

Der Oberbürgermeister

Landeshauptstadt Erfurt . Der Oberbürgermeister . 99111
Erfurt

CDU Fraktion
im Erfurter Stadtrat
Herr Pfistner
Fischmarkt 1
99084 Erfurt

DS 2111/12 Anfrage nach § 9 Abs. 2 GeschO - City-Maut - öffentlich

Journal-Nr.:

Sehr geehrter Herr Pfistner,

Erfurt,

zu Ihren Fragen möchte ich Ihnen nachfolgende Informationen geben:

1. Gibt es Ihrerseits und innerhalb der Stadtverwaltung Überlegungen, eine solche City-Maut auch in Erfurt einzuführen?

Im Moment gibt es keine Überlegungen innerhalb der Stadtverwaltung, eine City-Maut einzuführen.

2. Welche Position vertritt die Stadtverwaltung zur Einführung einer City-Maut?

Grundsätzlich sind in europäischen Städten, die eine City- Maut eingeführt haben zwei wesentliche Zielrichtungen festzustellen. Dies sind die Finanzierung von Straßeninfrastruktur (vor allem in norwegischen Städten) sowie die Verbesserung der Umweltsituation durch eine Reduzierung des Kfz Verkehrs in Innenstadtbereichen (Staugebühr London, italienische Städte). Die City-Maut wäre eine innenstadtbezogene Straßenbenutzungsgebühr. Ihre Ziele liegen aber nicht nur in der Finanzierung bestehender und/oder zukünftiger Straßeninfrastruktur sondern auch in einer Steuerung der Nachfrage und (bei der sog. zugangsbezogenen Maut) dem Ziel, einer effizienteren Nutzung bzw. Entlastung des kommunalen Straßensystems.

Für die Stadt Erfurt, wie auch für andere vergleichbare mittlere Großstädte, macht die Citymaut insofern keinen Sinn, als die Dimensionen der Stadt zu kleinteilig sind, um vernünftige Effekte in Bezug auf die Verkehrsentlastung zu erzielen. Durch die bereits durchgeführten Maßnahmen in Erfurt (Erfurter Ring, Stadtring) ist die Stadt weitgehend vom Durchgangsverkehr entlastet. Bestimmte Verkehre, wie z. B. zum Weihnachtsmarkt, lassen sich nur begrenzt durch eine Maut verdrängen. Verkehrlich sind also keine relevanten Effekte zu erzielen. Darüber hinaus belastet eine City-Maut voraussichtlich auch den städtischen Fuhrpark und die innerhalb der Zone ansässigen Händler und Gewerbetreibenden besonders. Eine Verdrängung des Umsatzes in die Einkaufscenter am Rande der Stadt wäre zu erwarten.

Seite 1 von 2

Sie erreichen uns:
E-Mail: oberbuergemeister@erfurt.de
Internet: www.erfurt.de

Rathaus
Fischmarkt 1
99084 Erfurt

Stadtbahn 3, 4, 6
Haltestelle:
Fischmarkt

Im Luftreinhalteplan für die Stadt Erfurt - 1. Fortschreibung- wurde unter der Maßnahme 1.1.13 die "Einführung einer gebietsbezogenen Maut mit Anwohner Vorteilen" untersucht. Im Ergebnis würde eine solche Maut prognostisch zu einer Feinstaubreduktion <3% und einer Stickstoffdioxidreduktion < 10% führen. Von weiteren Betrachtungen wurde jedoch Abstand genommen, da der Aufwand (elektronische Erfassung, Abrechnungssystem) in keinem Verhältnis zum Nutzen gestanden hätte. Eine Einführung allein zur Minderung der Luftverschmutzung ist auf Grund der örtlichen Gegebenheiten (Stadtgröße, Anzahl der Mautpflichtigen) für Erfurt wenig sinnvoll. Darüber hinaus ist auf Veranlassung des Freistaates Thüringen zur Erreichung der gesetzten Klima- und Umweltschutzziele durch die Stadt Erfurt mit Wirkung vom 01.10.2012 die Umweltzone eingeführt worden. Im Rahmen eines integrierten Mobilitätsmanagements der Stadtverwaltung werden zusätzlich Möglichkeiten der Förderung alternativer Mobilitätsformen für die Mitarbeiter der Stadtverwaltung von und zur Arbeitsstelle und innerhalb der Stadt geprüft. Zudem plant die Stadtverwaltung die Umstellung des städtischen Fuhrparks auf umweltfreundliche Fahrzeuge bis zum Jahr 2017, was ebenfalls zu einer Reduktion der Umweltbelastungen durch Kraftfahrzeuge führen wird. Zur Verbesserung der Umweltsituation und Aufenthaltsqualität setzt die Stadtverwaltung damit auf die Konzepte der umweltsensitiven Verkehrssteuerung, der Einführung der bereits beschlossenen Begegnungszone, der aktuell erarbeiteten Parkraumkonzeption für die Innenstadt und die Umweltzone. In der Überlagerung dieser Maßnahmen mit der weiteren Förderung des öffentlichen Personenverkehrs, Rad- und Fußgängerverkehrs werden deutlich größere Potentiale zur Verbesserung der Verkehrs- und Umweltsituation eingeschätzt. Zudem wird die Gefahr des Attraktivitätsverlustes der Stadt und vor allem des Stadtzentrums als Einkauf- und Freizeitstandort gesehen. Weiterhin würde ein Verdrängungswettbewerb mit Ausgleichs- und Verlagerungseffekten auf der grünen Wiese, wie bereits oben angedeutet, sowie eine direkte Konkurrenz vieler Ober- und Mittelzentren hinsichtlich der Mauthöhe befördert. Diese Position wird auch vom deutschen Städtetag vertreten.

Zudem sind mit einer City-Maut erhebliche technische, organisatorische und finanzielle Aufwendungen verbunden, die den zu erzielenden Einnahmen, welche sicherlich wünschenswert wären, gegenüber zu stellen sind. Bevor eine Einnahme verbucht werden kann, sind Investitionen mindestens im einstelligen Millionenbereich zu erwarten (geschätzt). Hinzu kommen Personalkosten für die Überwachung und den Betrieb.

Letztlich muss erwähnt werden, dass derzeit, beschlossen durch die Verkehrsministerkonferenz, die Einführung einer sogenannten City-Maut zunächst in den Ländern geprüft wird. Die notwendigen gesetzlichen Grundlagen für die Einführung einer City Maut liegen bislang nicht vor. Eine Einführung ist daher zur Zeit rechtlich nicht möglich. Rechtlich diffizil ist vor allem die Beantwortung der Frage, inwieweit eine solche Abgabe mit EU-Recht vereinbar wäre. Fraglich ist auch, ob die Erhebung einer solchen „kommunalen Straßensteuer“ überhaupt mit Art. 106 Abs. 1 Nr. 3 GG in Einklang steht, der lediglich Straßengüterverkehr-, Kraftfahrzeug- und sonstige auf motorisierte Verkehrsmittel bezogene Verkehrssteuern kennt.

Insgesamt wird deshalb, auch unabhängig von der rechtlichen Möglichkeit, derzeit die Einführung der City-Maut nicht als sinnvoll eingeschätzt.

Mit freundlichen Grüßen

A. Bausewein