



Industrie- und Handelskammer zu Düsseldorf

Postfachadresse: Postfach 10 10 17 · 40001 Düsseldorf
Hausadresse: Ernst-Schneider-Platz 1 · 40212 Düsseldorf
Telefon 0211 3557-0

Stellungnahme zum EU-Grünbuch Stadtverkehr Hin zu einer neuen Kultur der Mobilität in der Stadt

1. Einführung

Die Europäische Kommission veröffentlichte am 25. September 2007 ein Grünbuch zum Stadtverkehr. Damit begann eine öffentliche Konsultation zu neuen Initiativen der EU im Bereich des Stadtverkehrs, die bis zum 15. März 2008 dauert. Die Industrie- und Handelskammer Düsseldorf hat sich bereits in den Konsultationsprozess zur Erarbeitung des Grünbuchs eingebracht. Mit dieser Stellungnahme bezieht die IHK Düsseldorf erneut Position zu den zentralen Vorschlägen, die im EU-Grünbuch Stadtverkehr diskutiert werden.

Das EU-Grünbuch Stadtverkehr stellt Maßnahmen zur Diskussion, wie die Schadstoff- und Lärmmissionen des Stadtverkehrs reduziert werden können. Weiterhin werden Vorschläge unterbreitet, wie die Qualität des öffentlichen Personennahverkehrs erhöht und der Güterverkehr in den Städten optimiert werden kann. In diesem Zusammenhang schlägt die EU-Kommission unter anderem einen europäischen Rechtsrahmen für die Einführung einer City-Maut vor.

2. Grundsätzliche Kritik:

Die Erreichbarkeit von Innenstädten ist für die Industrie- und Handelskammer Düsseldorf ein Hauptanliegen. Aus diesem Grundgedanken heraus bewertet die IHK Düsseldorf generell zwei Hauptaspekte des EU-Grünbuches Stadtverkehrs kritisch:

1. Subsidiaritätsprinzip wahren

Die EU-Kommission benennt zentrale Probleme und Herausforderungen für den Stadtverkehr und unterbreitet Lösungsvorschläge. Es besteht allerdings hierbei die Gefahr, dass das Prinzip der Subsidiarität bei der Umsetzung der genannten Vorschläge unterwandert werden kann: Probleme des Stadtverkehrs sind von den Entscheidern vor Ort besser zu lösen. Ein europäischer Handlungsbedarf liegt nur dann vor, wenn die EU einen substantiellen Mehrwert gegenüber regionalen Initiativen schaffen kann. Für die meisten Ansätze des Grünbuchs besteht aus dieser Sicht kein rechtlicher Handlungsbedarf für die EU, da bereits heute die Städte viele Vorschläge vor Ort selbst umsetzen könnten.

2. Bürokratieab- statt -aufbau

Viele im EU-Grünbuch vorgeschlagene Maßnahmen werden einen umfassenden Bürokratieaufbau nach sich ziehen, falls sie umgesetzt werden. Stellvertretend sei hier genannt:

- die Aufstellung eines einheitlichen Registers für alle zugelassenen Kraftfahrzeuge (S. 11) oder
- die Erarbeitung eines einheitlichen Rechtsrahmens für die Einführung einer City-Maut (vgl. S. 11, S. 21, S. 24).

Die EU sollte dagegen bestrebt sein, Bürokratie ab- anstatt aufzubauen. Ein aktuelles Negativbeispiel sind die in Deutschland kurz vor der Einführung stehenden Umweltzonen. Die Administration der Umweltzonen oder die Ausstellung von Ausnahmebescheinigungen für Kraftfahrzeuge werden über viele Jahre erheblichen bürokratischen Aufwand verursachen – bei den Nutzern und bei der öffentlichen Verwaltung.

3. Zentrale inhaltliche Kritikpunkte:

Folgende inhaltliche Aspekte, die im EU-Grünbuch Stadtverkehr zur Verbesserung des Stadtverkehrs unterbreitet werden, bewertet die IHK Düsseldorf kritisch:

Kritikpunkt 1: Schaffung eines europäischen Rechtsrahmens für eine City-Maut (vgl. S. 11, 21, 24)

Die IHK Düsseldorf befürchtet, dass die Einführung einer City-Maut Arbeitsplätze insbesondere den mittelständischen Einzelhandel in den Innenstädten gefährden kann – andererseits Einkaufszentren „auf der grünen Wiese“ entsprechend gestärkt werden. Eine Umfrage der London Chamber of Commerce and Industry bei Einzelhändlern in London nach der Einführung der „Congestion Charge“ im Jahr 2003 scheint diesen Trend zu bestätigen: 84 Prozent der innerstädtischen Einzelhändler in London beklagen Umsatzeinbußen, 33 Prozent erwägen sogar eine Geschäftsschließung in der Innenstadt bzw. eine Betriebsverlagerung aus der Innenstadt ins Umland.

In Stockholm ist aus umweltpolitischen Gesichtspunkten heraus im Jahr 2007 ebenfalls eine City-Maut-Zone eingerichtet worden. Ein Ergebnis dieser City-Maut-Zone ist, dass der motorisierte Individualverkehr in der Innenstadt um über 20 Prozent reduziert werden konnte. Der erwünschte Effekt hinsichtlich der Reduzierung von Feinstaub ist dagegen jedoch weitestgehend ausgeblieben: Es konnte lediglich eine Reduzierung von rund 0,3 bis 0,4 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft nachgewiesen werden. Außerdem zeigte sich, dass es nach Einführung der City-Maut-Zone zu Verlagerungen der Verkehrsflüsse auf benachbarte Stadtgebiete in Stockholm kam und der Verkehr dort neue Umweltbelastungen (z.B. Feinstaub- und Lärmbelastungen) herbeiführte.

Darüber hinaus ist anzumerken, dass die Kommission mit dem Vorschlag zur Einführung eines Rechtsrahmens für eine City-Maut keine konsistente Politik zur Stärkung von Innenstädten verfolgt: Auf der einen Seite werden jährlich rund 20 Mrd. Euro zur Verfügung gestellt, um im Rahmen der EU-Strukturpolitik Stadtentwicklungsprozesse anzutreiben. Auf der anderen Seite gefährdet die EU durch die Einführung zusätzlicher Regulierungen (z.B. Einführung eines Rechtsrahmens für eine City-Maut) die Erreichbarkeit und damit die Attraktivität von Innenstädten als Wirtschaftsstandort. Lebendige Innenstädte mit Handel, Gewerbe, Tourismus und Kultur müssen auch für den Individualverkehr in vollem Umfang erreichbar bleiben.

Zudem ist die Einführung einer Maut in Innenstädten aufgrund des dichten Verkehrsnetzes technisch schwierig und kostspielig. Bereits bei der Lkw-Maut auf Autobahnen in Deutschland wurden laufende

Systemkosten in Höhe von 20 Prozent kritisiert. Beim Stadtverkehr dürfte aus oben genannten Gründen der Systemkostenanteil noch wesentlich höher liegen. Was in Stockholm recht einfach umzusetzen war (die City von Stockholm liegt auf einer Insel, die nur über sieben Brücken erschlossen ist), ist in Städten wie Düsseldorf aufgrund der Dichte des innerstädtischen Straßennetzes deutlich komplizierter umzusetzen.

Kritikpunkt 2: Ausweitung des Anwendungsbereichs der Euro-Vignetten-Richtlinie auf den Stadtverkehr zur Anlastung externer Kosten des Verkehrs (vgl. S. 21)

Die Anlastung von externen Kosten des Verkehrs ist hoch umstritten und die Erhebung dieser Kosten wissenschaftlich nicht abgesichert – und das aus zwei Gründen: Zum einen gibt es keinen abschließenden Katalog aller anfallenden (externen) Kostenarten, die vom Verkehr verursacht werden. Weiterhin ist bisher nicht geklärt, wie die Höhe der externen Kosten, die durch den Verkehr verursacht werden, nachgewiesen werden kann. Die Bezifferung der externen Kosten ist damit also variabel und könnte zu erheblichen Begehrlichkeiten auf kommunaler Ebene führen. Zudem internalisieren bereits schon heute bestehende Instrumente, wie die KFZ- oder die Mineralölsteuer, externe Kosten des Verkehrs.

Kritikpunkt 3: Verteuerung von Parkraum (vgl. S. 7)

Die Festlegung der Staffelung von Parkgebühren bedarf keiner europäischen Lösung. Es ist gängige Praxis, dass die Städte die Höhe der Parkgebühren selbst festlegen. Sie richtet sich dabei nach Faktoren, die jeweils vor Ort von Bedeutung sind (z.B.: Parkraumkapazität und -nachfrage, Erreichbarkeit des Stadtzentrums für den öffentlichen Verkehr und den Individualverkehr). Im Hinblick auf das Subsidiaritätsprinzip ergibt sich in diesem Zusammenhang kein Handlungsbedarf der Europäischen Union.

Kritikpunkt 4: Einführung von City-Logistik-Konzepten (vgl. S. 7 f.)

Die Idee der City-Logistik ist weder neu, noch marktgerecht. Bereits in den 1990er Jahren hat es eine gleich lautende, öffentlich geförderte Initiative in Nordrhein-Westfalen – und auch in Düsseldorf – gegeben. Das hinter der Initiative stehende Konzept scheiterte jedoch trotz des richtigen Gedankens, Transporte zu bündeln, weil die für den dauerhaften Erfolg wichtigen Parameter – Preis und Leistung – nicht stimmten.

Die Herangehensweise bei der City-Logistik Düsseldorf erforderte einen zusätzlichen Umladevorgang und gegebenenfalls das erneute Einlagern von Gütern vor den Toren der Innenstadt, was erhebliche Kosten verursachte. Diese Kosten konnten dann durch die Bündelungseffekte „auf der letzten Meile“ nicht mehr erwirtschaftet werden, so dass die Gesamtkostenrechnung negativ war. Weitere Probleme in der Terminplanung für Kunden führten letztlich zu einem Ende der Düsseldorfer City-Logistik. Nach unseren Erkenntnissen ist von den 20 Modellversuchen zur City-Logistik in Nordrhein-Westfalen keines dauerhaft erfolgreich gewesen.

Kritikpunkt 5: Neu- und Ausbau von Verkehrsinfrastruktur (vgl. S. 7, S. 13)

Neben der Förderung der Verkehrsinformationssysteme erscheint auch ein – maßvoller – Neu- und Ausbau der Straßenverkehrsinfrastruktur in den Städten nötig und möglich. Ein Aus- und Neubau von

Verkehrsinfrastruktur kann einen erheblichen Effekt auf die Verflüssigung des Verkehrs haben. So werden zum Beispiel in Düsseldorf durch den Bau von Umgehungsstraßen (historische) Ortskerne vom Durchgangsverkehr entlastet und städtebaulich aufgewertet (z.B. durch den Bau der B8n in Düsseldorf-Kaiserswerth oder durch die Ortsumgehungen in Oberbilk oder in Reisholz). Darüber hinaus ist auch der Bau neuer innerstädtischer Entlastungsstraßen (z.B. die Entlastungsstraße Derendorf) sinnvoll, gerade vor dem Hintergrund der Verkehrsverflüssigung und -entlastung überlasteter Parallelstraßen. Häufig liegen in den Städten ehemalige Industrie- und Verkehrsflächen (z.B. Bahngleise) brach und bieten sich an, als neue Verkehrsfläche genutzt zu werden. Der Neu- und Ausbau von Straßenverkehrsinfrastruktur hat darüber hinaus auch umweltentlastende Effekte: Bestehende Verkehre werden besser im umgebenden Verkehrsnetz verteilt und Verkehrsströme somit verflüssigt. Aus diesem Grund sollte die Option zum Neu- und Ausbau von Straßenverkehrsinfrastruktur im EU-Grünbuch Stadtverkehr positiver hervorgehoben werden.

4. Innovative Anregungen:

Einige Vorschläge des EU-Grünbuches Stadtverkehr sind zu begrüßen. Die IHK Düsseldorf unterstützt in diesem Zusammenhang insbesondere folgende Vorschläge:

- Attraktivität des ÖPNV durch mehr Wettbewerb steigern (vgl. S. 15, 20 f.),
- technischen Fortschritt zur Vermeidung von Lärm und Schadstoffen antreiben (vgl. S. 9 f.),
- moderne Telematik-Systeme einsetzen, um Staus zu vermeiden (vgl. S. 6, S. 12 f.) und
- Förderung des Austauschs vorbildlicher Praktiken (vgl. S. 5).

Düsseldorf, Januar 2008