



**Münchner  
Initiative  
Nachhaltigkeit**

# **Warum ist eine City-Maut in München nötig?**

VCD 22.2.2022 Sylvia Hladky



## München

- **ist die Stadt mit der größten Einwohnerdichte in Deutschland**
- **und dem höchsten Versiegelungsgrad in Deutschland**
- **zählt zu den Städten mit den höchsten Grundstückspreise (2274 €/m)**
- **und zu den Städten mit den höchsten Mietkosten (23 €/m<sup>2</sup>)**
- **Hinzu kommt eine stetig steigende Zahl an Kraftfahrzeugen (aktuell Kfz-Bestand 736 348 >> 1,7 % mehr als 2020 ( +12 045))**

**Das bedeutet,**

- **dass wir einerseits viele neue Wohnungen brauchen, aber um jede Grünfläche gekämpft wird (Anteil der Grünflächen 15.6 %)**
- **dass während der Corona-Pandemie klar wurde, dass wir zu wenig attraktive konsumfreie öffentliche Aufenthaltsflächen haben und**
- **dass wir wegen des Klimawandels und der damit verbundenen Erhitzung der Stadt mehr Platz für Begrünung brauchen.**

**Angesichts raumgreifender Straßeninfrastruktur in der Innenstadt (beispielsweise Thomas Wimmer Ring oder Sonnenstraße) macht es Sinn, den Autoverkehr dort zu reduzieren und damit Freiraum zu gewinnen. (Anteil der Verkehrsflächen 17,3 %)**

## Was ließe sich mit einer City-Maut erreichen?

Nach internationalen Erfahrungen können mit einer City-Maut - je nach Ausgestaltung - folgende Ziele erreicht werden:

- **nachhaltige Veränderung des Verkehrsverhaltens mit der Folge einer erheblichen Steigerung des Anteils des Umweltverbundes am Modal-Split**
- **signifikante Verringerung der verkehrsbedingten Belastungen für Umwelt und Klima durch CO<sub>2</sub> - Ausstoß, Feinstaub- und Stickstoffemissionen, Lärmbelastungen**

- **erhebliche Verbesserung der Verkehrssicherheit durch Verringerung der Zahl der Verkehrsunfälle, der Verkehrsverletzten und der Verkehrstoten;**
- **Schaffung von neuen Potenzialen für eine Umnutzung des öffentlichen Raums und einer Steigerung der Aufenthaltsqualität;**
- **Optimierung der Verkehrssteuerung und des Verkehrsmanagements in der Stadt, weil die City-Maut flexibel nach Tageszeiten, Räumen, Luftbelastungs- und Verkehrslagen differenziert werden kann**
- **Erschließung neuer Finanzierungsquellen zum weiteren Ausbau des ÖPNV sowie ergänzende Angebote wie Sharing und Ridepooling als Alternativen zum MIV.**

## Beispiele aus anderen Städten Stockholm (2006) Göteborg (2013)

- **Zeitraum: Montag bis Freitag in der Zeit zwischen 6 Uhr und 18.30 Uhr**
- **Wochenenden, Feiertage sowie der Ferienmonat Juli bleiben kostenfrei.**
- **Gebührenhöhe nach der Uhrzeit.** „Stoßzeiten“ am Morgen und am Abend etwas teurer
- Die **Gebühren liegen zwischen 10, 15 und 20 SEK** (10 SEK entsprechen ca. 0,94 €).
- Die **Höchstgebühr für einen Tag in Stockholm beträgt 60 SEK (etwa 6 €).**
- Die City-Maut gilt mittlerweile auch für inländische und ausländische Fahrzeuge, wobei eine einzelne Nutzung von den Behörden nicht zwingend verfolgt wird.



## Stockholm

### Umsetzung:

Wer mit seinem Fahrzeug (ausgenommen Motorräder) zu bestimmten Zeiten eine Kontrollstation im jeweiligen Innenstadtbereich passiert, wird automatisch mittels einer Fotografie des Kfz-Kennzeichens registriert.

Die Abrechnung erfolgt monatsweise per Post





**Münchner  
Initiative  
Nachhaltigkeit**

## **Stockholm**

### **Ergebnis:**

- **eine verringerte Verkehrsbelastung in der Innenstadt**
- **verbesserte Umweltwerte und**
- **die Finanzierung von infrastrukturellen Maßnahmen**

### **Akzeptanz:**

**In Stockholm wird die Maut von einer Mehrheit akzeptiert, in Göteborg von einer Mehrheit abgelehnt**



## London

### „Congestion Charge“ (Staugebühr)

- **Zeitraum:** an **Werktagen (Mo-Fr) zwischen 07:00 und 18:00**  
An Wochenenden und britischen staatlichen Feiertagen fällt keine Maut an
- **Kosten: Tagesgebühr in Höhe von 11,50 Pfund (ca. 14 €)** Sie muss von allen Kraftfahrzeuglenkern - auch von ausländischen - entrichtet werden.  
**Ausnahmen bei der Maut-Erhebung:** Noteinsatzwagen, Pannendienste, Behindertenfahrzeuge, Taxis, Fahrzeuge über 8 Sitzplätze (also auch Linienbusse), Fahrzeuge mit Gas-, Elektro-, Brennstoffzellen oder Hybrid-Antrieb, sowie Zweiräder.
- **Anwohner der Maut-Zone bekommen 90 Prozent Rabatt.**

## Die City-Maut als Einnahmequelle für Kommunen

Die Corona-Krise hat gezeigt, dass der ÖV sowie die Sharing-Angebote ohne zusätzliche Finanzierung nicht in der erforderlichen Qualität angeboten werden können. Eine Folge war der Umstieg vieler Bürger\*innen auf den motorisierten Individualverkehr.

Unser Stadthaushalt hat aber derzeit nicht genügend Mittel um

- **z. B. höhere Taktfrequenzen im ÖV anbieten zu können oder genügend Mobilitätspunkte zu installieren**
- **die Radinfrastruktur schneller auszubauen oder**
- **die Preise für den ÖV zu senken**

## In welchem Bereich sollte die City-Maut erhoben werden?



Aus meiner Sicht würde es Sinn machen, das Gebiet innerhalb des Mittleren Rings als Bereich auszuwählen.

Dieses Gebiet ist seit 2008 auch als Umwelt-Zone ausgewiesen und darf nur von Fahrzeugen mit grüner Plakette befahren werden.

## Wie könnte die City-Maut sozialverträglich gestaltet werden?

Man könnte die Maut an die Zeittarife des ÖVs anpassen.  
Ein **Tagesticket im MVV kostet 8,20 €.**

Eine **Einfachfahrt im ÖV** innerhalb des MVV-Gebietes **kostet 3,50 € oder zwei Streifen (entspricht 3.04 €). (Hin- und zurück ca. 6 €)**  
Eine **Monatskarte in der M-Zone des MVV kostet max. 59,10 €, ein Jahresabo 591 €.** >>(Tageskosten von weniger als 3 €)

Bei einer durchschnittlichen **Fahrstrecke von 20 km/Tag** (0,3 € km-Pauschale) entstehen Fahrkosten von **6 € + 6 € Maut (Tagesticket) = 12 € >> 240 € (Monat)**

## Wie könnte die City-Maut sozialverträglich gestaltet werden?

Bei kilometerbasierten Mautlösungen könnte der **Preis pro km – abhängig u. a. von der Tageszeit oder Stausituation - bei 10 bis 35 Cent** liegen. Bei einer Strecke von **10 km** innerhalb des Mautgebietes würden **1 bis 3,5 €** anfallen. Nimmt als Richtwert für die Nutzungskosten des Pkws die km-Pauschale von 0,3 €, dann lägen die Kosten bei **4 bis 6,5 €/ Tag (ohne Parkgebühr)**. Das entspricht **80 bis 130 € im Monat (bei 20 Werktagen)**.

**Für Handwerksbetriebe und Lieferdienste muss es Sonderregelungen geben, z. B eine Jahresgebühr.**

**Wenn die Mautgebühren u. a. für das 365 €-Ticket verwendet würden, ließen sich die Kosten für die ÖV-Nutzung erheblich reduzieren.**

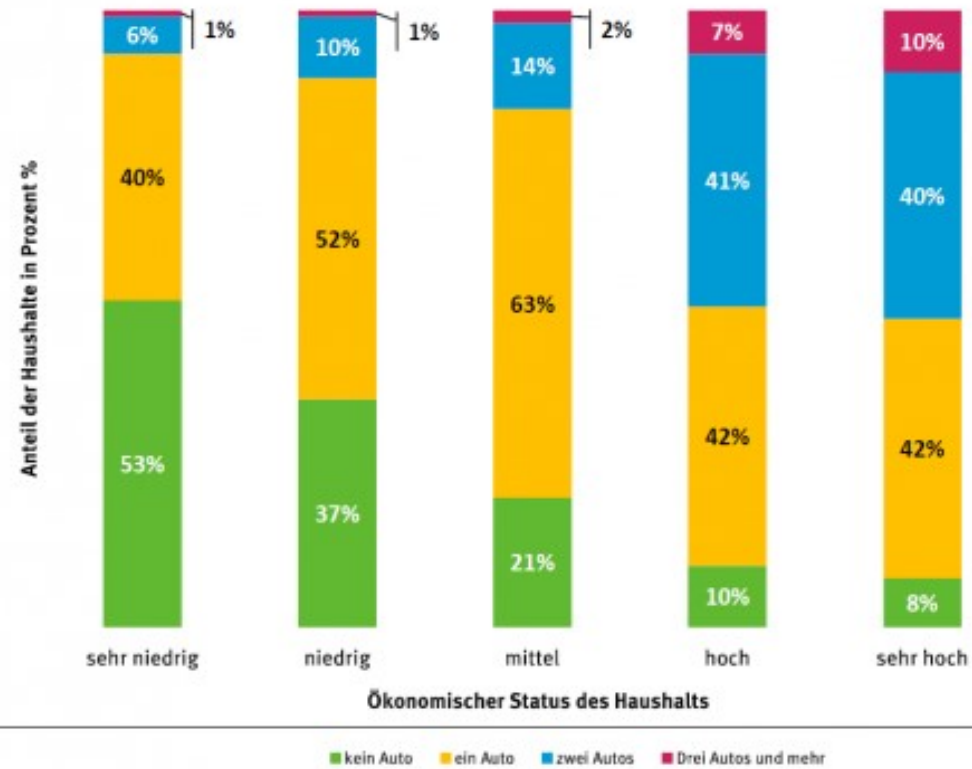
## Zahlen aus dem neuen ADAC Mobilitätsindex

„Im Zeitraum zwischen den Jahren 2015 und 2019 wurde die Mobilität trotz nominaler Preissteigerungen real bezahlbarer. Im Betrachtungszeitraum stiegen die Einkommen deutlich stärker als die Kosten für Mobilität.“

**Private Haushalte geben aktuell im Schnitt etwa 440 Euro pro Monat für Mobilität aus.“**

„Etwa die Hälfte der Mobilitätsausgaben von Haushalten mit einem Pkw entfällt auf die Fixkosten entfällt, auch wenn die variablen Kosten (v. a. Kraftstoffpreise) von den Verbraucherinnen und Verbrauchern eher wahrgenommen werden.“

Autobesitz nach ökonomischem Status der Haushalte in Deutschland 2018



Quelle: Umweltbundesamt, basierend auf Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hesg.)

## Autobesitz nach ökonomischem Status der Haushalte in Deutschland 2018

Quelle: Umweltbundesamt

Die Nutzung des Autos – sei es als Privat- oder Dienstwagen – steigt in der Regel mit dem Einkommen

## **Die City-Maut könnte auch zur Geschlechtergerechtigkeit beitragen**

Es gibt Unterschiede im Mobilitätsverhalten von Frauen und Männern. Männer nutzen öfter den Pkw als Frauen, Frauen sind dagegen öfter zu Fuß unterwegs als Männer.

Eine verkehrsarme Innenstadt ermöglicht es, Fußwege und Wege zu Haltestellen von Bus und Bahn umwegfrei, attraktiv, sicher und barrierefrei zu gestalten.

Damit kann eine gleichberechtigte Teilhabe aller Verkehrsteilnehmenden sichergestellt werden und es profitieren auch mobilitätseingeschränkte Personen und Kinder.





## Datenschutz und Persönlichkeitsschutz

Bei einer kameragestützten Nummernschilderkennung wird lediglich auf den Fahrzeughalter und nicht auf den Fahrer geschlossen, analog zu Radarkontrollen.

Zusätzlich lässt sich eine Verdunklung der Windschutzscheibe bereits bei Erfassung der Fahrzeug-Front realisieren.

Falls notwendig, kann die Übermittlung von Positions-Daten anonymisiert und getrennt von der Übermittlung der tarifierten Maut-Daten erfolgen.