

## EINE EMISSIONSABHÄNGIGE CITYMAUT FÜR BERLIN

In immer mehr Kiezen setzen sich die Anwohner\*innen dafür ein, den Durchgangsverkehr auszusperren oder gar autofreie Kieze zu erreichen, um damit die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum zu verbessern.

Im Gegenzug wird der „verdrängte“ Autoverkehr allerdings die Belastungen in den Hauptstraßen für die dortigen Anlieger\*innen erhöhen. Das kann nicht das Ziel der Maßnahmen sein.

### **Berlinweite Verkehrswende statt kleinteiliger Maßnahmen**

**Bündnis 90 / Die Grünen arbeiten an einer grundsätzlichen Verkehrswende** um die eingangs beschriebenen Widersprüche aufzulösen. Die Verkehrswende ist allerdings genauso wichtig für guten Klimaschutz, saubere Luft, eine leisere Stadt, mehr Verkehrssicherheit und mehr Flächengerechtigkeit im öffentlichen Straßenraum in Berlin.

Mit dem Nahverkehrsplan und dem Projekt i2030 schaffen wir notwendige Voraussetzungen um den ÖPNV in Kapazität und Attraktivität in der Metropolregion Berlin zu stärken. Mit diesem Ausbau schaffen wir Alternativen zum MIV und sorgen dafür, dass wir alle nachhaltig mobil bleiben können. Dieser Ausbau bedeutet gewaltige Investitionen deren Finanzierung mit den bisherigen Instrumenten nur bedingt möglich sein wird.

Einerseits werden wir massiv investieren. Doch andererseits müssen die Tarife erschwinglich bleiben. Daher benötigen wir neben den Fahrgeldeinnahmen und Zuschüssen aus Steuergeld neue Finanzierungsquellen.

Der Verkehr ist in Berlin für etwa ein Viertel der klimaschädlichen Emissionen verantwortlich. Neben dem Luftverkehr ist das Auto der Hauptverursacher. In der wachsenden Stadt verstärkt sich auch der Verkehr, Staus und Emissionen steigen an. Unser Ziel ist es, bis 2030 die Berliner Innenstadt zur Zero Emission Zone zu machen. Mit den Öffentlichen sind wir hier auf einem guten Weg, gesetzlich vorgeschrieben ist ein emissionsfreier ÖPNV bis 2030.

### **Zero Emission Zone auch für den Individualverkehr**

Doch beim Individualverkehr tut sich bisher wenig. Wir können und wollen hier nicht länger auf den Bund warten. Ausschließlich auf Angebotserweiterung zu setzen wird nicht ausreichen.

Daher wollen wir den **Autoverkehr als Nutznießer des ÖPNV an den Kosten des ÖPNV beteiligen**.

Mit der Einführung einer emissionsabhängigen Citymaut für Berlin, deren Abgaben zweckgebunden in den Ausbau des Umweltverbundes fließen, entsteht eine dritte Finanzierungssäule für den Umweltverbund. Es wird eine klimapolitische, ökologische und verkehrliche Lenkungswirkung erzielt.

### **Argumente für die Einführung einer Citymaut in Berlin**

- Verringerung des MIV (-20 bis 30% in London/Stockholm), Stärkung des Umweltverbundes
- Zeitgewinn für den ÖPNV (Busbeschleunigung) und Wirtschaftsverkehr
- Rückgang der Staubbildung
- Umnutzung des öffentlichen Raums zugunsten des Umweltverbundes
- mehr soziale Gerechtigkeit: ärmere Menschen wohnen öfter an vielbefahrenen Straßen und sind besonders von Lärm und Emissionen betroffen; Berliner\*innen, die sich kein Auto leisten können oder wollen, erhalten einen Mobilitätsgewinn durch schnellere Busse und Investitionen in den ÖPNV; Pendler\*innen profitieren durch Verbesserung ÖPNV vor Ort ggf. auch von P&R-Angeboten
- Reduktion von CO<sub>2</sub>, sowie Feinstaub und NO<sub>x</sub> (-15 bis 25% in London und Stockholm)
- Verringerung von Lärmbelastung
- Verbesserung der Verkehrssicherheit (Mailand knapp -20% Verletzte, -13,5% in Stockholm)
- Generierung von Einnahmen voraussichtlich in mittlerer dreistelliger Millionenhöhe die in den Umweltverbund investiert werden können
- Verankerung des Verursacher\*innenprinzips: Verursacher\*innen von verkehrsbedingten Belastungen zahlen für Maßnahmen des Landes zur Verringerung dieser Belastungen

## Tarifgestaltung

- Für Elektroautos und andere, nicht fossile Antriebe soll ein relativ geringer und festgeschriebener Betrag fällig werden
- Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren sollen nach der Höhe ihrer Emissionen eingestuft werden und anfangs mit dem Betrag etwas über dem für E-Fahrzeuge beginnen, dann aber jährlich steigen
- Nach und nach ausdifferenzieren: schwere, besonders klimaschädliche Autos müssen besonders teuer werden
- günstigere Maut für Menschen mit geringen Einkommen (da die Halter\*innen Mautpflichtig sind)
- großer Vorteil ist, dass bei der Maut emissionsabhängig und je Einfahrt in die Mautzone abgerechnet werden kann und so bei jeder Fahrt die Frage aufkommt, will ich wirklich mit dem Auto fahren?
- Möglich wäre, mit der Maut gleichzeitig ein Mobilitätsbudget einzurichten, indem die Autofahrer\*innen sich ein Guthaben ansparen, das sie über eine Plattform für die Nutzung des ÖPNV oder Sharingdienste einsetzen können.

## Verkehrswende datenschutzrechtlich absichern

Eine **offene Frage** besteht darin, wie die Maut kontrolliert werden kann. Diese Frage muss **datenschutzrechtlich** gelöst werden. Kameras können so gebaut sein, dass in der Kamera ein Kennzeichenabgleich ähnlich wie bei Blitzern stattfindet und nur bei Verstoß die Kfz-Daten an die zuständige Bußgeldstelle geschickt werden - keine Datenspeicherung, kein Foto, Windschutzscheiben geschwärzt. Kameras mit Nummernschilderkennung sind bisher wohl die praktikabelste Lösung. Denkbar wäre aber auch eine stichprobenartige manuelle Kontrolle. Das erhöht allerdings die Betriebskosten und die benötigten Personalstellen müssten abgedeckt werden. Polizei/Ordnungsämter sind überlastet, hier müsste also eine eigene Kontrollgruppe eingerichtet werden. -