

uecc



UNION EUROPÄISCHER INDUSTRIE- UND HANDELSKAMMERN (UECC)
FÜR VERKEHRSFRAGEN

UNION EUROPÉENNE DES CHAMBRES DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE (UECC)
POUR LA POLITIQUE DES TRANSPORTS

UNIE VAN EUROPESE KAMERS VAN KOOPHANDEL (UECC)
VOOR VERVOERSVRAAGSTUKKEN

Stellungnahme zum Grünbuch „Hin zu einer neuen Mobilität in der Stadt“ der Europäischen Kommission KOM(2007) 551

Städte sind erhaltens- und förderungswürdige Orte des Wohnens, der Kultur, des Einkaufens und des Wirtschaftens, die auf Grund ihrer Bevölkerungsdichte und den vielfältigen von ihnen wahrgenommenen Funktionen große Herausforderungen bewältigen müssen. In besonderer Weise zeigen sich in den Städten mögliche Zielkonflikte zwischen Umwelt, Ökonomie und Sozialverträglichkeit. Die UECC spricht sich in diesem Zusammenhang für ausgewogene Maßnahmen aus, die zwar auch die verkehrlichen Aspekte berücksichtigen, sich aber nicht auf den Verkehr als angeblichen Hauptverursacher der innerstädtischen Probleme fokussieren. Die UECC steht deshalb den im Grünbuch genannten Zielen insgesamt sehr kritisch gegenüber. Dieses enthält Vorschläge, die für den Wirtschaftsstandort Stadt fatale Folgen haben werden. Im Einzelnen bezieht sich die Kritik auf folgende Punkte:

- Missachtung des Subsidiaritätsprinzips

Grundsätzlich muss zunächst die Frage gestellt werden, warum nicht bereits im Vorfeld des Konsultationsprozesses geklärt wurde, ob für die EU überhaupt eine Zuständigkeit besteht. Denn obwohl viele Städte in Europa vor ähnlichen Problemen stehen, ist die Ausgangssituation in den einzelnen Städten sehr unterschiedlich. Eine Regelungskompetenz der EU besteht nach Auffassung der UECC nicht, da Probleme des Stadtverkehrs nur durch die Akteure vor Ort adäquat gelöst werden können. Dies gilt sowohl für die Festlegung von „grünen Zonen“, als auch für die Bereitstellung gesonderter Spuren für den kollektiven Verkehr, die Straßenverkehrssicherheit, eine städtische Mobilitätsplanung oder die Anlage von Radwegen, um nur einige Beispiele aus dem Grünbuch zu zitieren. Außerdem können die Städte in Europa bereits heute viele der von der Kommission benannten Vorschläge lokal umsetzen und es bedarf daher keiner weiteren Regelungen auf europäischer Ebene.

- Schaffung eines Europäischen Rechtsrahmens für eine City-Maut

Weiterhin steht zu befürchten, dass ein Europäischer Rechtsrahmen für eine City-Maut geschaffen wird, der dem Ziel der EU, Stadtentwicklungsprozesse zu initiieren, Brachflächen in den Innenstädten zu revitalisieren und diese als lebendige und attraktive Handels- und Dienstleistungsstandorte zu erhalten, widerspricht. Da eine Vereinheitlichung der City-Maut in den Städten Europas nicht möglich sein wird, lehnt die UECC die Einführung einer Stadtmaut ab. Insbesondere die Erreichbarkeit der Innenstädte wird durch eine City-Maut entschieden eingeschränkt, was wiederum die Attraktivität der Innenstädte unweigerlich verringert. Wie eine Umfrage der Industrie- und Handelskammer London zeigt, beklagen 84 Prozent der betroffenen Einzelhändler Umsatzeinbußen infolge der Einführung der Congestion Charging Zone. 33 Prozent erwägen sogar eine Geschäftsaufgabe.

Während Berufspendler bereits heute den ÖPNV stark frequentieren, sind bei den Einkaufsverkehren Verlagerungen auf den ÖPNV kaum zu erwarten. Dies gilt insbesondere dann, wenn es, wie ebenfalls im Grünbuch vorgeschlagen, gleichzeitig zu einer Verteuerung des Parkraums in den Innenstädten kommt. Es steht vielmehr zu befürchten, dass sich die Kun-

den peripher gelegenen Einkaufsstandorten zuwenden, die mit dem Pkw gut erreichbar sind und preisgünstiges Parken ermöglichen. Damit verbunden wäre die Generierung zusätzlicher Verkehre und nicht deren Verringerung. Dies widerspricht dem Ziel, den Flächenverbrauch und die Flächenversiegelung durch eine verkehrsreduzierende Siedlungsstruktur zu vermindern. Die UECC fordert, eine einseitige Bevorzugung und die damit verbundene Flächenexpansion peripherer Einzelhandelsstandorte infolge einer City-Maut und erhöhter Parkgebühren zu verhindern.

Hinzu kommt, dass die Fahrzeuge immer umweltfreundlicher werden, so dass in naher Zukunft kein Grund mehr besteht, Fahrzeuge aus den Innenstädten auszusperren. Die Erfahrungen bei der Umsetzung der Feinstaubrichtlinie zeigen, dass die überwiegende Zahl aller Fahrzeuge bereits so umweltfreundlich ist, dass es kaum zu Fahrzeugstilllegungen kommt. Vor diesem Hintergrund ist auch eine City-Maut nicht umweltwirksam. Erstens gibt es zukünftig kaum noch stark belastende Fahrzeuge. Zweitens müsste die City-Maut so hoch sein, dass es zu einer Nachfrageelastizität kommt. Die exorbitanten Preissteigerungen bei den Benzinkosten in den letzten Monaten haben gezeigt, dass allein durch eine Verteuerung der Mobilitätskosten keine Änderung des Verhaltens eintritt.

Nicht zuletzt steht zu befürchten, dass eine City-Maut lediglich als ein Finanzierungsinstrument genutzt werden soll, um die kommunalen Haushalte zu entlasten - und zwar in erster Linie von den Zuschüssen zum defizitären ÖPNV. Diese Subventionierung des ÖPNV durch eine Stadtmaut wird von der UECC entschieden abgelehnt. Ziel muss es dagegen sein, über eine Nutzerfinanzierung die notwendigen Investitionen für den Stadtverkehr zu bereitzustellen.

- **Einflussnahme der lokalen Politik auf die Güterverteilung**

Dem Thema städtischer Güterverkehr wird im Grünbuch nur geringe Bedeutung beigemessen, obwohl die Unternehmen auf einen leistungsfähigen Lieferverkehr angewiesen sind. Es wird sogar der falsche Eindruck vermittelt, dass der städtische Logistikverkehr zumeist ineffizient abgewickelt wird und deshalb verstärkt durch die lokale Politik gelenkt werden muss. Nach Meinung der UECC muss es auf lokaler Ebene darum gehen, durch regelmäßige Gespräche aller betroffenen Akteure, Hemmnisse bei der Optimierung von Lieferverkehren zu beseitigen. Darüber hinaus gehende Versuche einer politischen Einflussnahme, wie beispielsweise zentral gesteuerte städtische Lieferverkehre, werden dagegen von der UECC abgelehnt.

- **Übertragung der „Eurovignetten-Richtlinie“ auf den Stadtverkehr**

Die Umweltbelastung in den Städten hat viele Verursacher. Die dadurch erzeugten negativen externen Effekte lassen sich nur schwer wissenschaftlich quantifizieren und sind daher nicht exakt den Verursachern zuzuordnen. Außerdem werden sie zum Teil durch die Besteuerung bestimmter Energieträger (z.B. Mineralölsteuer) abgegolten. Eine einseitige finanzielle Belastung des motorisierten Individualverkehrs in den Städten lehnt die UECC ab.

Aufgaben für die europäische Ebene liegen dagegen nach Meinung der UECC im Austausch von Informationen und Erfahrungen im Sinne von besten Praktiken. Zudem kann der ÖPNV nur dann zu einer wirklichen Alternative im Stadtverkehr werden, wenn er hochwertig und gleichzeitig bezahlbar ist. Beide Ziele können nur durch einen verstärkten Wettbewerb erreicht werden und nicht durch eine Subventionierung, beispielsweise über die Einnahmen einer City-Maut. Ein weiteres Thema, das durch EU vorangetrieben werden kann, ist der Einsatz von intelligenten Verkehrssystemen. Diese kommen in den Städten bisher noch zu wenig zum Einsatz, obwohl durch die dynamische Steuerung des Verkehrs Verbesserungen des Verkehrsflusses erzielt werden können. Und nicht zuletzt muss es auch ein Anliegen der

EU sein, den technischen Fortschritt zur Vermeidung von Emissionen voranzutreiben. In diesen Bereichen liegen nach Meinung der UECC die eigentlichen Aufgabenfelder der EU.

Die UECC ist eine Vereinigung von 75 Industrie- und Handelskammern aus den Benelux-Staaten, Frankreich, Deutschland, der Schweiz, Österreich, Ungarn, Slowakei, Rumänien und Bulgarien und vertritt die Interessen von ca. 2.5 Millionen europäischen Firmen. Sie setzt sich in ihrem Einzugsgebiet für die wirtschaftliche Entwicklung im weitesten Sinne ein und konzentriert ihre Aktivitäten auf Fragen der europäischen Verkehrspolitik zu Wasser, zu Lande und in der Luft sowie auf die mit dem Betrieb dieser Verkehrswege zusammenhängenden Fragen (Marktordnung, Verkehrslenkung, Umweltfragen, usw.).

Basel, 7. März 2008