

City Maut für München – eine vertretbare Idee?

In Zeiten der zunehmenden Industrialisierung und Globalisierung hat sich gezeigt, dass sich die Bevölkerungsdichte immer mehr auf globale „Hotspots“, wie London, New York, aber auch deutsche Städte wie Berlin und München konzentriert hat (Quelle: bpb.de „städtische Bevölkerung“). Dies, kombiniert mit den exponentiell zunehmenden Einwohnerzahlen solcher Städte aufgrund vielfältiger Arbeitsmöglichkeiten (Quelle: arbeitsagentur.de „Zahl der Erwerbstätigen auf Rekordniveau gestiegen“), führt zu einer drastischen Einschränkung der Mobilität in diesen Orten.

Da alleine in München täglich 400.000 Arbeitnehmer während Stoßzeiten mit dem Auto unterwegs sind, (Quelle: mobil.org „Neue Studie zu der Verkehrsleistung der Verkehrsträger in München“), wurde der Stau zu einer täglichen Alltagsbegleitung, die nun kaum wegzudenken ist. Unter Einbezug von Abgasen, Wartezeiten, und auch dem erhöhten Unfallrisiko wurde im Jahr 2008 erstmals eine City-Maut für München vorgeschlagen, die helfen sollte, die oben aufgeführten Probleme zu lösen und sogar weitere Vorteile mit sich bringen soll. Eine solche Gebühr würde sich in vielen Lebensbereichen auswirken, jedoch werde ich im Folgenden gezielt auf die ökonomischen und wirtschaftlichen Folgen eingehen und jeweils die Vor- und Nachteile gegeneinander abwägen.

Zunächst aber ist es essenziell den Begriff „City Maut“ zu erklären. Auch „Anti-Stau-Gebühr“ genannt, ist sie im Prinzip eine verkehrslenkende Bepreisung des Straßenverkehrs. Das Ziel einer solchen Gebühr ist eine Verringerung des Staurisikos, indem die Kosten der Autofahrt im Vergleich zu Alternativen erhöht werden. (Quelle: ifo-Institut.)

Der Hauptgrund, warum sie erstmals im Jahr 2008 vorgeschlagen wurde, ist das hohe Verkehrsaufkommen, das in den letzten Jahren stark angestiegen ist, vor allem in großen Städten wie Berlin und München.



Eine City-Maut würde die besagte Überlastung verringern, da viele Autofahrer bereit wären, auf andere Verkehrsmittel umzusteigen (Quelle: zeit.de „Nahverkehr“). Dieser Wandel würde die Wirtschaft positiv beeinflussen, da der Einzelhandel durch vergrößerte Ausgaben profitieren und München als Wirtschaftsstandort attraktiver werden würde. Den genauen Grund für diese Folge kann man am besten durch eine Studie belegen, die das ifo-Institut im Jahr 2020 veröffentlichte. Im Jahr 2018 stand jeder Münchner durchschnittlich 140 Stunden im Stau. Umgerechnet in Geldwerte sind das 2500 Euro pro Person, die deshalb eingebüßt wurden. Es wurde ebenfalls geschätzt, dass der Profit des Zeitersparnisses, der auftreten würde, sollte kein Stau mehr stattfinden, sich um die 240 Millionen Euro belaufen würde. Nicht nur wir als normale Bürger, sondern auch Lieferanten, Taxis und vor allem Logistikunternehmen würden einen sehr großen Vorteil daraus ziehen, und somit auch die Münchner Wirtschaft ankurbeln.

Ein weiterer wichtiger Punkt, der für eine solche Anti-Stau-Gebühr sprechen würde, wären die Einnahmen, die daraus generiert werden können. Wäre diese Maut für 6 Euro pro Fahrzeug pro Tag angesetzt, könnte die Stadt weitere 600 Millionen Euro pro Jahr einnehmen. Allein sozial betrachtet ist diese Maßnahme also viel ausgewogener als eine alleinige Erhöhung der Parkgebühren, da das Geld in ausbaufähige Bereiche, wie zum Beispiel den öffentlichen Nahverkehr gesteckt werden könnte. Eine Studie des offiziellen Portals Münchens „muenchen.de“ belegt nämlich, dass jeder zehnte Münchner mit den Preisen des MVG nicht zurechtkommt, und es als preiswerter ansieht, stattdessen mit dem Auto in die Innenstadt zu fahren. Die City Maut würde sich also selbst unterstützen, wenn die Mobilität durch die öffentlichen Verkehrsmittel gesteigert wird. (Kloas & Voigt, 2007, S.141). Außerdem tragen solche großen Projekte immer zu einer wirtschaftlichen Verbesserung bei, da viele Firmen kontraktiert werden müssen, um ein effizientes Verkehrsnetz zu schaffen.

Das Thema Wirtschaft bringt ein weiteres Argument für eine City Maut auf, vor allem für häufig befahrene Straßen. Orientiert man sich an der neoklassischen Volkswirtschaftslehre, so sind Straßen öffentliche Güter, die sich durch Nicht-Ausschließbarkeit hervorheben. Jedoch besteht die Gefahr bei stark belastete Straßen, dass die Verkehrsteilnehmer einander behindern und somit die gerechte Nutzung dieses Weges für andere ausschließen. Infolgedessen wird eine „wohlfahrtsoptimierte Entscheidung“ (Quelle: Wikipedia) verhindert, was zu einem Marktversagen führen könnte. Dieses Problem könnte einfach durch eine Innenstadtmaut behoben werden, die dieses Versagen ausgleichen kann. Nach dieser Theorie würde also eine an die Auslastung der Straßen angepasstes Bepreisungssystem sinnvoll sein. International betrachtet wurde diese Idee jedoch nie umgesetzt. In Städten wie London oder Singapur werden immer nur feste Gebühren verlangt, unabhängig von der Tageszeit oder der aktuellen Verkehrsbelastung.

Jedoch gibt es nicht nur positive Punkte, die für eine solche City-Maut stehen. Sie ist mit vielen Problemen behaftet, die man ebenfalls in Erwägung ziehen muss, wenn man über dieses Thema diskutiert.

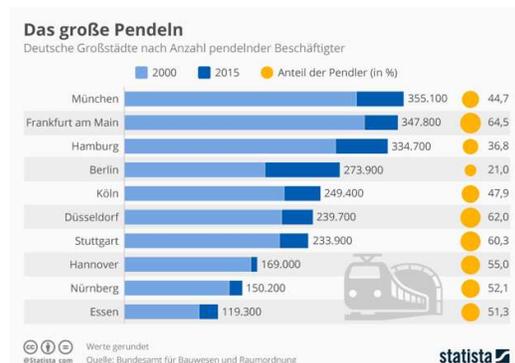
Zunächst muss erwähnt werden, dass, sollte die Innenstadtmaut effektiv wirken, es zu einer hohen Überlastung der öffentlichen Verkehrsmittel kommen könnte. Bei einer Umfrage des „Fahrrad Monitor Deutschland“ wurde festgestellt, dass 26 Prozent der Autofahrer die ÖPVs als Alternativmittel nehmen, vor allem bei Distanzen, die nicht mit dem Fahrrad oder zu Fuß erreichbar sind.



Eine solche Zahl an zusätzlichen Fahrgästen wäre mit dem jetzigen Fahrplan der Züge nicht zu vertreten, da es an den Stammstrecken durch Überfüllung zu Engpässen und folglich mehr Zeitverlust kommen könnte. Vor allem Arbeitnehmer, die durch die eingeschränkte Reichweite des jetzigen Münchner Nahverkehrs mehrmals umsteigen müssten, wären stark davon betroffen. Ökonomisch betrachtet würde also der monetarische Vorteil der vermeintlichen Pünktlichkeit der Arbeitnehmer stark absinken, und ein Großteil der Einnahmen durch die Maut würden in die

Aufrechterhaltung des jetzigen öffentlichen Verkehrssystems fließen, ohne überhaupt an Ausbauten zu denken. Auch gesundheitlich ist dieses Konzept in den Zeiten der Corona-Krise besonders undenkbar, und könnte im Endeffekt die Inzidenzwerte hochtreiben, die Chancen auf einen weiteren Lockdown erhöhen und somit die Chance auf eine weitere katastrophale wirtschaftliche Folge mit sich bringen.

Ein weiterer Nachteil einer City Maut, und gleichzeitig auch der zentrale Grund, warum sie bisher in Großstädten wie Wien, Berlin und München abgelehnt wurde, ist der Effekt auf die allgemeine Bevölkerung, vor allem auf die Berufstätigen. Eine Studie der Universität Frankfurt hat erörtert, dass im Jahr 2018 12,8 Millionen deutsche Bürger zwischen ihrem Arbeitsplatz und ihrem Wohnort pendelten, was insgesamt knapp 45% aller Erwerbstätigen ausmachte. München ist als „Pendler-Hotspot“ immer beliebter geworden, da sich in den letzten Jahren mehr Firmen angesiedelt haben, die auch deutschlandweit mehr Arbeitsplätze mit sich brachten (Quelle: bpb.de).



Das Prinzip des Pendelns bringt sowohl Vorteile, als auch Nachteile mit sich mit, aber der wesentliche Punkt ist, dass dadurch ein höheres BIP (Produktion) am Einkommensort und eine höhere Spezialisierung dabei herauspringt. Negativ zu sehen ist aber die Umweltverschmutzung durch die Abgase, die Kosten für die Verkehrsinfrastruktur und zuletzt auch die Stau- und Landschaftszersiedelung (Quelle: In Anlehnung an Eichler (2010), Frankfurter Universität). Eine City Maut würde im Prinzip besagte Vorteile beibehalten, und die Nachteile reduzieren.

Jedoch sind das makrogesellschaftliche Folgen, die gerade behandelt wurden, die kaum direkt auf den einzelnen Bürger, dafür aber den Staat direkt betreffen. Begutachtet man die mikroindividuellen Folgen einer City Maut auf den Pendelverkehr, stellt man fest, dass die positiven Effekte für die Einzelperson (wie höheres Lohn Einkommen und Vermeidung von Umzugskosten) verringert, und die Nachteile (Zeitverbrauch und vor allem höhere direkte Kosten) nur noch gesteigert werden.

Somit fällt der bürgerliche Zuspruch für diese Idee sehr gering aus, weswegen viele Parteien eine City Maut in ihren Wahlversprechen konkret ablehnen. In Deutschland lässt sich das vor allem bei der Opposition, aber auch in der CSU selbst, die diese Idee zusammen mit den Grünen vorgeschlagen hatte, erkennen. Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer sagte voriges Jahr: „Die City-Maut und alle Verkehrsverbotsdiskussionen, die sind typisch deutsch, aber sie bringen uns nicht weiter“ (Quelle: Tageszeitung, 3. Juni 2019). Daraus kann man auch schließen, dass eine Innenstadtgebühr also rein politisch auch im Moment in München nicht umsetzbar wäre, käme kein Gesetz vom Bund für das ganze Land.

Zusammenfassend lässt sich also sagen, dass es sowohl Vor-als auch Nachteile für eine City-Maut in München gibt. Im Idealfall würde sie die starke Klimabelastung teilweise ausgleichen und auch mehr Geld für nachhaltige Verkehrsmittel bereitstellen, doch sollte sie nicht effizient eingesetzt werden, könnte es zu Nachteilen für den einzelnen Bürger kommen und zu einem politischen Engpass führen. Rein ökonomisch betrachtet gibt es genauso eine Vielfalt an positiven und negativen Folgen, jedoch sehe ich meiner Meinung nach mehr Vorteile für eine City-Maut, da sie bereits international

erfolgreich umgesetzt worden ist und sowohl Vorteile für die Umwelt als auch für die Wirtschaft bringt.

Es ist deshalb bis dahin die Aufgabe jedes Einzelnen zu versuchen, dem Gemeinwohl bestmöglich zu dienen und somit auch dieselben Ziele von sich aus zu erreichen, wie es eine City-Maut tun würde. Entscheidet man sich an manchen Tagen bewusst gegen das Auto und für das Rad oder öffentliche Verkehrsmittel, würde man sich, seinen Mitbürgern und auch der nachfolgenden Generation ganz ohne gesetzlichen Zwang helfen.

-- Ende --

Copyright © 2021 by Victoria Pachner

Quellenverzeichnis:

<https://www.bpb.de/internationales/weltweit/megastaedte/64736/staedtische-bevoelkerung>
<https://www.arbeitsagentur.de/vor-ort/muenchen/content/1533733469820>
<https://www.mobil.org/studie-verkehrsleistung-verkehrstraeger-muenchen-auto-oepnv-fahrrad/>
https://www.zeit.de/mobilitaet/2018-02/nahverkehr-bus-bahn-arbeit-zuverlaessigkeit-auto?utm_referrer=https%3A%2F%2Fwww.google.com
https://www.muenchen.de/rathaus/dam/jcr:b36b7e33-753d-4c0f-9954-47b1d2643e99/MueSta_3_17_Demografie_Lebenszufriedenheit%20in%20Muenchen.pdf

Bildquellen:

<https://de.statista.com/infografik/21073/anzahl-der-durchschnittlichen-stau-stunden-fuer-autofahrer-pro-jahr/>
<https://de.statista.com/infografik/17472/stauhauptstadt-animation/>
<https://de.statista.com/infografik/8781/deutsche-grossstaedte-nach-anzahl-der-pendelnden-beschaeftigten/>