

Januar 2011

Den Erlass einer Stellplatzobergrenzen-Verordnung halten wir für eine überregulierende Rechtsvorschrift, für eine Verschärfung des Berliner Bauordnungsrechts sowie für einen unzulässigen Eingriff in die Eigentumsrechte und lehnen ihn deshalb grundsätzlich ab.

Nach unserer Auffassung muss die Verantwortung für den Bau von Stellplätzen in die Hände derer gegeben werden, deren ureigenes Interesse eine uneingeschränkte Erreichbarkeit für ihre Kunden ist. Es werden nur soviel Stellplätze gebaut, die effektiv und ausreichend von den Kunden genutzt werden, und nicht über Bedarf, da sie bei Nichtnutzung leer stehen und zusätzlich Kosten verursachen würden.

Die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Straßenentwurf, hat eine „Empfehlung für Anlagen des ruhenden Verkehrs EAR 05“ gegeben. In der Tabelle B-1 sind die von den Bundesländern erlassenen Stellplatzrichtzahlen zusammengefasst und entsprechen dem durchschnittlichen Bedarf:

„Verkaufsstätten:

Läden, Geschäftshäuser: 1 StPl je 30 - 40 m² Verkaufsnutzfläche

Geschäftshäuser mit geringem Besucherverkehr: 1 StPl je 50 m² Verkaufsnutzfläche

Großflächige Einzelhandelsbetriebe

(außerhalb von Kerngebieten): 1 StPl je 10 – 20 m² Verkaufsnutzfläche“

Diese Richtzahlen werden von zahlreichen Städten praktiziert (wie z. B. Potsdam: für Verkaufsstätten 1 Stellplatz je 40 m² Verkaufsfläche und Cottbus: für Läden, Geschäfte für Waren des täglichen Bedarfs, Fachgeschäfte 1 Stellplatz je 40 m² Verkaufsfläche und für Einkaufszentren, großflächige Einzelhandelsbetriebe gemäß § 11 Abs. 3 BauNVO 1 Stellplatz je 20 m² Verkaufsfläche).

Gerade eine Metropole mit internationaler Bedeutung wie Berlin muss eine Weiterentwicklung der Handelslandschaft gewährleisten und unterstützen.

Deshalb ist die Betrachtung des Verhältnisses von Innenstadt und den nicht integrierten Einzelhandelsstandorten mit ihren ausreichenden kostenfreien Stellplatzangeboten von besonderer Bedeutung.

Das Innenstadtzentrum muss in seiner Gewichtung gegenüber bestehenden Standorten auf der „grünen Wiese“ optimal gestärkt werden. Innenstadtschädliche Konkurrenz muss vermieden werden, eine Aufwertung und eine Profilierung der Innenstadt muss oberste Priorität haben.

Deshalb ist es von großer Wichtigkeit, welche Maßnahmen dazu beitragen, die Stadt Berlin mit Leben zu erfüllen, um ihre Vielfalt und Attraktivität dauerhaft zu entfalten. Schließlich hat der Einzelhandel mit seinen Einrichtungen einen nicht unerheblichen Anteil an den ständig wachsenden Besucherzahlen und trägt gleichzeitig durch seine Investitionen zum Wohlergehen der Stadt bei.

Eine wie im § 3 StellObV Punkt 5 vorgesehene Maßnahme, die Anzahl der zulässigen Stellplätze in Abhängigkeit von Art und Maß der baulichen Nutzung zu begrenzen, vorrangig auf große Verkehrserzeuger wie Einkaufszentren, Freizeiteinrichtungen etc. auszurichten, ist kurzfristig, mittelstandsfeindlich und damit geschäftsschädigend für den gesamten Dienstleistungssektor, insbesondere für den Handel und wirkt langfristig für die Zukunft investorenfeindlich. Wie soll einem Investor klar gemacht werden, dass er eine Einzelhandelseinrichtung bauen kann, aber von vornherein einen Wettbewerbsnachteil durch eine Stellplatzobergrenzenverordnung gegenüber den bestehenden Märkten hat und er dies akzeptieren muss?

Um das Ziel der Reduzierung der innerstädtischen Quell- und Zielverkehre zu erreichen, kann es nicht sein, mit einer ordnungspolitischen Regulierung des Stellplatzbaues zu reagieren, was zudem mit einem hohen unwirksamen bürokratischen Aufwand verbunden wäre. Durch den Bau von benötigten Stellplätzen wird nicht zwangsläufig mehr Autoverkehr produziert. - Wo eine gute Anbindung durch den öffentlichen Verkehr gegeben ist, wird dies nach Möglichkeit auch von den Kunden genutzt.

HANDELSVERBAND BERLIN-BRANDENBURG E.V.