

Technische Universität Wien  
Institut für Raumplanung

---

*Verkehrspolitik*

## Was kann die City Maut?

*Eine Arbeit im Rahmen der LV*

VO: Verkehrspolitik, 231.017

Univ. Prof. DI. Dr. Hermann Knoflacher

WS 2007/08

Martin Maly, 0301719, A 300

Angela Weikmann, 0003326, H 066 419

---

Wien, Jänner 2008

Die Vorlesung „Verkehrspolitik“ des Institutes für Verkehrsplanung der Technischen Universität Wien stellte uns als Abschluss des Semesters folgende Aufgabe:

### „City Maut“

Da die Aufgabenstellung nicht näher spezifiziert wurde, blieb es uns selbst überlassen, eine Pro- oder Conterhaltung zum Thema Citymaut einzunehmen und darauf basierend eine konkrete Fragestellung und Argumentationslinie zu dieser Maßnahme zu erarbeiten.

Schließlich entschieden wir uns für den Arbeitstitel: *„Was kann die City Maut?“*

*Wie überzeuge ich einen beliebigen Politiker davon, dass durch die Einführung städtischer Straßenbenützungsgebühren für PKW und LKW, sprich einer City Maut, das innerstädtische Verkehrsaufkommen räumlich und zeitlich gesteuert werden kann?*

Kann durch eine City Maut in den Städten den Kapazitätsengpässen und Staus entgegen gewirkt werden?

Wie sieht die derzeit gängige Praxis aus, um Kapazitätsengpässe und Staus zu beheben?

Wie wirkt sich die Einführung einer City Maut auf die Reisegeschwindigkeiten, die Reisezeiten, die Attraktivität der PKW-Benutzung, die Verkehrsstärke und die Auslastung aus?

Kann eine City Maut als alleinige Maßnahme die gestellten Ansprüche erfüllen?

Welche Nebeneffekte und welche Probleme ergeben sich durch die Einführung einer solchen Maut?

Im Folgenden sollen die kausalen Zusammenhänge dieser verschiedenen Entitäten in einem Causal-Loop-Diagramm (CLD) vereinfacht dargestellt werden und durch Erweiterung der Systemgrenzen auf begleitende und ergänzende Maßnahmen eingegangen werden.

## Was haben wir gelernt? Welche Probleme gab es?

Aufgrund der derzeitigen Aktualität des Themas und der Diskussion um die Einführung einer City Maut für die Wiener Innenstadt, schien uns das Thema von besonderem Interesse.

Die offene Aufgabenstellung stellte für uns durchaus eine Herausforderung dar. Im Zuge der Recherchen und der tieferen Auseinandersetzung mit dem Thema City-Maut ergaben sich immer wieder neue Aspekte und Einsichten. Es gestaltete sich zeitweise als schwierig, die Methode des Causa-Loop-Diagramms mit seinen Rückkoppelungen auf sämtliche Aspekte der Thematik anzuwenden, vor allem in Hinblick auf die relativ knappe Präsentationszeit von vier Minuten. Aus diesem Grund beschränken wir uns in der Präsentation lediglich auf den Zusammenhang zwischen Staureduktion und Einführung einer City-Maut. Die weiteren Aspekte und Argumentationslinien sollen im Folgenden näher betrachtet werden.

Bei Betrachtung der Argumentationslinien der verschiedenen Akteure, sei es nun von Seiten der Politik oder der Medien, werden vor allem folgende Befürchtungen immer wieder in den Raum gestellt:

Durch eine City Maut wird die Mobilität der Bevölkerung stark eingeschränkt. Vor allem die Einkommensschwächeren würden dazu gezwungen, auf Alternativen umzusteigen, die bis dato nicht im gewünschten Ausmaß und gewünschter Qualität vorhanden sind<sup>1</sup>.

Die Einführung einer City Maut kostet Geld, und führt dazu, dass durch die entfallenen PKW-Fahrten ein Kaufkraft Abfluss aus der Innenstadt erfolge und dadurch die Einkaufszentren am Stadtrand indirekt subventioniert werden.

Diese oft gehörten Kritikpunkte wollten wir nun näher betrachten. Da wir ja einem Politiker gegenüber präsentieren, sollten die oben genannten Argumentationslinien kritisch hinterfragt werden, Gegenstandspunkte argumentiert, und gegebenenfalls alternative Maßnahmen in unsere Darstellung im CLD eingebaut werden.

---

<sup>1</sup> Gragabber, S. 53

Zum ersten Punkt, der Einschränkung der Mobilität gilt festzuhalten:

Mobilität ist definiert durch die Anzahl der Wege pro Person und Werktag, nicht als die Anzahl der Autofahrten.

Da physische Mobilität im Raum immer mit Mobilitätszwecken verbunden ist (Wege zum Arbeitsplatz, Wege zum Einkaufen,...), wird die Mobilität stets konstant bleiben, da sich die Zwecke aufgrund der Motorisierung nicht ändern. Damit kann es auch kein Mobilitätswachstum geben.

Aus diesem Grund schien uns dieses Argument nicht brauchbar für das CLD.

Das Argument, dass vor allem die Einkommensschwächeren dazu gezwungen würden, auf Alternativen umzusteigen, die bis dato nicht im gewünschten Ausmaß und gewünschter Qualität vorhanden sind, stimmt zum Teil.

Die City Maut kann als alleinige Maßnahme nicht die Lösung des Verkehrsproblems in der City sein. Als rein „auto-zentriertes“, fiskalisches Instrument, kann sie nur eine begleitende Maßnahme zur räumlichen und zeitlichen Steuerung von Kapazitätsengpässen sein.

Vielmehr gilt es, eine Optimierung des öffentlichen Verkehrs und der Strukturen der Nicht-Motorisierten, herbeizuführen. Nur eine Änderung der Strukturen kann eine Verhaltensänderung zu Gunsten des Umweltverbundes (nicht-motorisierter und öffentlicher Verkehr) bewirken.

Neben einem Ausbau des ÖV durch Ausweitung der Kapazitäten, Linien und Verdichtung der Intervalle, müsse von Seiten der Politik auch eine Gleichwertigkeit in der Erreichbarkeit zwischen ÖV / Auto geschaffen werden.

Wenn auch (kurzfristig) politisch unpopulär, könnte auch der Rückbau von Straßenstrukturen des MIV angedacht werden. Wie im CLD ersichtlich, stellt die derzeit gängige Praxis zur Lösung von Staus und Engpässen durch Ausbau an Straßenkapazität einen „eskalierenden Regelkreis“ dar. Kurzfristig wird durch das zusätzliche Angebot zwar die Verkehrsdichte abnehmen, langfristig aber wird durch den Ausbau an Strukturen das System attraktiver, es gehen mehr Menschen in den attraktiven Verkehrsbereich, die Geschwindigkeiten steigen und damit steigt auch die Verkehrsstärke<sup>2</sup>.

---

<sup>2</sup> Knoflacher, S. 44

Durch einen Paradigmenwechsel, der auf die steigende Attraktivität des Autos nicht mit einem Ausbau der Straßen antwortet, kann – wie im CLD ersichtlich - der Stau selbst das System regulieren, indem er den Autoverkehr unattraktiver macht. In diesem Fall bräuchte man dann keine City Maut mehr, um die Dynamik zu stabilisieren.

Wie im CLD ersichtlich, kann durch die Einführung einer (City) Maut zwar ein eskalierender Regelkreis behoben werden, allerdings nur im partikulär betrachteten System – dort wo die Maut eingehoben. Daher gilt es, die Systemgrenzen zu erweitern , und wie oben erwähnt, die City Maut nur als *eine* von mehreren Begleitmaßnahmen zu setzen.

Dem Argument, dass durch die Einführung einer City Maut entfallene PKW-Fahrten einen Kaufkraft Abfluss aus der Innenstadt bedeuten und dadurch die Einkaufszentren am Stadtrand indirekt subventioniert werden, kann das Beispiel der Londoner Congestion Charge entgegen gehalten werden. Diese wurde 2003 in der Londoner Innenstadt eingeführt. Umfragen aus den darauffolgenden Jahren ergaben, dass die Unternehmer in der Inner City die Maut als sinnvoll empfinden, da sie von der Staureduktion profitierten.

Weiters ergaben Umfragen in den einzelnen Wirtschaftssektoren, dass es bei den Umsätzen praktisch keinen Unterschied zwischen den Jahren vor und nach Einführung der Congestion Charge gibt.

Das Argument, dass die Einführung einer City Maut Geld kostet stimmt. Vor allem zu Beginn sind entsprechende System-Errichtungs- und Investitionskosten zu tätigen, später im Regelbetrieb natürlich auch entsprechende Verwaltungs- und Betriebskosten. Allerdings muss festgehalten werden, dass durch die Einführung einer City-Maut auch eine Einnahmequelle entsteht, deren Gelder zweckgebunden der Allgemeinheit zu Gute kommen und für Maßnahmen aufgewandt werden können, die vor allem in der Verbesserung des Öffentlichen und Nicht-motorisierten Verkehrs liegen.

### **Literaturverzeichnis**

- Graggaber, Erika Ines (2006): Die City Maut: neue Wege der Verkehrsplanung, Wien
- Knoflacher, Hermann (2004): Zukunftsfähige Gestaltung des öffentlichen Verkehrs – Hoffnung und Realität, In: Richter, Thomas (2004) :Freiheitliche Akademie: Zukunft Verkehr - Mobilität im 21. Jahrhundert, Wien

# Was kann die City-Maut?

## Eine Analyse.

Martin Maly | Angela Weikmann

### Gängige Praxis

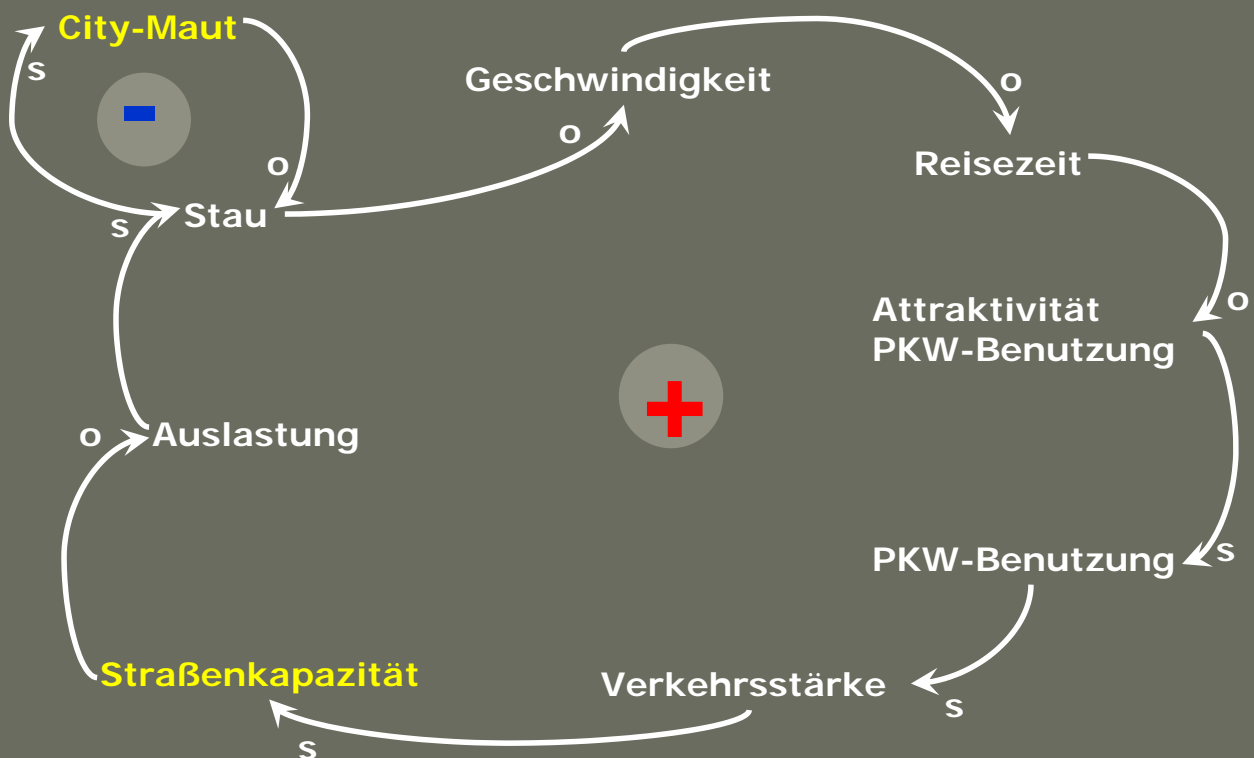


# Gängige Praxis



**Diese Praxis frisst Geld und Landschaft, löst aber das Problem nicht!**

# Einführung City-Maut



# Einführung City-Maut

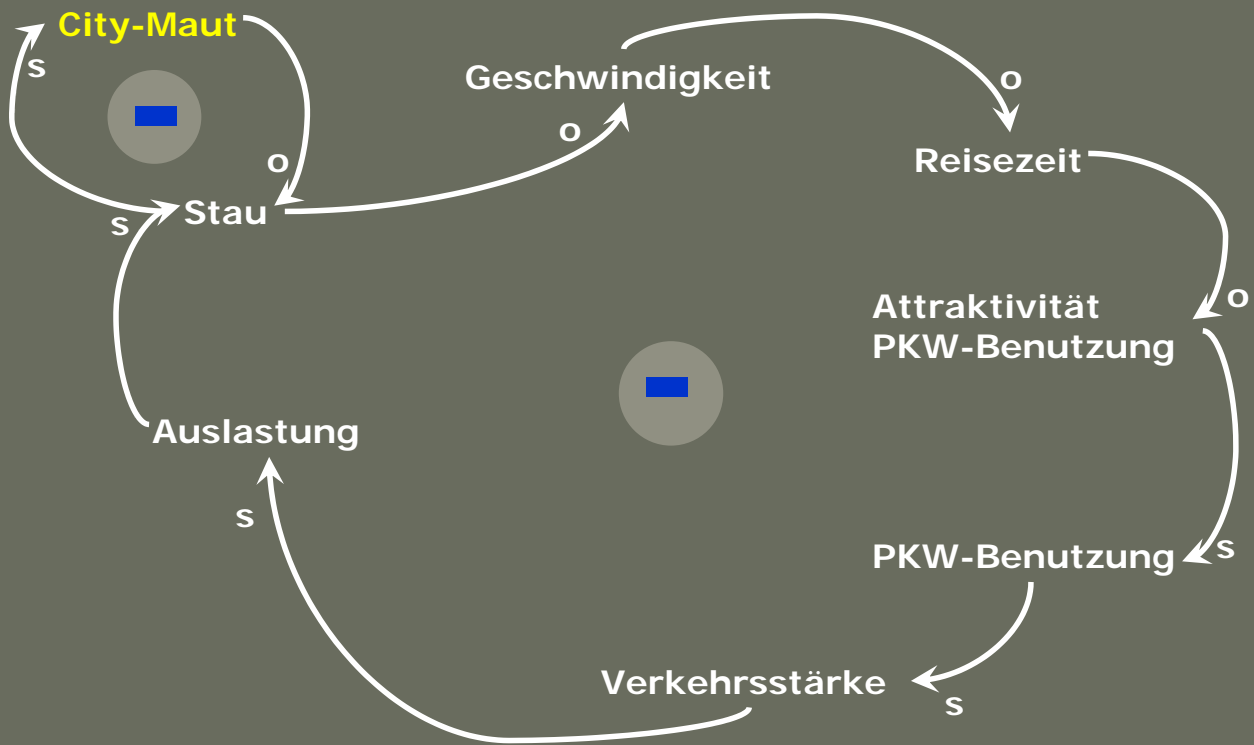


# Paradigmenwechsel



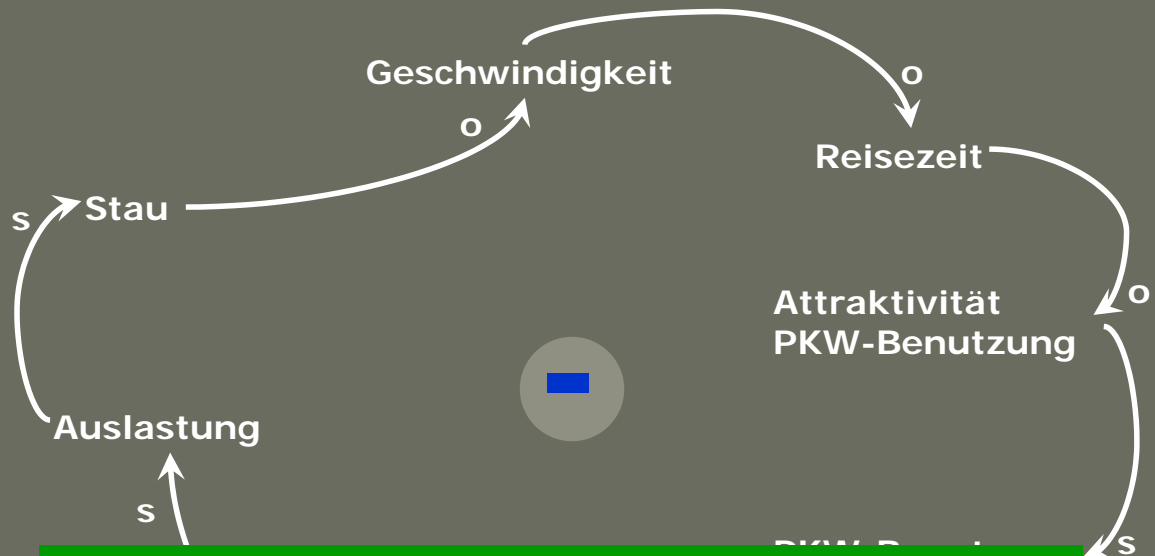


# Paradigmenwechsel



Martin Maly | Angela Weikmann | VO Verkehrspolitik | TUWien | 29. Jänner 2008

# Paradigmenwechsel



**Änderung der Strukturen bewirkt  
Verhaltensänderung  
Fokus erweitert → viele profitieren**

Martin Maly | Angela Weikmann | VO Verkehrspolitik | TUWien | 29. Jänner 2008

# Fazit

## City-Maut

- + Staureduktion
- + Einnahmen

- Errichtungskosten
- Betriebskosten
- Verwaltungsaufwand
- Verlagerung des Problems auf Umland
- höhere Geschwindigkeit in der City
- Fokus nur auf Auto → wenige profitieren

## Strukturänderung

- = Optimierung der Flächen für ÖV und Nicht-Motorisierte
- = Gleichwertigkeit in der Erreichbarkeit zwischen ÖV und Auto
- = Entschleunigung

- + mehr Platz für Umweltverbund
- + ökologische Effizienz
- + Steigerung der Lebensqualität
- + erweiterter Fokus → viele profitieren
- + Zufriedenheit der BürgerInnen steigt