
FACHGESPRÄCH CITYMAUT

Inhalt

- Warum wir die Verkehrswende brauchen
- Was bereits angestoßen wurde
- Eine sozial-ökologische Citymaut für Berlin
- Offene Fragen
- Verkehrswende braucht einen Mix aus Pull- und Push-Maßnahmen



Daten und Fakten zum Berliner Verkehr

- Status quo ist sozial ungerecht

Verkehrsmittelanteile

Ökonomischer Status	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖV	Summe
Sehr niedrig	33,8 %	15,7 %	15,2 %	35,3 %	100 %
Niedrig	32,3 %	17,1 %	20,4 %	30,3 %	100 %
Mittel	30,3 %	17,2 %	26,6 %	25,9 %	100 %
Hoch	26,6 %	20,0 %	28,3 %	25,1 %	100 %
Sehr hoch	26,6 %	18,2 %	32,9 %	22,2 %	100 %

Quelle: Gerike et al. (2020) „Mobilität in Städten“, TU Dresden, Zahlen für Berlin



Daten und Fakten zum Berliner Verkehr

„Gerade die **einkommensschwachen Schichten erzeugen die wenigsten CO₂-Emissionen**. Auch vor diesem Hintergrund ist besonders inakzeptabel, dass die Auswirkungen des Verkehrs vor allem die Menschen besonders hart trifft, die sich die Villa oder das Reihenhaus am Stadtrand nicht leisten können. Ausgerechnet die durch den motorisierten Individualverkehr (MIV) unattraktivsten, weil **gesundheitsschädlichen Quartiere an Hauptverkehrsstraßen** werden tendenziell von den **einkommensschwächsten Gruppen** bewohnt. Ihr berechtigtest Interesse besteht darin, die Emissionen vor der eigenen Haustür drastisch zu reduzieren. (...) **Ökonomische Anreize durch Parkgebühren oder Mautsysteme** können und sollen dann zum Einsatz kommen, [wo ein gesellschaftlich als ausreichend eingeschätztes öffentliches Verkehrssystem vorhanden ist.] Denn alle Verkehrsteilnehmenden können in diesem System auch die günstigen, gesellschaftlich geförderten Alternativen nutzen.“

(Friedrich Ebert Stiftung 17/2019, „Sozialdemokratische Verkehrspolitik – Gestalten, Entscheiden, Umsetzen“)



Daten und Fakten zum Berliner Verkehr

- Status quo ist sozial ungerecht
- Der MIV schadet Mensch und Umwelt
- Berlin ist Deutschlands Stau-Hauptstadt
- MIV dominiert, behindert Wirtschaftsverkehr u. Umweltverbund
- Pkw ineffizient u. Nutzung nicht flächengerecht
- MIV ist klimaschädlich
- Mangelhafte Verkehrssicherheit aufgrund MIV



Die sozial-ökologische Verkehrswende

- MIV muss aus genannten Gründen drastisch reduziert werden.
- Im Mobilitätsgesetz wurden Ziele einer sozial-ökologischen Mobilitätswende verankert, wird ausgeweitet
- Pull-Maßnahmen wurden und werden durch Angebots- und Infrastrukturausbau des ÖPNV, aber auch durch neue geteilte Mobilitätsformen angeboten,
- Trotzdem Push-Maßnahmen nötig



Eine sozial-ökologische Citymaut für Berlin - Zielsetzung

- Citymaut zur Reduzierung des motorisierten Verkehrs mit positiven Effekten auf Verkehrsfluss, Verkehrssicherheit, Luftqualität, Flächengerechtigkeit
- Keine Verbotsstrategie
- Mauteinnahmen fließen zweckgebunden in Ausbau des ÖPNV einschließlich zusätzlichen Angeboten für Pendler*innen



Eine sozial-ökologische Citymaut für Berlin – mögliche Ausgestaltung

- Auf allen Landesstraßen in der Umweltzone
- Einfache technische Umsetzung
- Bepreisung gestaffelt nach Schadstoffklasse und Gewicht
- Tagesnutzungsgebühr orientiert an ÖPNV-Tageskarte
- Ausnahmen für Schwerbehinderte und weitere Personengruppen
- Zweckbindung der Einnahmen für den ÖPNV-Ausbau
- Mautgesetz mit klaren Zielkriterien



Eine sozial-ökologische Citymaut für Berlin - Effekte

- Kurzfristige substantielle Verringerung des MIV
- Bessere Luftqualität, weniger Lärm, mehr Verkehrssicherheit, weniger CO₂-Ausstoß
- Flächen für Umweltverbund und bessere Aufenthaltsqualität
- Mehr Raum für den Wirtschaftsverkehr
- Dritte Finanzierungssäule für den ÖPNV einschließlich Angebotserweiterung für Pendler*innen



Offene Fragen

- Wie gehen wir mit dem Wirtschaftsverkehr um?
- Ausnahmeregeln für bestimmte Bevölkerungsgruppen?
- Umgang mit den Anwohner*innen der Mautzone?
- Mautgesetz vorerst befristen und an Zielkriterien koppeln?
-



Verkehrswende braucht einen Mix an Maßnahmen

- Citymaut in Kombination mit Parkraumbewirtschaftung und ÖPNV-Angebotserweiterung → erhebliche Verschiebung des Modal Split zugunsten des Umweltverbunds
- Die Citymaut birgt großes Potenzial für die Berliner Verkehrswende. Wir wollen eine Debatte über dieses Instrument anstoßen und mit der Stadtgesellschaft ins Gespräch kommen.



VIELEN
DANK.
