

Stellungnahme

Der Entwurf eines Gesetzes zur Mobilisierung von
Bauland



Ausgangslage

Der deutsche Einzelhandel mit seinen ca. 400.000 Einzelhändlern und rund 3 Mio. Beschäftigten ist im gesamten Gebiet der Bundesrepublik Deutschland verstandortet und sichert die Versorgung der Bevölkerung mit Waren aller Art. Der Handel ist somit ein Bestandteil Daseinsgrundfunktionen (sich versorgen).

Um diese Leistung erfüllen zu können, ist der deutsche Einzelhandel auf gute Standortbedingungen angewiesen, die auch Ausdruck der Anwendung des Städtebaurechts sind.

Der Handel ist die Leitfunktion der Innenstädte. Für durchschnittlich rund 60% der Besucher ist der Besuch des Einzelhandels der auslösende Anlass für den Innenstadtaufenthalt. Die Umsatzverschiebungen in den Vertriebskanal Online-Handel haben zwar bewirkt, dass der stationäre Handel seine Alleinstellung der Warenverfügbarkeit verloren hat, dennoch werden rund 90% aller Umsätze im stationären Einzelhandel getätigt.

Dennoch müssen heutzutage fundamentale Fragen zur Zukunft der Innenstädte als Identifikationskern der Bevölkerung gestellt werden. Im Zuge der Corona-Krise wurde offenbar, dass die seit Jahren ungebremsten Gewerbemieten an den Standorten nicht mehr erwirtschaftet werden können. Diese hohen Mieten, gepaart mit der Uneinsichtigkeit der Vermieter, wird aktuell bis zu 30.000 Geschäftsaufgaben zur Folge haben. Das Gesicht unserer Innenstädte wird sich nachhaltig verändern.

Eine ähnliche Entwicklung muss für den Büromarkt vorhergesagt werden. Auch diese hochrangig zentrale Funktion wird an Bedeutung für die Innenstädte verlieren. Die technischen Realisierungsmöglichkeiten (Homeoffice) werden derzeit in der Corona-Krise bewiesen. Ideen der Bundesregierung zum „Recht auf Homeoffice“ weisen den Weg in Richtung einer dezentralen Arbeitsplatzstruktur. Das wird den innerstädtischen Büromarktsektor stark verändern.

Allein in der Folge dieser beiden Entwicklungen wird es zu nachlassenden Gewerbemieten kommen, da die Nachfrage immer schwächer wird. Das wird auch Auswirkungen auf die Gebäudewerte bzw. die Buchwerte der innerstädtischen Immobilien haben. Somit muss die Frage gestellt werden, wer die zukünftigen Innenstadtinvestoren sein werden? Welche Implikationen wird diese Entwicklung auf die Baukultur haben, wenn das Präsentieren der eigenen Marke im Stadtraum an Bedeutung verlieren wird? Wie erhält man Funktionsvielfalt als wesentlicher Erfolgsfaktor der Innenstädte und welchen Stellenwert wird die Aktivitätenkopplung in der Innenstadt der Zukunft spielen?



Bewertung

Der Entwurf eines Gesetzes zur Mobilisierung von Bauland „Baulandmobilisierungsgesetz“ gibt in Bezug auf diese Fragen keine Antwort. Stattdessen konzentriert sich das Gesetz ausschließlich auf die Förderung einer städtischen Funktion – des Wohnens. Dies mag unten den Eindrücken der hohen internationalen Migrationen nach Deutschland nachvollziehbar erschienen. Die Lösungsansätze fokussieren jedoch nur auf kurzfristige Lösungen, die einer langfristigen Strategie voraussichtlich sogar im Wege stehen.

§ 176a Städtebauliches Entwicklungskonzept zur Stärkung der Innenentwicklung

Grundsätzlich ist die Idee von städtebaulichen Entwicklungskonzepten zur Stärkung der Innenentwicklung zu begrüßen. Doch die inhaltliche Ausgestaltung gibt zu den dringenden Fragen der anstehenden Metamorphose der Innenstädte keine hinreichende Aussagen und Vorgaben.

Die Betonung der Funktion „Wohnen“ in den Innenstädten erscheint sogar vor dem Hintergrund, dass die Innenstädte die „Konzentration von hochrangig zentralen Funktionen“ sind, grob fahrlässig. Das Wohnen ist in Bezug auf den durch das Wohnen ausgelösten Bedeutungsüberschuss bzw. ein durch das Wohnen sich bildenden Einzugsbereich eine der schwächsten Innenstadtfunktionen. Es ergeben sich ausgerechnet durch das Wohnen kaum nennenswerte Kopplungseffekte durch Sogwirkungen in einen Einzugsbereich. Daher stellt die Betonung des innenstädtischen Wohnens keine Stärkung weiterer innerstädtischer Funktionen dar. Das Wohnen kann auch als egoistische innerstädtische Funktion bezeichnet werden.

Eine Kopplung mit dem Handel kann sich bei einer ausreichenden Verdichtung der Bevölkerung lediglich für die Nahversorgung (1000m Radius) ergeben (5.000 Einwohner sind bei Supermärkten betriebswirtschaftlich notwendig; bei Discountern sind es rd. 10.000 Einwohner). Eine weitere existenzhaltende Kopplung mit anderen Branchen ist durch das innerstädtische Wohnen nicht gegeben.

§ 17 BauNVO – Nachverdichtung, Flexibilisierung bei den Abstandsflächen

Das Thema der Nachverdichtung durch die Flexibilisierung bei den Abstandsflächen wird von Planern gern als Lösung vorgetragen. Auch das Argument der Reduzierung von neuen Flächenausweisungen wird angeführt. Inwiefern diese Art der Nachverdichtung tatsächlich zu mehr Urbanität und Lebensqualität in den Quartieren führt, ist indes unbewiesen.



Zudem gibt es nach Aussagen von Herrn Bundesminister Seehofer in Deutschland nicht zu wenige Wohnungen – diese stehen nur räumlich an den falschen Stellen. Diesem Gedanken folgend sowie wie den Ergebnissen der „Kommission gleichwertige Lebensverhältnisse“ werden durch dieses Gesetz die völlig falschen Akzente gesetzt. Die Entwicklung der ländlichen Räume mit gewerblichen Kristallisationskernen und einer Erhöhung der Wohnbevölkerung wird ad absurdum geführt. Hierdurch wird die Konsolidierung der Versorgungsstrukturen des Einzelhandels im ländlichen Raum weder gestoppt, noch neue Strukturen ermöglicht. Anstatt einen langfristige Prozess einer Umgestaltung zu befördern, bleibt das Gesetz in den alten Paradigmen hängen.

§ 1 Absatz 3 - Elektromobilität, als Bestandteil einer nachhaltigen Mobilität betont (Nummer 9)

Der Mobilitätswandel hat viele Facetten. Das größte Problem ist dabei der drohende Verkehrsinfarkt in den verdichteten Innenstädten, da die hochbelasteten straßengebundenen Netze nicht weiter ausgebaut werden können. Daher sollten Verkehre entzerrt werden, z.B. durch die Verlagerung in andere Tageszeiten (z.B. Nachtlogistik) oder durch den Ausbau alternativer Verkehrsträger (z.B. schienengebundene urbane Logistik). Es ist eine Binsenweisheit, dass ein Kubikmeter Automobil, immer ein Kubikmeter Automobil bleiben wird, egal mit welchem Antriebsystem es betrieben wird. Daher ist die Dekarbonisierung des Straßenverkehrs keine allumfassende Lösung der anstehenden Verkehrsprobleme. Es werden lediglich die Schadstoffwerte in den Städten verringert. Zum großen Problem der Erreichbarkeit der Innenstädte trifft das Gesetz keine Aussagen.

Doch selbst die Verringerung der Schadstoffwerte wird im Gesetz nur in Verbindung mit der Elektromobilität gesehen. Das ist eine Missachtung des technologischen Fortschritts anderer alternativer Antriebsysteme. Die Elektromobilität ist für viele Experten nur eine „Brückentechnologie“, die allein in Punkto Entsorgung der Altbatterien noch nicht zu Ende gedacht ist. Hier warten neue, ungeklärte Umweltbelastungen. Die Umweltbilanzen anderer Antriebsarten sind eindeutig positiver „z.B. Wasserstoff“, so dass diese Fokussierung auch in Hinblick auf die immer wieder postulierte „Technologieoffenheit“ nicht zu akzeptieren ist.

Lärm

Leider vermeidet das Gesetz jegliche Aussage zu den städtischen Lärmwerten. Dies ist umso bedauerlicher, als dass in der „Rückkehr der Produktion in die Innenstädte“ ein echter städtebaulicher Schlüssel liegt, da die smarte Produktion sowie aktive und passive



Schallschutzmaßnahmen eine höhere Funktionsmischung in den innerstädtischen Quartieren erlaubt.

Im Ergebnis wirkt das Gesetz aus der Zeit gefallen und bietet kaum Lösungsansätze für die aktuellen Fragen zur Metamorphose der Innenstädte sowie den gleichberechtigten Lebensverhältnissen.

Berlin, den 3. Juli 2020
