Handelsverband Bayern HBE

Positions PAPIER

Erreichbarkeit der Einzelhandelsstandorte

Handelsverband Bayern e.V.
Brienner Straße 45
80333 München

Dipl.-Geogr. Simone Streller
Telefon 089 55118-116
Fax 089 55118-114
E-Mail streller@hv-bayern.de
Internet www.hv-bayern.de

Stand 07/2018

Der Einzelhandel ist neben dem kulturellen und städtebaulichen Umfeld und der Funktionsvielfalt der wichtigste Faktor für die Attraktivität der Städte. Der Einzelhandel ist zugleich Investor, Arbeitgeber und Motor für die Stadtentwicklung. Ohne ihn kann die Stadt ihre Versorgungsfunktion für die Bürger nicht erfüllen. Insbesondere eine attraktive Innenstadt entfaltet eine Anziehungskraft, die weit über die Stadtgrenzen hinausgeht.

Für die Funktionsfähigkeit und damit den Bestand des Einzelhandels in der Innenstadt ist dessen Erreichbarkeit von besonderer Bedeutung. Dabei ist es für den Handel je nach Stadtgröße entscheidend, ob seine Standorte durch den privaten Individualverkehr oder den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) erreichbar sind. Ein optimaler Grad der Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln wird häufig nur in Mittel- und Großstädten erreicht.

Im Zusammenhang mit den diskutierten Maßnahmen zur Einhaltung der EU-Feinstaubrichtlinie und der NOx-Grenzwerte muss das Augenmerk auf die zuverlässige Erreichbarkeit des innerstädtischen Einzelhandels gerichtet werden. Überlegungen zur Einführung einer City-Maut bzw. Umweltzone als Regulativ gegen den Pkw-Verkehr einzuführen, stoßen bei der innerstädtischen Wirtschaft und den innerstädtischen Einzelhandelsbetrieben auf massive Kritik. Sowohl Umweltzonen als auch die diskutierte sogenannte City-Maut benachteiligen die Innenstädte gegenüber der grünen Wiese massiv. Der Trend zu diesen Standorten und nicht zuletzt zum virtuellen Standort ‚Internet' wird verstärkt.

Bereits in der Vergangenheit wurde der Pkw als Hauptschuldiger für die innerstädtischen Verkehrsprobleme verantwortlich gemacht und die Kommunen reagierten mit einer Verkehrspolitik, die verschiedene restriktive Maßnahmen für den motorisierten Individualverkehr vorsah. So wurde die autoarme Stadt mit einer autofreien Innenstadt zum Leitbild der Verkehrspolitik. Mit den Folgen muss bis heute der Einzelhandel in den Klein- und Mittelstädten kämpfen, da dort der Pkw oftmals aufgrund unattraktiver ÖPNV-Angebote das dominierende Verkehrsmittel für die Kunden ist. Von einer Verschlechterung der Erreichbarkeit der Innenstädte profitieren im Gegenzug die peripheren und Pkw-orientierten Einzelhandelsstandorte auf der grünen Wiese.

Allein durch restriktive Maßnahmen sind die Kunden und Besucher kaum zum Umsteigen auf den ÖPNV zu motivieren. Eine gleichzeitige Verbesserung des ÖPNV-Angebotes ist deshalb zwingend notwendig. Nur wenn es gelingt, sich an den Mobilitätsbedürfnissen der Bürger zu orientieren und gleichzeitig die Attraktivität der Städte nicht zu vernachlässigen, ist eine Lösung des Problems möglich. Gefordert sind Verkehrskonzepte, die alle Verkehrsträger und -mittel umfassen und die unter Mitwirkung aller beteiligten Gruppen erarbeitet werden.

Für die Existenz eines lebendigen städtischen Zentrums als traditioneller Einzelhandelsstandort ist es unverzichtbar, für alle Besucher und Kunden gleichermaßen erreichbar zu sein.

Eine Diskussion um Verkehrsvermeidung, -verlagerung und -verteuerung kann im Bereich des Stadtverkehrs nicht zielführend sein. Vielmehr sind intelligente Verkehrslösungen und eine sinnvolle Aufgabenteilung der Verkehrsträger notwendig. Dazu können beispielsweise Parkleitsysteme, City-Logistik-Projekte, aber vor allem auch eine sinnvolle Aufklärungsarbeit der Verkehrsteilnehmer beitragen.

Anforderungen an leistungsfähige Verkehrssysteme:
Ein attraktives Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln muss für die Bevölkerung eine echte Alternative zur Benutzung des privaten Pkw darstellen. Zur Verbesserung und Flexibilisierung des ÖPNV sind von Bedeutung:

- Anpassung der Fahrpläne an die Ladenöffnungszeiten vor Ort
- Möglichst viele Direktverbindungen, Reduzierung der Umsteigehäufigkeiten, Abstimmung der Fahrpläne.
- Einheitliche Fahrpreise für alle an dem ÖPNV-System beteiligten Verkehrsunternehmen sowie ein übersichtliches Tarifsystem. Empfehlenswert in kleineren Städten und ländlich geprägten Regionen ist ein entfernungsunabhängiger Einheitstarif, evtl. ergänzt durch einen Kurzstreckentarif.
- Häufige Bedienung der Linien, leicht merkbare Abfahrtszeiten, Anschlusssicherung an Umsteigehaltestellen.
- Flexible Ampelschaltungen, die je nach Verkehrssituation dem ÖPNV Vorrang geben bzw. Sonderspuren für Busse.
- Offensive und kontinuierliche Informations- und Werbepolitik; kostenloses und aktuelles Informationsmaterial, übersichtliche Tarifinformationen und Fahrpläne.

Auf gut ausgebaute Rad- und Fußwege sollte vor allem in Kleinstädten, in denen der Anteil der Fußgänger u. Radfahrer unter den Kunden des Einzelhandels selbst sehr viel höher ist, Wert gelegt werden. Eine Studie, die von der CIMA Beratung + Management GmbH im Auftrag des bayerischen Wirtschaftsministeriums erstellt wurde, zeigt insbesondere für Klein- und Mittelstädte intelligente Lösungswege auf, um den Verkehr und damit die Erreichbarkeit des Einzelhandels kundenfreundlich zu gestalten. Die Studie „Innerstädtischer Verkehr und Handel in bayerischen Klein- und Mittelstädten" kann als auf der Homepage des Wirtschaftsministeriums www.stmwi.bayern.de/publikationen heruntergeladen werden.

Die attraktive Gestaltung von Fußwegen im Bereich von Haltestellen, Parkplätzen und Parkhäusern ist ebenso wichtig wie der Ausbau des Radwegenetzes. Kommunale Satzungen sollten hinsichtlich der Einrichtung von Fahrrad-Abstellplätzen nicht zu unzumutbaren Behinderungen bei der Bautätigkeit von Einzelhandelsbetrieben in denkmal- oder ensemblegeschützten Bereichen führen.

Die Verfügbarkeit von ausreichend Parkraum in Innenstadtnähe ist einer der wichtigsten Standortfaktoren für den Einzelhandel dar. Eine Verbesserung des Angebots lässt sich häufig durch eine umfassende Parkraumkonzeption erreichen, ohne dass zwingend eine Erhöhung der Anzahl der Parkplätze erforderlich ist.

Die Kunden können heute - alternativ zur Innenstadt - ihre Einkäufe in den zahlreichen Einkaufs- und Fachmarktzentren außerhalb der Stadtzentren erledigen. Dort stehen in der Regel kostenlose Parkplätze in ausreichender Anzahl zur Verfügung. Die restriktive Parkraumpolitik, die viele Städte mit der Ablehnung neuer Parkplätze betreiben, stellt eine ernsthafte Gefahr für den innerstädtischen Einzelhandel dar. Wenn die Städte auch in Zukunft durch einen vielfältigen, lebendigen und attraktiven Einzelhandel geprägt werden sollen, muss die Parkraumpolitik die Belange des Einzelhandels stärker berücksichtigen.

Die Forderung des Einzelhandels heißt dabei nicht einfach „Wir brauchen mehr Parkplätze!". Vielmehr erwartet der Handel eine Parkraumkonzeption, die die verschiedenen Ansprüche entsprechend ihrer Bedeutung für die Funktionsfähigkeit einer Stadt gewichtet. Durch Parkleitsysteme und Verkehrsleitsysteme müssen die Städte daher einen Beitrag zur Optimierung des fließenden und ruhenden Individualverkehrs leisten und unnötigen Park-Such-Verkehr soweit wie möglich einschränken.

Attraktive Parkmöglichkeiten und die Höhe der Parkgebühren sind ein nicht zu unterschätzender Einflussfaktor für die Erreichbarkeit und Attraktivität der Städte und des dortigen Einzelhandels. Da in den meisten Einkaufs- und Fachmarktzentren außerhalb der Städte kostenlose Parkplätze zur Verfügung stehen, bedeuten hohe Parkgebühren in den Innenstädten einen Standortnachteil für den dortigen Einzelhandel. Parkgebühren sollten deshalb keinen Steuereffekt, sondern eine steuernde Wirkung haben.

Die Regelung des § 6a Abs. 6 Straßenverkehrsgesetz ermöglicht eine flexiblere Gestaltung der Parkraumbewirtschaftung. Die vorgeschriebene Erhebung von Parkgebühren in bewirtschafteten Parkzonen wurde aufgehoben und die Möglichkeit für die Einführung von kostenlosem Kurzzeitparken auf bewirtschafteten Parkplätzen geschaffen. Kommunen können somit Parkzonen einrichten, in denen die Kunden ihr Fahrzeug für kurze Zeit, z.B. 15 oder 30 Minuten gebührenfrei abstellen können. Der Handelsverband Bayern e. V. fordert deshalb die Städte und Gemeinden auf, diesen Spielraum mit der Einrichtung von kostenlosen Kurzzeitparkzonen zu nutzen. Bei der Einrichtung einer gebührenfreien Parkzeit müssen allerdings die lokale Geschäftsstruktur und das örtliche Nahverkehrssystem berücksichtigt werden. Nur dann sind kunden- und einzelhandels-freundliche Lösungen möglich.

Da der Liefer- und Serviceverkehr des Einzelhandels darauf angewiesen ist, kurzzeitig und zum Teil auch für längere Zeit im öffentlichen Straßenraum zu parken, sind Regelungen für den Wirtschaftsverkehr (z.B. in Fußgängerzonen) notwendig. Auch müssen bei der Einführung von Umweltzonen Ausnahmeregelungen und Übergangsfristen für den Lieferverkehr vereinbart werden. Die Erreichbarkeit von Kunden und Lieferanten ist für den Einzelhandel ein entscheidender Erfolgsfaktor.