

Herausgeberin:  
Landeshauptstadt Stuttgart

## Themen

2/2022

### **Einstellungen zu Klimawandel und Nachhaltigkeit in Stuttgart: Gibt es Unterschiede zwischen Mieter- und Eigentümer\*innen?**

Bereitschaft zur Nachhaltigkeit in Stuttgart – eine Frage des Einkommens?

Statistisches Jahrbuch 2020/2021 erschienen

Spritpreise auf Rekordhoch: Wer profitiert in Stuttgart von Tankrabatt und 9-Euro-Monatsticket?

Können E-Lastenräder Pkw ersetzen?  
Ergebnisse einer Online-Umfrage

Veröffentlichungen zu den Themen



Aktuelle Grafik:	
Bereitschaft zur Nachhaltigkeit in Stuttgart – eine Frage des Einkommens?	27
<hr/>	
Aktuelles aus dem Statistischen Amt:	
Statistisches Jahrbuch 2020/2021 erschienen	28
<hr/>	
Kurzberichte:	
Spritpreise auf Rekordhoch: Wer profitiert in Stuttgart von Tankrabatt und 9-Euro-Monatsticket?	29
Können E-Lastenräder Pkw ersetzen? Ergebnisse einer Online-Umfrage	31
<hr/>	
<b>Hauptbeitrag:</b>	
<b>Einstellungen zu Klimawandel und Nachhaltigkeit in Stuttgart: Gibt es Unterschiede zwischen Mieter- und Eigentümer*innen?</b>	<b>38</b>
<hr/>	
Veröffentlichungen zu den Themen	Rückseite
<hr/>	

#### Impressum:

Statistik und Informationsmanagement, Monatsheft 2/2022

#### Herausgeberin:

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



## Bereitschaft zur Nachhaltigkeit in Stuttgart – eine Frage des Einkommens?

Carmen Söldner

Nachhaltigkeit wird in immer mehr Lebensbereichen großgeschrieben. Auch das Land Baden-Württemberg hat sich mit seiner Nachhaltigkeitsstrategie hohe Ziele gesetzt. Für ökologisches und soziales Engagement gewann die Landeshauptstadt Stuttgart sogar den Deutschen Nachhaltigkeitspreis 2022. Doch wie steht es um das Engagement der Stuttgarter Einwohnerinnen und Einwohner: Hängt die Bereitschaft, sich für mehr Nachhaltigkeit einzusetzen, vom Einkommen ab?

Grundlage für eine Antwort liefert die Stuttgart-Umfrage 2021 (Bürgerumfrage), bei der 43 Prozent der 9000 zufällig angeschriebenen Personen teilnahmen. Für den Einkommensvergleich wird das regionale Nettoäquivalenzeinkommen<sup>1</sup> herangezogen und die Befragten in drei Gruppen unterteilt. Ein Nettoäquivalenzeinkommen von weniger als 1350 Euro im Monat gilt als unterdurchschnittliches Einkommen, Einkünfte zwischen 1350 und 3150 Euro im Monat gelten als durchschnittliches und Einkünfte von über 3150 Euro als überdurchschnittliches Einkommen.

Die erste Erkenntnis: Der Begriff Nachhaltigkeit ist dem Großteil aller Personen bekannt. Dennoch gibt es, das Einkommen betreffend, an dieser

Stelle bereits deutliche Unterschiede. Während von den Personen in der überdurchschnittlichen Einkommensgruppe weniger als ein Prozent angeben den Begriff nicht zu kennen, sind es in der durchschnittlichen Gruppe knapp fünf Prozent und sogar 15 Prozent in der unterdurchschnittlichen Einkommensgruppe.

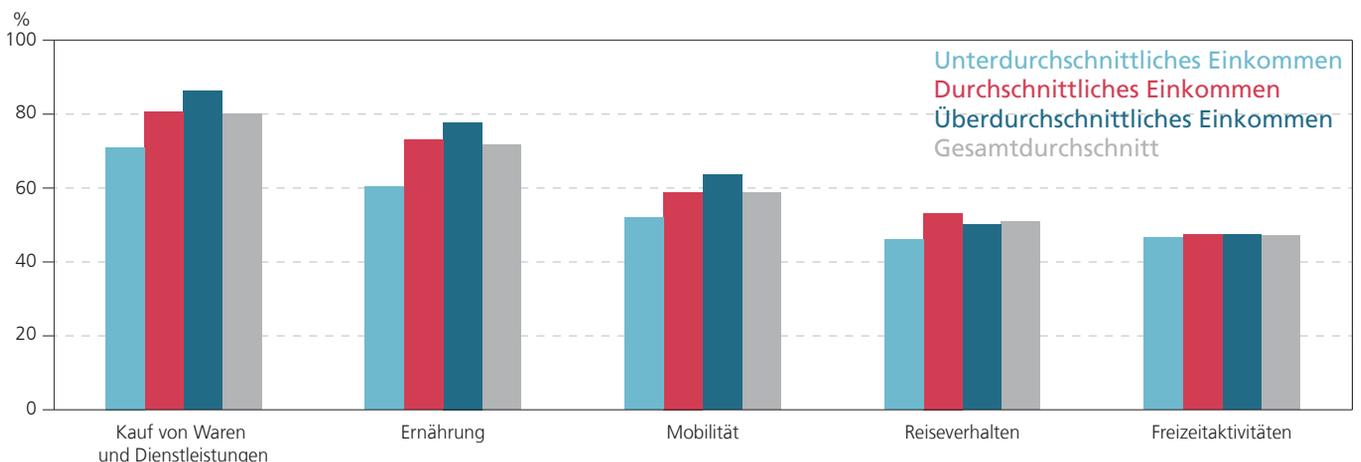
Entsprechend besteht die zweite Erkenntnis darin, wie die Wichtigkeit des Themas und die Bereitschaft zur Veränderung in unterschiedlichen Bereichen auseinanderklaffen. Insgesamt sehen dieses Thema knapp 93 Prozent aller Personen als „sehr wichtig“ oder „eher wichtig“. Deutlich geringer ist hingegen die Bereitschaft, wenn es darum geht, sich persönlich für mehr Nachhaltigkeit einzusetzen (83,1 %). Essentiell an dieser Stelle sind die Bereiche, in denen die Bereitwilligkeit, sein Verhalten zu Gunsten von mehr Nachhaltigkeit zu verändern, abgefragt wird. Generell ist die Gruppe mit unterdurchschnittlichem Einkommen am wenigsten bereit, ihr Verhalten nachhaltiger zu gestalten, jedoch variiert diese Bereitschaft stark je nach Bereich (vgl. Abbildung 1).

Am höchsten ist die allgemeine Bereitschaft etwas zu verändern

im Bereich „Kauf von Waren und Dienstleistungen“ mit einem Durchschnitt von 80 Prozent über alle drei Einkommensgruppen hinweg. Während es in der unterdurchschnittlichen Einkommensgruppe 71 Prozent der Personen sind, liegt der Anteil derer in der überdurchschnittlichen Einkommensgruppe bei 86 Prozent. An zweiter Stelle steht die Ernährung, bei der sich knapp 72 Prozent aller Personen bereit erklären, etwas zugunsten der Nachhaltigkeit zu ändern. Danach folgt der Bereich Mobilität (58,8 %) und die Gestaltung des Reiseverhaltens (50,9 %). Am wenigsten bereit ihr Verhalten zu verändern, sind die Befragten wenn es um die Freizeitgestaltung geht. Lediglich 47 Prozent geben insgesamt an, hier etwas ändern zu wollen. Innerhalb der einzelnen Einkommensgruppen variiert dieser Wert kaum.

Generell ist zu festzuhalten, dass die Bereitschaft zu mehr Nachhaltigkeit mit dem verfügbaren Einkommen steigt. Interessant ist die Ausnahme für den Bereich „Reisen“. In diesem stark vom Einkommen abhängigen Bereich ist die Bereitschaft der Vermögenden, ihr Privileg aufzugeben, unterdurchschnittlich ausgeprägt.

Abbildung 1: Bereitschaft zur Veränderung des Verhaltens für mehr Nachhaltigkeit in Abhängigkeit des Äquivalenzeinkommens in Prozent



<sup>1</sup> Nettoäquivalenzeinkommen: Macht die Einkommenssituation von Haushalten unterschiedlicher Größe und Zusammensetzung vergleichbar. Die Einkommen aller im Haushalt lebenden Personen werden addiert und mithilfe einer Bedarfsskala passend für die Struktur des Haushalts umgerechnet.

# Statistisches Jahrbuch 2020/2021 erschienen

Lena Siarsky



28

Zuverlässige Daten sind die Grundlage für gute Entscheidungen. Wie viele Menschen welcher Altersgruppen und Staatsangehörigkeit leben in Stuttgart? Wie haben sich Arbeits- und Wohnungsmarkt in der Landeshauptstadt entwickelt? Wie schneidet die Zahl der Straftaten im Vergleich mit anderen Städten ab? In welchem Stadtbezirk gibt es am meisten Schüler\*innen? Und wie nachhaltig ist Stuttgart?

Diese und jede Menge weiterer Informationen finden sich im neuen Statistischen Jahrbuch der Landeshauptstadt Stuttgart. Die 65. Ausgabe präsentiert umfangreiches Datenmaterial über das wirt-

schaftliche, soziale, kulturelle und politische Leben in Stuttgart.

Neben vielen Zeitreihen, die die Entwicklungen und Veränderungen in der Gesamtstadt über längere Zeiträume aufzeigen, machen Strukturdaten ausgewählter Themenbereiche die sozialräumlichen Unterschiede in den 23 Stadtbezirken erkennbar. Zudem werden Vergleiche mit den Landkreisen der Region und anderen Großstädten in Deutschland gezogen.

Die Daten beziehen sich dabei, soweit verfügbar, auf den Stand des Jahres 2020. Teilweise sind auch schon Daten mit Stand 2021 eingearbeitet.

Das Statistische Jahrbuch 2020/2021 ist thematisch in 14 Kapitel gegliedert. Darüber hinaus geben ausgewählte Indikatoren in Kapitel 15 eine Einschätzung über die nachhaltige Entwicklung Stuttgarts.

Das Statistische Jahrbuch ist beim Statistischen Amt, Eberhardstraße 37, 70173 Stuttgart, Telefon: 0711 216-98587, Telefax: 0711 216-98570, E-Mail: [komunis@stuttgart.de](mailto:komunis@stuttgart.de) zum Preis von 13 Euro erhältlich.

Unter [www.stuttgart.de/statistik](http://www.stuttgart.de/statistik) können neben der Gesamtausgabe des Jahrbuchs als PDF auch einzelne Tabellen im Excel-Format kostenfrei abgerufen werden.

## Spritpreise auf Rekordhoch: Wer profitiert in Stuttgart von Tankrabatt und 9-Euro-Monatsticket?

Dr. Markus Niedergesäss

Die Auswirkungen des furchtbaren Krieges in der Ukraine lassen sich zunehmend auch in Stuttgart wahrnehmen. In erster Linie sind davon natürlich die Geflüchteten betroffen, die auch in der Landeshauptstadt in großer Zahl ankommen. Auch ökonomisch spüren viele Stuttgarter\*innen die Konsequenzen des Konflikts. Besonders deutlich schlägt sich dies in einem drastischen Anstieg der Öl- und Gaspreise nieder, welche wiederum in stark ansteigenden Strom-, Heiz und Treibstoffkosten münden. Insbesondere die Rekordpreise für Benzin und Diesel, die in Abbildung 1 klar zu erkennen sind, führen zu hitzigen Diskussion in allen Bevölkerungsschichten.

Es ist wenig verwunderlich, dass auch die Bandbreite der geforderten Maßnahmen zur Linderung der Symptome groß ist. Diese reichen von Tankrabatten auf der einen Seite, bis zu einem vorübergehend vergünstigten oder gar kostenlosen öffentlichen Nahverkehr auf der anderen. Das zweite Maßnahmenpaket des Bundes spiegelt diese Bandbreite denn auch

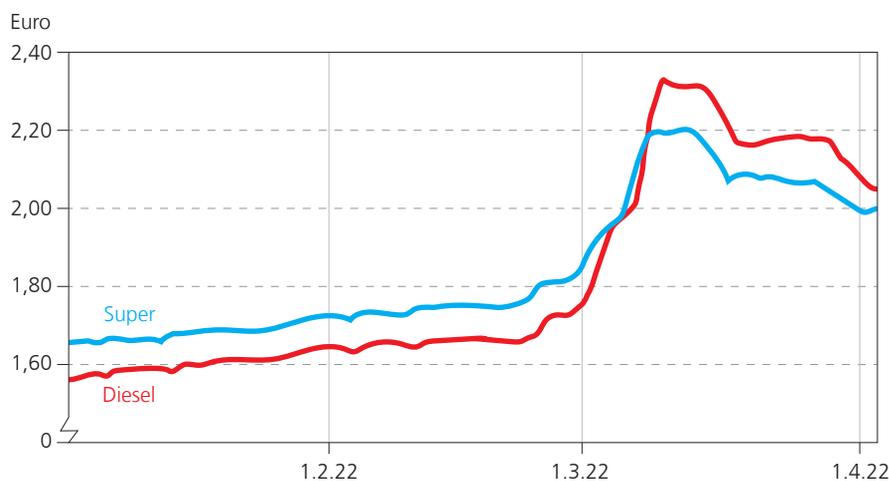
wider. Neben Einmalzahlungen an Erwerbstätige, Kindergeldbeziehende und Empfänger\*innen von Transferleistungen umfassen die Maßnahmen einerseits eine dreimonatige Absenkung der Energiesteuer auf Kraftstoffe („Tankrabatt“), andererseits die Einführung eines ÖPNV-Tickets für neun Euro pro Monat („9-Euro-Monatsticket“) für ebenfalls drei Monate.

Im Folgenden gehen wir der Frage nach, wer von welchen Maßnahmen profitieren würde. Auf Basis der Daten der Stuttgarter Bürgerumfrage 2021 können wir dies mit Blick auf die Situation in der Landeshauptstadt beantworten. Der Fokus soll dabei auf den beiden temporären Maßnahmen mit Mobilitätsbezug, das heißt Tankrabatt und 9-Euro-Monatsticket, liegen. Nachdem die Entlastung von Geringverdiener\*innen – dem umgangssprachlich so gern zitierten „kleinen Mann“ – von allen Seiten als Argumentation für die jeweilige Maßnahme herangezogen wird, werden die Maßnahmen hinsichtlich ihrer Auswirkungen für unterschiedliche Einkommensklassen untersucht.

Abbildung 2 verrät uns, wie sich die pro Haushalt verfügbaren Pkw (Privat- und Firmenwagen) differenziert nach Haushaltsnettoeinkommen verteilen. Es lässt sich gut erkennen, dass mit steigendem Einkommen sowohl die Verfügbarkeit als auch die Zahl der Pkw pro Haushalt deutlich ansteigen. Während etwa 46 Prozent der Haushalte mit einem Einkommen von unter 2000 Euro über keinen Pkw verfügen, ist dies nur bei rund vier Prozent der Haushalte mit einem Einkommen von 10 000 Euro oder mehr der Fall. Demgegenüber stehen in der höchsten Einkommensklasse dann etwa 96 Prozent, die über mindestens einen, beziehungsweise 73 Prozent, die über mindestens zwei Pkw verfügen.

Ein ähnliches Bild wie bei der Verfügbarkeit von Pkw zeigt sich mit Blick auf die Wahl des Verkehrsmittels, welches für den Weg zur Arbeit beziehungsweise Schule oder Ausbildungsstätte verwendet wird. Dabei handelt es sich um die im Schnitt längste Strecke, die an einem gewöhnlichen Wochentag zurückgelegt wird. Es dürfte zudem die Strecke sein, auf die am wenigsten verzichtet werden kann, weshalb sie für die vorliegende Fragestellung gut geeignet ist. In Abbildung 3 ist zu erkennen, dass mit zunehmendem Einkommen der Anteil an Strecken des motorisierten Individualverkehrs deutlich ansteigt. Mit etwa 71 Prozent liegt der Anteil in der höchsten Einkommensklasse mehr als doppelt so hoch wie in der niedrigsten (34 %). Der Anteil an Strecken, die innerhalb des öffentlichen Verkehrs beziehungsweise zu Fuß, mit dem Fahrrad oder E-Bike zurückgelegt werden, sinkt hingegen mit dem Einkommen. Insgesamt lässt sich also festhalten, dass mit steigendem Einkommen die Verfügbarkeit und Zahl der Pkw sowie deren Nutzung deutlich anwächst.

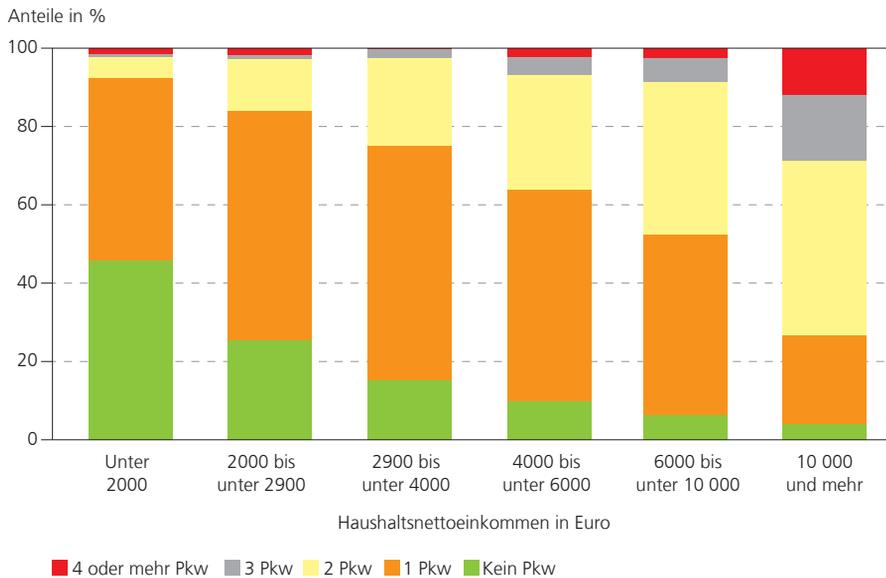
Abbildung 1: Entwicklung der durchschnittlichen Benzin- und Dieselpreise in Stuttgart zwischen dem 3. Januar 2022 und dem 3. April 2022



Quelle: www.clever-tanken.de

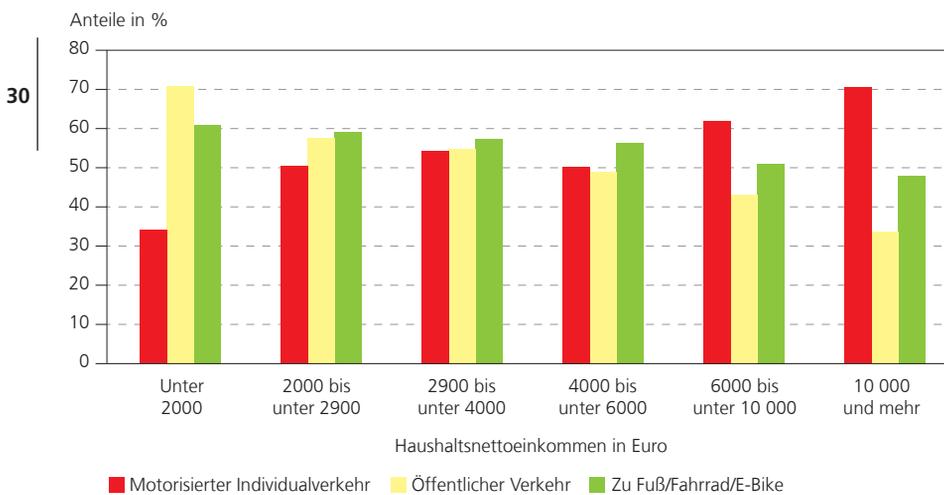
Auf die Ausgangsfrage zurückkommend, welche Stuttgarter\*innen nun

**Abbildung 2:** Verteilung der pro Haushalt verfügbaren Pkw (Privat- und Firmenwagen) differenziert nach Haushaltsnettoeinkommen



Quelle: Bürgerumfrage der Landeshauptstadt Stuttgart 2021

**Abbildung 3:** Verkehrsmittelwahl differenziert nach Haushaltsnettoeinkommen



Verteilung der genutzten Verkehrsmittel, welche für den Weg zur Arbeit, Ausbildungsstätte oder Schule meistens verwendet werden. Zu beachten ist, dass Wege multimodal zurückgelegt werden können und dabei jedes Verkehrsmittel einzeln berücksichtigt wird, so dass die Summe je Einkommensklasse größer als 100% sein kann. Wege die mit Pkw oder Motorrad beziehungsweise -roller zurückgelegt werden, werden zu der Kategorie „Motorisierter Individualverkehr“ und Wege, die zu Fuß, mit dem Fahrrad oder dem E-Bike zurückgelegt werden, zu der Kategorie „Zu Fuß/Fahrrad/E-Bike“ zusammengefasst.

Quelle: Bürgerumfrage der Landeshauptstadt Stuttgart 2021

besonders von den beiden Maßnahmen mit Mobilitätsbezug profitieren würden, lassen sich die folgenden Schlüsse ziehen: Einkommensschwächere Stuttgarter\*innen profitieren im Schnitt stärker von einer temporären Reduktion der Preise des öffentlichen Nahverkehrs, da sie im Durchschnitt weniger Pkw besitzen und mehrheitlich den öffentlichen Verkehr nutzen, um zur Arbeit zu gelangen. Einkommensstärkere Stuttgarter\*innen profitieren im Schnitt hingegen eher von Tankrabatten, weil sie häufiger und über mehr Pkw verfügen und diese auch öfter nutzen, um zur Arbeit zu kommen. Im Einzelfall gibt es natürlich sowohl einkommensschwächere Stuttgarter\*innen, denen Tankrabatte helfen, als auch einkommensstärkere, die von reduzierten Nahverkehrspreisen profitieren. Fußgänger\*innen und Fahrradfahrer\*innen sowie wenig mobile Bevölkerungsgruppen, wie beispielsweise bestimmte Rentner\*innen, kommen weder Tankrabatte noch reduzierte ÖPNV-Preise zu Gute.

Zwar spiegeln diese Ergebnisse die Situation für die Landeshauptstadt wider. Es ist jedoch anzunehmen, dass die Erkenntnisse auch auf andere Großstädte Deutschlands ausweitbar sind. In ländlich geprägten Regionen dürfte hingegen die Abhängigkeit vom eigenen Pkw auch für einkommensschwächere Bevölkerungsgruppen wesentlich größer sein und sich deshalb auch andere Ergebnisse einstellen. Für Großstädte lässt sich jedoch verallgemeinern, dass die beschlossenen Maßnahmen wenig mobile Bevölkerungsgruppen nicht oder nur in geringem Maß erreichen. Festgehalten werden muss jedoch, dass sich die im Maßnahmenpaket des Bundes enthaltenen Einmalzahlungen, in der Regel auch für diese Bevölkerungsgruppen positiv auswirken.

1 Siehe beispielsweise DPA (2022): Lindner stellt Tank-Rabatt von 30 bis 40 Cent je Liter in Aussicht. In Die Welt, 15.03.2022, <https://www.welt.de/politik/deutschland/article237542335/Spritpreis-Lindner-stellt-Tank-Rabatt-von-30-bis-40-Cent-in-Aussicht.html> (letzter Zugriff 30.03.2022).

2 Siehe beispielsweise SWR (2022): BW-Verkehrsminister fordert kostenlosen ÖPNV für drei Monate. In SWR, 25.03.2022, <https://www.swr.de/swraktuell/baden-wuerttemberg/entlastungspaket-energiepreise-neun-euro-ticket-reaktion-bw-landesregierung-100.html> (letzter Zugriff 30.03.2022).

3 Siehe Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (2022): Maßnahmenpaket des Bundes zum Umgang mit den hohen Energiekosten. Ergebnis des Koalitionsausschusses vom 23.03.2022, <https://www.bundesregierung.de/breg-de/service/publikationen/massnahmenpaket-des-bundes-zum-umgang-mit-den-hohen-energiekosten-2020522> (letzter Zugriff 04.04.2022).

4 Siehe Eggs, J. (2019): Mobilität in Deutschland – MiD Kurzreport Europäische Metropolregion Stuttgart. Studie von Infas, DLR, IVT und Infas 360 im Auftrag des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur (FE-Nr. 70.904/15). Bonn, Berlin. <https://www.mobilitaet-in-deutschland.de>

## Können E-Lastenräder Pkw ersetzen? Ergebnisse einer Online-Umfrage



Ralf Maier-Geißer, Alexandra Zeibig, Jochen Gieck

Radfahren liegt im Trend. Klimaschutz, Stau, Flexibilität, persönliche Fitness, Zeit und Geld – es gibt viele Gründe warum Menschen zunehmend Radfahren. Nicht zuletzt die Corona-Pandemie hat beim Radfahren einen regelrechten Boom ausgelöst, sodass zeitweise bei den Fahrradhändlern kaum noch Räder verfügbar waren.<sup>1</sup> Auch die Zahlen der Bürgerumfrage zeigen eine seit Jahren steigende Nutzung des Fahrrads auf dem Weg zur Arbeit, zur Schule oder zum Ausbildungsbetrieb.<sup>2</sup>

E-Lastenfahräder sind zwar nach wie vor ein Nischenprodukt, doch wird ihnen das Potenzial nachgesagt, den Pkw als Transportmittel zu ergänzen oder sogar teilweise ganz zu ersetzen. Ob das in Stuttgart zutrifft, untersucht der vorliegende Artikel. Dazu werden die Erfahrungen und Erwartungen von Stuttgarter E-Lastenradfahrer\*innen ausgewertet, die an einer Befragung des Statistischen Amtes in Zusammenarbeit mit dem Referat Strategische Planung und nachhaltige Mobilität zu den folgenden Themen teilgenommen haben:

- Wie oft und wofür werden E-Lastenräder genutzt?
- Wie verändert das E-Lastenrad das Mobilitätsverhalten?
- Was wird am E-Lastenradfahren positiv gesehen und was sollte verbessert werden?
- Was hat das Förderprogramm erreicht und wie geht es weiter?

### Wie wird das E-Lastenrad genutzt?

Die E-Lastenräder kommen sehr oft zum Einsatz: 80 Prozent der befragten Familien nutzen ihr E-Lastenrad vier Mal pro Woche oder häufiger: 39 Prozent täglich und 41 Prozent mindestens vier Mal pro Woche (vgl. Abbildung 1).



© Stadt Stuttgart/Leif Piechowski

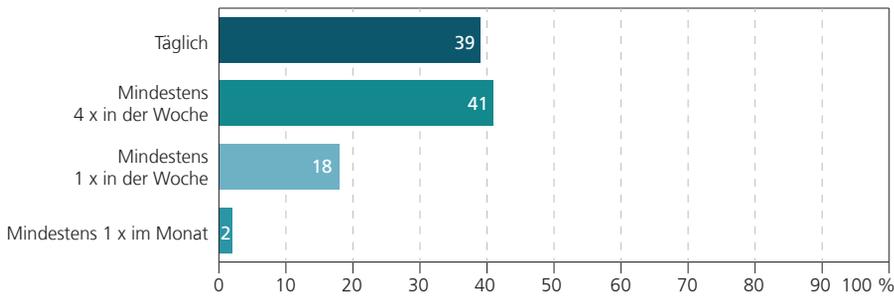
### INFOKASTEN

Im Juni 2021 führte das Statistische Amt der Landeshauptstadt Stuttgart im Auftrag des Referats Strategische Planung und Nachhaltige Mobilität eine zweiwöchige Online-Umfrage zu Motivation und Herausforderungen des Lastenradfahrens in Stuttgart durch. Die Teilnehmenden waren alle Familien, die seit 2018 aus dem städtischen Programm „E-Lastenradförderung für Stuttgarter Familien“ einen Zuschuss zur Beschaffung eines E-Lastenrades erhalten haben. Insgesamt beteiligten sich 568 Familien an der Umfrage. Damit beteiligten sich 71,4 Prozent der angeschriebenen Haushalte an der Umfrage – eine außerordentlich hohe Teilnehmerate.

Welcher Zweck steht bei der Nutzung im Vordergrund? 71 Prozent der lastenradfahrenden Familien geben an, mit dem E-Lastenrad Pkw-Fahrten innerhalb der Stadt Stuttgart zu ersetzen, 60 Prozent nutzen es als zusätzliches Verkehrs- und Transportmittel (vgl. Abbildung 2, Mehrfachnennungen möglich).

Der mit 60 Prozent relativ hohe Anteil derjenigen, die mit dem E-Lastenrad Fahrten mit öffentlichen Verkehrsmitteln ersetzen, könnte auf die coronabedingte besondere Vorsicht der Umfrageteilnehmenden zurückzuführen sein. Die Corona-Pandemie hat insgesamt zu einer Veränderung der Verkehrsmittelwahl geführt. Dabei

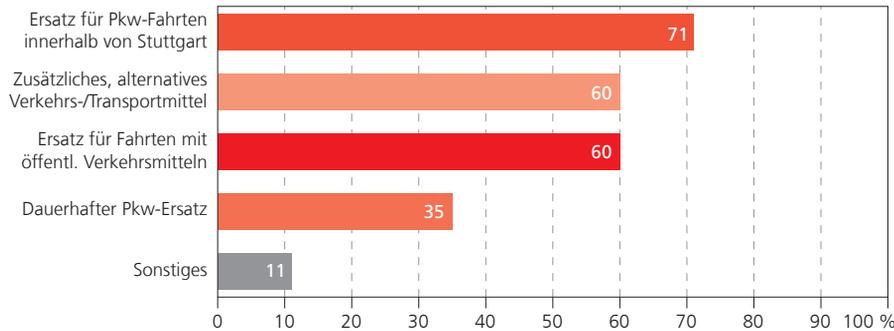
**Abbildung 1:** Häufigkeit der Nutzung des E-Lastenrades (n = 568)  
Frage: „Wie oft nutzen Sie Ihr eigenes E-Lastenrad?“



Landeshauptstadt Stuttgart, Statistisches Amt in Zusammenarbeit mit Referat Strategische Planung und Nachhaltige Mobilität  
Quelle: Umfrage E-Lastenfahrrad 2021

Landeshauptstadt Stuttgart, Statistisches Amt KömunIS

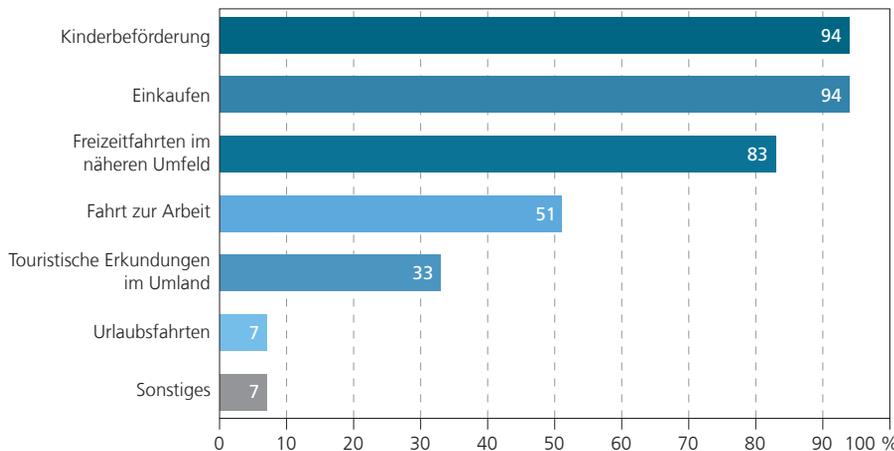
**Abbildung 2:** Verwendung des E-Lastenrads (Mehrfachnennungen möglich; n=568)  
Frage: „Mein E-Lastenrad dient mir als ...“



Landeshauptstadt Stuttgart, Statistisches Amt in Zusammenarbeit mit Referat Strategische Planung und Nachhaltige Mobilität  
Quelle: Umfrage E-Lastenfahrrad 2021

Landeshauptstadt Stuttgart, Statistisches Amt KömunIS

**Abbildung 3:** Zweck des Lastenradfahrens (Mehrfachnennungen möglich; n=568).  
Frage: „Zu welchen Zwecken nutzen Sie Ihr E-Lastenrad?“



Landeshauptstadt Stuttgart, Statistisches Amt in Zusammenarbeit mit Referat Strategische Planung und Nachhaltige Mobilität  
Quelle: Umfrage E-Lastenfahrrad 2021

Landeshauptstadt Stuttgart, Statistisches Amt KömunIS

gilt das Fahrrad auch aufgrund des geringeren Ansteckungsrisikos als Gewinner.<sup>3</sup>

Als Haupteinsatzgebiete geben die lastenradfahrenden Familien die Kinderbeförderung (94 %), Einkaufsfahrten (94 %) und Freizeitfahrten im näheren Umfeld (83 %) an. Für Fahrten zur Arbeit nutzen 51 Prozent der Befragten ihr Lastenrad (vgl. Abbildung 3, Mehrfachnennungen möglich).

Abgestellt wird das Lastenrad üblicherweise vor Wind und Wetter sowie vor Diebstahl geschützt. Zuhause nutzen 44 Prozent eine Garage, 35 Prozent den Hof. Lediglich acht Prozent geben an, ihr E-Lastenrad vor dem Haus auf dem öffentlichen Gehweg abzustellen. Sind weder Garage noch Hof vorhanden, werden vorzugsweise Innenbereiche gewählt, wie Keller, Treppenhaus, Hauseingang oder Wohnung, um dem E-Lastenrad Schutz zu bieten. Unterwegs achten 83 Prozent darauf, das E-Lastenrad sicher am Fahrradbügel anzuschließen. Drei Viertel der Lastenradfahrer\*innen parken auf dem Gehweg. 18 Prozent stellen das E-Lastenrad am Fahrbahnrand ab beziehungsweise auf die Straße. 13 Prozent geben an, ihr E-Lastenrad an speziellen Abstellplätzen zu parken (Mehrfachnennungen möglich).

Wir wollten außerdem wissen, wie viele Kilometer die Familien zum Zeitpunkt der Umfrage (Juni 2021) seit Anschaffung des E-Lastenrades mit diesem zurückgelegt haben. Insgesamt gaben 466 von 568 an der Umfrage teilnehmenden Familien ihre gefahrenen Kilometer an. Pro Familie beträgt die durchschnittliche Fahrleistung 1970 Kilometer. Das entspricht in etwa einer Fahrradtour von Stuttgart nach Budapest und wieder zurück.

Aufsummiert ergibt sich eine Gesamtkilometerleistung aller Befragten von 917 837 Kilometer. Dieser Wert entspricht einer CO<sub>2</sub>-Einsparung von rund 229 Tonnen.<sup>4</sup> In anderen Worten haben die Befragten in der Zeit seit Förderungsbeginn 22 900 Bäume gepflanzt<sup>5</sup> beziehungsweise den Stuttgarter Schloßgarten oder 80 Fußballfelder einmal komplett mit ausgewachsenen Bäumen aufgeforstet.<sup>6</sup>

### Verändert sich das Mobilitätsverhalten mit einem E-Lastenrad?

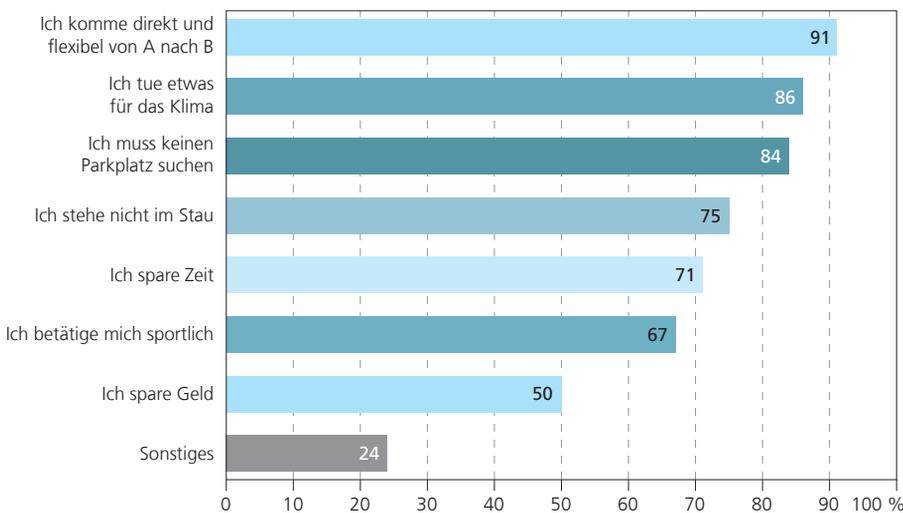
Wie Abbildung 4 verdeutlicht, sehen die Befragten die größten Vorteile des E-Lastenrads im Zeitvorteil („ich komme direkt und flexibel von A nach B“, „ich muss keinen Parkplatz suchen“, „ich stehe nicht im Stau“, „ich spare Zeit“) mit 71 bis 91 Prozent und beim Thema Klimaschutz (86 %). Die sportliche Betätigung (67 %) und Ein-

sparung von Kosten (gegenüber anderen Verkehrsmitteln) sind weitere Vorteile.

Als weitere positive Faktoren, unter „Sonstiges“ zusammengefasst, wurden neben dem Spaß- und Platzfaktor, die Alltags erleichterung, der Gesundheitsaspekt, die Entbehrlichkeit des Autos, die Umwelt, die Vorbildfunktion und Corona-Sicherheit genannt.

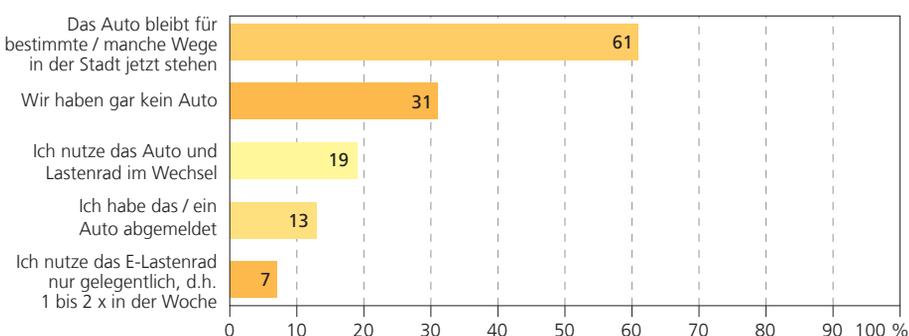
Deutlich mehr als die Hälfte der Befragten (61 %) geben an, dass das Auto für bestimmte/manche Wege in der Stadt seit sie das E-Lastenrads nutzen, stehen bleibt. 31 Prozent der Befragten besitzen gar kein Auto; 19 Prozent nutzen das Auto und Lastenrad im Wechsel; 13 Prozent meldeten ein Auto für das E-Lastenrad sogar ab. Sieben Prozent hingegen nutzen das Lastenrad nur gelegentlich (vgl. Abbildung 5, Mehrfachnennungen möglich).

Abbildung 4: Vorteile des Lastenradfahrens (Mehrfachnennungen möglich; n=567).  
Frage: „Was schätzen Sie besonders am Lastenradfahren?“



Landeshauptstadt Stuttgart, Statistisches Amt in Zusammenarbeit mit Referat Strategische Planung und Nachhaltige Mobilität  
Quelle: Umfrage E-Lastenfahrrad 2021

Abbildung 5: Veränderung des Mobilitätsverhaltens nach Lastenradanschaffung (Mehrfachnennungen möglich; n=559).  
Frage: „Wie hat sich Ihr Mobilitätsverhalten nach der Anschaffung des E-Lastenrads verändert?“



Landeshauptstadt Stuttgart, Statistisches Amt in Zusammenarbeit mit Referat Strategische Planung und Nachhaltige Mobilität  
Quelle: Umfrage E-Lastenfahrrad 2021

Was persönlich besonders geschätzt und was kritisiert wird, vermitteln die Antworten auf die offenen Fragen. Knapp 85 Prozent der Befragten teilten über die Freitexteingabe ihr positivstes Erlebnis mit dem E-Lastenrad mit. Eine kleine Auswahl an Zitaten wird in Abbildung 6 gezeigt.

Um eine bessere thematische Übersicht über die vielen Einzelthemen zu bekommen, wurden die genannten positivsten Erfahrungen in verschiedene Kategorien zusammengefasst.

Der Zugewinn an Lebensqualität durch das erleichterte Transportieren von Kindern und Einkäufen ist für 44 Prozent der Befragten das Positivste am Lastenradfahren. Für 30 Prozent ist der Fahrspaß und die große Flexibilität durch das zügige und selbstbestimmte Navigieren durch die Stadt ein großer Pluspunkt. Zwölf Prozent erfreuen die positiven Rückmeldungen ihrer Mitmenschen. Zehn Prozent der Befragten erleben den Aspekt ihrer Gesundheit durch die Fahrt an der frischen Luft als nennenswertes positives Erlebnis. Durch den Einsatz des Lastenrades verliert das Auto als Transportmittel an Bedeutung. Für fünf Prozent der Befragten bedeutet das ein Zugewinn an Lebensqualität. Drei Prozent nennen den Klimaschutz und ihre Vorbildfunktion als positivstes Erlebnis. (Mehrfachnennungen möglich).

### Wo sind noch Verbesserungspotenziale?

Bei den Antworten nach dem negativsten Erlebnis mit dem E-Lastenrad kristallisieren sich drei Hauptkategorien heraus: Ausstattung des E-Lastenrades (29 %), schlechte Infrastruktur (29 %) und Interaktion im Straßenverkehr (25 %).

- Die Kategorie „Ausstattung“ bezieht sich auf Merkmale des eigenen E-Lastenrades, beispielsweise die Reichweite des Akkus, Reparaturbedarf, Stabilität, Motorleistung oder die Größe des Lastenrads.
- Die Rubrik „Interaktion im Straßenverkehr“ umfasst die Wechselwirkung zwischen Lastenradfahrenden und motorisierten Verkehrsteilnehmern. Konkret benannte Beispiele sind vor allem aggressives und rücksichtsloses

Verhalten durch Hupen, knappes Überholen, Schneides des Weges, zu wenig Abstand halten, Beschimpfungen.

- Unter der Kategorie „Schlechte Infrastruktur“ werden fehlende oder plötzlich endende und zu schmale Radwege, zu kurze oder zu enge Überwege an Ampeln und Bahnüberwegen, schlechte Straßenbelege, kein Aufzug beziehungsweise Rampe am Bahnhof, kein Winterdienst, unzureichend gesicherte Baustellen, zu hohe Bordsteine und parkende Autos auf Radwegen genannt.

Weiterhin fehlt es in der Wahrnehmung der befragten Familien an geeigneten und sicheren Abstellmöglichkeiten (12 %) im privaten wie öffentlichen Raum und die damit einhergehende Angst vor Diebstahl und Beschädigungen.

### Was wünschen sich die E-Lastenradfahrer\*innen in Stuttgart?

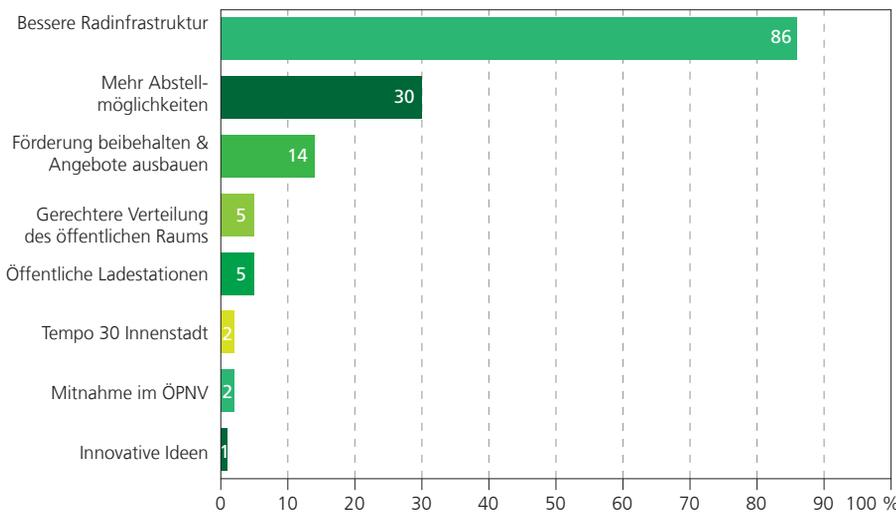
Das am häufigsten genannte Anliegen der lastenradfahrenden Familien ist mit 86 Prozent eine bessere Radinfrastruktur (vgl. Abbildung 7). Hier werden unter anderem breitere, durchgängige und markierte Radwege, die Abgrenzung zu Fuß- und Autoverkehr, breitere Verkehrsinseln, öffentliche Ladestationen, abgesenkte Bordsteine an Überwegen für mehr Barrierefreiheit, bessere Straßenbeläge, Vorfahrt an Ampeln, mehr Fahrradstraßen und Winterdienst gefordert.

30 Prozent der Befragten wünschen sich mehr Abstellmöglichkeiten für Lastenräder am Wohnort und unterwegs, d.h. längere und ausgewiesene Abstell- und Anschließmöglichkeiten – auch in Tiefgaragen, mehr Fahrrad-

Abbildung 6: Auswahl an Zitaten zum positivsten Erlebnis mit dem Lastenrad. Frage: „Was ist Ihr positivstes Erlebnis bislang mit Ihrem E-Lastenrad in einem Satz?“



**Abbildung 7:** Wünsche der Lastenradfahrenden (Freitexteingabe, Mehrfachnennungen möglich; n=483, zusammengefasst zu Clustern).  
Frage: „Haben Sie als Lastenradfahrer\*in Wünsche an die Landeshauptstadt Stuttgart?“



Landeshauptstadt Stuttgart, Statistisches Amt in Zusammenarbeit mit Referat Strategische Planung und Nachhaltige Mobilität  
Quelle: Umfrage E-Lastenfahrrad 2021

Landeshauptstadt Stuttgart, Statistisches Amt



bügel in Lastenradgröße, überdachte Abstellmöglichkeiten oder die Umnutzung von Autostellplätzen.

14 Prozent der Umfrageteilnehmenden bedanken sich für die Förderung bei der Landeshauptstadt Stuttgart und wünschen sich, dass diese fortgesetzt wird. Wie ließe sich das Angebot ausbauen und verbessern? In der Kategorie „innovative Ideen“ werden angeregt: Lastenräder zum Ausleihen, Mobilitätsmodelle, die es mehreren Personen ermöglicht, ihre Anwohnerparkgenehmigung für einen Pkw-Stellplatz in vier Lastenradstellplätze umzutauschen, Erweiterung der Zählstellen auf Lastenräder, Mobilitätskonzepte mit E-Lastenrad für Kurzstrecke sowie Carsharing und SSB für Mittel- und Langstrecke, Lastenradträger für die Zacke und ein Re-Design der verschränkten Durchfahrtshindernisse bei Bahnübergängen.

**Was hat das Förderprogramm erreicht?**

52 Prozent der Befragten geben an, dass sie sich ohne das städtische Förderprogramm kein E-Lastenrad angeschafft hätten. Für 26 Prozent der Befragten hatte es einen großen

Einfluss und für 21 Prozent war es ein letzter Motivationsschub. Mit diesem Ergebnis wird die mit Einführung des Förderprogramms verfolgte Lenkungswirkung zu mehr nachhaltiger Mobilität in Stuttgart eindrucksvoll bestätigt (vgl. Abbildung 8).

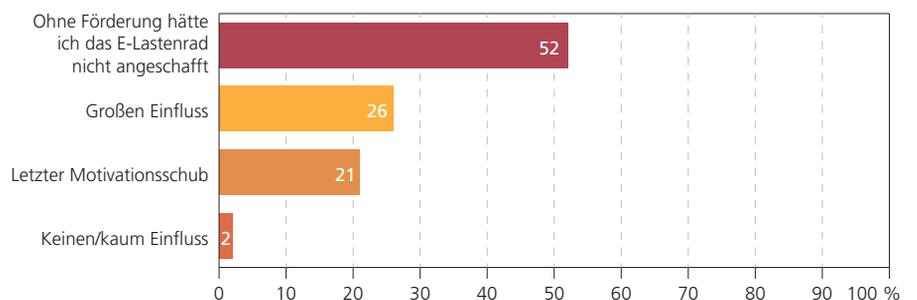
Da sich die Stuttgarter Stadtbezirke in vielerlei Hinsicht unterscheiden, wäre es durchaus möglich, dass das Förderprogramm nicht überall im Stadtgebiet nachgefragt wird. Der Erfolg des

Programmes zeigt sich aber auch daran, dass es grundsätzlich in allen Stadtbezirken in Anspruch genommen wird (vgl. Karte 1). Die verstärkte Nachfrage in den Innenstadtbezirken Süd, West und Ost weist jedoch ebenso auf weiteren Handlungsbedarf vor allem in den nördlichen und östlichen Außenbezirken hin.

**Wie geht es weiter?**

Um eine nachhaltigere Mobilität zu erreichen, hat die Landeshauptstadt Stuttgart bereits 2013 den Aktionsplan „Nachhaltig mobil in Stuttgart“<sup>7</sup> als strategische Grundlage des Verwaltungshandelns hinsichtlich der Nachhaltigen Mobilität verabschiedet. Teil dieses Plans ist das Förderprogramm „E-Lastenräder für Stuttgarter Familien“. Seit Oktober 2018 wurden mehr als 1300 Förderbescheide für E-Lastenräder ausgestellt. Über 1000 geförderte E-Lastenräder sind inzwischen Teil einer nachhaltigen und umweltfreundlichen Mobilität in Stuttgart. Mit der 2020 zusätzlich eingeführten sozialen Komponente für einkommensschwächere Familien wurde die Anschaffung eines E-Lastenrades insbesondere für die Zielgruppe der Familien mit BonusCard+Kultur oder FamilienCard ermöglicht. Die Ergebnisse der Umfrage zeigen deutlich, dass durch die Förderung von E-Lastenrädern Autofahrten unmittelbar vermieden werden können.

**Abbildung 8:** Einfluss des Förderprogramms auf die Kaufentscheidung, n=564.  
Frage: „Welchen Einfluss hatte das Förderprogramm der Landeshauptstadt Stuttgart auf Ihre Kaufentscheidung für ein E-Lastenrad?“



Landeshauptstadt Stuttgart, Statistisches Amt in Zusammenarbeit mit Referat Strategische Planung und Nachhaltige Mobilität  
Quelle: Umfrage E-Lastenfahrrad 2021

Landeshauptstadt Stuttgart, Statistisches Amt

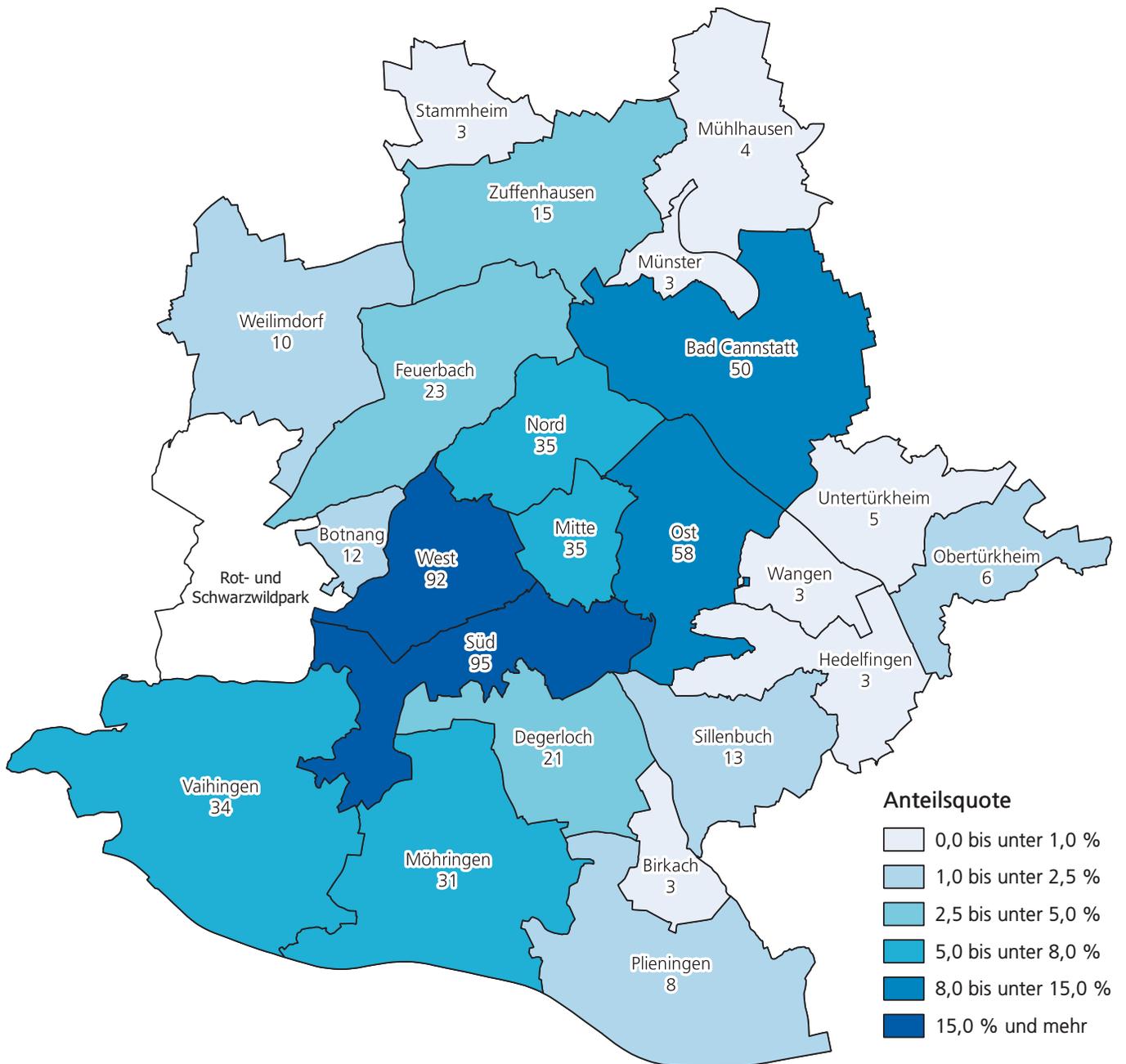


Das Förderprogramm wird auch 2022/23 inhaltlich weitgehend unverändert fortgesetzt.<sup>8</sup> Dies hat der Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik in seiner Sitzung am Dienstag, 14. Dezember 2021, beschlossen.<sup>9</sup> Zusätzlich wird ab Juni 2022 ein

E-Lastenrad-Verleihsystems unter dem Namen „Stuttgarter Rössle“ eingeführt. Zielgruppe dieses sowohl sozialen wie finanziell interessanten Verleihsangebots ist der Personenkreis, der ein E-Lastenrad mindestens sechs Monate in seinen Mobilitätsalltag in-

tegrieren will, ohne sich ein eigenes anzuschaffen oder der sich auch mit Sozialförderung kein eigenes E-Lastenrad leisten kann. Dieses Verleihsystem ist daher bewusst auf eine Ausleihzeit von mindestens sechs Monaten ausgerichtet.<sup>10</sup>

Karte 1: Übersicht geförderter Familien nach Stadtbezirken, n=562.



36

Landeshauptstadt Stuttgart, Statistisches Amt in Zusammenarbeit mit Referat Strategische Planung und Nachhaltige Mobilität

Quelle: Umfrage E-Lastenfahrrad 2021

- 1 S1 vgl. <https://www.dw.com/de/ausverkauft-der-unglaubliche-fahrrad-boom/a-53898806> (Abruf 24.1.2022)
- 2 Vgl. Gieck, Jochen (2019)
- 3 Vgl. ReLUT – ResearchLab for Urban Transport
- 4 Die Berechnung legt den durchschnittlichen Ausstoß eines Mittelklassewagens von 25 kg pro 100 km zugrunde. (<https://www.co2online.de/klima-schuetzen/mobilitaet/auto-co2-ausstoss/#c162641>)
- 5 Ein Baum bindet circa 10 Kilogramm CO2 pro Jahr. ([https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&ved=2ahUKewilteTDzaH0AhXS1qQKH5muBtoQFnoECAMQAw&url=httpsProzent3AProzent2FProzent2Fa.plant-for-the-planet.orgProzent2Fwp-contentProzent2FuploadsProzent2F2020Prozent2F12Prozent2Ffaktenblatt\\_baeume\\_co2.pdf&usg=AOvVaw3\\_D33qK-A3Dvwh\\_L9cxj3L](https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&ved=2ahUKewilteTDzaH0AhXS1qQKH5muBtoQFnoECAMQAw&url=httpsProzent3AProzent2FProzent2Fa.plant-for-the-planet.orgProzent2Fwp-contentProzent2FuploadsProzent2F2020Prozent2F12Prozent2Ffaktenblatt_baeume_co2.pdf&usg=AOvVaw3_D33qK-A3Dvwh_L9cxj3L))
- 6 Unter der Annahme, dass auf einem Hektar Fläche circa 400 Bäume wachsen (<https://de.wikipedia.org/wiki/Aufforstung>) und der Stuttgarter Schloßgarten 60 Hektar groß ist.
- 7 Die aktuelle Fassung des Aktionsplans ist abrufbar unter: <https://www.stuttgart-steigt-um.de/aktionsplan/>
- 8 Nähere Informationen zum Förderprogramm finden sich unter: <https://www.stuttgart.de/lastenrad> und <https://www.stuttgart-steigt-um.de>
- 9 Vgl. GR Drs. 919/2021
- 10 Vgl. <https://www.stuttgart.de/stuttgarter-roessle>

### Literaturverzeichnis:

Gieck, Jochen (2019): Öffentliche Verkehrsmittel weiter auf der Überholspur – Ergebnisse der Bürgerumfrage 2019. In: Statistik und Informationsmanagement, Jg. 78, Monatsheft 11/2019, S. 336-337.

ReLUT – ResearchLab for Urban Transport (2021): Mobilität während und nach der Corona-Krise – Erneute Analysen für Deutschland.

Dr. Till Heinsohn

## Einstellungen zu Klimawandel und Nachhaltigkeit in Stuttgart: Gibt es Unterschiede zwischen Mieter- und Eigentümer\*innen?

- Sowohl Eigentümer- als auch Mieter\*innen befürworten höhere städtische Ausgaben für die Energiewende und den Klimaschutz.
- Die Bereitschaft, sich für mehr Nachhaltigkeit einzusetzen, ist breit in der Stadtgesellschaft verankert.
- Es besteht ein beachtliches Informationsdefizit hinsichtlich städtischer Anstrengungen und bestehender Nachhaltigkeitsstrategien.

*Die intelligente Ausgestaltung politischer Maßnahmen erfordert Wissen über die Zielgruppe*

Das Ziel der Landeshauptstadt Stuttgart, bis in das Jahr 2035 klimaneutral zu werden, erfordert neben großen Anstrengungen eine Vielzahl effizienter Maßnahmen. Mit der Umsetzung der „Net-Zero“-Strategie soll es zum Beispiel gelingen, dass Emissionen von Treibhausgasen der Unternehmen, der Stadtgesellschaft und der Kommune perspektivisch keine Auswirkungen mehr auf das Klima haben. Hierbei wird schnell klar, dass ein solch ambitioniertes Ziel nur dann erreicht werden kann, wenn alle Akteure Hand in Hand arbeiten und an einem Strang ziehen. Eine moderne und effiziente Klimapolitik setzt dabei nicht allein auf Gebote und Verbote. Um den möglichen Widerspruch zwischen Klimaschutz und Wohlstand aufzulösen, wird es notwendig sein, verstärkt auf intelligente Anreizsysteme und gezielte Förderungen zu setzen. Um Anreizsysteme intelligent auszugestalten und Förderungen gezielt einzusetzen, ist es notwendig, die Zielgruppen, auf deren Verhaltensanpassung die modernen Instrumente abzielen, besser kennenzulernen. Und genau darin besteht das Interesse des vorliegenden Beitrags.

*Zielgruppenspezifisches Wissen lässt sich über die Stuttgart-Umfrage generieren*

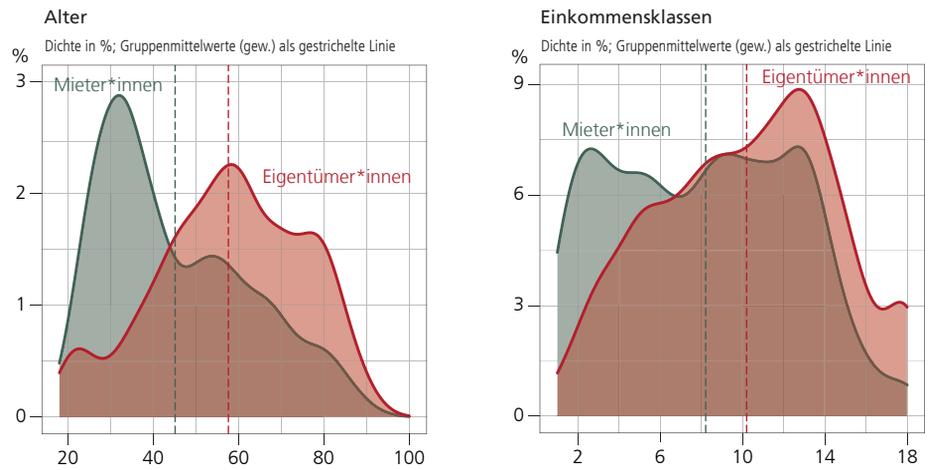
Die nachfolgenden Analysen ermöglichen einen Einblick in die Einstellungen und Motivlagen zu Klimawandel und Nachhaltigkeit in Stuttgart. Die Datengrundlage hierfür bildet die Stuttgart-Umfrage aus dem Frühjahr 2021 (ehemals: Bürgerumfrage). Im April und Mai des vergangenen Jahres wurden zufällig ausgewählte Stuttgarterinnen und Stuttgarter zu unterschiedlichen Themen befragt. Aus der gezogenen Stichprobe entsteht ein näherungsweise repräsentatives Bild der volljährigen Stuttgarter Gesamtbevölkerung. Neben einem Grundmodul, dass sich über die Jahre gleicht, kann in der Befragung mittels variierender Zusatzmodule auf aktuelle Themenbereiche eingegangen werden. In der jüngsten Stuttgart-Umfrage wurde so unter anderem Bezug auf Klimawandel und Nachhaltigkeit genommen. Zudem wurde erhoben, ob die befragten Personen in Miete oder Eigentum wohnen. Da es sich bei Mieter- und Eigentümer\*innen um ganz wesentliche Akteursgruppen in der Stadtgesellschaft handelt, die einen wichtigen Beitrag auf dem Weg hin zur Klimaneutralität werden leisten müssen, kombinieren wir die Angaben zum Wohnverhältnis mit den Einstellungen zu Klimawandel und Nachhaltigkeit. Das Ziel besteht dabei darin, gruppenspezifische Einstellungsunterschiede herauszuarbeiten, um an späterer Stelle Anreizsysteme besser auszugestalten und Förderungen gezielter abstimmen zu können.

*Unterscheiden sich die Gruppen der Mieter- und Eigentümer\*innen bezüglich Alter und Einkommen?*

Vor der eigentlichen Betrachtung der gruppenspezifischen Einstellungsunterschiede wollen wir uns die Gruppen der Mieter- und Eigentümer\*innen aber genauer anschauen. In Abbildung 1 ist die gruppenspezifische Alters- und Einkommens-

**Abbildung 1:** Altersverteilung und Verteilung des klassifizierten Haushaltsnettoeinkommens nach Gruppen

*Lesehilfe:*  
Die Wahrscheinlichkeit im Eigentum zu wohnen fällt unter älteren und einkommensstärkeren Personen höher aus.



Landeshauptstadt Stuttgart, Statistisches Amt

Ko@un|S

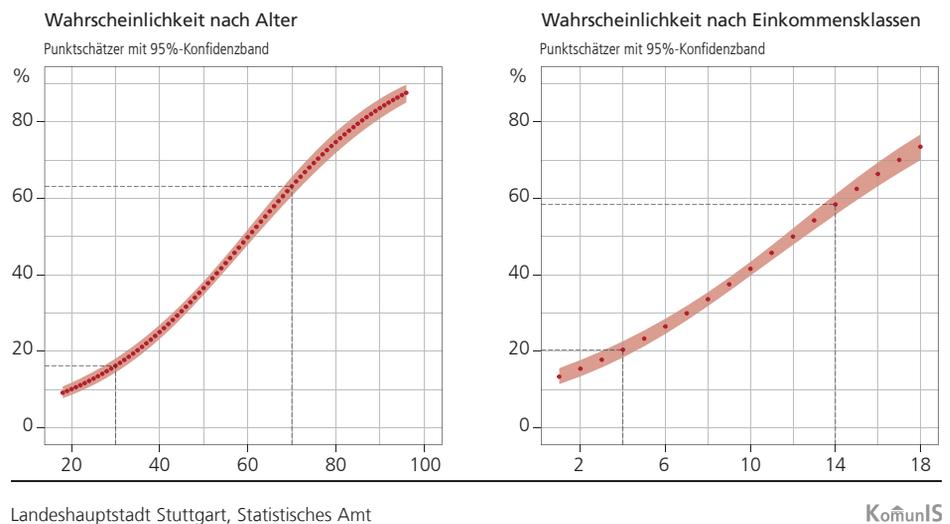
verteilung dargestellt. Mit Blick auf die Altersverteilung zeigt sich, dass die Dichte der Eigentümer\*innen unter den älteren Befragten deutlich höher als unter den Jüngeren ausfällt. Unter den jüngeren Befragten fällt dagegen die Mieterdichte höher aus. Die Altersunterschiede zwischen den beiden Gruppen werden auch im Mittelwertvergleich deutlich. Eigentümer\*innen in Stuttgart sind im Durchschnitt 58 Jahre alt. Das Durchschnittsalter der Mieter\*innen fällt mit rund 45 Jahren deutlich geringer aus.

Bezüglich der Verteilung des klassifizierten Haushaltsnettoeinkommens erscheint ein ebenso aufschlussreiches Bild. Das Haushaltsnettoeinkommen wird dabei in 18 Klassen abgefragt. Diese reichen von unter 900 Euro (Klasse 1) bis 10 000 Euro und mehr (Klasse 18). In den sehr niedrigen Einkommensklassen fällt die Eigentümerdichte erwartungsgemäß gering aus. Hier dominieren die Mieter\*innen. Mit zunehmendem Einkommen steigt die Dichte der Eigentümer\*innen an. Unter den Mieter\*innen sind Personen mit mittleren und höheren Einkommen gleichermaßen vertreten. Erst bei hohen bis sehr hohen Einkommen überlassen die Mieter\*innen den Eigentümer\*innen das Feld. Innerhalb dieser zahlenmäßig kleinen Gruppe fällt die Eigentümerdichte vergleichsweise hoch aus. Die Einkommensunterschiede zwischen den betrachteten Gruppen spiegeln sich auch in ihren Mittelwerten wider. Das mittlere Haushaltsnettoeinkommen beläuft sich in der Gruppe der Mieter\*innen auf 2900 bis 3200 Euro (Klasse 8). In der Gruppe der Eigentümer\*innen liegt das mittlere Haushaltsnettoeinkommen zwischen 3600 und 4000 Euro (Klasse 10).

*Bei der Gruppe der Eigentümer\*innen handelt es sich tendenziell um ältere und einkommensstärkere Personen*

Die deskriptive Betrachtung der gruppenspezifischen Alters- und Einkommensverteilung lässt sich mittels einer statistischen Zusammenhangsanalyse vertiefen. Denn es steht zu vermuten, dass Alter und Einkommen eng miteinander zusammenhängen. Es gilt folglich zu prüfen, ob die Merkmale auch unabhängig von einander einen Einfluss auf die Wahrscheinlichkeit haben, im Eigentum oder zur Miete zu wohnen. Ein multiples logistisches Regressionsmodell ermöglicht es, die Wahrscheinlichkeit im Eigentum zu wohnen, in Abhängigkeit von Alter und Einkommen und unter Konstanthaltung des jeweils anderen Merkmals vorherzusagen. Die entsprechende Darstellung findet sich in Abbildung 2. Hier zeigt sich, dass die Wahrscheinlichkeit im Eigentum zu wohnen mit zunehmendem Alter und unabhängig vom Einkommen ansteigt. Während Personen im Alter von 30 Jahren lediglich eine Wahrscheinlichkeit von rund 16 Prozent aufweisen, beträgt die Wahrscheinlichkeit unter 70-jährigen Personen bereits rund 63 Prozent. Gleiches gilt für das Einkommen: Die Wahrscheinlichkeit im Eigentum zu wohnen steigt mit diesem, und das unabhängig vom Alter, signifikant an. Personen mit einem Haushaltsnettoeinkommen zwischen 1700 und 2000 Euro (Klasse 4) wohnen nur mit einer vorhergesagten Wahrscheinlichkeit von rund 20 Prozent im Eigentum. Anders verhält es sich bei einkommensstärkeren Stuttgarterinnen und Stuttgartern. Liegt das Haushaltsnettoeinkommen zwischen 6000 und 7000 Euro im Monat dann beträgt die vorhergesagte Wahrscheinlichkeit im Eigentum zu wohnen bereits rund 58 Prozent.

**Abbildung 2:** Vorhergesagte Wahrscheinlichkeit im Eigentum zu wohnen in Abhängigkeit vom Alter und klassifiziertem Haushaltsnettoeinkommen



Landeshauptstadt Stuttgart, Statistisches Amt

KoMunIS

Weitere Merkmale, wie etwa die politische Orientierung, wurden nicht erhoben

Die Erkenntnis, wonach es sich bei der Gruppe der Eigentümer\*innen um tendenziell ältere und einkommensstärkere Personen handelt, ist für die nachfolgende Betrachtung der gruppenspezifischen Einstellungsunterschiede nicht unerheblich. Denn mögliche Einstellungsunterschiede in Bezug auf Klimawandel und Nachhaltigkeit sind dem Ursprung nach sicher nicht auf die Frage Miete/Eigentum, sondern vielmehr auf die der jeweiligen Gruppe eigenen Merkmale zurückzuführen. Ohne Zweifel wären neben dem Alter und dem Einkommen daher auch weitere Merkmale, wie die politische Orientierung und Parteipräferenz, von Interesse. Diese werden in der Stuttgart-Umfrage des Jahres 2021 jedoch nicht erhoben. Eine ähnlich gelagerte Herausforderung besteht hinsichtlich der in der Folge analysierten Einstellungen zu Klimaschutz und Nachhaltigkeit. Hier kann ebenfalls nur auf die Einstellungen zurückgegriffen werden, die im Zuge der Befragung auch erhoben wurden. Entsprechend konzentrieren wir uns in der Folge auf gruppenspezifische Unterschiede hinsichtlich

- der persönlichen Betroffenheit vom Klimawandel,
- der Auffassung von Klimaschutz als städtische Aufgabe,
- der Auffassung von nachhaltigem Handeln als persönliche Aufgabe,
- eines möglicherweise bestehenden Informationsdefizits und
- der Einstellungen gegenüber Geboten und Verboten sowie Anreizen und Förderungen.

Werfen wir also zunächst einen Blick auf die gruppenspezifischen Angaben zur **persönlichen Betroffenheit vom Klimawandel**. In der Stuttgart-Umfrage 2021 wird unter dem Themenbereich Klimawandel wie folgt gefragt:

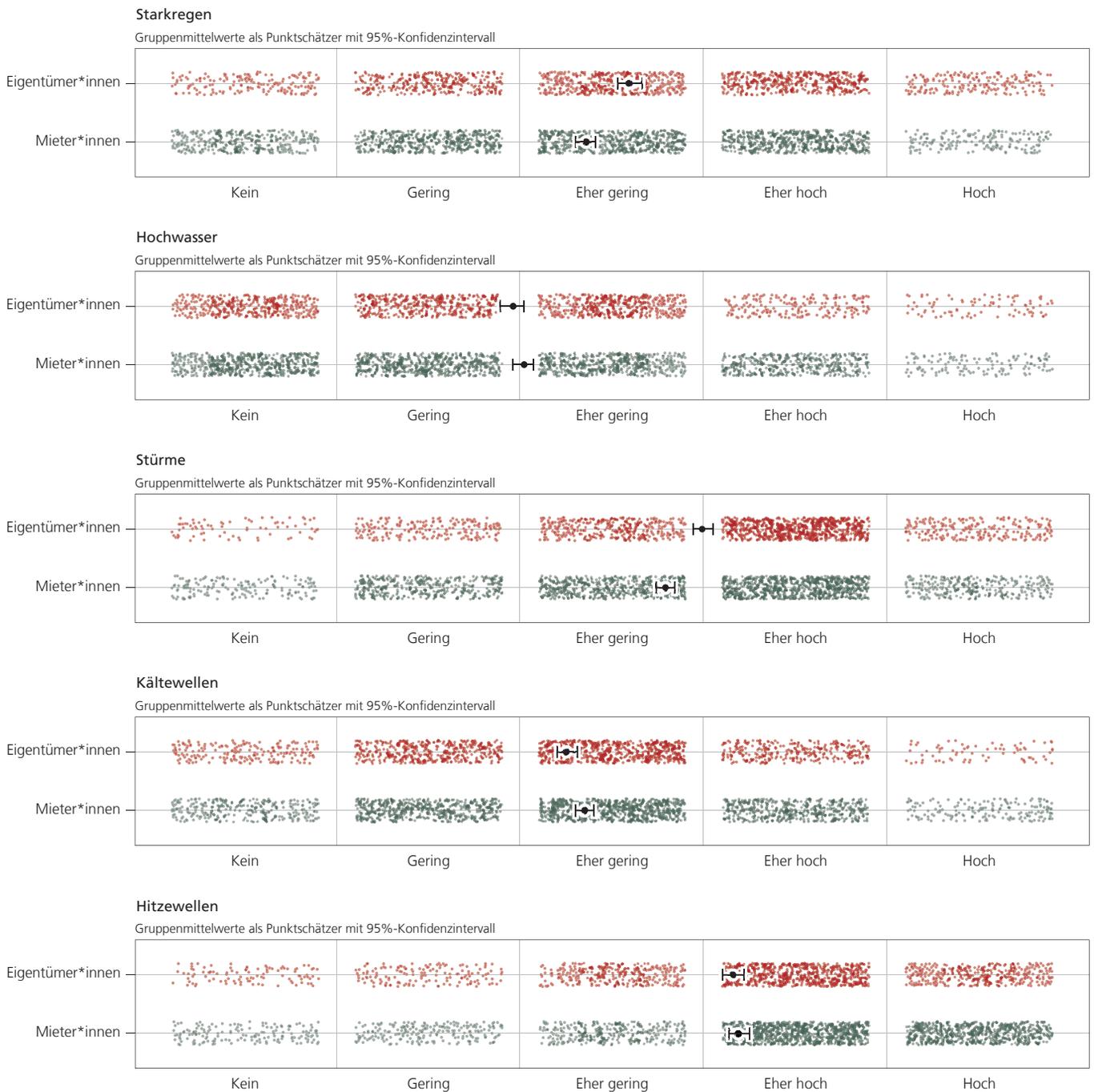
### Was glauben Sie, welche Naturgefahren bereits heute für Sie persönlich ein Risiko darstellen?

Auf einer Fünferskala werden die Befragten um ihre persönliche Einschätzung gebeten. Dabei wird zwischen den fünf vordefinierten Naturgefahren Starkregen, Hochwasser, Stürme, Kältewellen und Hitzewellen unterschieden. In Abbildung 3 sind die Verteilungen und die gruppenspezifischen Mittelwerte differenziert nach Naturgefahren abgebildet. Hieraus lassen sich eine ganze Reihe von interessanten Erkenntnissen ableiten.

Aus Gründen der Veranschaulichung werden hier, und auch im Folgenden, Gruppenmittelwerte ausgewiesen. Dies geschieht im Wissen darum, dass die Bildung von Mittelwerten bei ordinalskalierten Variablen streng genommen nicht zulässig ist. Für den Test der in der Folge diskutierten Mittelwertdifferenzen wird daher auch auf ein nicht-parametrisches Verfahren (Mann-Whitney-U-Test) zurückgegriffen.

Das persönliche Risiko durch fünf Naturgefahren wurden erfragt

Abbildung 3: Naturgefahren, die bereits heute ein Risiko darstellen



*Eigentümer\*innen schätzen das Risiko durch Starkregen und Sturm signifikant höher ein*

Das persönliche Risiko durch Starkregen wird in beiden Gruppen im Mittel als eher gering eingestuft.<sup>1</sup> Auffallend ist gleichwohl, dass zwischen den Gruppen ein statistisch signifikanter Unterschied in den Verteilungen festzustellen ist. Demnach schätzen Eigentümer\*innen das Risiko durch Starkregen tendenziell etwas höher ein. In Anbetracht der durch Starkregen am Eigentum möglichen Schäden verwundert dies nicht. Gefahr durch Hochwasser scheint in Stuttgart hingegen ein eher geringes bis geringes Risiko darzustellen. Auch zwischen den betrachteten Gruppen zeigt sich kein signifikanter Unterschied in den Verteilungen. Das Risiko von Stürmen wird unter Eigentümer\*innen aber signifikant höher als unter Mieter\*innen eingeschätzt. Auch hier scheint sich die Sorge um das Eigentum bemerkbar zu machen. Hinsichtlich der Gefahr vor Kälte- und Hitzewellen lassen sich keine Gruppenunterschiede ausmachen. Das Risiko von Hitzewellen wird von beiden Gruppen dabei aber höher

als die Gefahr von Kältewellen eingestuft. Dies verwundert nicht, so liegt mit 2020 „das zweitheißeste Jahr seit Beginn der Wetteraufzeichnung hinter uns“ (Strauß 2021: 3)<sup>2</sup>.

Für die persönliche Betroffenheit durch den Klimawandel lässt sich zusammenfassend festhalten, dass diese im Mittel in beiden Gruppen eher gering ausfällt. Auffallend ist aber die Erkenntnis, wonach Eigentümer\*innen das Risiko durch Starkregen und Sturm signifikant höher einschätzen. Wir führen das auf die Angst um das Eigentum zurück. Bei der Ausgestaltung etwaiger Anreize und Förderungen kann das Wissen um die Sorgen der Eigentümer\*innen eine wichtige Rolle spielen.

Wenden wir uns nun der Auffassung von **Klimaschutz als städtische Aufgabe** zu. In der Stuttgart-Umfrage 2021 sollen sich die Befragten hinsichtlich städtischer Ausgabenpolitik positionieren:

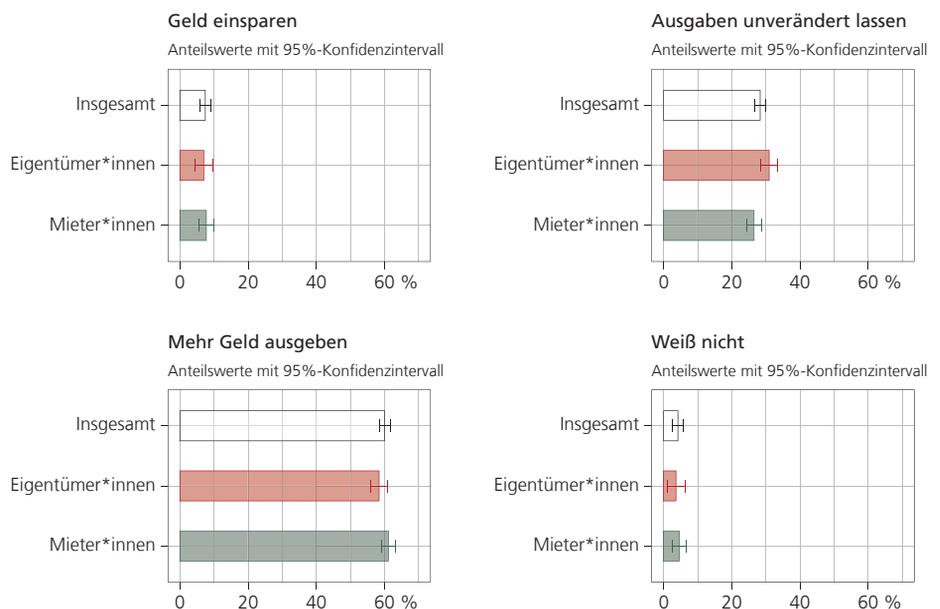
### Wie sollte sich die Stadt Stuttgart nach Ihrer Meinung bei den Ausgaben für Energiewende und Klimaschutz verhalten?

Zur Auswahl stehen dabei die Antwortoptionen „Geld einsparen“, „Ausgaben unverändert lassen“, „Mehr Geld ausgeben“ und „Weiß nicht“. Die entsprechenden Anteilswerte werden in Abbildung 4 nach Antwortoptionen und Gruppen separat dargestellt.

Zunächst fällt auf, dass eine stabile Mehrheit aller Befragten (60 %) zu Protokoll gibt, die Stadt Stuttgart solle mehr Geld für die Energiewende und den Klimaschutz ausgeben. Nicht einmal zehn Prozent sind hingegen der Auffassung die Stadt solle in diesem Bereich Geld einsparen. Diese Beobachtung gilt für Eigentümer- und Mieter\*innen gleichermaßen. Aufschluss hinsichtlich statistisch signifikanter Gruppenunterschiede liefert allein die Betrachtung der Antwortoption die Ausgaben unverändert zu lassen. Hier zeigt sich ein statistisch signifikanter Gruppenunterschied. Unter den Eigentümer\*innen sind rund 31 Prozent der Überzeugung, die derzeitigen finanziellen Anstrengungen seien ausreichend. Für die Gruppe der Mieter\*innen trifft dies nur in 27 Prozent der Fälle zu. Mieter\*innen sprechen sich tendenziell also seltener für die Beibehaltung des Status Quo in der Finanzierung von Energiewende und Klimaschutz aus. Die zwischen den Gruppen zu beobachtende Anteilsdifferenz von rund vier Prozentpunkten ist aber nur zur Hälfte auf die Anteilsunterschiede bei

*Sowohl Eigentümer- als auch Mieter\*innen befürworten mehrheitlich höhere städtische Ausgaben für die Energiewende und den Klimaschutz*

**Abbildung 4:** Städtische Ausgaben für Energiewende und Klimaschutz – Anteilswerte nach Antwortoptionen und Gruppen



der Antwortoption mehr Geld auszugeben zurückzuführen. Die restlichen zwei Prozentpunkte verteilen sich auf die verbleibenden Antwortoptionen Geld einzusparen oder es nicht zu wissen.

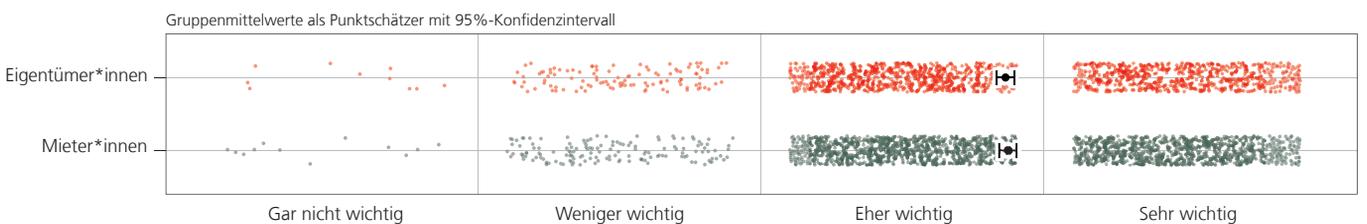
Damit erweist sich die gruppenspezifische Auswertung von Klimaschutz als städtische Aufgabe als nicht wirklich aufschlussreich. Fest zu stehen scheint nur, dass sowohl Eigentümer- als auch Mieter\*innen mehrheitlich höhere städtische Ausgaben für die Energiewende und den Klimaschutz befürworten. Aber auch dies kann im Fortgang eine wichtige Erkenntnis darstellen.

In der Folge richten wir unser Augenmerk nun auf die Einschätzung der **Nachhaltigkeit als persönliche Aufgabe**. Hier interessieren wir uns zunächst für die gruppenspezifische Wichtigkeit des Nachhaltigkeitsthemas.

### Wie wichtig ist Ihnen das Thema Nachhaltigkeit?

Die Antwortoptionen auf die Frage nach der Wichtigkeit von Nachhaltigkeit umfassen vier Ausprägungen. In Abbildung 5 sind die gruppenspezifischen Verteilungen dargestellt.

Abbildung 5: Wichtigkeit des Themas Nachhaltigkeit

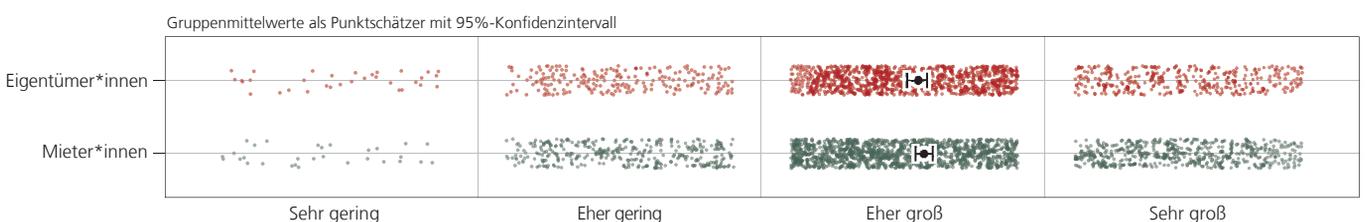


*Eigentümer- als auch Mieter\*innen ist das Thema der Nachhaltigkeit wichtig*

Das Thema der Nachhaltigkeit scheint sowohl den Eigentümer\*innen als auch den Mieter\*innen eher wichtig bis sehr wichtig. Zwischen den Gruppen besteht kein statistisch signifikanter Unterschied. An dieser Stelle sei angemerkt, dass die Art der Fragestellung möglicherweise ein bestimmtes Antwortverhalten induziert. Zum einen ist dies auf die Formulierung der Fragestellung, die bereits eine Zuschreibung in Form von „wichtig“ enthält, zurückzuführen. Zum anderen kommt im Antwortverhalten mutmaßlich soziale Erwünschtheit zum Tragen. Befragte antworten also nicht wahrheitsgemäß, sondern wählen eine Antwortoption, von der sie glauben, dass diese eher auf soziale Zustimmung stößt.

Aus diesem Grund forschen wir etwas tiefer nach und interessieren uns neben der Wichtigkeit des Nachhaltigkeitsthemas auch für die persönliche Bereitschaft, sich für mehr Nachhaltigkeit einzusetzen. Die Verteilung und die spezifischen Gruppenmittelwerte finden sich in Abbildung 6.

Abbildung 6: Bereitschaft sich für mehr Nachhaltigkeit einzusetzen



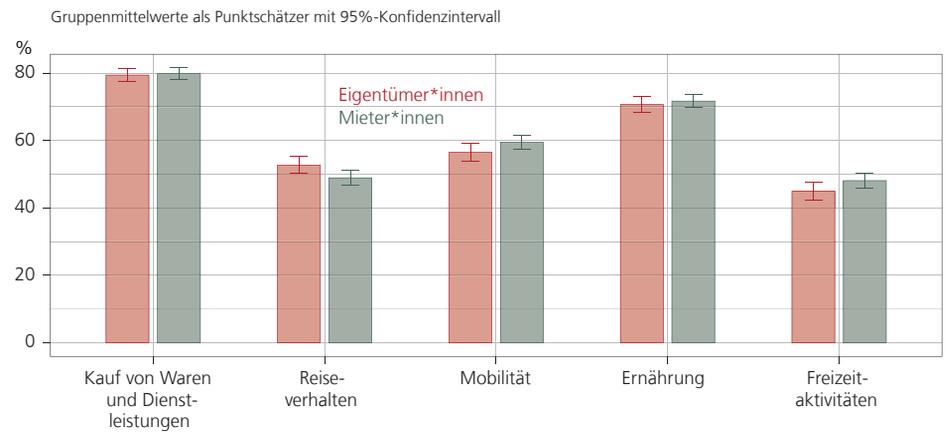
## Wie hoch ist Ihre persönliche Bereitschaft, sich für mehr Nachhaltigkeit einzusetzen?

Die Bereitschaft, sich für mehr Nachhaltigkeit einzusetzen, fällt entsprechend geringer aus

Und tatsächlich zeigt sich ein in Teilen relativiertes Bild. Denn die persönliche Bereitschaft, sich für mehr Nachhaltigkeit einzusetzen, ist unter Eigentümer- und Mieter\*innen im Mittel geringer ausgeprägt, als die Wichtigkeit des Themas. Zwischen den Gruppen der Eigentümer- und Mieter\*innen lässt sich kein statistisch signifikanter Unterschied in den Verteilungen feststellen. Hier deckt sich die Beobachtung mit der zuvor betrachteten Wichtigkeit des Themas.

Gehen wir also noch einen Schritt weiter und beleuchten die Bereiche, in welchen die Befragten bereit wären ihr Verhalten nachhaltiger zu gestalten. Die entsprechende Auswertung der fünf vordefinierten Bereiche findet sich in Abbildung 7.

**Abbildung 7:** Bereitschaft zur nachhaltigeren Gestaltung – Zustimmungswerte nach Bereichen und Gruppen



Landeshauptstadt Stuttgart, Statistisches Amt

KoMunIS

## In welchen Bereichen wären Sie bereit ihr Verhalten nachhaltiger zu gestalten?

Die meisten Menschen wären beim Kauf von Waren und Dienstleistungen bereit, ihr Verhalten nachhaltiger zu gestalten

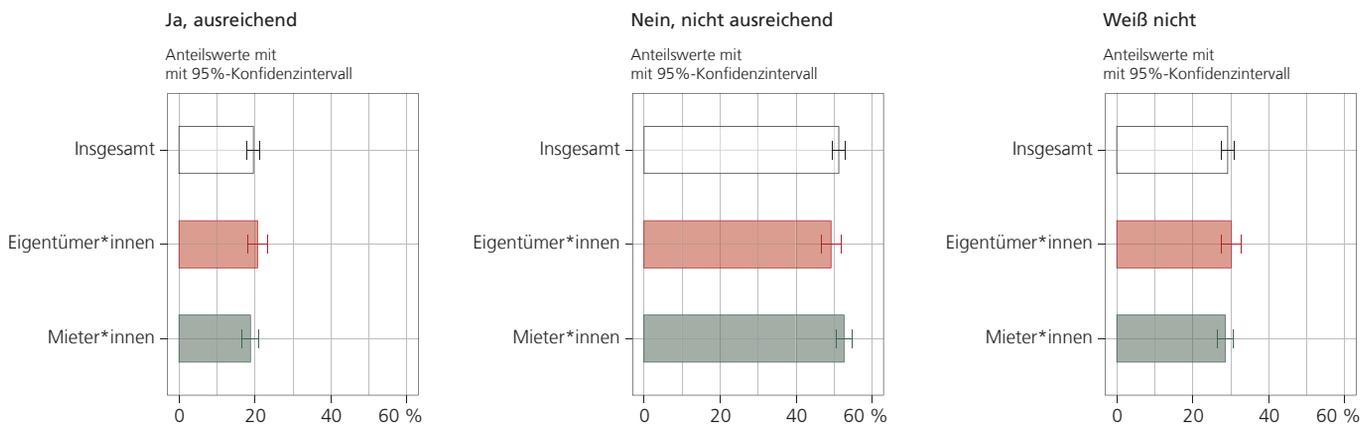
Auf den ersten Blick fällt auf, dass sich das Ausmaß der Zustimmung zwischen den abgefragten Bereichen mitunter deutlich unterscheidet. Dies zeigt bereits die Aktuelle Grafik im vorliegenden Heft. Die größte Zustimmung erfährt der Kauf von Waren und Dienstleistungen. Hier wären nahezu 80 Prozent der Befragten bereit ihr Verhalten nachhaltiger zu gestalten. Ebenfalls hohe Werte finden sich mit Blick auf die Ernährung. Im Vergleich hierzu fallen die knapp unter 50 Prozent Zustimmung bei den Freizeitaktivitäten eher gering aus. Bedeutsame Unterschiede zwischen den Gruppen lassen sich hingegen nicht ausmachen. Zwar hat es den Anschein, dass die Gruppe der Mieter\*innen mit einer Ausnahme (Reiseverhalten) höhere Zustimmungswerte als die Gruppe der Eigentümer\*innen aufweist – die Unterschiede sind aber nicht statistisch signifikant.

Nachhaltigkeit ist in der Stadtgesellschaft breit verankert

Die Auswertungen der Einstellungen zur Nachhaltigkeit als persönliche Aufgabe liefern damit keine Hinweise auf gruppenspezifische Unterschiede. Nichtsdestotrotz zeigt sich über alle drei ausgewerteten Fragen hinweg, dass Nachhaltigkeit als wichtiges Thema angesehen wird: Die Bereitschaft, sich für mehr Nachhaltigkeit einzusetzen und das eigene Handeln entsprechend anzupassen, ist breit in der Stadtgesellschaft verankert.

Im Zuge der politischen Debatte zur Klimaneutralität wird an verschiedener Stelle eingefordert, dass die bestehenden Anstrengungen, Strategien und Maßnahmen besser kommuniziert werden müssten. In Anbetracht der ambitionierten Ziele und der Erfordernis zur Beteiligung Aller erscheint diese Forderungen durchaus nachvollziehbar. Aber besteht ein solches **Informationsdefizit** überhaupt? Eine Antwort darauf liefert erneut die Stuttgart-Umfrage 2021. Hier wird unter anderem auch gefragt, ob die Anstrengungen der Stadt bezüglich Klimaschutz ausreichend sind.

Abbildung 8: Anstrengungen der Stadt bezüglich Klimaschutz – Anteilswerte nach Antwortoptionen und Gruppen



Landeshauptstadt Stuttgart, Statistisches Amt

KömunIS

### Sind die Anstrengungen der Stadt bezüglich Klimaschutz ausreichend?

In Abbildung 8 sind die nach Antwortoptionen und Gruppen aufgeschlüsselten Anteilswerte dargestellt. Halten wir zunächst fest: Eine Mehrheit von knapp über 50 Prozent hält die städtischen Anstrengungen für nicht ausreichend. Rund 20 Prozent sind da anderer Meinung. Für sie gehen die Anstrengungen weit genug. Signifikante Unterschiede zwischen den beiden Gruppen zeigen sich keine.

*Vieles deutet auf ein beachtliches Informationsdefizit hin*

Die hier interessierende Erkenntnis verbirgt sich jedoch in dem Anteil derjenigen, die sich nicht in der Lage fühlen, die Anstrengungen der Stadt bezüglich Klimaschutz zu bewerten. Dabei handelt es sich gruppenübergreifend um rund 30 Prozent. Sie antworten auf die Frage mit „Weiß nicht“ und offenbaren damit möglicherweise ein Informationsdefizit in beachtlichem Ausmaß. Zur Verteidigung städtischer Bemühung könnte hier entlastend ins Feld geführt werden, dass es tatsächlich schwer ist die Wirkmächtigkeit der städtischen Anstrengungen überhaupt zu bewerten. Die Antwortoption „Weiß nicht“ ist streng genommen also nicht mit einer etwaigen Antwortoption „Kenn ich nicht“ gleichzusetzen, sondern spiegelt wider, dass eine Einschätzung tatsächlich schwer vorzunehmen ist. Denn wer kann schon mit Sicherheit sagen, dass die unternommenen Anstrengungen am Ende wirklich ausreichend sein werden.

*Unsicherheit besteht auf vielen Ebenen*

Steigen wir also auch hier etwas tiefer ein und richten unseren Blick im Folgenden auf den Bekanntheitsgrad einschlägiger Nachhaltigkeitsstrategien. Die grafische Veranschaulichung dessen findet sich in Abbildung 9. Und tatsächlich beinhalten die hier vorgegebenen Antwortoptionen die Kategorie „Kenn ich gar nicht“.

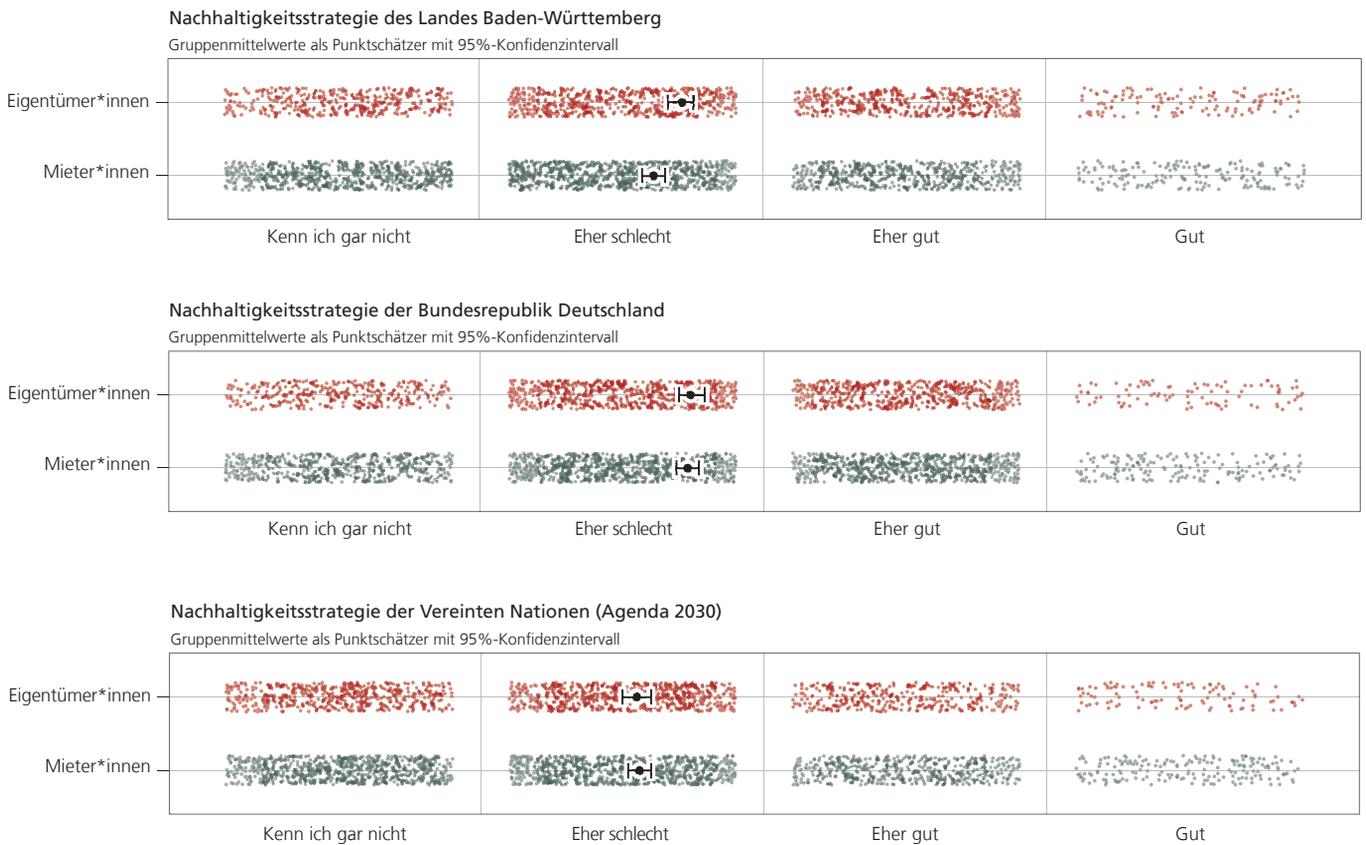
### Wie gut sind Ihnen folgende Nachhaltigkeitsstrategien bekannt?

Im Mittel kennen die Befragten die Nachhaltigkeitsstrategien Baden-Württembergs, Deutschlands und der Vereinten Nationen eher schlecht. In Anbetracht des eher geringen Bekanntheitsgrads scheinen die nationalen Nachhaltigkeitsstrategien noch eher bekannt als die Agenda 2030. Gleichwohl zeigen die Erkenntnisse in aller Deutlichkeit, dass von einem bestehenden Informationsdefizit gesprochen werden kann.

*Die bestehenden Nachhaltigkeitsstrategien sind eher schlecht bekannt*

Bezüglich etwaiger Gruppenunterschiede lässt sich Folgendes berichten: Lediglich hinsichtlich der Nachhaltigkeitsstrategie des Landes Baden-Württemberg offenbart sich ein statistisch signifikanter Unterschied zwischen den Eigentümer- und Mieter\*innen. Demnach scheint der Gruppe der Eigentümer\*innen die Nachhaltigkeitsstrategie Baden-Württembergs tendenziell etwas besser zu kennen.

Abbildung 9: Bekanntheitsgrad verschiedener Nachhaltigkeitsstrategien



46

Die Frage nach der Existenz eines Informationsdefizits kann eindeutig mit ja beantwortet werden. Dies zeigt sich insbesondere mit Blick auf den Bekanntheitsgrad verschiedener Nachhaltigkeitsstrategien. Bezüglich der Einschätzung städtischer Anstrengungen fällt darüber hinaus auf, dass rund 30 Prozent der Befragten nicht beurteilen können, ob diese ausreichend sind. Das Informationsdefizit speist sich also nicht allein aus der Unkenntnis bestimmter Strategien, sondern liegt mit Sicherheit auch in der Komplexität der Materie begründet.

Nehmen wir abschließend die **Einstellungen gegenüber Geboten und Verboten sowie Anreizen und Förderungen** in Augenschein. Denn auch hier interessieren uns möglicherweise bestehende Gruppenunterschiede und Erkenntnisse darüber, wie Eigentümer- und Mieter\*innen diesbezüglich so denken.

Betrachten wir also zunächst die Einstellung gegenüber Geboten und Verboten. Zweifelsohne bestände ein Solches in einem Verbot von Autos in der Innenstadt.

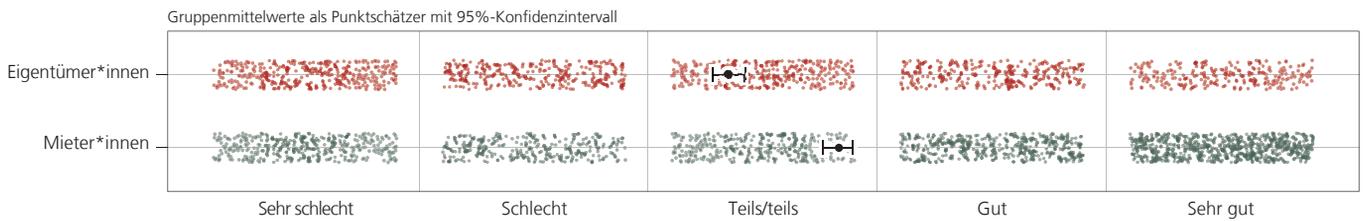
**Wie ist Ihre persönliche Meinung zur autofreien Innenstadt?**

*Bezüglich einer autofreien Innenstadt lässt sich keine eindeutige Tendenz erkennen*

Abbildung 10 stellt die entsprechende gruppenspezifische Verteilung dar. Im Gegensatz zu den zuvor betrachteten Verteilungen sehen wir bezüglich der Frage nach einer autofreien Innenstadt eine nahezu gleichverteilte Besetzung aller Antwortoptionen. Offensichtlich handelt es sich hier also um ein Thema, das in der Gesamtbeurteilung mit keiner eindeutigen Tendenz aufzuwarten vermag. Entsprechend fällt der Mittelwert in beiden Gruppen auch auf die Antwortoption „Teils/teils“.

Nichtsdestotrotz zeugt die Darstellung von einem signifikanten Mittelwertunterschied zwischen Eigentümer- und Mieter\*innen. Und innerhalb der einzelnen Gruppen

Abbildung 10: Persönliche Meinung zur autofreien Innenstadt



Landeshauptstadt Stuttgart, Statistisches Amt

KoMunIS

zeigen sich dann auch Tendenzen. Während die Gruppe der Eigentümer\*innen die autofreie Innenstadt im Durchschnitt kritischer betrachtet, fällt die Bewertung in der Gruppe der Mieter\*innen im Mittel signifikant positiver aus.

*Eigentümer\*innen zeigen stärkere Vorbehalte*

Nicht abschließend klären lässt sich die Frage, in welchem Umfang sich die Unterschiede zwischen den Gruppen auf den Inhalt des zunächst hypothetischen Projekts selbst oder aber auf das gewählte Instrument eines Verbots zurückführen lassen. Da Gebote und Verbote im Bereich des Klimawandels aber so oder ähnlich gestrickt sein werden, ist diese Frage vielleicht gar nicht so entscheidend. Klar scheint, dass es auf Seite der Eigentümer\*innen signifikant stärkere Vorbehalte gegen eine autofreie Innenstadt gibt.

*Wie ist es um den Spagat zwischen Klimaschutz und Wirtschaftswachstum bestellt?*

Diese Erkenntnis nehmen wir zum Anlass, den vermeintlichen Spagat zwischen Klimaschutz und Wirtschaftswachstum näher zu beleuchten. Hiervon versprechen wir uns tiefere Einblicke in gruppenspezifische Einstellungsunterschiede. So könnte sich zum Beispiel zeigen, dass Eigentümer\*innen die Förderung der Wirtschaft dem Klimaschutz vorziehen. Ebenso wäre aber auch denkbar, dass Mieter\*innen die Förderung der Wirtschaft als gleichbedeutend mit dem Klimaschutz einstufen. Und schließlich wollen wir gerne wissen, wie sich die beiden Gruppen bezüglich eines sparsamen Umgangs mit städtischen Finanzen positionieren. Denn Anreize und Förderungen erfordern in aller Regel den Einsatz finanzieller Ressourcen.

47

**Welche der folgenden Aufgaben sollte in Stuttgart vordringlich angegangen werden?**

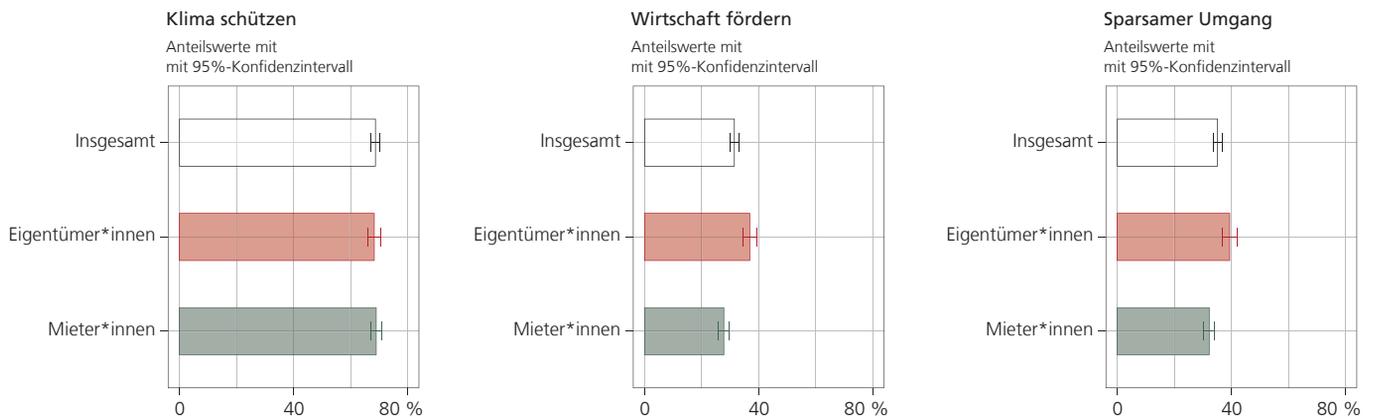
*Klimaschutz erhält die höchste Zustimmung*

Abbildung 11 fasst die Erkenntnisse grafisch zusammen. Dabei fällt als Erstes auf, dass das Klima zu schützen von rund 70 Prozent der Befragten und gruppenübergreifend als vordringlich anzugehende Aufgabe angesehen wird. Die Wirtschaft zu fördern wird dabei von einem weitaus geringeren Teil als vordringlich angesehen. Dies gilt sowohl für die Gruppe der Mieter- als auch für die Gruppe der Eigentümer\*innen. Der differenzierte Blick auf das Feld der Wirtschaft offenbart aber einen signifikanten Mittelwertunterschied zwischen Eigentümer- und Mieter\*innen. Der Anteil der Eigentümer\*innen, der die Förderung der Wirtschaft als vordringlich ansieht, ist dann doch höher als unter den Mieter\*innen.

*Klimaschutz darf nicht am Einsatz finanzieller Ressourcen scheitern*

Mit Blick auf den sparsamen Umgang mit städtischen Finanzen lässt sich feststellen, dass der Anteil derjenigen, die diesen als vordringlich ansehen, deutlich unterhalb des Anteils derjenigen liegt, welche das Klima vordringlich schützen wollen. Der Richtung nach deutet dies auf den weit verbreiteten Willen hin, dass Klima auch dann zu schützen, wenn hierfür ein höherer finanzieller Ressourceneinsatz erforderlich ist. Für die Implementation von Anreizen und Förderungen ist dies eine wichtige Erkenntnis. Der Vollständigkeit halber sei hier erwähnt, dass sich die Gruppe der Eigentümer\*innen signifikant häufiger für einen sparsamen Umgang mit finanziellen Ressourcen ausspricht, als dies für die Gruppe der Mieter\*innen zutrifft. Ebenso wie die höhere Bereitschaft die Wirtschaft zu fördern und die größere Skepsis gegenüber einer autofreien Innenstadt deckt sich dies mit unserer Erwartung.

Abbildung 11: Vordringlich anzugehende Aufgaben in Stuttgart – Zustimmungswerte nach Bereichen und Gruppen



*Die Einstellungsunterschiede zwischen Eigentümer- und Mieter\*innen sind geringer als zunächst gedacht*

Fassen wir nun also abschließend zusammen, was wir über die Gruppen der Eigentümer- und Mieter\*innen erfahren haben:

- Zunächst zeigen wir, dass Eigentum ganz maßgeblich mit dem Alter und dem Einkommen einer Person zusammenhängt. Je älter und besser verdienend eine Person, desto höher die Wahrscheinlichkeit, dass diese im Eigentum wohnt. Jüngere und einkommensschwächere Personen leben hingegen eher zu Miete.
- Die persönliche Betroffenheit durch den Klimawandel fällt insgesamt gesehen eher gering aus. Die Angst um das Eigentum trägt aber mutmaßlich dazu bei, dass Eigentümer\*innen das Risiko durch Starkregen und Sturm signifikant höher einschätzen.
- Hinsichtlich des Klimaschutzes als städtische Aufgabe zeichnet sich sehr deutlich ab, dass sowohl Eigentümer- als auch Mieter\*innen höhere städtische Ausgaben für die Energiewende und den Klimaschutz befürworten.
- Nachhaltigkeit als persönliche Aufgabe wird von beiden Gruppen gleichermaßen als wichtiges Thema angesehen. Entsprechend breit verankert ist die Bereitschaft, sich für mehr Nachhaltigkeit einzusetzen und das eigene Handeln anzupassen.
- Bezüglich des mitunter angeprangerten Informationsdefizits lässt sich feststellen, dass dieses tatsächlich besteht. Das Informationsdefizit manifestiert sich in fast einem Drittel der Befragten, die sich nicht in der Lage fühlen zu beurteilen, ob die städtischen Anstrengungen hinsichtlich Klimaschutz ausreichend sind. Und auch wenn dieser hohe Anteil in der Komplexität der Materie begründet liegen mag, so untermauert doch zumindest die weit verbreitete Unkenntnis über bestehende Nachhaltigkeitsstrategien einen höheren Kommunikationsbedarf.
- Mit Blick auf die Einstellungen gegenüber Geboten und Verboten nehmen wir insgesamt eine eher reservierte Haltung wahr. Die Meinungen über eine autofreie Innenstadt gehen sowohl unter Eigentümer\*innen als auch unter Mieter\*innen sehr weit auseinander. Bezüglich der Einstellungen gegenüber Anreizen und Förderungen stellen wir den weit verbreiteten Willen fest, durch die Aufwendung finanzieller Ressourcen das Klima besser zu schützen.

Gruppenunterschiede zwischen Eigentümer- und Mieter\*innen treten dabei nur in sehr dezentem Umfang zu Tage. Ja – Eigentümer\*innen sehen eine autofreie Innenstadt deutlich kritischer, sprechen sich häufiger für die Förderung der Wirtschaft aus und mahnen öfter den sparsamen Umgang mit städtischen Finanzen an. Klimaschutz und Nachhaltigkeit ist aber auch unter den Stuttgarter Eigentümer\*innen das zentrale Thema, für welches sie nach eigener Angabe bereit sind, sich stärker einzusetzen, und auch die Stadt in der Verantwortung sehen, ihren Beitrag zu leisten.

*Autor:*

*Dr. Till Heinsohn*

*Telefon: (0711) 216-98574*

*E-Mail: [till.heinsohn@stuttgart.de](mailto:till.heinsohn@stuttgart.de)*

<sup>1</sup> Nach den starken Regenfällen im Juni und Juli 2021 sähe dies inzwischen womöglich anders aus.

<sup>2</sup> Siehe hierzu: Strauß, Matthias (2021): Das Wetter 2020: Ein Platz auf dem Siegerpodest. In: Statistik und Informationsmanagement, Monatsheft 01/2021, S. 3.

# Stuttgart in Zahlen

## Das Statistische Jahrbuch 2020/2021



Rund

**50 000 aktuelle Zahlen**

zum  
wirtschaftlichen, sozialen und  
kulturellen Leben in Stuttgart

mit Großstadt- und Regionalvergleich

### 65. Jahrgang 2020/2021

ISSN 1431-0988

346 Seiten, 100 Grafiken,  
307 Tabellen,  
2 Übersichtskarten

13 € (zuzüglich Versandkosten)

#### Landeshauptstadt Stuttgart Statistisches Amt

Eberhardstraße 37  
70173 Stuttgart

Telefon 0711 216-98587  
Telefax 0711 216-98570

E-Mail: [poststelle.12@stuttgart.de](mailto:poststelle.12@stuttgart.de)

Internet: [www.stuttgart.de/statistik](http://www.stuttgart.de/statistik)

# Ihre Meinung ist gefragt!



11 € (zuzüglich Versandkosten)

ISSN 1431-0996

## Die Ergebnisse der Bürgerumfrage 2019 in der Gesamtschau

Anke Schöb  
Die Ergebnisse der Stuttgarter Bürgerumfrage 2019 im Überblick

Freiwilliges Engagement in Stuttgart – Ergebnisse der Bürgerumfrage 2019

Jochen Gieck  
Kommunalpolitisches Interesse in Stuttgart – Ergebnisse der Bürgerumfrage 2019

Öffentliche Verkehrsmittel weiter auf der Überholspur – Ergebnisse der Bürgerumfrage 2019

Till Heinsohn  
Informelle Bürgerbeteiligung in Zeiten zunehmender Individualisierung: Erkenntnisse aus der Stuttgarter Bürgerumfrage 2019

Divergierende Problemwahrnehmung in Abhängigkeit vom Einkommen

Wahrnehmung und Bewertung von Reformen auf kommunaler Ebene – Fallbeispiel: Tarifreform des Verkehrs- und Tarifverbundes Stuttgart

Eva Heßler  
Welche Veranstaltungen wünschen sich die Stuttgarter zukünftig für die Stadt? Eine qualitative Auswertung von Daten aus der Bürgerumfrage 2019

Ansgar Schmitz-Veltin  
Woran glaubt Stuttgart?  
Dimensionen der Religiosität im Zeitvergleich

Matthias Strauß  
Die Meinung der Bürger zur Zukunft der Stadtentwicklung Stuttgarts 2019

**Landeshauptstadt Stuttgart**  
**Statistisches Amt**

Eberhardstraße 37  
70173 Stuttgart

Telefon 0711 216-98587  
Telefax 0711 216-98570

E-Mail: [poststelle.12@stuttgart.de](mailto:poststelle.12@stuttgart.de)

Internet: [www.stuttgart.de/statistik](http://www.stuttgart.de/statistik)

## Veröffentlichungen zu den Themen:

**Statistisches Jahrbuch 2020/2021,**  
Landeshauptstadt Stuttgart, Statistik und Informationsmanagement,  
Jahrbuch 2020/2021

Dr. Till Heinsohn:  
**Stuttgarterinnen und Stuttgarter erhalten nach eigener Wahrnehmung  
ihr gerechtes Stück vom Kuchen – die Höhe des Einkommens spielt dabei  
eine untergeordnete Rolle,**  
Landeshauptstadt Stuttgart, Statistik und Informationsmanagement,  
Monatsheft 9-10/2021, S. 249-250

**Wahrnehmung und Bewertung von Reformen auf kommunaler Ebene,  
Fallbeispiel: Tarifreform des Verkehrs- und Tarifverbundes Stuttgart (VVS),**  
Landeshauptstadt Stuttgart, Statistik und Informationsmanagement,  
Monatsheft 7/2020, S. 175-184

Jochen Gieck:  
**Öffentliche Verkehrsmittel weiter auf der Überholspur –  
Ergebnisse der Bürgerumfrage 2019,**  
Landeshauptstadt Stuttgart, Statistik und Informationsmanagement,  
Monatsheft 11/2019, S. 336-337