

Bündnis 90/Die Grünen

26. Ordentliche Bundesdelegiertenkonferenz

1.-3. Dezember 2006, Kölnmesse, Köln-Deutz

City-Maut für attraktive Innenstädte

„Stadtluft macht frei“ – diese alte Weisheit gilt in unseren Innenstädten nur noch sehr bedingt. Das Leben in der Stadt wird wieder beliebter. Doch gleichzeitig ist die Mobilität in vielen Innenstädten durch den zunehmenden Verkehr und Einschränkungen beim ÖPNV mittlerweile deutlich eingeschränkt. Die Lebensqualität sinkt stetig und Stadtluft wird immer ungesünder.

Neue Wege müssen beschritten werden, um das Leben in der Stadt wieder attraktiver und gesünder werden zu lassen. Großstädte wie London, Stockholm oder Oslo machen es vor: mit der City-Maut werden hier die Innenstädte entlastet, Mobilität gesteigert und die Abgasbelastung (am Beispiel Stockholm um rund 14 Prozent) deutlich reduziert. Diese Modellprojekte haben gleichzeitig Akzeptanz geschaffen. So haben sich kürzlich 51,7% der Stockholmer bei einer Abstimmung für die Fortsetzung des City-Maut-Projekts ausgesprochen.

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN stehen für ein umweltverträgliches Mobilitätskonzept. Nur einen gut ausgebauter ÖPNV, eine bessere Lenkung des Individualverkehrs und vor allem eine bessere Gesundheitsvorsorge kann Lebensqualität in den Städten deutlich erhöhen.

Die Luftbelastung durch Schadstoffe ist in vielen Ballungsräumen wie z.B. Berlin, München, Frankfurt oder Stuttgart mittlerweile immens. Die Feinstaubbelastung gefährdet nicht nur die Gesundheit, sondern ist laut Berechnungen der Europäischen Kommission jedes Jahr für 310.000 tödlich endende Erkrankungen verantwortlich. Der Autoindustrie ist es bis heute nicht gelungen, innovative Lösungen zur deutlichen Reduzierung des Schadstoffausstoßes umzusetzen.

Um den drängenden Problemen zu begegnen, muss Autoverkehr in der Innenstadt mit Abgaben belegt werden und damit der Ausbau des ÖPNV finanziert werden. Eine von mehreren Möglichkeiten dazu ist die Einführung einer City-Maut in Ballungsgebieten – überall dort, wo dies den Kommunen notwendig und sinnvoll erscheint. Sie soll gestaffelt an den Kriterien der Euro-Abgasnorm in umgekehrter Reihenfolge sein: Fahrzeuge der Stufe „Euro 1“ belasten die Umwelt am stärksten und müssen daher mehr bezahlen als schadstoffärmere Fahrzeuge (z.B. der niedrigsten Stufe „Euro 5“).

Durch eine City-Maut versprechen wir uns vor allem bessere Luft, weniger Staus und einen Umstieg auf Busse und Bahnen in unseren Innenstädten. Wegen der Kürzungen der Bundesmittel für den Nahverkehr ist ein Ausbau von Bus und Bahn auch in Ballungsräumen ohne neue Finanzierungsinstrumente auf absehbare Zeit

nicht mehr zu erwarten. Die Erfahrungen mit der City-Maut zeigen, dass dieses Instrument ohne Einsatz öffentlicher Mittel mehr und schneller zur Verlagerung des Verkehrs auf Bus und Bahn beiträgt als isolierte Investitionen in den ÖPNV. Die Maut ist auch ein Gewinn für den Klimaschutz, denn mit dem Umstieg vom privaten PKW auf öffentliche Verkehrsmittel werden die CO₂-Emissionen im Schnitt um dreiviertel gesenkt.

Die Einnahmen aus der City-Maut müssen bei den Kommunen bleiben und für den Ausbau des ÖPNV genutzt werden. Die Erfahrungen zeigen, dass trotz höherer Startkosten die City-Maut schnell schwarze Zahlen schreiben kann. Das ÖPNV-Angebot kann so deutlich ausgeweitet und attraktiver werden. Die Mobilität wird erhöht – ökologisch und stressfreier für den Einzelnen. Attraktivere Innenstädte machen es auch wieder reizvoller, dort einzukaufen. Die Beispiele London und Stockholm zeigen dies. City-Maut ist eine von mehreren Methoden zur Reduzierung des Autoverkehrs im Stadtzentrum und nicht für alle Städte geeignet. Oft lässt sich das Ziel beispielsweise mit einer Nahverkehrsabgabe oder der Bewirtschaftung aller Innenstadtparkplätze auf hohem Preisniveau genauso gut oder besser erreichen.

Die Kommunen sollen auch weiterhin selbst darüber entscheiden, ob eine City-Maut in ihrer Stadt notwendig oder sinnvoll ist. Doch Bund und Länder können und müssen unterstützend tätig werden. Wir fordern Bund und Länder daher auf:

- die notwendigen rechtlichen Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass die Kommunen die notwendigen lokal passenden Instrumente einführen können und deren Einnahmen aus einer City-Maut komplett in den Kommunen bleiben und zum Ausbau des ÖPNV zur Verfügung stehen können,
- die Entwicklung datenschutzfreundlicher Technologien zur Erhebung der City-Maut zu fördern.

Die technische Umsetzung der City-Maut muss höchsten datenschutzrechtlichen Anforderungen genügen. Neue Technologien müssen verhindern, dass das Fahrverhalten der BürgerInnen aufgezeichnet, nachvollzogen und zu anderen Zwecken ausgewertet und benutzt wird. Um solche Technologien Kosten sparend zu entwickeln und einzuführen, ist ein gemeinsames Engagement von Kommunen, Bund und Ländern sinnvoll.

Schließlich: die City-Maut hat nichts mit einer allgemeinen PKW-Maut zu tun. Die City-Maut will Innenstädte attraktiver machen, ihre Einnahmen erhöhen, die Mobilität durch einen Ausbau des ÖPNV und einen gelenkten Individualverkehr erhöhen. Die gelegentlich diskutierte PKW-Maut soll mit ihren Einnahmen einen Ausbau des Straßennetzes –insbesondere des Autobahnnetzes- finanzieren. Eine solche PKW-Maut ist ökologisch und verkehrspolitisch unsinnig.