

Die Entwicklung des Motorisierungsgrads in Stuttgart während der Corona-Pandemie: Weshalb 2020 nur ein Ausreißer ist

Dr. Markus Niedergesäss

Die Dichte an Pkw in einer Stadt wird ausgedrückt durch den Motorisierungsgrad, welcher sich als Zahl der Pkw pro 1000 Einwohner*innen berechnet. In Stuttgart steigt dieser von 437,8 Ende 2011 auf 440,5 Ende 2021 leicht an. Nachdem der Motorisierungsgrad bis Ende 2018 rückläufig war, springt er 2020 deutlich nach oben auf 439,4 Pkw und liegt seitdem wieder oberhalb des Ausgangsniveaus. Der Schluss liegt nahe, dass sich diese Entwicklung in der 2020 beginnenden Covid-19-Pandemie begründet. Insbesondere die im Vergleich zum öffentlichen Nahverkehr geringere Gefahr einer Ansteckung könnte dazu geführt haben, dass sich einige Stuttgarter*innen einen Pkw gekauft beziehungsweise länger gehalten haben.

Lohnend ist dabei ein Blick auf die Entwicklung des Motorisierungsgrads innerhalb einzelner Altersklassen. Für die Gruppe der unter 30-Jährigen verläuft der Motorisierungsgrad bis Ende 2019 nahezu konstant. 2020 springt er dann plötzlich von 131,1 auf 166,9 Pkw pro 1000 Einwohner*innen, nur um 2021 wieder auf 134,5 zu sinken – also leicht oberhalb des Ausgangsniveaus. Dieses Verhalten findet sich mit Ausnahme der über 60-Jährigen auch in allen anderen Altersklassen, wenngleich mit ansteigendem Alter zunehmend abgeschwächt. Was zunächst wie ein Datenfehler aussieht, entpuppt sich bei genauerem Hinsehen als gut erklärbarer Corona-Effekt. Besonders offensichtlich wird dies für die jüngste Altersklasse, die 2020 zum einen deutlich mehr Pkw zulässt (von 6926 auf 7602), während sie gleichzeitig weniger abmeldet (von 7179 auf 4574). 2021 gehen dann die Zulassungen auf 5921 zurück, während die Abmeldungen auf 9561 deutlich ansteigen. Die Daten deuten darauf hin, dass der kaufbereite Teil der jüngsten Altersklasse 2020 wegen der Corona-Pandemie den Autokauf um ein Jahr vorgezogen hat. Schließ-

lich gab es zu diesem Zeitpunkt noch keine Möglichkeit sich durch eine Impfung zu schützen und viele erachteten einen Pkw als notwendig, um sicher von A nach B zu gelangen. Ende 2021 ist die Pandemie zwar noch virulent, mit zunehmendem Impfschutz wird die Notwendigkeit eines eigenen Pkw jedoch immer geringer. Dass die Zahl der unter 30-Jährigen in der Landeshauptstadt aufgrund des fehlenden Zuzugs an Studierenden 2020 deutlich gesunken und 2021 dann konstant geblieben ist, tut ihr Übriges dazu, dass es zu einem kräftigen aber nur kurzzeitigen Anstieg des Motorisierungsgrads kommt.

Mit Ausnahme der ältesten Altersklassen, erfahren auch alle anderen einen einmaligen Anstieg des Motorisierungsgrads, wenn auch in einem geringeren Maß. Grund für die Abschwächung des Effekts ist, dass, im Gegensatz zur jüngsten Altersklasse, die Notwendigkeit nach einem (weiteren) Pkw mit steigendem Alter abnimmt, da in der Regel bereits einer da ist. Die große Ausnahme stellt die Gruppe der über 60-Jährigen dar. Für diese kommt es 2020 zu einem

Rückgang des Motorisierungsgrads, welcher sich 2021 ins Gegenteil verkehrt und über das Niveau des Jahres 2019 hinaus anwächst. 2020 gehen die Zulassungszahlen zurück (von 11 324 auf 8577) und die Abmeldungen wachsen an (von 10 261 auf 11 561). 2021 fallen die Zulassungszahlen dann weiter auf 7845, es sinken allerdings auch die Abmeldungen sehr deutlich auf 1371. Auch für die älteste Altersklasse lässt sich dieses Verhalten durch die Corona-Pandemie begründen. Während des ersten und zweiten Lockdowns waren es die Ältesten, die ihren Bewegungsradius am stärksten einschränkten. Hierdurch wurde für einige dann auch der eigene Pkw, zumindest kurzfristig, obsolet. Mit steigendem Impfschutz wird dann auch der Bewegungsradius wieder ausgeweitet und ein Pkw notwendig. Dass dies vorrangig durch eine Reduktion an Abmeldungen geschieht, dürfte ebenfalls an Corona liegen, denn 2021 kommt es zu großen Lieferproblemen von Neufahrzeugen und es sind grundsätzlich die über 60-Jährigen, die sich am häufigsten einen Neuwagen leisten.

55

Abbildung: Motorisierungsgrad differenziert nach Altersklassen

Anzahl Pkw pro 1000 Einwohner*innen

