



Dokumentation

Verkehrssteuerung in europäischen Städten durch eine City-Maut

Verkehrssteuerung in europäischen Städten durch eine City-Maut

Aktenzeichen: WD 5 - 3000 - 147/18
Abschluss der Arbeit: 27. November 2018
Fachbereich: WD 5: Wirtschaft und Verkehr, Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz

Die Wissenschaftlichen Dienste des Deutschen Bundestages unterstützen die Mitglieder des Deutschen Bundestages bei ihrer mandatsbezogenen Tätigkeit. Ihre Arbeiten geben nicht die Auffassung des Deutschen Bundestages, eines seiner Organe oder der Bundestagsverwaltung wieder. Vielmehr liegen sie in der fachlichen Verantwortung der Verfasserinnen und Verfasser sowie der Fachbereichsleitung. Arbeiten der Wissenschaftlichen Dienste geben nur den zum Zeitpunkt der Erstellung des Textes aktuellen Stand wieder und stellen eine individuelle Auftragsarbeit für einen Abgeordneten des Bundestages dar. Die Arbeiten können der Geheimschutzordnung des Bundestages unterliegende, geschützte oder andere nicht zur Veröffentlichung geeignete Informationen enthalten. Eine beabsichtigte Weitergabe oder Veröffentlichung ist vorab dem jeweiligen Fachbereich anzuzeigen und nur mit Angabe der Quelle zulässig. Der Fachbereich berät über die dabei zu berücksichtigenden Fragen.

Inhaltsverzeichnis

1.	Vorbemerkungen	4
2.	Verkehrsregulierung durch eine City-Maut	4
2.1.	Ansatz	4
2.2.	Übersichten	6
3.	Weiterführende Veröffentlichungen	8

1. Vorbemerkungen

In dem der Dokumentation zugrunde liegenden Auftrag wird unter Hinweis auf die in der Londoner Innenstadt erhobene Congestion Charge die Frage aufgeworfen, welche Abgabesysteme zur Steuerung des städtischen Verkehrs es in den Mitgliedstaaten der EU gibt und wie diese ausgestaltet sind.

Die Dokumentation beschränkt sich auf das Instrument der City-Maut. Auf andere Lösungsansätze wie beispielsweise die Erhebung von Parkgebühren im Rahmen des städtischen Parkraummanagements wird dagegen angesichts der kleinteiligen, je nach den städtischen Anforderungen unterschiedlichen örtlichen Regelungen nicht näher eingegangen.

Die Arbeit umfasst insgesamt drei Abschnitte: einführende Anmerkungen zum Instrument der City-Maut, Angaben zu elektronisch verfügbaren Übersichten, die einen Einblick in einzelne City-Maut-Regelungen ermöglichen, sowie eine Zusammenstellung weiterführender Literatur.

Die in der vorliegenden Arbeit angegebenen Internet-Links wurden jeweils am 27.11.2018 zuletzt aufgerufen.

2. Verkehrsregulierung durch eine City-Maut

2.1. Ansatz

Die City-Maut, auch Stadt-Maut oder Innenstadtmaut genannt, bezeichnet eine Gebühr, die bei Einfahrt in bzw. Durchfahrt durch die Innenstadt erhoben wird und somit den innerstädtischen motorisierten Individualverkehr verteuern soll.¹ Sie zielt üblicherweise auf drei zentrale Ziele ab, die einzeln oder auch in Kombination miteinander angestrebt werden können: die Verringerung bzw. Verstetigung der örtlichen Verkehrsnachfrage und damit die Vermeidung von Staubildungen, die Verbesserung der Umweltbedingungen, hier insbesondere der Luftqualität, sowie die Erzielung von Einnahmen zur Realisierung fiskalischer Zielsetzungen.²

Charakteristisch für eine City-Maut ist ihre Verknüpfung mit einem Tarif, auf deren Grundlage sie erhoben wird. In diesem Zusammenhang führen Lisa Diener und Neven Josipovic von der Forschungsstelle Mobilitätsrecht der Technischen Universität Braunschweig aus:

1 Vgl. Grüttner, André/Rottmann, Oliver (2018). Nachhaltige Mobilität: Gesamtstrategie statt unkoordinierter Einzelmaßnahmen. In: Ifo-Institut, Leibniz-Institut für Wirtschaftsforschung an der Universität München (Hrsg.). Zur Diskussion gestellt. Fahrverbote, City-Maut, kostenloser öffentlicher Nahverkehr: Wege aus dem Verkehrskollaps? ifo-Schnelldienst. 71. Jahrgang (2018). Heft 9/2018. S. 9. Link: www.cesifo-group.de/DocDL/sd-2018-09-knieps-et-al-verkehrspolitik-2018-05-09.pdf. (**Anlage 2**)

2 Vgl. u. a. Kossak, Andreas (2008). Die City-Maut im Instrumentarium der städtischen Verkehrssteuerung. In: Bracher, Tilman/Lehmbruck, Michael (Hrsg.). Steuerung des städtischen Kfz-Verkehrs: Parkraummanagement, City-Maut und Umweltzonen. Deutsches Institut für Urbanistik GmbH (Difu). Difu-Impulse. Band 6/2008. Berlin. S. 75. Standnummer in der Bibliothek des Deutschen Bundestages: P 786296. (**Anlage 6**)

„Bei der City-Maut wird die Fahrt in bestimmten Zonen oder Straßenzügen – ggf. uhrzeitabhängig – mit einem Tarif verknüpft (...), so dass für die Nutzung des Straßenraums gezahlt werden muss. Eine solche Verteuerung der Kraftfahrzeugnutzung soll unter anderem dazu führen, dass ihre Nutzer auf andere Fortbewegungsmittel umsteigen, um so der Zahlungspflicht zu entgehen.“³

Die Tarifgestaltung ist im Einzelnen abhängig von den jeweiligen städtischen Rahmenbedingungen und Zielsetzungen. Hierbei gilt es u. a. zu klären, wen die Erhebung der City-Maut betreffen soll (z. B. Ausnahmeregelungen für bestimmte Kraftfahrzeuge bzw. Personengruppen), wann sie wirken soll (z. B. Festlegung von bestimmten Tageszeiten, Wochentagen oder Jahreszeiten bzw. Verkehrsaufkommen/Staulevels) und wo/in welchem Gebiet sie erhoben werden soll.⁴ Vor diesem Hintergrund schlussfolgert die unten aufgeführte Studie von Dietrich Leihs und anderen: „Ein und dieselbe City-Maut kann über eine Verkehrsreduzierung hinaus auch die Luftqualität oder Verkehrssicherheit deutlich erhöhen, wenn das System entsprechend entworfen ist.“⁵

Für die räumliche Gestaltung der Gebührenerhebung in Städten gibt es eine Reihe von Optionen. Hierunter fallen Flächenlizenzen, Zugangsgenehmigungen, Einzel-Kordons, Multi-Kordons, zonen- bzw. gebietsbasierte sowie entfernungs-basierte Modelle.⁶

Laut einer Dissertation von Tina Gehlert haben Städte, die bisher Preissysteme eingeführt haben, entweder für ein Kordonsystem oder ein Gebietssystem entschieden.

Beim Kordonsystem werde ein Ring (der sogenannte Kordon) um ein bestimmtes Gebiet, beispielsweise die Innenstadt, gezogen, Für die Querung dieses Kordons werde eine Gebühr erhoben. Dies könne sowohl stadteinwärts als auch stadtauswärts oder in beide Richtungen geschehen. Zur stärkeren räumlichen Differenzierung des Systems könne das Gebiet auch in mehrere Kordons eingeteilt werden (multiples Kordonsystem). Beispiele für ein einfaches Kordonsystem seien die norwegischen Städte Oslo und Bergen sowie die schwedische Stadt Stockholm, ein Beispiel für ein multiples Kordonsystem sei die norwegische Stadt Trondheim (siehe unten). Auch beim Gebietssystem werde ein bestimmter Bereich der Stadt bepreist. Anders als beim Kor-

3 Diener, Lisa/Josipovic, Neven (2017). Veränderung des Individualverkehrs in Innenstädten: Zehn kommunale Instrumente zur Verringerung von Kraftfahrzeugverkehr und zur Förderung von umweltfreundlicher Mobilität. In: Niedersächsische Verwaltungsblätter (NdsVBl.). 24. Jahrgang (2017). Heft 12. S. 360 f. Standnummer in der Bibliothek des Deutschen Bundestages: R 74661/24.2017. An der durch die Klammer (...) markierten Stelle verweist der Originaltext auf eine Fußnote mit Quellenangabe.

4 Vgl. Leihs, Dietrich / Siegl, Thomas / Hartmann, Martin (2014). City-Maut: Nutzen und Technologien von Systemen zum Steuern der Zufahrt in Zonen. Wiesbaden : Springer Vieweg. S. 33 f. Standnummer in der Bibliothek des Deutschen Bundestages: P 5146448. (**Anlage 5**)

5 Ebenda. S. 35 f.

6 Vgl. Kossak, Andreas (2008). Die City-Maut im Instrumentarium der städtischen Verkehrssteuerung. In: Bracher, Tilman/Lehmbruck, Michael (Hrsg.). Steuerung des städtischen Kfz-Verkehrs: Parkraummanagement, City-Maut und Umweltzonen. Deutsches Institut für Urbanistik GmbH (Difu). Difu-Impulse. Band 6/2008. Berlin. S. 75. Standnummer in der Bibliothek des Deutschen Bundestages: P 786296. (**Anlage 6**)

donsystem, bei dem nur für die Einfahrt in den Kordon bzw. die Ausfahrt aus dem Kordon bezahlt werden müsse, sei beim Gebietssystem auch jede Fahrt innerhalb des Gebiets kostenpflichtig. Ein Beispiel hierfür sei London (siehe unten).⁷

Darüber hinaus unterscheiden sich City-Maut-Systeme im Hinblick auf die Erfassung der Gebührenpflichtigen, die Bezahlungsweise und die Durchsetzung/Überwachung der Zahlungsverpflichtung. Hierbei kommen verschiedene technische Systeme, hierunter automatisierte Systeme, zum Einsatz.⁸

2.2. Übersichten

Wie die Recherchen zum Auftrag ergeben haben, wird eine City-Maut in einzelnen Städten der EU-Mitgliedstaaten Großbritannien, Italien und Schweden sowie in der Hauptstadt des EU-Mitgliedstaates Malta, Valletta, erhoben. Darüber hinaus haben mehrere norwegische Städte eine City-Maut eingeführt. Demgegenüber kann Deutschland bisher auf keine Erfahrungen mit City-Maut-Modellen zurückgreifen.⁹

Einen ersten Einblick in die Verbreitung des Instruments der City-Maut in Europa vermittelt folgende Veröffentlichung des ADAC:

-
- 7 Vgl. Gehlert, Tina (2009). Straßenbenutzungsgebühren in Städten: Akzeptanz und Mobilitätsverhalten. Dissertation (Technische Universität Dresden, 2008). Wiesbaden 2009. S. 29. Standnummer in der Bibliothek des Deutschen Bundestages: P 5125153.
- 8 Vgl. u. a. Leih, Dietrich / Siegl, Thomas / Hartmann, Martin (2014). City-Maut: Nutzen und Technologien von Systemen zum Steuern der Zufahrt in Zonen. Wiesbaden : Springer Vieweg. S. 37f. Standnummer in der Bibliothek des Deutschen Bundestages: P 5146448. (**Anlage 5**);
European Commission (2017). Directorate-General for Mobility and Transport. (Directorate B - Investment, Innovative & Sustainable Transport. Unit B4 – Sustainable & Intelligent Transport Final Report.) Final Report. Study on Urban Vehicle Access Regulations. Brüssel. 2017. S. 67 - 72. Link: ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/uvar_final_report_august_28.pdf.
- 9 Stattdessen haben hierzulande immer mehr Städte – neben einer Verkehrsregulierung etwa durch gesonderte Geschwindigkeitsbeschränkungen oder Maßnahmen des Parkraummanagements - Umweltzonen eingeführt, um den innerstädtischen Verkehr unter Umweltgesichtspunkten zu steuern. Vgl. u. a. Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2018). Artikel. Umweltzonen: Ein Beitrag für saubere Luft in den Innenstädten. Link: www.bmvi.de/DE/Themen/Mobilitaet/Laerm-Umweltschutz/Immissionschutz/immissionsschutz.html ;
Umweltbundesamt (2018). Umweltzonen in Deutschland. Dessau-Roßlau. 01.02.2018. Link: www.umweltbundesamt.de/themen/luft/luftschadstoffe/feinstaub/umweltzonen-in-deutschland#textpart-13 ;
Green-Zones GmbH (2018). Green-Zones.eu. Das zentrale Portal für alle europäischen Umweltzonen. Link: www.green-zones.eu ;
Sadler Consultants Ltd. (2018). Internet-Portal „Urban Access Regulations in Europe“. Link: <http://urbanaccessregulations.eu> (in englischer Sprache) bzw. <http://de.urbanaccessregulations.eu> (in deutscher Übersetzung). Suchpfad: Startseite/Low Emission Zones. Die Angaben zu den in einzelnen Ländern, hierunter Deutschland, etablierten Umweltzonen erschließen sich über den Suchpfad Startseite/Find Schemes by Country und können ebenfalls in deutscher Sprache aufgerufen werden.

ADAC e. V. (2018). Zufahrtsbeschränkungen in EU-Innenstädten. München. 21.11.2018. Link: www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/abgas-diesel-fahrverbote/fahrverbote/fahrverbote-ausland/ .

Anlage 1

Ausführliche Angaben zur Erhebung einer City-Maut in europäischen Staaten und zu deren jeweiliger Ausgestaltung können der folgenden Website des ADAC entnommen werden:

ADAC e. V. (2018). Maut in Europa. Link: www.adac.de/reise_freizeit/maut .

Demnach gibt es City-Maut-Regelungen für:¹⁰

- London¹¹ und Durham in Großbritannien, siehe Link www.adac.de/reise_freizeit/maut/grossbritannien/default.aspx?ComponentId=18898&SourcePageId=19900&ItpId=56 ;
- Bologna, Mailand und Palermo in Italien, siehe Link www.adac.de/reise_freizeit/maut/italien/default.aspx?ComponentId=163023&SourcePageId=19900&ItpId=69 ;
- Valletta auf Malta, siehe Link www.adac.de/reise_freizeit/maut/malta/default.aspx?ComponentId=267703&SourcePageId=19900&ItpId=87 ;
- Bærum, Bergen, Bodø, Førde, Grenland, Harstad, Haugesund, Kristiansand, Namsos, Nord-Jæren, Oslo und Trondheim in Norwegen, siehe Link www.adac.de/reise_freizeit/maut/norwegen/default.aspx?ComponentId=18912&SourcePageId=19900&ItpId=101 sowie
- Göteborg und Stockholm in Schweden, siehe Link www.adac.de/reise_freizeit/maut/schweden/default.aspx?ComponentId=18897&SourcePageId=19900&ItpId=139 .

Darüber hinaus ordnet der ADAC mehrere gegen gebührenpflichtige Plaketten (Crit' Air) zugängliche französische Umweltzonen der Kategorie City-Maut zu, hierunter Umweltzonen der Metropolregionen Paris, Grenoble, Lille, Lyon, Rennes, Straßburg und Toulouse.¹²

Die konkreten Bestimmungen zur jeweiligen City-Maut können unter den angegebenen Internet-Links aufgerufen werden.

10 Der ADAC ordnet auch in Frankreich etablierte städtische Umweltzonen der Kategorie City-Maut zu. Dies betrifft Umweltzonen der Städte Paris, Grenoble, Lille, Lyon, Rennes, Straßburg und Toulouse sowie Umweltzonen in Départements. Vgl. ADAC e. V. (2018). Maut in Europa. Frankreich. Link: www.adac.de/reise_freizeit/maut/frankreich/default.aspx?ComponentId=18894&SourcePageId=19900&ItpId=51 .

11 Im Fall von London wird sowohl die von der Erhebung einer Staugebühr betroffene Innenstadtzone (London Congestion Charge zone) als auch die für bestimmte Wohnmobile nur gegen eine Tagesgebühr zugängliche Umweltzone London der Kategorie City-Maut zugeordnet.

12 Vgl. ADAC e. V. (2018). Maut in Europa. Frankreich. Link: www.adac.de/reise_freizeit/maut/frankreich/default.aspx?ComponentId=18894&SourcePageId=19900&ItpId=51 .

Des Weiteren wird auf das folgende Internet-Portal des Beratungsunternehmens Sadler Consultants¹³ aufmerksam gemacht:

Sadler Consultants. Urban Access Regulations in Europe. Link: <http://urbanaccessregulations.eu> (in englischer Sprache) bzw. <http://de.urbanaccessregulations.eu> (in deutscher Übersetzung).

Länderübergreifende Informationen zu städtischen Mautgebühren können im Rahmen dieses Portals über den Suchpfad Startseite/Urban Road Tolls aufgerufen werden (Link: <http://urbanaccessregulations.eu/urban-road-charging-schemes>).

Landesspezifische Regelungen sowie Angaben zur Ausgestaltung einzelner City-Maut-Systeme erschließen sich dagegen über den Suchpfad Startseite/Find Schemes by Country und die entsprechende Länderseite, so für

- Italien unter dem Link <http://urbanaccessregulations.eu/countries-mainmenu-147/italy-mainmenu-81> ,
- Malta unter dem Link <http://urbanaccessregulations.eu/countries-mainmenu-147/malta> ,
- Norwegen unter dem Link <http://urbanaccessregulations.eu/countries-mainmenu-147/norway-mainmenu-197> ,
- Schweden unter dem Link <http://urbanaccessregulations.eu/countries-mainmenu-147/sweden-mainmenu-248> und
- das Vereinigte Königreich unter dem Link <http://urbanaccessregulations.eu/countries-mainmenu-147/united-kingdom-mainmenu-205> .

3. Weiterführende Veröffentlichungen

Zusätzliche Informationen zu einer Verkehrssteuerung in europäischen Städten durch das Instrument der City-Maut vermitteln u. a. die nachfolgend aufgeführten Veröffentlichungen:

ifo Institut, Leibniz-Institut für Wirtschaftsforschung an der Universität München e. V. (Hrsg.) (2018). Zur Diskussion gestellt. Fahrverbote, City-Maut, kostenloser öffentlicher Nahverkehr: Wege aus dem Verkehrskollaps? Mit Beiträgen von Knieps, Günter / Griese, Thomas / Grüttner, André und Rottmann, Oliver / Schiffer, Hans-Wilhelm / Sieg, Gernot / Stadelmann, David / Monheim, Heiner. In: ifo-Schnelldienst. 71. Jahrgang (2018). Heft 9/2018. S. 3 - 22. München. 9. Mai 2018. Link: www.cesifo-group.de/DocDL/sd-2018-09-knieps-et-al-verkehrspolitik-2018-05-09.pdf . Im Rahmen des vorgenannten Diskussionsthemas werden mehrere Beiträge zu Ansätzen innerstädtischer Verkehrssteuerung, hierunter auch zur City-Maut, veröffentlicht.

13 Link Startseite: www.airqualitypolicy.co.uk .

Anlage 2

IEFE - The Centre for Research on Energy and Environmental Economics and Policy at Bocconi University (2016). Urban Road Pricing: A Comparative Study on the Experiences of London, Stockholm and Milan. Croci, Edoardo/Ravazzi Douvan, Aldo. Working Paper n. 85. Milano.

February 2016. Link: <ftp://ftp.repec.org/opt/ReDIF/RePEc/bcu/papers/iefewp85.pdf> .

Anlage 3

Vgl. hierzu auch Croci, Edoardo (2016). Urban road pricing: a comparative study on the experiences of London, Stockholm and Milan. In: Transportation Research Procedia. Jahrgang 14 (2016). S. 253 – 262. Link: https://ac.els-cdn.com/S235214651630062X/1-s2.0-S235214651630062X-main.pdf?_tid=c0848cae-fb66-441c-acbc-5adcc4420ac8&acdnat=1542895954_e2f635a2d9348fd36fead5c2c85babc6 .

Anlage 4

Leihls, Dietrich / Siegl, Thomas / Hartmann, Martin (2014). City-Maut: Nutzen und Technologien von Systemen zum Steuern der Zufahrt in Zonen. Wiesbaden : Springer Vieweg. Standardnummer in der Bibliothek des Deutschen Bundestages: P 5146448.

Die Studie beschreibt im Rahmen des Kapitels 3 („Bestehende Systeme“) in Abschnitt 3.2 („Beispiele aus Europa“) Systeme der städtischen Verkehrsregulierung (insbesondere Umweltzonen, City-Maut-Systeme) in Schweden, Großbritannien, Deutschland, Frankreich, Italien, Norwegen, Niederlande, Malta, Finnland, Dänemark und der Schweiz. Ihr zufolge wurden City-Maut-Systeme bisher in Schweden (Stockholm, Göteborg), Großbritannien (Durham, London), Italien (Mailand, Bologna), Norwegen (Bergen, Oslo, Trondheim, Kristianstad, Stavanger, Namsos, Tønsberg) und Malta (Valletta) etabliert. In Kopie beigefügt werden die Kapitel 3 und 6 („Empirisch ermittelter Nutzen von Stadtmaut“) der Studie.

Anlage 5

Bracher, Tilman/Lehmbrock, Michael (Hrsg.) (2008). Steuerung des städtischen Kfz-Verkehrs: Parkraummanagement, City-Maut und Umweltzonen. Deutsches Institut für Urbanistik GmbH (Difu). Difu-Impulse. Band 6/2008. Berlin. Standardnummer in der Bibliothek des Deutschen Bundestages: P 786296.

Besonders hingewiesen wird auf den Beitrag von Andreas Kossak zum Thema „Die City-Maut im Instrumentarium der städtischen Verkehrssteuerung.“ (S. 25 – 81).

Anlage 6
