



STELLUNGNAHME

Ihr(e) Ansprechpartner(in)

Sven Schulte

E-Mail

sven.schulte@duesseldorf.ihk.de

Telefon

0211 3557-234

Datum

29.07.2021

Entwurf einer Verordnung über notwendige Stellplätze für Kraftfahrzeuge und Fahrräder (StellplatzVO)

Anmerkungen zum aktuellen Entwurf

- Wir begrüßen, dass die Stellplatzrichtzahl für gewerbliche Anlagen in der neuen Richtzahlentabelle großzügiger angelegt ist (Handwerks- und Industriebetriebe vormals 1 Stellplatz für 50-70m² Nutzfläche, nun 1 Stellplatz für 70 m², Lagerplätze vormals 1 Stellplatz für 80-100 m², nun 1 Stellplatz für 100 m²). Dies gibt den Unternehmen mehr Freiheiten und führt zu einer Reduktion des Flächenverbrauchs.
- Wir begrüßen, dass Unternehmen nun die Möglichkeit gewährt wird, die Anzahl an notwendigen Stellplätzen für Beschäftigte zu verringern, wenn aufgrund eines Job-Tickets bzw. der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel kein Bedarf besteht. Kritisch bewerten wir jedoch die Voraussetzungen dafür. Zunächst müssen die Betriebe entsprechende Nachweise erbringen (u.a. eine jährliche Übermittlung der tatsächlichen Teilnahme am Jobticket). Zusätzlich müssen mindestens 40 % der Beschäftigten das Job-Ticket nutzen, damit 10 % der Stellplätze entfallen können. Eine größere Anzahl an Beschäftigten für ein Jobticket zu gewinnen ist erfahrungsgemäß jedoch sehr schwer. Die 40 % sind daher zu hoch angesetzt. Der (bürokratische) Aufwand erscheint dadurch in keinem Verhältnis zum Nutzen zu stehen.
- In der Begründung zur Verordnung heißt es, dass diese dazu beitragen möchte, dem sich wandelnden Mobilitätsverhalten und einer zunehmenden Ausdifferenzierung der Verkehrsmittelwahl Rechnung zu tragen. Liegt ein Konzept zur Vermeidung des MIV vor, das unterschiedliche Bausteine beinhaltet (z.B. Car-Sharing-Angebote, Radabstellanlagen, ÖPNV-Tickets), kann die Anzahl der notwendigen Stellplätze verringert werden (S. 16). Dies beschränkt sich allerdings auf den Wohnungsbau. Wir regen an, dass auch Arbeits- und Betriebsstätten die Möglichkeit gewährt wird, die Anzahl an notwendigen Stellplätzen zu verringern, wenn Sie über das Job-Ticket hinausgehende Mobilitätsmaßnahmen einführen und ein Mobilitätskonzept erstellen. Die Umsetzung eines Mobilitätskonzepts ist nach § Absatz 1 Nr. 2 für Arbeitsstätten zwar ohnehin Voraussetzung. Welchen Nutzen es entfaltet bleibt jedoch unklar, da die im Teil B der Anlage aufgeführten Mobilitätsmaßnahmen sich nur auf das Job-Ticket beziehen.

Grundsätzliche Einwände zur Stellplatzverordnung

- Für uns stellt sich grundsätzlich die Frage, ob eine verpflichtende, pauschale Festsetzung von Stellplätzen für Betriebe wirklich noch notwendig und zielführend ist, oder ob man die Entscheidung über die Zahl der Stellplätze und die Verantwortung für Mobilitätsmaßnahmen nicht besser den Unternehmen überlässt. Diese können flexibel und unbürokratisch Stellplätze schaffen, wenn diese für Angestellte, Kunden oder Zulieferer benötigt werden. Ein Verzicht auf verpflichtende Stellplatzrichtzahlen für Unternehmen entbürokratisiert und ermöglicht den Betrieben flexibler auf ihre jeweilige Situation zu reagieren. Hinzu kommt, dass verpflichtende Stellplätze Fläche in Anspruch nehmen. Dies steht einer effizienten Flächennutzung in Gewerbe- und Industriegebieten entgegen. Durch den erhöhten Flächenbedarf steigen auch die Investitionskosten für die Unternehmen.
- Können die geforderten Stellplätze nicht zur Verfügung gestellt werden, sind alternativ Ablösezahlungen an die Kommune fällig. Für diese Zahlung erhalten die Betriebe jedoch keine unmittelbare Gegenleistung. Aus unserer Sicht wäre es sinnvoller, wenn die Unternehmen dieses Geld in eigene Mobilitätsmaßnahmen (Mobilitätskonzepte, Mobilitätsmanager) investieren könnten. Im Moment sieht die Stellplatzverordnung den Stellplatznachweis als Regel und die Umsetzung von Mobilitätskonzepten als Ausnahme an. Wir schlagen vor, dass ganzheitliche, betriebliche Mobilitätskonzepte dem Stellplatznachweis zumindest gleichgestellt werden. Dies würde zu einer Abkehr von der Fixierung/Priorisierung auf den Pkw/Stellplätze führen. Hierbei sollten allerdings nicht nur baulich/investive Maßnahmen (z.B. Radabstellanlagen), sondern auch Motivationsmaßnahmen (Mobilitätstage, Testangebote) berücksichtigt werden. Unternehmen könnten einen qualifizierten Mitarbeiter benennen, dem als innerbetriebliche Kompetenzträger eine Schlüsselrolle für eine dauerhafte erfolgreiche Umsetzung eines Mobilitätskonzeptes zukommt und der zugleich als Ansprechpartner für die Behörden fungiert. Die IHKs in NRW unterstützen die Unternehmen bei der Implementierung von Mobilitätskonzepten mit ihrem Lehrgang zum zertifizierten, betrieblichen Mobilitätsmanager.

Einwände und Anmerkungen zu Richtzahlen

- Einzelne Richtzahlen für notwendige PKW-Stellplätze bewerten wir differenziert. Einerseits werden die Bemessungsgrundlagen klarer gefasst, andererseits fällt die notwendige Anzahl an Stellplätzen gegenüber der rechtskräftigen Stellplatzverordnung teilweise ungünstiger aus.
- Dies betrifft insbesondere die Richtzahlen im Gastgewerbe: Die Bemessungsgrundlage für Hotels, Pensionen, Kurheim und andere Beherbergungsbetriebe beträgt gemäß Punkt 6.3 des Entwurfes künftig 1 Stellplatz je 3 Gästezimmer. In der derzeit gültigen Verordnung wird 1 Stellplatz je 2-6 Betten verlangt. Ein Hotel muss bislang somit bei bestmöglicher Ausschöpfung des Spielraumes für 6 Einzelzimmer lediglich einen Stellplatz vorhalten. Künftig würde sich die Anzahl verdoppeln.
- Die Bemessungsgrundlage bei Gaststätten (Punkte 6.1 und 6.2) würde sich mit der künftigen Verordnung ändern von einem Flächenbezug hin zur Anzahl der Sitzplätze. Einerseits werden Gaststätten, die auf kleiner Fläche viele Sitzplätze anbieten, dadurch künftig einen höheren Stellplatzbedarf haben als bisher. Andererseits müssten sie Sitzplatzkapazitäten einschränken, falls ansonsten nicht genügend Stellplätze vorgehalten werden können. Das führt

unter Umständen zu ungünstigeren Umsatzmöglichkeiten beziehungsweise zur Zahlung von Ablösungsbeträgen; zusätzlich sind diese Vorgaben investitionshemmend.

- Vor dem Hintergrund der besonderen Betroffenheit der Gaststätten und der Hotellerie durch die Corona-Krise halten wir diese Regelungen für unangemessen und zu überdenken.
- In dem Zusammenhang ergibt sich zudem eine Definitionsfrage: Wie wird konkret zwischen von Gaststätten mit „örtlicher“ beziehungsweise „überörtlicher Bedeutung“ differenziert?
- Für Verkaufsstätten (Nummer 3) sieht der Entwurf ein neues System der Kategorisierung vor. Dieses wirft Fragen auf, da es innerhalb der Kategorien „Läden und Geschäftshäusern“, „Geschäftshäuser mit geringem Besucherverkehr (z.B. Fachgeschäfte, Möbelhäuser)“ sowie „Großflächige Einzelhandelsbetriebe außerhalb von Kerngebieten“ erhebliche potenzielle Schnittmengen gibt. So kann ein großflächiges Möbelhaus auf der grünen Wiese sowohl als „Großflächiger Einzelhandelsbetrieb außerhalb von Kerngebieten“ als auch als „Geschäftshaus mit geringem Besucherverkehr (z.B. Fachgeschäfte, Möbelhäuser)“ bewertet werden. Da es für beide Kategorien abweichende Stellplatzvorgaben gibt, sind Diskussionen vorprogrammiert. Vergleichbar ist die Situation beispielsweise hinsichtlich eines hochspezialisierten innerstädtischen Fachgeschäftes mit geringer Besucherfrequenz. Hier stellt sich die Frage, ob dieses unter „Läden, Geschäftshäuser“ oder „Geschäftshäuser mit geringem Besucherverkehr (z.B. Fachgeschäfte, Möbelhäuser)“, einzuordnen ist.
- Hinsichtlich dieser Überschneidungen sollte die Verordnung geschärft werden beziehungsweise es sollte klargestellt werden, dass im Zweifel, die aus Handelssicht jeweils großzügigere Kennzahl einschlägig ist.
- Unklar ist darüber hinaus, ob unter Nummer 3.3. planungsrechtlich festgesetzte oder faktische Kerngebiete gemeint sind. Auch hier ist eine Klarstellung erforderlich.
- Eine grundsätzliche Anmerkung zu Richtzahlen: Es sollte angedacht werden, Stellplätze mit zusätzlicher Infrastruktur (beispielsweise E-Ladestation) differenziert zu bewerten beziehungsweise gesondert zu gewichten. Im Sinne der Mobilitätswende wäre es denkbar, die Einrichtung solcher Stellplätze insofern zu fördern, als dass sie zur Reduzierung der grundsätzlich notwendigen Stellplatzzahl führt oder bei einer nicht ausreichenden Stellplatzzahl bei Höhe der Ablöse verringert.

IHK NRW ist der Zusammenschluss der 16 Industrie- und Handelskammern in Nordrhein-Westfalen. IHK NRW vertritt die Gesamtheit der IHKs in NRW gegenüber der Landesregierung, dem Landtag sowie den für die Kammerarbeit wichtigen Behörden und Organisationen.