

# PKW-Maut

## Maut

Die Maut ist eine Gebühr für die Straßennutzung. Während die Innenstadtmaut oder City-Maut die Gebühr für Pkw- und Lkw-Verkehr in Städten bezeichnet, beschreiben die Begriffe Lkw-Maut und Pkw-Maut die Gebühr für die Nutzung von mautpflichtigen Straßen (zum Beispiel Autobahnen und ggf. Landstraßen) durch Lkw und Pkw.



## Gründe für die Innenstadt- oder City-Maut

- Vermeidung von Staus in den Innenstädten
- Entlastung der Umwelt durch weniger Verkehr, durch Verringerung von [CO<sub>2</sub>-Emissionen](#), Rußpartikeln, Stickoxiden und Feinstaub
- Verbesserung der Lebensqualität
- Anstoß zum Umsteigen auf öffentliche Verkehrsmittel
- Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur (Straßensanierung und -bau)

## Wie wird die Maut erhoben?

Viele Städte haben ein „Ringsystem“ eingeführt: Wer in einen bestimmten innerstädtischen Bereich („Gebührenring“) einfährt, muss eine Gebühr bezahlen. Dafür gibt es unterschiedliche Verfahren:

- Der Autofahrer zahlt für einen bestimmten Zeitraum und erhält eine „Vignette“, einen Aufkleber für sein Auto.
- Man zahlt die jeweilige Gebühr an einer Mautstation bei jeder Einfahrt in den City-Bereich.
- Das einfahrende Auto wird elektronisch erfasst und der Autofahrer erhält später eine Rechnung (Post-pay-Verfahren).

## Beispiele für Städte mit City-Maut

**Singapur** führte 1975 als erste Stadt der Welt das City-Maut-System ein, es wurde 1998 beträchtlich erweitert.

Die norwegischen Städte **Oslo**, **Bergen** und **Trondheim** waren Ende der achtziger Jahre des letzten Jahrhunderts die ersten und lange auch die einzigen in Europa, die eine Straßenbenutzungsgebühr erhoben. Ihre Laufzeit der Maut ist auf ca. 15 Jahre begrenzt.

Anfang 2003 ist in **London** eine „Staugebühr“ (Congestion Charge) für die Innenstadt eingeführt worden. Pro Tag zahlt man für die Fahrt in die City von montags bis freitags 7:00 - 18:00 Uhr eine Gebühr von mindestens 10,50 Pfund (14,30 Euro; Stand: 14.09.2015). Man darf aber mehrmals am Tag in die City hineinfahren. Anwohnern wird ein Discount von 90 % gewährt, für Fahrzeuge die besonders umweltfreundlich sind, für Plug-In Hybrid- und Elektrofahrzeuge und Fahrzeuge mit mehr als neun Sitzplätzen beträgt der Discount 100 %.

Die Folgen: In den ersten 6 Monaten ist der Verkehr innerhalb der Zone um ca. 15 % zurückgegangen, der Unfallrückgang betrug 20 %, etwa 50 - 60 % der unterlassenen Pkw-Fahrten haben sich auf den ÖPNV verlagert.

In der schwedischen Hauptstadt **Stockholm** wird auch eine Maut für die City erhoben. Diese Maut heißt in Stockholm Trängselsskatt, frei übersetzt Drängelsteuer, sie wurde zwischen 2004 und 2006 probeweise erhoben. Bei einer Volksabstimmung im September 2006 sprach sich die Mehrheit, 53,1 % der abgegebenen Stimmen, für die Einführung des Mautsystems aus. Im August 2007 begann man das permanente System zu starten. Die Einnahmen sollen vorrangig in die Erhaltung des Straßennetzes fließen.

Das Mautsystem ist werktags von 06:30 Uhr bis 18:29 Uhr aktiv. Jeder Autofahrer muss je nach Tageszeit 9 bis 22 Schwedische Kronen (ca. 1 Euro bis 2,30 Euro) bezahlen, wenn er in die Stadt hinein- oder aus ihr herausfährt. Maximal müssen SEK 60 (ca. EUR 6,50) pro Tag und Fahrzeug bezahlt werden. Ausgenommen waren ausländische Fahrzeuge, Busse, Taxis und Autos mit umweltfreundlichen Motoren, seit Januar 2015 ist die Ausnahme jedoch aufgehoben. Die Bezahlung der Maut erfolgt am Monatsende per Rechnung.

Die Folgen: Das Gedränge auf den Einfallstraßen in die fast völlig von Wasser umgebene City (34,5 km großes Gebiet) wurde um bis zu 20 % vermindert und die Gesundheitsbelastung der Einwohner mit Schadstoffen, Rußpartikeln und Kohlenmonoxid somit verringert.

Um den Pendlern den Umstieg auf Bus und Bahn zu erleichtern, wurden 14 neue Buslinien eingerichtet; es fahren auch mehr U-Bahnen und Nahverkehrszüge. Außerdem hat die Stadt Gratis-Parkplätze für Park-and-Ride-Verkehr von Vorortbahnhöfen geschaffen.

In **Deutschland** wird in einigen Großstädten über die Einführung einer City-Maut nachgedacht, u. a. in **München**. Einer der Hauptbeweggründe dafür ist, dass die Luftreinhaltevorschriften der EU im Bezug auf Feinstaub und Stickstoffdioxid zur Zeit in den meisten deutschen Großstädten nicht eingehalten werden. Neben Fahrverboten wurden deshalb Straßenbenutzungsgebühren als wirkungsvolles

Instrument zur Reduzierung des motorisierten Verkehrs diskutiert, durchgesetzt hat sich in Deutschland letztendlich die Einführung von Umweltzonen.

Aktuelle Informationen zur Luftreinhaltung gibt das Bundesumweltministerium unter [www.bmu.de](http://www.bmu.de)

### **Argumente gegen Straßenbenutzungsgebühren**

Die Maut wird von einigen als ungerecht empfunden, da Autofahrer mit geringem Einkommen benachteiligt würden: Denn eine Gebühr von z. B. 2 € hat für eine Person mit einem niedrigen Einkommen einen anderen Wert als für eine Person mit einem hohen Einkommen.

Es wird argumentiert, dass ein Teil der Autofahrer in mautfreie (Vor-) Stadtgebiete ausweiche, einige Kritiker vertreten sogar die Meinung die Innenstädte würden dadurch veröden. Die Erfahrungen aus Städten mit Innenstadtmaut zeigen hingegen zwar leichte Verlagerungen von Fahrten in mautfreie Gebiete, jedoch keine Verödungstendenz der Innenstädte.

Viele Politiker befürchten große Vorbehalte in der Bevölkerung gegen eine Straßenbenutzungsgebühr und wagen deshalb nicht, sie einzuführen; sie fürchten, dann nicht wiedergewählt zu werden. Auch hier widerspricht die praktische Erfahrung den Befürchtungen: die Abstimmung in Stockholm und auch die erfolgreiche Wahlkampagne des Londoner Bürgermeisters zeigen, dass die Akzeptanz für eine City Maut viel höher ist als zuvor angenommen und weiter steigt.

### **Quellen:**

- [www.wikipedia.de](http://www.wikipedia.de) zu *Innenstadtmaut*
- [www.vcd.org](http://www.vcd.org) > Pkw- & City Maut
- <http://www.tfl.gov.uk/roadusers/congestioncharging> zu *London*