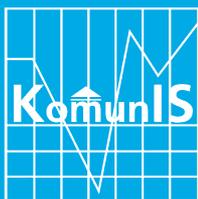


# Statistik und Informationsmanagement Monatshefte

Herausgeber:  
Landeshauptstadt Stuttgart  
Statistisches Amt



## Themen

1/2006

### **Mobilität in Stuttgart - Ergebnisse der Bürgerumfrage 2005**

2005 - Ein durchschnittliches Wetterjahr

Indikatoren für eine Nachhaltige Entwicklung

Kirchgänger in Stuttgart - Altersstruktur, Schulbildung und  
Wahlverhalten auf der Basis der Wahltag-Befragung 2005

Stuttgarter Zahlenspiegel

Veröffentlichungen zu den Themen





## 2005 - Ein durchschnittliches Wetterjahr

Bernd Alm

Das vergangene Jahr 2005 ist aus meteorologischer Sicht - wie 2004 - bei Niederschlag, Sonnenstunden oder Temperaturverlauf ein sehr durchschnittliches Wetterjahr gewesen. Es gab nur geringfügige Abweichungen im Vergleich zu den langjährigen Mittelwerten (Berechnungszeitraum 1961 bis 1990).

Auch das Jahr 2005 war zu warm. Mit einer Durchschnittstemperatur von 10,3 Grad fiel die Jahresbilanz um 0,8 Grad höher aus. Sie ist geringer als in den letzten Jahren. Der Februar, aber auch der August fielen deutlich kälter aus, als zu erwarten war. Vor allem der Juni, aber auch die Monate Juli, September und Oktober trugen zur positiven Wärmebilanz bei.

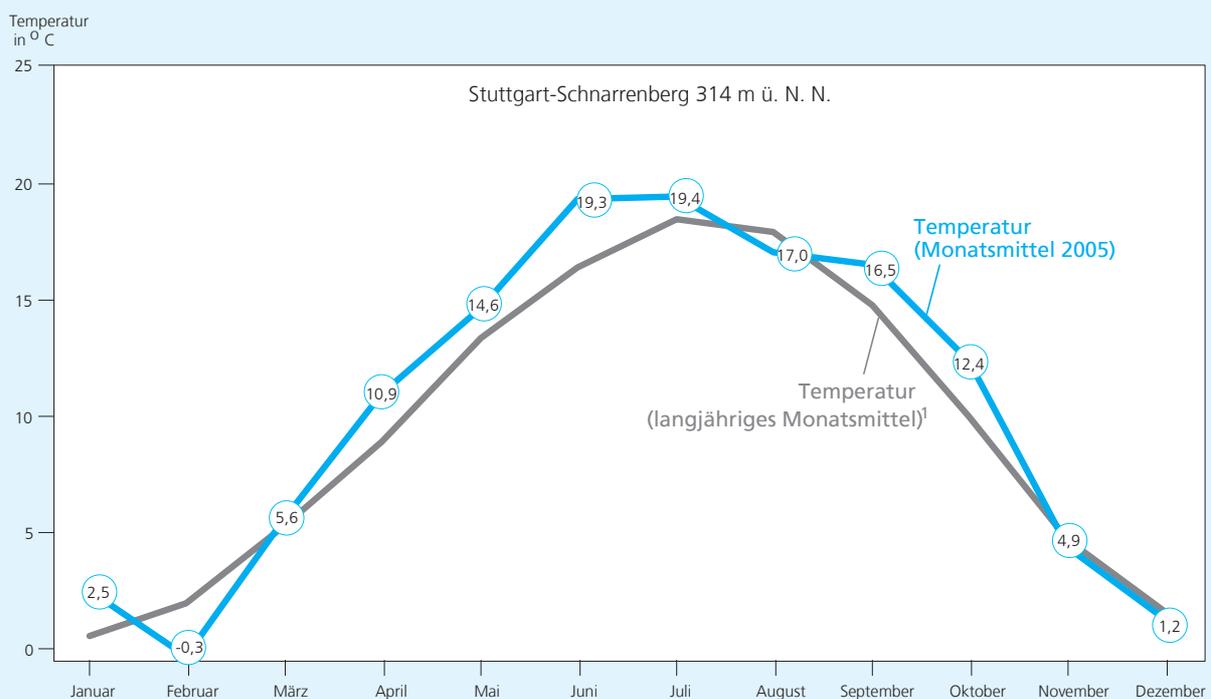
Mit etwas mehr als 630 Liter auf den Quadratmeter blieb der Niederschlag leicht (5 %) unter dem Jahresmittel von 664 l/qm. Dies reichte natürlich

nicht, um das Feuchtigkeitsdefizit der Vorjahre auszugleichen. Leicht (8 %) über dem Langzeitmittel von 1692 Sonnenstunden lag mit rund 1835 Stunden die Sonnenscheindauer 2005. Es liegt also aus dem Blickwinkel der Wetterbeobachtung in unserer Region ein völlig normales Jahr hinter uns: kein Orkansturm, keine extreme Hitzewelle, kein größeres Hochwasser, kein Schneechaos wie in anderen Regionen. Ein verspäteter Winterbeginn ab 20. Januar brachte bis Ende Februar bis zu 20 cm Schneehöhe. Darauf folgte ein durchschnittliches Frühjahr mit ausreichenden Niederschlägen, ein normaler, mitteleuropäischer Sommer, der sogar 49 Sommertage mit über 25 Grad verzeichnete (Durchschnitt sind 35 Tage) und ein schöner langer, milder Herbst („Goldener Oktober“) bis weit in den November hinein. Mitte Dezember kam der erste richtige Schneefall mit Schneehöhen bis 10 Zentimeter selbst im Stuttgar-

ter Talkessel. Das Adventstauwetter kam pünktlich zum vierten. Advent. „Weiße Weihnacht“ fand erst am zweiten Weihnachtsfeiertag statt. Das Jahr endete an Silvester wieder mit starkem Tauwetter, und das neue Jahr kam mit Kälte und Schnee. In der Nacht vom 10. auf 11. Januar fiel das Thermometer bis unter - 10 Grad Celsius.

Der Trend der globalen Erwärmung soll sich laut Aussagen der Klimaforscher fortsetzen. Seit 1988 lagen die Temperaturen - mit Ausnahme 1996 - immer über dem langjährigen Durchschnittswert. Neueste britische Forschungsergebnisse, die einen erlahmenden Golfstrom und damit ein Ende oder zumindest eine Verlangsamung der Erwärmung prognostizieren, wird man aber ebenso im Auge behalten.

Temperaturen in Stuttgart 2005 im langjährigen Vergleich



<sup>1</sup> Berechnungszeitraum von 1961 bis 1990; t = 9,5 °C

Quelle: Deutscher Wetterdienst

## Indikatoren für eine Nachhaltige Entwicklung

Inge Heilweck-Backes

Indikatoren sind Kenngrößen, die dazu beitragen können Stadtentwicklungsprozesse zukunftsweisend zu steuern, knappe Ressourcen intelligent zu nutzen und Öffentlichkeit und Bewusstsein für eine Nachhaltige Entwicklung zu schaffen. Indikatoren können helfen Nachhaltigkeit im Alltagshandeln von Politik und Verwaltung zu verankern.

Die Verwirklichung einer Nachhaltigen Entwicklung erfordert den zielgerichteten Dialog aller gesellschaftlichen Gruppierungen. Voraussetzung für die notwendige Diskussion sind fundierte Daten, die den Zustand als auch den Entwicklungstrend der verschiedenen Bereiche Nachhaltiger Entwicklung sichtbar machen.

4

Das im Januar 2006 neu erscheinende Statistisches Jahrbuch 2004/2005 der Stadt Stuttgart wird erstmals Daten zur Nachhaltigen Entwicklung enthalten. Im Kapitel 18 sind 22 Indikatoren zur ökologischen, ökonomischen und gesellschaftlich-sozialen Dimension der Nachhaltigkeit dargestellt.

Auf den Seiten 5 bis 9 ist ein Auszug aus Kapitel 18 des Statistischen Jahrbuchs 2004/2005 abgebildet.

### Kapitel 18

# Indikatoren für eine Nachhaltige Entwicklung

Ökologie	319 - 323
Ökonomie	324 - 326
Gesellschaft/Soziales	327 - 329

# Indikatoren für eine Nachhaltige Entwicklung

## Leitbild Nachhaltige Entwicklung

Weltweit bekannt wurde das Leitbild der Nachhaltigen Entwicklung, als 1987 die Weltkommission für Umwelt und Entwicklung, die sogenannte Brundtland-Kommission<sup>1</sup>, ihren Bericht "Unsere gemeinsame Zukunft" vorlegte. Auf der Umweltkonferenz der Vereinten Nationen in Rio de Janeiro hat sich daraufhin 1992 die internationale Staatengemeinschaft zum Leitbild der Nachhaltigen Entwicklung bekannt und sich mit der Agenda 21 ein globales Aktionsprogramm für das 21. Jahrhundert gegeben. Die Unterzeichnerstaaten verpflichteten sich eine Strategie zu entwickeln, die eine wirtschaftlich leistungsfähige, sozial gerechte und ökologisch verträgliche Entwicklung zum Ziel hat. Schlüsselbegriff der Agenda 21 ist die Nachhaltigkeit.

## Begriff Nachhaltige Entwicklung in Agenda 21

Nachhaltige Entwicklung (sustainable development) ist eine Entwicklung, die den Bedürfnissen der heutigen Generation entspricht, ohne die Möglichkeiten künftiger Generationen zu gefährden, ihre eigenen Bedürfnisse zu befriedigen (WCED<sup>2</sup>, 1987).

Der ethische Grundsatz der Nachhaltigkeit stellt nicht nur auf die Lebensperspektiven künftiger Generationen ab, sondern schließt Chancengerechtigkeit zwischen den Menschen auch innerhalb einer Generation mit ein.

## Dimensionen der Nachhaltigen Entwicklung

Nachhaltigkeit bezieht sich auf die drei Dimensionen Ökologie, Ökonomie und Gesellschaft. Zwischen diesen Dimensionen besteht eine gegenseitige Abhängigkeit. Nachhaltige Entwicklung heißt Umweltgesichtspunkte gleichberechtigt mit sozialen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten zu berücksichtigen.

## Lokale Agenda 21 in Stuttgart

Global denken, lokal handeln! Mit diesem Motto der Agenda 21 wurden die Kommunalverwaltungen aufgefordert, die Ziele der Agenda umzusetzen. Der Gemeinderat der Stadt Stuttgart hat 2001 das Prinzip der Nachhaltigen Entwicklung als Gemeinschaftsaufgabe aller Referate und Ämter definiert. Die Ziele und Maßnahmen werden über das Gesamtsteuerungssystem geplant und gesteuert und in die Jahresprogramme aufgenommen<sup>3</sup>. Weiterhin wurden diese Inhalte in den Gesamtprozess "Bürgerschaftliches Engagement" in selbsttragende Strukturen überführt und in den 23 Stadtbezirken verankert. Die Stadtbezirke Ost, Mitte, Sillenbuch und Plieningen/Birkach übernehmen dabei eine Modellfunktion.

## Nachhaltigkeit messen

Eine zukunftsfähige Stadtentwicklung braucht ein System der Erfolgskontrolle, denn gerade für langfristig angelegte Planungen und Entwicklungsmaßnahmen sind regelmäßige Zustandsbeschreibungen und Maßnahmebilanzierungen unverzichtbar. Die Agenda 21 enthält in Kapitel 40 dezidiert die Aufforderung geeignete Indikatoren für die Bewertung und Trendbeschreibung zentraler Aspekte einer nachhaltigen Entwicklung zu finden.

## Indikatoren/Nachhaltigkeitsindikatoren

Indikatoren sind quantitative Mess- oder Kenngrößen, die Aussagen über einen bestimmten Sachverhalt ermöglichen, der zu komplex ist, um direkt gemessen werden zu können. Sie haben grundsätzlich einen deskriptiven Charakter und sollen die zeitliche Entwicklung ex post beschreiben. - Nachhaltigkeitsindikatoren sind messbare Kenngrößen, die mit politisch-gesellschaftlichen Zielen verknüpft den Veränderungsumfang, die Veränderungsgeschwindigkeit und die Veränderungsrichtung nachhaltiger Entwicklung aufzeigen sollen. Sie können u.a. Erreichtes beschreiben, auf Handlungsbedarf hinweisen und durch Vergleich mit anderen Kommunen Stärken und Schwächen verdeutlichen. Auf internationaler, nationaler, regionaler und lokaler Ebene sind in den letzten Jahren zahlreiche Indikatorensets und Indikatorensysteme entstanden.

# Indikatoren für eine Nachhaltige Entwicklung

## Nachhaltigkeitsmonitoring/ -controlling

Im Statistischen Jahrbuch 2004/2005 der Stadt Stuttgart wird erstmals ein Satz von 22 Indikatoren für die Nachhaltigkeitsdimensionen Ökologie, Ökonomie und Gesellschaft/Soziales dargestellt. Dabei wurde im wesentlichen auf die Indikatoren der Nationalen Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung und den Katalog von Kernindikatoren der Landesanstalt für Umweltschutz Baden-Württemberg zurückgegriffen. Das Statistische Amt versteht diese Indikatorenauswahl als einen ersten Beitrag, mit Basisdaten die verschiedenen Bereiche Nachhaltiger Entwicklung zu dokumentieren, um damit eine Diskussionsgrundlage zur Einschätzung künftiger Entwicklungen zu schaffen.

Der Aufbau eines Nachhaltigkeitsmonitoring erfordert strategische Indikatoren auf der Basis politisch-gesellschaftlicher Zielsetzungen für die einzelnen Themenfelder der Stadtentwicklung. Nachhaltigkeitsindikatoren und Indikatorensysteme können ihre Wirksamkeit erst entfalten wenn sie in die Verwaltungsabläufe und politische Entscheidungsprozesse eingebunden werden und eine zentrale Steuerungsfunktion im operativen Managementprozess erhalten.

Stuttgart war in den Jahren 1998-2003 als Referenzstadt an dem Forschungsprojekt "Städte der Zukunft" des Bundesministeriums für Verkehr und Stadtentwicklung beteiligt und hat bereits Indikatoren zur städtebaulichen Entwicklung in der Praxis erprobt. Einige dieser Indikatoren wurden in die Diskussion zur Fortschreibung des Flächennutzungsplanes 2010 eingeführt oder kamen im Projekt "Nachhaltiges Bauflächenmanagement" zur Anwendung.

<sup>1</sup> nach ihrer Vorsitzenden, der Norwegerin Gro Harlem Brundtland

<sup>2</sup> World Commission on Environment and Development

<sup>3</sup> Gemeinderatsdrucksache Nummer 313/2001

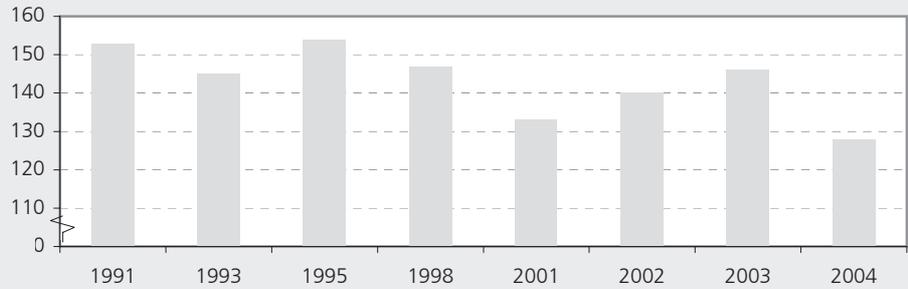
# Ökologie

## 18.1 Wasserbedarf je Einwohner und Tag in Stuttgart seit 1991

**Definition:**

Dargestellt wird der Wasserbedarf in Liter je Einwohner und Tag. In der Statistik ist der Verbrauch von Haushalten, Kleingewerbe und Dienstleistungsunternehmen enthalten, nicht aber der Verbrauch öffentlicher Einrichtungen und von Industriebetrieben.

**Quellen:**  
 Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, EnBW Energie Baden-Württemberg



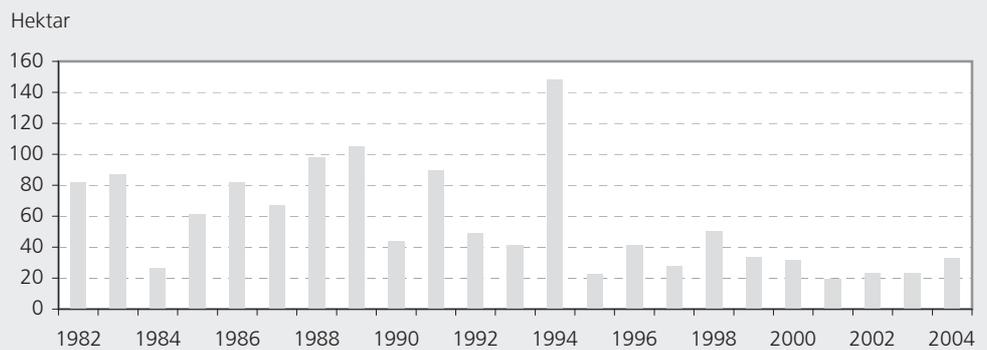
Nachhaltige Entwicklung verpflichtet zum schonenden Umgang mit natürlichen Ressourcen. Obwohl in Stuttgart generell keine Wasserknappheit besteht, hat ein steigender Wasserverbrauch im Bereich der privaten Haushalte negative Folgen wie höherer Aufwand für die Trinkwasseraufbereitung und Störung des ökologischen Gleichgewichts bei der Wasserentnahme. - 2004 wurde in Stuttgart der niedrigste tägliche Pro-Kopf-Bedarf an Wasser seit 1991 gemessen. Mit 128 Liter je Einwohner und Tag liegt die Landeshauptstadt nur knapp über dem Landesdurchschnitt von 124 Litern. Auch im Großstadtvergleich (2001) zählt Stuttgart zu den Städten mit dem geringsten Pro Kopf-Verbrauch. Dennoch ist in der Entwicklung des Wasserverbrauchs der letzten Jahre noch kein eindeutiger Trend zu erkennen.

## 18.3 Jährliche Flächeninanspruchnahme in Stuttgart seit 1982

**Definition:**

Der Indikator zeigt die jährliche Neuinanspruchnahme unbebauter Flächen in Hektar.

**Quelle:**  
 Landeshauptstadt Stuttgart, Stadtmessungsamt



Unbebaute Landschaft ist eine begrenzte Ressource. Flächeninanspruchnahme und -zerschneidung reduzieren den Lebensraum für Tiere und Pflanzen sowie die Erholungslandschaften für den Menschen. 130 ha beträgt der tägliche "Flächenverbrauch" in Deutschland. Durch Innenentwicklung, Nachverdichtung, Flächenrecycling u.a. kann die Neuinanspruchnahme von Flächen gebremst werden. - 2004 besteht die Hälfte der Stuttgarter Gemarkungsfläche aus Siedlungs- und Verkehrsflächen, das sind 12 Prozent mehr als zwanzig Jahre zuvor. Seit Mitte der neunziger Jahre ist ein Trend zur flächensparenden Stadtentwicklung erkennbar. Der durchschnittliche jährliche Flächenverbrauch von 73 ha in den achtziger Jahren konnte im darauffolgenden Jahrzehnt auf 53 ha reduziert werden und ist seit 2000 auf 25 ha gesunken. Der absolute Höhepunkt an "Landverbrauch" war 1994, verursacht durch die Arrondierung der Erholungsflächen im Rahmen der Internationalen Gartenbauausstellung.

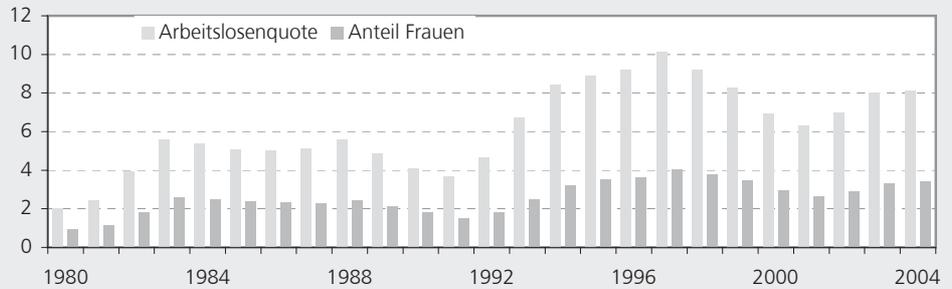
# Ökonomie

## 18.12 Arbeitslosenquote in Stuttgart seit 1980

**Definition:**

Nachgewiesen wird die Arbeitslosenquote der abhängigen zivilen Erwerbspersonen. Das ist der Anteil der bei der Bundesagentur für Arbeit gemeldeten Arbeitslosen, bezogen auf alle sozialversicherungspflichtig und geringfügig Beschäftigte, Beamte und Arbeitslose.

Quelle:  
Bundesagentur für Arbeit



Nachhaltige Entwicklung heißt, die "Befriedigung der menschlichen Bedürfnisse" sicherzustellen und damit gesellschaftliche Stabilität zu gewährleisten. Dies setzt voraus, dass genügend adäquat bezahlte und sinnstiftende Arbeitsplätze angeboten werden können. Frauen und Männer sollen von Arbeitslosigkeit in gleichem Maße betroffen sein. - 21 575 Personen hatten am 30.9.2004 in Stuttgart keine Arbeit. Seit 1994 sank die Arbeitslosenquote nicht mehr unter die Sechsz Prozentmarke. Dennoch hat Stuttgart im Großstadtvergleich schon seit Jahren nach München die niedrigste Arbeitslosenquote zu verzeichnen.

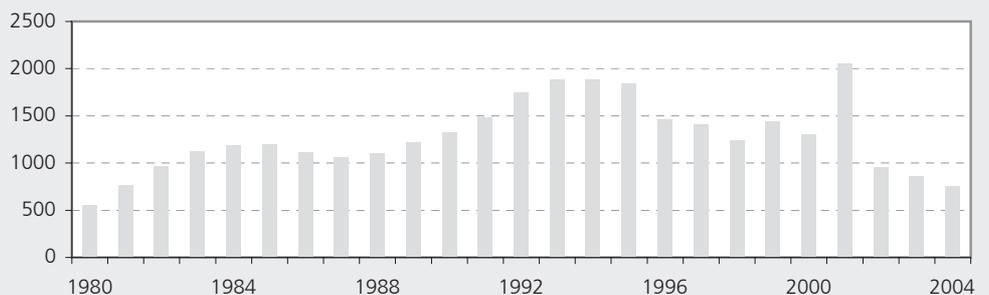
## 18.14 Kommunale Schulden je Einwohner in Stuttgart seit 1980

**Definition:**

Der Indikator zeigt die Schuldenentwicklung je Einwohner. Ab 1983 ohne Krankenhäuser, ab 1994 ohne Eigenbetriebe.

Quelle:  
Landeshauptstadt Stuttgart,  
Stadtkämmerei

Euro je Einwohner



Kommunale Schulden werden künftige Generationen belasten. Eine steigende Schuldenbelastung der Einwohner kann infolge der wachsenden Zinszahlungen die Handlungsspielräume erheblich einengen. Dem Abbau bestehender Schulden kommt daher mittelfristig eine große Bedeutung zu. - Der Stadt Stuttgart ist es erfolgreich gelungen seit Mitte der neunziger Jahre den Schuldenstand kontinuierlich abzubauen. Die Pro-Kopf-Verschuldung von 755 Euro im Jahr 2004 ist die niedrigste Verschuldungsziffer seit 1980 und der niedrigste Wert unter den deutschen Großstädten.

## Gesellschaft / Soziales

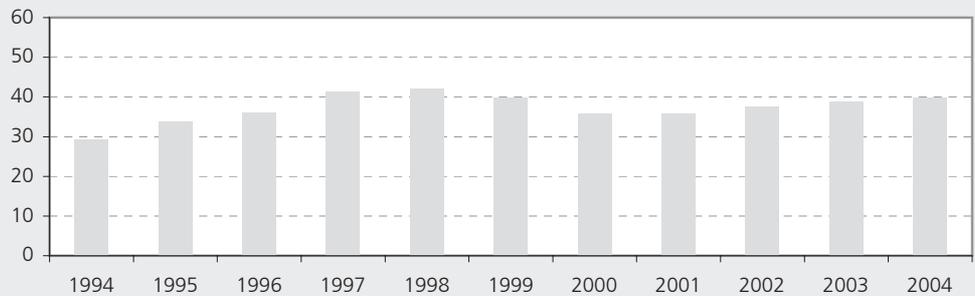
### 18.18 Zahl der Sozialhilfeempfänger (HLU) je 1 000 Einwohner in Stuttgart seit 1994

**Definition:**

Erfasst werden die Empfänger von Sozialhilfe - Laufende Hilfe zum Lebensunterhalt - (HLU) in und außerhalb von Einrichtungen am 31.12. eines Jahres.

Quelle:  
Statistisches Landesamt  
Baden-Württemberg

Personen je 1 000 Einwohner



Die Quote der Sozialhilfeempfänger ist seit 1994 entsprechend der wirtschaftlichen Entwicklung von 29 auf 40 Personen je 1 000 Einwohner angestiegen. Neben der finanziellen und psychischen Last für die Betroffenen ist damit auch eine wachsende Belastung für den kommunalen Haushalt verbunden. Diese Entwicklung läuft dem Ziel der Gerechtigkeit bei der Einkommens- und Vermögensverteilung zuwider. Insbesondere die betroffenen Kinder und Jugendlichen laufen Gefahr im Erwachsenenalter Teil einer neuen Generation von Sozialhilfeempfängern zu werden. - Im Großstadtvergleich weist Stuttgart mit München und Dresden die niedrigste Quote auf.

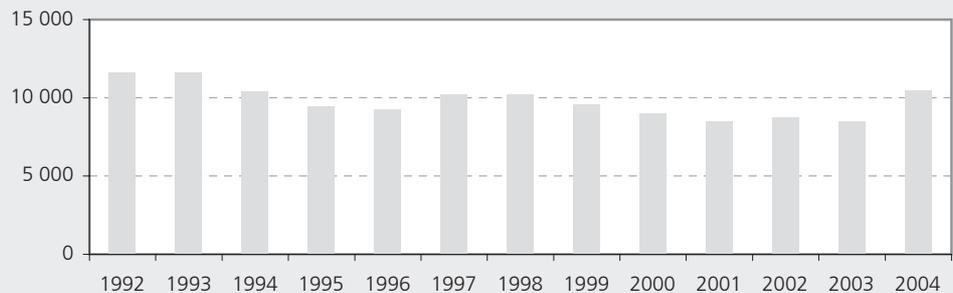
### 18.20 Straftaten je 100 000 Einwohner in Stuttgart seit 1992

**Definition:**

Nachgewiesen werden erfasste Straftaten aus der Polizeilichen Kriminalstatistik. Das sind alle polizeilich angezeigten Straftaten mit Ausnahme der Staatsschutz- und Verkehrsdelikte und außerhalb Deutschlands begangenen Taten.

Quelle:  
Landeskriminalamt  
Baden-Württemberg

Straftaten je 100 000 Einwohner



Sicherheit, vor allem das Gefühl von Sicherheit, ist ein essentieller Bestandteil von Lebensqualität. Ansteigende Kriminalität ist immer auch ein Zeichen nicht nachhaltiger Entwicklung. Neben den sozialen Problemen oder der mangelnden Integration von Migranten und Aussiedlern, sind es zunehmend auch die globalen Trends wie Armutsmigration und soziale Entwurzelung, die in die Kriminalität führen. Die Sicherheitslage der Stadt Stuttgart im Zehnjahresvergleich kann als gut bezeichnet werden. Um 27 Prozent ist in diesem Zeitraum die Quote der Straftaten zurückgegangen, die Aufklärungsquote auf 60 Prozent angestiegen. 2003 war Stuttgart in dieser Hinsicht die sicherste Großstadt Deutschlands.

## Kirchgänger in Stuttgart

### Altersstruktur, Schulbildung und Wahlverhalten auf der Basis der Wahltag-Befragung 2005

Ulrich Stein

Im Zuge der Bundestagswahlen 2005 hat das Statistische Amt eine Befragung in repräsentativ ausgewählten Wahllokalen Stuttgarts vorgenommen. Ziel war das Wählerverhalten nach soziodemografischen Merkmalen zu analysieren. Unter anderem wurde auch nach der Religionszugehörigkeit und der „Kirchgangshäufigkeit“ gefragt. Die Ergebnisse sind im Rahmen der Diskussionen über die Alterung der Gemeinden, des Rückgangs der Mitgliederzahlen und der sich dadurch ergebenden Finanzprobleme der Volkskirchen interessant. Auch lassen sie Rückschlüsse auf die Attraktivität der Kirchen für bestimmte Gruppen ihrer Mitglieder zu.

#### Repräsentativität

Ausgeklammert aus der Befragung blieben aus praktischen Gründen Briefwähler. Auch wurden nur Wahl-

berechtigte (d.h. erwachsene Deutsche) befragt. Während evangelische Christen zum ganz überwiegenden Teil deutsch sind, haben viele Mitglieder der katholischen Kirche nicht die deutsche Staatsangehörigkeit und somit keine Wahlberechtigung bei Bundestagswahlen. 72 Prozent aller Wähler in Stuttgart bei der Urnenwahl waren einer der beiden großen Konfessionen zugehörig: 44 Prozent waren evangelisch (oder freikirchlich), 28 Prozent katholisch. 23 Prozent der Wähler gaben an, keiner Religionsgemeinschaft anzugehören. Die restlichen 5 Prozent gehörten entweder einer sonstigen christlichen oder nicht-christlichen Gemeinschaft an. Aufgrund der geringen statistischen Massen der letzteren beiden Gruppen sind im Folgenden nur die Ergebnisse der für die beiden Hauptkonfessionen und die keiner Religionsgemeinschaft zugehörigen Wähler dargestellt. Gemäß dem Einwohnermelderegister wären 41 Prozent evangelische, 26 Prozent katholische über 18-jährige

Deutsche zu erwarten gewesen, was für eine hohe Repräsentativität der Stichprobe spricht.

#### Kirchgangshäufigkeit

Wie aus Tabelle 1 zu entnehmen ist, gehen katholische Christen insgesamt öfter in die Kirche als evangelische. Jedes vierte bis fünfte katholische Kirchenmitglied geht mindestens einmal im Monat in die Kirche - bei den evangelischen Kirchenmitgliedern ist es nur etwa jedes achte. Selten oder nie in der Kirche sieht man sowohl bei der evangelischen wie bei der katholischen Kirche deutlich mehr als die Hälfte aller Mitglieder.

Die Kirchgangshäufigkeit ist in beiden großen Konfessionen relativ stark vom Alter abhängig: So gehen ältere Kirchenmitglieder deutlich häufiger als jüngere in die Kirche. Während aber bei den katholischen Kirchgängern die Kirchgangshäufigkeit von 35 Jahren

Tabelle 1: Wähler nach Kirchgangshäufigkeit, Altersgruppen und Konfession bei der Bundestagswahl 2005 in Stuttgart in Prozent

Kirchgangshäufigkeit	18 – 24 Jahre	25 - 34 Jahre	35 – 44 Jahre	45 - 59 Jahre	60 Jahre und älter	Insgesamt
<b>Evangelische Kirche (einschließlich Freikirchen)</b>						
Mind. einmal im Monat	10	7	10	10	16	12
Mehrmals im Jahr	14	17	25	23	24	22
Selten oder nie	76	76	65	67	60	66
<b>Römisch-katholische Kirche</b>						
Mind. einmal im Monat	10	12	24	26	29	23
Mehrmals im Jahr	9	20	24	29	21	22
Selten oder nie	80	68	52	45	50	54
<b>Keine Religionsgemeinschaft</b>						
Mind. einmal im Monat	0	1	0	3	2	1
Mehrmals im Jahr	0	2	3	7	7	4
Selten oder nie	100	97	97	91	90	94

Quelle: Wahltag-Befragung des Statistischen Amtes

an deutlich ansteigt, ist bei evangelischen Kirchgängern eine höhere Kirchgangsneigung erst ab dem Alter 60 + festzustellen. Bei der Interpretation der Daten ist allerdings ein gewisser Selektionseffekt zu berücksichtigen: Da die Austrittswahrscheinlichkeit aus der Kirche im jüngeren Alter (etwa bedingt durch den Eintritt in den Beruf und die ersten Gehaltszahlungen) höher ist als bei Kirchenmitgliedern im höheren Alter, sind unter den älteren Kirchenmitgliedern überproportional viele mit der Kirche relativ eng verbundene Kirchenmitglieder zu erwarten - denn jüngere, „kirchenfernere“ Mitglieder werden im Verlauf ihres Lebens mit einer höheren Wahrscheinlichkeit aus der Kirche austreten und dadurch kirchenverbundener Mitglieder im Zeitverlauf stärker in den Kirchen vertreten sein. Dies zeigt sich auch dadurch, dass sich nach dem 35. Lebensjahr die Struktur der Kirchgangshäufigkeiten recht markant von der unterhalb des 35. Lebensjahrs unterscheidet und sich auf dem dann erreichten Niveau in etwa stabilisiert. Ob jüngere Mitglieder aufgrund einer mangelnden „Zielgruppenorientierung“/Entfremdung durch die Orientierung des Angebots an einer älteren Klientel vom Kirchbesuch abgehalten

werden, ist aus den Zahlen nicht abzulesen. Jedenfalls erreichen die Kirchen zwischen einem Fünftel bis zu einem Drittel ihrer jungen Mitglieder nicht („gehe nie in die Kirche“) und ein späterer Austritt dieser Mitglieder ist eher wahrscheinlich.

### Bildungsstand der Kirchgänger

Um zu beurteilen, ob und wie stark der Kirchenbesuch vom Bildungsstand der Kirchenmitglieder abhängig ist, wurden die Anteile der Mitglieder mit Abitur und Fachhochschulreife nach Altersgruppen und Kirchgangshäufigkeit berechnet (vgl. Tabelle 2). Die Schulbildung von regelmäßigen Kirchengesuchern ist bei beiden großen Konfessionen und in allen Altersgruppen im Schnitt höher als die der selteneren Gäste in der Kirche. So scheint insgesamt bei beiden Konfessionen eine Ausrichtung auf Menschen mit längeren Bildungszeiten stattzufinden - in der katholischen Kirche vermutlich noch stärker als in der evangelischen. Zum Verständnis der Daten ist dabei zu beachten, dass in früheren Zeiten höhere Schulabschlüsse seltener waren als heute und auch eher Wähler mit höherer Bildung (aus stärkerer

Neugier oder Einsicht) an der freiwilligen Befragung teilgenommen haben dürften - es sind also nicht so sehr die Höhe der Quoten als vielmehr die Unterschiede zwischen ihnen beachtenswert.

### Kirchgangshäufigkeit und Wahlverhalten

Aus dem Vergleich des Wahlverhaltens (und in indirekter Art auch damit verbundenen Wertvorstellungen) der regelmäßigen Kirchgänger mit denen, die weniger häufig, selten oder nie die Kirche besuchen, geht hervor, dass insbesondere katholische Christen mit enger Bindung an die Kirche die CDU gewählt haben. Die SPD profitierte dagegen stark von den Stimmen der evangelischen Wähler, wobei die Kirchgangshäufigkeit hier keinen großen Einfluss auf das Wahlverhalten zu haben scheint. Interessanterweise erreichen die GRÜNEN bei katholischen Kirchgängern nahezu die gleichen Wähleranteile wie die SPD. Auffällig ist, dass regelmäßiger Kirchgänger beider Konfessionen relativ selten die FDP gewählt haben (vgl. Tabelle 3).

**Tabelle 2:** Anteile der Gemeindemitglieder mit Hochschulzugangsberechtigung (Abitur/Fachhochschulreife) nach der Häufigkeit des Kirchgangs in Prozent

Kirchgangshäufigkeit	25 – 34 Jahre	35 – 44 Jahre	45 - 59 Jahre	60 Jahre und älter
<b>Evangelische Kirche (einschließlich Freikirchen)</b>				
Mind. einmal im Monat	79	76	61	31
Seltener als einmal im Monat	76	62	49	25
Insgesamt	76	63	50	26
<b>Römisch-katholische Kirche</b>				
Mind. einmal im Monat	91	75	64	42
Seltener als einmal im Monat	75	68	49	22
Insgesamt	77	70	53	28
<b>Alle Befragten</b>				
Alle Wähler	73	67	50	30

Quelle: Wahltag-Befragung des Statistischen Amtes

**Tabelle 3:** Zweitstimmenanteile für die größten vier Parteien nach Konfessionszugehörigkeit und Kirchengangshäufigkeit in Prozent

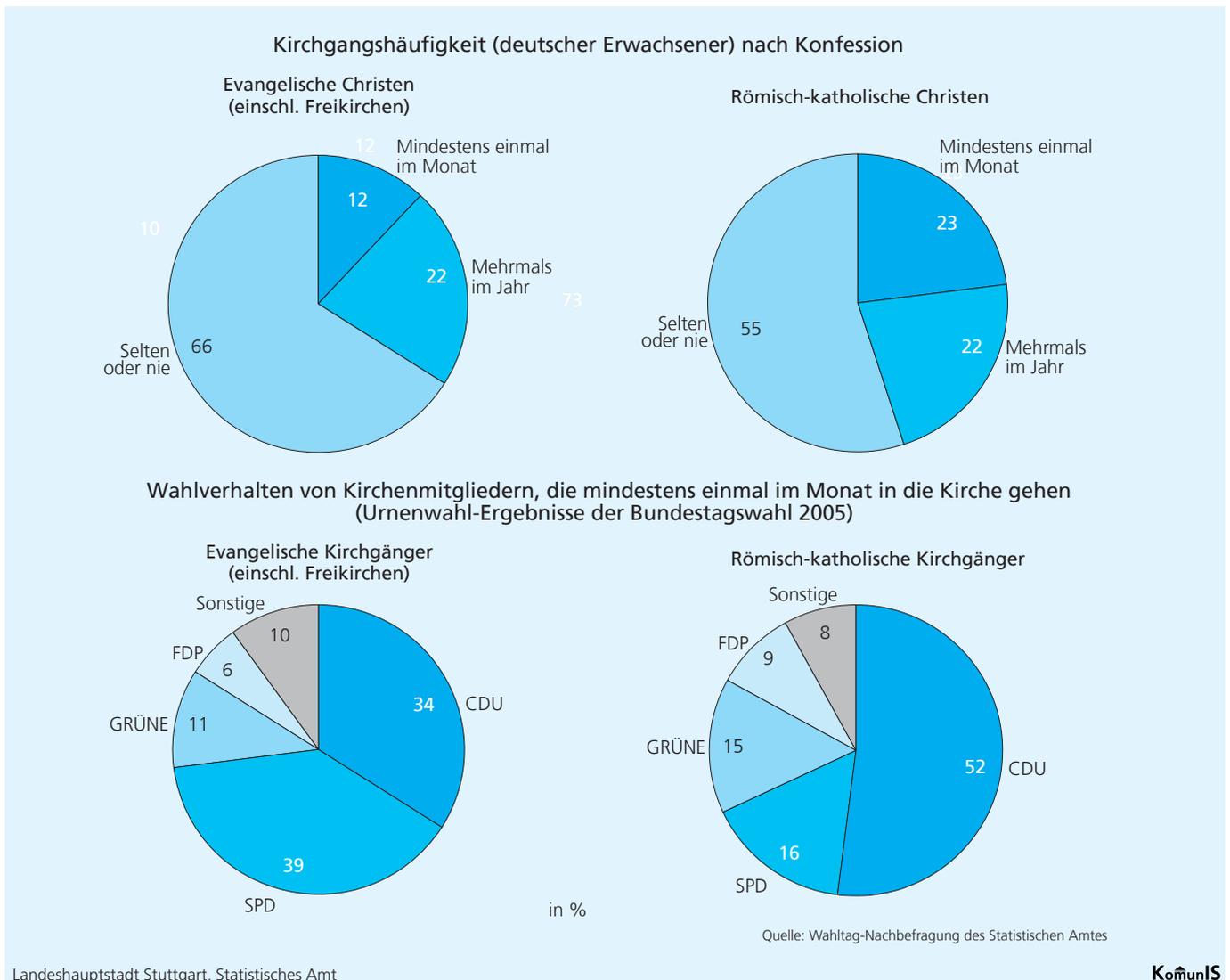
Kirchengangshäufigkeit	CDU	SPD	GRÜNE	FDP	Andere
<b>Evangelische Kirche (einschließlich Freikirchen)</b>					
Mind. einmal im Monat	34	39	11	6	10
Weniger als einmal im Monat	33	33	15	13	6
Insgesamt	33	34	14	12	7
<b>Römisch-katholische Kirche</b>					
Mind. einmal im Monat	52	16	15	9	8
Weniger als einmal im Monat	37	25	13	19	6
Insgesamt	41	26	13	13	6
<b>Keine Religionsgemeinschaft</b>					
Insgesamt	21	36	17	15	11
Urnenwahlergebnis in Stuttgart	31	33	15	13	8

Quelle: Wahltag-Befragung des Statistischen Amtes

Landeshauptstadt Stuttgart, Statistisches Amt KoMuNIS

Abbildung 1: Kirchengangshäufigkeit und Wahlverhalten von Kirchenmitgliedern in Stuttgart 2005 nach der Konfession

12



Jochen Gieck

## Mobilität in Stuttgart

### Ergebnisse der Bürgerumfrage 2005

Als Geburtsstadt des Automobils ist Stuttgart weltweit bekannt. Die Automobilhersteller DaimlerChrysler und Porsche, aber auch eine Vielzahl von Zulieferbetrieben wie Bosch, Behr, Dürr oder Mahle prägen das Bild der Stadt und tragen wesentlich zum prosperierenden Wirtschaftsstandort und zum Image Stuttgarts bei. Doch im Gegensatz zur wirtschaftlichen Situation steht der motorisierte Individualverkehr mittlerweile auch für Luftverschmutzung, Lärm, Flächenverbrauch und Stau. So überrascht es nicht, dass aus Sicht der Bevölkerung - wie die Ergebnisse der Stuttgarter Bürgerumfragen zeigen - die Folgen des motorisierten Individualverkehrs zu den größten Problemen gezählt werden.

*Besondere topographische Situation Stuttgarts bedingt Verkehrsprobleme*

Aufgrund der hohen Siedlungsdichte in Stuttgart, aber auch wegen der besonderen topografischen Situation der in einem Talkessel liegenden Innenstadt war und ist eine einfache Lösung der Verkehrsproblematik nicht möglich. Eine - wie in anderen Städten - mit einem konzentrischen Siedlungswachstum verbundene ringförmige Verkehrserschließung konnte im Rahmen des Wiederaufbaus nach dem Krieg nicht realisiert werden. So war mit dem Ausbau Stuttgarts zur autogerechten Stadt eine geradlinige Zerschneidung der Innenstadt durch Verkehrsachsen wie der Hauptstätter Straße/Konrad-Adenauer-Straße (B 14) und der Theodor-Heuss-Straße/Friedrichstraße (B 27) verbunden. Auch durch den zwischenzeitlichen Bau von verschiedenen Tunneln (Heslacher Tunnel, Feuerbacher Tunnel usw.) für den motorisierten Individualverkehr konnte das in seiner Grundstruktur auf die Innenstadt gerichtete Verkehrsnetz bislang nicht wesentlich verändert werden.

*Seit 1970er-Jahre Ausbau des ÖPNV als Alternative*

Durch den gezielten Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs seit Mitte der 1970er-Jahre als Alternative zum motorisierten Individualverkehr wurde ein Verkehrskollaps verhindert. Mittlerweile stehen mit dem 177 km langen S-Bahn-Netz und dem 207 km langen Stadtbahnnetz zwei leistungsfähige Transportsysteme für den öffentlichen Personennahverkehr zur Verfügung, die weiter ausgebaut werden. Die Diversifizierung der Verkehrsströme soll zukünftig weiter verbessert werden, indem verstärkt das Fahrrad als umweltfreundliches Verkehrsmittel genutzt werden kann.

*10-Punkte-Plan soll Fahrradverkehr fördern und langfristig zu einem 20-%igen Anteil des Radverkehrs führen*

Nicht zuletzt wegen der besonderen topografischen Bedingungen hat die Landeshauptstadt bislang nicht den Ruf einer Radfahrerhochburg. Um dies zu ändern, wurde von Oberbürgermeister Dr. Schuster ein 10-Punkte-Maßnahmen-Katalog zur Förderung des Fahrradverkehrs beschlossen. Das ehrgeizige Ziel ist die Steigerung des Radverkehrsanteils von momentan sieben auf zwölf Prozent und mittel- bis langfristig auf 20 Prozent, um gleichzeitig auch das Ziel der baden-württembergischen Landesregierung (Fahrradkonzept Baden-Württemberg) zu erreichen.

Mit den in Stuttgart seit 1995 im regelmäßigen Abstand von zwei Jahren durchgeführten Bürgerumfragen werden die Meinungen der Bürger zu wichtigen kommunalpolitischen Themenstellungen erfragt. Diese sind u.a. in den Fragen nach den größten Problemen, der Zufriedenheit mit einzelnen Lebensbereichen und den Ausgaben des städtischen Haushalts zusammengefasst. Zusätzlich zu diesen Standardindikatoren wurden im Rahmen der Bürgerumfrage 2005 verschiedene Aspekte zur Stuttgarter Verkehrssituation abgefragt. Dabei standen die Verkehrsmittelwahl der

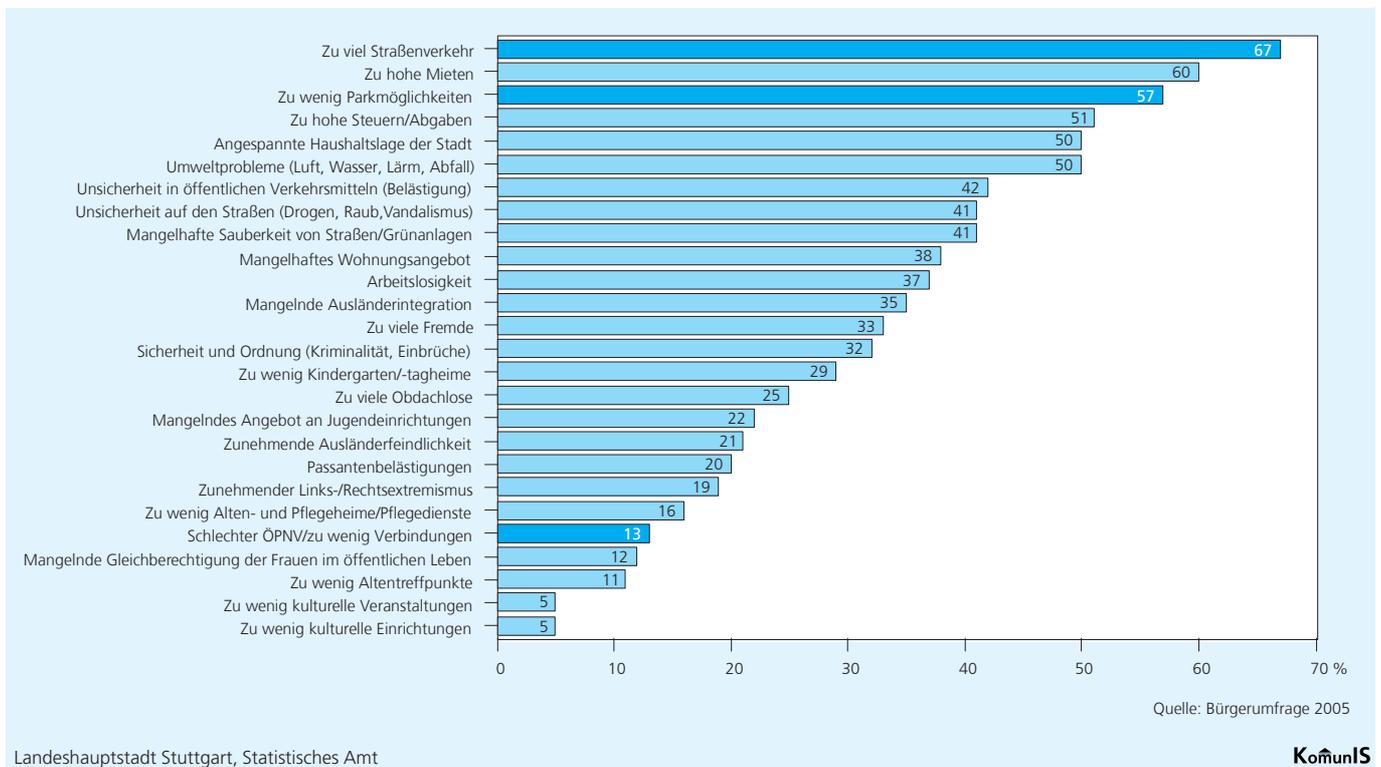
Bürgerinnen und Bürger, die Nutzungshäufigkeit von verschiedenen Verkehrsmitteln sowie Einschätzungen zur „Situation für Fahrradfahrer“ im Fokus. Dabei wurde auch gefragt, ob für den „Ausbau des Fahrradwegenetzes“ zukünftig mehr oder weniger Geld ausgegeben werden sollte.

### Größte Probleme Stuttgarts

„Zu viel Straßenverkehr“ ist 2005 Problem Nr. 1, ...

Wie bereits angedeutet, beurteilen die Bürger sowohl die Verkehrsbelastung als auch die örtliche Parkplatzsituation kritisch. Diese beiden Themenfelder werden als das größte bzw. das drittgrößte Problem in Stuttgart betrachtet. Der öffentliche Personennahverkehr wird indessen nur von einer Minderheit der Befragten (13 %) als problematisch angesehen und rangiert aktuell auf Platz 22 der 26 Probleme umfassenden Skala (vgl. Abbildung 1).

Abbildung 1: Größte Probleme in Stuttgart 2005



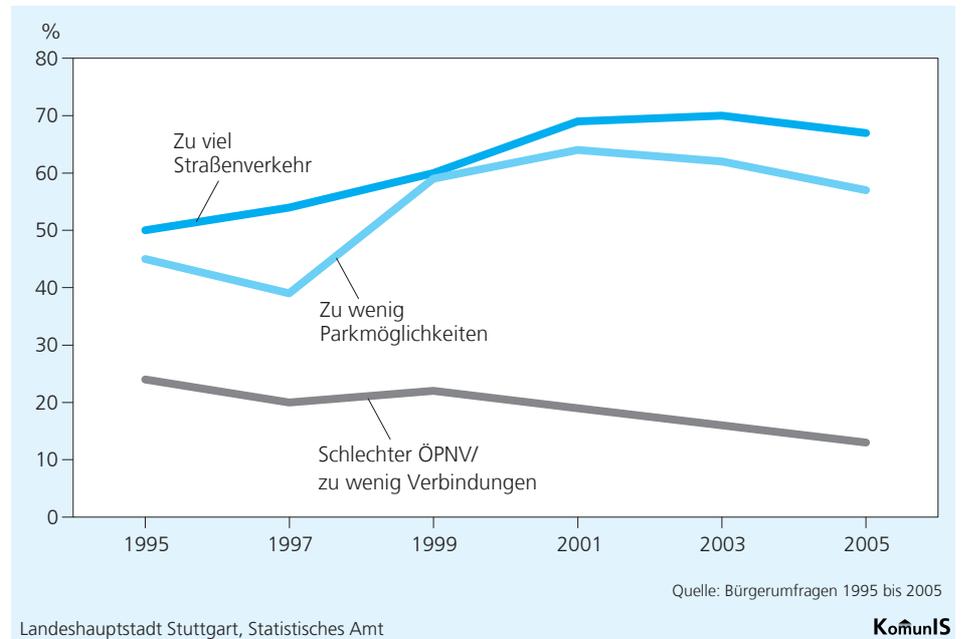
14

... 1995 noch auf Rang 6

Bei der Betrachtung einzelner verkehrsbezogener Probleme im Zeitverlauf der bisherigen sechs Bürgerumfragen seit 1995 sind folgende Entwicklungen erkennbar. Im Jahr 1995 empfanden 50 Prozent der Befragten den Straßenverkehr als zu stark, 45 Prozent der Befragten bewerteten die Parkplatzsituation kritisch. Seither ist ein deutlicher Anstieg auf aktuell 67 Prozent bzw. 57 Prozent der Befragten zu verzeichnen. Der leichte Rückgang um drei bzw. fünf Prozentpunkte innerhalb der letzten zwei Jahre ist in erster Linie begründet durch den insgesamt geringeren Problemdruck aus Sicht der Bürger (vgl. Abbildung 2). Während 2003 noch durchschnittlich neun Problemnennungen je Befragten zu verzeichnen waren, wurden in diesem Jahr noch acht Probleme genannt. Allerdings darf diese leichte Abnahme nicht darüber hinwegtäuschen, dass im Vergleich zu 1995 noch immer deutlich mehr Befragte die hohe Verkehrsbelastung und gleichzeitig auch fehlende Parkplätze bemängeln. Dies belegen auch die Rangplätze für beide Probleme. Vor zehn Jahren lag der als zu stark empfundene Straßenverkehr nur auf Platz 6, die Parkplatzsituation sogar nur auf Rang 10 der Problemliste. Seit 1999 sind jedoch beide Themen

ununterbrochen in den „Top 3“ der größten Probleme vertreten. Daher kann in den letzten sechs Jahren von einer Stagnation auf hohem Niveau bei den durch den motorisierten Individualverkehr verursachten Problemen gesprochen werden. Die hohe Relevanz dieser Probleme für die Bürger zeigt nicht zuletzt auch die diesjährige Feinstaubdiskussion, die sich in der Beurteilung der Umweltprobleme (+ 11 %-Pkte) widerspiegelt.

Abbildung 2: Größte Probleme in Stuttgart 1995 bis 2005



Der öffentliche Nahverkehr wird zunehmend besser beurteilt

Beim öffentlichen Nahverkehr hingegen scheinen die Investitionen des letzten Jahrzehnts zu einer zunehmend positiveren Beurteilung aus Sicht der Bürger beizutragen. Seit 1995 ist mit Ausnahme des Jahres 1999 eine kontinuierliche Abnahme der Problemnennungen zu verzeichnen. Mittlerweile sind nur noch 13 Prozent der Bürger unzufrieden mit dem ÖPNV. Vor zehn Jahren beurteilten noch nahezu ein Viertel der Bürger (24 %) den Stuttgarter Nahverkehr kritisch.

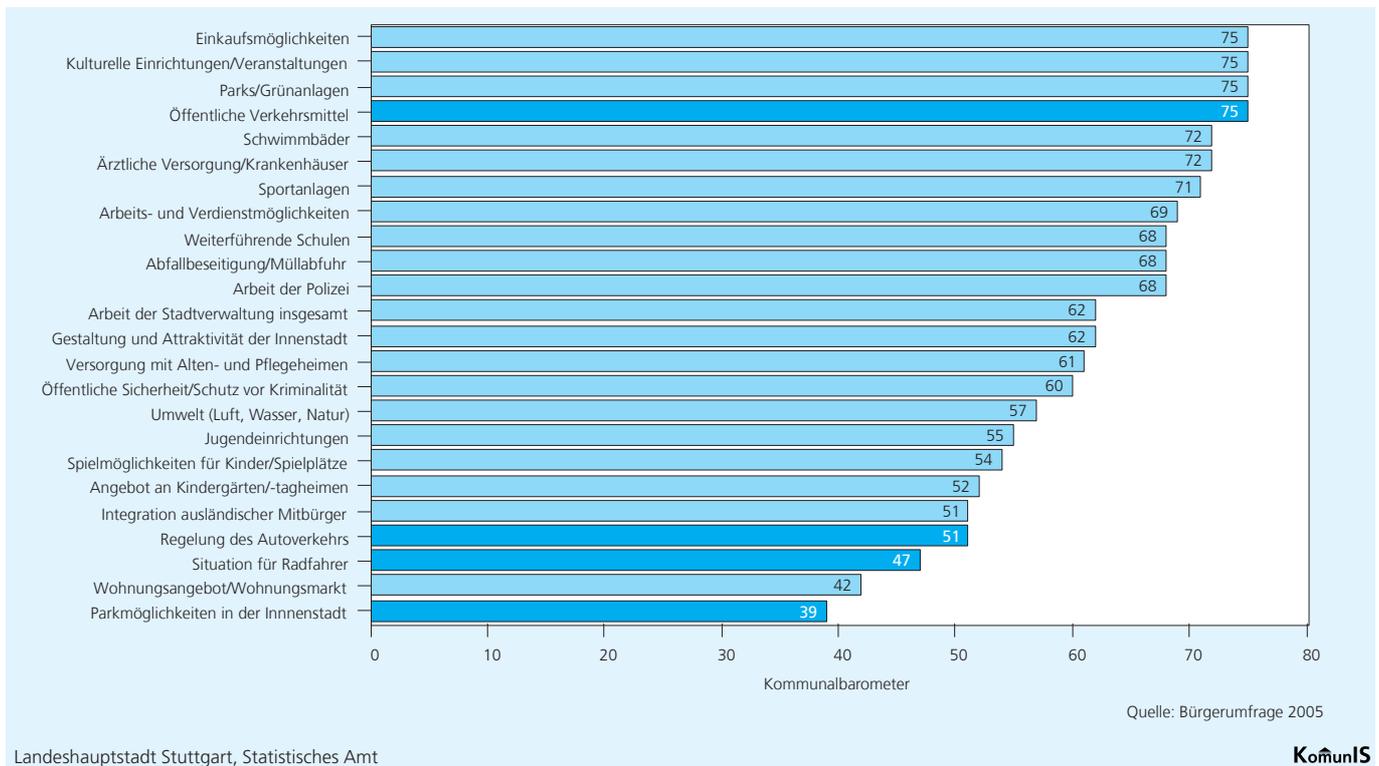
### Zufriedenheit mit Lebensbereichen in Stuttgart

Ein in sich schlüssiges Bild ergibt der Vergleich zwischen den größten Problemen und der Zufriedenheit mit einzelnen Lebensbereichen in Stuttgart. Themenbereiche, die - aus Sicht der Bürger - wenig problematisch sind, erzielen hier hohe Zufriedenheitswerte. Umgekehrt beurteilen die Stuttgarter Lebensbereiche besonders kritisch, wenn diese bei den größten Problemen an vorderer Stelle zu finden sind.

Bürger sind unzufrieden mit der Parkraumsituation in der Innenstadt und der Situation für Radfahrer

Dementsprechend ist die Zufriedenheit mit den öffentlichen Verkehrsmitteln (75 Punkte auf der Kommunalbarometerskala) besonders hoch, während alle Themenbereiche des Individualverkehrs mit Kommunalbarometerwerten von weniger als 51 unterdurchschnittlich abschneiden. Besonders offensichtlich ist die Unzufriedenheit mit der Parkraumsituation in der Innenstadt, die in der Zufriedenheitsskala mit 39 Punkten den letzten Rang belegt. Aber auch die Kategorien „Situation für Radfahrer“ (47 Punkte) und „Regelung des Autoverkehrs“ (51 Punkte) werden kritisch gesehen (vgl. Abbildung 3).

Abbildung 3: Zufriedenheit mit Lebensbereichen in Stuttgart 2005



## Städtischer Haushalt

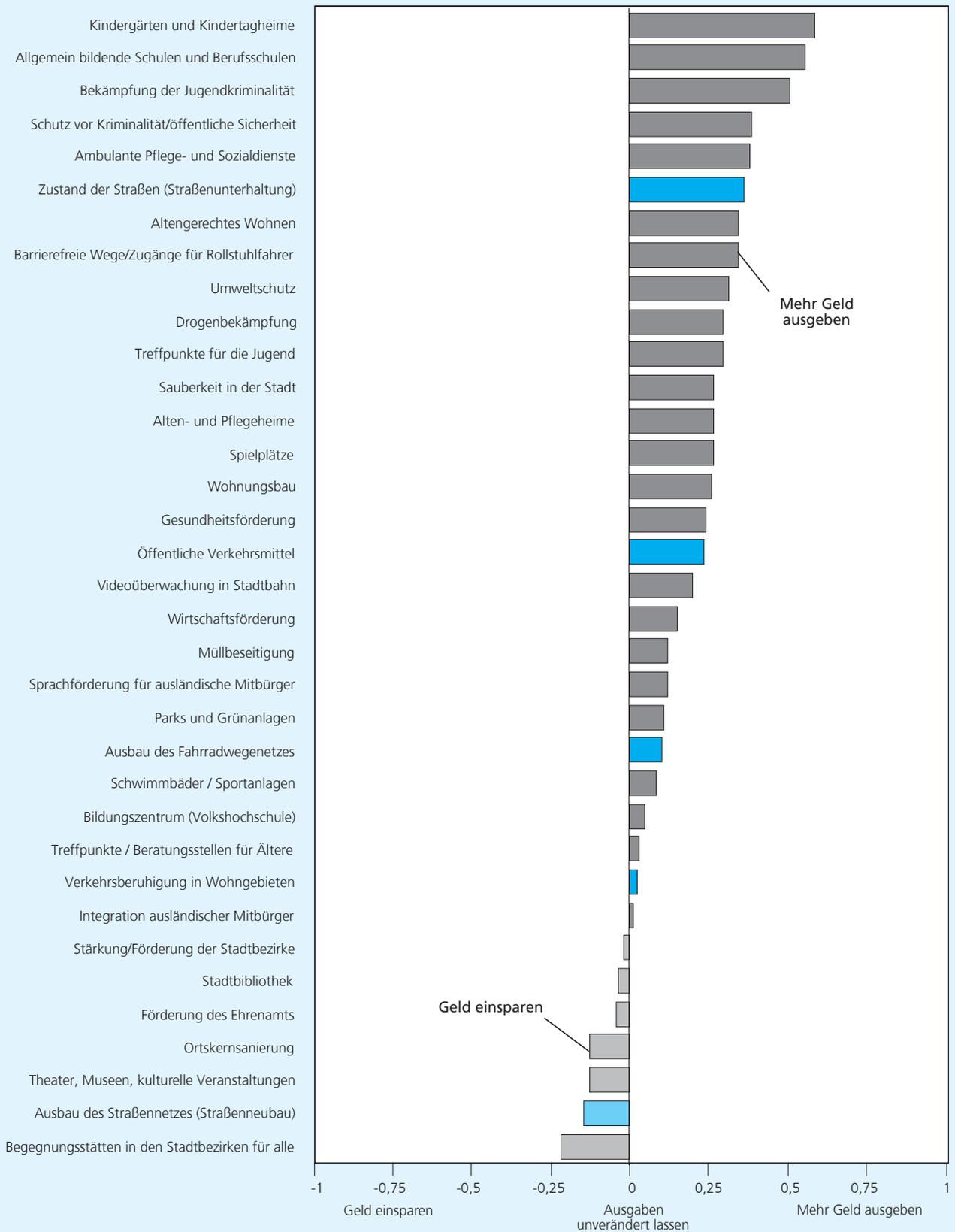
Wenn die Stuttgarter Bürger die Möglichkeiten hätten, frei über den städtischen Haushalt zu verfügen, würden sie sich insgesamt gesehen für Mehrausgaben aussprechen. Dennoch gibt es auch mehrere Bereiche, die aus Bürgersicht dem Rotstift zum Opfer fallen würden. So zeigt sich durch diese Fragestellung indirekt, welche Bereiche von den Bürgern als wichtig erachtet werden bzw. wo eventuell Probleme vorliegen, die durch eine gezielte Aufstockung des Etats gelöst werden sollen.

*Bürger würden mehr Geld für den Erhalt der Straßen ausgeben*

Interessante Erkenntnisse ergeben sich dabei für den Themenkomplex Verkehr (vgl. Abbildung 4): Für den Erhalt der bestehenden Straßen („Straßenunterhaltung“) würde nahezu jeder zweite Bürger (45 %) mehr Geld ausgeben. Dies entspricht, mit einer Steigerung von sechs Prozentpunkten gegenüber 2003, dem langjährigen Trend seit 1995, der inzwischen zu einer umgekehrten Einstellung der Bürger geführt hat. Damals sprachen sich nur 22 Prozent der Befragten für erhöhte Ausgaben aus. Und immerhin 32 Prozent sahen vor zehn Jahren bei der Straßenunterhaltung noch Einsparmöglichkeiten. Bei der diesjährigen Bürgerumfrage waren dagegen „die Sparrer“ mit nur noch neun Prozent deutlich in der Minderheit. So wird indirekt belegt, dass sich die Einsparungen in den Budgets zum Erhalt von Straßen durchaus auf die Qualität der Straßen ausgewirkt haben. Ebenfalls recht eindeutig sprechen sich die Befragten für höhere Ausgaben zugunsten der öffentlichen Verkehrsmittel aus. So halten 29 Prozent Mehrausgaben gerechtfertigt und demgegenüber sehen lediglich sechs Prozent der Bürger hier Einsparpotential.

Auch beim Ausbau des Fahrradwegenetzes plädieren deutlich mehr Befragte für Mehrausgaben (37 %) als für Einsparungen (26 %). Weitere 37 Prozent der Befragten sind der Meinung, dass die Ausgaben unverändert bleiben sollen. Das Ziel der Stadt Stuttgart die Situation für Fahrradfahrer allgemein zu verbessern, wird also von mehr Befragten befürwortet als abgelehnt.

Abbildung 4: Ausgabeprioritäten in Stuttgart 2005



Durchschnittlicher Wert auf einer Skala von -1 bis +1. Dabei bezeichnet -1 Geld einsparen, 0 Ausgaben unverändert lassen und 1 mehr Geld ausgeben

Quelle: Bürgerumfrage 2005

Ein relativ uneinheitliches Meinungsbild herrscht beim Thema Verkehrsberuhigung in den Wohngebieten vor. Die Gruppen der „Ausgabefreudigen“ (26 %) und der „Sparer“ (23 %) sind etwa gleich groß, so dass keine eindeutige Präferenz in der Bevölkerung erkennbar wird.

*Beim Straßenneubau sprechen sich die Bürger für Einsparungen aus*

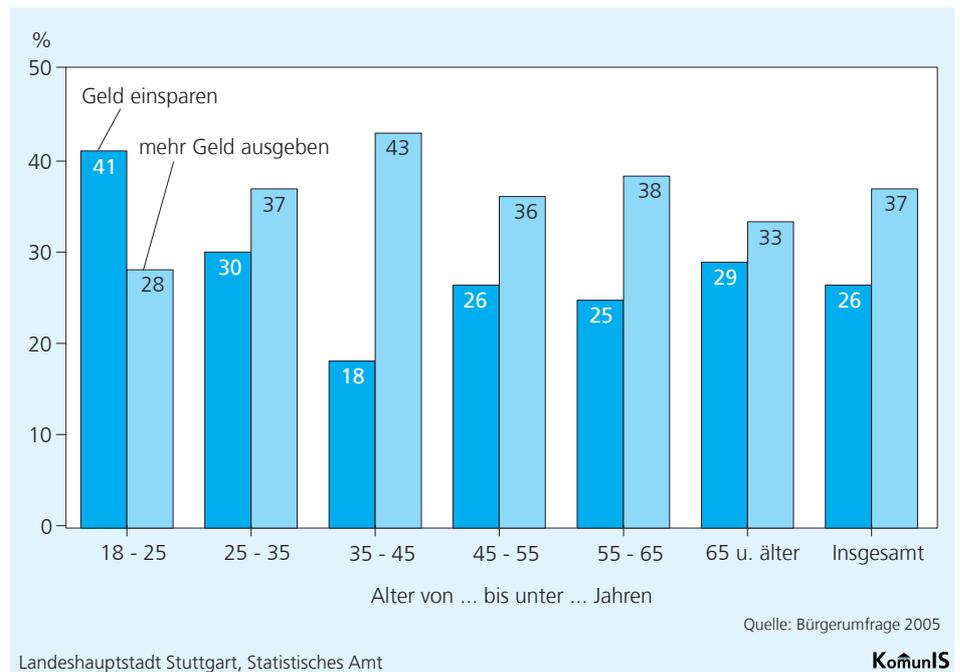
Weit kritischer als die bisher genannten Bereiche wird der Ausbau des Straßennetzes, das heißt, der Straßenneubau gesehen. Während 21 Prozent der Bürger höhere Ausgaben begrüßen würden, sind 36 Prozent gegenteiliger Meinung. Somit erreichen Einsparungen beim Straßenneubau den zweithöchsten Zustimmungswert aller 35 bei der Bürgerumfrage zur Auswahl stehenden Positionen.

*Führerscheinneulinge sehen beim Fahrradverkehr Einsparmöglichkeiten, ...*

Weiter differenziert zeigt sich beim Ausbau des Fahrradwegenetzes folgendes Bild: In der Altersklasse der Führerscheinneulinge sehen 41 Prozent Einsparmöglichkeiten bei diesem Thema. Dies übertrifft bei weitem die 28 Prozent der Befragten, die gerne höhere Ausgaben sehen würden (vgl. Abbildung 5). Gerade in dieser Altersgruppe scheint die Faszination des Autos (noch) besonders groß zu sein. Das Fahrrad bleibt somit ein Relikt aus der Jugendzeit. Schon bei den 25- bis 35-Jährigen kehrt sich dieses Bild jedoch um und der größere Teil der Befragten begrüßt zusätzliche Mittel für den Ausbau der Radwege. Speziell von der Gruppe der 35- bis 45-Jährigen werden Mehrausgaben gefordert. Den 43 Prozent Befürwortern in dieser Altersgruppe stehen nur 18 Prozent Skeptiker gegenüber, die Einsparungen fordern.

*... in allen anderen Altersklassen werden zusätzliche Mittel begrüßt*

**Abbildung 5:** Ausgabepriorität für den Ausbau des Fahrradwegenetzes nach Altersklassen in Stuttgart 2005



Mit zunehmendem Alter können sich die Befragten etwas weniger für zusätzliche Mittel zum Ausbau des Fahrradwegenetzes begeistern. Das Fahrrad als Verkehrsmittel der eigenen Wahl spielt im höheren Alter gewiss auch aufgrund sich verschlechternden körperlichen Voraussetzungen eine geringere Rolle. Dennoch überwiegen in allen Altersklassen - mit Ausnahme der 18- bis 25-Jährigen - die Befürworter von Mehrausgaben. Ausländische Mitbürger sprechen sich hingegen zu 33 Prozent für Einsparungen beim Radwegeausbau aus. Gleichzeitig halten nur 27 Prozent Mehrausgaben für gerechtfertigt.

## Verfügbarkeit eines Kraftfahrzeugs

Die jederzeitige Verfügbarkeit eines Kraftfahrzeugs ist in unserer mobilen Gesellschaft häufig nicht nur (beruflich) notwendig, sondern vielmehr ist das Auto ein Statussymbol, auf das ungern verzichtet wird. So sind viele bereit, für die individuelle Mobilität einen guten Teil ihres Einkommens auszugeben, auch wenn in einer Großstadt wie Stuttgart mit überdurchschnittlich gut ausgebautem öffentlichen Nahverkehrssystem alternative Angebote durchaus vorhanden sind.

*Knapp 60 % der Befragten verfügen uneingeschränkt über ein Kraftfahrzeug*

Insgesamt können 57 Prozent der Befragten uneingeschränkt über ein Kraftfahrzeug verfügen. Eingeschränkt ist dies für rund 21 Prozent der Bürger möglich. Knapp 22 Prozent der Befragten steht kein Kraftfahrzeug zur Verfügung. Autofahren und der „Besitz“ eines Autos scheint - laut Bürgerumfrage - für Männer im Vergleich zu Frauen noch immer wesentlich wichtiger zu sein. Dementsprechend können knapp 70 Prozent der Männer, aber nur etwas mehr als 46 Prozent der Frauen uneingeschränkt über ein Kraftfahrzeug verfügen (vgl. Tabelle 1).

*38 % der Single-Haushalte verfügen über kein eigenes Kraftfahrzeug*

Werden die Befragten differenziert nach Haushaltsgröße, so zeigt sich, dass gerade Single-Haushalte wesentlich häufiger (38 %) über kein eigenes Kraftfahrzeug verfügen. Dies ist im Wesentlichen begründet in der Struktur der Ein-Personen-Haushalte. Sowohl junge Erwachsene (18- bis 25-Jährige) als auch über 75-Jährige können sich oft aus finanziellen Gründen kein Fahrzeug leisten. Eine weitere Ursache ist das Fehlen eines Führerscheins gerade bei über 75-jährigen Frauen. Dazu kommt bei einigen Rentnern auch der Verzicht auf das Autofahren aus gesundheitlichen Gründen.

**Tabelle 1:** Persönliche Verfügbarkeit eines Kraftfahrzeugs

	ja, uneingeschränkt	ja, eingeschränkt	nein
	%		
Alle Befragten	57	21	22
<b>Geschlecht</b>			
Männlich	69	16	15
Weiblich	46	26	28
<b>Haushaltsgröße</b>			
1 Person	57	5	38
2 Personen	59	23	18
3 Personen	57	27	16
4 Personen	54	35	11
5 und mehr Personen	43	34	23
<b>Altersklassen</b>			
18 bis unter 25 Jahre	29	39	32
25 bis unter 35 Jahre	55	22	22
35 bis unter 45 Jahre	59	23	18
45 bis unter 55 Jahre	64	21	15
55 bis unter 65 Jahre	60	22	18
65 bis unter 75 Jahre	63	16	21
75 Jahre und älter	45	10	45

Landeshauptstadt Stuttgart, Statistisches Amt **KoMunIS**

*90 % der Befragten, die in einem 4-Personen-Haushalt wohnen, können zumindest eingeschränkt ein Kraftfahrzeug nutzen*

Dagegen ist in mittelgroßen Haushalten (zwei bis vier Personen) mindestens ein Kraftfahrzeug Standard. Mit zunehmender Haushaltsgröße nimmt die Zahl der Befragten, die kein Fahrzeug nutzen können, immer mehr ab. So können rund 90 Prozent der Befragten, die in einem Vier-Personen-Haushalt leben, ein Fahrzeug nutzen.

Allerdings bedeutet dies - bei steigender Anzahl der Familienmitglieder - keine Steigerung der uneingeschränkten Verfügbarkeit, sondern mehrere Personen „teilen“ sich das Kraftfahrzeug. In großen Haushalten mit fünf und mehr Personen dagegen steigt der Anteil, der Befragten ohne verfügbares Kraftfahrzeug deutlich auf 23 Prozent an. Allerdings handelt es sich bei den befragten Mitgliedern von Großfamilien und Wohngemeinschaften um überdurchschnittlich viele jüngere und/oder weibliche Personen.

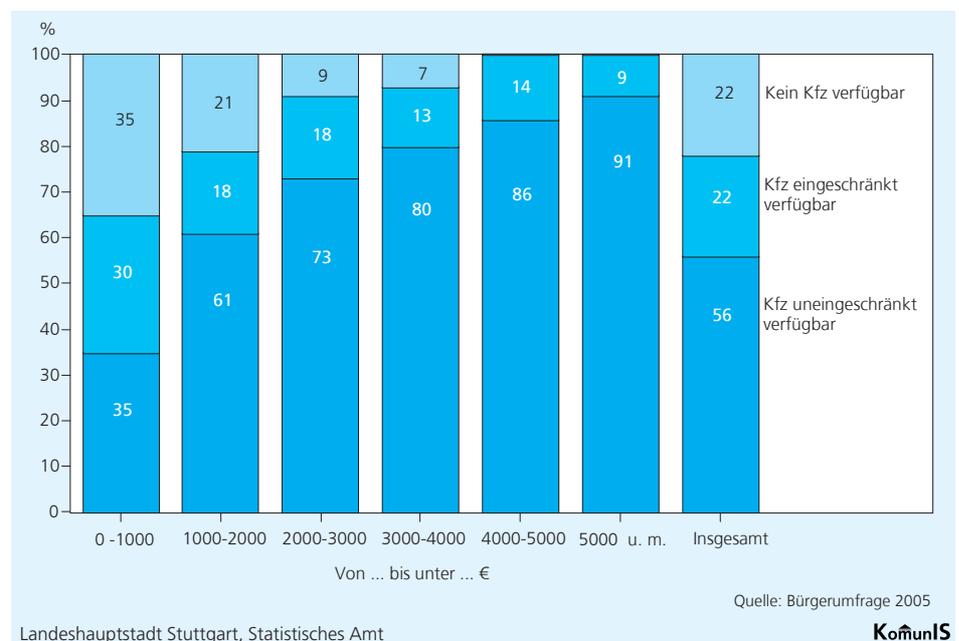
Bei einer Betrachtung nach Altersklassen wird erneut die bereits angesprochene Aufteilung sichtbar. Sowohl 18- bis 25-Jährige, die sich ein Auto häufig noch nicht leisten können, als auch über 75-Jährige haben wesentlich häufiger kein Kraftfahrzeug zur Verfügung. Allen anderen Altersklassen, in erster Linie den berufstätigen Befragten (25 - 65 Jahre) und den „jungen Senioren bis 75 Jahre“ steht häufig ein Fahrzeug uneingeschränkt (ca. 60 %) oder zumindest eingeschränkt (ca. 22 %) zur Verfügung.

Mit zunehmendem Einkommen nimmt die Verfügbarkeit eines Kraftfahrzeugs zu

Differenziert nach Einkommensgruppen zeigt sich ein direkter Zusammenhang bei der Nutzungsmöglichkeit eines Kraftfahrzeugs: Mit zunehmendem persönlichem Einkommen nimmt die Verfügbarkeit eines Kraftfahrzeugs kontinuierlich zu. Ab einem persönlichen Monatseinkommen von 4000 € ist eine zumindest eingeschränkte Nutzungsmöglichkeit selbstverständlich. 86 Prozent bzw. 91 Prozent dieser Personengruppe können ihr Kraftfahrzeug uneingeschränkt nutzen. Personen, die über kein Kraftfahrzeug verfügen können, sind in diesen beiden Einkommensgruppen nicht vorhanden.

Unter umgekehrten Vorzeichen ist die Gruppe der Personen zu sehen, die monatlich über weniger als 1000 € verfügen können. Hier ist bei 35 Prozent der Befragten kein Kraftfahrzeug vorhanden.

Abbildung 6: Verfügbarkeit eines Kraftfahrzeugs nach Einkommensgruppen in Stuttgart 2005



### Verkehrsmittelwahl

85 % der Bürger benutzen auf dem Weg zur Arbeit nur ein Verkehrsmittel

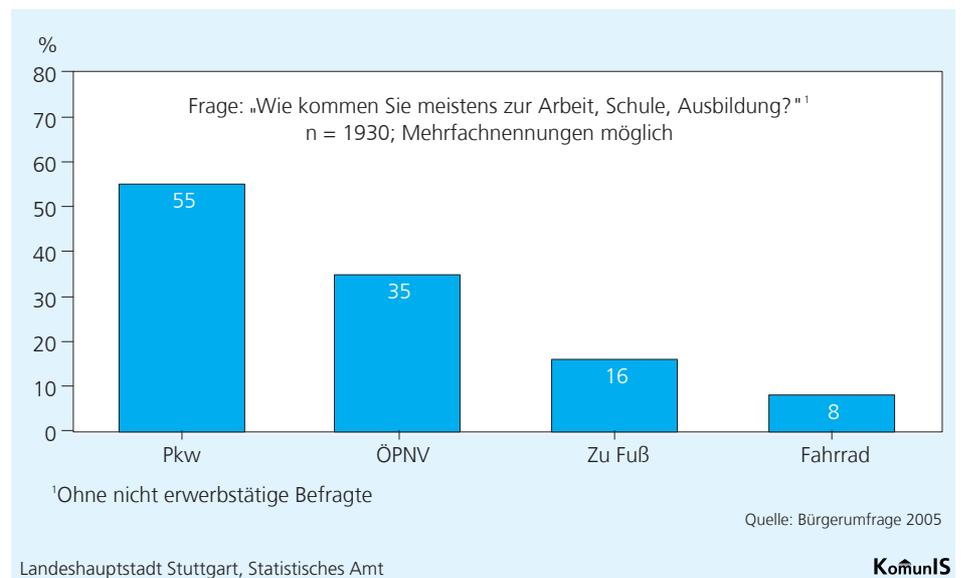
Bei der Verkehrsmittelwahl für berufliche Zwecke zeigt sich eine klare Struktur<sup>1</sup>. 55 Prozent der Befragten benutzen zumindest auf einer Teilstrecke den Pkw. Neben dem motorisierten Individualverkehr bildet der öffentliche Nahverkehr, der von 35 Prozent der Befragten genutzt wird, die zweite Säule beim Erreichen des Arbeits- bzw. Ausbildungsplatzes oder der Schule. Weitere 16 Prozent gehen zu Fuß zum

Arbeitsplatz, lediglich acht Prozent benutzen ihr Fahrrad (vgl. Abbildung 7). Insgesamt 85 Prozent der Bürger benutzen für berufliche Zwecke nur ein Verkehrsmittel. Bei der Kombination verschiedener Verkehrsmittel (15 % der Befragten) fällt die Wahl zumeist auf den öffentlichen Nahverkehr, der entweder zu Fuß, mit dem Fahrrad oder per Pkw erreicht wird.

Weitaus vielfältiger und unschärfer wird das Bild, wenn die Verkehrsmittelwahl für Einkäufe und andere persönliche Erledigungen untersucht wird. Hierbei beschränken sich nur noch sechs von zehn Bürgern auf ein Verkehrsmittel. Weiter dominant bleibt das Auto mit 59 Prozent, gefolgt von rund 47 Prozent Befragten, die ihre Einkäufe zu Fuß erledigen. Der Anteil der ÖPNV-Nutzer sinkt im Vergleich zu beruflichen Fahrten auf 28 Prozent. Für Einkäufe und andere Besorgungen ist der öffentliche Nahverkehr nicht erste Wahl. Auch das Fahrrad spielt bei persönlichen Besorgungen - nicht zuletzt aufgrund der zu befördernden Einkäufe - mit rund zwölf Prozent im Vergleich zu den anderen Fortbewegungsmöglichkeiten eine geringe Rolle.

Noch vielfältiger werden die Fortbewegungsprofile der Befragten bei ihren Freizeitaktivitäten. Nur knapp über die Hälfte der Befragten legt sich hier eindeutig auf ein Verkehrsmittel fest. Dementsprechend steigt die Zahl der Mehrfachnennungen. Insgesamt benutzen 59 Prozent ihren Pkw, 34 Prozent den öffentlichen Nahverkehr, 36 Prozent gehen zu Fuß und 24 Prozent fahren mit dem Fahrrad.

Abbildung 7: Verkehrsmittelwahl in Stuttgart 2005



Frauen nutzen häufiger öffentliche Verkehrsmittel

Wird die Verkehrsmittelwahl differenziert nach Geschlecht, so zeigen sich deutliche Unterschiede. Während Männer überwiegend auf ihr (uneingeschränkt verfügbares) Kraftfahrzeug zurückgreifen (54 %), nutzen nur 39 Prozent der Frauen dieses Verkehrsmittel. Dementsprechend sind Frauen häufiger zu Fuß oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs. Jüngere Befragte zwischen 18 und 25 Jahren nutzen aus beruflichen oder schulischen Gründen ebenfalls deutlich häufiger öffentliche Verkehrsmittel (43 %). Der Pkw spielt in dieser Altersgruppe mit rund 24 Prozent (noch) eine untergeordnete Rolle.

### Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel

Jeder vierte Befragte ist Stammkunde des ÖPNV

Bei der Lösung von Verkehrsproblemen kommt der Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel wie Bus und Bahn eine große Bedeutung zu. Daher wurde für öffentliche Nahverkehrsmittel die Nutzungshäufigkeit durch die Stuttgarterinnen und Stutt-

garter ermittelt. Berücksichtigt wurden dabei nur Personen, die mindestens einmal im Monat öffentliche Verkehrsmittel benutzen. Die Nutzungshäufigkeit wurde in drei Kategorien (1 - 5 mal; 6 -20 mal; mehr als 20 mal pro Monat) eingeteilt. Dabei zeigt sich, dass etwa die Hälfte der Befragten (51 %) öffentliche Verkehrsmittel gelegentlich nutzen. Die andere Hälfte teilt sich in nahezu gleiche Teile in „regelmäßige Nutzer“ (6 - 20 mal pro Monat) und in „Stammkunden“ (mehr als 20 mal im Monat) auf. Jeder vierte Befragte ist somit ein Stammkunde, für den die (werk-)tägliche Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel selbstverständlich ist.

*Befragte, die den ÖPNV selten nutzen, können häufig über ein Kraftfahrzeug verfügen, ...*

Um Entwicklungspotentiale bzw. mögliche neue Zielgruppen für den öffentlichen Nahverkehr zu erkennen, wurde der Zusammenhang zwischen der Nutzungshäufigkeit öffentlicher Verkehrsmittel und der Verfügbarkeit eines Kraftfahrzeuges näher untersucht. Dabei wird ein direkter Zusammenhang deutlich. Denn drei Viertel der Befragten, die öffentliche Verkehrsmittel eher selten nutzen (1 - 5 mal pro Monat), können uneingeschränkt über ein Fahrzeug verfügen, weitere 16 Prozent teilen sich ein Fahrzeug. Lediglich neun Prozent dieser Personengruppe steht kein Fahrzeug zur Verfügung (vgl. Abbildung 8).

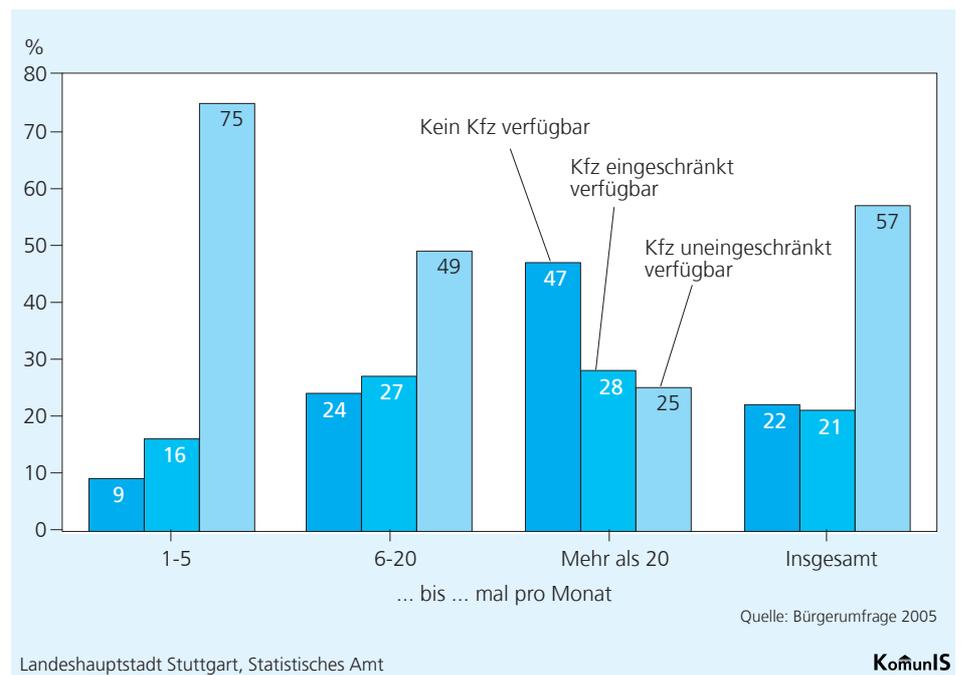
*... dagegen verfügen fast 50 % der Stammkunden des ÖPNV über kein eigenes Kraftfahrzeug*

Unter umgekehrten Vorzeichen sind die Stammkunden der öffentlichen Verkehrsmittel zu sehen, für die ein jederzeit verfügbares Kraftfahrzeug nicht entscheidend ist. Knapp die Hälfte dieser Personen (47 %) verfügt über kein eigenes Fahrzeug. Dies bestätigt ein ökonomisches Verhalten vieler Bürger. Das heißt, die Entscheidung für oder gegen den öffentlichen Nahverkehr wird schon mit dem Kauf eines Autos getroffen. Steht ein Fahrzeug zur Verfügung, so wird es im Zweifel dem ÖPNV vorgezogen. Dies liegt - neben der Bequemlichkeit - sicherlich auch an den bereits bezahlten Fixkosten wie Steuer und Versicherung. Für einzelne Fahrtstrecken wird deshalb bei der Verkehrsmittelwahl ausschließlich der Spritpreis als Vergleichsmaßstab zum öffentlichen Nahverkehr angesetzt.

Als zusätzliche Nutzungshemmnisse erweisen sich Begründungen wie der ÖPNV sei zu langsam oder für den gewünschten Fahrtweg stünde keine Verbindung zur Verfügung<sup>2</sup>. Somit sind trotz enorm gestiegener Energiepreise Nachfragesprünge im öffentlichen Nahverkehr nur durch deutlich verbesserte Angebote zu erwarten.

22

**Abbildung 8:** Nutzungshäufigkeit der öffentlichen Verkehrsmittel nach Verfügbarkeit eines Kraftfahrzeugs in Stuttgart 2005



*Junge Erwachsene fahren deutlich häufiger Bus und Bahn*

Bei der Nutzungshäufigkeit öffentlicher Verkehrsmittel wird das Bild der allgemeineren Frage zur Verkehrsmittelwahl bestätigt. Männer gehören deutlich häufiger zu den Gelegenheitsnutzern öffentlicher Verkehrsmittel. Nur 23 Prozent nutzen werktäglich Bus und/oder Bahn. Demgegenüber sind 28 Prozent der Frauen Stammkunden der öffentlichen Verkehrsmittel. Auch bezogen auf die Altersstruktur wird die These der Bus und Bahn fahrenden jungen Erwachsenen bis 25 Jahre bestätigt. Mehr als die Hälfte (53 %) dieser Altersklasse nutzen öffentliche Verkehrsmittel über 20 mal im Monat (vgl. Tabelle 2).

**Tabelle 2:** Nutzungshäufigkeit öffentlicher Verkehrsmittel

	1-5 mal	6-20 mal	mehr als 20 mal
	pro Monat		
	%		
Alle Befragten	51	24	25
<b>Geschlecht</b>			
Männlich	55	22	23
Weiblich	47	25	28
<b>Altersklassen</b>			
18 bis unter 25 Jahre	23	24	53
25 bis unter 35 Jahre	46	19	35
35 bis unter 45 Jahre	53	21	26
45 bis unter 55 Jahre	55	19	26
55 bis unter 65 Jahre	57	24	19
65 bis unter 75 Jahre	54	31	15
75 Jahre und älter	52	30	18

Landeshauptstadt Stuttgart, Statistisches Amt **KoMunIS**

## Verkehrsmittel Fahrrad

Rund 60 Prozent der Befragten besitzen ein fahrbereites Fahrrad. Diese Bürger lassen sich nochmals in zwei Untergruppen unterteilen. Den „tatsächlichen“ Radfahrern (56 %) stehen einige Personen gegenüber, die ihr funktionierendes Rad offenbar nicht nutzen (4 %). Somit stehen den Radfahrern insgesamt 44 Prozent Nicht-Radfahrer gegenüber. Im Folgenden wird zur Vereinfachung zwischen Radfahrern und Nicht-Radfahrern unterschieden.

*Aktive Radfahrer beurteilen Situation für Radfahrer noch kritischer*

Diese Unterscheidung ist insofern interessant, da sich auch Befragte zur Situation für Radfahrer äußern, die überhaupt nicht Rad fahren. Auffällig erscheint, dass der ohnehin schon geringe Durchschnittswert aller Befragten von 47 Punkten auf der Kommunalbarometerskala bei der Einschätzung zur Situation für Fahrradfahrer (s.o.) von den Radfahrern mit einem Wert von 45 Punkten nochmals unterboten wird. Dagegen bewerten Befragte, die nicht Rad fahren, die Situation mit 51 Punkten sogar leicht positiv. Die aktiven Radfahrer als tatsächlich Betroffene sind demnach noch etwas unzufriedener als der Wert für alle Befragten zunächst vermuten ließ.

Doch wer ist der typische Radfahrer? Er lässt sich im Extrem auf folgende Eigenschaften reduzieren: männlich, 35 bis unter 45 Jahre alt, verheiratet, lebt in einem Mehrpersonenhaushalt mit unter 18-Jährigen in den äußeren Stadtbezirken und besitzt die deutsche Staatsbürgerschaft (vgl. Tabelle 3).

Entscheidender als der Besitz eines fahrbereiten Fahrrads ist letztlich die Nutzungshäufigkeit. Sie lässt Rückschlüsse zu, wie viele Personen regelmäßige Radfahrer sind und für welche Zwecke das Fahrrad als Verkehrs- und Transportmittel überwiegend eingesetzt wird. Dabei wurden drei Hauptmotive unterschieden. Neben der Nutzung aus beruflichen Gründen (Arbeit, Schule, Ausbildung) wurde der private Bereich differenziert in Einkaufen und persönliche Erledigungen sowie den eigentlichen Freizeitbereich.

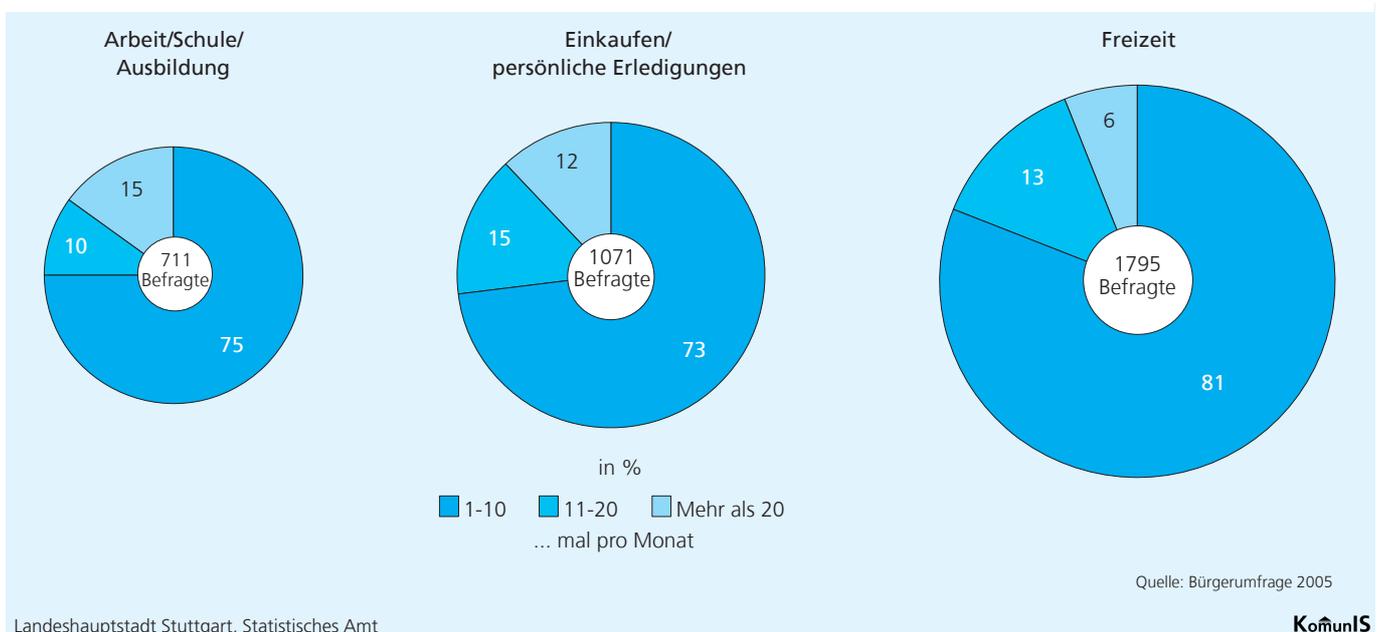
**Tabelle 3:** Demographische Angaben zu Radfahrern

	Radfahrer	Nicht-Radfahrer
	%	
Alle Befragten	56	44
<b>Geschlecht</b>		
Männlich	65	35
Weiblich	49	51
<b>Altersklassen</b>		
18 bis unter 25 Jahre	61	40
25 bis unter 35 Jahre	62	38
35 bis unter 45 Jahre	70	30
45 bis unter 55 Jahre	64	36
55 bis unter 65 Jahre	57	43
65 bis unter 75 Jahre	45	55
75 Jahre und älter	15	85
<b>Staatsangehörigkeit</b>		
Deutsch	58	42
Nicht deutsch	46	54
<b>Haushaltsgröße</b>		
1-Personen-Haushalt	45	55
Mehrpersonenhaushalt mit unter 18-Jährigen	72	28
Mehrpersonenhaushalt ohne unter 18-Jährige	55	45
<b>Wohngegend</b>		
Inneres Stadtgebiet	48	52
Äußeres Stadtgebiet	60	40

Landeshauptstadt Stuttgart, Statistisches Amt **KoMunIS**

Zwischen den drei Kategorien ergeben sich bei einer prozentualen Betrachtung kaum Unterschiede. Jeweils rund drei Viertel der Radfahrer nutzen ihr Rad gelegentlich (1 - 10 mal pro Monat). Zwischen zehn und 15 Prozent fahren regelmäßig Rad (11 - 20 mal im Monat) und sechs bis 15 Prozent mehr als 20 mal pro Monat (vgl. Abbildung 9).

**Abbildung 9:** Nutzungshäufigkeit des Fahrrads nach Verwendungszweck



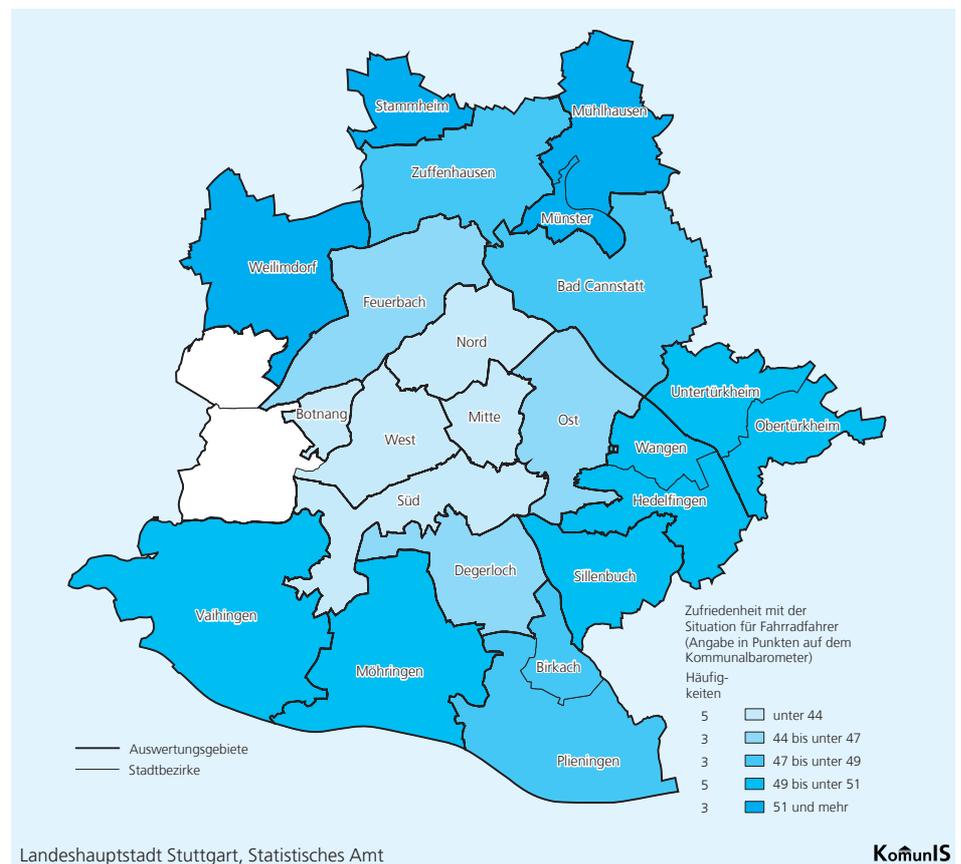
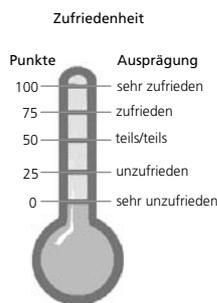
Die meisten Radfahrer nutzen ihr Fahrrad in der Freizeit

Werden die absoluten Zahlen miteinander verglichen, so wird erkennbar, dass nur etwas mehr als 700 Befragte von den insgesamt rund 1900 Radfahrern das Fahrrad für die Fahrt zum Arbeits- oder Ausbildungsplatz sowie in die Schule verwenden. Zum Einkaufen und für andere persönliche Erledigungen nutzen rund 1070 der Befragten ihr Fahrrad. Die meisten Befragten verwenden das Fahrrad jedoch für Freizeitaktivitäten. Knapp 1800 der 1900 Radfahrer fahren zumindest ein Mal im Monat in ihrer Freizeit Rad.

Innenstadtbewohner sind unzufriedener mit der Situation für Radfahrer

In welchen Stadtbezirken sind die Bürger mehr und in welchen weniger mit der Situation für Radfahrer zufrieden? Ein Blick auf die Stadtbezirke<sup>3</sup> in Karte 1 verdeutlicht die Problembereiche. So ist die Zufriedenheit mit der Situation für Fahrradfahrer sehr unterschiedlich je nach Wohngegend der Befragten. Grob lässt sich Stuttgart in die Bereiche Innenstadt und äußere Stadtbezirke einteilen. Die Innenstadtbewohner sind weit weniger zufrieden mit der Situation für Radfahrer als Bürger, die in den äußeren Stadtbezirken wohnen. Dabei reicht die Spannweite der Kommunalbarometerwerte von 40 Punkten im Stadtbezirk Nord bis hin zu einem leicht positiven Wert von 54 Punkten in Stammheim (vgl. Karte 1).

Karte 1: Zufriedenheit mit der Situation für Fahrradfahrer



### Zusammenfassung

Unzufriedenheit der Befragten mit Themen des Individualverkehrs

Die Situation des Individualverkehrs in Stuttgart wird nach wie vor kritisch gesehen. Dies äußert sich sowohl in vorderen Plätzen für „zu viel Straßenverkehr“ und die Parkplatzsituation bei den größten Problemen als auch in der unterdurchschnittlichen Zufriedenheit mit Themen aus Lebensbereichen, die sich auf den Individualverkehr beziehen. Dennoch fordern die Bürger beim städtischen Haushalt nicht pauschal Mehrausgaben für alle Bereiche des Verkehrs zur Lösung der Probleme. Vielmehr würden 45 Prozent der Befragten mehr Geld in den Erhalt der städtischen Straßen, 37 Prozent für den Ausbau des Fahrradwegenetzes sowie 26 Prozent für die weitere Förderung öffentlicher Verkehrsmittel investieren. Demgegenüber sind aus Bürgersicht Einsparungen beim Ausbau des Straßennetzes möglich.

Die uneingeschränkte Verfügbarkeit eines Kraftfahrzeugs spielt in einer vom Automobil geprägten Stadt wie Stuttgart nach wie vor eine große Rolle. Gleichwohl können nur knapp 60 Prozent der Befragten ein Kfz uneingeschränkt nutzen, während etwa jeder fünfte Befragte zumindest eingeschränkt auf ein Fahrzeug zurückgreifen kann. Ein weiteres Fünftel der Bürger hat keine Möglichkeit ein Kraftfahrzeug zu nutzen, wobei gerade Frauen deutlich seltener über ein Fahrzeug verfügen. Die fehlende Verfügbarkeit eines Fahrzeugs zeigt sich auch bei der Verkehrsmittelwahl. Hier gibt es deutliche Unterschiede zwischen Männern und Frauen. Während Männer eher ein Kraftfahrzeug nutzen, ist das Mobilitätsverhalten von Frauen umweltfreundlicher. Sie erreichen den Arbeitsplatz oder ihr privates Ziel wesentlich häufiger zu Fuß oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln.

#### Öffentlicher Nahverkehr und Fahrrad als mögliche Alternativen

Neben den öffentlichen Verkehrsmitteln kann auch der Radverkehr zur Lösung der Verkehrsprobleme beitragen. Um die Ziele der Landesregierung bzw. des 10-Punkte-Plans des Oberbürgermeisters im Bereich Radverkehr zu erreichen, werden allerdings noch einige Anstrengungen notwendig sein. Bislang ist Stuttgart keine Radfahrstadt. Dies zeigt neben den Ergebnissen der Bürgerumfrage 2005 auch das unterdurchschnittliche Abschneiden im bundesweiten ADFC-Fahrradklimatetest 2005. Stuttgart liegt hier bei den Großstädten über 200 000 Einwohner mit einer Durchschnittsnote von 4,2 auf dem 25. Rang von insgesamt 28 Städten.

Der Ausbau des Stuttgarter Radwegenetzes und andere Investitionen dürfte auf ein Nachfragepotential stoßen, da einerseits viele Befragte nur gelegentlich Rad fahren und andererseits gerade in den Bereichen Arbeit und Einkaufen eine Radnutzung noch nicht in dem Maße gegeben ist wie für Freizeitaktivitäten. Die Schwerpunkte der Förderung könnten in den Innenstadtgebieten liegen, wo bislang vergleichsweise wenig Radfahrer wahrgenommen werden und andererseits die größte Unzufriedenheit herrscht.

Nachdem im Rahmen der Bürgerumfrage nur Personen über 18 Jahre befragt wurden, fand im November 2005 ergänzend - in einer bundesweit einmaligen Aktion - eine Befragung der Schüler von allgemeinbildenden, öffentlichen und privaten Schulen in Stuttgart speziell zur Radnutzung statt.

- 1 Mehr als 100 Prozent möglich, da bei einer Nutzung von verschiedenen Verkehrsmitteln auf einzelnen Teilstrecken Mehrfachnennungen möglich waren.
- 2 vgl. Studie „Mobilität in Deutschland 2002“.
- 3 Einzelne Stadtbezirke wurden aufgrund zu geringer Fallzahlen zusammengefasst.

#### Literaturverzeichnis:

- Beutel, Harald: Auf zur Fahrrad-Stadt, in: Amtsblatt, Artikel aus dem Amtsblatt Nr. 42 der Landeshauptstadt Stuttgart vom 16. Oktober 2004.
- Biekert, Franz: Der Verkehr in Stuttgart - Ergebnisse aus der Bürgerumfrage 1999, in: Statistik und Informationsmanagement, Themenheft 3/2000, S. 35-42.
- Infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH & Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (DIW): Mobilität in Deutschland 2002 - Ergebnisbericht.
- Verband Region Stuttgart: S-Bahn Stuttgart Zahlen, Daten, Fakten.

# Ihre Meinung ist gefragt!



2004, 430 Seiten, zahlreiche Tabellen,  
Grafiken

11 € (zuzüglich Versandkosten)

ISSN 1431-0996

## Die Ergebnisse der Bürgerumfrage 2003 in der Gesamtschau

mit Beiträgen von:

Petra Reichle  
Erste Ergebnisse der Bürgerumfrage

Thomas Schwarz  
Ergebnisse der Bürgerumfrage 2003 zur  
öffentlichen Sicherheit

Petra Reichle  
„Gelbe Karte“ - das Ideen- und Beschwerde-  
management der Stadt Stuttgart im Spiegel  
der Stuttgarter Bürgerumfrage 2003

Petra Reichle  
Anzahl der Internetzugänge in Stuttgart  
weiter angestiegen  
Ergebnisse der Bürgerumfrage 2003

Robert Gunderlach  
Ältere Menschen in Stuttgart im Spiegel der  
Bürgerumfrage 2003

Petra Reichle  
Integration ausländischer Mitbürger in Stutt-  
gart - Ergebnisse der Bürgerumfrage 2003

**Landeshauptstadt Stuttgart  
Statistisches Amt**

Eberhardstraße 39  
70173 Stuttgart

Telefon (0711) 2 16 - 34 40  
Telefax (0711) 2 16 - 39 00

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

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

### Veröffentlichungen zu den Themen:

Petra Reichle, Thomas Schwarz, Robert Gunderlach:  
**Die Ergebnisse der Bürgerumfrage 2003 in der Gesamtschau,**  
Landeshauptstadt Stuttgart, Statistik und Informationsmanagement,  
Themenheft 2/2004

Jochen Gieck, Anke Schöb:  
**Erste Ergebnisse der Bürgerumfrage 2005,**  
Landeshauptstadt Stuttgart, Statistik und Informationsmanagement,  
Monatsheft 9/2005, S. 314-328

Franz Biekert:  
**VVS und SSB gewinnen Fahrgäste im Jahr 2004,**  
Landeshauptstadt Stuttgart, Statistik und Informationsmanagement,  
Monatsheft 4/2005, S. 72

Joachim Eicken, Utz Lindemann:  
**Setzt sich der Mitgliederschwund der Kirchen fort?**  
Landeshauptstadt Stuttgart, Statistik und Informationsmanagement,  
Monatsheft 12/2004, S. 325-348

Bernd Alm:  
**2005: Ein fast durchschnittliches Wetterjahr,**  
Landeshauptstadt Stuttgart, Statistik und Informationsmanagement,  
Monatsheft 2/2005, S. 27

: