

City-Maut: Studien bestätigen die positiven Effekte Förderung der Lebensqualität und Wirtschaft in den Stadtzentren

Um den negativen Effekten des motorisierten Verkehrs, insbesondere der gefährlichen Fein(st)staub-Belastung in den Ballungsräumen entgegen zu wirken, setzen viele Städte in Europa auf Umweltzonen oder auf eine City-Maut: London, Stockholm, Oslo, Milano und seit Januar 2013 auch Göteborg. Diverse Studien bestätigen, dass damit die Fahrtenzahl verringert, der Verkehrsfluss optimiert und die Luftqualität verbessert wurde. Auch die Bevölkerung und das Gewerbe sehen die Vorteile dieser Road-Pricing-Massnahme. Fünf Jahre nach der Einführung der City-Maut in Stockholm hat sich die Akzeptanz bei der Bevölkerung von ursprünglich 36 % auf 74 % im Jahr 2011 mehr als verdoppelt. In London profitieren die Händler von der „Congestion Charge“ durch mehr Kunden in der verkehrsberuhigten Innenstadt. In der „Area C“ von Milano sank nach einem Jahr sowohl der Autoverkehr als auch die Unfallzahl um ca. 30%. Die erzielten Erträge des Road-Pricings fließen meist direkt in die Verbesserung des ÖV-Angebots und des Fuss- und Veloverkehrs. Für die Städte in Österreich prognostiziert der VCÖ in seinem aktuellen Factsheet ähnliche positive Effekte durch die Einführung einer City-Maut. In der Schweiz wurden die geplanten Road-Pricing-Versuche 2008 aus der Legislaturplanung gestrichen. (Sprachen: de, en)

Weitere Informationen:

Göteborg (seit Jan. 2013, en) www.eltis.org/index.php?uid=ZGZ5AmNX&ID1=5&id=60&news_id=4007

City-Maut: Überblick zu europäischen Städten

<http://de.wikipedia.org/wiki/City-Maut>

Mobility Pricing in der Schweiz (ASTRA 2007) www.astra.admin.ch/themen/00901/index.html?lang=de

Péages urbains: des études confirment les effets positifs Promouvoir qualité de vie et économie dans les centres-villes

Pour lutter contre les effets négatifs du trafic motorisé dans les agglomérations, en particulier la pollution dangereuse en particules fines, beaucoup de villes européennes mises sur les zones à faibles émissions ou sur le péage urbain: Londres, Stockholm, Oslo, Milan et Göteborg depuis janvier 2013. Différentes études confirment que ces mesures permettent une réduction du nombre de déplacements, une optimisation des flux de trafic et une amélioration de la qualité de l'air. La population et les commerces voient également les avantages de cette mesure de tarification routière. Cinq ans après l'introduction du péage urbain de Stockholm, l'acceptation de la population a presque doublé, partant de 36% pour atteindre 74% en 2011. À Londres, les commerçants profitent du «congestion charge» en gagnant davantage de clients dans le centre-ville, où la circulation est modérée. Dans la «Area C» de Milan, le trafic automobile ainsi que le nombre d'accidents ont chuté de près de 30% après un an. Les revenus obtenus avec la tarification routière sont la plupart du temps directement réinjectés dans l'amélioration de l'offre de transports publics et dans les infrastructures piétonnes et cyclables. Pour les villes autrichiennes, le VCÖ pronostique dans un dossier des effets positifs similaires pour l'introduction du péage urbain. En Suisse, les essais de tarification routière planifiés ont été supprimés du programme législatif en 2008. (langue: allemand)

Pour plus d'informations:

Göteborg (anglais) www.eltis.org/index.php?uid=ZGZ5AmNX&ID1=5&id=60&news_id=4007

Mobility Pricing en Suisse (OFROU 2007)

www.astra.admin.ch/themen/00901/index.html?lang=fr

05.03.2013

[Home](#) > [Netzwerk](#) > [Details](#)

VCÖ-Hintergrundgespräch: Verkehr in Ballungsräumen - Welche Lösungen sind für Österreichs Ballungsräume geeignet?

Auf Einladung des VCÖ informierte der frühere Londoner Bürgermeister Ken Livingstone im Wiener Konzerthaus über die Wirkungen der City-Maut. Durch die City-Maut gibt es 70.000 Autofahrten weniger pro Tag, die Staus sind um ein Drittel zurückgegangen, die Luftqualität hat sich massiv verbessert, die Umsätze des Einzelhandels sind viermal stärker gestiegen als im Landesschnitt. Der VCÖ hält eine City-Maut auch für Österreich geeignet. Kapsch Traffic Com weist auf die technische Machbarkeit und ein gutes Kosten-Nutzen Verhältnis hin. Vizebürgermeisterin Vassilakou lobte die Wienerinnen und Wiener für ihr immer umweltfreundlicheres Mobilitätsverhalten.



Die City-Maut in London feiert im Februar ihr 10-jähriges Jubiläum. Der VCÖ hat deshalb Ken Livingstone, der als Bürgermeister im Jahr 2003 die City-Maut eingeführt hat, nach Wien eingeladen. "Als ich im Jahr 2000 zum Bürgermeister von London gewählt wurde, hatte der Verkehr in der Innenstadt ein Durchschnittstempo von 9,5 Meilen pro Stunde. Die Unternehmen überlegten, aus der Innenstadt wegen der massiven Staus abzuwandern. Zwei Jahre lang trommelten etliche Medien gegen die Einführung der Staugebühr und beschworen den Untergang. Dieser ist ausgeblieben, stattdessen sind die Staus um ein Drittel zurückgegangen, die Busse wurden pünktlicher, haben massiv an Fahrgästen zugelegt und die Luftqualität hat sich verbessert. Die Umsätze des Einzelhandels sind in der Mautzone seit Einführung der City-Maut vier Mal stärker gestiegen als im landesweiten Schnitt", berichtet Ken Livingstone. Die Zahl der privaten Autofahrten ging in der Mautzone sogar um 40 Prozent zurück, der Ausweichverkehr blieb aus. Der Großteil stieg auf öffentliche Verkehrsmittel oder das Fahrrad um. "Red Ken" verriet auch, wer ihn auf die Idee brachte, eine City-Maut einzuführen. Überraschende Antwort: "The Business Council."

Der VCÖ betont, dass auch in Österreichs Ballungsräumen zusätzliche verkehrslenkende Maßnahmen nötig sind. Bis zum Jahr 2020 werden in den Landeshauptstädten und deren Umland laut Statistik Austria um 300.000 Menschen mehr wohnen als heute. "Es braucht einen viel stärkeren Ausbau des öffentlichen Verkehrs, als derzeit geplant ist. Und es braucht lenkende Maßnahmen, um einen Verkehrsinfarkt zu vermeiden. Die City-Maut hat nicht nur in London, sondern auch in Stockholm, Mailand, Bergen oder Durham den Elchtest bestanden. Auch für die großen Städte in Österreich ist die City-Maut eine geeignete Maßnahme, um Staus zu verringern, die Luftqualität zu verbessern und den Öffentlichen Verkehr zu beschleunigen", stellt VCÖ-Experte Markus Gansterer fest.

Wiens Vizebürgermeisterin Maria Vassilakou weist auf die aktuellen Mobilitätsdaten hin. Die Wienerinnen und Wiener legen bereits 73 Prozent der Alltagswege mit Öffis, zu Fuß und mit dem Fahrrad zurück, nur 27 Prozent mit dem Auto. "Eine City-Maut steht derzeit in Wien nicht auf der politischen Agenda. Verkehrssteuerung ist vor dem Hintergrund einer stetig wachsenden Stadt von zentraler Bedeutung. Der Wiener Weg geht über die Parkraumbewirtschaftung, über den Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel, über die stark

verbilligte Jahreskarte und über den Ausbau des Radverkehrs. Ich freue mich sehr, dass die Wienerinnen und Wiener sich immer mehr für umweltfreundliche Verkehrsmittel entscheiden."

Erwin Toplak von Kapsch Traffic Com weist darauf hin, dass in vielen Städten Europas Mautsysteme aus Österreich zum Einsatz kommen. "Mit dem Stand der heutigen Technik ist es problemlos möglich, ein effizientes City-Maut-System zu errichten. Abhängig von der Problemstellung stehen verschiedenste Varianten zur Verfügung, die eine sinnvolle Lösung für die Bewohnerinnen und Bewohner garantieren. Zur Realisierung dieser zukunftsweisenden Ansätze ist in erster Linie - wie Erfahrungswerte aus dem europäischen Raum zeigen - der politische Wille erforderlich."

Ken Livingstone unterstrich, dass in London dank der Einnahmen aus der City-Maut die Busflotte um fast 50 Prozent von 5.500 auf 8.000 Fahrzeuge vergrößert werden konnte. Ein Indikator für das Funktionieren der City-Maut ist auch die Zustimmung der Bevölkerung, betont der VCÖ. In Stockholm ist die Zustimmung zur City-Maut von 36 Prozent vor der Einführung auf 74 Prozent im Jahr 2011 gestiegen. In London sagten bereits ein Jahr nach Einführung 75 Prozent der Unternehmen: Die City-Maut ist ein Erfolg.

"Der Verkehr steht angesichts der steigenden Ölpreise, der Klimaschutzziele und des Bevölkerungswachstums in den Städten vor massiven Herausforderungen. Diese Probleme sind nur dann zu bewältigen, wenn Österreich offener wird für verkehrslenkende Maßnahmen, die sich in anderen Städten Europas erfolgreich bewährt haben", stellt VCÖ-Experte Gansterer abschließend fest.

Die Veranstaltung wurde vom VCÖ im Rahmen des Projektes "Clean Air - Saubere Luft für Europas Städte" durchgeführt, es wird im Rahmen des Programms Life+ von der EU-Kommission gefördert.

[Link zum VCÖ-Factsheet "Verkehr in Ballungsräumen besser steuern"](#)

Zurück

QUELLE: VCÖ - MOBILITÄT MIT ZUKUNFT

ADRESSE: <http://www.vcoe.at/de/netzwerk/vcoe-veranstaltungen/details/items/vcoe-hintergrundgesprach-verkehr-in-ballungsraeumen-welche-loesungen-sind-fuer-oesterreichs-ballungsraeume-geeignet>



Verkehr in den Ballungsräumen besser steuern

Österreichs Ballungsräume legen in den kommenden Jahren massiv an Bevölkerung zu. Damit die großen Städte nicht im Verkehr ersticken, sind Maßnahmen zur Verkehrssteuerung nötig. Internationale Beispiele zeigen, dass eine City-Maut Staus vermeidet und die Luftqualität verbessert.

Die Bevölkerungsprognosen zeichnen ein klares Bild: Bis zum Jahr 2030 werden die großen Städte in Österreich und deren Umland massiv an Bevölkerung zulegen. In Wien werden demnach um rund 200.000 Menschen mehr leben als heute. Für das Umland von Wien wird ein Bevölkerungswachstum von weiteren 130.000 Menschen erwartet. Auch für die Ballungsräume Graz, Linz und Innsbruck wird ein überdurchschnittliches Wachstum prognostiziert. Die großen Städte brauchen mehr Platz für Wohnraum. Gleichzeitig sind Klima- und Energieziele zu erreichen.

Bessere Luft durch weniger Kfz-Verkehr

Die infolge des Bevölkerungswachstums zunehmende Mobilität muss effizienter sein als heute. Der Anteil des Öffentlichen Verkehrs ist sowohl innerstädtisch als auch im Umlandverkehr deutlich zu erhöhen. Schon heute verursacht der Kfz-Verkehr ganz wesentliche Anteile der Luftverschmutzung. 60 Prozent der Stickoxid-Emissionen in Österreich werden von Lkw und Pkw verursacht. International setzen immer mehr Städte auf eine City-Maut, um Staus zu vermeiden und häufig wird die City-Maut durch gestaffelte Tarife mit einer Umweltzone kombiniert.



Saubere und effiziente Mobilität für Österreichs Ballungsräume



Zu viele Autos:

In den Städten verbraucht der Autoverkehr zu viel Platz und Lebensraum.

Mehr Menschen:

In Österreichs Ballungsräumen nimmt die Bevölkerung in den kommenden Jahren stark zu.

Besser, aber bei weitem nicht gut genug. So lautet der jüngste Befund zur Luftqualität in Österreichs Ballungsräumen. Im Jahr 2012 waren die Wetterbedingungen günstig, die Feinstaubbelastung war entsprechend geringer. Dennoch wurde in einigen Städten, wie Graz, Wien und Klagenfurt an mehreren Messstellen der Feinstaubgrenzwert überschritten. Zudem wird in Österreich ausgerechnet der besonders gesundheitsschädliche Feinstaub (PM_{2,5}, PM_{0,1}) kaum gemessen.

WHO: Feinst-Staub besonders gefährlich

Dabei warnen Weltgesundheitsorganisation WHO und Mediziner vor den fatalen Folgen einer zu hohen Belastung durch Kleinstpartikel. Die ultrafeinen Teile des Feinstaubes dringen in die Lungenbläschen und in den Blutkreislauf ein und können so schwerste Lungenschäden und Herz-Kreislauf-Erkrankungen auslösen. Bei Kleinkindern, die eine höhere Atemfrequenz haben, verursacht eine hohe Belastung an Kleinstpartikeln Asthma und Bronchitis und beeinträchtigt das Lungenwachstum. Diese

Kleinst-Partikel machen nur etwa 20 Prozent der Gesamtmasse des Feinstaubes aus, sie bilden aber wegen ihrer hohen Anzahl und damit großen Oberfläche den besonders gesundheitsschädlichen Anteil. Die derzeitigen gewichtsbezogenen Grenzwerte sind keine geeignete Kenngröße zur Einstufung des Gefährdungspotenzials.

Ältere Dieselfahrzeuge sind Feinstaubschleudern

Die Hauptursache für Kleinstpartikel in Städten sind die Abgase von älteren Dieselfahrzeugen. Rund 1,7 Millionen Diesel-Pkw in Österreich haben keinen serienmäßig eingebauten Partikelfilter. Ältere Lkw sind Feinstaubschleudern. Würden in Wien die Grenzwerte der WHO für ultrafeine Staubpartikel (PM_{2,5}) eingehalten, könnten heute 30-Jährige um neun Monate länger leben. Das Wohnen in der Nähe von verkehrsreichen Straßen ist für viele chronische Erkrankungen verantwortlich: In Wien für jede dritte koronare Herzerkrankung und jeden vierten Fall chronisch obstruktiver Lungenerkrankung (COPD) bei über 65-Jährigen.

City-Maut und Umweltzone immer beliebter

In den Autonationen Deutschland und Italien gibt es in insgesamt mehr als 150 Städten Umweltzonen. Fahrzeuge, die besonders viele Schadstoffe emittieren, dürfen in die Umweltzonen nicht einfahren. In Berlin gingen seit Einführung der Umweltzone die Dieseluß-Emissionen des Kfz-Verkehrs um die Hälfte zurück. Die WHO hat Dieseluß als krebserregend eingestuft. Immer mehr Städte entscheiden sich zudem für eine City-Maut. Die Staus gehen zurück, die Einnahmen werden für verbesserten Öffentlichen Verkehr verwendet.

City-Maut verringert Verkehrsbelastung

In London wurde die City-Maut im Februar 2003 eingeführt. Im ersten Jahr nach der Einführung nahmen die Stauzeiten um 30 Prozent ab, noch im Jahr 2006 waren in der Mautzone um 21 Prozent weniger Kfz unterwegs als im Jahr 2002. Die Zahl

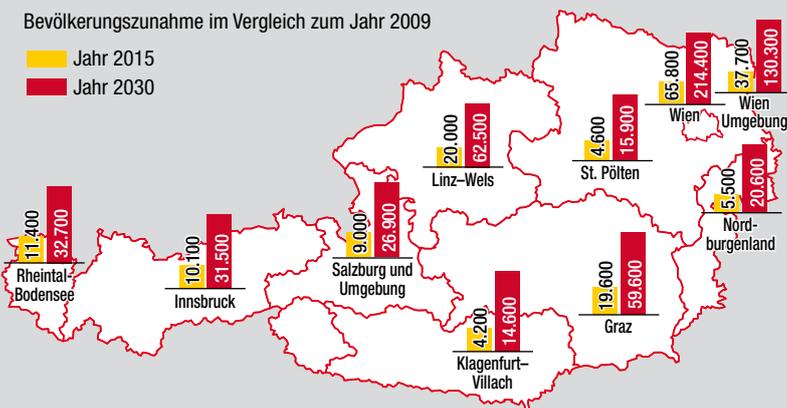
Österreichs Ballungsräume wachsen stark



Bevölkerungszunahme im Vergleich zum Jahr 2009

■ Jahr 2015

■ Jahr 2030



Quelle: Statistik Austria Grafik: VCO 2013



der Buspassagiere nahm im ersten Jahr um 38 Prozent zu, es gab um 30 Prozent weniger Verspätungen im Busverkehr. Die Stickoxid- und Feinstaub-Emissionen sanken um jeweils zwölf Prozent, die CO₂-Emissionen um 19 Prozent.

City-Maut verbessert Luftqualität

Auch in Stockholm ist die City-Maut sehr erfolgreich. Im Jahr 2011 waren um 20 Prozent weniger Kfz unterwegs als vor Einführung der City-Maut im Jahr 2005. Werden die Zunahme der Bevölkerung und die Ausnahmen berücksichtigt, brachte die City-Maut sogar eine Verkehrsreduktion von 29 Prozent. Die City-Maut verringerte auch den Verkehr im Großraum Stockholm und verbesserte die Luftqualität. In der Innenstadt von Stockholm war die Feinstaubbelastung (PM10) in den ersten beiden Jahren der City-Maut insgesamt um 15 bis 20 Pro-

zent niedriger als im Vergleichszeitraum vor Einführung, die Stickoxide nahmen um rund 10 Prozent ab. Dieselruß wurde schon im ersten Jahr um rund 13 Prozent reduziert.

Zustimmung zur City-Maut steigt

Ein Indikator, wie gut die City-Maut funktioniert, ist auch die Zustimmung der Bevölkerung. In Stockholm nahm die Zustimmung zur City-Maut von 36 Prozent vor der Einführung im Jahr 2005 auf 74 Prozent im Jahr 2011 zu.

City-Maut auch für Österreich geeignet

Machbarkeitsstudien für eine City-Maut in Graz prognostizieren positive Effekte: Die zurückgelegten Fahrzeugkilometer würden um fast 20 Prozent, die Reisezeiten um bis zu 30 Prozent abnehmen. Es wäre mit 16 Prozent weniger Verletzten im Verkehr und etwa sieben Mal mehr Einnahmen als Kosten für die Einhebung zu rechnen. In Wien ist je nach Ausgestaltung der City-Maut eine Verkehrsreduktion um 8 bis 22 Prozent realistisch. Auch für Städte wie Linz, Salzburg, Innsbruck oder Klagenfurt ist eine City-Maut geeignet.

Lebensqualität:

Der Öffentliche Verkehr garantiert Mobilität und Lebensqualität in den Städten.

Positive Erfahrungen:

In Stockholm verringerte die City-Maut die Staus, die Luftverschmutzung und die Folgekosten des Verkehrs.

Viele Städte mit City-Maut

Die City-Maut erhöht den Verkehrsfluss und verringert die negativen Folgen des Kfz-Verkehrs, wie Staus, Lärm, Luftverschmutzung und Unfälle. Als erste Stadt der Welt hat Singapur im Jahr 1975 eine City-Maut eingeführt. In London wurde am 17. Februar 2003 die City-Maut gestartet. Für die Einfahrt sind umgerechnet rund zwölf Euro zu zahlen. Rund 60 Prozent der unterlassenen Autofahrten haben sich auf den Öffentlichen Verkehr verlagert. Auch im von rund 45.000 Menschen bewohnten Durham gibt es eine City-Maut. In Stockholm gibt es seit August 2007 erfolgreich eine City-Maut. Nach einem halbjährigen Test im Jahr 2006 hat sich die Mehrheit der Bevölkerung in einer Befragung für die Einführung der City-Maut ausgesprochen. In Italien gibt es in Bologna und in Mailand eine City-Maut. In Mailand hat sich das Verkehrsaufkommen in den ersten sechs Monaten des Jahres 2012 zum Vergleichszeitraum 2011 um über 30 Prozent verringert. Die Unfälle innerhalb der Zone sind um 28 Prozent zurückgegangen. Zudem gibt es in Norwegen in Bergen und in Oslo eine City-Maut. Meist ist die City-Maut mit einer Umweltzone kombiniert.

Erfolgreiche City-Maut in Stockholm



Reduktion Kfz-Verkehr 2011 zu 2005	minus 20 %
Reduktion Kfz-Verkehr 2011 zu 2005 (ohne Ausnahmegenehmigungen, Berücksichtigung Bevölkerungswachstum)	minus 29 %
Nettoeinnahmen (abzüglich Kosten) pro Jahr*	36 Mio. Euro
Reduktion Staukosten pro Jahr*	62,5 Mio. Euro
Reduktion Unfall-, Umwelt- und Gesundheitskosten pro Jahr*	22,5 Mio. Euro
Verringerung PM10-Emissionen**	minus 15 %
Verringerung Stickoxide**	minus 10 %

* im Jahr 2008

** in den Jahren 2007 und 2008

VCÖ: Verkehrsprobleme nachhaltig lösen



Stadt zum Leben:

Eine City-Maut verringert den Verkehr und schafft so wieder mehr Platz für die Menschen.

Die Ballungsräume boomen und nehmen stark an Bevölkerung zu. Auch die Zahl der Pendlerinnen und Pendler wird steigen. Damit es in den Städten zu keinem Verkehrskollaps kommt, sind Maßnahmen nötig, die den Verkehr effizienter, klimafreundlicher und sauberer machen. Wesentlich dabei ist der Ausbau des Öffentlichen Verkehrs sowohl in den Städten als

auch ins Umland. Zusätzlich braucht es auch Anreize, die zum Umstieg führen. Zahlreiche internationale Beispiele zeigen, dass mit einer City-Maut dieser Anreiz sehr gut gesetzt werden kann. Damit nehmen Staus ab, wovon neben dem Wirtschaftsverkehr auch all jene profitieren, die auf das Auto angewiesen sind. Die Reisezeiten nehmen ab, die Menschen sind schneller am Ziel.

Öffentlichen Verkehr mit Einnahmen aus der City-Maut verbessern

Wesentlich bei City-Mauten ist die Verwendung der Mittel. Mit den Einnahmen sind der Öffentliche Verkehr und die Bedingungen zum Radfahren und Gehen zu verbessern. Die positive Wirkung der City-Maut in Stockholm, Oslo, Mailand und London zeigt sich auch in der Zustimmung der Bevölkerung. In Stockholm stimmte die Bevölkerung nach einer Probephase für die Beibehaltung. Trotz teils heftiger Widerstände zu Beginn wandelte sich das Meinungsklima rasch. In London sagten ein Jahr nach Einführung 75 Prozent der Unternehmen: Die City-Maut ist ein Erfolg und tut dem Image der Stadt gut.

Der VCÖ empfiehlt für die großen Städte in Österreich, wie etwa Wien, Graz, Linz, Salzburg oder Innsbruck die Einführung einer City-Maut.

Quellen u.a.: The Stockholm congestion charges – five years on. Stockholm 2012; Transport for London: Congestion Charging. Impacts Monitoring. London 2008; VCÖ: Gesundheitsfaktor Mobilität, Wien 2012. VCÖ: City-Maut in Österreichs Städten, Wien 2006. Neuberger M.: Human health effects of aerosols, Vienna 2011.

vcö-empfehlungen

City-Maut auch für Städte in Österreich geeignet

Mit einer City-Maut werden Verkehrs- und Luftqualitätsprobleme spürbar verringert und Staus in den wachsenden Städten vermieden.

Öffentlichen Verkehr massiv ausbauen

Sowohl innerstädtisch als auch ins Umland ist der Öffentliche Verkehr in Österreichs Ballungsräumen auszubauen, um zukünftige Kapazitätsengpässe zu vermeiden.

Mehr Messstellen für Kleinstpartikel und strengere Grenzwerte

Dieselpartikel sind kleiner als der grobkörnige Feinstaub. Sie sind krebserregend und können in den Blutkreislauf gelangen. Die Zahl der Messstellen ist in Österreich deutlich zu erhöhen. Zudem sind strenge Grenzwerte für Kleinstpartikel einzuführen.

Rußpartikelfilter für Baumaschinen und ältere Lkw

Partikelfilter verringern die Dieselpartikel-Emissionen deutlich.

Fahrzeugflotten abgasarm betreiben

Für kommunale Fuhrparks, Taxis oder Lieferwagen ist in Städten die Infrastruktur für Erdgas- oder Stromtankstellen leicht bereitzustellen.



Mag. Markus Gansterer, VCÖ-Verkehrspolitik:

„Österreich Ballungsräume werden in den kommenden Jahren stark an Bevölkerung zulegen. Damit die Städte nicht im Verkehr ersticken, braucht es Maßnahmen, die den Autoverkehr auf effiziente Verkehrsmittel verlagern. Immer mehr Städte setzen auf eine City-Maut, um dieses Ziel zu erreichen.“



Spenden für die VCÖ-Tätigkeit sind steuerlich absetzbar.
Spenden-Konto: 7.540.714 bei BAWAG PSK (BLZ 60.000)



VCÖ-Studie: City-Maut ist auch für Wien geeignet!

Staus, Abgase, Lärm und wenig Platz. In Wien wirkt sich der Pkw- und Lkw-Verkehr schwerwiegend auf die Gesundheit und Lebensqualität der Menschen aus. Mit einer City-Maut sind in Wien die Verkehrsprobleme in den Griff zu bekommen.

Immer mehr Menschen leben in Wien oder im Wiener Umland. Bis zum Jahr 2020 wird die Bevölkerungszahl in der Region Wien um mehr als zehn Prozent steigen. Wenn sich das Verkehrsverhalten nicht ändert, bedeutet das auch eine Zunahme des Autoverkehrs in Wien. Schon heute fühlen sich mehr als 300.000 Menschen in Wien von Verkehrslärm belästigt. Feinstaubgrenzwerte werden in Wien noch immer überschritten. Die täglichen Staus tun ein Übriges. Laut GfK-Umfrage wollen 80 Prozent der Bevölkerung Wiens Maßnahmen, die den Autoverkehr verringern.

VCÖ: City-Mauten auch in Österreich einführen

In sieben europäischen Städten gibt es City-Mauten. Der Vergleich zeigt: In allen Städten sind sie ein großer Erfolg. In London konnte die Zahl der Autofahrten um 15 Prozent verringert werden. Um 1,1 Millionen mehr Fahrgäste waren seitdem im Öffentlichen Verkehr unterwegs. In Stockholm hat der Verkehr um 19 Prozent abgenommen. Die City-Maut ist auch für Wien gut geeignet, um die Verkehrsbelastungen zu verringern. Der VCÖ schlägt deshalb vor, eine City-Maut auch in Wien einzuführen.

Wienerinnen und Wiener profitieren von der City-Maut



Tägliche Staus:

Die Staus in Wien kosten Zeit, Nerven und viel Geld.

kein Problem einen Parkplatz beim Arbeitsort zu finden.

Menschen leiden unter Verkehrsbelastung

Die Leidtragenden dieser Entwicklung sind die in den Städten lebenden Menschen. Der tägliche Pendelverkehr verschlechtert ihre Lebensqualität und Gesundheit gravierend. In Wien-Liesing wurden die zulässigen Tagesgrenzwerte für Feinstaub 36 Mal im Jahr 2009 überschritten. Das führt dazu, dass Familien aus der Stadt ins Grüne ziehen. Kaufkraft, Arbeitsplätze und Steuereinnahmen werden aus den Städten abgezogen. Viele umliegende Bezirke Wiens

Entlastung:

Von der City-Maut würden alle profitieren: Wer mit dem Auto fährt, wäre schneller am Ziel, die Luftqualität würde spürbar steigen, die Zahl der Verkehrsunfälle sinken.

Die Entwicklung des Pendelverkehrs im Großraum Wien ist alarmierend.

Die Anzahl der täglich nach Wien pendelnden Menschen hat seit dem Jahr 1980 von 50.000 auf rund 210.000 zugenommen. Zwei Drittel dieser Einpendler und Einpendlerinnen sind mit dem Auto unterwegs. Mehr als 60 Prozent davon haben

haben in den vergangenen 30 Jahren um bis zu 45 Prozent an Arbeitsplätzen dazu gewonnen, die Kernbereiche Wiens haben hingegen verloren.

City-Maut erfasst gesamten Verkehr

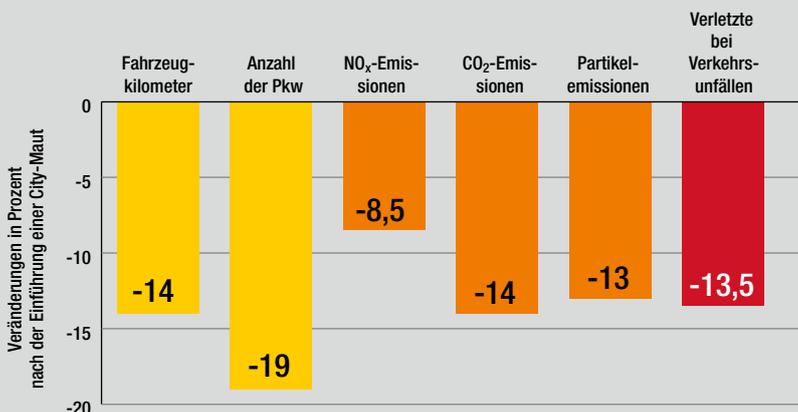
Der größte Teil der Kosten, die der Autoverkehr in Städten verursacht, entsteht durch Überlastung von Straßen zu den Verkehrsspitzen. Mit einer City-Maut kann dies berücksichtigt werden: Sie wird zu Spitzenzeiten erhöht, um Überlastungen zu vermeiden. Fahrten in der Nacht könnten mautfrei sein.

Die City-Maut ist eine gute Ergänzung zur Parkraumbewirtschaftung. Die Parkraumbewirtschaftung verringert die Parkplatzprobleme. Für die Verringerung der Staus braucht es zusätzliche Maßnahmen, denn viele Autopendler haben einen kostenlosen Firmenparkplatz und sind damit von der Parkraumbewirtschaftung nicht betroffen. Wem Parkplätze billig

Varianten für eine City-Maut in Wien

Für Wien sind mehrere Varianten einer City-Maut möglich. In einer kleineren Variante wäre bei Befahren und Queren der Stadtautobahnen (derzeit A22 und A23), und des Gürtels eine Maut fällig. Der Gürtel und die Donau würden dann gemeinsam einen Mautring ergeben. Eine andere Variante könnte als Sektorensystem realisiert werden. Die Sektoren wären „Innen“ (Bezirke 1 bis 9 und 20), „West“ (Bezirke 14 bis 19), „Süd“ (Bezirke 10 bis 13 und 23) und „Ost“ (Bezirke 21 und 22). Die Mautkordons zwischen den Sektoren wären: die Donaubrücken, der Gürtel, die Brücken des Wienflusses von Gaudenzdorfer Knoten bis Hütteldorf und die Stadteinfahrten Wien-Niederösterreich. Durchgehend bemaute wären die Stadtautobahnen (A22, A23) und der Gürtel (nicht nur Querung). Mit der Maximalvariante wären Kfz-Fahrten mit etwa 62 Prozent der Kfz-Kilometer bemaute. Eine weitere Variante ist die Stadtgrenze als Mautring.

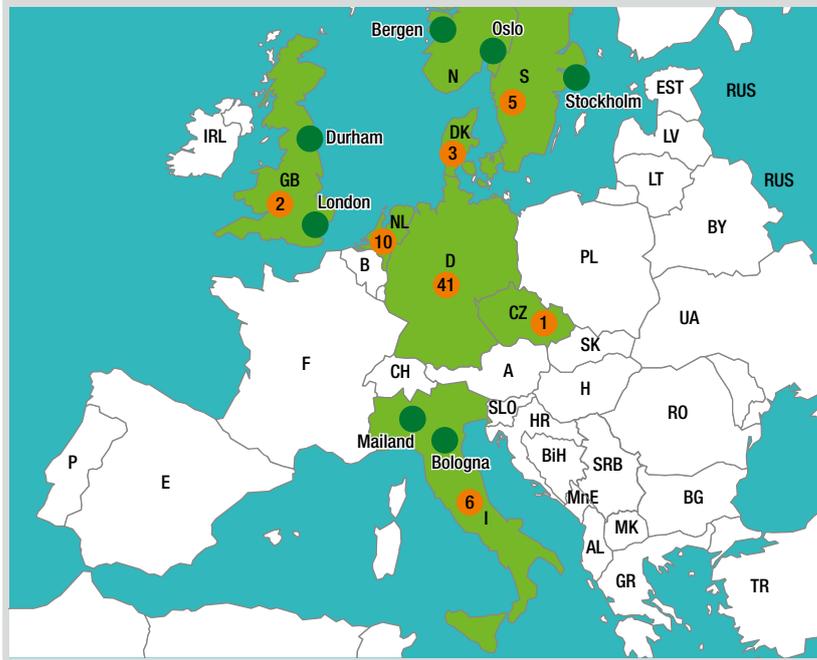
Verbesserungen bei Einführung der City-Maut in Stockholm



Bereits in sieben Städten Europas gibt es eine City-Maut

VCO

● City-Mauten ● aktive Umweltzonen



Quelle: www.lowermissionzones.eu, VCO; Stand: Dezember 2009; Grafik: VCO 2010

oder kostenlos zur Verfügung stehen, beispielsweise beim Arbeitgeber oder bei Einkaufs- oder Freizeitzentren, der kann durch Parkgebühren für öffentliche Flächen nicht erfasst werden und darf gratis die Stadtstraßen benützen.

Ängste vor City-Maut sind meist unbegründet

Gegen die City-Maut wird oft vorgebracht, dass sie sozial ungerecht wäre und wohlhabende Menschen bevorzuge. Dabei wird übersehen, dass gerade das aktuelle System sozial ungerecht ist. An verkehrsbelasteten Standorten wohnen hauptsächlich Personen aus unteren Einkommenschichten, weil die Mieten niedrig sind. Diese Menschen würden am meisten von einer Reduktion des Verkehrs durch eine City-Maut profitieren.

Durch weniger Verkehr wird die Stadt nicht nur für Menschen, sondern auch für die Wirtschaft interessanter. 66 Prozent der Staukosten in Städten werden von Privat-Pkw verursacht. Am stärksten von diesen Kosten betroffen ist aber der Wirtschaftsverkehr. Bei Einführung von City-Mauten würde sich mit dem Wegfall vieler Staus die mittlere Geschwindigkeit im Stadtverkehr um etwa fünf Kilometer pro Stunde erhöhen. Verringerte Fahrzeiten im Wirtschaftsverkehr wären die Folge.

Technische Machbarkeit ist gegeben

Technische Systeme zur Einhebung von City-Mauten sind gut erprobt. Ähnlich dem Lkw-Mautsystem in Österreich können dabei so genannte On-Board-Units im Fahrzeug mitgeführt werden, die nicht mehr als fünf Euro kosten. Die Lenkenden könnten ohne anzuhalten den Mautring passieren. Für Einmalfahrten könnte, wie in Oslo und London, die Gebühr manuell an Verkaufsstellen bezahlt werden. Auch das Bezahlen über Telefon und Internet wäre möglich. Das Wissen über funktionierende Mautsysteme ist jedenfalls nirgendwo so gut gebündelt wie in Österreich: Unternehmen aus Österreich sind am Weltmarkt führend.

Öffentlichen Verkehr mit Einnahmen der City-Maut verbessern

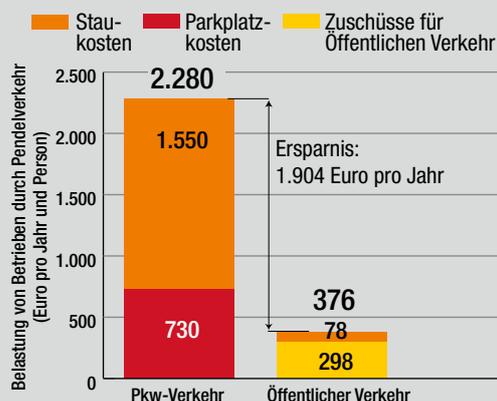
Wesentlich bei City-Mauten ist die Verwendung der Mittel. Mit den Einnahmen sind der Öffentliche Verkehr und die Bedingungen zum Radfahren zu verbessern. Die Erfahrungen aus Städten mit City-Mauten zeigen, dass die Bevölkerung nach Einführung der City-Maut diese mehrheitlich begrüßt. In Stockholm stimmte die Bevölkerung nach einer Probephase für die Beibehaltung.

City-Maut:

In Europa gibt es mittlerweile in 7 Städten City-Mauten. Umweltzonen wurden bereits in 68 Städten umgesetzt.

Wer mit Bus und Bahn pendelt, entlastet die Unternehmen

VCO



Quelle: VCO 2004; Grafik: VCO 2010

Staukosten:

Wer im Ballungsraum mit dem Öffentlichen Verkehr statt per Auto zur Arbeit fährt, erspart der Wirtschaft des Ballungsraumes Netto-Kosten von insgesamt etwa 1.900 Euro pro Jahr und Person.

VCÖ: City-Mauten in Österreich sinnvoll



Erfolg in London:

Die City-Maut in London hat den Pkw-Verkehr um 15 Prozent verringert. Die Busse sind so pünktlich wie noch nie.

Die positiven Resultate der City-Mauten in Stockholm, Oslo, Mailand und London zeigen sich auch in der Zustimmung der Bevölkerung. Trotz teils heftiger Widerstände zu Beginn wandelte sich das Meinungsklima rasch. In London sagen ein Jahr nach Einführung 75 Prozent der Unternehmen: Die City-Maut ist ein Erfolg und tut dem

Image der Stadt gut. Viele weitere europäische Städte, darunter Budapest, Kopenhagen und Prag zeigen großes Interesse an der City-Maut.

VCÖ-Studie zeigt: Umstieg auf Öffentlichen Verkehr zahlt sich aus!

Eine Politik, die Anreize zum Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel setzt, rechnet sich auch ökonomisch. Eine Person, die in einem Ballungsraum vom Pkw auf öffentliche Verkehrsmittel umsteigt, erspart dem Wirtschaftsstandort Stau-, Unfall-, Gesundheits- und Umweltkosten in der Höhe von rund 1.900 Euro im Jahr. Es ist besonders wichtig, die Verbindungen des Öffentlichen Verkehrs in das Umland der Städte zu verbessern. Denn gerade beim Pendelverkehr ist seit einigen Jahren ein verstärkter Trend zum Auto zu registrieren.

Österreich sollte sich den internationalen Entwicklungen nicht verschließen. Die City-Maut ist in Österreichs Ballungsräumen gut geeignet, um die enormen Verkehrsprobleme zu verringern.

Quelle: VCÖ, City-Maut in Österreichs Städten, Wien 2006

vcö-empfehlungen

Details zur City-Maut ausarbeiten

In einem ersten Schritt die Detail- und Variantenuntersuchungen durchführen, um die Basis für die Umsetzung von City-Mauten zu schaffen.

City-Maut in Wien einführen

Die Mautgebühren sind nach der Tageszeit zu staffeln. Zu Spitzenzeiten soll die Maut am höchsten sein, in der Nacht gratis.

Öffentlichen Verkehr verbessern

Durch die Einnahmen der City-Maut sind die finanziellen Möglichkeiten für entscheidende Verbesserungen vorhanden. Pendlerinnen und Pendler müssen die Möglichkeit haben, besser auf öffentliche Verkehrsmittel umsteigen zu können.

Bessere Bedingungen zum Gehen und Radfahren schaffen

Viele kurze Wege könnten zu Fuß zurückgelegt werden. In Wien werden derzeit nur fünf Prozent der Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt.



Dr. Martin Blum, VCÖ-Verkehrspolitik:

„Das tägliche Verkehrschaos fügt den Städten großen Schaden zu. Die Lebensqualität in den Städten sinkt, die Gesundheitsbelastungen durch die Abgase steigen. Die Staus kommen zudem den Unternehmen sehr teuer und schaden dem Wirtschaftsstandort. Eine City-Maut bringt für alle Beteiligten eine spürbare Entlastung. Das zeigen immer mehr erfolgreiche Beispiele in Europa.“



Spenden an das VCÖ-Forschungsinstitut sind steuerlich absetzbar.
Konto: PSK 7.540.714



Mobility Pricing



Die Mobilität in der Schweiz hat in den vergangenen Jahrzehnten stark zugenommen. Am deutlichsten wirkt sich die Zunahme beim motorisierten Strassenverkehr aus. Auch in Zukunft rechnet man mit einer weiteren Zunahme des Personenverkehrs: Je nach Szenario wird diese für den Zeitraum 2000 bis 2030 zwischen 15 und 29 Prozent liegen. Der Freizeitverkehr, der bereits heute fast zur Hälfte zur Verkehrsleistung des Personenverkehrs beiträgt, wird in Zukunft weiterhin überproportional wachsen.

Die Ausgaben der öffentlichen Hand für den Verkehr sind ebenfalls gewachsen. Im Zeitraum zwischen 1990 und 2004 nahmen die Ausgaben für Strassen und für den öffentlichen Verkehr jährlich um 3.1 Prozent zu, was etwa dem allgemeinen Wachstum der Staatsausgaben entspricht, jedoch über der Teuerung und dem Wirtschaftswachstum liegt. Diesen Verkehrsausgaben steht allerdings ein hoher volkswirtschaftlicher Nutzen in der Form von Beitrag zum Wirtschaftswachstum, Wertschöpfungseffekt, Arbeitsplätzen und Regionalerschliessung gegenüber.

Angesichts des Verkehrs- und Ausgabenwachstums stellen sich zwei Fragen:

1. Lässt sich die Nachfrage nach Mobilität mit preislichen Mitteln beeinflussen?
2. Ist die bestehende Aufteilung der Kosten der Mobilität zwischen Benutzer und öffentlicher Hand gerecht und effizient?

Die Auseinandersetzung mit Mobility Pricing bedeutet, Antworten auf die beiden Fragen zu finden. Unter Mobility Pricing versteht man benützungsbezogene Abgaben für Infrastrukturnutzung und Dienstleistungen im Individualverkehr und im öffentlichen Verkehr mit dem Ziel der Beeinflussung der Mobilitätsnachfrage.

Die Mobilitätsnachfrage hat auch einen direkten Zusammenhang mit dem Klimaschutz. Nicht umsonst erwähnt der Weltklimabericht, dass die Beeinflussung der Verkehrsnachfrage bei der Reduktion der Treibhausgase eine wichtige Rolle spielt.

Ein umfangreiches Forschungspaket des Bundesamts für Strassen (ASTRA) hat die wichtigsten noch bestehenden Wissenslücken bezüglich Anwendung von Preiselementen für die Benützung von Verkehrssystemen geschlossen:



[Mobility Pricing - Kurzfassung Synthesebericht](#)

Aktualisiert am: 07.12.2007 | Grösse: 1728 kb | Typ: PDF



[Mobility Pricing - Synthesebericht](#)

Aktualisiert am: 07.12.2007 | Grösse: 5091 kb | Typ: PDF

03.06.2008 : Nach dem Ständerat hat sich auch der Nationalrat dafür ausgesprochen, die Durchführung von Pilotversuchen mit Road Pricing in Städten aus der Legislaturplanung zu streichen.

07.12.2007 [Grünes Licht für Versuche mit Road Pricing](#)
[Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation]
Gestützt auf neue Forschungsergebnisse hat der Bundesrat das weitere Vorgehen in Sachen Road Pricing diskutiert. Er hat beschlossen, dass die Einführung von Strassenbenützungsabgaben in Städten und Agglomerationen ermöglicht werden soll. Als ersten Schritt will er die rechtliche Grundlage für die Durchführung entsprechender Versuche schaffen.