

Statistische Berichte der Landeshauptstadt Hannover

Die Fahrzeugstatistik der Landeshauptstadt Hannover

LANDESHAUPTSTADT
HANNOVER

HAN
NOV
ER

Statistische Berichte

Die Fahrzeugstatistik der Landeshauptstadt Hannover

Auswertung der Meldedaten

LANDESHAUPTSTADT HANNOVER

Der Oberbürgermeister
Fachbereich Personal und Organisation
Sachgebiet Wahlen und Statistik
Trammplatz 2, 30159 Hannover

Stand:
März 2021

Diese Publikation wird im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit der Landeshauptstadt Hannover herausgegeben. Sie darf weder von Parteien und Wählergruppen noch von Wahlbewerber*innen während des Wahlkampfs zum Zwecke der Wahlwerbung verwendet werden.



Diese Publikation ist im Internet abrufbar unter
www.statistik-hannover.de (siehe „Weitere Veröffentlichungen“)

Inhalt

1	Einleitung	5
2	Methodische Erläuterungen zur Statistik	5
2.1	Erstellung der Statistik.....	5
2.2	Abweichungen zu Veröffentlichungen des Kraftfahrtbundesamtes	6
2.3	Auswertungsmerkmale.....	6
3	Fahrzeugbestand zum 31.12.2020	8
3.1	Fahrzeuge nach Fahrzeugart	8
3.2	Pkw nach Nutzungsart	9
3.3	Private Pkw nach demografischen Merkmalen	10
3.4	Pkw nach Antriebsart und Schadstoffklassen.....	10
3.5	Private Pkw nach Segmenten und Herstellern.....	12
3.6	Private Pkw nach technischen Merkmalen	14
4	Veränderungen im Fahrzeugbestand im Jahr 2020	20
4.1	Veränderungen im Fahrzeugbestand nach Art der Bestandsveränderung.....	20
4.2	Neuzulassungen	20
4.3	Außerbetriebsetzungen	23
4.4	Zugang Gebrauchtfahrzeuge.....	24
5	Kleinräumige Auswertung der Kfz-Statistik.....	28
5.1	Fahrzeugbestand in den Stadtteilen und Stadtbezirken.....	28
5.2	Veränderungen des Fahrzeugbestands in den Stadtteilen und Stadtbezirken	35

Die Fahrzeugstatistik der Landeshauptstadt Hannover

Auswertung der Meldedaten

1 Einleitung

Bislang wertet die kommunale Statistikstelle der Landeshauptstadt Hannover amtliche Daten des Kraftfahrtbundesamtes aus, um Aussagen zum Fahrzeugbestand machen zu können. Diese Daten liegen jedoch lediglich auf Ebene der statistischen Bezirke vor. Um den Bestand an Fahrzeugen und die Veränderung dieses Bestands (insbesondere An- und Abmeldungen) sowohl räumlich als auch inhaltlich flexibel auszuwerten, wurden die durch die Zulassungsstelle im örtlichen Fahrzeugregister gespeicherten Daten statistisch nutzbar gemacht. Auf Basis einer kommunalstatistischen Satzung (DS 2406/2020) werden nun Daten der Zulassungsstelle pseudonymisiert¹ an die abgeschottete Statistikstelle geliefert und dort ausgewertet.

Diese neue Datenbasis ermöglicht zeitnahe sowie inhaltlich und räumlich tiefer gehende Auswertungen, die damit verbesserte Planungsgrundlagen insbesondere für die Flächennutzungsplanung, die Umwelt- und Verkehrsplanung bieten.

Die vorliegende Veröffentlichung dient dazu, die Auswertungsmöglichkeiten aufzuzeigen und gleichzeitig die Abgrenzung und Definitionen der Statistik zu dokumentieren.

2 Methodische Erläuterungen zur Statistik

2.1 Erstellung der Statistik

Die Daten stammen aus dem Verfahrensprogramm der örtlichen Zulassungsbehörde. Die in der Satzung festgehaltenen Merkmale werden der Statistikstelle übermittelt. Dabei werden zum einen Bestandsdaten jeweils zum Stichtag 31.12. als auch zeitraumbezogene Daten (01.01.-31.12.) für die Veränderungen des Fahrzeugbestands übermittelt. Hier finden alle Fahrzeuge Berücksichtigung, deren Halter*innen in der Landeshauptstadt gemeldet sind bzw. als deren Standort Hannover gemeldet ist. Ausgenommen sind Fahrzeuge mit Auskunftssperren.

Der eindeutige Fahrzeugtyp kann anhand von Hersteller- und Typenschlüsseln identifiziert werden. So kann der Datensatz um weitere technische und inhaltliche Merkmale über Verzeichnisse des Kraftfahrtbundesamtes (KBA) ergänzt werden. Diese Verzeichnisse werden vom KBA regelmäßig aktualisiert, da über die dortige Zuständigkeit für das Typengenehmigungsverfahren laufend neue Fahrzeugtypen hinzukommen.

Die genutzten Verzeichnisse des KBA umfassen

- das Verzeichnis zur Systematisierung von Kraftfahrzeugen und ihren Anhängern (SV 1), das der Einordnung der Fahrzeugart (Pkw, Lkw, Bus, etc.) dient,
- das Verzeichnis der Hersteller von Kraftfahrzeugen und -anhängern (SV 3),
- das Verzeichnis der Hersteller und Typen (SV 4) und
- das Verzeichnis für die Zuordnung der Fahrzeughalter nach Systematik der Wirtschaftszweige (SV 5), das der Zuordnung der Tätigkeiten von gewerblichen Halter*innen dient.

¹ Die Pseudonymisierung bedeutet, dass zwar keine Namen übermittelt werden, über im Datensatz enthaltene Schlüsselnummern jedoch eine Zuordnung zu einzelnen Halter*innen möglich wäre.

Das „Verzeichnis der Kraftstoffverbrauchs- und Emissions-Typprüfwerte von Kraftfahrzeugen (SV 2)“ wird derzeit noch nicht angewendet, da grundlegende Angaben zum CO₂-Ausstoß bereits in den übermittelten Daten enthalten sind.

Die so ergänzten Daten werden anschließend kleinräumig zugeordnet. Das bedeutet, dass die Adressangaben der Halter*innen genutzt werden, um die räumliche Zuordnungen zu Baublockseiten vorzunehmen. Diese können dann zu Baublöcken, Straßenzügen, Stadtteilen und verschiedenen Planungsebenen aggregiert werden. Da die Adressangaben nur Hilfsmerkmale sind, die zum frühestmöglichen Zeitpunkt zu löschen sind, ist insbesondere die kleinteilige Zuordnung zu Baublockseiten wichtig, um eine spätere Aggregation zu beliebigen Planungsgebieten zu gewährleisten. Die kleinräumige Zuordnung wird nur für diejenigen Fahrzeuge ermittelt, wo der Standort der Halter*innenadresse entspricht und diese in der Landeshauptstadt Hannover liegt. Das bedeutet, Fahrzeuge, deren Standort Hannover ist, aber deren Halter*innen nicht in Hannover leben, werden nicht berücksichtigt. Das betrifft allerdings zum Stichtag 31.12.2020 nur 245 Fahrzeuge.

2.2 Abweichungen zu Veröffentlichungen des Kraftfahrtbundesamtes

Die vom Kraftfahrtbundesamt zur Verfügung gestellten Auswertungen unterscheiden sich in einigen Abgrenzungen, so dass es zu Abweichungen in den Eckwerten kommt. Beispielsweise werden bestimmte Fahrzeuge, wie Fahrzeuge des Technischen Hilfswerks (THW), Katastrophenschutz, Sonderfahrzeuge oder auch Fahrzeuge der Polizei, nicht identisch erfasst. Auch Auskunftssperren oder Tarnkennzeichen können zu variierenden Bestandszahlen führen. Das führt dazu, dass die Eckwerte der von uns ausgewerteten Meldedaten leicht von denen des KBA abweichen.²

2.3 Auswertungsmerkmale

Die Meldedaten umfassen alle motorisierten Fahrzeuge sowie Anhänger. Die Anhänger werden nur als Gesamtwert genannt und bei den folgenden Auswertungen nicht weiter berücksichtigt.

Folgende Auswertungsmerkmale werden betrachten:

- Fahrzeugart
Die Fahrzeugart wird anhand des Verzeichnis zur Systematisierung von Kraftfahrzeugen und ihren Anhängern (SV 1) des KBA auf Basis der Merkmale ‚Fahrzeugklasse‘ und ‚Aufbauart‘ bestimmt und ausgewertet. Es werden folgende Fahrzeugarten unterschieden: Anhänger, Arbeitsmaschinen und sonstige Kfz, Busse, Krafträder, Lkw, Pkw, Zugmaschinen.
- Wirtschaftszweige bei gewerblicher Nutzung
Für Fahrzeuganmeldungen beruflich Selbstständiger muss sowohl bei natürlichen als auch juristischen Personen sowie Vereinigungen ein Beruf bzw. Wirtschaftszweig erfasst werden. Dafür wird das Verzeichnis für die Zuordnung der Fahrzeughalter nach Systematik der Wirtschaftszweige (SV 5) des KBA verwendet.
- Nutzungsart (privat/gewerblich)
Die Zuordnung der Nutzungsart kann über zwei Merkmale erfolgen: über die Anrede „Firma“ oder über die Angabe zu den Wirtschaftszweigen. Liegt eine Selbstständigkeit bei natürlichen Personen vor, ist die Anrede nicht „Firma“, aber die Angabe des Berufsschlüssels ist gefüllt. Daher fällt die gewerbliche Nutzung basierend auf diesem Merkmal höher aus als wenn man auf das Merkmal ‚Anrede‘ abstellt.
- Antriebsart
Kraftstoffart bzw. Energiequelle sind differenziert angegeben.

² Das genaue Ausmaß der Abweichung ist zurzeit noch nicht auswertbar, da die Daten des KBA erst im April veröffentlicht werden.

– Schadstoffklasse

In den Auswertungen des KBA wird nur die Art der Plakette (ohne, rot, gelb, grün) unterschieden. Über die Meldedaten stehen zusätzlich die Auswertungen Schadstoffklassen (sog. Euro-Normen) zur Verfügung.

– Segment

Die Gliederung nach Segmenten erfolgt ausschließlich für Pkw und wurde vom KBA mit dem Ziel einer besseren statistischen Vergleichbarkeit geschaffen. Die Eingruppierung der Modelle erfolgt anhand optischer, technischer und marktorientierter Merkmale. So umfasst bspw. das Segment der Mini-Vans Pkw mit einer erhöhten Aufbauart und 5 bis 7 Sitzen wie z. B. den Opel Meriva. Im Zulassungsdokument sind diesbezügliche Merkmale nicht enthalten.³

– Alter und Geschlecht der Halter*innen

Die Angaben zu Alter und Geschlecht der Halter*innen stammen aus den Zulassungsdokumenten. Das Geschlecht wird aus dem Merkmal ‚Anrede‘ abgeleitet. Das Alter aus dem Hilfsmerkmal ‚Geburtsdatum‘

Auf räumlicher Ebene werden in der vorliegenden Betrachtung die Stadtteile und Stadtbezirke betrachtet.

³ Die Einteilung der Segmente ist nicht endgültig, sondern unterliegt Anpassungen. So wird zum Beispiel seit einigen Jahren nicht mehr das Segment Cabriolets und Roadster angeboten. Dort eingruppierte Modelle wurden auf die anderen Segmente aufgeteilt, das Kriterium des offenen Pkw entfiel. Gleichzeitig wurde das Segment der Sportwagen eingeführt, wodurch auch hier eine Umgruppierung der Modelle erfolgte. Durch den Trend zu höheren und größeren Fahrzeugen schuf das KBA 2013 das Segment der SUVs, in das Pkw-Modelle mit Offroad-Charakter fallen. Die Abgrenzung zu Geländewagen wird hier zumeist über die Typgenehmigung als M1G-Fahrzeug (Geländefahrzeug) sowie spezifischen technischen Eigenschaften getroffen.

3 Fahrzeugbestand zum 31.12.2020

Zum Stichtag 31.12.2020 sind in der Landeshauptstadt 275.041 Fahrzeuge gemeldet, wovon bei 274.787 (also 99,9 Prozent) die*der Halter*in in der Landeshauptstadt Hannover gemeldet sind (siehe Tabelle 3.1).

Fahrzeugart	Kraftfahrzeuge und Anhänger		
	Insgesamt	darunter von Halter*innen mit Wohnort Hannover	
		Anzahl	Anteil in Prozent
Anhänger	17.285	17.221	6,3
Arbeitsmaschinen und sonstige Kfz	3.315	3.312	1,2
Busse	649	649	0,2
Krafträder	15.865	15.836	5,8
Lkw	15.311	15.304	5,6
Pkw	219.045	218.922	79,7
Zugmaschinen	950	946	0,3
ohne Zuordnung	2.621	2.597	0,9
Summe	275.041	274.787	100,0

Tabelle 3.1: Fahrzeuge in der Landeshauptstadt Hannover zum 31.12.2020 nach Fahrzeugart

Die überwiegende Mehrheit der Fahrzeuge (knapp 80 Prozent) sind Pkw. Deshalb wird der überwiegende Teil der Auswertungen auch nur für diese Gruppe gemacht. Anhänger, Krafträder und Lkw folgen mit gut 15.800 bzw. etwa 15.300 Meldungen. Auf Arbeitsmaschinen und sonstige Kfz entfallen nur noch rund 3.000 Meldungen. Sie beinhalten landwirtschaftliche Fahrzeuge, selbstfahrende Arbeitsmaschinen sowie Wohnmobile. Busse („Kraftomnibusse“) machen nur 649 bzw. 0,2 Prozent aller Meldungen aus. Aufgrund fehlender Angaben kann für knapp ein Prozent der Datensätze keine Zuordnung der Fahrzeugart gemacht werden.

! Im Folgenden werden nur noch motorisierte Fahrzeuge ausgewertet, deren Halter*innen in der Landeshauptstadt Hannover gemeldet sind.

3.1 Fahrzeuge nach Fahrzeugart

Innerhalb der Gruppe der motorisierten Fahrzeuge stellen die Pkw mit 218.922 von 257.566 (85 Prozent) die wesentliche Gruppe dar. Krafträder und Lkw folgen mit 15.000 bis 16.000 (etwa 6 Prozent). Die Fahrzeugart ‚sonstige Kfz‘ beinhaltet nun Zugmaschinen, Arbeitsmaschinen und Wohnmobile.

Fahrzeugart	Kraftfahrzeuge	
	Anzahl	Anteil in Prozent
Pkw	218.922	85,0
Krafträder	15.836	6,1
Lkw	15.304	5,9
Busse	649	0,3
Sonstige Kfz	4.258	1,7
ohne Zuordnung	2.597	1,0
Insgesamt	257.566	100,0

Tabelle 3.2: Motorisierte Kfz nach Fahrzeugart am 31.12.2020

Dass die Kfz-Arten sehr unterschiedlich sind, zeigt die folgende Abbildung 3.1. Das Durchschnittsalter der Pkw liegt mit 9,4 Jahren deutlich unter dem anderer Kfz-Arten wie Krafträdern und Zugmaschinen. Busse und Lkw sind mit 8,2 bzw. 6,6 Jahren im Schnitt allerdings jünger als Pkw. Da Pkw die vorherrschende Kfz-Art ist, dominieren sie auch den Durchschnitt aller motorisierten Kfz, der bei 9,8 Jahren liegt.

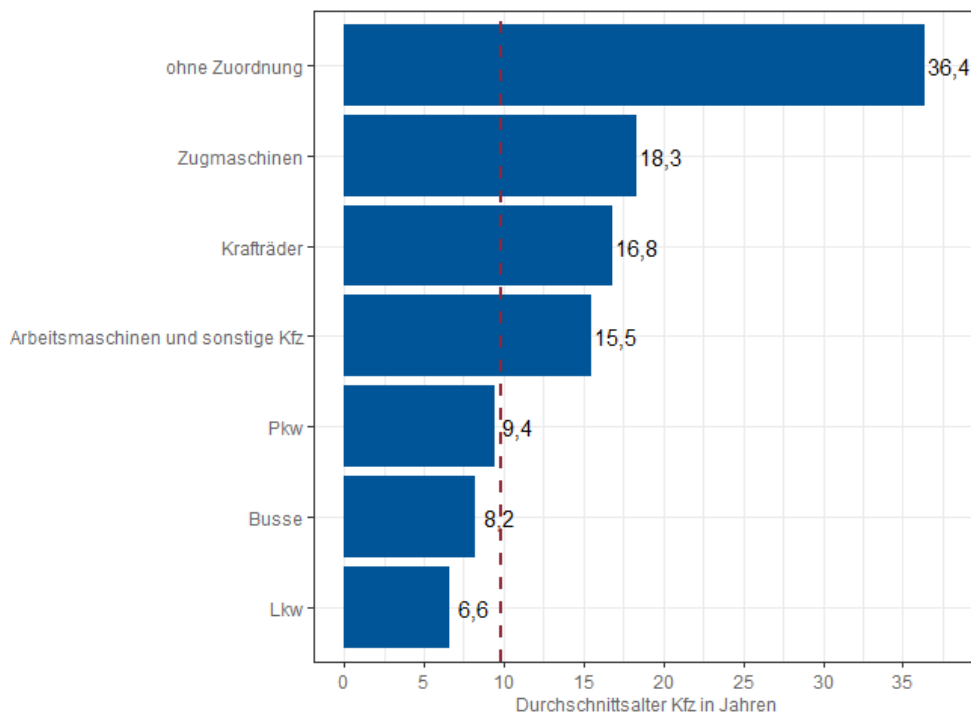


Abbildung 3.1 Durchschnittsalter der Kfz nach Kfz-Art am 31.12.2020

3.2 Pkw nach Nutzungsart

Wie in Abschnitt 2.3 ausgeführt stehen zwei Merkmale zur Ableitung der Nutzungsart zur Verfügung: das Merkmal ‚Anrede‘ und das Merkmal ‚Beruf‘. Hier werden zunächst beide Merkmale gegenübergestellt.

Art der Nutzung	Personenkraftwagen	
	Anzahl (aus Beruf)	Anzahl (aus Anrede)
privat	181.983	187.841
gewerblich	36.811	31.081
ohne Zuordnung	128	0
Insgesamt	218.922	218.922

Tabelle 3.3 Vergleich der Pkw nach Nutzungsart aus den Merkmalen Beruf und Anrede

Es wird deutlich, dass über die Ableitung aus Angaben zum Beruf mehr Halter*innen als gewerblich identifiziert werden. Das liegt daran, dass private Gewerbe (z. B. eine GbR) in der Anrede mit ‚Herr‘ oder ‚Frau‘ hinterlegt werden und somit über die Anrede nicht als gewerblich identifiziert werden können. Wir werden im Folgenden bei der Unterscheidung der Nutzungsart privat/gewerblich immer die Ableitung aus der Berufsangabe nutzen.

Die gut 36.800 gewerblichen Pkw-Halter*innen stellen 16,8 Prozent gegenüber 83,2 Prozent privaten Halter*innen dar.

Bei beruflich Selbstständigen werden Beruf bzw. Gewerbe anhand des Schlüsselverzeichnisses SV2 des KBA codiert. Die Zuordnung wird durch die Sachbearbeiter*innen bei der Zulassung nach Angaben der Halter*innen vorgenommen. Die so gewonnenen Angaben werden jedoch nicht weiter ausgewertet, da die Selbsteinschätzung der Halter*innen bzw. der Sachbearbeiter*innen eine hohe Subjektivität aufweisen können. Ein Indiz dafür ist, dass die Kategorie ‚Erbringung von sonstigen Dienstleistungen‘ knapp 61 Prozent der Angaben ausmacht. Hierunter dürften viele Handwerksbetriebe fallen. Die aus den Angaben bei der Zulassung gewonnenen Informationen stehen jedoch im Widerspruch zu objektiveren Quellen wie dem Unternehmensregister, das ebenfalls Angaben zu Wirtschaftszweigen enthält. Ob sich spezifische Fragestellungen auf Basis der Angaben beantworten lassen, muss noch geprüft werden.

3.3 Private Pkw nach demografischen Merkmalen

Im Folgenden werden nur private Pkw ausgewertet, da bei gewerblichen Halter*innen nicht unbedingt davon ausgegangen werden kann, dass die Entscheidung für ein bestimmtes Fahrzeug eine private ist.

Die Auswertung basiert auf den Angaben der Halter*innen. Diese sind in vielen Fällen nicht gleichzusetzen mit den Fahrer*innen. Häufig sind Partner*innen ebenso häufig Fahrer*innen wie die*der eigentliche Halter*in. Außerdem sind die Fahrzeuge jüngerer Fahrer*innen häufig aus Versicherungsgründen auf ältere Verwandte zugelassen. Diese Einschränkungen hinsichtlich der Aussagekraft müssen bei der Auswertung berücksichtigt werden.

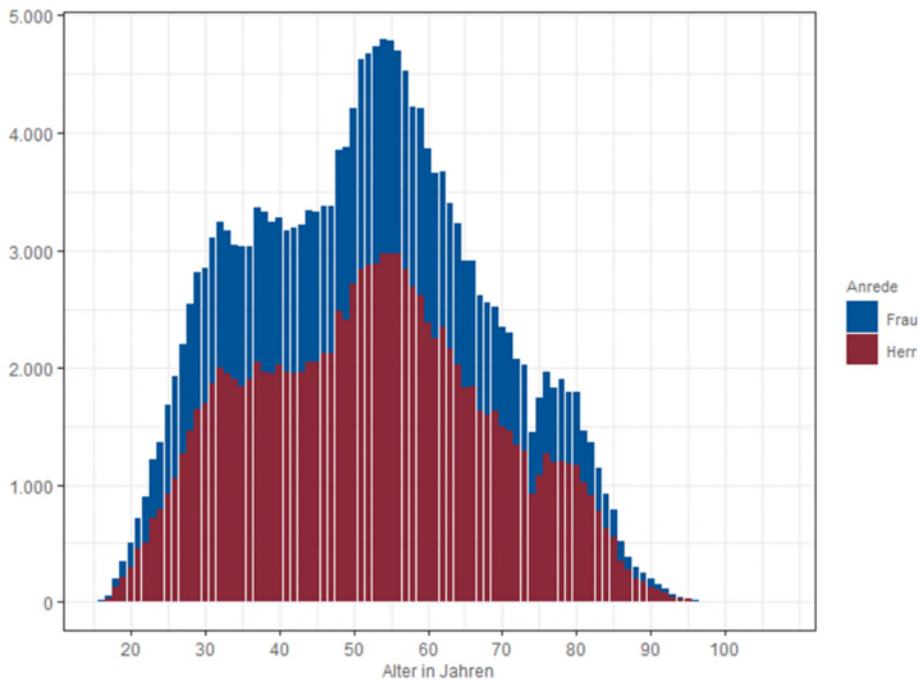


Abbildung 3.2 Halter*innen privater Pkw nach Altersjahren und Anrede am 31.12.2020

Diese Vermutung wird sogleich bestätigt, denn nur 37,9 Prozent der privaten Pkw-Halter*innen sind weiblich. Ebenso sind nur sehr wenige Halter*innen unter 25 Jahren alt. Hier wird deutlich, dass viele Fahranfänger*innen nicht in eigenen Autos unterwegs sind.

Anrede	Private Pkw	
	Anzahl	Anteil in Prozent
Herr	116.704	62,1
Frau	71.137	37,9
Insgesamt	187.841	100,0

Tabelle 3.4 Halter*innen privater Pkw nach Anrede am 31.12.2020

3.4 Pkw nach Antriebsart und Schadstoffklassen

Die öffentliche Diskussion um den Verbrennungsmotor ist bereits seit einiger Zeit im Gange und so ist die Differenzierung nach der Antriebsart bzw. der Energiequelle bei privaten Pkw besonders interessant. Benziner machen mit 73 Prozent aller privaten Pkw das Gros aus, gefolgt von Diesel mit knapp 24 Prozent. Alle weiteren Antriebsarten sind noch sehr unterrepräsentiert, denn auch wenn sich bei den Neuzulassungen einiges ändert (siehe z. B. Abbildung 4.1), findet das in den Bestandszahlen noch wenig Niederschlag.

Es gibt zum 31.12.2020 knapp 620 private reine Elektrofahrzeuge in Hannover. Demgegenüber stehen 848 gewerblich genutzte Elektrofahrzeuge. Bei den Plug-in-Hybriden („extern aufladbar“) ist das Bild ähnlich mit ca. 400 privaten gegenüber ca. 1.135 gewerblich genutzten Pkw. Andere Antriebsarten wie die

Brennstoffzelle sind extrem selten. Pkw mit Dieselantrieb sind die häufigste Antriebsart bei gewerblicher Nutzung (55 Prozent).

Kraftstoff/Antriebsart	Personenkraftwagen				
	Insgesamt	darunter			
		privat		gewerblich	
		Anzahl	Anteil in Prozent	Anzahl	Anteil in Prozent
Benzin	146.269	133.482	91,3	12.787	8,7
Diesel	63.482	43.401	68,4	20.081	31,6
Hybrid Benzin/Elektro	2.489	1.729	69,5	760	30,5
Benzin/Flüssiggas	1.606	1.562	97,3	44	2,7
Elektro	1.467	619	42,2	848	57,8
Hybrid Benzin/Elektro extern	1.413	393	27,8	1.020	72,2
Hybrid Diesel/Elektro	1.205	264	21,9	941	78,1
Erdgas NG	492	315	64,0	177	36,0
Benzin/komprimiertes Erdgas	194	167	86,1	27	13,9
Hybrid Diesel/Elektro extern aufladbar	128	11	8,6	117	91,4
Benzin/Ethanol	36	35	97,2	1	2,8
Brennstoffzelle/Wasserstoff	10	4	40,0	6	60,0
Andere				1	
Brennstoffzelle/Benzin				1	
Unbekannt		1			
Insgesamt	218.791	181.983	83,2	36.811	16,8

Tabelle 3.5 Pkw nach Kraftstoff bzw. Antriebsart am 31.12.2020

In den Zulassungsdokumenten sind weiterhin Angaben zu Emissionsklassen, die wiederum den Schadstoffklassen (sogenannten Euro-Normen) zugeordnet werden können (siehe Tabelle 3.6). Hier wird nochmals deutlich, dass gewerbliche Pkw im Schnitt neuer sind und daher häufiger eine bessere (d. h. höhere) Schadstoffklasse haben. So fallen bei den gewerblichen Pkw 43,5 Prozent in die Schadstoffklasse 6d, die in etwa für Neuzulassungen ab 2019 gelten. Das bedeutet, die Fahrzeuge sind ein bis zwei Jahre alt. Etwa 78 Prozent aller gewerblichen Pkw haben die Euro-Norm 6. Bei den privaten Pkw haben nur knapp 30 Prozent die Euro-Norm 6, ein weiteres Viertel die Euro-Norm 5, die für Neuzulassungen etwa in 2011 und 2012 gilt.

Schadstoffklasse	Personenkraftwagen			
	privat		gewerblich	
	Anzahl	Anteil in Prozent	Anzahl	Anteil in Prozent
Euro 1	2.192	1,2	111	0,3
Euro 2	11.654	6,4	449	1,2
Euro 3	12.670	7,0	777	2,1
Euro 4	51.960	28,6	1.615	4,4
Euro 5a	18.779	10,3	1.041	2,8
Euro 5b	26.522	14,6	2.825	7,7
Euro 6a	65	0,0	45	0,1
Euro 6b	36.864	20,3	10.693	29,0
Euro 6c	2.370	1,3	2.146	5,8
Euro 6d	15.502	8,5	16.031	43,5
ohne Zuordnung	101	0,1	103	0,3
Sonstige	2.715	1,5	193	0,5
reine Elektrofahrzeuge	589	0,3	782	2,1
Insgesamt	181.983	100,0	36.811	100,0

Tabelle 3.6 Pkw nach Schadstoffklassen am 31.12.2020

Die zugeordnete Schadstoffklasse unterscheidet sich weiter auch nach der Motorart (siehe Abbildung 3.3). Die häufigsten Gruppen sind Pkw mit Ottomotor und Euro-Norm 4 (gut 42.200 Pkw) bzw. Euro-Norm 6b (knapp 26.000 Pkw). Private Pkw mit Dieselmotor haben ebenfalls am häufigsten Euro-Norm 6b (knapp 10.200 Pkw) gefolgt von Euro-Norm 5b (gut 8.850 Pkw).

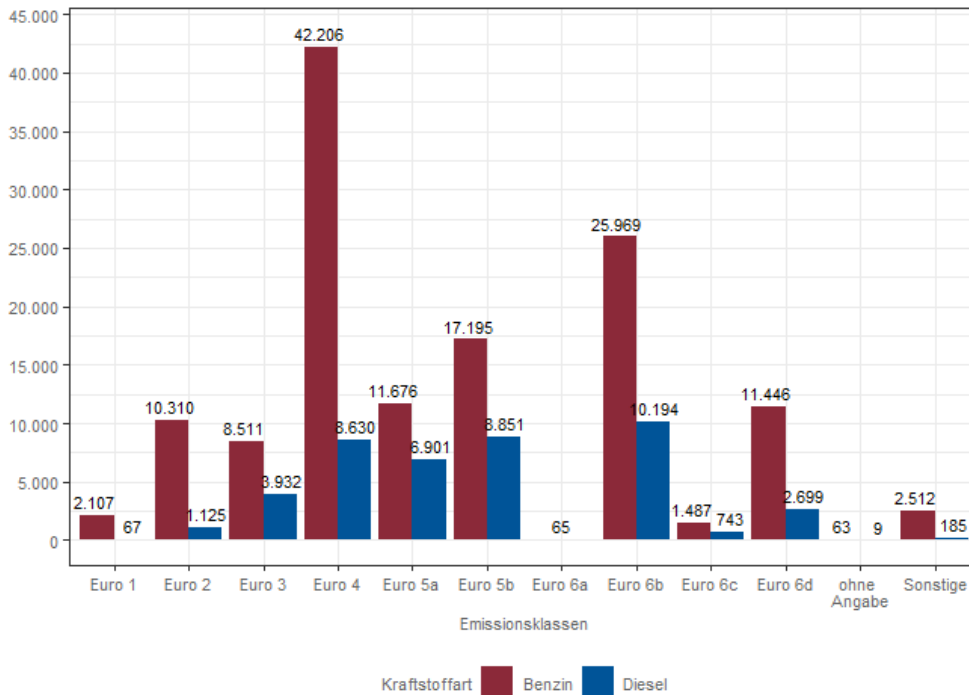


Abbildung 3.3 Schadstoffklassen privater Pkw nach Kraftstoffart (Benzin/Diesel) am 31.12.2020

Auf den Schadstoffklassen basierende Umweltplaketten ermöglichen die Kontrolle der Einfahrt in Umweltzonen, wie sie auch die Stadt Hannover nach Bundesimmissionsschutzgesetz (35. BImSchV) eingerichtet hat. Die grüne Plakette erhalten alle Pkw mit Ottomotor, die eine Euro-Norm haben (Euro 1-6), und alle Pkw mit Dieselmotoren ab Euro-Norm 4 bzw. mit Euro-Norm 3 und zusätzlichem Partikelfilter. Die gelbe Plakette erhalten Diesel-Pkw mit Euro-Norm 3 (ohne Partikelfilter), die rote Plakette erhalten Diesel-Pkw mit Euro-Norm 2.⁴ Nur gut 900 private Pkw haben keine grüne Plakette. Weitere gut 2.400 private Pkw benötigen keine Plakette. Dies trifft bei den Pkw vor allem auf Oldtimer (H-Kennzeichen für historische Fahrzeuge) zu.

3.5 Private Pkw nach Segmenten und Herstellern

Da die private Pkw-Kaufentscheidung von vielen Faktoren und Motiven abhängt, ist eine detaillierte Betrachtung der Art der Pkw von Interesse. Notwendigkeiten wie die Zahl der Sitze oder der Größe des Kofferraums spielen ebenso eine Rolle wie die Intensität der Nutzung (tägliche weite Pendelfahrten zu Arbeit oder nur sporadische Nutzung), wenn es um Modell, Ausstattung und Leistung geht. Ebenso sind die finanziellen Möglichkeiten entscheidend. Das wird zum Beispiel darin ersichtlich, wie alt die gekauften Pkw sind.

Eine gute Möglichkeit der Klassifizierung bieten die vom KBA genutzten Segmente (siehe Tabelle 3.7). Die darin unterschiedenen 13 Segmente ermöglichen sowohl Rückschlüsse auf die Nutzungsform (z. B. bei Großraum-Vans, Utilities und Wohnmobilen) als auch auf das mit dem Pkw verbundene Prestige (Obere Mittelklasse, Oberklasse, SUVs, Sportwagen).

Das größte Segment machte zum Stichtag 31.12.2020 die Kompaktklasse mit mehr als 48.500 Pkw bzw. 26,7 Prozent aus (siehe Tabelle 3.7). Typische Modellreihen dieser Klasse sind der VW Golf oder der Ford Focus. Das zweithäufigste Segment sind die Kleinwagen mit ca. 35.700 Pkw bzw. 19,7 Prozent. Wichtige Modellreihen dieses Segments sind der VW Polo bzw. der Opel Corsa. Die Mittelklasse, die mit

⁴ Zusätzlich müssen noch bestimmte Voraussetzungen für das Datum der Erstzulassung erfüllt sein. Siehe z. B. <https://www.bmu.de/themen/luft-laerm-verkehr/luftreinhaltung/umweltzonen-umweltplakette/> (abgerufen am 19.02.2021)

12,9 Prozent bzw. gut 23.500 Pkw folgt enthält die typischen größeren Kombis wie den VW Passat oder den Ford Mondeo. Der typische Vertreter des Minis-Segments ist der Renault-Twingo.

Segment	Private Pkw	
	Anzahl	Anteil in Prozent
Minis	13.421	7,4
Kleinwagen	35.776	19,7
Kompaktklasse	48.538	26,7
Mittelklasse	23.534	12,9
Obere Mittelklasse	9.072	5,0
Oberklasse	1.632	0,9
SUVs	11.768	6,5
Geländewagen	8.585	4,7
Sportwagen	4.587	2,5
Mini-Vans	5.799	3,2
Großraum-Vans	8.826	4,8
Utilities	5.622	3,1
Wohnmobile	1.470	0,8
Sonstige	166	0,1
ohne Zuordnung	3.187	1,8
Insgesamt	181.983	100,0

Tabelle 3.7 Private Pkw nach Segment am 31.12.2020

Zusammen machen die vier „kleinsten“ Segmente Minis, Kleinwagen, Kompaktklasse und Mittelklasse zwei Drittel aller privaten Pkw aus. Einen erstaunlichen Anteil weisen die SUVs mit 6,5 Prozent bzw. knapp 11.800 Pkw aus, da dieses Segment erst seit 2013 besteht und so überwiegend Pkw enthält, die jünger sind als der Durchschnitts-Pkw. Die häufigsten Modellreihen dieses Segments sind der Ford Kuga oder Nissan Qashquai. Ähnliches gilt für die Geländewagen, die ebenfalls von dem Trend zu großen, stärker motorisierten und geländetauglichen Fahrzeugen profitierten (häufigste Modellreihe: VW Tiguan). Abbildung 3.4 zeigt das recht deutlich. Die SUVs sind definitorisch also das jüngste Segment mit 4,5 Jahren, die Geländewagen mit 6,5 Jahren liegen an dritter Stelle. Der Altersdurchschnitt aller privaten Pkw liegt bei 10,5 Jahren.

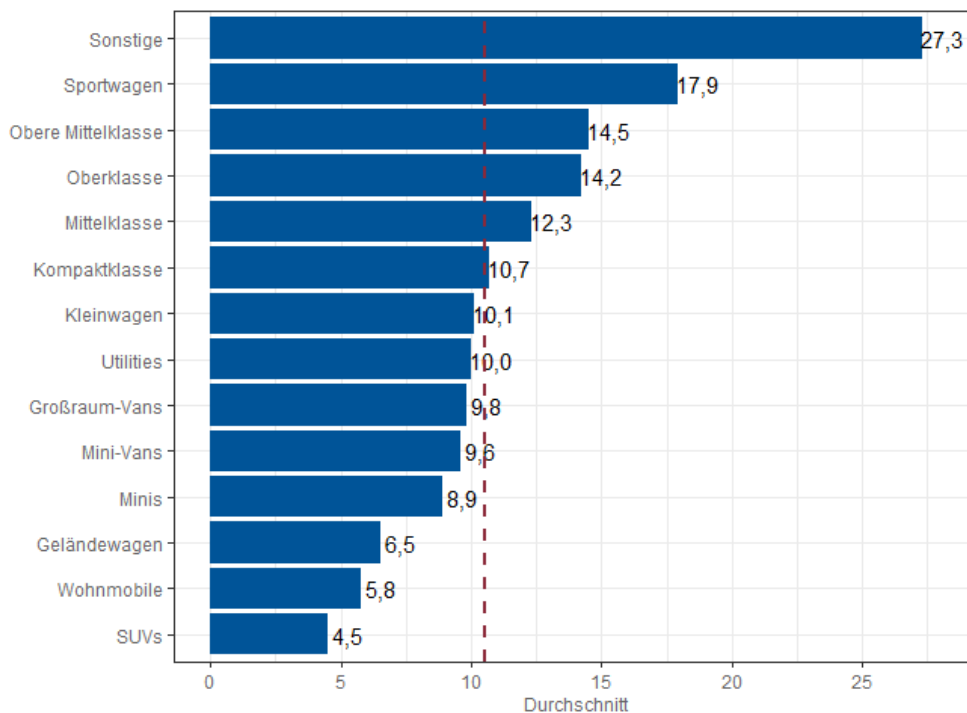


Abbildung 3.4 Durchschnittsalter der privaten Pkw nach Segment am 31.12.2020

Sportwagen sind mit fast 18 Jahren interessanterweise die im Durchschnitt ältesten Pkw⁵. Das liegt vermutlich daran, dass es sich hier häufig um nur sporadisch genutzte Sammlerobjekte handelt. Auch Oberklasse (z. B. Modellreihe Mercedes S-Klasse) und Obere Mittelklasse (z. B. Modellreihe Mercedes E-Klasse) liegen mit 14,2 bzw. 14,5 Jahren deutlich über dem Durchschnitt. Hier kann vermutet werden, dass die höhere Wertigkeit auch mit einer längeren Lebensdauer einhergeht. Ebenso denkbar ist aber auch, dass das nicht die Pkw sind, mit denen tägliche lange Pendelstrecken bewältigt werden, so dass eine Abnutzung erst später eintritt. Letztlich kann hier über Mutmaßungen nicht hinausgegangen werden, da Informationen zur Fahrleistung nicht gegeben sind.

Weitere Segmente sind die Mini-Vans (typische Modellreihe: Mercedes B-Klasse) und Großraum-Vans (typische Modellreihe: VW Touran). Sie machen zusammen acht Prozent aller Pkw aus. Die Utilities umfassen typische leichte Nutzfahrzeuge, die z. B. von Handwerker*innen gefahren werden, wie etwa die Modellreihen VW Transporter oder VW Caddy. Beide Modellreihen sind jedoch auch beliebte Familienwagen. Wohnmobile zählen auch zu den Pkw, es wird aber aufgrund der besonderen Nutzungsart aber kaum gesondert auf sie eingegangen.

Abschließend werden die häufigsten 20 Hersteller gelistet (siehe Tabelle 3.8). Hier führt ganz klar VW mit fast 25 Prozent aller privaten Pkw. Gemeinsam kommen die häufigsten fünf Hersteller (VW, Daimler bzw. Mercedes, BMW, Opel, und Audi) für deutlich mehr als die Hälfte aller privaten Pkw (57,7 Prozent) auf.⁶

Hersteller	Anzahl	Anteil in Prozent
VOLKSWAGEN	45.128	24,8
DAIMLER (incl. Chrysler)	20.413	11,3
BMW	15.244	8,4
OPEL	13.095	7,2
AUDI	10.936	6,0
FORD	10.024	5,5
SKODA	9.817	5,4
RENAULT	6.617	3,6
SEAT	5.060	2,8
TOYOTA	4.701	2,6
MAZDA	3.951	2,2
HYUNDAI	3.808	2,1
PEUGEOT	3.537	1,9
FIAT	3.477	1,9
CITROEN	3.255	1,8
HONDA	3.254	1,8
NISSAN	3.049	1,7
VOLVO	2.857	1,6
KIA	2.064	1,1
PORSCHE	1.556	0,9

Tabelle 3.8 Top 20 Hersteller privater Pkw am 31.12.2020

3.6 Private Pkw nach technischen Merkmalen

Eine weitere Differenzierung wird über die technischen Merkmale Leistung, Hubraumgröße, Gewicht, Fahrzeugabmessungen (Länge, Breite) und CO₂-Ausstoß vorgenommen. Dafür werden ergänzend die Segmente herangezogen, da so die Einteilung in Segmente anhand technischer Merkmale greifbarer wird.

Hubraum

Der Hubraum wird als ein Merkmal herangezogen, um Größe und Leistungsfähigkeit eines Fahrzeugs zu beurteilen. Er beschreibt das Volumen, das für die Kraftübertragung auf Kolben und Kurbelwelle zur Verfügung steht. Da der Hubraum auch für Kfz-Steuer bestimmend ist, wird die Verteilung derart beeinflusst, dass Hubraumgrößen kurz unterhalb von Grenzwerten, die steuerrelevant sind, häufiger

⁵ Noch älter sind zwar die sonstigen Pkw. Sie umfassen allerdings nur 167 Fahrzeuge, wodurch der Durchschnitt wenig aussagekräftig ist.

⁶ Die Hersteller werden unabhängig von ihrem Produktionsort betrachtet, d. h. es werden z. B. Ford aus Deutschland und Ford aus den Niederlanden gemeinsam betrachtet.

gebaut werden als solche knapp oberhalb dieser Grenzwerte.⁷ Die hier dargestellten Hubraumklassen sind jedoch willkürlich gewählt mit dem Ziel, einen Überblick über die grobe Verteilung zu bekommen.

Hubraum (gruppiert)	Private Pkw	
	Anzahl	Anteil in Prozent
unter 1.000 ccm	16.339	9,0
1.000 bis unter 1.400 ccm	55.921	30,7
1.400 bis unter 1.600 ccm	35.524	19,5
1.600 bis unter 1.800 ccm	11.462	6,3
1.800 bis unter 2.000 ccm	37.564	20,6
2.000 bis unter 2.500 ccm	11.293	6,2
2.500 ccm und mehr	13.250	7,3
ohne Angabe	630	0,3
Insgesamt	181.983	100,0

Tabelle 3.9 Private Pkw nach Hubraumgröße am 31.12.2020

Der Durchschnitt über alle privaten Pkw liegt bei 1.699 ccm. Das Zusammenspiel von Autogröße und Hubraumgröße wird aus Tabelle 3.9 und Abbildung 3.5 deutlich: Die häufigste Gruppe sind Pkw mit 1.000 bis unter 1.400 ccm. Da Minis und Kleinwagen häufige Segmente sind, erklärt das gut die Gruppengröße. Außerdem wird deutlich, dass Mini-Vans noch recht deutlich unter der durchschnittlichen Hubraumgröße der Kompaktklasse-Wagen liegen. Auffällig sind wieder die SUVs, die im Durchschnitt und im Gegensatz zu den Geländewagen gar keinen besonders großen Hubraum haben.

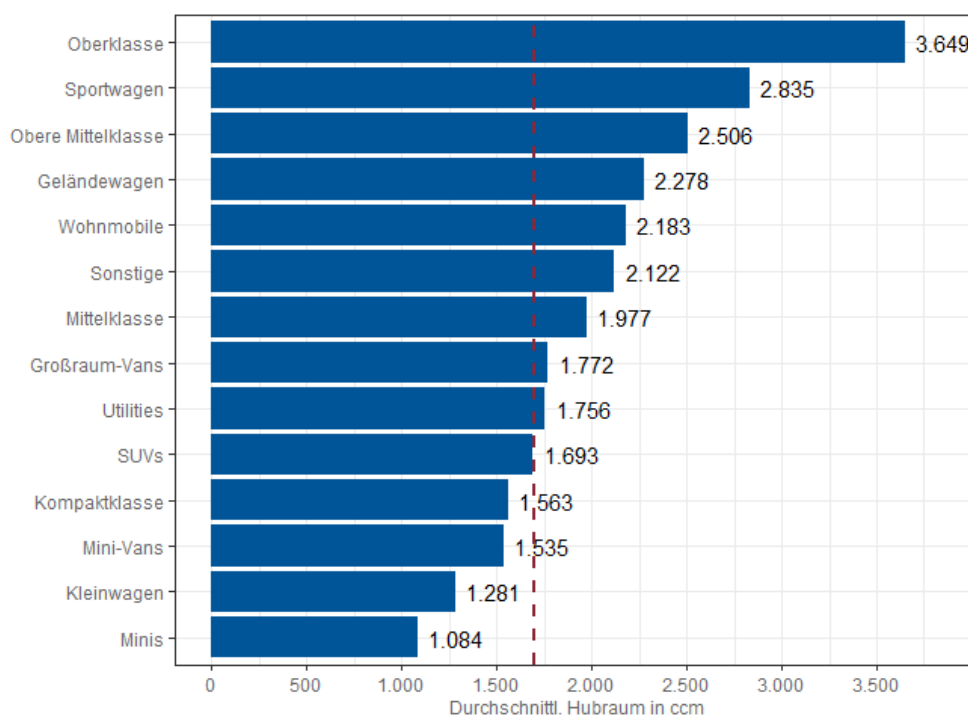


Abbildung 3.5 Durchschnittlicher Hubraum privater Pkw nach Segment am 31.12.2020

Leistung

Die durchschnittliche Leistung privater Pkw beträgt 94 kW. Der häufigste Wert liegt bei 75 kW mit knapp 20.000 Pkw wie Abbildung 3.6 zeigt. Da die Verteilung der Leistung privater Pkw linksschief ist, hat deutlich mehr als die Hälfte (ca. 58 Prozent) aller Pkw eine Leistung, die unterhalb des Mittelwerts liegt. Gut 830 private Pkw haben eine Leistung von mehr als 300 kW. Etwa drei Viertel davon fallen auf die Segmente Sportwagen, Oberklasse und Geländewagen.

⁷ Für Fahrzeuge, die bis 2020 zugelassen wurden, gilt: je angefangene 100 ccm Hubraum werden 2,00 EUR für Benziner und 9,50 EUR für Dieselfahrzeuge für die Steuer fällig.

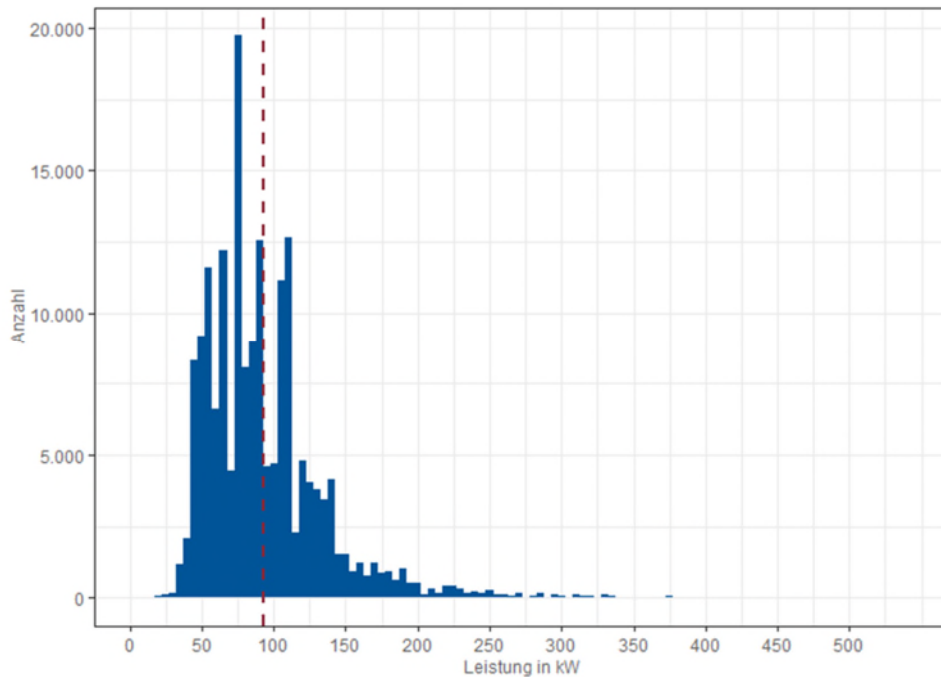


Abbildung 3.6 Leistung privater Pkw am 31.12.2020

Die durchschnittliche Leistung nach Segment zeigt ein relativ erwartbares Bild: Pkw der Segmente Obere Mittelklasse, Geländewagen, Sportwagen und Oberklasse haben eine durchschnittliche Leistung weit oberhalb des Durchschnitts insgesamt. Minis und Kleinwagen liegen deutlich darunter. Auffällig ist, dass Pkw, die zu den Utilities gehören, mit durchschnittlich 82 kW eine eher geringe Leistung aufweisen.

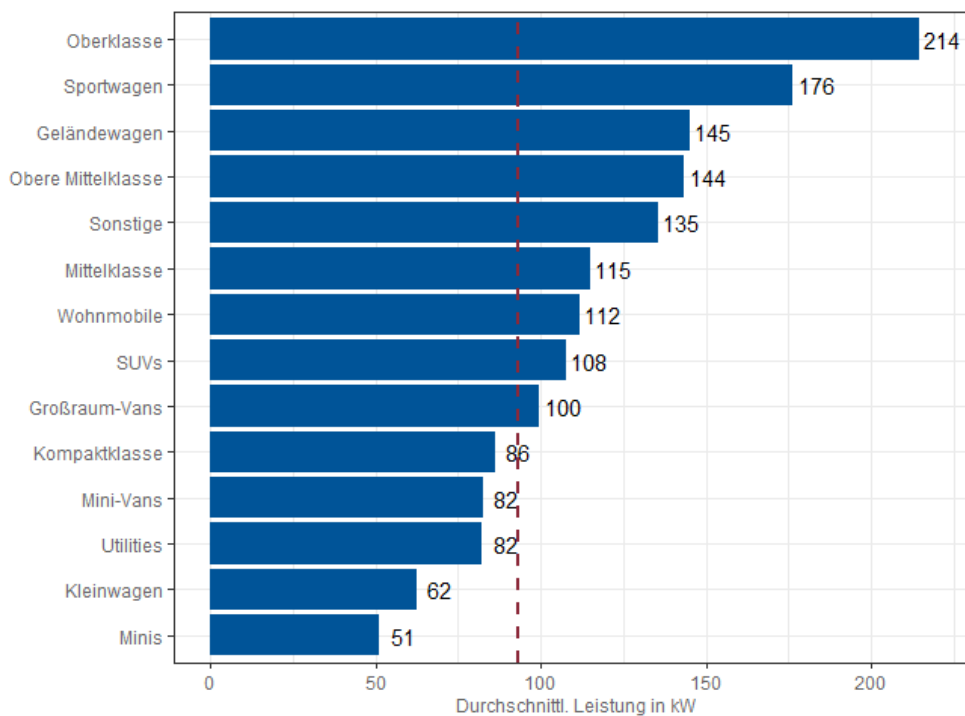


Abbildung 3.7 Durchschnittliche Leistung privater Pkw nach Segment am 31.12.2020

Gewicht

Das Gewicht ist ein weiterer Indikator für Größe und Leistung der Pkw. Ausgewertet wird hier die technisch zulässige Gesamtmasse, d. h. das Leergewicht des Fahrzeugs plus die maximal zulässige Zuladung.

Technisch zulässige Gesamtmasse (gruppiert)	Anzahl	Anteil in Prozent
unter 1.300 kg	7.670	4,2
1.300 bis unter 1.500 kg	18.053	9,9
1.500 bis unter 1.700 kg	36.926	20,3
1.700 bis unter 1.900 kg	42.990	23,6
1.900 bis unter 2.100 kg	35.478	19,5
2.100 bis unter 2.500 kg	29.688	16,3
2.500 kg und mehr	10.548	5,8
ohne Angabe	630	0,3
Insgesamt	181.983	100,0

Tabelle 3.10 Technisch zulässige Gesamtmasse (gruppiert) privater Pkw am 31.12.2020

Während die Leistung eher linksschief verteilt ist, ist das Gewicht relativ normal verteilt wie auch die Anteile in Tabelle 3.10 nahe legen. Hier schlägt die hohe Zahl der eher kleinen Pkw durch, die sich in Abbildung 3.8 ablesen lässt. Minis, Kleinwagen sowie Wagen der Kompaktklasse machen einen erheblichen Teil der privaten Pkw aus, was dazu führt, dass knapp 60 Prozent der Wagen im beladenen Zustand 1.900 kg nicht überschreiten.

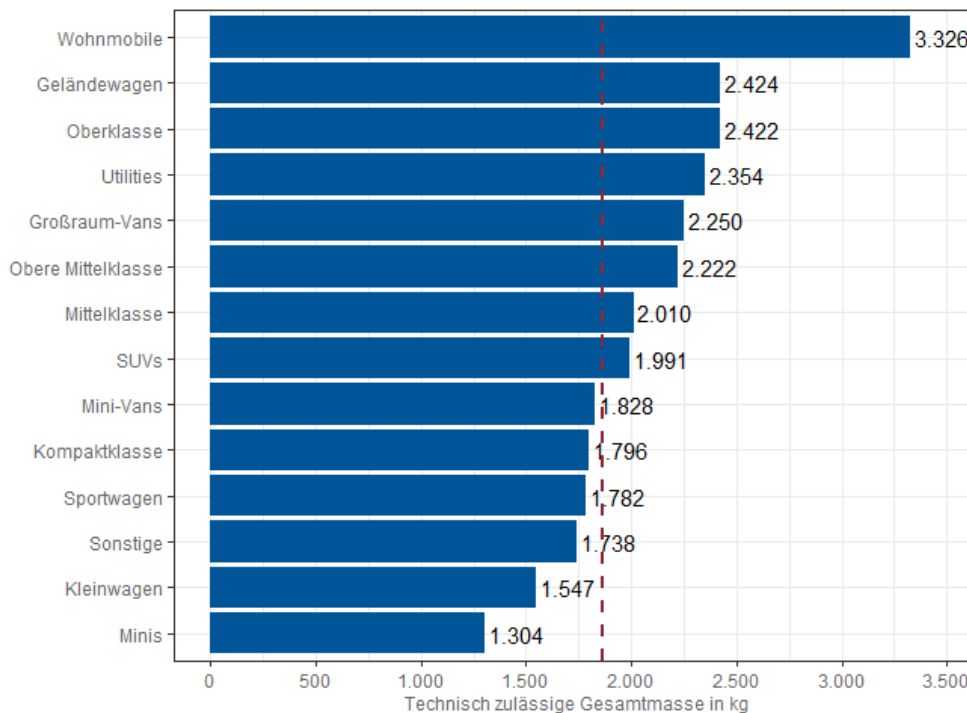


Abbildung 3.8 Durchschnittliches zulässiges Gesamtgewicht privater Pkw nach Segment am 31.12.2020

Von den Pkw, die mehr als 2.500 kg im beladenen Zustand wiegen, sind etwa 30 Prozent Geländewagen. Weitere 36 Prozent sind Utilities und Großraum-Vans, dann folgen Wohnmobile.

Fahrzeugabmessungen (Länge und Breite)

Die Fahrzeugabmessungen schwanken recht deutlich. Hier werden Länge und Breite betrachtet. Die Höhe wird nicht herangezogen, weil sie insbesondere durch die Fahrzeugform und damit auch in den Segmenten vorbestimmt ist. Vans und Utilities, genauso wie Wohnmobile sind per se höher.

Die durchschnittliche Länge aller privaten Pkw liegt bei 4,29 m. Das entspricht ziemlich genau dem, was im Durchschnitt in der Kompaktklasse, dem häufigsten Segment, erreicht wird (siehe Abbildung 3.9). Das Segment der Minis liegt mit einer durchschnittlichen Länge von 3,51 m deutlich darunter und zeigt, wie sehr sich dieses Segment in der Dimension Länge abhebt. Die Differenz zwischen Minis und Kleinwagen ist im Durchschnitt größer als zwischen Kleinwagen und Kompaktklasse.

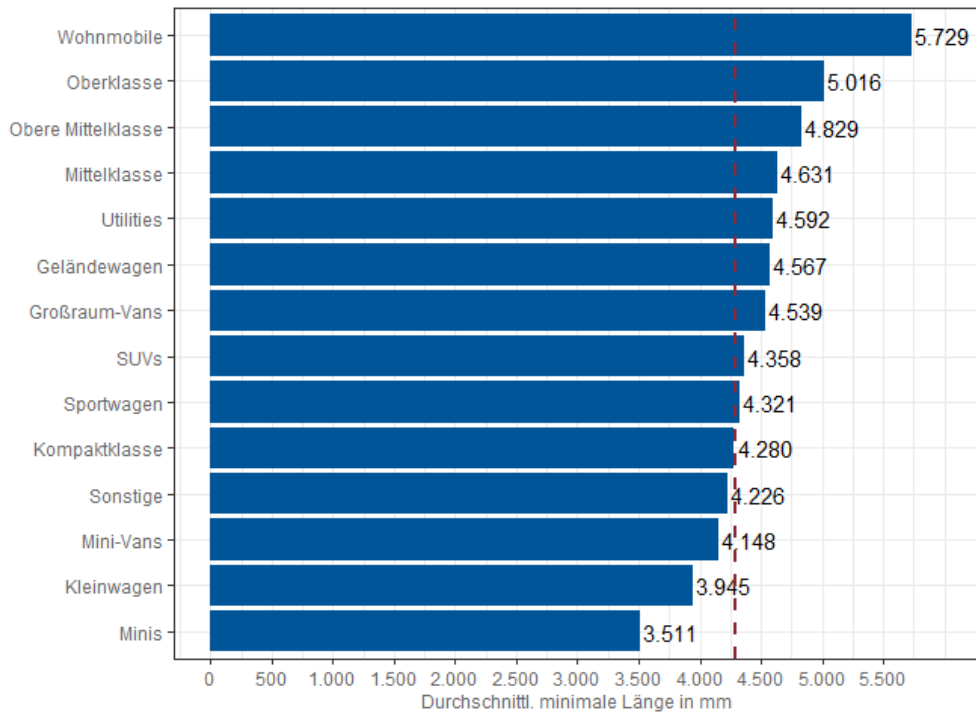


Abbildung 3.9 Durchschnittliche minimale Länge privater Pkw nach Segment am 31.12.2020

Bei der Breite gibt es erwartungsgemäß weniger starke Unterschiede, da hier über Fahrspuren, Garagen- und Parkplätze weniger Spielraum als bei der Länge gegeben ist. Lässt man die Wohnmobile außen vor liegen zwischen dem Durchschnitt der Minis und dem der Oberklasse nur etwa 25 cm.

CO₂

Die vorangehend betrachteten Merkmale wirken sich bei Verbrennungsmotoren auf den CO₂-Ausstoß aus – je leistungsfähiger, schwerer und größer ein Pkw, desto höher ist der CO₂-Ausstoß. Daher wird im Folgenden der durchschnittliche CO₂-Ausstoß der privaten Pkw betrachtet. Der Durchschnitt über alle Segmente liegt bei 148 g/km. Selbstverständlich ist der CO₂-Ausstoß bei neueren Pkw geringer als bei älteren.

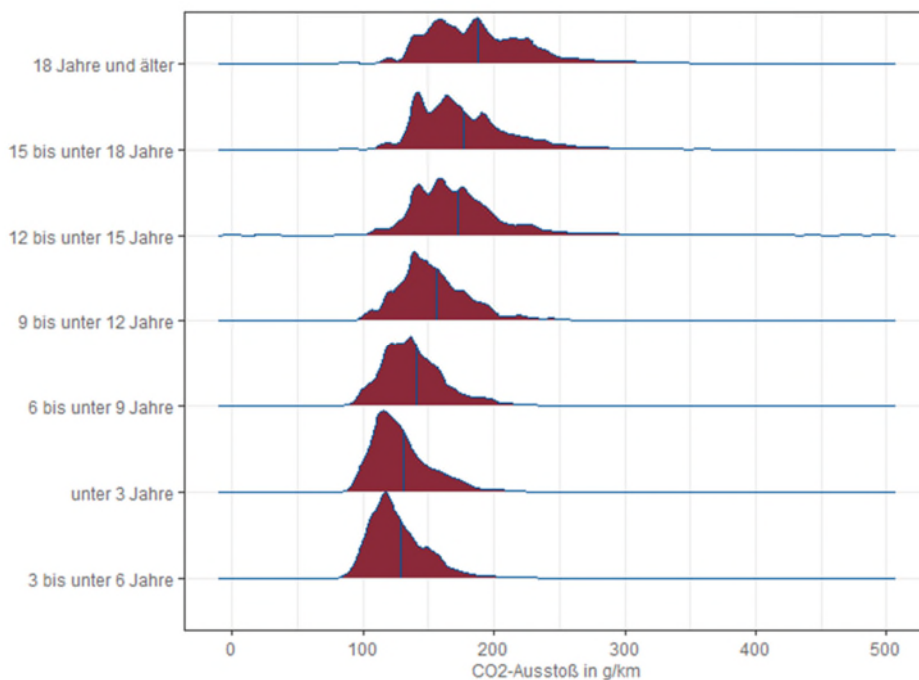


Abbildung 3.10 Verteilung CO₂-Ausstoß privater Pkw nach Altersgruppen der PKW am 31.12.2020

Abbildung 3.10 zeigt die Verteilung des CO₂-Ausstoßes nach Altersgruppen geordnet nach dem Mittelwert. Der Rückgang im durchschnittlichen CO₂-Ausstoß bei jüngeren privaten Pkw scheint also zu stagnieren. Private Pkw, die jünger als drei Jahre sind, haben einen durchschnittlichen CO₂-Ausstoß, der ganz knapp über dem liegt, der für Pkw von drei bis unter sechs Jahren gilt. Auch das obere Ende der Verteilung scheint für die jüngsten Pkw breiter zu sein.

Nach Segmenten differenziert liegen die Minis, Kleinwagen, Kompaktklassewagen, Sonstige und SUVs unter dem Durchschnitt. Das zeigt einmal mehr, dass die Beurteilung von SUVs schwierig ist, da dieses Segment zwar vom Aufbau und Aussehen eine stärkere Motorisierung und damit einen höheren CO₂-Ausstoß suggeriert, dies aber in der Realität nicht immer so ist und das Segment auch kleinere Fahrzeuge enthält. Deutlich über dem Durchschnitt liegen Geländewagen, Wohnmobile, Sportwagen und Pkw der Oberen Mittelklasse und Oberklasse.

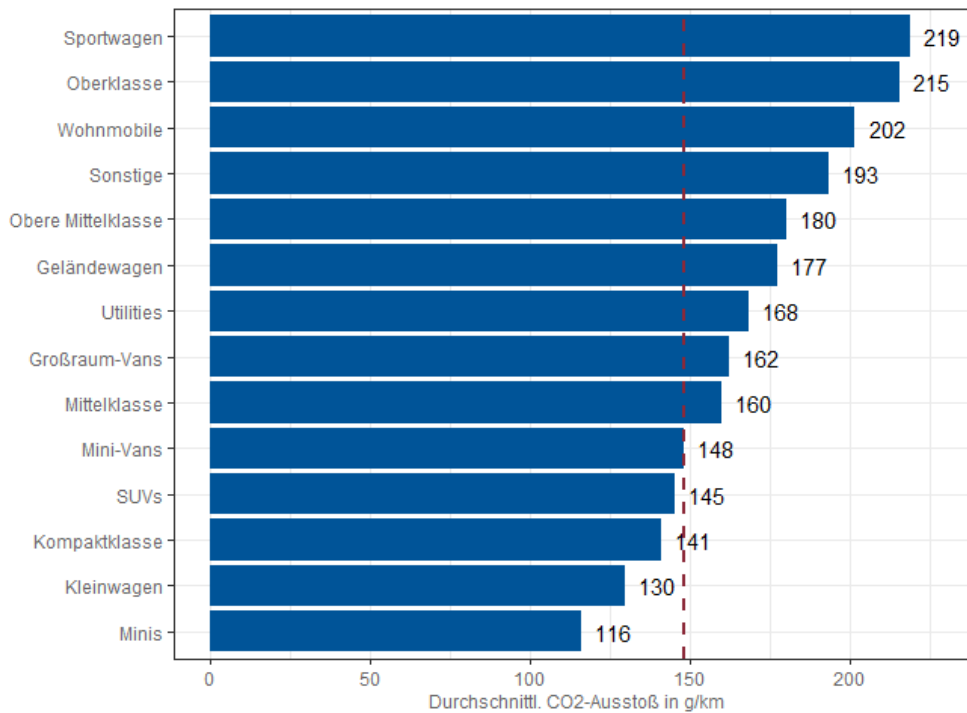


Abbildung 3.11 Durchschnittlicher CO₂-Ausstoß privater Pkw je Segment am 31.12.2020

Farben

Auch wenn die Farbe nicht wirklich ein technisches Merkmal ist, soll sie abschließend herangezogen werden, um ein Bild über die Farbenvielfalt zu geben. Zehn Farben werden in der Zulassung unterschieden. Die jeweiligen Schattierungen können nicht unterschieden werden. Etwa 60 Prozent aller privaten Pkw sind grau oder schwarz, damit ist die Farbvielfalt also eher gering. Signalfarben wie rot, gelb, orange bzw. lila/violett sind mit insgesamt nur gut zehn Prozent vertreten.

Hauptfarbe	Anzahl	Anteil in Prozent
grau	60.762	33,4
schwarz	48.581	26,7
blau	23.613	13,0
weiß	18.580	10,2
rot	14.134	7,8
grün	5.541	3,0
braun	4.420	2,4
gelb	2.845	1,6
unbekannt	1.727	0,9
orange	1.060	0,6
lila/violett	720	0,4
Insgesamt	181.983	100,0

Tabelle 3.11 Private Pkw nach Hauptfarben am 31.12.2020

4 Veränderungen im Fahrzeugbestand im Jahr 2020

Neben dem Fahrzeugbestand geben Angaben zu den abgemeldeten und neu zugelassenen Fahrzeugen Auskunft darüber, wie sich der Bestand entwickelt. Es werden hierfür nur motorisierte Kraftfahrzeuge privater und gewerblicher Halter*innen betrachtet.

4.1 Veränderungen im Fahrzeugbestand nach Art der Bestandsveränderung

Um sich ein Bild über den Umfang der Bestandsveränderungen zu machen, werden zunächst alle Arten von Veränderungen herangezogen. In 2020 gab es knapp 36.500 ‚Außerbetriebsetzungen‘, d. h. endgültige Abmeldungen von Autos. Sie machen ein Drittel aller betrachteten Bestandsveränderungen aus. Dagegen gab es nur gut 1.200 Fahrzeuge, die nach einer Stilllegung wieder zugelassen wurden. Am zweithäufigsten sind ‚Umschreibungen von außerhalb mit Halterwechsel‘ (gut 29.000 Fälle). Das sind Neuanmeldungen gebrauchter Fahrzeuge, die vorher bei einer anderen Zulassungsstelle gemeldet waren und jetzt in der Landeshauptstadt Hannover auf eine*n neue*n Halter*in zugelassen sind. Bei ‚Umschreibungen von außerhalb ohne Halterwechsel‘ (gut 2.800 Fälle) dagegen handelt es sich um Zulassungen nach Zuzug in die Landeshauptstadt Hannover.

Art der Bestandsveränderung	Anzahl	Anteil in Prozent
Außerbetriebsetzung	36.483	33,8
Umschreibung von außerhalb mit Halterwechsel	29.029	26,9
Neuzulassung fabrikneuer Fahrzeuge	15.560	14,4
Umschreibungsmitteilung	13.238	12,3
Umschreibung innerhalb	8.569	7,9
Umschreibung von außerhalb ohne Halterwechsel	2.819	2,6
Wiederzulassung eines stillgelegten Fahrzeugs	1.237	1,1
Erstzulassung eines Gebrauchtfahrzeugs	1.021	0,9
Bestandsveränderungen insgesamt	107.956	100,0

Tabelle 4.1 Bestandsveränderungen in 2020

Am dritthäufigsten mit gut 15.500 Fällen sind die ‚Neuzulassungen fabrikneuer Fahrzeuge‘. Es folgen gut 13.200 Fälle einer sogenannten ‚Umschreibungsmitteilung‘. Sie ist das Pendant zur ‚Umschreibung von außerhalb‘, d. h. Fahrzeuge, die bisher in Hannover gemeldet wurden, werden nach Fortzug aus der Landeshauptstadt in einer anderen Zulassungsstelle gemeldet. Die ‚Umschreibung innerhalb‘ ist die einzige hier dargestellte Art der Bestandsveränderung, die sich nur kleinräumig auswirkt. Die gut 8.500 Fälle beschreiben die Umschreibungen auf neue Halter*innen im Stadtgebiet und kommen zum Tragen, wenn Autos innerhalb der Stadt Hannover verkauft werden und dann auf neue Halter*innen zugelassen werden. Sie verändern den Bestand innerhalb der Landeshauptstadt insgesamt zwar nicht, geben jedoch ein gutes Bild über die Fluktuation innerhalb des Stadtgebiets und sind auf kleinräumiger Ebene (z. B. auf Ebene der Stadtteile und Stadtbezirke) bestandsverändernd. Am seltensten mit nur gut 1.000 Fällen ist die Erstzulassung eines Gebrauchtfahrzeugs. Hierbei handelt es sich um Fälle, wenn ein im Ausland gekauftes gebrauchtes Fahrzeug das erste Mal in Deutschland zugelassen wird.

4.2 Neuzulassungen

Von besonderem Interesse sind die Neuzulassungen, da sie ein gutes Bild über die Trendentwicklung geben. Welche Fahrzeugarten und -merkmale werden in Zukunft den Bestand bestimmen? Werden größere oder kleinere Fahrzeuge gewählt? Welche Rolle spielen Leistung und Antriebsart?

Fahrzeugart

Da diese Fragen insbesondere für Pkw als die häufigste Fahrzeugart interessieren, werden wir die Zahl der neu zugelassenen Pkw nur kurz in den Kontext einordnen und dann bei den Pkw bleiben. In 2020 wurden 15.560 fabrikneue Fahrzeuge in der Landeshauptstadt Hannover neu zugelassen (siehe Tabelle

4.1). Davon waren gut 12.900 (83 Prozent) Pkw. Weitere 10,5 Prozent der Neuzulassungen entfallen auf Lkw, gut 5 Prozent auf Krafträder.

Fahrzeugart	Anzahl	Anteil in Prozent
Arbeitsmaschinen und sonstige Kfz	116	0,7
Busse	45	0,3
Krafträder	807	5,2
Lkw	1.627	10,5
Pkw	12.914	83,0
Zugmaschinen	51	0,3
Summe	15.560	100,0

Tabelle 4.2 Neuzulassungen nach Fahrzeugart in 2020

Nutzungsart

Von den neu zugelassenen Pkw waren 4.014 private Zulassungen und 8.900 gewerbliche Zulassungen. Das entspricht einem Anteil der privaten Zulassungen von 31,1 Prozent.

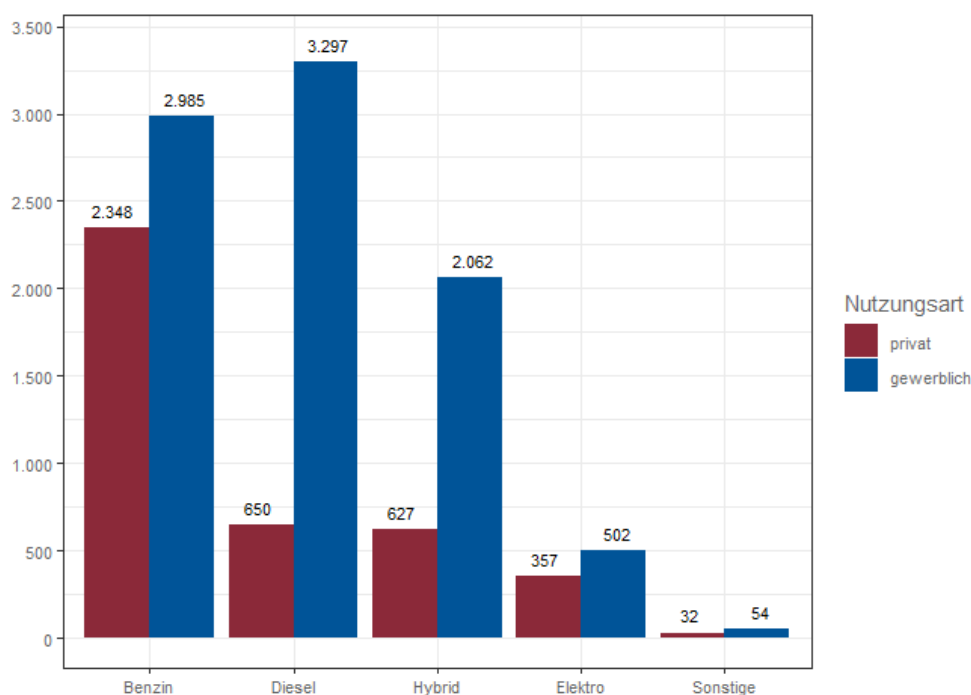


Abbildung 4.1 Neuzulassungen Pkw nach Nutzungsart und Motorart in 2020

Die Verteilung auf die Motorarten ist je nach Nutzungsart unterschiedlich (siehe Abbildung 4.1). Die meisten Neuzulassungen waren Benziner, davon 2.985 gewerblich und 2.348 privat. Neuzugelassene Dieselfahrzeuge sind fast komplett gewerbliche Neuzulassungen. Nur 650 Dieselfahrzeuge wurden in 2020 privat zugelassen. Vergleicht man das mit dem Bestand an privaten Diesel-Pkw (gut 43.400 Pkw), so wird deutlich, dass es eine Abkehr vom Diesel gibt. Das ist nach den Abgasskandalen wenig überraschend.

2.689 neu zugelassene Pkw haben einen Hybridantrieb. Davon sind aber nur 1.150 Plug-in-Hybride und davon nur anteilig 18 Prozent private Neuzulassungen (210 Fahrzeuge). Der überwiegende Teil der neu zugelassenen Hybride sind also Vollhybride, die jedoch nur eingeschränkte Reichweiten mit Elektroantrieb ermöglichen. 859 in 2020 neu zugelassene Pkw sind Elektrofahrzeuge, davon 58 Prozent gewerbliche Zulassungen.

Aufgrund der Vorschriften der europäischen Regulierung fallen fast alle Neuzulassungen in die Emissionsnorm Euro 6d.

Segment

Um ein Gefühl dafür zu bekommen, was für Pkw neu zugelassen wurden, eignet sich die Differenzierung nach Segment. Das erfolgt jedoch nur für private Pkw, da die Kaufentscheidung gewerblicher Pkw stärker zweckgebunden sein kann. Zur Einordnung stellen wir die Anteile der jeweiligen Segmente an den Neuzulassungen denen im Bestand gegenüber (Tabelle 4.3).

So wird deutlich, dass in 2020 anteilig weniger kleine Autos zugelassen wurden als im privaten Pkw-Bestand sind. Knapp 5 Prozent der 4.014 neu zugelassenen privaten Pkw gehörten zum Segment ‚Minis‘, im Bestand sind 7,4 Prozent. Bei den Kleinwagen ist die Lücke in den Anteilswerten deutlich geringer, bei der Kompaktklasse dagegen wieder deutlich größer.

Segment	Private Pkw-Neuzulassungen		nachrichtlich:
	Anzahl	Anteil in Prozent	Anteil am Bestand in Prozent
Minis	197	4,9	7,4
Kleinwagen	758	18,9	19,7
Kompaktklasse	792	19,7	26,7
Mittelklasse	259	6,5	12,9
Obere Mittelklasse	65	1,6	5,0
Oberklasse	17	0,4	0,9
SUVs	931	23,2	6,5
Geländewagen	429	10,7	4,7
Sportwagen	70	1,7	2,5
Mini-Vans	33	0,8	3,2
Großraum-Vans	53	1,3	4,8
Utilities	136	3,4	3,1
Wohnmobile	176	4,4	0,8
ohne Zuordnung	98	2,4	1,8
Sonstige	-	-	0,1
Insgesamt	4.014	100,0	100,0

Tabelle 4.3 Neuzulassungen privater Pkw nach Segment in 2020

Grund dafür ist die starke Ausprägung des Segments SUVs. Fast jeder vierte in 2020 neu zugelassene private Pkw fällt in dieses Segment. Im aktuellen Bestand sind dagegen nur 6,5 Prozent SUVs. Auch bei den Geländewagen gibt es eine solche Entwicklung. Der Anteil an den Neuzulassungen beträgt 10,7 Prozent (429 Pkw), am Bestand jedoch nur 4,7 Prozent. Eine gegenteilige Entwicklung zeigt sich bei den Segmenten Mittelklasse, obere Mittelklasse, Oberklasse, Sportwagen und Großraum-Vans. Auch hier ist zu vermuten, dass der hohe Anteil, der auf das Segment SUVs entfällt, der Grund für den Rückgang in den genannten Segmenten ist.

Der überproportionale Anteil von Wohnmobilen an den Neuzulassungen bildet sowohl einen bereits länger anhaltenden Trend ab als vermutlich auch einen Effekt der Pandemie, wo autarker Urlaub sehr gefragt ist.

Technische Merkmale

Die Verschiebung der privaten Pkw-Neuzulassungen nach Segment im Vergleich zum privaten Pkw-Bestand hilft den folgenden Vergleich nach technischen Merkmalen zu interpretieren. Abbildung 4.2 zeigt die Durchschnitte ausgewählter technischer Merkmale der privaten Pkw-Neuzulassungen in 2020 im Vergleich zum privaten Pkw-Bestand am 31.12.2020. Neu zugelassene private Pkw sind leistungsfähiger als der Bestand – im Durchschnitt verfügen sie über 113 kW statt 94 kW im Bestand. Allerdings liegt der durchschnittliche Hubraum mit 1.647 ccm gegenüber 1.699 ccm leicht unter dem Wert des Bestands. Nichtsdestotrotz ist jedoch die Leistungsfähigkeit bei den Neuzulassungen deutlich höher. Die sogenannte Literleistung (Nennleistung geteilt durch Hubraumgröße) liegt bei privaten Pkw-Neuzulassungen bei 71 kW/l und für den privaten Pkw-Bestand bei 55 kW/l. Der CO₂-Ausstoß liegt bei den Neuzulassungen bei 128 g/km, im Bestand bei 148 g/km. Damit ist er deutlich gesunken. Auffällig ist jedoch, dass die Neuzulassungen mit 2.048 kg deutlich schwerer sind als der durchschnittliche Bestand mit 1.865. Hier

schlägt die oben beschriebene Entwicklung zu mehr SUVs und Geländewagen und weniger kleinen Autos durch.

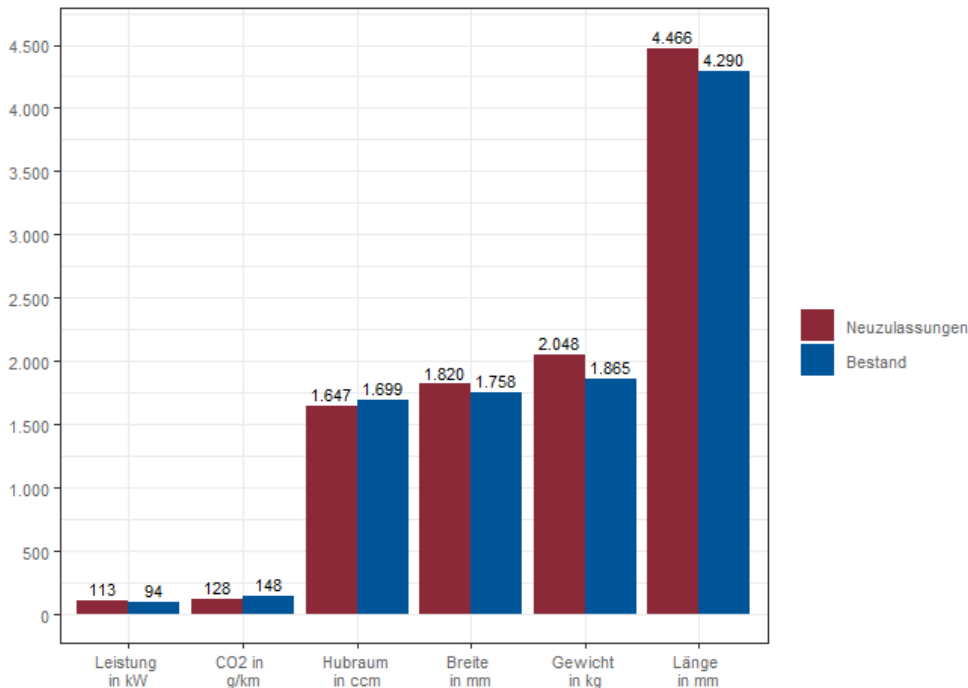


Abbildung 4.2 Durchschnitte technischer Merkmale privater Pkw zum 31.12.2020 sowie bei Neuzulassungen in 2020

Hinsichtlich der Fahrzeugabmessungen sind neu zugelassene private Pkw im Durchschnitt etwas breiter (ca. +6 cm) und deutlich länger (ca. +12 cm) als die privaten Pkw im Bestand. Auch das ist das Ergebnis der Verschiebung in den Segmenten geschuldet.

4.3 Außerbetriebsetzungen

Neben den Zulassungen fabrikneuer Fahrzeuge geben die Außerbetriebsetzungen Auskunft darüber, welche Fahrzeuge den Bestand verlassen und ihn so in seiner Zusammensetzung ebenfalls verändert haben.

Von den 32.301 Außerbetriebsetzungen von Pkw im Jahr 2020 waren 71,7 Prozent private Außerbetriebsetzungen und 28,3 Prozent gewerbliche.

Nutzungsart	Anzahl	Anteil
privat	23.168	71,7
gewerblich	9.130	28,3
ohne Zuordnung	3	0,0
Insgesamt	32.301	100,0

Tabelle 4.4 Außerbetriebsetzungen von Pkw nach Nutzungsart in 2020

Betrachtet man wiederum die durchschnittlichen technischen Merkmale der privaten Außerbetriebsetzungen von Pkw, können diese mit den Durchschnitten des verbleibenden Bestands verglichen werden (siehe Abbildung 4.3). Die Pkw, die den Bestand in 2020 verlassen haben, sind im Durchschnitt weniger leistungsfähig, da sie bei gleicher durchschnittlicher Nennleistung wie die privaten Pkw im Bestand einen größeren Hubraumdurchschnitt haben und so eine geringere Literleistung aufweisen. Hinsichtlich Breite, Länge und Gewicht sind jedoch kaum Unterschiede ersichtlich. Allerdings liegt der durchschnittliche CO₂-Ausstoß der Außerbetriebsetzungen mit 158 g/km deutlich über dem Durchschnitt des Bestands am 31.12.2020. Hier spielt das Alter der Pkw eine erhebliche Rolle. Die Außerbetriebsetzungen von privaten Pkw in 2020 hatten ein Durchschnittsalter von gut 13 Jahre, die privaten Pkw im Bestand haben ein Durchschnittsalter von ca. 10,5 Jahren.

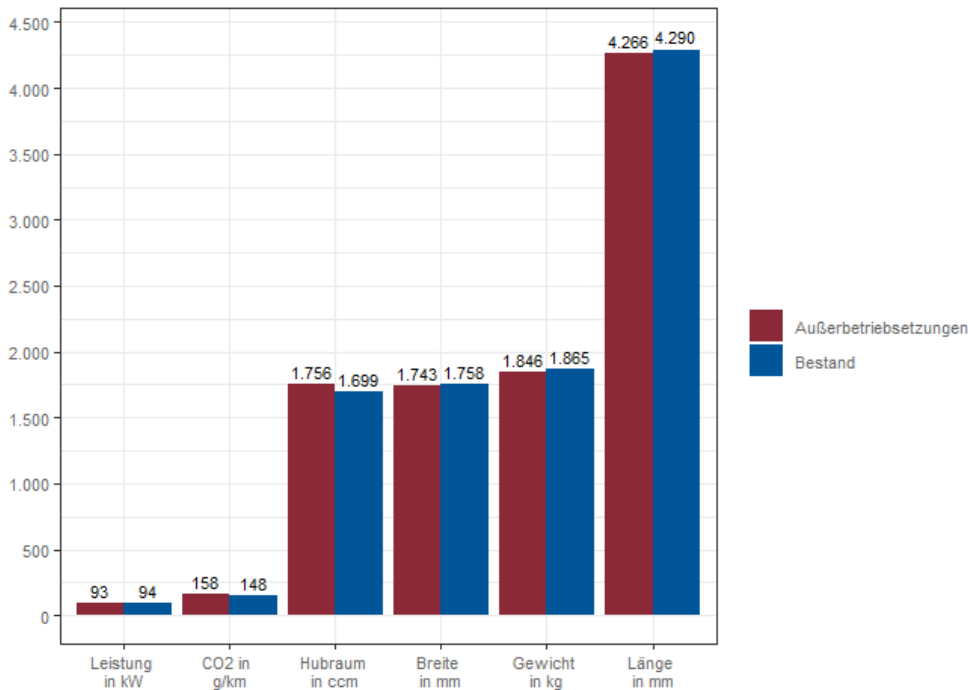


Abbildung 4.3 Durchschnitte technischer Merkmale privater Pkw zum 31.12.2020 sowie bei Außerbetriebsetzungen in 2020

4.4 Zugang Gebrauchtfahrzeuge

Obwohl die Neuzulassungen eine interessante Teilmenge der bestandsverändernden Vorgänge sind, liegen die dem Bestand zugewandenen Gebrauchtfahrzeuge zahlenmäßig mit 35.038 Fällen deutlich darüber. Folgende bereits in Tabelle 4.1 beschriebene Bewegungsarten werden zum Zugang gebrauchter Fahrzeuge zusammengefasst: ‚Erstzulassung eines Gebrauchtfahrzeugs‘, Umschreibungen von außerhalb mit und ohne Halterwechsel sowie die Wiedenzulassungen von stillgelegten Fahrzeugen. 85 Prozent aller Zugänge von Gebrauchtfahrzeugen sind Umschreibungen von außerhalb mit Halterwechsel, also Fälle, in denen Halter*innen gebrauchte Fahrzeuge kaufen, die bis dahin nicht in der Landeshauptstadt zugelassen waren.

Art der Bewegung	Anzahl	Anteil
Erstzulassung eines Gebrauchtfahrzeugs	1.077	3,1
Umschreibung von außerhalb mit Halterwechsel	29.814	85,1
Umschreibung von außerhalb ohne Halterwechsel	2.882	8,2
Wiedenzulassung eines stillgelegten Fahrzeugs	1.265	3,6
Insgesamt	35.038	100,0

Tabelle 4.5 Zugang von Gebrauchtfahrzeugen (Pkw) nach Art der Bewegung in 2020

Fast alle Zugänge gebrauchter Fahrzeuge erfolgten privat. Lediglich 8,2 Prozent (2.885 Fahrzeuge) wurden gewerblich zugelassen.

Nutzungsart	Anzahl	Anteil
privat	32.136	91,7
gewerblich	2.885	8,2
ohne Zuordnung	17	0,0
Insgesamt	35.038	100,0

Tabelle 4.6 Zugang von Gebrauchtfahrzeugen nach Nutzungsart in 2020

Die meisten Zugänge gebrauchter Fahrzeuge waren Pkw (gut 86 Prozent bzw. 30.217 Fahrzeuge). Für diese werden im Folgenden noch verschiedenen Merkmale eingehender betrachtet. Abbildung 4.4 zeigt die gebraucht zugewandenen Pkw nach Nutzungsart und Motorart analog zu Abbildung 4.1 für die Zugänge fabrikneuer Pkw. Knapp zwei Drittel aller privaten Gebrauchtzulassungen von Pkw sind Benziner und knapp ein Drittel Dieselfahrzeuge. Hier wird der Gegensatz zu den Neuzulassungen besonders deutlich. Private Pkw-Neuzulassungen mit Dieselmotor bilden die Ausnahme – auf dem Gebrauchtmarkt

dagegen spielen private Pkw mit Dieselmotoren noch eine erhebliche Rolle. Ob das eine Folge des Abgasskandals ist, kann aufgrund der fehlenden Zeitreihe leider nicht überprüft werden.

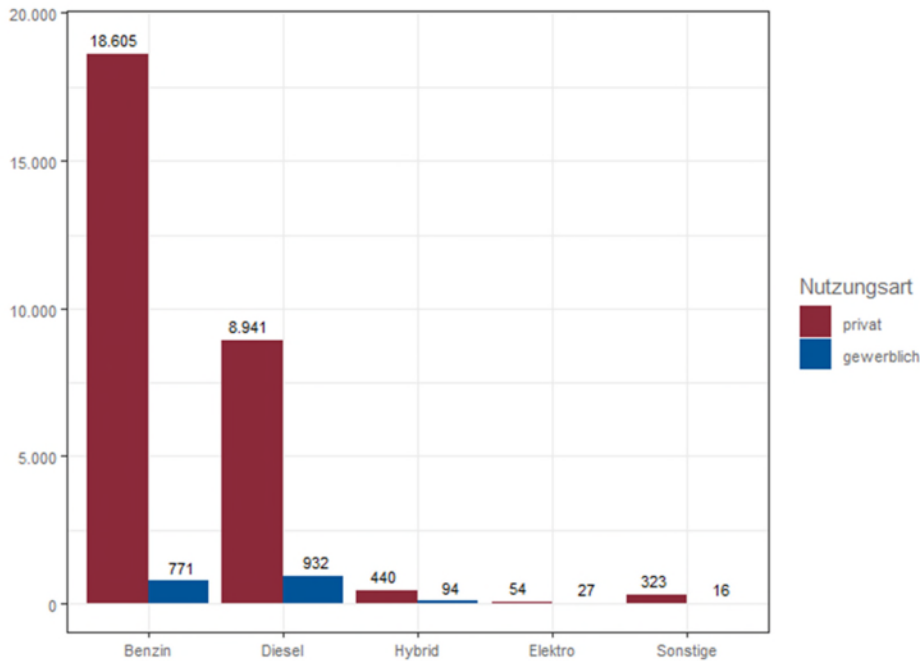


Abbildung 4.4 Zugang von Gebrauchtfahrzeugen nach Nutzungsart und Antriebsart in 2020

Ebenso wird deutlich, dass der Gebrauchtmarkt für alternative Antriebsarten (hier: Hybride und Elektromotoren) noch sehr übersichtlich ist. Da die Neuzulassungen in diesem Bereich jedoch steigen, ist davon auszugehen, dass sich das in den kommenden Jahren ändern wird.

Auch hinsichtlich der Emissionsnormen wird deutlich, dass immer noch viele ältere Gebrauchtfahrzeuge im Umlauf sind. Die häufigste Emissionsnorm von Pkw-Gebrauchtzugängen mit Benzin-Motor ist Euro 4 mit 6.015 Fahrzeugen. Allerdings sind es zusammengenommen mehr Benzinern mit Euro 6b und Euro 6d (insgesamt knapp 7.000 Pkw). Das verdeutlicht, dass ein erheblicher Teil der Gebrauchtzulassungen von Benzinern Jahreswagen oder ähnlich neue Gebrauchte betrifft.

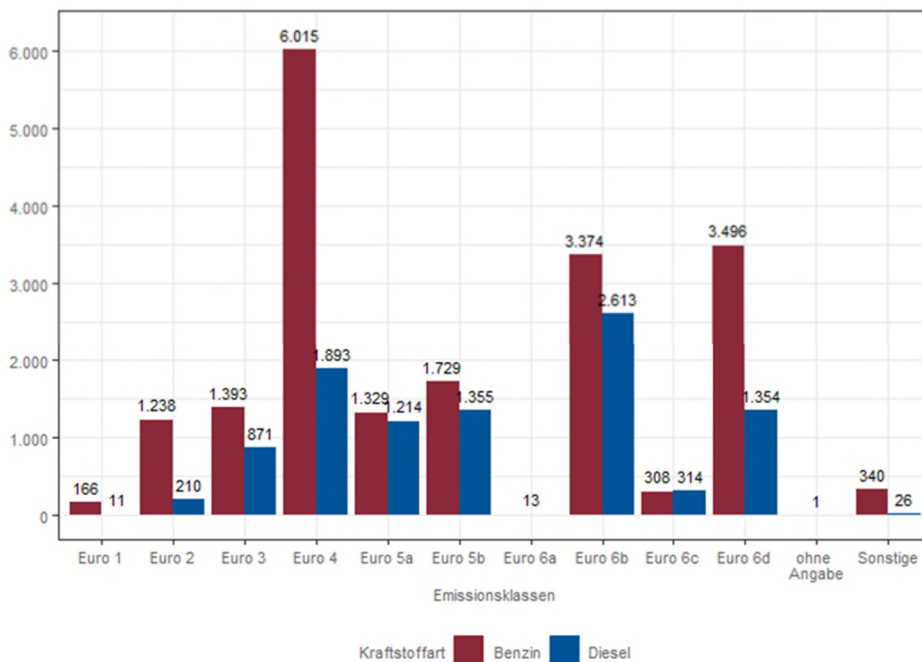


Abbildung 4.5 Zugang von Gebrauchtfahrzeugen nach Emissionsnorm und Motorart in 2020

Bei den Zugängen gebrauchter Pkw mit Dieselmotoren sticht die Euro-Norm 4 weniger heraus. Insgesamt haben 39,1 Prozent der Zugänge von gebrauchten Pkw (Benzin und Diesel) in 2020 eine Euro 6-Norm.

Um analog zu den fabrikneuen Zulassungen einen Vergleich der Durchschnitte technischer Merkmale zu machen, betrachten wir zunächst die Verteilung privater Pkw-Gebrauchtzulassungen nach Segmenten. Auch hier nehmen wir den Vergleich mit den Anteilen der Segmente im Bestand zum 31.12.2020 vor (siehe Tabelle 4.7). Hier zeigt sich, dass die Anteile der Zugänge an gebrauchten Pkw nahezu identisch sind mit denen im Bestand insgesamt. Leicht Abweichungen nach unten gibt es bei Kleinwagen, Sportwagen und Mini-Vans, leichte Abweichungen nach oben bei den Segmenten Mittelklasse, obere Mittelklasse, Oberklasse und Geländewagen.

Segment	Private Zugänge gebrauchte Pkw		nachrichtlich:
	Anzahl	Anteil in Prozent	Anteil am Bestand in Prozent
Minis	2.083	7,3	7,4
Kleinwagen	5.283	18,6	19,7
Kompaktklasse	7.391	26,1	26,7
Mittelklasse	3.988	14,1	12,9
Obere Mittelklasse	1.703	6,0	5,0
Oberklasse	409	1,4	0,9
SUVs	1.743	6,1	6,5
Geländewagen	1.586	5,6	4,7
Sportwagen	550	1,9	2,5
Mini-Vans	649	2,3	3,2
Großraum-Vans	1.327	4,7	4,8
Utilities	859	3,0	3,1
Wohnmobile	241	0,8	0,8
ohne Zuordnung	27	0,1	1,8
Sonstige	524	1,8	0,1
Insgesamt	28.363	100,0	100,0

Tabelle 4.7 Zugang gebrauchter Pkw in 2020 nach Segment

Durch diese Ähnlichkeit in der Verteilung sind die Durchschnitte technischer Merkmale gut interpretierbar.

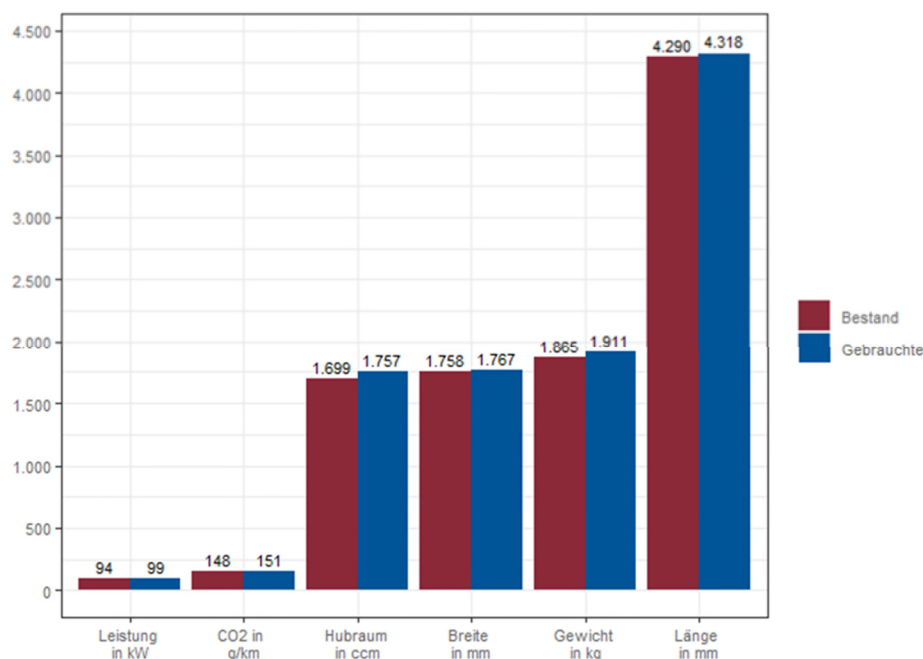


Abbildung 4.6 Durchschnitte technischer Merkmale privater Pkw (Zulassungen Gebrauchte und Neuzulassungen)

Die privat zugelassenen gebrauchten Pkw sind im Schnitt ähnlich leistungsfähig wie die Pkw im Bestand. Auch ihr CO₂-Ausstoß ist sehr ähnlich zu dem des Bestands an privaten Pkw insgesamt. Lediglich beim

Gewicht gibt es eine sichtbare Abweichung des Durchschnitts, auch wenn die mit ca. +45 kg für die zugegangenen gebrauchten nur gering ausfällt.

5 Kleinräumige Auswertung der Kfz-Statistik

An dieser Stelle werden einige Auswertungen auf Ebene der Stadtteile und Stadtbezirke gezeigt. Detailliertere kleinräumige Betrachtungen werden in die 'Strukturdaten der Stadtteile und Stadtbezirke' aufgenommen. Auswertungen für andere räumliche Ebenen können jederzeit angefragt werden.

5.1 Fahrzeugbestand in den Stadtteilen und Stadtbezirken

Angaben zu Kraftfahrzeugen auf Ebene der Stadtteile und Stadtbezirke machen Tabelle 5.1 und Tabelle 5.2. Tabelle 5.1 zeigt die Fahrzeuge nach Fahrzeugart (insgesamt, Pkw, privat genutzte Pkw, Nutzfahrzeuge und Krafträder) je 1.000 Einwohner*innen. Der Stadtteil mit den meisten Kraftfahrzeugen ist die List, was naheliegt, da dies auch der Stadtteil mit den meisten Einwohner*innen ist. Es folgt die ebenfalls bevölkerungsstarke Südstadt. Die Stadtteile Wülferode und Waldheim sind die Stadtteile mit der geringsten Zahl an Kfz – auch hier wieder gibt es einen deutlichen Zusammenhang mit der Zahl der Einwohner*innen.

Betrachtet man die Zahl der Kfz je 1.000 Einwohner*innen (am Ort der Hauptwohnung) verändert sich die Reihung sehr deutlich. Am oberen Ende der Verteilung stehen Lahe (1.294), Vinnhorst/Brink-Hafen (869) und Bornum (844) heraus. Da hier große Industrie- und Gewerbegebiete liegen, lässt sich das allerdings auf die hohe Zahl gewerblicher Zulassungen zurückführen. Wird stattdessen die Zahl privater Pkw je 1.000 Einwohner*innen herangezogen, so ergibt sich ein gänzlich anders Bild. Isernhagen-Süd und Wülferode führen die Liste mit 597 bzw. 583 private Pkw je 1.000 Einwohner*innen deutlich an und liegen mit diesen Werten auch deutlich vor den folgenden (Seelhorst, Bothfeld und Lahe) mit 472, 458 und 456 private Pkw je 1.000 Einwohner*innen. Es scheint, dass in Wülferode mit seiner eher isolierten Lage im Stadtgebiet individuelle Mobilität einen deutlich höheren Stellenwert hat als in anderen Randlagen wie etwa Lahe oder Wettbergen (452). Sicherlich spielt auch die Anbindung über ÖPNV eine bedeutende Rolle bei der Zahl der privaten Pkw je 1.000 Einwohner*innen. Für Isernhagen-Süd kommt vermutlich die hohe Kaufkraft hinzu. Die Stadtteile mit der geringsten Dichte an privaten Pkw sind die Nordstadt (213), Linden-Süd (215), Linden-Nord (224) und die Calenberger Neustadt (228). Bei allen handelt es sich um innenstadtnahe Gebiete, wo die Notwendigkeit zu individueller Mobilität aufgrund kurzer Wege und guter Anbindung an den ÖPNV weniger gegeben ist. Der Stadtteil Mitte selbst spielt eine besondere Rolle, da aufgrund der Innenstadt besonders viele Fahrzeuge zugelassen sind, wovon aber der überwiegende Teil Nutzfahrzeuge bzw. gewerblich zugelassene Pkw sind.

Abbildung 5.1 auf Seite 31 zeigt auf einen Blick die Stadtteile gereiht nach der Zahl der Pkw nach Nutzungsart.

Tabelle 5.2 ergänzt das Bild um die Kraftstoffart bzw. Energieart der Kfz. Da bei gewerblich zugelassenen Fahrzeugen Dieselmotoren überwiegen, sind die Stadtteile mit den meisten Kfz mit Dieselmotoren je 1.000 Einwohner*innen auch wieder die, die größere Industrie- bzw. Gewerbegebiete haben. Lahe führt mit einer Dieselmotorendichte von 780 gefolgt von Bornum (459) und Vinnhorst/Brink-Hafen (454). Bezogen auf Hybrid- und Elektroantriebe ist das Bild teilweise ähnlich, denn diese sind auch bei gewerblichen Zulassungen relativ häufiger vertreten (siehe Tabelle 3.5 zum Pkw-Bestand). Allerdings spielen hier auch Dienstleistungen und Behörden eine wichtige Rolle. Die höchste Dichte an Kfz mit Hybrid- bzw. Elektroantrieben hat daher der Stadtteil Mitte mit je 48 bzw. 20 Kfz mit jeweiligen Antrieben auf 1.000 Einwohner*innen. Bei den Hybridantrieben folgen die Stadtteile Lahe, Bult und Hainholz mit 42 bzw. 31 Fahrzeugen je 1.000 Einwohner*innen. Am niedrigsten ist die Dichte an Fahrzeugen mit Hybridmotoren in Linden-Nord und Mühlenberg mit nur drei Hybridfahrzeugen je 1.000 Einwohner*innen. Bei den Elektroantrieben fallen neben dem bereits erwähnten Stadtteil Mitte folgende Stadtteile mit einer besonders hohen Dichte an Fahrzeugen mit Elektroantrieb auf: Misburg-Nord (12), Lahe (12), Linden-Mitte (8) sowie Stöcken (7) und Zoo (7). Eine Dichte an Fahrzeugen mit Elektroantrieb unter null verzeichnen die Stadtteile Linden-Nord und Mühlenberg.

Stadtteil Stadtbezirk Landeshauptstadt Hannover	Kraftfahrzeuge (einschl. Krafträder) am 31.12.2020							
	insgesamt		davon				Nutzfahrzeuge	Kraft-räder
			Personenkraftwagen		dar. privat genutzt			
	abs.	auf 1.000 Einwohner*innen	abs.	auf 1.000 Einwohner*innen		abs.		
1					2		3	4
nach Stadtteilen	1	2	3	4	5	6	7	8
01 Mitte	7.911	746	6.268	591	2.579	243	1.302	284
02 Calenberger Neustadt	4.153	597	3.167	455	1.587	228	724	259
03 Nordstadt	6.013	333	4.799	266	3.837	213	579	417
04 Südstadt	16.680	412	14.648	362	12.737	315	521	1.242
05 Waldhausen	1.202	537	1.074	480	971	434	18	84
06 Waldheim	830	463	735	410	706	394	10	72
07 Bult	2.050	661	1.728	557	1.006	324	233	60
08 Zoo	3.105	622	2.841	569	2.092	419	87	141
09 Oststadt	5.386	378	4.697	329	4.007	281	169	419
10 List	20.202	437	17.548	380	14.606	316	873	1.413
11 Vahrenwald	9.383	377	8.062	324	6.907	277	550	581
12 Vahrenheide	4.437	448	3.555	359	2.657	268	576	136
13 Hainholz	4.148	560	3.235	437	1.822	246	685	150
14 Herrenhausen	2.520	298	2.228	263	2.079	246	81	162
15 Burg	1.739	463	1.521	405	1.464	390	57	112
16 Leinhausen	1.161	331	1.063	303	1.020	291	24	57
17 Ledeburg/Nordhafen	3.044	503	2.551	422	2.236	369	193	217
18 Stöcken	6.083	468	5.034	387	4.030	310	600	324
19 Marienwerder	1.712	697	1.446	588	961	391	165	82
21 Sahlkamp	5.694	398	5.146	359	4.957	346	54	350
22 Bothfeld	11.646	564	10.284	498	9.446	458	382	758
24 Lahe	2.743	1.294	2.086	984	967	456	501	96
25 Groß-Buchholz	13.487	481	11.519	411	9.908	353	989	723
26 Kleefeld	5.159	414	4.563	366	4.008	322	201	296
27 Heideviertel	2.663	538	2.388	483	2.074	419	95	132
28 Kirchrode	6.709	557	6.030	500	5.430	451	234	329
29 Döhren	8.840	650	6.522	480	4.983	367	365	441
30 Seelhorst	2.319	632	1.913	521	1.730	472	173	188
31 Wülfel	2.612	592	1.910	433	1.388	315	516	132
32 Mittelfeld	5.399	601	4.885	544	2.789	310	201	223
33 Linden-Nord	4.791	289	3.977	240	3.713	224	120	482
34 Linden-Mitte	5.849	472	4.318	349	3.085	249	912	404
35 Linden-Süd	2.912	287	2.494	246	2.180	215	112	214
36 Limmer	2.568	409	2.178	347	1.701	271	103	187
37 Davenstedt	5.017	464	4.493	416	4.403	407	64	357
38 Badenstedt	5.896	480	5.026	409	4.393	357	267	434
39 Bornum	1.203	844	716	502	545	382	403	67
40 Ricklingen	4.592	351	3.930	301	3.690	282	202	364
41 Oberricklingen	4.803	447	4.108	383	3.865	360	160	396
42 Mühlenberg	2.213	299	2.024	274	1.967	266	44	77
43 Wettbergen	6.971	525	6.155	464	6.004	452	186	477
44 Ahlem	4.920	446	4.325	392	4.111	373	109	363
45 Vinnhorst/Brink-Hafen	6.121	869	5.137	729	2.767	393	577	268
47 Bemerode	9.725	501	8.582	442	7.878	406	434	539
48 Isernhagen-Süd	2.150	712	1.921	636	1.804	597	24	157
50 Misburg-Nord	11.473	493	10.199	438	9.751	419	258	747
51 Misburg-Süd	2.163	768	1.534	545	1.203	427	486	107
52 Anderten	4.310	554	3.652	470	3.304	425	324	249
53 Wülferode	653	706	554	599	539	583	12	52
nach Stadtbezirken								
01 Mitte	20.555	558	16.973	461	10.265	279	2.282	1.103
02 Vahrenwald-List	29.585	416	25.610	360	21.513	303	1.423	1.994
03 Bothfeld-Vahrenheide	26.670	533	22.992	460	19.831	397	1.537	1.497
04 Buchholz-Kleefeld	21.309	469	18.470	406	15.990	352	1.285	1.151
05 Misburg-Anderten	17.946	530	15.385	454	14.258	421	1.068	1.103
06 Kirchrode-Bemerode-	17.087	527	15.166	468	13.847	427	680	920
07 Südstadt-Bult	18.730	430	16.376	376	13.743	316	754	1.302
08 Döhren-Wülfel	21.202	611	17.039	491	12.567	362	1.283	1.140
09 Ricklingen	19.782	431	16.933	369	16.071	350	995	1.381
10 Linden-Limmer	16.120	355	12.967	286	10.679	235	1.247	1.287
11 Ahlem-Badenstedt-Davenstedt	15.833	464	13.844	406	12.907	378	440	1.154
12 Herrenhausen-Stöcken	16.259	436	13.843	371	11.790	316	1.120	954
13 Nord	16.282	498	13.171	403	8.426	258	1.841	835
nicht zuzuordnen	206		153		96		35	15
Landeshauptstadt Hannover	257.566	474	218.922	403	181.983	335	15.990	15.836

Tabelle 5.1 Kraftfahrzeuge in den Stadtteilen und Stadtbezirken am 31.12.2020

Stadtteil Stadtbezirk Landeshauptstadt Hannover	Kraftfahrzeuge (ohne Krafträder) am 31.12.2020									
	davon nach Kraftstoffart									
	mit Benzinmotor		mit Dieselmotor		mit Hybridmotor		mit Elektromotor		Sonstige	
	abs.	auf 1.000 Einwoh- ner*innen	abs.	auf 1.000 Einwoh- ner*innen	abs.	auf 1.000 Einwoh- ner*innen	abs.	auf 1.000 Einwoh- ner*innen	abs.	auf 1.000 Einwoh- ner*innen
nach Stadtteilen	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
01 Mitte	3.607	340	3.212	303	509	48	216	20	51	5
02 Calenberger Neustadt	1.531	220	2.187	314	96	14	40	6	27	4
03 Nordstadt	3.182	176	2.157	120	82	5	59	3	89	5
04 Südstadt	11.064	274	3.786	94	295	7	108	3	137	3
05 Waldhausen	770	344	310	139	22	10	3	1	8	4
06 Waldheim	523	292	212	118	12	7	4	2	6	3
07 Bult	1.035	334	813	262	95	31	24	8	13	4
08 Zoo	1.901	381	886	178	113	23	36	7	20	4
09 Oststadt	3.336	234	1.389	97	122	9	39	3	65	5
10 List	12.024	260	5.882	127	503	11	114	2	178	4
11 Vahrenwald	5.857	235	2.610	105	156	6	44	2	91	4
12 Vahrenheide	2.069	209	2.009	203	84	8	19	2	69	7
13 Hainholz	1.720	232	1.942	262	229	31	21	3	42	6
14 Herrenhausen	1.630	193	663	78	30	4	9	1	21	2
15 Burg	1.192	317	377	100	21	6	4	1	14	4
16 Leinhausen	781	223	292	83	18	5	2	1	9	3
17 Ledeburg/Nordhafen	1.723	285	998	165	44	7	15	2	27	4
18 Stöcken	3.166	244	2.356	181	51	4	90	7	67	5
19 Marienwerder	824	335	716	291	62	25	11	4	10	4
21 Sahlkamp	3.569	249	1.613	113	73	5	10	1	61	4
22 Bothfeld	7.396	358	3.064	148	241	12	57	3	97	5
24 Lahe	837	395	1.652	780	88	42	25	12	32	15
25 Groß-Buchholz	7.725	276	4.491	160	269	10	72	3	130	5
26 Kleefeld	3.195	256	1.493	120	86	7	17	1	51	4
27 Heideviertel	1.681	340	717	145	87	18	13	3	23	5
28 Kirchrode	4.261	354	1.873	155	122	10	47	4	43	4
29 Döhren	4.335	319	2.380	175	138	10	59	4	69	5
30 Seelhorst	1.345	367	710	194	36	10	12	3	19	5
31 Wülfel	1.184	268	1.181	268	43	10	25	6	23	5
32 Mittelfeld	2.569	286	2.274	253	253	28	34	4	33	4
33 Linden-Nord	2.847	171	1.323	80	44	3	6	0	76	5
34 Linden-Mitte	2.658	215	2.356	190	96	8	98	8	170	14
35 Linden-Süd	1.616	159	970	96	39	4	14	1	49	5
36 Limmer	1.324	211	959	153	38	6	2	0	44	7
37 Davenstedt	3.348	310	1.142	106	71	7	18	2	58	5
38 Badenstedt	3.543	288	1.682	137	90	7	34	3	82	7
39 Bornum	451	316	654	459	19	13	3	2	5	4
40 Ricklingen	2.933	224	1.175	90	48	4	9	1	47	4
41 Oberricklingen	3.033	282	1.221	114	48	4	21	2	62	6
42 Mühlenberg	1.274	172	791	107	25	3	2	0	35	5
43 Wettbergen	4.507	340	1.737	131	115	9	34	3	69	5
44 Ahlem	3.206	291	1.158	105	92	8	20	2	64	6
45 Vinnhorst/Brink-Hafen	2.337	332	3.200	454	188	27	26	4	42	6
47 Bemerode	5.760	297	3.147	162	136	7	46	2	70	4
48 Isernhagen-Süd	1.330	440	568	188	40	13	36	12	7	2
50 Misburg-Nord	7.526	323	2.867	123	146	6	42	2	97	4
51 Misburg-Süd	967	343	1.019	362	36	13	5	2	14	5
52 Anderten	2.595	334	1.310	168	80	10	20	3	41	5
53 Wülferode	362	391	217	235	6	6	4	4	11	12
nach Stadtbezirken										
01 Mitte	10.375	282	7.674	208	840	23	331	9	163	4
02 Vahrenwald-List	17.881	251	8.492	119	659	9	158	2	269	4
03 Bothfeld-Vahrenheide	15.201	304	8.906	178	526	11	147	3	266	5
04 Buchholz-Kleefeld	12.601	277	6.701	147	442	10	102	2	204	4
05 Misburg-Anderten	11.088	327	5.196	153	262	8	67	2	152	4
06 Kirchrode-Bemerode-Wülferode	10.383	321	5.237	162	264	8	97	3	124	4
07 Südstadt-Bult	12.099	278	4.599	106	390	9	132	3	150	3
08 Döhren-Wülfel	10.726	309	7.067	204	504	15	137	4	158	5
09 Ricklingen	12.198	266	5.578	122	255	6	69	2	218	5
10 Linden-Limmer	8.445	186	5.608	123	217	5	120	3	339	7
11 Ahlem-Badenstedt-Davenstedt	10.097	296	3.982	117	253	7	72	2	204	6
12 Herrenhausen-Stöcken	9.316	250	5.402	145	226	6	131	4	148	4
13 Nord	7.239	222	7.299	223	499	15	106	3	173	5
nicht zuzuordnen	106		73		5		1		2	
Landeshauptstadt Hannover	147.755	272	81.814	151	5.342	10	1.670	3	2.570	5

Tabelle 5.2 Kraftfahrzeuge nach Kraftstoff bzw. Energieart in den Stadtteilen und Stadtbezirken am 31.12.2020

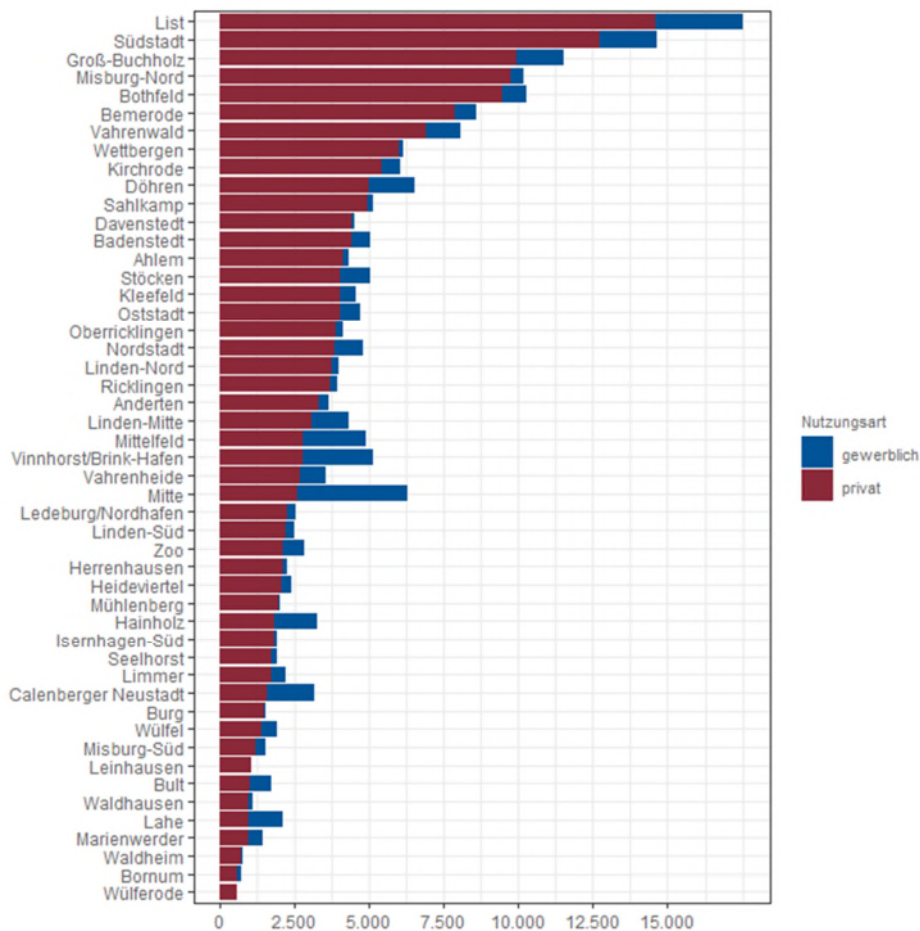


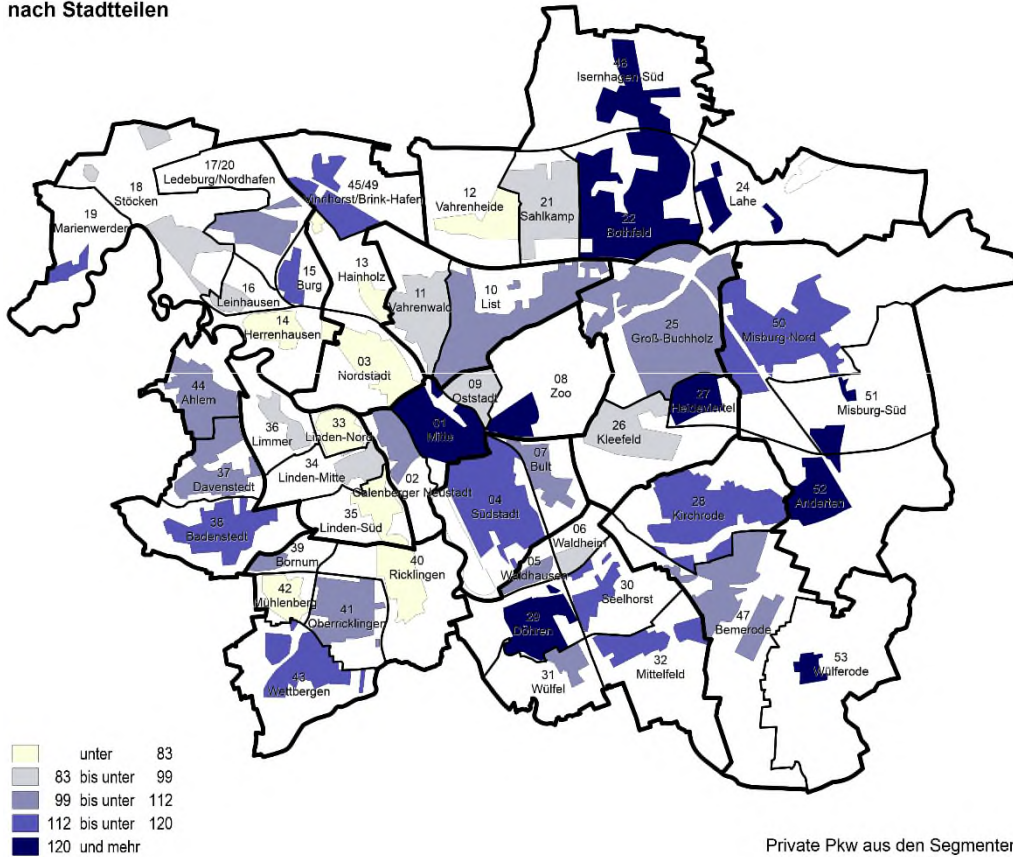
Abbildung 5.1 Pkw in den Stadtteilen nach Nutzungsart am 31.12.2020

Es erscheint naheliegend, dass es erhebliche räumliche Unterschiede in der Zusammensetzung der Segmente gibt. Gründe dafür sind die Siedlungsstruktur, Nähe zu ÖPNV, Kaufkraft, Haushaltsformen und viele weitere. Um einen Eindruck über diese Verteilung zu gewinnen, stellen Karte 5.1 und Karte 5.2 Teile der Segmente räumlich dar. Karte 5.1 zeigt die Dichte an privaten Pkw der Segmente ‚Minis‘ und ‚Kleinwagen‘ je 1.000 Einwohner*innen auf Ebene der Stadtteile, Karte 5.2 die Dichte der Segmente ‚SUVs‘ und ‚Geländewagen‘.

Die höchste Dichte an kleinen Pkw (Segmente ‚Minis‘ und ‚Kleinwagen‘) haben die Stadtteile Mitte, Bothfeld, Isernhagen-Süd, Lahe, Wülferode, Döhren, Misburg-Süd, Anderten und Heideviertel. Da der Anteil an Einpersonen-Haushalten im Stadtteil Mitte besonders hoch ist, ist es hier naheliegend diesen Umstand als treibenden Grund zu sehen. Für die anderen Stadtteile drängt sich der Verdacht auf, dass die kleinen privaten Pkw eher Zweitwagen sind, da sowohl die Lage der Stadtteile als in den meisten Fällen auch die vermutete Kaufkraft Erklärungsgründe dafür wären. Einen weiteren Hinweis für diese Vermutung liefert auch Tabelle 5.1, die für alle genannten Stadtteile außer Mitte hohe private Kfz-Dichten ausweist.

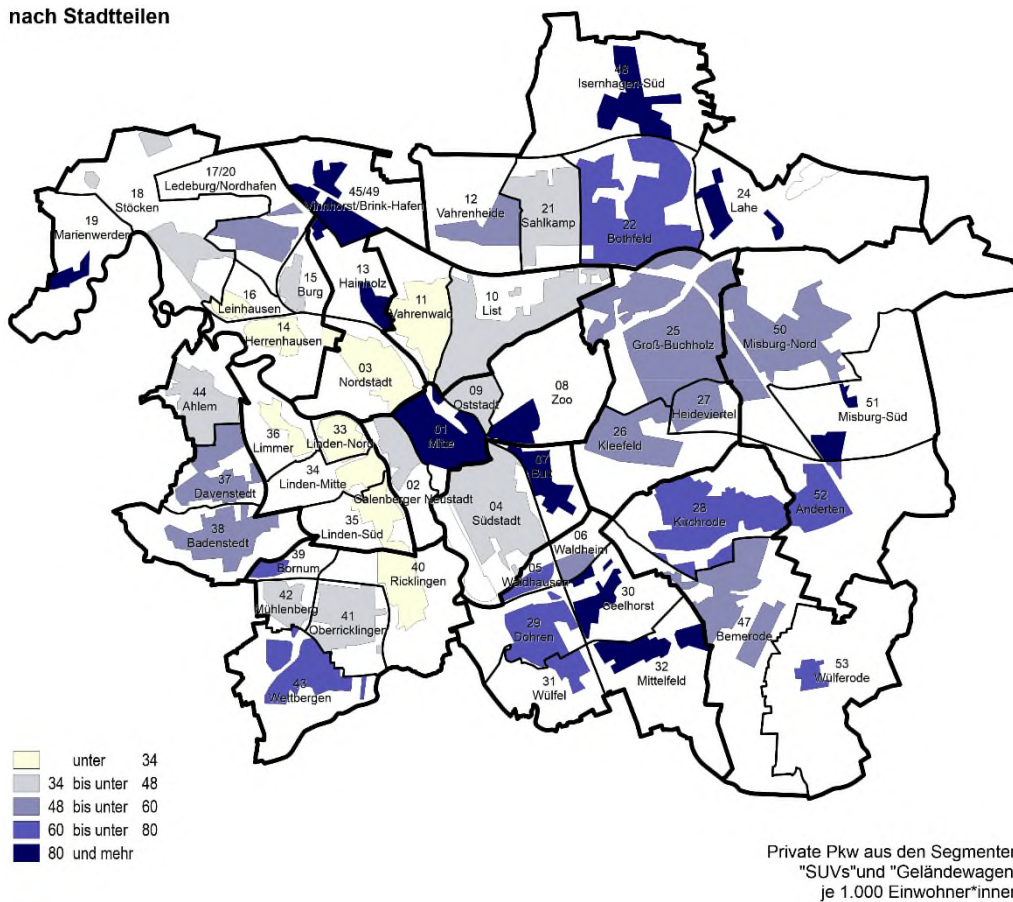
Die geringsten Dichten an kleinen privaten Pkw weisen die Stadtteile Mühlenberg, Linden-Süd, Nordstadt, Herrenhausen, Linden-Nord, Vahrenheide, Hainholz und Ricklingen auf. Alle diese Stadtteile haben eine geringe Dichte an privaten Kfz insgesamt. Daher ist es naheliegend, dass es hier besonders selten Zweitwagen (die häufig Kleinwagen sind) gibt. Denn wenn es ein Auto gibt, dann sollte es auch dem ganzen Haushalt Platz bieten.

nach Stadtteilen



Karte 5.1 Kleine private Pkw (Segmente „Minis“ und „Kleinwagen“) am 31.12.2020

nach Stadtteilen



Karte 5.2 Private Pkw der Segmente „SUVs“ und „Geländewagen“ am 31.12.2020

Karte 5.2 zeigt dagegen die Dichte an SUVs und Geländewagen. Lahe ist mit 172 solcher Pkw je 1.000 Einwohner*innen mit Abstand Spitzenreiter. Mittelfeld und Isernhagen-Süd folgen mit 128 bzw. 124. Für die Stadtteile mit hoher Dichte an SUVs und Geländewagen lässt sich deutlich schlechter ein Muster anhand der grundsätzlichen Kfz-Dichte erkennen. Für die Stadtteile mit geringen Dichten an SUVs und Geländewagen gilt jedoch wieder, dass es sich um solche handelt, die geringe Kfz-Dichten aufweisen. Außerdem sind das auch Stadtteile, die überwiegend nur über geringe Kaufkraft verfügen (insb. Hainholz und Linden-Süd), was sich unter anderem in hohen Anteilen an Transferempfänger*innen bemerkbar macht⁸.

Die Betrachtung der Segmente wird ergänzt um Angaben zu Durchschnittsalter privater Pkw in Abbildung 5.2 Die ältesten privaten Pkw sind in Linden-Nord, Limmer und der Nordstadt zu finden. Während das Durchschnittsalter für die Landeshauptstadt Hannover insgesamt bei 10,5 Jahren liegt, beträgt es in Linden-Nord 12,1 Jahre, in Limmer 12,0 und in der Nordstadt 11,9 Jahre. Wettbergen, Seelhorst und Anderten weisen mit 9,4, 9,5 bzw. 9,6 Jahren den jüngsten privaten Pkw-Bestand auf. Ganz durchschnittlich sind die Bult und Marienwerder aber auch die List, die mit ihren vielen Fahrzeugen den Durchschnitt ganz entscheidend mitbestimmt.

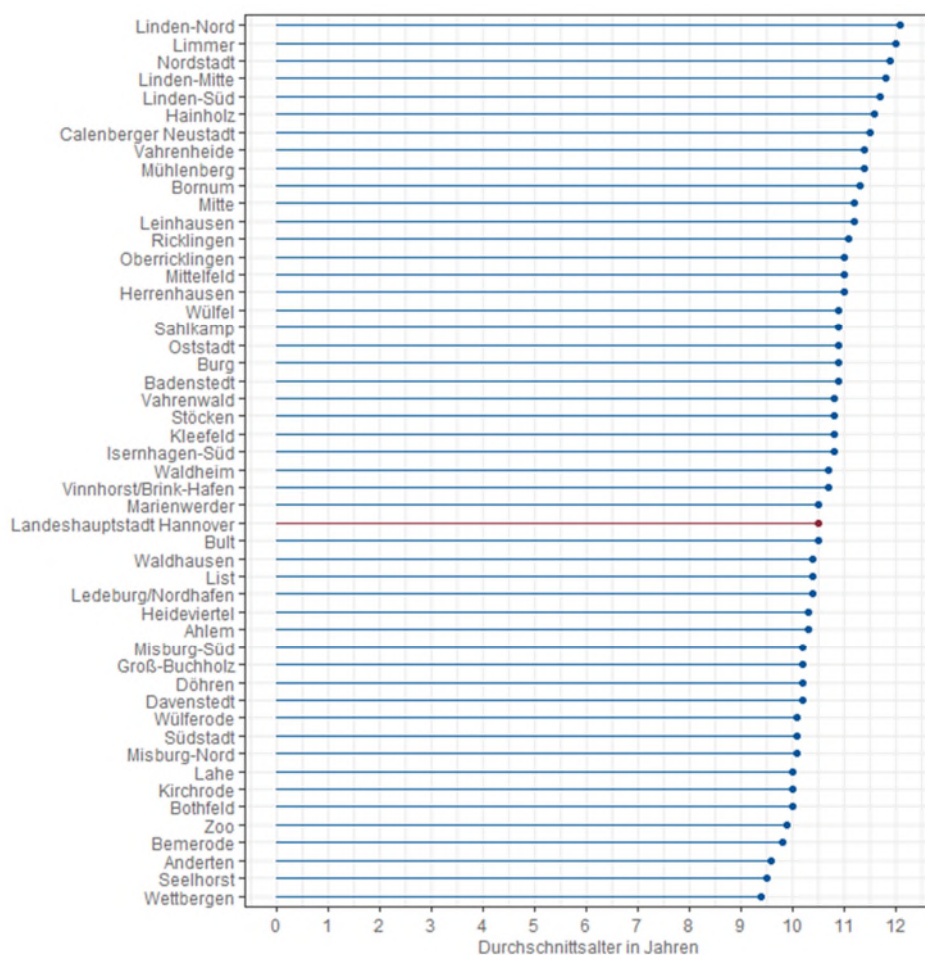


Abbildung 5.2 Durchschnittsalter privater Pkw in den Stadtteilen am 31.12.2020

Eng mit dem Alter der Pkw verknüpft sind die Emissionsnormen. So zeigt die Verteilung der Emissionsnormen in Abbildung 5.3 ein noch genaueres Bild als der reine Altersdurchschnitt. Die Reihung der Stadtteile erfolgt nach der Zahl der privaten Pkw, so dass der Einfluss auf die Gesamtbetrachtung deutlich wird.

⁸ Siehe dazu das aktuelle Armutsmonitoring der Koordinationsstelle Sozialplanung <https://www.hannover.de/content/download/846272/21745082/file/Armutsmonitoring+der+Landeshauptstadt+Hannover+2020.pdf>

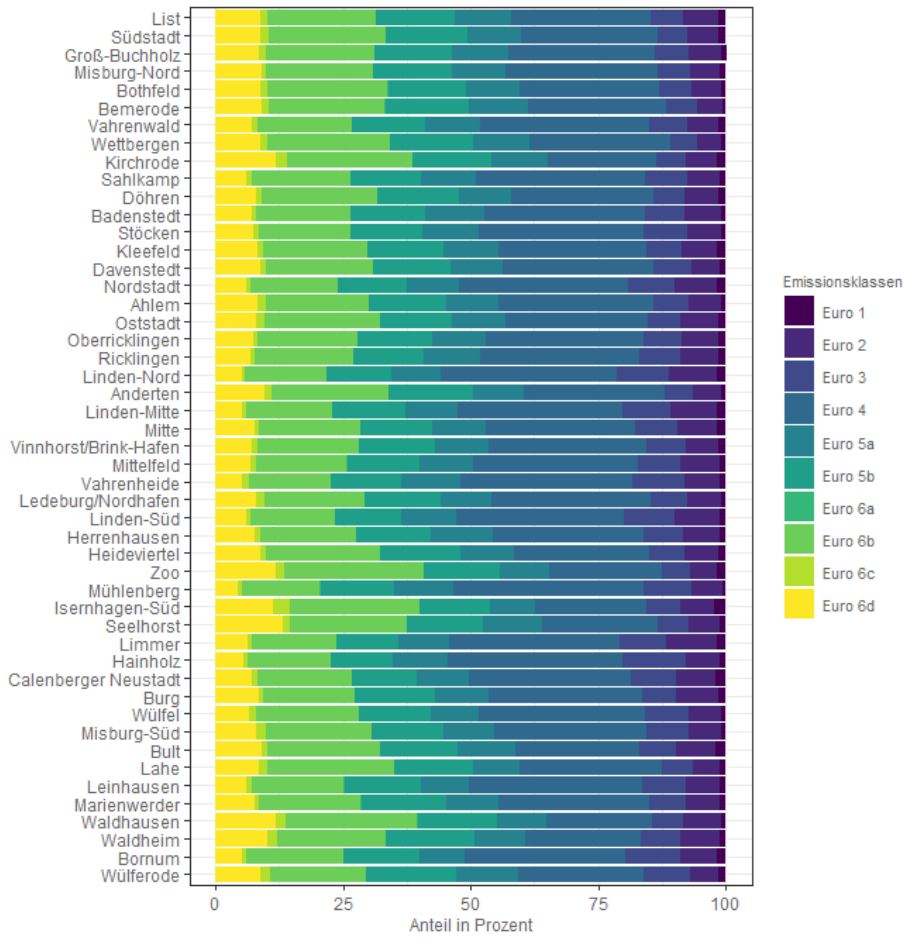


Abbildung 5.3 Emissionsnormen privater Pkw nach Stadtteilen am 31.12.2020

5.2 Veränderungen des Fahrzeugbestands in den Stadtteilen und Stadtbezirken

Die wesentlichen Veränderungen des Fahrzeugbestands in den Stadtteilen und Stadtbezirken sind in Tabelle 5.3 dargestellt. Es werden nur Pkw berücksichtigt und Neuzulassungen, Außerbetriebsetzungen sowie Zugänge von Gebrauchtfahrzeugen gezeigt. Ergänzend zeigt Abbildung 5.4 die Zahl der Neuzulassungen nach Nutzungsart gereiht nach der Gesamtzahl der Neuzulassungen.

Die meisten Neuzulassungen gibt es in der List und Mitte gefolgt von Vahrenwald, Vinnhorst/Brink-Hafen sowie Groß-Buchholz. In den Stadtteilen, die viel gewerbliche Nutzung haben, weicht dann die Zahl privater Neuzulassungen drastisch von der Zahl der Neuzulassungen insgesamt ab. Dies ist der Fall z. B. in Vinnhorst/Brink-Hafen oder Mitte. Andersherum ist so für Stadtteile, in denen die Zahl der privaten Neuzulassungen der der Neuzulassungen insgesamt ähnelt, ersichtlich, dass sie kaum über Gewerbe verfügen. Dies ist z. B. in Wülferode oder auch Leinhausen der Fall. Die höchste Dichte von privaten Neuzulassungen je 1.000 Einwohner*innen hat Isernhagen-Süd mit 25 privaten Neuzulassungen je 1.000 Einwohner*innen (stadtweit: neun). Es folgen Seelhorst, Wülferode und Kirchrode. Die geringste Dichte an privaten Neuzulassungen in den Stadtteilen Vahrenheide, Hainholz, Linden-Nord, Limmer und Mühlenberg liegt bei gerade einmal vier privaten Neuzulassungen. Karte 5.3 zeigt die Dichte der Neuzulassungen noch einmal in der räumlichen Verteilung.

Die meisten Zugänge von Gebrauchtfahrzeugen gibt es in der List, der Südstadt und Groß-Buchholz. Die wenigsten gibt es in Wülferode und Waldheim sowie Waldhausen und der Bult. Das gilt sowohl für die Zugänge an gebrauchten Pkw insgesamt als auch für nur private Zugänge von Gebrauchten. Betrachtet man zusätzlich die Dichte der Zugänge von privaten Gebrauchtfahrzeugen je 1.000 Einwohner*innen ändert sich das Bild noch einmal. Die höchste Dichte haben Wülferode, Bornum und Marienwerder mit 88 bis 82 privaten, gebrauchten Zugängen je 1.000 Einwohner*innen. Es folgen Isernhagen-Süd und Mühlenberg. Die geringste Dichte an privaten Zugängen von Gebrauchtwagen haben die Bult, die Calenberger Neustadt und Waldheim mit 39 bis 45 Fahrzeugen je 1.000 Einwohner*innen.

Karte 5.4 zeigt ergänzend das Durchschnittsalter der 2020 neu in den Bestand gekommenen privaten Pkw. Zum Beispiel ist der Altersdurchschnitt der in 2020 zugelassenen gebrauchten Pkw in der Calenberger Neustadt sehr hoch, in Waldheim dagegen deutlich geringer. Das räumliche Muster ist ähnlich aber entgegengesetzt zu dem in Karte 5.3 mit der Dichte der Neuzulassungen. Die Stadtteile mit geringer Dichte an Neuzulassungen weisen ein höheres Alter der zugelassenen, gebrauchten Pkw auf und umgekehrt.

Stadtteil Stadtbezirk Landeshauptstadt Hannover	Veränderungen des Bestands der Personenkraftwagen in 2020								
	Neuzulassungen			Zugang Gebrauchtfahrzeuge			Außerbetriebsetzungen		
	insgesamt	davon privat		insgesamt abs.	davon privat		insgesamt	davon privat	
		abs.	je 1.000 Einwoh- ner*innen		abs.	je 1.000 Einwoh- ner*innen		abs.	je 1.000 Einwoh- ner*innen
1	2	3	4	5	6	7	8	9	
nach Stadtteilen									
01 Mitte	867	78	7	843	598	56	1.239	414	39
02 Calenberger Neustadt	330	38	5	342	298	43	513	205	29
03 Nordstadt	303	89	5	905	830	46	755	571	32
04 Südstadt	711	372	9	2.268	2.137	53	1.907	1.496	37
05 Waldhausen	44	36	16	138	125	56	122	106	47
06 Waldheim	25	22	12	84	81	45	82	73	41
07 Bult	313	38	12	147	122	39	325	103	33
08 Zoo	212	71	14	359	301	60	407	231	46
09 Oststadt	237	109	8	726	649	46	605	447	31
10 List	1.352	413	9	2.631	2.457	53	2.656	1.830	40
11 Vahrenwald	858	158	6	1.680	1.508	61	1.768	1.065	43
12 Vahrenheide	262	40	4	819	696	70	826	556	56
13 Hainholz	586	28	4	587	468	63	1.026	352	48
14 Herrenhausen	77	53	6	508	485	57	346	322	38
15 Burg	44	38	10	232	225	60	197	182	48
16 Leinhausen	24	19	5	238	232	66	175	166	47
17 Ledeburg/Nordhafen	112	54	9	475	425	70	413	337	56
18 Stöcken	592	94	7	973	934	72	1.422	693	53
19 Marienwerder	227	24	10	262	202	82	376	148	60
21 Sahlkamp	148	90	6	1.030	1.017	71	821	795	56
22 Bothfeld	427	252	12	1.353	1.291	63	1.357	1.149	56
24 Lahe	437	25	12	177	140	66	476	122	58
25 Groß-Buchholz	811	244	9	1.941	1.761	63	1.919	1.340	48
26 Kleefeld	223	104	8	745	704	56	669	551	44
27 Heideviertel	133	59	12	256	227	46	291	209	42
28 Kirchrode	319	203	17	633	569	47	674	542	45
29 Döhren	625	125	9	914	816	60	1.122	602	44
30 Seelhorst	102	69	19	218	206	56	270	239	65
31 Wülfel	294	33	7	360	281	64	418	204	46
32 Mittelfeld	698	55	6	579	546	61	1.014	389	43
33 Linden-Nord	102	71	4	821	788	47	586	530	32
34 Linden-Mitte	518	60	5	748	608	49	825	434	35
35 Linden-Süd	142	48	5	542	512	50	438	349	34
36 Limmer	120	26	4	378	355	56	386	269	43
37 Davenstedt	157	141	13	702	690	64	677	646	60
38 Badenstedt	218	95	8	882	811	66	890	709	58
39 Bornum	79	11	8	154	120	84	174	93	65
40 Ricklingen	130	70	5	775	747	57	618	560	43
41 Oberricklingen	133	81	8	775	752	70	626	572	53
42 Mühlenberg	40	31	4	580	552	75	471	431	58
43 Wettbergen	230	192	14	862	844	64	849	773	58
44 Ahlem	187	98	9	781	739	67	693	592	54
45 Vinnhorst/Brink-Hafen	837	47	7	617	517	73	1.193	436	62
47 Bemerode	368	239	12	1.291	1.249	64	1.228	1.047	54
48 Isernhagen-Süd	100	76	25	260	235	78	217	195	65
50 Misburg-Nord	371	298	13	1.572	1.501	64	1.426	1.335	57
51 Misburg-Süd	181	31	11	248	195	69	294	178	63
52 Anderten	210	97	12	537	505	65	580	452	58
53 Wülferode	22	17	18	84	81	88	83	76	82
nach Stadtbezirken									
01 Mitte	1.646	296	8	2.270	1.846	50	2.764	1.297	35
02 Vahrenwald-List	2.210	571	8	4.311	3.965	56	4.424	2.895	41
03 Bothfeld-Vahrenheide	1.374	483	10	3.639	3.379	68	3.697	2.817	56
04 Buchholz-Kleefeld	1.167	407	9	2.942	2.692	59	2.879	2.100	46
05 Misburg-Anderten	762	426	13	2.357	2.201	65	2.300	1.965	58
06 Kirchrode-Bemerode-	709	459	14	2.008	1.899	59	1.985	1.665	51
07 Südstadt-Bult	1.024	410	9	2.415	2.259	52	2.232	1.599	37
08 Döhren-Wülfel	1.788	340	10	2.293	2.055	59	3.028	1.613	46
09 Ricklingen	612	385	8	3.146	3.015	66	2.738	2.429	53
10 Linden-Limmer	882	205	5	2.489	2.263	50	2.235	1.582	35
11 Ahlem-Badenstedt-Davenstedt	562	334	10	2.365	2.240	66	2.260	1.947	57
12 Herrenhausen-Stöcken	1.076	282	8	2.688	2.503	67	2.929	1.848	50
13 Nord	1.726	164	5	2.109	1.815	56	2.974	1.359	42
nicht zuzuordnen	22	2		6	4		38	15	
Landeshauptstadt Hannover	15.560	4.764	9	35.038	32.136	59	36.483	25.131	46

Tabelle 5.3 Veränderungen des Bestands an Personenkraftwagen in 2020

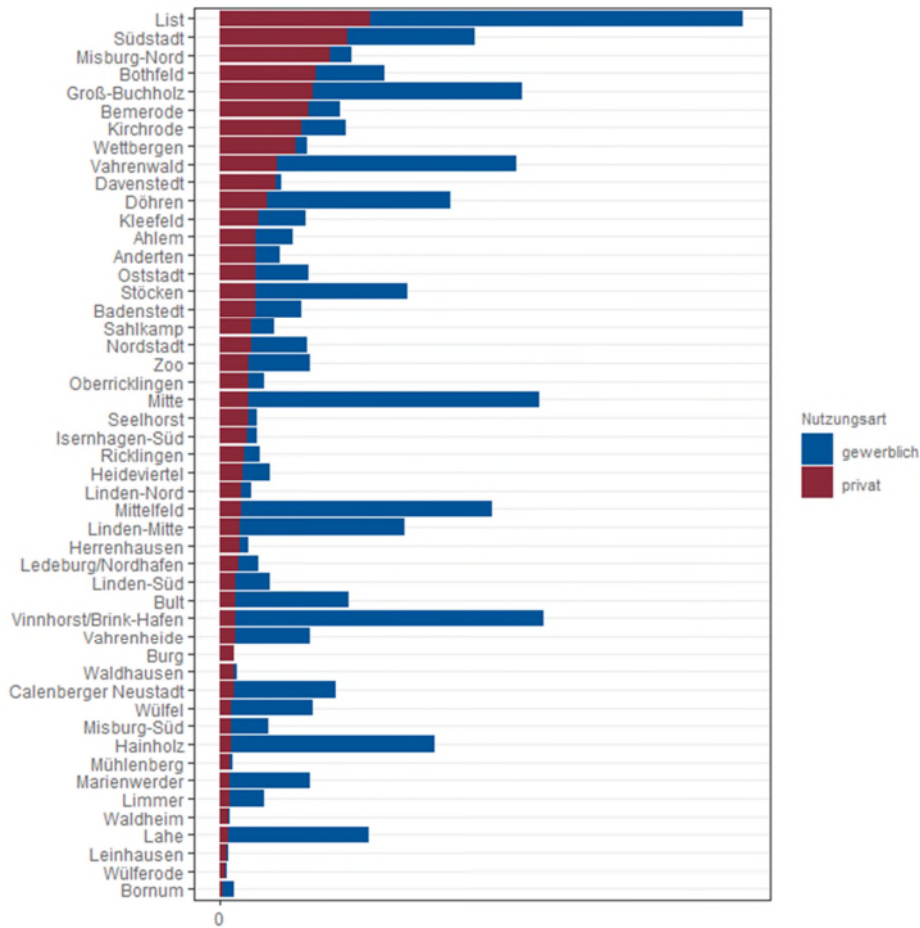
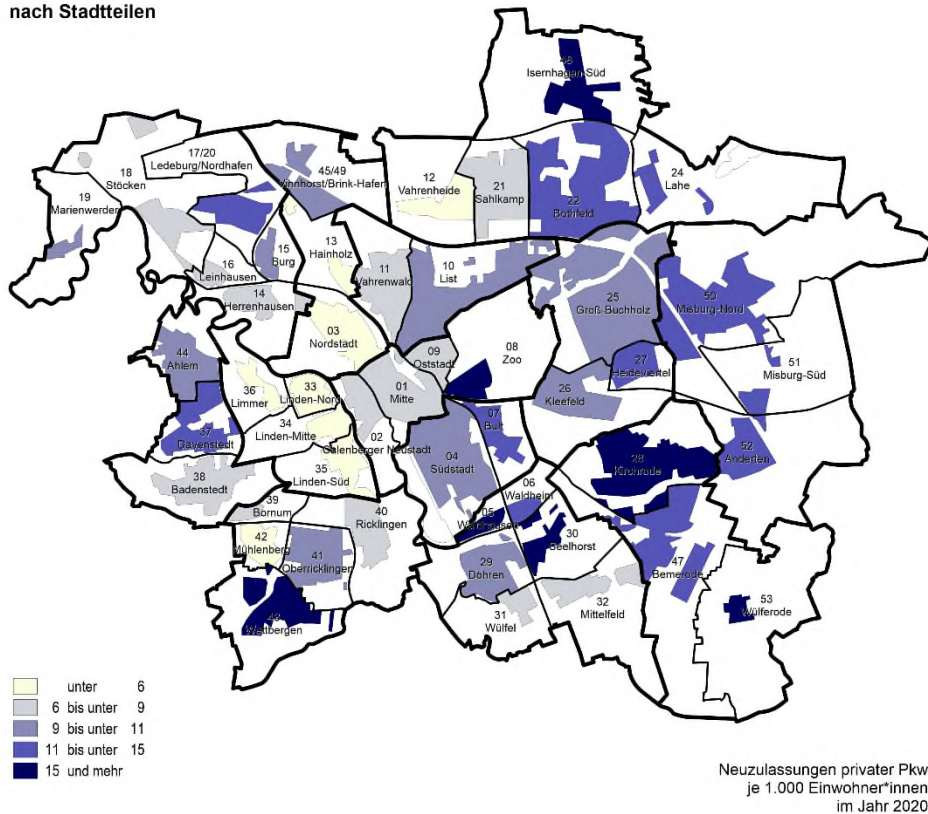


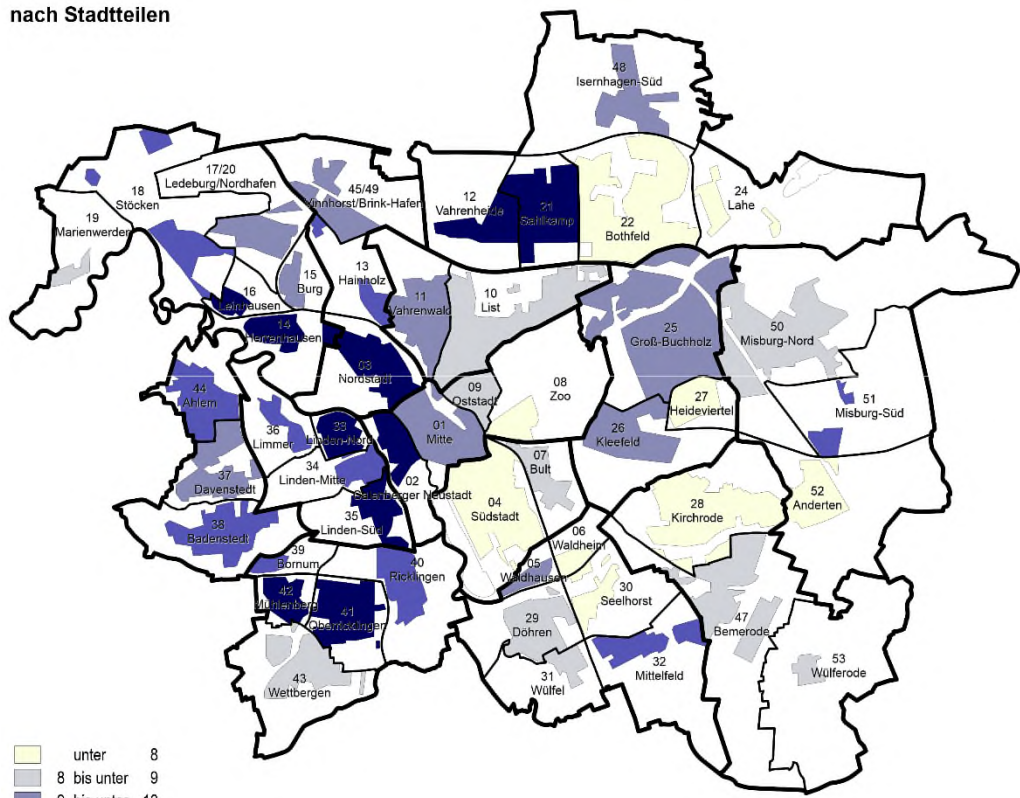
Abbildung 5.4 Neuzulassungen von Pkw nach Nutzungsart in 2020

nach Stadtteilen



Karte 5.3 Neuzulassungen privater Pkw je 1.000 Einwohner*innen in 2020

nach Stadtteilen



Durchschnittsalter der in 2020
zugelassenen privaten Pkw
(in Jahren)

Karte 5.4 Durchschnittsalter der in 2020 zugelassenen gebrauchten Pkw