

Stuttgarter Verkehrspolitik auf dem Rücken der Unternehmen

Umfrage unter der lokalen Wirtschaft

- Herausgeber** Industrie- und Handelskammer
Region Stuttgart
Jägerstraße 30, 70174 Stuttgart
Postfach 10 24 44, 70020 Stuttgart
Telefon 0711 2005-0
Telefax 0711 2005-354
www.stuttgart.ihk.de
info@stuttgart.ihk.de
- Konzeption** IHK Region Stuttgart
Handwerkskammer Region Stuttgart
Verband des Württembergischen Verkehrs-
gewerbes e. V.
- Autoren** Dr. Hans-Jürgen Reichardt, Götz Bopp
- Redaktion** Dietrich Pelka, Dr. Timo Didier
- Stand** November 2009
- © 2009** Industrie- und Handelskammer
Region Stuttgart
Alle Rechte vorbehalten.
Nachdruck oder Vervielfältigung auf Papier
und elektronischen Datenträgern sowie
Einspeisungen in Datennetze nur mit
Genehmigung des Herausgebers.
Alle Angaben wurden mit größter Sorgfalt
erarbeitet und zusammengestellt. Für die
Richtigkeit und Vollständigkeit des Inhalts
sowie für zwischenzeitliche Änderungen
übernimmt die Industrie- und Handels-
kammer Region Stuttgart keine Gewähr.

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	5
1. Betriebe befürchten erhebliche Nachteile	6
2. Die Umfrageergebnisse im Detail	7
2.1 Erhebung und Rücklauf	7
2.2 Die teilnehmenden Unternehmen nach Branche und Größe	8
2.3 Die Antworten der Unternehmen	10
3. Positionen der Wirtschaft	18
Anschreiben und Fragebogen	22
Anschriften	24

Vorwort

Der Gemeinderat der Stadt Stuttgart versucht, dem Zielkonflikt zwischen Umweltschutz, Bürgerwünschen, Ökonomie und den Anforderungen an ein funktionierendes Gemeinwesen insbesondere durch Restriktionen im Verkehrsbereich zu begegnen. Angedacht sind Maßnahmen zur Verkehrsvermeidung, -verminderung und -verlangsamung. Konkret stehen die weiträumige Einführung von Tempo-30-Zonen, Rückbauten des Straßennetzes oder die Wiedereinführung des emissionsunabhängigen Durchfahrtsverbotes durch die Stuttgarter Innenstadt für Lkw über 3,5 Tonnen auf der Tagesordnung. Auch Themen wie eine City-Maut, eine ÖPNV-Abgabe für Autobesitzer oder die intensive Parkraumbewirtschaftung werden diskutiert.

Dabei scheinen die Interessen der vielen Tausend Unternehmen im Stuttgarter Stadtgebiet, die wesentlich zum Einkommen der Einwohner, zum Steueraufkommen der Stadt und zur Zukunftsfähigkeit der Metropolregion Stuttgart beitragen, in den Überlegungen der Verantwortlichen in Politik und Verwaltung wenn überhaupt nur eine geringe Rolle zu spielen. Die Handwerkskammer und die Industrie- und Handelskammer dieser Stadt haben gemeinsam mit dem Verband des Württembergischen Verkehrsgewerbes gut 15.000 Betriebe gefragt, welche Auswirkungen die angesprochenen verkehrlichen Restriktionen auf die Unternehmen haben werden. Knapp 2.800 Unternehmen haben geantwortet, ein mehr als repräsentativer Rücklauf. Die Antworten sollten zu denken geben. Fast die Hälfte der Betriebe befürchtet für die Zukunft erhebliche Nachteile. Es sind in erster Linie die kleinen und mittelständischen Betriebe mit wenigen Beschäftigten aus Handwerk, Dienstleistung, Handel, Hotel- und Gaststätten sowie dem Verkehrsgewerbe, die ihre wirtschaftliche Entwicklung durch die kommunale Verkehrspolitik gefährdet sehen.

Jedes dieser Unternehmen wird in den kommenden Jahren für sich die Entscheidung treffen müssen, ob man trotz Durchfahrtsverboten, Tempobegrenzungen, Umwelt- und Parkierungszonen für sich und seinen Standort in Stuttgart eine Zukunft sieht.

Besonderer Dank gilt den knapp 2.800 Unternehmen, die durch ihre Teilnahme an der Umfrage belastbare Daten für die Diskussion beigesteuert haben.



Andreas Richter
Hauptgeschäftsführer
Industrie und Handels-
kammer Region Stuttgart



Claus Munkwitz
Hauptgeschäftsführer
Handwerkskammer
Region Stuttgart



Dr. Timo Didier
Geschäftsführer
Verband des Württembergischen
Verkehrsgewerbes e. V.

1. Betriebe befürchten erhebliche Nachteile

Der Anteil des Wirtschaftsverkehrs, also aller betrieblich bedingten Fahrten, liegt bei rund einem Drittel des Gesamtverkehrs auf der Straße (Pendlerfahrten bzw. Fahrten Wohnung - Arbeitsstätte ausgenommen). Für die meisten Unternehmen ist Mobilität ein sehr wichtiger Baustein in der Leistungserstellung - oftmals hängt die Gesamtqualität eines Produktes oder einer Dienstleistung elementar mit den logistischen Prozessen im Hintergrund ab. Wurde die Lieferung eines Produktes auf eine bestimmte Uhrzeit vereinbart, werfen bereits geringfügige Verzögerungen ein schlechtes Licht auf den Lieferanten. Gleiches gilt natürlich für terminierte Besprechungen mit Kunden. Hier gilt: wer zu spät kommt, verliert Kunden und Geschäft.

So ist es nicht verwunderlich, dass rund die Hälfte der Wirtschaft auf Eingriffe in das System „Verkehr“ besorgt reagiert und negative Auswirkungen auf ihre Kostenstruktur, die Umsatzentwicklung, die Unternehmenslogistik oder die Erreichbarkeit des Unternehmens sieht. Ein nochmals deutlich größerer Teil, fast zwei Drittel der Unternehmen, sieht durch eine restriktive Einschränkung des Straßenpersonen- und -güterverkehrs gar die künftige Entwicklung des Unternehmens beeinträchtigt. Beachtenswert ist in diesem Zusammenhang, dass es weniger die „Global Player“, sondern fast ausschließlich die kleinen Unternehmen mit bis zu zehn Beschäftigten sind, die diese Einschätzung getroffen haben.

Auch eine Aufwertung der Aufenthaltsqualität durch das Verdrängen des Verkehrs aus der Innenstadt, beispielsweise rund um den City-Ring, wird von den Unternehmen überwiegend nicht erwartet. Zwei Drittel erwarten keine Auswirkung auf das Umfeld des Unternehmens, vielmehr sehen insbesondere Händler, Verkehrsunternehmer und Handwerker eine Verschlechterung bei der Kundenfrequenz und den Umsätzen.

Wenige Unternehmen sehen durch die vom Gemeinderat und der Stadtverwaltung diskutierten Verkehrsrestriktionen auch positive Auswirkungen. Dies insbesondere bei den „weicheren“ Faktoren - knapp zwölf Prozent erwarten Verbesserungen des Unternehmensumfeldes und gut sieben Prozent sehen positive Folgen für die Standortqualität.

2. Die Umfrageergebnisse im Detail

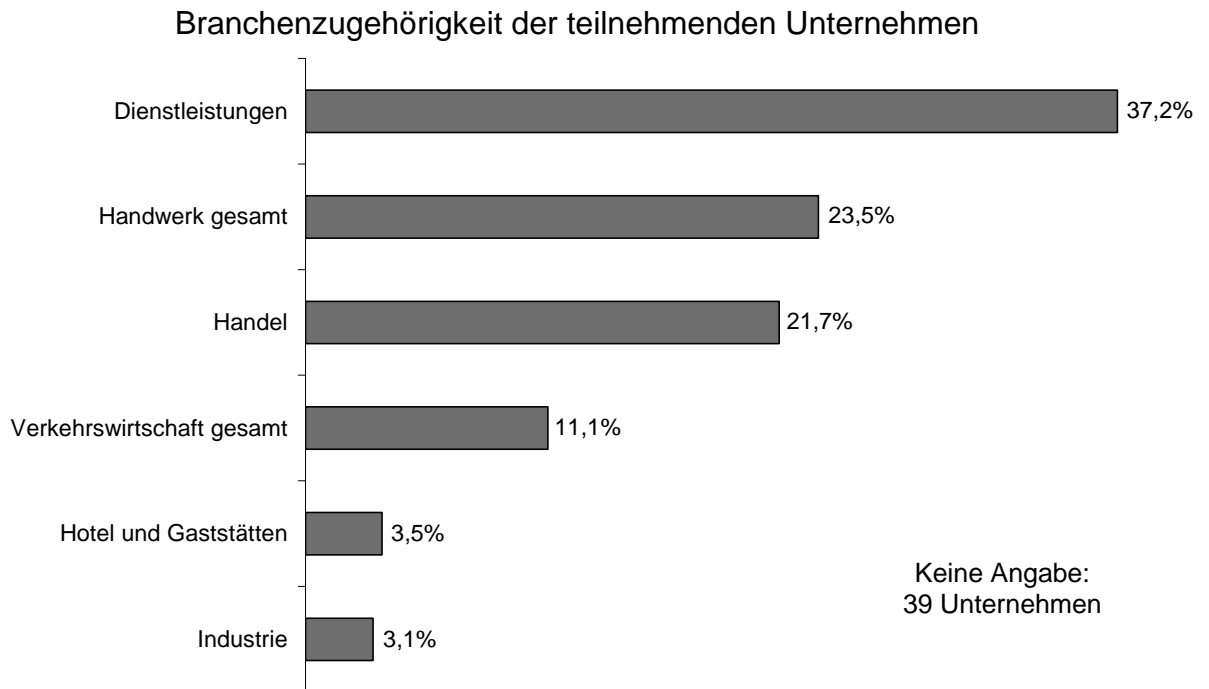
2.1 Erhebung und Rücklauf

Die Umfrage wurde durch die Industrie- und Handelskammer Region Stuttgart (IHK), die Handwerkskammer Region Stuttgart (HWK) und den Verband des Württembergischen Verkehrsgewerbes e. V. (VVW) gemeinsam durchgeführt. Insgesamt wurden 15.200 Unternehmen angeschrieben (Fragebogen auf Seite 23). Seitens der IHK wurde eine bezüglich der realen Wirtschaftsstruktur repräsentative Auswahl von 10.050 Mitgliedsunternehmen vorgenommen, deren Sitz im Stadtgebiet Stuttgart liegt. Der VVW befragte rund 650 seiner Mitgliedsunternehmen, wobei jene mit Sitz in Stuttgart herausgenommen wurden um Dopplungen mit der Selektion der IHK zu vermeiden. Seitens der HWK wurden 4.500 Mitgliedsunternehmen mit Sitz im Stuttgarter Stadtgebiet angeschrieben, was einer Vollerhebung entspricht.

Da 2.792 Unternehmen den Fragebogen beantwortet haben (Rücklaufquote = 18,4 Prozent), geben die Umfrageergebnisse die Meinung der Wirtschaft repräsentativ wieder.

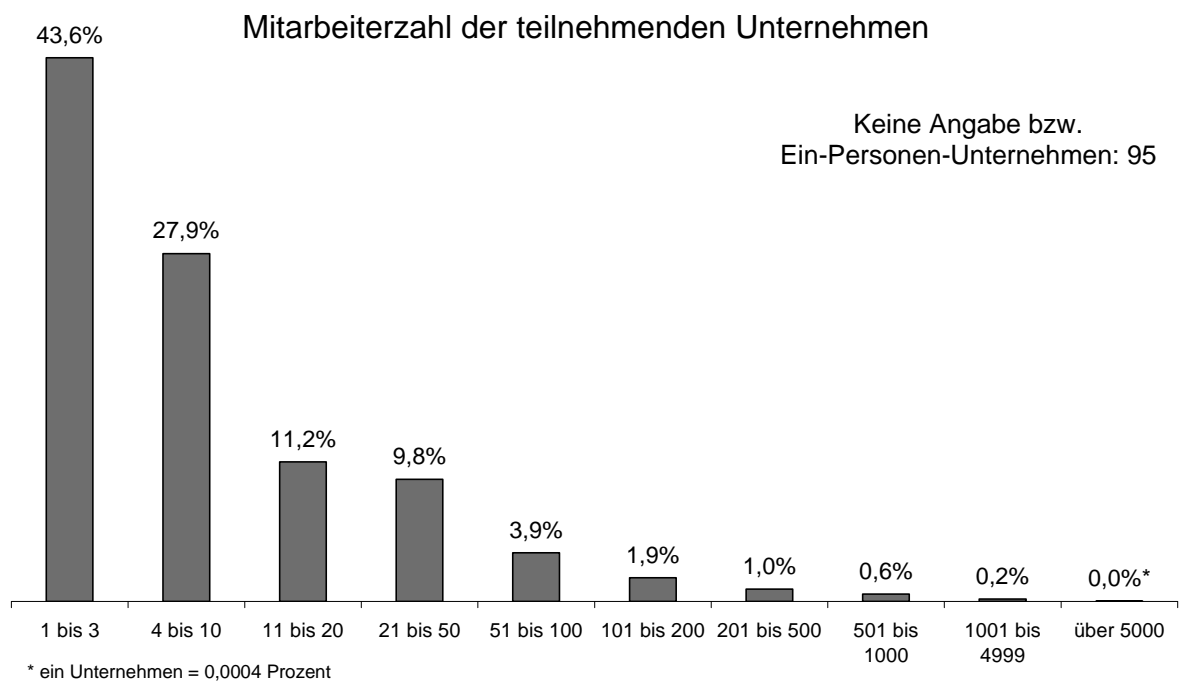
2. Die Umfrageergebnisse im Detail

2.2 Die teilnehmenden Unternehmen nach Branche und Größe



Die Rückläufer spiegeln die Wirtschaftsstruktur im Stuttgarter Stadtgebiet insgesamt sehr gut und ausgewogen wieder. Dies belegt der hohe Anteil von Dienstleistern, Handwerkern und Handelsunternehmen, die zusammengefasst über 80 Prozent der Rückläufer ausmachen. Dass Industrieunternehmen im Innenstadtbereich eher gering gesät sind, ist nachvollziehbar - bei den Hotels und Gaststätten (HoGa) überrascht die geringe Beteiligung hingegen.

2. Die Umfrageergebnisse im Detail

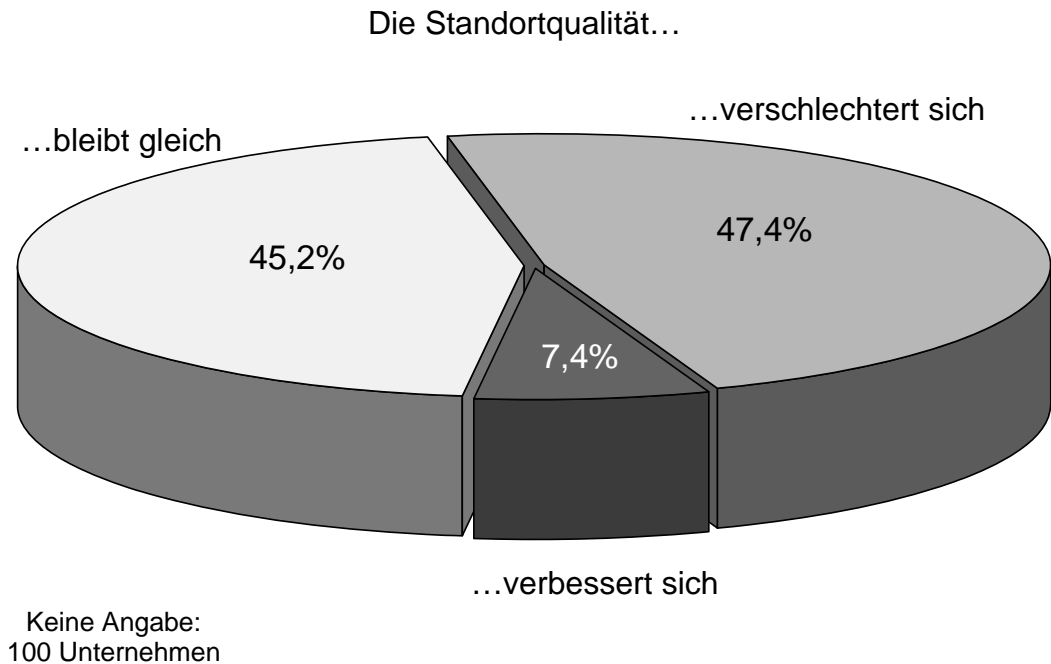


Wie bei der Branchenverteilung ergibt sich auch bezüglich der Größenklassen der teilnehmenden Unternehmen eine sehr gute Spiegelung der realen Strukturen. Kleinst- und Kleinunternehmen bis 20 Mitarbeiter/-innen machen über 80 Prozent der Rückläufer aus, Unternehmen in der Größenklasse 100+ hingegen nur knapp vier Prozent.

2. Die Umfrageergebnisse im Detail

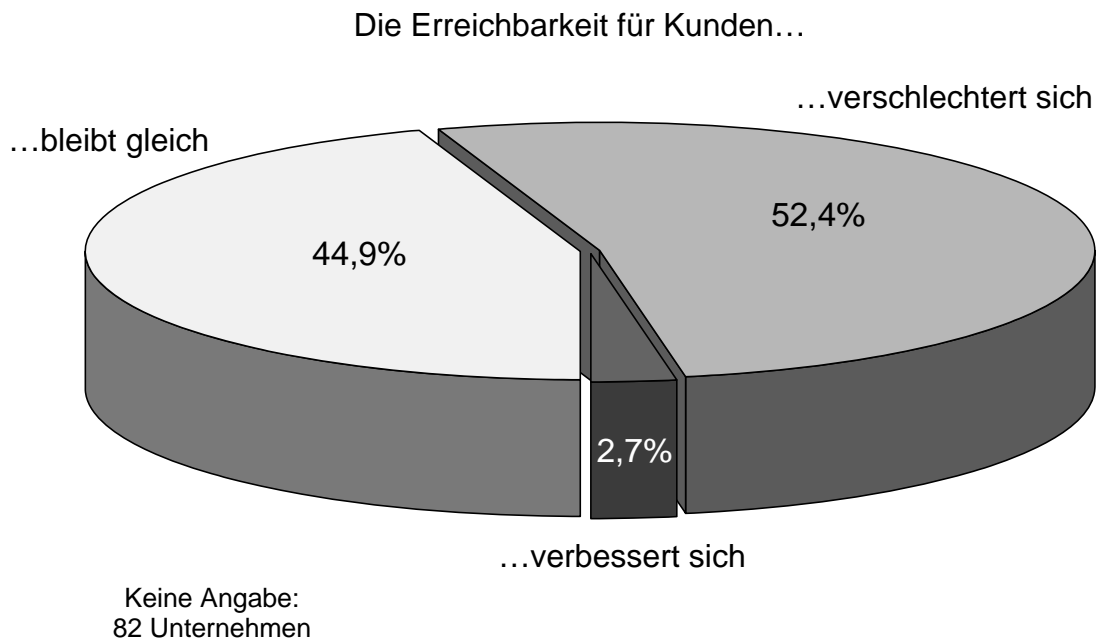
2.3 Die Antworten der Unternehmen

Dargestellt wird stets die **Gesamtauswertung** aller eingegangenen Fragebögen. Einzelne Prozentangaben im Text beziehen sich auf die Angaben von Unternehmen einzelner Branchen.



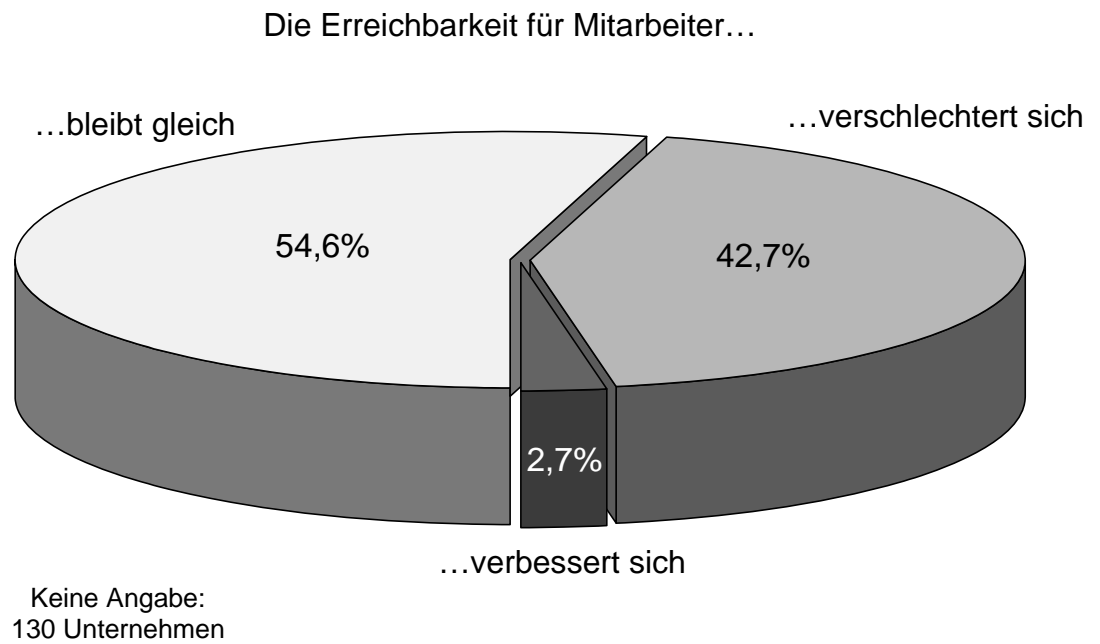
Die **Qualität eines Standortes** wird durch eine Vielzahl von Parametern bestimmt. Ein wesentlicher Punkt ist dabei die Verkehrsinfrastruktur und deren Zugänglichkeit. Besonders in Regionen, deren Wirtschaft so stark exportorientiert ist wie in Stuttgart und dem direkten Umland, hat dieser Aspekt eine besondere Bedeutung. Deshalb verwundert es nicht, dass knapp die Hälfte der teilnehmenden Unternehmen bei Eingriffen in die verkehrliche Leistungsfähigkeit negative Auswirkungen auf die Attraktivität des Standortes befürchtet. Ähnlich viele Firmen sehen keine Auswirkungen auf die Standortqualität. Nur gut sieben Prozent der Unternehmen erwarten hingegen Verbesserungen, darunter vor allem Dienstleister (gut zehn Prozent) sowie Hotels und Gaststätten (zwölf Prozent). Unter den Händlern, Handwerkern und Verkehrsunternehmen sinkt der Anteil jener Unternehmen, die Verbesserungen erwarten deutlich unter den Durchschnitt.

2. Die Umfrageergebnisse im Detail



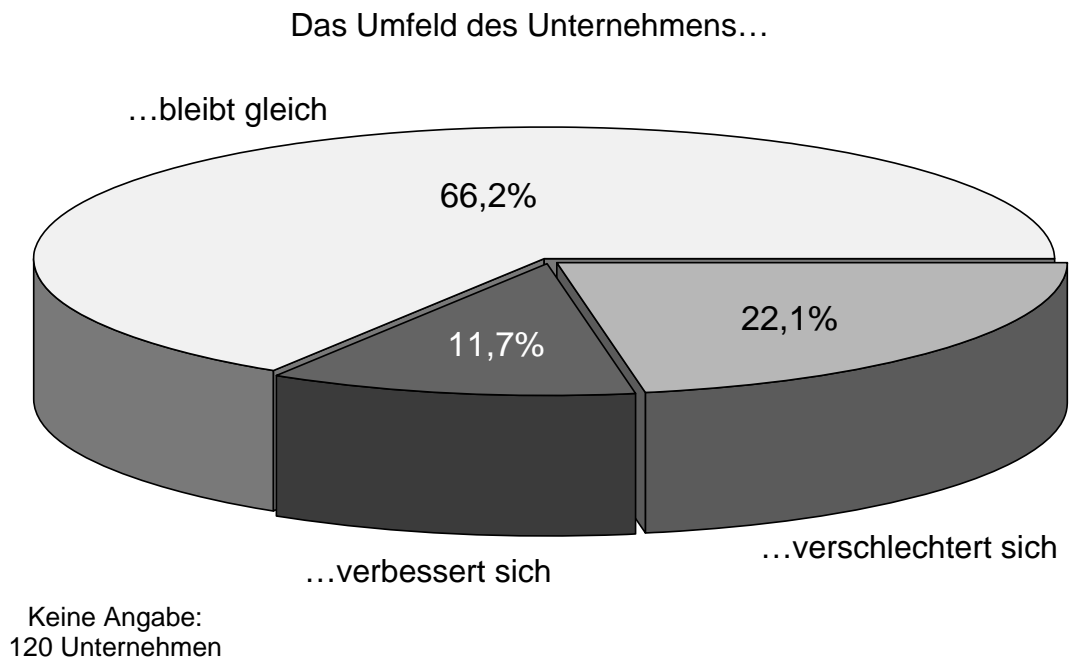
Eine sehr gute Anbindung an die verschiedenen Verkehrsnetze ist branchenunabhängig stets sehr wichtig für die Standortwahl eines Unternehmens. Die Erreichbarkeit mit dem Auto und vor allem mit dem Lkw für Warenanlieferungen oder den Versand von Gütern spielt eine wesentliche Rolle. Die Wirtschaft befürchtet überwiegend, dass dirigistische Eingriffe in den Verkehr negative Auswirkungen auf die **Erreichbarkeit für die Kunden** zur Folge haben. Abweichungen zur Gesamtauswertung finden sich insbesondere im Handel, wo der Anteil der Unternehmen, die negative Auswirkungen befürchten, auf nahezu 60 Prozent ansteigt.

2. Die Umfrageergebnisse im Detail



Sehen die Unternehmen bei der Erreichbarkeit für die Kunden überwiegend negative Konsequenzen, überwiegt bezüglich der **Erreichbarkeit für Mitarbeiter** die Meinung, dass Beschränkungen des Individualverkehrs für diese keine Auswirkungen haben. Eine mögliche Erklärung dieser Abweichung könnte darin liegen, dass Mitarbeiter, die im Stadtgebiet bzw. in größerer Nähe zum Unternehmen wohnen, verstärkt auf öffentliche Verkehrsmittel zurückgreifen und deshalb von den Einschränkungen weniger stark betroffen sind als die Kunden, die eher motorisiert zum Unternehmen gelangen.

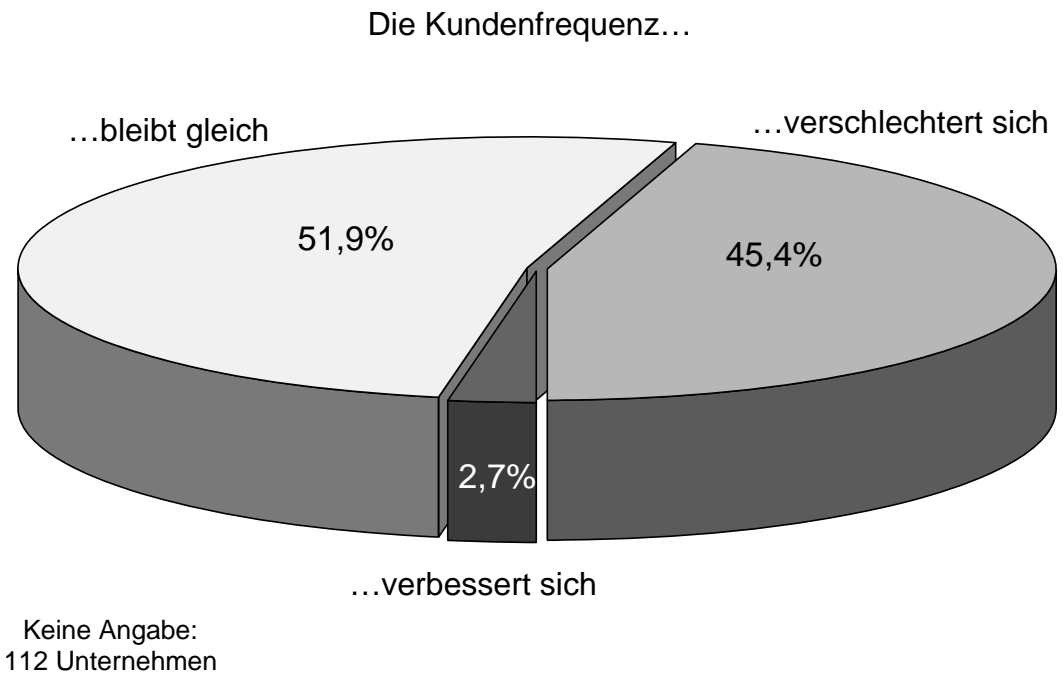
2. Die Umfrageergebnisse im Detail



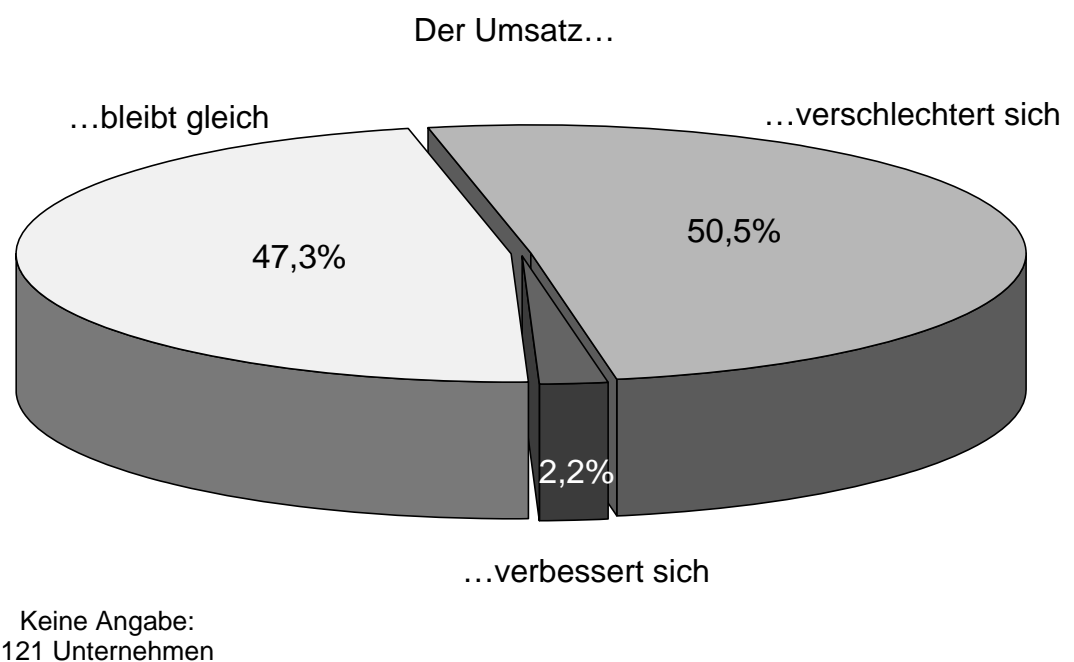
Auswirkungen auf das **Umfeld des Unternehmens**, also beispielsweise auf die Aufenthaltsqualität oder das Ambiente rund um den Standort, sieht der überwiegende Teil der Unternehmen nicht. Eine mögliche Folge etwa von Rückbaumaßnahmen könnte eine verstärkte Begrünung von Straßenzügen sein. Da aufgrund der reduzierten Kapazität der Straße jedoch häufiger mit zähfließendem Verkehr und Rückstauungen gerechnet werden kann, würden sich die positiven Aspekte von „mehr Grün in der Stadt“ und die negativen Aspekte von stehendem Verkehr vermutlich aufheben.

Positive Folgen für das Umfeld sehen insbesondere Dienstleister (17 Prozent) und HoGa-Unternehmen (24 Prozent). Keine Auswirkungen sehen mit gut 83 Prozent vor allem Unternehmen aus der Industrie.

2. Die Umfrageergebnisse im Detail

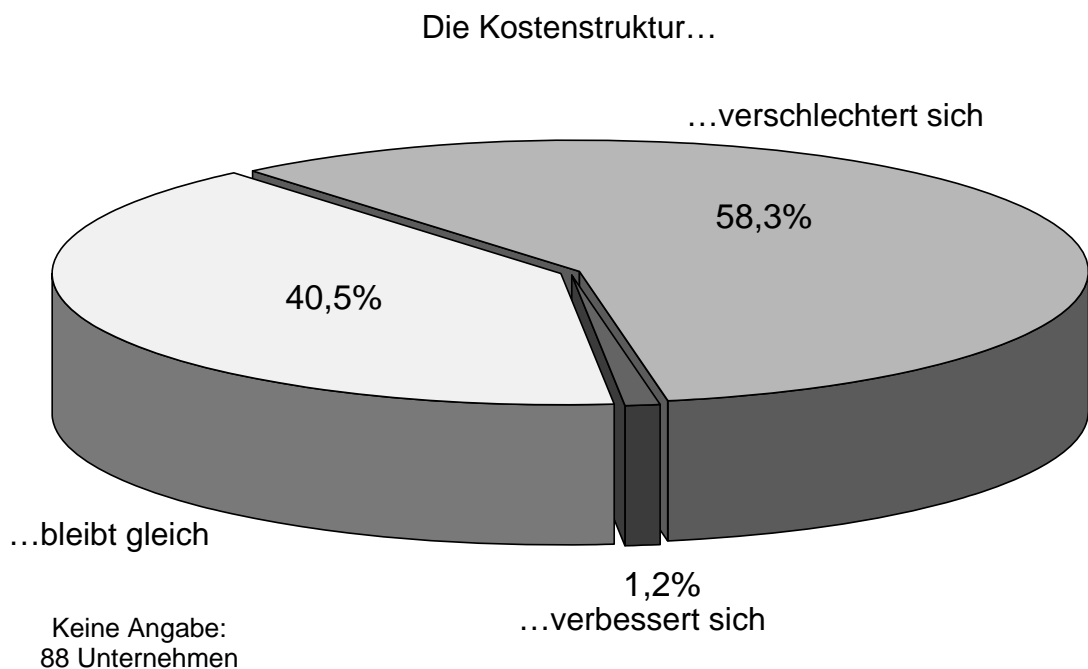


Veränderungen bei der **Kundenfrequenz** sieht gut die Hälfte der Unternehmen nicht. Diese Meinung äußern vor allem Industrieunternehmen - knapp 70 Prozent sehen keine Auswirkungen. Deutliche Verschlechterungen sehen insbesondere Händler (knapp 56 Prozent) und Verkehrsunternehmen (53 Prozent). Als einzige Branche sehen Hotels und Gaststätten auch ein kleines Verbesserungspotenzial, knapp sieben Prozent dieser Unternehmen sind hierbei zuversichtlich.



2. Die Umfrageergebnisse im Detail

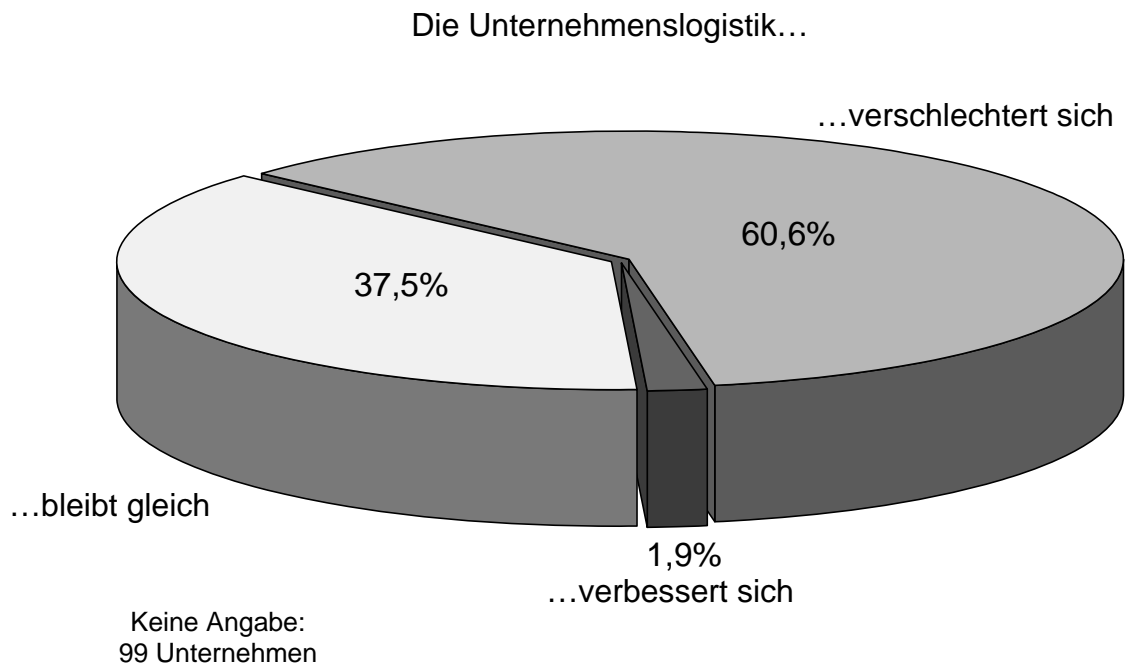
Bezüglich der **Auswirkungen auf die Umsatzentwicklung** sehen nur sehr wenige Unternehmen positive Effekte, die Hälfte der teilnehmenden Unternehmen teilt die Befürchtung, dass sich Verkehrsbeschränkungen welcher Art auch immer negativ auf das Wachstum auswirken. Insbesondere die Verkehrsunternehmen (knapp 67 Prozent), der Handel (57 Prozent) und die Handwerker (gut 55 Prozent) sehen negative Auswirkungen; in der Industrie (66 Prozent) und unter den Dienstleistern (57 Prozent) überwiegt hingegen die Meinung, dass die Umsätze weder negativ noch positiv beeinflusst werden.



Deutlicher als beim Umsatz werden negative **Auswirkungen auf die Gesamtkostenstruktur** befürchtet. Einfluss auf diese Einschätzung dürfte beispielsweise die Einführung der Umweltzone im März 2008 haben. Viele Unternehmen mussten infolge dieser Maßnahme Fahrzeuge mit Partikelfiltern nachrüsten, einige sahen sich auch gezwungen, ihren Fuhrpark (teilweise) zu erneuern. Auch bei den diskutierten und angedachten Maßnahmen, mit denen die Unternehmen gegebenenfalls konfrontiert werden, sind mittelbare und unmittelbare Auswirkungen monetärer Art nicht auszuschließen.

Speziell im Handwerk und bei den Verkehrsunternehmen herrscht die Besorgnis, dass erneut durch politische Entscheidungen Werte vernichtet werden. Über 70 Prozent der Handwerker und sogar 82 Prozent der Verkehrsunternehmen erwarten zusätzliche Kosten. Bei den Hotels und Gaststätten sehen hingegen gut 56 Prozent keine Kostensteigerungen.

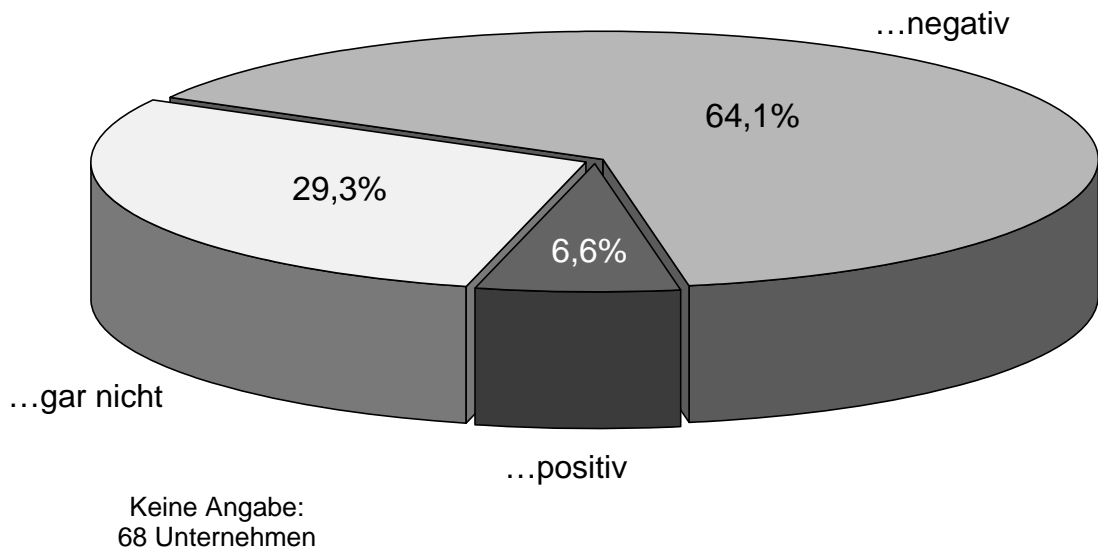
2. Die Umfrageergebnisse im Detail



Die erwarteten **Auswirkungen auf die Unternehmenslogistik** ähneln stark den Erwartungen bezüglich der Kostenstrukturen. Der überwiegende Teil aller Unternehmen rechnet mit Verschlechterungen, erneut ist es vor allem das Handwerk (fast 71 Prozent) und die Verkehrswirtschaft (80 Prozent), die mit deutlichen negativen Konsequenzen rechnen. Aber auch in der Industrie steigt der Anteil der Pessimisten mit gut 65 Prozent deutlich über den Durchschnitt. Bei den Dienstleistern sehen jeweils rund 49 Prozent keine Auswirkungen bzw. Verschlechterungen, einzig bei den Hotels und Gaststätten überwiegt mit 52 Prozent der Anteil jener, die keine Folgen auf den Warenfluss in und aus dem Unternehmen sehen.

2. Die Umfrageergebnisse im Detail

Langfristig ändern sich die Zukunftsaussichten des Unternehmens...



Einerseits sehr deutlich, andererseits aber auch wieder überraschend äußern sich die Unternehmen zu den **langfristigen Veränderungen ihrer Zukunftsaussichten** in Folge der Verkehrsbeschränkungen. Zwar gibt es eine deutliche Mehrheit von nahezu zwei Drittel der Unternehmen, die sich in Ihrer Entwicklung gestört sehen - andererseits prognostizieren knapp sieben Prozent der Unternehmen eine bessere Zukunft für Ihre Firma. Bei den „hard-facts“ wie Umsatzentwicklung oder Kostenstruktur sehen nur sehr wenige positive Aspekte, wohingegen bei den weicheren oder übergeordneten Faktoren wie Unternehmensumfeld und Standortqualität die Gruppe derer, die die Chancen in den Vordergrund stellt, zwar im einstelligen Bereich bleibt, aber dennoch deutlich zunimmt.

Besonders negativ wird die Zukunft im Verkehrsgewerbe (knapp 86 Prozent) eingeschätzt, wohingegen unter den Dienstleistern (knapp neun Prozent) sowie den HoGa-Unternehmen (fast 13 Prozent) überdurchschnittlich viele von Restriktionen im Verkehrsbereich unbeeindruckt bleiben.

3. Positionen der Wirtschaft

Ein Prozent Wirtschaftswachstum geht einher mit einem Wachstum des Güterverkehrsaufwandes von ca. 2,7 Prozent. Wer Wachstum will, muss Verkehre akzeptieren. Verkehr ist gleichermaßen Voraussetzung und Folge erfolgreichen Wirtschaftens und damit eine Schlüsselgröße für Beschäftigung, Steueraufkommen und Leistungsfähigkeit der Gesellschaft. Auch das Umweltbundesamt belegt, dass es keine Entkoppelung von Wirtschaftswachstum und Güterverkehrsleistung gibt.

Die Umweltpolitik der Europäischen Union widmet sich in besonderer Weise dem Verkehr. Die dazu verabschiedeten Richtlinien enthalten Zielvorgaben, überlassen die sachgerechte Umsetzung der Minderungsmaßnahmen aber subsidiär den nationalen politisch Verantwortlichen vor Ort. Auf lokaler Ebene wurden und werden die politischen Vorgaben der EU allzu häufig in einseitige Maßnahmenbündel gegen den Straßenverkehr und insbesondere gegen den Straßengüterverkehr umgesetzt - dies wurde am Beispiel der Feinstaubproblematik erstmals besonders deutlich. Auf lokaler Ebene wird zu wenig anerkannt, dass die Logistikbranche seit Jahren immer höhere Anteile an der Wertschöpfung erbringt und das entscheidende Scharnier zwischen Produktion, Handel und Konsument ist. Mobilität ist in unserer Gesellschaft unabdingbar - für Personen, Güter und Dienstleistungen. In unserer arbeitsteiligen Wirtschaft sind logistische Dienstleistungen zwingende Voraussetzung für Wirtschaftswachstum sowie für ein akzeptables ökonomisches, ökologisches und soziales Umfeld in einer Großstadt. Mit Blick auf die gesamte Volkswirtschaft ist eine Entkoppelung von Wirtschaftswachstum und Verkehrsleistung bislang nicht erkennbar. Ein Prozent Wirtschaftswachstum geht einher mit 2,7 Prozent Wachstum der Güterverkehrsleistung. Eine prosperierende Wirtschaft braucht Verkehr und erzeugt Verkehr. Logistik muss gefördert und nicht behindert werden. Viele der für Stuttgart diskutierten Verkehrsmaßnahmen sind sowohl für den gedachten Zweck ungeeignet als auch für die Wirtschaft belastend.

Einige Beispiele:

Ruhender Verkehr/Parkraummanagement

Um den knappen Parkraum zuzuteilen, soll der Parkraum, beispielsweise im Stuttgarter Westen, zukünftig bepreist werden, interessanterweise aber nicht nur für die „Fremdparker“, sondern auch die **Anwohner** selbst sollen für das Parken im Straßenbereich **zahlen** - bislang parken sie kostenfrei. Die Wirkung eines Parkraummanagements soll nach dem Lärmaktionsplan darin bestehen, dass eine entsprechende Gebührenregelung zur verstärkten Nutzung des Fahrrades oder öffentlicher Verkehrsmittel führt. Es wird verkannt, dass ein Großteil des Wirtschaftsverkehrs mit dem Auto erfolgt; rund 20 Prozent der Pkw sind in Stuttgart auf Unternehmen zuge-

3. Positionen der Wirtschaft

lassen. Ein Installateur oder ein Handelsvertreter kann mit dem Fahrrad oder dem ÖPNV seinen Geschäften nicht nachgehen. Große Teile des **Wirtschaftsverkehrs** werden auf den PKW angewiesen bleiben und zukünftig **mit Parkgebühren belastet**.

Straßenbau

Die Überlegungen der Stadt Stuttgart, drei- und mehrspurige Hauptverkehrsstraßen innerhalb bebauter Gebiete auf eine Fahrspur je Fahrtrichtung zurückzubauen wird zu Verkehrsverlagerungen führen und andere, bislang weniger betroffene Gebiete, verstärkt belasten. **Verkehrsverlagerung** und damit Lärmverlagerung **löst keine Probleme**. Stuttgart leidet insbesondere deshalb unter Verkehrsbelastungen, weil es keine ununterbrochene Umfahrung des Stadtgebietes gibt. Gerade auf Stuttgarter Gemarkung ist die **Filderauffahrt** unabdingbar und in ihrem Zusammenhang ebenso eine **Nord-Ost-Umfahrung** Stuttgarts. Die Wirtschaft erwartet, dass sich die Stadt Stuttgart klar positiv zu Infrastrukturmaßnahmen äußert und auf Straßenrückbauten verzichtet.

Förderung und Ausbau des ÖPNV

Der ÖPNV in Stuttgart und der Region ist hervorragend und erfüllt eine wichtige Aufgabe für die Unternehmen, denn er ist ein relevanter Standortfaktor für die hier ansässigen Betriebe. Die weitere Förderung des ÖPNV soll nach dem kommunalen Konzept des Lärmaktionsplanes dagegen „vor allem in Verbindung mit **definierten Restriktionen** im motorisierten Individualverkehr (MIV) erreicht werden“. Diese Aussage zeigt das Konzept auf, das dem verkehrlichen Leitbild zugrunde liegt. Es ist geprägt von einem **Gegeneinander der Verkehrsträger** und weit entfernt von moderner Systemsicht - das ist ein Konzept aus der Vergangenheit. Richtig wäre es, die Vorteile eines jeden Verkehrsträgers in seinem Sektor zu akzeptieren und intelligent zu vernetzen, anstatt durch Restriktionen einzelne Verkehrsträger zugunsten anderer zu diskriminieren. Restriktionen beeinträchtigen das Grundrecht auf freie Entfaltung der Persönlichkeit. Betroffen ist dabei die allgemeine Verkehrsfreiheit sowie der ebenfalls grundrechtlich verbürgte Gemeingebrauch an öffentlichen Straßen und Wegen zum Zweck des Verkehrs. Schließlich kann auch die grundrechtliche Eigentums-garantie berührt sein, wenn etwa der „eingerrichtete und ausgeübte Gewerbebetrieb“ wegen Verkehrsrestriktionen gefährdet ist. Die angekündigten Restriktionen gegen den motorisierten Individualverkehr dürften nämlich in gleicher Weise den Wirtschaftsverkehr betreffen, da dieser keinesfalls nur mit LKW oder Lieferwagen durchgeführt wird, sondern im Bereich der Dienstleistungen und anderer Branchen ebenfalls mit dem PKW.

Geschwindigkeitsbeschränkungen

Geringere Geschwindigkeiten wirken tendenziell lärmreduzierend, wobei sie gleichzeitig auch Einfluss auf die Schadstoffemissionen haben. Bei gleichförmigem Geschwindigkeitsverlauf weisen PKW zwischen 40 und 80 km/h die niedrigsten NO_x-Emissionen und zwischen 50 und 80 km/h die niedrigsten CO₂-Emissionen auf. Bei niedrigeren Geschwindigkeiten steigen NO_x-Emissionen und CO₂-Emissionen technisch und fahrdynamisch bedingt tendenziell an, insbesondere bei einem nicht gleichmäßigen Verkehrsfluss. Eine Geschwindigkeitsreduzierung von Tempo 50 auf Tempo 30 führt tendenziell eher zu erhöhten Emissionen bei PKW. Ähnlich verhält es sich bei LKW. Eine weitere Geschwindigkeitsreduzierung auf den Hauptverkehrsstraßen, allen voran auf den Bundesstraßen, würde darüber hinaus die Leistungsfähigkeit der Straßen weiter reduzieren und die Fahrzeiten für den Wirtschaftsverkehr erneut erhöhen.

LKW-Vorrangstraßenkonzept/LKW-Durchfahrtsverbot

Es wird verkannt, dass die Einführung eines **LKW-Durchfahrtsverbots mehr negative als positive Aspekte hat**. Der Bevölkerung wird bislang suggeriert, dass dadurch die Stadt urbaner, lebensfreundlicher, leiser und umweltfreundlicher würde. Käme das LKW-Durchfahrtsverbot, würde dagegen der **Gesamtverkehr** in Stuttgart **täglich um 18.000 bis 20.000 Fahrzeugkilometer zunehmen**. Konkret: Einem Rückgang der LKW-Fahrzeugkilometer von rund 40.000 steht eine Zunahme von circa 58.000 PKW-Fahrzeugkilometer gegenüber. Dies mag auf den ersten Blick überraschen, ist jedoch nicht wegzudiskutieren - Untersuchungen der Universität Stuttgart belegen dies. Die Abnahme des LKW-Verkehrs in der Innenstadt erzeugt freie Kapazitäten auf den innerstädtischen Straßen und reduziert gleichzeitig durch den notwendigen Umwegverkehr die Kapazitäten auf den außerstädtischen Straßen in der Umgebung Stuttgarts. Dies führt dazu, dass sich der bisher außerhalb Stuttgarts befindliche PKW-Verkehr teilweise auf die nun freien Kapazitäten in Stuttgart verlagert. Diese täglichen zusätzlichen Fahrten bedeuten neue zusätzliche Belastungen für die Bevölkerung, die Stauneigung wird erhöht und der angestrebte günstige Verkehrsfluss gestört. Zusätzlich Durchfahrtsverkehr in die Stadt zu leiten wäre ein **Schildbürgerstreich**.

Bei Einführung eines LKW-Durchfahrtsverbotes in Stuttgart müsste sichergestellt sein, dass es zu keinen zusätzlichen Lärmbelastungen an anderer Stelle kommt. Davon ist aber per se auszugehen, denn es müsste zwangsläufig zu Umwegverkehren kommen, die in den Kreisen und Kommunen außerhalb Stuttgarts zusätzlich zu Lärm führen würden. **Hauptbetroffene Kommune** wäre **Korntal-Münchingen**, die je nach

3. Positionen der Wirtschaft

Szenario des LKW-Durchfahrtsverbotes mit erheblichen zusätzlichen Lärmeffekten rechnen müsste. Noch deutlicher wird die Problematik, wenn die Zahl der betroffenen Einwohner betrachtet wird, die durch das Stuttgarter LKW-Durchfahrtsverbot in den angrenzenden Kommunen belastet werden.

Außerdem ist nach derzeitigem Kenntnisstand geplant, das LKW-Durchfahrtsverbot analog der früher bestehenden Regelung wieder einzuführen, das heißt, es wirkt emissionsunabhängig und orientiert sich ausschließlich am zulässigen Gesamtgewicht des Fahrzeuges (über 3,5 Tonnen). Damit wären erneut selbst modernste, umweltfreundlichste und damit lärmarme Fahrzeuge von der Durchfahrt durch Stuttgart ausgeschlossen und zwar keinesfalls nur große, typische Lastwagen, sondern auch kleinere Lieferfahrzeuge.

Von besonderer Bedeutung ist deshalb die Verhältnismäßigkeit der Maßnahme für die betroffenen Unternehmen. Aus dem Rechtsstaatsprinzip und den jeweils betroffenen Grundrechten ist die Verhältnismäßigkeit ein hergeleiteter Grundsatz, wonach jegliches staatliches Handeln verhältnismäßig sein muss, das heißt, dass das Handeln des Staates geeignet, erforderlich und angemessen sein muss. Unserer Ansicht nach ist die Einführung eines dauerhaften LKW-Durchfahrtsverbots, selbst bei einer gegebenenfalls rechnerisch ausreichenden Lärminderungswirkung, nicht verhältnismäßig. Die dadurch notwendigen Umwegverkehre betroffener Unternehmen betragen bis zu 100 Prozent der kürzesten, umweltschonendsten und damit sinnvollsten Fahrstrecke. Damit sind erhebliche Zeit- und somit Umsatzverluste sowie stark erhöhte Abschreibungs-, Personal- und Betriebsstoffkosten verbunden. Einer hohen Belastung für das einzelne Unternehmen steht somit eine geringe oder nicht ausreichende Entlastung der Allgemeinheit gegenüber.

Die Umweltsituation in der Stuttgarter Innenstadt kann und muss verbessert werden. Die Wirtschaft hat dazu frühzeitig Vorschläge gemacht, die zu einem wesentlichen Teil beispielsweise in den aktuellen Entwurf des Lärmaktionsplans eingeflossen sind. Um sowohl den Belangen des Umweltschutzes als auch den Erfordernissen der Wirtschaft gerecht zu werden, wäre im Verkehrsbereich vor allem eine deutliche Verbesserung des Verkehrsflusses nötig. Alle angesprochenen Maßnahmen, die auf der Agenda der politischen Diskussion stehen, sind dafür objektiv ungeeignet. Die Umsetzung dieser Maßnahmen gefährdet langfristig die Standorte vieler Unternehmen und ist letztlich für den Umweltschutz ohne positive Wirkung, in einigen Fällen sogar kontraproduktiv.



IHK Region Stuttgart



Handwerkskammer
Region Stuttgart



Verband des
Württembergischen
Verkehrsgewerbes e.V.

An ausgewählte Mitgliedsunternehmen

der Industrie- und Handelskammer
Region Stuttgart,
der Handwerkskammer Region Stuttgart
und des Verbandes des Württembergischen
Verkehrsgewerbes

Stuttgart, im September 2009

Verkehrsrestriktionen in Stuttgart

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Stuttgarter Gemeinderat und in der Stadtverwaltung werden Maßnahmen zur Verkehrsvermeidung, -verminderung und -verlangsamung diskutiert. Man erhofft sich dadurch eine höhere Aktivität des Lebensraums Innenstadt und eine Reduzierung der Umweltbelastungen. Die in Erwägung gezogenen Regelungen dürften in der Wirtschaft unterschiedliche Reaktionen und Erwartungen auslösen. Diskutiert werden unter anderem, Fahrverbote für emissionssträchtige Fahrzeuge zeitlich vorzuziehen und generell für LKW ab 3,5 Tonnen die Durchfahrt durch Stuttgart auf Dauer zu verwehren. Tempo-30-Zonen sollen auf breiter Front in der Stuttgarter Innenstadt eingerichtet werden. Hinzu kommen Rückbauten des öffentlichen Straßennetzes mit Verkehrseinschränkungen. Angedacht wurden auch die Einführung einer City-Maut, eine ÖPNV-Abgabe für alle Autobesitzer und eine ausgeprägte Parkraumbewirtschaftung.

Die Unternehmen sind in vielfältiger Weise auf Verkehr und Mobilität angewiesen. Die städtische Verkehrspolitik hat Einfluss auf die wirtschaftlichen Belange der Unternehmen. Je nach Geschäftsfeld und Branche können dies positive oder negative Wirkungen sein. Mit der beigefügten kurzen Umfrage bitten wir Sie, uns über Ihre Einschätzung zu informieren, damit wir uns entsprechend politisch positionieren können.

Ihre Angaben werden vertraulich behandelt. Für Ihre Mühe bedanken wir uns. Ihrer Antwort sehen wir mit Interesse entgegen.

Andreas Richter
Hauptgeschäftsführer
IHK Region Stuttgart

Claus Munkwitz
Hauptgeschäftsführer
Handwerkskammer
Region Stuttgart

Dr. Timo Didier
Geschäftsführer
Verband des
Württembergischen
Verkehrsgewerbes e.V.



Umfrage zu den Folgen der Verkehrsrestriktionen im Stadtgebiet Stuttgart

--	--

1	Welcher Branche gehört Ihr Unternehmen an? (bitte nach dem Schwerpunkt, keine Mehrfachnennung)
	<input type="radio"/> Bau- und Ausbauhandwerk <input type="radio"/> Zulieferer (Handwerksbetrieb) <input type="radio"/> Sonstiges Handwerk <input type="radio"/> Güterverkehr <input type="radio"/> Personenverkehr <input type="radio"/> Handel <input type="radio"/> Dienstleistungen <input type="radio"/> Hotel und Gaststätten <input type="radio"/> Industrie

2	Wie viele Mitarbeiter beschäftigen Sie? (am Standort)										
	<table style="width: 100%;"> <tr> <td><input type="radio"/> 1 bis 3</td> <td><input type="radio"/> 101 bis 200</td> </tr> <tr> <td><input type="radio"/> 4 bis 10</td> <td><input type="radio"/> 201 bis 500</td> </tr> <tr> <td><input type="radio"/> 11 bis 20</td> <td><input type="radio"/> 501 bis 1.000</td> </tr> <tr> <td><input type="radio"/> 21 bis 50</td> <td><input type="radio"/> 1.001 bis 4.999</td> </tr> <tr> <td><input type="radio"/> 51 bis 100</td> <td><input type="radio"/> über 5.000</td> </tr> </table>	<input type="radio"/> 1 bis 3	<input type="radio"/> 101 bis 200	<input type="radio"/> 4 bis 10	<input type="radio"/> 201 bis 500	<input type="radio"/> 11 bis 20	<input type="radio"/> 501 bis 1.000	<input type="radio"/> 21 bis 50	<input type="radio"/> 1.001 bis 4.999	<input type="radio"/> 51 bis 100	<input type="radio"/> über 5.000
<input type="radio"/> 1 bis 3	<input type="radio"/> 101 bis 200										
<input type="radio"/> 4 bis 10	<input type="radio"/> 201 bis 500										
<input type="radio"/> 11 bis 20	<input type="radio"/> 501 bis 1.000										
<input type="radio"/> 21 bis 50	<input type="radio"/> 1.001 bis 4.999										
<input type="radio"/> 51 bis 100	<input type="radio"/> über 5.000										

3	Die diskutierten Neuregelungen in der Verkehrspolitik Stuttgarts haben folgende Auswirkungen auf unser Unternehmen:	verbessert sich ++	bleibt gleich 0	verschlechtert sich --
a	Die Standortqualität des Unternehmens	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
b	Die Erreichbarkeit des Unternehmens für die Kunden	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
c	Die Erreichbarkeit des Unternehmens für die Mitarbeiter	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
d	Das Umfeld bzw. Ambiente des Unternehmens	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
e	Die Kundenfrequenz für das Unternehmen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
f	Der Umsatz	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
g	Die Kostenstruktur	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
h	Die Unternehmenslogistik	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
		positiv	keine Veränderung	negativ
i	Auf lange Sicht verändern sich die Zukunftsaussichten Ihres Unternehmens durch Restriktionen für den Straßenverkehr	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Besten Dank für Ihre Unterstützung!

Anschriften

Industrie- und Handelskammer Region Stuttgart

Jägerstraße 30, 70174 Stuttgart
Postfach 10 24 44, 70020 Stuttgart
Telefon 0711 2005-0, Telefax -354
www.stuttgart.ihk.de
info@stuttgart.ihk.de

Handwerkskammer Region Stuttgart

Heilbronner Straße 43, 70191 Stuttgart
Telefon 0711 1657-0, Telefax -222
www.hwk-stuttgart.de
info@hwk-stuttgart.de

Verband des Württembergischen Verkehrsgewerbes e. V.

Hedelfinger Str. 25, 70327 Stuttgart-Wangen
Telefon 0711 4019-281, Telefax 0711 423810
www.vv-wuerttemberg.de
info@vv-wuerttemberg.de