

Kleine Anfrage

der Abg. Gabriele Reich-Gutjahr FDP/DVP

und

Antwort

des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau

Einkaufsstadt Stuttgart

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie bewertet sie die aktuelle Studie des Immobilienspezialisten Jones Lang LaSalle in Bezug auf die Zählung zur Passantenfrequenz der Stuttgarter Königstraße?
2. Wie bewertet sie den Abfall von knapp 9.000 Passanten pro Stunde im Jahr 2016 auf 7.455 Passanten pro Stunde im Jahr 2017?
3. Teilt sie die Auffassung, dass die Passantenfrequenz in der Haupteinkaufsstraße ein wichtiger Indikator für die Landeshauptstadt als Einkaufsstadt ist?
4. Teilt sie die Auffassung des Immobilienspezialisten, der die Hauptursachen für den Abfall der Passantenzahlen in der großen Anzahl an Baustellen im Innenstadtbereich, der Diskussion um die autofreie Innenstadt in Verbindung mit möglichen Fahrverboten und der Erhöhung der Parkgebühren sieht?
5. Hält sie das Angebot an Park- und Park-and-Ride-Möglichkeiten in Bezug auf die Erreichbarkeit und Besucher-/Kundenfrequenz in der Stuttgarter Innenstadt für ausreichend?
6. Wenn nein, welche Verbesserungsmöglichkeiten sieht sie in Bezug auf das in der vorherigen Frage genannte Angebot?
7. Welche weiteren Gründe sieht sie, die die Stadt Stuttgart als Einkaufsstadt im Vergleich zu den Vorjahren weniger attraktiv für Kunden machen?
8. Welche Maßnahmen sind durch sie geplant bzw. laufen derzeit, um die Aufwertung Stuttgarts als Einkaufsstadt voranzutreiben?

9. Mit welchen Verwaltungseinheiten, Verbänden und Initiativen steht die Landesregierung in Kontakt, um das Ziel einer attraktiven Einkaufs- und Erlebnisstadt Stuttgart zu entwerfen?

18.07.2017

Reich-Gutjahr FDP/DVP

Begründung

Die Befürchtungen, die Landeshauptstadt erleide bezüglich Besucherfrequenz einen Einbruch, haben nun durch eine Studie zur Passantenfrequenz in der Haupteinkaufsstraße eine Bestätigung erhalten. Dies geht einher mit der Beobachtung, wonach die Stuttgarter Innenstadt als großstädtischer Einkaufs- und Erlebnisort mit zunehmenden Herausforderungen zu kämpfen hat. Mit dieser Kleinen Anfrage soll geklärt werden, ob die Landesregierung dieses Problem erkennt und alle Maßnahmen ergreift, um der Landeshauptstadt Stuttgart bei der Umkehrung dieses Abwärtstrends helfend zur Seite zu stehen.

Antwort

Mit Schreiben vom 10. August 2017 Nr. 41-4235.10 beantwortet das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau im Einvernehmen mit dem Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

- 1. Wie bewertet sie die aktuelle Studie des Immobilienspezialisten Jones Lang LaSalle in Bezug auf die Zählung zur Passantenfrequenz der Stuttgarter Königsstraße?*
- 2. Wie bewertet sie den Abfall von knapp 9.000 Passanten pro Stunde im Jahr 2016 auf 7.455 Passanten pro Stunde im Jahr 2017?*
- 3. Teilt sie die Auffassung, dass die Passantenfrequenz in der Haupteinkaufsstraße ein wichtiger Indikator für die Landeshauptstadt als Einkaufsstadt ist?*

Zu 1. bis 3.:

Die unter Ziff. 1 genannte Messung stellt aus Sicht der Landesregierung eine Momentaufnahme dar. Zählungen zu einem bestimmten Stichtag können von vielen Faktoren (wie etwa von den an diesem Tag herrschenden Witterungsbedingungen oder stattfindenden Kultur- und Freizeitveranstaltungen) beeinflusst werden. Auswirkungen haben auch der Wochentag, an dem gezählt wird, Ferienzeiten oder Sonderaktionen der Händlerschaft wie lange Einkaufsnächte. Die Messung der Passantenfrequenz durch Jones Lang LaSalle Anfang Mai ist daher, ähnlich wie die vergleichbare Erhebung des Unternehmens Engel & Völkers vom April 2017 (die eine deutlich höhere Passantenfrequenz ergab und die Königsstraße im Bundesvergleich von Einkaufsstraßen auf dem ersten Platz sah), nur von begrenzter Aussagekraft. Dies wird auch von der IHK Region Stuttgart und dem Handelsverband Baden-Württemberg (HBW) so gesehen. Der HBW weist zu Recht darauf hin, dass valide Aussagen über einen Einzelhandelsstandort nur auf Basis mehrerer Kennzahlen getroffen werden können. Eine hohe Passantenfrequenz ist zwar grundsätzlich ein positiver Indikator, sagt jedoch nur wenig über die tatsächlichen Umsätze im Einzelhandel aus. Von 2015 auf 2016 sind die Umsätze im Einzelhandel in Stuttgart nach Angaben der Landeshauptstadt Stuttgart sowohl absolut als auch pro Kopf gestiegen (pro Kopf von 7.722 auf 7.745 Euro).

Die Mehrzahl der Akteure im Handel geht von einer in den letzten Jahren tendenziell gesunkenen Passantenfrequenz in der Stuttgarter Innenstadt aus. Nach Angaben der City-Initiative Stuttgart e. V. (basierend auf Zählungen von Jones Lang LaSalle) gab es jedoch in der Vergangenheit bereits mehrfach starke Schwankungen. So stieg die Passantenfrequenz pro Stunde auf der Königstraße etwa von 9.380 am Stichtag 2013 auf 12.655 am Stichtag 2014. Im Jahr 2015 fiel die Frequenz nach diesen Angaben auf 8.265 pro Stunde. Der Rückgang 2014/2015 war somit deutlich stärker ausgeprägt als der Rückgang 2016/2017.

Darüber hinaus ist darauf hinzuweisen, dass der Stuttgarter Innenstadt mit der Königstraße und ihren Nebenlagen zweifellos eine besondere Bedeutung als Einzelhandelsstandort zukommt. Dies gilt insbesondere in Bezug auf Kunden, die von außerhalb Stuttgarts kommen. Jedoch lässt sich die Attraktivität Stuttgarts als Einkaufsstadt nicht allein an der Innenstadt festmachen. Stuttgart weist eine polyzentrale Raumstruktur auf. Im Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Landeshauptstadt sind die zentralen Versorgungsbereiche Stuttgarts abgestuft nach der Reichweite ihres Einzugsbereichs dargestellt (A-, B-, C-, D- und E-Zentren). Neben der Innenstadt (A-Zentrum), weisen auch die Altstadt von Bad Cannstatt (B-Zentrum), Feuerbach sowie die Ortsmitten von Zuffenhausen, Weilimdorf und Vaihingen (jeweils C-Zentren) eine regionale bzw. überörtliche Bedeutung auf.

Im Übrigen hängt die Attraktivität der Innenstadt für Besucher bei Weitem nicht nur vom Einzelhandelsangebot ab. Auch das Angebot an Kultur- und Freizeiteinrichtungen, das gastronomische Angebot, die u. a. durch Sitzgelegenheiten und Grünanlagen bestimmte Aufenthaltsqualität, die Erreichbarkeit sowie Sicherheit und Sauberkeit sind ebenfalls wichtige Einflussfaktoren für die Anziehungskraft der Innenstadt.

4. Teilt sie die Auffassung des Immobilienspezialisten, der die Hauptursachen für den Abfall der Passantenzahlen in der großen Anzahl an Baustellen im Innenstadtbereich, der Diskussion um die autofreie Innenstadt in Verbindung mit möglichen Fahrverboten und der Erhöhung der Parkgebühren sieht?

Zu 4.:

Auf die begrenzte Aussagekraft von Frequenzzählungen wurde bereits hingewiesen. Zudem ist aufgrund der Vielzahl der sehr unterschiedlichen Einflussfaktoren eine Erklärung der unterschiedlichen Passantenfrequenz auf der Stuttgarter Königstraße lediglich auf der Basis jeweils einmaliger Zählungen nur begrenzt aussagefähig.

Für die Landesregierung ist die rechtlich geforderte Einhaltung der Luftqualitäts-grenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit für Stickstoffdioxid und Feinstaub PM₁₀ unabdingbar. Dabei ist sie bestrebt, verkehrsbeschränkende Maßnahmen zu vermeiden bzw. in ihrer Eingriffstiefe und Dauer so gering wie möglich zu halten. Erklärtes Ziel ist es, allen Betroffenen Mobilitätsalternativen zu bieten und den Umstieg auf umweltverträgliche Verkehrsmittel zu erleichtern.

Die Königsstraße in Stuttgart ist über den Hauptbahnhof Stuttgart, mehrere S-, Stadtbahn und Bushaltestellen, sowie für den Fahrrad- und Fußverkehr gut multimodal erschlossen. Es erscheint daher eher wenig wahrscheinlich, dass die Diskussion über Verkehrsbeschränkungen isoliert zu einer Minderung des Fußgängeraufkommens in der Stuttgarter Innenstadt führt. Dagegen spricht auch, dass es beispielsweise nach den unter Ziff. 1 bis 3 genannten Frequenzzahlen der City-Initiative Stuttgart 2014/2015 einen deutlich stärkeren Rückgang der gemessenen Frequenzzahlen gab, als 2016/2017. 2014/2015 gab es keine mit der aktuellen Situation vergleichbare Diskussionen um Verkehrsbeschränkungen. Nach Angaben des Ministeriums für Verkehr ist festzustellen, dass sich die Steigerungen des Fahrgastaufkommens im ÖPNV in Höhe von 3 bis 5 Prozent an Tagen mit Feinstaubalarm mit Schätzungen der integrierten Verkehrsleitzentrale der Stadt Stuttgart zum Rückgang des Kfz-Verkehrsaufkommens an diesen Tagen decken. Zudem ist umstritten, inwieweit ein Zusammenhang zwischen der Erreichbarkeit mit dem Pkw und dem Umsatz von Einzelhandelsgeschäften besteht. Die Handelsverbände nehmen an, dass von Kunden, die mit dem eigenen Pkw anreisen, in der Regel mehr Einzelhandelsumsatz ausgeht, als von Kunden, die mit anderen

Verkehrsmitteln anreisen. Es gibt aber auch Untersuchungen, wonach der inneren Erreichbarkeit (Weg zu Zielen in der Innenstadt) und der Umfeldqualität eine größere Bedeutung für die Aufenthaltsdauer und die Ausgabebereitschaft der Kunden zukommt, als der äußeren Erreichbarkeit (Weg ins Stadtzentrum).

Bei der postulierten Entwicklung der Passantenzahlen auf der Königstraße (siehe Ziff. 1 bis 3) könnten auch Verlagerungseffekte innerhalb der Stuttgarter Innenstadt sowie ins Umland (Ludwigsburg, Böblingen/Sindelfingen, Metzingen) eine Rolle spielen. Hiervon geht beispielsweise auch die City-Initiative Stuttgart aus. Die City-Initiative sieht weitere Einflussfaktoren u. a. in einem verbesserungsbedürftigen Parkleitsystem, in Preiserhöhungen im ÖPNV beziehungsweise bei erhöhten Gebühren für Park-and-Ride-Parkplätze, im Wegfall von Parkmöglichkeiten sowie in Defiziten bei der Aufenthaltsqualität in der Stuttgarter Innenstadt (teils fehlende Sitzgelegenheiten, zu wenige öffentliche Toiletten, defekte Bodenbeläge).

Des Weiteren ist davon auszugehen, dass sich die Baustellensituation im Innenstadtbereich bzw. die von den Baustellen im Straßennetz ausgehenden Verkehrsbehinderungen nicht positiv auf die Anziehungskraft der Stuttgarter Innenstadt auswirken, insbesondere für Gelegenheitsbesucher von außerhalb Stuttgarts. Die Zuständigkeit hierfür obliegt jedoch der Landeshauptstadt Stuttgart. Die Diskussion um eine verkehrsbeschränkte Zone innerhalb des Stuttgarter City-Rings bzw. eine Erhöhung von Parkgebühren hat nach Einschätzung der Landesregierung keine Auswirkungen auf die Ergebnisse der Zählung gehabt.

5. Hält sie das Angebot an Park- und Park-and-Ride-Möglichkeiten in Bezug auf die Erreichbarkeit und Besucher-/Kundenfrequenz in der Stuttgarter Innenstadt für ausreichend?

6. Wenn nein, welche Verbesserungsmöglichkeiten sieht sie in Bezug auf das in der vorherigen Frage genannte Angebot?

Zu 5. und 6.:

Eine gute Anbindung der Stuttgarter Innenstadt an den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und ein ausreichendes Angebot an Parkmöglichkeiten sind aus Sicht des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau, neben anderen, ein wichtiger Einflussfaktor für die Anziehungskraft der Innenstadt.

Die Aufgabe des regionalen Verkehrsmanagements und somit auch die Ausgestaltung des regionalen Park-and-Ride-Angebots obliegt dem Verband Region Stuttgart (VRS) als Aufgabenträger. Nach Angaben des VRS stehen in der Region Stuttgart derzeit rund 16.000 Park-and-Ride-Stellplätze an 107 Stationen zur Verfügung. An einigen Standorten in der Region Stuttgart sind Kapazitätserweiterungen geplant. Im Übrigen wird auf die Antwort der Landesregierung auf die Kleine Anfrage des Abg. Andreas Deuschle CDU „Situation der Park&Ride (P&R)-Parkplätze in der Region Stuttgart“ (Landtagsdrucksache 16/1082) verwiesen.

Die Landeshauptstadt Stuttgart geht davon aus, dass der Ausbau des digitalen Parkleitsystems künftig dazu führt, dass der Parksuchverkehr in der Innenstadt eingeschränkt wird und die Auslastung der Parkhäuser steigt.

7. Welche weiteren Gründe sieht sie, die die Stadt Stuttgart als Einkaufsstadt im Vergleich zu den Vorjahren weniger attraktiv für Kunden machen?

Zu 7.:

Es kann aus Sicht der Landesregierung nicht pauschal von einer Abnahme der Attraktivität Stuttgarts als Einkaufsstadt gesprochen werden. Unter Ziff. 1 bis 3 wurde bereits darauf hingewiesen, dass neben der Innenstadt auch die Stadtteilzentren Stuttgarts eine wichtige Bedeutung für den Einzelhandel haben. Durch die Eröffnung des Dorotheen-Quartiers im Mai 2017 sowie weiterer großflächiger Einzelhandelsgeschäfte mit bekannten Marken, insbesondere im Bekleidungsbereich, in der Königstraße (verbunden mit dem Wegfall von Baustellen dort) dürfte

sich das Einzelhandelsangebot in der Stuttgarter Innenstadt im Lauf des Jahres weiter verbessern. Hiervon geht auch die IHK Region Stuttgart aus.

Zudem wurden in den letzten Jahren und Monaten durch öffentliche und private Investitionen Innenstadtquartiere neu entwickelt oder aufgewertet, wie etwa das Hospital- und das Gerberviertel, die Kronprinzenstraße oder die Lautenschlagerstraße.

8. *Welche Maßnahmen sind durch sie geplant bzw. laufen derzeit, um die Aufwertung Stuttgarts als Einkaufsstadt voranzutreiben?*

9. *Mit welchen Verwaltungseinheiten, Verbänden und Initiativen steht die Landesregierung in Kontakt, um das Ziel einer attraktiven Einkaufs- und Erlebnisstadt Stuttgart zu entwerfen?*

Zu 8. und 9.:

Die Gestaltung und Weiterentwicklung Stuttgarts als Einkaufs- und Erlebnisstadt liegt zuvorderst in der Verantwortung der Landeshauptstadt Stuttgart selbst. Das Land Baden-Württemberg kann diesen Prozess, ebenso wie in den anderen Kommunen des Landes, flankierend unterstützen.

Die vom Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau verantworteten Programme der städtebaulichen Erneuerung spielen eine zentrale Rolle bei der Gestaltung und beim Erhalt attraktiver Innenstädte und Ortszentren. Wichtige Förderschwerpunkte der Städtebauförderung sind derzeit u. a.:

- die Schaffung von Wohnraum durch Umnutzung, Modernisierung und Aktivierung von Flächen und leerstehenden Immobilien,
- die Stärkung bestehender Zentren, Sicherung und Erhalt denkmalpflegerisch wertvoller Bausubstanz,
- Maßnahmen zur Anpassung vorhandener Strukturen an den demografischen Wandel,
- die Stabilisierung und Aufwertung bestehender Gewerbegebiete,
- die Neustrukturierung und Umnutzung baulich vorgenzuter Brachflächen.

Die Landeshauptstadt Stuttgart hat seit 1972 Finanzhilfen von insgesamt rd. 231 Mio. Euro im Rahmen der Städtebauförderung erhalten. Aktuell werden in 23 städtebaulichen Erneuerungsgebieten Maßnahmen umgesetzt. Zur Steigerung der städtebaulichen Attraktivität der baulichen Strukturen unterstützt das Land die Stadt auch weiterhin mit dem Einsatz von Städtebaufördermitteln in der Innenstadt, in den Stadtteilen und Stadtteilzentren. Von deren städtebaulicher Aufwertung profitieren auch die lokale Wirtschaft und der Einzelhandel.

Mit dem „Gesetz zur Stärkung der Quartiersentwicklung durch Privatinitiative“ (GQP) hat das Land seit 1. Januar 2015 den baden-württembergischen Kommunen ein neues flankierendes Instrument zur Stärkung der Einzelhandels- und Dienstleistungszentren an die Hand gegeben. Danach können sich Quartiersgemeinschaften und Stadtteilzentren bilden, mit der Möglichkeit bei der Gemeinde einen sog. Aufwertungsbereich zu beantragen. Darin werden dann Maßnahmen durchgeführt, die geeignet sind, die Attraktivität des Quartiers zu steigern.

Die Stadt Stuttgart ist mit der Umsetzung des GQP bereits weit fortgeschritten. Mit den Bereichen „Tübinger Straße“ und „Untertürkheim“ wurden die ersten beiden Quartiersgemeinschaften gegründet. Momentan werden erste Praxiserfahrungen in der Zusammenarbeit der Quartiersgemeinschaften sowie der Aufstellung der Maßnahmen- und Finanzierungskonzepte gewonnen. Das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau berät die Kommunen bei der Umsetzung des Gesetzes. Zur Stadt Stuttgart besteht in diesem Zusammenhang ein intensiver Kontakt.

Dr. Hoffmeister-Kraut

Ministerin für Wirtschaft,
Arbeit und Wohnungsbau