

Anlage 1 zur Sitzungsvorlage Nr. 231/2018: Nachhaltigkeit in der Region Stuttgart
Ausschuss für Wirtschaft, Infrastruktur und Verwaltung am 21.11.2018

Nachhaltigkeitsbericht der Region Stuttgart



Inhalt

1	Erhalt der natürlichen Rahmenbedingungen	2
1.1	Vielfalt der Landschaftsräume erhalten und fördern.....	2
1.2	Klimaschutz und Vorsorge.....	3
1.3	Flächensparende Siedlungsentwicklung	4
1.4	Umweltschonende Mobilität.....	5
2	Zukunftsfähige und stabile Wirtschaft	6
2.1	Wirtschaftliche Leistungsfähigkeit erhalten.....	6
2.2	Erhaltung und Sicherung eines attraktiven Arbeitsmarktes	8
2.3	Forschung und Innovation fördern	8
2.4	Stabile kommunale Haushalte.....	9
3	Lebensqualität erhalten und gesellschaftliche Teilhabe ermöglichen.....	10
3.1	Bedarfsgerechte Versorgung mit Wohnraum	10
3.2	Integratives gesellschaftliches Leben	10
3.3	Daseinsvorsorge sicherstellen	11

Hinweis: Falls in jeweiligen Kapiteln keine Quellenangaben zu den Zahlen aufgeführt sind, sind diese der Regionaldatenbank des Statistischen Landesamtes entnommen.

1 Erhalt der natürlichen Rahmenbedingungen

Die ökologisch nachhaltige Entwicklung in der Region Stuttgart zielt auf den vorausschauenden und schonenden Umgang mit den vorhandenen Ressourcen und den Schutz der natürlichen Rahmenbedingungen ab, insbesondere im Hinblick auf eine perspektivisch wachsende Bevölkerung und den Umgang mit den begrenzten Flächenreserven. Relevante Handlungsfelder und damit Nachhaltigkeitsziele sind beispielsweise der Erhalt und die Förderung der landschaftlichen Vielfalt, der Klimaschutz und die planerischen Anpassungen an die Auswirkungen des Klimawandels, die flächensparende Siedlungsentwicklung und die Unterstützung von nachhaltigen Mobilitätsformen.

1.1 Vielfalt der Landschaftsräume erhalten und fördern

Relevante Indikatoren: Schutzgebiete, Biotopverbundflächen

Für die Bewertung des Erhalts der Landschaftsräume in der Region Stuttgart kann die Entwicklung der verschiedenen Schutzgebietskategorien hinzugezogen werden. Diese sind die großflächigen Landschaftsschutzgebiete (1.281 km²), die Wasserschutzgebiete (820 km²), das Biosphärenreservat Schwäbische Alb (132 km²), die Naturschutzgebiete (88 km²) sowie die EU-rechtlich geschützten Natura 2000 Gebiete (898 km²).¹ Sie haben je nach Kategorie einen unterschiedlichen Schutzstatus, dienen grundsätzlich aber der Sicherung von Lebensräumen heimischer Arten bzw. dem Schutz der Landschaft mit ihren unterschiedlichen Funktionen. Daher haben sie eine hohe Relevanz für eine nachhaltige Entwicklung und Sicherung der Landschafts- und Artenvielfalt.²

Ohne die Wasserschutzgebiete nehmen die Schutzgebiete ca. 50 % der Regionsfläche ein. Im zeitlichen Verlauf haben sich seit 1998 die Anteile der regionalen Landschafts- und Wasserschutzgebietsflächen nur geringfügig verändert. Zugenommen hat dagegen der Anteil der Vogelschutzgebietsflächen im Rahmen von Natura 2000. Sie haben sich seit 2006 fast verdreifacht und sind von knapp 5 % auf knapp 14 % gestiegen. Seit 2008 gibt es darüber hinaus zusätzlich zu den Schutzgebieten in Baden-Württemberg das Biosphärengebiet Schwäbische Alb, das sich mit 132 km² auch auf den Landkreis Esslingen erstreckt.

Darüber hinaus kann die Ausstattung der Landschaft mit Biotopen als Indikator für die landschaftliche Vielfalt und Biodiversität herangezogen werden. Im Zuge der Regionalplanfortschreibung wurde eine flächendeckende Erfassung und Analyse der Biotopausstattung durchgeführt, um die Flächen hinsichtlich ihrer Relevanz für den Arten- und Biotopschutz bewerten zu können. Im Ergebnis zeigte sich, dass in der Region Stuttgart die lokal bedeutsamen Biotoptypen mit 34 % überwiegen (125.221 ha), 16 % der Biotoptypen sind hochwertig (59.612 ha) und als regional bedeutsam einzustufen.³

Fazit: Die Hälfte der Regionsfläche ist als Schutzgebiet ausgewiesen und erfüllt folglich die besonderen Anforderungen an die ökologische Funktion. Mit dem regionalen Biotopverbundsystem wird auch der Vorgabe der Landesregierung Rechnung getragen, laut der mindestens 10 % der Landesfläche im Rahmen eines Biotopverbunds geschützt werden muss (d. h. die Erhaltung, Entwicklung und Wiederherstellung der räumlichen Voraussetzungen und funktionalen Beziehungen in Natur und Landschaft, § 4 NatSchG BW 2006).

¹ Stand 2017

² Eine umfassende Bewertung zur Qualität von Freiräumen, der Flächennutzung und deren Entwicklung wurde in der Veröffentlichung „Indikatoren zur Freiraumqualität in der Region Stuttgart“ (Schriftenreihe Verband Region Stuttgart, Januar 2015/ Nummer 31) aufgezeigt.

³ Quelle: GÖG 2008, leider liegen keine aktuelleren Analysen vor.

1.2 Klimaschutz und Vorsorge

Relevante Indikatoren: Treibhausgasemissionen, Energieproduktivität, Endenergieverbrauch privater Haushalte

Treibhausgas-Emissionen, wie beispielsweise der CO₂-Austoß durch Verkehr und Produktion, verstärken die Erderwärmung. Die daraus resultierenden Klimaveränderungen haben nachteilige Auswirkungen auf die Ökosysteme mit entsprechenden wirtschaftlichen und sozialen Folgen. Zu den wichtigsten Treibhausgasen zählen u. a. Kohlendioxid (CO₂), Methan und Lachgas. Aufgrund fehlender, detaillierter Angaben für die Region Stuttgart konzentriert sich der Bericht im Folgenden vor allem auf CO₂-Emissionen.

Die energiebedingten CO₂-Emissionen lagen 2015⁴ in der Region Stuttgart mit 7,1 Tonnen je Einwohner unter dem Durchschnitt von Baden-Württemberg (7,9 Tonnen je Einwohner), und deutlich unter dem Bundesdurchschnitt von 9,6 Tonnen. Im interregionalen Vergleich ist die Region Stuttgart innerhalb Baden-Württembergs eine der Regionen mit den niedrigsten Pro-Kopf-Emissionswerten. In den Städten und Gemeinden der Region variierte der Wert allerdings zum Teil deutlich. Während in Mundelsheim je Einwohner 12,9 Tonnen CO₂-Emissionen je Einwohner produziert wurden (aufgrund des Autobahnanschlusses), waren es in der Nachbargemeinde Hessigheim lediglich 4,1 Tonnen Emissionen pro Kopf.

Seit 2010 konnten die Emissionswerte insgesamt um 9 % reduziert werden. Private Haushalte sind mit rund 53 % die größten CO₂-Verursacher. Das Treibhausgas entsteht hier in erster Linie durch die Bereitstellung von Strom und Fernwärme. Der Verkehr ist mit rund 28 % an den Emissionswerten⁵ beteiligt und verursacht insbesondere bei Gemeinden mit Autobahnanschluss hohe Pro-Kopf-Emissionswerte. Während die Emissionen seit 2010 in den Sektoren Private Haushalte und Industrie zurückgegangen sind, sind die Werte im Verkehr um 9,6 % gestiegen und liegen damit leicht über dem Landeswert von 9,4 %. Ursächlich liegt dies an der starken Zunahme des Verkehrs, insbesondere auch an der Zunahme der Logistiktransporte. So beliefen sich die zurückgelegten Fahrleistungen nach vorläufigen Berechnungen des Statistischen Landesamtes auf 22,6 Mio. km im Jahr 2015, was einer Steigerung von 7,5 % seit 2010 entspricht. Die Zunahme der Jahresfahrleistung in Baden-Württemberg ist mit 7,3 % etwas geringer ausgefallen.

Zurückgegangen sind dagegen die Stickoxid (NO_x)-Emissionen des Straßenverkehrs, was im Wesentlichen auf die Veränderungen des Fahrzeugbestandes hin zu emissionsärmeren Fahrzeugen zurückzuführen ist. Seit 2005 betrug der Rückgang rund 42 % auf Regionsebene, rund 46 % auf Landesebene. Die Entwicklung in der Region weicht folglich nicht wesentlich von der Entwicklung im Land ab.

Der regionale Energieverbrauch wurde anhand einer näherungsweisen Berechnung für die Region bereits im Regionalmonitor 2018 ermittelt, in dem die Verbrauchssektoren der baden-württembergischen Energiebilanz auf die Region umgerechnet wurden (siehe hierzu Regionalmonitor 2018). So lag der regionale Endenergieverbrauch 2015 bei etwa 70.560 Terajoule, 2009 waren es 67.500 Terajoule. Ursächlich ist der steigende Anteil der Industrie am Endenergieverbrauch dafür verantwortlich (rund 46 %) auf.

Fazit: Klimaschutz und Klimaanpassung ziehen sich wie ein roter Faden durch die Arbeit der Region, speziell bei der Regionalplanung. Der Schutz von Freiräumen als „natürliche Klimaanlagen“ sei hier zu nennen, ebenso die Freihaltung von natürlichen Überschwemmungsflächen und die Ziele der verkehrsarmen Siedlungsstruktur. Darüber hinaus nutzt der Verband Region Stuttgart mit seiner überörtlichen Klimaschutz- und Anpassungsstrategie alle ihm zur Verfügung stehenden Handlungsoptionen zur Re-

⁴ Nach vorläufigen Berechnungen des Statistischen Landesamtes 2018

⁵ Ohne internationalen Flugverkehr

duzierung der Treibhausgase und der Anpassung an die Folgen des Klimawandels und unterstützt andere Akteure durch eine breit angelegte Datenbasis als Informations- und Handlungsgrundlage. Zu nennen sind hier vor allem die umfassende Datenbereitstellung für Städte und Gemeinden zu den klimatischen Veränderungen in der Region, aber auch der Ausbau des ÖPNV und die Förderung der nachhaltigen Mobilität zwecks Verringerung des CO₂-Ausstoßes.

1.3 Flächensparende Siedlungsentwicklung

Relevante Indikatoren: Flächenverbrauch, Bevölkerungsdichte, Freiflächenentwicklung

Flächenverbrauch: Die Verfügbarkeit von Bodenflächen spielt in der Region eine besondere Rolle. Der Bedarf an Siedlungs- und Verkehrsfläche steigt, gleichzeitig muss die Lebensqualität und Attraktivität der Region durch Freiflächen erhalten bleiben. Die Umwandlung von zuvor unversiegelten Flächen in versiegelte Flächen hat zahlreiche irreversible Auswirkungen auf Klima und Umwelt. Daher gilt es vor allem auch, regionale Grünzüge und Grünzäsuren in ihrer Funktion als Frischluftschneisen und Kaltluftentstehungsgebiete, Erholungsräume sowie wertvolle Ackerflächen zu sichern.

Die Siedlungs- und Verkehrsflächen nehmen rund 23 % der Gesamtfläche der Region Stuttgart in Anspruch. Demnach ist fast ein Viertel der Region bebaut, im Landesdurchschnitt sind es rund 15 %. Der Flächenzuwachs betrug von 2000 (77.491 ha) bis 2016 (83.402 ha) insgesamt 5.911 ha. Davon entfielen 959 ha bzw. 16 % auf die Verkehrsfläche. Der tägliche Flächenverbrauch in der Region belief sich von 2000 bis 2016 somit auf rund einen Hektar pro Tag. Auf Landesebene wurden im gleichen Zeitraum ca. acht Hektar pro Tag verbraucht. Die daraus resultierende Flächenzunahme in der Region von 7,6 % liegt folglich unter dem Landesdurchschnitt von 9,6 %. Die Zunahme der Siedlungs- und Verkehrsflächen ging in der Region Stuttgart vor allem zu Lasten der landwirtschaftlichen Flächen, die im gleichen Zeitraum mit -3,6 % den stärksten Rückgang aller Flächennutzungen zu verzeichnen hatten. Allerdings variiert der Flächenverbrauch innerhalb der Region stark und ist in der Landeshauptstadt – aufgrund der begrenzten Flächenangebote – am effektivsten.

Die Bundesregierung möchte eine maximale Flächeninanspruchnahme von 30 ha/Tag im Jahr 2020 erreichen, die Landesregierung hat eine maximale Flächeninanspruchnahme von 3 ha/Tag im Jahr 2020 als Ziel festgelegt. Bricht man diese Zielvorgabe auf die Region herunter (mit einem Flächenanteil von 10 % an der Landesfläche), würde das durchschnittlich einen maximalen Flächenverbrauch von 0,3 ha/Tag bedeuten. Legt man jedoch die Bevölkerung als Umlageschlüssel zugrunde (in der Region Stuttgart lebt ein Viertel der Landesbevölkerung), erhöht sich der Zielwert und beträgt 0,75 ha pro Tag. Bis 2020 muss der Flächenverbrauch also noch um rund ein Viertel reduziert werden.

Bezieht man die Flächeninanspruchnahme auf die Bevölkerungsentwicklung im Betrachtungszeitraum, so zeigt sich die zunehmende Diskrepanz zwischen Bevölkerungswachstum und Flächeninanspruchnahme. 2016 entfielen auf jeden Einwohner 302 m² Siedlungs- und Verkehrsfläche, im Jahr 2000 waren es hingegen 297 m². Die Bevölkerung hat im betrachteten Zeitraum um 5,5 % zugenommen, die Siedlungs- und Verkehrsfläche stieg jedoch um 7,6 % an. Zum Vergleich: In Baden-Württemberg stand im selben Zeitraum ein Bevölkerungswachstum von 4 % einer Zunahme der Siedlungs- und Verkehrsfläche von 10 % gegenüber.

Trotz der bereits aufgezeigten Überbauung von Freiflächen und der Zunahme der Siedlungs- und Verkehrsfläche sind 2016 rund 77 % der Region dem Freiraum, d. h. Wald- und Wasserflächen sowie landwirtschaftliche Flächen, zuzuordnen. Seit 2000 ist die Freiraumfläche jedoch um 2.870 ha bzw. 1 % zurückgegangen. 2016 kamen auf jeden Einwohner in der Region Stuttgart rund 1.023 m² Freifläche. Der Wert ist in den letzten Jahren kontinuierlich gesunken (2000: 1.090 m² Freifläche je Einwohner, 2012: 1.074 m²/Einwohner). Wenngleich dies im Vergleich zu den häufig ländlich geprägten Regionen in Baden-Württemberg eher wenig ist – innerhalb Baden-Württembergs steht die Region aufgrund des hohen Verdichtungsgrads an letzter Stelle – stellt sich die Region im Vergleich zu anderen europäischen

Verdichtungsräumen „grün“ dar, insbesondere im Hinblick auf die Qualität und räumliche Nähe von Erholungsflächen. So wurden 2015 rund 42 % der regionalen Fläche als „für die ruhige Erholung besonders geeignet“ eingestuft, weitere 15 % weisen eine gute Ausstattung mit „erholungswirksamen Landschaftsstrukturelementen“ auf, allerdings mit geringer Lärmbelastung. Dadurch können selbst im dicht besiedelten Kern der Region innerhalb von 15 Minuten Erholungsflächen erreicht werden.⁶

Fazit: Die Flächeninanspruchnahme für Siedlung und Verkehr hat im Zeitraum 2000 bis 2016 zugenommen und ging fast vollständig zu Lasten landwirtschaftlicher Flächen. Die Zunahme der Flächenversiegelung spiegelt sich auch in dem Verhältnis Einwohnerzahl zu Siedlungs- und Verkehrs bzw. Freiraumfläche wider. In Relation zur Bevölkerungsentwicklung verbrauchte die Region Stuttgart jedoch trotz des höheren Bevölkerungswachstums ein Viertel weniger Fläche als im Landesdurchschnitt, was auf eine effizientere Nutzung der Fläche deutet. Auch ist der hohe Anteil der Erholungsfläche positiv zu bewerten.

1.4 Umweltschonende Mobilität

Relevante Indikatoren: Beförderungsleistung ÖPNV, Motorisierungsgrad bzw. Kfz-Besatz, Anteil umweltfreundlicher Verkehrsträger am Modal-Split

Eine umweltschonende Mobilität bildet die Basis für eine Reduzierung der hohen Verkehrsbelastung und den damit einhergehenden negativen Umweltfolgen. Darüber hinaus leistet sie einen Beitrag zum Klimaschutz, steigert die Lebensqualität in der Region und gehört – in Form eines attraktiven und funktionsfähigen ÖPNV – zu den bedeutenden Standortfaktoren.

An der Stärkung und Attraktivierung des ÖPNV durch den Ausbau des Schienennetzes sowie neuer Angebote (z. B. Expressbusse, Taktterweiterung) und Serviceleistungen (neue Züge, digitale Fahrplanauskunft, digitales Ticket, WLAN etc.) arbeitet der Verband Region Stuttgart seit seiner Gründung. So konnte in den letzten Jahren das Schienennetz von 231 auf 289 Kilometer erweitert und die Fahrgastzahlen seit 2006 kontinuierlich gesteigert werden. 2017 beförderte der VVS 383 Millionen Personen, alleine 418.000 Personen waren jeden Werktag durchschnittlich mit der S-Bahn unterwegs. Zum Vergleich: 2006 waren es noch 330.000 Personen.

Der Anteil des gesamten ÖPNV an allen zurückgelegten Wegen (Modal Split) betrug 2010 rund 14 %, fast 56 % der Wege wurden mit dem Pkw (als Fahrer oder Mitfahrer) zurückgelegt. 23 % der Befragten gingen zu Fuß, lediglich 7 % benutzten das Fahrrad.⁷ Im Vergleich mit anderen deutschen Ballungsräumen lag die Region 2010 bezogen auf den Anteil der Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln im mittleren Bereich. Eine regionale Sonderauswertung zum Modal Split in der Region Stuttgart auf Basis der Umfrage zur Mobilität in Deutschland (2018) ist derzeit in Bearbeitung, sodass noch keine aktuellen Daten zur Verfügung stehen. Es ist aber anzunehmen, dass sich der Wert nicht wesentlich geändert hat, da bei einer Steigerung von nur 1 % rund 90.000 mehr Wege mit dem ÖPNV zurückgelegt werden müssten.

Das Auto hat als Verkehrsmittel in der Region Stuttgart weiterhin eine hohe Bedeutung – mit steigender Tendenz. Dies wird durch den Kraftfahrzeugbestand deutlich. 2017 waren in der Region 1,9 Millionen Kraftfahrzeuge gemeldet, was mehr als einem Viertel aller baden-württembergischen Kraftfahrzeuge entspricht. Seit 2008 hat ihre Zahl in der Region kontinuierlich um insgesamt 15 % zugenommen. In Baden-Württemberg betrug die Zunahme im gleichen Zeitraum ebenfalls 15 %. Der regionale Kfz-Besatz – also die Anzahl Kfz je 1.000 Einwohner – hat sich in diesem Zeitraum von 617 auf 686 um fast 11 % erhöht. Im Land war die Erhöhung etwas größer: von 634 auf 715 Kfz je 1.000 Einwohner (= 13 %). Der erhöhte Kfz-Besatz spiegelt sich auch in der höheren Jahresfahrleistung wider.

⁶ Indikatoren zur Freiraumqualität in der Region Stuttgart. Schriftenreihe Verband Region Stuttgart, Januar 2015/ Nummer 31

⁷ Regionsweite Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten, Verband Region Stuttgart

Nur 0,4 % aller Kraftfahrzeuge sind Elektroautos, wenngleich mit steigender Tendenz. Allerdings fahren 1/3 aller in Baden-Württemberg zugelassenen Elektroautos in der Region Stuttgart, was auch im interregionalen Vergleich deutlich wird. Hier liegt die Region weit vorne und verzeichnet rund viermal so viele Elektroautos wie die anderen baden-württembergischen Regionen. Im Vergleich mit anderen Ballungsräumen in Deutschland nimmt die Region ebenfalls eine Spitzenposition ein. Nach München weist sie die höchste absolute Zahl an Elektroautos auf – vor Berlin, Köln, Frankfurt und Hamburg. 872 Elektroautos kommen in Stuttgart auf je eine Millionen Einwohner. Zum Vergleich: in München sind es 959 E-Autos, in Berlin 474. Insgesamt fahren ca. 10 % von derzeit rd. 34.000 ePkw in der Region.⁸ Insgesamt waren zum 1.1.2017 rund 2.380 Elektroautos in der Region zugelassen (die Fahrzeuge von car2go sind nicht enthalten). Die meisten Autos mit Elektroantrieb fahren in der Landeshauptstadt (814), die wenigsten Autos im Landkreis Göppingen (110). Mit mehr als 1.000 aufgebauten Ladepunkten verfügt die Region Stuttgart darüber hinaus bundesweit über die höchste Dichte an Ladeinfrastruktur.

Fazit: Die Attraktivierung und Angebotserweiterung des ÖPNV ist Ziel des Verbandes, an dem er durch verschiedenste Maßnahmen arbeitet. Die Mobilitätsplattform, die Umsetzung der Mobilitätspunkte als regionales Netz von Bahnhöfen mit verschiedenen Mobilitätsangeboten und -dienstleistungen sowie die regionalen P&R-Parkplätze sind nur einige der wichtigsten Projekte. Hinzu kommen diverse preis- und ordnungspolitische Maßnahmen sowie die Einführung digitaler Angebote, durch die der Nahverkehr attraktiver gestaltet werden soll. Mit diesem Maßnahmenbündel ist eine Erhöhung des Modal-Split-Anteils des ÖPNV auf rund 18 % laut dem Regionalverkehrsplan der Region Stuttgart (Szenario G) realistisch. Darüber hinaus unterstützt(e) der Verband finanziell verschiedene Mobilitätsangebote und den Infrastrukturausbau im Bereich Elektromobilität (u. a. durch das Förderprogramm Modellregion für Nachhaltige Mobilität).

2 Zukunftsfähige und stabile Wirtschaft

Eine ökonomisch nachhaltige Entwicklung der Region Stuttgart basiert grundsätzlich auf dem Ziel, die Wirtschaftskraft und einen attraktiven Arbeitsmarkt durch zukunftsfähige Strukturen zu erhalten und weiteres wirtschaftliches Wachstum zu ermöglichen. Sie konzentriert sich im Sinne der Kapitalerhaltung auf langfristig orientierte Erträge, anstatt nur auf kurzfristiges Wachstum zu setzen. Daher spielt im Rahmen der Nachhaltigkeit neben dem quantitativen auch das qualitative Wachstum eine entscheidende Rolle in der Form, dass eine nachhaltige Entwicklung den Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit und genauso auch die Weiterentwicklung der Wirtschaftsstrukturen einschließt.

2.1 Wirtschaftliche Leistungsfähigkeit erhalten

Relevante Indikatoren: Gewerbeflächenangebot und -nachfrage, Bruttoinlandsprodukt je Erwerbstätigem, Ökologische Landwirtschaft

Der Erhalt der Standortattraktivität ist angesichts des globalen Wettbewerbs ein zentrales Ziel der Wirtschaftsförderung. Dazu gehört die Bereitstellung eines ausreichenden und nachfrageorientierten Gewerbeflächenangebotes für die Standortsicherung regionaler Betriebe, aber auch für die Ansiedlung neuer Unternehmen mit dem Ziel, die Wettbewerbsfähigkeit der regionalen Wirtschaftsstruktur insgesamt zu sichern.

2017 stellte die Wirtschaftsförderung Region Stuttgart GmbH (WRS) die Berichte zur Gewerbeflächen-situation vor. Die Analyse und Prognose der Angebots- und Nachfragesituation in der Region Stuttgart (bezogen auf Grundstücke und Flächenbedarfe ab 0,5 ha im Zeitraum 2012–2016) machte deutlich, dass trotz eines hohen Innenentwicklungsanteils (rund ein Drittel der realisierten Nachfrage) in den

⁸ Studie des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR) und von der Beratungsgesellschaft Pricewaterhouse Coopers (PwC), publiziert am 29. Mai 2017

nächsten Jahren zusätzlich rund 110 ha pro Jahr an neuen Gewerbeflächen benötigt werden. Demgegenüber stehen lediglich 97 ha an sofort verfügbaren Gewerbegrundstücken⁹. In kommunalen Flächennutzungsplänen und regionalen Gewerbeschwerpunkten bestehen zwar weitere bis zu 1.300 ha Flächenpotenziale, v. a. für kleinere Erweiterungsbedarfe. Für größere Erweiterungen oder Neuansiedlungen gibt es in der Region aber kaum von der Größe und Lage her geeignete Entwicklungspotenziale¹⁰, weil die meisten dieser Flächen nicht baureif (nicht erschlossen und/oder ohne Baurecht) sind.

Ein weiterer, die wirtschaftliche Leistungskraft beschreibender Indikator, ist das Bruttoinlandsprodukt (BIP). 2016 betrug das BIP der Region Stuttgart rund 144 Milliarden Euro. Es wuchs seit der Krise 2008/2009 stetig um 3 bis 10 Milliarden Euro jährlich. Der Anteil der Region am BIP des Landes Baden-Württemberg liegt seit mindestens 1995, mit Ausnahme der Krisenjahre 2008/2009, konstant zwischen 30 und 31 %. Die fehlende steigende Tendenz ist ein Hinweis auf die sehr dezentral ausgerichtete Wirtschaftsstruktur des Landes, weswegen die Region Stuttgart landes- und bundesweit immer wieder ihre Wettbewerbsfähigkeit überprüfen muss. Um die Produktivität der Teilräume untereinander besser vergleichen zu können, wird häufig auf das BIP je Erwerbstätigem Bezug genommen. Das ist der Betrag in Euro, den ein Erwerbstätiger durchschnittlich in Form von Gütern und Dienstleistungen erwirtschaftete. Der BIP je Erwerbstätigem in der Region Stuttgart lag 2015 bei 88.661 Euro und übertraf damit den Landeswert von 76.381 Euro um über 12.000 Euro je Erwerbstätigem. Gegenüber 1991 betrug die Zunahme des BIP je Erwerbstätigem in der Region 60,1 %, landesweit allerdings 61,7 %. Betrachtet man die Zahlen zum BIP je Einwohner, nahmen die Werte von 1991 bis 2015 in der Region um 66,3 %, landesweit aber sogar um 75,0 % zu. Bei der Bruttowertschöpfung (die Bruttowertschöpfung zuzüglich Gütersteuern und abzüglich Gütersubventionen ergibt das BIP) je Erwerbstätigem¹¹ nimmt die Region Stuttgart unter den verglichenen deutschen Regionen mit 75.514 Euro in 2014, wie seit vielen Jahren, einen dritten Platz nach den Regionen München und Rhein-Main ein.

Im Bereich der Agrarwirtschaft gilt eine umweltschonende Landbewirtschaftung, die den Betrieben höhere Einnahmen und damit Wettbewerbsfähigkeit und den Kunden ökologisch produzierte Lebensmittel bietet, gemeinhin als ein wichtiger Nachhaltigkeitsindikator. Beim ökologischen Landbau werden die Böden und das Oberflächen- und Grundwasser weniger belastet und folglich ist die Artenvielfalt höher. Das Land hat sich zum Ziel gesetzt, den Anteil der ökologisch bewirtschafteten Fläche bis 2030 auf 30 % zu erhöhen. In den Jahren 2003 und 2010 lagen die Anteilswerte der ökologisch bewirtschafteten Fläche in der Region mit 7 bzw. 8 % um jeweils 0,5 bzw. 1,1 Prozentpunkte über den Landeswerten. 2016 lag dieser Anteil in der Region Stuttgart bei 9 %, landesweit aber bereits bei 9,3 %. Die Dynamik der Umstellung hat sich somit seit 2010 in der Region eher unterdurchschnittlich entwickelt. Innerhalb der Region lag der Anteil ökologisch bewirtschafteter Fläche 2016 im Rems-Murr-Kreis bei über 11 %, im Landkreis Ludwigsburg unter 5 %.

Fazit: Zusammenfassend lässt sich sagen, dass die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Region Stuttgart in den vergangenen Jahren gesichert werden konnte. In Bezug auf das Bruttoinlandsprodukt bzw. die Bruttowertschöpfung kann man jedoch in der Region Stuttgart, insbesondere im landesweiten Vergleich, keine auffallende Dynamik feststellen. Dies steht sicherlich im starkem Zusammenhang mit der Feststellung, dass in der Region Stuttgart kurz- und mittelfristig kein ausreichendes Gewerbeflächenangebot zur Verfügung steht. Der Anteil der ökologisch bewirtschafteten Fläche in der Region ist ansteigend, liegt aber unter dem Landesdurchschnitt.

⁹ Siehe Sitzungsvorlagen Nr. 210/2018, Ausschuss für Wirtschaft, Infrastruktur und Verwaltung am 08.10.2018 und Nr. 130/2018, Ausschuss für Wirtschaft, Infrastruktur und Verwaltung am 28.06.2018

¹⁰ Siehe Sitzungsvorlage Nr. 295/2018, Planungsausschuss am 19.09.2018

¹¹ Strukturbericht Region Stuttgart 2017

2.2 Erhaltung und Sicherung eines attraktiven Arbeitsmarktes

Relevante Indikatoren: Erwerbstätigenquote, regionale Aus- und Einpendler

Aufgrund des demografischen Wandels kommt es zu einem Mangel an Fachkräften, gleichzeitig droht eine zunehmende Unterfinanzierung der sozialen Sicherungssysteme. Die vorhandenen Arbeitskräftepotenziale sind daher künftig noch besser auszuschöpfen. Eine hohe Erwerbstätigenquote sichert damit auch die Handlungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit öffentlicher Einrichtungen. Für den Einzelnen bedeutet ein Beschäftigungsverhältnis außerdem Schutz vor Armut und sozialer Ausgrenzung und gesellschaftliche Teilhabe.

Die Deutsche Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung wurde 2017 neu beschlossen und damit seit ihrem erstmaligen Beschluss 2002 umfassend weiterentwickelt. Diese Nachhaltigkeitsstrategie formuliert als Ziel, die Erwerbstätigenquote – also die Zahl der erwerbstätigen Personen im Alter zwischen 20 bis unter 65 Jahren, geteilt durch die Gesamtbevölkerung derselben Altersgruppe – bis zum Jahr 2030 auf 78 % zu erhöhen. Bereits 2020 soll auf Grundlage des Ziels der Strategie „Europa 2020“ des Europäischen Rates eine Quote von 75 % erreicht sein. Auf Bundesebene stieg die Erwerbstätigenquote von 68,7 % im Jahr 2000 um 9,3 Prozentpunkte auf 78 % im Jahr 2015, sodass der Zielwert bereits erreicht wurde. Bei den Frauen stieg die Quote um 12,9 % Prozentpunkte auf 73,6 %. Auf Landesebene ist die Quote von 74 % im Jahr 2005 auf 80,9 % im Jahr 2014 gestiegen und lag damit deutlich über dem Bundesdurchschnitt. Auch die Erwerbsbeteiligung der Frauen ist höher und lag 2014 bei 76 %. In der Region lag die Erwerbstätigenquote 2014 bei 77 % und damit um rund 4 Prozentpunkte niedriger als landesweit, die Erwerbsbeteiligung der Frauen lag bei 72,6 %.

Pendlerströme entstehen, wenn in jeweils unterschiedlichen Gemeinden gewohnt und gearbeitet wird. Pendlerbewegungen verursachen durch die täglichen Wegebeziehungen Verkehrsströme, die belastbare Straßen- und ÖPNV-Infrastrukturen benötigen, Umweltbelastungen verursachen, für den Einzelnen finanzielle Mehrbelastungen und Zeitaufwand bedeuten, der sich wiederum auf Arbeitszeitmodelle auswirkt. Eine Bewertung bezüglich einer regionalen Nachhaltigkeit auf Grundlage der Ein- und Auspendler ist nur eingeschränkt möglich. Grundsätzlich sind steigende Pendlerzahlen ein Nachweis für wirtschaftliche Attraktivität, aber auch der stärkeren räumlichen Entkopplung von Wohn- und Arbeitsplatz, was aus dem Blickwinkel eines Ressourcenansatzes als negativ bewertet werden kann. Wohnortnahe Beschäftigungsmöglichkeiten für die regionale Bevölkerung sollen erhalten werden, die polyzentrale Siedlungsstruktur der Region Stuttgart begünstigt dies auch. Gleichzeitig ist jedoch aus der Sicht der regionalen Planung großräumig die Konzentration des weiteren Wachstums auf verkehrlich gut erschlossene Wohn- und Gewerbeschwerpunkte anzustreben („dezentrale Konzentration“). Die Analyse der Pendlerzahlen auf verschiedenen räumlichen Ebenen ist sehr komplex, weswegen hier nur auf die regionalen Ein- und Auspendler, also über die Regionsgrenze hinweg, Bezug genommen werden soll. 2015 gab es in der Region 1,17 Millionen sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort, also Arbeitsplätze. Von diesen hatten 1,08 Millionen Beschäftigte auch ihren Wohnsitz in der Region, sodass rechnerisch ein Arbeitsplatzüberschuss von rund 89.000 Stellen bestand. 2005 lag dieser Überschuss noch bei rund 86.500 Beschäftigten, was einer Zunahme von 3,2 % entspricht.

Fazit: Die aufgeführten wirtschaftlichen Indikatoren zeigen, dass die Region Stuttgart ein wirtschaftlich attraktiver und dynamischer Standort ist. Begleitet wird diese Entwicklung aber auch von negativen Wechselwirkungen insbesondere im Umwelt- und Verkehrsbereich.

2.3 Forschung und Innovation fördern

Relevante Indikatoren: Innovationsindex

Der Innovationsindex einer Region stellt die Innovationsfähigkeit ihrer Wirtschaft dar und steht für den wirtschaftlichen Fortschritt und die Fähigkeit eines Raumes forschungs- und entwicklungsrelevante Ergebnisse wirtschaftlich umzusetzen. Die am Innovationsindex gemessene Innovationskraft gilt somit

als entscheidende Grundlage für Wachstum und Beschäftigung¹². Betrachtet man den Innovationsindex der Regionen Baden-Württembergs, stellt man fest, dass die Region Stuttgart mit einem Innovationsindex von 50,3 (2016) mit deutlichem Abstand das Ranking anführt und somit innerhalb des Landes das höchste Innovationspotenzial hat. Der zweithöchste Index unter den Regionen lag 2016 bei 40,5 (Rhein-Neckar), Baden-Württemberg insgesamt wird ein Innovationindex von 38,4 bescheinigt. Im zeitlichen Verlauf zeigt sich allerdings, dass der Index der Region gegenüber 2004¹³ (51,3) zurückgegangen ist. Auch im Vergleich zu 2014 (50,7) ist eine leichte Abnahme erkennbar. In den Jahren 2006 bis 2012 lag der Innovationsindex mit Werten zwischen 46,7 und 48,7 jedoch unter dem aktuellen Wert.

Betrachtet man die beiden Teilindizes (Dynamikindex und Niveauindex) fällt auf, dass die Region insbesondere beim Dynamikindex stark schwankt. Während 2004 noch der zweite Platz erreicht wurde, war es 2010 nur noch der vorletzte Platz von allen 12 Regionen in Baden-Württemberg. 2016 wurde wieder der zweite Platz erreicht. Die starken Schwankungen hängen damit zusammen, dass für einen Anstieg des Dynamikindexes überdurchschnittliche Aufwendungen nötig wären, da bereits ein sehr hohes Niveau vorhanden ist.

Fazit: Der Innovationsindex macht deutlich, dass die Region Stuttgart innerhalb Baden-Württembergs die Region mit dem höchsten Innovationspotential war und ist. Damit wird in Zukunft eine hohe Leistungs- und Konkurrenzfähigkeit für eine nachhaltige Wirtschaftsentwicklung gesichert.

2.4 Stabile kommunale Haushalte

Relevante Indikatoren: Kommunale Schulden

Stabile öffentliche Haushalte sind eine grundlegende Voraussetzung für die Handlungs- und Entwicklungsfähigkeit einer Region. Eine hohe (Pro-Kopf)-Verschuldung der Städte und Gemeinden in der Region bedeutet, dass bspw. wenig in die Neuanschaffung und den Erhalt öffentlicher Infrastruktur investiert werden kann. Zudem haben kommunale Schulden im Sinne der Generationengerechtigkeit eine Nachhaltigkeitsrelevanz.

Im Jahr 2017 betragen die Schulden der Kernhaushalte aller Städte und Gemeinden in der Region Stuttgart rund 679 Millionen Euro. Dies entspricht einer regionalen Schuldenlast von 245 Euro pro Einwohner. Im Vergleich dazu lagen die Schulden für ganz Baden-Württemberg bei 4.787 Millionen Euro (436 Euro pro Einwohner). Dementsprechend hatten die Schulden in der Region einen Anteil von 14 % an denjenigen im gesamten Land. Seit 1990 haben die Schulden in der Region insgesamt um 63 % abgenommen (-67 % pro Einwohner). Landesweit betrug der Rückgang der Schulden nur 28 % (-37 % pro Einwohner). Im Gegensatz zu den Schulden der Kernhaushalte sind die Schulden der Eigenbetriebe in der Region Stuttgart stark angestiegen, nämlich um 847 % von 1990 bis 2017. Landesweit haben sich die Verbindlichkeiten der Eigenbetriebe um 379 % erhöht.

Fazit: Die Schulden der Kernhaushalte in der Region Stuttgart haben zwar 1990 gegenüber 2017 abgenommen und dies stärker als die Schulden landesweit, jedoch ist immer noch eine Schuldenlast vorhanden. Zudem haben die Schulden der Eigenbetriebe zugenommen, was darauf schließen lässt, dass die Gemeinden ihre Schulden zunehmend aus den kommunalen Haushalten in die Eigenbetriebe verlagern.

¹² Der Innovationsindex wurde vom Statistischen Landesamt entwickelt und setzt sich aus verschiedenen Einzelindikatoren zusammen.

¹³ 2004 erstmalige Berechnung des Indexes, ab dann im zweijährigen Rhythmus

3 Lebensqualität erhalten und gesellschaftliche Teilhabe ermöglichen

Wichtigste Aspekte einer sozial nachhaltigen Entwicklung sind die Bereitstellung von entsprechenden (Infrastruktur-)Angeboten der sozialen Daseinsvorsorge sowie der Erhalt der Lebensqualität – und zwar in allen regionalen Teilbereichen und für alle Bevölkerungsgruppen. Dies umfasst genauso die Bereitstellung von bedarfsgerechtem Wohnraum sowie die Versorgung mit Bildungs-, Betreuungs-, Freizeit- und Versorgungseinrichtungen.

3.1 Bedarfsgerechte Versorgung mit Wohnraum

Relevante Indikatoren: Wohnraum, Überlastung durch Wohnkosten, Wohnfläche pro Wohnung, Belegungsdichte

Die bedarfsgerechte Versorgung mit Wohnraum ist aktuell eine der zentralen Herausforderungen. Eine angemessene und bedarfsgerechte Wohnqualität ist die Grundvoraussetzung für die Lebensqualität in der Region und gleichzeitig ein soziales Grundbedürfnis. Aufgrund der Niedrigzinspolitik und der starken Zuwanderung sind die Wohnkosten in den letzten Jahren jedoch rapide gestiegen und nicht nur bezahlbarer Wohnraum knapp geworden. Die Wohnungs- und Gebäudeentwicklung (inklusive Belegungsdichte, Wohnfläche etc.), die Bautätigkeiten sowie die Immobilien- und Mietpreisentwicklung in den letzten Jahren wurde ausführlich im Wohnungsbaubericht der Region Stuttgart dargestellt.¹⁴ Im Regionalmonitor wird die Entwicklung seit 1990 beleuchtet. An dieser Stelle werden die Indikatoren daher nicht noch einmal aufgeführt. Grundsätzlich ist festzuhalten, dass bezahlbarer Wohnraum in der gesamten Region – wenngleich in unterschiedlicher Ausprägung – knapp ist und selbst Personen mit einem mittleren Einkommen einen Großteil ihres Lebensunterhaltes für Wohnkosten aufbringen müssen. Gleichzeitig nimmt die Zahl der preisgebundenen Wohnungen seit Jahren kontinuierlich ab und ein weiterer Rückgang wird prognostiziert. Besonders betroffen ist davon die hochpreisige Landeshauptstadt Stuttgart, in der nach einer Studie der Hans-Böckler-Stiftung die „Soziale Versorgungslücke“ besonders hoch ist. Hier fehlen alleine 42.500 Wohnungen, davon rund 35.300 Wohnungen für Einkommen unterhalb der Armutsgrenze.¹⁵

Fazit: An der Vielzahl an Wohnbündnissen, Wohnbausymposien und Maßnahmen zwischen Kommunen und Wohnbaugesellschaften ist zu erkennen, dass im Rahmen der Möglichkeiten aktiv an der Schaffung von sozial gerechtem Wohnraum gearbeitet wird. Die bereits erwähnte Flächenknappheit und Nutzungskonkurrenz um verbliebene Flächen erschweren zusätzlich die Entspannung auf dem Wohnungsmarkt. Die mangelnde Wohnraumverfügbarkeit in den mittleren und unteren Preissegmenten ist allerdings kein regionstypisches Thema, sondern betrifft fast alle Ballungsräume in Deutschland, wenngleich die hochpreisigen Städte besonders davon betroffen sind.

3.2 Integratives gesellschaftliches Leben

Relevante Indikatoren: Armutsgefährdungsquote

Die Armutsgefährdungsquote ist ein Indikator zur Messung relativer Einkommensarmut. Sie zeigt den Anteil der Personen auf, deren Äquivalenzeinkommen unter 60 % des Medians der Äquivalenzeinkommen der Bevölkerung liegt. Der Indikator gibt somit einen Einblick in die Verteilungsgerechtigkeit einer Gesellschaft. Einkommensarmut kann die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben beschränken und auch zu langfristigen sozio-räumlichen Segregationsprozessen in einer Region führen.

Die Armutsgefährdungsquote lag 2017 in der Region Stuttgart bei 14 % und ist insgesamt seit 2008, als sie 12 % betrug, leicht angestiegen, wobei sie in den Jahren 2013 (14,5 %) und 2015 (14,4 %) bereits etwas höher als 2017 war. In Baden-Württemberg betrug die Armutsgefährdungsquote mit 15,5 % im

¹⁴ Siehe Sitzungsvorlage Nr. 209/2018, Ausschuss für Wirtschaft, Infrastruktur und Verwaltung am 12.09.2018

¹⁵ Hans Böckler Stiftung (2018): Wie viele und welche Wohnungen fehlen in deutschen Großstädten?

Jahr 2017 etwas mehr als in der Region. Hier hat sie seit 2008 mit 13,3 % stetig zugenommen. Verglichen mit den anderen Regionen Baden-Württembergs hatte die Region Stuttgart die zweitniedrigste Quote. Lediglich die Region Bodensee-Oberschwaben hatte mit 12,4 % eine niedrigere Armutsgefährdungsquote. Die höchste Quote der Regionen im Land betrug 18,4 %¹⁶.

Fazit: Der regionsweite Vergleich der Armutsgefährdungsquote in Baden-Württemberg lässt die Region Stuttgart verhältnismäßig gut dastehen, was auf die hohe Zahl an gut bezahlten Arbeitsplätzen sowie die geringe Arbeitslosenzahl zurückzuführen ist. Allerdings ist der leichte Anstieg der Quote bei einem gleichzeitigen Anstieg des regionalen BIP als negativ zu bewerten, da dies disperse Entwicklungen in der Wohlstandsverteilung aufzeigt. Steigende Lebenshaltungs- und Wohnkosten spielen ebenfalls eine Rolle.

3.3 Daseinsvorsorge sicherstellen

Relevante Indikatoren: Betreuungsplätze für unter 3-Jährige, Schulabgänger, Grundversorgung/Nahversorgung

Die Optimierung und Weiterentwicklung dezentraler Infrastruktur muss sowohl im Hinblick auf sich verändernde Lebens- und Arbeitsweisen als auch unter Berücksichtigung demographischer Veränderungen stattfinden. Dabei ist u. a. eine wohnortnahe Grundversorgung, der Ausbau familienentlastender Infrastruktur sowie eine Gewährleistung qualitativvoller Erholungsmöglichkeiten im verdichteten Siedlungsbereich von besonderer Bedeutung.

Ein ausreichendes und bedarfsgerechtes Angebot an Betreuungsmöglichkeiten insbesondere für unter Dreijährige trägt zur verbesserten Vereinbarkeit von Familie und Beruf bei. Es ermöglicht einen früheren Wiedereinstieg in den Beruf und fördert somit die Chancengleichheit von Männern und Frauen. Darüber hinaus kann eine gute Betreuungssituation ein zusätzlicher Anreiz für Kinder sein und zur Steigerung der Geburtenrate beitragen. Die Betreuungssituation für unter Dreijährige hat sich in der Region – nicht zuletzt durch das Kinderförderungsgesetz 2009 – insgesamt sehr positiv entwickelt. Der Anteil der unter Dreijährigen an allen betreuten Kindern konnte auf rund 20,3 % (2017) gesteigert werden, 2007 waren es lediglich 8,7 %. Gab es 2007 lediglich 31 Einrichtungen für Kinder unter drei Jahren, waren es 2017 164 Kindertageseinrichtungen in der gesamten Region. In Baden-Württemberg war der prozentuale Zuwachs mit 8,4 % auf 20 % vergleichbar hoch, die Anzahl der Einrichtungen verdreifachte sich von 212 auf 688. Die Entwicklung innerhalb der Kreise verlief unterschiedlich, jedoch verzeichneten alle Kreise eine deutliche Steigerung des Betreuungsanteils zwischen fast 70 % bis zu 198 %. Nach dem Ziel der Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung soll bis zum Jahr 2020 35 % der unter 3-Jährigen eine Ganztagesbetreuung ermöglicht werden. Die Betreuungsquote, d. h. der Anteil der in Kindertagespflege oder Kindertageseinrichtungen betreuten Kinder an der Altersgruppe der unter 3-Jährigen insgesamt, lag 2016 in der gesamten Region bei 28 %. Sie variierte in den einzelnen Landkreisen und der Landeshauptstadt. Stuttgart erreicht mit 37 % (2016) die höchste Betreuungsquote in der Region, im Landkreis Göppingen betrug die Betreuungsquote dagegen 20,2. In Baden-Württemberg lag sie bei 27,7 % (2016).

Bildung und die Befähigung zu beruflicher Weiterqualifizierung ist Voraussetzung für langfristige finanzielle Sicherheit, gesellschaftliche Teilhabe und selbstständige Lebensführung. Für eine nachhaltig funktionierende Wirtschaft, insbesondere auch im Hinblick auf den demographischen Wandel und einen perspektivischen Fachkräftemangel sind die Ausbildung und Qualifizierung der vorhandenen Bevölkerung wichtig. In einer räumlichen Betrachtung lassen sich auch regionale Entwicklungsdisparitäten, Unterschiede im Bildungserfolg und eventuelle Mängel in der Bildungsinfrastrukturausstattung feststellen. Ziel der „Strategie Europa 2020“ ist es, im Bereich Bildung u. a. den Anteil der vorzeitigen Schulabgänger auf unter 10 % zu reduzieren. In der Region Stuttgart betrug im Schuljahr 2016/17 der

¹⁶ Sozialberichterstattung der amtlichen Statistik, Statistische Ämter des Bundes und der Länder

Anteil der Schulabgänger an öffentlichen und privaten allgemeinbildenden Schulen mit mindestens einem Schulabschluss 93,2 %. Folglich haben 6,8 % die Schule ohne einen Hauptschulabschluss verlassen. Bei Betrachtung der Schulabgänger seit dem Schuljahr 2000/01 fällt auf, dass der Anteil derjenigen mit mindestens einem Schulabschluss bis zum Schuljahr 2011/12 kontinuierlich zugenommen hat. 2000/01 hatten noch 91,4 % der Schulabgänger mindestens einen Schulabschluss, 2011/12 waren es 95,9 %. Seit dem darauffolgenden Schuljahr 2012/13 ist der Anteil bis auf den aktuellen Wert von 93,2 % (2016/17) wieder leicht gesunken. Diese Entwicklung vollzog sich parallel in ganz Baden-Württemberg. Im Schuljahr 2016/17 haben dort 93,4 % der Schulabgänger die allgemeinbildenden Schulen mit mindestens einem Schulabschluss verlassen.

Wohnortnahe Einkaufsmöglichkeiten sind ein wichtiges Element der „Stadt der kurzen Wege“ und tragen insbesondere in kleineren Gemeinden zu lebendigen Ortskernen und dem Erhalt der städtebaulichen Strukturen bei. Kurze Wege und Möglichkeiten der Nahversorgung sind speziell für ältere Menschen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität oder ohne eigenes Kfz wichtig. Darüber hinaus tragen sie zur Reduzierung von Verkehrsaufkommen bei. 2017 gab es in der Region Stuttgart in 152 der 179 Gemeinden mindestens einen Laden einer Lebensmittelkette, dementsprechend gab es in 27 Gemeinden keine Versorgung. Dennoch kann eine örtliche Lebensmittelversorgung durch andere Betreiberkonzepte oder Trägerschaften wie inhabergeführte Tante-Emma-Läden, Vereine o. ä. erfolgen, die in diesem Fall nicht erfasst wurden.¹⁷ Folglich ist in 85 % der Gemeinden mindestens ein Laden einer Lebensmittelkette ansässig. Gegenüber der letzten Erhebung des Verbandes im Jahr 2012 hat sich die Anzahl der Gemeinden mit einer Kette des Lebensmitteleinzelhandels um 6 erhöht. Zu diesem Zeitpunkt hatten Lebensmittelketten in 146 Gemeinden (82 %) einen Standort, entsprechend gab es noch in 33 Gemeinden keinen Laden von Lidl, Aldi, Netto, Rewe, Edeka, Real, Kaufland etc. Auch im Vergleich zu der ersten Erhebung im Jahr 2005 ist ein Anstieg erkennbar. 2005 hatten 142 Gemeinden mindestens einen Laden einer Lebensmittelkette im Ort (37 ohne), was einem Anteil von 79 % entspricht. Von 2005 zu 2017 hat sich somit die Anzahl der Gemeinden mit einer Lebensmittelkette um 7 % erhöht.

Fazit: Das Betreuungsangebot für die unter 3-Jährigen in der Region Stuttgart hat sich in den letzten Jahren positiv entwickelt, allerdings besteht weiterhin Ausbaubedarf, um das Nachhaltigkeitsziel der Bundesregierung zu erreichen. Die Region Stuttgart erreicht mit 6,8 % der Schulabgänger ohne mindestens einen Abschluss das Ziel der „Strategie Europa 2020“, was als positiv zu bewerten ist. Die leichte Abnahme des Anteils der Schulabgänger mit mindestens einem Schulabschluss seit dem Schuljahr 2012/13 ist jedoch kritisch zu hinterfragen/bewerten. Der Regionalplan der Region Stuttgart sieht in der wohnungsnahen Grundversorgung möglichst in allen Städten und Gemeinden einen wichtigen Grundsatz. Die Anzahl der Gemeinden mit mindestens einem Laden einer Lebensmittelkette ist von 2005 bis 2017 kontinuierlich angestiegen. Dies ist im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung generell sowohl unter sozialen als auch unter verkehrlichen Aspekten positiv zu bewerten. Allerdings liegen keine vergleichbaren Daten zu anderen räumlichen Einheiten vor, mit welchen die Entwicklung der Region Stuttgart eingeordnet werden könnte. Zudem kann die Standortwahl der Lebensmittelketten innerhalb einer Gemeinde in diesem Zusammenhang nicht bewertet werden. Standorte am Ortsrand können bspw. den Einkauf für weniger mobile Bevölkerungsgruppen erschweren.

¹⁷ Eigene Erhebung des Verbandes Region Stuttgart 2017