

# Antrag KOMM1: Die City-Maut ist ungerecht - gegen die Stadt der Reichen

Laufende Nummer: 8

<b>Antragsteller/in:</b>	Vorstand Jusos München		
<b>Status:</b>	angenommen		
<b>Sachgebiet:</b>	KOMM - Kommunalpolitik		
<b>Abstimmungsergebnis:</b>	Ja:	(85.294 %)	29
	Nein:	(2.941 %)	1
	Enthaltung:	(11.765 %)	4
	Gültige Stimmen:		34

1 **Adressat\*innen:** SPD Stadtratsfraktion, SPD München

2

3 Egal ob City-Maut oder Anti-Stau-Gebühr - bei allen bisher vorliegenden Konzepten  
4 überwiegt die soziale Exklusionswirkung gegenüber den Vorteilen. Wir lehnen eine  
5 Bepreisung des fließenden Verkehrs in der Münchner Innenstadt daher ab. Wir kämpfen  
6 für die Stadt für Alle und gegen die Stadt nur für die Reichen.

7

## 8 **Politische Ausgangslage**

9 In einigen wenigen europäischen Städten gibt es verschiedene Formen der City-Maut.  
10 Die Diskussion um eine Münchner City-Maut wurde unter anderem durch eine Studie des  
11 ifo-Instituts neu entfacht, welche im September 2020 veröffentlicht wurde. Münchner  
12 Jusos und SPD lehnen in bisherigen Beschlüssen eine City-Maut für München als  
13 unsozial ab. Um eine City-Maut einzuführen, ist eine Gesetzgebung durch den  
14 bayerischen Landtag notwendig. Dennoch ist es wichtig, dass wir in München Position  
15 beziehen. Grüne und CSU-Fraktion im Rathaus befürworten eine City-Maut. Während es  
16 den Grünen vor allem um eine Reduktion des Pkw-Verkehrs insgesamt geht, möchte die  
17 CSU vor den privaten Pkw-Verkehr reduzieren, um den Wirtschaftsverkehr zu fördern.  
18 Beide Ziele sind nachvollziehbar und im Grunde richtig, die City-Maut ist dafür  
19 unserer Ansicht nach aber nicht der richtige Weg. Denn keine andere Partei hat die  
20 sozialen Folgen und die monetäre Verteilungswirkung auf dem Weg zu einer autofreien  
21 Innenstadt im Blick.

22

23 Wir wollen Maßnahmen mit Lenkungswirkung, um den Autoverkehr in München zu reduzieren  
24 und den öffentlichen Raum neu und gerecht zu verteilen. Davon profitieren alle  
25 Menschen in München und dazu sollen alle ihren Beitrag leisten, unabhängig vom  
26 verfügbaren Einkommen. Unsere Vision ist die autofreie Innenstadt. Um dorthin zu  
27 kommen, braucht es aber andere Maßnahmen als eine Bepreisung von fließendem Verkehr  
28 innerhalb des mittleren Rings.

29

### 30 **Warum wir die City-Maut ablehnen**

31 Für eine City-Maut wurden im bisherigen Diskurs vor allem die folgenden Argumente  
32 angeführt: Eine pauschale Ausgabe für den MIV soll a) einen signifikanten Teil zum  
33 Klimaschutz leisten, b) den Verkehr erheblich reduzieren und c) neue Einnahmen für  
34 die Stadtverwaltung generieren. Für uns ist weiterhin klar: Eine City-Maut ist nur  
35 dann ein politisches Mittel, wenn man sie sozial gerecht umsetzen kann.

36

37 Die vorliegenden Konzepte lassen dabei (zu) viele Fragen offen. Neben technischen  
38 Fragestellungen, die vermutlich sogar lösbar wären, sind für uns sozialpolitische und  
39 rechtliche Fragen ungeklärt. Es ist beispielsweise offen, inwiefern Anwohner\*innen  
40 des bepreisten Gebietes die City-Maut zahlen müssten bzw. verpflichtet werden  
41 könnten, die Gebühr zu zahlen. Dies würde beispielsweise zu einer potentiellen  
42 Verdrängung einkommensschwacher Haushalte, die in Teilen auf ihr Auto angewiesen sein  
43 mögen, aus der Innenstadt führen.

44

45 Wir sind uns bewusst, dass das Auto an sich bereits ein sozial exklusives  
46 Verkehrsmittel ist. Aber eine pauschale Gebühr führt immer dazu, dass Haushalte mit  
47 unterschiedlichen Einkommen relativ unterschiedlich belastet werden. Dies ist eine  
48 Ungleichbehandlung zulasten einkommensschwächerer Haushalte, die die bestehende  
49 soziale Exklusion weiter verschärft. In diesem Zusammenhang sind auch Menschen zu  
50 berücksichtigen, die z. B. aufgrund von Mobilitätseinschränkungen auf den Pkw  
51 angewiesen sind und nicht ohne weiteres den Verkehrsträger wechseln können.

52

53 Grundsätzlich ist eine Unterscheidung verschiedener Haushalte möglich, es könnten  
54 Ausnahmen und Sonderregelungen getroffen werden.

55

56 Mit einer steigenden Anzahl an Ausnahmen verringert sich die Wirksamkeit der Gebühr.  
57 Das ist nicht nur der Fall, weil ein Teil des aktuellen Verkehrsaufkommens weiterhin  
58 stattfindet. Zusätzlich werden frei werdende Kapazitäten durch neue Nutzer\*innen  
59 aufgefüllt, die von den Ausnahmeregeln profitieren, bislang aber aufgrund der  
60 Kapazitätsengpässe andere Verkehrsträger genutzt haben.

61

62 Es ist also fragwürdig, inwiefern mit einer differenzierten und sozial ausgestalteten  
63 City-Maut die gesetzten Ziele (Klimaschutz und Verkehrsreduktion) tatsächlich  
64 erreicht werden können. Insbesondere für den Klimaschutz bieten andere Maßnahmen wie  
65 z.B. der konsequente Ausbau des ÖPNV erheblich höheres Potential.

66

67 Mit steigenden sozialpolitisch notwendigen Ausnahmen oder Sonderregeln steigt darüber  
68 hinaus auch der Verwaltungsaufwand und damit die laufenden Kosten der City-Maut enorm

69 an. Es ist daher fraglich, wie hoch die möglichen Einnahmen einer City-Maut netto,  
70 auch nach Abzug der Kosten für Kontrollen und technischen Betrieb, überhaupt wären.  
71 Einnahmen in der Höhe, wie sie für nennenswerte Investitionen in den ÖPNV-Ausbau  
72 notwendig wären, sind auf diese Weise nicht zu erzielen.

73

74 Beispiele aus anderen Städten (z.B. London, Stockholm) zeigen, dass Ausnahmen häufig  
75 über kurz oder lang nicht beibehalten werden. Dies belegt, dass eine sozial gerechte  
76 Ausgestaltung nicht mit der Beibehaltung der Lenkungswirkung vereinbar ist.

77

## 78 **Unser Weg zur autofreien Innenstadt**

79 Auch wenn wir die City-Maut als Instrument ablehnen, stehen wir zu den Zielen Pkw-  
80 Reduktion und Klimaschutz. Unsere Vision bleibt weiterhin die autofreie Innenstadt.  
81 Wir wollen den öffentlichen Raum umverteilen, dem Pkw-Verkehr soll demnach künftig  
82 deutlich weniger Platz eingeräumt werden, dem Fuß- und Radverkehr, Grün- und  
83 Aufenthaltsflächen deutlich mehr. Dafür bedarf es einer umfassenden, baulichen  
84 Umgestaltung des Raumes und keiner erhöhten ökonomischen Selektion der  
85 Verkehrsteilnehmenden. Für uns stellt sich nicht die Frage, ob die SUVs in der  
86 Frauenstraße ihre Maut bezahlen, wir wollen, dass dort keine SUVs mehr fahren.

87

88 Verkehrsreduktion muss sozial verträglich geschehen. Alle, nicht nur die Reichen,  
89 müssen sich Mobilität in München leisten können.

90

91 Bessere Instrumente, für die wir uns politisch einsetzen, sind:

- 92 • eine Verpflichtung für Arbeitgeber\*innen, für all ihre Arbeitnehmer\*innen ein  
93 ÖPNV-Jahresticket zu bezahlen.
- 94 • ein konsequenter Ausbau des ÖPNV. Dazu gehören auch Shuttle- / Poolingangebote  
95 sowohl tagsüber als auch nachts z.B. für Arbeitnehmer\*innen im Schichtdienst
- 96 • Die Streichung von Parkplätzen und die Umsetzung des Radentscheids, um die  
97 Verkehrsinfrastruktur für umweltfreundliche Mobilitätsformen attraktiv und für  
98 den MIV unattraktiv zu machen.
- 99 • die wesentlich einfacher zu kontrollierende und zu verwaltende Bepreisung des  
100 ruhenden Verkehrs (Parkgebühren), bei der ökonomische Unterschiede besser  
101 berücksichtigt werden können.

102

103 Auch eine einkommensabhängige Mobilitätsabgabe als Gebühr für alle Haushalte zur  
104 Finanzierung des ÖPNV-Ausbau werden wir perspektivisch entwickeln.