

City Maut Berlin?! Chancen und Risiken

**Gliederung
Haben wir ein Problem?
Was soll eine City-Maut?
Was passt Berlin?**

Tilman Bracher

Vortrag am 25.11.2020

Haben wir ein Problem?

- Der Wahlkampf kommt
- Umweltschutz/Klimaschutz
- Sozialdemokratie
- Bitte keine Veränderungen!

Verkehrspolitische Herausforderungen

Der Trend zum Auto hält an und stört

- Zu viele Autos parken im öffentlichen Raum / zu viele Pendler per Auto
- Immer breitere Autos belasten Sicherheit und Verkehrsfluss (SUV-Debatte, Parken auf Gehwegen, XXL-Parkplätze)
- Fehlende Parkraumbewirtschaftung auf „kostenlosen“ Grundstücken
- Autofahren zu oft preiswerter als der öffentliche Verkehr
- nachts und außerhalb der City: viele Ziele mit dem Auto besser erreichbar
- **Berlins Bewohner + Besucher leiden unter zu vielen Autos, und der Klimaschutz tritt auf der Stelle**

Angebote im Umweltverbund

- Unbeparkte Gehwege, kurze Überquerungen, kurze Umlaufzeiten an Ampeln
- Ein gutes Radverkehrsnetz
- Ein gutes ÖPNV-Angebot, einschl. Car Sharing, Taxi, neue Mobilität kostet viel öffentliches Geld, Verbesserungen brauchen viel Zeit
- Förderung der Nutzung des „Umweltverbunds“ durch sinnvolle Gebühren und Fahrpreise, Verkehrsregeln und Verkehrsüberwachung

Hundekopf, äußeres Stadtgebiet, außerhalb

- 10 % der Fläche (~ Hundekopf), 30 % der Bevölkerung, 70 % der Arbeitsplätze, Mittelpunkt im verkehrspolitischen Diskurs.
- Viele „Nutzer“ des „Hundekopfs“ (Arbeit, Kultur, Bildung) kommen von Orten
- ... aus dem äußeren Stadtgebiet und von außerhalb (Schule, Arbeit, Einkauf, Grün)

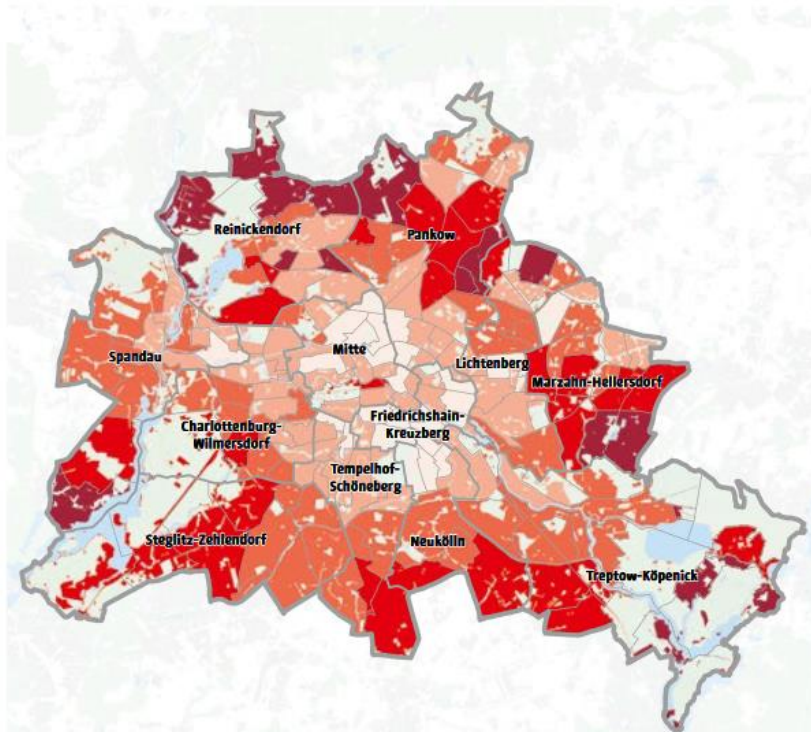


© Grundlage Verkehrserhebung 2013
Quelle: Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz Berlin

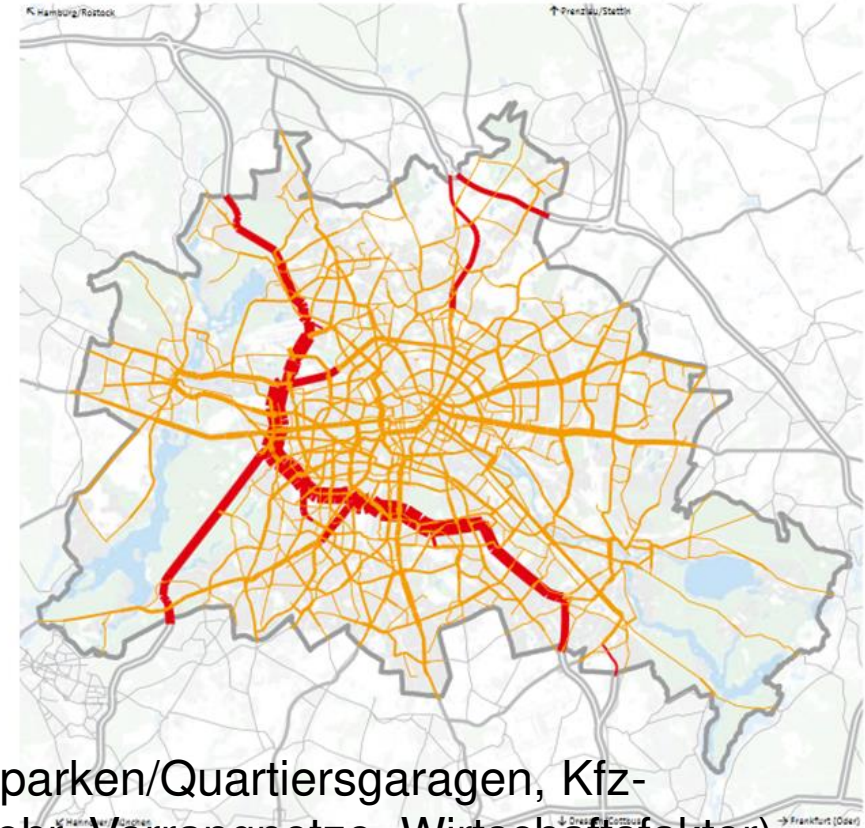
Alle Quellen ohne zusätzliche Angabe: Berliner Verkehr in Zahlen 2017

Automobilität durch Pendler und den Pkw-Bestand der äußeren Stadt

Motorisierungsgrad nach Statistischem Gebiet (2016)



Durchschnittliche werktägliche Verkehrsmenge im übergeordneten Straßennetz (2014)¹⁾

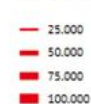


Agenda Automobilität (Parken/Anwohnerparken/Quartiersgaragen, Kfz-Besitz, Steuerung Liefer-/Versorgungsverkehr, Vorrangnetze, Wirtschaftsfaktor)

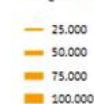
Private Pkw pro 1.000 Einwohner



Anzahl der Kfz auf Bundesautobahnen pro Werktag



Übergeordnetes Straßennetz



Berlins Ein- und Auspendler

Viele Pendeln im „Stadt-Umland-Gürtel“

Abbildung 4 zeigt die Standorte der weiterführenden Schulen in Brandenburg.

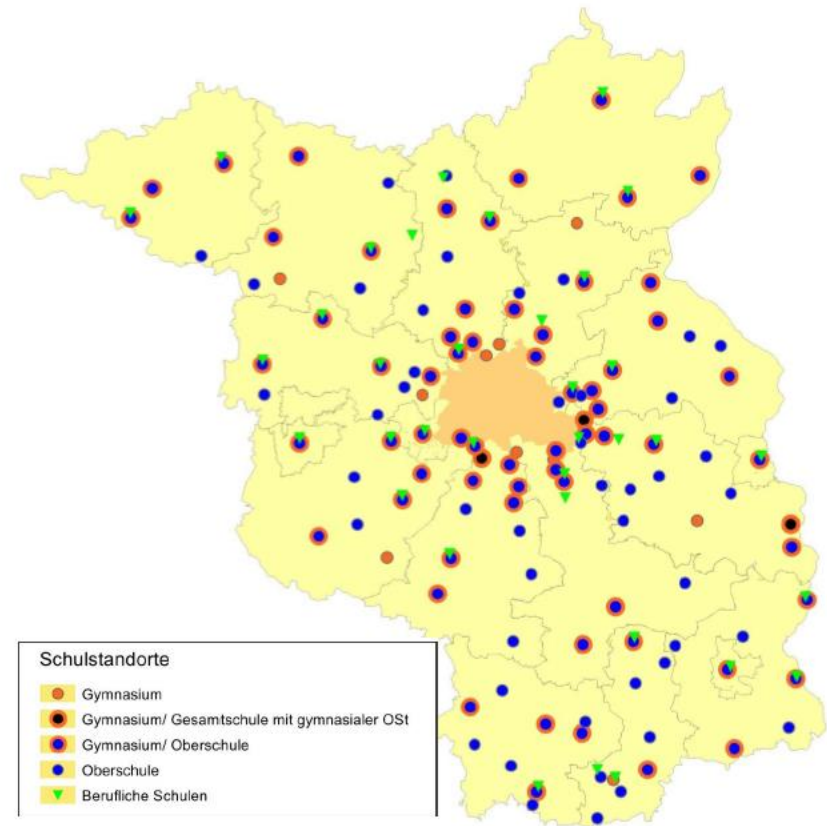
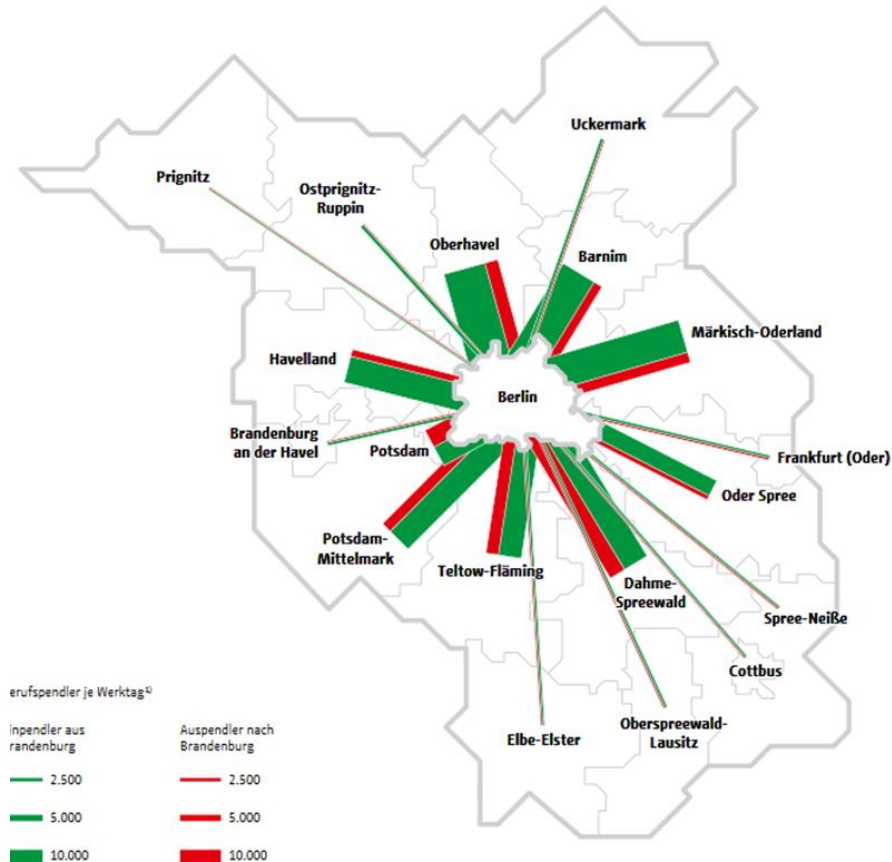


Abbildung 4: Standorte weiterführenden Schulen in Brandenburg 2013

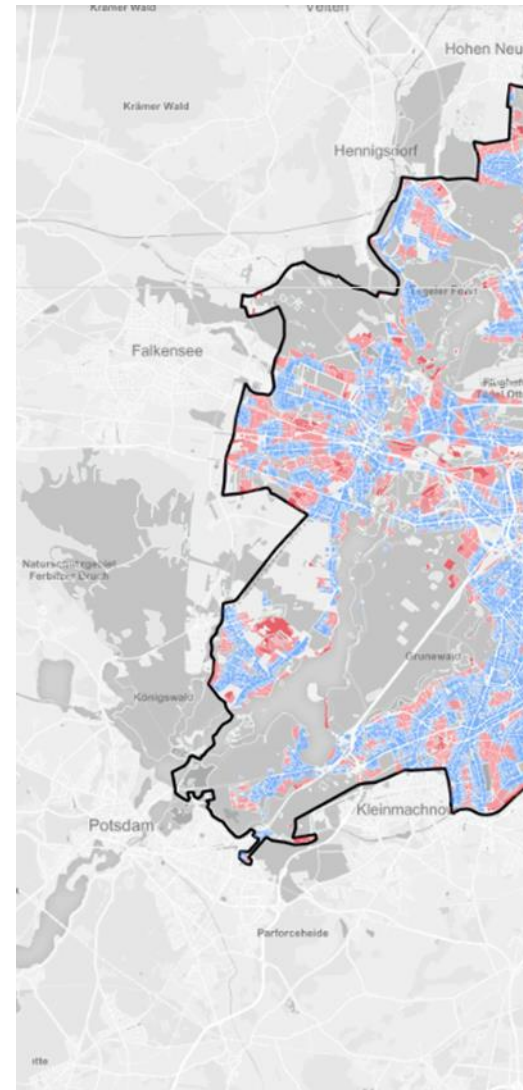
SPV Spreeplan Verkehr GmbH | info@spv-berlin.de | www.spv-berlin.de

Dokumentation Grundlagenermittlung und Fortschreibung Verkehrsmodell zur Weiterentwicklung des SPNV-Angebots in Berlin und Brandenburg. - <https://www.vbb.de/unsere-themen/planen-fr-die-zukunft/i2030-und-oepnv-konzept-2030/grundlagendaten-verkehrmodell?slug=grundlagendaten-verkehrmodell>

10

Problemlagen in der Region Berlin

- **Innere Stadt** („Hundekopf“) – Verdichtung, immer mehr Einpendler, Straßennetz läuft voll, autofreie Haushalte, private Sharing-Angebote
 - Verbesserungen für Pendler! Direktverbindungen und Abend-/Nachtverbindungen
- **Außenstadt** – z.B. Stadtteilzentren, Großwohnsiedlungen, Einfamilienhäuser
 - Polyzentralität auf Quartiers- und Stadtteilebene, Erreichbarkeitslücken, Car-, Bike-, Roller – Sharing „bestellen“ und in den ÖPNV integrieren
- **Stadt-Umland-Gürtel** – Berliner leben in Umlandorten (T/K/S, Falkensee, Potsdam), Nachbarn leben in Berlin
 - ÖPNV- und Radwegqualität deutlich niedriger, Straßenqualität weit höher als in Berlin
 - „Landesgrenze“ in den Köpfen und Radweg- und Liniennetzen erkennbar; niemand kümmert sich wirklich um Integration



Was soll eine City-Maut?



Quelle: n-tv.de

City Maut versus „autofreie Stadt“

- Gebühr, die bei Einfahrt oder der Fahrt innerhalb des Gebiets erhoben wird
- Staat entscheidet über den Preis
- Jede/r kann selbst entscheiden, ob und wann das Auto genutzt wird
- Symbolbegriff für „Autos raus aus der Innenstadt!“ (Volksentscheid)
- Notwendiger Verkehr braucht Ausnahmen (vorprogrammierter Streit)
- Überwachungsproblem



Gründe

Ökonomische Gründe

- Preis für knappen „Straßenraum“
- Abbau von Verkehrsspitzen
- Internalisierung der externen Kosten (These: Allgemeinheit subventioniert Autoverkehr)
- Gebühr / „Sonderabgabe“ für einen „Sondervorteil“ (jur.)

Politische Dimension

- Mobilisiert Verlagerungspotenzial in Richtung „Verkehrswende“
- Weitere Differenzierung möglich nach
Fahrzeuggröße/Fahrzeuggewicht,
Schadstoffklasse/E-Mobilität,
Besetzungsgrad, Halter- oder
Fahrereigenschaften, ...
aber nicht empfehlenswert

Umsetzbarkeit

Rechtliche Fragen

- Bund hat Maut auf Bundesfernstraßen **gesetzlich geregelt**
- Gesetzliche Regelung für Maut auf Landes- und Gemeindestraßen **auf Landesebene möglich**
- „Gebühr“ und „Gegenleistung“ **rechtssicher definieren**
- **das diskutierte 365 €-Ticket wäre keine rechtssichere Gegenleistung**

Praktische Fragen

- Protest ist leicht mobilisierbar („**Abzocke**“)
- „Ausnahmen“ werden ein **„Fass ohne Boden“**
- Automatisierung/Technologie (Mautbrücken, Kamera- oder Satellitenerfassung)
- Datenschutz (analog Lkw-Maut, Risiko Bewegungsprofil) **erfordert einfache Lösungen**
- Zukunftsfähigkeit nach dem Ende der „Mineralölsteuer“

Sozialpolitische Abwägung

- Gewerbetreibende/Wirtschaftsverkehr: steuerliche Absetzbarkeit gewährleistet
- Bewohner der inneren Stadt: Autobesitz tendenziell bei höheren Einkommen, geringe sozialpolitische Dimension
- Bewohner der äußeren Stadt: Absicherung durch guten ÖPNV-Standard und ergänzende Tarifiermäßigungen - Empfänger von ALG II, Sozialhilfe etc. erhalten Berlin-Ticket S, Senienticket, Schülerfreifahrt, Studiticket
- **Hauptbetroffene** sind stadtgrenzüberschreitende Berufs-, Ausbildungs-, Freizeit- und Kulturpendler*innen mit Wohnsitz oder Ziel im inneren Bereich: Straßennetz in Brandenburg komfortabel ausgebaut, ÖPNV-Standard fällt bis auf Potsdam weit hinter Berlin zurück, Preissprung BC, ABC, ABC+1; ABC+2 Jahreskarte 1855 € / Berlin 903 €
- Sozialtarife (VBB) statt Sozialstaffelung für Autobesitzer*innen



Internationale Mautbeispiele / Preise

- **Stockholm** (Gebiet mit 300.000 Ew.) € 4,50 / € 1,50 „off peak“, Probephase, wachsende Zustimmung, 20% weniger Verkehr
- **London** (Westminster + City) inzwischen £15 daily charge 07:00-22:00, Ausnahmen für Busse 9+, E-Fahrzeuge u.a.
- **Singapore** (urspr, Cordon Pricing inbound, 07.30 – 09.30)
- **Mailand*** 5 Euro (Tagesticket), 30 bis 60 Euro (Mehrtagestickets) zwischen 7:30-19:30 Uhr Do -18 Uhr, E-Fahrzeuge frei
- **Oslo** nach Uhrzeit und Treibstoffklasse gestaffelt, mehrfach / drei Mautringe.
 - In den Hauptverkehrszeiten von 6.30-9.00 und 15.00-17.00 gelten höhere Tarife. Für Benzin- und Hybridautos gelten die normalen Mautsätze, Elektroautos erhalten einen Rabatt, dieselgetriebene Fahrzeuge bezahlen mehr. Wasserstoffautos bezahlen keine Maut. Rund um Oslo gibt es drei Mautringe. Am äußersten Ring bezahlen Sie nur, wenn Sie in die Stadt hineinfahren, nicht am Weg hinaus. An den beiden inneren Ringen bezahlen Sie jedes Mal, wenn Sie an einer Mautstation vorbeikommen. Das Passieren des äußeren Rings kostet in einem Benzin- oder Hybridauto 21 NOK (1,94 €) bzw. 28 NOK (2,59 €) in der Hauptverkehrszeit (Stand: Juni 2019). An Stationen der inneren Ringe werden 17 NOK (1,58 €) bzw. 21 NOK fällig.



Vorschlag für München: 6 € / Tag

Botschaften einer aktuellen Ifo-Studie

- Straßen werden entlastet
- Rückgang der Staustunden (87 Std., 405 Mio. €/Jahr (2919))
- Innenstadt wird attraktiver
- Kunden von Handel und Tourismus kommen trotzdem

Hauptergebnis der ersten Studie „Verkehrliche Wirkungen einer Anti-Stau-Gebühr in München“ ist, dass man bereits mit einer einfach ausgestalteten Anti-Stau-Gebühr die Stauprobleme in der Innenstadt in den Griff bekommen würde. Der verkehrlenkende Effekt käme vor allem dadurch zustande, dass die Fahrer*innen mit Einführung einer Anti-Stau-Gebühr auf andere Verkehrsmittel, vor allem den ÖPNV, umsteigen würden. Die Anzahl der Fahrten in die Innenstadt über alle Verkehrsmittel hinweg ginge hingegen nur geringfügig zurück. Durch den geringeren Pkw-Verkehr würden die Straßen stark entlastet und die Geschwindigkeit würde steigen, wovon auch der Wirtschaftsverkehr profitieren würden: Hier würde die Fahrzeit innerhalb des Mittleren Rings um 7,5 % sinken, in der Spitzenzeit sogar um mehr als 10 %.

Das Hauptergebnis der zweiten Studie „Auswirkungen einer Anti-Stau-Gebühr auf Handel und Tourismus in München“ ist, dass Einzelhändler, Hoteliers, Gastronomen und Veranstalter einer Anti-Stau-Gebühr durchaus beruhigt entgegensehen können: eine Anti-Stau-Gebühr würde die Fahrten in die und innerhalb der Innenstadt nicht merklich beeinflussen. Kunden würden für Einkaufs- und Freizeitfahrten auf andere Verkehrsmittel umsteigen – ohne negative Effekte auf die Umsätze der Betriebe in der Innenstadt, wie es z.B. die Erfahrungen mit Gebührenlösungen in London oder Stockholm zeigen. Eine Anti-Stau-Gebühr wäre langfristig sogar positiv für Einzelhandel und Tourismus, verringert sie doch Staus und entlastet dadurch den Verkehr wesentlich. Fahrer, Kunden, Touristen oder Lieferverkehr sparen Zeit; Stress, Lärm und Abgase gehen zurück. Die Produktivität steigt und die Innenstadt wird sogar noch attraktiver.

Was passt Berlin?



Empfehlung

City-Maut

- Geltungsbereich für Fahrten auf Gemeindestraßen in und innerhalb Tarifzone A (alle Straßen innerhalb des Hundekopfs)
- außer A100 / Bundesstraßen (ggf.)
- Tagespreis pro Fahrzeug 5 €
- Jahresvignette für Taxen und Rettungsfahrzeuge, aber keine Sozialstaffelung (Verwaltungsgebühr)
- Digitales Abrechnungssystem Ortungssystem (z. B. RFID-Tags)
- VBB-Gratisfahrt in Zone A mit Fahrzeugschein / + nextbike frei
- Zeitbegrenzung 07.30 – 17.30 Uhr
- Sonntags, Feiertags, zwischen den Jahren „frei“

... oder das 365-€-Ticket?

- Das Geld für Betrieb, Erhaltung und Ausbau des ÖPNV steht in Konkurrenz zur Finanzierung eines 365 €-Tickets
- Daher müssen die Mittel zusätzlich aufgebracht werden (> City-Maut)
- Reine Tarifsenkungen im ÖPNV sprechen in erster Linie Fußgänger (4 Mio./Tag) und Radfahrer (1 Mio./Tag) an
- In äußeren Stadtteilen und im Stadt- Umland-Gürtel spart das Auto oft viel Zeit.
- Ökonomische Anreize tragen dazu bei, das Auto stehen zu lassen oder den Zweitwagen abzuschaffen, wo Alternativen vorhanden sind
- Beispiel Klimaticket: Österreich führt die landesweite Fahrkarte für Busse und Bahnen 2021 ein. Das Jahresticket für das ganze Land kostet 3 Euro am Tag.



Quelle: Sbahn.berlin
Bvg.de

An advertisement for the 'Klimaticket' (Climate Ticket) in Austria. It features a green ticket with the text 'Klima Ticket' and 'Österreichweit'. Below the ticket, there are three red banners with white text: 'Das Klimaticket', 'schont Klima', and 'und Geldbörse.'. Below the banners, there is a list of prices for the 'Öffi-Jahreskarte pro Tag' (Public transport annual ticket per day):

- 1 € für ein Bundesland
- 2 € für drei Bundesländer
- 3 € für ganz Österreich

Empfehlung

City-Maut

- Geltungsbereich für Fahrten auf Gemeindestraßen in und innerhalb Tarifzone A (alle Straßen innerhalb des Hundekopfs)
- außer A100 / Bundesstraßen (ggf.)
- Tagespreis pro Fahrzeug 5 €
- Jahresvignette für Taxen und Rettungsfahrzeuge, aber keine Sozialstaffelung (Verwaltungsgebühr)
- Digitales Abrechnungssystem Ortungssystem (z. B. RFID-Tags)
- VBB-Gratisfahrt in Zone A mit Fahrzeugschein / + nextbike frei
- Zeitbegrenzung 07.30 – 17.30 Uhr
- Sonntags, Feiertags, zwischen den Jahren „frei“, zwischen den Jahren „frei“

Eine City-Maut in einem 365-€-Paket ...



Wahlplakat 2017

- 365-Euro-Ticket kostet 100 Mio. p.a., (Tagesspiegel 15.7.2019)
- 100.000 Kfz * 250 Tage * 5 € wären rechnerisch 125 Mio. €

... ist keine „Abzocke“

Diskussion



Tilman Bracher,
Difu, Bereichsleiter Mobilität, bracher@difu.de
Zimmerstr. 13-15, 10969 Berlin