

Herausgeberin:
Landeshauptstadt Stuttgart

Themen

7/2021

Die Stuttgarter*innen und ihr Auto: Eine Beziehung mit Zukunft?

Gästeübernachtungen in Stuttgart: Corona-Pandemie beschert der Stadt niedrigste Übernachtungszahlen seit über 20 Jahren

Elterngeld 2020 in Stuttgart: Teilen sich Mütter und Väter die Erwerbs- und Familienarbeit zu gleichen Teilen auf?

Veröffentlichungen zu den Themen



Aktuelle Grafik:	
Gästeübernachtungen in Stuttgart: Corona-Pandemie beschert der Stadt niedrigste Übernachtungszahlen seit über 20 Jahren	195
<hr/>	
Kurzbericht:	
Elterngeld 2020 in Stuttgart: Teilen sich Mütter und Väter die Erwerbs- und Familienarbeit zu gleichen Teilen auf?	196
<hr/>	
Hauptbeitrag:	
Die Stuttgarter*innen und ihr Auto: Eine Beziehung mit Zukunft?	199
<hr/>	
Veröffentlichungen zu den Themen	Rückseite
<hr/>	

Impressum:

Statistik und Informationsmanagement, Monatsheft 7/2021

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.



Gästeübernachtungen in Stuttgart:

Corona-Pandemie beschert der Stadt niedrigste Übernachtungszahlen seit über 20 Jahren

Dr. Ansgar Schmitz-Veltin

Die Corona-Pandemie hat auch die Tourismuswirtschaft in Stuttgart hart getroffen.¹ Ein Blick auf die Übernachtungszahlen nach Jahr und Monat seit 2000 zeigt, dass – bei leichten Schwankungen wie beispielsweise im Krisenjahr 2009 – über die Jahre ein kontinuierlicher Zuwachs der Gästeübernachtungen festzustellen ist.² 2001 wurden erstmals in allen Monaten über 150 000 Übernachtungen gezählt, 2012 überschritt der übernachtungsärmste Monat Januar die Marke von 200 000, der übernachtungsstärkste Monat Oktober erstmals die von 300 000 Übernachtungen. 2019 wurden dann binnen einen Monats – abermals im Oktober – erstmals mehr als 400 000 Übernachtungen gezählt. Nur ein halbes Jahr später, im April 2020 sank die Zahl der monatlichen Übernachtungen auf den niedrigsten

Wert. Vor dem Hintergrund von Beherbergungsverboten für private Übernachtungen, Einreisebeschränkungen und vorübergehenden Betriebsschließungen wurden in Stuttgart nur noch knapp 32 000 Gästeübernachtungen gezählt, nicht einmal mehr zehn Prozent des Vorjahreswerts. Seitdem blieb die monatliche Zahl der Übernachtungen auf einem niedrigen Niveau.

Im Durchschnitt wurden 2020 pro Monat gut 137 000 Übernachtungen in Stuttgart registriert. Oberhalb dieses Werts lagen die Monate Juli bis Oktober, in denen die Beschränkungen im Reiseverkehr zumindest teilweise aufgehoben waren, bevor zum Jahresende die Inzidenzwerte im Rahmen der sog. zweiten Welle wieder anstiegen. Insgesamt erreichte die Zahl der

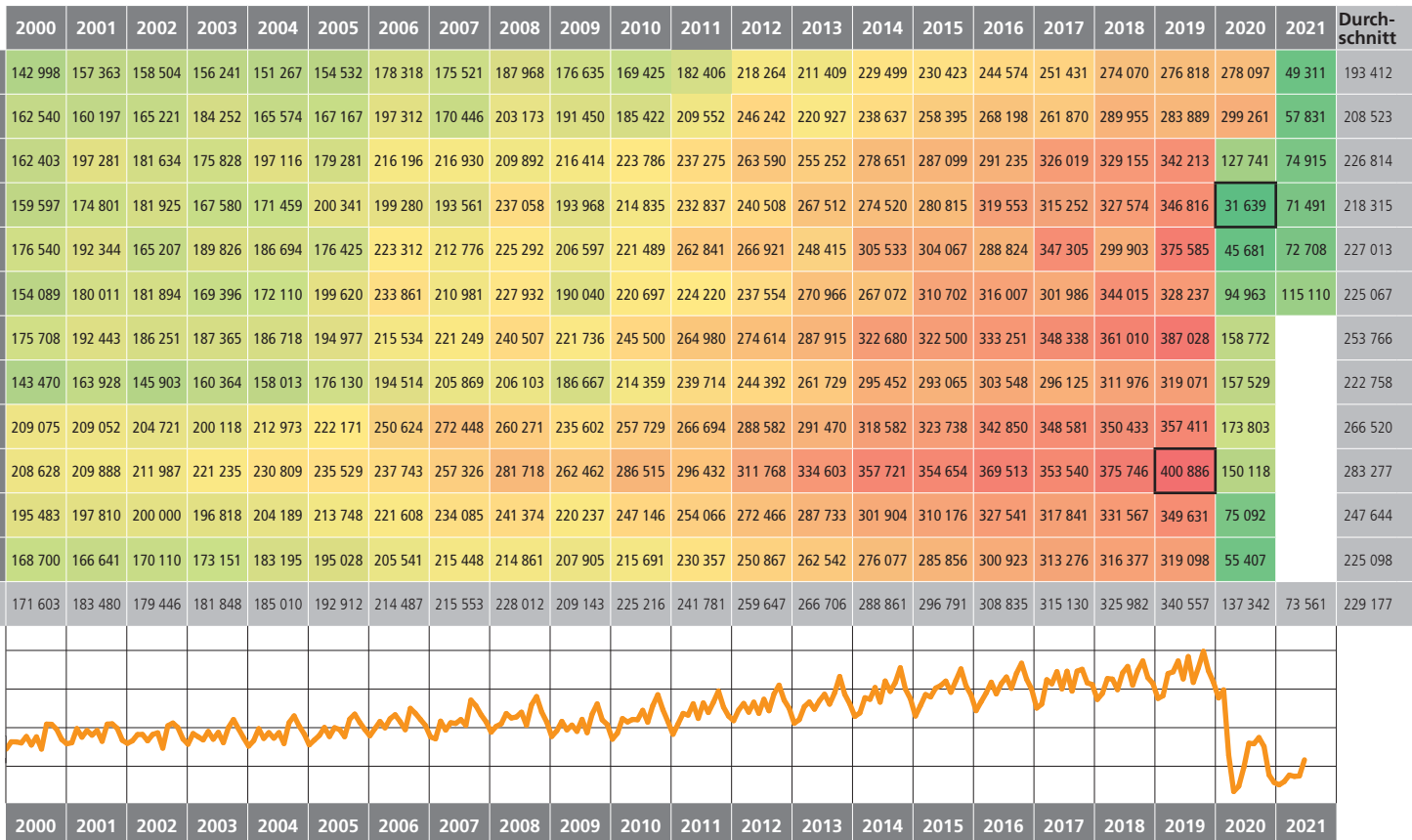
Übernachtungen in Stuttgart im ersten Jahr der Pandemie in etwa die Größenordnung, die zuletzt 1996 registriert wurde (jeweils gut 1,6 Mio.).

Im ersten Halbjahr 2021 ist keine durchgreifende Erholung bei den Übernachtungszahlen festzustellen.

1 Söldner, Carmen (2021): Die Bilanz der Tourismusbranche in Stuttgart nach den ersten drei Quartalen im Jahr 2020. In: Statistik und Informationsmanagement, Monatsheft 1/2021, S. 4-5.

2 Die Beherbergungsstatistik bezieht sich auf Einrichtungen für die vorübergehende Beherbergung (unter zwei Monaten) von Gästen. Seit Januar 2012 werden Beherbergungsstätten mit zehn und mehr Betten sowie Campingplätze mit zehn und mehr Stellplätzen erfasst (bis 2011: neun und mehr Schlafgelegenheiten).

Abbildung: Übernachtungen in Stuttgart seit 2000 nach Jahr und Monat



Elterngeld 2020 in Stuttgart:

Teilen sich Mütter und Väter die Erwerbs- und Familienarbeit zu gleichen Teilen auf?

Carmen Söldner

Das im Jahr 2007 eingeführte Elterngeld, das das Erziehungsgeld ablöst, soll für eine familienfreundliche Politik stehen, die es Eltern erleichtert, Familie und Beruf gleichermaßen aufzuteilen und eine nachhaltig finanzielle Absicherung zu ermöglichen. In Stuttgart steigt die Zahl der Elterngeldbezieher seit dessen Einführung kontinuierlich an. Allein seit 2016 ist die Zahl um 41 Prozent gestiegen, während die Geburten im selben Zeitraum tendenziell leicht rückläufig sind. Wie verhält sich die geschlechtsspezifische Verteilung der Erwerbs- und Familienarbeit zwischen Müttern und Vätern? Und spielt der Gender Pay Gap dabei eine Rolle? Im Folgenden wird die aktuelle Lage in der Landeshauptstadt Stuttgart erläutert und die allgemeine Rolle des Elterngeldes in Deutschland veranschaulicht.

196

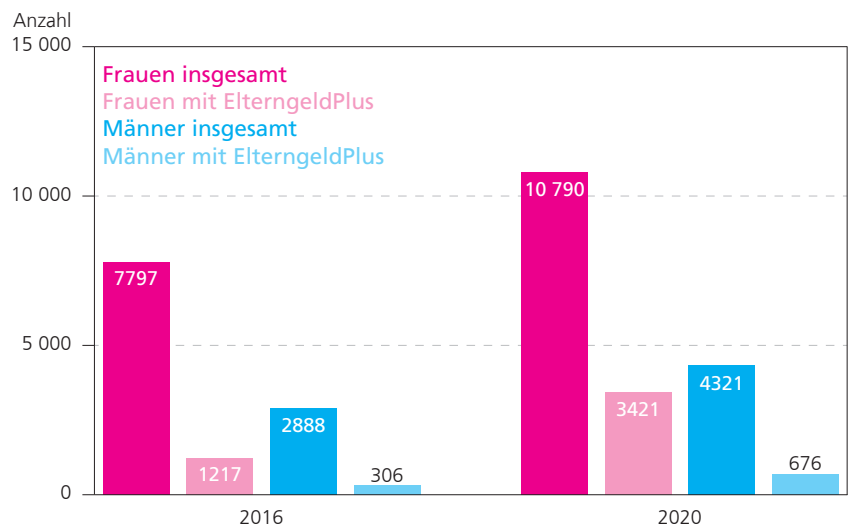
Im Jahr 2020 erhielten 15 111 Personen, in der Landeshauptstadt Stuttgart Elterngeld, davon knapp 29 Prozent waren Männer. Damit stieg die Anzahl an Elterngeldempfängenden seit 2016 insgesamt um mehr als 40 Prozent. Während der Zuwachs der Elterngeldempfängerinnen im selben Zeitraum bei einem Plus von 38,4 Prozent liegt, sind es bei den Männern fast 50 Prozent.

Besonders beachtlich ist die Anzahl der Personen, die von der Regelung des im Jahr 2015 eingeführten Elterngeld Plus Gebrauch machen. Zwischen 2016, dem ersten Jahr der möglichen Nutzung des Elterngeld Plus, stieg die

Zahl bis 2020 um 170 Prozent an. Die Anzahl der Väter hat sich dabei mehr als verdoppelt, die der Mütter sich fast verdreifacht (vgl. Abbildung 1). Hierbei ist deutlich zu erkennen, dass es sowohl Vätern als auch Müttern wichtig ist, die Erziehung des Kindes zu teilen, dabei aber die finanziellen Anreize zur Erwerbsbeteiligung eine ebenso wichtige Rolle spielen. Durch das Elterngeld Plus wird besonders Müttern der Wiedereinstieg in den Beruf erleichtert. Eines der Kernziele des Elterngelds ist, neben der stärkeren Einbeziehung von Vätern in die Kinderbetreuung, die Aufrechterhaltung ökonomischer Selbstständigkeit von Müttern sowie eine Verkürzung der Erwerbsunterbre-

chung. In der Tat kehrt der Großteil der Frauen nach einem Jahr Elternzeit wieder in das Berufsleben zurück. Zwar sind weniger Mütter im ersten Lebensjahr des Kindes erwerbstätig als es vor Einführung des Elterngelds der Fall war, allerdings steigt die Erwerbsbeteiligung ab dem zweiten Lebensjahr deutlich an. Im Jahr 2018 lag dieser Anstieg im zweiten Lebensjahr des Kindes bei zehn Prozentpunkten, im dritten Lebensjahr bei 15. Empirische Studien belegen, dass bei Frauen mit niedrigem Haushaltseinkommen tendenziell ein früherer Wiedereinstieg in den Beruf stattfindet als vor dem Jahr 2007, da diese bis zu 24 Monate Erziehungsgeld beziehen konnten und somit wenig ökonomische

Abbildung 1: Anzahl an Elterngeldempfängern in den Jahren 2016 und 2020 in Stuttgart



Quelle: Statistisches Bundesamt (Destatis), 2021

Landeshauptstadt Stuttgart, Statistisches Amt

KoMuNIS

Infobox: Im Jahr 2007 wurde das Erziehungsgeld vom Elterngeld abgelöst. Den Eltern steht gemeinsam 14 Monate Basiselterngeld zu, sofern die Betreuung des Kindes geteilt wird. Nimmt nur ein Elternteil die Leistung in Anspruch so verbleiben zwölf Monate. Der Regelsatz liegt dabei bei 65 Prozent des vorherigen Einkommens der Eltern, das jedoch auf 1800 Euro gedeckelt ist. Geringverdiener erhalten bis zu 100 Prozent Einkommensersatz.

Elterngeld Plus: Mit dem 2015 eingeführten Elterngeld Plus können Eltern bis zu 24 Monate Elterngeld erhalten, wenn beide Parteien währenddessen in Teilzeit tätig sind. Das Elterngeld Plus beträgt maximal die Hälfte des Basis-Elterngelds.

Partnerschaftsbonus: Mit dem Partnerschaftsbonus haben Eltern die Möglichkeit jeweils vier zusätzliche Monate Elterngeld Plus zu erhalten. Voraussetzung hierfür ist, dass beide Elternteile vier Monate gleichzeitig mindestens 25 jedoch höchstens 30 Stunden pro Woche in Teilzeit beschäftigt sind.

Anreize bestanden vor Ablauf dieser Zeit einer Erwerbsbeteiligung nachzugehen.¹ Frauen mit mittlerem bis hohem Einkommen hingegen, erhielten nach Ende des Mutterschutzes keine Zahlungen mehr und kehren heute tendenziell später in den Beruf zurück, allerdings ebenfalls nach dem ersten Lebensjahr des Kindes.

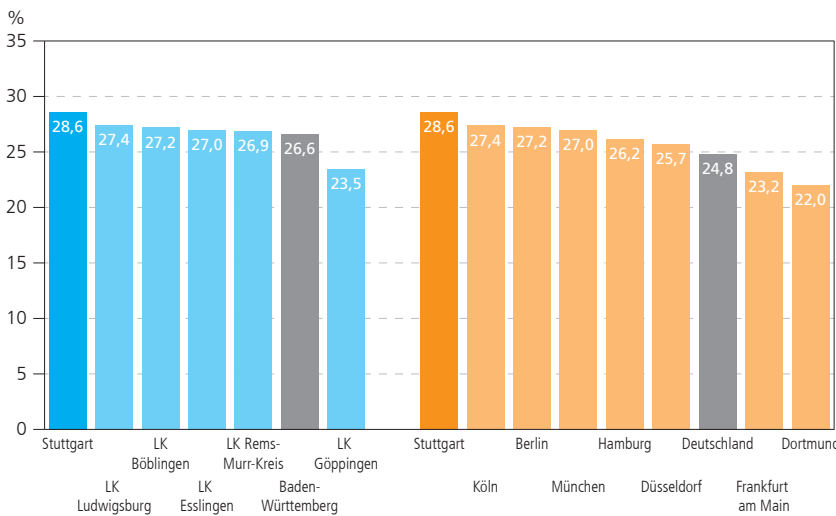
Sowohl in der Region Stuttgart als auch im Großstadtvergleich liegt Stuttgart mit dem Anteil an Vätern, die im Jahr 2020 Elterngeld in Anspruch nehmen, vorn (vgl. Abbildung 2). Auch Baden-Württemberg schneidet im Ländervergleich sehr gut ab und steht mit einem Väteranteil von 26,6 Prozent nur knapp hinter Bayern (27,2 %), Berlin (27,2 %) und Thüringen (27,0 %). Zum Vergleich lag die Inanspruchnahme von Vätern im Jahr 2007 in Baden-Württemberg noch bei 10,6 Prozent.²

eines Jahres gleichermaßen in die Statistik einfließen, werden die Väter übergewichtet. Denn es spielt dabei keine Rolle, wie lange ein Vater oder eine Mutter Elterngeld bezieht um in das Jahresergebnis einzufließen. In Stuttgart liegt die durchschnittliche Bezugsdauer von Elterngeld im Jahr 2020 bei insgesamt 10,9 Monaten. Mütter nehmen durchschnittlich 13,9 Monate Elternzeit, Väter hingegen lediglich 3,5 Monate. Betrachtet man nur die Eltern, die Elterngeld Plus in Anspruch nehmen, liegt die Bezugsdauer mit 18,9 Monaten (Frauen) und 7,5 Monaten (Männer) deutlich darüber. Laut einer deutschlandweiten Umfrage aus dem Jahr 2016, wünschen sich zwar 60 Prozent der Eltern mit Kindern unter drei Jahren eine partnerschaftliche Aufteilung von Kindererziehung und Beruf, realisiert wird das aber lediglich von 14 Prozent der Eltern.³

ger Männer Elternzeit in Anspruch, als es bei Paaren mit höherem Einkommen der Fall ist (vgl. Abbildung 3).⁴ Hierbei steht vor allem das Einkommen der Mutter im Vordergrund. Je höher dieses ist, desto höher ist die Wahrscheinlichkeit, dass der Vater Elternzeit in Anspruch nimmt. Umgekehrt hat die Nichterwerbstätigkeit einer Mutter einen starken negativen Einfluss auf ebendiese Wahrscheinlichkeit.⁵

Welche Rolle spielt das Einkommen bei der Entscheidung Elterngeld zu beantragen? Von allen Elterngeldempfängern im Jahr 2020 gingen 83 Prozent vor der Geburt einer Erwerbstätigkeit nach, was 78 Prozent der Frauen und 96 Prozent der Männer entspricht. Die Höhe der monatlichen Elterngeldzahlungen weicht zwischen Müttern und Vätern deutlich voneinander ab. So liegt der durchschnittliche Anspruch auf Elterngeld bei Frauen bei insgesamt 1100 Euro (bei Erwerbstätigkeit vor der Geburt), während er bei Männern bei 1585 Euro liegt. 58,7 Prozent aller elterngeldbeziehenden Väter erhalten in Stuttgart 1500 Euro und mehr, während der Anteil der Mütter, die Elterngeld in dieser Höhe beziehen, bei lediglich 22,2 Prozent liegt. Das spiegelt den durchschnittlichen Verdienst wider, den Frauen und Männer vor der Geburt ihres Kindes in Baden-Württemberg beziehen. So liegt das durchschnittliche Nettoeinkommen von Frauen bei 1591 Euro, während es bei Männern bei 2330 Euro liegt (Quelle: Statistisches Bundesamt, 2021). Diese hohe Differenz liegt vor allem darin begründet, dass allgemein mehr Frauen als Männer in Teilzeit arbeiten und dadurch ein geringeres Erwerbseinkommen erzeugen, zum anderen spielt der Gender Pay Gap zwischen Frauen und Männern noch immer eine Rolle. Daraus resultiert, dass obwohl sich laut einer Umfrage aus dem Jahr 2016, 79 Prozent aller Väter mehr Zeit für die Familie wünschen, sich dennoch viele Paare aus ökonomischen Gründen für die Vollzeittätigkeit des Vaters entscheiden.⁶ Dieser Sachverhalt spiegelt sich wiederum darin, dass der Gender Pay Gap ab einem Alter von 30 Jahren stark ansteigt.

Abbildung 2: Anteil der Väter, die im Jahr 2020 Elterngeld in Anspruch nehmen in Prozent

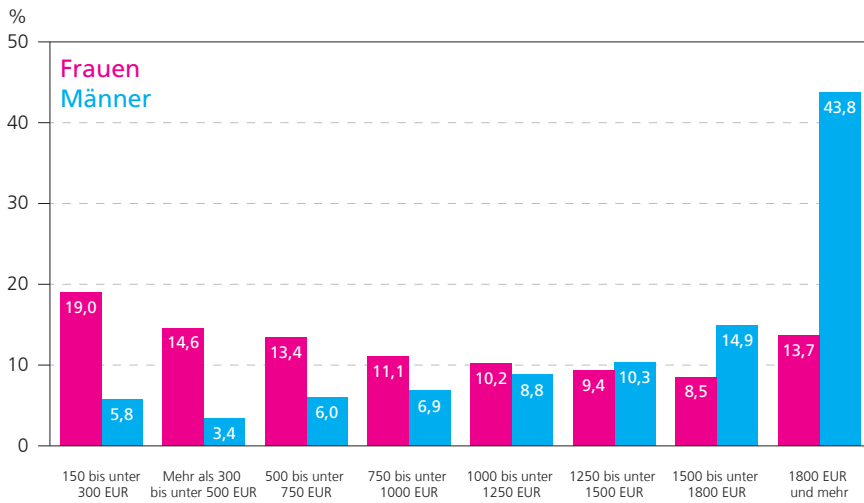


Quelle: Statistisches Bundesamt, eigene Berechnungen, 2021

Trotz dieser positiven Tendenz ist das dennoch kein Durchbruch zu einer egalitären Aufteilung der Erwerbs- und Familienarbeit. Denn noch immer übernehmen die Mütter den Großteil der Erziehung sowohl im ersten Jahr nach der Geburt als auch danach. Grundlage der Elterngeldstatistik sind vier Quartalsmeldungen. Aufgrund der Tatsache, dass alle Elterngeldbezüge im Laufe

Hierbei spielen verschiedene Gründe eine Rolle. Aus mehreren Studien geht hervor, dass Männer vor allem finanzielle Gründe für die frühe Rückkehr in den Beruf nennen. Dabei spielen vor allem das Gesamthaushaltseinkommen sowie die Opportunitätskosten, also die entgangenen Nutzen und Erträge eines Erwerbseinkommens, eine Rolle. Bei Paaren mit geringerem Haushaltseinkommen nehmen weni-

Abbildung 3: Höhe des monatlichen Elterngeldanspruchs 2020 in Stuttgart, Anteile der Frauen und Männer in Prozent



Quelle: Statistisches Bundesamt (Destatis), 2021

Landeshauptstadt Stuttgart, Statistisches Amt

KoMuNIS

Während diese Verdienstlücke zwischen Männern und Frauen in Deutschland im Alter zwischen 25 und 30 Jahren bei rund neun Prozent liegt, steigt sie danach kontinuierlich an. Erst ab einem Alter von 49 Jahren stagniert sie bei einer Differenz von 28 Prozent.⁷

Als weiteren Grund für die kürzere Elternzeit von Männern wird oftmals

die Sorge von Vätern über berufliche Nachteile gegenüber Nicht-Vätern bei längerer Erwerbsunterbrechung aufgeführt. Studien zeigen hingegen, dass Väter nach Rückkehr aus kurzer Elternzeit keine Nachteile zu ihren Kollegen haben. Im Jahr 2014 geben 61 Prozent der Väter an, dass die Kinderbetreuung ihre Berufstätigkeit nicht verändert hat, bei den Müttern sind es lediglich sechs Prozent.⁸

Abschließend ist zu sagen, dass das Elterngeld von Müttern und Vätern insgesamt als sehr positiv bewertet wird. Nach Berechnungen des Bundesministeriums für Familie, Senioren, Frauen und Jugend läge die Armutsrisikoquote für Eltern, besonders in den ersten Monaten nach der Geburt, ohne Elterngeldzahlungen um circa zehn Prozentpunkte höher.⁹ Anhand der Zahlen in der Landeshauptstadt Stuttgart lässt sich erkennen, dass das Elterngeld, im Gegensatz zum vorherigen Erziehungsgeld, beide Elternteile adressiert. Die stetig wachsenden Zahlen, besonders beim Elterngeld Plus zeigen deutlich sowohl den Wunsch von Paaren, ihre Kinder gemeinsam zu erziehen, als auch den Wunsch von Müttern, neben der Kindererziehung auch einem erfüllten Berufsleben nachzukommen. Zwar übernehmen noch immer mehr Mütter als Väter den Großteil der Kinderbetreuung, trotzdem lässt sich eine zunehmende Veränderung in den bestehenden sozialen Normen der geschlechterspezifischen Aufgabenverteilung bei Familie und Beruf erkennen.

1 Unterhofer, U.; Welteke, C.; Wrohlich, K. (2017): Elterngeld hat soziale Normen verändert, DIW Wochenbericht Nr. 34.2017, S. 659-667.
 2 Lipinski, Heike (2008): Seit einem Jahr Elterngeld, Statistisches Monatsheft Baden-Württemberg 4/2008.
 3 Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend (2016): Väterreport 2016 – Vater sein in Deutschland heute, S. 6.
 4 Dechant, Anna/Blossfeld, Hans-Peter (2015): Changes in the division of labor within highly educated German couples when the first child is born. In: Zeitschrift für Familienforschung, Jahrgang 27, Heft 3.
 5 Trappe H. (2013): Väter mit Elterngeldbezug: Nichts als ökonomisches Kalkül? In: Zeitschrift für Soziologie, 42. Jahrgang, Heft 1/2013, S. 28–51.
 6 Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend (2016): Väterreport 2016 – Vater sein in Deutschland heute, S. 7.
 7 Schrenker, Annkatrin; Zucco, Aline (2020): Gender Pay Gap steigt ab dem Alter von 30 Jahren stark an, DIW Wochenbericht, ISSN 1860-8787, Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (DIW), Berlin, Vol. 87, Iss. 10, pp. 137-145.
 8 Institut für Demoskopie Allensbach (2019): Veränderung der gesellschaftlichen Rahmenbedingungen für die Familienpolitik, https://www.ifd-allensbach.de/fileadmin/IfD/sonstige_pdfs/Rahmenbedingungen_Bericht.pdf (Abruf: 02.06.2021).
 9 Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend (2017): Bilanz 10 Jahre Elterngeld, S. 8.

Dr. Markus Niedergesäss

Die Stuttgarter*innen und ihr Auto: Eine Beziehung mit Zukunft?

Einleitung

Pkw-Bestand steigt bundes- und landesweit in 2020 an

Den Stuttgarter*innen wird gerne eine besonders innige Beziehung zu ihrem Auto nachgesagt. Kein Wunder, wenn man bedenkt, dass Stuttgarts Vorsänger Wolle Kriwanek in einem seiner Lieder die Welt wegen seines Daimlers schon mal für sich beansprucht. Nun feiert das Lied dieses Jahr seinen 40. Geburtstag und ist somit schon etwas angegraut. Wie angegraut jedoch die Beziehungen der Stuttgarter*innen zu ihrem Auto sind, wollen wir in diesem Artikel genauer untersuchen. In Baden-Württemberg scheint die Beziehung der Einwohner*innen zu ihren Autos auf jeden Fall aufzuflammen. So steigt der Pkw-Bestand im Jahr 2020 um fast 100 000 (ca. 1,5%) Fahrzeuge deutlich an.¹ Und auch im gesamten Bundesgebiet scheint die Liebe nicht zu erkalten, was man an einem Plus von über 500 000 Fahrzeuge (ca. 1,1%) ablesen kann.² Somit ist sowohl landes- als auch bundesweit der Pkw-Bestand trotz der ökonomischen Auswirkungen der Corona-Pandemie und trotz steigenden Umweltbewusstseins erkennbar gewachsen.³ Die Frage ist nun, ob auch für Stuttgart eine solche, aus Umweltsicht eher bedenkliche Entwicklung zu erkennen ist oder ob die Liebe der Stuttgarter*innen zu ihrem Auto doch etwas angerostet ist. Hierzu werden wir in der Folge drei übergeordnete Fragen beantworten:

199

1 So viele Autos gibt's in Stuttgart:

Wie viele waren und sind es denn genau?

Um diese Frage zu beantworten, nehmen wir die Entwicklung des Pkw-Bestands in der Landeshauptstadt seit 2010 unter die Lupe.

2 So viele Autos hat Stuttgart: Wer hat eins und wer keins?

Diese Frage klingt sehr nach der ersten, die aber außen vor lässt, dass mehr Einwohner*innen auch mehr Pkw bedeutet. Wir untersuchen deshalb, wie sich der Motorisierungsgrad (d.h. die Anzahl an Pkw pro Einwohner*in) in Stuttgart entwickelt hat und in welchen Teilen Stuttgarts er besonders hoch ist.

3 So fährt Stuttgart: Wer fährt was und wie umweltfreundlich ist das?

Nicht jeder kann und will ohne Auto leben. Mit Blick auf die immer virulentere Klimasituation stellt sich jedoch die Frage, wie umweltfreundlich die Pkw der Stuttgarter*innen sind. Deshalb analysieren wir abschließend die Entwicklung des Pkw-Bestands nach Antriebssträngen – mit einem besonderen Blick auf elektrisch betriebene Fahrzeuge. Denn eines zeigt die bundesweite Entwicklung ebenfalls: Die E-Mobilität lässt sich nicht mehr aufhalten. So sind beispielsweise im ersten Halbjahr 2021 bundesweit erstmals mehr elektrisch betriebene (rein elektrisch betriebene Pkw und Plug-in-Hybride) als Diesel-Pkw zugelassen worden.⁴

Beantwortet werden sollen diese Fragen anhand von Informationen der Kfz-Zulassungsstatistik für die Landeshauptstadt Stuttgart. Diese Daten werden durch die Kfz-Zulassungs- und Führerscheinstelle erfasst und dem Statistischen Amt durch den kommunalen IT-Dienstleister Komm.ONE zur Verfügung gestellt. Beginnen wollen wir mit der Frage, wie viele Autos es in Stuttgart gibt.

So viele Autos gibt's in Stuttgart: Wie viele waren und sind es denn genau?

Um die Frage zu beantworten, wie viele Autos es in Stuttgart gab und gibt, werfen wir einen Blick auf die Entwicklung des Pkw-Bestands seit 2010. In Abbildung 1 lässt sich gut erkennen, dass die Anzahl an Pkw in Stuttgart in den letzten zehn Jahren deutlich von rund 272 000 auf 303 000 ansteigt. Spätestens seit 2017 geht das Wachstum jedoch sichtbar zurück. Im Jahr 2020 wächst der Bestand noch um insgesamt 19 Fahrzeuge und ist somit zum Stillstand gekommen.

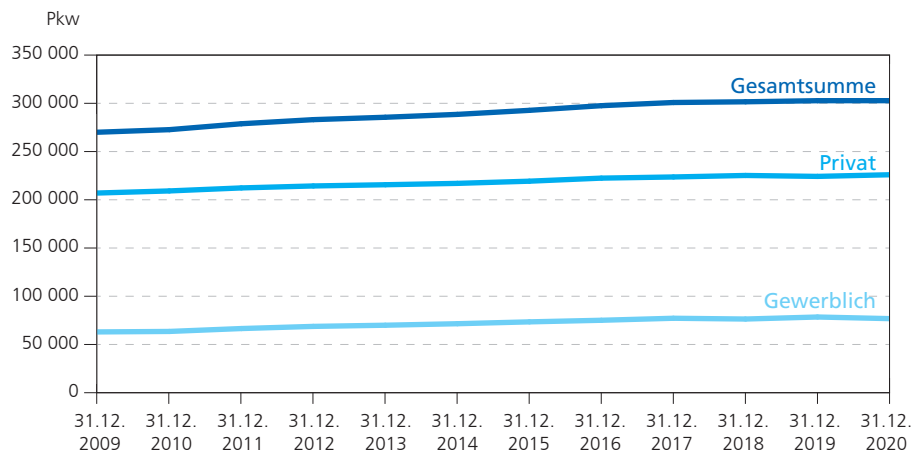
Pkw-Bestand in Stuttgart bleibt 2020 auf konstantem Niveau – der gewerbliche Pkw-Bestand sinkt dabei in dem Maße, um den der private anwächst

Betrachtet man die Entwicklung des Pkw-Bestands differenziert nach gewerblichen und privaten Haltern, so zeigt sich, dass bis 2019 beide Zeitreihen annähernd parallel verlaufen – der private Pkw-Bestand wächst von rund 207 000 auf etwa 224 000, der gewerbliche von rund 63 000 auf etwa 78 000 Fahrzeuge. Im Jahr 2020 laufen die beiden Kurven jedoch auseinander. So wächst der Bestand an privaten Pkw um 1700 an, während die Anzahl an Pkw gewerblicher Halter um 1681 zurückgeht. In Summe ergibt sich dann der leichte Anstieg von insgesamt 19 Pkw.

Das Auseinanderlaufen der beiden Zeitreihen bedarf einer genaueren Analyse, denn es stellt sich die Frage, wie es dazu kommt – insbesondere in einem Jahr, in dem sowohl private Haushalte als auch Unternehmen von den ökonomischen Auswirkungen der Corona-Pandemie getroffen werden.

Abbildung 1: Anstieg des Pkw-Bestands in der Landeshauptstadt Stuttgart seit 2010

200

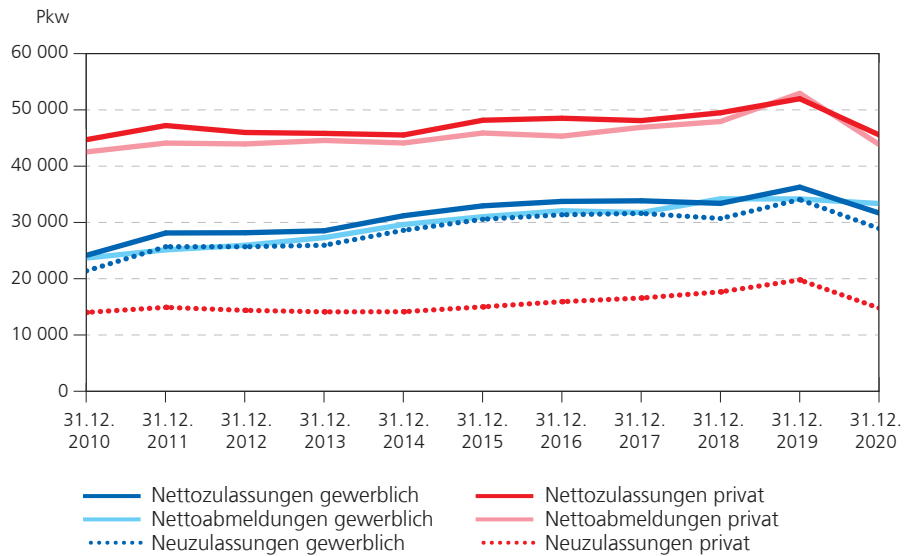


Quelle: Landeshauptstadt Stuttgart, Kfz-Zulassungs- und Führerscheinstelle

2020 gehen sowohl Zulassungen als auch Abmeldungen deutlich zurück

Wir schauen uns deshalb zunächst die Entwicklung von Zulassungen und Abmeldungen privat und gewerblich gehaltener Pkw an.⁵ Die Zeitreihen ab 2010 sind in Abbildung 2 abgetragen. Sowohl bei den privaten als auch den gewerblichen Haltern wachsen Zulassungen und Abmeldungen bis 2019 an. Dabei werden von privaten Haltern und, mit Ausnahme von 2017, auch von gewerblichen Haltern bis 2019 stets mehr Fahrzeuge zugelassen als abgemeldet. Dies spiegelt sich dann auch in dem in Abbildung 1 dargestellten Aufwärtstrend des Kfz-Bestands wider. Das Anwachsen von Zulassungen und Abmeldungen weist zudem auf einen immer schnelleren Austausch des Pkw-Bestands hin. Dabei ist der ausgetauschte Anteil gewerblicher Pkw in 2019 mit rund 46 Prozent doppelt so hoch wie der Anteil privater Pkw, der bei etwa 23 Prozent liegt. In 2020 kühlt sich dieser Effekt deutlich

Abbildung 2: Neuzulassungen und Abmeldungen privater und gewerblicher Pkw in der Landeshauptstadt Stuttgart seit 2010



Quelle: Landeshauptstadt Stuttgart, Kfz-Zulassungs- und Führerscheinstelle

Landeshauptstadt Stuttgart, Statistisches Amt

KoMunIS

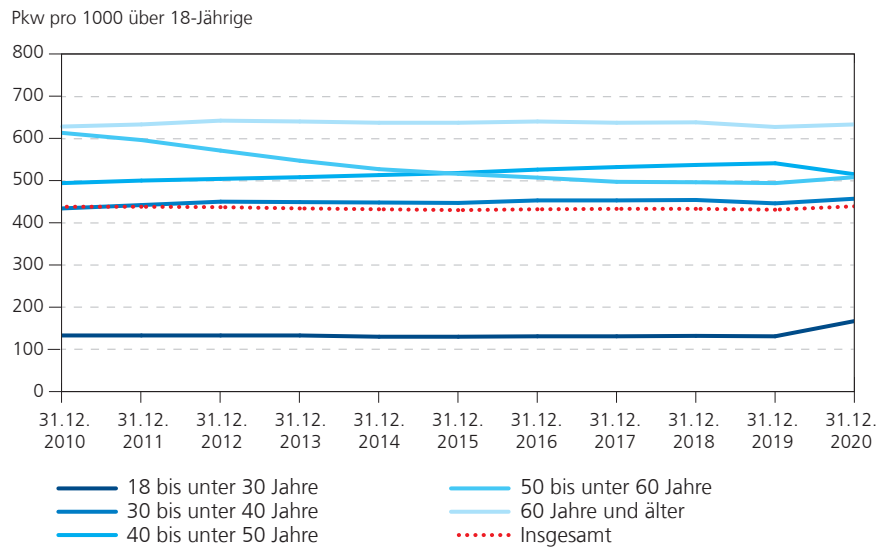
ab und es gehen bei privaten und gewerblichen Haltern sowohl Zulassungen als auch Abmeldungen sichtbar zurück. Bei den gewerblichen Haltern ist der Rückgang an Zulassungen stärker als der an Abmeldungen, weshalb es auch zu einem Rückgang gewerblicher Pkw kommt. Einerseits dürften Unternehmen, die von den ökonomischen Auswirkungen der Corona-Pandemie betroffen sind, größere Investitionen in neue Fahrzeuge scheuen. Andererseits fallen viele dienstliche Fahrten (man denke nur an Kundentermine von Vertretern oder Vertriebsmitarbeitern) weg, so dass schlussendlich auch weniger Pkw benötigt werden. Bei den privaten Haltern zeigt sich ein ähnliches Bild. Allerdings gehen hier die Abmeldungen noch stärker zurück als die Zulassungen. Auch viele Privatpersonen dürften pandemiebedingt größere Investitionen in neue Pkw in 2020 scheuen. Die Sorge vor möglichen Infektionen macht jedoch den öffentlichen Nahverkehr zunehmend unattraktiv, so dass Pkw länger gehalten werden. Somit lässt sich der in Abbildung 1 zu erkennende Anstieg privater Pkw auch als ein pandemiebedingtes Phänomen erklären.

Deutlich höherer Anteil an Neufahrzeugen im gewerblichen Pkw-Bestand

In Abbildung 2 sind zusätzlich die Zulassungen von Neufahrzeugen differenziert nach gewerblichen und privaten Haltern dargestellt. Es ist zu erkennen, dass es sich bei einem Großteil der zugelassenen gewerblichen Pkw um Neufahrzeuge handelt – im Jahr 2020 bei über 91 Prozent. Bei den privaten Pkw liegt dieser Wert im Jahr 2020 hingegen nur bei etwa 32 Prozent. Dies bedeutet schlussendlich, dass jährlich mehr als jeder dritte gewerbliche Pkw durch ein Neufahrzeug ersetzt wird, während es weniger als jeder fünfzehnte private Pkw ist.⁶ Somit setzen sich Fahrzeuginnovationen, wie beispielsweise neue Antriebsstränge, im gewerblichen Pkw-Bestand viel schneller durch als im privaten.

Fazit: Der Pkw-Bestand in Stuttgart ist im Jahr 2020 konstant geblieben, da der Anstieg an privaten Pkw durch einen Rückgang an gewerblichen Pkw ausgeglichen wird. Der Anstieg an privaten Pkw begründet sich dadurch, dass die Abmeldungen noch stärker zurückgehen als die Zulassungen. Der schnellere Austausch des gewerblichen Pkw-Bestands führt dazu, dass Fahrzeuginnovationen dort wesentlich schneller sichtbar werden als im privaten Pkw-Bestand.

Abbildung 3: Entwicklung des Motorisierungsgrads bei Privatpersonen über 18 Jahren seit 2010



Quelle: Landeshauptstadt Stuttgart, Kfz-Zulassungs- und Führerscheinstelle

So viele Autos hat Stuttgart: Wer hat eins und wer keins?

Die Frage, weshalb es zu dem in Abbildung 1 zu erkennenden kontinuierlichen Anstieg an privaten Pkw kommt, lässt sich auch durch das starke Einwohnerwachstum in Stuttgart in den letzten zehn Jahren erklären. Denn mehr Einwohner*innen bedeuten zwangsläufig auch mehr Pkw. In der Folge untersuchen wir deshalb, wie viele Autos die Stuttgarter*innen im Schnitt besitzen und wie sich dieser Wert in den letzten zehn Jahren entwickelt hat. In Abbildung 3 wird hierzu die Entwicklung des Motorisierungsgrads zwischen 2010 und 2020 dargestellt, welcher der Anzahl privater Pkw pro 1000 über 18-Jähriger entspricht. Die rot gepunktete Zeitreihe gibt den durchschnittlichen Motorisierungsgrad in Stuttgart an. Zwischen 2010 und 2019 lässt sich hier ein leichter Rückgang von 438 auf 431 Pkw je 1000 über 18-Jähriger erkennen.

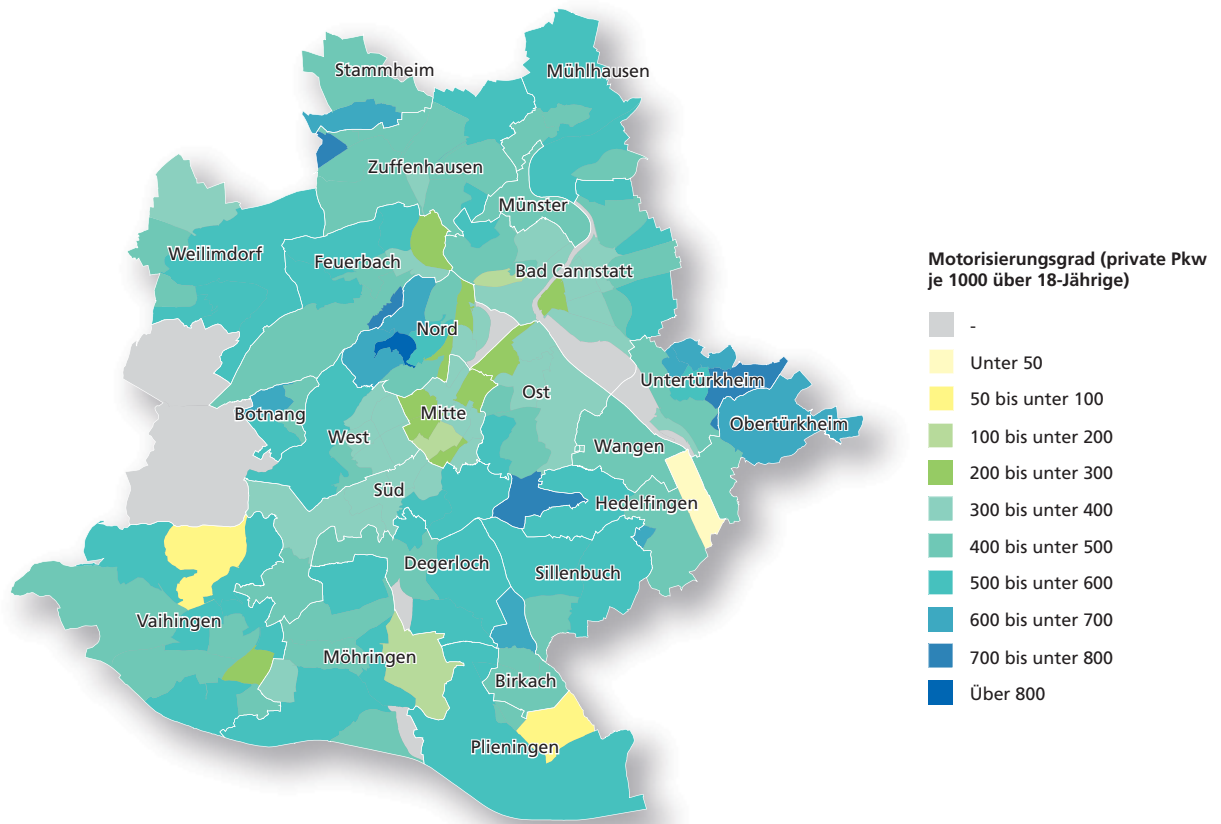
Damit geht der Anstieg durch Privatpersonen gehaltener Pkw in diesem Zeitraum rein auf einen Anstieg an Einwohner*innen (von knapp 478 000 über 18-Jährigen in 2010 auf fast 520 000 in 2019) zurück und nicht auf einen Anstieg an Pkw pro Einwohner*in. 2020 kommt es jedoch zu einer Trendumkehr. Einerseits geht die Einwohnerzahl erstmals seit Ende der 1990er Jahre zurück, andererseits wächst die Anzahl an Pkw. Somit springt auch die Anzahl an Pkw je Einwohner*in auf 439 je 1000 über 18-Jährige an und liegt somit sogar leicht oberhalb des Niveaus von 2010.

Die Frage ist nun, wer für diesen erneuten Anstieg des Motorisierungsgrads verantwortlich ist. Hierzu werden wir nun die Entwicklung des Motorisierungsgrads differenziert nach Altersklassen, aber auch den Motorisierungsgrad in den einzelnen Stadtteilen betrachten. In Abbildung 3 sind die Motorisierungsgrade differenziert nach Altersklasse in unterschiedlichen Blautönen abgetragen. Es lässt sich hierbei erkennen, dass der Motorisierungsgrad mit der Altersklasse ansteigt und erst bei den über 60-Jährigen wieder abfällt. Der Motorisierungsgrad der unter 30-Jährigen liegt dabei deutlich unter dem städtischen Gesamtdurchschnitt. In 2020 zeigt sich in dieser Altersklasse jedoch der deutlichste Anstieg, während in den anderen Altersklassen nur geringe Anstiege beziehungsweise unter den über 60-Jährigen sogar ein Rückgang zu erkennen sind.

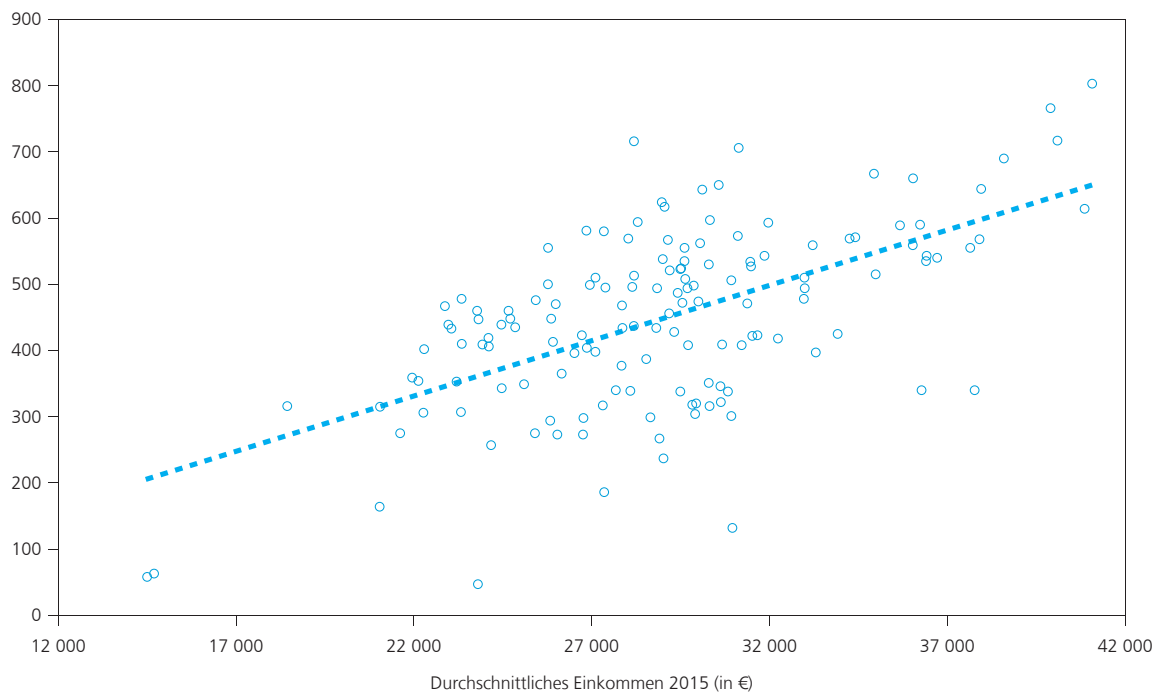
Motorisierungsgrad springt 2020, nach Jahren des Rückgangs, auf das Niveau von 2010

Motorisierungsgrad der unter 30-Jährigen ist am geringsten, wächst in dieser Altersklasse jedoch 2020 am stärksten

Karte 1: Motorisierungsgrad in den Stadtteilen der Landeshauptstadt Stuttgart mit 250 oder mehr Einwohner*innen sowie im Vergleich zu deren durchschnittlichem Einkommen



Motorisierungsgrad 2020 (private Pkw je 1000 über 18-Jährige)



Quelle: Landeshauptstadt Stuttgart, Kfz-Zulassungs- und Führerscheinstelle und Finanzamt

Es mag überraschen, dass es die jüngste Altersklasse ist, welche zu großen Teilen der „Generation Greta“ zuzuordnen ist, die den stärksten Anstieg an Pkw pro Einwohner*in zu verzeichnen hat. Ein Grund hierfür könnte sein, dass in 2020 weniger Ausgaben für Reisen oder Gastronomie getätigt werden und hierdurch verfügbares Einkommen anderweitig ausgegeben werden kann. Diesen Effekt dürfte es zwar auch in anderen Altersklassen geben, jedoch in abgeschwächter Form. Ein weiterer Grund dürfte der aufgrund der Pandemiesituation ausbleibende Zuzug von Studierenden sein. Hierdurch verändert sich die Zusammensetzung der Altersgruppe, hin zu einer tendenziell autoaffineren Gruppe. Abschließend muss zur Einordnung angemerkt werden, dass der Motorisierungsgrad in dieser Altersklasse weiterhin mit Abstand am geringsten ist und deutlich mehr als 80 Prozent der unter 30-Jährigen überhaupt keinen Pkw besitzen.

Motorisierungsgrad ist umso höher, je höher das durchschnittliche Einkommen

Neben der zeitlichen Entwicklung des Motorisierungsgrads ist auch die räumliche Verteilung von einem hohen Interesse. In der oberen Hälfte von Karte 1 ist der Motorisierungsgrad, welcher wiederum der Anzahl an privaten Pkw je 1000 über 18-Jähriger entspricht, in den Stuttgarter Stadtteilen dargestellt. Nicht gezeigt werden Stadtteile mit weniger als 250 Einwohner*innen, da diese häufig durch Ausreißer beeinflusst sind und damit das Gesamtbild verzerren können. Der Scatterplot in der unteren Hälfte von Karte 1 zeigt den Zusammenhang von Motorisierungsgrad und durchschnittlichem Einkommensniveau in den Stadtteilen.⁷ Es lässt sich leicht erkennen, dass der Motorisierungsgrad mit dem steigenden Einkommen deutlich anwächst. Dies ist wenig überraschend, denn der Kauf und Unterhalt eines oder mehrerer Pkw müssen erst einmal finanziert werden.⁸ Neben dem Einkommen sind es auch die geo- und topographischen Begebenheiten, die eine Rolle spielen. So liegt der Motorisierungsgrad, von wenigen Ausnahmen einmal abgesehen, in den Rändern und Halbhöhenlagen oberhalb des Niveaus des Stuttgarter Zentrums.⁹ Auch dies ist kaum verwunderlich, wenn man sich überlegt, dass die Erreichbarkeit von Arbeit und Freizeitmöglichkeiten zu Fuß, mit dem Fahrrad oder den öffentlichen Verkehrsmitteln im Zentrum in aller Regel besser ist als in den Halbhöhenlagen oder an den Rändern von Stuttgart. Hinzu kommt, dass Parkraum im Zentrum ein knappes Gut ist und durch die Parkplatzsuche (beispielsweise gegenüber dem Fahrrad) die eingesparte Fahrzeit wieder verloren geht. Zu guter Letzt sind es dann vor allem junge Menschen, die häufig kein Pkw besitzen, die es in die Innenstadtbereiche zieht.

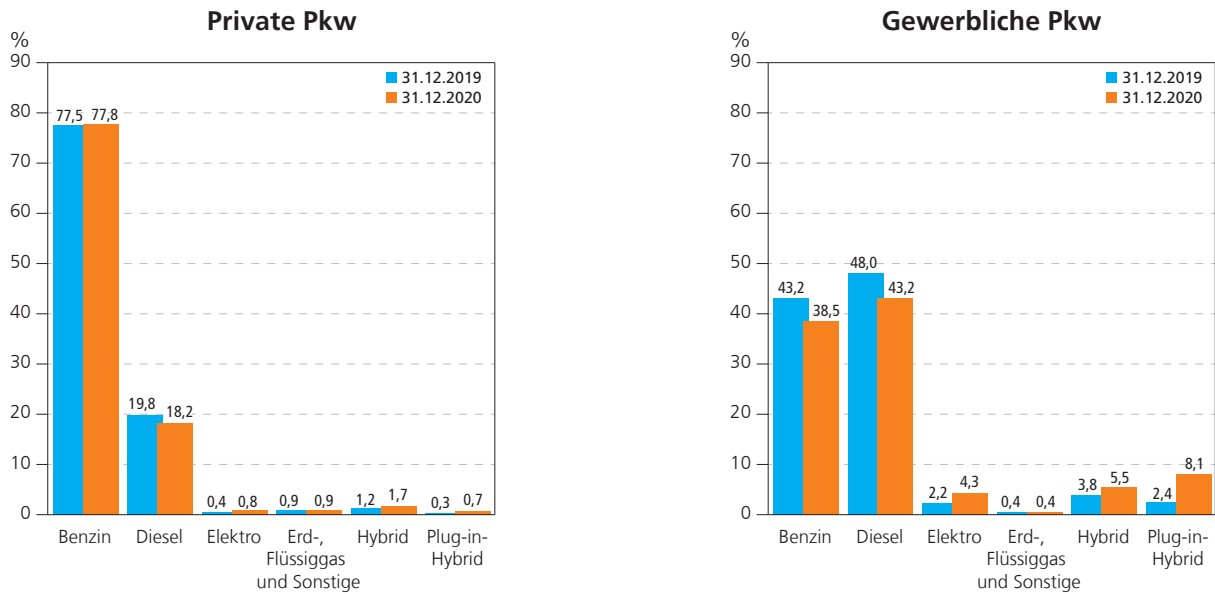
Fazit: Der Motorisierungsgrad in Stuttgart steigt 2020 leicht an, was vor allem auf einen Anstieg bei den unter 30-Jährigen zurückgeht, die jedoch weiterhin den mit Abstand geringsten Motorisierungsgrad aufweisen. Grundsätzlich ist es so, dass in einkommensstärkeren Stadtteilen mehr Pkw pro Kopf anzutreffen sind.

So fährt Stuttgart: Wer fährt was und wie umweltfreundlich ist das?

Anteil elektrisch angetriebener Pkw wächst stetig an

Die Entwicklung des Kfz-Bestands auf der einen und des Motorisierungsgrads auf der anderen Seite lassen noch keinen Wandel hin zu einem umweltfreundlicheren Verhalten unter den Stuttgarter*innen erkennen. Vielmehr ist im letzten Jahr sogar eine gegenteilige Entwicklung zu beobachten. Aus diesem Grund untersuchen wir in der Folge, ob die Stuttgarter*innen zumindest auf umweltfreundlichere Fahrzeuge umsteigen. Abbildung 4 stellt die Verteilung der privaten und gewerblichen Pkw im Jahr 2020 nach Antrieb dar. In Klammern wird zusätzlich die Veränderung im Vergleich zu 2019 aufgezeigt. Man kann erkennen, dass unter den privaten Haltern mit 77,8 Prozent der Anteil an Benzinern sehr hoch ist. Im Vergleich zu 2019 ist dieser um nochmals 0,2 Prozentpunkte gestiegen. Damit kompensiert der Anstieg in geringem Maß den Rückgang an Dieselfahrzeugen, deren Anteil um 1,5 Prozentpunkte auf 18,2 Prozent gesunken ist. Die verbliebenen 1,3 Prozentpunkte gehen in fast gleichen Teilen auf die Anstiege von Pkw mit Elektro-, Plug-in-Hybrid- und Hybridantrieb zurück. Der Anteil an elektrisch angetriebenen Fahrzeugen (rein elektrisch angetriebene Pkw und Plug-in-Hybride) liegt damit bei 2,5 Prozent. Nimmt man Hybride hinzu, die elektrisch unterstützt fahren (eine kurze Beschreibung der unterschiedlichen elektrischen Antriebsformen findet sich in untenstehendem INFOKASTEN), dann erhöht sich der Anteil auf 3,2 Prozent und liegt damit in einem weiterhin ausbaubaren Rahmen.

Abbildung 4: Verteilung der privaten und gewerblichen Pkw nach Antriebsart in 2020 sowie die Veränderung zu 2019



Rundungsdifferenzen sind möglich.

Quelle: Landeshauptstadt Stuttgart, Kfz-Zulassungs- und Führerscheinstelle

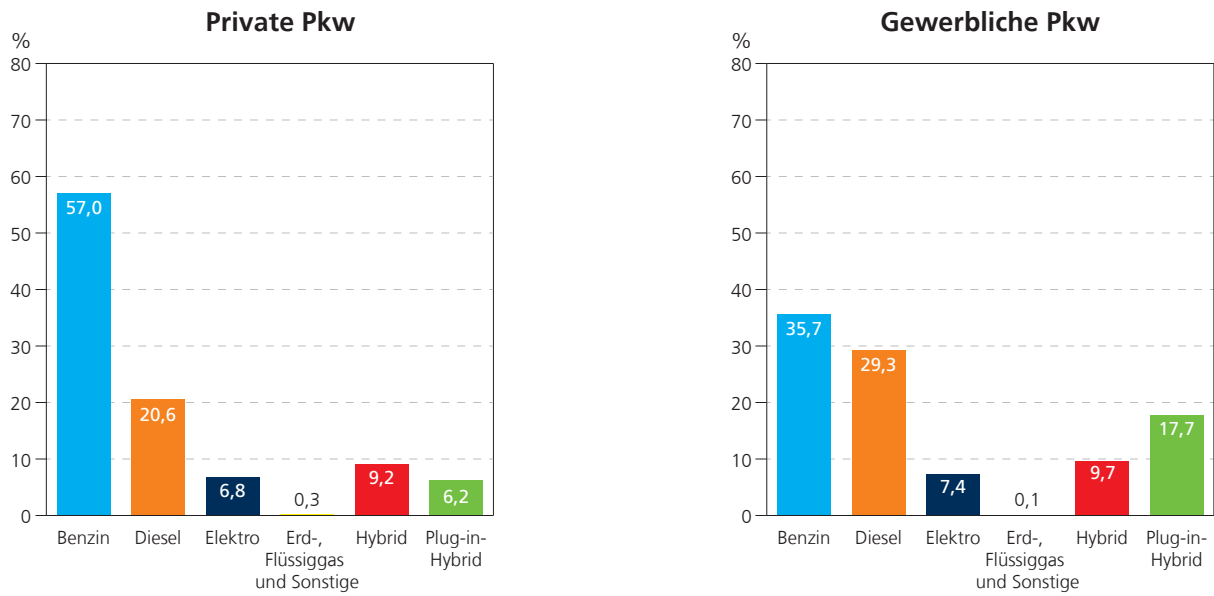
Verteilung des Bestands privater und gewerblicher Pkw nach Antriebsart

Bei den gewerblichen Pkw sieht das Bild bereits etwas anders aus. Hier stellen zwar Dieselfahrzeuge mit 43,2 Prozent weiterhin den größten Anteil, gefolgt von Benzinern mit 38,5 Prozent, allerdings gehen die Anteile für diese beiden Antriebe um jeweils 4,8 Prozentpunkte im Vergleich zu 2019 zurück. Dieser Rückgang wird durch starke Anstiege bei Elektro-, Hybrid- und vor allem Plug-in-Hybrid-Fahrzeugen kompensiert. Elektrisch betriebene Pkw kommen mittlerweile auf einen Anteil von 12,4 Prozent, nimmt man Hybride mit hinzu sogar von 17,9 Prozent aller gewerblichen Pkw. Somit wird bereits mehr als jedes sechste gewerbliche Fahrzeug elektrisch angetrieben beziehungsweise elektrisch unterstützt. Die Frage, weshalb der Wandel zu elektrisch betriebenen beziehungsweise unterstützten Fahrzeugen bei gewerblichen Haltern so viel schneller erfolgt, ist von einem hohen Interesse, da hiervon die Gestaltung entsprechender Fördermaßnahmen abhängt. Die Antwort darauf lässt sich in zwei Teile aufteilen.

Wachstum elektrisch angetriebener Pkw ist im gewerblichen Bestand deutlich höher als im privaten

Erstens werden, wie bereits in Abbildung 2 gezeigt, im Verhältnis zum jeweiligen Bestand wesentlich mehr gewerbliche Fahrzeuge zugelassen. Insbesondere ist auch der Anteil an Neufahrzeugen unter den gewerblichen Zulassungen wesentlich höher. Somit machen sich die in Abbildung 5 zu erkennenden hohen Anteile an elektrisch angetriebenen Fahrzeugen unter den Neuzulassungen im gewerblichen Bestand viel schneller bemerkbar. Zweitens, und auch dies zeigt sich in Abbildung 5, wird mittlerweile mehr als jede vierte (25,1%) gewerbliche Neuzulassung elektrisch angetrieben. Nimmt man Hybride mit dazu, ist es sogar mehr als jede dritte Neuzulassung (34,5%). Demgegenüber stehen 13 beziehungsweise 22,2 Prozent der privaten Neuzulassungen. Insbesondere bei den Plug-in-Hybriden, liegt der Anteil der gewerblichen Neuzulassungen mit 17,7 Prozent deutlich über den privaten mit 6,2 Prozent. Weshalb gewerbliche Halter mehr elektrisch angetriebene Fahrzeuge zulassen als private, dürfte daran liegen, dass die zurückzulegenden Strecken bei gewerblichen Haltern klarer definiert sind, wodurch der Nutzen eines elektrischen Autos deutlicher wird. So ist der Nutzen eines elektrisch angetriebenen Pkw für einen Liefer- oder Pflegedienst, der ausschließlich Kurzstrecken zurückgelegt, schneller ersichtlich als für eine Familie, die ihr Auto sowohl für Pendel- als auch Urlaubsfahrten einsetzen möchte.

Abbildung 5: Verteilung der neuzugelassenen privaten und gewerblichen Pkw nach Antriebsart 2020



Rundungsdifferenzen sind möglich.

Quelle: Landeshauptstadt Stuttgart, Kfz-Zulassungs- und Führerscheinstelle

Landeshauptstadt Stuttgart, Statistisches Amt

KoMunIS

206

Durchschnittlicher CO₂-Ausstoß des gewerblichen Pkw-Bestands sinkt deutlich

Verteilung der neuzugelassenen privaten und gewerblichen Pkw nach Antriebsart

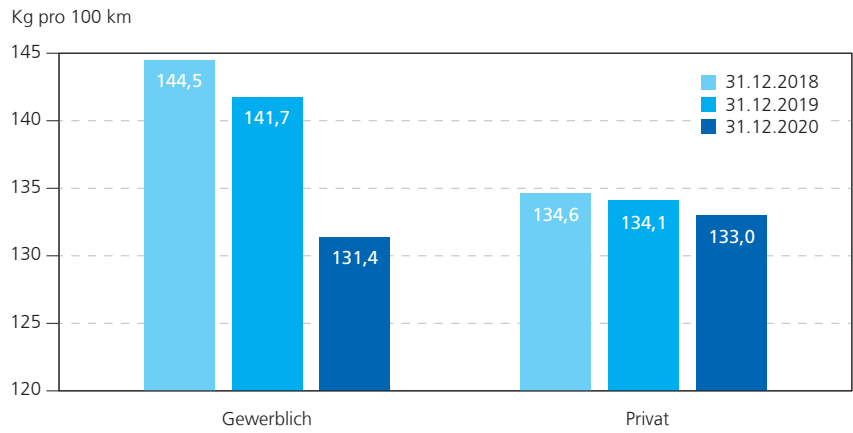
Der Anstieg an elektrisch angetriebenen Fahrzeugen macht sich im Übrigen auch im durchschnittlichen CO₂-Ausstoß der Fahrzeuge bemerkbar.¹⁰ Wie in Abbildung 6 zu erkennen ist, ist der von den Herstellern angegebene durchschnittliche CO₂-Verbrauch bei den gewerblichen Fahrzeugen von 144,5 im Jahr 2018 auf 131,4 kg pro 100 km im Jahr 2020 zurückgegangen. Damit liegt der durchschnittliche CO₂-Verbrauch sogar unter den privaten Fahrzeugen, welche im Schnitt bei 133,0 kg pro 100 km liegen. Beachtenswert ist dies vor allem auch deshalb, da gewerbliche Pkw im Schnitt größer (4,58 m vs. 4,27 m), schwerer (2228 kg vs. 1865 kg) und stärker motorisiert (195 PS vs. 138 PS) sind. Es ist folglich vor allem der höhere Anteil an elektrisch betriebenen Fahrzeugen, der dafür sorgt, dass der durchschnittliche CO₂-Ausstoß der gewerblichen Fahrzeuge mittlerweile unterhalb des Ausstoßes der privaten liegt.

INFOKASTEN

Ein Pkw mit einem herkömmlichen Hybridantrieb (kurz HEV) verfügt über einen Verbrennungs- und einen Elektromotor. Während der Fahrt wird über einen Generator Strom erzeugt, der den Akku lädt. So kann der elektrische Motor beispielsweise beim Anfahren oder Beschleunigen den Verbrennungsmotor unterstützen und reduziert somit die Emissionen. Dies aber nur in einem geringen Maß, denn rein elektrisch betrieben kommen Hybride nicht weit. Teilweise liegen die Emission sogar über vergleichbaren reinen Verbrennern. Ein Plug-in-Hybrid (kurz PHEV) kann zusätzlich an einer Steckdose oder Ladestation geladen werden. Er hat dadurch eine deutliche höhere Reichweite (in der Regel

zwischen 40 und 60 km) als ein konventionelles Hybridfahrzeug. Die Emissionsbilanz fällt somit auch wesentlich besser aus als bei herkömmlichen Hybriden. Dies aber immer nur dann, wenn der Akku auch geladen wird. Elektroautos werden ausschließlich mittels eines Elektromotors angetrieben. Elektroautos mit Batterie (kurz BEV) sind dabei mittlerweile die Regel, während Fahrzeuge mit einer Brennstoffzelle (kurz FCEV) eher die Ausnahme darstellen. Lässt man den Herstellungsprozess von Elektroautos außen vor, dann fahren diese emissionsfrei – natürlich immer unter der Prämisse, dass bei der Erzeugung des Stroms keine fossilen Brennstoffe verwendet werden.

Abbildung 6: Entwicklung des durchschnittlichen CO₂-Verbrauchs (in kg pro 100 km) gewerblicher und privater Pkw seit 2018



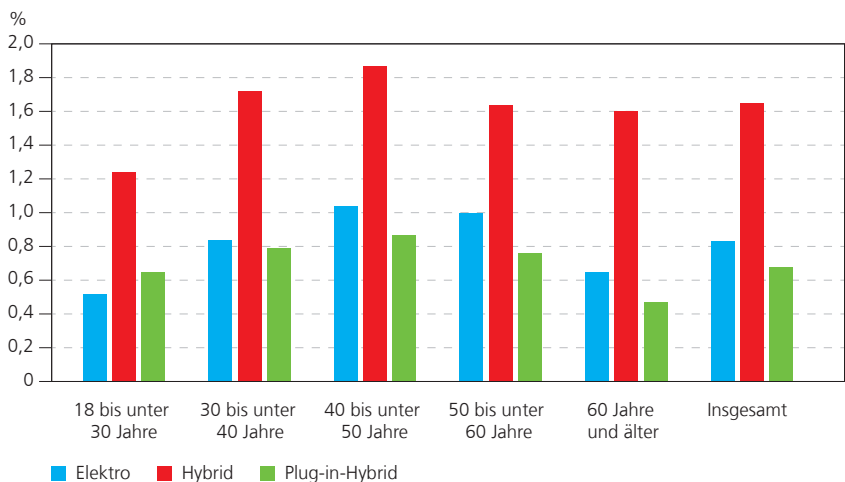
Quelle: Landeshauptstadt Stuttgart, Kfz-Zulassungs- und Führerscheinstelle

Klassische Hybride tragen zu dieser Entwicklung im Übrigen nur einen geringen Anteil bei. So liegt beispielsweise der durchschnittliche CO₂-Ausstoß eines Mittelklassen-Hybriden in Stuttgart bei 137,4 kg pro 100 km und damit oberhalb des Durchschnittswerts eines Diesels (128,8 kg pro 100 km) und nur leicht unterhalb dessen eines Benziners (146,4 kg pro 100 km) in diesem Fahrzeugsegment.

Elektrisch angetriebene Pkw sind unter den 40- bis 50-Jährige am stärksten verbreitet

Nachdem die zeitliche Entwicklung des Bestands an elektrisch betriebenen Pkw untersucht wurde, wollen wir noch einen Blick auf die Verteilung dieses Bestands in den unterschiedlichen Altersklassen und in den einzelnen Stadtteilen werfen. Abbildung 7 zeigt, dass die Gruppe der unter 30-Jährigen die geringsten und die der 40- bis 50-Jährigen die höchsten Anteile an elektrisch angetriebenen Fahrzeugen aufweist. Es ist überraschend, dass der Anteil an elektrisch angetriebenen Fahrzeugen in der jüngsten Altersklasse so gering ist – vor allem auch deshalb, da die

Abbildung 7: Anteile elektrisch angetriebener Pkw in 2020 differenziert nach Altersklassen



Quelle: Landeshauptstadt Stuttgart, Kfz-Zulassungs- und Führerscheinstelle

jüngste Altersklasse mit 23,5 Prozent gleichzeitig den höchsten Anteil an Fahrzeugen aufweist, die jünger als drei Jahre sind und somit eher mehr als weniger elektrische Fahrzeuge im Bestand zu erwarten wären. Hinzukommt, dass elektrisch angetriebene Pkw in Anschaffung und Nutzung mittlerweile sogar günstiger sind als vergleichbare Verbrenner und somit ein Kostenargument ebenfalls ausgeschlossen werden kann.¹¹ Somit dürfte es vermutlich ein Selektionseffekt sein, der hier zum Tragen kommt: in der jüngsten Altersklasse neigen die Pkw-Besitzer stärker zum Verbrenner als in älteren, da umweltbewusste Personen oft (noch) gar kein Auto besitzen. In älteren Altersklassen haben hingegen auch umweltbewusste Personen häufig ein Auto, welches dann gerne elektrisch angetrieben werden darf.

Anteil elektrisch angetriebener Pkw ist umso höher, je höher das durchschnittliche Einkommen

Die bisherigen Analysen ermöglichen einen Schluss über die Entwicklung der E-Mobilität auf Gesamtstadtebene. Von Interesse ist hierbei jedoch auch, wie sich die entsprechenden Fahrzeuge auf das Stadtgebiet verteilen, und ob es möglicherweise einen Zusammenhang mit dem Einkommen gibt. In Karte 2 wird deshalb der Anteil aller privaten Pkw mit Elektro-, Hybrid- und Plug-in-Hybrid-Antrieb differenziert nach Stadtteilen dargestellt. Hinzukommt ein Scatterplot, der den Zusammenhang zwischen den Anteilen von privaten Pkw mit Elektro-, Hybrid- und Plug-in-Hybrid-Antrieb und dem durchschnittlichen Einkommensniveau aufzeigt. Bei E-Autos und Plug-in-Hybriden lässt sich ein starker Zusammenhang mit dem Einkommen feststellen, welche sich in Korrelationskoeffizienten von 0,69 und 0,66 widerspiegelt. Insbesondere in den Innenstadtbezirken ist eine Ballung zu erkennen. Bei den rein elektrisch betriebenen Fahrzeugen kommen noch weitere wohlhabende Stadtteile wie Sonnenberg, Haigst oder Botnang-West hinzu. Für klassische Hybride gilt dieser Zusammenhang jedoch nicht. Die Verteilung auf das Stadtgebiet ist gleichmäßiger. Dies drückt sich auch in einer geringeren Korrelation zwischen dem Anteil an Hybriden und dem Einkommen von 0,07 aus. Begründen lässt sich der deutlich geringere Zusammenhang vor allem dadurch, dass Hybride schon wesentlich länger und somit günstiger (insbesondere auch als Gebrauchtwagen) verfügbar sind.

Fazit: Pkw mit einem elektrischen Antrieb werden vor allem von gewerblichen Haltern gefahren. Dies liegt vor allem an einem höheren Anteil an Neufahrzeugen im gewerblichen Bestand. Unter den privaten Haltern finden sich elektrisch angetriebene Pkw vermehrt in einkommensstärkeren Stadtteilen und werden insbesondere von Haltern zwischen 40 und 50 Jahren gefahren.

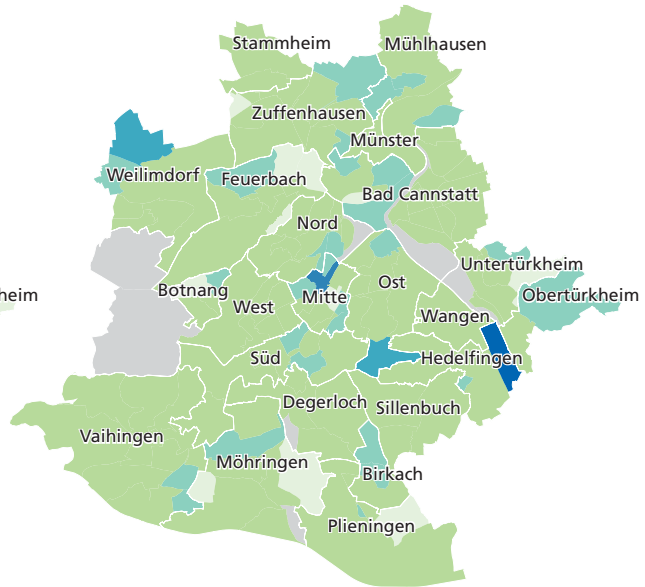
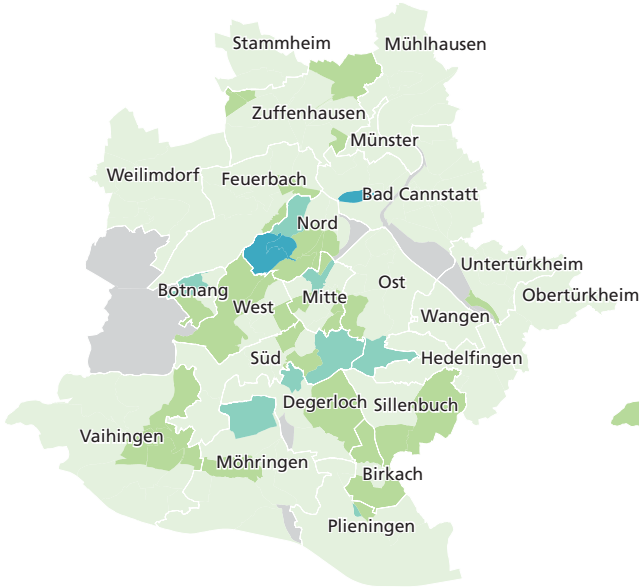
Zusammenfassung und Einordnung der Ergebnisse

Im Vergleich zu den Pkw-Beständen in Baden-Württemberg und Deutschland, welche 2020 deutlich anwachsen, bleibt der Pkw-Bestand in Stuttgart konstant. Dies liegt vorrangig an einem Rückgang gewerblicher Pkw, welcher den Anstieg an privaten Pkw ausgleicht. Während der private Pkw-Bestand in Stuttgart bis 2019 fast ausschließlich aufgrund des Einwohnerwachstums der Landeshauptstadt ansteigt, wächst 2020 erstmalig seit über zehn Jahren auch die Anzahl an Pkw pro Einwohner*in. Angetrieben durch die Corona-Pandemie haben somit wieder mehr Stuttgarter*innen ein eigenes Auto. Dabei sind es vor allem ältere und besserverdienende Stuttgarter*innen, die ein Auto besitzen. Denn, wenig überraschend, wächst der Motorisierungsgrad mit Alter und Einkommen. Auch für elektrisch angetriebene Fahrzeuge finden wir diese Zusammenhänge. Noch sind es also vermehrt ältere und einkommensstärkere Stuttgarter*innen, die eines dieser klimafreundlichen Fahrzeuge besitzen. E-Autos kommen aber immer mehr in der Mitte der Gesellschaft an, werden es doch immer mehr Stuttgarter*innen, deren Pkw elektrisch angetrieben wird. So wird 2020 bereits mehr als jedes fünfte neuzugelassene Fahrzeug elektrisch angetrieben – Tendenz steigend. Während dieser hohe Anteil an Neuzulassungen im gewerblichen Bestand schon deutlich sichtbar ist, ist er im privaten Bestand noch übersichtlich. Dies liegt vorrangig daran, dass der gewerbliche Bestand im Durchschnitt innerhalb von ca. 2,5 Jahren einmal durch Neufahrzeuge komplett ersetzt wird, während es beim privaten Bestand über 15 Jahre dauert.

Karte 2: Anteile Pkw mit Elektro-, Hybrid- und Plug-in-Hybrid-Antrieb an allen privat gehaltenen Pkw zum 31.12.2020

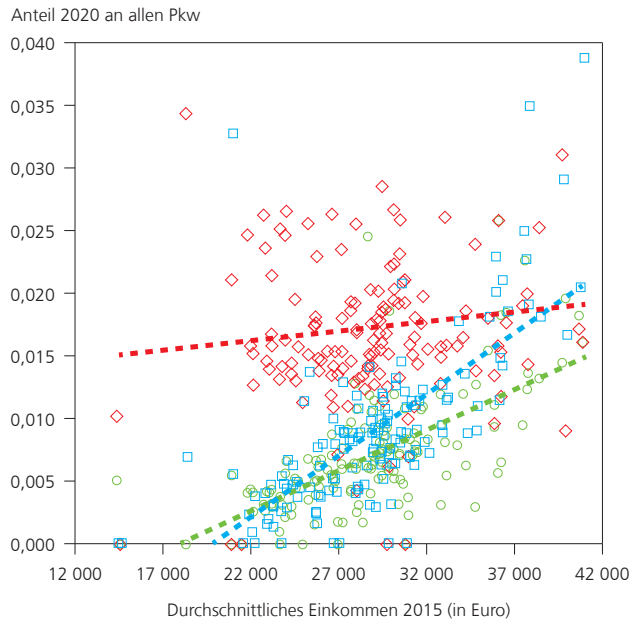
Anteil PKW mit Elektroantrieb an allen PKW

Anteil PKW mit Hybridantrieb an allen PKW

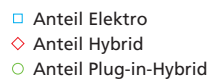
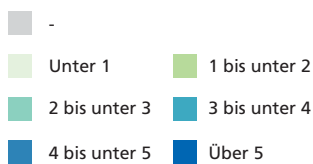


Anteil PKW mit Plug-in-Hybridantrieb an allen PKW

Anteile im Vergleich zu durchschnittlichem Einkommen 2015 (in €)



Anteil PKW in Prozent



Quelle: Landeshauptstadt Stuttgart, Kfz-Zulassungs- und Führerscheinstelle und Finanzamt

Ein wichtiges politisches Instrument, das unter anderem für die vielen Neuzulassungen elektrisch angetriebener Pkw gesorgt hat, ist der Umweltbonus.¹² Dieser reduziert die Kosten eines E-Autos deutlich und erhöht somit, im Vergleich zu einem Verbrenner, den Kaufanreiz für ein E-Auto. Wie erwähnt, kommen die hohen Anteile an neuzugelassenen E-Autos jedoch noch nicht und vor allem nicht schnell genug im privaten Pkw-Bestand an. Möchte man hieran etwas ändern, was mit Hinblick auf das Einhalten des 1,5-Grad-Ziels sicherlich sinnvoll wäre, müssten die Maßnahmen so gestaltet werden, dass sie auch Halter von Verbrennern ansprechen, die aktuell nicht beabsichtigen, ein neues Auto zu kaufen. Auf Bundesebene wäre eine mögliche Maßnahme eine Abwrackprämie für den alten Verbrenner bei Kauf eines elektrisch angetriebenen Pkws. Auf Ebene der Landeshauptstadt sind es dann Maßnahmen wie das bereits umgesetzte kostenfreie Parken für elektrisch angetriebene Fahrzeuge, die einen Anreiz setzen können.

Unabhängig davon, welche Maßnahmen hilfreich wären, lässt sich festhalten, dass die Liebe der Stuttgarter*innen zu ihrem Auto nicht abgekühlt ist. Anzumerken ist dabei, dass es eine Liebe mit (grüner) Zukunft ist, denn es werden zunehmend mehr elektrisch angetriebene Fahrzeuge. Es wird spannend zu sehen sein, wie sich die E-Mobilität in Stuttgart weiter entwickelt. Das erste Halbjahr 2021 deutet jedenfalls darauf hin, dass die Anzahl an Neuzulassungen und auch die Veränderungen im Bestand von 2020 und 2021 nochmals deutlich übertroffen werden.

Autor:

Dr. Markus Niedergesäss

Telefon: (0711) 216-98566

E-Mail: markus.niedergesaess@stuttgart.de

- 1 Siehe Statistisches Landesamt Baden-Württemberg (2021): Kraftfahrzeugbestand, <https://www.statistik-bw.de/Verkehr/KFZBelastung/LRt1503.jsp> (zuletzt abgerufen am 12.08.2021).
- 2 Siehe Kraftfahrtbundesamt (2021): Bestandüberblick am 1. Januar 2021, https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/Jahresbilanz/bestand_jahresbilanz_node.html (zuletzt abgerufen am 12.08.2021).
- 3 Siehe hierzu beispielweise Gellrich, A., Burger, A., Tews, K., Simon, C. und Seider, S. (2021): 25 Jahre Umweltbewusstseinsforschung im Umweltressort – Langfristige Entwicklungen und aktuelle Ergebnisse, Herausgeber: Umweltbundesamt, Fachgebiet I 1.4 „Wirtschafts- und sozialwissenschaftliche Umweltfragen, nachhaltiger Konsum“, Dessau-Roßlau.
- 4 Siehe hierzu Kraftfahrt-Bundesamt (2021): Pressemitteilung Nr. 32/2021 - Fahrzeugzulassungen im Juli 2021, https://www.kba.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2021/Fahrzeugzulassungen/pm32_2021_n_07_21_pm_komplett.html (zuletzt abgerufen am 26.08.2021).
- 5 Genauer handelt es sich hierbei um Nettozulassungen und -abmeldungen bezogen auf das Jahr 2020. Dies bedeutet, dass Fahrzeuge, die in 2020 zugelassen und wieder abgemeldet werden, in den Größen nicht enthalten sind.
- 6 In 2020 sind 41,3% des gewerblichen Bestands neuzugelassene Pkw, wovon 91,3% Neufahrzeuge sind, d.h. 37,7% des gewerblichen Bestands werden durch Neufahrzeuge ersetzt. Beim privaten Bestand sind 20,2% neuzugelassene Pkw, wovon 32,4% Neufahrzeuge sind, d.h. 6,5% des privaten Bestands werden durch Neufahrzeuge ersetzt.
- 7 Das Einkommensniveau entspricht dem durchschnittlichen Steuernetto pro veranlagter Person im Jahr 2015.
- 8 Der Zusammenhang zwischen dem durchschnittlichen Einkommensniveau und dem Motorisierungsgrad drückt sich auch in einer starken Korrelation zwischen den beiden Größen von 0,60 aus.
- 9 Bei den vier besonders hellen Flächen im Süden und Osten von Stuttgart handelt es sich (von West nach Ost) um die Stadtteile Pfaffenwald, Sternhäule, Hohenheim und Hafem. Dabei sind Pfaffenwald und Hohenheim geprägt durch einen sehr hohen Anteil an Studierenden, Sternhäule durch einen sehr hohen Anteil an Geflüchteten und Hafem durch einen sehr hohen Anteil an Personen in der Eingliederungshilfe. Das bedeutet, dass alle vier Stadtteile geprägt sind durch einen sehr hohen Anteil an Einwohner*innen, die in der Regel kein Pkw besitzen beziehungsweise besitzen dürfen.
- 10 Es ist zu beachten, dass es sich beim CO₂-Ausstoß um Herstellerangaben handelt. Bei entsprechendem Fahrverhalten kann der Ausstoß die Angaben deutlich überschreiten.
- 11 Siehe hierzu beispielsweise Allgemeiner Deutscher Autoclub (2021): Kostenvergleich Elektro, Benzin oder Diesel: Lohnt es sich umzusteigen?, <https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/auto-kaufen-verkaufen/autokosten/elektroauto-kostenvergleich/> (zuletzt abgerufen am 13.08.2021).
- 12 Siehe hierzu Verband der Automobilindustrie (2021): Jeder vierte Neuwagen elektrisch, <https://www.vda.de/de/presse/Pressemeldungen/210112-Jeder-vierte-Neuwagen-elektrisch-.html> (zuletzt abgerufen am 26.08.2021).

Die Landtagswahl am 14. März 2021 in Stuttgart



Landtagswahl am 14. März 2021

Eine Analyse des Wahlverhaltens
in räumlicher und sozialstruktureller
Differenzierung

2021, 100 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

Veröffentlichungen zu den Themen:

Carmen Söldner:

Die Bilanz der Tourismusbranche in Stuttgart nach den ersten drei Quartalen im Jahr 2020,
Landeshauptstadt Stuttgart, Statistik und Informationsmanagement,
Monatsheft 1/2021, S. 4-5

Carmen Söldner, Dr. Ansgar Schmitz-Veltin:

Gästeübernachtungen in Stuttgart 2019 – Ein Rekordjahr für die Tourismusbranche,
Landeshauptstadt Stuttgart, Statistik und Informationsmanagement,
Monatsheft 8/2020, S.222-229

Uwe Dreizler:

Personenkraftwagen in Stuttgart – Entwicklung des Pkw-Bestands in Stuttgart zwischen 2008 und 2019,
Landeshauptstadt Stuttgart, Statistik und Informationsmanagement,
Monatsheft 10/2019, S.301-328

Robert Gunderlach:

Familien in Stuttgart 2017,
Landeshauptstadt Stuttgart, Statistik und Informationsmanagement,
Monatsheft 12/2018, S.347-355