

# PositionsPAPIER

## City-Maut

**Handelsverband Bayern e.V.**  
Brienner Straße 45  
80333 München

**Dipl.-Geogr. Simone Streller**  
Telefon 089 55118-116  
Fax 089 55118-114  
E-Mail [streller@hv-bayern.de](mailto:streller@hv-bayern.de)  
Internet [www.hv-bayern.de](http://www.hv-bayern.de)

Stand 07/2018

### Hintergrund

Aufgrund der Richtlinie 2008/50/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Mai 2008 über Luftqualität und saubere Luft für Europa (sog. Luftqualitätsrichtlinie) ist die Bundesrepublik Deutschland verpflichtet, die darin genannten Grenzwerte der Luftschadstoffe Feinstaub (PM<sub>10</sub>) und Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) einzuhalten. Diese werden zu wesentlichen Anteilen vom Verkehr produziert, insbesondere durch Verbrennungsvorgänge in Dieselmotoren. Im Falle der Überschreitung der Grenzwerte sind die Mitgliedstaaten bzw. die Städte verpflichtet, Luftreinhaltepläne zu erstellen und daraus abgeleitet geeignete Maßnahmen zu ergreifen. In diesem Zusammenhang wird auch immer wieder die Einführung einer City-Maut zur Bepreisung des innerstädtischen Straßenverkehrs diskutiert.

### Position des Handelsverbandes Bayern

#### ▪ Wirtschaftsstandort Innenstadt in Gefahr

Die Bedeutung einer Stadt wird vor allem von der Vitalität ihres Zentrums bestimmt. Der Einzelhandel in den Innenstädten ist neben dem kulturellen und städtebaulichen Umfeld und der Funktionsvielfalt der wichtigste Faktor für die Attraktivität der Innenstädte. Eine City-Maut würde den innerstädtischen Handel erheblich schwächen, Kunden abhalten und die Innenstadtentwicklung gefährden. Mit der Einführung eines „Wegezolls“ würde sich der Standort Innenstadt weiter verteuern und zu einem Verlust der Nutzungsvielfalt führen. Die „elektronische Umzäunung“ städtischer Zentren durch Gebührenerfassungssysteme würde zu unabsehbaren Konsequenzen für die Vitalität der Stadtkerne führen.

- **Unfaire Wettbewerbspolitik**

Eine City-Maut würde die Innenstädte im Verhältnis zu den Standorten im Umland erheblich benachteiligen. Die Wahl des Verkehrsmittels trifft der Kunde und Besucher einer Innenstadt ebenso wie er über die Wahl der Einkaufsstätte entscheidet. Bereits heute leidet die Erreichbarkeit vieler Innenstädte unter den peripheren, autogerechten Einzelhandelsstandorten auf der grünen Wiese. Der innerstädtische Einzelhandel steht dabei nicht nur in massivem Wettbewerb zu diesen Fachmarktstandorten, sondern gerät durch den virtuellen Standort Internet immer stärker unter Druck.

- **Ziel „Innenentwicklung vor Außenentwicklung“ konterkariert**

Zugleich würde die City-Maut das Credo „Innenentwicklung vor Außenentwicklung“ konterkarieren. Im Landesentwicklungsprogramm Bayern 2018 ist die Zielformulierung verankert, die vorhandenen Potenziale der Innenentwicklung möglichst vorrangig zu nutzen. Eine City-Maut würde der Umsetzung dieses Ziels entgegenstehen.

- **Technische Unzulänglichkeiten im ÖPNV**

Die Bemühungen, auf ein verstärktes Umsteigen auf öffentliche Verkehrsmittel hinzuwirken, können nicht nachhaltig durch die City-Maut allein gelingen. Der Öffentliche Personennahverkehr stößt bereits heute vielerorts an seine Belastungsgrenzen. Aufgrund des langen Realisierungszeitraums von Planung bis zur Fertigstellung des ÖPNV wird eine kurzfristige Kapazitätssteigerung nicht möglich sein.

- **Mehrfachbelastung der Autofahrer**

Eine City-Maut wäre eine Belastung, die nicht mehr an die Kunden vermittelbar wäre. Wer bereits bei der Einfahrt in die City zur Zahlung gezwungen würde, wäre nicht mehr bereit, an der Parkhausschranke nochmals eine Gebühr zu entrichten. Einkommensschwächere Haushalte werden sich eine Fahrt in die Innenstadt mit dem PKW nicht mehr leisten können.

- **Lenkungswirkung fraglich**

Die Absicht, mit einer belastungsabhängigen Maut in nennenswertem Umfang Verkehrsspitzen in deutschen Städten abzubauen, ist wenig realistisch. Die fehlende Zeitflexibilität durch Arbeitszeitregelungen lässt hier keine Veränderung erwarten. Ferner ist ein Spill-Over-Effekt für die angrenzenden Stadtviertel zu erwarten, verbunden mit einer zunehmenden Verkehrs- und Parkproblematik.

- **Problembereich Wirtschaftsverkehr**

Eine City-Maut würde auch den Wirtschaftsverkehr massiv treffen und zu einer erheblichen Verteuerung des Standortes Innenstadt für die Handelsunternehmen führen. Die Bemühungen den Wirtschaftsverkehr zu bündeln, beispielsweise durch die Umsetzung von City-Logistik-Konzepten, sind bisher nur in geringem Maße erfolgreich. Eine nach Tageszeit unterschiedliche Mautgebühr, würde die gewünschte Flexibilität beim Wirtschaftsverkehr verhindern.

- **Vergleichbarkeit nicht gegeben**

Aufgrund der strukturellen Unterschiede der europäischen Städte bezüglich der Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur sowie der geographischen Lage ist eine Vergleichbarkeit von Städten mit bzw. ohne Maut-System nicht möglich. Das häufig angeführte Beispiel „London“ ist deshalb nicht geeignet, da es sich um ein Business district mit einer geringen Wohnbevölkerung handelt. Die Einführung der City-Maut wurde v.a. als Regulativ zur Staureduzierung eingeführt.

Die deutschen Städte zeichnen sich dagegen mit einem hohen Anteil an Wohnbevölkerung in den Innenstädten aus. Auch ist die Fläche der bemauteten Gebiete sehr unterschiedlich: das Gebiet in London umfasst 22 km<sup>2</sup>; das entspricht z.B. in München nur der Fläche innerhalb des Altstadttrings.

▪ **Finanzierungswirkung fraglich**

Was den Kommunen auf den ersten Blick als willkommene Einnahmequelle erscheinen mag, würde sich vermutlich bald als doppelte Belastung erweisen. Ungeklärt ist die Frage, wie die Installationskosten eines lückenlosen Erfassungssystems aufgebracht werden sollen.

▪ **Datenschutzrechtliche Fragestellung**

Neben ökonomischen und ökologischen Erwägungen sprechen auch der enorme bürokratische Aufwand sowie offene Fragen zum Datenschutz eines „gläsernen Autofahrers“ gegen die Einführung einer City-Maut.

**Unsere Forderungen:**

- Erstellung ausgewogener Konzepte im Konsens aller Betroffenen zur Stärkung des Wirtschafts-, Wohn- und Freizeitstandorts Innenstadt.
- Weiterentwicklung der Zulassungsvorschriften für Pkws wie etwa durch die Einführung von Messungen im realen Fahrbetrieb (real driving emission RDE).
- Ausbau des ÖPNV durch Erhöhung der Kapazität im Bestand (längere Busse, 2. S-Bahn-Stammstrecke München etc.), attraktive Tarife und Umsteigeverbindungen.
- Verkürzung des Realisierungszeitraums von der Planung bis zur Fertigstellung des ÖPNV.