

Vor ca. einem Jahr am 13. Februar 2003 wurde in London das sogenannte „Congestion Charging“, eine City-Maut eingeführt. Es war gedacht als eine lenkende Maßnahme, um das beständig wachsende Stauproblem der Millionenstadt zu verringern.

Mister **Fred Beltrandi von Steer Davies Gleave** in London referierte dazu während der Fachtagung „Nahverkehr“ am 4./5. März 2004 im Linzer Design-Centr und gab Auskunft über die Einführung, die Erfahrungen im 1. Jahr, über Schwierigkeiten, die es zu bewältigen gab und über Pläne, das System auszuweiten.

Erich Klinger war bei der Tagung anwesend und hat die Übersetzung des Referates aufgenommen. Die Aufnahmen sind leider technisch teilweise sehr schwer zu hören.

Wie funktioniert das Congestion Charging:

City-Maut bedeutet, dass PKWs, die in ein bemautes Gebiet innerhalb eines bestimmten Zeitraumes einfahren, einen gewissen Betrag zu zahlen haben.

Der Betrag in London beträgt 5 Pfund pro Tag, das sind umgerechnet ca. 7,50 Euro.

Der Zeitraum, in dem die Gebühr zu bezahlen ist, ist Mo – Fr von 7.00 bis 18.30 Uhr.

PKWs, LKWs und Transporter die in das Gebiet einfahren, werden von einer automatischen Kennzeichenerkennung erfasst und registriert und sind verpflichtet, im vorhinein oder am Tag der Einfahrt die Gebühr zu entrichten. Möglich ist dies an eigens dafür vorgesehenen Zahlstellen, über Handy oder Internet. Die Gebühr entrichten, das Kennzeichen der Fahrzeuge wird in einem Datenbanksystem gespeichert.

Wer um Mitternacht noch immer im Datenbanksystem aufscheint und noch nicht bezahlt hat, erhält eine Strafverordnung wie bei einer Parkstrafe, diese Strafe beträgt zwischen 40 und 120 Pfund.

Es gibt viele Ausnahmeregelungen:

Ausnahmeregelungen zu definieren war laut Fred Beltrandi sehr kompliziert.

- für Mopeds und Motorräder, deshalb weil Mopeds vom Kennzeichenerkennungssystem nicht zu erfassen sind.
- Militärflugzeuge
- Notfalldienste, Gesundheitsdienste
- alle Pannenfahrzeuge

- Taxis und lizenzierte Minicaps
- Fahrzeuge, die von Besitzern mit Behindertenausweis gelenkt werden
- alle Busse, die bis zu 12 Personen befördern,
- Elektrofahrzeuge,

Weiters gibt es für Anrainer in dem bemautes Gebiet einen 90% igen Nachlass in der Gebühr.

Es gibt auch Tages-, Wochen- oder Jahreskarten, die im Voraus bezahlt werden: Letztere kostet umgerechnet fast 1900 Euro.

In welchem Gebiet wurde das System eingeführt:

London ist eine riesige Stadt mit mehreren Millionen Einwohnern. Die Stadt ist in einzelne Bezirke unterteilt, die Entfernung voneinander beträgt maximal 25 km. Es gibt eine Ringstraße, die M24, rund um London.

Der Bereich, wo die Maut eingehoben wird, ist in einem Gebiet mit ca. 5 km Durchmesser. Dort leben ca. 150.000 Menschen, und es gibt ca. 1 Million Arbeitsplätze.

50 % der Haushalte in dem Mautgebiet besitzen kein Fahrzeug. Außerhalb der Mautzone z.B. in Wohngebieten ist der Anteil der PKW-Besitzer viel höher.

Schätzungen zufolge sind an Wochentagen durchschnittlich 250.000 Fahrzeuge in der Londoner Innenstadt unterwegs.

Von 7- 10 Uhr vormittags bewegen sich ca. 1 Million Menschen in der jetzt bemautes Zone. 75 % wählen den Schienenweg (Schiene oder Schiene kombiniert mit U-Bahn, 12 % kommen mit ihrem Fahrzeug.

Vor Einführung des Systems war der Busverkehr aufgrund der Stausituation gesunken.

Ausschlaggebend für die Auswahl des Distriktes war auch die Stauplanung auf den 4 großen Brücken Londons. Hier und auch innerhalb des Gebietes gibt es Kameras (insges. 800), welche die automatische Kennzeichenerkennung garantieren, sowohl bei der Einfahrt als auch bei der Ausfahrt. Dieses Nummernerkennungssystem ist seit den 90er Jahren im Einsatz, wo es darum ging, die Gefahr irischer Angriffe in London abzuwehren.

Auswirkungen:

Vor Februar 2003 fuhren täglich 200.000 Fahrzeuge in dieses Gebiet ein. Jetzt sind es 130.000 Fahrzeuge, das bedeutet einen Rückgang von 30 %.

Erwartet wurde eine Reduzierung von 15 %.

Die Einfahrt von LKWs hat um 10 % abgenommen, das hängt mit der Reduzierung der Fahrdauer zusammen, die LKW-Fahrzeuge können effizienter eingesetzt werden, was ihre Anzahl reduziert hat.

Taxis, Motorräder, Fahrräder und Busse haben zugenommen.

Die Hauptinvestition während der Einführung des Mautsystems wurde im Bussektor getroffen, es wurden ca. 500 neue Busse eingesetzt, dies war möglich, weil sich die Fahrdauer reduziert hat. Vergleich: Fahrt vorher im Stau bei durchschnittlich 10 km/h Geschwindigkeit zu einer Fahrt in ruhigeren Zeiten z.B. in der Nacht beträgt 25 % Zeitersparnis.

Es gibt jetzt 60 % weniger Störfälle für Busse durch Verkehrsverzögerungen.

Verhaltensänderung der Bewohner/VerkehrsteilnehmerInnen:

60 % der Fahrten wurden auf Busse verlagert. mehr als 25.000 zusätzliche Buspassagiere, diese kommen aus allen gesellschaftlichen Schichten (es gab auch einen Ankauf von neuen Bussen, Gelenkbussen), insgesamt gab es einen Anstieg von 30 % bei der Busbenützung.

Was waren die Voraussetzungen:

Das Projekt war längerfristig angelegt, es gab zu dieser Zeit einen Bürgermeister, (Ken Livingstone) der gewählt werden wollte und versprach, in seiner Amtsperiode = 5 Jahre dieses System einzuführen. Es gab Anklang bei den Anrainern des Gebietes, der Bürgermeister stellte sich voll und ganz hinter die Einführung.

Es muss unbedingt genügend Zeit für die Umsetzung vorhanden sein, anders ist das nicht möglich. Dahinter stand auch eine Verkehrsstrategie: 1. Stau vermindern, 2. dem Phänomen, dass der Busverkehr abgenommen hatte, entgegenzuwirken. London hat ein sehr dichtes Busnetz.

Was waren die wichtigsten Bedenken, die Überlegungen und was passierte?

Es gab die Befürchtung, dass die Fahrzeuglenker ihr Verhalten nicht verändern würden. Entweder hätten sie keine Wahl oder wären nicht preissensibel genug, nun das hat sich als nicht wahr herausgestellt, die Leute waren wesentlich sensibler als ursprünglich angenommen, ich werde ihnen noch zeigen, dass 60 % der Fahrzeuglenker nun auf Busse umgestiegen sind.

Man nahm an, es würde nicht zu einer Stauverminderung kommen, auch das hat sich als unwahr herausgestellt. Es würde zu einer Verstärkung des Staus innerhalb der Zone kommen und zu einer Verminderung der Staus innerhalb und zu einer Verstärkung des Staus außerhalb der Zone, auch das hat sich als nicht wahr herausgestellt.

Es würde ein Chaos geben um 6.30 wenn die Leute versuchen, danach, nach der Stauebhreinerhebung, in die Stadt zu kommen, das hat sich in gewisser Weise zwar eingestellt, aber nicht so wie ursprünglich vorausgesagt. Man befürchtete, dass der öffentliche Nahverkehr hier nicht Schritt halten können würde, das hat sich auch als unwahr herausgestellt, denn es konnte eine zusätzliche Buskapazität geschaffen werden. Vor allem die Motorräder haben hier zugenommen, man befürchtete also, dass jetzt sehr viele Motorradparkplätze erforderlich werden würden, da die Motorräder vom System noch nicht erfasst wurden, das hat sich ebenfalls nicht als wahr herausgestellt und wir können sehen, dass das nicht passiert ist. Die Einzelhändler müssten ihre Geschäftstätigkeit niederlegen, das war eine weitere Befürchtung, wir untersuchen dies, was das Verkehrsaufkommen in London betrifft, natürlich gab es gewisse Auswirkungen, aber doch in geringem Masse. Dieser Effekt ist zu kombinieren mit einer Reihe anderer externer Faktoren.

Finanzielles:

Die Stadtverwaltung erwartete jährliche Netto-Einnahmen von 210 Millionen Euro. Sie sollen für den Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs verwendet werden. Zudem hofft man, dass durch die Zwangsabgabe das Verkehrsaufkommen um etwa zehn bis 15 Prozent und damit auf das Niveau von Feiertagen sinken werde.

Resumee:

Geschwindigkeit mit der sich die Verkehrssituation beruhigt hat, war überraschend, man nahm an, dass nach einem kurzen Einfall am Beginn das Resultat wieder legen würde. nach einem Jahr kann man schon sagen, der Erfolg ist beständig. Das System als ganzes wurde gut von der Bevölkerung angenommen, obwohl vorher viele dagegen waren.

Das System konnte nur eingeführt werden, weil es diesen Bürgermeister gab, der sich voll und ganz dahinterstellte und bei den Anrainern Anklang hatte.

Es gab Hürden bei der Einführung, viel Überzeugungsarbeit bei der Bevölkerung, auch bei den Politikern, es war schwierig, die Auswirkungen einzuschätzen, ein weiteres Thema ist auch, wie stellt man sicher, dass die eingehobenen Geldmittel wieder richtig investiert werden.

Ausblick:

innerhalb des Systems:

Änderung in der Straßenplanung, Raumordnung, zusätzliche Busspuren, Fahrradspuren und FUZO im Gebiet einführen.

Einsparungen durch Abspeckung des Call Centers

Ausweitung des Systems ab 2010:

Auch andere Städte denken daran, aufgrund des Erfolgs in London, man muss jedoch bedenken, dass die gleichen Voraussetzungen gegeben sein müssen.

Es dauert einige Zeit, ca. 3-4 Jahre, bis der tatsächliche Nutzen erkennbar ist (es gab große Bedenken im Bereich des Handels).

Man denkt an eine Ausweitung in London in Wohngebiete, wo weniger Einkommen durch Gebühren zu erwarten ist, der wirtschaftliche Nutzen aber größer wäre, man muss abwägen, und die Vorgehensweise mit den Betroffenen genau absprechen.

Informationen über congestion charging von der Stadt London gibt es unter:

<https://www.cclondon.com/index.shtml>

Mit einem Hinweis darauf, dass die Ballungsräume in Österreich mit einem enormen Verkehrswachstum konfrontiert sind, beispielsweise hat sich die Anzahl der Pendler nach Wien seit dem Jahr 1970 auf rund 210.000 Personen verdoppelt, auf der A7 in Linz ist die Anzahl der Kfz in diesem Zeitraum von 45.000 auf fast 67.000 gestiegen, hält der VCÖ die Einführung einer City-Maut als ein auch für Österreich geeignetes Mittel, um die Verkehrsbelastung zu senken. Die City-Maut gibt es bereits in London, in Oslo und in Trondheim, in Genua, Kopenhagen, Amsterdam, Helsinki, Edinburgh und Prag ist sie in Planung.

Erfolgreiche Maut-Beispiele

Dass eine gezielt eingesetzte Maut zu einer effizienteren Nutzung der Verkehrsinfrastruktur führt, haben andere Städte nach Angaben der Allianz pro Schiene längst bewiesen:

- In Singapur wurde bereits in den 70er Jahren eine Maut von nur 2,50 € pro Tag für den Stadtbereich erhoben und mit deren Einnahmen das öffentliche Verkehrssystem ausgebaut.

Die Stadt verzeichnete einen Rückgang der Autofahrten in das Stadtzentrum um 45%. 1997 wurde das Mautsystem weiter ausdifferenziert mit dem Ziel, die Spitzenzeiten zu entzerren. Mit Erfolg: Zur Hauptverkehrszeit ging das Verkehrsaufkommen um 15% zurück.

- In Europa ist Norwegen der Vorreiter beim so genannten Road Pricing. Die Hauptstadt Oslo konnte den PKW-Verkehr in der Innenstadt durch eine City-Maut um 10% reduzieren - und das schon ein Jahr nach ihrer Einführung.
"In Trondheim sank bereits nach einem Jahr das Verkehrsaufkommen in der Innenstadt um zehn Prozent, die Zahl der Fahrgäste in öffentlichen Verkehrsmittel stieg um 15 Prozent", berichtet Wolfgang Rauh von der Forschungsinstitut des [Verkehrsclub Österreich \(VCÖ\)](#). (Quelle: [presstext austria](#))
- Dank einer Gebühr, die die Stadt Seoul für die Benutzung des hoffnungslos zugestauten Nam-Sam-Autobahntunnels erhebt, ging die Verkehrsstärke um 13% zurück. Um 38% beschleunigte sich die Durchschnittsgeschwindigkeit im Tunnel. Trotz gesunkener Fahrzeugzahl stieg die Zahl der Reisenden pro Tag um ganze 58%. Der Grund für die effizientere Nutzung des Tunnels: Die Anzahl der Personen pro Fahrzeug erhöhte sich um mehr als 80%.