

Schriftliche Stellungnahme des ökologischen Verkehrsclub VCD zur City-Maut

Berlin, 17. Oktober 2012. Aus Sicht des ökologischen Verkehrsclubs VCD sollte der Gesetzgeber, mit der Schaffung der Rechtsgrundlage, den Kommunen grundsätzlich ermöglichen, eine City-Maut zu erheben. Die Städte sollten selbst genau prüfen und entscheiden können, ob eine City-Maut für ihre Stadt geeignet ist, oder ob andere Maßnahmen zur Lösung ihrer Verkehrsprobleme jeweils am besten geeignet sind. Diese Alternativen könnten sein: Intelligente Parkraumbewirtschaftung, die Erhebung einer Nahverkehrsabgabe, Verkehrsbeschränkung oder -beruhigung.

Vor dem Hintergrund der aktuell nochmals verstärkten Debatte um neue Finanzierungsinstrumente, für Instandhaltung und Neubau der Verkehrsinfrastruktur von Straßen und Schienen, bis hin zum Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), und somit der Auseinandersetzung über die Möglichkeit der Einführung einer City-Maut in deutschen Städten, gibt der VCD jedoch zwei Dinge zu bedenken.

Erstens: Die Erfolge von London, durch die Einführung der 'Congestion Charge' - wörtlich übersetzt 'Staugebühr' - in der Londoner Innenstadt, lassen sich nur begrenzt auf deutsche Städte und ganze Ballungsräume übersetzen.

Die Londoner 'Congestion Charge' wird nur in einem sehr kleinen Gebiet, dem Bankenviertel von London erhoben – das Viertel nimmt nur 1,3 Prozent des gesamten Stadtgebietes ein. Hinzukommt, es pendeln lediglich Wohlhabende ein. Darüber hinaus unterscheiden sich deutsche Städte in der Siedlungsstruktur. Häufig befindet sich eine Vielzahl von Zentren auf kleinem Raum, siehe Berlin. Die großen Einkaufsmärkte auf der grünen Wiese bedeuten zusätzliche Konkurrenz für Geschäfte in der Innenstadt. Bei einer so beschaffenen Siedlungsstruktur besteht die Gefahr, dass die City-Maut dazu beiträgt, Betriebe und Geschäfte vor die Tore der Stadt zu drängen, anstatt eine ökonomisch und ökologisch sinnvolle Entwicklung der Innenstädte zu fördern.

Beispiel Berlin: Da die Hauptstadt polyzentrisch ist, spricht vieles gegen eine City-Maut. Wo würde die Grenze gezogen werden, entlang des Stadtrings? Allein der Berliner „Speckgürtel“ würde von solch einer Lösung profitieren aufgrund des Ausweichens der Autofahrer und Autofahrerinnen auf mautfreie (Vor-)Stadtgebiete.

Zweitens: eine City-Maut bedeutet enormen Kontrollaufwand.

Beide kritischen Punkte stehen den möglichen positiven Wirkungen einer City-Maut, wie bessere Erreichbarkeit des Stadtzentrums durch weniger Staus und sinkende Umweltbelastungen durch Schadstoffe und Verkehrslärm negative entgegen.

Fazit: Die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur, Stauvermeidung und eine Verbesserung der Lebensqualität sind Gründe für die Einführung einer City-Maut. Diese Ziele können aber alternativ auch mit anderen Instrumenten erreicht werden, wie den genannten Verkehrsbeschränkungen, der Parkraumbewirtschaftung oder der Einführung einer Nahverkehrsabgabe.

Aus Sicht des VCD sollten Städte genau prüfen, ob die City-Maut für sie sinnvoll ist. Für Städte mit hohem touristischem Angebot, wie Tübingen oder Heidelberg, könnte die Einführung einer City-Maut sinnvoll sein – jedoch nicht für die Mehrheit der deutschen Großstädte.

Für Rückfragen:

Gerd Lottsiepen, verkehrspolitischer Sprecher des VCD • Tel.: 030-280-351-11 • presse@vcd.org

VCD e.V. Bundesverband

Rudi-Dutschke-Straße 9
10969 Berlin
www.vcd.org

VCD – der ökologische Verkehrsclub
Seit 1986 die richtige Alternative für alle Umweltbewussten.