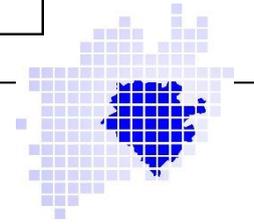


VERKEHRSVERBAND WESTFALEN e.V.

Förderung der Verkehrsinteressen im westfälischen Ruhrgebiet sowie in Südwestfalen



Stellungnahme des Verkehrsverbandes Westfalen e. V. zur Anhörung des Ausschusses für Heimat, Kommunales, Bauen und Wohnen zum Baurechtsmodernisierungsgesetz (BauModG) am 4. Mai 2018

Zum Verkehrsverband

Der Verkehrsverband Westfalen e. V (VVW) wurde 1974 gegründet, um den übergreifenden Gedankenaustausch zu Verkehrsthemen zu fördern. Das Gebiet des VVW umfasst das Gebiet des Regierungsbezirkes Arnsberg. Der Kreis der rund 100 Mitglieder setzt sich aus Städten und Kreisen, den Handwerkskammern, den Industrie- und Handelskammern, Unternehmen und verschiedenen Mobilitätsanbietern zusammen. Der VVW vertritt ein ausgewogenes Meinungsbild. Mit eigenen wissenschaftlichen Untersuchungen steht er als Denkfabrik für eine Verbesserung der Mobilität in NRW den Entscheidungsträgern des Landes beratend zur Seite.

Unser Anliegen

Rund jeder zweite Erwerbstätige in NRW pendelt täglich über die Grenzen des Wohnortes hinweg zur Arbeit. Dies betrifft 4,7 Millionen der 9 Millionen Erwerbstätigen. Das BauModG kann mittelfristig erheblichen Einfluss darauf nehmen, die Verkehrsinfrastruktur zu entlasten und Verkehrsströme besser zu steuern. Dazu benötigt das betriebliche Mobilitätsmanagement in NRW eine stärkere Verankerung im BauModG. Die Regelung zur Schaffung von Stellplätzen in diesem Gesetz kann einen Beitrag leisten, Luftemissionen zu reduzieren, den Fachkräftemangel im ländlichen Raum abzumildern und den Stau in Ballungsräumen zu bekämpfen.

Das Land NRW nimmt bereits eine bundesweite Führungsrolle im betrieblichen Mobilitätsmanagement ein und kann diese ausbauen. Die Konzepte sind in der Praxis erprobt. Sie sollten aus Sicht des Verkehrsverbandes ein Standardinstrument bei Neuansiedlungen und Erweiterungen werden. Der Bund, das Land und anerkannte Institutionen wie die Industrie- und Handelskammern bieten umfangreiche Unterstützungsmöglichkeiten sowohl für die Betriebe bei der Aufstellung und Umsetzung als auch für die Kommunen in der Beurteilung und Steuerung.

Abgrenzung der betrieblichen Mobilität und des Einsatzbereiches

Begriff:

Strukturierter Prozess für Betriebe zur Verbesserung der Betrieblichen Mobilität. Personenverkehre sollen nachhaltiger (effizient, bedarfsgerecht, umweltschonend und sozialverträglich) gestaltet werden.

Betriebliche Mobilität umfasst:

Mitarbeiterverkehre,
Dienst- und Geschäftsreisen
und den Pkw-Fuhrpark.

Betrieb umfasst:

Unternehmen, Behörden,
Universitäten, Kommunen usw., die
als Arbeitgeber auftreten.

Obwohl der Kreis derjenigen sehr weit zu fassen ist, der als Arbeitgeber Einfluss auf die Mobilität nehmen kann und auch im Sinne des Gesetzes Antragsteller eines Bauantrages sein kann, kommt nicht jeder Antragsteller für die Vorlage eines Mobilitätskonzeptes in Frage (zum Beispiel private Bauherren). Um die Genehmigungsbehörden nicht zu überfordern, schlägt der Verkehrsverband eine **Bagatellgrenze in der Rechtsverordnung** vor.

Konkrete Vorschläge zur Änderung des Gesetzentwurfes

Die bisherigen pauschalen Regelungen und insbesondere die finanzielle Ablöse von Stellplatzverpflichtungen haben nicht die gewünschte Wirkung im Sinne des Gesetzes erzielt. Zunehmende Parkplatzprobleme im öffentlichen Raum sind landesweit allgegenwärtig. Sie sind nach Einschätzung des Verkehrsverbandes das Ergebnis einer unzureichenden Bedarfsplanung und -steuerung. Je mehr die Verkehrsplanung den (kostenlosen) öffentlichen Parkraum mit dem Ziel der Emissionsminderung verknappt und alternative Verkehrsmittel fördert, desto mehr erweist sich die Fixierung der Bauplanung auf die Schaffung von Pkw-Parkplätzen als kontraproduktiv. Der Verkehrsverband geht davon aus, dass dieser Zielkonflikt in Zukunft noch deutlich zunehmen wird. Betriebliche Mobilitätskonzepte sollten ein stärkeres Gewicht in der Bauordnung finden, sodass die Bau- und die Verkehrspolitik des Landes NRW kongruent wirken.

Der **Verkehrsverband Westfalen e.V. schlägt vor, § 48 des BauModG zu ergänzen.** Betriebliche Mobilitätskonzepte haben bisher als „besondere Maßnahme“ in Absatz 3 oder als „sonstige Maßnahme“ in Absatz 4 einen Ausnahmecharakter. Stattdessen sollte

die Möglichkeit zur Vorlage eines Betrieblichen Mobilitätskonzeptes explizit und möglichst gleichrangig zum Stellplatznachweis eingeräumt werden. Die bisherige Stellplatzverpflichtung ist eine Schlüsselstelle, um landesweit einen Systemwechsel einzuläuten und die oben genannten positiven Effekte frei zu setzen.

Vorschlag 1:

§ 48 Absatz 1 Satz1 ändern in: „Werden Anlagen errichtet, bei denen ein Zu- oder Abfahrtsverkehr zu erwarten ist, ist der öffentliche Verkehrsraum zu entlasten durch geeignete Mobilitätskonzepte und die Anlage von Stellplätzen, Garagen und Fahrradabstellplätzen in ausreichender Anzahl und Größe und in geeigneter Beschaffenheit (notwendige Stellplätze).“ Damit wird ein Mobilitätskonzept zu einer Standardanforderung in der Bauplanung. In den weiteren Erläuterungen wird begründet, dass sowohl für die Antragsteller als auch die Kommunen ausreichende Unterstützungsangebote vorhanden sind, um diese Anforderung zu erfüllen. Der Vorschlag ist weitreichend und ambitioniert. Doch die notwendigen Instrumente befinden sich weitgehend im Verfügungsbereich des Landes NRW.

Vorschlag 2:

Art, Umfang und Ausnahmen sowie eine gezielte Regelung des Verhältnisses von Stellplatznachweisen zu geeigneten Mobilitätskonzepten wäre in der ergänzenden Rechtsverordnung (per Erlass) möglich. **§ 48 Absatz 2 Satz 1** könnte demnach lauten: „Das für Bauen zuständige Ministerium regelt durch Rechtsverordnung die Notwendigkeit von Mobilitätskonzepten und die Zahl der notwendigen Stellplätze nach Absatz 1 Satz 1 und ...“. Für die detaillierte Ausgestaltung besteht damit ausreichend Zeit und Raum im späteren Erlass.

Vorteile der öffentlichen Hand

Der Gesetzentwurf möchte den Grundsatz beibehalten, den öffentlichen Raum durch die Schaffung von Stellplätzen von ruhendem Verkehr (Parken) zu entlasten. Allerdings muss festgestellt werden, dass eine Steuerung über pauschale Ansätze vielerorts nicht zu zufriedenstellenden Ergebnissen geführt hat. Das Defizit ist dort besonders groß, wo über Ablösebeträge allgemeine Mobilitätsmaßnahmen im regionalen Umfeld des Antragstellers durch die Kommune vorgenommen wurden. Diese Maßnahmen erfolgen ohne Berücksichtigung des Bedarfes des Antragstellers (seiner Beschäftigten) und häufig auch nicht zusätzlich. **Die angestrebte Entlastungswirkung des öffentlichen Raumes wird durch betriebliche Mobilitätskonzepte erhöht.**

Der bisherige Gesetzesentwurf unterstellt implizit eine Fahrt mit dem Pkw und begünstigt dies durch die Schaffung von Stellplätzen. Ein Stellplatz benötigt 20 – 30 qm. Bei

größeren Ansiedlungen entfallen erhebliche Anteile auf vergleichsweise unproduktive Parkflächen. Vor allem in Industriegebieten geht dadurch wertvolle und knappe Gewerbefläche verloren. Die Flächenproduktivität in Bezug auf Arbeitsplätze sinkt. Es bleibt unbestritten, dass Pkw-Stellplätze auch in den nächsten Jahrzehnten notwendig bleiben. Dennoch **können betriebliche Mobilitätskonzepte das Ziel einer sparsamen Flächenpolitik unterstützen und die Arbeitsplatzdichte in Gewerbegebieten erhöhen.**

Im Sinne der Subsidiarität sollte die Verantwortung für die Gestaltung der Arbeitswege dort verankert werden, wo sowohl das Interesse für eine optimale Mobilität als auch die Einflussmöglichkeit am höchsten ist. Der Verkehrsverband schlägt vor, die Verantwortung für Mobilitätsmaßnahmen in die Hände der antragstellenden Betriebe/Institutionen und ihrer Mitarbeiter zu geben. **Mobilitätsangebote werden genau dort geschaffen, wo sie benötigt werden und zwar in genau dem Umfang, wie sie benötigt werden (inkl. Stellplätze).** Dieses Vorgehen ist nicht für alle Bauprojekte geeignet, setzt aber dort an, wo besonders hohe verkehrliche Auswirkungen entstehen. Die Verantwortung der Kommune wird schwerpunktmäßig auf die ihr ohnehin obliegende Umsetzungskontrolle gelegt. Der Verkehrsverband geht davon aus, dass der **Bürokratieaufwand für die Kommunen langfristig sinkt.**

Ebenso erweist es sich als Nachteil, dass bisher nur ein punktueller Eingriff zum Zeitpunkt des Bau- oder Änderungsantrages möglich ist. Eine spätere Eingriffsmöglichkeit bleibt dem Land oder der Kommune nicht. Der Verkehrsverband geht davon aus, dass die Mobilität in NRW sich in den nächsten Jahren dynamisch verändern wird. Die Förderung des Radverkehrs und der Elektromobilität sind im Gesetzentwurf bereits berücksichtigt. Doch weder lässt sich abschätzen, ob Art und Umfang ausreichen noch ob weitere Elemente beispielsweise für das autonome Fahren notwendig werden. Die unflexiblen Anpassungszyklen eines Gesetzes können der dynamischen Veränderungsgeschwindigkeit und den damit verbundenen Anforderungen an die öffentliche Hand nicht Schritt halten.

Daher schlägt der Verkehrsverband die Umsetzung von zertifizierten Mobilitätskonzepten vor. Durch regelmäßige Evaluierungszyklen besteht für beide Seiten die Möglichkeit zu bedarfsgerechten Anpassungen. Vor allem entsteht dadurch ein **dauerhafter Einfluss der Landespolitik und der Kommunen auf die Mobilitätsangebote von Betrieben und Institutionen.** Das Land NRW bildet bereits seit mehreren Jahren kommunale Mobilitätsberater aus (siehe Zukunftsnetz Mobilität NRW). Derzeit verfügt das Land bereits über 150 kompetente kommunale Ansprechpartner, die in der Lage sind, vorgelegt Konzepte zu beurteilen. Ebenso befindet sich ein landesweit einheitliches

Qualitätssiegel für Mobilitätskonzepte in Vorbereitung, sodass den Bauämtern eine **einfache und effektive Kontrolle der Konzepte** ermöglicht wird.

Vorteile der Betriebe

Der Verkehrsverband geht davon aus, dass Ablösebeträge in Kommunen Fehlanreize setzen. Kommunale Investitionen in Verkehrsangebote werden durch die Ablösebeiträge unterstützt. Zusätzliche Angebote entstehen in der Regel nicht. Für die Betriebe entsteht keine spürbare Gegenleistung. Sie betrachten den Ablösebetrag als eine Gebühr für die Nutzung des öffentlichen Parkraumes. Eine Motivation für ein eigenes Engagement der Betriebe in Mobilitätsmaßnahmen wird erstickt und finanzielle Ressourcen dafür entzogen. Der **Verkehrsverband fordert daher, die Möglichkeit der finanziellen Ablöse von Stellplätzen abzuschaffen**. An genau der Stelle, wo ein Mobilitätsbedarf entsteht, müssen in ausreichendem Maße auch Angebote entstehen.

Einige Kommunen verwenden den Ablösebetrag als Bemessungsgrundlage für das Investment eines Betriebes (als Antragsteller im Sinne des Gesetzes) in alternative Maßnahmen. Über den Umfang der Maßnahmen wird eine vertragliche Vereinbarung geschlossen und die Höhe der Verpflichtung rätierlich über eine Anzahl von Jahren abgeschmolzen. Dieses Vorgehen ist zwar löblich. Doch das hypothetische Investment in Stellplätze gibt keinen Aufschluss darüber, wie hoch das Engagement in alternative Mobilitätsmaßnahmen sein müsste, um den tatsächlichen Bedarf zu decken. Eine zielsichere Bewertung des notwendigen Umfangs und damit einen **effizienten Ressourceneinsatz leistet nur ein betriebliches Mobilitätskonzept**.

Die Umsetzung eines betrieblichen Mobilitätskonzeptes in eigener Regie des Betriebes (nach den qualitativen und quantitativen Vorgaben des Landes) fördert die innerbetriebliche Motivation. Zwar stellt ein privatrechtliches Unternehmen ein Kalkül auf, ob es preiswerter ist, Parkplätze zu schaffen oder in alternative Maßnahmen zu investieren. Dennoch wird in beiden Fällen das gleiche Ergebnis erzielt. Der **Betrieb deckt mit dem geringsten Mitteleinsatz den Mobilitätsbedarf seiner Mitarbeiter**.

Das System der pauschalen Stellplatzbewertung und Ablöse ist zwar kontraproduktiv, aber fest etabliert. Der Verkehrsverband schlägt vor, dass mindestens ein Rabattsystem einen ausreichenden Anreiz setzt, ein Mobilitätskonzept zu erstellen und in alternative Mobilität zu investieren.

Die Wahrscheinlichkeit, dass Betriebe in alternative Mobilitätsmaßnahmen investieren bewertet der Verkehrsverband als sehr hoch, da diese erst damit die Möglichkeit erhalten, weitere positiven Effekte zu internalisieren.

Betriebliches Mobilitätsmanagement unterstützt die betriebliche Gesundheitsförderung, die Energieeinsparung sowie die Fachkräftebindung und -gewinnung.

Weitere Schritte

Die Industrie- und Handelskammern in NRW bieten landesweit koordiniert einen Lehrgang zum innerbetrieblichen Mobilitätsmanager an. Die Lehrgänge an verschiedenen Standorten (Rheinland, Ruhrgebiet und Westfalen) sind 2018 gestartet und werden gut angenommen. Innerbetriebliche Kompetenzträger sind der Schlüssel für eine dauerhafte erfolgreiche Umsetzung eines Mobilitätskonzeptes. Dieses Angebot gilt es, zu verstetigen.

Das Land NRW stärkt (unter Federführung des Verkehrsministeriums) mit Hilfe des Zukunftsnetzes Mobilität die Kompetenzen der Kommunen im Mobilitätsmanagement. Die Anzahl kommunaler Kompetenzträger zur der Prüfung von Mobilitätskonzepten muss weiter erhöht werden und die Stellung innerhalb der Kommunen gestärkt werden.

Ein Mobilitätskonzept, das in einem Bauantragsverfahren akzeptiert werden kann, benötigt landesweit einheitliche Standards. Mit dem Konzept „Mobil.Pro.Fit.“, das in NRW entwickelt wurde, besteht ein solches Qualitätssiegel als mittlerweile bundesweit akzeptierter Qualitätsstandard. Zur Entlastung der kommunalen Behörden könnte ein externer Qualitätscheck eingeführt werden. In diesem Falle müssten die Bauordnungsämter lediglich die Vorlage eines testierten Mobilitätskonzeptes prüfen, ohne eine inhaltliche Bewertung vornehmen zu müssen.

Dem Verkehrsverband Westfalen ist bewusst, dass ein umfassender Systemwechsel möglicherweise zuvor mehrere kleine Schritte benötigt. Ein erster Schritt wäre ein **Testfeld mit mehreren Kommunen**, um die Praxistauglichkeit der unterbreiteten Vorschläge nach zu weisen.

Dortmund, 27. April 2018

Verkehrsverband Westfalen e. V.

Stefan Peltzer
Geschäftsführer