

Citymaut

## Keine Lösung für Deutschland

Die Citymaut gilt als eine Alternative zu den umstrittenen Umweltzonen, wenn es darum geht, Staus und Feinstaubbelastung in den Innenstädten in den Griff zu bekommen. Doch die Erfahrungen aus London zeigen, dass ein solches Modell für Deutschland eher ungeeignet ist. Zwar hat die 2003 in der britischen Hauptstadt eingeführte „Congestion Charge“ (Staugebühr) die Zahl der in die Stadt einfahrenden Autos unmittelbar um 28 Prozent verringert und die Durchschnittsgeschwindigkeit im Stadtgebiet steigen lassen. Auf die in der Londoner City messbare Belastung mit Feinstaub und Stickoxiden hat sich dies jedoch kaum ausgewirkt. Zudem gehen mehr als 40 Prozent der Mauteinnahmen zur Finanzierung des Systems drauf.

Für weniger attraktive Städte als London stellt sich die Frage nach der Effizienz des Mautmodells noch wesentlich schärfer. Denn wenn Kunden und Besucher ausbleiben, könnten unterm Strich auch rote Zahlen stehen. Weil die Citymaut ihre Stärken eher in der Stauvermeidung als in der Umweltentlastung hat, sollte die Gebühr vor allem in Städten mit überbordendem Verkehrsaufkommen eingesetzt werden. Doch davon kann hierzulande noch keine Rede sein. Die innerstädtische Durchschnittsgeschwindigkeit in Hamburg beispielsweise liegt bei 29 Kilometern pro Stunde – in London ging es vor der Mauteinführung nicht einmal halb so schnell voran.

**Thomas Puls: Stadtverkehr im Fokus – Ist eine City-Maut die Lösung der Stauprobleme?, IW-Analysen Nr. 37, Köln 2008, 86 Seiten, 18,80 Euro. Bestellung über Fax: 0221 4981-445 oder unter: [www.divkoeln.de](http://www.divkoeln.de)**

Gesprächspartner im IW: **Thomas Puls, Telefon: 0221 4981-766**

## Citymaut

# Für Deutschland eher ungeeignet

**Dicke Luft und Verkehrschaos in den Innenstädten – inzwischen wird auch in Deutschland vielerorts über die Citymaut nachgedacht. Das Beispiel London gibt allerdings wenig Anlass für uneingeschränkten Zuspruch.\*)**

Stoßstange an Stoßstange schieben sich die Autos über den Berliner Kudamm, die Kölner Ringe und Hamburgs Ost-West-Straße. Nicht nur London und Paris stehen kurz vor dem Verkehrsinfarkt, auch in deutschen Großstädten scheint immer öfter gar nichts mehr zu gehen.

Hinzu kommt: Die von der EU vorgegebenen Feinstaubgrenzwerte wurden 2006 und 2007 vielerorts zu oft überschritten. Deshalb haben etwa Berlin, Köln und Hannover Umweltzonen eingerichtet, die nur noch von Pkws mit der passenden Plakette befahren werden dürfen. Weil dieses System gerade für Auswärtige schwer zu durchschauen ist, geraten Alternativen stärker in den Fokus. Die meistdiskutierte ist wohl die Citymaut. Geeignete Untersuchungsobjekte für hiesige Zwecke sind dabei die beiden Metropolen London und Stockholm (Tableau):

**Die Londoner „Congestion Charge“** (Staugebühr). In der britischen Kapitale gilt die Innenstadtmaut gerade einmal für knapp 3 Prozent des städtischen Gebiets. Für jedes Auto, das werktags zwischen 7 und 18 Uhr in der Mautzone erfasst wird, zahlt der Halter des Fahrzeugs umgerechnet knapp 12 Euro und erwirbt damit eine Tageskarte. Unter Experten heißt ein solches Modell „Area License System“ (ALS).

**Die Stockholmer „Trängselskatt“** (Gedrängelsteuer). Die Stockholmer Mautvariante umfasst immerhin knapp ein Fünftel der Stadtfläche. Über ein Drittel der Einwohner lebt innerhalb der Mautgrenzen. Jedesmal wenn ein Auto diese

Grenze in der Zeit zwischen 6.30 und 18.30 Uhr passiert – egal in welche Richtung –, ist ein Steuerobolus von 1,10 bis 2,20 Euro fällig. Wer nur innerhalb der Zone unterwegs ist, muss nicht zahlen; der Tageshöchstsatz liegt bei 6,60 Euro. Zur Erfassung der Mautpflichtigen gibt es 20 Kontrollpunkte, die sämtliche Ein- und Ausfahrten in die Stadt abdecken. Ein solches System nennt sich im Fachjargon „Cordon Pricing“.

Obwohl die beiden Modelle auf den ersten Blick recht unterschiedlich sind, führen sie zu ähnlichen Ergebnissen – zumindest in Sachen Verkehrssteuerung und Umweltbelastung. Fundierter sind bis dato allerdings die Erkenntnisse aus London, denn dort gibt es die Maut mittlerweile seit fünf Jahren. Was die Briten festgestellt haben:

- Als die Gebühr 2003 eingeführt wurde, kamen schlagartig 28 Prozent weniger gebührenpflichtige Fahrzeuge in die Stadt.
- Zunächst waren die Autos mit höherer Durchschnittsgeschwindigkeit im Stadt-

gebiet unterwegs; dieser Effekt hat jedoch nachgelassen.

- Eine Erhöhung der Maut um 60 Prozent nach zwei Jahren führte zu fast keinen weiteren Anpassungsreaktionen.
- Die Verbesserungen für die Umwelt fielen relativ gering aus. Zwar ging der verkehrsbedingte Schadstoffausstoß zurück, doch auf die in der Innenstadt messbare Belastung mit Feinstaub und Stickoxiden wirkte sich das kaum aus. Deshalb will London jetzt eine zusätzliche Umweltzone einrichten, in der Lkws je nach Emissionsklasse bis zu 200 Pfund Gebühren entrichten müssen.
- Das Londoner Mautsystem gilt zwar als relativ simpel; trotzdem bleibt von den Einnahmen nicht allzu viel übrig:

**Mehr als 40 Prozent der Mauteinnahmen gehen zur Finanzierung des Systems drauf, unter anderem für die Überwachung mit mehreren Hundert Kameras.**

Von den örtlichen Gegebenheiten her ist London eigentlich ein optimaler Standort für eine Citymaut. Für weniger attraktive Städte stellt sich die Frage nach der ökonomischen Effizienz noch deutlich schärfer. Denn wenn Kunden und Besucher ausbleiben, könnten unterm Strich auch rote Zahlen stehen. Weil die Citymaut ihre Stärken eher in der Stauvermeidung als in der Umweltentlastung hat, sollte die Gebühr vor allem in Städten mit überbordendem Verkehrsaufkommen eingesetzt werden. Von den Verhältnissen an der Themse aber ist man hierzulande trotz gefühlter Dauerstaus noch weit entfernt. Die innerstädtische Durchschnittsgeschwindigkeit in Hamburg etwa liegt bei 29 Kilometern pro Stunde – in London ging es vor der Mauteinführung nicht einmal halb so schnell voran.

Citymaut: Zwei Systeme		
	London	Stockholm
Stadtfläche in Quadratkilometern	1.584	188
Einwohnerzahl in 1.000	7.500	783
Pkw-Bestand in 1.000	2.500	324
Bruttoinlandsprodukt in Milliarden Euro	235	10,91
Einführung der Maut	Februar 2003	August 2007
Mautgebiet in Quadratkilometern	45	35
Mautsystem und Mauttarif	Area License System: 12 Euro pro Tag innerhalb der Mautgrenze, 90 Prozent Anwohnerabatt	Cordon Pricing: 1,10 bis 2,20 Euro bei jedem Übertritt der Mautgrenze, maximal 6,60 Euro am Tag
Jahreseinnahmen und Einnahmeüberschuss in Millionen Euro	349 183	85 59

Jahreseinnahmen und Einnahmeüberschuss London: Februar 2006 bis Januar 2007; Jahreseinnahmen und Einnahmeüberschuss Stockholm: geplante Werte für das erste Jahr; Quellen: Transport for London, Stadt Stockholm

© 22/2008 Deutscher Institut-Verlag

Institut der deutschen Wirtschaft Köln

\*) Vgl. Thomas Puls: Stadtverkehr im Fokus - Ist eine City-Maut die Lösung der Stauprobleme?, IW-Analysen Nr. 37, Köln 2008, 86 Seiten, 18,80 Euro. Bestellung über Fax: 0221 4981-445 oder unter: www.divkoeln.de