



Umweltzone München

Keine weiteren Verschärfungen ohne fundierte Wirkungsanalyse

4. März 2009 - Wenige Monate nach Einführung der Umweltzone will die Stadt München bereits im April 2009 verbindlich den Zeitplan für weitere Zufahrtsbeschränkungen beschließen.

Der Beschlussentwurf für den Münchner Stadtrat sieht nach uns bekannten Informationen vor, dass ab Mitte 2010 nur noch Fahrzeuge in die Umweltzone einfahren dürfen, die mindestens die Grenzwerte der Schadstoffgruppe 3 (gelbe Plakette) einhalten. Ab Mitte 2012 soll dies nur noch Fahrzeugen der Schadstoffgruppe 4 und besser (grüne Plakette) erlaubt sein. Mit diesen Regelungen wären weit über 100.000 Fahrzeuge von einem Einfahrverbot bedroht, die zum Zeitpunkt 2012 schlimmstenfalls erst zwischen fünf und sechs Jahre alt sind. Diese Verschärfungen würden erfolgen, ohne dass bisher ein Nachweis über die Wirkungen der seit Oktober 2008 bestehenden Umweltzone vorgelegt werden konnte.

Bei allem Verständnis für den umweltpolitischen Zwang aus Brüssel kann die Münchner Wirtschaft nur Lösungen akzeptieren, die praktikabel sind und zielgerichtet wirken. Sie fordert deshalb die Landeshauptstadt München und die Regierung von Oberbayern auf, alle weiteren Entscheidungen zur zukünftigen Ausgestaltung der Einfahrtsbestimmungen in die Umweltzone nur auf Basis einer fundierten Wirkungsanalyse der ersten Stufe des Fahrverbots zu treffen. Nur eine breit angelegte Evaluierung der bisherigen Maßnahmen kann Grundlage einer weiteren Diskussion sein. Aktionismus ohne genaue Kenntnis der Fakten geht an der Sache vorbei und wirkt kontraproduktiv. Die Funktionalität und Attraktivität des Wirtschafts- und Tourismusstandortes München bzw. der Münchner Innenstadt muss für Verkehr, Handel, Handwerk, Dienstleistung und Gastronomie gesichert bleiben.

Münchner Wirtschaft massiv betroffen

Bereits die erste Stufe der Münchner Umweltzone hat für die betroffenen Betriebe massive Belastungen mit sich gebracht und kann in der derzeitigen Weltwirtschaftssituation vielfach nur unter größten Anstrengungen bewältigt werden. Jede weitere Verschärfung hätte für den Wirtschaftsstandort München u. a. folgende Konsequenzen:

Einzelhandel

Derzeit liegen zwei aktuelle Untersuchungen vor, aus denen sich die eklatanten Auswirkungen einer Umweltzone auf den Umsatzrückgang im Einzelhandel der Stadt München ableiten lassen. Die Rechnung ist einfach, aber beeindruckend. Das Institut für Handelsforschung hat bei einer Untersuchung der ökonomischen Auswirkungen von Umweltzonen in Köln, Stuttgart und Hannover ermittelt, dass bis zu 8,2 % der Befragten nach der Einführung der Umweltzone weniger häufig in die Innenstadt fahren und sich stattdessen Alternativstandorte in benachbarten Städten bzw. auf der „Grünen Wiese“ zum Einkaufen suchen.

Die Kundenverkehrsuntersuchung der Handelsverbände BAG und HDE hat im Oktober 2008 an sechs Standorten in der Münchner Innenstadt bis zu 129.000 Besucher gezählt. Je nach Altersgruppe haben die Befragten zwischen 43 und 81 Euro ausgegeben. Besucher, die mit dem PKW in die Innenstadt gekommen sind, haben durchschnittlich für 141 Euro Waren eingekauft. In der Schlussfolgerung bedeutet das: Kommen bedingt durch die Umweltzone nur 5 % oder 6.450 Besucher weniger in die Innenstadt, die im Durchschnitt 72 Euro ausgegeben hätten, so liegt der Umsatzverlust des innerstädtischen Einzelhandels an einem Einkaufssamstag bei ca. 460.000 Euro bzw. unter der Woche bei bis zu 350.000 Euro.

Hotellerie und Gastronomie

München und insbesondere die Innenstadt mit einer der größten Hoteldichten in Europa muss mit gravierenden Auswirkungen für den Tourismus rechnen. 9,6 Millionen Übernachtungen mit einem Gesamtumsatz über alle Branchen von 6,2 Milliarden Euro pro Jahr könnten gefährdet werden, wenn Besucher ohne geeignete Fahrzeuge von Städtereisen zwangsweise ausgeschlossen würden. Hinzu kommt, dass Busse für Gruppenreisen meist nicht den verschärften Bestimmungen genügen. Auch die Fahrer von Pkws werden aufgrund der unterschiedlichsten Regelungen in Deutschland und Europa von einer Fahrt nach München abgeschreckt und meiden die Münchner Innenstadt. Für die Hotellerie wäre die Verschärfung ein weiterer, schwerer Schlag, da schon jetzt Spontanbesucher an Wochenenden bzw. den Abenden wegen Schließung der Prüf- und Ausgabestellen keine kurzfristige Möglichkeit haben, eine Umweltplakette zu erwerben.

Darüber hinaus sind die 93 Millionen Tagesgäste (davon 17 Millionen Tagesgeschäftsreisende), die München bislang pro Jahr begrüßen darf und von denen nicht nur die Gastronomie profitiert, zu einem nicht unwesentlichen Teil motorisiert. Auch hier wäre mit einem weiteren wirtschaftlichen Abschreckungseffekt zu rechnen.

Handwerk

Im Bereich des Handwerks hätten verschärfte Zufahrtsbestimmungen zur Umweltzone dramatische Auswirkungen. So sind die Betriebe existenziell auf die Nutzung ihrer Fahrzeuge angewiesen und eine erzwungene Erneuerung des Fuhrparks wäre für viele Betriebe, unabhängig von der weiteren gesamtwirtschaftlichen Entwicklung, finanziell nicht zu leisten.

Transport

Infolge der drastischen Mauterhöhung zum 1. Januar 2009 (zwischen 40 und 90 % je nach Schadstoffklasse) sind die Gebrauchtwagenpreise für LKW der Schadstoffklassen IV und schlechter erheblich zurückgegangen. Deshalb fehlen den Transportunternehmen jetzt die Refinanzierungsmöglichkeiten für die Investitionen in neue Fahrzeuge. Sollten zu diesen Belastungen auch noch erhöhte Anforderungen durch die Umweltzone hinzukommen, muss bei nicht wenigen Transportunternehmen, die bereits heute keine Möglichkeiten mehr haben, ihren Fuhrpark zu refinanzieren, mit Betriebsschließungen gerechnet werden. Auch die Möbelspeditionsbranche ist aufgrund der geringeren Laufleistung der Fahrzeuge anderen Investitionszyklen unterworfen und muss sprunghaft immense Neuanschaffungen tätigen, was ebenfalls zu Betriebsschließungen führen wird.

Omnibus

Busunternehmen sind existenziell darauf angewiesen, ihre Kunden im Reise- und Gelegenheitsverkehr zu den typischen Buszielen in die Innenstadt befördern zu dürfen. Die ohnehin schwer belastete Busbranche ist meist nicht in der Lage, die immens hohen Anschaffungskosten für neue Busse (pro Fahrzeug zwischen 200.000 und 400.000 Euro) bzw. die extrem hohen Nachrüstkosten von rund 15.000 Euro pro Fahrzeug in der geforderten Zeit wirtschaftlich darzustellen. Für Busse, die nachweislich zu den umweltfreundlichsten Kraftfahrzeugen gehören, gibt es im Gegensatz zu Diesel-Pkw auch keine staatlichen Fördermittel für eine Umrüstung. Das ab Mitte 2010 geplante Fahrverbot für Fahrzeuge der Schadstoffgruppe 2 würde 60 % der deutschen Busflotte treffen, das ab Mitte 2012 für Euro-3-Fahrzeuge sogar über 90 %. Die geforderte Euro-Norm 4 erfüllen derzeit nur 9,3 % aller deutschen Busse.

Handelsvertreter

Wer als Handelsvertreter mit schweren Kollektionskoffern Kunden in Umweltzonen zu besuchen hat und nicht über ein umweltzonentaugliches Fahrzeug verfügt, kann, zumindest für eine gewisse Zeit, eine gebührenpflichtige Ausnahmegenehmigung beantragen. Für Handelsvertreter und Lieferanten, die nicht die Mittel haben, um ein Fahrzeug zu beschaffen, das die Kriterien für die Einfahrt in die Umweltzone erfüllt, oder für die die Neuanschaffung eines entsprechenden Fahrzeuges sich wirtschaftlich nicht lohnt, kann eine weiter steigende Anzahl von Umweltzonen deshalb auch Züge eines Berufsverbotes annehmen. Dies besonders für Handelsvertreter, die überregional oder gar bundesweit tätig sind. Für Geschäftsinhaber, die in der Münchener Umweltzone oder anderen Umweltzonen ansässig sind, kann die Folge sein, dass sie sich neue und möglicherweise teurere Lieferanten suchen müssen.

Fazit

Die Münchner Wirtschaft wurde in den letzten Monaten durch die Landeshauptstadt mit erheblichen Zusatzkosten belastet. Erst zu Beginn des Jahres 2009 wurden die Gebühren für Ausnahme-

genehmigungen in den Münchner Parklizenzgebieten auf 120 Euro verdoppelt. Gleichzeitig wurden auch die Gebühren für die sogenannten Handwerkerparkausweise spürbar angehoben. Die Verschärfung der Einfahrtsbestimmungen in die Umweltzone würde für die Betriebe einen zusätzlichen massiven Kostenschub bedeuten, da vielfach neue Fahrzeuge angeschafft werden müssten. Angesichts der Finanz- und Wirtschaftskrise brechen den Unternehmen jedoch einerseits die Aufträge weg, andererseits verschärfen sich die Konditionen für eine Kreditgewährung durch Banken. Insbesondere kleine und mittlere Gewerbe- und Handwerksbetriebe haben das Problem sich entweder nicht mehr refinanzieren oder die steigenden Belastungen nicht mehr tragen zu können. Betriebsaufgaben und Verlagerungen ins Umland sind die Folgen.

Die bisherigen Überschreitungstage des Jahres 2009 machen erneut deutlich, wie vielfältig die Einflussgrößen auf die Feinstaubbelastung der Stadt München sind. Untersuchungen des Bayerischen Landesamtes für Umwelt haben ergeben, dass von den 16 Überschreitungstagen der Feinstaubgrenzwerte an der Landshuter Allee im Januar 2008 lediglich zwei Tage übrig geblieben wären, wenn Salz- und Rollsplitemissionen herausgerechnet worden wären. Die Rußemissionen des Verkehrs spielten in der Gesamtbelastung nur eine Nebenrolle. Eine weitere Verschärfung der Regelungen zur Umweltzone ohne fundierte Analyse der bisherigen Wirkungen ist nach Ansicht der Münchner Wirtschaft folglich nicht gerechtfertigt.

INDUSTRIE- UND HANDELSKAMMER FÜR MÜNCHEN UND OBERBAYERN
HANDWERKSKAMMER FÜR MÜNCHEN UND OBERBAYERN
LANDESVERBAND BAYERISCHER TRANSPORT- UND LOGISTIKUNTERNEHMEN E.V.
LANDESVERBAND BAYERISCHER SPEDITEURE E.V.
LANDESVERBAND BAYERISCHER OMNIBUSUNTERNEHMEN E.V.
LANDESVERBAND DES BAYERISCHEN EINZELHANDELS E.V.
HANDELSVERBAND BAG-BAYERN E.V.
CITY PARTNER MÜNCHEN E.V.
LANDESVERBAND GROSS- UND AUSSENHANDEL, VERTRIEB UND
DIENSTLEISTUNGEN BAYERN E.V.
BAYERISCHER HOTEL- UND GASTSTÄTTENVERBAND E.V.
VERBAND DER BAYERISCHEN ENTSORGUNGSUNTERNEHMEN E.V.
BAYERISCHER WIRTSCHAFTSVERBAND FÜR HANDELSVERMITTLUNG UND VERTRIEB E.V.
ADAC SÜDBAYERN E.V.