UNIVERSITÄT AUGSBURG
Universitätsbibliothek

OPEN ACCESS
OPUS AUGSBURG

Eine City-Maut ist Diesel-Fahrverboten in Städten klar überlegen

Martin Kesternich

Angaben zur Veröffentlichung / Publication details:

Kesternich, Martin. 2019. "Eine City-Maut ist Diesel-Fahrverboten in Städten klar überlegen." In *E-Mobilität in der Metropolregion Rhein-Neckar*, 40–41. Mannheim: Metropolregion Rhein-Neckar. https://digital.zlb.de/viewer/resolver?urn=urn:nbn:de:kobv:109-1-15397649.

Nutzungsbedingungen / Terms of use:

licgercopyright

Dieses Dokument wird unter folgenden Bedingungen zur Verfügung gestellt: / This document is made available under these conditions:
Deutsches Urheberrecht
Weitere Informationen finden Sie unter: / For more information see:
https://www.uni-augsburg.de/de/organisation/bibliothek/publizieren-zitieren-archivieren/publiz/



Eine City-Maut ist Diesel-Fahrverboten in Städten klar überlegen

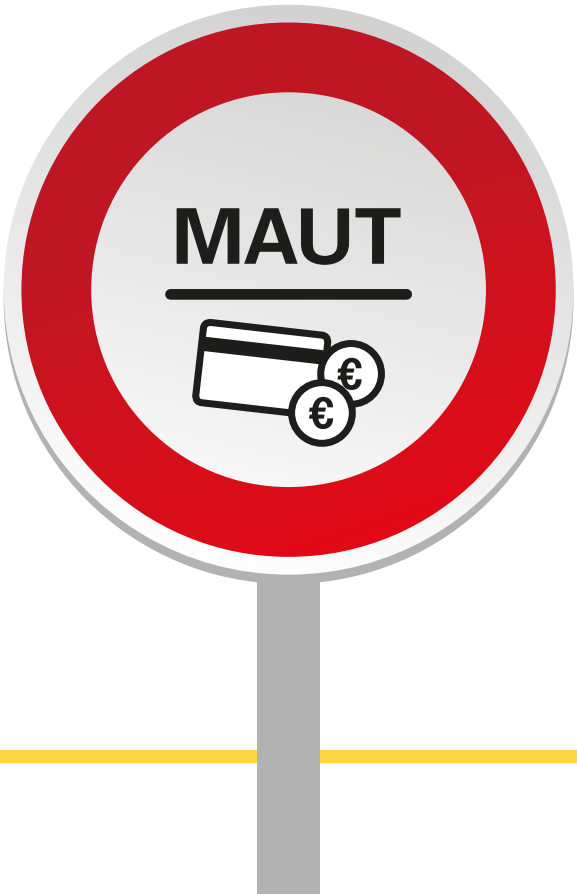
City-Maut

Im Zentrum der aktuellen verkehrspolitischen Debatten steht eine Vielzahl an Instrumenten: Diesel-Fahrverbote, ein verbindlicher Ausstieg aus dem Verbrennungsmotor oder kostenlose Angebote im öffentlichen Personennahverkehr. Diese Vorschläge sind aus ökonomischer Sicht allerdings weniger ratsam. Zur Verminderung lokaler verkehrsbedingter Belastungen wie verschmutzter Luft und Staus sollte die Straßennutzung in Städten durch eine an das Verkehrsaufkommen und an die lokale Schadstoffbelastung gekoppelte City-Maut gesteuert werden. Gleichzeitig sollte hinsichtlich einer kosteneffizienten CO_2-Vermeidung im Verkehrssektor der EU-Emissionshandel stärker ins Blickfeld rücken.

Das Problem verkehrsbedingter Luftverschmutzung in Innenstädten durch lokale Schadstoffemissionen lässt sich durch eine City-Maut effizient lösen. Diese sollte streng nach dem Schadstoffausstoß – unabhängig von der eingesetzten Kraftstoffart und der Technologie – gestaffelt sein und die negativen Auswirkungen des Autofahrens sichtbar und zielgenau dem eigentlichen Verursacher in Rechnung stellen. Fahrzeuge mit niedrigeren Schadstoffklassen zahlen höhere Mauttarife. Das bedeutet auch, je voller die Straßen und je belasteter die Luft, desto höher die Maut. Der entscheidende Punkt aber ist: Mit der City-Maut haben die betroffenen Menschen eine Wahl. Sie können selbst entscheiden, ob ihnen die Fahrt ins Stadtzentrum mit dem eigenen PKW so viel wert ist oder ob sie nach Alternativen suchen.

Durch eine City-Maut werden zudem Anreize für Autofahrer geschaffen, das eigene Mobilitätsverhalten zu verändern. Darüber hinaus wird die Lenkungswirkung der Maut optimiert, sprich über den variablen Preis kann signalisiert werden, wann Fahrten in der Innenstadt besonders schädlich für Mensch und Umwelt sind.

Mit den Fahrverboten hingegen werden Tatsachen geschaffen, die letztendlich teuer und ungerecht verteilt sind. Denn obwohl Diesel-Fahrverbote vermutlich gewisse lokale Umweltwirkungen erzielen können, liefern sie



Quelle: printmedia-solutions GmbH



Foto: ZEW

Abbildung 1: Am ZEW in Mannheim sind gegenwärtig 180 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt.

keine Anreize für weniger Fahrten von Benzinern. Gleichzeitig würde der Wiederverkaufswert von betroffenen Diesel-Fahrzeugen drastisch sinken. Das würde auch für solche Diesel gelten, die kaum oder gar nicht auf innerstädtischen Straßen bewegt werden.

Es ist richtig, dass auch die City-Maut den einzelnen Haushalt belastet. Dennoch ist die Maut ein effizientes und transparentes Instrument, um die Luftqualität und das Verkehrsaufkommen in den Städten langfristig zu verbessern. Sie ist aus ökonomischer Sicht den derzeit viel diskutierten Fahrverboten für Diesel klar überlegen, da sie die Verbesserung der Luftqualität zu geringeren gesellschaftlichen Kosten erreicht. Damit langfristig gleiche Bedingungen herrschen, sollte die Politik eine Harmonisierung der Regulierung hinsichtlich der Schadstoffemissionen über die verschiedenen Verkehrsmittel hinweg anstreben.

Neben den lokalen Luftschadstoffen sollte auch der Ausstoß von klimaschädlichem Kohlendioxid (CO_2) im Verkehrssektor betrachtet werden. Dabei gilt allerdings, dass es für die Klimawirkung keine Rolle spielt, in welchem Sektor CO_2 vermieden wird. Aus ökonomischer Sicht sollten Emissionen daher dort eingespart werden, wo dies zu geringsten Kosten möglich ist. Die Grenzvermeidungskosten für CO_2 im Verkehrsbereich erscheinen derzeit vergleichsweise hoch. Eine kosteneffiziente Klimapolitik sollte daher zusätzliche CO_2-Vermeidung in den Sektoren des EU-Emissionshandels realisieren oder aber den Verkehrssektor in diesen integrieren.



Foto: ZEW

Prof. Dr. Martin Kesternich, stellvertretender Leiter des Umweltforschungsbereichs am ZEW

ZEW – Leibniz-Zentrum für Europäische Wirtschaftsforschung
L 7, 1
68161 Mannheim

+49 621 1235-337
martin.kesternich@zew.de
W www.zew.de

Das ZEW ist ein gemeinnütziges wirtschaftswissenschaftliches Forschungsinstitut und Mitglied der Leibniz-Gemeinschaft. Zentrale Forschungsfrage des ZEW ist, wie Märkte und Institutionen gestaltet sein müssen, um eine nachhaltige und effiziente wirtschaftliche Entwicklung der wissensbasierten europäischen Volkswirtschaften zu ermöglichen.

Weiterführende Literatur: https://www.zew.de/PU79888