



DEUTSCHES FORSCHUNGSINSTITUT FÜR ÖFFENTLICHE VERWALTUNG SPEYER

GERMAN RESEARCH INSTITUTE FOR PUBLIC ADMINISTRATION SPEYER

Road Pricing in London und den Niederlanden: Die Rolle von Interessenverbänden im politischen Entscheidungsprozess

Jörg Bellmann

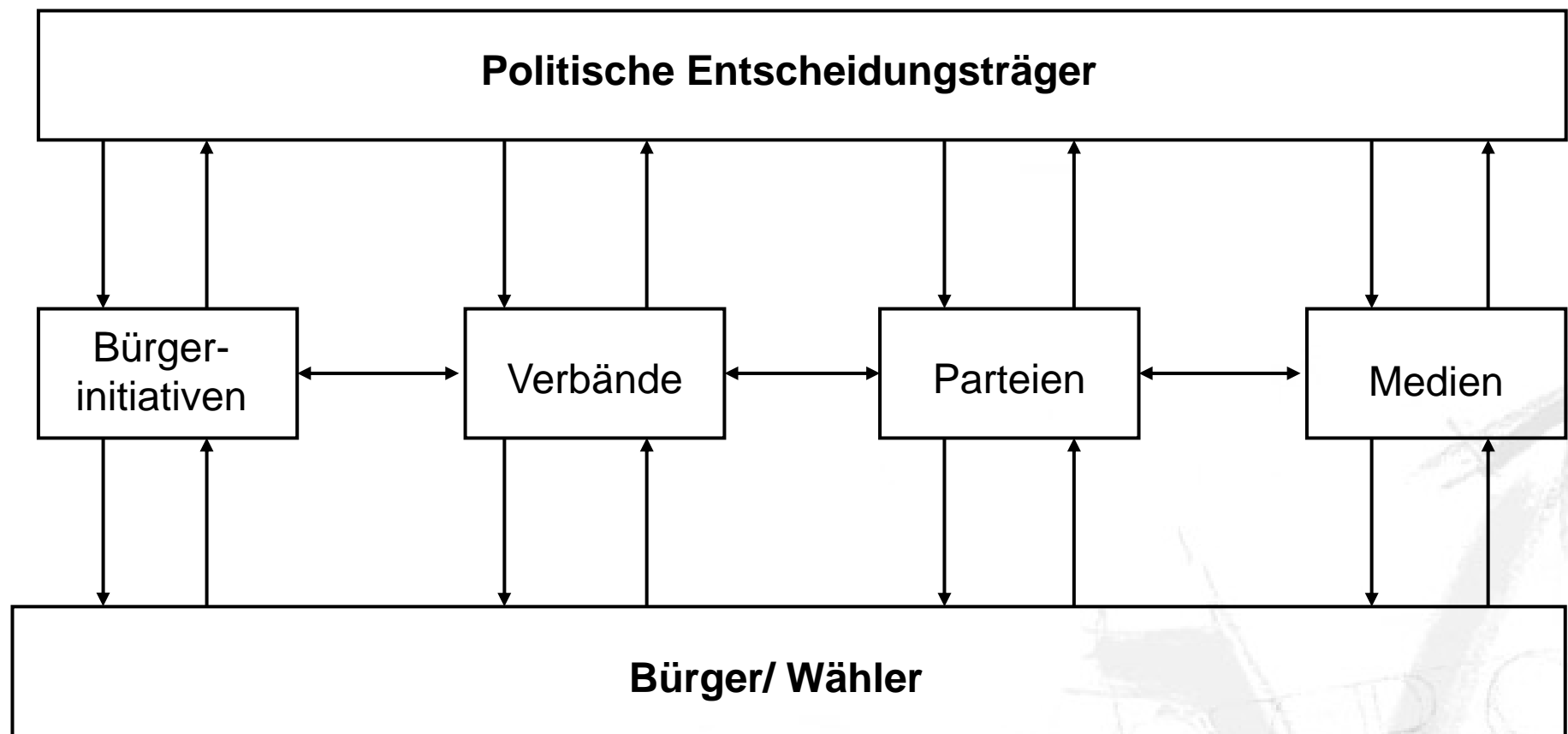
Deutsches Forschungsinstitut für öffentliche Verwaltung Speyer
Freiherr vom Stein Straße 2 Postfach 1409 D 67324 Speyer am Rhein
Tel.: + 49 - 6232 - 654-386 Fax: + 49 - 6232 - 654-290
E-Mail: foev@foev-speyer.de Internet: <http://www.foev-speyer.de>

Gliederung

1. Interessenverbände im politischen Prozess
2. Fallbeispiel 1: Londoner City-Maut
3. Fallbeispiel 2: Road Pricing in den Niederlanden
4. Fazit

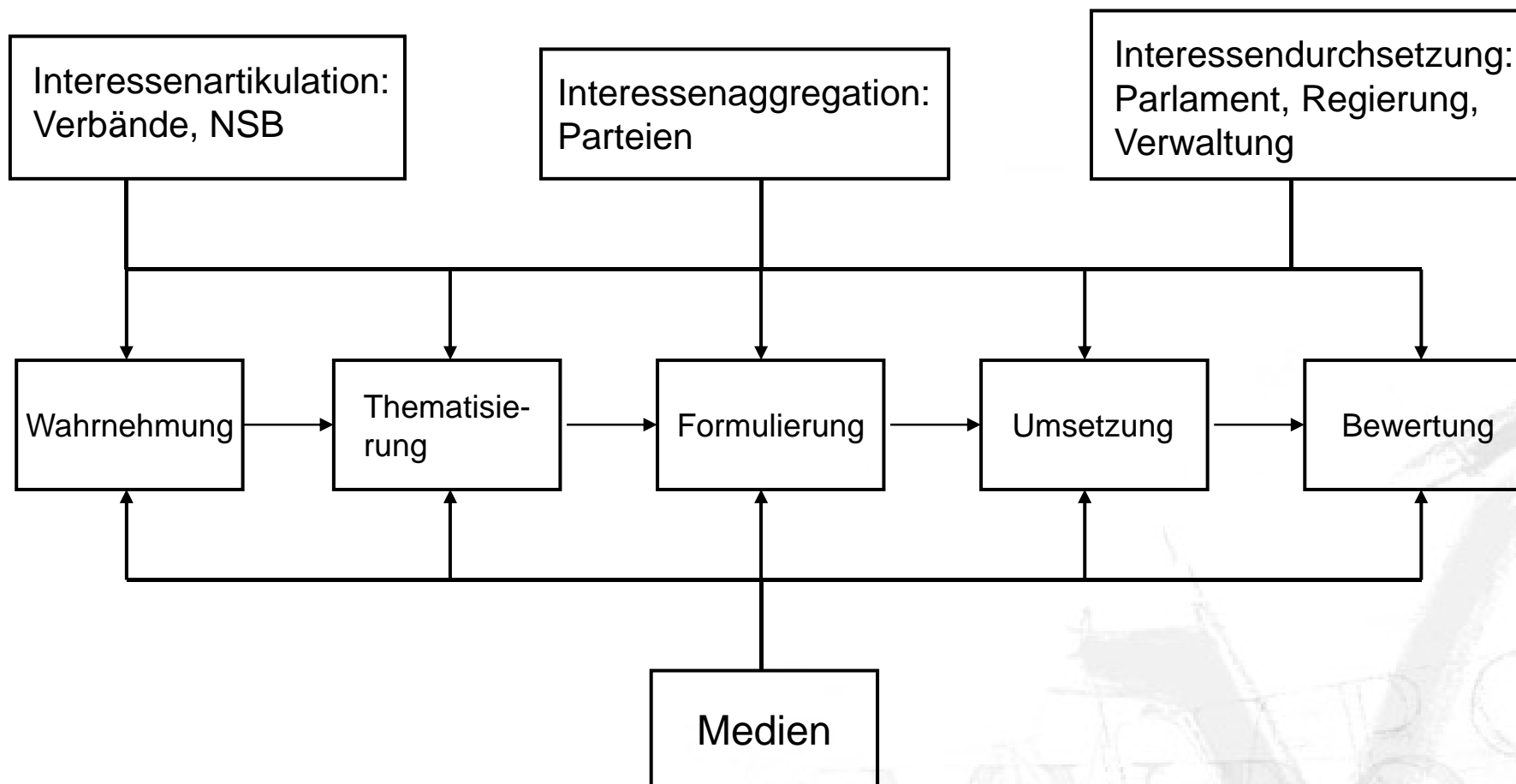
(1) Interesseverbände im politischen Prozess

Verbände als intermediärer Akteur



(1) Interesseverbände im politischen Prozess

Phasenmodell des politischen Prozesses



(2) Londoner City-Maut

Grundlagen London Congestion Charge

- Einführung: Februar 2003
- Westerweiterung: Februar 2007
- Einheitliche Maut: £ 8 pro Tag
- Montag bis Freitag, 7:00 Uhr bis 18:00 Uhr
- Überwachung durch Kameras
- Verschiedene Zahlungsmöglichkeiten
- Diverse Ausnahmen und Ermäßigungen

(2) Londoner City-Maut

Folgen der Maut (ursprüngliche Erhebungszone)

	2003 vs. 2002	2007 vs. 2002
Einpendelnde Fahrzeuge	-14%	-16%
Fahrzeugkilometer	-12%	-14%
Stau	-30%	0%
Schadstoffausstoß	NO _x : -7,9% PM ₁₀ : -6,3% CO ₂ : -15,7%	-

Quelle: TfL

(2) Londoner City-Maut

Folgen der Maut (Westerweiterung)

	2007 vs. 2006
Einpendelnde Fahrzeuge	-12%
Fahrzeugkilometer	-10%
Stau	-3%
Schadstoffausstoß	NO _x : -5,2% PM ₁₀ : -5,7% CO ₂ : -9,2%

(2) Londoner City-Maut

Entwicklung der Einnahmen (in Mio. £)

	2003/ 2004	2004/ 2005	2005/ 2006	2006/ 2007
Einnahmen	165	190	210	213
Betriebskosten	97	92	88	90
Netto-Einnahmen	68	97	122	123

Quelle: TfL

(2) Londoner City-Maut

Grundlagen der emissionsabhängigen City-Maut

- Geplante Einführung: Februar bzw. Oktober 2008
- Stauminderung weiterhin oberstes Ziel
- Zusätzliches Ziel: Klimaschutz
- Verhaltensänderung in Bezug auf die kurzfristige Verkehrsmittelwahl und die langfristige Beschaffung von Fahrzeugen
- Diverse Ausnahmen und Ermäßigungen
- Mautgebiet und Mauterhebungszeiten bleiben unverändert
- Konsultationsprozess: 10. August bis 19. Oktober 2007

(2) Londoner City-Maut

Tarifsystem der emissionsabhängigen City-Maut

100% Nachlass	Standardmaut (£8)	Erhöhte Maut (£25)
<ul style="list-style-type: none">• Max. 120 g/km CO₂ <u>und</u> Euro 4 Abgasnorm	<ul style="list-style-type: none">• Max. 120 g/km CO₂ <u>ohne</u> Euro 4 Abgasnorm• 121 - 225 g/km CO₂• Zulassung vor 2001 mit Hubraum bis 3000 cm³	<ul style="list-style-type: none">• Über 226 g/km CO₂• Zulassung vor 2001 mit Hubraum über 3001 cm³

(2) Londoner City-Maut

Folgen der emissionsabhängigen Maut

	Basis 2007	ERCC 2009	ERCC 2010
Fahrzeuge: erhöhte Maut	33.000	25.000 – 30.000	18.000 – 27.000
Fahrzeuge: 100% Erlass	3.000	9.000 – 12.000	15.000 – 23.000
Fahrzeugkilometer		-0,6% – 0,2%	-0,7% - 0,3%
Stau		-1,2% - 0,3%	-1,5% - 0,5%

Quelle: TfL 2008

(2) Londoner City-Maut

Der Konsultationsprozess

- Zeitraum: 10.8.2007 – 19.10.2007
- Umfangreiche Öffentlichkeitsarbeit
 - Herausgabe einer Informationsbroschüre
 - Einrichtung einer Telefonhotline und einer Website
 - Anzeigen in Tageszeitungen, Radiowerbung
- Befragung wichtiger Stakeholder
 - Vertreter aus der Verwaltung, Wirtschaftsverbände, Umweltgruppen, Gruppen der NSB
 - Zusendung von Informationsmaterial
 - Gespräche mit Interessengruppen, die als besonders einflussreich angesehen wurden

(2) Londoner City-Maut

Argumente der Automobilverbände

- Anzahl einfahrenden mautbefreiten Fahrzeuge wird zunehmen => Folge: mehr Staus und höhere CO₂-Emissionen
- Emissionsmaut ist ineffektiv in Bezug auf die Verringerung der CO₂-Emissionen
- Überstürzte Einführung
- Keine langfristige Planungssicherheit
- Abschaffung des Erlasses für Fahrzeuge mit alternativem Antrieb unverständlich

(2) Londoner City-Maut

Ergebnis des Konsultationsprozesses

- Eine Mehrheit der Londoner sprach sich für die Einführung der emissionsabhängigen City-Maut aus; gleichzeitig gehen rund 70% der Londoner davon aus, dass sie nicht von den Veränderungen betroffen wären
- Verschiebung der Einführung des Nachlasses für umweltfreundliche Fahrzeuge von Februar 2008 auf Oktober 2008
- Folglich wurde die Emissionsmaut Gegenstand des Bürgermeisterwahlkampfes im Frühjahr 2008
- Pro: Ken Livingstone, Sian Berry
- Contra: Boris Johnson, Brian Paddick
- im Juli 2008 kündigte der neu gewählte Bürgermeister Boris Johnson an, das Vorhaben seines Vorgängers nicht weiterzuführen

(3) Road Pricing in den Niederlanden

Geschichte des Road Pricing

- 1988 Rekening Rijden I
 - 1992 Spitsvignet
 - 1994 Rekening Rijden II
 - 1999 Spitstarif + Investitionspacket
 - 2001 Kilometerheffing
- Sämtliche Initiativen sind an mangelnder politischer Unterstützung und Widerständen in der Öffentlichkeit gescheitert
- Koalition aus Interessenverbänden und Medien hatte entscheidenden Einfluss auf die öffentliche Meinung
- Geringe politische und öffentliche Akzeptanz

(3) Road Pricing in den Niederlanden

ANWB-Argumente gegen Rekening Rijden II

1. Keine Verringerung des Stauintensität
2. Straßennutzer haben keine andere Wahl
3. Straßennutzer zahlen, um im Stau zu stehen
4. Pendler werden zusätzlich mit bis zu 900,-€/ Jahr belastet
5. Das Mauterhebungssystem kostet die Steuerzahler 700 Mio. €
6. Zukünftige Entwicklung der Mauthöhe unklar
7. Über 1 Mio. inkorrekte Mautabrechnungen
8. System begünstigt Betrug
9. Vermehrter Stau kurz vor 6:00 Uhr und nach 10:00 Uhr
10. Bemautung auch straufreier Straßen
11. $\frac{3}{4}$ der Niederländer sprechen sich gegen die Maut aus

(3) Road Pricing in den Niederlanden

Plattform „Anders Betalen voor Mobiliteit“

- Eingesetzt: 1.11.2004
- Endbericht: 1.5.2005
- Mitglieder: Arbeitgeber- und –nehmerverbände, Umweltgruppen, Kommunalpolitiker, Automobilverbände
- Ziel: Erarbeitung verschiedener Bepreisungsvarianten
- Vorsitzender: P.A. Nouwen (ehemaliger Vorsitzender ANWB)

(3) Road Pricing in den Niederlanden

Untersuchte Varianten

	Stau	Umwelt	Investitions- kosten	Einführung
Kilometermaut	-60%	-10%	3,8 Mrd. €	2011+
Nadelöhrmaut	-15%	-	130 Mio. €	2009+
City-Maut	-55%	-3%	300 Mio. €	2009+
Besteuerung	-30%	-3%	-	2006

(3) Road Pricing in den Niederlanden

Empfehlungen der Plattform

- Umstellung der Anschaffungs- und Besitzbesteuerung von Fahrzeugen auf Nutzungsbepreisung
- Einführung einer landesweiten Kilometermaut
- Mauthöhe zeitlich und örtlich differenziert, Umweltmerkmale des jeweiligen sollen in die Mauthöhe einfließen
- Im Gegenzug Abschaffung der Kfz-Steuer und der Steuer auf die Anschaffung von Fahrzeugen
- Verwendung der Einnahmen für den Ausbau, Unterhalt und Neubau von Straßeninfrastruktur

(3) Road Pricing in den Niederlanden

ANWB-Standpunkt bezüglich der Kilometermaut

1. Befürwortung der Nutzungsbepreisung statt der Besitzbepreisung
2. Keine Mehrbelastung der Fahrzeugnutzer
3. Abschaffung der Fahrzeugbesteuerung
4. Datenschutz muss gewährt sein
5. Unabhängiger Mautbetreiber
6. Mitbestimmungsrechte der Straßennutzer bezüglich der Mauthöhe und der Einnahmenverwendung
7. Einnahmenverwendung für den Neu- und Ausbau bzw. den Unterhalt der Straßeninfrastruktur
8. Leicht verständliches Tarifsysteem
9. Keine Gelegenheit zum Mautbetrug
10. Angemessene Betriebskosten
11. Alternativen für die Nutzung des eigenen PKW

(3) Road Pricing in den Niederlanden

ANWB: Unterschied zwischen Rekening Rijden II und Kilometermaut

	Rekening Rijden II	Kilometermaut
Betroffenheit von der Maut	Lediglich bestimmte Wege rund um die Ballungsräume	Jeder Fahrzeugnutzer auf sämtlichen Wegen
Tarifsystem	Fester Betrag, welcher beim Passieren der Mautstation fällig wird	Fairer Preis für die zurückgelegte Strecke
Mehrbelastung	Bestimmte Fahrzeugnutzer hätten höhere Kosten gehabt, Mehreinnahmen für den Staatshaushalt	Insgesamt zahlt kein Fahrzeugnutzer mehr als bisher
Einnahmenverwendung	Einnahmen fließen Staatshaushalt zu	Einnahmen sind zweckgebunden an verkehrsbezogene Projekte

(3) Road Pricing in den Niederlanden

Koalitionsvereinbarung und Kabinettsbeschluss 2007

- Einführung einer landesweiten Kilometermaut
- Abschaffung der Kfz-Steuer und der Anschaffungsbesteuerung
- Ziel: Stauminimierung, insbesondere im westniederländischen Ballungsraum
- Mauthöhe richtet sich nach zeitlichen, örtlichen und fahrzeug-spezifischen Gesichtspunkten
- Betriebskosten sollen nicht mehr als 5% der Einnahmen betragen
- Zeitlicher Rahmen:
 - Einführung einer LKW-Maut 2011
 - Einführung der PKW-Maut 2012
 - Mautsystem soll ab 2016 reibungslos funktionieren
- Gesetzentwurf befindet sich gegenwärtig zur Beratung in der Zweiten Kammer des niederländischen Parlaments

(4) Fazit

- Interessenverbände besitzen wesentlichen Einfluss auf den politischen Entscheidungsprozess
- Unterstützung von Interessenverbänden und Medien als wesentliche Voraussetzung für die Einführung von Road Pricing-Lösungen
- Interessenverbände und Medien = constrains für politische Akteure
- Politische Entscheidungsträger sollten effektivere Kommunikationsstrategien entwickeln

**Vielen Dank für die
Aufmerksamkeit!**

