38 Hannover)

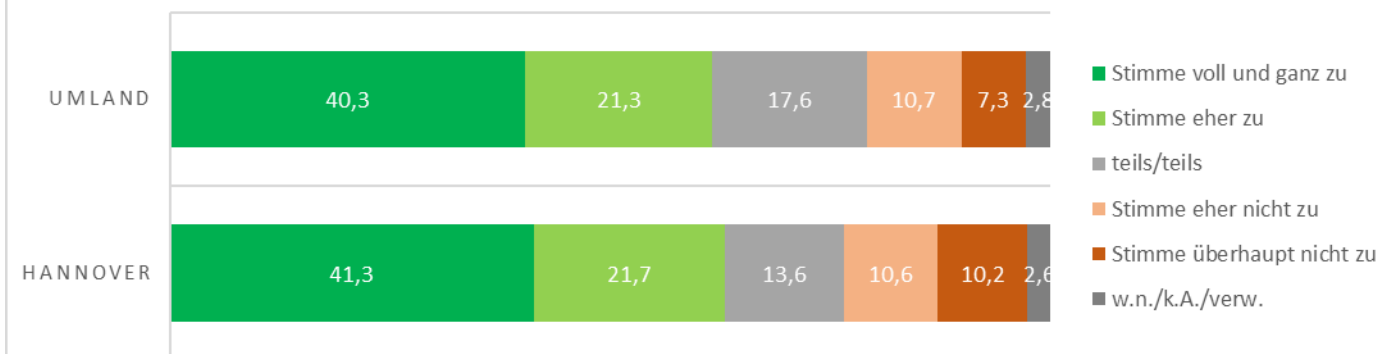


ICH FINDE ES WICHTIG, DASS DER AUTOVERKEHR IN DER REGION HANNOVER REDUZIERT WIRD.



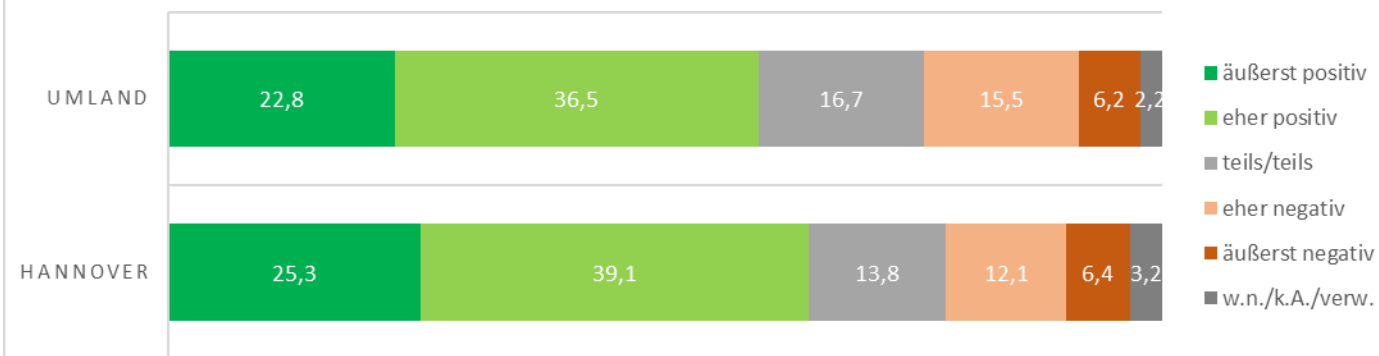
- Die grundlegenden Ziele einer Mobilitätswende treffen in Stadt und Umland auf relativ hohe Zustimmung.

ICH FÄNDE ES GUT, WENN DIE MENSCHEN IN MEINER KOMMUNE IN ZUKUNFT MIT WENIGER AUTOS AUSKOMMEN KÖNNTEN.



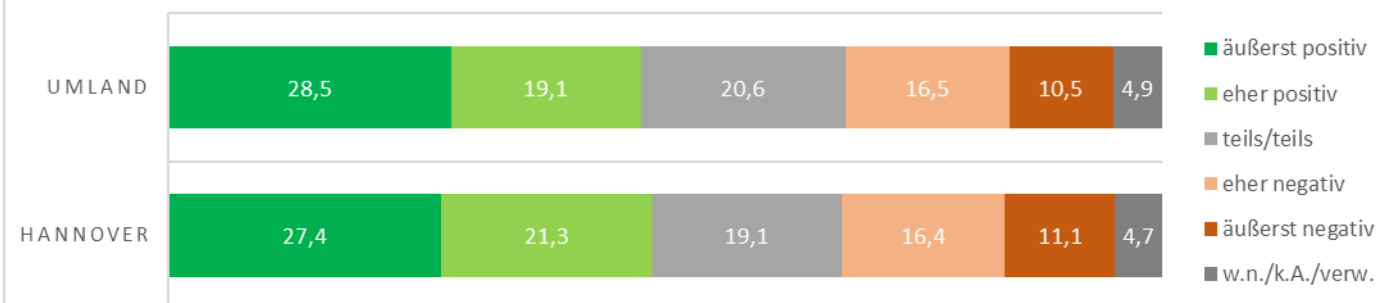
- Ein Leben mit weniger Autoverkehr erscheint einer Mehrheit grundsätzlich erstrebenswert.

UM DIE AUFENTHALTSQUALITÄT ZU ERHÖHEN, WIRD DIE INNENSTADT VON HANNOVER WEITGEHEND „AUTOFREI“.



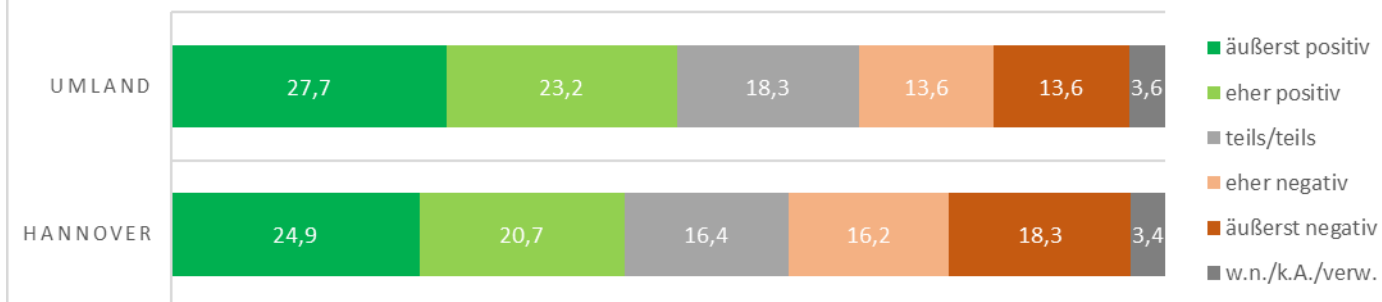
➤ Eine „autofreie“ Innenstadt“ findet breite Unterstützung.

UM MEHR RAUM FÜR RADWEGE ZU SCHAFFEN WIRD AUF EINIGEN HAUPTVERKEHRSTRASSEN IN MEINER KOMMUNE EINE AUTOFAHRSPUR DURCH EINE FAHRRADSPUR ERSETZT.



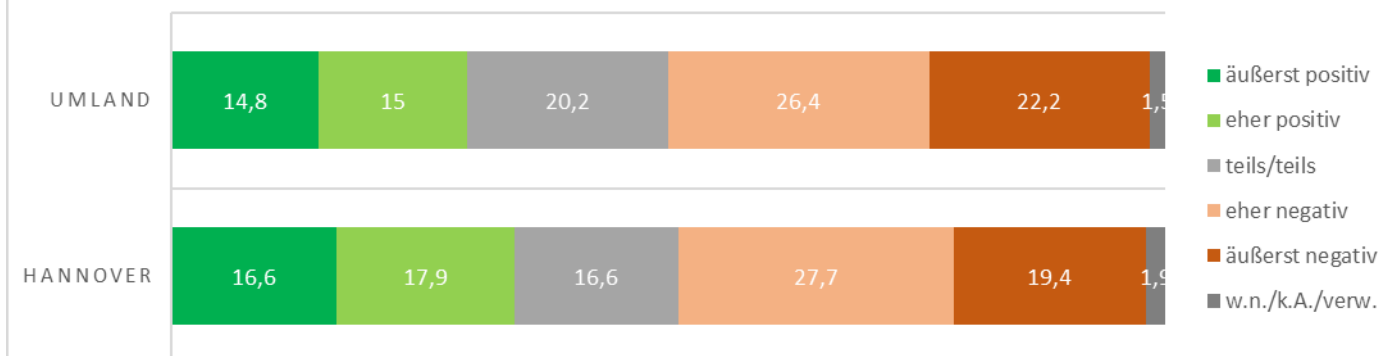
➤ Fast die Hälfte der Befragten befürwortet die Umwidmung von Autofahrstreifen in Fahrradwege.

ZUR ERHÖHUNG DER SICHERHEIT WIRD IN MEINER KOMMUNE DIE ZULÄSSIGE HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT IM BEREICH VON ORTSCHAFTEN AUF 30 KM/H REDUZIERT



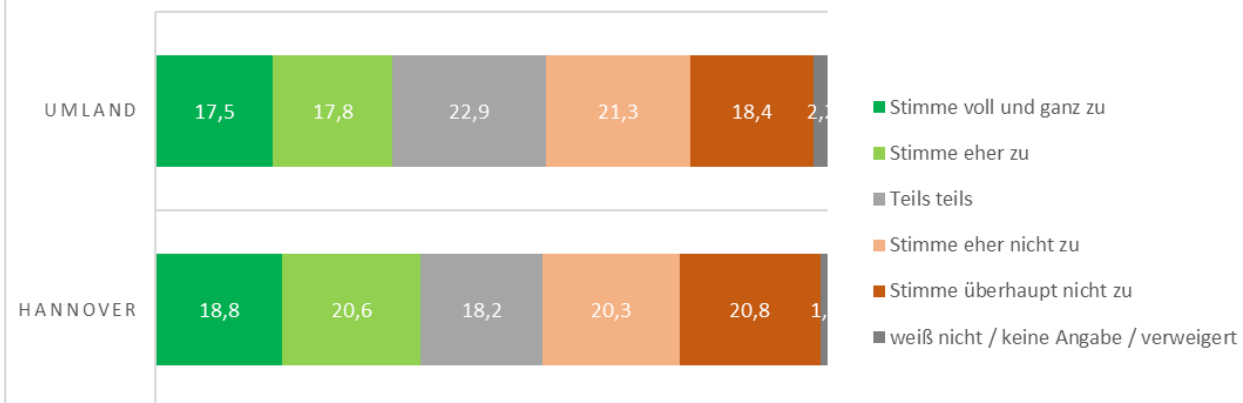
➤ Im Umland ist die Unterstützung von Tempo 30 höher als in der Stadt.

UM MEHR PLATZ FÜR ANDERE NUTZUNGEN ZU SCHAFFEN, WIRD IN MEINER KOMMUNE DIE ANZAHL DER AUTO-PARKPLÄTZE SCHRITTWEISE REDUZIERT.



➤ Die unbeliebteste Maßnahme betrifft die Reduktion von Parkplätzen.

ICH WÜRD E MOBILITÄTSANGEBOTE WIE ZUM BEISPIEL CARSHARING, LEIHRÄDER ODER E-SCOOTER ZUKÜNFTIG GERNE MEHR IM ALLTAG NUTZEN.



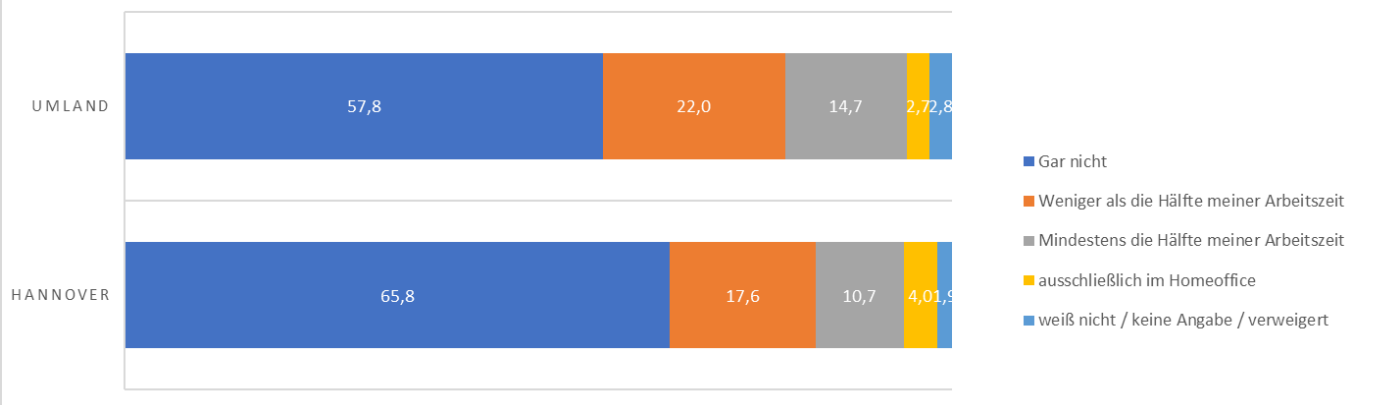
➤ Auch im Umland zeigt sich ein (begrenztes) Potential für die Nutzung von Shared Mobility Angeboten; reale Nutzung im Umland bisher marginal.

ICH WÜRD E EIN FLEXIBLES BUS-ANGEBOT ZUKÜNFTIG GERNE IM ALLTAG NUTZEN.



➤ Vor allem flexible Busangebote stoßen im Umland auf großes Interesse.

WIE OFT HABEN SIE IN DEN VERGANGENEN 6 MONATEN IM HOMEOFFICE GEARBEITET?



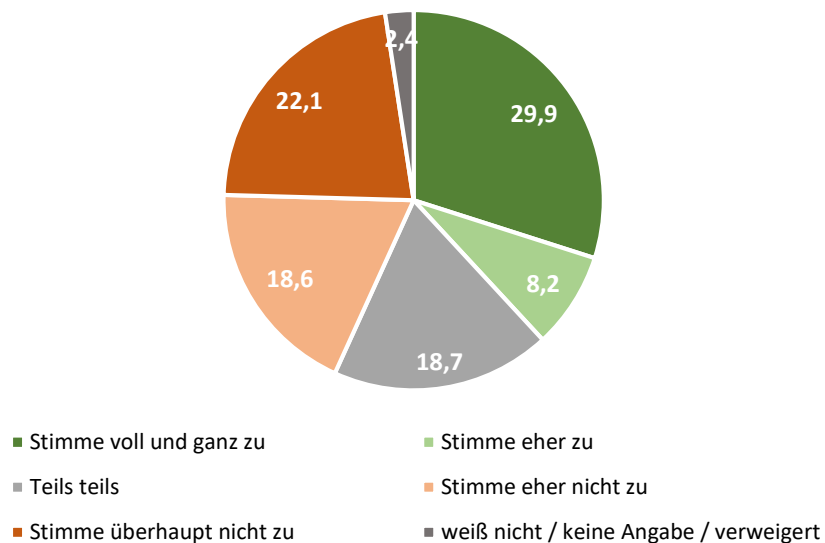
➤ Wunsch und Wirklichkeit weit auseinander:

➤ 20% würden gerne ausschließlich im Home-Office arbeiten (aktuell unter 5%); im Umland Home Office und Wunsch nach Home Office stärker verbreitet.

➤ Verkehrsmittelnutzung von Home-Office-Angestellten unterscheidet sich kaum von der Gesamtstichprobe.

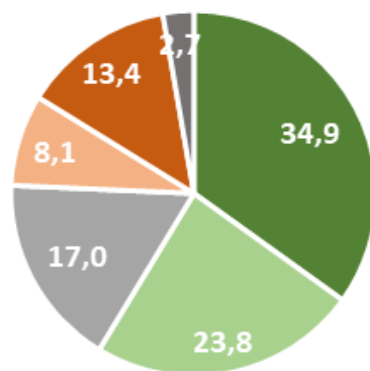
➤ Home Office hat (subjektiv) bei einer Teilgruppe Einfluss auf die Verkehrsmittelnutzung: in Hannover bei knapp 30 %, im Umland nur bei 12 %.

Hannover: Seit ich im Home Office arbeite, nutze ich öfter andere Verkehrsmittel als das Auto. (n=87)



Hannover: Wenn ich im Home Office arbeiten könnte, würde ich öfter andere Verkehrsmittel als das Auto nutzen.

(n=115)



- Stimme voll und ganz zu
- Stimme eher zu
- Teils teils
- Stimme eher nicht zu
- Stimme überhaupt nicht zu
- weiß nicht / keine Angabe / verweigert

➤ Laut subjektiver Einschätzung könnte mehr Home Office einen Einfluss auf die Verkehrsmittelnutzung haben: In Hannover stimmen 57 % voll und ganz oder eher zu; im Umland knapp 50 %.

Schlussfolgerungen: Befragung zeigt Potentiale für eine Mobilitätswende in Stadt und Umland.

- Die grundsätzliche Zielrichtung einer weniger autodominierten Mobilität findet hohe Zustimmung. **Kaum Hinweise auf Polarisierung zwischen Stadt und Umland.**
- Insbesondere Tempo 30 wird im Umland von vielen unterstützt. Die „autofreie“ Innenstadt findet Mehrheit in beiden Räumen; viele unterstützen mehr Platz für den Radverkehr.
- Parkplätze sind die „Achillesferse“ der Mobilitätswende in Stadt und Umland!
- Begrenztes Potential für Shared Mobility vorhanden; hohes Interesse an flexiblem ÖPNV im Umland.
- Home Office bietet ein Potential für die Veränderung der Verkehrsmittelwahl vor allem in der Stadt.

Diskussionsspunkte: Mögliche Erklärungsansätze

- 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)?
- Weitere?



<https://twitter.com/Technikelse/status/1612359918362796033>

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!