

POLIZEIDIREKTION NÜRNBERG
Sachgebiet Einsatz
E 4 - 388

Nürnberg, 29.01.04
An

Stadt Nürnberg
Umweltamt
z. Hd. Herrn Herbert Christ

UWA/S	
02. FEB. 2004	
nachrichtlich:	
Stadt Nürnberg-T/1	
PP.MEr.-SG.E.2/IV	

Luftreinhalteplan gem. 22.BimSchV – Besprechung am 26.01.04

Sehr geehrter Herr Christ,

in der Besprechung am 26.01.04 wurde festgelegt, die Position der PD/N detailliert darzulegen.

Die Überwachung der Geschwindigkeitsbeschränkungen, Verkehrsbeschränkungen und Fahrverbote ist Aufgabe der Polizei, weshalb ich hierzu Stellung nehmen will.

Vorbemerkung

Die polizeiliche Verkehrsüberwachung dient dazu, die Verkehrsteilnehmer zu verkehrsgerechtem und besonnenem Verhalten zu veranlassen. Die Maßnahmen der Polizei sollen dazu beitragen, Verkehrsunfälle, Behinderungen und Belästigungen im Straßenverkehr sowie sonstige vom Straßenverkehr ausgehende schädliche Auswirkungen auf die Umwelt zu verhüten.

Geschwindigkeitsbeschränkung zur Emissionsreduzierung

Die o. gen. Reihenfolge ist in den Richtlinien für die polizeiliche Verkehrsüberwachung vorgegeben. Vom Bayerischen Staatsministerium des Innern wurde in der „Aktion Verkehrssicherheit Bayern 2006“ festgelegt, ab sofort die Zahl der bei Verkehrsunfällen Getöteten um mindestens 10 % zu verringern und die Position des Freistaates bei der Unfallbilanz im bundesweiten Vergleich nachhaltig zu verbessern. Somit liegt der Schwerpunkt der polizeilichen Geschwindigkeitsüberwachung im Bereich von Unfallhäufungsstellen oder sonstigen gefahrträchtigen Örtlichkeiten. Aufgrund der technischen Ausstattung und der personellen Möglichkeiten wird für eine Geschwindigkeitsüberwachung zur Emissionsreduzierung kaum Raum bleiben. Erfahrungsgemäß werden Geschwindigkeitsbeschränkungen aber nur eingehalten, wenn ein entsprechender Verfolgungsdruck aufgebaut wird, weshalb der Befolgungsgrad sicherlich sehr gering sein wird. Die Anordnung von entsprechenden Beschränkungen ist aus diesen Gründen wenig zielführend.

Gebiets- und zeitbezogene Verkehrsbeschränkungen / Verbote

Eine flächendeckende Überwachung solcher Beschränkungen und Verbote ist aufgrund der allgemeinen Einsatzlage und der personellen Situation nicht möglich.

Fahrverbote für gerade / ungerade Kennzeichen

Bei den betroffenen Straßen handelt es sich nicht um ein klar abgegrenztes Gebiet, sondern diese sind über das gesamten Stadtgebiet verteilt und wirken hierdurch als „Sperriegel“ für den Individualverkehr.

So wären wichtige Örtlichkeiten wie Hauptbahnhof oder Flughafen z. B. vom Plärrer aus überhaupt nicht mehr erreichbar. Die Ringstraßen bzw. bedeutende Hauptverkehrsstraßen wären an einzelnen Örtlichkeiten unterbrochen, so dass diese in Teilbereichen befahrbar und teilweise gesperrt wären.

Ein Fahrzeugführer wäre nicht in der Lage die entsprechenden Verbotsschilder mit dem umfangreichen Text auf den Zusatzschildern wahrzunehmen und zu befolgen.

Eine Fahrt durch Nürnberg wäre nur nach vorherigem Studium der entsprechenden Sperrstellen unter Inkaufnahme weiter Umwege möglich. Auch der rechtstreue Bürger könnte sich schon aufgrund der örtlichen Gegebenheiten nicht an die Fahrverbote halten. Die Akzeptanz würde sicherlich gegen Null tendieren.

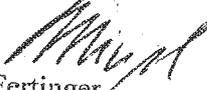
Eine Ahndung entsprechender Verbote durch die Polizei wäre schon durch die Masse der Verstöße nicht möglich und aufgrund des Opportunitätsprinzips auch nicht geboten.

Resümee

Die oben dargestellten Maßnahmen zur Schadstoffminimierung sind nicht zielführend, da der Befolgungsgrad äußerst gering sein würde.

Aus polizeilicher Sicht sollte von der Anordnung solcher Maßnahmen Abstand genommen werden.

Mit freundlichen Grüßen


Fertinger
Polizeidirektor



Mit M(a)ut gegen verstopfte Innenstädte

Wie der Roßhändler Michael Kohlhaas in der gleichnamigen Kleistschen Novelle würde am liebsten so mancher Autofahrer reagieren, wenn der Schlagbaum geschlossen und ein „Passierschein“ vorzuzeigen ist, wo ehemals noch freie Durchfahrt war. Kohlhaas zog kämpfend und brennend für die Gerechtigkeit von der Tronkburg durch die Lande und endete schließlich beim Henker, da die Regierenden auch die Stärkeren sind. In London erlebten die Autofahrer am 17. Februar dieses Jahres genau dieses Szenario: Gestern noch freie Durchfahrt, heute Maut. Einer heftigen Diskussion und verbalen Protesten in London ließ Londons Bürgermeister Ken Livingston eine Flut von Positivmeldungen, Zahlen und Fakten folgen.

Mittelalterliche Zustände? Wer die Innenstadt befahren will, muss eine Gebühr entrichten. Wird dieses Thema in Deutschland auch nur angedacht, rufen Verbände und Parteien Hand in Hand: Stoppt den Wahnsinn! Doch in vielen Ländern in und außerhalb Europas hat dieser Wahnsinn Methode. So klingen etwa in London zur Weihnachtszeit die Stadtkassen süßer als je zuvor. Pro und Kontra im Überblick.

Seinen Prognosen, was alles durch seine „Stau-Gebühr“ für seine Stadt geschehen soll – etwa sein Ziel 10-15 Prozent weniger Verkehr auf den Straßen, sollten Ergebnisse mit Studien und Zählungen folgen. Seine aktuellste Studie zum 23. Oktober 2003 umfasst immerhin 42 Seiten stichwortartiger Beweise und Daten zur Ver-

kehrs- und Wirtschaftsbeobachtung. Auch in Deutschland wurde diese Entwicklung beobachtet. Allerdings waren die ersten Reaktionen eher negativ. Roland Tremper von der Deutschen Angestellten-Gewerkschaft nannte die City-Maut schon 1997, als in Berlin darüber nachgedacht wurde, einen „gefährlichen Schwachsinn“.



n nenstädte?

An dem Tag, als in London die Maut startete, meldeten sich die Verbände zu Wort: „Wir wollen keine neuen Stadttore errichten“, sagte der Hauptgeschäftsführer des Deutschen Städtetages, Stephan Articus. Sprecher von ADAC und ADFC wehrten sich gegen eine Rückkehr des „Wegezolls“.

Drei Ziele

Innenstadt- oder auch City-Maut ist ganz allgemein eine Gebühr von Auto- oder auch Zweiradfahrern, die einen bestimmten Stadtteil bereisen wollen. Dabei ist in aller Regel die reine Durchfahrt gemeint und nicht auch das Parken des Fahrzeugs. Drei Ziele werden damit in aller Regel verfolgt: Verkehrseindämmung, lebenswer-

tere Innenstadt, Zusatzeinnahmen. In London wurde dieses System nicht erfunden, wenn auch die Form der Durchführung und Überwachung als die modernste und umfassendste der Welt gilt.

Bei alledem ist die City-Maut nicht das einzige Mittel, um über den Verkehr zusätzlich Geld zu kassieren oder auch um weniger Autos in der Innenstadt zu haben. Folgende stichwortartig genannten Regelungen werden bereits angewendet, wobei kostenpflichtiges Parken hier ausgeklammert wird:

- Gebühr für Tunnelröhren und Brücken (New York, San Diego, Toronto, Tokio, Hongkong, Seoul, ...)
- Einfahrt in bestimmte Stadtteile nur mit elektronischer Berechtigung (Paris – ferngesteuerte Boller)

- Gebührenpflichtige Zone (seit 1998 Abbuchung per wiederaufladbarer Mautkarte in Singapur)

- Gebührenpflichtige Einfahrt in bestimmte Stadtteile (London, Durham/GB, Oslo, Bergen/N, Trondheim/N, Kristiansand/N; geplant laut EU in Bristol/GB, Edinburg/GB, Kopenhagen, Göteborg/S, Rom und Genua/I)

- Einfahrt in bestimmte „Umweltzonen“ nur bei entsprechenden Standards der Fahrzeuge (Lund/S)

- Vollautomatisches Gebührensystem mit elektronischen Wellen (seit 1999 Melbourne/AUS, Sydney für Stadttunnel)

- Innenstadtsperren (Rom und Bologna, außer Lieferanten, Anrainer und Jahresgebührenzahler; z. Zt. 360 EUR, Athen im September 02).

Fortsetzung auf Seite 14

Alternativen zur City-Maut

- **Umweltzonen:** Das südschwedische Lund vor den Toren Malmös will seine Einwohner vor den Umweltgiften mit dieser Maßnahme schützen. Allerdings gelten die strengen Abgasregeln nur für Nutzfahrzeuge.
- **Neue Straßenringe:** In London und Wien wurde diese Maßnahme zur Verbesserung des Verkehrsflusses nach hohen Investitionen als gescheitert erklärt.
- **Parkraumbewirtschaftung:** Damit lässt sich zwar der Verkehrsfluss beschleunigen, aber nicht die Fahrzeugmenge verringern.
- **Preise im ÖPNV:** Die Grenzen des wirtschaftlich vertretbaren und politisch gewollten Preises sind nahezu überall in Deutschland erreicht – gleichviel, ob die Verkehrsbetriebe in kommunaler oder privatwirtschaftlicher Hand sind.
- **Flexible Arbeitszeit:** Es gibt sie zwar, doch wird sie in Schichtbetrieben und bestimmten Berufen ebensowenig genutzt wie von Eltern schulpflichtiger Kinder.
- **Intelligente Infrastruktur:** Dieses immer wieder benutzte Schlagwort hat einen entscheidenden Nachteil. Niemand weiss, wie in einer konkret existierenden Stadt so etwas aussieht sowie städteplanerisch und kostenmäßig machbar ist.

tsetzung von Seite 11

Die Pauschalaussage, dass sich die skandinavischen Länder immer für solche Maßnahmen aussprechen, stimmt nicht. In Stockholm beispielsweise wurde eine entsprechende Maut abgelehnt.

Sporadisches Aufflammen

Neu sind die „Maut-Überlegungen“ auch in Deutschland nicht: Die Diskussion flammt immer wieder mal auf. 1997 brachte der Berliner Umweltsenator Peter Strieder (SPD) die Idee auf. Der gleiche Mensch sieht sechs Jahre später keine Notwendigkeit mehr für ähnliche Gedanken. 1999 wurde in Brüssel erstmals laut über Maut für ganz Europa nachgedacht. Dort werden die Überlegungen übrigens immer konkreter, wie eine entsprechende Pressemitteilung der Verkehrskommissarin Loyola de Palacio vom Juli dieses Jahres zeigt. Solche Überlegungen bringen unweigerlich die Auto-Verbände auf den Plan: „Die Herren in Brüssel haben keinerlei Kompetenz zum Verkehrsgeschehen in unseren Städten“, entrüstete sich ADAC-Präsident Otto Flimm. 2001 forderte der Verkehrsreferent des Bundes für Umwelt und Naturschutz (BUND), Landesverband

Hamburg, Walter Bräker, die kommende Lkw-Maut auf die Bundesstrassen auszuweiten, da er mit Ausweichen des Schwerverkehrs rechnete. In dieselbe Kerbe schlug auch im Sommer 2003 Carmen Schultze vom BUND Berlin. Sie fordert allerdings keine zusätzliche Maut, sondern „nur“ Lkw-Nachfahrverbot in Wohnstraßen und Tempolimit. Vor allem aber hat die Londoner Maut die Diskussion neu belebt: „Deutsche Städte wie München oder Frankfurt sollten sich Londons Erfolg zum Vorbild nehmen und ihre Innenstädte ebenfalls mit Hilfe einer City-Maut vom Stau befreien“, so Dirk Flege.

Vorteile einer City-Maut

Überdenkenswert ist die Tatsache, dass keine Stadt ihr System je wieder abgeschafft hat. Dabei besteht das System in Singapur etwa (zu Anfang hatte man dort noch Kassierhäuschen) schon seit 30 Jahren. Als 1997 die Diskussion in Berlin aufkam, legte Prof. Lutz Wicke, Ex-Staatssekretär und Vorsitzender des Umweltforums der Berliner CDU, einige interessante Zahlen auf den Tisch: In Berlin kamen damals auf 1.000 Einwohner 320 Autos, 600 Fahrzeuge waren es in

München. Tendenz steigend. Er stellte das Szenario eines Autoverkehrs im Schleich- und Schnecken tempo bis zum Stillstand vor. In Berlin werden allerdings solche Gedanken nicht mehr öffentlich geäußert. In London hingegen war genau dies das Argument von Livingston: Weniger Fahrzeuge bedeuten weniger Stau. Die Grafik auf Seite 16 belegt die Aussagen eindrucksvoll. Zwischen 7:00 und 19:00 Uhr, also in der Zeit, in der die Maut erhoben wird, ist der ein-fahrende Verkehr deutlich zurückgegangen. Davor und danach ist er höher als ein Jahr zuvor.

Auch die Auswirkungen werden belegt. Livingstones aktuelle Studie nach sechs Monaten „Stau-Gebühr“, wie er seine Maut nennt, bewertet die Gewinne in harter Währung: Zeitgewinn für Geschäftsfahrten: 95 Millionen £, Spritersparnis für alle: 10 Millionen £, weniger Unfälle: 15 Millionen £. Diese beachtenswerte Studie finden Interessierte auf der Internetseite des Londoner Verkehrsabteilung ([transport for London](http://transportforlondon.gov.uk/tfl)) unter www.tfl.gov.uk/tfl.

Auch hierzulande wird gegen den Stau gewettert. „Stau ist wie Schlangestehen vor Geschäften in der DDR: Wer die meiste Geduld aufbringt, bekommt das knappe

Gut Straße“, meint Dirk Flege, Geschäftsführer der „Allianz pro Schiene“. Unterstützung erhält er dabei aus Österreich von Wolfgang Rauh, Leiter des Verkehrsforschungsinstitut im Verkehrsclub Österreich (VCÖ): „Stau ist ein Indiz für fehlende Marktmechanismen im Verkehr.“ Und speziell auf Deutschland bezogen weiß Rauh: „Jeder Pendler, der in deutschen Ballungsräumen vom Auto auf öffentliche Verkehrsmittel umsteigt, erspart der Allgemeinheit durchschnittlich 1.400 Euro Stau- und Parkplatzkosten im Jahr.“ Das gilt selbstverständlich nicht nur bei uns, sondern grundsätzlich, wie auch für Österreichs Hauptstadt Wien errechnet wurde: jährliche Staukosten 1,84 Milliarden Euro. Das seien laut VCÖ 28 Prozent der gesamten österreichischen Staukosten. Dabei sei der Hauptverursacher der private Pkw-Verkehr. „Die Versuche, Staus durch zusätzliche Verkehrsflächen zu

beseitigen, sind mit einem Blick auf die Südosttangente eindeutig als gescheitert anzusehen“, heißt es in dem Bericht.

Der Stau blieb

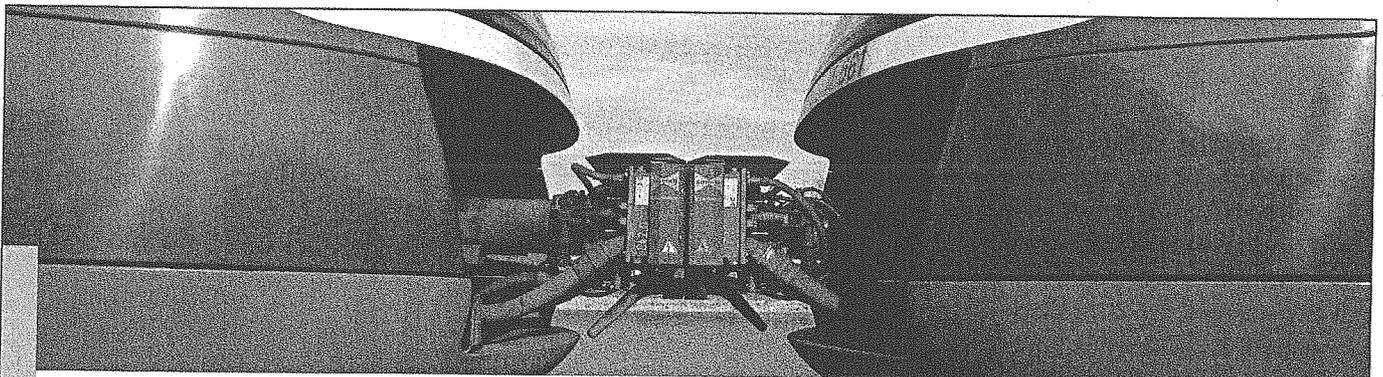
Wieder kann Livingstone bestätigen: Die Einführung eines 1992 eingeführten Jahrestickets von umgerechnet rund 360 Euro oder Tageskasse von zwei Euro brachte lediglich eine Verringerung des Verkehrs um zwei Prozent. Der Stau blieb also. Bereits nach vier Wochen „Stau-Maut“ stieg hingegen die Fahrgeschwindigkeit von 15 auf 30 Stundenkilometer.

Ein weiteres Argument der Londoner ist, dass der Smog, der den Londoner Nebel mittlerweile ersetzt hatte, weniger wurde. Die Abgasbelastung sinkt. Auch ein Argument für deutsche Städte und ihre Einwohner meint Flege: „Die Städte werden für alle lebenswerter.“ Das hat möglicherweise auch Aus-

wirkungen auf den Tourismus. Ein anderes Argument für die City-Maut betont, dass die Lenkungsmaßnahmen für überlastete Straßennetze, wie etwa die verstärkte Nutzung von Carsharing oder ÖPNV, eher greifen. Das Londoner Beispiel zeigt, dass Busverkehr wieder interessanter wurde, da deren Verspätungen mit der Mauteinführung und dem gleichzeitigen Erwerb von 300 Bussen, mehr als halbiert wurden.

Zustand der Stadtkassen

Darüber hinaus sei der Absatz von Fahrzeugen mit alternativen Treibstoffen – insbesondere an Fuhrparks – seit der Einführung der City-Maut gestiegen. Ein Argument, das auch hierzulande in Hinblick auf den Zustand der Stadtkassen beachtet werden sollte, sind die zusätzlichen Einnahmen. Zwar hat der Städtetag-Geschäftsführer Articus sicher recht,



Verlässlichkeit ist die Stärke einer guten Verbindung.

Wer einmal mit Connex gefahren ist, weiß die Qualität und den Service eines privaten Verkehrsdienstleisters zu schätzen. Denn wir fahren für unsere Fahrgäste. Wir geben gewachsenen und neuen Verbindungen eine Perspektive. Mit der LausitzBahn zum Beispiel haben wir die traditionelle Verbindung zwischen Cottbus und Zittau fahrgastfreundlich wiederbelebt. Dank kundenorientierter Angebote, wie dem aufschlagfreien Fahrkartenkauf beim Zugbegleiter, einem Imbiss im Zug und unserer Pünktlichkeit (95 Prozent), befördern wir ständig mehr Fahrgäste.

Gemeinsam mit der Stadt Görlitz „fahren“ wir neue Wege auch im städtischen Nahverkehr und sorgen damit in der Region für wirtschaftliche Impulse. Connex steht für den Erhalt und den Ausbau von öffentlichen Verkehrsleistungen. Als engagierter Partner mit dem Know-how eines erfahrenen Verkehrsunternehmens und der Flexibilität eines mittelständischen Unternehmens können wir auch mit Ihnen gute Verbindungen schaffen.

Connex Verkehr GmbH, Rödelheimer Bahnweg 31, 60489 Frankfurt am Main
Tel.: 0 69 / 7 89 00-01, Fax: 0 69 / 7 89 00-191, E-Mail: post@connex-gruppe.de, Internet: www.connex-gruppe.de

 **connex** Die Verbindung ist gut.

wenn er sagt: „Mit einer Maut lässt sich auch die schlimme Finanzkrise in den Städten nicht lösen.“ Doch der von Livingstones nach einem halben Jahr zusätzlich ausgewiesene Nettoertrag von 68 Millionen £ lässt zumindest aufhorchen. Dieses Geld soll in London für Ausbau und Erhaltung des Verkehrsnetzes eingesetzt werden.

Damit wären wir auch beim letzten Pro-Argument angekommen, der Kostenwahrheit: Wer mehr nutzt, zahlt auch mehr. Konkret: Wer viel Maut zahlt, weil er viel in der Innenstadt fährt, beteiligt sich auch in höherem Maße an den Instandhaltungskosten.

Trotz der genannten und vielfach belegten Vorteile steht in Deutschland eine Front gegen eine Innenstadt-Maut. Autolobby, Handelsverbände und sogar die Spitzenverbände der Kommunen sprechen sich übereinstimmend gegen eine Maut aus. Im folgenden werden die wesentlichen Gegenargumente der Parteien genannt.

Die Gegenargumente

Die Deutsche Industrie- und Handelskammer meint: „Städte werden noch unattraktiver. Die Stadt wird als Wirtschaftsstandort weiter an Bedeutung verlieren.“ Das sieht auch Dirk Metzger vom Deutschen Städtetag so. Das Verhältnis Stadt-Umland würde empfindlich gestört. Sein Argument: „In London mag das funktionieren. Es ist weit und breit das einzige Oberzentrum.“ Schon heute würden hierzulande immer mehr Menschen die kostenlosen Parkplätze der Einkaufsmärkte am Stadtrand bevorzugen. Er sieht auch das Problem, dass eine Stadt, die eine solche Maut einführt, einen Umsatzrückgang in den Innenstädten gegen eine Nachbarstadt ohne Maut ver-

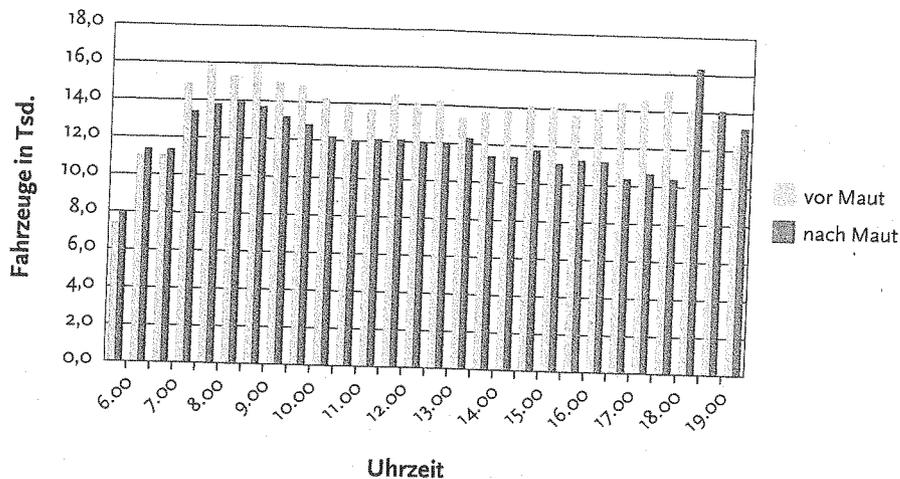
kraften muss. Das gelte besonders für Ballungszentren.

Als weiteres Argument wird die Verteuerung von Dienstleistungen („Innenstadt-Zuschlag“) sowie die Verteuerung von Taxi und Kurier-, Express- und Paketdiensten genannt. Allerdings sind derartige Aufschläge in den Städten mit Maut-Lösungen nicht bekannt. Die Händler – vertreten durch die DIHK – bezweifeln die gesamtwirtschaftliche Wirkung einer City-Maut: „Dem Fahrzeitgewinn (= verringerte Staukosten) müssen die Kosten der Maut und die Nutzeneinbußen derjenigen gegenübergestellt werden, die aus Kostengründen auf den weniger attraktiven ÖPNV ausweichen oder ganz auf eine Fahrt in die Innenstadt verzichten müssen.“ Außerdem, so die DIHK, dürfen „Autofahrer nicht für die Versäumnisse der Politik zur Kasse gebeten werden.“

Andere Argumentationen zielen darauf ab, dass die Alternativen (siehe Kasten S. 14) nicht ausgeschöpft seien. Der österreichische Automobil-, Motor-

Die City von London:

Halbstündig einfahrender Verkehr



Quelle: Mayor of London: Congestion Charging – 6 months on

rad- und Touring Club (ÖAMTC) vermutet außerdem, dass es mit einer Maut durch die vielen freien Parkplätze zu einer Verkehrszunahme kommen werde. Auch die DIHK hält Lenkungswirkung der Maut für fraglich. Ein weiteres Argument betrifft die Überwachung des Innenstadverkehrs: In London werden 688 Kameras dazu eingesetzt, „Big Brother“ wie Kritiker meinen.

Akademische Diskussion?

Ein schlagendes Argument ist immer der Verweis auf die Gesetzeslage: Die Städte dürfen derzeit gar keine Maut einführen. Für das Bundesverkehrsministerium ist deshalb die Diskussion akademisch: „Wenn die Städte eine Maut wollen, müssen sie über die Länder und den Bundesrat eine entsprechende Gesetzesänderung beantragen.“ Für den Bund sei deshalb Maut kein Thema. So dreht sich die Diskussion zunächst im Kreis. Bis es kein Rein und Raus mehr gibt? ■

Peter G. Baranec