

Herausgeberin:
Landeshauptstadt Stuttgart

Themen

8/2022

Wie wirkt sich die Einführung des Parkraummanagements in Stuttgart auf den Pkw-Besitz aus?

Weltweit gesehen war der Juli 2022 einer der heißesten seit Beginn der Aufzeichnung: Auch Stuttgart war am Schwitzen

Obertürkheim – demografisch ein „Stuttgart im Kleinen“?

Wie entwickelte sich die Zahl der Geflüchteten in Stuttgart? Erfahrungen aus der Vergangenheit und aktuelle Abschätzungen

Veröffentlichungen zu den Themen



Aktuelle Grafik:	
Weltweit gesehen war der Juli 2022 einer der heißesten seit Beginn der Aufzeichnung: Auch Stuttgart war am Schwitzen	163

Kurzberichte:

Obertürkheim – demografisch ein „Stuttgart im Kleinen“?	164
Wie entwickelte sich die Zahl der Geflüchteten in Stuttgart? Erfahrungen aus der Vergangenheit und aktuelle Abschätzungen?	169

Hauptbeitrag:

Wie wirkt sich die Einführung des Parkraummanagements in Stuttgart auf den Pkw-Besitz aus?	172
---	------------

Veröffentlichungen zu den Themen	Rückseite
----------------------------------	-----------

Impressum:

Statistik und Informationsmanagement, Monatsheft 8/2022

Herausgeberin:

Landeshauptstadt Stuttgart
Statistisches Amt, Eberhardstraße 37, 70173 Stuttgart
Telefon 0711 216-98587, Telefax 0711 216-98570
E-Mail: poststelle.12@stuttgart.de
Internet: www.stuttgart.de/statistik

Verantwortlich für den redaktionellen Inhalt: Dr. Matthias Fatke

Preis pro Monatsheft: 4 €

Hinweis:

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird in diesem Heft bei Personenbezeichnungen und personenbezogenen Hauptwörtern gelegentlich die männliche Form verwendet. Entsprechende Begriffe gelten im Sinne der Gleichberechtigung grundsätzlich für alle Geschlechter. Die verkürzte Sprachform hat nur redaktionelle Gründe und beinhaltet keine Wertung.



Weltweit gesehen war der Juli 2022 einer der heißesten seit Beginn der Aufzeichnung: Auch Stuttgart war am Schwitzen

Dr. Till Heinsohn

Aufzeichnungen über das Wetter finden sich bereits vor Jahrhunderten. So erfanden Forschende wie Galileo Galilei bereits im Mittelalter die ersten Messinstrumente. Der Beginn der systematischen Wetteraufzeichnung kann in Deutschland auf das Jahr 1881 datiert werden. Mit dem auslaufenden 19. Jahrhundert wurden Wetterdaten dann weltweit und regelmäßig erfasst. Der Blick auf die zur Verfügung stehenden Wetterdaten zeigt, dass der Juli 2022 – neben dem Juli 2019 und dem Juli 2016 – weltweit zu einem der drei wärmsten seit Beginn der Aufzeichnungen gehört.

Auch in Stuttgart war der Juli 2022 ausgesprochen warm. Dies zeigt sich zum einen an der im Juli gemessenen mittleren Tageshöchsttemperatur von 29 Grad Celsius (vertikale Linien in Rot). Höher war diese zuletzt nur 2018 (29,1° C), 2015 (29,9° C) und 2006 (31,2° C). Zum anderen deutet die Anzahl der Tage mit über 30 Grad auf einen Juli mit vergleichsweise vielen Hitzetagen (N=12) hin. Die meisten Hitzetage verzeichnete Stuttgart aber zuletzt im Juli 2006. Hier stieg das Thermometer an 19 Tagen über 30 Grad.

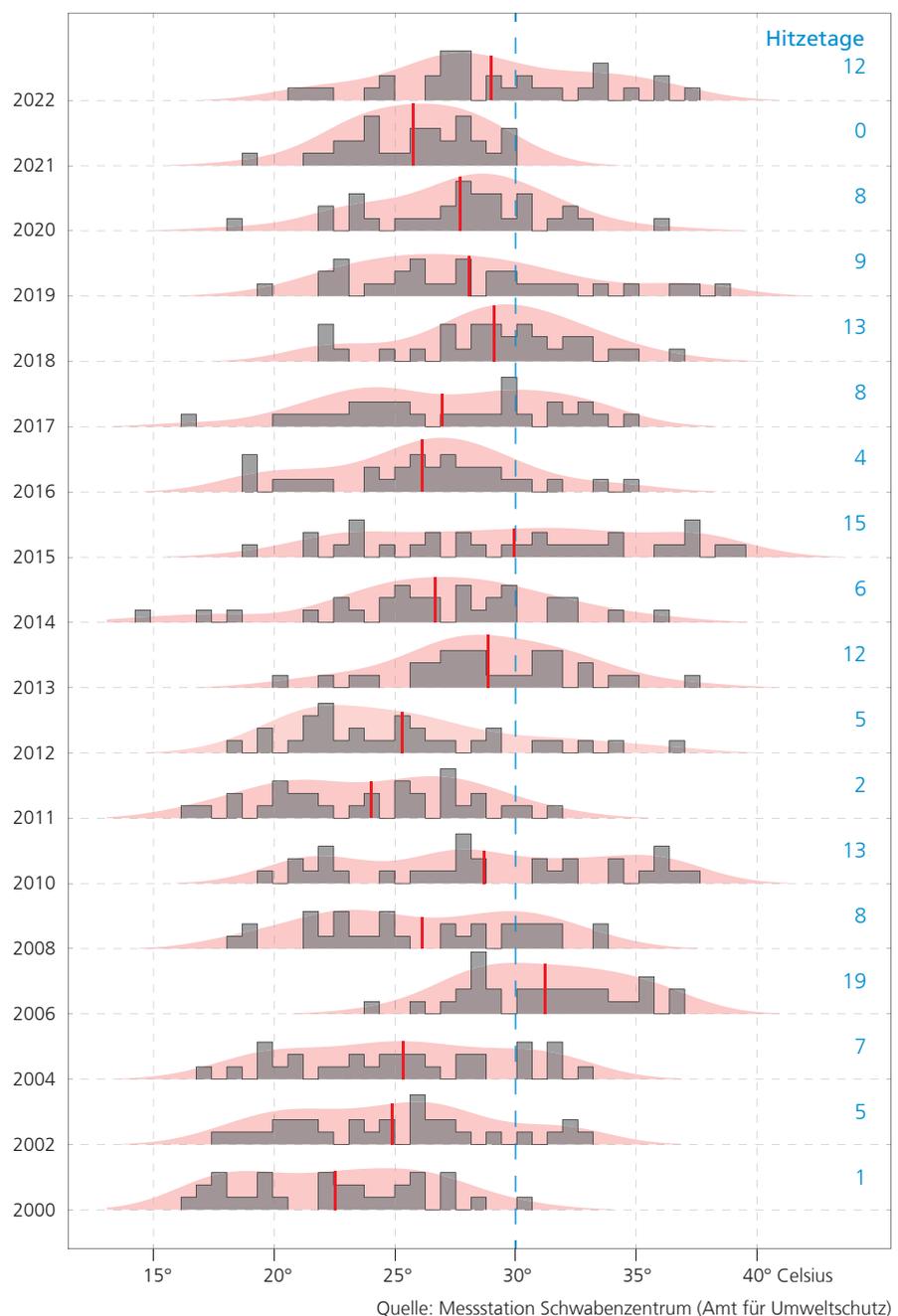
Lässt sich anhand der Stuttgarter Werte für das zurückliegende Jahr die Existenz der globalen Erderwärmung relativieren? Schließlich verzeichnete der Juli 2021 in Stuttgart keinen einzigen Hitzetag und die mittlere Tageshöchsttemperatur lag nur bei vergleichsweise geringen 25,8 Grad. Eine solche Analyse greift jedoch zu kurz. Denn die Analyse klimatischer Veränderungen bedarf als Grundlage eines längeren Betrachtungszeitraums. So zeigen auch die Auswertungen für Stuttgart, wie sie sich etwa unter *stuttgarter-zeitung.de/klimazentrale* finden lassen, dass „es in diesem Sommer viel öfter heiß als im Durchschnitt der vergangenen Jahre (1991-2020) – und erst recht im Vergleich mit den Jahren 1961-1990“

war und sich der eindeutige Trend der Erwärmung nicht mehr bestreiten lässt.

Damit spürt auch Stuttgart die global zu beobachtende Erwärmung, über deren Existenz unter einschlägig

Forschenden seit den frühen 1990er-Jahren ein breiter Konsens herrscht. In Anbetracht dieser Evidenz wirkt auch die Debatte darüber, inwieweit der Mensch hierfür der maßgebliche Faktor ist, wie aus der Zeit gefallen.

Abbildung: Verteilung der Tageshöchsttemperaturen im Juli

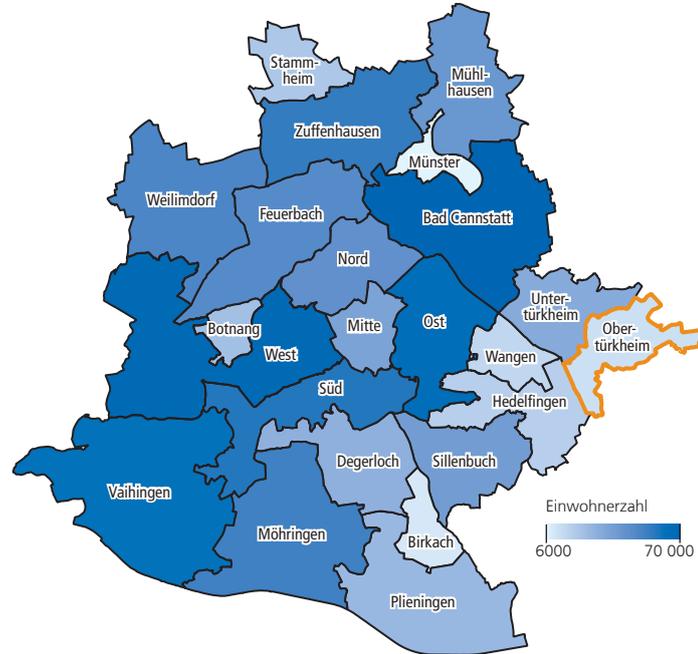


Obertürkheim – demografisch ein „Stuttgart im Kleinen“?

Pasquale Frisoli

Obertürkheim ist schon aufgrund der geringen Größe ein besonderer Stadtbezirk: Gebietsmäßig umfasst er lediglich 546,2 ha und ist charakterisiert von hauptsächlich landwirtschaftlicher Nutzung, vor allem durch den Weinbau. 8506 Einwohner*innen waren zum 31.12.2021 mit Hauptwohnung angemeldet. Damit ist Obertürkheim nach Einwohner*innen der drittkleinste Stadtbezirk. Die Einwohnerdichte von 1558 pro km² ist eine der geringsten unter den Stadtbezirken. Doch wer wohnt im östlichsten Stadtbezirk? Und wie hat sich die Bevölkerung in den vergangenen Jahren entwickelt? Im Folgenden erläutert der Beitrag zunächst die Struktur der Einwohnerschaft nach Alter und Migrationshintergrund und beleuchtet im zweiten Teil die Bevölkerungsbewegungen seit dem Jahr 2000.

Karte 1: Einwohnerdichte der Stuttgarter Bezirke

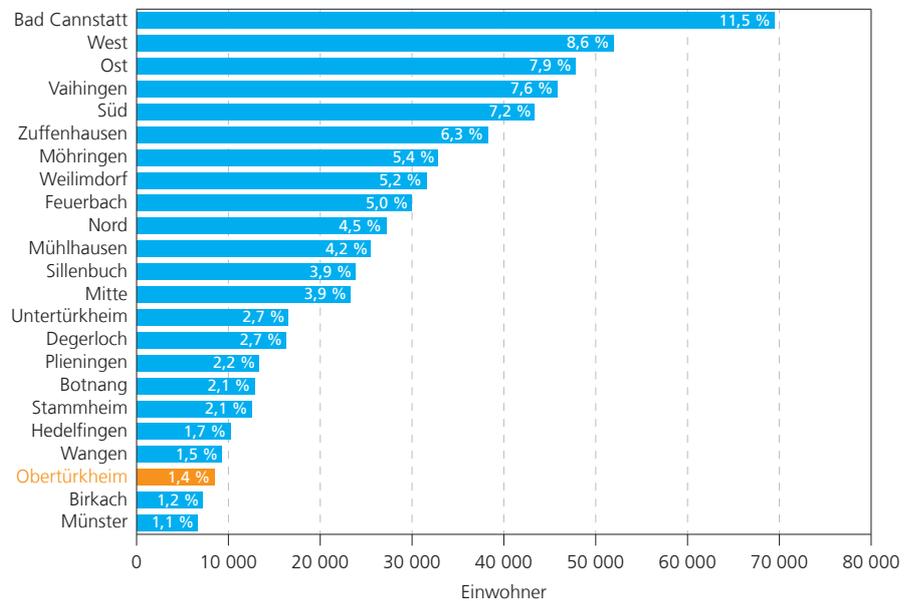


164

Auffallende Ähnlichkeiten in bestimmten Merkmalen der Einwohnerstruktur zwischen dem Stadtbezirk und der Gesamtstadt

Mit 42,7 Jahren ist das Durchschnittsalter nur etwas höher als das der Gesamtstadt (42,4). Ein Blick auf die Alterspyramide (vgl. Abbildung 2) zeigt, dass die Altersverteilung der Bevölkerung im Stadtbezirk in Grundzügen ebenfalls derjenigen Stuttgarts ähnelt. Weder bei den Jugendlichen, den Personen im Erwerbsalter oder der Bevölkerung im Rentenalter zeigen sich nennenswerte Unterschiede in den Bevölkerungsanteilen (vgl. Abbildung 3). Auch bei den Hochbetagten (6,8 % in Obertürkheim gegenüber 7,0 % in Stuttgart) liegen die Werte bemerkenswert nah beieinander. So kann man die Altersstruktur

Abbildung 1: Absolute Einwohnerzahl der Stadtbezirke und ihr relativer Anteil an der Gesamtbevölkerung

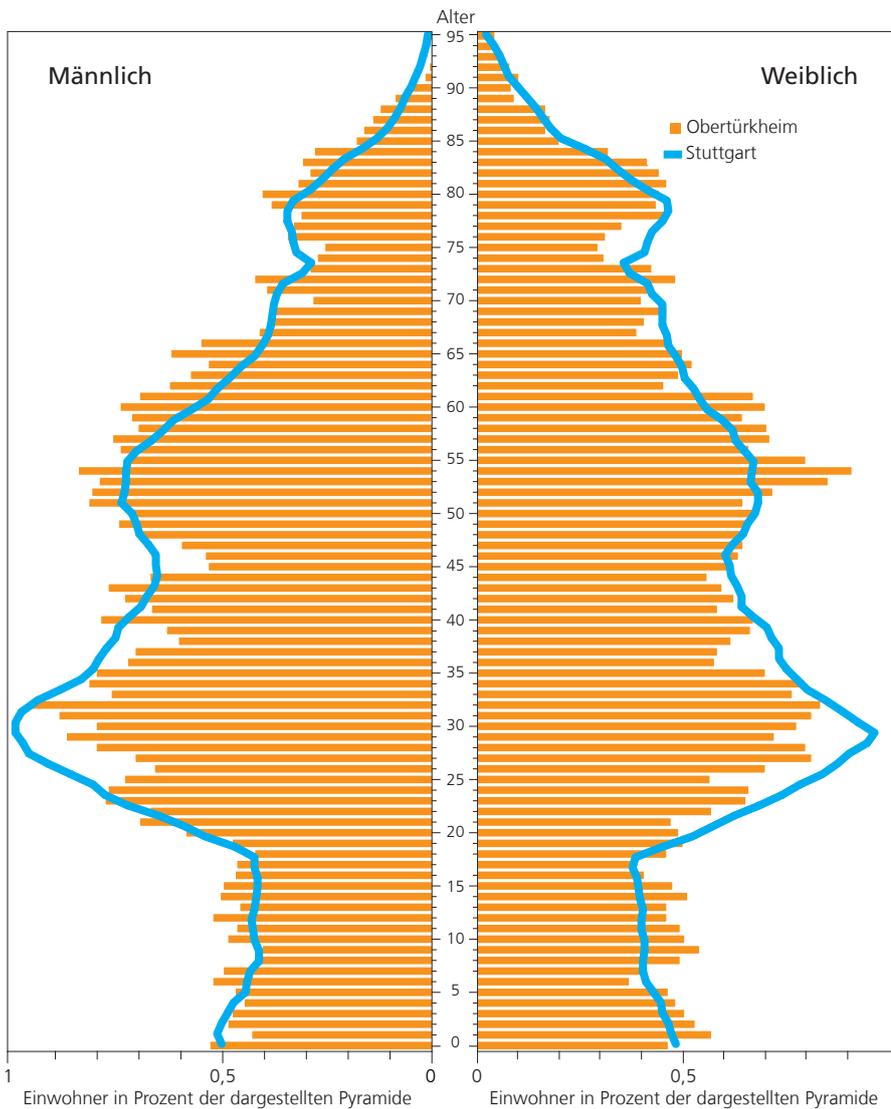


Landeshauptstadt Stuttgart, Statistisches Amt

KoInuIS

Die Stadt Stuttgart führt in unregelmäßigen Abständen Einwohnerversammlung in allen 23 Stadtbezirken durch. In den Einwohnerversammlungen werden wichtige Angelegenheiten der Landeshauptstadt Stuttgart und der jeweiligen Stadtbezirke mit den Bürgerinnen und Bürgern diskutiert. In Vorbereitung für den Oberbürgermeister und die Bezirksvorsteher*innen sowie für die Informationsunterlagen für alle Teilnehmenden, stellt das Statistische Amt seit Jahren Daten zur Bevölkerungsentwicklung im Stadtbezirk im Vergleich zur Gesamtstadt bereit. Diese Informationen werden an dieser Stelle auch in Form eines Kurzbeitrags im Monatsheft veröffentlicht. Als erstes in dieser Reihe beschäftigen wir uns mit Obertürkheim, dessen Einwohnerversammlung wegen der Coronapandemie mehrfach verschoben werden musste und am 10. Oktober 2022 stattfand.

Abbildung 2: Alterspyramide für Obertürkheim



betreffend festhalten, dass Obertürkheim ein Spiegelbild der Stuttgarter Struktur darstellt.

46,7 Prozent der Bevölkerung Obertürkheims (3974 Personen) weisen einen Migrationshintergrund auf, während der Anteil der Personen mit ausländischer Staatsangehörigkeit bei 29,0 Prozent liegt (vgl. Abbildung 8). Der Prozentsatz an Einwohner*innen mit Migrationshintergrund fällt in Stuttgart wiederum verblüffend ähnlich aus (46,2 %). Ein größerer Unterschied ergibt sich hingegen beim Anteil an Ausländer*innen, der in der Gesamtstadt deutlich niedriger liegt (26,0 %).

Unter den 4291 Haushalten machen Familien mit Kindern 19,8 Prozent aus. Ein Wert, der leicht über dem Stuttgarter Durchschnitt von 17,6 Prozent liegt. Darunter ist der Anteil der Alleinerziehenden (22,3 %) ebenfalls etwas höher als der stadtweite Wert (20,8 %). Die durchschnittliche Haushaltsgröße von 1,97 Personen pro Haushalt befindet sich ebenfalls leicht über dem Stuttgarter Schnitt (1,87 Personen/Haushalt), folgt aber ebenso dem allgemeinen stadtweiten Trend zu langfristig kleineren Haushaltsgrößen.

165

Seit 2018 finden Wanderungsverluste statt

Auch die Bevölkerungsentwicklung im Stadtbezirk folgte in groben Zügen der gesamtstädtischen Entwicklung. Wie zu erwarten schlagen die (prozentualen) Zu- beziehungsweise Abnahmen bezogen auf das Vorjahr stärker aus, da sie sich im Stadtbezirk auf eine kleinere Gesamtmenge beziehen (vgl. Abbildung 4).

Dennoch fällt auf, dass in Obertürkheim der Natürliche Saldo in den letzten 20 Jahren fast durchgängig deutlich positiv war (vgl. Abbildung 5). Es gab also fast immer mehr Geburten als Sterbefälle. In Stuttgart fing dieser Saldo dagegen erst 2004 an, in den positiven Bereich zu klettern. Verantwortlich dafür ist hauptsächlich die in der Gesamtstadt gestiegene Geburtenrate, die 2021 mit knapp

Abbildung 3: Altersstruktur in sieben Klassen

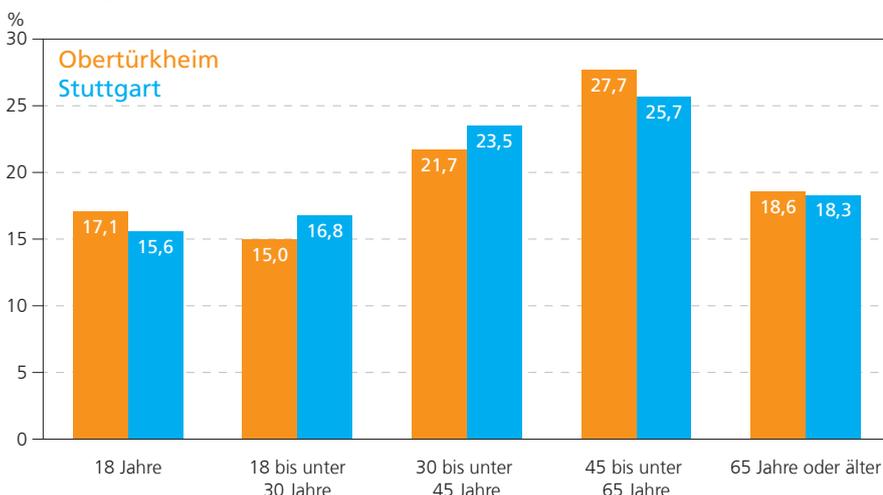
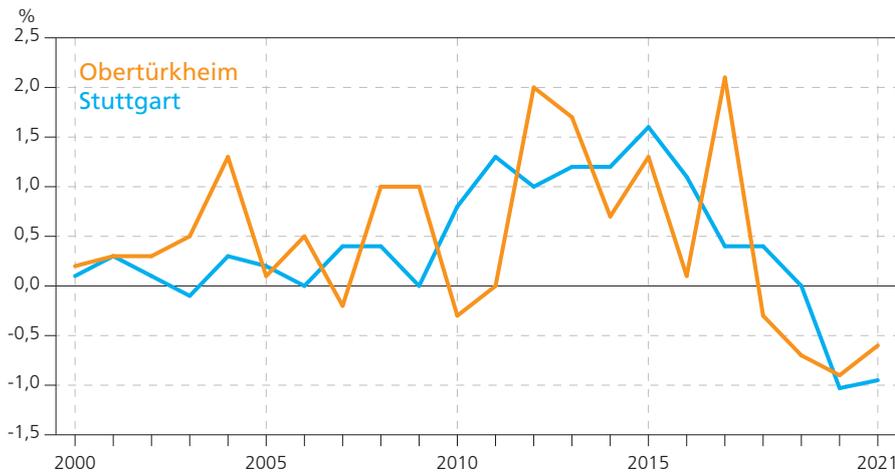


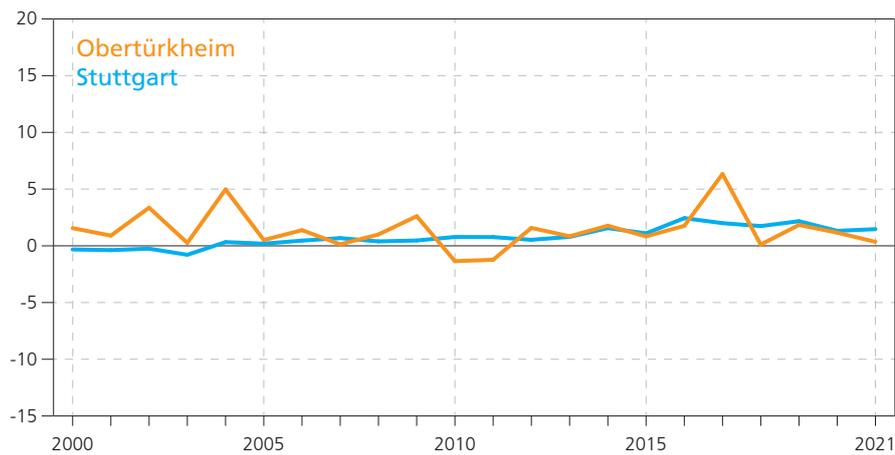
Abbildung 4: Veränderung der Einwohnerzahl in Prozent zum Vorjahr



Landeshauptstadt Stuttgart, Statistisches Amt

KoMunIS

Abbildung 5: Natürlicher Saldo pro 1000 Einwohner



Landeshauptstadt Stuttgart, Statistisches Amt

KoMunIS

Abbildung 6: Wanderungssaldo pro 1000 Einwohner



Landeshauptstadt Stuttgart, Statistisches Amt

KoMunIS

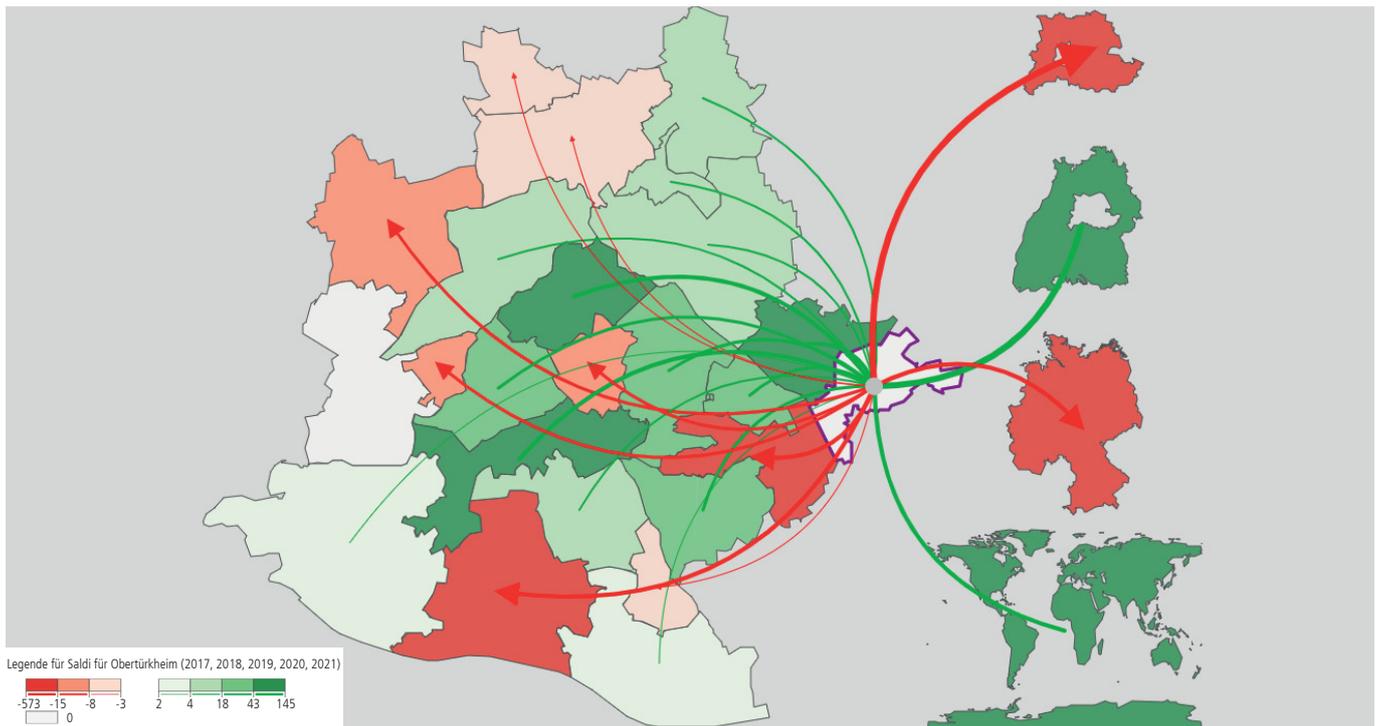
über elf Geburten pro 1000 Einwohnern das Niveau von Obertürkheim erreichte. Vor 2004 lag Stuttgart in dieser Hinsicht deutlich unter dem Stadtbezirksebene.

Der Wanderungssaldo, also die Differenz aus Zu- und Fortzügen, folgte in Obertürkheim meist der Stuttgarter Gesamtentwicklung. Größere Abweichungen gab es in einzelnen Jahren wie 2004, 2008, 2012, 2013 und 2017, als der Wanderungssaldo deutlich positiver als der Stuttgarter Wert war. Dagegen überstieg der Stuttgarter Saldo den Obertürkheimer nur in den Jahren 2010, 2011 und 2019 deutlich (vgl. Abbildung 6).

In der Karte 2 sind die Wanderungsbeziehungen im aufsummierten Zeitraum der Jahre 2017 bis einschließlich 2021 abgebildet. Bis auf Stuttgart-Mitte gewann Obertürkheim aus allen Innenstadtbezirken per Saldo Einwohner*innen hinzu. Der mit Abstand größte Wanderungsverlust erfolgte mit der Region Stuttgart (-573 Personen in fünf Jahren). Demgegenüber stand der größte Wanderungsgewinn aus dem restlichen Baden-Württemberg mit 145 Personen im selben Zeitraum. In die übrige Bundesrepublik wanderten mehr Obertürkheimer ab als Menschen hinzukamen, während der Saldo mit anderen Staaten positiv ausfällt.

Eine Betrachtung der Altersgruppenentwicklung zeigt, dass der Anteil der über 65-Jährigen seit 2000 im Stadtbezirk stärker zugenommen hat als in der Gesamtstadt: Von 16,1 Prozent im Jahr 2000 stieg der Anteil der Senior*innen um 2,4 Prozentpunkte auf die aktuellen 18,5 Prozent an. In Stuttgart betrug der Anstieg im selben Zeitraum nur 1,3 Prozentpunkte. Innerhalb dieser Altersgruppe stieg vor allem die Zahl der Personen über 75 Jahre stark an. Der Zuwachs der Personenzahl diesen Alters um circa 47 Prozent seit dem Jahr 2000 war in Obertürkheim ausgeprägter als in Stuttgart (+ 34,5 %). So gesehen altert der Stadtbezirk schneller und stärker als die übrige Stadt.

Karte 2: Wanderungssaldo von Obertürkheim mit inner- und außerstädtischen Gebieten (Summe der Wanderungen 2017 bis 2021)



Landeshauptstadt Stuttgart, Statistisches Amt

KoMunIS

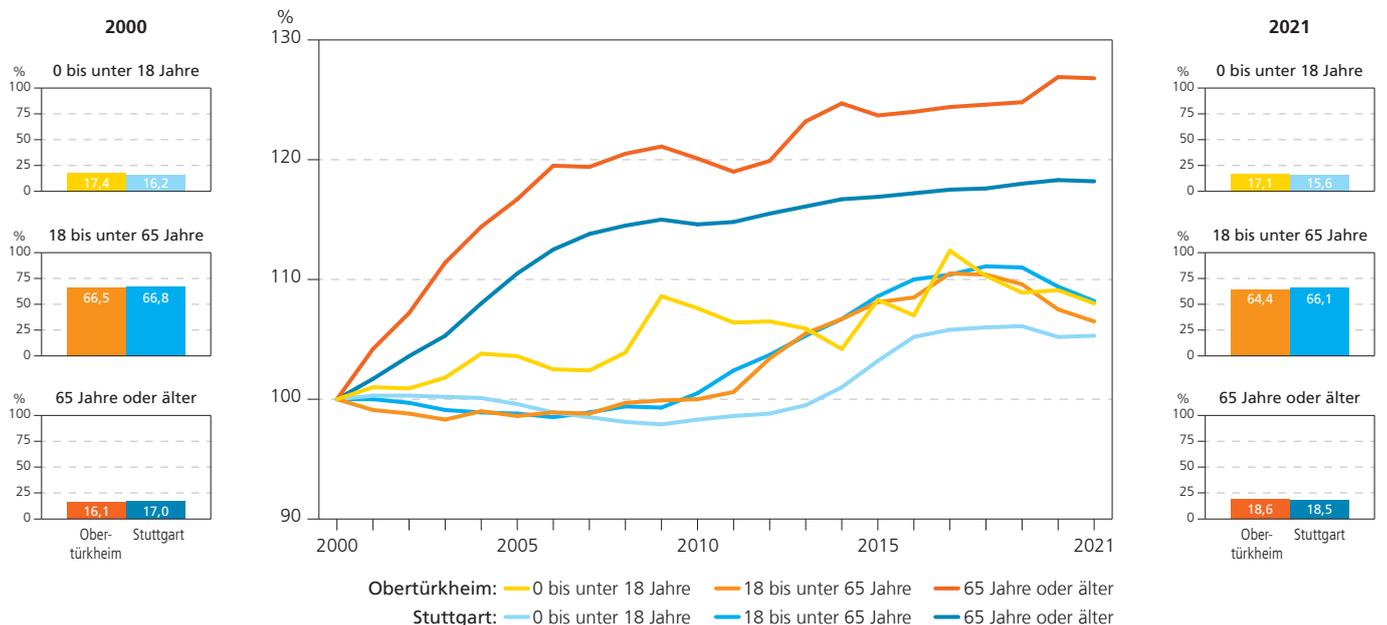
Andererseits bleibt der Anteil der unter 18-Jährigen in etwa unverändert, war aber in der Gesamtstadt rückläufig. Somit ging der Zuwachs des älteren Bevölkerungsanteils vor allem

auf Kosten des Bevölkerungsanteils der mittleren Altersgruppe der 18- bis 65-Jährigen (vgl. Abbildung 7). Im Ergebnis stellen in Obertürkheim die Jüngeren einen größeren Anteil an

der Gesamtbevölkerung (17,1 % im Vergleich zu 15,6 % in Stuttgart).

167

Abbildung 7: Jährliche Entwicklung der Altersgruppen seit 2000 in Obertürkheim und Stuttgart, sowie deren Anteil an der Bevölkerung im Jahr 2000 und 2021



Landeshauptstadt Stuttgart, Statistisches Amt

KoMunIS

Ebenfalls etwas ausgeprägter war die Entwicklung des Anteils der Personen mit Migrationshintergrund (vgl. Abbildung 8). Hatten im Jahr 2000 knapp 66,8 Prozent keinen Migrationshintergrund sind es heute noch 53,6 Prozent. Damit sank der Anteil in diesem Zeitraum um 13,2 Prozentpunkte – deutlich stärker als stadtweit (-8,8 Prozentpunkte). Ein differenzierterer Blick weist auf Unterschiede bei den Personengruppen hin: Der Anteil an Personen mit ausländischer Staatsangehörigkeit nahm im Stadtbezirk mit 5,8 Prozentpunkten deutlicher zu als in der Gesamtstadt (plus zwei Prozentpunkte). Bei Deutschen mit Migrationshintergrund fiel der Unter-

schied etwas weniger stark aus (plus 7,4 Prozentpunkte in Obertürkheim gegenüber plus 6,8 Prozentpunkte stadtweit). Letztlich hat der Stadtbezirk einen schnelleren Wandel hin zu einer diverseren Bevölkerung (bezüglich Staatsbürgerschaft und Migrationshintergrund) erfahren als Stuttgart insgesamt.

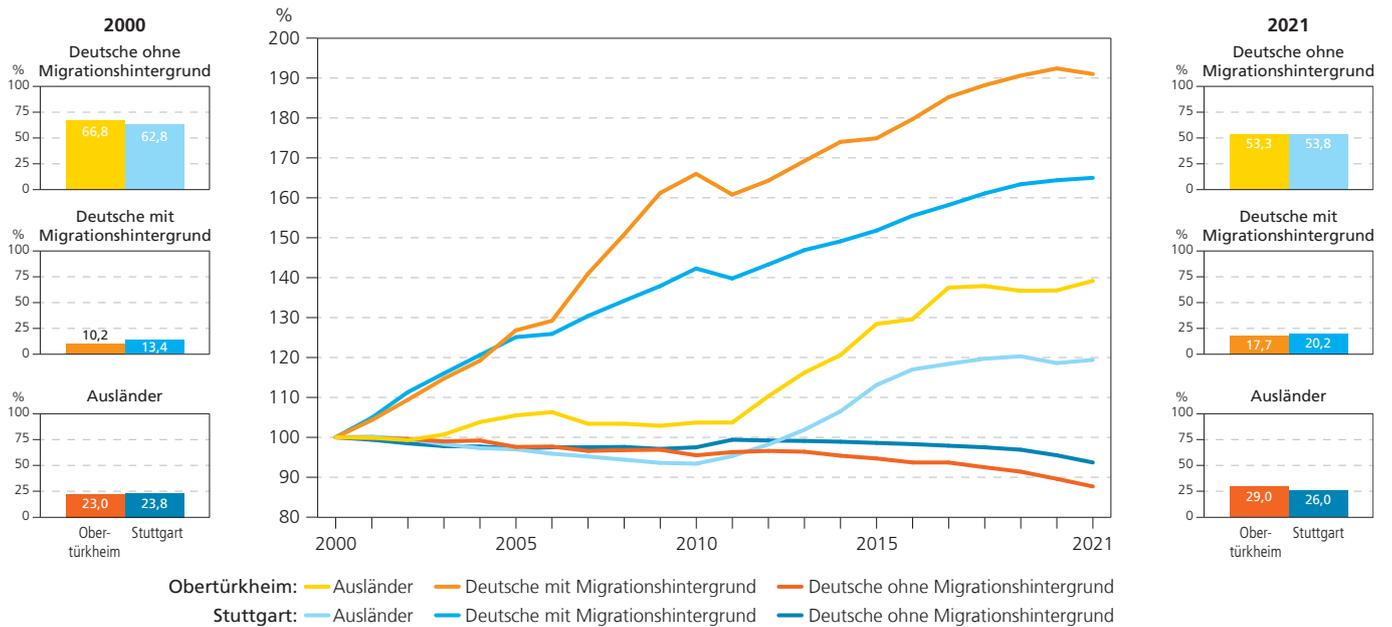
Weitere Unterschiede auch innerhalb des Stadtbezirks

Die demografischen Strukturen und Entwicklungen von Obertürkheim entsprechen also in vielfacher Hinsicht denen der Gesamtstadt. Bemerkenswert ist dabei, dass die demografi-

schen Daten auf Bezirksebene ein Resultat von sehr unterschiedlichen räumlichen Untereinheiten sind. Der durch Weinbau geprägte Stadtteil Uhlbach in Hügellage hat markant niedrigere Anteile der Bevölkerung mit ausländischer Staatsangehörigkeit beziehungsweise mit einem Migrationshintergrund. Auch ist das Durchschnittsalter (44,8 Jahre) deutlich höher als im industriell geprägten Stadtteil Obertürkheim im Neckartal (41,7 Jahre). Diese Unterschiede sind ein weiteres Charakteristikum, welches Obertürkheim teilweise wie ein Stuttgart im Kleinen wirken lässt.

Abbildung 8: Jährliche Entwicklung der Personen mit ausländischer Staatsangehörigkeit, Deutschen mit und ohne Migrationshintergrund seit 2000 in Obertürkheim und Stuttgart, sowie deren Anteil an der Bevölkerung im Jahr 2000 und 2021

168



Wie entwickelte sich die Zahl der Geflüchteten in Stuttgart? Erfahrungen aus der Vergangenheit und aktuelle Abschätzungen

Attina Mäding, Fabian Schütt, Dr. Matthias Fatke

Der Russisch-Ukrainische Krieg mit seinen fürchterlichen Folgen bewegt auch die Menschen in Stuttgart. Gerade zu Beginn der russischen Invasion trafen viele Flüchtende am Stuttgarter Hauptbahnhof ein. Die Bilder von größtenteils Frauen und Kindern, die plötzlich ihr bisheriges Leben hinter sich lassen und auf Hilfe vor Ort hoffen mussten, führten vor Augen, dass der Krieg auch das Leben in Stuttgart beeinflussen wird. Der herausfordernden Situation geschuldet, erwies sich die Ankunft und anschließende Verteilung der Flüchtenden zu Beginn als nur schwer planbar. Dennoch stellte sich bereits damals die Frage, wie sich diese zusätzliche Zuwanderung längerfristig auf die Bevölkerungsentwicklung und den damit verbundenen Wohnraumbedarf auswirken könnte.

In der Folge hatte die anfängliche Dynamik zunächst etwas nachgelassen, doch ab Sommer nahmen die Neuankünfte wieder zu. Diese Zuzüge haben auch ihren Niederschlag in den Stuttgarter Bevölkerungszahlen der ersten zehn Monate gefunden: 610 138 Personen zum 31.10.2022 bedeuteten 6425 Personen oder ein Prozent mehr als noch zum Jahresende 2021. Dieser Zuwachs kam

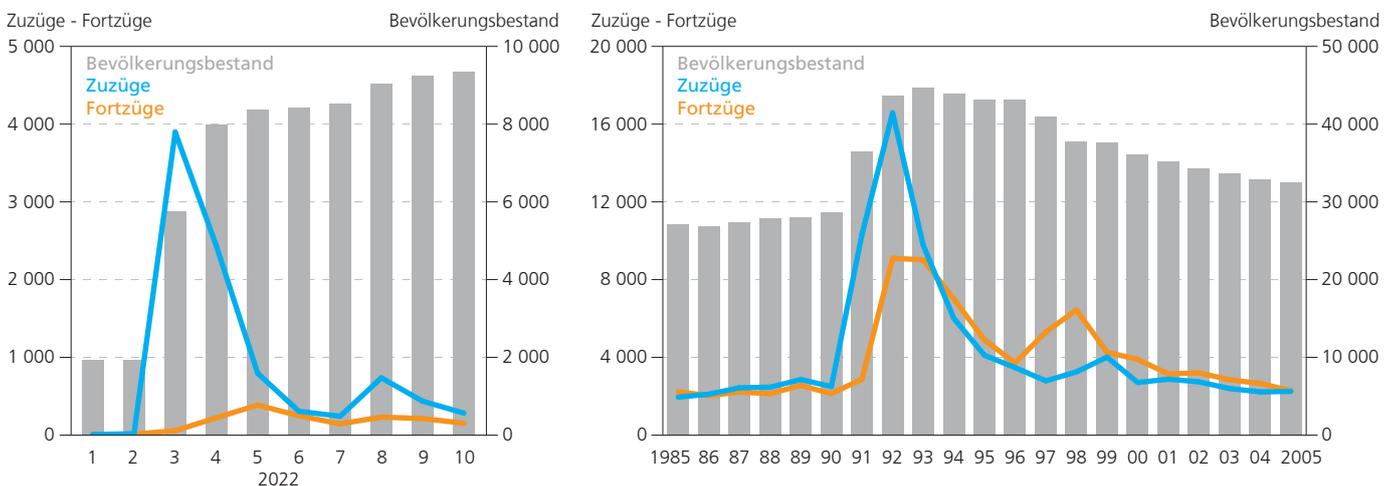
maßgeblich durch (im Saldo) 8077 ukrainische Personen zustande. Im Vorjahr waren bis Ende Oktober nur 36 Personen mit ukrainischem Pass per saldo nach Stuttgart gezogen. Das heißt, ohne diesen Zustrom wäre die Stuttgarter Einwohnerzahl, wie bereits im zurückliegenden Jahr, weiter geschrumpft

Doch bei weitem nicht alle Flüchtenden planen, langfristig am Ankunfts-ort wohnen zu bleiben. Im Gegenteil: Manche möchten, sobald es die Situation erlaubt, wieder in ihre Heimat zurückkehren; andere ziehen nach dem Fußfassen dorthin um, wo Bekannte aus der Heimat bereits wohnen. Vor diesem Hintergrund richtet der Beitrag den Blick darauf, wie eine derartige Bevölkerungsentwicklung in der Vergangenheit aussah und welche Verteilung sich – übertragen auf heute – daraus ergäbe. Wir analysieren also zunächst die Entwicklung über Zeit und in einem zweiten Schritt die räumliche Verteilung innerhalb des Landes.

Bei katastrophalen Ereignissen sind die Umstände niemals exakt gleich. Hinsichtlich der Zuwanderung können als einziges Referenzereignis näherungsweise die Jugoslawien-Kriege

dienen, auch wenn sie schon einige Zeit zurückliegen. Laut UNHCR flüchteten damals zwischen ein und zwei Millionen Menschen aus den Kriegsgebieten nach Deutschland. Die ersten vagen Schätzungen zum Krieg in der Ukraine gingen von etwa einer Million in Deutschland ankommenden Flüchtenden aus. Anfang Oktober war diese Zahl tatsächlich bereits erreicht. Doch wie stellten sich in Stuttgart zu Beginn der 1990er-Jahre die Bevölkerungsbewegungen dar? Abbildung 1 zeigt anhand der Zu- und Fortzüge von Menschen aus dem ehemaligen Jugoslawien, wie lange die Zuwanderung von dort anhielt und wann erste Rückwanderungstendenzen einsetzten. Wenig überraschend – und durchaus vergleichbar mit der heutigen Situation – kam es zu einem sprunghaften Anstieg zu Beginn der Kriege. Die in den Vorjahren konstanten Zuzüge von etwa 2500 Personen vervierfachten sich im Jahr 1991. 1992 zogen gar 16 580 Personen aus den Ländern des ehemaligen Jugoslawiens hinzu. Jedoch stieg bereits in diesem Jahr auch die Zahl der Fortzüge ebenso abrupt an. Da zuvor und kurz danach der Saldo annähernd ausgeglichen war, wuchs die Zahl der (Ex-)Jugoslawier*innen in Stuttgart nur während drei Jahren.

Abbildung 1: Ukrainer*innen (links) und Ex-Jugoslawier*innen (rechts) in Stuttgart



Danach begann ein stetiger Rückgang, sodass zum Ende der 2000er-Jahre die Gruppe auf unter 30 000 Personen schrumpfte und damit fast das Vorkriegsniveau erreichte.

Es lässt sich also festhalten, dass der Einwohnerzuwachs aufgrund der Geflüchteten nicht permanent war. Damit ist ersten Beobachtungen zufolge auch in der aktuellen Situation zu rechnen. Für eine rechnerische Abschätzung ist es noch zu früh, zumal die Rückwanderungen maßgeblich vom weiteren Kriegsverlauf in der Ukraine abhängen. Es gibt aber bereits Hinweise, dass einige Menschen wieder in die Ukraine zurückgekehrt sind: Laut Stuttgarter Bevölkerungsstatistik meldeten sich zwischen März und Oktober circa 550 Personen mit Zielort Ukraine ab; weitere circa 220 ukrainische Personen wurden von Amts wegen nach unbekannt abgemeldet.

Darüber hinaus sind etwa 700 Ukrainer*innen innerhalb Deutschlands verzogen. Offensichtlich fällt es den Geflüchteten nicht unbedingt leicht, hier Fuß zu fassen. Denn ein Unterschied zu damals besteht in der Größe der Personengruppen, die vor Kriegsbeginn in Stuttgart wohnten: Die (ex-)jugoslawische Gemeinde war mit knapp 10 000 Personen etwa fünfmal so groß wie dieses Jahr zu Kriegsbeginn die ukrainische mit rund 2000 Personen. Entsprechend hatte sich damals Erstere innerhalb von einem Jahr um etwa ein Drittel und innerhalb von zwei Jahren um mehr als 50 Prozent vergrößert; die ukrainische Gemeinde hingegen wuchs innerhalb von sieben Monaten um über 360 Prozent.

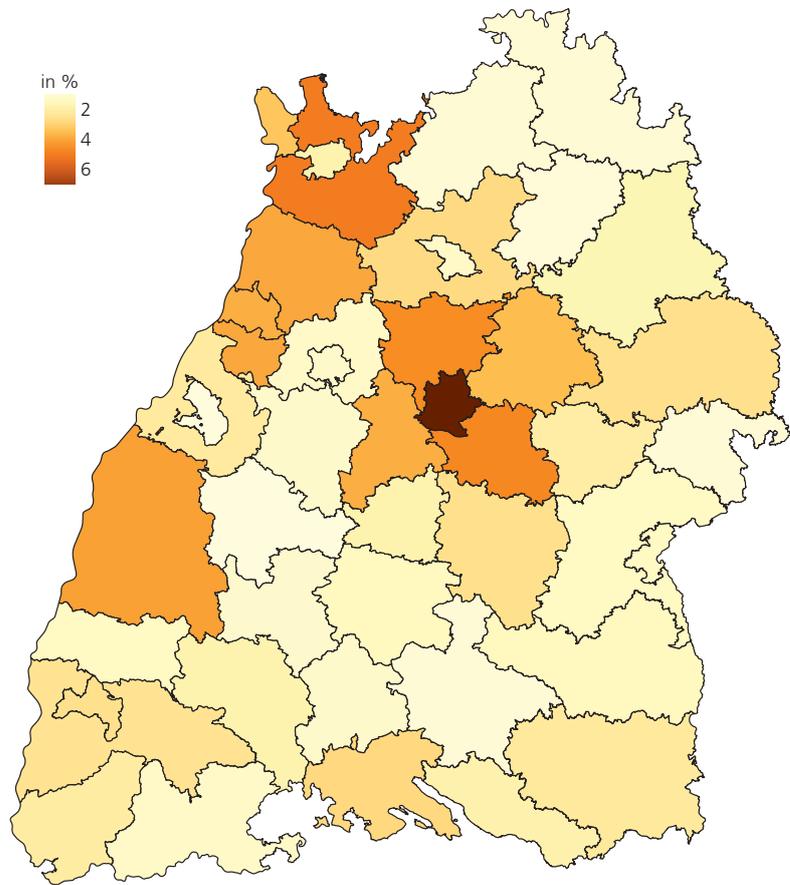
Nimmt man nun die Verteilung auf die Stadt- und Landkreise innerhalb Baden-Württembergs in den Blick, stellt man fest, dass die Größe der Exilgemeinde tatsächlich eine gewichtige Rolle spielt: Je mehr Menschen aus dem ehemaligen Jugoslawien bereits vor Kriegsbeginn in einem Kreis wohnten, desto höher fiel der Einwohnersaldo mit diesem Gebiet in den Kriegsjahren aus. Dieser Zusammenhang ist unabhängig von der

Kreisgröße, die heute allein aufgrund des Verteilungsschlüssels natürlich ebenfalls einen Einfluss auf den Einwohnerzuwachs durch Geflüchtete hat. Offensichtlich – und verständlicherweise – zieht es die geflüchteten Menschen, sofern sie sich den Wohnort aussuchen können, dorthin, wo bereits Menschen aus ihrer Heimat leben. Und für Stuttgart fallen die Anteile in beiden Bereichen mit Abstand am höchsten aus: Hier hatten vor Kriegsbeginn fünf Prozent der gemeldeten Menschen die Staatsbürgerschaft des ehemaligen Jugoslawiens. Und zwölf Prozent der während des Krieges (langfristig) nach Baden-Württemberg hinzugezogenen Menschen kamen nach Stuttgart.

Der Anteil von Ukrainer*innen an der Bevölkerung war in Stuttgart vor dem Krieg mit 0,3 Prozent hingegen deutlich geringer und wurde sowohl

in Baden-Baden als auch im Stadtkreis Karlsruhe übertroffen. Die zweite Größe, wie sich die geflüchteten Menschen letztlich im Land verteilen werden, ist natürlich noch ungewiss und lässt sich nur schwer abschätzen. Wir können allerdings das mit den damaligen Einwohnerzahlen und Bevölkerungsanteilen trainierte Modell¹ verwenden und stattdessen die aktuellen Werte einfügen. Als Ergebnis erhalten wir Schätzungen, mit wie vielen zusätzlichen Menschen aus der Ukraine in jedem Kreis zu rechnen wäre, wenn die Zusammenhänge von damals weiterhin zuträfen. Karte 1 veranschaulicht, wie sich die prozentuale Verteilung, die sich aus den geschätzten Zahlen ergeben, über die Kreise im Land darstellt. Demnach würden sich langfristig etwa 7,7 Prozent der nach Baden-Württemberg zugewanderten Ukrainer*innen für Stuttgart entscheiden. Dass die Landeshaupt-

Karte 1: Geschätzte Verteilung der Zuwanderung aus der Ukraine innerhalb Baden-Württembergs



Basierend auf Modellschätzungen der Zuwanderungszahlen während der Jugoslawienkriege

Quelle: Eigene Berechnungen auf Basis der Wanderungsstatistik und der Ausländerstatistik (AZR) des Statistisches Landesamt Baden-Württemberg

stadt auf den mit Abstand größten Anteil kommt, liegt natürlich an vergleichsweise hohen Einwohnerzahl. Gemessen an der Bevölkerung hätte Baden-Baden den größten Zuwachs zu erwarten. Insgesamt fällt die geschätzte Verteilung der Zuwanderung viel gleichmäßiger aus als die tatsächliche Verteilung der Exilgemeinschaften vor dem Krieg. So wohnten 2020 über zwölf Prozent der in Baden-Württemberg gemeldeten Ukrainer*innen in der Landeshauptstadt.

Die geschätzten Zahlen stehen allerdings unter dem Vorbehalt, inwie-

fern die Zusammenhänge aus den 1990er-Jahren noch Bestand haben. Schließlich ist die jetzige Situation in der Ukraine nicht identisch. Zudem mögen Menschen heutzutage ihre Wohnortwahl nach anderen Kriterien treffen. Bestenfalls können die Erkenntnisse daher als Anhaltspunkt dienen, welche Bevölkerungsentwicklung langfristig wahrscheinlich scheint. Innerhalb des Landes nimmt das Regierungspräsidium Karlsruhe die Verteilung auf die 44 Stadt- und Landkreise vor.² Die Zuweisungen richten sich hierbei nach der jeweiligen Zuteilungsquote, die sich aus

dem prozentualen Anteil an der Gesamtbevölkerung Baden-Württembergs ergeben. Dass der mithilfe des Modells geschätzte Anteil für Stuttgart höher ist als diese festgelegte Quote, könnte ein Hinweis auf die Anziehungskraft der größten Stadt im Land sein. Demnach müsste Stuttgart langfristig mit mehr zusätzlichen Einwohner*innen aus der Ukraine rechnen, als sich aus der Verteilung nach dem gesetzlichen Schlüssel ergeben.

1 Dabei handelt es sich um ein lineares Regressionsmodell, in das als unabhängige Variablen die (logarithmierten) Einwohnerzahlen und Gruppengrößen der (Ex-)Jugoslaw*innen einfließen.

2 Das Regierungspräsidium Karlsruhe hatte Anfang Mai 2022 eine Allgemeinverfügung zur landesinternen Verteilung von Geflüchteten aus der Ukraine erlassen. Geflüchtete aus der Ukraine wurden somit ab der erstmaligen Ausstellung einer Vorsprachebescheinigung, einer Fiktionsbescheinigung, einer Aufenthaltserlaubnis oder einer Anlaufbescheinigung der unteren Aufnahmebehörde zugewiesen, in deren Zuständigkeit das jeweilige Dokument ausgestellt wurde. Damit aktivierte das Land eine entsprechende Wohnsitzauflage (vgl. § 24 Abs. 5 Satz 2 AufenthG). Erst durch diese Maßnahmen hatte die Zuweisung durch das Regierungspräsidium einen tatsächlichen Effekt und konnte zu einer besseren Verteilung auf die Stadt- und Landkreise beitragen.

Dr. Markus Niedergesäss

Wie wirkt sich die Einführung des Parkraummanagements in Stuttgart auf den Pkw-Besitz aus?

- Ergebnisse deuten darauf hin, dass das Parkraummanagement zu einem statistisch signifikanten Rückgang des Pkw-Besitzes führt.
- Der langfristige Effekt weist einen durchschnittlichen Rückgang von 14 Pkw pro 1000 über 18-Jähriger aus.
- Inwiefern sich diese Reduktion durch das Parkraummanagement oder aufgrund sonstiger verkehrlicher, städtebaulicher oder anderweitig regulierender Maßnahmen ergibt, muss zukünftig genauer analysiert werden.

Einleitung

Parkraum ist in vielen Stadtbezirken Stuttgarts ein knappes Gut. Auf der städtischen Homepage¹ heißt es: „Durch das Parkraummanagement sollen die Parkflächen optimal ausgelastet und die Bewohner bevorzugt werden“.² Dass Parkraummanagement darüber hinaus weitere Auswirkungen haben könnte, zeigen wir in dieser Studie: Die Ergebnisse deuten darauf hin, dass das Parkraummanagement zu einer statistisch signifikanten Reduktion des privaten Pkw-Besitzes führt. Der langfristige Effekt weist einen durchschnittlichen Rückgang des Motorisierungsgrads von mehr als 14 Pkw pro 1000 über 18-Jähriger aus; dies entspricht rund drei Prozent des privaten Pkw-Besitzes in Gebieten, in denen Parkraummanagement eingeführt wurde. Inwiefern sich diese Reduktion *durch* oder, aufgrund von verkehrlichen, städtebaulichen oder anderweitig regulierenden Maßnahmen, nur *mit* Einführung des Parkraummanagements ergibt, muss zukünftig genauer analysiert werden.³

Einbettung der Analyse in den politischen Kontext

Intendiertes Ziel bei Einführung des Parkraummanagements ist die optimale Auslastung der Parkflächen und eine Bevorzugung zugunsten der Anwohner*innen, also eine Reduktion des Parkdrucks für ebenjene Bewohner*innen sowie für Kund*innen von anliegenden Geschäften. Für das Parkraummanagement und dessen Einführung wird ein ganzheitlicher Ansatz verfolgt. Neben der Planung und Beschilderung der einzelnen Parkraumzonen wurden Eckpunkte für die Ausgabe von Bewohnerparkausweisen festgelegt. Zudem wurde mit jeder Ausweitungstufe die Verkehrsüberwachung gestärkt. Hieraus ergeben sich gegenläufige Wirkungsrichtungen mit Bezug auf die Entwicklung des Motorisierungsgrads in diesen Gebieten:

- Die Einführung der Parkraumzonen zielt darauf ab, den Parkdruck für die Anwohner*innen zu reduzieren, was zu einem Anstieg des Motorisierungsgrads führen könnte.
- Die Erhöhung der Gebühr für die Bewohnerparkausweise sollte dem gegenüberstehen und tendenziell zu einem Rückgang des Motorisierungsgrads führen.

- Die konsequente Verkehrsüberwachung könnte wiederum eher dazu beitragen, den Parkdruck für Anwohner*innen zu reduzieren und damit den Motorisierungsgrad zu erhöhen.
- Abschließend könnten die Eckpunkte für Ausgabe von Bewohnerparkausweisen zu einem Rückgang des Motorisierungsgrads führen, insofern die Fahrzeuge nicht auf privaten Flächen geparkt werden können.

Wie stark sich die einzelnen Aspekte jedoch tatsächlich auf den Motorisierungsgrad auswirken, ist ebenso unklar wie der resultierende Gesamteffekt.

Das Parkraummanagement ist eingebettet in verkehrliche, städtebauliche oder anderweitig regulierende Maßnahmen in Stuttgart

Unabhängig davon kann das Parkraummanagement nicht losgelöst von verkehrlichen, städtebaulichen oder anderweitig regulierenden Maßnahmen in Stuttgart gesehen werden, die Einfluss auf den Motorisierungsgrad haben. Maßnahmen wie die Verbesserungen im ÖPNV-Angebot (u.a. wurden Linien und Fahrzeiten ausgeweitet, Tarife reformiert, Beschleunigungsmaßnahmen durchgeführt und Vertriebskanäle erweitert), der Ausbau des Radverkehrsnetzes, die Schaffung von alternativen Mobilitätsangeboten (z.B. Sharingangebote) sowie geänderte Verkehrsregelungen dürften dazu führen, andere Verkehrsmittel und -angebote im Vergleich zur privaten Pkw-Nutzung attraktiver zu machen und zu einem Rückgang des Motorisierungsgrads beitragen. Ebenso verhält es sich, wenn das Parkplatzangebot im Zuge der Neuordnung von Straßenräumen, von Maßnahmen der Fußverkehrsförderung, der Straßenraumbegrünung oder anderweitiger verkehrs- und städtebaulicher Aufwertungen reduziert wird. Der Parkdruck wird somit eher erhöht und könnte zu einem Rückgang des Motorisierungsgrads führen. Stehen diese Maßnahmen in einem zeitlichen Kontext zur Einführung des Parkraummanagements und wirken sie sich auf Gebiete, in denen Parkraummanagement eingeführt wurde, anders aus als auf Gebiete, in denen keines eingeführt wurde, können sie die Effekte des Parkraummanagements überlagern. Da die einzelnen verkehrlichen, städtebaulichen oder anderweitig regulierenden Maßnahmen nicht separat im Modell berücksichtigt werden können, gehen sie ebenfalls in den geschätzten Effekt des Parkraummanagements ein.

Daten

Beschreibung der zugrundeliegenden Daten

Im Rahmen dieser Analyse wird auf Daten des Statistischen Amtes der Landeshauptstadt Stuttgart zurückgegriffen. Betrachtet wird die Entwicklung des Motorisierungsgrads im Zeitraum vom 31.12.2009 bis zum 30.06.2021. Die Informationen liegen in einer halbjährlichen Frequenz vor. Untersucht wird auf Ebene der Baublockseiten, da ab dieser Ebene eine eindeutige Zuweisung des Parkraumgebiets erfolgen kann.

Für die Ermittlung des Motorisierungsgrads werden die Pkw-Zulassungsdaten mit Informationen zum Einwohnerbestand zusammengespielt. Zudem werden die Daten um weitere Informationen, wie die Altersverteilung, den Anteil an Ausländer*innen, die Zu- und Fortzüge, sowie die Einwohnerdichte ergänzt.⁴ Bei dem finalen Datensatz handelt es sich um einen sogenannten Panel-Datensatz, bei dem 13 915 Baublockseiten über in der Regel 24 Sechs-Monatsperioden betrachtet werden.

Methodik

Methodischer Ansatz und Identifikation des Parkraummanagement-Effekts

Statistisches Modell: Die Analyse beruht auf einem sogenannten Fixed-Effects-Modell, das die Besonderheiten von Paneldaten berücksichtigt. So kontrolliert das Modell beispielsweise für die Abhängigkeiten der Baublockseiten über die Zeit, denn in einigen der Baublockseiten handelt es sich ja über den gesamten Zeitraum um dieselben Bewohner*innen. Dieses Bedingen ist notwendig, damit es nicht zu einer Verzerrung der geschätzten Koeffizienten und Standardfehler kommt.

Abhängige Variable: Als abhängige Variable wird in dem Modell der Motorisierungsgrad, also die Anzahl zugelassener privater Pkw pro 1000 über 18-Jähriger

verwendet. Zu beachten gilt es dabei, dass der zugelassene private Pkw-Bestand nicht alle Fahrzeuge umfasst. Hinzukommen Firmenwagen und Nutzungsüberlassungen, die dauerhaft in den Gebieten parken und den Parkdruck erhöhen. Diese Fahrzeuge können allerdings nicht den einzelnen Gebieten zugeordnet werden und können deshalb nicht im Modell berücksichtigt werden.

Verwendete unabhängige Variablen: Die entscheidende Variable hat zwei Ausprägungen: ob in einer Baublockseite Parkraummanagement eingeführt wurde oder nicht. Da die Bewohner*innen einer Baublockseite nur allmählich wechseln, sollte sich auch der Motorisierungsgrad nur langsam ändern. Deshalb geht auch der Motorisierungsgrad der Vorperiode in das Modell ein. Über diese dynamische Komponente kann sich die Einführung des Parkraummanagements über den Zeitverlauf nochmals verstärken. Wir unterscheiden deshalb auch zwischen einem kurz- und einem langfristigen Maßnahmeneffekt. Neben diesen beiden Variablen gehen noch weitere in das Modell ein, von denen ausgegangen wird, dass sie den Motorisierungsgrad beeinflussen: die Altersverteilung der Anwohner*innen, der Ausländeranteil, die Einwohnerdichte sowie die Zu- und Fortzüge.

Eine kurze Anmerkung zur Kausalität: Fixed-Effects-Modelle sind geeignet für die Evaluation politischer Maßnahmen, bei denen die Teilnahme durch solche Eigenschaften bestimmt wird, welche der Maßnahme vorangehen und zudem die abhängige Variablen beeinflussen.⁵ In unserem Fall wäre dies z.B. der Parkdruck, der Einfluss hat, ob Parkraummanagement eingeführt wird und gleichzeitig auf den Motorisierungsgrad wirkt. In dieser Hinsicht schätzt das Modell, den (kausalen) Effekt der Einführung des Parkraummanagements. Allerdings kann es immer noch (zeitvariierende) Faktoren geben, die es verhindern, den wahren Effekt zu ermitteln. So dürfte sich beispielsweise der Rückbau von Parkplätzen durchschnittlich dort stärker auswirken, wo der Parkdruck bereits hoch ist, also in Gebieten, in den Parkraummanagement eingeführt wurde bzw. wird. Ist dies der Fall und stehen die Maßnahmen in einem zeitlichen Kontext, kann es dazu kommen, dass der Koeffizient des Parkraummanagements auch die Effekte eines Parkplatzrückbaus umfasst.

Ergebnisse

Tabelle 1 listet die Ergebnisse des geschätzten Fixed-Effects-Modells auf. Es zeigt sich, dass die Einführung des Parkraummanagements kurzfristig zu einer statistisch signifikanten Reduktion des Motorisierungsgrads um circa 4,4 Pkw pro 1000 über 18-Jähriger führt. Aufgrund des positiven und recht starken Einflusses des Motorisierungsgrads der Vorperiode verstärkt sich dieser Effekt zu einem langfristigen Rückgang von circa 14,3 Pkw pro 1000 über 18-Jähriger. Dies entspricht einer Reduktion von etwa drei Prozent des privaten Pkw-Bestands in diesen Gebieten. In Abbildung 1 beschreibt die rote Kurve die Verfestigung des Effekts über die Zeit. Der Effekt wird immer stärker, flacht dann aber zunehmend ab und verharrt bei einer Reduktion von ebenjenen 14,3 Pkw. Der blasser rote Schatten um die Kurve herum stellt das Konfidenzband dar. Da dieses die Null nicht umfasst, ist auch der langfristige Effekt statistisch signifikant.

Was bedeuten diese Ergebnisse nun für die Entwicklung des Motorisierungsgrads in Stuttgart? Abbildung 2 zeigt das hypothetische Szenario, wie sich der Motorisierungsgrad in Stuttgart entwickelt hätte, wäre in den einzelnen Gebieten dieser Effekt nicht aufgetreten. Sowohl der tatsächliche als auch der hypothetische Motorisierungsgrad steigen über die Zeit an. Es lässt sich jedoch deutlich erkennen, dass der tatsächliche Motorisierungsgrad zunehmend unter den kontrafaktischen (d.h. desjenigen Motorisierungsgrads, der ohne Einführung eines Parkraummanagements zu erwarten wäre) wandert und dieser Unterschied wiederum statistisch signifikant ist. Mitte 2021 liegt der tatsächliche Motorisierungsgrad bereits 2,3 Pkw pro 1000 über 18-Jährige unterhalb des kontrafaktischen.⁶ Das heißt, ohne den Effekt, der sich durch die Einführung des Parkraummanagements in den einzelnen Gebieten ergeben hat, würde der Motorisierungsgrad in Stuttgart insgesamt um 2,3 Pkw pro 1000 über 18-Jährige höher liegen.

Privater Pkw-Besitz reduziert sich durch das Parkraummanagement kurzfristig um 4,4, langfristig um 14,3 Pkw pro 1000 über 18-Jähriger

Vergleich der Entwicklung des tatsächlichen Motorisierungsgrads mit einem hypothetischen Szenario ohne Parkraummanagement

Tabelle 1: Ergebnisse des Fixed-Effects Modells

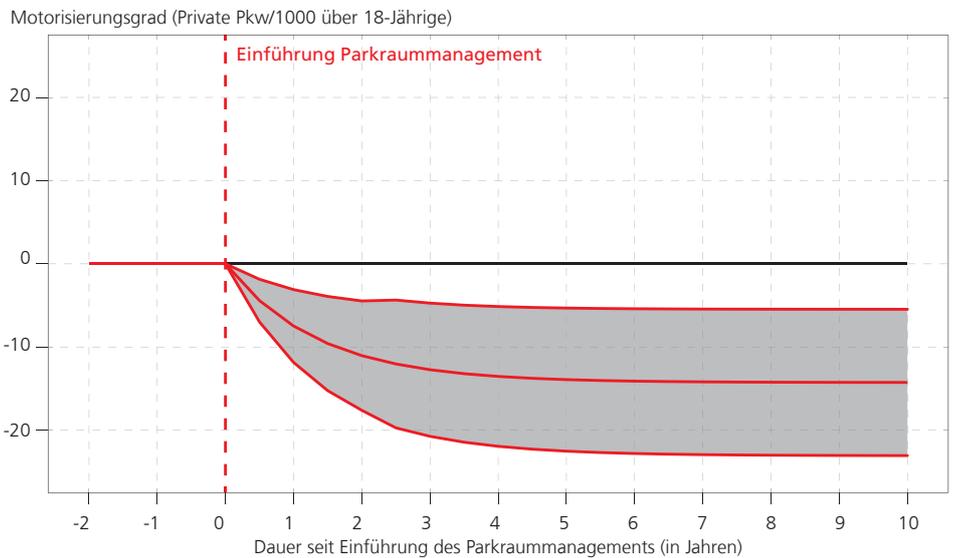
	Fixed-Effects-Modell
Parkraummanagement	-4,43*** [-6,71, 2,14]
Motorisierungsgrad (Pkw/1000 über 18-Jährige, gelaggt)	0,69*** [0,67, 0,71]
Anzahl Beobachtungen	308 975
Anteil erklärte Varianz (R ²)	0,87

Dargestellt sind Koeffizienten sowie in eckiger Klammer darunter das 95%-Konfidenzintervall. Die Konfidenzintervalle basieren auf Heteroskedastie- und Cluster-robusten Standardfehlern. Koeffizienten sind signifikant auf folgenden Signifikanzniveaus: *** p < 0.001; ** p < 0.01; * p < 0.05. Die Ergebnisse basieren auf einem Fixed-Effects-Modell. Dargestellt werden nur die Koeffizienten der Dummy-Variablen, ob Parkraummanagement eingeführt wurde und des Motorisierungsgrads der Vorperiode. Darüber hinaus gehen in das Modell die Anteile an Einwohner*innen unter 18, zwischen 18 und 29, 45 und 59, 60 und 74 sowie über 75 Jahren, der Ausländeranteil, die Einwohnerdichte, sowie die Zu- und Fortzüge je 1000 Einwohner*innen ein. Des Weiteren werden Zeitdummies verwendet, um mögliche Entwicklungen des Motorisierungsgrads über die Zeit abzufangen.

Landeshauptstadt Stuttgart, Statistisches Amt

KoMunIS

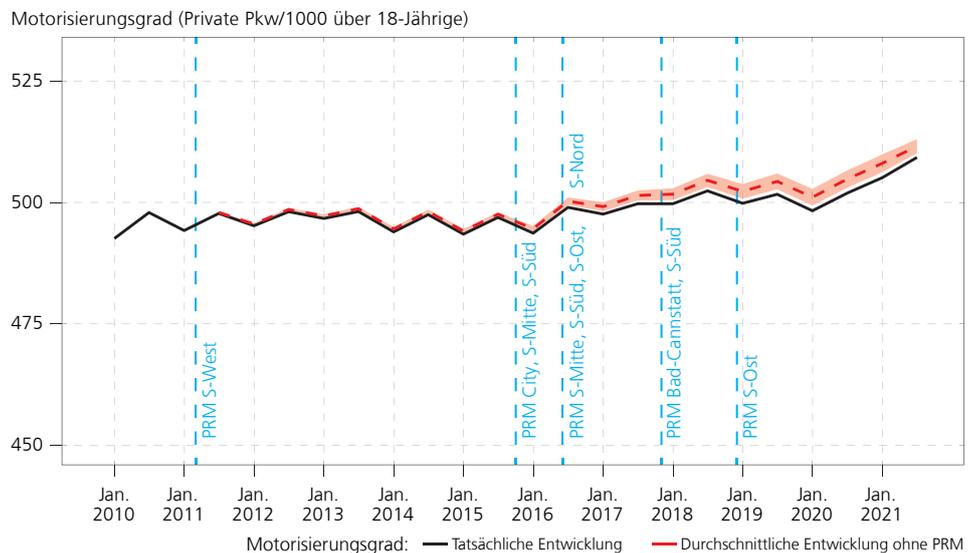
Abbildung 1: Langfristiger Effekt des Parkraummanagements, Reduktion des Motorisierungsgrads



Landeshauptstadt Stuttgart, Statistisches Amt

KoMunIS

Abbildung 2: Entwicklung des Motorisierungsgrads in Stuttgart mit und ohne Parkraummanagement



Landeshauptstadt Stuttgart, Statistisches Amt

KoMunIS

Einordnung der Ergebnisse und Ausblick

Abschließend stellt sich die Frage, wie die Ergebnisse einzuordnen und wie belastbar sie sind. Der durchschnittliche langfristige Rückgang des Motorisierungsgrads um mehr als 14 Pkw, der mit der Einführung des Parkraummanagements in Verbindung gebracht wird, ist verhältnismäßig stark. Wie lässt sich dieser Rückgang begründen?

Mögliche Auswirkungen auf und durch den Parkdruck

Die Einführung eines Parkraummanagements muss, trotz der ursprünglichen Intention, nicht zwangsläufig zu einem Rückgang des Parkdrucks führen. Gründe hierfür gibt es viele. So wird beispielsweise das Angebot öffentlicher Parkplätze reduziert. Auch weitere verkehrliche und städtebaulichen Maßnahmen können zu einer Erhöhung des Parkdrucks führen. Darüber hinaus gibt es Gebiete, in denen der Parkdruck, zumindest zu bestimmten Tageszeiten, nicht durch Externe, sondern durch die Anwohner*innen selbst, erzeugt wird und somit nicht fällt. Reduziert sich der Parkdruck jedoch nicht, dürfte dies dazu führen, dass der Motorisierungsgrad eher fällt. Ein weiterer Punkt ist, dass die Modellergebnisse eine Reduktion des Motorisierungsgrads und nicht des Pkw-Bestands aufzeigen. In Gebieten mit starkem Zuzug, wie es in Stuttgart im betrachteten Zeitraum vielerorts der Fall war, kann es durchaus sein, dass der Pkw-Bestand steigt, während der Motorisierungsgrad fällt. Zwar wird im Modell für die Einwohnerdichte sowie die Zu- und Fortzüge kontrolliert, allerdings kann der sich zusätzlich ergebende Parkdruck darüber hinaus zu einem Rückgang des Motorisierungsgrads führen. Wie sich der Parkdruck allerdings tatsächlich entwickelt hat, ist unklar und es bedarf weiterer Analysen, um zu untersuchen, wie sich dieser in Gebieten mit und ohne Parkraummanagement entwickelt hat.

Mögliche Auswirkungen weiterer verkehrlicher und städtebaulicher Maßnahmen

Fraglich ist außerdem, ob der Rückgang des Motorisierungsgrads alleine an einer ausbleibenden Reduktion des Parkdrucks festgemacht werden kann. Ein weiterer, bereits erwähnter Erklärungsansatz gründet darauf, dass der Koeffizient für das Parkraummanagement auch die Effekte weiterer verkehrlicher und städtebaulicher Maßnahmen, wie den Verbesserungen im ÖPNV-Angebot, dem Ausbau des Radverkehrsnetzes, der Bereitstellung von alternativen Mobilitätsangeboten oder geänderten Verkehrsregelungen, widerspiegeln könnte. Dies wäre dann der Fall, wenn die Maßnahmen parallel zur Einführung des Parkraummanagements erfolgten, welches (mit Ausnahme des Stuttgarter Westens) relativ zeitgleich und zentral im Innenstadtbereich begonnen wurde, und die Maßnahmen sich unterschiedlich auf Gebiete mit und ohne Parkraummanagement auswirkten.

Weitere Ansätze für weitere Untersuchungen

Festzuhalten bleibt, dass das Ergebnis der Analyse jedoch äußerst robust ist und auch in unterschiedlichen Modellspezifikationen Bestand hat. Ob sich der Rückgang nun tatsächlich *durch* oder nur *mit* Einführung des Parkraummanagements ergibt, muss zukünftig genauer analysiert werden. So würde eine Evaluation des Parkdrucks vor und nach Einführung des Parkraummanagements nochmals zusätzliche Informationen bei der Interpretation der Ergebnisse bringen. Zudem verspricht die Analyse der Entwicklungen in einzelnen Parkraumgebieten (beispielsweise im Stuttgarter Westen), die Effekte genauer zu entflechten. Schließlich bleibt noch zu klären, ob es sich beim beobachteten Effekt eher um einen Rückgang der Zulassungen oder einen Anstieg der Abmeldungen handelte, der zum Rückgang des Motorisierungsgrads geführt hat.⁷

Autor:

Dr. Markus Niedergesäss

Telefon: (0711) 216-98566

E-Mail: markus.niedergesaess@stuttgart.de

-
- 1 <https://www.stuttgart.de/parkraummanagement>, zuletzt abgerufen am 28.07.2022.
 - 2 Landeshauptstadt Stuttgart (2022): Parkraummanagement, <https://www.stuttgart.de/parkraummanagement>, zuletzt abgerufen am 28.07.2022.
 - 3 Um Einfluss auf die Modellergebnisse zu haben, müssen die Maßnahmen in einem zeitlichen Kontext zur Einführung des Parkraummanagements stehen und unterschiedlich auf Gebiete mit und ohne Parkraummanagement auswirken.
 - 4 Das Zuspielen der Altersverteilung, der Anteile an Ausländer*innen und der Zu- und Fortzüge erfolgt auf Ebene der Baublockseiten. Die Einwohnerdichte wird hingegen auf Stadtviertelebene hinzugespielt, da davon ausgegangen werden kann, dass auch die Einwohnerdichte im Umkreis des eigenen Baublocks einen Einfluss auf den Motorisierungsgrad hat.
 - 5 Siehe Wooldridge, J.M. (2010): *Econometric Analysis of Cross Section and Panel Data*, The MIT Press, Cambridge.
 - 6 In der Statistik entspricht dieser Wert dem durchschnittlichen Treatment-Effekt (Average Treatment Effect).
 - 7 Im Rahmen der hier vorgestellten Studie wurden auch die Neuzulassungen analysiert. In diesem Fall zeigt sich die Einführung des Parkraummanagements jedoch als nicht statistisch signifikant.

Die Bundestagswahl am 26. September 2021 in Stuttgart



Bundestagswahl am 26. September 2021

Eine Analyse des Wahlverhaltens
in räumlicher und sozialstruktureller
Differenzierung

2021, 96 Seiten, zahlreiche Tabellen,
Grafiken und Farbkarten
11 € (zuzüglich Versandkosten)

ISSN 1431-0996

Landeshauptstadt Stuttgart
Statistisches Amt

Eberhardstraße 37
70173 Stuttgart

Telefon 0711 216-98587
Telefax 0711 216-98570

E-Mail: poststelle.12@stuttgart.de

Internet: www.stuttgart.de/statistik

Wohnungsbedarfsanalyse Stuttgart 2030



Wohnungsbedarfsanalyse Stuttgart 2030

- 1 Hintergrund und Vorgehen
- 2 Aktuelle Trends auf dem Stuttgarter Wohnungsmarkt – Basis der zukünftigen Entwicklung
- 3 Wohnungsbedarf bis 2030
- 4 Wohnungsbaupotenziale
- 5 Schlussfolgerungen und Empfehlungen
- 6 Verzeichnisse

2022, 80 Seiten, zahlreiche Grafiken, Tabellen und Karten

11 € (zuzüglich Versandkosten)

ISSN 1431-0996

Landeshauptstadt Stuttgart Statistisches Amt

Eberhardstraße 37
70173 Stuttgart

Telefon 0711 216-98587
Telefax 0711 216-98570

E-Mail: poststelle.12@stuttgart.de

Internet: www.stuttgart.de/statistik

Veröffentlichungen zu den Themen:

Datenkompass Stadtbezirke Stuttgart,
Landeshauptstadt Stuttgart, Statistik und Informationsmanagement,
Themenheft 3/2020

Lutz Deutz:
Das Wetter 2021: (K)Ein Jahr der Wetterkapriolen,
Landeshauptstadt Stuttgart, Statistik und Informationsmanagement,
Monatsheft 1/2022, S. 3

Dr. Markus Niedergesäss:
Die Stuttgarter*innen und ihr Auto: Eine Beziehung mit Zukunft?,
Landeshauptstadt Stuttgart, Statistik und Informationsmanagement,
Monatsheft 7/2021, S. 199-210

Tobias Held:
Höherer Pkw-Stellplatzbedarf bei zahlungskräftigen Haushalten,
Landeshauptstadt Stuttgart, Statistik und Informationsmanagement,
Monatsheft 6/2021, S. 168-169