



Weiterfahrt nur gegen Cash: Ein großes Schild markiert die Mautzone in der Londoner Innenstadt

CITY-MAUT

Der Unsinn des Jahres

Baden-Württembergs Verkehrsminister Hermann hat die City-Maut wieder ins Spiel gebracht – und stößt bei Autofahrern und Städten auf Widerstand. Das zeigen aktuelle ADAC Umfragen

Wer mit dem Auto in die Londoner City fährt, steht unter Beobachtung: Hunderte Kameras überwachen an den Zugangsstraßen, wer die Congestion Charge, die Stauabgabe, entrichtet hat. Für die Einfahrt werden werktags umgerechnet 12,50 € fällig. Ins Portemonnaie greifen müssen vor allem Pendler und Familien, die wegen der horrenden Londoner Mieten außerhalb wohnen. Die Anwohner sind weitgehend von der Gebühr befreit. Ihr Ziel hat die Londoner City-Maut jedoch nicht erreicht: London ist heute so verstopft wie vor der Einführung im Jahr 2003.

Dass deutsche Politiker nun trotzdem über eine City-Maut für Autofahrer debattieren, ist der wohl größte Unsinn des Jahres. Anfang Oktober einigten sich die Länderverkehrsminister, die Einführung zu prüfen. Besonders Winfried Hermann, der grüne Ressortchef in Baden-Württemberg, war damit vorgeprescht, den gesetzlichen Rahmen dafür (ca. 6 € pro Fahrt) zu schaffen. Weniger Stau, weniger Luftverschmutzung, mehr Geld – so die Idee. Mit den Einnahmen soll eine Lücke von geschätzt drei Milliarden Euro jährlich für den Ausbau und Erhalt der kommunalen Verkehrswege

geschlossen werden. Die Autofahrer, die über Steuern und Abgaben bereits rund 53 Milliarden Euro pro Jahr berappen, würden damit erneut zur Kasse gebeten.

Eine repräsentative Umfrage der ADAC Motorwelt ergab, dass 73,7 Prozent aller Deutschen eine City-Maut ablehnen. 60,3 Prozent wären von der Gebühr persönlich betroffen, im bevölkerungsreichsten Bundesland Nordrhein-Westfalen sogar 73,3 Prozent. Und viele wären gezwungen zahlen. 42,2 Prozent der Befragten sagten ganz klar: „Ich hätte keine Alternative, ich müsste weiterhin mit dem Auto –“

und gegen Cash – in die Stadt fahren.“ Im Übrigen ist der ÖPNV in vielen Städten bereits heute so überlastet, dass er einen Mehransturm nicht verkraften würde.

Selbst die potenziellen Profiteure lehnen die City-Maut ab: Von zwölf Städten, die der Club befragt hat, waren elf klar dagegen. Kürzlich hat auch Tübingens OB Boris Palmer (Grüne), einer der Maut-Vorkämpfer, seine Pläne aufgeben müssen: zu

viel Widerstand. Hamburgs Bürgermeister Olaf Scholz (SPD) hatte eine City-Maut bereits im Wahlkampf ausgeschlossen, Nürnbergs OB Ulrich Maly sieht durch die Abgabe das Gewerbe und den Einzelhandel in der Innenstadt bedroht.

„Nach und nach werden sich die Kunden von der Innenstadt abwenden, da im Umfeld Erreichbarkeit und Parkmöglichkeiten günstiger sind“, sagt auch Karin Goldstein

von der Industrie- und Handelskammer Reutlingen. „Den Einnahmen aus der City-Maut steht am Ende ein höherer Kaufkraftverlust gegenüber.“ Lovro Mandac, Vizepräsident des Handelsverbands Deutschland, sieht die City-Maut ebenfalls als Gefahr für lebendige Städte. „Die Kunden sollen immer mehr Geld für den Besuch der Geschäfte in den Innenstädten bezahlen. Das treibt die Menschen zwangsläufig an den Stadtrand.“ Bedenken, die unsere Umfrage bestätigt: Immerhin 20,7 Prozent der Deutschen würden bei einer City-Maut nicht mehr in der Stadt, sondern nur noch auf der „grünen Wiese“ einkaufen.

Der ADAC hält die City-Maut-Konzepte für kontraproduktiv und unrentabel. „Der Plan der Verkehrsminister der Bundesländer ist aus meiner Sicht eine Bankrotterklärung“, sagt Ulrich Klaus Becker, ADAC Vizepräsident für Verkehr. „Nicht am Geld fehlt es, sondern an einer Reform des Haushaltssystems.“

Die wichtigsten Argumente gegen die Maut:

- Mögliche Einnahmen werden durch aufwendige technische Systeme aufgefressen. Erhebungskosten in London: ca. 44 Prozent.
- Die Innenstädte veröden, da viele Menschen dann Einkaufszentren und Restaurants außerhalb bevorzugen.
- Je mehr Leute auf ÖPNV oder Rad umsteigen, desto geringer die Einnahmen. Das widerspricht dem Zweck der Maut, die Verkehrsinfrastruktur zu finanzieren.
- Die Löcher in den kommunalen Kassen sind heutzutage so groß, dass die Mauteinnahmen sicher nicht komplett in den Ausbau von ÖPNV und Straßen fließen würden. Denn für diese Mittel gibt es keine Zweckbindung.
- Berufsbedingte Verkehrsspitzen werden kaum abgebaut, da sich die meisten nach festen Arbeitszeiten richten müssen.
- Besonders einkommensschwächere Autofahrer werden sich eine Fahrt in die Stadt nicht mehr leisten können.
- Verkehrsbedingte Umweltprobleme werden nicht gelöst, sondern in den Bereich außerhalb der Mautzone verlagert.
- Gläserner Autofahrer: Die elektronische Überwachung der Mautzonen wirft erhebliche Datenschutzprobleme auf.

Text: Kati Thielitz



Noch müssen Pkw-Fahrer kein Eintrittsgeld für das Stuttgarter Zentrum zahlen

Stadt	ja/nein zur Maut	Gründe der Stadtoberhäupter
Berlin	nein	Die Leute sollen zwar weniger Auto fahren. Müssen sie für eine Fahrt in die Innenstadt bezahlen, lassen sie ihr Auto aber nicht zwingend stehen.
Dortmund	nein	Die Innenstädte würden durch eine Maut veröden, alle stärkenden Konzepte würden zunichtegemacht.
Düsseldorf	nein	Keine weitere Begründung.
Essen	nein	Das Ruhrgebiet ist wie eine große Stadt – da würden sich durch eine City-Maut zu viele Probleme auftun.
Frankfurt	nein	Es gibt bessere Finanzierungswege.
Fulda	nein	Fulda braucht als Oberzentrum einer ländlichen Region einen guten Mix aus ÖPNV und Pkw-Individualverkehr.
Hamburg	nein	In Hamburg gibt es nicht so viel Stau wie in London. Die Umweltprobleme kann eine Maut nicht beheben.
München	nein	Der ÖPNV ist ausgelastet, z. T. überlastet. Ohne Ausbau des ÖPNV wäre eine City-Maut nicht möglich.
Münster	nein	Eine Stadtgebühr wäre mit einem erheblichen Verwaltungs- und Kontrollaufwand verbunden. Da bietet sich eine Parkgebührenstaffelung eher an.
Nürnberg	nein	Eine Einführung ist das Ende des freien Zugangs zur Stadt und fördert soziale Differenzierung.
Stuttgart	keine Aussage	Kurz nach der OB-Wahl hält sich das Rathaus bedeckt. Ein Pro-Maut-Kurs in der Autostadt ist mit dem Grünen Fritz Kuhn aber nicht ausgeschlossen.
Tübingen	nein	Der grüne OB Boris Palmer hat lange für eine Maut gekämpft – bis er seine Pläne wegen zu viel Kritik von Bürgern und Geschäftsleuten aufgab.