



## ***Falscher Weg:***

### ***Neue Feinstaubregelung der Landeshauptstadt würgt Wirtschaftsverkehr ab***

München, 17.02.2006 Mit Entsetzen hat die Wirtschaft zur Kenntnis genommen, dass die Landeshauptstadt München in einer Nacht- und Nebelaktion ein Durchfahrtsverbot für Lkw bereits ab 3,5 Tonnen Gesamtgewicht durchgesetzt hat. Noch kurz zuvor hatte sich die Stadt mit der Regierung von Oberbayern auf eine Grenze von mehr als 12 Tonnen geeinigt. Zurückzuführen ist diese Kehrtwende auf einen Beschluss des Ministerrates vom 8. Februar 2006, der es Bayerns Kommunen zukünftig ermöglicht, Lkw-Verkehr auch unterhalb von 12 Tonnen aus den Städten auszusperren.

Ohne Not hat die Stadt nach Ansicht der Wirtschaft jetzt diese vernünftige und praktikable Regelung durch eine rein populistische Lösung ersetzt, die zudem auf rechtlich äußerst tönernen Füßen steht. Diese Aktion habe das über Jahre aufgebaute Vertrauen zwischen Stadt und Wirtschaft schwer erschüttert. Die Vorgehensweise erinnere bedauerlicherweise an eine Stadtverkehrspolitik aus den frühen 90er Jahren, als die Landeshauptstadt selbstherrlich und ohne Konsens mit der Wirtschaft ausschließlich ihre eigenen Ziele verfolgt habe. Falls München nicht bereit sei, auf den Weg der letzten Jahre zurückzukehren und zumindest durch das Zusatzschild „Anlieger frei“ der Wirtschaft die Möglichkeit gebe, ihren Aufgaben für Kunden und Bevölkerung nachkommen zu können, würden die Folgen für Stadt und Standort verheerend sein.

Die Münchner Wirtschaft unterstützt grundsätzlich alle Maßnahmen, die dazu geeignet sind, den überregionalen Verkehr vom Stadtgebiet fern zu halten. Die jetzt beschlossene Sperrung des Mittleren Ringes und seiner wichtigsten Zufahrtsstraßen für Lkw bereits ab 3,5 Tonnen trifft aber nicht mehr nur den Transit-Verkehr, sondern in erster Linie auch den regionalen Wirtschaftsverkehr. So wären z. B. Handwerksbetriebe daran gehindert, ihre Einsatzorte im Stadtgebiet zu erreichen, da sie nicht dem Lieferverkehr, der von der Regelung ausgenommen werden soll, im engeren Sinne zugerechnet werden können. Diese restriktive Maßnahme steht nach Meinung der Wirtschaftsorganisationen im krassen Gegensatz zu den bisherigen Grundsätzen der Verkehrsbündelung auf Hauptverkehrsstraßen und führt nach dem „St. Florians-Prinzip“ dazu, dass künftig der betroffene Verkehr auf untergeordnete Nebenstraßen, in Wohngebiete und nicht zuletzt massiv in die Umlandgemeinden ausweichen wird.

Die aktuelle Feinstaubentscheidung erzwingt erhebliche Umwege – im Einzelfall bis zu 60 Kilometer – und damit längere Fahrzeiten der Lkw. Die kontraproduktive Folge sei nicht nur eine weit größere Umweltbelastung, sondern führe auch zu einer erheblichen Verteue-

zung des regionalen Wirtschaftsverkehrs. Die Zeche dafür werde künftig letztendlich der Verbraucher über erhöhte Preise bezahlen müssen. Zudem seien von der neuen Regelung derart viele Fahrzeuge betroffen, dass eine qualifizierte Kontrolle schier unmöglich scheint.

Angesichts dieser massiven Beeinträchtigung des Wirtschaftsverkehrs wird das Prinzip des freien Warenverkehrs auf rechtlich äußerst fragwürdige Weise eingeschränkt. Bereits jetzt ist die Bereitschaft der regionalen Wirtschaft und des Logistikgewerbes deutlich erkennbar, gegen diese neuen Restriktionen auf dem Klageweg vorzugehen. Die ursprünglich geplante 12-Tonnen-Regelung dagegen wäre für die Wirtschaft durchaus tolerierbar gewesen. In diesem Fall bestand auch Übereinkunft mit allen Beteiligten, die mögliche Einführung einer Umweltzone in der Innenstadt zu prüfen.

Selbst nach Aussagen der Landeshauptstadt könnten durch die jetzt beschlossenen Restriktionen die jährlichen Grenzwertüberschreitungen lediglich um 11 bis 15 Tage reduziert werden. Da allein an der Landshuter Allee der Grenzwert im vergangenen Jahr 107-mal überschritten wurde, werde erneut deutlich, dass der innerstädtische Lkw-Verkehr nur in sehr begrenztem Umfang ursächlich für die Feinstaubsituation verantwortlich sei.

Die Münchner Wirtschaft appelliert an die Verantwortlichen der Landeshauptstadt München, bei der Ausarbeitung des geplanten Konzeptes praxisorientierte und mit den Erfordernissen des Wirtschaftsverkehrs verträgliche sowie rechtlich einwandfreie Lösungen zu finden, um drohenden Schaden für den Wirtschaftsstandort München abzuwenden. Nicht ohne Grund habe der Bund deshalb bei seiner jüngsten Regelung zum Mautausweichverkehr eine Freizone von 75 Kilometer Radius für den regionalen Wirtschaftsverkehr festgelegt und dadurch praktikable Rahmenbedingungen geschaffen.

Der Wirtschaftsverkehr ist auf verlässliche und gesetzeskonforme Rahmenbedingungen angewiesen, um auch künftig seine Aufgaben für die Wirtschaft, den Handel und das Handwerk ohne Einschränkungen erfüllen zu können.

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.  
LANDESVERBAND GROSS- UND AUSSENHANDEL, VERTRIEB UND  
DIENSTLEISTUNGEN BAYERN E.V.  
BAYERISCHER HOTEL- UND GASTSTÄTTENVERBAND E.V.