

Weniger Staus, Staub und Gestank per sozial ausgewogener Städte-Maut

Gemeinsames Plädoyer initiiert von RWI – Leibniz-Institut
für Wirtschaftsforschung und der Stiftung Mercator

RWI Position #74, 18. Mai 2019

ZUSAMMENFASSUNG

Seit Bekanntwerden des Dieselskandals sind in mehreren deutschen Städten Fahrverbote beschlossen worden, in anderen Kommunen wird darüber diskutiert. Dabei wäre eine Städte-Maut, also eine Gebühr für das Autofahren in der Stadt, die sozial ausgewogenere und gleichzeitig ökonomisch deutlich sinnvollere Alternative. So könnte zugleich ein Verkehrskollaps durch stetig zunehmenden Autoverkehr vermieden werden. Umweltfreundlichere und den Verkehr entlastende Alternativen zum Autoverkehr würden attraktiver und die Kommunen würden zusätzliche Einnahmen erhalten. Dennoch würde niemand, der auf das Auto angewiesen ist, per Fahrverbot aus den Städten verbannt.

Unterstützt von:

Manuel Frondel (RWI)
Mark Andor (RWI)
Marco Horvath (RWI)
Christoph Schmidt (RWI)

Martin Achtnicht (IÖR)
Weert Canzler (WZB)
Felix Creutzig (TU Berlin, MCC)
Ottmar Edenhofer (PIK, MCC)
Lars Feld (Universität Freiburg)
Clemens Fuest (ifo)
Christina Gathmann (Universität Heidelberg)
Hans Gersbach (ETH Zürich)
Jens Gurr (Universität Duisburg-Essen)
Justus Haucap (DICE)

Bernd Hirschl (IÖW)
Georg Hirte (TU Dresden)
Martin Kesternich (ZEW)
Andreas Knie (WZB)
Sebastian Lentz (IfL)
Andreas Löschel (Universität Münster)
Axel Ockenfels (Universität zu Köln)
Sonja Peterson (IfW Kiel)
Karen Pittel (ifo)
Wilfried Rickels (IfW Kiel)
Ortwin Renn (IASS)
Stephan Rammler (IZT)
Lisa Ruhrort (WZB)
Isabel Schnabel (Universität Bonn)
Achim Truger (Universität Duisburg-Essen)
Volker Wieland (Universität Frankfurt)

ABSTRACT

Since the diesel scandal became public, driving bans have been imposed in several German cities. In other cities, they are being discussed. Yet, a city toll, i.e. a charge for using a car in the city, would be the socially fairer and economically much more sensible alternative. Thus a traffic collapse due to constantly increasing car traffic could be avoided. More environmentally friendly and traffic-relieving alternatives to cars would become more attractive and municipalities could benefit from additional revenues. Nevertheless, nobody who needs to rely on car transport would be banned from driving in the cities.

IMPRESSUM

Herausgeber

RWI – Leibniz-Institut für Wirtschaftsforschung

Hohenzollernstr. 1-3
45128 Essen
Fon: +49 (0) 2 01-8149-0

Büro Berlin

Invalidenstr. 112
10115 Berlin

ISBN 978-3-96973-072-0

Alle Rechte vorbehalten. Essen 2019

www.rwi-essen.de/positionen

Schriftleitung

Prof. Dr. Christoph M. Schmidt

Redaktion

Katja Fels (verantwortlich)
Fon: +49 (0) 2 01-8149-217
katja.fels@rwi-essen.de

Leonard Goebel
leonard.goebel@rwi-essen.de

Lektorat

Sabine Weiler

Layout und Gestaltung

Daniela Schwindt & Sarah Rühl

1. EINLEITUNG

Der Autoverkehr ist in vielen Städten zu einer hohen Belastung geworden. Neben Lärm, durch parkende Autos überfüllte Innenstädte und durch Staus verstopfte Straßen sorgen Treibhausgas-, Feinstaub- und Stickoxidemissionen für *massive negative externe Effekte*. Mit diesem Begriff beschreiben die Wirtschaftswissenschaften negative Auswirkungen auf Unbeteiligte, ohne dass der Verursacher dafür entsprechende Kosten tragen muss. Um die volkswirtschaftlichen Kosten der Autonutzung verursachergerecht zuzuordnen, wäre eine nutzungsabhängige Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur sinnvoll.

Eine *entfernungs- und schadstoffabhängige Straßennutzungsgebühr*, die zeitlich fein gestaffelt alle negativen externen Effekte wie Stau, Lärm und Luftschadstoffe berücksichtigt, erfüllt diese Anforderung. Neben derartigen Straßennutzungsgebühren ist eine adäquate Bepreisung öffentlicher Parkplätze die aus ökonomischer Sicht beste Möglichkeit, um die Überlastung von Straßen und Parkflächen zu reduzieren. Nutzungsabhängige Gebühren würden dazu beitragen, dass der öffentliche Raum und die öffentliche Infrastruktur effizienter genutzt würden. In der Tendenz würden sie zudem Haushalte mit niedrigeren Einkommen einen größeren Handlungsspielraum erlauben als die nun drohenden oder bereits erlassenen *Fahrverbote* für ältere Dieselfahrzeuge.

2. VORSCHLAG EINER STÄDTE-MAUT

Aus den genannten Gründen ist die schrittweise Einführung einer *Städte-Maut* – einer Gebühr für die Fahrt mit dem Auto in eine Stadt – anderen Regulierungsinstrumenten wie etwa Fahrverboten *deutlich überlegen*. Eine Städte-Maut erhöht die Attraktivität der Nutzung anderer Verkehrsmittel, etwa des öffentlichen Nahverkehrs (ÖPNV) oder des Fahrrades. Eine Städte-Maut entfaltet ihre Wirkung somit dadurch, dass die Kosten für eine Autofahrt in die Stadt im Vergleich zu den Alternativen steigen. Dies führt zu einem Umstieg auf andere Verkehrsmittel, mit denen weniger negative externe Effekte verbunden sind, und regt zu einer effizienteren Nutzung von Pkws an, etwa durch die Bildung von Fahrgemeinschaften.

Erfahrungen aus London, Stockholm, Oslo und anderen Städten zeigen, dass mit einer Städte-Maut das Pkw-Aufkommen und damit sowohl die Emissionen als auch die Häufigkeit von Staus deutlich sinken. Die in Deutschland diskutierten oder bereits erlassenen Fahrverbote haben hingegen den Nachteil, dass sie bestimmte Fahrzeuge vom Verkehr ausschließen, ohne dabei die sozialen Folgen zu berücksichtigen oder Alternativen anzubieten. Durch eine Städte-Maut würden den Städten und Kommunen *zusätzliche Einnahmen* beschert, die zweckgebunden in den Ausbau des ÖPNV und der Rad- und Fußwege sowie die Finanzierung von Sozialtickets fließen könnten.

Den Menschen würden somit nicht nur mehr, bessere und günstigere Optionen für ihre tägliche Mobilität geboten. Würde sich die Kommunalpolitik bei der Höhe der Städte-Maut an jenen Beträgen orientieren, die andernorts in Europa erhoben werden, dann würde es sich für jeden Autofahrer und jede Autofahrerin um wenige Euro zusätzlich pro Tag handeln. Dies liegt in der Größenordnung der Parkgebühren, die man üblicherweise in Parkhäusern zu entrichten hat.

Technisch ist eine Umsetzung der Städte-Maut mithilfe *automatischer Bezahlssysteme* bereits heute möglich. Die verfügbaren Systeme würden es sogar erlauben, eine auslastungsabhängige Maut zu erheben, bei der, wie etwa in Stockholm, zu Stoßzeiten höhere Gebühren fällig werden. Die dortigen Erfahrungen zeigen, dass sich der Rückgang des Verkehrsaufkommens zu verschiedenen Tageszeiten deutlich unterscheidet. Mit einer auslastungsabhängigen Maut könnte man Verkehrsströme somit in gewissem Maße steuern.

3. AKZEPTANZ IN DER BEVÖLKERUNG

In einer *aktuellen Befragung* im Rahmen eines gemeinsamen, von der Stiftung Mercator geförderten Forschungsprojekts von RWI und WZB zum Verkehrsverhalten und zu verkehrspolitischen Einstellungen in Deutschland wurde erkennbar, dass die Mehrheit der Bevölkerung einige *einschneidende Maßnahmen* akzeptieren würde. Dazu gehören der Ausbau von Fahrradwegen auf Kosten von Autoparkplätzen, die Bevorrechtigung von Bus und Bahn auf staubelasteten Straßen oder die Ausweisung von Fahrverboten für solche Pkw, die Schadstoffgrenzwerte überschreiten. Es ist daher zu erwarten, dass sich die Bevölkerung auch gegenüber einer *sozial abgefederten Städte-Maut* offen zeigen würde.

Eine hohe Akzeptanz kann voraussichtlich dann erreicht werden, wenn es gelingt zu vermitteln, dass eine Städte-Maut sowohl eine Antwort auf drohende Fahrverbote liefert als auch Wege aus dem Verkehrskollaps in den Städten aufzeigt. Es sollte klar kommuniziert werden, dass die Einnahmen aus der Städte-Maut für eine Verbesserung des ÖPNV und der Fahrradinfrastruktur sowie zur Finanzierung von Sozialtickets vorgemerkt sind, um wünschenswerte Alternativen zum Autoverkehr anzubieten. Kurzfristig ist es sinnvoll, *Modellgebiete* auszuweisen, in denen „regulative Experimente“ mit Mautmodellen umgesetzt werden können, an deren Ausgestaltung die Bürgerinnen und Bürger umfänglich und von Anfang an beteiligt sind. Gleichzeitig müssen Kommunen die für ambitionierte Modellversuche nötige Unterstützung und nicht zuletzt die notwendige Rechtssicherheit erhalten.

4. FAZIT

Die Einführung einer Städte-Maut wäre eine ökonomisch und ökologisch sinnvolle Antwort auf die vielfältigen Probleme, die mit dem zunehmenden Autoverkehr in deutschen Städten einhergehen. Mit einer Erprobung – zunächst in einzelnen Modellgebieten – würde sich die Politik auf den Pfad einer modernen Verkehrspolitik begeben und könnte zugleich sozial ungerechte und ökologisch wenig zielführende Fahrverbote umgehen.

6 | 6

RWI Position #74, 18. Mai 2019

ZULETZT ERSCHIENENE RWI POSITIONEN

- #73 Strukturanpassungen im Krankenhausbereich
- #72 Eckpunkte einer CO2-Preisreform
- #71 Re-Vitalisierung des Ruhrgebiets durch regionale Kooperation „von unten“
- #70 Der Markt für Recyclingkunststoffe im Umbruch
- #69 Jobmotor Erneuerbare?
- #68 Handlungsbedarf trotz Krankenhausstrukturgesetz: Elf Thesen zur Reform der Notfallversorgung

www.rwi-essen.de/positionen

RWI – Leibniz-Institut für Wirtschaftsforschung

Das RWI – Leibniz-Institut für Wirtschaftsforschung ist ein führendes Zentrum für wissenschaftliche Forschung und evidenzbasierte Politikberatung in Deutschland. Das Institut ist Mitglied der Leibniz-Gemeinschaft. Es wurde 1926 gegründet und arbeitet seit 1943 in rechtlicher Selbständigkeit. Das RWI stützt seine Arbeiten auf neueste theoretische Konzepte und moderne empirische Methoden. Ökonomische Zusammenhänge werden auf allen Ebenen – vom Individuum bis zur Weltwirtschaft – in vier Kompetenzbereichen erforscht: „Arbeitsmärkte, Bildung, Bevölkerung“, „Gesundheit“, „Umwelt und Ressourcen“ sowie „Wachstum, Konjunktur, Öffentliche Finanzen“. Das „Forschungsdatenzentrum Ruhr am RWI“ (FDZ Ruhr) versorgt die Wissenschaftler mit aktuellsten Zahlen. Das RWI veröffentlicht Forschungsergebnisse und Beiträge zur Politikberatung in verschiedenen Publikationsreihen. Weitere Informationen im Internet unter: www.rwi-essen.de