



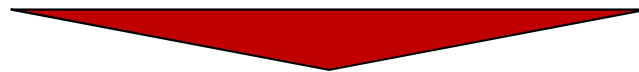
Ziele, Umsetzungsmöglichkeiten und Effekte einer City Maut

Berlin, 3.11. 2020
Prof. Dr. Silke Bustamante

Definition und Ziele

Gebühr, die bei Einfahrt in bzw. Durchfahrt durch die Innenstadt erhoben wird und somit den innerstädtischen motorisierten Individualverkehr verteuern soll. (Grüttner et. A. 2018, S. 9)

- Andere Begrifflichkeiten (je nach dahinter liegendem Ziel): Road Pricing, Congestion charge, Mobility Pricing, Anti-Stau Gebühr



Ziele

- **Finanzierung von Infrastrukturausgaben**
- **Staureduktion & Optimierung Verkehrssysteme**
- **Emissionsreduktion**
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Verbesserung von Gesundheit und Lebensqualität
-

Der ökonomische Hintergrund

„Internalisierung“ **externer Kosten**
(Preissignal!)

- Umweltwirkungen (Übernutzung Umwelt)
- Stau (Übernutzung Straßenraums)
- Gesundheitswirkungen
- Sicherheit
- **Allokative** Wirkungen:
Verhaltenssteuerung durch
Marktkorrektur
- Maut Höhe bemisst sich nach
externen Kosten

Schätzungen der
EU (2019): Externe
Kosten des PKW
Verkehrs ca. 565
Mrd € (EU28)¹

**(Verursachungsgerechte)
Finanzierung** von
Infrastrukturausgaben

- Erhaltung vs. Ausbau
- Alternative zur Steuererhebung

→ **Fiskalische** Wirkungen

→ Maut Höhe bemisst sich nach
Infrastrukturausgaben

Zu berücksichtigen: Wirtschaftliche und distributive Wirkungen

¹ Dies entspricht ca. 12 cent/pkm

Verteilungs- und wirtschaftliche Effekte

Verteilungseffekte

- +
 - Besitz eines Autos eher in höheren Einkommensgruppen als in niedrigeren
 - Emissions- & Stauwirkungen betreffen Anwohner in verkehrsreichen Gebieten (meist geringeres Einkommen)
 - Bei zweckgebundener Verwendung: Geringverdiener profitieren eher vom Ausbau des ÖPNV
- - Zeitwert korreliert mit Arbeitseinkommen

Ökonomische Wirkungen

- +
 - Schnellere Wege des Lieferverkehrs
 - Attraktivere Innenstädte (?)
- - Einkäufer weichen ggf. auf Randgebiete aus (→ z. B. Sinken der Immobilienpreise)

Grundsätzliche Überlegungen:

- Maut macht Kosten, die Einzelne der Gemeinschaft aufbürdet, individuell spürbar
- Maut ist keine Zwangsabgabe: Jeder entscheidet selbst auf Basis individueller und „echter“ Kosten-Nutzen Überlegungen

Gestaltungsmöglichkeiten

Art der Bepreisung	Technische Umsetzung	Nutzung der Einnahmen
<p>Nach</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Straßenabnutzung (z. B. LKW Maut)▪ Entfernung (z. B. Melbourne)▪ Zeit (z. B. London)▪ Häufigkeit d. Durchquerung▪ Emissionen → Fahrzeugart▪ Verkehrsaufkommen (z.B. Singapur)	<ul style="list-style-type: none">▪ Automatische Nummernschilderkennung (z. B. London)▪ Dedicated Short Range Communication mit Sende- und Empfangseinheit (z. B. Singapur)▪ Satellitenortung▪ Smartphone-Apps mit Ticketing Funktion	<ul style="list-style-type: none">▪ Reduktion von PKW-Steuern▪ Instandhaltung / Erweiterung der Verkehrsinfrastruktur (auch Fahrradwege)▪ Subventionierung des ÖPNV

Zusätzlich: Bestimmung des Mautgebietes; Differenzierungen nach Nutzergruppen

Quellen: Kloas & Voigt, 2007

Gestaltung der City Maut ist abhängig von Zielen und Rahmenbedingungen

Ziel	Ausgestaltung
Emissionsreduktion	<ul style="list-style-type: none">▪ Distanz- und emissionsbasierte Modelle, ggf. zeitbasiert (London: Emissionsreduktion bis zu 16 %)
Verkehrssteuerung /Staureduktion	<ul style="list-style-type: none">▪ Nach Verkehrsaufkommen (Singapur: Rückgang der Reisezeit bis zu 50 %)
Finanzierung	<ul style="list-style-type: none">▪ Abhängig von den Modellparametern
<p>Zusätzlich:</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Rechtliche Rahmenbedingungen▪ Datenschutzrechtliche Überlegungen und Verhältnismäßigkeit	

Beispiele im europäischen Raum



Quelle: <https://de.urbanaccessregulations.eu/userhome/map>

- GB:
 - London, Durham
- Italien:
 - Bologna, Mailand, Palermo
- Malta:
 - Valletta
- Norwegen:
 - Bærum, Bergen, Bodø, Førde, Grenland, Harstad, Haugesund, Kristiansand, Namsos, Nord-Jæren, Oslo, Trondheim
- Schweden:
 - Göteborg, Stockholm

(Deutscher Bundestag 2018)

Fragen?



Prof. Dr. Silke Bustamante
Hochschule für Wirtschaft und Recht Berlin
Fachbereich Duales Studium Technik
Wirtschaft
Mail: silke.bustamante@hwr-berlin.de

Literaturangaben

- Deutscher Bundestag (2018): Verkehrssteuerung in europäischen Städten durch eine City-Maut, Aktenzeichen: WD 5 - 3000 - 147/18, Fachbereich: WD 5: Wirtschaft und Verkehr, Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz, <https://www.bundestag.de/resource/blob/585608/d50497b75511cb075206c98c13078429/WD-5-147-18-pdf-data.pdf>.
- European Commission (2019) "Sustainable Transport Infrastructure Charging and Internalisation of Transport Externalities: Main Findings". https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/studies/internalisation-study-summary-isbn_978-92-76-03076-8.pdf
- Falck, O. et. Al. (2020): Verkehrliche Wirkungen einer Anti-Stau-Gebühr in München, IFO Forschungsberichte 115/2020.
- Grüttner, André/Rottmann, Oliver (2018). Nachhaltige Mobilität: Gesamtstrategie statt unkoordinierter Einzelmaßnahmen. In: Ifo-Institut, Leibniz-Institut für Wirtschaftsforschung an der Universität München (Hrsg.). Zur Diskussion gestellt. Fahrverbote, City-Maut, kostenloser öffentlicher Nahverkehr: Wege aus dem Verkehrskollaps? ifo-Schnelldienst. 71. Jahrgang (2018). Heft 9/2018.
- Hagen, T. & Reining, M. (2019): Übersicht über mögliche ökonomische Auswirkungen von City-Mauts, Bericht basierend auf einer Bachelor Arbeit, Frankfurt University of Applied Sciences.
- Kloas, J. & Voigt, U. (2007), Erfolgsfaktoren von City-Maut-Systemen, DIW Wochenbericht 9 / 2007, S. 133-145
- Zukunft Mobilität (2018): Die externen Kosten des Verkehrs nach Verkehrsträger in den EU28 im Jahr 2016, <https://www.zukunft-mobilitaet.net/168934/analyse/externe-kosten-des-verkehrs-eu-2016-europaeische-union-nach-verkehrstraegern/>