

Herausgeberin: Landeshauptstadt Stuttgart

**Wer fährt in Stuttgart Rad?
Was die Stuttgart-Umfrage 2023 über
die Einstellungen zu Fahrradverkehr verrät**

**Entwicklung des Ehrenamts in Stuttgart:
Neue Engagementfelder gewinnen an Bedeutung**

Die Vornamen Stuttgarts

**Klimaschutz in Stuttgart:
Wer ist zufrieden mit den Anstrengungen
der Stadt und wer hält sie für nicht ausreichend?**

**Pkw pro Einwohner in Stuttgart:
Ist der Höhepunkt überschritten?**

Statistik und Informationsmanagement

82. Jahrgang

| | |
|---|------------|
| Entwicklung des Ehrenamts in Stuttgart: Neue Engagementfelder gewinnen an Bedeutung | 231 |
| Die Vornamen Stuttgarts | 232 |
| Klimaschutz in Stuttgart: Wer ist zufrieden mit den Anstrengungen der Stadt und wer hält sie für nicht ausreichend? | 233 |
| Pkw pro Einwohnende in Stuttgart: Ist der Höhepunkt überschritten? | 236 |
| Wer fährt in Stuttgart Rad? Was die Stuttgart-Umfrage 2023 über die Einstellungen zu Fahrradverkehr verrät | 240 |

Impressum:

Statistik und Informationsmanagement, Monatsheft 12/2023

Herausgeberin:

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

Verantwortlich für den redaktionellen Inhalt: Dr. Matthias Fatke

Preis pro Monatsheft: 4 €

Foto Titel:

ALMAGAMI/Shutterstock.com

Hinweis:

Grundsätzlich wird in dieser Publikation die geschlechtersensible Sprache nach den Vorgaben der Verwaltung der Landeshauptstadt Stuttgart umgesetzt. Aus Gründen der besseren Lesbarkeit kann an einigen Stellen davon abgewichen werden. Die verkürzte Sprachform hat rein redaktionelle Gründe und stellt keine Wertung dar.



Fabienne Bauer

Entwicklung des Ehrenamts in Stuttgart: Neue Engagementfelder gewinnen an Bedeutung

Freiwilliges und ehrenamtliches Engagement in Stuttgart gestaltet sich vielfältig und umfasst ein breites Spektrum: von sozialen Projekten über den Umweltschutz bis hin zu sportlichen Initiativen. Doch wie viele Menschen in Stuttgart engagieren sich freiwillig und in welchen Bereichen sind sie dabei besonders aktiv? Die alle zwei Jahre stattfindende Stuttgart-Umfrage liefert hierzu Erkenntnisse und gibt Einblicke in die Entwicklung des ehrenamtlichen Engagements im Zeitverlauf.

Die Ergebnisse zeichnen eine positive Entwicklung: Im Jahr 2023 geben 29 Prozent der Befragten an, ehrenamtlich oder freiwillig aktiv zu sein. Im Vergleich zum Jahr 2019 entspricht dies einem Anstieg um fünf Prozentpunkte und bringt den Anteil wieder auf das Niveau von 2013 (vgl. Schöb 2019). Trotz der Herausforderungen der Corona-Pandemie ist das ehrenamtliche Engagement in Stuttgart damit erfreulich stabil geblieben.

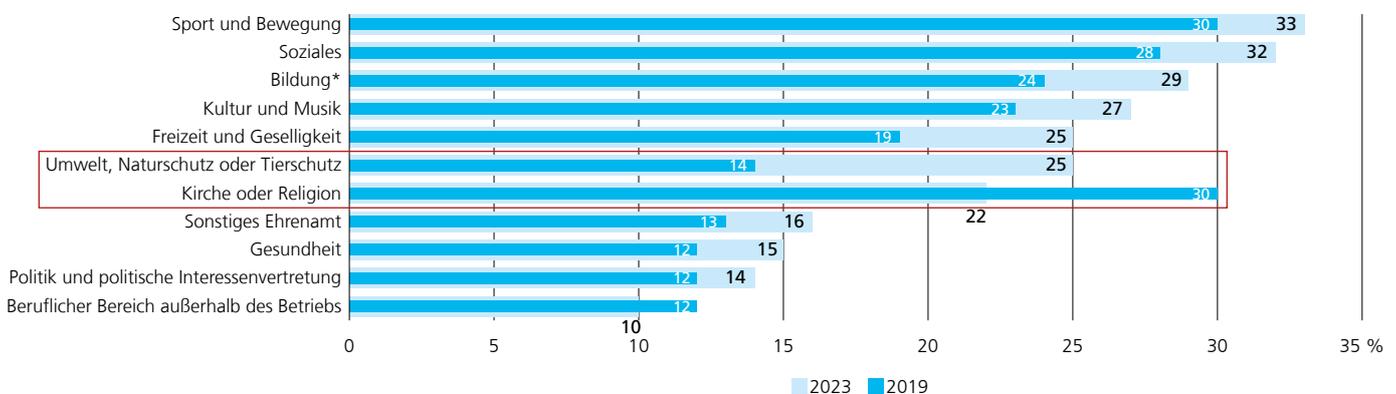
Die Bereitschaft ist hoch, die bestehende ehrenamtliche Tätigkeit fortzusetzen: Rund 90 Prozent der Engagierten wollen weiterhin aktiv sein. Interessanterweise zeigt etwa die Hälfte der bisher Nicht-Engagierten Interesse daran, sich einzubringen. Potenzielle zukünftige Ehrenamtliche wollen besonders in den Bereichen Soziales, Sport und

Bewegung, Umwelt/Naturschutz/Tierschutz sowie Bildung aktiv werden.

Aktuell sind die Stuttgarterinnen und Stuttgarter vor allem in Bildung, Soziales sowie Sport und Bewegung engagiert. Im Zeitvergleich zeigen sich dabei interessante Veränderungen. Der Bereich der Kirche oder Religion hat seit 2019 an Bedeutung verloren (vgl. Abbildung). Im Gegensatz dazu verzeichnet der Umwelt-, Natur- und Tierschutz seit 2019 einen Anstieg um zehn Prozentpunkte. Zusätzlich können sich 35 Prozent der bisher Nicht-Engagierten vorstellen, sich in diesem Bereich in Zukunft zu engagieren.

Die Verschiebungen könnten mutmaßlich auf die zunehmende Präsenz zivilgesellschaftlicher Organisationen im Bereich Umwelt-, Natur- und Tierschutz zurückzuführen sein, wie auch der Zehnjahresvergleich des ZiviZ-Survey zeigt. Hier wird zwischen traditionellen Bereichen wie Sport, Freizeit und Geselligkeit oder Bevölkerungs- und Katastrophenschutz und neueren Feldern wie Bildung und Erziehung, internationale Solidarität sowie Umwelt- und Naturschutz unterschieden. Im Bereich Umwelt- und Naturschutz war zwischen 2012 und 2022 ein statistisch signifikanter Zuwachs an zivilgesellschaftlichen Organisationen von 1,3 Prozentpunkten zu verzeichnen (vgl. Schubert et al. 2023). ●

Abbildung: Bereiche in denen Stuttgarter*innen ehrenamtlich oder freiwillig aktiv sind



*2019 bezeichnet als „Schule oder Kindergarten“.

Quelle: Stuttgart-Umfrage 2023

www.stuttgart.de/statistik

Literaturverzeichnis:

Schöb, Anke (2020): Freiwilliges Engagement in Stuttgart – Ergebnisse der Bürgerumfrage 2019. In: Statistik und Informationsmanagement, Monatsheft 2/2020, S. 33-34.

Schubert, Peter; Tahmaz, Birthe; Krimmer, Holger (2023): Erste Befunde des ZiviZ-Survey 2023 – Zivilgesellschaft in Krisenzeiten: Politisch aktiv mit geschwächten Fundamenten. Berlin: ZiviZ im Stifterverband.

Dr. Markus Niedergesäss

Die Vornamen Stuttgarts

Unsere Vornamen – und auch die daraus abgeleiteten Spitznamen – prägen uns häufig unser Leben lang. Vornamen verraten uns aber auch eine ganze Menge über eine Person: Denn da manche Vornamen über die Jahre an Popularität gewinnen oder verlieren, lässt sich vermuten, welcher Generation der oder die Namensträger*in angehört. Doch um zu erfahren, ob die Vermutungen über die Häufigkeiten der Vornamen in Stuttgart tatsächlich zutreffen, müssen wir auf die Auswertung der gemeldeten Personen blicken. Das ist dank eines interaktiven Dashboards des Statistischen Amtes nun möglich.

Die Top 5 der Mädchenvornamen des Geburtsjahrgangs 2022 lauten Ella, Emma, Hanna, Laura und Lea. Man erkennt sofort, dass alle auf „a“ enden. Betrachtet man alle Geburtsjahrgänge, dann findet sich jedoch kein Vorname aus den aktuellen Top 5 darin. Hanna ist mit Platz 25 noch am besten platziert. Bei den Jungenvornamen

des Geburtsjahrgangs 2022 bilden Karl, Theo, Noah, Matteo, Levi die Top 5. Auch hier lässt sich, wenn man alle Geburtenjahrgänge in Betracht zieht, ein ähnliches Bild erkennen: aus den Top 5 ist Karl auf Platz 15 am besten platziert. Die restlichen Vornamen der aktuellen Top 5 sind eher unter ferner liefen. Es zeigt sich deutlich, welchen Moden Vornamen generell unterliegen.

Über alle Jahrgänge betrachtet sind es dann eher klassische Vornamen, die dominieren. Häufig können diese Vornamen auch bestimmten Generationen zugeordnet werden. Bei den Frauen bilden Maria, Anna, Christine, Katharina und Julia, bei den Männern Michael, Thomas, Andreas, Alexander und Stefan die Top 5. Wer nun tiefer in die Verteilung der Vornamen Stuttgarts – wann sind beispielsweise die meisten Franks geboren und wo in Stuttgart leben die meisten Ursulas – blicken möchte, kann dies auf unserem neuen Dashboard unter <http://vornamen.dashboardstr.de> gerne tun. ●

Abbildung: Wortwolke der häufigsten Frauen- und Männervornamen in Stuttgart über alle Geburtsjahrgänge hinweg

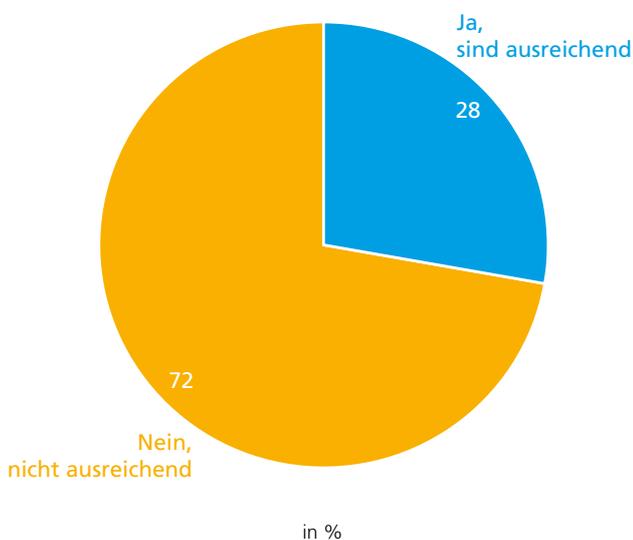


Yannik Pfefferle¹, Dr. Matthias Fatke

Klimaschutz in Stuttgart: Wer ist zufrieden mit den Anstrengungen der Stadt und wer hält sie für nicht ausreichend?

Die Landeshauptstadt hat sich vorgenommen, bis 2035 klimaneutral zu sein. Den Weg dorthin und die entsprechend notwendigen Maßnahmen weist der sogenannte Klima-Fahrplan.² Dem Beschluss am 27. Juli 2022 stimmten Stadträte und Stadträtinnen von Grüne, CDU, SPD, Die FrAKTION, FDP, PULS und Freie Wähler zu. Im Gemeinderat herrschte also beinahe einhellig die Meinung vor, die bisherigen Anstrengungen der Stadt bezüglich Klimaschutz seien nicht ausreichend. Doch galt das ebenso für die Bevölkerung?

Abbildung 1: Antworten in der Stuttgart-Umfrage 2021 auf die Frage „Sind die Anstrengungen der Stadt bezüglich Klimaschutz ausreichend?“



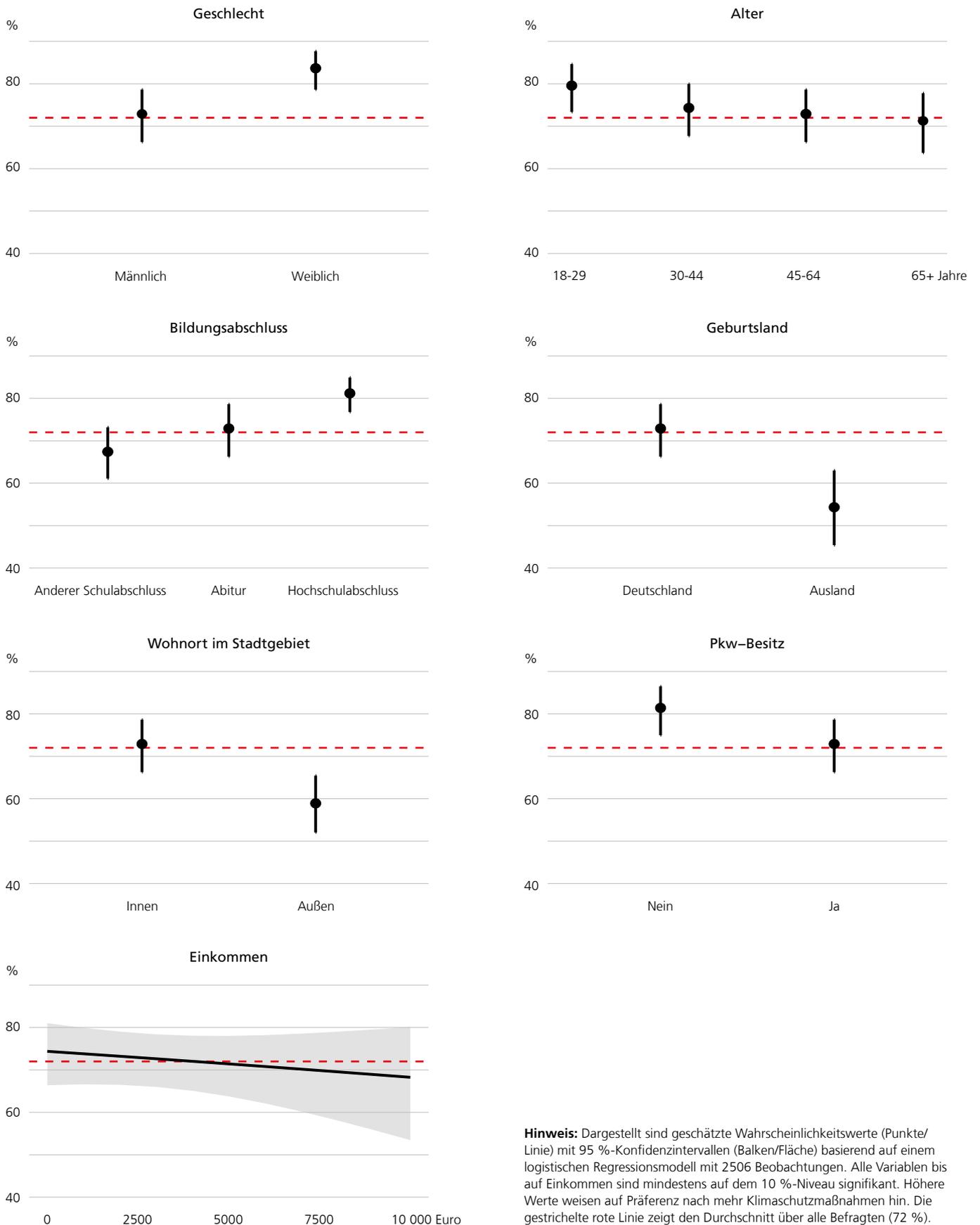
www.stuttgart.de/statistik

In der Stuttgart-Umfrage, durchgeführt von April bis Mai 2021, beantworteten 3878 Befragte die Frage, ob die Anstrengungen der Stadt bezüglich Klimaschutz ausreichend seien (davon allerdings 1131 oder 29 % mit „Weiß nicht“). Die verbleibenden 2747 Antworten teilten sich höchst ungleich auf: Mit 72 Prozent war bei Weitem die Mehrheit der Ansicht, die städtischen Anstrengungen zum Klimaschutz seien nicht ausreichend. Hingegen waren nur 28 Prozent gegenteiliger Meinung (vgl. Abbildung 1).

Das Votum in der Bevölkerung fiel also nicht ganz so eindeutig aus, wie ein Jahr später im Gemeinderat. Dass ein gutes Viertel der Befragten die bisherigen Anstrengungen für ausreichend hält, eröffnet allerdings die Möglichkeit, der Frage nachzugehen, inwiefern sich beide Gruppen unterscheiden: Mit welchen soziodemografischen Merkmalen hängt die implizite Forderung nach mehr Anstrengungen zusammen?

Antworten liefert eine multiple (logistische) Regressionsanalyse. Sie ermöglicht die gemeinsame Betrachtung mehrerer Merkmale: Geschlecht, Alter, Bildungsabschluss, Geburtsland, wohnhaft im Innen- oder Außenbezirk, Pkw-Besitz und Einkommen. Auf diese Weise kann man davon ausgehen, dass ein bestimmter Zusammenhang nicht auf die jeweils anderen „kontrollierenden“ Variablen zurückzuführen ist. Für die Ausprägungen jedes Merkmals sind in Abbildung 2 die vorhergesagten Wahrscheinlichkeiten, die städtischen Anstrengungen zum Klimaschutz für unzureichend zu halten, dargestellt. Dabei werden für die übrigen Merkmale jeweils folgende Werte eingesetzt: männlich, 45- bis 64-jährig, Abitur, Geburtsland Deutschland, wohnhaft im Innenbezirk, Pkw-Besitz, mittleres Einkommen.

Abbildung 2: Vorhergesagte Wahrscheinlichkeiten, auf die Frage „Sind die Anstrengungen der Stadt bezüglich Klimaschutz ausreichend?“ mit „Nein, nicht ausreichend“ zu antworten, in Abhängigkeit der Ausprägung der jeweiligen Merkmale



- *Frauen halten die Anstrengungen eher für unzureichend:*
Das Geschlecht der Befragten macht einen gewichtigen Unterschied, wie die bisherigen Klimaschutzbemühungen bewertet werden. Nimmt man für die sonstigen Merkmale die genannten Durchschnittswerte an, ergibt sich für Frauen eine Wahrscheinlichkeit von 84 Prozent, die städtischen Anstrengungen zum Klimaschutz als unzureichend zu bewerten. Dieser Wert liegt um ganze elf Prozentpunkte über dem der Männer.
 - *Je älter, desto eher werden die Anstrengungen als ausreichend erachtet:*
Bei den Altersgruppen zeigt sich ein klares und erwartbares Bild: Mit 80 Prozent weist vor allem die jüngste Altersgruppe der 18- bis unter 30-Jährigen eine hohe Wahrscheinlichkeit auf, die Klimaschutzanstrengungen als unzureichend zu bewerten. Mit zunehmendem Alter sinkt dieser Wert kontinuierlich ab und liegt bei 65-jährigen und älteren Befragten nur noch bei 71 Prozent, also um neun Prozentpunkte niedriger. Diese scheinen sich also eher mit den bisherigen Maßnahmen zufriedenzugeben. Das stimmt mit dem Bild überein, dass sich wie bei „Fridays for Future“ insbesondere junge Menschen dem Klimaschutz verschreiben.
 - *Mit höherem Bildungsabschluss sinkt die Billigung der bisherigen Anstrengungen:*
Haben die Befragten einen Hochschulabschluss, dann halten sie mit 81-prozentiger Wahrscheinlichkeit die bisherigen Anstrengungen für nicht ausreichend. Nur mit Abitur liegt der Wert schon acht Prozentpunkte niedriger und bei Befragten ohne oder mit anderem Schulabschluss ist es mit nur noch 67 Prozent schon sehr viel wahrscheinlicher, sich mit den bisherigen Anstrengungen zufrieden zu zeigen. Offenbar ist Klimaschutz nach wie vor ein Thema, das Menschen ohne höheren Bildungsabschluss im Durchschnitt weniger umtreibt.
 - *Im Ausland geborene Personen halten die Anstrengungen eher für ausreichend:*
Interessanterweise lässt sich die größte Differenz beim Geburtsland beobachten. Während die Wahrscheinlichkeit für die in Deutschland geborenen Befragten bei 73 Prozent liegt, haben im Ausland geborene nur eine 54-prozentige Wahrscheinlichkeit, die städtischen Anstrengungen als unzureichend einzuschätzen.
 - *In den Außenbezirken sieht man die Anstrengungen eher als ausreichend:*
Ein ähnliches Bild zeigt sich im Vergleich der Innen- und Außenbezirke. Befragten, die in den Innenbezirken wohnen, wird eine Wahrscheinlichkeit von 73 Prozent vorhergesagt, die Anstrengungen für unzureichend zu halten. In den Außenbezirken liegt der Wert um 14 Prozentpunkte niedriger.
 - *Pkw-Besitzer*innen finden die Anstrengungen eher ausreichend:*
Wer angibt, (mindestens) einen Pkw zu besitzen, antwortet mit geringerer Wahrscheinlichkeit (73 %), die Anstrengungen zum Klimaschutz seien nicht ausreichend. Ohne Pkw-Besitz liegt der Wert acht Prozentpunkte höher. Vermutlich sind Menschen ohne eigenen Pkw besonders sensibilisiert für Klimaschutz und stellen daher höhere Forderungen an die städtischen Anstrengungen.
 - *Einkommen spielt bei der Bewertung keine Rolle:*
Der Zusammenhang zwischen dem Einkommen einer Person und der Bewertung der Klimaschutzanstrengungen weist zwar in die negative Richtung, ist aber nicht signifikant. Mit anderen Worten: In den vorliegenden Daten findet sich kein Hinweis darauf, dass die Bewertungen in den Einkommensklassen systematisch, das heißt von zufälliger Variation unterscheidbar, abweichen.
- Insgesamt offenbart die Stuttgart-Umfrage 2021, dass seinerzeit eine große Mehrheit der Bevölkerung mehr Anstrengungen der Stadt in Sachen Klimaschutz forderte. Doch die Analyse zeigt auch, dass diese Meinung nicht in allen Bevölkerungsgruppen gleichermaßen verbreitet ist. Die Ergebnisse können daher wichtige Informationen liefern, wo es sich lohnt anzusetzen, wenn noch weitere Überzeugungsarbeit geleistet werden soll. ●

1 Yannik Pfefferle absolvierte von Juli bis September 2023 im Rahmen seines Studiums seinen Arbeitsaufenthalt im Statistischen Amt. Wenn Sie oder jemand aus Ihrem Bekanntenkreis ebenfalls an einem Praktikum bei uns interessiert sind, dann melden Sie sich unter poststelle.12@stuttgart.de.

2 <https://www.stuttgart.de/leben/umwelt/klima/klimastrategie/klima-fahrplan-2035/> (aufgerufen am 01.12.2023)

Samuel Kopecek, Dr. Markus Niedergesäss

Pkw pro Einwohnende in Stuttgart: Ist der Höhepunkt überschritten?

In Stuttgart ist nicht nur die Zahl der zugelassenen Pkw das zweite Jahr in Folge rückläufig. Auch pro Einwohnenden gab es 2022 deutlich weniger zugelassene Pkw. Diesen Pro-Kopf-Wert bezeichnet man als Motorisierungsgrad. In diesem Artikel zeigen wir, dass in der Landeshauptstadt vieles dafür spricht, dass der Höhepunkt des Motorisierungsgrads überschritten ist und er in Zukunft weiter fallen wird. Ob dies auch für die Zahl der zugelassenen Pkw insgesamt gilt, wird allerdings von der zukünftigen Bevölkerungsentwicklung abhängen.

Grundsätzlich gibt es zwei unterschiedliche demografische Erklärungen für den rückläufigen Motorisierungsgrad:

- Einerseits wächst der Anteil an Pkw-Besitzern mit dem Alter zunächst an, um anschließend – in der Regel kurz vor Ende des Erwerbslebens, – wieder zu sinken. Zieht man in Betracht, dass die geburtenstarken Jahrgänge zunehmend in Rente gehen, kann dieser Alterseffekt Grund für einen Rückgang sein.
- Andererseits zeichnen sich die nachkommenden Geburtenjahrgänge (sprich Kohorten) aufgrund eines Generationwandels durch geringeren Pkw-Besitz aus als die vorangegangenen Kohorten im selben Alter. Auch dieser Kohorteneffekt kann den Rückgang des Motorisierungsgrads begründen.

Wie entwickelte sich der Motorisierungsgrad zuletzt?

2022 ist die Zahl der in Stuttgart zugelassenen Pkw das zweite Jahr in Folge gefallen und lag Ende des Jahres bei 296 872 Stück. Der Rückgang 2021 unterscheidet sich jedoch grundlegend von dem 2022: War es 2021 noch ein Minus an Einwohnenden (leichter Anstieg des Motorisierungsgrads von 439,4 auf 440,5 Pkw pro 1000 über 18-Jährigen, bei einer Reduktion der Zahl der über 18-Jährigen von ca. 4600), das zu einem Rückgang führte, ist es 2022 tatsächlich ein Weniger an Pkw pro Einwohnenden (Rückgang des Motorisierungsgrads von 440,5 auf 432,0 Pkw pro 1000 über 18-Jähriger). Dies ist auch deshalb überraschend, weil sowohl in Baden-Württemberg als auch in der Bundesrepublik insgesamt Pkw-Bestand und Motorisierungsgrad weiterhin anwachsen.¹

Es stellt sich automatisch die Frage, ob in Stuttgart damit der Höhepunkt der Pkw-Entwicklung bereits überschritten wurde. Um diese Frage zu beantworten, werfen wir zunächst einen Blick auf die Entwicklung des Motorisierungsgrads nach Altersklassen, welche in Abbildung 1 dargestellt ist. Hier wird schnell deutlich, dass sich der Motorisierungsgrad zwischen den jeweiligen Altersklassen stark unterscheidet. Während auf die Klasse der 50 bis 59-Jährigen seit 2007 im Durchschnitt in jedem Jahr zwischen 600 und 650 Pkw pro 1000 Einwohnenden zugelassen waren, lag diese Zahl für die Klasse der 18- bis 29-Jährigen bei lediglich rund 130.

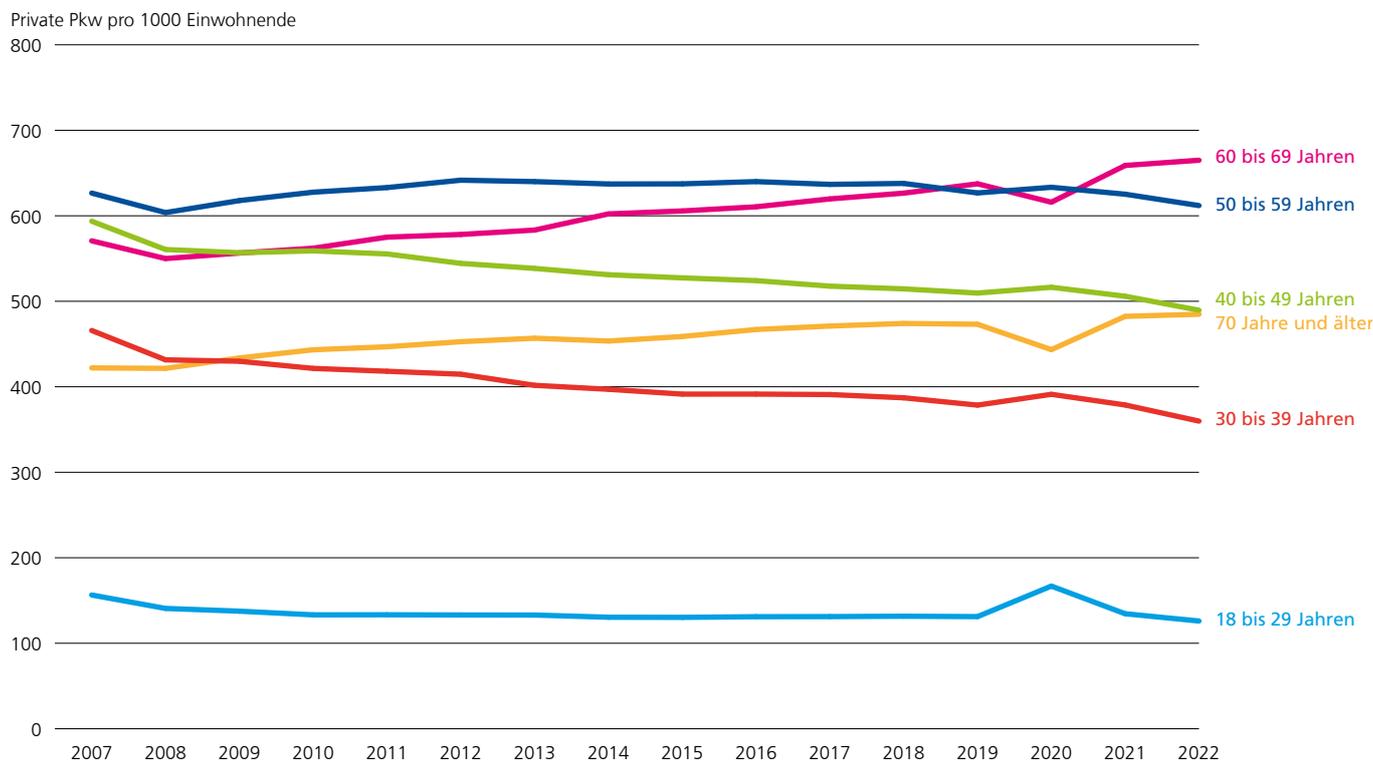
Es unterscheidet sich jedoch nicht nur das reine Niveau. Dies allein wäre wenig überraschend, bedenkt man die ökonomischen Gegebenheiten der einzelnen Altersklassen. Auch die Trends der einzelnen Altersklassen unterscheiden sich: Während sich die Klasse der 18- bis 29-Jährigen seit 2007, mit Ausnahme von 2020, auf demselben Niveau bewegt, ist für die 30- bis 39- und 40- bis 49-Jährigen ein deutlicher Rückgang zu erkennen. Die Klasse der 60- bis 69- sowie über 70-Jährigen weist hingegen einen klaren Anstieg aus. Die Trends für die einzelnen Altersklassen sind mit Ausnahme von 2020 äußerst stabil. Dieses erste Jahr der COVID19-Pandemie stellt jedoch einen Ausreißer dar, der leicht zu erklären ist: Der jüngere und mobilere Teil der Bevölkerung benötigte häufiger einen (zusätzlichen) Pkw, um sicher von A nach B zu gelangen, während der ältere Teil seinen Bewegungsradius eher einschränkte und deshalb seine(n) Pkw abgeben konnte.²

Alters- oder Kohorteneffekt – oder beides?

Auf den ersten Blick legen die unterschiedlichen Entwicklungen in den jüngeren und älteren Altersklassen zwei Überlegungen nahe:

1. Haben die Altersklassen der 18- bis 29-, und vor allem 30- bis 39- und 40- bis 49-Jährigen in den letzten 15 Jahren weniger Interesse am Pkw-Besitz und ihre Pkw eher abgestoßen?
2. Haben sich die Altersklassen der 60- bis 69- sowie über 70-Jährigen hingegen immer noch mehr Pkw geleistet?

Abbildung 1: Der Motorisierungsgrad (Private Pkw je 1000 Einwohnende) in Stuttgart sank seit 2007 in den jüngeren Altersklassen, während er in den älteren stieg.



www.stuttgart.de/statistik

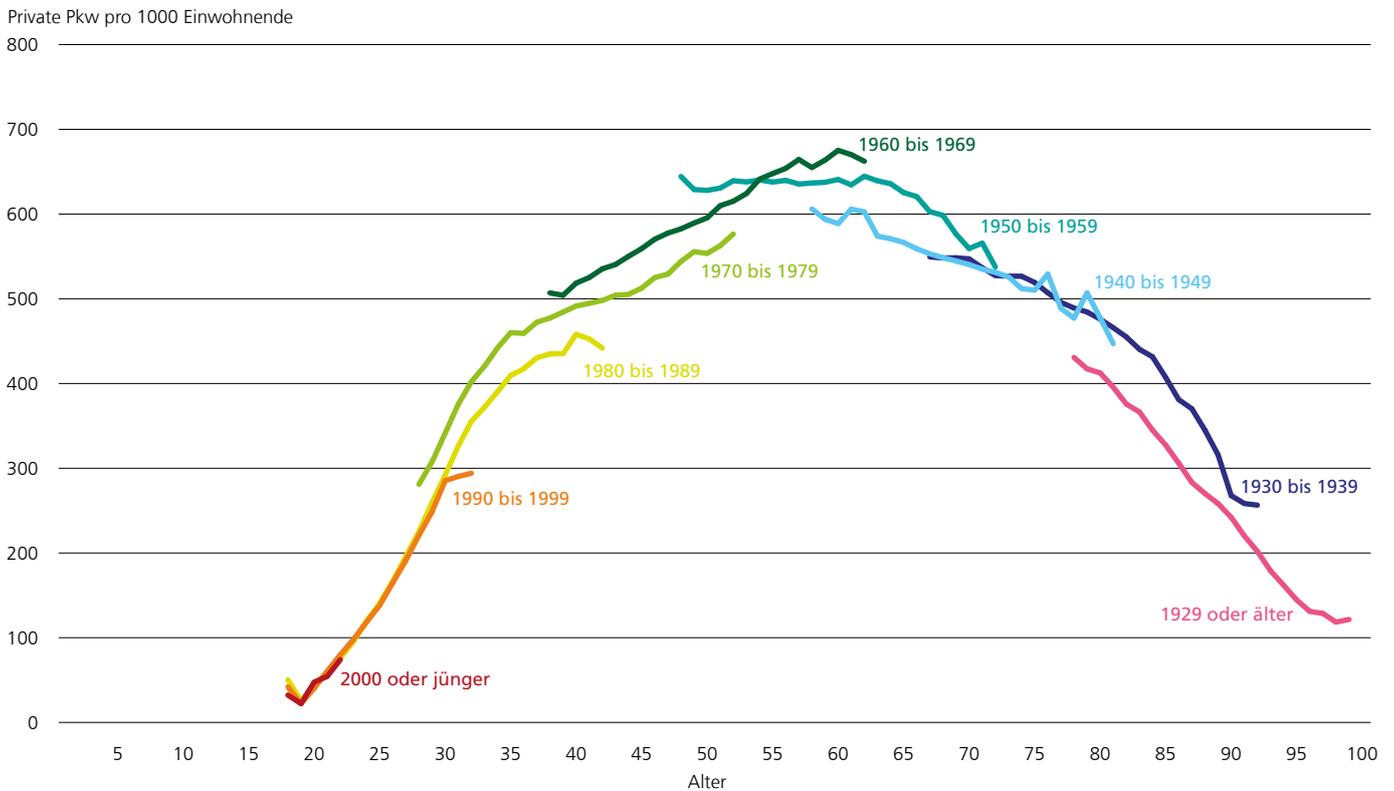
Abbildung 1 liefert hierauf keine Antworten, denn die Zusammensetzung der Altersklassen verändert sich über die Zeit: Manche Menschen ziehen weg, es ziehen neue in die Stadt, vor allem aber werden die Einwohnenden älter und wechseln die Altersklassen. Diese Punkte werden in Abbildung 2 berücksichtigt. Anders als bei der Grafik zuvor sind die Klassen hier nicht nach dem aktuellen Alter (in Altersklassen), sondern nach Geburtsjahrgangsklassen geordnet. Innerhalb dieser Kohorten stellen die Datenpunkte den Durchschnitt des Motorisierungsgrads im Zeitraum 2007 bis 2022 für die Einwohnenden eines bestimmten Lebensjahrs dar. Hierdurch lässt sich vergleichen, wie sich die Kohorten für unterschiedliche Lebensjahre unterscheiden: Beispielsweise ist der Motorisierungsgrad für die Geburtsjahrgänge 1980 bis 89 erkennbar geringer (veranschaulicht durch die weiter unten verlaufende Kurve) als für die Jahrgänge 1970 bis 79. So weisen die Geburtsjahrgänge 1970 bis 79 im Alter von 35 einen Motorisierungsgrad von 459 Pkw pro 1000 Einwohnenden aus. Für die Geburtsjahrgänge 1980 bis 89 liegt der Wert bei 409. Die Differenz beträgt also rund 50 Pkw pro 1000 Einwohnenden.

Die Kurven mit den höchsten Motorisierungsgraden gehören den Geburtsjahrgängen 1950 bis 59 und 1960 bis 69

– grob zusammengefasst den Baby-Boomern: Für die Geburtsjahrgänge 1960 bis 69 liegt der Motorisierungsgrad im Alter von 50 bei 596 Pkw pro 1000 Einwohnenden und damit rund 43 Pkw über dem der Geburtsjahrgänge 1970 bis 79 mit 553. Die Geburtsjahrgänge 1950 bis 59 weisen sogar einen Motorisierungsgrad von 628 Pkw pro 1000 Einwohnenden auf. Allerdings ist zu erkennen, dass sie im Alter von 60 von den Jahrgängen 1960 bis 69 überholt werden. Insgesamt belegen die vertikal verschobenen Kurven den Kohorteneffekt: Angehörige der Baby-Boomer-Generation besaßen mehr Pkw pro Kopf als ihre gleichaltrigen Pendanten in älteren und vor allen Dingen jüngeren Generationen.

Gleichwohl belegt der gleichförmige Verlauf der Kurven ebenfalls einen Alterseffekt: Die jüngsten volljährigen Personen haben noch einen sehr geringen Motorisierungsgrad (teilweise von unter 100), welcher über die folgenden Jahre dann aber stark ansteigt und mit ungefähr 60 seinen Höhepunkt erreicht. Anschließend fällt er wieder ab und liegt am Lebensende wieder fast auf dem Ausgangsniveau. Diese umgekehrte U-Form lässt sich leicht mit steigenden und fallenden Notwendigkeiten eines Pkw sowie den finanziellen Voraussetzungen in Verbindung setzen: Während der Ausbildung oder des Studiums ist typischer-

Abbildung 2: Die Entwicklung des Motorisierungsgrads über das Alter nach Alterskohorten in Stuttgart (Zeitraum 2007 bis 2022) zeigt einen U-förmigen Verlauf. Mit steigenden Alter wächst zunächst der Pkw-Besitz, während er ab etwa dem 60. Lebensjahr wieder fällt.



www.stuttgart.de/statistik

weise noch kein (eigener) Pkw vorhanden. Dieser kommt dann mit steigenden Einkommen und gegebenenfalls auch längeren Pendelwegen. Mit Gründung der eigenen Familie wird häufig ein zweiter Pkw benötigt, der mit Auszug der Kinder wieder abgegeben werden kann. Im hohen Alter wird der Bewegungsradius dann immer kleiner und die Pkw werden zunehmend abgegeben.

Treffen die beiden Überlegungen zu?

Haben die Altersklassen der 18- bis 29-, und vor allem 30- bis 39- und 40- bis 49-Jährigen in den letzten 15 Jahren weniger Interesse am Pkw-Besitz und ihre Pkw eher abgestoßen? Diese Frage kann mit einem klaren Nein beantwortet werden. Betrachtet man in Abbildung 2 die Geburtsjahrgänge 1970 bis 79, 1980 bis 89 und 1990 bis 99, die im Beobachtungszeitraum die Altersklassen der 18- bis 29-, 30- bis 39- und 40- bis 49-Jährigen größtenteils ausmachen, dann sieht man jeweils einen deutlichen Anstieg des Motorisierungsgrads. Allerdings liegen die Motorisierungsgrade erkennbar unterhalb derer der Vorgängergeneration, insbesondere derer der Jahrgänge 1950 bis 59 und 1960 bis 69. Die Geburtsjahrgänge mit besonders hohen Motorisierungsgraden wachsen also heraus und diejenigen mit geringeren Motorisierungsgraden rücken nach. Ursächlich für den Rück-

gang des Motorisierungsgrads der jüngeren Altersklassen in Abbildung 1 ist also ein demografischer Kohorteneffekt.

Haben sich die Altersklassen der 60- bis 69- sowie über 70-Jährigen hingegen immer noch mehr Pkw geleistet? Auch diese Frage kann mit Nein beantwortet werden. Abbildung 2 zeigt, dass der Motorisierungsgrad der Geburtsjahrgänge 1950 bis 59 und 1960 bis 69 auf einem extrem hohen Niveau liegt. Diese Jahrgänge sind in den letzten Jahren in die beiden ältesten Altersklassen nachgerückt und tun dies immer noch. Es handelt sich also auch bei den älteren Generationen um einen demografischen Kohorteneffekt, der in Abbildung 1 jedoch zu einem Anstieg des Motorisierungsgrads in den beiden ältesten Altersklassen führt.

Was heißt das nun mittel- bis langfristig für den Motorisierungsgrad beziehungsweise den Pkw-Bestand in Stuttgart?

Aussagen über eine zukünftige Entwicklung sind natürlich spekulativ. Nimmt man allerdings an, dass es zu keinen größeren Veränderungen der Bevölkerungszusammensetzung kommt, ist von einem Anstieg des Motorisierungsgrads in den beiden ältesten Altersklassen auszugehen, da

die „Pkw starken“ Geburtenjahrgänge 1950 bis 59 und 1960 bis 69 weiterhin nachrücken. Allerdings wird der Motorisierungsgrad dieser Kohorten, dem zunehmenden Alter und der damit einhergehenden rückläufigen Mobilität geschuldet, eher sinken. In den mittleren Altersklassen der 30 bis 39-, 40 bis 49- und dann auch 50 bis 59-Jährigen zeigt sich ein umgekehrter Effekt. Für diese Altersklassen wird der Motorisierungsgrad voraussichtlich sinken, weil die nachrückenden Geburtenjahrgänge 1970 bis 79 und dann vor allem 1980 bis 89 und 1990 bis 99 jetzt bereits ein deutlich geringeres Niveau aufweisen. Das Niveau in den Geburtenjahrgängen selbst wird allerdings steigen, da mit zunehmendem Alter im Schnitt das Einkommen und die Kinderzahl wachsen und damit die Möglichkeiten sowie die Notwendigkeiten, einen (weiteren) Pkw zu erwerben.

Für die jüngste Altersklasse kann aus den beiden Abbildungen heraus nichts abgeleitet und deshalb nur spekuliert werden. Für die Geburtenjahrgänge 2000 bis 2009 deutet sich jedoch an, dass sie auf einem ähnlichen Niveau wie die beiden Vorgängerkohorten rangieren. Darüber hinaus ist auch für die nachfolgenden Jahrgänge eher

nicht zu erwarten, dass der Motorisierungsgrad wieder steigen dürfte. Denn dagegen sprechen einerseits das steigende Bewusstsein für den Klimawandel, andererseits die höheren Kosten, die mit dem Pkw-Erwerb und -Besitz verbundenen sind.

Insgesamt lässt sich festhalten, dass damit in Stuttgart voraussichtlich der Höhepunkt des Motorisierungsgrads überschritten sein sollte. Allein durch den beschriebenen demografischen Prozess dürfte es zu einem weiteren Rückgang kommen – immer unter der Annahme einer gleichbleibenden Bevölkerungsentwicklung. Ob es auch zu einem Rückgang der Zahl an zugelassenen Pkw kommt, hängt davon ab, ob die Zahl der Einwohnenden in der Landeshauptstadt konstant bleibt. Steigt die Zahl der Einwohnenden nicht, sollte auch die Zahl der zugelassenen Pkw in Stuttgart zukünftig weiter fallen. Dieser Befund scheint nicht zuletzt mit Blick auf die Debatte, wie viele Autos es zukünftig in der Landeshauptstadt geben sollte, relevant. Den Rückgang des Motorisierungsgrads exakt zu quantifizieren, vermag die vorliegende Studie jedoch nicht. Hierzu bedarf es tiefergehender Analysen. ●

1 Vgl. hierzu Statistisches Landesamt Baden-Württemberg (2023) und Kraftfahrtbundesamt (2023).

2 Vgl. hierzu Niedergesäss (2022).

Literaturverzeichnis:

Brenner, T. und Kemfert, C. (2023, 23. Februar): Wie viele Autos darf es in Zukunft geben? In: MDR Aktuell – Kemferts Klima-Podcast, <https://www.mdr.de/nachrichten/podcast/kemfert-klima/audio-autos-studie-klimaziel-erreichen-100.html> (zuletzt abgerufen am 13.04.2023).

Kraftfahrtbundesamt (2023): Vierteljährlicher Bestand, https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/Vierteljaehrlicher_Bestand/vierteljaehrlicher_bestand_node.html?yearFilter=2022 (zuletzt abgerufen am 13.04.2023).

Niedergesäss, M. (2022): Die Entwicklung des Motorisierungsgrads in Stuttgart während der Corona-Pandemie: Weshalb 2020 nur ein Ausreißer ist. In: Landeshauptstadt Stuttgart, Statistik und Informationsmanagement, Monatsheft 3/2022, S. 55.

Statistisches Landesamt Baden-Württemberg (2023): Bestand an Kraftfahrzeugen in Baden-Württemberg seit 1950, <https://www.statistik-bw.de/Verkehr/KFZBelastung/LRt1503.jsp> (zuletzt abgerufen am 13.04.2023).

Yannik Pfefferle¹, Dr. Markus Niedergesäss, Dr. Matthias Fatke

Wer fährt in Stuttgart Rad? Was die Stuttgart-Umfrage 2023 über die Einstellungen zu Fahrradverkehr verrät

- *In Stuttgart zeigt sich bei erwerbstätigen Männern mit gutem Gesundheitszustand, Abitur und Nähe zu den Grünen eine erhöhte Wahrscheinlichkeit, das Fahrrad zu nutzen.*
- *Die Stuttgart-Umfrage zeigt, dass die Radverkehrspolitik ein kontroverses Thema ist – insbesondere dann, wenn die Verbesserung der Situation der Radfahrenden mit einem Verzicht der Autofahrenden einhergehen soll.*
- *Besonders ausgeprägt ist die Zustimmung für den Ausbau des Radwegnetzes bei Personen, die mit dem Rad zur Arbeit fahren und bei Anhänger*innen der Grünen und Linken, während sich eine starke Ablehnung bei Anhänger*innen der CDU, FDP und AfD findet.*

Radpolitik in Stuttgart ein heiß diskutiertes Thema

Über die Rolle des Fahrrads im Stuttgarter Straßenverkehr wird mitunter energisch gestritten. Sei es auf politischer Bühne, in den sozialen Medien oder auf der Straße selbst: Die Fronten, insbesondere zwischen Fans des Fahrrads einerseits und Befürworter*innen des Autos andererseits, scheinen verhärtet. Dabei ist Stuttgart in dieser Hinsicht keine Ausnahme unter den Großstädten. So berichtete die Frankfurter Allgemeine Zeitung² vor einiger Zeit über den vermeintlich eskalierenden Klassenkampf auf den Straßen Londons. Dort gelte Fahrradfahren als Privileg einer reichen Mittelschicht, die sich im Gegensatz zu anderen das Leben (und damit das Radfahren) in der Stadt leisten kann.

Die Stuttgart-Umfrage kann Antworten zur Einstellung zum Radfahren liefern

Wie sieht das in Stuttgart aus: Was zeichnet die Menschen aus, die regelmäßig das Fahrrad nutzen? Und wer fordert eine fahrradfreundlichere Verkehrspolitik? Wie so oft kann die Stuttgart-Umfrage Antworten auf diese Fragen liefern. Alle zwei Jahre werden Stuttgarterinnen und Stuttgarter zufällig ausgewählt und zur Teilnahme eingeladen. Zuletzt führte das Statistische Amt von April bis Juni 2023 die Befragung durch und erhielt Auskunft von 4244 Personen. Dabei beinhaltete die Erhebung nicht nur die Frage, mit welchem Verkehrsmittel meistens der Weg zu Arbeit, Schule, Ausbildung zurückgelegt wird, sondern erfragte auch die Einstellungen und Präferenzen zur Radverkehrspolitik der Stadt.

Um auch hierzulande von den Londoner Verhältnissen eines vermeintlichen Klassenkampfes sprechen zu können, müsste eine Reihe von Befunden zutreffen:

- Handelt es sich beim Radverkehr um ein prominentes, salientes Thema, das vielen Stuttgarterinnen und Stuttgartern wichtig ist?
- Wird ein Missstand oder ein zu klärendes Problem wahrgenommen, über die sich die Menschen streiten können?
- Polarisiert das Thema, indem sich Menschen in Pro- und Kontra-Lager aufteilen? Und unterscheiden sich diese Lager auch hinsichtlich weiterer Charakteristika?

Wie blicken die Stuttgarter*innen auf verkehrspolitische Anliegen?

Schon die Fragen zu Zufriedenheit und Problemwahrnehmungen machen deutlich: Verkehrspolitik treibt die Menschen um. Demnach sind die einzigen Lebensbereiche, mit denen die Stuttgarterinnen und Stuttgarter noch unzufriedener sind, das Wohnungsangebot beziehungsweise der Wohnungsmarkt und die Erlebbarkeit des Neckars (vgl. Abbildung 1). Speziell mit der „Situation für Fahrradfahrer“ sind 42 Prozent der Befragten unzufrieden oder sehr unzufrieden. Zusammen mit „Parkmöglichkeiten im Wohngebiet“ (41 %), „Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge“ (51 %) und „Parkmöglichkeiten in der Innenstadt“ (54 %) betreffen vier der sechs am schlechtesten bewerteten Bereiche Verkehrsthemen.

Verkehrspolitik treibt die Menschen in Stuttgart um

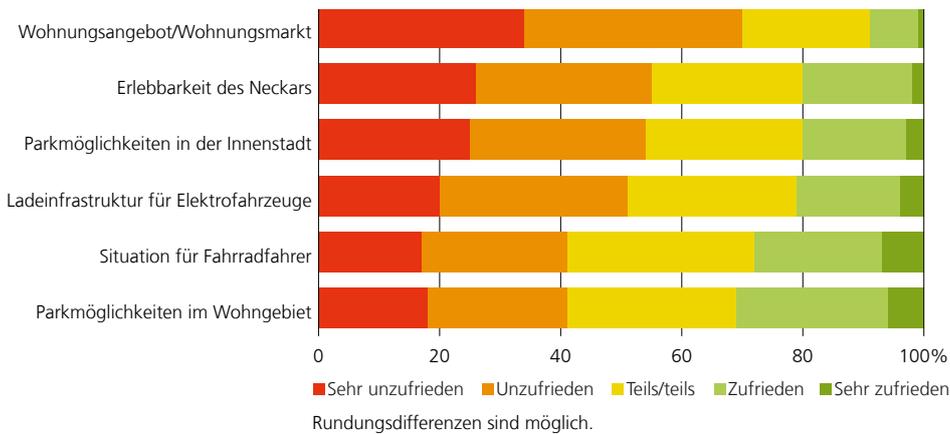


Abbildung 1: Top 6 Antworten zu der Frage „Wie zufrieden sind Sie mit folgenden Lebensbereichen hier in Stuttgart?“ aus der Stuttgart-Umfrage 2023

Quelle: Stuttgart-Umfrage 2023

www.stuttgart.de/statistik

Entsprechend wird „Zu viel Straßenverkehr“ von einer Mehrheit (54 %) als eines der zurzeit größten Probleme wahrgenommen (vgl. Abbildung 2). Insgesamt landen unter den fünf problematischsten Anliegen drei Nennungen mit Verkehrsbezug. Nur der Stuttgarter Wohnungsmarkt ist offensichtlich ein noch größeres Ärgernis für die Befragten. Ohne Zweifel handelt es sich um ein salientes Thema, bei dem die Bürgerinnen und Bürger einen Missstand identifizieren, den sie gelöst sehen wollen.

Zu viel Straßenverkehr wird als eines der größten Probleme in Stuttgart wahrgenommen

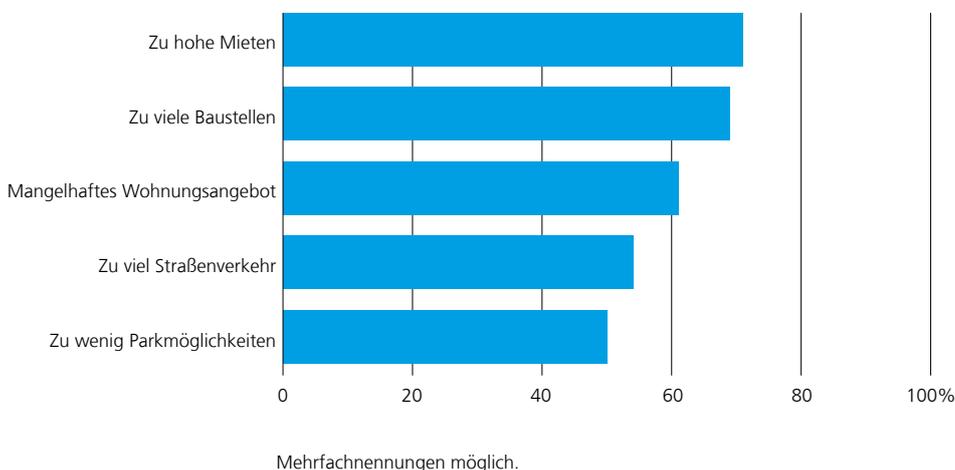


Abbildung 2: Top 5 Antworten zu der Frage „Was sind Ihrer Meinung nach zurzeit die größten Probleme in Stuttgart?“ aus der Stuttgart-Umfrage 2023

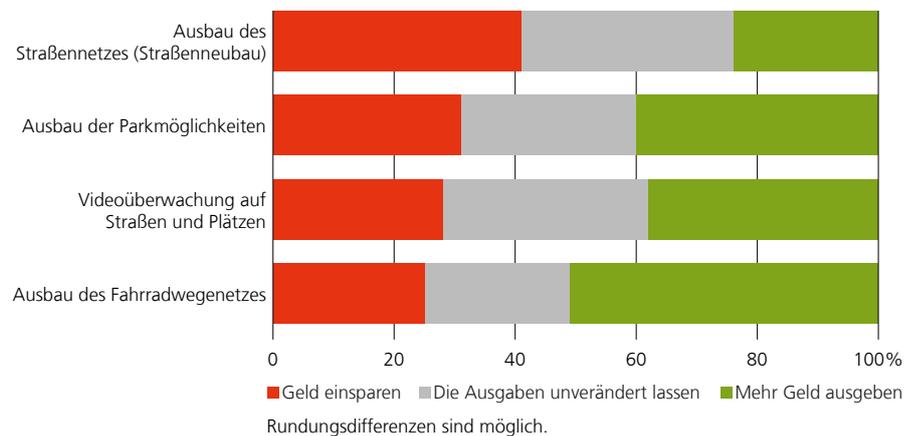
Quelle: Stuttgart-Umfrage 2023

www.stuttgart.de/statistik

Radverkehrspolitik hat das Potenzial zu spalten

Abbildung 3: Antworten mit Verkehrsbezug zu der Frage „Die Stadt Stuttgart kann sich – genau wie ein Privathaushalt – nicht alles gleichzeitig leisten. Wie sollte sich die Stadt Stuttgart nach Ihrer Meinung bei den folgenden Aufgaben verhalten – Geld einsparen, die Ausgaben unverändert lassen oder mehr Geld ausgeben?“ aus der Stuttgart-Umfrage 2023

Dass gerade die Radverkehrspolitik das Potenzial besitzt, zu spalten, zeigen die Antworten auf die Frage, ob die Stadt für den Ausbau des Fahrradwegenetzes mehr Geld ausgeben oder lieber einsparen sollte: 25 Prozent befürworteten Einsparungen, 51 Prozent Mehrausgaben und nur 24 Prozent möchten die Ausgaben unverändert lassen. Eine solche Lagerbildung mit einer so kleinen indifferenten Gruppe ergibt sich bei keinem anderen Aufgabenbereich. Selbst beim Ausbau der Parkmöglichkeiten ist ein knappes Drittel mit der aktuellen Ausgabenhöhe einverstanden.



Quelle: Stuttgart-Umfrage 2023

www.stuttgart.de/statistik

Wie lassen sich die Fahrradfahrenden in Stuttgart charakterisieren?

Wer fährt in Stuttgart Rad?

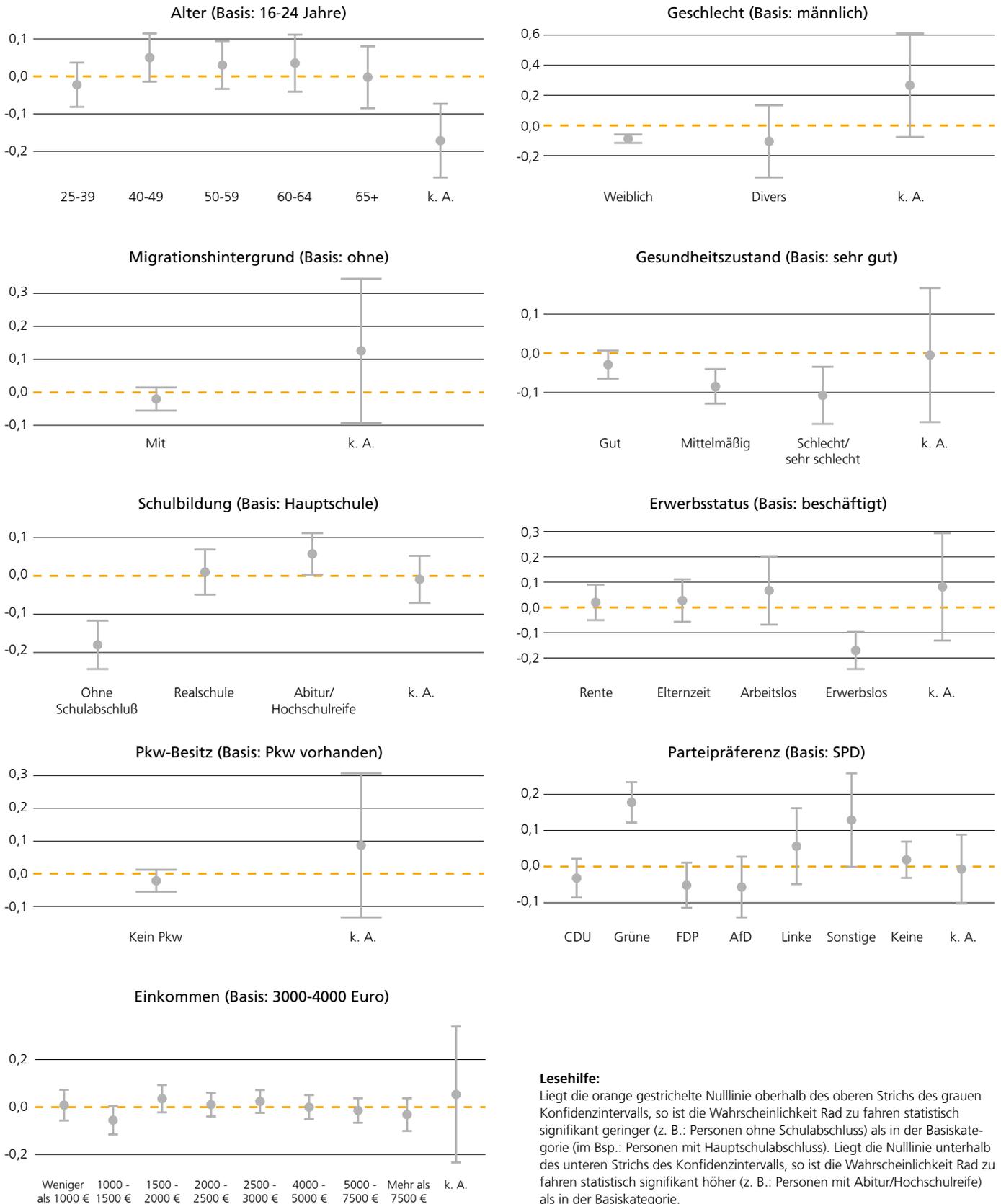
Doch wer sind die Fahrradfahrenden in Stuttgart? Kann man überhaupt, wie angeblich in London der Fall, von einer homogenen Gruppe sprechen, die sich durch weitere Merkmale abgrenzen lassen? Oder gibt es in allen Bevölkerungsgruppen Fahrradfahrende gleichermaßen? Um diese Frage zu klären, schätzen wir mithilfe eines statistischen Modells die Wahrscheinlichkeit, bei der folgenden Frage Fahrrad oder Pedelec/E-Bike geantwortet zu haben: „Über das ganze Jahr gesehen: Welches Verkehrsmittel benutzen Sie meistens zur Arbeit, Schule, Ausbildung?“

Logistisches Regressionsmodell soll Antworten liefern

In der Stuttgart-Umfrage 2023 waren das zuletzt 23 Prozent der Befragten. Es handelt sich dabei um jene, die ausschließlich das Fahrrad nutzen, und solche, die es zusätzlich zu anderen Verkehrsmitteln tun. Um zu ermitteln, wer in Stuttgart Rad fährt, betrachten wir beide Gruppen zusammen und schätzen anhand eines logistischen Regressionsmodells die Wahrscheinlichkeit, mit dem Fahrrad zur Arbeit, Schule oder Ausbildung zu fahren. Als erklärende Variablen werden hierzu das Alter, das Geschlecht, der Migrationshintergrund, die Schulbildung, der aktuelle Erwerbsstatus, der selbsteingeschätzte Gesundheitszustand, das äquivalente Haushaltsnettoeinkommen, der Pkw-Besitz und die Parteipräferenz verwendet. Die beiden numerischen Variablen Alter und Einkommen werden gruppiert, um auch mögliche nichtlineare Effekte abbilden zu können.

In Abbildung 4 sind die durchschnittlichen Abweichung der Wahrscheinlichkeit, das Fahrrad zu nutzen, im Vergleich zur jeweiligen Basiskategorie der erklärenden Variable dargestellt.³ Dabei stellen die grauen Punkte den durchschnittlichen Effekt und die grauen Striche das 95%-Konfidenzintervall dar. Liegt die gelb gestrichelte Nulllinie außerhalb des Konfidenzintervalls, so spricht man von einem statistisch signifikanten Effekt. Folgendes lässt sich aus der Darstellung erkennen:

Abbildung 4: Ergebnisse des logistischen Regressionsmodells zu der Frage, ob das Fahrrad als Verkehrsmittel für den Weg zur Arbeit, Schule, Ausbildung verwendet wird. Dargestellt sind in grau die durchschnittlichen Wahrscheinlichkeitsabweichungen im Vergleich zur Basiskategorie sowie die dazugehörigen 95%-Konfidenzintervalle basierend auf Heteroskedastie-robusten Standardfehlern. In orange dargestellt ist die Nulllinie.



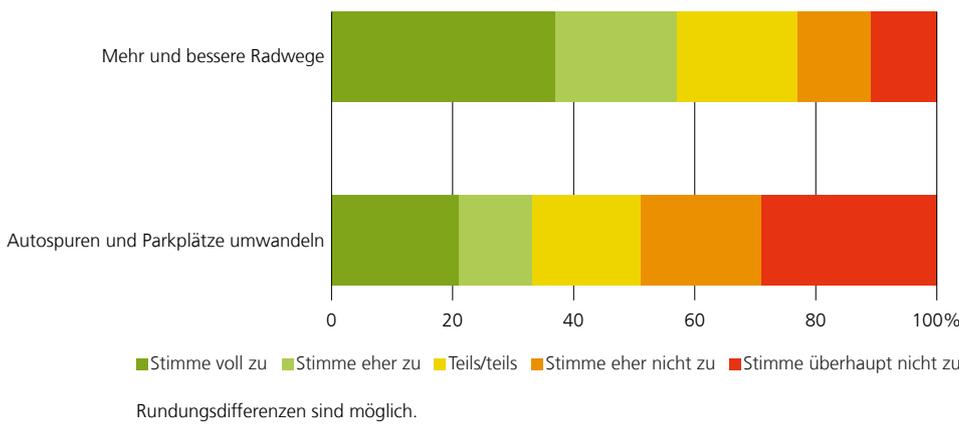
Erwerbstätige Männer mit gutem Gesundheitszustand, Abitur und Nähe zu den Grünen zeigen eine erhöhte Wahrscheinlichkeit Rad zu fahren

- Kein (überzufälliger) Unterschied lässt sich hinsichtlich des Alters feststellen. Anders als für London kolportiert, geben in Stuttgart Ältere wie Jüngere im Durchschnitt ähnlich häufig an, Fahrradfahrende zu sein.
- Einen deutlichen und statistisch signifikanten Einfluss offenbart hingegen das Geschlecht. Die Wahrscheinlichkeit von Männern, mit dem Rad unterwegs zu sein, ist wesentlich höher als die der Frauen. Hier gleichen sich also London und Stuttgart wieder.
- Befragte mit Migrationshintergrund geben zwar etwas seltener an, das Fahrrad als Verkehrsmittel zu nutzen, doch der Unterschied lässt sich nicht mit hinreichender Sicherheit von zufälliger Variation unterscheiden.
- Wenig überraschend ist die Wahrscheinlichkeit, das Fahrrad als Verkehrsmittel zu nutzen, umso geringer, je schlechter der selbst eingeschätzte Gesundheitszustand ist.
- Beim Bildungsgrad weisen Befragte ohne Schulabschluss eine geringere, jene mit Abitur eine leicht erhöhte Wahrscheinlichkeit auf, meistens mit dem Fahrrad zu fahren.
- Die signifikant geringere Wahrscheinlichkeit von Erwerbslosen (dauerhaft Erwerbsunfähige und aus sonstigen Gründen nicht Erwerbstätige) ist sicherlich auch auf die für diese Gruppe unzutreffende Fragestellung zurückzuführen. Ansonsten scheint jedoch der Erwerbsstatus keine Rolle zu spielen.
- Interessant ist auch, dass der Umstand, einen Pkw zu besitzen, noch nicht zu einem (signifikanten) Rückgang der Wahrscheinlichkeit, meistens das Rad zu nutzen, führt.
- Einen entscheidenden Unterschied macht die Parteipräferenz: Vor allem Befragte, die angeben, den Grünen zuzuneigen, nutzen mit signifikant höherer Wahrscheinlichkeit das Fahrrad. Bei Anhängern von CDU, FDP und AfD ist das Gegenteil der Fall, wenngleich der Unterschied zu SPD-Sympathisanten (hier die Basiskategorie) statistisch nicht signifikant ist.
- Schließlich scheint im Vergleich zu London das Einkommen keine Rolle zu spielen – die Gruppe derer mit einem äquivalenten Haushaltseinkommen zwischen 1000 und 1500 € mal außen vorgenommen.

Zusammengefasst lässt sich eine erhöhte Wahrscheinlichkeit der Fahrradnutzung in Stuttgart bei erwerbstätigen Männern mit gutem Gesundheitszustand, Abitur und Nähe zu den Grünen attestieren.

Und welche Einstellung haben die Stuttgarter*innen zur Fahrradpolitik?

Nachdem wir nun untersucht haben, wer in Stuttgart typischerweise mit dem Rad unterwegs ist, schließt sich die Frage an, ob die gleichen Befunde auf die Einstellungen zur Radpolitik zutreffen. Hierzu betrachten wir die Zustimmung zu zwei Fragen der Stuttgart-Umfrage, nämlich „Sollen mehr und bessere Radwege gebaut werden“ und „Sollen Autofahrspuren und Parkplätze häufiger in Radwege umgewandelt werden“.



Quelle: Stuttgart-Umfrage 2023

www.stuttgart.de/statistik

Abbildung 5: Antworten zu der Frage „Im folgenden sind verschiedene Maßnahmen aufgelistet, wie der öffentliche Raum in Stuttgart neu aufgestellt werden kann. Bitte geben Sie zu jeder Aussage an, inwieweit Sie dieser zustimmen oder nicht zustimmen.“ aus der Stuttgart-Umfrage 2023

In Abbildung 5 wird dabei schnell ersichtlich, dass Maßnahmen zum Ausbau des Fahrradwegenetzes auf große Zustimmung (58 %) in der Bevölkerung stoßen und vergleichsweise wenig kontrovers sind. Ein anderes Bild zeigt sich jedoch, wenn Parkplätze und Autofahrspuren in Radspuren umgewandelt werden sollen: Diese Maßnahme findet nur noch bei 33 Prozent der Befragten Unterstützung, während 49 Prozent eher nicht oder überhaupt nicht zustimmen.

Ausbau des Fahrradwegenetzes stößt auf Zustimmung, jedoch nur, wenn keine Parkplätze und Autofahrspuren dafür weichen müssen

Während es also einen breiten Konsens für den Ausbau von Radwegen gibt, geht dieses Bekenntnis deutlich zurück, sobald der Zielkonflikt um das knappe Gut des öffentlichen Raumes deutlich wird. Insbesondere dann scheint es eine klare Lagerbildung zu geben und es stellt sich die Frage, wer sich welchem Lager zuordnet. Um diese Frage zu beantworten, verwenden wir ein lineares Regressionsmodell, wobei Personen, die nicht beziehungsweise „weiß nicht“ geantwortet haben, ausgeschlossen werden. In die Modelle gehen dieselben Merkmale ein, wie bei der Analyse zuvor. Hinzu kommt als Merkmal, ob jemand mit dem Rad zur Arbeit fährt oder nicht.

Regressionsmodelle liefern Antworten, wer den Ausbau des Fahrradwegenetzes unterstützt

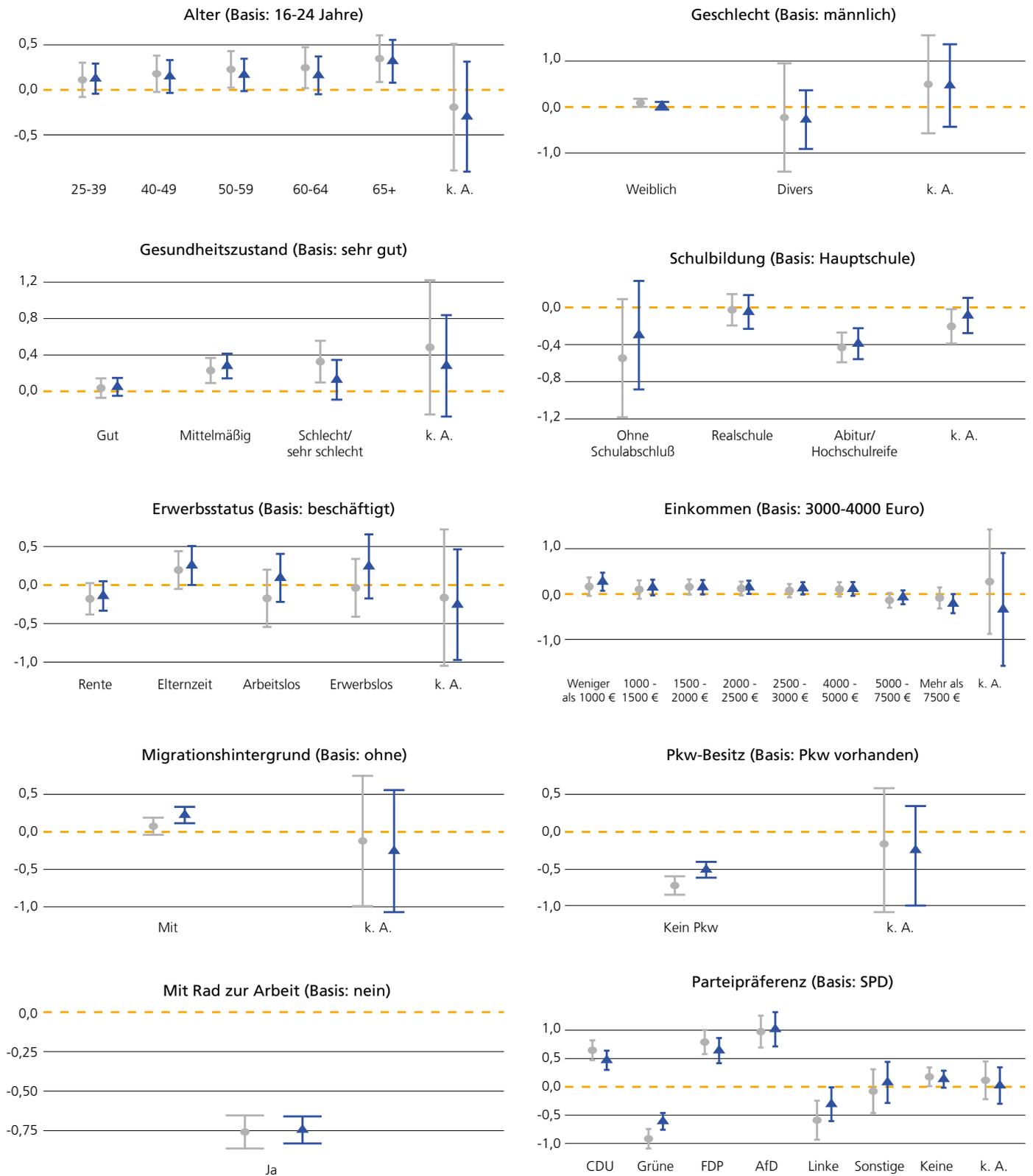
In Abbildung 6 sind die Fragen „Mehr und bessere Radwege“ in blau und „Autospuren und Parkplätze umwandeln“ in grau dargestellt. Wie man leicht erkennt, ist die Tendenz der Zustimmung bei beiden Fragen sehr ähnlich. Zustimmung findet man unter anderem bei jüngeren Personen, Personen ohne Migrationshintergrund und solchen, die keinen Pkw besitzen. Besonders ausgeprägt ist die Zustimmung jedoch bei Personen, die mit dem Rad zur Arbeit fahren und bei Anhänger*innen der Grünen und der Linken. Demgegenüber findet man eine starke Ablehnung bei Anhänger*innen der CDU, FDP und AfD.

*Ausgeprägt ist die Zustimmung bei Radfahrenden und Anhänger*innen der Grünen und der Linken*

Aus methodischer Sicht sei an dieser Stelle darauf hingewiesen, dass die Wirkungsrichtung nicht kausal ist, denn die Einstellung zur Verkehrspolitik kann natürlich die Parteipräferenz beeinflussen. Ein Zusammenhang von Parteipräferenz und Radpolitik ist durch die Modelle jedoch klar belegt. Wie wir in Abbildung 5 bereits erkennen konnten, gibt es bei der Frage „Autospuren und Parkplätze umwandeln“ deutlich weniger Konsens. Dies ist wiederum auch in Abbildung 6 zu erkennen: Gibt es bei der Frage „Mehr und bessere Radwege“ durchaus Zustimmung von CDU- und FDP-Anhänger*innen, ist dies bei der Frage „Autospuren und Parkplätze umwandeln“

*Ablehnung bei CDU-, FDP- und AfD-Anhänger*innen, insbesondere dann, wenn Autospuren oder Parkplätze weichen müssten*

Abbildung 6: Ergebnisse der linearen Regressionsmodelle zu den Fragen „Mehr und bessere Radwege“ und „Autospuren und Parkplätze umwandeln“. In blau („Mehr und bessere Radwege“) beziehungsweise grau („Autospuren und Parkplätze umwandeln“) dargestellt sind die durchschnittlichen Abweichungen im Vergleich zur Basiskategorie sowie die dazugehörigen 95%-Konfidenzintervalle basierend auf Heteroskedastie-robusten Standardfehlern. In orange dargestellt ist die Nulllinie (keine Abweichung).



Lesehilfe:

Liegt die orange gestrichelte Nulllinie oberhalb des oberen Strichs des grauen beziehungsweise blauen Konfidenzintervalls, so ist die Zustimmung statistisch signifikant höher (z. B.: Personen, die mit dem Rad zur Arbeit fahren) als in der Basiskategorie (im Bsp.: Personen, die nicht mit dem Rad zur Arbeit fahren). Liegt die Nulllinie unterhalb des unteren Strichs des Konfidenzintervalls, so ist die Zustimmung statistisch signifikant geringer (z. B.: Personen mit mittelmäßiger Gesundheit) als in der Basiskategorie (im Bsp.: sehr gute Gesundheit).

nicht mehr der Fall. Ein ähnliches Bild zeigt sich für diejenigen Personen, die keinen eigenen Pkw besitzen. Interessant ist auch, dass sich dieses Bild ebenfalls für ältere Personen und solche mit einem schlechten Gesundheitszustand findet. Bei diesen dürfte zum Tragen kommen, dass sie eher auf den Pkw angewiesen sind und Sorge haben, nicht mehr direkt vor der eigenen Haustür oder am Zielort parken zu können.

Kein Kampf ökonomischer Klassen auf Stuttgarts Straßen

Herrscht auf Stuttgarts Straßen also ebenfalls ein Klassenkampf zwischen gut betuchten Fahrradfahrenden einerseits und ökonomisch benachteiligten Autofahrenden andererseits? Den Daten der Stuttgart-Umfrage 2023 zufolge lautet die Antwort „Nein, aber...“. Denn Verkehrspolitik, vor allem mit Blick auf die Rolle des Fahrrads, ist in Stuttgart durchaus politisiert. Das bedeutet, die Frage treibt die Menschen um, wird als wichtig erachtet und polarisiert, sodass sich entgegengesetzte Lager herausbilden.

Doch im Unterschied zu London verläuft die Konfliktlinie in Stuttgart nicht entlang ökonomischer Klassengrenzen. Es ist also keine Frage, ob man sich das Fahrradfahren finanziell leisten kann. Vielmehr deutet sich an, es liegt an einem bestimmten sozialstrukturellen Umfeld, das geprägt ist von hohem Bildungsabschluss und Nähe zur Partei der Grünen. Dass zudem ein gewisser Gesundheitszustand erforderlich ist und mehr Männer, die im Durchschnitt eher zu riskantem Verhalten bereit sind, Fahrrad fahren, spricht dafür, dass in Stuttgart mehr Menschen zur Nutzung bereit sind, wenn Fahrradfahren angenehmer und sicherer ist. Denn auch wenn die ausgewerteten Daten keine Angaben zur Risikopräferenz enthalten, so ist gut belegt, dass Frauen aufgrund der empfundenen Unsicherheit eher aufs Fahrradfahren verzichten beziehungsweise eine sicherere Radinfrastruktur sie dazu bewegen könnte (vgl. Akar et al. 2013, Mitra und Nash 2019, Twaddle et al. 2010). ●

Radverkehrspolitik kein Klassenkampf, aber ein kontrovers diskutiertes Thema

Autoren:

Yannik Pfefferle¹
yannik.pfefferle@uni-konstanz.de

Dr. Markus Niedergesäss
Tel.: (0711) 216-98566
markus.niedergesaess@stuttgart.de

Dr. Matthias Fatke
Tel.: (0711) 216-98591
matthias.fatke@stuttgart.de

1 Yannik Pfefferle absolvierte von Juli bis September 2023 im Rahmen seines Studiums seinen Arbeitsaufenthalt im Statistischen Amt. Wenn Sie oder jemand aus Ihrem Bekanntenkreis ebenfalls an einem Praktikum bei uns interessiert sind, dann melden Sie sich unter poststelle.12@stuttgart.de.

2 „Bürgerkrieg ums Fahrrad“ <https://www.faz.net/aktuell/feuilleton/debatten/london-und-das-boris-bike-buergerkrieg-ums-fahrrad-18218613.html> (aufgerufen am 21.10.2023)

3 Man spricht hier von durchschnittlichen marginalen Effekten.

Literaturverzeichnis:

Twaddle, Heather; Hall, Fred; Bracic, Blanka (2010): „Latent bicycle commuting demand and effects of gender on commuter cycling and accident rates.“ In: *Transportation research record* 2190.1, S. 28-36.

Akar, Gulsah; Fischer, Nicholas; Namgung, Mi (2013): „Bicycling choice and gender case study: The Ohio State University.“ In: *International journal of sustainable transportation* 7.5, S. 347-365.

Mitra, Raktim; Nash, Sean (2019): „Can the built environment explain gender gap in cycling? An exploration of university students' travel behavior in Toronto, Canada.“ In: *International journal of sustainable transportation* 13.2, S. 138-147.

Alle Publikationen
des Statistischen Amtes
sind jederzeit kostenfrei
abrufbar unter:
[www.stuttgart.de/service/
statistik-und-wahlen](http://www.stuttgart.de/service/statistik-und-wahlen)

Veröffentlichungen zu den Themen:

Bürgerumfrage 2021,
Landeshauptstadt Stuttgart, Statistik und Informationsmanagement,
Themenheft 2/2023

Dr. Markus Niedergesäss:
Die Entwicklung des Motorisierungsgrads in Stuttgart während der Corona-Pandemie:
Weshalb 2020 nur ein Ausreißer ist,
Landeshauptstadt Stuttgart, Statistik und Informationsmanagement,
Monatsheft 3/2022, S. 55

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

Anke Schöb:
Freiwilliges Engagement in Stuttgart – Ergebnisse der Bürgerumfrage 2019,
Landeshauptstadt Stuttgart, Statistik und Informationsmanagement,
Monatsheft 2/2020, S. 34-34