



MANAGERKREIS DER  
FRIEDRICH-EBERT-STIFTUNG

# MOVING METROPOLIS

Zukunft der Mobilität  
in Großstädten

Dokumentation der internationalen  
Fachkonferenz des Managerkreises,  
12. Dezember 2007 in Berlin

# **MOVING METROPOLIS**

Zukunft der Mobilität  
in Großstädten

Dokumentation der internationalen  
Fachkonferenz des Managerkreises,  
12. Dezember 2007 in Berlin

# Inhalt

<b>1. Vorwort</b>	7
<b>2. Eröffnungsvortrag der Schirmherrin Ingeborg Junge-Reyer, Senatorin für Stadtentwicklung im Berliner Senat</b>	8
<b>3. Herausforderung: Verkehr in Metropolen – Problemanalyse der Mobilität in Großstädten</b>	11
3.1. Schlaglochpiste Stadtstraße? Verkehrsmanagement, Umweltschutz und Infrastrukturfinanzierung im Ballungsraum <b>Thorsten Beckers</b>	11
3.2. Soft Mobility! Maßnahmen für eine klimaverträgliche Verkehrspolitik in Europa <b>Michael Cramer</b>	14
3.3. Von A nach B – Herausforderung: Nachhaltige Mobilitätssicherung <b>Jürg Sparmann</b>	18
3.4. Schwerpunkte der Diskussion	20
<b>4. Metropolenmobilität – Globales Lernen, Präsentationen Innovativer Lösungserfahrungen im internationalen Vergleich</b>	22
4.1. The London Experience <b>James Coates</b>	23
4.2. City-toll / Pricing – a European Perspective on German Cities <b>Andreas Kossak</b>	25
4.3. The Stockholm Experience <b>Gunnar Söderholm</b>	29
4.4. Schwerpunkte der Diskussion	31
<b>5. City-Maut, Umweltzone &amp; Co. – Lösungsperspektiven in Deutschland Schwerpunkte der abschließenden Podiumsdiskussion</b>	33
<b>Über die Referenten</b>	35

ISBN: 978-3-89892-865-6

1. Auflage

Copyright by Friedrich-Ebert-Stiftung

Hiroshimastraße 17, 10785 Berlin

Stabsabteilung

Berichterstattung: Philip Schunke

Redaktion: Dr. Max Brändle, Sina Dürrenfeldt

Max.Braendle@fes.de, Tel. 030 . 269 35 805

Layout: minus.de

Fotos: Reiner Zensen

Druck: Printservice Produktion GmbH, Köln

Printed in Germany 2008

# 1. Vorwort

Metropolen sind Anziehungspunkte für junge, kreative Köpfe, innovative Impuls- und Ideengeber und somit elementarer Bestandteil unserer Wohlstandssicherung. Damit sie diese Rolle nachhaltig einnehmen können, müssen die Städte ihren Bürgern ein hohes Maß an Lebensqualität bieten. Umwelt- und gesundheitliche Belastungen durch Straßenverkehr müssen minimiert und gleichzeitig für effektive Mobilität aller Verkehrsteilnehmer gesorgt werden. Dazu bedarf es eines integrierten Ansatzes, der Verkehrsträger und -nutzer zusammen denkt.

Um in dieser wichtigen Debatte einen Beitrag zu leisten, konnte der Managerkreis der Friedrich-Ebert-Stiftung die Berliner Senatorin für Stadtentwicklung Ingeborg Junge-Reyer als Schirmherrin gewinnen und lud am 12. Dezember 2007 zahlreiche namhafte Vertreter zu einer internationalen Fachkonferenz ins Rathaus Schöneberg ein. Unter dem Titel „Moving Metropolis – Zukunft der Mobilität in Großstädten“ wurden die wachsenden Herausforderungen an eine moderne Stadtmobilität diskutiert, internationale Beispiele zum Umgang mit zunehmendem innerstädtischen Verkehr, hoher Umweltbelastung und sinkender Lebensqualität vorgestellt und auf ihre Anwendbarkeit in Deutschland hin überprüft. Insbesondere dem Instrument City-Maut kam dabei viel Aufmerksamkeit zu. Jedoch stand nicht allein die Frage nach dessen Fähigkeit, notwendige finanzielle Ressourcen zur Infrastrukturfinanzierung – Straßenbau, Förderung des ÖPNV etc. – zu generieren im Mittelpunkt der Auseinandersetzung. Vielmehr unterstrichen die präsentierten internationalen Beispiele, dass es mit City-Maut-Systemen möglich ist, eine Vielzahl von Verkehrsmanagementproblemen anzugehen.

Die Konferenz konnte wichtige Impulse zur Diskussion um die Zukunft der Mobilität in deutschen Großstädten geben. Wir hoffen damit nicht zuletzt, die Mobilitäts- und damit Lebensqualität in deutschen Städten auch unter den Herausforderungen der Zukunft sichern zu helfen.

## 2. Eröffnungsvortrag der Schirmherrin Ingeborg Junge-Reyer, Senatorin für Stadtentwicklung im Berliner Senat

Meine sehr verehrten Damen und Herren,

ich freue mich sehr, die Schirmherrschaft einer Konferenz zu übernehmen, die sich mit der Frage nach der Zukunft von Städten unter dem Gesichtspunkt der Mobilität befasst. Die Suche der großen Städte nach einem Leitbild steht sehr häufig im Zusammenhang mit den Begriffen der lebendigen Stadt, der gesunden Stadt.

Sie wissen, dass hierbei die Fragen der Verkehrspolitik eine ganz entscheidende und wichtige Rolle spielen. Sie haben sich hier die Zukunft der Mobilität in den Großstädten zum Thema gesetzt und ich denke, Berlin ist eines der Beispiele, an denen wir eine solche Zukunft der Mobilität gut diskutieren können. Ich will Ihnen aber auch grundsätzliche Rahmenbedingungen nennen, die viele auch in anderen Großstädten bewegen.

Wir wissen, dass der Klimaschutz in sehr enger Beziehung zur Verkehrspolitik steht und auch in diesem Zusammenhang diskutiert werden muss, denn Verkehr ist eine wesentliche Ursache für die Belastung der Umwelt. Berlin schneidet bei den Rankings zur Umweltpolitik sehr gut ab, und wir haben dies insbesondere einer integrierten Verkehrspolitik zu verdanken.

Wenn wir über den Verkehr reden, müssen wir uns mit dem absehbaren Ende des Erdölzeitalters beschäftigen. Die Kosten, die von Verkehrsträgern bei der Nutzung solcher Energien verursacht werden, die Frage der Steigerung der Energieeffizienz und auch die Frage der Diversifizierung der Energieträger hat im Rahmen der Diskussion zu den Fragen des Klimawandels einen Stellenwert erreicht, den wir nicht unterschätzen sollten. Es geht immer wie-

der um die Reduzierung der Abhängigkeit von Energieträgern, die nicht regenerativ sind.

Nicht zuletzt möchte ich den demographischen Wandel insbesondere in den Städten hervorheben. Hier stellen wir Entwicklungen fest, die auch deutliche Auswirkungen auf die Verkehrspolitik und die Frage der Gestaltung von Stadt und Stadtmobilität haben werden. Der demografische Wandel birgt Chancen und Risiken für die Wettbewerbs- und Innovationsfähigkeit unserer Volkswirtschaft.

Wir sind noch nicht in der Lage, das rasche Nebeneinander von Wachsen und Schrumpfen in den Städten und Regionen in bezug auf die Verkehrsentwicklung ausreichend zu analysieren. Wir sind im Augenblick in Berlin dabei, die Frage der möglichen zukünftigen Verkehrsnachfrage bei einer sich verändernden Bevölkerungsstruktur, in der ein größerer Prozentsatz der Bevölkerung älter sein wird, als dies heute der Fall ist, zu untersuchen. Wir sind allerdings auch abhängig von der Einschätzung des Verhaltens einer älteren Generation. Werden sie das Auto als Verkehrsmittel bevorzugen? Oder werden sie möglicherweise auf den ÖPNV zurückgreifen, und werden sie dies gerne tun? Deshalb glaube ich, dass wir eine integrierte Verkehrspolitik betreiben müssen, ja eine integrierte Stadtpolitik. Hier kommt es darauf an, eine Stadt der kurzen Wege, z.B. im Kontext einer konsequenten Nahversorgungspolitik, zu betreiben. Ziel ist, dass der öffentliche Personennahverkehr so exzellent ist, dass wir nicht mehr von der Nutzung des privaten Pkw abhängig sind.

*Deshalb glaube ich, dass wir eine integrierte Verkehrspolitik betreiben müssen, ja eine integrierte Stadtpolitik.*

Eine weitere Bedingung betrifft das Wachstum des Gütertransports. Wir müssen die Konkurrenzen beim Gütertransport diskutieren und wir müssen Prioritäten setzen.

Lassen Sie mich die Frage stellen, ob die weitere Bevorzugung des Wasserweges, vor dem Hintergrund der erheblichen Eingriffe in Natur und Landschaft in dieser Weise weitergeführt werden soll.

In Berlin sind wir in einer sehr günstigen Ausgangsposition zur Bewältigung dieser Herausforderungen. Berlin konnte durch seine besondere Geschichte der Teilung die Zersiedlung seines Umlandes vermeiden, Berlin hat eine ausgezeichnete öffentliche Verkehrsinfrastruktur. Dies sind Standortvorteile im wirt-

schaftlichen Wettbewerb. Eine lebendige Stadt, in der sich die Wirtschaftsverkehre gut bewegen können, ohne durch den Individualverkehr wesentlich beeinträchtigt zu werden, ist gut für den Standort Berlin. Wichtig ist aber ebenso, dass in Berlin auch diejenigen mobil sind, die über keinen eigenen Pkw verfügen. Schließlich: Der Kraftfahrzeugverkehr sinkt vor allem in der Berliner Innenstadt seit 2002; mittlerweile um 5–10% in der Innenstadt und um 2% in der Gesamtstadt. Das erhöht die Attraktivität der Stadt als Ort zum Wohnen und Leben.

Was sind die Ziele und Vorstellungen einer künftigen großstädtischen Mobilität in den nächsten 15 bis 20 Jahren? Ich möchte Ihnen Ziele aufzeigen, die für mich in ganz besonderer Weise wichtig sind:

*Eröffnungsvortrag der Schirmherrin Ingeborg Junge-Reyer, Senatorin für Stadtentwicklung im Berliner Senat*



Wir müssen das Ziel „preiswerte Mobilität für alle“ möglich machen – unabhängig von körperlichen Einschränkungen und für jedes Alter. Wir wollen einen Stadtverkehr, der die gesamte Palette an aufeinander abgestimmten Möglichkeiten bietet. Es muss möglich sein, individuelle öffentliche Verkehrsmittel jenseits der städtischen Verkehrsbetriebe zu wählen, wie z.B. öffentliche Fahrräder und öffentliche Autos. Und auch das Wasser bietet Möglichkeiten der Personenbeförderung, wenn vielleicht auch eher symbolische.

Die Frage nach dem zukünftigen Stadtverkehr schließt die Themen Umweltzone und City-Maut unwillkürlich mit ein. Wir arbeiten hier vor dem Hintergrund der Verordnungen der Europäischen Kommission, die uns dazu veranlasst hat, Untersuchungen besonders über die Feinstaubbelastung anzustellen. Dies hat dazu geführt, dass wir vor anderthalb Jahren die Einführung einer Umweltzone im inneren S-Bahn-Ring beschlossen haben, die mit Fahrbeschränkungen für Fahrzeuge einhergeht, die die Vorschriften der EU-Kommission nicht erfüllen. Hier ist Berlin in einer Vorreiterrolle, der sich immer mehr Städte anschließen.

Mein Eindruck ist, dass wir seit etwa einem Jahr einerseits in der politischen Diskussion über den Klimaschutz, zum Anderen aber auch in der Bevölkerung eine höhere Akzeptanz für derartige Maßnahmen finden, selbst wenn diese von Vielen noch als Beschränkung persönlicher Freiheit empfunden werden.

*Wir wollen eine lebendige Stadt, wir wollen, dass ihre Bewohner sagen können: Wir sind stolz dar-*

*auf, dass wir in der Innenstadt mit unseren Familien leben können.*

Wir sind in der Pflicht, unsere herkömmlichen Verkehrsmittel zu stärken. Wir brauchen Investitionen in Straßenbahnen, in den Bestand der Infrastruktur. Für Berlin bedeutet das hauptsächlich Investitionen in das U-Bahn-Netz. Doch wir müssen Prioritäten setzen, beispielsweise durch den Bau einer Straßenbahn durch die Invalidenstraße zum Hauptbahnhof oder den Bau der Straßenbahn in Adlershof, einem Zentrum für Wissenschaft und Forschung.

Wir müssen den Wirtschaftsverkehr gewährleisten, wir müssen der Stadt allerdings auch sagen, was wir prioritär erreichen wollen. Wir wollen eine lebendige Stadt, wir wollen, dass ihre Bewohner sagen können: Wir sind stolz darauf, dass wir in der Innenstadt mit unseren Familien leben können. Dazu leistet die Verkehrspolitik einen wesentlichen Beitrag. Es gibt aber noch viele offene Fragen, deren Antworten auch die EU-Kommission interessieren. Ich hoffe sehr, dass diese Antworten von uns erarbeitet werden können und in Brüssel Gehör finden.

Lassen Sie mich abschließend sagen: Wir müssen die Effizienz unseres Verkehrssystems mit Sicherheit verbessern, dabei aber sowohl stadtentwicklungspolitischen als auch sozialen Zielsetzungen gerecht werden. Ich danke Ihnen sehr, dass Sie sich hier in Berlin diesem Thema widmen, und hoffe, dass ich Ihnen das eine oder andere nützliche Beispiel für die Berliner Stadtentwicklungspolitik geben konnte.

## 3. Herausforderung: Verkehr in Metropolen – Problemanalyse der Mobilität in Großstädten

*Das erste Panel eröffnet Dr. Thorsten Beckers (TU Berlin) mit einem Vortrag, in dem er verschiedene Optionen zur Finanzierung der urbanen Verkehrsinfrastruktur vergleicht. Zentrale Größe einer Bewertung soll seiner Meinung nach die Messung der Wohlfahrtseffekte der zur Verfügung stehenden Alternativen sein. Insbesondere geht er dabei auf sein Forschungsprojekt zur Wirksamkeitsanalyse einer City-Maut und zur Finanzierung urbaner Infrastrukturmaßnahmen ein. Seine Ergebnisse empfehlen die City-Maut für die Zukunft nur dann, wenn die Mauterhebungskosten gesunken sind und tatsächlich Kapazitätsüberlastungen vorliegen. Die Untersuchungen zur Infrastrukturfinanzierung haben jedoch keinen alternativen „Königsweg“ ergeben.*

*Michael Cramer (MdEP-Grüne) fokussiert mit seiner Präsentation insbesondere die ökologische Herausforderung, die Verkehr in Zeiten klimatischer Veränderungen an die Gesellschaft stellt. Die bedeutende Rolle, die Verkehrspolitik bei der Reduzierung der Treibhausgase spielt, nimmt er zum Anlass, seine Forderung nach einer klimaverträglichen und nachhaltigen Verkehrspolitik in Europa zu untermauern. Den Städten komme hierbei eine besondere Bedeutung zu. Sie haben die stadtplanerischen Möglichkeiten, einen großen Anteil der täglichen Verkehrswege klimaverträglich zu entwickeln. Hierbei muss der Öffentliche Personennahverkehr ebenso eine Rolle spielen wie die Verbesserung der Angebote für Fahrradfahrer und Fußgänger.*

*Schließlich stellt Dr.-Ing. Jürg Sparmann (ivm GmbH) in seinem Vortrag „Megatrends“ vor, die aus seiner Sicht für die Entwicklung des Verkehrs in den nächsten Jahren und Jahrzehnten bestimmend sein werden. Am Beispiel des Rhein-Main Gebiets skizziert er, mit welchem Ansatz, diesen Trends seiner Meinung nach zu begegnen ist. Ziel nämlich müsse es sein, mittels eines integrierten, alle Verkehrsträger zusammen denkenden Verkehrsmanagementansatzes ökonomisch wie ökologisch nachhaltig Mobilität und damit Lebensqualität zu sichern. Denn die Regionen in Deutschland und in Europa stehen im Wettbewerb untereinander, so ein wichtiges Fazit seines Vortrags, und eine gute Position lasse sich nur dann dauerhaft sichern, wenn die Mobilität, Erreichbarkeit und damit auch die Lebensqualität gesichert bleiben.*

### 3.1. Schlaglochpiste Stadtstraße? Verkehrsmanagement, Umweltschutz und Infrastrukturfinanzierung im Ballungsraum

Dr. Thorsten Beckers  
Forschungs-Centrum Netzindustrien und Infrastruktur (CNI), Technische Universität Berlin

In seinem Vortrag stellt Dr. Thorsten Beckers die Ergebnisse eines maßgeblich unter seiner Mitarbeit durchgeführten Forschungsprojekts zum Thema Kapazitätsauslastung, Umweltschutz und Finanzierung im Bereich Straße vor. Ausgangslage der Untersuchung

ist die Prognose einer Zunahme des bundesweiten Verkehrsaufkommens. Auch wenn in deutschen Ballungsräumen keine eklatanten Kapazitätsengpässe zu verzeichnen sind wie etwa in London, New York oder Tokyo, gibt es sie dennoch vereinzelt in Peak-Zeiten. Im Fokus des Projekts steht die Kosten-Nutzen-Abwägung einer City-Maut, die für Berlin und Stuttgart simuliert wird.

Zur Bewertung der Wohlfahrtswirkungen von Infrastrukturfinanzierungsalternativen schlägt Beckers folgende Punkte vor:

- Kosteneffizienz (Bau, Erhaltung, Betrieb)
- Qualitative Effizienz (Nutzungsqualität)



Dr. Thorsten Beckers vom Forschungs-Centrum Netzindustrien und Infrastruktur (CNI) der Technischen Universität Berlin

- Investive und zeitliche Effizienz (Kapazitätserweiterungen)
- Allokative Effizienz (insbes. Vermeidung ineffektiver Verkehrsverdrängung)

„Was bringt eine City-Maut als verkehrspolitisches Instrument zur Reduktion der Kapazitätsüberlastungsprobleme und für den Umweltschutz in Deutschland und wie kann innerstädtische Infrastruktur erhalten werden?“ lautete die Ausgangsfrage der Untersuchung. Naturgemäß stehen der motorisierte Individualverkehr (MIV) und der Lkw-Verkehr im Mittelpunkt der Forschungsarbeit, öffentliche Verkehrsmittel und alternative Fortbewegungsmittel werden lediglich in Abhängigkeit vom MIV betrachtet. Simuliert wird zum einen eine so genannte Cordon-Maut, bei der die Durchfahrt der Grenze eines bestimmten Areals bepreist wird. Man testet zwei Szenarien mit unterschiedlichen Tarifen bei gleicher Tarifstruktur. Während der Peak-Zeiten morgens und nachmittags beträgt die Mautgebühr das Doppelte der Zwischenzeit, ab 19 Uhr ist das Befahren der Maut-Zone kostenlos. Als Zweites wird, ebenfalls mit zwei Tarifszenerarien, die fahrleistungsbezogene Maut eingesetzt. Die Ergebnisse werden

nach einem wohlfahrtsökonomischen Ansatz bewertet.

*Es ist aus wohlfahrtsökonomischer Sicht rational, dass die Bevölkerung in der Vergangenheit in vielen Städten gegenüber der City-Maut kritisch eingestellt war.*

Nach Auswertung aller Simulationen können nur für zwei von acht Szenarien Wohlfahrtsgewinne festgestellt werden. Dabei zeigt sich, dass die Einbeziehung der Berliner Stadtautobahn in eine fahrleistungsbezogene City-Maut zu wesentlich besseren Ergebnissen in bezug auf die Kapazitätsauslastung führt. Die Wohlfahrtsgewinne lassen sich dabei beispielsweise als höhere Durchschnittsgeschwindigkeit des Stadtverkehrs interpretieren. Dagegen beruhen die Wohlfahrtsverluste auf dem Wegfall von Fahrten oder durch längere und kompliziertere Fahrten als Kostenvermeidungsstrategie. Würde man den Kostenfaktor Mauterhebung in die Rechnung einbeziehen, wären derzeit für kein Szenario Gewinne zu verzeichnen.

Aus den Untersuchungsergebnissen lässt sich außerdem herleiten, dass die Wohlfahrtssteigerung durch

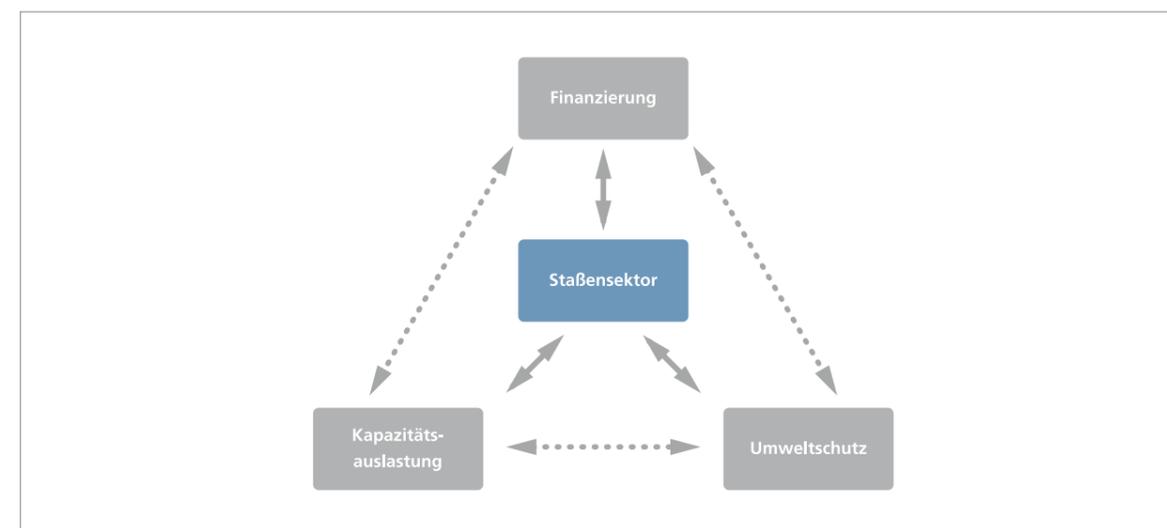
eine City-Maut auch von der Straßennetzstruktur abhängt. So ist durch Simulationen für jeden Einsatzort einzeln zu prüfen, welches Maut-System sinnvoll sein könnte. Aufgrund der noch hohen Mauterhebungskosten wird die City-Maut jedoch eher in der Zukunft sinnvoll sein, für die auch eine Steigerung der Kapazitätsüberlastung in Ballungsgebieten sowie das Absinken der Mauterhebungskosten erwartet wird.

**Fazit:**

- Die City-Maut eignet sich primär als Instrument des Verkehrsmanagements.
- Hohe Mauterhebungskosten für City-Maut-Lösungen macht diese aus wohlfahrtsökonomischer Sicht derzeit zumeist (noch) nicht sinnvoll.
- Bei Einführung von City-Maut-Lösungen ist eine umweltorientierte Tariffdifferenzierung sinnvoll.
- Einnahmen aus einer City-Maut, die auf Verkehrsmanagement ausgerichtet ist, sollten auch zur Förderung des ÖPNV verwendet werden.
- Urbane Road-Pricing-Lösungen zur Straßeninfrastrukturfinanzierung sind nur im absoluten Ausnahmefall und bei großem Kapazitätserweiterungsbedarf sinnvoll.
- Es gibt keine alternative Lösung zur Finanzierung der urbanen Straßenerhaltung, die das derzeitige Finanzierungssystem dominiert.
- Weitere verkehrspolitische Instrumente sollten nicht vernachlässigt werden.

Zur Reduktion negativer Umwelteinflüsse, in der Untersuchung also lokaler Schadstoffausstoß, globale CO<sub>2</sub>-Emissionen und Lärm, ist die City-Maut nicht das Mittel der Wahl. Dennoch, so Beckers, gibt es durch ein verringertes Verkehrsaufkommen natürlich positive Nebenefekte auf die Umwelt, nur der Verkehrslärm wird nicht entscheidend beeinflusst. In jedem Fall soll bei der Tarifgestaltung der City-Maut der Schadstoffausstoß der Verkehrsteilnehmer berücksichtigt und möglichst auch der Öffentliche Personennahverkehr durch Einnahmen aus der City-Maut unterstützt werden. Der für den reinen Umweltschutz sinnvollere Ansatz ist aber derzeit die Einrichtung von Umweltzonen.

Das dritte Themenfeld Finanzierung verfolgt die Fragestellung, mit welchen finanziellen Mitteln innerstädtische Infrastruktur erhalten werden kann; City-Maut und bundesweites Road-Pricing tauchen hier als mögliche Einnahmequellen auf. Aus der Untersuchung verschiedener Finanzierungsmöglichkeiten geht hervor, dass es in der Praxis keine dominierende Finanzierungsform gibt. Um die Straßen- und Brückenerhaltung ist es jedoch vielerorts schlecht bestellt, was sich nicht zuletzt mit der teilweise desolaten Finanzlage vieler Gemeinden erklären lässt. Ein ausreichender finanzieller Handlungsspielraum muss hier angestrebt werden, denn unzureichende oder zum falschen Zeitpunkt ausgeführte Instandhaltungsarbeiten können hohe Folgekosten nach sich ziehen. Die City-Maut ist als Instrument speziell für die Erhaltung städtischer Straßeninfrastruktur jedoch nicht sinnvoll, es sei denn, man plant die Erweiterung der Kapazität in großem Stil.



### Zusammenfassende Bewertung alternativer Finanzierungsinstrumente:

- Modelle Öffentlich-Privater Partnerschaften (PPPs) stellt Beckers als „eindeutig falschen Ansatz für die Straßenerhaltung im innerstädtischen Bereich dar“. Es ergibt sich aus vielerlei Gründen eine Verschlechterung der Kosteneffizienz: Die Übertragung bestehender Straßenabschnitte an den Betreiber – insbesondere mit der hohen Umweltunsicherheit und Komplexität – führt zwangsläufig zu hohen Risikozuschlägen bei der „Festpreisvergütung“ bzw. zu großen Anreizdefiziten bei dauerhaften „(Nach-)Verhandlungsregimen“.
- Kommunalisierung und Zweckbindung der Kfz- oder Mineralölsteuer: Die „Reservierung“ eines bestimmten Einnahmenvolumens aus der Kfz- oder Mineralölsteuer für die Straßeninfrastruktur bezeichnet Beckers als für Deutschland wahrscheinlich nicht sinnvoll. Auch wenn hierdurch u.U. bessere Erhaltungsstrategien infolge höherer Planungssicherheit und Transparenz

erzielt werden könnten, überwiegen seines Erachtens dennoch die negativen Aspekte. Zuvorderst nennt er hier die Einschränkung des Haushaltsgesetzgebers bei einer Zweckbindung für die folgenden Jahre.

- Die Umsetzung eines bundesweiten Road-Pricings hält Beckers kurz- und mittelfristig aufgrund hoher Mauterhebungskosten lediglich als bundesweite Dauer-Flächenmaut mit Hilfe eines Vignettensystems für möglich. Das Problem hierbei bleibt aber, dass bei einer Dauer-Flächenmaut nur geringe Unterschiede im Vergleich zu einer Kfz-Steuererhöhung festzustellen seien, da der Anteil ausländischer Pkw relativ gering und ausländische Lkw derzeit weitgehend über die bestehende Lkw-Maut auf den BAB erfasst würden. Hohe Transaktionskosten durch die Einbindung der verschiedenen föderalen Ebenen problematisieren ein solches Projekt zusätzlich. Die Möglichkeiten für ein effizientes fahrleistungsabhängiges Road-Pricing-System sieht Beckers erst für 2020.



Michael Cramer, MdEP und Sprecher der Grünen im Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr (TRAN) in Brüssel

### 3.2. Soft Mobility! Maßnahmen für eine klimaverträgliche Verkehrspolitik in Europa

Michael Cramer

MdEP, Sprecher der Grünen im Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr (TRAN), Brüssel

Bis 2012 muss Deutschland seine CO<sub>2</sub>-Emissionen gemäß den Auflagen des Kyoto-Protokolls um 21% senken, und es tut sich schwer damit, so Michael Cramer einfühend. 17% sind zwar schon bewältigt worden, doch allein 15% können dem Zusammenbruch der Industrie in den neuen Bundesländern zugeschrieben werden. Im Bereich Verkehr – einem der Hauptverursacher von CO<sub>2</sub>-Emissionen – sieht Cramer einen wichtigen Ansatzpunkt für Veränderungen. Hier sind in punkto Umweltverträglichkeit zum einen eklatante Schwachstellen zu verzeichnen, die aber andererseits mit relativ einfachen Mit-

teeln behoben werden können, wenn man nur wolle. Andere europäische Länder haben es Deutschland bereits vorgemacht. Von dem im Kyoto-Protokoll festgelegten Ziel, seine CO<sub>2</sub>-Emissionen zu senken, entfernt sich Europa jedoch immer mehr. Der Gesamtausstoß von CO<sub>2</sub> nimmt sogar zu. Einen großen Anteil daran hat der Verkehr, dessen Emissionen prozentual sogar um das Zehnfache des Gesamtausstoßes gestiegen ist. Wo also der Hebel für eine Richtungsänderung liegt, ist offensichtlich.

*Wenn sich im Verkehr nichts ändert, werden wir kein Kyoto-Ziel erreichen.*

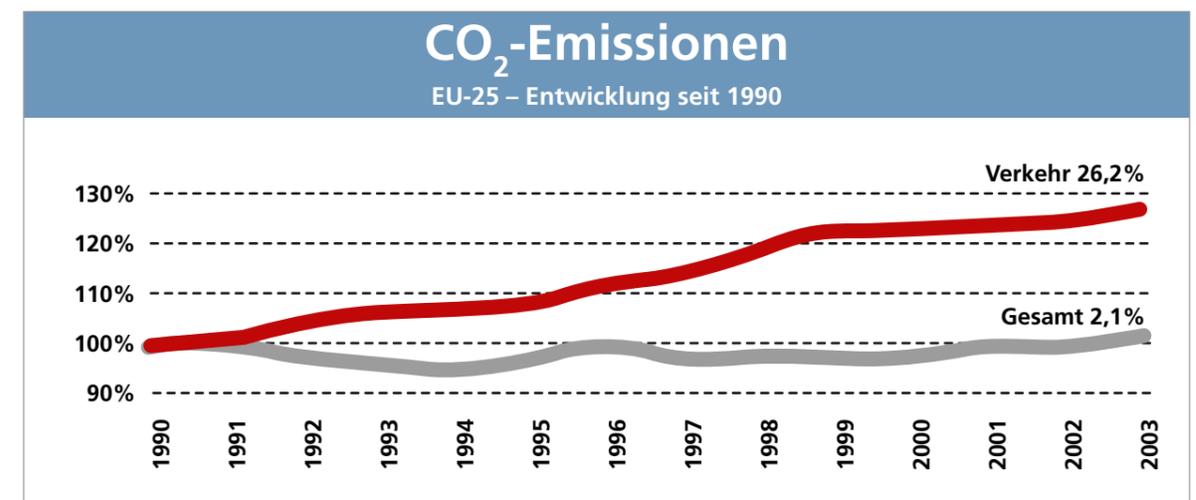
Cramer legt hierbei sein Hauptaugenmerk auf den Straßenverkehr, der immerhin mit 22% am gesamten CO<sub>2</sub>-Ausstoß Europas beteiligt ist. Doch auch Binnenschifffahrt und Flugverkehr werden ausgebaut, beide belasteten die Umwelt weit über ihren Nutzen hinaus mit Treibhausgasen. Bleibe also die Bahn. Sie ist zwar umweltfreundlich, aber teuer und darum für

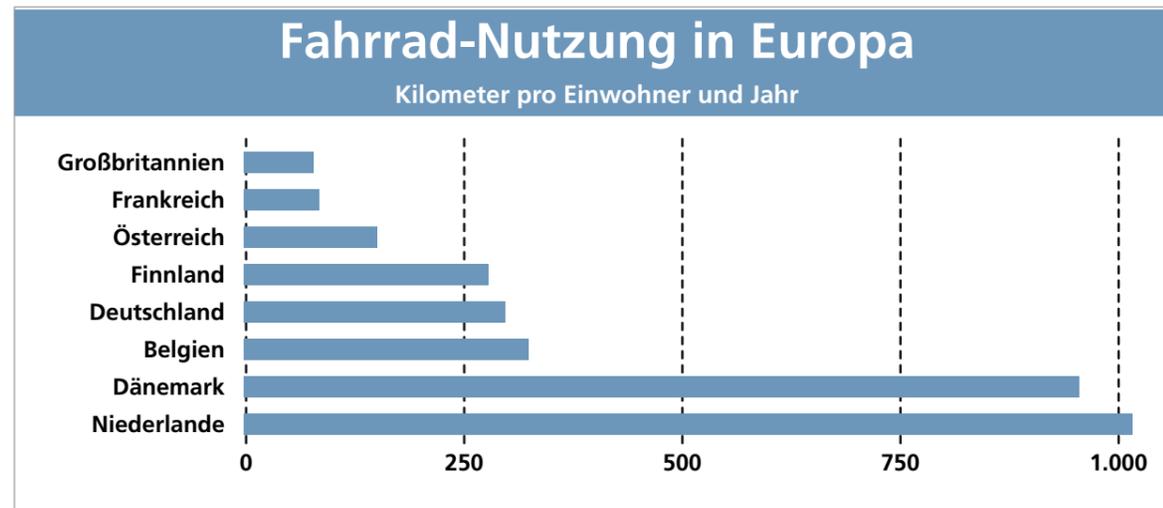
Transportkunden oft nicht attraktiv. Dieses Missverhältnis umzukehren, umweltfreundliche Verkehrsmittel kostengünstig und die Umweltschädlinge unwirtschaftlich zu machen, ist der gangbarste Weg zur Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen.

„Der Verkehr in Europa ist zu billig...“, so Cramer, und nehme daher zum Teil bizarre Auswüchse an. Auch

ist Umweltfreundlichkeit im Verkehrsträgermix derzeit viel zu teuer. Es gehe nicht an, dass beispielsweise Wirtschaftsgüter zur Weiterbearbeitung tausende von Kilometern in Billiglohnländer und wieder zurück zurücklegten, nur weil es sich derzeit wirtschaftlich rechnet. Ein Mittel, etwa den gewerblichen Straßenverkehr zu verteuern, sei die Erweiterung der Lkw-Maut auf alle Lkw über 3,5 Tonnen und auf alle Straßen – ganz

Quelle: Eurostat





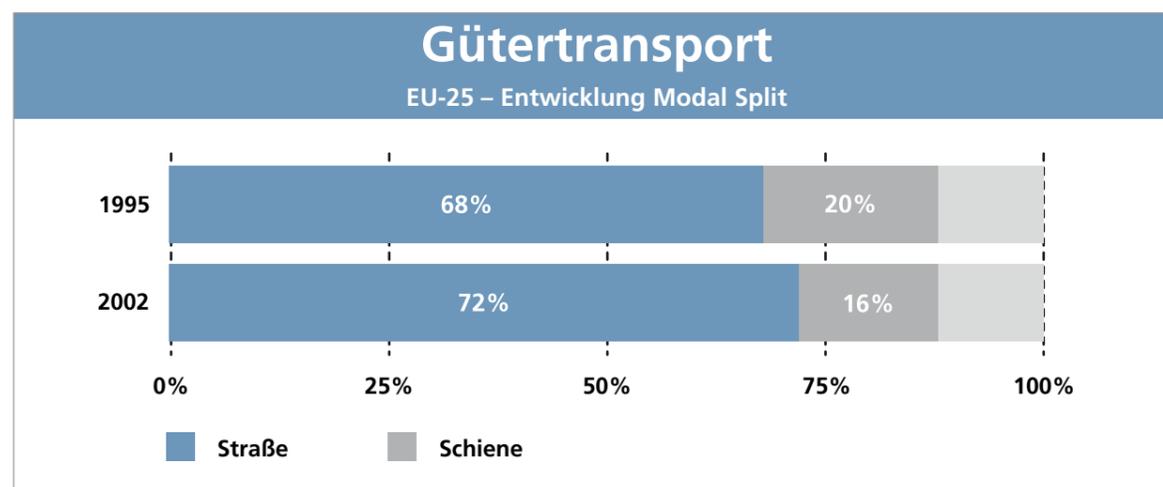
Quelle: Vgl. Cramer, M. (2006): *Fahrradnutzung in Europa*, S. 2. Siehe <http://www2.michael-cramer.de/uploads/EU-Radverkehrspolitik.doc>

nach Schweizer Vorbild. So könnten die beobachteten Verlagerungseffekte von große auf kleine Lkw sowie von Autobahnen auf Bundesstraßen vermieden werden. Bisher sei lediglich die Schienenmaut für Europa einheitlich vorgeschrieben, die Straßenmaut bleibe den einzelnen Ländern überlassen. Unter ökologischen Gesichtspunkten ein untragbarer Zustand, wie Cramer unterstreicht. Ferner müsse man über ein Nacht- und Wochenendfahrverbot nachdenken.

Als weitere Maßnahme zur Eindämmung der CO<sub>2</sub>-Emissionen befürwortet Cramer ein Tempolimit auf Autobahnen für Pkw. Deutschland sei nunmehr das

einzigste Land ohne derartige Geschwindigkeitsbegrenzung und wirke demnach hinsichtlich seiner Ambitionen, den CO<sub>2</sub>-Ausstoß zu verringern, nicht gerade glaubwürdig – insbesondere gemessen an seinem eigenen Anspruch, „Ökoweltmeister“ zu sein. Auch im innerstädtischen Verkehr sei noch viel Verbesserungspotential. Vier von fünf Stadtfahrten seien kürzer als fünf, jede dritte sogar kürzer als drei Kilometer und in der Regel ebenso gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu bewältigen. Deren Ausbau solle hohe Priorität zugestanden werden. Im Vergleich zu anderen europäischen Ländern werde in Ballungsräumen auch das Fahrrad noch zu wenig

Quelle: Working Group Under the Joint Expert Group on Transport and Environment (JEGTE 2006), *Reduction of Energy Use in Transport, Final Report*, S. 3.



genutzt. Cramer rät, das Fahrradverkehrsnetz auszubauen, um das Radfahren in Großstädten attraktiver zu machen. Der finanzielle Aufwand hierfür sei verhältnismäßig gering und mit der Entlastung des städtischen Straßenverkehrs zugunsten von Bahn und Fahrrad seien die letzten zur Erfüllung der Kyoto-Auflage erforderlichen 4% Emissionsminderung leicht zu schaffen.

*Wir haben derzeit noch ein milliardenschweres Förderungsprogramm für die Verlagerung des Verkehrs von der Schiene auf die Straße.*

Andere Nationen seien Deutschland in diesem Punkt weit voraus. So begrüßt Cramer die Ankündigung des französischen Staatspräsidenten Sarkozy, einen Baustopp für Autobahnen zu verordnen, das TGV-Netz im Land zu verdoppeln und die städtischen Straßenbahnnetze auf ihr Vierfaches auszubauen. Auch die Schweiz könne mit ihren restriktiven Maßnahmen gegen den Lkw-Verkehr bereits einige Erfolge verzeichnen. Mit Hilfe der dortigen Maut, die rund fünf mal so hoch sei wie die deutsche, sei es gelungen, beispielsweise die Mineralöltransporte, die zu 70% über die Straße abgewickelt wurden, nun zu 70% auf die Schiene zu verlegen. Indem Cramer

Verkehr und Klima mit den Bereichen Energie und Ressourcen verknüpft, verdeutlicht seine Problemstellung die globale Tragweite. Zur Zeit verbrauchen 18% der Erdbevölkerung 80% der weltweiten Ressourcen. Er weist in diesem Zusammenhang auch auf das rasante Wirtschaftswachstum Chinas, Indiens, Indonesiens und auch Brasiliens hin, auf Staaten, die, wenn sie westliche Konsumgewohnheiten pflegten, im Höchsttempo sämtliche Öl- und Lebensmittelressourcen aufbrauchen würden. Deren Tendenz, am westlichen Lebensstil teilhaben zu wollen, sei unverkennbar. Europa und Nordamerika seien also früher oder später gezwungen, sich über die hohe Abhängigkeit ihres Verkehrswesens vom Erdöl (96%) klar zu werden und alternative Modelle in die Praxis umzusetzen. Obwohl derartige Prognosen seit Langem bekannt sind, werde in den EU-Ländern lediglich viel geredet, aber so gut wie nichts getan, lautet Cramers Vorwurf. So habe zwischen 1995 und 2002 der Anteil auf der Schiene transportierter Güter um 4% abgenommen, während er auf der Straße um den gleichen Betrag zunahm. Weiterhin fördere die Politik den Straßenverkehr, obwohl bekanntermaßen die Bahn das umweltfreundlichere Verkehrsmittel sei.

Dr.-Ing. Jürg Sparmann, Geschäftsführer der ivm GmbH, Integriertes Verkehrsmanagement Region Frankfurt Rhein-Main



### 3.3. Von A nach B – Herausforderung: Nachhaltige Mobilitätssicherung

Dr.-Ing. Jürg Sparmann

*Geschäftsführer der ivm GmbH, Integriertes Verkehrsmanagement Region Frankfurt Rhein-Main*

Um sich der Ausgangslage und voraussichtlichen Entwicklungen bewusst zu werden, müssen zunächst, so Dr.-Ing. Jürg Sparmann, die „Megatrends“, die die Rahmenbedingungen für eine nachhaltige Sicherung der Mobilität bestimmen, betrachtet werden. Eine erhebliche Bedrohung entsteht seiner Meinung nach durch den Klimawandel.

Als Konsequenz muss daher die Treibhausgaskonzentration auf einem möglichst niedrigen Niveau stabilisiert werden. Dieses Ziel kann jedoch nur erreicht werden, wenn die Effizienz bei der Bewältigung der immer noch steigenden Verkehrsbedürfnisse erhöht und die zur Verfügung stehenden Ressourcen besser genutzt werden. Hierzu ist zentral, dass die bestehenden Widerstände für eine Anpassung des aus einer Gewohnheit heraus gewachsenen Nutzerverhaltens überwunden und die zum Umsteuern und Umdenken erforderlichen politischen Rahmenbedingungen geschaffen bzw. ergänzt werden.

Sparmann weist ferner auf eine zweite Entwicklungslinie hin, welche den Verkehr entscheidend mitbestimmen wird: den demographischen Wandel und die Bevölkerungsentwicklung in Deutschland. Insbesondere die Zunahme der älteren Bevölkerung, so Sparmann, erfordert ein Umdenken bei der Gestaltung der Mobilitätsangebote. Eine mit dem Auto groß gewordene Generation wird ein anderes Verkehrsverhalten im Alter aufweisen als Gleichaltrige in früheren Jahren. Insbesondere die „jungen Alten“ (bis etwa 75 Jahren) werden ihre Verkehrsgewohnheiten nur unwesentlich verändern. Auch die mittleren Alten (bis etwa 85 Jahren) wollen noch aktiv am gesellschaftlichen Leben teilnehmen und erwarten, dass ihre Mobilitätsbedürfnisse dem Alter entsprechend befriedigt werden.

Für die Sicherung einer nachhaltigen Mobilität verlangt dieser Wandel, dass die Anforderungen an die Ausgestaltung der Verkehrsinfrastruktur und an das Verkehrsangebot, insbesondere im ÖPNV, stärker an die Bedürfnisse der älteren Menschen angepasst werden. Gleichzeitig, so Sparmann weiter, gewinnen die Belange der Nahmobilität, d.h. die Beweglichkeit im nahen Umfeld der Wohnungen, an Bedeutung; nicht zuletzt auch im Hinblick auf die subjektive Sicherheit und die wohnungnahe Versorgung.

Zu dramatischen Veränderungen wird es auch bei der Versorgung der Bevölkerung im ländlichen Raum kommen. Es ist daher absehbar, so Sparmann weiter, dass in Verbindung mit den erwarteten Entleerungstendenzen des ländlichen Raums neue Ansätze für die Versorgung der ländlichen Bevölkerung entwickelt und umgesetzt werden müssen.

Ein wichtiger Ansatzpunkt für nachhaltige Mobilitätssicherung ist seiner Meinung nach die Preisgestaltung der Mobilität. Insbesondere im Güterverkehr und angesichts der langen Transportwege für Güter in Europa zeigt sich, dass die Mobilitätskosten derzeit offensichtlich zu niedrig sind.

In diesem Zusammenhang verweist Sparmann auch auf die seit Jahren anhaltende Diskussion zur Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur. Einen Weg aus dem enormen Investitionsbedarf, der sich in den letzten Jahren angestaut hat, ist der von Experten vorgeschlagene Paradigmenwechsel hin zu einem gebührenfinanzierten Zugang. Wenn für jede einzelne Nutzung Gebühren zu entrichten sind, so seine Argumentation, wird das Verkehrsverhalten nachhaltiger beeinflusst als das bisher möglich ist. Gleichzeitig wird bei entsprechender Preisgestaltung die aus Gründen des Umweltschutzes gewünschte stärkere Nutzung des ÖPNV gefördert. Auch eine zeitliche und räumliche Staffelung des Preises wird dann dazu führen, dass die zur Verfügung stehende Verkehrsinfrastruktur effizienter und die Ressourcen schonender genutzt werden. Eine emissionsabhängige Staffelung des Preises bewirkt darüber hinaus eine Reduzierung der Schadstoffemissionen.

Einen weiteren Trend, den Sparmann für eine nachhaltige Mobilitätssicherung betrachtet, ist die Verkehrsentwicklung im Personen- und Güterverkehr. Prognosen zeigen, dass lediglich bei stark steigenden Mobilitätspreisen für den motorisierten Individualverkehr (MIV) mit einem Rückgang der Verkehrsleistung der privaten Haushalte im MIV zu rechnen ist. Entsprechend gestaltet sich die Verkehrsentwicklung im Öffentlichen Personennahverkehr. Wenn hier die Kosten für den motorisierten Individualverkehr nur moderat ansteigen, wird die Verkehrsleistung der privaten Haushalte im ÖPNV abnehmen. Dagegen wird bei stark steigenden Preisen für den MIV der Zuwachs an Verkehrsleistungen im ÖPNV signifikant sein.

*Wir fahren derzeit unheimlich viel Luft durch die Gegend.*

Dramatischer sieht die Entwicklung im Güterverkehr aus. Hier gehen langfristige Prognosen davon aus, dass sich bis zum Jahr 2050 der Güterverkehr gegenüber 2005 noch einmal verdoppeln wird. Gleichzeitig ist damit zu rechnen, dass die Verkehrsleistung im Transitverkehr um das Vierfache steigt. Wenn der Dauerstau in Deutschland nicht die Zukunft prägen soll, so Sparmanns Zwischenfazit, müssen heute Maßnahmen eingeleitet werden, die diese Entwicklung aufhalten. Ein Weg, die Mobilität in der Region Frankfurt Rhein-Main unter Berücksichtigung der Kriterien der Nachhaltigkeit auf Dauer zu sichern, soll in einem Mobilitätsmasterplan für die Region, der gegenwärtig aufgestellt wird, aufgezeigt werden.

Diesen Mobilitätsmasterplan für die Region Frankfurt Rhein-Main stellt Sparmann im folgenden vor. Der Plan enthält im Kern einen Vorschlag, in welcher Reihenfolge die für die Region geplanten Straßenbau- und Schienenausbaumaßnahmen umgesetzt werden sollten, damit die nur begrenzt zur Verfügung stehenden Mittel ein Höchstmaß an Wirkungen bei der Mobilitätssicherung erzeugen. Hierfür werden alle geplanten und nach Kosten-Nutzen-Gesichtspunkten bereits bewerteten Infrastrukturmaßnahmen nach Prioritäten geordnet. Dabei steht die regionale

Perspektive immer im Vordergrund. Auf diese Weise wird die Lücke zwischen der großräumigen Betrachtung, z.B. eines Bundesverkehrswegeplans, und den vielen lokalen Planungen geschlossen.

Um die Wechselwirkungen zwischen dem Ausbau der Straßeninfrastruktur und den Maßnahmen des ÖPNV angemessen zu berücksichtigen, werden die Maßnahmen beider Bereiche nebeneinander betrachtet. Diese Betrachtungsweise stellt sicher, dass der gleichzeitige Ausbau von parallel verlaufenden Straßen- und Schienenverbindungen in seinen Wirkungen auf den Mobilitätsgewinn kritisch hinterfragt und gegebenenfalls die eine oder die andere Maßnahme zeitversetzt realisiert wird. Die richtige Einschätzung der Wirkungen setzt voraus, dass der Rhein-Main-Verkehrsverbund für den regionalen ÖPNV, die hessische Straßen- und Verkehrsverwaltung für die Bundesfern- und Landesstraßen sowie der Planungsverband Ballungsraum Frankfurt Rhein-Main für die strukturelle Entwicklung der Region in das Projekt eingebunden sind.

Der Mobilitätsmasterplan beschränkt sich allerdings nicht auf die Prioritätenreihung der Infrastrukturmaßnahmen. Es werden auch alle flankierenden Maßnahmen zur Mobilitätssicherung aufgenommen und mindestens qualitativ bewertet. Soweit die Wirkungen auf die Mobilität auch quantifizierbar sind, werden diese Beiträge ebenfalls berücksichtigt. Hierzu gehören:

- Temporäre Freigabe des Seitenstreifens auf Autobahnen
- ÖPNV – Bevorrechtigung an Lichtsignalanlagen
- Anlagen für Park & Ride sowie Parken und Mitnehmen
- Erhöhung der subjektiven Sicherheit im ÖPNV
- Verkehrsinformationsdienste
- Internetgestützte Mitfahrvermittlung

Grundlegend, um verschiedene Infrastrukturmaßnahmen methodisch gleichwertig betrachten zu können, wird ein einheitliches Instrumentarium zur Bewertung aller geplanten Infrastrukturmaßnahmen benötigt. Da hierfür keine Vorbilder existieren,

tierten, wurde von einer Expertengruppe zunächst ein Leitfaden aufgestellt, der die Anforderungen an das Bewertungsverfahren enthält. Grundlage der Bewertung sollte dabei ein einheitliches Wirkungsspektrum sein, dass sowohl für die Maßnahmen des Straßenverkehrs als auch des Öffentlichen Personennahverkehrs gelten soll.

Mit einem komplexen, aber transparenten Verfahren ergibt sich schließlich für jede Maßnahme ein Wirksamkeits-Kosten-Quotient. Dieser Quotient bestimmt die Wertigkeit einer Maßnahme und damit die Einreihung in einen Prioritätenplan.

Der Prozess der Entwicklung des Mobilitätsmasterplans wird ferner von einem Fachbeirat begleitet, in dem alle Gebietskörperschaften der Region sowie die Länder Hessen und Rheinland-Pfalz vertreten sind. Die jeweiligen Vertreter werden bei der Festlegung der Gewichtung der Wirkungsfelder beteiligt.

Wirkungsbereiche	Wirkungsfelder
Mobilität	<ul style="list-style-type: none"> <li>Reisezeitersparnisse im Personen- / Güterverkehr</li> <li>Senkung der Beförderungskosten</li> <li>Erhöhung der Zuverlässigkeit</li> <li>Erhöhung der Verkehrssicherheit</li> </ul>
Aufwand	<ul style="list-style-type: none"> <li>Betriebskosten im MIV und ÖPNV</li> </ul>
Allgemeinheit / Umwelt	<ul style="list-style-type: none"> <li>Flächenverbrauch</li> <li>Energieverbrauch</li> <li>Abgas- und Partikelemissionen</li> <li>Lärm-Immissionen</li> <li>Klima</li> </ul>

Wichtig ist, so Sparmann abschließend, dass die Zeitplanung Raum für einen umfassenden Partizipationsprozess beinhaltet, über den die Akzeptanz der Ergebnisse bei den regionalen Entscheidungsträgern erhöht wird. Ziel des Partizipationsprozesses ist auch, durch eine Wirkungsanalyse mit der Sicht aus verschiedenen Perspektiven (Verkehrsteilnehmer, Betreiber der Infrastruktur und Betroffene) das vernetzte Denken im Sinne eines integrierten und nachhaltigkeitsorientierten Ansatzes zu stärken. Auch wird erwartet, dass die Gebietskörperschaften die Umsetzung der im Mobilitätsmasterplan enthal-

tenen Maßnahmen unterstützen und für die notwendige Akzeptanz bei der Bevölkerung sorgen. Wenn das gelingt, leisten alle, die in der Region politische Verantwortung tragen, einen wichtigen Beitrag zur nachhaltigen Sicherung der Mobilität.

### 3.4. Schwerpunkte der Diskussion

Im Anschluss an die Vorträge entwickelt sich eine intensive Diskussion zu Fragen der grundsätzlichen Herausforderungen an eine notwendige neue Mobilitätspolitik. Hierbei spielt die Frage nach einer „Kulturveränderung“ bei der Betrachtung des Verkehrs ebenso eine Rolle, wie die Funktion übergeordneter, koordinierender Strukturen zur Sicherung einer nachhaltigen Mobilität. Schließlich wird auch die Frage des strategischen Zugangs in der Verkehrspolitik diskutiert.

#### *Kulturveränderung*

Sowohl Cramer als auch Sparmann unterstreichen mehrfach, dass ein Umdenken in der breiten Bevölkerung notwendig sei, um eine Wende in der Verkehrsnutzung zu realisieren. Dies gelte aber insbesondere auch für die politische Ebene. Cramer nennt hier nochmals sein Argument der „sinnlosen Transporte“. Großbritannien exportiere beispielsweise die gleiche Menge Schweinefleisch wie es importiere. Dies sei nur möglich, da die Transportkosten für die Preiskalkulation scheinbar keine Rolle spielten. Dies sei Ausdruck einer völlig an den Herausforderungen unserer Zeit vorbei zielende politische Rahmensetzung und müsse dringend geändert werden.

*Sparmann: „Wir brauchen eine Kultur, die Mobilität als zentrales Element der Stadtpolitik anerkennt.“*

Auch die Rolle und Funktionsfähigkeit des ÖPNV und der Stadtentwicklung insgesamt müsse sich, so Cramer, auf eine andere Klientel einstellen. So besäßen 60% der Rentner kein Auto. Eine wohnortnahe Versorgung sei dann ebenso wie eine behindertengerechte ÖPNV-Gestaltung notwendig. Veraltete Stadtplanungsszenarien, so wirft Sparmann ein, stellten hier nach wie vor die

falschen Anreize. Eine Kulturveränderung fordert auch Cramer. Die Nutzung des Fahrrades müsse nicht nur gefordert werden, eine Stadt- und Mobilitätspolitik habe die Strukturen auf alternative Verkehrsoptionen hin zu lenken. Er zitiert in diesem Kontext einen Senioren aus den Niederlanden: „Ein Glück können wir noch Fahrrad fahren, denn laufend könnten wir es nicht mehr schaffen.“ Lebens- und Arbeitsqualität, so die einvernehmliche Überzeugung des Podiums, hingen direkt von einer modernen Mobilitätspolitik ab. Mobilitätspolitik sei damit nicht zuletzt auch Standortpolitik.

#### *Koordination und Rolle der EU*

Eine Äußerung aus dem Publikum enthält die Forderung, die unterschiedlichen politischen Arbeitsfelder, die das Thema Mobilität tangieren, endlich integriert zu betrachten. Alle Studien bekräftigten zwar die Prognose eines zunehmenden Individualverkehrs, um diesem aber zu begegnen planten derzeit alle deutschen Städte nach wie vor einen weiteren Ausbau der Verkehrsinfrastruktur. Nötig sei hingegen eine Abstimmung der unterschiedlichen, für eine integrierte Mobilitätspolitik notwendigen Ressorts. Diese Abstimmung finde in keiner Weise statt. Selbst die Stadtentwicklungspolitik sei selten in die Verkehrsplanung integriert. Hier müsse die Planung dringend einen neuen Ansatz finden und verfolgen. Auch sei nicht hinzunehmen, dass Deutschland und Europa einem Flickenteppich unterschiedlichster Verkehrsplanungsideen gleiche. Zumindest eng verflochtene Regionen oder solche, die wie Berlin und Brandenburg einen starken Einfluss aufeinander ausüben, sollten endlich zu einer koordinierten Politik finden.

Cramer setzt dem warnend entgegen, dass Koordination nicht immer nur gut sei. So setze die EU derzeit auch viele unfaire Regeln. Diese Regeln seien dann zwar für alle gleich, doch manchmal eben auch gleich schlecht. So müssten nach EU-Recht im Schienenverkehr Gebühren erhoben werden, für den Straßenverkehr seien Gebühren lediglich eine Option. Um hier einen fairen Wettbewerb zu erreichen, müssten sowohl der Straßen- wie auch der Flugverkehr verteuert werden.

Dr. Thorsten Beckers greift dieses Beispiel auf und unterstreicht dagegen die große Bedeutung der EU. Nur mit ihr sei eine effiziente und gemeinsame Entwicklung möglich. Insbesondere der Flugverkehr zeige hier, wie wenig ein einzelnes Land noch verändern könne. Wichtig sei jedoch, dass immer auch externe Kosten des Verkehrs in die Berechnungen mit einfließen.

#### *Grundsätzlicher Zugang und wissenschaftliche Analyse*

Mehrfach wird während der Diskussion auch die Frage gestellt, ob das Thema derzeit nicht falsch aufgezo-gen werde. Die zentrale Frage sei, welches Mobilitätssystem in Deutschland in der Lage ist, die CO<sub>2</sub>-Emissionen und die Feinstaubbelastungen zu reduzieren, zumindest mittelfristig auch klimafreundlich zu sein und dabei ebenfalls die Lebensqualität der Menschen zu verbessern oder zumindest zu sichern vermöge.

Sparmann unterstützt diesen Zugang nachdrücklich. Die Frage sei aber oft: „Wer wirft den ersten Stein?“ Viele Akteure dokterten lediglich an den Symptomen herum. Es sei vielmehr eine tiefgreifende Bewusstseinsänderung auch bei jedem einzelnen notwendig.

Im Gegensatz dazu unterstreicht Beckers die Bedeutung fundierter wissenschaftlicher Analyse von Einzelinstrumenten. Die zumeist vorherrschenden grundsätzlichen oder ideologischen Zugänge verklärten viel zu oft eine klare Einzelanalyse der zur Verfügung stehenden Optionen. Das „Lobbygequatsche“ müsse aufhören, so seine Forderung. Auch sei der wissenschaftliche und manchmal sicherlich auch technokratische Ansatz wichtig, um die Konsensfindung und -bildung in der Gesellschaft zu unterstützen. Zu häufig führe derzeit ein grundsätzlicher, politisch-ideologischer Zugang lediglich zu einer konsequenzlosen Debatte. Wissenschaftliche Analyse könne hingegen nachhaltig Lösungspositionen entwickeln und gesamtgesellschaftliche Unterstützung für notwendige Schritte generieren. Der notwendige Fortschritt sei nur zu erreichen, wenn die Gesellschaft mitgenommen werde.

## 4. Metropolenmobilität – Globales Lernen, Präsentationen Innovativer Lösungserfahrungen im internationalen Vergleich

Das zweite Panel präsentiert internationale Beispiele moderner Mobilitätssicherung. Mit den Städten London und Stockholm werden zwei viel diskutierte City-Maut-Systeme dargestellt und ergänzend auf die wichtigen Aktivitäten der Europäischen Kommission eingegangen.

Am Anfang stellt James Coates (Chartered Institute of Logistics and Transport, London) die Erfahrungen mit der Diskussion, Einführung und Fortentwicklung der London Congestion Charge vor. Er hebt besonders dessen hohe Akzeptanz in der Bevölkerung hervor, spricht aber auch deutlich die kritischen Aspekte an. Auf Genese, Wirkungen und Entwicklungen dieses City-Maut-Systems geht er ebenso ein wie auch auf die damit verbundenen Kosten des Betriebes. Er ergänzt seine Ausführungen mit der Darstellung der gegenwärtigen Debatten um das System und dessen mögliche Weiterentwicklung. In einem Fazit verweist er auf einige Rückschläge der letzten Jahre, die jedoch nicht durch das System selbst hervorgerufen, sondern der Vernachlässigung alternativer Verkehrsmanagementinstrumente geschuldet seien.

Dr.-Ing. Andreas Kossak (Kossak Forschung & Beratung) beleuchtet in seinem Beitrag internationale Beispiele innovativen Verkehrsmanagements und präsentiert insbesondere die vielfältigen Projekte der Europäischen Kommission (u.a. EURoPrice, PRoGRess oder CUPID). Eine wichtige Erkenntnis dieser Modellversuche sei, dass Road-Pricing zur Lösung vieler Probleme des Verkehrsmanagements sinnvoll eingesetzt werden könne. Im Licht dieser Analyse und im Rückblick auf die historischen Entwicklungen unterschiedlicher Verkehrsmanagementverfahren leitet Kossak schließlich seine Empfehlungen zu abgestuften Entscheidungsoptionen ab. Die City-Maut, so sein Fazit, ist unter anderem insbesondere auch ein effizientes Instrument zur nachhaltigen Verbesserung der Mobilität in Großstädten.

James Coates vom Chartered Institute of Logistics and Transport in London mit Dr.-Ing. Andreas Kossak



Abschließend berichtet Gunnar Söderholm (City of Stockholm Environment and Health Administration) über die Erfahrungen mit der City-Maut in Stockholm. Dabei geht er sowohl auf die technischen als auch auf die ökonomischen Aspekte des Maut-Systems ein, erläutert die gesellschaftspolitische Debatte sowie die Entwicklung des Systems. Im Gegensatz zu London sei die Einführung der City-Maut nicht klaren politischen Entscheidungsstrukturen gefolgt, der Prozess gleiche eher einem „historischen Durcheinander“. Der Erfolg sei jedoch inzwischen so deutlich, dass sich eine partei- und gesellschaftsübergreifende Zustimmung zur Maut entwickelt habe.

### 4.1. The London Experience

James Coates  
The Chartered Institute of Logistics and Transport,  
London

James Coates eröffnet seinen Vortrag mit einem Rückblick auf die Londoner Mautgeschichte: Er als Londoner könne es kaum fassen, dass diese im kommenden Februar schon 5 Jahre alt sein wird. London habe sich daran schon derart gewöhnt, dass oftmals vergessen wird, welch enormen Eindruck die erfolgreiche Einführung der Maut damals gemacht habe.

Er skizzierte in aller Kürze die Struktur des Systems:

- Die Maut werde lediglich für die Stadtmitte erhoben.
- Die innere Ringstrasse sei davon ausgeschlossen.
- Bestimmte Verkehrsteilnehmer seien von der Gebühr befreit (Busse, Taxis, Notdienste, Motorräder, umweltfreundliche Fahrzeuge und Menschen mit Behinderungen).
- Anlieger erhielten einen 90%igen Rabatt.

Begründung für die ursprüngliche Einführung der Maut sei ein großes und sich verschärfendes Verkehrsproblem in der Innenstadt gewesen, das aufgrund der städtebaulichen Gegebenheiten nicht durch einen Ausbau des Straßennetzes behoben werden konnte. Coates verdeutlicht die Dimension der Probleme anhand einiger Daten: Die Tages-Durchschnittsgeschwindigkeit vor der Mauteinführung betrug knapp 15 km/h, der Verkehr stand zu fast 50% der Zeit, die Durchschnittsgeschwindigkeit für den Busverkehr überschritt selten 10 km/h.

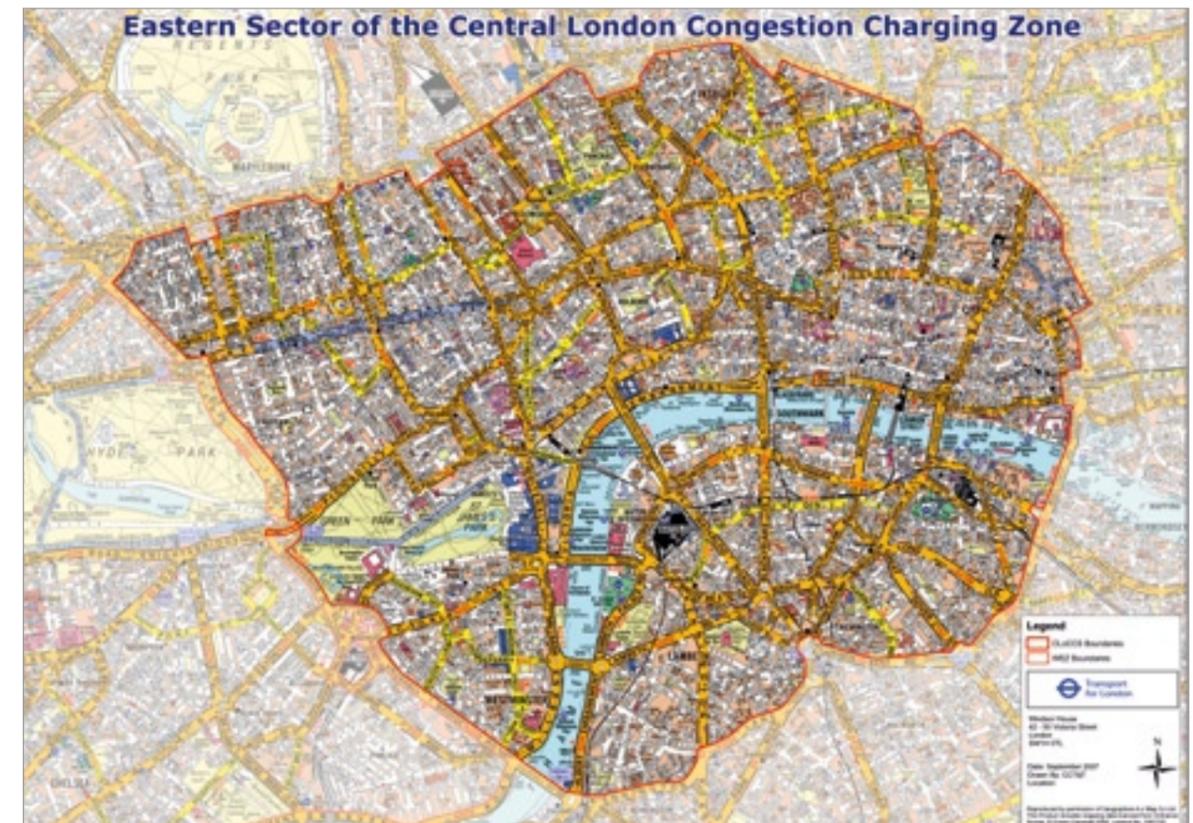
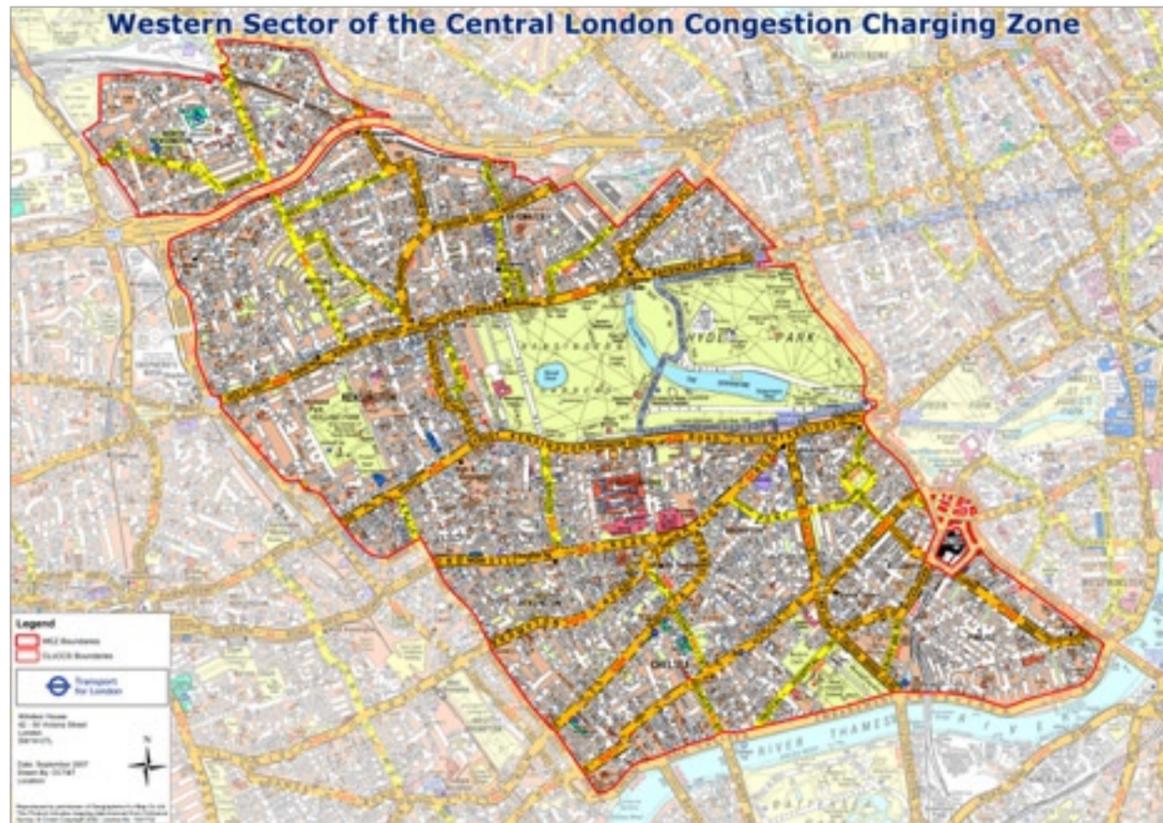
*Der Straßenverkehr in die Zone hinein ist um 18% gesunken, die Verkehrsdichte innerhalb der Zone um 20%.*

Es seien daher große Hoffnungen mit der Einführung der Maut verbunden gewesen, die jedoch von den tatsächlichen Wirkungen noch übertroffen werden konnten. So sei der Straßenverkehr in die Zone hinein um 18%, innerhalb der Zone selbst um 20% gesunken. Die durch Staus hervorgerufenen Verspätungen konnten gar um 30% reduziert werden. Die Zahlen beeindruckten noch mehr, wenn man sie für die einzelnen Fahrzeugkategorien aufschlüsselt. So sank der Pkw-Verkehr innerhalb der Zone um 37%. Wichtige alternative Verkehrsträger stiegen hingegen deutlich an: Busse um 25% und Fahrräder um 43%.

Die mit der Einführung der Maut erzielten Erfolge wurden im Folgenden auch dahingehend untersucht, wie die Verkehrsteilnehmer auf die Situation reagierten. Die meisten Autofahrer nutzten fortan öffentliche Verkehrsmittel. Ganze 30% der Fahrten waren Transitfahrten und wurden vermieden, 10–17% der Autofahrer stiegen auf das Fahrrad um. Insbesondere der Busverkehr konnte von der Umstellung profitieren und fließt seither schneller und zuverlässiger. Diese Qualitätsverbesserung führte zu einem um 20% gestiegenen Fahrgastaufkommen in den Hauptverkehrszeiten.

*40% der durch Mautzahlungen und Geldstrafen erzielten Einnahmen werden zur Deckung der Betriebskosten verwendet.*

Problematischer gestaltete sich der Blick auf die Kosten- bzw. Einnahmenseite des Systems. Ganze 40% der durch Mautzahlungen und Geldstrafen erzielten Einnahmen (rund £ 213 m) wurden zur Deckung der Betriebskosten (£ 90 m) verwendet, der Rest schwerpunktmäßig zur Verbesserung des ÖPNV genutzt.



Inzwischen, so berichtet Coates weiter, sind einige Veränderungen am ursprünglichen Maut-System durchgeführt worden. So wurde beispielsweise im Juli 2005 die Gebühr von £ 5 auf £ 8 pro Tag erhöht. Im Februar 2007 wurde die Zone außerdem nach Westen ausgedehnt. Coates merkt jedoch an, dass sich trotz der Anpassungen die Erfolge der ersten Jahre inzwischen relativiert hätten: „Jetzt kehren die Staus zurück“. Er verweist in diesem Zusammenhang auf die Argumentation der Stadtverwaltung, welche sich dies zum einen durch den ausgeweiteten Busverkehr und andererseits durch intensive Straßenbauarbeiten erklärt. Vor allem die Erneuerung der Gas- und Wasserleitungen, die teilweise noch aus der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts stammen, verursachten eine Entschleunigung des Verkehrs.

Er vertritt die Meinung, dass vielleicht auch „zu viel für Fußgänger“ getan wurde. Zwar hat die Einrichtung neuer Fußgängerzonen große Vorteile zur Folge gehabt, aber die hierdurch ebenfalls vorgenommene Bevorzugung der Fußgänger an den angrenzenden

Ampeln hat die Belastung der anderen Verkehrsteilnehmer deutlich erhöht. Auch die Fokussierung auf die Entwicklung des Maut-Systems habe nicht zuletzt zu einer Vernachlässigung anderer Instrumente des Verkehrsmanagements geführt.

Anschließend geht Coates noch auf die technische Implementierung der Londoner City-Maut ein. Derzeit werde der Verkehr in der Zone und an der Zonengrenze durch Fotokameras überwacht. Diese senden die Bilder der Fahrzeuge (und deren Kennzeichen) zu einem Zentralcomputer, der diese automatisch entziffert. In einem nächsten Schritt vergleicht der Computer die beobachteten Nummern mit den bis 22 Uhr eingegangenen Zahlungen. Stelle sich eine Diskrepanz heraus, werden hohe Geldstrafen verhängt (ca. 100 Euro). Das System sei zwar für die Verkehrsteilnehmer oftmals nicht benutzerfreundlich doch sprachen seinerzeit, so Coates, mehrere Argumente für diese Option. Die Einführung sollte schnell erfolgen, um das politische Momentum für eine Mauteinführung nicht zu verpassen. Komplexere Systeme in Kombination mit On-

Board-Units, die in jedem Fahrzeug hätten installiert werden müssen, verboten sich schon deshalb. Zum anderen setzten alternative Verfahren oftmals umfangreiche Einrichtungen in der Straßeninfrastruktur voraus (Metallbrücken wie in Stockholm oder Singapur), die an mehreren der vielen Zonengrenzen ästhetisch nicht akzeptiert worden wären.

Inzwischen wird die Londoner Maut zwar von allen politischen Parteien akzeptiert, doch ein Export des Erfolgs in andere Städte Großbritanniens ist trotz der national inzwischen implementierten Anreizstrukturen bislang noch nicht erfolgt. Spannende Entwicklungen insbesondere im Hinblick darauf, Effizienzreserven zu mobilisieren, erwartet Coates auch mit den in zwei Jahren auslaufenden Betriebsverträgen des derzeitigen Maut-Systems. Die momentane Entwicklung verheißt eine Umstellung auf ein anderes System (Mikrowellen) mit dem Ziel einer besseren Differenzierung der Mautgebühren. Die Diskussion bleibe sicherlich weiterhin spannend.

#### 4.2. City-toll / Pricing – a European Perspective on German Cities

Dr.-Ing. Andreas Kossak

*Dr.-Ing. Andreas Kossak Forschung & Beratung*

Dr.-Ing. Andreas Kossak beginnt seinen Vortrag mit einem historischen Abriss. So ist Congestion Pricing erstmals 1920 vom britischen Ökonom Arthur Cecil Pigou erwähnt und empfohlen worden. In Deutschland wurde das Thema ab Mitte der 1960er Jahre diskutiert. Entlang den Empfehlungen der Regierungskommission Gemeindeverkehr aus dem Jahr 1964 entschied sich die Deutsche Bundesregierung gemeinsam mit den Städten und Gemeinden zunächst für die Konzentration auf infrastrukturelle Maßnahmen. Dazu zählten der Ausbau des Straßennetzes und öffentlichen Nahverkehrs, die Verbesserung des Verkehrsmanagements und der Ausbau von Park & Ride-Systemen.

Auf der Grundlage des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes konnte, so Kossaks Einschätzung, in Deutschland lange Zeit ein international anerkannter guter Standard öffentlicher Verkehrswege sichergestellt werden. Nicht zuletzt deshalb wurde in Deutschland die Diskussion zu Maut-Systemen und anderen nutzerbasierten Verfahren vorerst nicht fortgeführt, während diese Optionen in anderen Teilen der Welt in die Tat umgesetzt wurden. So startete Singapur eine City-Maut bereits 1975; verschiedene norwegische Städte folgten (Bergen 1986, Oslo 1990, Trondheim 1991 oder Kristiansand 1992 etc.).

Mit den norwegischen Modellen soll vorrangig eine Finanzierungsquelle für dringend notwendige Verbesserungen der Infrastruktur erschlossen werden, gleichzeitig aber auch eine bessere Nutzung der verfügbaren Straßenkapazitäten und Erhöhung der Verkehrssicherheit erreicht werden; auch die Reduzierung der Umweltbelastungen wird hier frühzeitig explizit als Ziel formuliert.

Nach dieser kurzen Einführung stellt Kossak einige zentrale Aktivitäten der Europäischen Kommission vor, die nicht zuletzt aufgrund des europäischen Be-

zuges für einen fundierten Diskurs auch in Deutschland bedeutsam sind oder sein sollten. Zu diesen Projekten zählen:

- EUroPrice (European Urban Pricing Network 1998–2000), mit den Städten Amsterdam, Belfast, Bristol, Edinburgh, Genua, Leeds und Rom.
- Parallel zu PROGRESS unterstützte die Europäische Kommission das Netzwerk CUPID (Coordinating Urban Pricing Integrated Demonstration) als Basis für eine koordinierte Bewertung der unterschiedlichen PROGRESS-Projekte.
- die "European Transport Pricing Initiative PROGRESS 2000–2004: Pricing Road use for Greater Responsibility, Efficiency and Sustainability in Cities mit den Städten Bristol, Kopenhagen, Edinburgh, Genua, Göteborg, Helsinki und Trondheim. Das Ziel von PROGRESS war, die Effektivität und Akzeptanz eines integrierten Verkehrs-Preissystems darzustellen und zu evaluieren. Dabei standen insbesondere die Dimensionen Verkehrsmanagement und Einnahmegernerierung im Mittelpunkt.

Konzepte der Mauterhebung und genutzte Technologien der PROGRESS Teilnehmer

Zugrundeliegendes Konzept	Genutzte Technologie		
	DSRC Dedicated Short Range Communication	ANPR Automatic Number Plate Recognition	VPS Vehicle Positioning System
Cordon (pro Fahrt)	Rom Helsinki	Bristol Genua Rom	Copenhagen Bristol
Cordon (pro Tag)		Edinburgh	
Zone (pro Fahrt)	Trondheim Helsinki		Copenhagen
Distanzabhängig			Copenhagen Gothenburg Bristol



Dr.-Ing. Andreas Kossak, Dr.-Ing. Andreas Kossak Forschung & Beratung

Kossak stellt heraus, dass einige, für die aktuelle Diskussion wichtige Ergebnisse der Studie inzwischen überholt sind. So spricht die Untersuchung zwar von GPS als einer fortgeschrittenen Technologie. Diese wird aber aufgrund mangelhafter Genauigkeit als noch nicht uneingeschränkt anwendbar bezeichnet. Dies, so Kossak, gilt heute nicht mehr. Zuverlässigkeit und Genauigkeit von GPS und auch von ANPR erfüllen inzwischen alle Voraussetzungen für eine effiziente Implementierung. Das wurde durch Tests unter anderem in London und Berlin bestätigt.

Kossak zitiert die wichtigsten Ergebnisse der PROGRESS-Untersuchung:

- Mit Road-Pricing-Maßnahmen kann der Straßenverkehr maßgeblich reduziert werden. Die Mautentgelte könnten für dringend erforderliche Verbesserungen des Gesamtverkehrssystems verwandt werden.
- Die gesellschaftliche Akzeptanz kann durch flankierende Maßnahmen (ÖPNV etc.) sowie durch frühzeitige Information und Konsultation nachhaltig gefördert werden.
- Die Technologien für die Einführung einer City-Maut stehen hinreichend ausgereift zur Verfügung.
- Eine Vielzahl unterschiedlicher Konzepte ist sinnvoll realisierbar, jedoch erleichtert ein einfaches, nachvollziehbares System die gesellschaftliche Unterstützung.

*Die Europäische Kommission folgert, dass die Bepreisung der Straßennutzung ein effizientes Instrument zur Reduzierung innerstädtischen Verkehrs darstellt.*

Das Ergebnis der Untersuchungen, so Kossak, ist eindeutig. Die Europäische Kommission folgert aus PROGRESS, dass die Bepreisung der Straßennutzung ein effizientes Instrument zur Reduzierung innerstädtischen Verkehrs darstellt. Auch wird darauf verwiesen, dass das Instrument erhöhte Verkehrssicherheit und eine effizientere Verkehrsnutzung für alle Verkehrsteilnehmer bewirkt.

Auf die beiden Programme PROGRESS und CUPID folgte inzwischen ein weiteres Projekt der Europäischen Kommission: Curacao (Coordination of Urban Road-user Charging Organisational issues). Ziel ist hier, durch koordinierte wissenschaftliche Beobachtung und Analyse zu klären, welche Hindernisse Städte derzeit davon abhalten, Maut-Systeme zu implementieren. Es wird untersucht, welche Unterstützung notwendig ist, um diese Hürden zu überwinden.

In seinen Ausführungen äußert Kossak Bedauern über die mangelnde Wahrnehmung vieler dieser Untersuchungen in Deutschland. Dies ist bisher nicht nur in Bezug auf wichtige Empfehlungen der damaligen Pällmann-Kommission der Fall gewesen, sondern stärker noch bei den Aktivitäten der Eu-

ropäischen Kommission. Dabei resultiert aus den Untersuchungen ein Schatz an fundierten Empfehlungen, auf denen aufzubauen geradezu eine Pflicht für Politiker in Deutschland sein sollte.

In aller Kürze geht Kossak dann auf Entwicklungen in den USA ein. Hier kündigte der Verkehrsminister 2006 eine nationale Strategie zur Staureduktion bei allen Verkehrssystemen an. Ein zentraler Punkt der Umsetzung der Strategie ist das Urban Partnership Program, welchem umfangreiche Mittel zur Verfügung gestellt werden. Zunächst haben sich 26 Städte / Metropolen mit integrierten Strategien gegen Staus um die bereit gestellten Fördermittel beworben. Kernstück dieser Strategien im Sinne der Ausschreibung sollten die „4 Ts“ sein: Tolling, Transit, Technology und Telecommuting. Von den Bewerberstädten der ersten Runde wurden inzwischen fünf ausgewählt: Miami, Minneapolis, New York, San Francisco und Seattle.

#### *Kernstück der US-Strategie: Tolling, Transit, Technology und Telecommuting.*

Um zu unterstreichen, welche große Rolle die City-Maut in den USA spielt, führt Kossak ein Zitat aus der New Yorker Bewerbung an:

*Congestion Pricing is the most powerful policy tool at the hands of City-Officials to improve our cities air quality, and protect our quality of life by reducing unnecessary driving, promoting environmentally sound transportation, and financing 21st Century improvements to our aging transportation infrastructure. Congestion charges have proven effective and popular in cities around the world.*

Im abschließenden Teil seiner Präsentation geht Kossak auf die seiner Meinung nach verfehlte Argumentation von Lobbygruppen gegen die Einführung einer City-Maut ein: „Hier werden die gleichen Argumente verwendet, wie dies auch schon bei der Einführung der Fußgängerzonen der Fall war, die von den selben Lobby-Gruppen später selbst dort gefordert wurden, wo sie tatsächlich kontraproduktiv gewesen wären“.

Zu den zentralen Argumenten der Lobbygruppen gehört, dass eine City-Maut den „Tod der Stadtzentren“ bedeute und der Einzelhandel dann auf die grüne Wiese abwandern würde bzw. müsste. Auch wären die sozialen Auswirkungen nicht zu unterschätzen und die missbräuchliche Verwendung der Einnahmen abzusehen. Kossak setzt dem entgegen, dass sich viele der immer wieder vorgebrachten Argumente gegen eine Mauteinführung bereits in der Praxis als nicht zutreffend erwiesen haben. Andere wiederum sollten in jedem Einzelfall tatsächlich auf ihre Stichhaltigkeit überprüft und bei der Ausgestaltung eines Mautkonzepts gegebenenfalls berücksichtigt werden. Eine City-Maut, so Kossak weiter, gehört als ein effizientes Instrument, mit dem Probleme der Stau- bildung, der Verkehrssicherheit, der Umweltbelastung und der Infrastrukturfinanzierung effizient bekämpft werden, zu den wichtigsten Handlungsoptionen eines modernen Verkehrsmanagements.

Dabei sind die Gründe, die für eine Einführung sprechen, vielschichtig. Kossak beschreibt, dass in der Regel eine inakzeptable Problemlage, die aus den Verkehrsbedingungen resultiert, Ausgangspunkt dafür ist bzw. sein sollte, eine Maut-Lösung in Betracht zu ziehen. Auslöser können auch erforderliche Investitionen in die Erhaltung oder Sanierung der Infrastruktur (Verkehrswege und/oder Leitungs-/Rohrsysteme) sein. Hinzu kommt, dass auch Gesundheits- und Umweltbelange den Druck auf eine Verbesserung der innerstädtischen Mobilität vergrößern.

Auf der anderen Seite sinken die Investitions- und Betriebskosten für Maut-Systeme schnell – all dies macht die Verkehrsmanagement-Option Maut zunehmend attraktiver.

Abschließend schlägt Kossak die folgende Herangehensweise vor, sobald eine gravierende Problemlage besteht oder absehbar ist:

- Wenn die Probleme mit konventionellen Methoden des Verkehrsmanagements zu lösen sind, sollte dies geschehen.
- Wenn die Probleme besser mit einer City-Maut gelöst werden könnten, sollte diese in Betracht gezogen werden.

- Grundsätzlich sollte jedes City-Maut-Konzept integraler Bestandteil einer umfassenderen Mobilitätsstrategie sein.
- Wenn eine zufriedenstellende Lösung nur über eine City-Maut erreicht werden kann, sollte ein adäquates Modell definiert, vorbereitet und eingeführt werden.

### 4.3. The Stockholm Experience

Gunnar Söderholm

*City of Stockholm Environment and Health Administration*

Die Stockholmer City-Maut, so Gunnar Söderholm, werde wie die meisten Projekte dieser Art als Instrument genutzt, welches mehrere zentrale Ziele moderner Verkehrspolitik gleichzeitig angeht. Im Zentrum ständen hier Mobilitätssicherung und –verbesserung und die Verringerung der Umweltbelastungen. Auch in der Genese und in der öffentlichen Kommunikation stellten sie die Hauptargumente für die Einführung der City-Maut in Stockholm.

Die erste Phase der Einführung begann mit der Probe- phase, die sich über ein halbes Jahr (vom 3. Januar bis zum 31. Juli 2006) erstreckte. Nach diesen insbesondere für die Meinungsbildung der Bevölkerung wichtigen Erfahrungen erfolgte dann am 17. September 2006 ein Referendum. Durch die hier errungene Zustimmung konnte am 1. August 2007 der Regelbetrieb der City-Maut beginnen. Inzwischen sei das Maut-System nicht nur effektiv, sondern werde mittlerweile auch in weiten Teilen der Bevölkerung akzeptiert. Stockholm, so Söderholm, habe aufgrund seiner geografischen Lage das Glück, auf eine relativ einfache Maut-Infrastruktur bauen zu können. Im Gegensatz zu London, das einige hundert Kontrollpunkte hat einrichten müssen, käme das Stockholmer System mit nur 18 Kontrollpunkten aus. Die Mauterhebung fällt bei Überschreiten der jeweiligen Kontrollpunkte an. Dabei sind die Gebühren nach Tageszeiten gestaffelt (von ca. einem bis zwei Euro) und darüber hinaus auch noch auf einen Höchstbetrag pro Tag begrenzt (ca. sechs Euro). Zu den Abendstunden, an Wochenenden und an Fei-

ertagen wird keine Maut erhoben. Söderholm erklärt, dass neben diesen im Vergleich zum Londoner Beispiel geringen Gebühren zudem etliche Verkehrsteilnehmer von den Mautzahlungen befreit sind (Rettungsfahrzeuge, Fahrzeuge mit ausländischen Kennziffern, Taxis, Menschen mit Behinderungen, Motorräder und Busse, zeitlich begrenzt auch Fahrzeuge, die alternative Kraftstoffe nutzen). Die Identifikation der Fahrzeuge erfolgt entweder durch Transponder oder durch automatisierte Kennzeichenerkennung. Dabei habe der Stockholmer Betreiber eine sehr hohe automatische Nummernerkennung realisieren können. Im Stockholmer System können ca. 95% der Kennzeichen automatisch erkannt werden. Die sehr hohen Kosten für manuelle, und damit personalkostenintensive Entzifferung hält sich daher in Grenzen. Anfangs sei auch über eine On-Board-Unit nachgedacht worden. Nach Schwedischem Recht bildet diese aber keine ausreichende Rechtsgrundlage für eine Mauterhebung (no legal proof of passage), so dass auf die fotografische Aufnahme der Nummernschilder zurückgegriffen wurde. Die anfallende Maut wird dann zu ca. 65% über automatisierte Zahlungen (für registrierte Nutzer) abgewickelt. Andere Zahlungsoptionen bestehen beispielsweise durch Banküberweisungen oder in diversen Geschäften.

Die Einführung der Maut hatte eine starke, vorher nicht vorstellbare Reduzierung der Verkehrsprobleme zur Folge. Über Nacht berichtet Söderholm verringerte sich der innerstädtische Verkehr um 20%. Aber auch außerhalb der Stadt, vor allem im direkten Umfeld, war eine deutliche Verkehrsreduktion zu verzeichnen. Insbesondere der Pendlerverkehr durch die Außenbezirke verringerte sich deutlich. Durch die Reduzierung des innerstädtischen Verkehrs konnte auch die allgemeine Mobilitätsqualität verbessert werden. Dies zeigte sich nicht nur in verringerter Umweltbelastung, sondern auch anhand anderer Daten. So konnte erreicht werden, dass sich die Verkehrsteilnehmer zu 30–50% weniger in Staus aufhalten mussten. Der Verkehr lief flüssiger und stressfreier. Inzwischen habe sich die Situation zwar wieder etwas verschlechtert, jedoch sei die Ursache eine positive: Die Durchschnittsgeschwindigkeit sinke nämlich vor allem aufgrund der steigenden Bau- und Sanierungs-

arbeiten an der Verkehrsinfrastruktur. Diese sei ja aber teilweise erst durch die Mauteinführung finanzierbar geworden.

*Der Erfolg des Systems zeigt sich inzwischen auch in der Zustimmung: 67% der Bevölkerung sprechen sich mittlerweile dafür aus.*

Die Maut, habe die wichtigsten in sie gesetzten Erwartungen erfüllt. Es gebe weniger Verkehr und Staus und die Schadstoffemissionen konnten in der Innenstadt um 10–14% reduziert werden. Der Erfolg des Systems – und auch der Erfolg des Probebetriebes zur Information der Bevölkerung – habe sich inzwischen auch in der Zustimmung zum System gezeigt. Vor der Mauteinführung waren 75% der Bevölkerung gegen eine City-Maut. Diese konnte durch den Probebetrieb umgekehrt werden: 67% sprechen sich mittlerweile für das System aus.

Zum Abschluss seines Vortrages geht Söderholm noch auf die politische Diskussion zur Mauteinführung ein. Er beschreibt, dass die Einführung in Stockholm eine zumindest 30-jährige Vorgeschichte hat. Diese lange Zeit führt jedoch nicht, wie eigentlich zu erwarten gewesen wäre, zu einer sachlichen und transparenten Entscheidung. Die Einführung wurde schließlich unter eher „chaotischen politischen Zuständen“ durchgeführt.

*Gunnar Söderholm, City of Stockholm Environment and Health Administration*



Insgesamt herrschte lange Zeit die Meinung vor, dass die Thematisierung einer City-Maut nur einem politischem Selbstmord würde gleichkommen können: „Congestion charging was seen as the most expensive political suicide ever“!

Nicht zuletzt im Licht dieser Überzeugung versprachen die Sozialdemokraten zur Wahl 2002, dass eine Maut nicht in der nächsten Wahlperiode eingeführt werde. Sie gewannen die Wahl, waren aber auf eine Koalition mit den Grünen angewiesen. Diese konnten sich dann in den Koalitionsverhandlungen mit der Forderung einer probeweisen Mauteinführung durchsetzen. Erschwerend kam hinzu, dass es zunächst keine nationale Rechtsgrundlage für eine Maut gab.

Diese chaotischen Zustände und auch die traditionelle Aufteilung des Themas in einen politischen Rechts-Links-Konflikt seien inzwischen überwunden. Der Erfolg sei für keinen Akteur mehr zu übersehen und so sei es nicht überraschend, dass nun das gesamte Parteienspektrum die City-Maut befürworte. Einem derartigen Erfolg in allen Dimensionen modernen Mobilitätsmanagements könne sich, so Söderholm, niemand entziehen.

#### 4.4. Schwerpunkte der Diskussion

Die Diskussion des zweiten Panels greift wichtige Fragen aus der City-Maut-Debatte auf. Hierbei konzentriert sich die Auseinandersetzung auf den notwendigen gesellschaftspolitischen Diskurs, die Systemkosten der unterschiedlichen Mautstrukturen und die Möglichkeiten, die sich durch die Nutzung neuer Technologien ergeben können. Schließlich wird auch die Frage der Preiselastizität der Nutzer diskutiert.

##### *Gesellschaftliche Debatte*

Wenn die Erfolge der diversen City-Maut-Systeme derart überzeugen, argumentiert James Coates, müsse die Frage beantwortet werden, warum andere Städte (beispielsweise in Großbritannien) trotz bestehender Anreizstrukturen das Modell nicht kopieren. Hierfür gebe es zwar viele Gründe (der Leidensdruck sei nicht derart hoch wie in London etc.) aber eine wichtige Dimension werde immer wieder vernachlässigt: die gesellschaftspolitische Debatte. So sei eine Einführung in Edinburgh nicht zuletzt daran gescheitert, dass die realen Grenzen einer geplanten Maut nicht mit den politischen Grenzen übereingestimmt hätten. Die Interessen der Innenstadt hätten somit nicht politisch umgesetzt werden können. Viel wichtiger aber sei es, die Einführung von Maut-Systemen nicht von vornherein an ein Referendum zu knüpfen. Die gesellschaftliche Debatte solle zwar immer gesucht und gefördert werden, auch sollten Experten aller betroffenen Gruppen am Prozess beteiligt sein, ein Referendum berge jedoch immer das „Problem des Unbekannten“ in sich. Die Gesellschaft sei oftmals „frightened of the unknown“. Insbesondere das Stockholmer Beispiel zeige, dass eine fundierte Erfahrung notwendig sei, um eine informierte Entscheidung treffen zu können. Ein Probebetrieb vor einem Referendum könne der Bevölkerung klare Vorstellungen des Nutzens einer Maut vermitteln.

*Coates: „Man sollte die Einführung von Maut-Systemen nicht von vornherein an ein Referendum knüpfen. Ein Probebetrieb kann der Bevölkerung erst eine klare Vorstellung des Nutzens einer Maut vermitteln.“*

Auch Gunnar Söderholm unterstreicht die Bedeutung des Probebetriebes für eine erfolgreiche Maut-

einführung: „Stockholm’s success did not result from brilliant thinking, but out of a chaotic political environment“. Aber der für jeden sichtbare Erfolg des Systems habe nachhaltig die Einstellung der Bevölkerung verändert.

##### *Systemkosten*

Auf die Frage, wie sich die unterschiedlichen und z.T. sehr hohen Kosten des Systems in London (insbesondere gegenüber dem Stockholmer Beispiel) erklären, führt James Coates nicht nur die eigentliche technische Infrastruktur der Mauterhebung an, sondern verweist insbesondere auf die Kosten im Zusammenhang mit Zahlung und Bußgeldverwaltung. Vielfältige Zahlungsoptionen – per Handy, im Internet, in Parkhäusern etc. – würden das System zwar sehr nutzerfreundlich, aber eben auch teuer machen.

*Kossak: „Eine City-Maut ist nicht primär eine Quelle neuer Finanzmittel, sondern vielmehr ein Verkehrsmanagementinstrument.“*

Kossak ergänzt, dass Stockholm den Vorteil genieße, aufgrund seiner Lage mit lediglich 18 Kontrollstellen auszukommen. London hingegen habe 316! Er unterstreicht aber auch seine Argumentation, dass eine City-Maut nicht zentral als Quelle neuer Finanzmittel, sondern vielmehr als Verkehrsmanagementinstrument erfolgreich funktionieren.

Gesellschaftliche Verpflichtung und finanzpolitische Notwendigkeit sei, so Söderholm, die Kosten von Maut-Systemen niedrig zu halten. In Stockholm fließen 20% der Einnahmen in den operativen Bereich, der Rest könne in den öffentlichen Personennahverkehr und die Erhaltung der Infrastruktur investiert werden. Auch in London werde sich, so seine Überzeugung, die Situation in absehbarer Zeit verbessern, da mit der Übernahme des Betriebes durch IBM wahrscheinlich deutliche Effizienzreserven gehoben werden könnten. So könnten derzeit 10% der Nummernschilder in London nicht elektronisch erfasst werden. Die personalintensive Entzifferung würde unnötig Ressourcen verschlingen. Jeder Prozentpunkt durch bessere Technologien würde Millionen wert sein.

### Preiselastizität

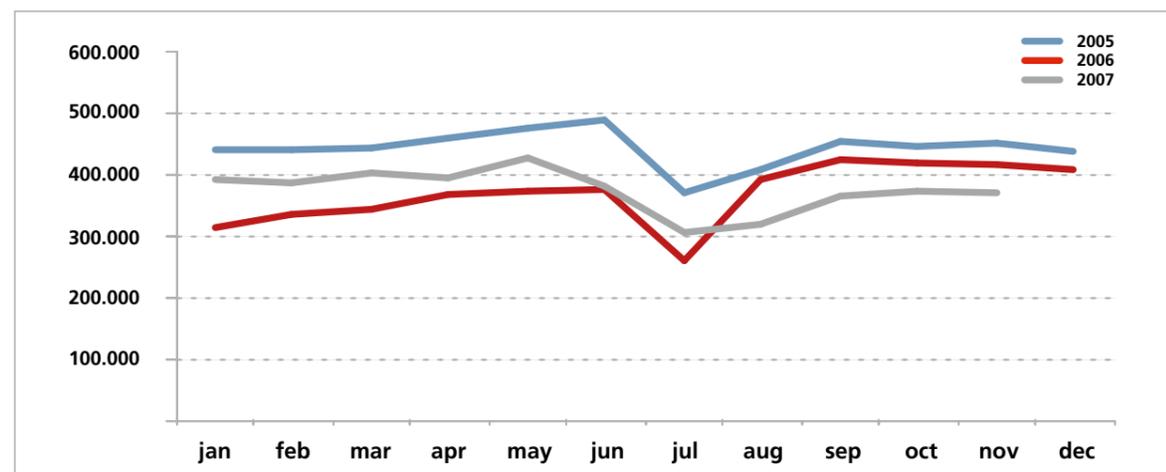
Als weiteres Thema des Panels wird die scheinbare Preiselastizität der dargestellten Maut-Systeme aufgegriffen. Im direkten Vergleich sei ein ähnlicher Effekt auf den Verkehr in den beiden vorgestellten Städten feststellbar, obschon die erhobene Maut sehr unterschiedlich sei. Auch die jüngste Mauterhöhung in London oder die deutlich unterschiedlichen Bußgelder schienen das Nutzerverhalten nicht wesentlich zu verändern.

Zur Erläuterung dieser Situation wird neben den unterschiedlichen Stadtstrukturen von Söderholm insbesondere die Installierung des Systems selbst als wichtigste Wegmarke dargestellt. Eine Steigerung des zu zahlenden Betrages habe dann eine deutlich geringere Bedeutung als der Moment der Systemetablierung an sich. Somit scheine letztlich nicht der zu zahlende Beitrag als Geldsumme entscheidend zu sein, sondern allein der Vorgang der Zahlung, trotz Mobilitätsalternativen.

### Neue Technologien

Schließlich wird auch die Frage nach neuen Technologien in der Mauterhebung angesprochen. Zentraler Aspekt ist hierbei die Suche nach einer gerechteren, d.h. fahrleistungsabhängigen Erhebung. Die gegenwärtig genutzten Verfahren einer Mauterhebung, z.B. pro Tag oder Passage einer Kontrollstelle, bürden die Problematik, dass innerhalb dieser Zeit, bzw. innerhalb der Zone sowohl 100 m als auch 100 km gefahren werden könne, ohne sich auf die zu zahlende Gebühr niederzuschlagen.

Personen, die die Mautzone zwischen 7.00 und 19.00 Uhr überfahren



Alle Podiumsteilnehmer unterstreichen, dass fahrleistungsabhängige Verfahren die gerechtere Grundlage einer Mauterhebung seien. Coates verweist in diesem Zusammenhang auf einen Versuch mit einem GPS-System in London, bei welchem höchstens 95% der Fahrzeuge korrekt identifiziert werden konnten. Auch wurde lediglich eine Genauigkeit von 6- bis 40 m erreicht, was als unfair und inakzeptabel angesehen wird.

Kossak entgegnet, dass sich insbesondere im Bereich satellitengestützter Datenerfassung in den letzten Jahren enorm viel entwickelt habe. War GPS im Jahr 2004 noch nicht ausgereift (und konnte beispielsweise mit den hohen innerstädtischen Häusern nur unzureichend umgehen), so könne heute eine Ortungsgenauigkeit von bis zu 50 cm erreicht werden. Allerdings sei die Technologie derzeit meist noch zu teuer.

Auch Söderholm führt in diesem Zusammenhang den Kostenfaktor für die Nutzung alternativer Technologien an. Diese würde zwar in maximal 10 Jahren in Massen erschwinglich werden, aber bis dahin sei es für Technologiebegeisterte fast enttäuschend, dass die derzeit Anwendung findenden „grobe Systeme“ so effizient funktionierten.

Dagegen entwarf Kossak einen optimistischeren Zeithorizont: Bereits in fünf Jahren könnten On-Board-Units in nahezu allen Autos serienmäßig vorhanden sein. Der nächste Effizienz- und damit auch Gerechtigkeitsschritt stehe dann vor der Tür.

## 5. City-Maut, Umweltzone & Co. – Lösungsperspektiven in Deutschland Schwerpunkte der abschließenden Podiumsdiskussion

In der abschließenden Podiumsdiskussion werden die Impulse der ersten beiden Panels lebhaft aufgegriffen. Dabei dominieren eher zurückhaltende Positionen zum Instrument City-Maut. Es steht die These im Vordergrund, dass bereits zur Verfügung stehende Instrumentarien noch nicht ausreichend genutzt würden. Auch berge eine regional begrenzte Maut immer das Risiko der Abschottung. Dies wurde zum Anlass genommen, alternative Verfahren des Verkehrsmanagements zu erörtern.

### City-Maut

Uwe Beckmeyer, verkehrspolitischer Sprecher der SPD Bundestagsfraktion, reflektiert die im Verlauf der Konferenz angesprochenen Verkehrsmanagementansätze. Viele hätten ihre Berechtigung und seien notwendig, um den Herausforderungen der Zukunft an einen modernen Stadtverkehr begegnen zu können. Für die City-Maut jedoch sehe er kaum eine Anwendungsmöglichkeit in Deutschland. Es stelle sich die Frage, was damit erreicht werden soll. Ob als Instrument zur Quersubventionierung des ÖPNV oder der Straßeninfrastruktur oder als Verkehrsmanagementhebel – in jedem Fall ständen bessere Alternativen zur Verfügung, die derzeit noch nicht ausgeschöpft würden. Vor allem warnt Beckmeyer jedoch vor den möglichen und sogar wahrscheinlichen negativen Effekten einer City-Maut. So seien das Zuparken der Vorzone oder gar das Abwandern wichtiger Wirtschaftszweige auf die grüne Wiese sicherlich nicht zu vernachlässigen. Schließlich gebe es insbesondere in Deutschland derzeit keine Stadt, in der das Instrument auch nur annähernd sinnvoll zu platzieren sei.

Fritjof Mietsch, Inhaber der Mietsch Mobility Consult, setzt dem entgegen, dass das Instrument nicht

völlig verworfen werden sollte. Als Finanzierungsinstrument, aber auch als lokal anwendbares Umweltentlastungsinstrument könne es effektiv wirken. Zwar sei die City-Maut in Deutschland kein Thema für morgen, dafür müssten viel zu komplexe Finanzverflechtungsstrukturen zwischen Bund, Ländern und Kommunen angefasst werden, aber doch für übermorgen. Und der Vorlauf hierzu könnte jetzt beginnen.

Auch die Fachsprecherin für Verkehr in der SPD-Bürgerschaftsfraktion Hamburg, Karin Timmermann, verweist auf die möglichen negativen Auswirkungen einer City-Maut. Zwar sei die Maut im Rahmen der Klimaschutzdebatte in Hamburg diskutiert worden, die SPD-Fraktion sehe derzeit aber nicht nur keinen Bedarf, sondern lehne das Instrument auch aufgrund der zu erwartenden negativen Effekte ab.

Zudem verlange die derzeitige Problemlage keine drastischen Maßnahmen. So sei die durchschnittliche Fließgeschwindigkeit in Hamburg mit 29 km/h kein Grund, Verkehr massiv aus der Innenstadt heraus zu halten. Auch sei dies nicht im Interesse der regionalen Wirtschaft, denn insbesondere der Einzelhandel würde unter einer Maut schwer leiden. Hamburg werde daher kein Risiko eingehen, die Fortentwicklung lebhafter Zentren im Innenstadtbereich zu erschweren. Abschließend verweist Timmermann auf die deutliche parlamentarische Mehrheit gegen die Maut. Dies habe sicherlich auch etwas mit den negativen Auswirkungen insbesondere auf Personen mit mittlerem bis niedrigem Einkommen zu tun. „Es sollen keine Menschen in ihrer Mobilität auf Grund ihrer finanziellen Situation eingeschränkt werden“.

Dr.-Ing. Andreas Kossak bemerkt hierzu, dass lebhaft, attraktive Innenstädte eben auch etwas mit

der Verkehrsbelastung zu tun hätten. Dies habe man bereits bei der Diskussion um Fußgängerzonen gesehen. Hier seien die gleichen Argumente wie bei der jetzigen City-Maut-Debatte verwandt worden. Menschen lebten und bewegten sich lieber in Städten, in denen Verkehrs- und Umweltbelastung niedrig seien. Das sei eine Frage der Lebensqualität.

*Hubschneider: „Der Leidensdruck in deutschen Großstädten wie Berlin oder Hamburg ist in keiner Weise mit London oder Paris zu vergleichen.“*

Dr.-Ing. Hans Hubschneider, Sprecher des Vorstands der PTV AG, betont auch, dass er derzeit keine deutsche Stadt sehe, in der ein Maut-System wie in London oder Stockholm sinnvoll sei. Umweltbelastungen und Verkehrsmanagement bzw. Verkehrsbelastung ließen sich über andere, konventionellere Hebel wirkungsvoller lösen. Und hier hielten sich die Nebenwirkungen in Grenzen. Man solle nicht vergessen, dass der Leidensdruck etwa in Großstädten wie Berlin oder Hamburg in keiner Weise mit London oder Paris zu vergleichen ist. Selbst das Ruhrgebiet ist durch seine polyzentrische Struktur entschärft. Generell lebten wir in Deutschland in einer guten Situation.

Auch Rolf Pangels, Hauptgeschäftsführer des Handelsverbandes BAG, teilt die genannten kritischen Äußerungen. Sein Verband besteht zu 80% aus Betrieben, die im innerstädtischen Bereich angesiedelt seien: Sollten diese, so seine Frage, die Leidtragenden einer Systemspielerei werden? Auch verweist er in diesem Zusammenhang auf negative Stimmen nicht nur aus London. Den Lübecker Versuch in den 80er Jahren solle man ebenfalls nicht vergessen. Hier sei der Effekt, dass die Verbraucher Angebote einfach anderswo wahrnehmen, deutlich beobachtet worden. Statt die Städte weiter abzuschotten, solle doch stattdessen endlich einmal über eine „Grüne-Wiese-Maut“ nachgedacht werden, um sinnvolle Einkaufs- und Nahversorgungsstrukturen zu unterstützen. Auf die grüne Wiese müsse gefahren werden. Beim städtischen Einzelhandel böten sich nachhaltig alternative Mobilitätsangebote an.

#### *Alternative Verkehrsmanagementinstrumente*

Die Diskussion um City-Maut und Umweltzone alten Stils, so Hubschneider, sei teilweise auch wegen der technologischen Entwicklungen veraltet. Handlungsoptionen für heute und morgen könnten deutlich erweitern werden. Es sei richtig, dass die City-Maut abriegele, denn: „das Rein-und-Raus wird behindert“. Jedoch sieht er enormes Potenzial bereits für 2013/2014. Dann würden intelligente Verkehrslenkung und vernetztes Verkehrsmanagement auf einem ganz anderen Niveau möglich werden, denn man werde vielleicht schon mit jedem einzelnen Auto kommunizieren können.

*Hubschneider: „Wir befinden uns an der Schwelle, wo wir uns ernsthaft auch über Telematik Gedanken machen sollten.“*

Auch Fritjof Mietsch verweist auf vielfältige schon bestehende Verkehrsmanagementoptionen. Stichworte seien hier sicherlich die „Grüne adaptive Netzwerke“ und andere Technologien. Hubschneider unterstützt dies nachdrücklich. Auch scheinbar veraltete Technologien seien noch nicht ausgeschöpft. Dies zeige sich deutlich beim alltäglichen Blick auf die Verkehrsmanagement-Infrastruktur. Derzeit arbeiteten Städte häufig mit 20 Jahre alter Signalsteuerungstechnik. Hier seien dringend Investitionen nötig. Karin Timmermann benennt dagegen auch „ganz alte Instrumente“, welche die Politik bei weitem noch nicht ausgeschöpft habe. Sie sehe hohes Potenzial auch in der qualitativen Förderung weiterer Infrastruktur für Fußgänger, Fahrradfahrer und den ÖPNV. Hier gebe es noch Spielraum, und es hätte einen direkten Effekt auf die Mobilitäts- und Lebensqualität der Bevölkerung.

Zwar sei eine City-Maut nicht im Sinne seines Verbandes, so Pangels, doch könne er Kossaks Argumentation zur Einführung einer Maut auf allen Straßen folgen. Diese sei denkbar, denn sie habe keine ungerechtfertigten negativen Auswirkungen auf die Städte. Es müsse bei allen Überlegungen immer eines im Mittelpunkt bleiben: „Wir wollen, dass Städte lebendige Zentren bleiben!“



**01 Thorsten Beckers**



**02 Uwe Beckmeyer**



**03 James Coates**

## Über die Referenten

### **01 Dr. Thorsten Beckers**

*Geschäftsführer des Forschungs-Centrums Netzindustrien und Infrastruktur (CNI) der TU*

Dr. Thorsten Beckers ist an der TU Berlin in Lehre und Forschung zu den Themenbereichen Verkehrspolitik, Infrastrukturpolitik sowie Public Management tätig. Hierzu hat er in den vergangenen Jahren u.a. Forschungsprojekte zu den Themen Infrastruktur-Organisationsmodelle, Regulierung, Infrastruktur-Finanzierung, Road-Pricing und speziell City-Maut durchgeführt.

Beckers hat nach einer Ausbildung zum Industriekaufmann Wirtschaftsingenieurwesen an der TU Berlin studiert. Von 2002 bis 2005 war er dort wissenschaftlicher Mitarbeiter am Fachgebiet Wirtschafts- und Infrastrukturpolitik. Seit 2005 ist er Geschäftsführer des Forschungs-Centrums Netzindustrien und Infrastruktur (CNI) der TU.

### **02 Uwe Beckmeyer**

*Verkehrspolitischer Sprecher der SPD-Bundestagsfraktion*

Seit 2006 ist Uwe Beckmeyer Vorsitzender der SPD im Land Bremen; seit 2002 Mitglied des Deutschen Bundestages für Bremen und Bremerhaven und seit 2005 Mitglied im Vorstand der SPD-Bundestagsfraktion.

Von 1975 bis 1987 und von 1999 bis 2002 war Beckmeyer Abgeordneter der Bremischen Bürgerschaft und hier von 1979 bis 1987 stellvertretender Fraktionsvorsitzender. Von 1987 bis 1999 war er Senator der Freien Hansestadt Bremen, von 1987 bis 1991 zuständig für Wirtschaft, Technologie und Außenhandel. Von 1991 bis 1995 war Beckmeyer Senator für Bundesangelegenheiten sowie für Häfen, Schifffahrt und Außenhandel, zusätzlich von 1995 bis 1999 Senator für Arbeit.

### **03 James Coates**

*Chairman, Road Capacity and Charging Forum, Chartered Institute of Logistics and Transport (UK)*

Das Road Capacity and Charging Forum ist eine Gruppe von Sachverständigen. Sie veröffentlicht Berichte zur Belastung des Straßennetzes und mögliche Vorteile von elektronischen Mautgebühren. Sie informiert und berät Politiker, Regierung und die Öffentlichkeit.

James Coates (72) ist Regierungsrat a.D. des britischen Verkehrsministeriums. Von 1983 bis 1994 war er für folgende Bereiche zuständig: Ausbau des englischen Straßennetzes; Politik gegenüber British Rail(BR); Vereinbarung zwischen den britischen und französischen Regierungen, SNCF, BR, SNCB und Eurotunnel für die Eurostarzüge; Zuschüsse von der Regierung an englische Städte für Transport und Verkehr. Er ist verheiratet, hat zwei erwachsene Kinder und wohnt mit seiner Frau in Nord-London. In den 50er Jahren hat er seinen

**04 Michael Cramer**

militärischen Dienst in Deutschland verbracht und dann Deutsch an der Universität Cambridge studiert.

#### **04 Michael Cramer**

*Mitglied des Europäischen Parlamentes*

Seit 2004 ist Michael Cramer Mitglied des Europäischen Parlaments und in dieser Funktion Sprecher der Grünen/EFA im Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr (TRAN) sowie stellvertretendes Mitglied im Ausschuss für Kultur und Bildung (CULT). Darüber hinaus ist Michael Cramer stellvertretendes Mitglied im Sonderausschuss des EP zum Klimawandel (CLIM). Er war zuvor 15 Jahre Mitglied des Berliner Abgeordnetenhauses (von 1989 bis 2004) und dort der verkehrspolitische Sprecher der Fraktion Bündnis 90/ Die Grünen. Von 1989 bis 1990 hatte Cramer den Vorsitz des Ausschusses für Verkehr und Betriebe inne.

Geboren am 16. Juni 1949 wurde er in Gevelsberg/ Westfalen. Er studierte an der Johannes-Gutenberg-Universität in Mainz Musik, Sport und Pädagogik für das Lehramt an Gymnasien und absolvierte das Referendariat (1975 bis 1977) in Berlin am Neuköllner Ernst-Abbé-Gymnasium. Von 1977 bis 1995 unterrichtete er am Neuköllner Albrecht-Dürer-Gymnasium in Berlin. Neben seiner Tätigkeit als Abgeordneter nahm er gleichzeitig mehrere Lehraufträge am Otto-Suhr-Institut der Freien Universität Berlin wahr, um im Fachbereich Politikwissenschaft Studierende in der Verkehrs- und Stadtpolitik zu unterrichten. Darüber hinaus ist

**05 Hans Hubschneider**

er durch Veröffentlichungen in Zeitschriften, Büchern etc. publizistisch tätig.

#### **05 Dr.-Ing. Hans Hubschneider**

*Sprecher des Vorstands PTV AG, Karlsruhe; verantwortlich für das Geschäftsfeld Mobility, PR / Marketing, Investor Relations, Produktion*

Dr.-Ing. Hubschneider (56) ist seit dem 01.01.1999 Sprecher des Vorstands der PTV Planung Transport Verkehr AG und Leiter des Geschäftsfeldes Mobility. Gemeinsam mit Partnern hatte er die PTV Gruppe aufgebaut, die Beratungsleistungen und Software für den gesamten Bereich von Transport und Verkehr anbietet. Zuvor arbeitete er 17 Jahre in der Geschäftsführung der PTV Planungsbüro Transport und Verkehr GmbH, die er zusammen mit Dr.-Ing. Bernd-Michael Sahling 1979 gegründet hatte.

Hubschneider studierte nach dem Abitur Mathematik und Informatik an der Universität in Karlsruhe. Die Studienschwerpunkte lagen im Bereich Theoretische Informatik, Operations Research und in dem neuen Anwendungsfach Verkehrswesen.

#### **06 Dr.-Ing. Andreas Kossak**

*Dr.-Ing. Andreas Kossak Forschung & Beratung (Verkehr • Technische Infrastruktur • Stadtgestaltung); Ständiger Berater der Regierungskommission Verkehrsinfrastrukturfinanzierung (Pällmann-Kommission – zur*

**06 Andreas Kossak****07 Fritjof Mietsch**

*fachlichen Vertretung der Kommission autorisiert); Mitglied im Committee on Congestion Pricing beim Transportation Research Board (TRB) der Nationalen Akademien der Wissenschaften der USA-; Mitglied der Expert Group on Interurban Road, EU-Netzwerk Implementing Pricing Reforms in Transport*

Kossak beschäftigt sich derzeit schwerpunktmäßig mit den Themen Road-Pricing/City-Pricing, Fehlentwicklungen bei Regionalisierung und Liberalisierung des ÖPNV/Organisation des ÖPNV, PPP und der Bewertung von Großprojekten der Verkehrsinfrastruktur. Von 1962 bis 1969 studierte er Bau- und Verkehrswesen sowie Städtebau an der TU Berlin. Zwischen 1967 und 1977 war er Mitglied (ab 1972 Gesellschafter) der FPB Freie Planungsgruppe Berlin und von 1977 bis 1982 Mitglied der Geschäftsleitung SNV Studiengesellschaft Nahverkehr mbH. 1983 promovierte er an der Technischen Hochschule Darmstadt. Seit 1983 unterhält er ein eigenes Forschungs- und Beratungsbüro.

#### **07 Fritjof Mietsch**

*Inhaber der Mietsch Mobility Consult, Wirtschaftliche und verkehrspolitische Beratung von Unternehmen und Institutionen in den Bereichen Automobil, Eisenbahn und ÖPNV sowie intelligente Transportsysteme*

Nach dem Studium der Politologie arbeitete Fritjof Mietsch zunächst als Journalist. In jeweils leitenden und Geschäftsführungsfunktionen war er dann für Daimler-

**08 Rolf Pangels**

Benz AG, Sony Deutschland GmbH und Deutsche Bahn AG tätig. Seine Verantwortung umfasste dabei die Bereiche Öffentlichkeitsarbeit, Verkehrspolitik, Unternehmensstrategie, Controlling und Personal.

#### **08 Rolf Pangels**

*Hauptgeschäftsführer des Handelsverbandes BAG – Bundesarbeitsgemeinschaft der Mittel- und Großbetriebe des Einzelhandels e.V.*

Rolf Pangels, Jahrgang 1966, studierte Wirtschaftsgeographie, Städtebau und Verkehrswissenschaften an den Universitäten Köln, Bonn und Chicago (University of Illinois at Chicago - UIC). Von 1994 bis 1996 arbeitete er als freier Mitarbeiter im Büro für Stadt- und Verkehrsplanung Erkelenz.

Seit April 1996 ist er Geschäftsführer der Abteilung Städtebau und Verkehr des Handelsverbandes BAG mit Sitz in Berlin.

Von 2002 bis 2004 war Pangels Präsident der European Federation of Mediumsize and Major Retailers (femged) in Brüssel. Von 2002 bis 2005 war er stellvertretender Hauptgeschäftsführer der BAG und arbeitet seit Mai 2005 als deren Hauptgeschäftsführer. Pangels ist Mitglied des Vorstandes urbanicom, Deutscher Verein für Stadtentwicklung und Handel e.V.; Gründungsmitglied, Mitglied im Beirat und Lenkungsgruppe der Aktion „Ab in die Mitte – Die City-Initiative“; kooptiertes Mitglied des Deutschen Verbandes für Wohnungswesen, Städtebau und Raumordnung e.V.

**09 Gunnar Söderholm**



**10 Jürg Sparmann**



**11 Karin Timmermann**

und Mitglied des Verwaltungsrates des Institutes für Handelsforschung an der Universität zu Köln.

**09 Gunnar Söderholm**

*Head of the Environment and Health Administration in the City of Stockholm*

He is 53 years old and started as a lawyer. After practice in a local court he was the lawyer of the Swedish Metalworkers Union during the eighties. He started to work in the City Hall of Stockholm as a political assistant to the deputy mayor for real estate and became the head of the public trustee committee in the City of Stockholm in 1993. From 1996–2002 Söderholm was the management director for the Housing agency in Stockholm and between 2002 and 2006 he worked as deputy CEO for the City of Stockholm. In this position he was responsible for the congestion charging project.

**10 Dr.-Ing Jürg Sparmann, Ph.D./USA**

*Geschäftsführer der ivm GmbH, Integriertes Verkehrsmanagement Region Frankfurt Rhein-Main*

Derzeitige Schwerpunkte der Tätigkeit: Aufbau eines integrierten Verkehrs- und Mobilitätsmanagements für die Region Frankfurt Rhein-Main. Sparmann berät und unterstützt die Gebietskörperschaften bei der Entwicklung und Umsetzung von Verkehrsmanagementstrategien. Ein weiteres Projekt beschäftigt sich mit dem Aufbau ei-

ner Wissensbasis für ein Kompetenzzentrum Mobilität. Nach dem Studium des Bauingenieurwesens an der TU Berlin arbeitete er dort für sieben Jahre als wissenschaftlicher Mitarbeiter. Nach seiner Promotion in Berlin schloss er eine weitere Promotion an der University of California, Berkeley, USA an. Er arbeitete dann zunächst als Prokurist der Studiengesellschaft Nahverkehr in Berlin und später als Präsident der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung. Seit 2002 ist er Geschäftsführer der ivm GmbH. Ehrenamtlich engagiert er sich als Vorsitzender der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen in Köln.

**11 Karin Timmermann**

*Geschäftsführerin der SPD Landesorganisation Hamburg*

Seit 2004 ist Karin Timmermann Abgeordnete der SPD-Fraktion in der Hamburgischen Bürgerschaft. Dort ist sie zur verkehrspolitischen Sprecherin der Fraktion benannt worden. Ihr Schwerpunkt in der parlamentarischen Arbeit ist hier u.a. der Bereich Stadtplanung. Nach der Ausbildung zur Bürokauffrau hat Timmermann viele Jahre in der Immobilienbranche gearbeitet. Bevor sie im April diesen Jahres Landesgeschäftsführerin der SPD Hamburg wurde, hat sie 16 Jahre als Fraktionsgeschäftsführerin im Bezirksparlament Hamburg-Wandsbek gearbeitet, war 10 Jahre Abgeordnete im Bezirksparlament und gleichzeitig 6 Jahre stellvertretenden Fraktionsvorsitzende.



[www.managerkreis.de](http://www.managerkreis.de)