

Herausgeberin:
Landeshauptstadt Stuttgart

Themen

5/2012

Lokale Evaluation des bundesweiten Modellvorhabens „Innovative öffentliche Fahrradverleihsysteme – neue Mobilität in Städten“

Kleinräumige Einkommensverteilung in Stuttgart 2009

Erstmals mehr als 45 000 Unionsbürger/-innen in Stuttgart
Beitrag des Statistischen Amtes zur Europawoche vom
2. bis 14. Mai 2012

Pflegeart nach Pflegestufen in Stuttgart 2007 und 2009

Lärmwahrnehmung der Stuttgarter Bevölkerung –
Ergebnisse der Bürgerumfrage 2011

Internationale Wanderungen nach Stuttgart 2011:
Vermehrt Zuzüge aus Ost- und Südeuropa



Aktuelle Grafik:	
Kleinräumige Einkommensverteilung in Stuttgart 2009	155
<hr/>	
Kurzberichte:	
Erstmals mehr als 45 000 Unionsbürger/-innen in Stuttgart Beitrag des Statistischen Amtes zur Europawoche vom 2. bis 14. Mai 2012	156
Pflegeart nach Pflegestufen in Stuttgart 2007 und 2009	159
Lärmwahrnehmung der Stuttgarter Bevölkerung – Ergebnisse der Bürgerumfrage 2011	162
Internationale Wanderungen nach Stuttgart 2011: Vermehrt Zuzüge aus Ost- und Südeuropa	165
<hr/>	
Hauptbeitrag:	
Lokale Evaluation des bundesweiten Modellvorhabens „Innovative öffentliche Fahrradverleihsysteme – neue Mobilität in Städten“	168
<hr/>	
Veröffentlichungen zu den Themen	Rückseite
<hr/>	

Impressum:

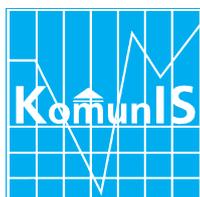
Statistik und Informationsmanagement, Monatsheft 5/2012

Herausgeberin:

Landeshauptstadt Stuttgart
Statistisches Amt, Eberhardstraße 39, 70173 Stuttgart
Telefon 07 11 2 16-98587, Telefax 07 11 2 16-98570
E-Mail: poststelle.12@stuttgart.de

Internet: www.stuttgart.de/statistik
Verantwortlich für den redaktionellen Inhalt: Thomas Schwarz

Preis pro Monatsheft: 4 €



Kleinräumige Einkommensverteilung in Stuttgart 2009

Ulrich Stein

In Stuttgart erzielte im Jahr 2009 eine zur Einkommensteuer veranlagte Person im Schnitt Einkünfte von 33 900 Euro. Durchschnittlich davon zu versteuern waren 29 200 Euro, wofür eine Einkommensteuer von 7200 Euro festgesetzt wurde. Wenn vom Gesamtbetrag der Einkünfte die Einkommensteuer abgezogen wird, ergibt sich ein Nettoeinkommen je veranlagter Person von 26 700 Euro. Damit war das Nettoeinkommen je veranlagter Person zwischen 2007 und 2009 in Stuttgart um 2,3 Prozent gestiegen, die Inflation in Baden-Württemberg betrug in diesem Zeitraum 3,1 Prozent.

Diese Daten stammen aus einer Sonderauswertung der Oberfinanzdirektion Baden-Württemberg. Insgesamt wurden die Daten von 174 800 Stutt-

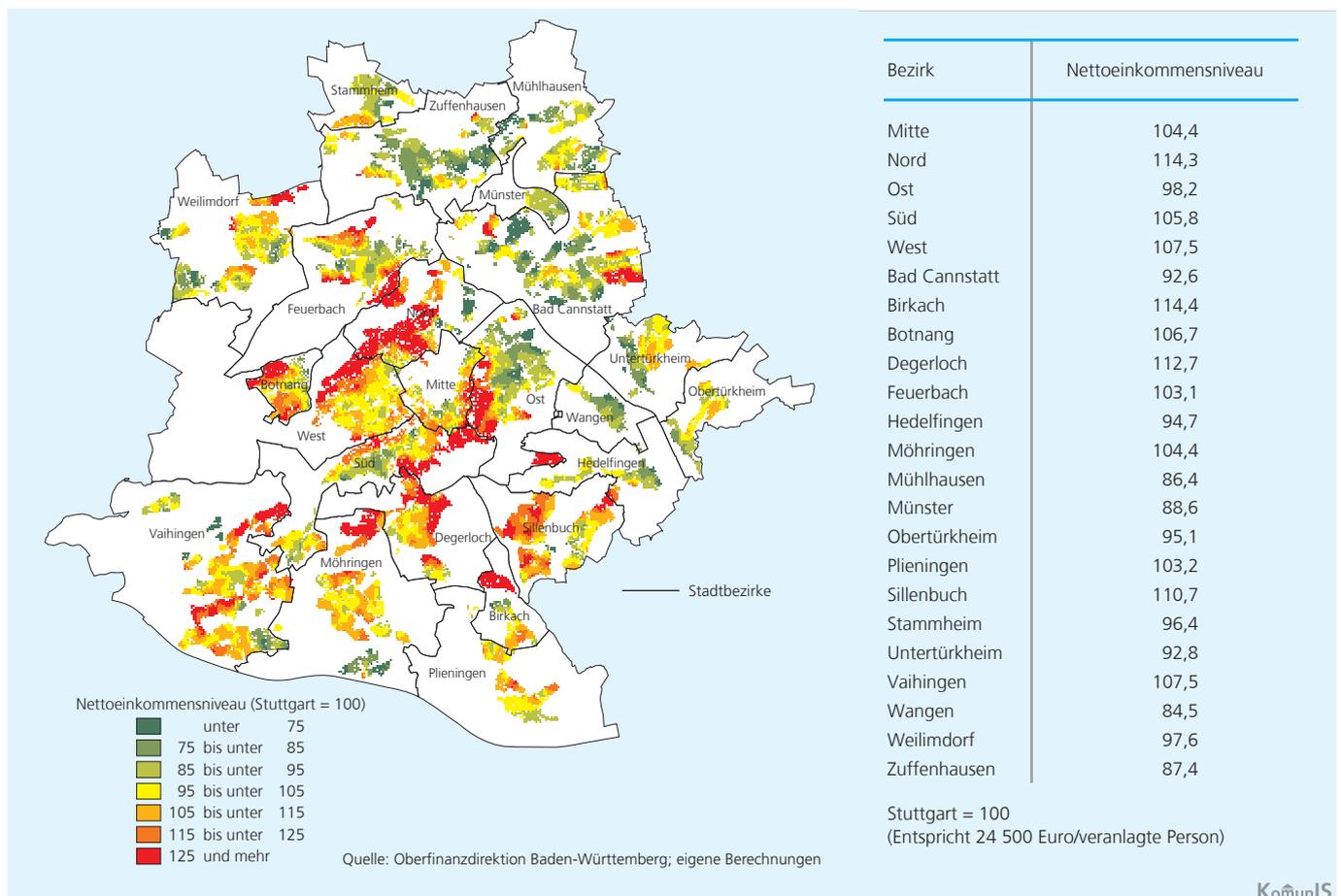
garter Steuerpflichtigen ausgewertet. Die Zahl der veranlagten Personen (244 500) errechnet sich hierbei aus der Zahl der Einzelveranlagten plus der doppelten Zahl der gemeinsam veranlagten Steuerpflichtigen; in Stuttgart sind etwa 40 Prozent aller Steuerpflichtigen gemeinsam veranlagt.

Für die Auswertung unterhalb der Stadtebene ist mit der Oberfinanzdirektion vereinbart, Einkommen oberhalb von 200 000 Euro oder unterhalb von - 200 000 Euro auf diese Einkommensgrenzen zu deckeln. Durch diese Deckelung sinkt der Gesamtbetrag der Einkünfte auf 30 600 Euro je veranlagter Person, die Steuerzahlungen auf 6 100 Euro und das Nettoeinkommen je veranlagter Person somit auf 24 000. Dieses „gedeckelte“ Netto-

Einkommensniveau stieg zwischen 2007 und 2009 um 3,1 Prozent also genau in der Höhe der Inflationsrate in Baden-Württemberg.

Die Nettoeinkommenshöhen je veranlagter Person auf der Stadtbezirksebene sind aus der Tabelle zu entnehmen. Die höchsten Einkommen sind in den Bezirken Stuttgart-Nord, Birkach und Degerloch zu verzeichnen: Hier liegt das Nettoeinkommensniveau mehr als zehn Prozent über dem Stuttgarter Schnitt; am niedrigsten ist das durchschnittliche Einkommensniveau in den Bezirken Münster, Zuffenhausen, Mühlhausen und Wangen (mit einem Nettoeinkommensniveau von 90 % und weniger des Stuttgarter Niveaus). Kleinräumig dargestellt ist das Nettoeinkommensniveau in der folgenden Karte.

Karte: Nettoeinkommen je steuerpflichtiger Person in Stuttgart (Stuttgart = 100)



Erstmals mehr als 45 000 Unionsbürger/-innen in Stuttgart Beitrag des Statistischen Amtes zur Europawoche vom 2. bis 14. Mai 2012

Michael Haußmann

Als der Vertrag von Maastricht am 1. November 1993 Rechtswirksamkeit erlangte, haben rund 35 000 erwachsene Stuttgarter/-innen „über Nacht“ Bürgerrechte als Unionsbürger/-innen hinzugewonnen. Diese Rechte sind heute, nach Inkrafttreten des Vertrags von Lissabon am 1. Dezember 2009, in Artikel 20 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) geregelt.

Seit Ende 1993 können erwachsene Staatsangehörige eines EU-Staats nun ohne weiteres in jeden anderen Mitgliedstaat einreisen, sich dort aufhalten und wirtschaftlich betätigen. Zum Schutz des Arbeitsmarktes vor einem unkontrollierten Zuzug wurden aber für die 2004 und 2007 neu beigetretenen Staaten Übergangsvorschriften erlassen, welche die Arbeitnehmerfreizügigkeit vorübergehend einschränk(t)en.

Die Zahl der erwachsenen Staatsangehörigen aus den zunächst 14 weiteren EU-Staaten ist in den Jahren von

1993 bis 2010 in Stuttgart nahezu konstant geblieben. Allein die EU-Erweiterungen um zehn (2004) beziehungsweise zwei neue Mitgliedstaaten (2007) waren dafür verantwortlich, dass Ende 2010 knapp 45 000 EU-Bürger/-innen in der Stadt lebten (vgl. Abbildung 1). Dass diese Marke im vergangenen Jahr mit 46 887 deutlich übersprungen wurde, ist mit zwei aktuellen Entwicklungen zu erklären. Zum einen spielte die europäische Wirtschafts- und Finanzkrise eine Rolle: Insbesondere aus den stark betroffenen Ländern Griechenland und Spanien sind viele Menschen nach Stuttgart gekommen. Zum anderen sind die Übergangsregelungen, welche die Freizügigkeit für die zehn im Jahr 2004 beigetretenen Staaten einschränkten, am 30. April 2011 ausgelaufen. Wie zu erwarten, wurden daraufhin auch aus diesen Ländern vermehrt Zuzüge registriert (vgl. Abbildung 2).

Ende 2011 war die größte Gruppe unter den Unionsbürger/-innen die der

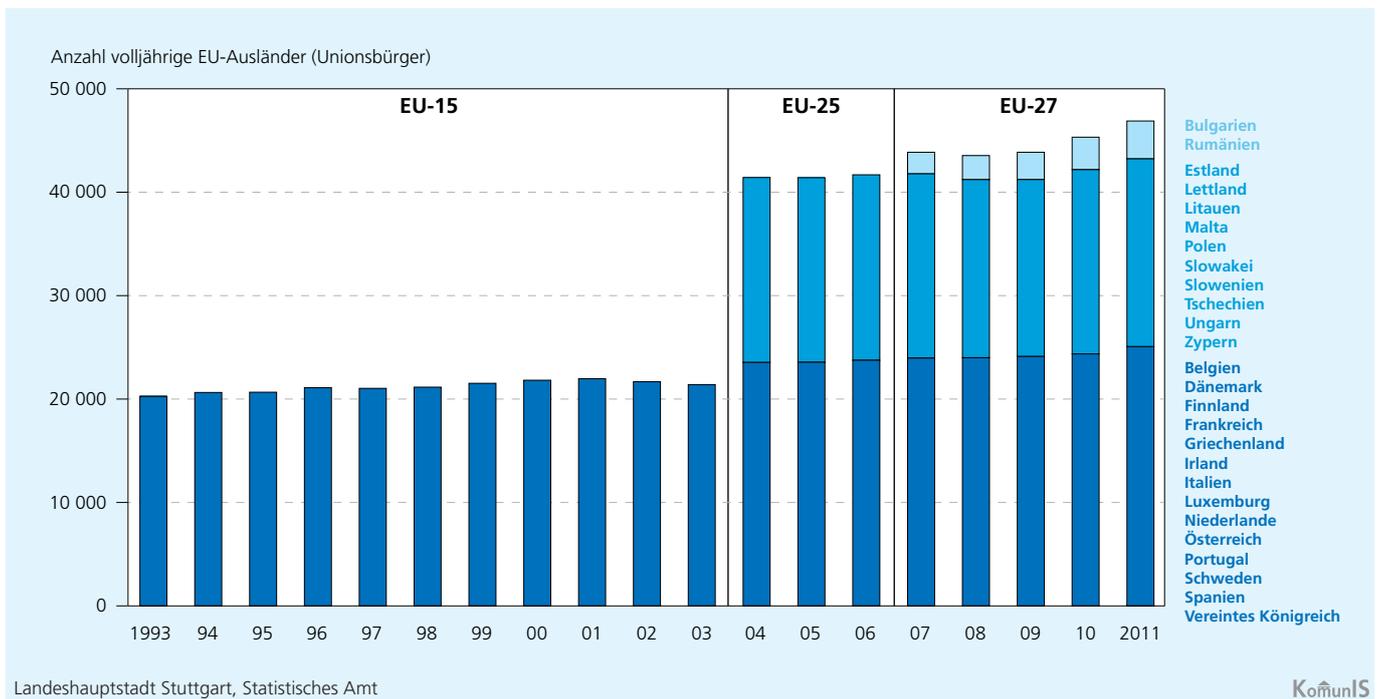
Italiener (11 747), dicht gefolgt von den Griechen (11 699), die bis 2007 noch vor den Italienern lagen (vgl. Abbildung 2, Karte 1). Die höchsten Wachstumsraten weisen derzeit die „Neulinge“ Bulgarien und Rumänien auf.

Mit dem Wegfall der Übergangsregelungen für die Bulgaren und Rumänen, welcher im Jahr 2014 vorgesehen ist, aber auch weiteren EU-Beitritten kann sich die Zahl der Unionsbürger/-innen in Zukunft weiter erhöhen. Wie viele nach Stuttgart kommen werden, kann aber nur schwer vorausgesagt werden, ebenso wenig, wie viele nach einer eventuellen Verbesserung der wirtschaftlichen Lage wieder in ihre Heimatländer zurückkehren werden.

Neben der Freizügigkeit ist das kommunale Wahlrecht für die Unionsbürger/-innen ein Bürgerrecht, das sie durch den Vertrag von Maastricht hinzugewonnen haben. In Baden-Württemberg wurde dieses am

156

Abbildung 1: Anzahl der Unionsbürger in Stuttgart seit 1993 (jeweils 31.12.)



1. Dezember 1995 im Kommunalwahlrecht verankert. Seither konnten die Unionsbürger in Stuttgart bei zwei Oberbürgermeister- und drei Gemeinderatswahlen teilnehmen. Vom aktiven Wahlrecht hat allerdings nur eine kleine Minderheit Gebrauch gemacht: Lag die Beteiligung an der Oberbürgermeisterwahl 1996 und der Gemeinderatswahl 1999 mit 21,5 beziehungsweise 22,5 Prozent schon auf einem erschreckend niedrigen Niveau, so waren es bei der vergangenen Wahl zum Stadtparlament im Jahr 2009 sogar nur noch 14,9 Prozent (vgl. Tabelle 1). Besonders niedrig war dabei die Wahlbeteiligung der Ost- und Südeuropäer (8,1 bzw. 13,4 %)¹.

Bei der Oberbürgermeisterwahl im Oktober werden in Stuttgart so viele Unionsbürger/-innen wie nie zuvor wahlberechtigt sein. Ob die „Rekordwahlenthaltung“ von 85,1 Prozent bei der Gemeinderatswahl 2009 dabei noch überboten wird oder ob die Tal-fahrt der Beteiligung ein Ende findet, darf mit Spannung erwartet werden.

Karte 1: Anzahl der Unionsbürger in Stuttgart am 31.12.2011 nach der Staatsangehörigkeit

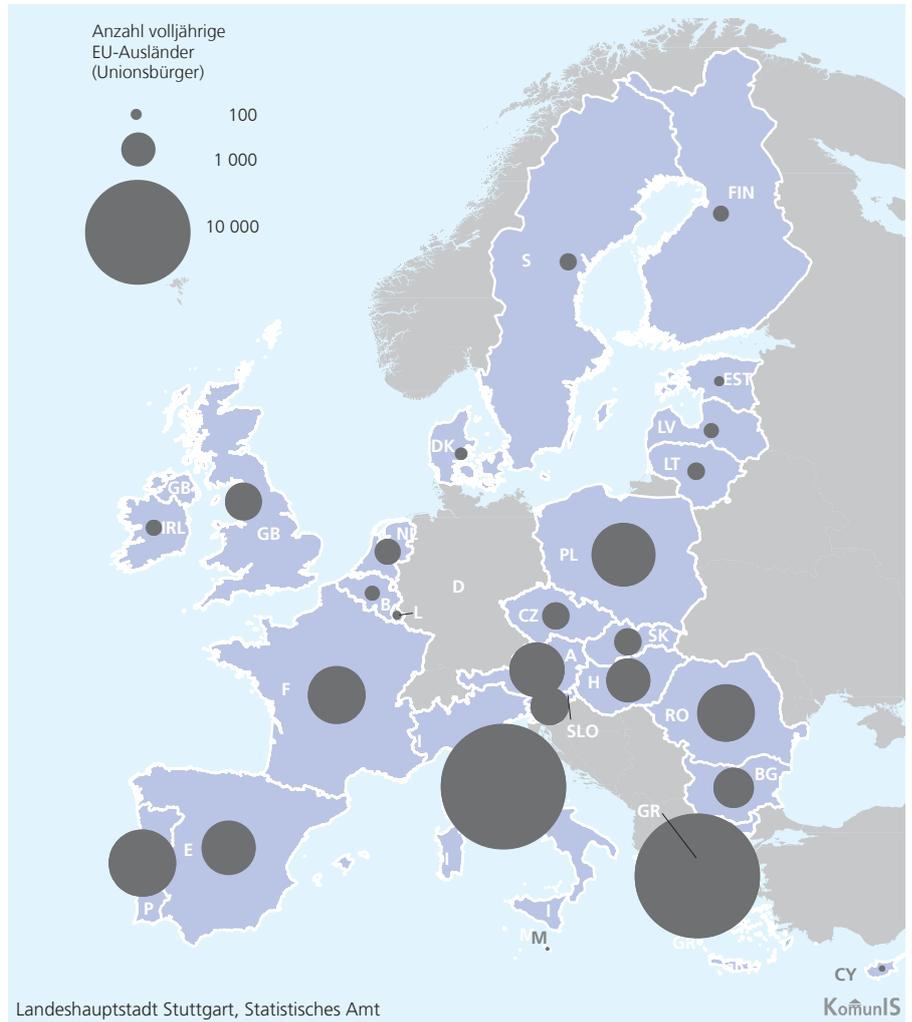


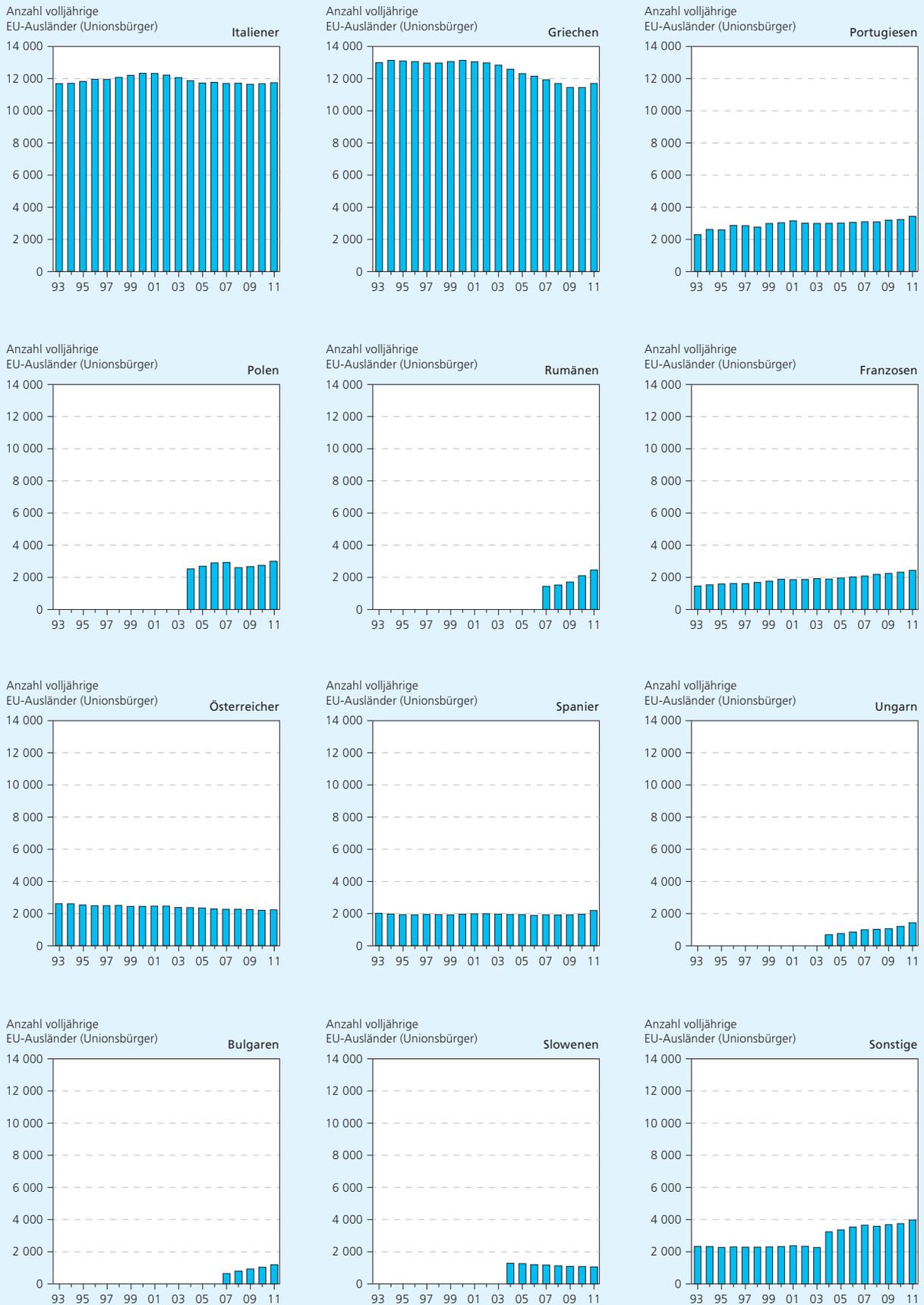
Tabelle 1: Wahlbeteiligung von Unionsbürgern und Deutschen in Stuttgart seit 1996 im Vergleich

Wahl	EU-Staaten	Unionsbürger			Deutsche		
		Wahl-berechtigte ²	Wähler ³	Wahl-beteiligung ³	Wahl-berechtigte ²	Wähler ³	Wahl-beteiligung ³
		Anzahl		%	Anzahl		%
Oberbürgermeisterwahl 1996 ¹	EU-15	35 543	7 642	21,5	358 557	201 509	56,2
Gemeinderatswahl 1999	EU-15	35 749	8 044	22,5	354 124	177 416	50,1
Gemeinderatswahl 2004	EU-25	40 567	7 302	18,0	353 648	184 958	52,3
Oberbürgermeisterwahl 2004 ¹	EU-25	40 893	6 298	15,4	353 331	174 899	49,5
Gemeinderatswahl 2009	EU-27	42 681	6 359	14,9	360 753	193 724	53,7

¹ jeweils Hauptwahl
² Schätzung auf Grundlage des Einwohnermelderegisters
³ Schätzung auf Grundlage von Repräsentativauszählungen

1 Haußmann, Michael (2009): Wahlbeteiligung von Deutschen und Unionsbürger/-innen bei den Gemeinderatswahlen 1999, 2004 und 2009 im Vergleich. In: Statistik und Informationsmanagement Heft 6/2009, S. 160 f.

Abbildung 2: Anzahl der Unionsbürger in Stuttgart seit 1993 nach der Staatsangehörigkeit (jeweils 31.12.)



Pflegeart nach Pflegestufen in Stuttgart 2007 und 2009

Robert Gunderlach

Die Diskussion um die Pflegeleistungen in Deutschland ist nach wie vor voll im Gange. Diskutiert werden derzeit unter anderem die besondere Herausforderung bei der Pflege von Migrantinnen und Migranten sowie die Einführung einer privaten Zusatzpflegeversicherung. In Deutschland leben derzeit zirka 2,4 Mio. pflegebedürftige Menschen, darunter 8,2 Prozent oder 192 000 Pflegebedürftige mit Migrationshintergrund. In den nächsten Jahren und Jahrzehnten wird eine drastische Zunahme der Pflegebedürftigen in Deutschland erwartet. Die politisch Verantwortlichen wechseln zwar, aber das umfassende Thema und die gesellschaftliche Aufgabe bleiben erhalten. Neue Betreuungsaufgaben sowie Betreuungsleistungen kommen hinzu. Dazu wird der Beitragssatz zur Pflegeversicherung um 0,1 Prozent Beitragssatzpunkte erhöht.

Ab 2013 wird beispielsweise das ambulante Leistungsspektrum der Pflegeversicherung – neben Grundpflege und hauswirtschaftlicher Versorgung – um die speziellen Belange von Demenzkranken aufgestockt. Ferner soll es mehr Wahlmöglichkeiten geben, zum Beispiel um Zeitkontingente mit Pflegediensten vereinbaren zu können. Alternative Wohnformen sollen erprobt werden (z. B. selbstständige Wohngruppen), die Einführung eines neuen Pflegebedürftigkeitsbegriffes wird jetzt durch einen Expertenbeirat begleitet und im Prozess der Begutachtung sollen die Pflegebedürftigen und deren Angehörige gestärkt werden, zum Beispiel durch Beschwerdemanagement, Beratungsgutscheine oder von den Krankenkassen unabhängige Gutachter.

Zudem wird es für Pflegebedürftige mit erheblich eingeschränkter Alltagskompetenz höhere Geldleistungen als bisher geben (Pflegestufe 0). Denn die Menschen, die regelmäßig zuhause Hilfe brauchen, um in der eigenen Wohnung bleiben zu können, brauchen erfahrungsgemäß nicht so

häufig umfangreiche Hilfen. Seit 2008 können bis zu 2400 € jährlich für gerontopsychiatrische Zusatzangebote in Anspruch genommen werden, auch wenn ihnen nicht die Pflegestufe I zugesprochen wurde.

Anfang 2012 wurde bundesweit zudem von verschiedenen gesellschaftlichen Gruppierungen, Sozial-, Wirtschafts-, und Berufsverbänden, Selbsthilfe- und Verbrauchervertretungen sowie Gewerkschaften ein „Bündnis für gute Pflege“ gegründet, mit dem Ziel eine gute Pflege als Menschenrecht anzusehen, die Pflegeberufe attraktiver zu machen und die durch Niedriglohn und Lohndrückerei verursachte „Billigpflege“ durch eine Qualitätsoffensive zu verbessern, um dem Fachkräftemangel im Pflegebereich entgegen zu steuern.

Den Blick nach vorne ergänzt der Rückspiegel, in dem die letzten Jahre sichtbar werden. Im Jahr 2009 lebten in Stuttgart insgesamt 11 388 pflegebedürftige Menschen. Zwei Jahre davor, im Jahr 2007, waren es mit 10 549 pflegebedürftigen Menschen noch rund 840 Personen weniger.

In welchen Pflegestufen die Stuttgarter Pflegebedürftigen 2007 und 2009 eingestuft wurden, ist aus den Tabellen und Grafiken ersichtlich:

- 2009 waren beispielsweise von den 2574 Personen in der ambulanten Pflege 58,6 Prozent (1509 Personen) in der Pflegestufe I eingestuft, fast ein Drittel (806 Personen) in der Pflegestufe II und zehn Prozent (259 Personen) in der Pflegestufe III.
- In der stationären Pflege ist dagegen 2009 von den 4664 Personen der größte Teil der pflegebedürftigen Menschen, nämlich 40,4 Prozent, in Pflegestufe II eingestuft (1886 Personen). 39,5 Prozent der stationär untergebrachten Pflegebedürftigen sind in Pflegestufe I (1882 Personen) eingestuft gewesen und gut jede sechste Person (17,9 %) oder 833

stationär pflegebedürftige Menschen mussten in Pflegestufe III versorgt und gepflegt werden.

- Pflegegeld für die häusliche private Pflege bekamen 2009 in Stuttgart insgesamt 4347 pflegebedürftige Menschen. Fast zwei Drittel oder 62,5 Prozent (2718 Personen) waren in Pflegestufe I eingestuft. 29,0 Prozent oder 1262 Personen wurden in Pflegestufe II versorgt und lediglich 8,5 Prozent oder 367 Personen mussten zuhause privat in Pflegestufe III gepflegt werden.

In den Momentaufnahmen der Pflegestatistik jeweils zum Jahresende 2007 und 2009 zeigt sich in Stuttgart folgender Trend:

- Beispielsweise gab es in der ambulanten Pflege insgesamt (von 2047 auf 2574 Personen oder + 25,7 %) und insbesondere in der Pflegestufe I (von 1138 auf 1509 Personen oder + 32,6 %) die größten Zunahmen an zu pflegenden Menschen.
- Trotz eines leichten Anstiegs der stationären Pflege von insgesamt 4548 Pflegebedürftigen im Jahr 2007 auf 4664 Personen im Jahr 2009, gab es in den Pflegestufen I und II jeweils einen Rückgang, jedoch in der Pflegestufe III eine Erhöhung der Zahl der zu pflegenden Personen von 628 auf 833 oder + 32,6 Prozent.
- Die Zahl der Bezieher von Pflegegeld für die private Pflege ist von 2007 auf 2009 insgesamt von 3954 auf 4347 Personen gestiegen (+ 9,9 %) – insbesondere in der Pflegestufe I (+ 12,1 %).

Bekanntlich wird die Pflegestatistik alle zwei Jahre durchgeführt und die Zahlenergebnisse werden regelmäßig im Stuttgarter Kommunalen Informationssystem KOMUNIS veröffentlicht. Im Jahr 2011 wurde erneut gezählt, aber die Ergebnisse werden frühestens Ende 2012/Anfang 2013 verfügbar sein.

Tabelle 1a: Pflegebedürftige in Stuttgart 2009 nach Pflegestufen

Pflegeleistung	Pflegebedürftige gesamt	Davon		
		Ambulante Pflege	Stationäre Pflege ¹	Pflegegeld für private Pflege
Pflegestufe I	6 069	1 509	1 842	2 718
Pflegestufe II	3 954	806	1 886	1 262
Pflegestufe III	1 459	259	833	367
Insgesamt	11 388 ¹	2 574	4 664	4 347

¹ + 103 nicht zugeordnet.

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg

Landeshauptstadt Stuttgart, Statistisches Amt KofuunIS

Tabelle 1b: Prozentanteile der Pflegebedürftigen in Stuttgart 2009 nach Pflegestufen

Pflegeleistung	Pflegebedürftige gesamt	Ambulante Pflege	Stationäre Pflege ¹	Pflegegeld für private Pflege
		%		
Pflegestufe I	6 069	58,6	39,5	62,5
Pflegestufe II	3 954	31,3	40,4	29,0
Pflegestufe III	1 459	10,1	17,9	8,5

¹ + 2,2 % nicht zugeordnet.

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg

Landeshauptstadt Stuttgart, Statistisches Amt KofuunIS

Tabelle 2a: Pflegebedürftige in Stuttgart 2007 nach Pflegestufen

Pflegeleistung	Pflegebedürftige gesamt	Davon		
		Ambulante Pflege	Stationäre Pflege ¹	Pflegegeld für private Pflege
Pflegestufe I	5 436	1 138	1 874	2 424
Pflegestufe II	3 844	686	1 956	1 202
Pflegestufe III	1 179	223	628	328
Insgesamt	10 549 ¹	2 047	4 548	3 954

¹ + 90 nicht zugeordnet.

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg

Landeshauptstadt Stuttgart, Statistisches Amt KofuunIS

Tabelle 2b: Prozentanteile der Pflegebedürftigen in Stuttgart 2007 nach Pflegestufen

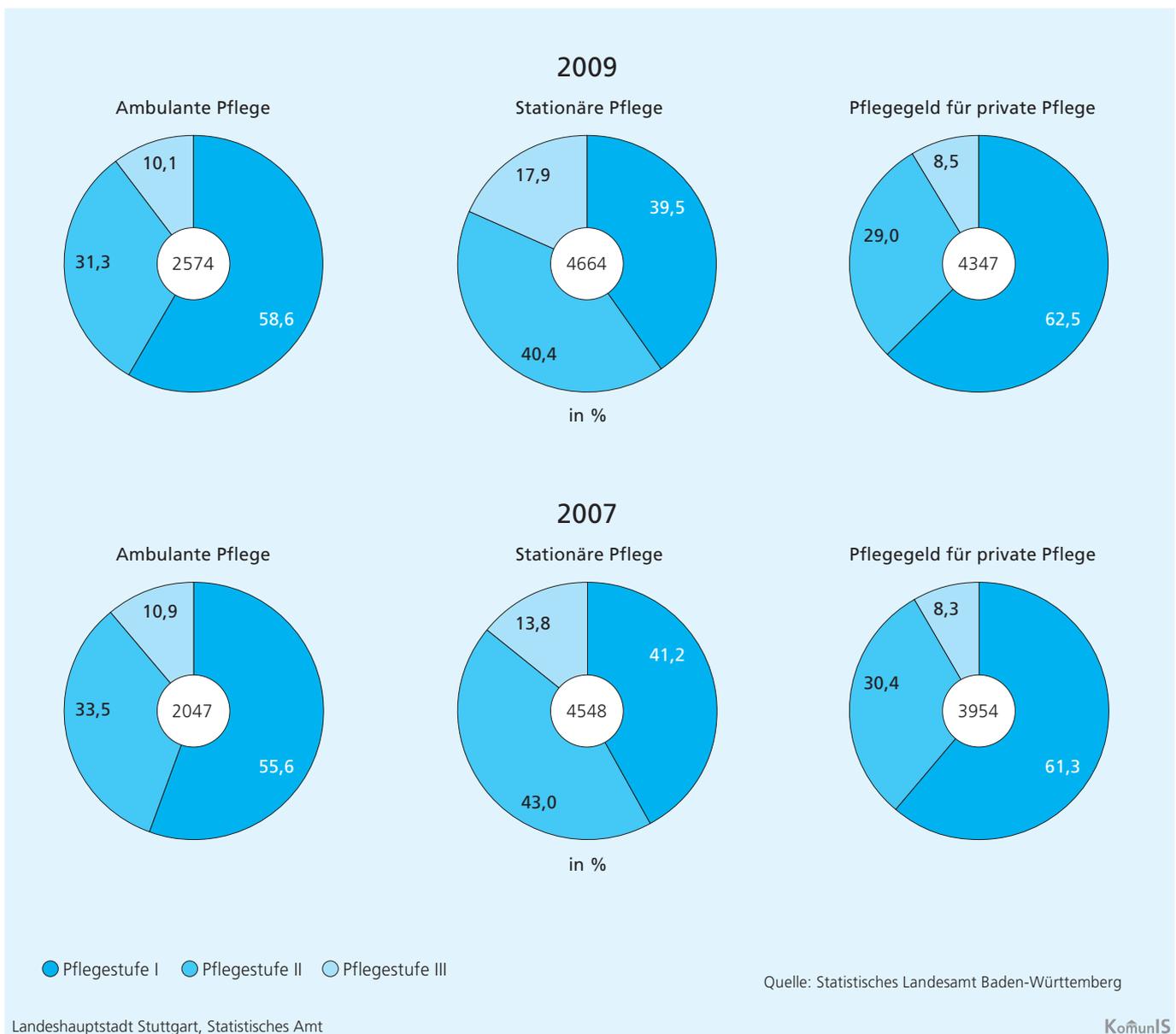
Pflegeleistung	Pflegebedürftige gesamt	Ambulante Pflege	Stationäre Pflege ¹	Pflegegeld private Pflege
		%		
Pflegestufe I	5 436	55,6	41,2	61,3
Pflegestufe II	3 844	33,5	43,0	30,4
Pflegestufe III	1 179	10,9	13,8	8,3

¹ + 2 % nicht zugeordnet.

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg

Landeshauptstadt Stuttgart, Statistisches Amt KömunIS

Abbildung 1: Pflegestufen in Stuttgart 2009 und 2007



Lärmwahrnehmung der Stuttgarter Bevölkerung – Ergebnisse der Bürgerumfrage 2011

Jochen Gieck

Im Rahmen der Bürgerumfrage 2011 wurden die Stuttgarter Bürgerinnen und Bürger erstmals differenziert zum Thema Umwelt befragt. Neben der Luftqualität stand vor allem die Wahrnehmung von Lärm im eigenen Wohnumfeld im Fokus. Befragt wurden die Bürger zu den Lärmquellen Schienenverkehr, Straßenverkehr, Industrie und Gewerbe sowie zum Flugverkehr. Dabei sollten die Befragten angeben, wie stark sie sich von den vier Lärmarten im eigenen Wohnumfeld belästigt fühlen. Die Antwortmöglichkeiten reichten von (fühle mich) sehr stark belästigt bis gar nicht belästigt.

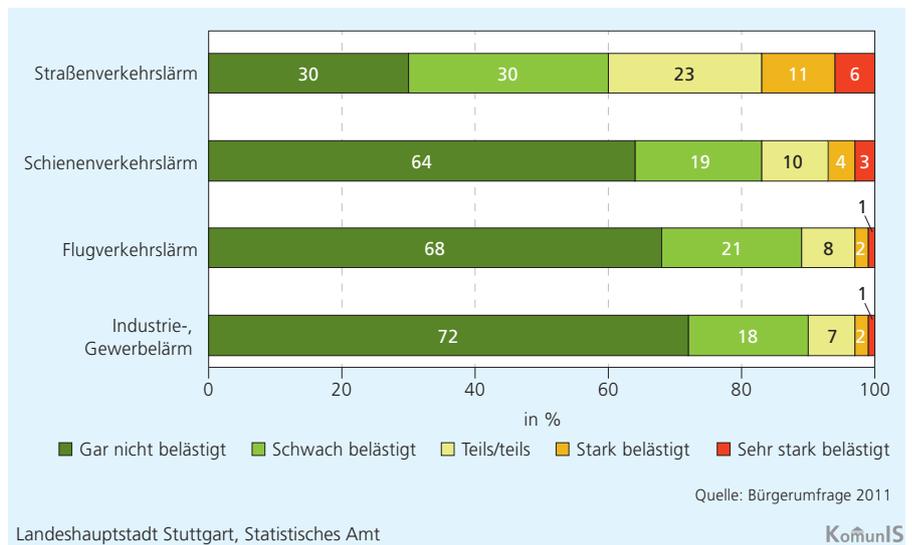
Insgesamt gesehen fühlen sich die Befragten am häufigsten durch Straßenverkehrslärm belästigt. Rund 70 Prozent geben an, mindestens schwach belästigt zu werden (vgl. Abbildung 1). Dementsprechend fühlen sich 30 Prozent der Befragten „gar nicht belästigt“.

In der Lärmwahrnehmung liegt mit deutlichem Abstand hinter dem Straßenverkehrslärm der Schienenverkehrslärm auf Platz 2, dicht gefolgt vom Flugverkehrslärm sowie dem Lärm durch Industrie und Gewerbe.

Von den drei letztgenannten Lärmkategorien fühlen sich jeweils rund zwei Drittel der Befragten gar nicht belästigt (64 - 72 %), jeweils rund 20 Prozent äußern, dass sie sich schwach belästigt fühlen. Eine mittlere Betroffenheit geben knapp zehn Prozent der Befragten (7 - 10 %) an. Für jeweils rund drei Prozent der Bürger verursachen der Flugverkehr sowie Industrie und Gewerbe so viel Lärm, dass sie sich stark oder sehr stark belästigt fühlen. Beim Schienenverkehrslärm liegt dieser Wert bei sieben Prozent.

Werden die Ergebnisse mit den Daten einer bundesweiten Untersuchung des Bundesumweltamtes verglichen, wird erwartungsgemäß Lärm in Stuttgart (als Großstadt) stärker wahrgenommen als im Bundesschnitt. Auf-

Abbildung 1: Wahrnehmung verschiedener Lärmquellen in Stuttgart 2011



grund der zentralörtlichen Bedeutung als Kernstadt in einem Verdichtungsraum mit internationalem Flughafen, einem der bundesweit meistfrequentierten Bahnhöfe sowie zahlreichen Autobahnen und Bundesstraßen fällt ein Vergleich zwangsläufig zuungunsten Stuttgarts aus.

In Abbildung 2 werden die besonders großen Unterschiede beim Lärm durch Straßen- und Schienenverkehr sichtbar. Während in Deutschland insgesamt 55 Prozent der Befragten

angeben vom Straßenverkehrslärm belästigt zu werden, liegt dieser Wert für Stuttgart bei 70 Prozent. Der Lärm durch Schienenverkehr stört in Stuttgart ebenfalls mehr Befragte als im Bundesschnitt. Da im Gegensatz zum Straßennetz das Schienennetz bundesweit nicht flächendeckend vorhanden ist und somit in vielen Gemeinden keinerlei Schienenanbindung besteht, muss die Zahl der Betroffenen an einem internationalen Bahnknotenpunkt wie Stuttgart zwangsläufig den Bundesschnitt übertreffen.

Abbildung 2: Wahrnehmung¹ verschiedener Lärmquellen – Vergleich Stuttgart und Deutschland



Bei der räumlichen Verteilung (vgl. Karte 1) bilden sich die vom Schienenverkehrslärm betroffenen Gebiete entlang der Bahnstrecken ab. Insbesondere die Gäubahnstrecke und die so genannte Schusterbahn¹ als Güterumgehungsstrecke von Untertürkheim nach Kornwestheim sowie die Bahnstrecken Richtung Ulm, Mannheim und Nürnberg lassen sich gut erkennen. An zentralen Knotenpunkten der Stadtbahn wie am Möhringer Bahnhof oder in Bereichen mit mehreren Stadtbahnlinien und dadurch hoher Taktdichte wie zum Beispiel in den Stadtteilen Dobel, Diemershalde und Gaisburg fühlen sich die Bürger ebenfalls belästigt.

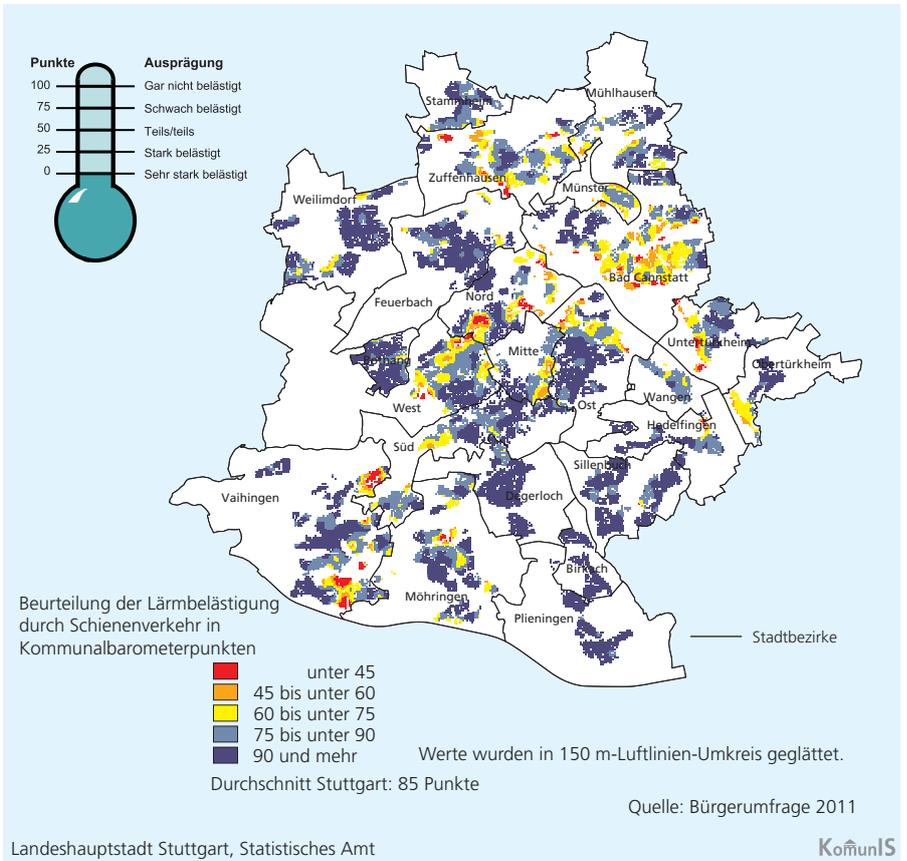
Beim Fluglärm und beim durch Industrie und Gewerbe verursachten Lärm liegt Stuttgart dagegen im Bundeschnitt. Sicherlich begünstigt dies die aus Stuttgarter Sicht periphere Lage des Flughafens Stuttgart auf der Filderebene. Eine räumliche Betrachtung (vgl. Karte 2) zeigt die betroffenen Gebiete auf Stuttgarter Gemarkung deutlich auf. Hauptsächlich betroffen ist der Stadtbezirk Plieningen, aber auch in allen anderen Stuttgarter Stadtbezirken auf der Filderebene (Vaihingen, Möhringen und Birkach) fühlen sich die Befragten vom Fluglärm beeinträchtigt.

Außerhalb der Stuttgarter Gemarkungsgrenzen sind weitere Kommunen wie Leinfelden-Echterdingen, Filderstadt, Ostfildern und Neuhausen, die sich in einer mit Plieningen vergleichbaren Entfernung vom Flughafen befinden, ähnlich von der Fluglärmproblematik betroffen.

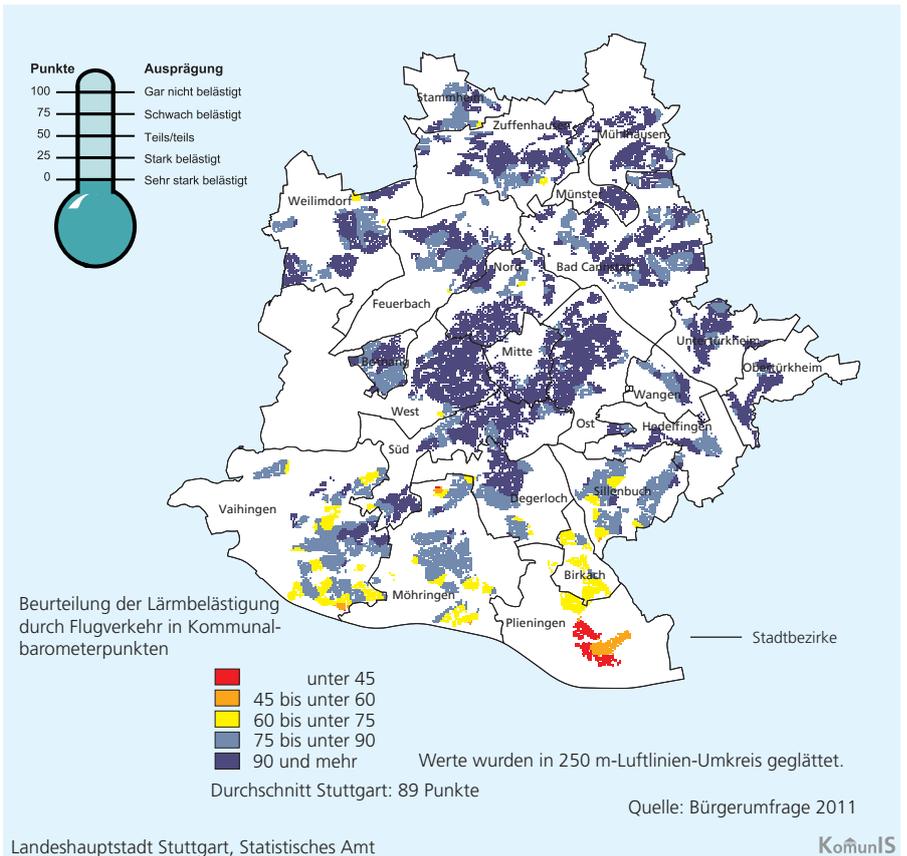
Die Belästigung durch Industrie- und Gewerbelärm ist gesamtstädtisch eher gering. Punktuell, vorwiegend in Gewerbegebieten, werden hohe Werte erreicht. Da jedoch in diesen Gewerbegebieten nur wenige Bürger (Aufsichtspersonal, Betriebsleiter oder Betriebsinhaber) wohnen, sind von dieser Lärmquelle vergleichsweise wenige Befragte betroffen.

Soziodemografische Merkmale wie Alter, Bildungsstand und Haushaltsgröße spielen bei der Einschätzung

Karte 1: Wahrnehmung des Schienenverkehrslärms durch die Stuttgarter Bevölkerung 2011



Karte 2: Wahrnehmung des Fluglärms durch die Stuttgarter Bevölkerung 2011



der Lärmbelastigung laut einer Umfrage der Landesanstalt für Umweltschutz Baden-Württemberg nur eine geringe bis gar keine Rolle². Dies zeigen auch die Ergebnisse der Bürgerumfrage 2011. Daher wurde auf eine detaillierte Auswertung hinsichtlich soziodemografischer Merkmale verzichtet.

Wie verschiedene Studien zeigen, besteht jedoch ein direkter Zusammenhang zwischen der Wohnzufriedenheit (in der eigenen Wohnung und im Wohnumfeld) und der Beeinträchtigung durch Lärm³. Dieser Zusammenhang lässt sich auch für Stuttgart nachweisen. Befragte, die angeben mit dem eigenen Wohngebiet sehr zufrieden zu sein, fühlen sich selten vom Straßenverkehrslärm belästigt. Lediglich zwei Prozent empfinden die Lärmbelastigung in ihrem Wohnumfeld als sehr stark, sieben Prozent als stark. Dagegen nehmen in dieser

Gruppe 43 Prozent der Befragten gar keine Belästigung durch Straßenverkehrslärm wahr (vgl. Abbildung 3). Insgesamt gesehen nimmt mit zunehmender Verkehrslärmbelastigung die Zufriedenheit mit dem Wohnumfeld ab. Oder anders ausgedrückt, Befragte, die mit ihrem Wohnumfeld sehr unzufrieden sind, klagen deutlich häufiger über Straßenverkehrslärm als Befragte, die mit ihrem Wohnumfeld sehr zufrieden oder zufrieden sind. Ein Viertel dieser sehr Unzufriedenen gibt an von einer sehr starken Lärmbelastigung betroffen zu sein und nur 16 Prozent sind keiner Straßenlärmbelastigung ausgesetzt.

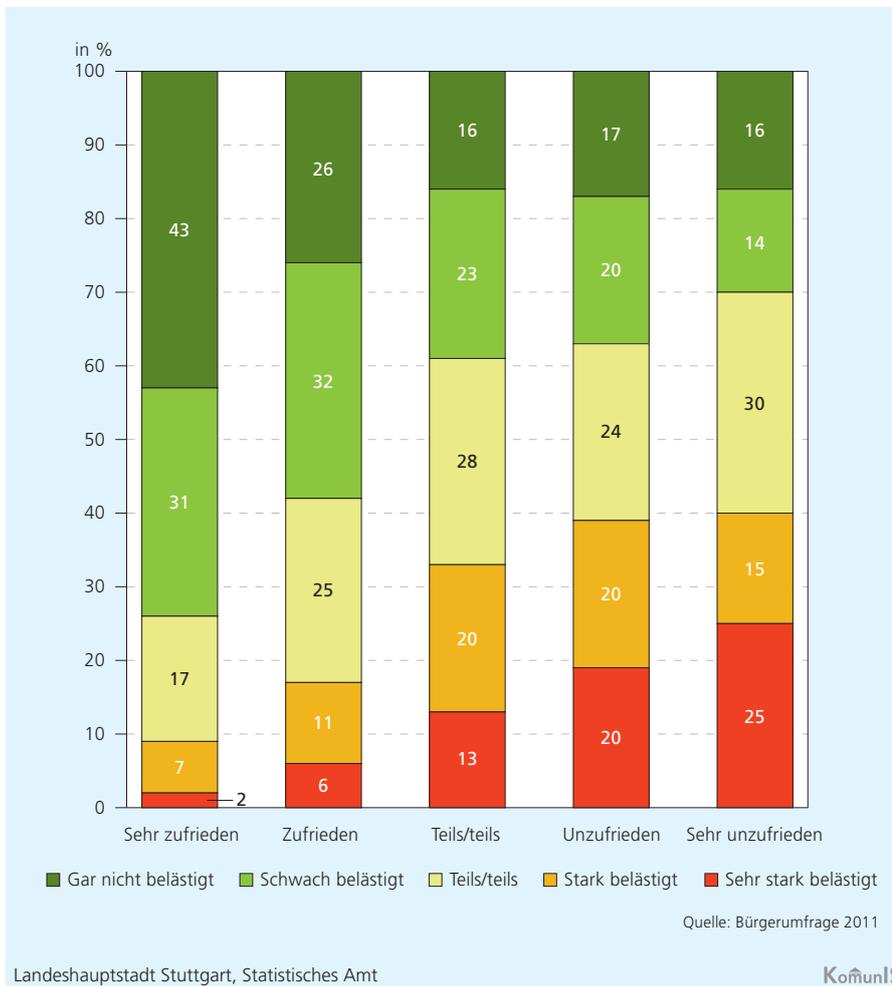
Zusammenfassung

Wie die vorliegende Untersuchung zeigt, wird von den Befragten in Stuttgart der Straßenverkehr als

Hauptlärmquelle genannt. Rund 70 Prozent der Befragten fühlen sich durch Straßenverkehrslärm belästigt. Dabei wirkt sich der Lärm im eigenen Wohnumfeld direkt auf die Wohnzufriedenheit aus. Befragte, die unzufrieden oder sehr unzufrieden mit dem eigenen Wohnumfeld sind, geben überdurchschnittlich häufig an, vom Straßenverkehrslärm stark oder sehr stark belästigt zu werden.

Im Vergleich zu Deutschland wird der Lärm in Stuttgart in den Bereichen Straßenverkehrs- und Schienenverkehrslärm unter anderem aufgrund der zentralörtlichen Bedeutung als Verkehrsknotenpunkt stärker wahrgenommen. Annähernd im Bundeschnitt liegt dagegen der Anteil der Bürgerinnen und Bürger, die sich vom Fluglärm und vom durch Industrie und Gewerbe verursachten Lärm belästigt fühlen.

Abbildung 3: Bewertung Wohnumfeld und Straßenverkehrslärmbelastigung



1 Vgl. <http://de.wikipedia.org/wiki/Schusterbahn> (9.1.2012).

2 Vgl. Landesanstalt für Umweltschutz Baden-Württemberg (2004): Lärmbelastigung in Baden-Württemberg – Ergebnisse sozialwissenschaftlicher Untersuchungen, S. 44.

3 Vgl. Landesanstalt für Umweltschutz Baden-Württemberg (2004): Lärmbelastigung in Baden-Württemberg – Ergebnisse sozialwissenschaftlicher Untersuchungen, S. 44 f. und C. Maschke, D. Laußmann, D. Eis, U. Wolf (1999): Umweltbedingter Lärm und Wohnzufriedenheit, S.161.

Literaturverzeichnis:

Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (2010): Umweltbewusstsein in Deutschland 2010, Ergebnisse einer repräsentativen Bevölkerungsumfrage, 96 S.

Gieck, Jochen und Strauß, Matthias (2009): Verkehrslärmbelastung der Stuttgarter Bevölkerung – Lärmkartierung im Vergleich zum Lärmempfinden der Bürger. In: Statistik und Informationsmanagement, Monatsheft 5, S. 146-152.

Landesanstalt für Umweltschutz Baden-Württemberg (2004): Lärmbelastigung in Baden-Württemberg – Ergebnisse sozialwissenschaftlicher Untersuchungen.

C. Maschke, D. Laußmann, D. Eis, U. Wolf (1999): Umweltbedingter Lärm und Wohnzufriedenheit. In: Gesundheitswesen 61 Sonderheft, S. 158-162.

Internationale Wanderungen nach Stuttgart 2011: Vermehrt Zuzüge aus Ost- und Südeuropa

Ansgar Schmitz-Veltin

Im Jahr 2011 stieg die Einwohnerzahl Stuttgarts im Vergleich zum Vorjahr um über 7000 Personen an. Dieser Zuwachs ist vor allem auf die hohen Wanderungsgewinne der Stadt zurückzuführen. Mit + 6715 fiel die Wanderungsbilanz Stuttgarts im Jahr 2011 so hoch aus wie zuletzt zu Beginn der 1990er-Jahre. Insgesamt wanderten im Laufe des Jahres 47 129 Personen nach Stuttgart zu, 40 414 verließen die Stadt.¹

Ein Großteil der Wanderungsgewinne ist auf Zuzüge aus dem Ausland zu-

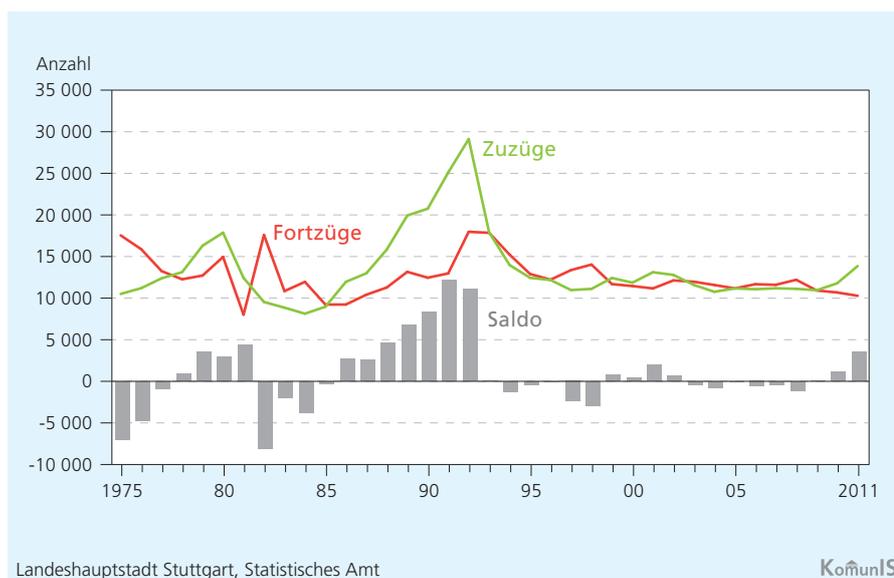
rückzuführen. Denn während Stuttgart in den Jahren zwischen 2003 und 2009 im Rahmen der internationalen Migration eher Einwohner an das Ausland verlor, werden seit 2010 deutliche Überschüsse erzielt (vgl. Abbildung 1). Im Laufe des Jahres 2011 zogen 14 032 Menschen aus dem Ausland nach Stuttgart, 10 455 verließen die Stadt in andere Länder. Unter dem Strich lag der Saldo aus Zu- und Fortzügen über die Bundesgrenze damit bei + 3577. Zuletzt wurden 1992 höhere Wanderungsüberschüsse erzielt.

Zusammensetzung der Zuwanderer ändert sich

Waren die Zuzüge zu Beginn der 1990er-Jahre vor allem durch Bürgerkriegsflüchtlinge aus den Ländern des ehemaligen Jugoslawien, Flüchtlinge aus einigen osteuropäischen Staaten sowie den Zuzug von Aussiedlern geprägt, so hat sich die Zusammensetzung der Migranten hinsichtlich ihrer Herkunfts- und Zielgebiete inzwischen deutlich gewandelt (vgl. Tabelle 1). Die Bedeutung der klassischen Gastarbeiterländer ist seit Beginn der 1980er-Jahre kontinuierlich zurückgegangen. Dagegen tauchen inzwischen vermehrt außereuropäische Länder in der Liste der Staaten mit den höchsten Wanderungsgewinnen in Stuttgart auf. Um das Jahr 2000 wurden die höchsten Wanderungssalden mit China verzeichnet, inzwischen gehören auch Indien und die USA zu den zehn Staaten, mit denen Stuttgart die höchsten Wanderungsgewinne erreicht. Im Durchschnitt der Jahre 2009 bis 2011 fallen die Salden vor allem bei Wanderungen mit Rumänien, Polen, Ungarn, Bulgarien und Indien positiv aus.

165

Abbildung 1: Wanderungssaldo Stuttgarts mit dem Ausland 1975 bis 2011



Landeshauptstadt Stuttgart, Statistisches Amt

KoImunIS

Tabelle 1: Die höchsten Wanderungssalden Stuttgarts nach Staaten für ausgewählte Jahre¹

Um 1980		Um 1990		Um 2000		Um 2010	
Land	Saldo	Land	Saldo	Land	Saldo	Land	Saldo
Türkei	+ 1415	Jugoslawien	+ 2818	China	+ 248	Rumänien	+ 380
Polen	+ 414	DDR	+ 1979	Polen	+ 207	Polen	+ 185
Italien	+ 279	Rumänien	+ 1092	Ukraine	+ 146	Ungarn	+ 184
Großbritann.	+ 163	Türkei	+ 661	Russ. Föd.	+ 127	Bulgarien	+ 164
Frankreich	+ 161	Polen	+ 593	Türkei	+ 100	Indien	+ 164
Österreich	+ 155	Griechenland	+ 480	Portugal	+ 80	Spanien	+ 140
Rumänien	+ 148	Portugal	+ 330	Rumänien	+ 80	Frankreich	+ 104
Ungarn	+ 95	Sowjetunion	+ 314	Bulgarien	+ 71	Italien	+ 76
USA	+ 87	Tschechoslo.	+ 119	Indien	+ 70	Ukraine	+ 55
Tschechoslo.	+ 71	Ungarn	+ 113	Brasilien	+ 66	USA	+ 54

¹Angegeben ist jeweils der Wanderungssaldo im Mittelwert der Jahre 1979-1981, 1989-1991, 1999-2001, 2009-2011.

Landeshauptstadt Stuttgart, Statistisches Amt

KoImunIS

Betrachtet man statt der Wanderungsbilanz allein die Zuzüge aus dem Ausland nach Stuttgart, so ergibt sich hinsichtlich der zeitlichen Entwicklung und der Bedeutung der einzelnen Herkunftsstaaten folgendes Bild: 2011 kamen die meisten aus dem Ausland Zuziehenden aus Indien, Rumänien, Polen, Griechenland, Ungarn, Italien, USA, Spanien, der Türkei und China (vgl. Tabelle 2). Deutliche Zugegewinne verzeichneten im vergangenen Jahr vor allem Zuziehende aus Ungarn, Bulgarien, Griechenland und Portugal. Zusammen machten Immigranten aus diesen Staaten 2011 rund 16 Prozent aller aus dem Ausland Zuziehenden aus. Fünf Jahre zuvor stellte diese Personengruppe noch weniger als elf Prozent aller Auslandszuzüge nach Stuttgart (vgl. Abbildung 2). Daneben setzte sich 2011 aber

auch der Zuzugstrend aus weiteren Staaten fort. So steigen – bei jährlichen Schwankungen – bereits seit einigen Jahren die Zuzüge aus Indien,

Rumänien und Spanien überdurchschnittlich an. Eine sehr wechselhafte Entwicklung ist indes bei den Zuzügen aus Polen zu beobachten. Machten

diese 2005 und 2006 noch über 13 Prozent aller Auslandszuzüge nach Stuttgart aus, so sank der Wert bis 2011 auf unter sieben Prozent. 2008 überholte Indien Polen als Land mit dem höchsten Zuzug nach Stuttgart, seit 2010 ziehen auch mehr Menschen aus Rumänien nach Stuttgart als aus Polen.

Tabelle 2: Internationale Zu- und Fortzüge nach ausgewählten Herkunfts- und Zielländern 2011

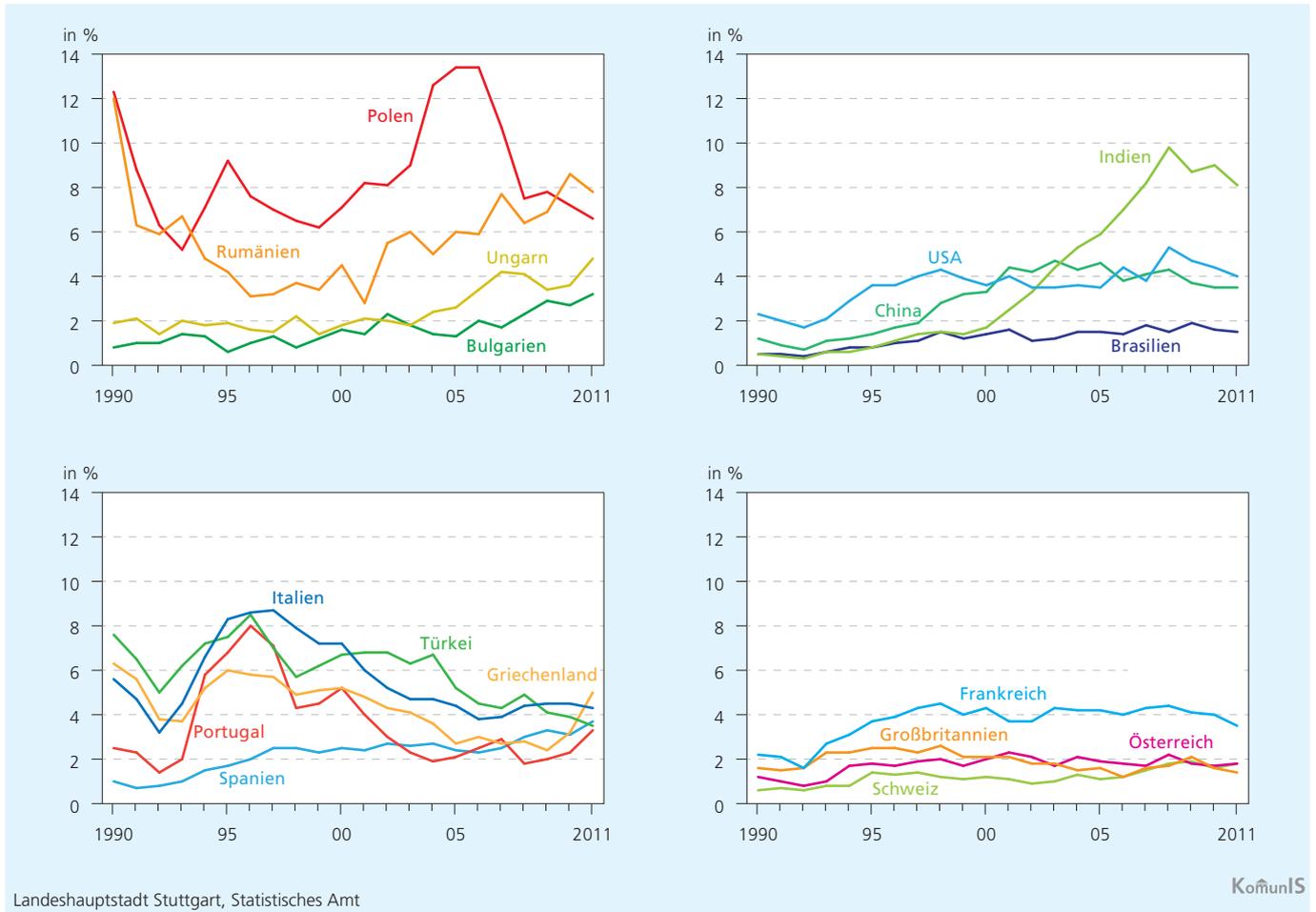
Staat	Zuzüge	Fortzüge	Saldo
Rumänien	1096	673	+ 423
Griechenland	702	351	+ 351
Polen	930	593	+ 337
Ungarn	674	345	+ 329
Spanien	520	252	+ 268
Indien	1141	914	+ 227
Bulgarien	455	232	+ 223
Italien	603	388	+ 215
Portugal	464	267	+ 197
Frankreich	486	377	+ 109
USA	557	458	+ 99
Russische Föderation	213	128	+ 85
Japan	220	138	+ 82
Slowakei	156	76	+ 80
China	489	415	+ 74
Ukraine	113	40	+ 73
Tschechische Republik	135	80	+ 55
Iran	90	37	+ 53
Verein.arab.Emirate	88	43	+ 45
Kosovo	72	32	+ 40
Pakistan	76	40	+ 36
Litauen	71	35	+ 36
Kolumbien	68	32	+ 36
Slowenien	97	67	+ 30
Großbritannien	202	173	+ 29
Saudi-Arabien	66	37	+ 29
Afghanistan	36	8	+ 28
Österreich	250	223	+ 27
Lettland	50	23	+ 27
Algerien	42	19	+ 23
Ghana	41	18	+ 23
Bangladesch	31	8	+ 23
Syrien	23	7	+ 16
Bosnien und Herzogiwina	383	369	+ 14
Nigeria	22	9	+ 13
Taiwan	29	17	+ 12
Mexiko	93	82	+ 11
Serbien	241	253	- 12
Türkei	493	506	- 13
Georgien	38	54	- 16
Irak	49	73	- 24
Mongolei	5	32	- 27
Serbien mit Kosovo	23	52	- 29
Schweiz	250	443	- 193
Sonstige	2149	2036	+ 113

Gründe für den Anstieg der Zuwanderung

Der Anstieg der Zuwanderung aus dem Ausland nach Stuttgart ist vor allem auf drei Aspekte zurückzuführen: Erstens stieg die Nachfrage nach Arbeit mit dem Überwinden der weltweiten Wirtschaftskrise 2009 in der zweiten Jahreshälfte 2010 wieder an.² Die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in Stuttgart wuchs von 344 223 zur Jahresmitte 2010 auf 350 176 zur Jahresmitte 2011. Vor diesem Hintergrund ist der Einwohnerzuwachs aus dem In- und Ausland als Folge der steigenden Arbeitsnachfrage zu interpretieren.

Zweitens verschärfen sich im Rahmen der europäischen Währungskrise im Laufe des Jahres 2011 die wirtschaftlichen Probleme in einigen südeuropäischen Ländern.³ Vor allem in Griechenland, aber auch in Portugal und Spanien, stieg vor diesem Hintergrund die Arbeitslosigkeit rasant an. In Folge dieser Entwicklung wurden bestehende Netzwerke in andere europäische Länder dazu genutzt, um der wirtschaftlich unbefriedigenden Situation im Heimatland zu entgehen. Von Zuwanderung aus den südeuropäischen Staaten profitierten daher vor allem Städte und Regionen, die aufgrund ihrer Migrationshistorie Netzwerkbeziehungen in die entsprechenden Staaten aufwiesen. Da Stuttgart zu den Hochburgen griechischer Staatsbürger in Deutschland gehört⁴, konnte die Stadt besonders stark von der Zuwanderung aus Griechenland profitieren. Aber auch der rasante Anstieg der Zuzüge aus Portugal kann auf ähnliche Weise begründet werden.

Abbildung 2: Prozentualer Anteil der Zuzüge aus ausgewählten Ländern an allen Zuzügen aus dem Ausland nach Stuttgart 1990 bis 2011



Drittens haben institutionelle Aspekte den Anstieg der internationalen Migration nach Deutschland bewirkt. Durch den Wegfall von Arbeitsmarktbeschränkungen gilt für die 2004 zur EU beigetretenen Länder Estland, Lettland, Litauen, Polen, Slowakische Republik, Slowenien, Tschechische Republik und Ungarn seit Mai 2011 die uneingeschränkte Freizügigkeit. Dagegen müssen Bulgaren und Rumänen noch bis Ende 2013 warten, bis sie sich frei innerhalb aller europäischen Staaten niederlassen können. Nichtsdestotrotz sind in den letzten Jahren neben den Zuzügen aus Ungarn in Stuttgart vor allem die Zuzüge aus Bulgarien und Rumänien stark angestiegen, während die übrigen Staaten, die neuerdings unter die Freizügigkeitsregelung fallen, nur moderate Zugewinne verzeichnen konnten. Der starke Anstieg von Zuwanderungen aus Bulgarien und Rumänien spiegelt sich auch auf Landesebene

wider: So stieg die Zahl der in Baden-Württemberg lebenden Bulgaren und Rumänen im Laufe des Jahres 2011 um über 10 000 beziehungsweise 26 Prozent an. Dies spricht dafür, dass für die Zuwanderung aus Osteuropa neben Arbeitsmarktaspekten auch andere Faktoren eine Rolle spielen.

In Stuttgart führte die Zuwanderung aus dem Ausland im Jahr 2011 dazu, dass der Anteil der ausländischen Einwohner an allen Einwohnern zum ersten mal seit 1999 wieder leicht zugenommen hat. Zum Jahresende 2011 lebten 125 064 Ausländer in Stuttgart, rund 2400 mehr als im Vorjahr. Wie sich die Zuwanderung aus dem Ausland in den kommenden Jahren entwickeln wird und ob Stuttgart weiterhin im gleichen Maße von internationaler Zuwanderung profitieren kann, hängt neben den wirtschaftlichen Bedingungen in den Herkunftsländern der Migranten vor

allem auch von der Entwicklung der Arbeitsnachfrage ab.

- 1 Vgl. Schmitz-Veltin, Ansgar (2012): Die Einwohnerentwicklung Stuttgarts im Jahr 2011: Einwohnerzuwachs und Wanderungsgewinne. In: Statistik und Informationsmanagement, Monatsheft 4/2012, S. 120-126.
- 2 Vgl. Kaiser, Monika (2011): Arbeitsmarkt 2010 auf Erholungskurs. In: Statistisches Monatsheft Baden-Württemberg, Heft 3/2011, S. 34-37.
- 3 Vgl. Heinemann, Friedrich; Schmuck, Otto (2012): Euro am Scheideweg? In: Info aktuell, Nr. 22/2012.
- 4 Vgl. Haußmann, Michael (im Erscheinen): Stuttgart – eine Hochburg der Griechen. In: Statistik und Informationsmanagement, Monatsheft 6/2012.

Angelina Bartz, Ina Friedmann¹

Lokale Evaluation des bundesweiten Modellvorhabens „Innovative öffentliche Fahrradverleihsysteme – neue Mobilität in Städten“

Das BMVBS fördert innovative und in den ÖV integrierte Radverkehrsprojekte

Der Fahrradverkehr findet in der Stadtentwicklungs- und Verkehrspolitik seit einigen Jahren zunehmende Beachtung. Vor dem Hintergrund des politischen Willens zur Förderung des Radverkehrs als Teil einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) im April 2009 das bundesweite Modellvorhaben „Innovative öffentliche Fahrradverleihsysteme – neue Mobilität in Städten“ ausgeschrieben. Das Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) sicherte im Rahmen des Forschungsprogramms „Experimenteller Wohnungs- und Städtebau“ (ExWoSt) die wissenschaftliche Begleitung der Modellvorhaben. Dazu wurden im ExWoSt-Forschungsfeld „Innovative Mobilität in Städten – öffentliche Fahrradverleihsysteme“ die Fahrradverleihsysteme der Modellvorhaben evaluiert, ein Sondergutachten erarbeitet und der Austausch zwischen den Akteuren durch eine Forschungsassistenz als Schnittstelle zwischen dem BBSR und den geförderten Städten unterstützt.

Das Ziel des Modellvorhabens war es, innovative Radverkehrsprojekte in deutschen Städten und Kommunen zu fördern, die gemeinsam mit Betreiberunternehmen des öffentlichen Verkehrs (ÖV) und Verkehrsverbänden einen umwelt- und sozialverträglichen Nahverkehr weiterentwickeln und unterstützen. Das Leihfahrrad sollte damit als Teil des ÖV anerkannt und öffentliche Fahrradverleihsysteme räumlich, tariflich und informatorisch in das Angebot des ÖV integriert werden.

An dem Wettbewerb des BMVBS haben sich insgesamt 44 Kommunen und Regionen beteiligt. Durch den Bundesverkehrsminister wurden am 10. August 2009 15 Bewerber für ihre innovativen Ansätze ausgezeichnet. Sechs Bewerber erhalten als Modellvorhaben (Kassel, Mainz, Nürnberg, Metropolregion Ruhrgebiet, Stuttgart und Usedom) für den Aufbau beziehungsweise Ausbau ihrer Konzepte vor Ort eine Bundesförderung in Höhe von 12,7 Mio. Euro.²

Die Fahrradverleihsysteme wurden über einen Zeitraum von sechs Monaten evaluiert

Die Umsetzung der Leihradssysteme in den sechs Modellvorhaben wurde durch wissenschaftlich fundierte Evaluationen begleitet. Diese erfolgten nach einem vom Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie GmbH (WI) entwickelten Evaluationskonzept.³ Ziel der „lokalen Evaluationen“ war es, die Planungs- und Umsetzungsprozesse der Fahrradverleihsysteme in den Modellvorhaben zu erheben und die Ergebnisse systematisch darzustellen und zu bewerten. Die lokalen Endberichte dieser Prozessevaluationen beantworten die Forschungsleitfragen (siehe Kapitel 1) des Evaluationskonzeptes und fassen Erkenntnisse und Handlungsempfehlungen sowohl für die Optimierung der Umsetzung der untersuchten Fahrradverleihsysteme als auch für neue Fahrradverleihsysteme zusammen.⁴ Die Phase der lokalen Evaluationen erstreckte sich von Juni 2011 bis November 2011.

Die lokalen Evaluationen wurden anschließend zu einer überlokalen Evaluation der einzelnen Modellvorhaben zusammengeführt.⁵ In dieser wurden insbesondere die Ergebnisse der lokalen Evaluation miteinander in Beziehung gesetzt und eine Wirkungsevaluation durchgeführt.⁶

Das Statistische Amt der Landeshauptstadt Stuttgart wurde mit der lokalen Evaluation des Fahrradverleihsystems in Stuttgart beauftragt. Für die Evaluationen sind umfassende Kenntnisse im Bereich der Methoden und Instrumente der empirischen Sozialforschung, der amtlichen Statistik und Kommunalstatistik sowie der lokalen Gegebenheiten und Entscheidungsprozesse notwendig. Die überlokale Evaluation aller sechs Leihradssysteme in den Modellvorhaben erfolgte in Kooperation des Statistischen Amtes mit dem Institut für Straßen- und Verkehrswesen am Lehrstuhl für Verkehrsplanung und Verkehrsleittechnik der Universität Stuttgart. Die übergreifende Projektkoordination lag bei Herrn Stürmer, Mitarbeiter der Stabstelle für Planung und Koordination im Geschäftskreis des Oberbürgermeisters (S/OB). Zuständig innerhalb des Amtes für Stadtplanung und Stadterneuerung für das Sachgebiet „Radverkehrsplanung“ und Fahrradbeauftragter der Stadt Stuttgart ist Herr Köhnlein.

1. Forschungsdesign der lokalen Evaluation

Die lokale Evaluation untersucht und bewertet die Umsetzung des Fahrradverleihsystems

Durch die übergreifende Konzeption und die wissenschaftliche Begleitung der Evaluation durch das Wuppertal Institut war sichergestellt, dass bundesweit vergleichbare Daten erhoben und weiter verarbeitet wurden. Das einheitliche Evaluationskonzept umfasste 10 „Evaluationsgegenstände“. Die „Evaluationsgegenstände“ 1 bis 5, die im Statistischen Amt der Landeshauptstadt Stuttgart bearbeitet wurden, sind Bestandteile der lokalen Evaluation und bewerten die Umsetzung des Fahrradverleihsystems (Prozessevaluation).⁷ In diesem Zusammenhang wurde zunächst die kommunale Ausgangslage erhoben und erläutert. Der Schwerpunkt der darauf folgenden „Evaluationsgegenstände“ lag auf der Betrachtung einzelner Planungs- und Umsetzungsschritte und dem Grad der Abweichung zwischen dem Plan- und dem Ist-Zustand sowie auf verschiedenen Erfolgs- und Hemmnisfaktoren des Fahrradverleihsystems. Ergänzend dazu wurde eine Medienbeobachtung und Medienanalyse durchgeführt, in der untersucht wurde, auf welche Weise das Fahrradverleihsystem in der medialen Berichterstattung dargestellt und bewertet wurde, welche Themen dabei im Mittelpunkt standen und welche positiven und negativen Aspekte diskutiert worden sind (vgl. Tabelle 1). Zusätzlich wurde der Stand der Umsetzung der räumlichen, tariflichen und informatorischen ÖV-Integration des Leihradsystems eruiert.

169

Die einzelnen Erhebungsinstrumente der Prozessevaluation wurden vom Statistischen Amt der Stadt Stuttgart in Abstimmung mit dem Wuppertal Institut entwickelt. In Stuttgart bezieht sich die Evaluation in Teilen auf das „Call a Bike“- und auf das erweiterte „e-Call a Bike“-Fahrradverleihsystem. Die „Evaluationsgegenstände“ wurden mittels Indikatoren operationalisiert. Ihre Festlegung und späteren Auswertungen folgten zwei grundsätzlichen Leitfragen:

1. Welches sind die entscheidenden Rahmenbedingungen und Voraussetzungen für öffentliche Fahrradverleihsysteme (rechtliche, verkehrspolitische, sozioökonomische, stadtstrukturelle, städtebauliche)?
2. Welches sind die Chancen und Wirkungen von öffentlichen Fahrradverleihsystemen?

Um Erkenntnisse über das übergeordnete Struktur- und Bedingungsgefüge der Planung und Umsetzung des Leihradsystems zu gewinnen, wurde ein teilstandardisierter Erhebungsbogen für den Betreiber entwickelt. In diesem wurden neben Beschreibungen zur Konzeption und Funktionalität des Fahrradverleihsystems auch kurze und quantifizierbare Angaben zur Finanzierung erfasst. Um darüber hinaus eine empirisch fundierte Experteneinschätzung zu erhalten, sah das Untersuchungsdesign laut Evaluationskonzept außerdem leitfadengestützte Experteninterviews vor. Die Umsetzung eines lokalen Fahrradverleihsystems ist in der Regel in verkehrspolitische und stadtentwicklungspolitische Ziele einer Kommune eingebunden. Daher wurde der Umsetzungsprozess aus der Perspektive von internen Akteu-

ren erhoben, aufbereitet und ausgewertet. Darüber hinaus wurden auch Entscheidungsträger aus unterschiedlichen Gremien und Institutionen, so genannte externe Akteure, befragt. Hierzu zählen insbesondere Vertreter von Interessenverbänden der „Mobilitätswirtschaft“ (z. B. Automobilverbände, Fahrradverbände, ÖV-Betreiber), die mit der grundsätzlichen und örtlichen Problematik wachsender Mobilität vertraut sind.

Tabelle 1: „Evaluationsgegenstände“, Erhebungsinstrumente und Untersuchungsdesign/-methode der Prozessevaluation

Evaluationsgegenstand	Untersuchungsdesign und -methode	Erhebungsinstrument
EG1: Kommunale Ausgangslage (In welchem kommunalen Kontext werden die FVS umgesetzt?)	Erfassung der kommunalen Ausgangslage (Stadtstrukturen, Verkehrssysteme, Verkehrspolitik) anhand eines vorgegebenen Erhebungsbogens	Standardisierter Indikatorenkatalog
EG2: Konzept und Umsetzung des FVS (Welche Ziele verfolgen die FVS und gibt es in der Umsetzung Abweichungen von der Planung?)	Dokumentation des geplanten Konzeptes und der tatsächlichen Umsetzung anhand eines vorgegebenen Erhebungsbogens	Standardisierter Erhebungsbogen
EG3: Umsetzungsprozess aus Perspektive der internen Akteure (Welche Hemmnisse und Erfolgsfaktoren werden von den internen Akteuren wahrgenommen?)	Persönliche Interviews anhand eines vorgegebenen Interviewleitfadens mit internen Akteuren (Verwaltung, ÖV-Betreiber, Kooperationspartner) Textanalyse	Teilstandardisierter Fragebogen Öffentliche Gemeinderatsdrucksachen Protokolle der laufenden Abstimmungsgespräche zwischen den für den Auf- und Ausbau des Fahrradverleihsystems Verantwortlichen
EG4: Umsetzungsprozess aus Perspektive von externen Akteuren (Welche Hemmnisse und Erfolgsfaktoren werden von den externen Akteuren wahrgenommen?)	Persönliche Interviews anhand eines vorgegebenen Interviewleitfadens mit externen Akteuren (Politik, Medien, Verbände) Textanalyse	Teilstandardisierter Fragebogen Öffentliche Gemeinderatsdrucksachen Protokolle der laufenden Abstimmungsgespräche zwischen den für den Auf- und Ausbau des Fahrradverleihsystems Verantwortlichen
EG5: Öffentlicher Diskurs über das FVS (Wie häufig und mit welchen Inhalten wird über die FVS berichtet?)	Medienbeobachtung und Medienanalyse	Standardisierter Erhebungsbogen zur Erfassung von Zeitungsartikeln
Auswertung		
Synthese und Bewertung der Prozesse: Umsetzungsergebnisse		Prozessevaluation

Quelle: Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie GmbH (WI) (2010), eigene Ergänzung

2. Ausgangssituation und Rahmenbedingungen in der Landeshauptstadt Stuttgart

Der Radverkehrsanteil in Stuttgart soll langfristig auf 20 Prozent steigen

In der Landeshauptstadt Stuttgart ist ein kommunalpolitisch angestrebtes Ziel die Fortführung der Förderung des Radverkehrs, wobei der Anteil der Fahrradfahrer am Gesamtverkehr von fünf Prozent mittelfristig auf zwölf Prozent und langfristig auf 20 Prozent gesteigert werden soll. Dies geht aus dem Beschluss des Grundsatzpapiers zur Förderung des Fahrradverkehrs durch den Ausschuss für Gesundheit und Technik des Gemeinderats der Landeshauptstadt Stuttgart vom 5. Oktober 2004 hervor. „Um mehr Menschen zum Umstieg aufs Rad zu motivieren, wird der Radverkehr in Stuttgart gezielt gefördert. Diese Förderung orientiert sich an folgenden grundsätzlichen Leitlinien:

- Der Nationale Radverkehrsplan wird in Stuttgart als einer von elf Pilotstädten umgesetzt.
- Das Fahrrad ist selbstverständlicher Bestandteil einer integrierten Verkehrspolitik.
- Das Fahrrad wird bei allen Konzepten für Verkehr, Stadtentwicklung und Raumordnung angemessen berücksichtigt“.⁸

Mit dem Beschluss des Gemeinderates wurden diese Ziele weiter konkretisiert und in einen „10-Punkte-Katalog zur Förderung des Radverkehrs“ zusammengefasst. Diese Punkte geben die wesentlichen Handlungsfelder der Radverkehrsförderung prägnant wieder und dienen als Grundlage für die kontinuierliche Weiterentwicklung der Radverkehrsinfrastruktur und entsprechender Serviceangebote.⁹

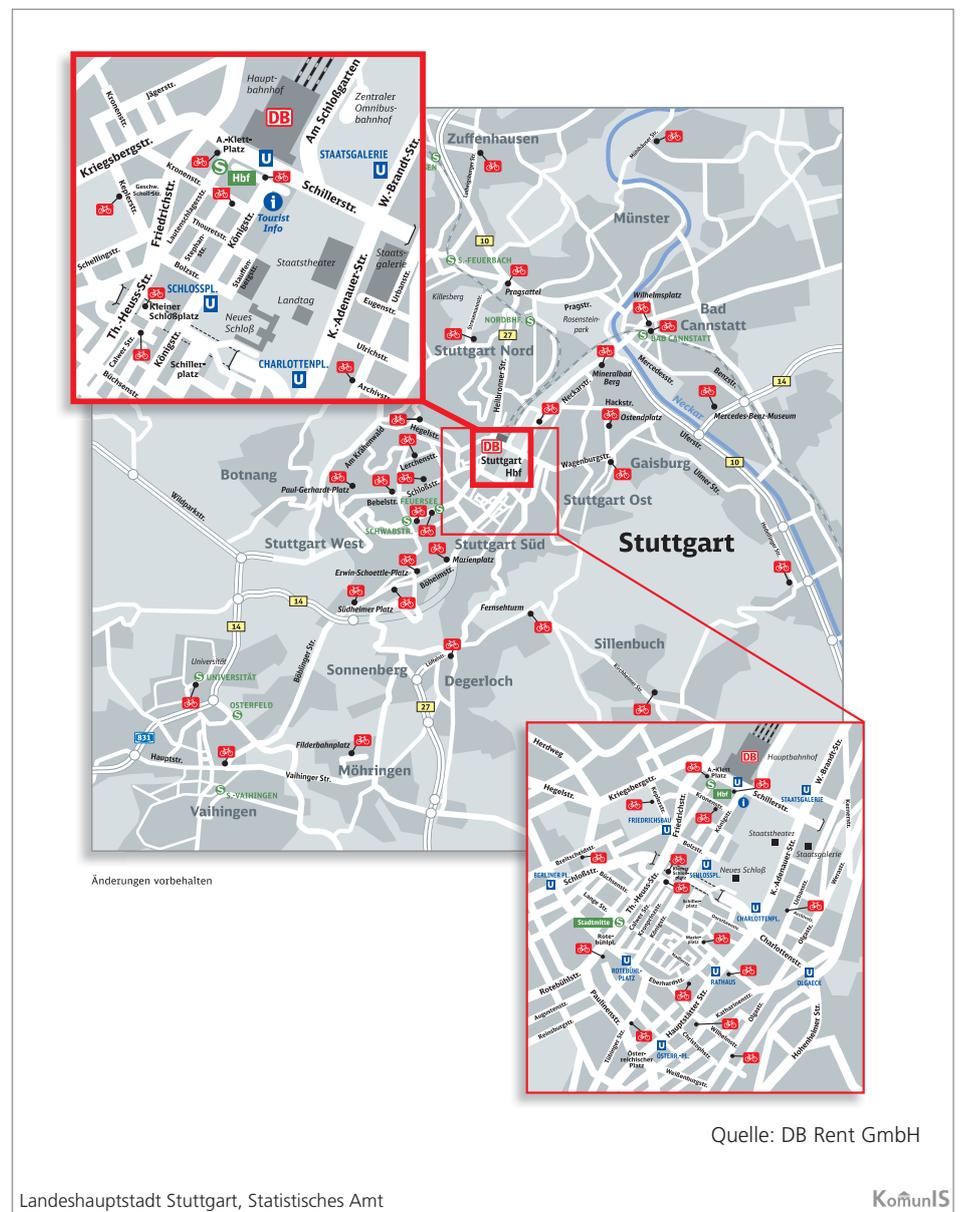
1. Änderungen von Verkehrsregelungen verbessern das Radverkehrsnetz. Beispielsweise können Einbahnstraßen von Radfahrern in beiden Richtungen befahren werden.
2. Das Radverkehrsnetz wird durch Bauprojekte verbessert, unter anderem entstehen neue Radwege.
3. Gefahrenstellen werden beseitigt und an den Schulen wird Verkehrserziehung angeboten. Dadurch wird die Sicherheit für Radfahrer erhöht.
4. Die Wegweisung für den Fahrradverkehr wird verbessert.
5. Es werden weitere praktikable und möglichst sichere Fahrradabstellanlagen eingerichtet.
6. Das Angebot der Kombinationsmöglichkeiten von ÖV und Fahrrad wird ausgebaut, beispielsweise durch den Radroutenplaner von der Stadt und dem Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart (VVS).
7. Die Öffentlichkeit wird gezielt zum Thema Fahrradnutzung informiert, unter anderem bei den Stuttgarter Fahrradaktionstagen.
8. Das Angebot an Radfahrkarten wird erweitert.
9. Winterdienst und Reinigung wird schrittweise, insbesondere auf den Hauptrouten, eingeführt.
10. Der Radverkehrsetat wird erhöht und alle möglichen Fördermittel werden ausgeschöpft.

Vom „Call a Bike“- zum „e-Call a Bike“-Fahrradverleihsystem

Mit dem nationalen Radverkehrsplan, dem „10-Punkte-Katalog zur Förderung des Radverkehrs“ sowie durch die parallele politische Debatte über Elektromobilität stieg in Stuttgart das Interesse an einem öffentlichen Fahrradverleihsystem. Daher wurde bereits im Jahr 2007 das im Auftrag der Stadt Stuttgart durch die DB Rent GmbH betriebene „Call a Bike“-Fahrradverleihsystem eingeführt. Seither stehen den Nutzern an 65 im Innenstadtbereich verteilten Stationen 400 Leihräder zur Verfügung.

Im Rahmen des Modellvorhabens des BMVBS wurde im Jahr 2011 das bestehende Leihradsystem um Elektrofahrräder, so genannte Pedelecs, ergänzt und als zentraler Bestandteil des erweiterten „e-Call a Bike“-Fahrradverleihsystems konzipiert. Die Pedelecs können, neben den 400 herkömmlichen „Call a Bikes“ an insgesamt 45 Stationen in der Innenstadt und in den äußeren Stadtbezirken ausgeliehen werden (vgl. Bild 1).¹⁰

Bild 1: Stationskarte des „e-Call a Bike“-Fahrradverleihsystems



Erläuterungen zum „Call a Bike“- und „e-Call a Bike“-Fahrradverleihsystem

Das „e-Call a Bike“-Fahrradverleihsystem in Stuttgart verbindet Fahrräder und Pedelecs in einem öffentlichen, stationsgebundenen Verleihbetrieb mit Terminals. Sämtliche Verleihstationen sind mit einem Terminal ausgestattet, an dem sich Kunden registrieren lassen, die Räder ausleihen und zurückgeben können (vgl. Bild 2 und Bild 3). Die Terminals sind zudem mit einer Batterieladefunktion für die Pedelecs und für weitere elektrische Fahrzeuge ausgestattet, wodurch auch Elektroroller an den Stationen geladen werden können.

Die technische und wirtschaftliche Integration des automatisierten Fahrradverleihsystems erfolgte gemeinsam mit der DB Rent GmbH und dem Energieversorger Baden-Württemberg EnBW und wurde am 28. Oktober 2011 in Betrieb genommen.

Bild 2: „Call a Bike“-Station mit Fundamentpunkten

Bild 3: Terminal „e-Call a Bike“



Quelle: DB Rent GmbH

Quelle: Landeshauptstadt Stuttgart

Ziel des „e-Call a Bike“-Fahrradverleihsystems ist die Integration der äußeren Stadtbezirke in (Halb-)Höhenlage

Mit dem „e-Call a Bike“-Fahrradverleihsystem wird das vorrangige Ziel verfolgt, die äußeren Stadtbezirke, die aufgrund der topographischen Hanglage bisher nicht erschlossen werden konnten, in das Stationsnetz zu integrieren. Ein weiteres Ziel ist die Verknüpfung mit den Angeboten des ÖV, um neue Nutzergruppen für das Verleihsystem zu gewinnen und gleichzeitig die Trennung zwischen individuellem und öffentlichem Verkehr zu überwinden. Weiterhin geht es darum, das Fahrrad als Verkehrsmittel in die Mobilitätskette multimodaler Verkehrsteilnehmer zu etablieren. Darüber hinaus wird dem Leihradsystem das Potenzial zugesprochen, den Autoverkehr (Anteil des motorisierten Individualverkehrs am Modal Split) zu verringern, die Fahrradfreundlichkeit der Stadt zu verbessern und eine anspruchsvolle und nachhaltige Fahrradpolitik weiter anzulegen.

Tabelle 2: Basisdaten „Call a Bike“ und „e-Call a Bike“

Merkmal	„Call a Bike“	„e-Call a Bike“
Anzahl der Fahrräder	400	400
Anzahl der Pedelecs	0	100
Anzahl der Stationen	65	45
Stationsgebundener Entleihvorgang	Ja	Ja
Ladepunkte Pedelecs	Nein	Ja
Ladepunkte Elektroroller	Nein	Ja
Anzahl der Stellplätze	648	836 (417 für Fahrräder/ 419 für Pedelecs)
Betreiber	DB Rent GmbH	DB Rent GmbH
Betriebsdauer	April bis Dezember	12 Monate/Jahr

Quelle: Landeshauptstadt Stuttgart

Landeshauptstadt Stuttgart, Statistisches Amt KömunIS

Die Gebühren für Leihräder liegen zwischen 0,08 Euro und 0,12 Euro pro Minute, teilweise sind die ersten 30 Minuten kostenfrei

Die Kunden des Fahrradverleihsystems in Stuttgart können die „Call a Bikes“ und „e-Call a Bikes“ auch in anderen Städten nutzen, in denen das Fahrradverleihsystem von der DB Rent GmbH betrieben wird. Es ist keine erneute Anmeldung notwendig. Neukunden des Stuttgarter Systems benötigen zum Entleihen der Räder eine einmalige Registrierung. Für die Benutzung der konventionellen Räder sind die ersten 30 Minuten kostenfrei, danach gelten die Tarife in Höhe von 0,08 Euro pro Minute bis zu maximal 15 Euro pro Tag. Für Zeitkarteninhaber des VVS und BahnCard-Inhaber sowie für eine längere Ausleihe existieren Rabatte. Für die Benutzung von Pedelecs besteht ein gesonderter Tarif. Es gilt ein Grund-Tarif von 0,12 Euro ab der ersten Minute, bei einer Registrierung zum Pauschaltarif des „e-Call a Bike“-Systems werden ebenfalls 30 Freiminuten gewährt (vgl. Tabelle 3).

Tabelle 3: Gebührentabelle „Call a Bike“ und „e-Call a Bike“ einschließlich Pauschaltarif

	Mit BahnCard oder VVS-Abo	Ohne BahnCard oder VVS-Abo
	Gebühren „Call a Bike“	
1. - 30. Minute	kostenfrei	kostenfrei
ab 31. Minute	0,08 €	0,08 €
max. pro Tag (24 Std.)	9,00 €	15,00 €
max. pro Woche	45,00 €	60,00 €
	Gebühren „e-Call a Bike“	
1. - 30. Minute	0,12 €	0,12 €
ab 31. Minute	0,12 €	0,12 €
max. pro Tag (24 Std.)	13,50 €	22,50 €
max. pro Woche	67,50 €	90,00 €
	Pauschaltarif „e-Call a Bike“	
Jahrespreis	40,50 €	54,00 €
1. - 30. Minute	kostenfrei	kostenfrei
ab 31. Minute	0,12 €	0,12 €
max. pro Tag (24 Std.)	13,50 €	22,50 €
max. pro Woche	67,50 €	90,00 €

Quelle: DB Rent GmbH (2010)

Landeshauptstadt Stuttgart, Statistisches Amt KömunIS

3. Ausgewählte Ergebnisse der lokalen Evaluation in Stuttgart

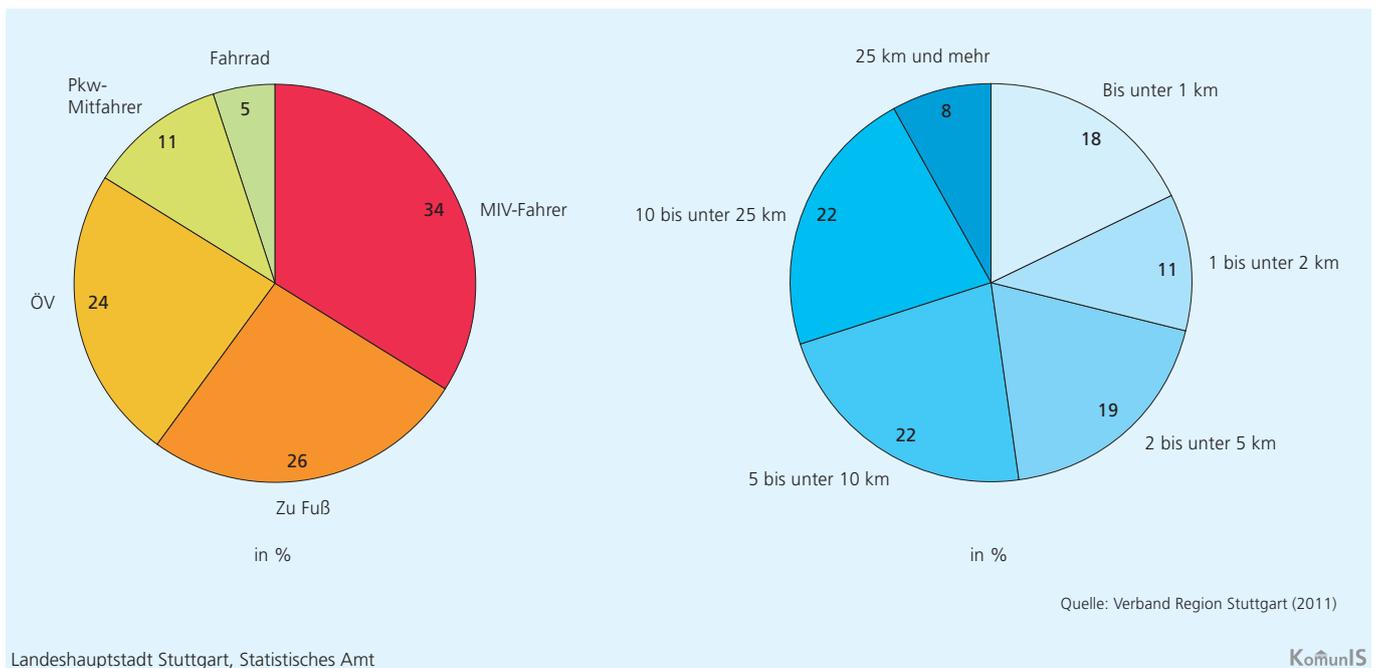
Die Ergebnisse basieren auf den kommunalstatistischen Daten der Landeshauptstadt Stuttgart sowie auf den Analysen der Experteninterviews, die mit Hilfe des Textanalyseprogramms MAXQDA¹¹ durchgeführt wurden.

Unter Berücksichtigung der topographischen, städtebaulichen, sozialen und infrastrukturellen Ausgangsbedingungen lassen sich Erfolgsfaktoren, Bedingungen und Hemmnisse für die Einführung und den Betrieb des Fahrradverleihsystems identifizieren. Beispielhaft für die Beschreibung der Rahmenbedingungen werden im Folgenden ausgewählte Ergebnisse aus dem lokalen Endbericht dargestellt.

Der MIV dominiert den Verkehr in Stuttgart stark

In der Stadt Stuttgart hat der motorisierte Individualverkehr (MIV) den größten Anteil an Wegen.¹² 34 Prozent der Wege werden mit dem Pkw zurückgelegt. Der Verkehrsmittelanteil des Radverkehrs liegt mit fünf Prozent an letzter Stelle. Der größte Anteil an Wegelängen bilden die 5 bis unter 10 Kilometer und 10 bis unter 25 Kilometer mit je 22 Prozent (vgl. Abbildung 1).

Abbildung 1: Wegebezogener Modal Split und Wegelängen



3.1 Die kommunale Fahrradinfrastruktur in Stuttgart

Die Fahrradinfrastruktur Stuttgarts wurde in den letzten Jahren speziell gefördert

Im Zuge des Radverkehrsförderprogramms der Landeshauptstadt Stuttgart ist ein Ausbau des Radverkehrsnetzes verwirklicht worden. Das Hauptradroustennetz bildet das Grundgerüst des gesamtstädtischen Radverkehrsnetzes. Damit werden den Radfahrern für alle relevanten Fahrbeziehungen möglichst direkte, sichere und angenehm zu befahrende Verbindungen angeboten. Zudem bietet es auch die Grundlage für die verschiedenen Handlungsprogramme zur Verbesserung der Wegeinfrastruktur und Radverkehrswegweisung nach dem bundesweiten Standard.

Für die Umsetzung dieser Ziele und die Steigerung des Radverkehrsanteils wurden in den Jahren 2008 bis 2011 zwischen 555 000 Euro und 715 999 Euro Radverkehrsetat pro Jahr zur Verfügung gestellt (vgl. Tabelle 4).

Tabelle 4: Radverkehrsetat im Überblick

	2008	2009	2010	2011
	€			
Pauschale Radverkehr	555 000	555 000	715 000	715 000
Neckartalradweg	150 000	200 000		
Realisierung Radverkehrskonzept			300 000	800 000
Projekt „Fahrrad & Schule“	100 000	100 000	200 000	200 000
Radverkehrsplanung	20 000	20 000	20 000	20 000
Betrieb „Call a Bike“	130 000	130 000	130 000	130 000
Betrieb Fahrradstation	50 000	50 000	75 000	750 000
Summe	965 000	915 000	1 440 000	1 940 000
Vergleich alter/neuer Doppelhaushalt	1 880 000		3 380 000	

Quelle: Landeshauptstadt Stuttgart

Landeshauptstadt Stuttgart, Statistisches Amt KömunIS

3.2 Planungs- und Umsetzungsschritte des „e-Call a Bike“-Fahrradverleihsystems

Die Planung und Umsetzung des „e-Call a Bike“-Fahrradverleihsystems hatte folgende Teilziele:

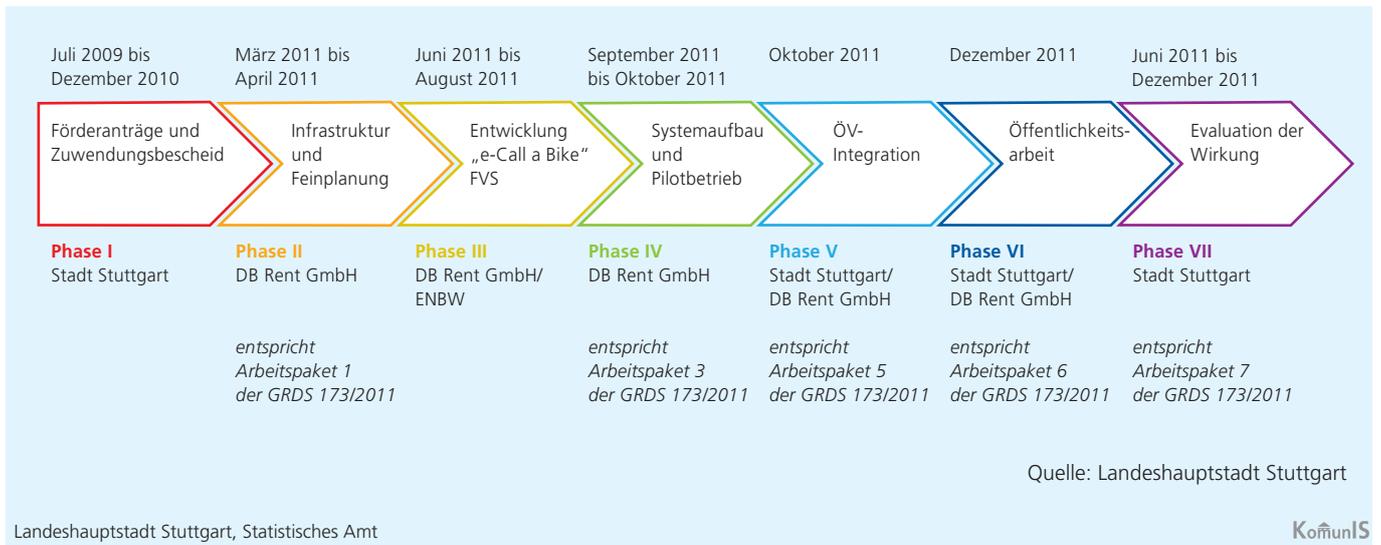
1. Migration des bestehenden „Call a Bike“-Systems und Erweiterung des Verleihsystems zur Nutzung von Pedelecs,
2. Entwicklung der technischen Grundlagen für das „e-Call a Bike“-Fahrradverleihsystem zur Nutzung der 400 Fahrräder als auch der 100 Pedelecs,
3. Neustrukturierung des gesamten Stationsnetzes unter den Aspekten einer sinnvollen Netzdichte und eines effizienten Betriebs,
4. Umbau der Abstellstationen zur Nutzung für Fahrräder und Pedelecs,
5. Entwicklung von Standardlösungen für den Tiefbau der Abstellstationen,
6. Integration des Systems in den ÖV und
7. Evaluation des Betriebs aus technischer (Batterien, Pedelecs und Abstellstationen) und betriebswirtschaftlicher Sicht (Kostendeckungsgrad).

Die Arbeitspakete für die Planung und Umsetzung des „e-Call a Bike“-Fahrradverleihsystems wurden gemeinsam von der Landeshauptstadt Stuttgart, der DB Rent GmbH und der EnBW entwickelt, wobei die Federführung entweder bei einem oder gemeinsam bei zwei Kooperationspartnern lag (vgl. Abbildung 2).

Die Planung und Umsetzung des „e-Call a bike“-Fahrradverleihsystems dauerte länger als zwei Jahre

Die einzelnen Umsetzungsschritte des Projektes lassen sich in Anlehnung an die vom Ausschuss für Umwelt und Technik des Gemeinderats der Landeshauptstadt Stuttgart formulierten Arbeitspakete sieben Phasen zuordnen und chronologisch nach Umsetzungsdatum darstellen (vgl. Abbildung 2):

Abbildung 2: Planungs- und Umsetzungsschritte des „e-Call a Bike“-Fahrradverleihsystems



Phase I: Förderanträge und Zuwendungsbescheid (Juli 2009 bis Dezember 2010)

Die Stadt Stuttgart reichte im Juli 2009 gemeinsam mit den Partnern den Projektantrag für das „e-Call a Bike“-Fahrradverleihsystem ein. Am 10. August 2009 wurde das Konzept durch das BMVBS ausgezeichnet und schriftlich eine Förderung in Aussicht gestellt. Am 31. August 2009 stellte Stuttgart formal den Förderantrag. Nach der Erstellung eines Anforderungskatalogs mit Entwicklungsszenarien im April 2010 und einer weiteren Inaussichtstellung auf eine Zuwendung erhielt die Stadt Stuttgart am 21. Dezember 2010 den Zuwendungsbescheid zur Umsetzung des „e-Call a Bike“-Fahrradverleihsystems.

Phase II: Entwicklung einer integrierten Infrastruktur und Feinplanung (März 2011 bis April 2011)

Im Zeitraum von März bis April 2011 fand die Abstimmung bezüglich der Standorte statt und es wurden erste Standortbegehungen durch den Betreiber und die Stadt Stuttgart durchgeführt. In Koordinierungsgesprächen mit der DB Rent GmbH und den technischen Ämtern der Stadt Stuttgart wurde der neue Stationsplan festgelegt und in den entsprechenden politischen Gremien vorgestellt. Anschließend erfolgten die Feinplanung des Systemumfangs und die Bestellung der Räder, Terminals und weiterer Komponenten. Parallel dazu wurde im Rahmen des „e-Call a Bike“-Systems als Bestandteil eines zukünftigen Elektromobilitätsangebots mit der Unterstützung der EnBW ein integrierter Ansatz für die entsprechende Infrastruktur entwickelt.

Phase III: Entwicklung des „e-Call a Bike“-Fahrradverleihsystems, Baumaßnahmen (Juni 2011 bis August 2011)

Im Juni 2011 wurde ein neuartiges System für einen öffentlich zugänglichen Pedelec-Verleihbetrieb entwickelt. Der Systemaufbau erforderte folgende Arbeitsschritte: die Analyse der Anforderungen und bestehender Lösungen, die Erstellung eines Lastenheftes, die Vergabe, Steuerung und Kontrolle von Entwicklungsaufträgen sowie den Test und die Analyse der Prototypen. Die Einführung des „e-Call a Bike“-Verleihsystems beinhaltet darüber hinaus die Neuentwicklung notwendiger Systemkomponenten (z. B. Schlosstechnologie, Terminal, Systemanschluss, Ladetechnologie) und anschließende Systemtests. Beginn der Baumaßnahmen war am 15. August 2011.

Phase IV: Systemaufbau, Pilotbetrieb und Eröffnung (September 2011 bis Oktober 2011)

Der Aufbau des „e-Call a Bike“-Systems erfolgte stufenweise. Vor dem Pilotbetrieb im September 2011 mussten unwirtschaftliche Stationen rückgebaut, vorhandene Stationen neu gegliedert und neue Stationen aufgebaut werden. Für die Testnutzung standen einer Testgruppe 20 Pedelecs zur Verfügung. Diese prüfte das System und machte in einem speziell entwickelten Fragebogen Angaben zum Ausleih- und Rückgabeprozess am Terminal sowie zum Pedelec an sich. Technische Nachbesserungen wurden bis zum Abschluss des Pilotbetriebs im Oktober 2011 vorgenommen.

Phase V: Öffentlichkeitsarbeit (Oktober 2011 bis Dezember 2011)

Das Leihradsystem wurde seit der geplanten Einführung der Pedelecs verstärkt durch Werbung und Öffentlichkeitsarbeit gefördert. Seit der Eröffnung des „e-Call a Bike“-Fahrradverleihsystems haben sowohl die DB Rent GmbH als auch die Stadt Stuttgart und die EnBW verschiedene öffentlichkeitswirksame Aktivitäten auf verschiedenen Wegen durchgeführt.

Phase VI: ÖPNV-Integration (Dezember 2011)

Ein wesentlicher Bestandteil des Projekts war die räumliche, tarifliche und informationelle Integration des Fahrradverleihsystems in das Angebot des ÖV. Die DB Rent GmbH begleitete die Entwicklung des Tarifkonzepts, unterstützte es konzeptionell und setzte das gewählte Konzept technisch um (Hintergrund-, Terminal- und Abrechnungssystem).

Phase VII: Evaluation der Wirkungen (Juni 2011 bis Dezember 2011)

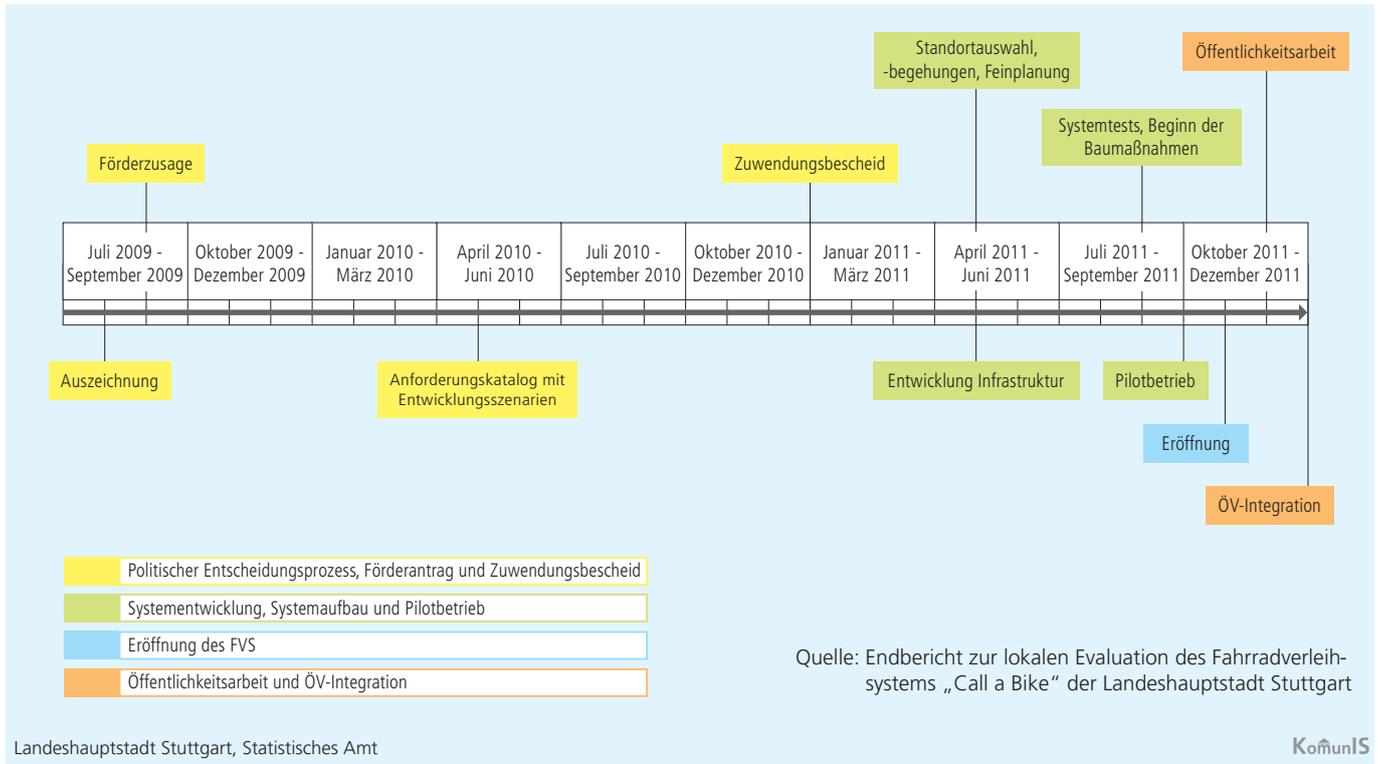
Im Rahmen Evaluation wurden die Auswirkungen des Fahrradverleihsystems quantifiziert. Die Evaluation des Fahrradverleihsystems erfolgte sowohl auf der lokalen Ebene als auch auf der überlokalen Ebene über alle Modellvorhaben hinweg.

3.3 Gründe für Abweichungen zwischen dem Plan- und dem Ist-Zustand

Aufgrund der längeren Umsetzungsphase des „e-Call a Bike“-Fahrradverleihsystems musste die Eröffnung wegen baulicher und technischer Herausforderungen zeitlich nach hinten verschoben werden. Der Testbetrieb sollte ursprünglich im Frühjahr 2011 starten, alle Terminals sollten bis spätestens Juni zur Verfügung stehen und die Pedelecs im funktionsfähigen System präsentiert werden. Allerdings sind die beteiligten Akteure auf verschiedene bauliche und technische Schwierigkeiten gestoßen. So verzögerte sich beispielsweise die Lieferung der Terminals, weshalb die Stationen nur schrittweise aufgebaut werden konnten. Darüber hinaus mussten technische Aspekte der Pedelecs weiterentwickelt werden. Auch baulich traten unerwartete Hindernisse auf, wodurch verschiedene geplante Stationsstandorte wieder aufgegeben werden mussten.

Obwohl nicht alle Planziele fristgerecht umgesetzt werden konnten, verlief der Planungs- und Umsetzungsprozess insgesamt erfolgreich. Dem Hauptziel, den Radverkehr zu fördern und zunehmend auf umweltfreundliche Mobilitätsformen zurückzugreifen, wird nach Aussagen der DB Rent GmbH mit konstant ansteigenden Ausleihzahlen näher gekommen: Die Saison April bis Dezember 2008 war die erste im vollständigen Stationsnetz „Call a Bike“ in Stuttgart. In der Saison 2009 haben über 5000 Kunden circa 80 000 Fahrten mit den Leihrädern unternommen, 2010 wurden rund 87 000 Ausleihen verzeichnet.¹⁴ Mit der Einführung der Pedelecs wird eine weitere Steigerung der Nutzerzahlen erwartet, da einerseits zusätzliche Nutzergruppen erschlossen werden können und andererseits angenommen werden kann, dass die Nutzergruppe der intermodal Reisenden in Zukunft stark zunehmen wird.

Abbildung 3: Umsetzungsschritte in Stuttgart



3.4 Die Integration des Fahrradverleihsystems in den ÖV

Vorrangiges Ziel ist die räumliche, tarifliche und informatorische Integration des Fahrradverleihsystems in den ÖV

Die Integration des „e-Call a Bike“-Systems in den ÖV durch Tarifierung, Routenplaner und Marketing ist ein wesentliches Teilziel des Projektes. Des Weiteren soll in der Landeshauptstadt Stuttgart zukünftig eine Kundenkarte entwickelt werden, die sowohl für das Leihradsystem als auch für den ÖV als Zugangsmittel dient. Das Fahrradverleihsystem stellt eine Vernetzung der stark frequentierten Verkehrsknotenpunkte im Innenstadtbereich Stuttgarts her, weshalb es nicht als Konkurrenz, sondern als eine Alternative und Ergänzung zum ÖV betrachtet werden kann.

Das Stationsnetz des „e-Call a Bike“-Fahrradverleihsystems ist auf der Internetseite des Stuttgarter Radroutenplaners verzeichnet.¹⁵ So haben die Kunden die Möglichkeit, sich die persönliche Fahrradrouten von einer Verleihstation zur anderen zusammenzustellen. Des Weiteren konnte durch die Ausleihterminalen eine engere informatorische Verbindung zwischen dem Fahrradverleihsystem und dem ÖV-Angebot hergestellt werden, da an den Terminals die S-Bahnstationen in der Nähe der Leihstation angezeigt werden.

Bei der Wahl der Stationsstandorte wurde darauf geachtet, dass sie jeweils zentral an stark frequentierten Verkehrsknotenpunkten vor allem an Bus-, Stadtbahn- und S-Bahn-Haltestellen gelegen sind. Die Verteilung der Leihstationen orientiert sich am ÖV-Netz, so dass das Netz der Fahrradverleihstationen parallel zum ÖV-Netz aufgebaut ist.

Zwischen dem „Call a Bike“-System und dem öffentlichen Nahverkehr bestand bei der Einführung des Systems 2007 in Stuttgart noch keine tarifliche Integration. Die Integration wurde erst mit der Erweiterung zum „e-Call a Bike“-System umgesetzt. So wurden Rabatte für Zeitkartenbesitzer des öffentlichen Nahverkehrs sowie für BahnCard-Inhaber eingeführt.

3.5 Rahmen- und Umsetzungsbedingungen für den Aufbau eines Fahrradverleihsystems

Eine gute Fahrradinfrastruktur ist eine der wichtigsten Rahmenbedingungen für die Umsetzung von Fahrradverleihsystemen

Das Vorhandensein gewisser Rahmenbedingungen gilt als die wichtigste Voraussetzung für den Erfolg des Fahrradverleihsystems. Die erste allgemeine Rahmenbedingung, die laut Aussagen der Experten vorhanden sein sollte, ist eine gute Fahrradinfrastruktur, die gewährleistet, dass sich Fahrradfahrer auch im innerstädtischen Autoverkehr mit dem Fahrrad sicher fühlen. Zweitens ist es wichtig, dass ein Bedarf an Leihfahrrädern vorhanden ist – dieser hängt einerseits mit der Größe und Topographie der Stadt und der Einwohnerdichte zusammen und andererseits mit dem Ausbau des ÖV. Eine wichtige politische Voraussetzung ist die Einigkeit in den politischen Parteien und Gremien. Verbunden damit ist in Stuttgart auch der politische Wille, das Leihradsystem nach Ablauf der Bezuschussung durch den Bund zu subventionieren. Für den Planungs- und Umsetzungsprozess ist nach Meinung der Befragten weiterhin eine Projektkoordination unabdingbar, wodurch die Prozesse über die Ämter hinweg gesteuert werden. Darüber hinaus müssen für den Aufbau des Fahrradverleihsystems auch Fahrradverbände und ähnliche Gruppierungen mit einbezogen werden, um die Akzeptanz des Fahrradverleihsystems in der Bevölkerung zu gewährleisten. Schließlich ist auch ein sinnvolles und möglichst flächendeckendes Stationsnetz eine wichtige Rahmenbedingung. Die Standorte der Verleihstationen sollten sich auf das gesamte Stadtgebiet verteilen und an den Hauptverkehrsknotenpunkten liegen.

3.6 Erfolgs- und Hemmnisfaktoren

Verschiedene Erfolgs- und Hemmnisfaktoren sollten beim Planungs- und Umsetzungsprozess berücksichtigt werden

Unter Berücksichtigung der topographischen, städtebaulichen, sozialen und infrastrukturellen Ausgangsbedingungen in Stuttgart konnten unterschiedliche Erfolgsfaktoren, Bedingungen und Hemmnisse für die Einführung und den Betrieb des Leihradsystems identifiziert werden. Ausschlaggebender Grund für die Förderung der Elektromobilität und die Nutzung des Fahrradverleihsystems war in erster Linie eine positive Einstellung der beteiligten Akteure gegenüber dem Radverkehr, so die Experten. Grundlegend für den Erfolg bezüglich des politischen Entscheidungsprozesses war in diesem Zusammenhang auch die große politische Zustimmung und die Einigkeit aller politischen Fraktionen im Gemeinderat, sowohl im Zusammenhang mit dem grundsätzlichen Aufbau eines Leihradsystems in Stuttgart als auch mit der Erweiterung zum „e-Call a Bike“-System. Auch die Finanzierung des „e-Call a Bike“-Fahrradverleihsystems kann als Erfolgsfaktor bewertet werden, da sie allein durch Fördergelder möglich war.

Auf politischer Ebene ging jedoch sowohl der Einführung als auch der Weiterentwicklung des Fahrradverleihsystems ein langwieriger Abstimmungs- und Planungsprozess voraus, wodurch das Projekt unter einen hohen zeitlichen Druck geriet.

Als Erfolgsfaktor im Hinblick auf den Planungs- und Umsetzungsprozess hat sich die Wahl des Konzeptes erwiesen. Das stationsgebundene Konzept macht das Angebot für die Kunden planbar, d.h. sie greifen gezielt und nicht nur spontan auf die Leihfahrräder zurück. Ein weiterer Erfolgsfaktor ist die leichte Zugänglichkeit, durch die sich das Fahrradverleihsystem auszeichnet. Da sich die Stationen im öffentlichen Raum an markanten und hochfrequentierten Stellen befinden, sind sie gut erreichbar und nach einer vorhergehenden Anmeldung ohne Einschränkung nutzbar. Weiterhin gilt auch der Einbezug von Gruppierungen, wie beispielsweise Fahrradverbänden, als Erfolgsfaktor für den Planungs- und Umsetzungsprozess. Schließlich hat sich auch der Einsatz eines Projektteams zur Umsetzung des Fahrradverleihsystems als Erfolgsfaktor erwiesen. Dieses war als regelmäßig tagendes Gremium organisiert und für die operative Planung und Steuerung des Projekts verantwortlich. Zu den Aufgaben des Projektteams zählten unter anderem die Terminüberwachung und Kostenkontrolle des Gesamtprojekts mit den entsprechenden Arbeitspaketen.

Ein Hemmnis war dagegen die Wahl der Standorte und die Freigabe von Flächen für den Stationsaufbau. Da aufgrund der Erweiterung mit Pedelecs jede Station mit jeweils einem Terminal für den Registrierungs- und Verleihprozess für die Kunden ausgestattet werden musste, änderte sich der Flächenbedarf entsprechend. Darüber hinaus müssen Stationsstandorte den Prämissen sowohl des Städtebaus und der Stadtgestaltung als auch der Verkehrsplanung entsprechen. Auch im Hinblick auf die technische Entwicklung mussten, bedingt durch den innovativen Charakter des Projektes, einige Herausforderungen gemeistert werden. So bestand beispielsweise bei der Stationssteuerungssoftware oder der Ladetechnik nach der Testphase ein Weiterentwicklungsbedarf.

4. Abgeleitete Thesen zum Fahrradverleihsystem

Die Ergebnisse der lokalen Evaluation können zu folgenden Thesen zusammengefasst werden, die sich zum einen auf die Radverkehrsförderung und zum anderen auf das Mobilitätsverhalten beziehen:

1) Fahrradverleihsystem und Radverkehrsförderung

- a) Das Fahrradverleihsystem soll in die Radverkehrsförderung integriert sein. Nur wenn eine Infrastruktur für den Fahrradverkehr vorhanden ist, kann ein Fahrradverleihssystem erfolgreich aufgebaut werden.
- b) Ein Fahrradverleihsystem ist eine Maßnahme, um das Fahrrad in der Stadt als sinnvolles und alternatives Verkehrsmittel im Alltag zu fördern und zu etablieren.
- c) Das Leihrad ist vor allem dann eine gute Mobilitätsalternative, wenn das Verleihsystem in Kombination mit dem Angebot des ÖV und der Verkehrssicherheit implementiert wird. Insbesondere in einer Stadt wie Stuttgart, wo der Anteil des Radverkehrs am Modal Split gering ist (vgl. Abbildung 1), daher (noch) keine ausgedehnte Fahrradkultur entwickelt ist und die Nutzung des Fahrrads unter dem vorhandenen Potenzial liegt, kann das Fahrradverleihsystem ein „Türöffner“ sein, um die Akzeptanz des Fahrrads als alltägliches städtisches Verkehrsmittel allgemein zu erhöhen.

2) Wandel im Mobilitätsverhalten

- a) Leihfahrräder sind ein neues, schnelles und flexibles Verkehrsmittel für den Alltag.
- b) Der Fahrradverkehr im Allgemeinen kann auch im Hinblick auf Kosten eine nachhaltige und effiziente Verkehrsmittelalternative zum motorisierten Individualverkehr sein. Gerade Kurzstreckenfahrten mit dem Pkw können durch die Nutzung von Fahrradverleihsystemen ersetzt werden.
- c) Fahrradverleihsysteme lassen sich als Teil des sich entwickelnden „elektromobilen Individualverkehrs“ in einen Umweltverbund mit dem ÖV integrieren. Die weitere Kombination mit dem ÖV kann eine multimodale Verkehrsmittelwahl attraktiver machen und parallel zu einer Steigerung des Umweltverbundes beitragen. Dabei gilt es jedoch zu beachten, dass potenzielle „Umsteiger“, d.h. Personen, die von anderen Verkehrsmitteln auf das Fahrrad zurückgreifen, von einem Fahrradverleihsystem einen ähnlich hohen Standard erwarten, wie es für den Autoverkehr oder im ÖV üblich ist. Diese Erwartungen beziehen sich nicht nur auf die Infrastruktur, sondern auch auf verfügbare Informationen, Serviceangebote und Dienstleistungen. Nur wenn diese Erwartungen erfüllt werden, stellt das Fahrradverleihsystem eine Bereicherung des Mobilitätsangebots dar und ist dazu in der Lage, die gesteigerten Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung optimal zu erfüllen.

5. Zusammenfassung Empfehlungen und Schlussfolgerungen aus den Experteninterviews

Das Ziel der lokalen Evaluation war die Ermittlung von Wirkungen und Prozessbedingungen des Systems, um Rückschlüsse auf Erfolgsfaktoren und Hemmnisse für die Planung, Umsetzung und die Nutzung der mit dem ÖV verknüpften Fahrradverleihsysteme ziehen zu können. Durch umfangreiche Befragungen von (Nicht-)Nutzern und internen beziehungsweise externen Akteuren sowie weiteren Erhebungen konnten die Bedingungen und Wirkungen des Leihradsystems der Landeshauptstadt Stuttgart ermittelt werden. Auf dieser Grundlage wurden qualifizierte Thesen und Empfehlungen bezüglich verkehrlicher und umweltbezogener Wirkungen abgeleitet.

Entscheidend für die Einführung von Fahrradverleihsystemen sind eine Fahrradinfrastruktur, eine klare Zielvorstellung, ausreichende Ressourcen und ein flächendeckendes Netz

In der Landeshauptstadt Stuttgart wurden bereits verschiedene Maßnahmen mit dem Ziel eingeleitet, die Nutzerzahlen zu erhöhen und den Betrieb des „e-Call a Bike“-Fahradverleihsystems zu effektiveren. Als Teilaufgabe der Prozessevaluation wurden im lokalen Endbericht vor dem Hintergrund der Erfahrungen der Stadt Stuttgart für Städte und Kommunen, welche die Einführung eines Fahrradverleihsystems planen oder zumindest in Erwägung ziehen, folgende Empfehlungen formuliert:

1. Interessierte Städte sollten über eine ausreichende Fahrradinfrastruktur verfügen, die ein sicheres und angenehmes Fahren ermöglicht.
2. Da die Einführung eines Fahrradverleihsystems auf Dauer angelegt ist, ist vorab eine klare Definition der Zielgruppen notwendig. Es sollte definiert werden, was und wen eine Stadt mit einem Fahrradverleihsystem erreichen möchte.
3. Es sollten ausreichende finanzielle, personelle und zeitliche Ressourcen kalkuliert werden, um eine sorgfältige Planung, Konzepterstellung und Ausschreibung zu gewährleisten. Nach den Erfahrungen in Stuttgart ist eine Planungszeit von circa zwei Jahren empfehlenswert.
4. Die Stationsauswahl sollte strategisch sehr sinnvoll getroffen werden, denn sie ist ein entscheidender Faktor für die Präsenz im Stadtbild und damit auch für die Nutzungshäufigkeit. Die Stationen sollten so flächendeckend wie möglich über das Stadtgebiet verteilt sein und sich vorzugsweise in der Nähe strategisch wichtiger Punkte wie ÖV-Haltestellen und anderen hochfrequentierten Verkehrsknotenpunkten sowie bedeutenden öffentlichen Einrichtungen befinden.

In der Landeshauptstadt Stuttgart wurden auch weitere nachhaltige Mobilitätskonzepte entwickelt. Der Gemeinderat hat von der Absicht der Daimler AG, das System E-car2go mit zunächst 300 vollelektrischen Autos in Stuttgart zu etablieren, zustimmend Kenntnis genommen. Derzeit gibt es in Stuttgart 38 Ladestationen, bis Ende 2012 soll dieses Netz auf 150 Standorte und bis Ende 2013 auf 250 ausgeweitet werden. Darüber hinaus wollen die Fraktionen beraten, wie zusätzliche Anreize für die Nutzung und Anschaffung von Elektrofahrzeugen geschaffen und die Stadtwerke in das Konzept eingebunden werden können. Von der Stadt wurde bereits vorgeschlagen, versuchsweise zu gestatten, dass Elektrofahrzeuge kostenlos auf städtisch bewirtschafteten Parkplätzen abgestellt werden können und öffentliche Ladesäulen errichtet werden, die sowohl von den car2gos als auch von anderen Elektrofahrzeugen genutzt werden können.¹⁶

Die Bürgerumfrage 2011 stellt erstmals Fragen zum Fahrradverleihsystem

Am bekanntesten ist das Fahrradverleihsystem unter den 25- bis unter 45-jährigen Innenstadtbewohnern

Die Stuttgarter Bürgerumfrage 2011 zum Fahrradverleihsystem

Die Akzeptanz des Fahrradverleihsystems in der Gesellschaft stellt ein Schwerpunkt der Evaluation dar. Um diese einschätzen zu können, wurden in der Stuttgarter Bürgerumfrage 2011 im Zusammenhang mit dem Thema Verkehr erstmalig Fragen zum Fahrradverleihsystem aufgenommen. Die Bürger wurden befragt, ob sie schon einmal von öffentlichen Fahrradverleihsystemen gehört haben und ob sie ein öffentliches Fahrradverleihsystem schon einmal genutzt haben.

Die Hälfte der Bevölkerung weiß „etwas“ oder „viel“ über das Fahrradverleihsystem, wobei der Anteil derer, die angeben, viel zu wissen, gering ist. In beiden Gruppen sind die 25- bis unter 45-Jährigen überproportional vertreten. Weitere 40 Prozent der Bevölkerung haben zum größten Teil schon etwas von dem Fahrradverleihsystem gehört, wissen aber nichts darüber, jeder Zehnte hat noch nie etwas davon gehört. Hier macht die Gruppe der Pensionäre jeweils den größten Anteil aus. Die Personen, denen das Fahrradverleihsystem bekannt ist, wohnen zum größten Teil im inneren Stadtgebiet, wohingegen diejenigen, die nichts über das Fahrradverleihsystem wissen oder noch nie etwas davon gehört haben, hauptsächlich im äußeren Stadtgebiet wohnhaft sind (vgl. Tabelle 5).

Tabelle 5: Bekanntheit öffentlicher Fahrradverleihsysteme

Merkmal	Öffentliche Fahrradverleihsysteme			
	habe noch nie etwas gehört	habe schon etwas gehört, weiß aber nichts darüber	weiß etwas darüber	weiß viel darüber
	%			
Altersgruppe				
18 bis unter 25	10	41	45	5
25 bis unter 35	10	34	43	14
35 bis unter 45	9	35	46	10
45 bis unter 55	10	40	43	8
55 bis unter 65	9	40	43	8
65 und älter	13	47	37	3
Der Befragte wohnt ...				
im inneren Stadtgebiet	6	31	49	15
im äußeren Stadtgebiet	13	44	38	5
Alle Befragten	10	40	42	8

Quelle: Stuttgarter Bürgerumfrage 2011

Die Nutzergruppe der Leihräder ist bisher verhältnismäßig klein

Ein öffentliches Fahrradverleihsystem in Stuttgart oder in anderen Städten wurde bisher nur von einer Minderheit genutzt. Die hauptsächliche Nutzergruppe sind die 25- bis unter 45-Jährigen und Personen, die im inneren Stadtgebiet Stuttgarts wohnhaft sind. 93 Prozent haben das Leihrad-Angebot bisher nicht genutzt. Die Nichtnutzer haben ihren Wohnsitz mehrheitlich im äußeren Stadtgebiet (vgl. Tabelle 6).

Tabelle 6: Nutzung öffentlicher Fahrradverleihsysteme

Merkmal	Schon einmal ein öffentliches Fahrradverleihsystem genutzt		
	ja, und zwar in Stuttgart	ja, und zwar in anderen Städten	nein
	Anzahl		
Altersgruppe			
18 bis unter 25	6	5	90
25 bis unter 35	10	6	87
35 bis unter 45	4	4	92
45 bis unter 55	3	4	94
55 bis unter 65	2	3	95
65 und älter	1	1	99
Der Befragte wohnt ...			
im inneren Stadtgebiet	9	6	87
im äußeren Stadtgebiet	2	2	96
Alle Befragten	4	4	93

Quelle: Stuttgarter Bürgerumfrage 2011

Landeshauptstadt Stuttgart, Statistisches Amt

Ko^muniS

Marketing und Öffentlichkeitsarbeit können die Nutzerzahlen steigern

Die Umfrageergebnisse verdeutlichen, dass Marketing und Öffentlichkeitsarbeit unverzichtbare Bestandteile eines Gesamtkonzeptes zur Radverkehrsförderung sind. Im Vordergrund müssen dabei die Werbung für eine verstärkte Nutzung des Fahrrades sowie die Verbreitung von Informationen über Aktivitäten und Angebotsverbesserungen rund um das Thema Fahrrad stehen. Auch wenn die Nutzer noch einen sehr geringen Anteil an der Gesamtbevölkerung einnehmen, sind die Nutzerzahlen des „Call a Bike“-Fahrradverleihsystems seit seiner Einführung im Jahr 2007 beständig gestiegen. Über die Nutzerstrukturen des „e-Call a Bike“-Fahrradverleihsystems können noch keine Aussagen gemacht werden.

Autoren:
 Angelina Bartz
 Telefon: (0711) 216-98554
 E-Mail: angelina.bartz@stuttgart.de

Ina Friedmann
 Telefon: (0711) 216-3423
 E-Mail: ina.friedmann@stuttgart.de

- 1 Frau Bartz und Frau Friedmann waren als Werkvertragnehmerinnen für die Planung und Durchführung der lokalen und der überlokalen Evaluation tätig. Die Leitung der vom Statistischen Amt der Landeshauptstadt Stuttgart bearbeiteten „Evaluationsgegenstände“ der lokalen und überlokalen Evaluation oblag Herrn Eicken und Frau Schöb.
- 2 Vgl. BMVBS 2011b: 9f.
- 3 Vgl. Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie GmbH (2010).
- 4 Vgl. Landeshauptstadt Stuttgart; Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie GmbH (WI) (2011): 3. Vgl. auch Bartz, Angelina; Eicken, Joachim; Friedmann, Ina; Schöb, Anke; Wittmann, Nadja (2011).
- 5 Vgl. Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie GmbH (WI) (2010): 43. Vgl. auch Bartz, Angelina; Eicken, Joachim; Friedmann, Ina; Friedrich, Markus; Rabenstein, Benjamin; Schöb, Anke (2012).
- 6 Die Prozessevaluation fokussierte die Umsetzung des Fahrradverleihsystems, wohingegen im Zentrum der Wirkungsevaluation die Überprüfung der Wirkungen stand.
- 7 Die „Evaluationsgegenstände“ EG6 bis EG10 ermitteln im Rahmen der überlokalen Evaluation die Wirkungen der Fahrradverleihsystems (Wirkungsevaluation).
- 8 Vgl. <http://www.stuttgart.de/item/show/210634>.
- 9 Vgl. ebd.
- 10 Im Rahmen der Umsetzung des „e-Call a Bike“-Systems wurden von den 65 Stationen im Innenstadtbereich unwirtschaftliche abgebaut und andere zusammengeführt. Das aktuelle Stationsnetz umfasst 35 Stationen im Innenstadtbereich und 10 Stationen in den äußeren Stadtbezirken.
- 11 MAXQDA ist eine Software zur qualitativen Datenanalyse, welche die Auswertung von qualitativem Datenmaterial, wie z. B. Interviews, Texten, Bildern oder Videos erleichtert.
- 12 Vgl. Verband Region Stuttgart 2011: 69.
- 13 Beschluss durch den Ausschuss für Umwelt und Technik des Gemeinderats der Landeshauptstadt Stuttgart am 14. März 2011.
- 14 Vgl. DB Rent GmbH (2009): Erfahrungsbericht für den Gemeinderat. Call a Bike Sommersaison 2008, Wintersaison 2008/2009.
- 15 Vgl. Deutsche Bahn AG (DB) (2011).
- 16 Landeshauptstadt Stuttgart (2012).

Literaturverzeichnis:

- Bartz, Angelina; Eicken, Joachim; Friedmann, Ina; Schöb, Anke; Wittmann, Nadja (2011): Endbericht zur lokalen Evaluation des Fahrradverleihsystems „Call a Bike“ der Landeshauptstadt Stuttgart. Unveröffentlichtes Manuskript, Stuttgart.
- Bartz, Angelina; Eicken, Joachim; Friedmann, Ina; Friedrich, Markus; Rabenstein, Benjamin; Schöb, Anke (2012): Endbericht der überlokalen Evaluation. Unveröffentlichtes Manuskript, Stuttgart.
- Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung (BMVBS) (2011a): Nationaler Radverkehrsplan 2002-2012 – Fahrrad. Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs in Deutschland. Bericht der Bundesregierung.
- Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung (BMVBS); Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) (2012): Innovative öffentliche Fahrradverleihsysteme. Modellprojekte am Start. Berlin/Bonn.
- Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung (BMVBS) (2011b): Wettbewerbsdokumentation „Innovative öffentliche Fahrradverleihsysteme“ – Neue Mobilität in Städten. <http://edoc.difu.de/edoc.php?id=IP23WQ64> (22.02.2012).
- DB Rent GmbH (2009): Erfahrungsbericht für den Gemeinderat. Call a Bike Sommersaison 2008, Wintersaison 2008/2009.
- DB Rent GmbH (2010): Call a Bike. Das Mietradangebot der Deutschen Bahn. Stuttgart – Die Preise. <http://www.callabike-interaktiv.de/index.php?id=480&f=500> (22.02.2012).
- Landeshauptstadt Stuttgart (2011): Grundsätze zur Förderung des Radverkehrs. <http://www.stuttgart.de/item/show/210634> (22.02.2012).
- Landeshauptstadt Stuttgart; Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie GmbH (WI) (2011): Auswertungskonzept für den lokalen Evaluationsprozess zur Evaluation der Modellvorhaben Fahrradverleihsysteme.
- Landeshauptstadt Stuttgart (2012): Neuer Car-Sharing Service setzt auf Elektroautos. <http://www.stuttgart.de/item/show/160072/1/3/450106?> (04.05.2012).
- Verband Region Stuttgart (2011): Begleituntersuchungen zur Fortschreibung des Regionalverkehrsplans – Band 1: Mobilität und Verkehr in der Region Stuttgart 2009/2010. Regionale Haushaltsbefragung zum Verkehrsverhalten. In: Schriftenreihe Verband Region Stuttgart, März 2011, Nr. 29.
- Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie GmbH (WI) (2010): Evaluationskonzept für die Modellvorhaben Innovative Öffentliche Fahrradverleihsysteme. Wuppertal.

Lust auf mehr? Dann besuchen Sie unsere Homepage unter www.stuttgart.de/statistik

Hier finden Sie die gesamte Themenpalette der Statistik mit kostenlosen Downloads, Shop und Newsletter des Statistischen Amts

The screenshot shows the website interface for the Stuttgart Statistical Office. At the top, there is a search bar with the text 'Suchbegriff eingeben...' and a dropdown menu for 'Zielgruppe wählen...'. Below the search bar is a navigation menu with categories like 'Bürgerservice', 'Rathaus', 'Leben in Stuttgart', 'Bildung', 'Wirtschaft & Arbeit', 'Stadtentwicklung', 'Verkehr & Mobilität', 'Kultur', 'Sport', and 'Tourismus'. A central area displays several data service tiles: 'Statistik Gesamtstadt', 'Statistik Stadtbezirke', 'Statistik in Karten', 'Umfragen und Erhebungen', 'Wahlen und Abstimmungen', and 'GeoService'. A 'Service' sidebar on the right offers 'Kostenlose Downloads und Shop', 'Newsletter des Statistischen Amts', and 'Geoshop - Daten und Publikationen'. A pink arrow points from the 'Service' sidebar to a detailed view of the 'Statistik Stuttgart' page, which features a navigation menu, a 'Willkommen' message, and a list of available statistical services: 'Stuttgart gesamt', 'S untergliedert', 'S im Vergleich', 'Produktreihen', and 'Suche'. A 'Unser Tipp' section highlights the 'Monatsheft 3/2012' and 'Statistisches Jahrbuch 2010/2011'.

Landeshauptstadt Stuttgart
Statistisches Amt

Eberhardstraße 39
70173 Stuttgart

Telefon 0711 216-98587
Telefax 0711 216-98570

E-Mail: poststelle.12@stuttgart.de

Internet: www.stuttgart.de/statistik

Stuttgart in Zahlen

Das Statistische Jahrbuch 2010/2011



Rund

50 000 aktuelle Zahlen

zum
wirtschaftlichen, sozialen und
kulturellen Leben in Stuttgart

mit Großstadt- und Regionalvergleich

60. Jahrgang 2010/2011

ISSN 1431-0988

376 Seiten, 118 Grafiken,
309 Tabellen,
2 Übersichtskarten

13 € (zuzüglich Versandkosten)

Landeshauptstadt Stuttgart Statistisches Amt

Eberhardstraße 39
70173 Stuttgart

Telefon 0711 216-98587
Telefax 0711 216-98570

E-Mail: poststelle.12@stuttgart.de

Internet: www.stuttgart.de/statistik

Veröffentlichungen zu den Themen:

Dr. Martin Schairer, Roswitha Wenzl, Anke Schöb, Jochen Gieck, Franz Biekert, Tina Schmidhuber, Susanne Scherz:

Mit dem Fahrrad zur Schule

Ergebnisse der Schülerbefragung 2005/2006 an Stuttgarter Schulen,
Landeshauptstadt Stuttgart, Statistik und Informationsmanagement,
Themenheft 1/2007

Jochen Gieck, Matthias Strauß:

**Verkehrslärmbelastung der Stuttgarter Bevölkerung –
Lärmkartierung im Vergleich zum Lärmempfinden der Bürger,**
Landeshauptstadt Stuttgart, Statistik und Informationsmanagement,
Monatsheft 5/2009, S. 146-152

Robert Gunderlach:

Pflegestatistik in Stuttgart 2009

Acht Prozent mehr Pflegebedürftige als 2007,
Landeshauptstadt Stuttgart, Statistik und Informationsmanagement,
Monatsheft 7/2011, S. 246-257

Michael Haußmann:

Wo wohnen die Aussiedler in Stuttgart?

Landeshauptstadt Stuttgart, Statistik und Informationsmanagement,
Monatsheft 9/2010, S. 263