

# CITY-MAUT BERLIN 2021

Non-Paper zur Einführung einer City-Maut



## City-Maut-Initiative Berlin

### AUTOREN:

Andreas Knie & Weert Canzler  
Robin Tech  
Hans Gerd Prodoehl  
Silke Bustamante  
Markus Abel

26. Juni 2020

1	VORBEMERKUNG .....	3
2	ZIELE EINER CITY-MAUT FÜR BERLIN.....	4
3	EINFÜHRUNGSSTRATEGIE CITY-MAUT BERLIN AB 2021 .....	6
3.1	Modellversuch .....	6
3.2	Umfang des Modellversuchs.....	7
3.3	Rechtliche Ausgestaltung des Modellversuchs .....	7
3.4	Kommunikation.....	7
4	AUSGESTALTUNG DER CITY-MAUT BERLIN .....	8
4.1	City-Maut für den fließenden Verkehr .....	8
4.2	City-Maut für den ruhenden Verkehr.....	9
4.3	Kontrolle der City-Maut .....	9
5	TECHNISCHE UMSETZUNG DER CITY-MAUT BERLIN.....	10
5.1	Mauterhebung und Kontrolle für zeitbasierte Tarife.....	10
5.2	Mauterhebung und Kontrolle für distanzbasierten Tarif .....	11
5.3	Kontroll-Prinzip .....	11
5.4	Systemarchitektur .....	12
5.5	Datenschutz und Datensicherheit .....	12
6	EINNAHMEN UND MITTELVERWENDUNG .....	13
6.1	Simulation der Einnahmen.....	13
6.2	Abschätzung der Einführungs- und Betriebskosten.....	14
6.3	Mittelverwendung.....	14
7	ORGANISATION DES MODELLVERSUCHS .....	16

# 1 VORBEMERKUNG

Das folgende Papier ist das Ergebnis einer mehrmonatigen Diskussion der City-Maut-Initiative Berlin. In dieser Initiative haben sich Personen zusammengefunden, denen die Verkehrs- wende ein großes Anliegen ist und die aus unterschiedlichen Interessen heraus die Diskussion um eine City-Maut in Berlin voranbringen wollen. Das Papier ist allein in der Verantwortung der genannten Autoren entstanden und wird von keiner Institution, Organisation oder Unter- nehmung verantwortet.

## 2 ZIELE EINER CITY-MAUT FÜR BERLIN

Die Verkehrswelt hat sich seit der Coronakrise deutlich verändert. Nach dem Shutdown und den Einschränkungen der Beweglichkeit sind die Verkehrsleistungen stark zurückgegangen, die beförderten Personen im Flug- und Bahnverkehr genauso wie im öffentlichen Personennahverkehr. Selbst der Autoverkehr ist deutlich geringer geworden. Gleichzeitig haben die Berliner\*innen ihre Stadt ganz neu kennengelernt: ruhig und mit viel freiem Platz. Allerdings ist die für Berlin typische Vielfalt an Sharing-Angeboten, On-Demand-Services und anderen App-basierten Dienstleistungen fast ganz verschwunden und kommt nur sehr langsam wieder zurück. Mit der Lockerung der Einschränkungen Ende April zeigen die Zählstellen der Senatsverwaltungen eine deutliche Steigerung des Fahrzeugverkehrs auf fast das Niveau der Vormonate. Es wird deutlich, dass auch in der Krise der „motorisierte Individualverkehr“ (MIV) selbst in Berlin immer noch dominiert.

Dieser automobilen Massenverkehr gefährdet aber die Gesundheit durch Luftverschmutzung und Lärm, er ist in hohem Maße klimaschädlich, vermindert drastisch die Aufenthaltsqualität in den öffentlichen Räumen der Stadt, blockiert Flächen für andere Nutzungen wie für Wohnen, Grünanlagen, Fahrradfahren, Zufußgehen und ist ursächlich für eine hohe Zahl von Verkehrsunfällen. Bei fehlender Gegensteuerung werden sich diese Probleme in Zukunft gerade auch in Berlin weiter verschärfen. Das lässt sich an der steigenden Zahl der registrierten Personenkraftwagen (Pkw) sowie am wachsenden Anteil der Einpendler, die ausschließlich den Pkw nutzen, erkennen.

Gleichzeitig hat die Krise gezeigt, dass die Alternativen zum privaten Pkw, wie der öffentliche Nahverkehr sowie die Sharing- und Plattformangebote, ohne eine höhere finanzielle Unterstützung des Landes nicht in der gewünschten Qualität angeboten werden können. Die dafür notwendigen zusätzlichen finanziellen Unterstützungsleistungen sind aber im Landeshaushalt nicht abgebildet. Die City-Maut als Finanzierungsquelle für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) kann deshalb einen wichtigen Beitrag zur Steigerung der Mobilitätsqualität in der Stadt leisten.

Eine wirksame Verkehrswende ist zudem nur möglich, wenn sich das Verhalten der Verkehrsteilnehmer\*innen verändert. Auch dazu kann eine City-Maut in erheblichem Umfang beitragen.

Nach allen vorliegenden Erfahrungen aus dem Ausland (London, Stockholm, Mailand, Oslo etc.) ist eine Bepreisung der Straßenbenutzung durch Fahrzeuge eine wirksame Maßnahme, um eine Verkehrswende in einer Stadt herbeizuführen. Das übergeordnete Ziel einer City-Maut sollte es sein, die Mobilitäts- und Lebensqualität in Berlin deutlich zu verbessern und die negativen Umweltwirkungen des Verkehrs zu verringern.

Gleichzeitig kann und muss eine City-Maut so ausgestaltet werden, dass sie sozialverträglich ist und einen Beitrag zur Flächengerechtigkeit in unserer Stadt leistet.

Nach internationalen Erfahrungen können mit einer City-Maut - je nach Ausgestaltung - folgende Ziele erreicht werden:

- nachhaltige Veränderung des Verkehrsverhaltens mit der Folge einer erheblichen Steigerung des Anteils des Umweltverbundes am Modal-Split;
- signifikante Verringerung der verkehrsbedingten Belastungen für Umwelt und Klima (Kohlenstoffdioxid (CO<sub>2</sub>) - Ausstoß, Feinstaub- und Stickstoffemissionen, Lärmbelastungen);
- erhebliche Verbesserung der Verkehrssicherheit durch Verringerung der Zahl der Verkehrsunfälle, der Verkehrsverletzten und der Verkehrstoten;

- Schaffung von neuen Potenzialen für eine Umnutzung des öffentlichen Raums und einer Steigerung der Aufenthaltsqualität;
- Optimierung der Verkehrssteuerung und des Verkehrsmanagements in der Stadt, weil die City-Maut flexibel nach Tageszeiten, Räumen, Luftbelastungs- und Verkehrslagen differenziert werden kann;
- Erschließung neuer Finanzierungsquellen zum weiteren Ausbau des ÖPNV sowie ergänzende Angebote wie Sharing und Ridepooling als Alternativen zum MIV.

Eine City-Maut könnte vom Berliner Senat im Rahmen eines Modellversuches temporär eingeführt und umfangreich getestet werden.

Ein Modellversuch bietet die Chance, wissenschaftliche Erkenntnisse über die Auswirkungen einer City-Maut zu gewinnen, verschiedene Ausgestaltungsvarianten der City-Maut zu erproben, eine breite öffentliche Diskussion in Berlin über die City-Maut zu stimulieren und damit belastbare Grundlagen für künftige politische Entscheidungen über die Grundsatzfragen der Berliner Mobilitätspolitik zu schaffen.

Dieser Modellversuch könnte als ein „Reallabor“ ausgestaltet und damit so angelegt werden, dass die mobilitätspolitische Innovation „City-Maut“ in Berlin mit breiter Beteiligung der Berliner\*innen in einem ergebnisoffenen Experimentierfeld erprobt wird.

## 3 EINFÜHRUNGSSTRATEGIE CITY-MAUT BERLIN AB 2021

### 3.1 Modellversuch

Wir schlagen daher einen Modellversuch vor, der auf die Dauer von drei Jahren angelegt ist. Der Modellversuch könnte in zwei Phasen umgesetzt werden:

- Designphase: Die erste Phase (Dauer: etwa ein halbes Jahr) beinhaltet technische und kommunikative Vorbereitungen.
- Operative Phase: In der zweiten Phase (Dauer: ca. zweieinhalb Jahre) ist die praktische Umsetzung der City-Maut vorgesehen. Während dieser zweiten Modellversuchsphase, der Reallabor-Phase, besteht bereits Mautzahlungspflicht, es werden Kontrollen organisiert und Verstöße als Ordnungswidrigkeit geahndet.

Die Ergebnisse der wissenschaftlichen Begleitforschung zum Modellversuch sollten spätestens nach einer zweijährigen Dauer der zweiten Phase vorliegen, damit auf der Grundlage dieser Ergebnisse noch während des Modellversuchs eine breite politische und öffentliche Diskussion über die Frage eines möglichen Dauerbetriebes stattfinden kann.

Wir empfehlen vor Beginn des eigentlichen Modellversuchs einen Designprozess durchzuführen. In diesem Designprozess sollten die wesentlichen Parameter des Versuchsdesigns (Mautgebiet, Tarifmodelle, Mautzeiten, kilometerbasierte Erfassung) in einer breiten politischen, wissenschaftlichen und öffentlichen Diskussion ausgearbeitet und festgelegt werden.

Für die Beteiligung der Berliner Bürger\*innen sollte ein „City-Maut-Bürgerbüro“ beim Träger des Modellversuchs eingerichtet werden. Dieses Bürgerbüro soll Anlaufstelle für alle in Berlin und im Stadt-Umland-Bereich lebenden Menschen sein, die Vorschläge für das Versuchsdesign unterbreiten wollen.

In dem Modellversuch sollen wissenschaftliche Erkenntnisse darüber gewonnen werden, welche Auswirkungen die Einführung einer City-Maut in Berlin hat:

- Auswirkungen auf die Mobilitäts- und Lebensqualität in Berlin,
- Auswirkungen auf das Verkehrsverhalten, das Pendlerverhalten, die Verkehrslage, den Modal-Split in der Stadt,
- Auswirkungen auf den Klima- und Umweltschutz,
- Auswirkungen auf das Unfallgeschehen und die Verkehrssicherheit,
- Auswirkungen auf die Belange von sozial schwachen Bevölkerungsgruppen,
- Auswirkungen auf die Berliner Wirtschaft und den Wirtschaftsverkehr sowie
- Auswirkungen auf den Berliner Landeshaushalt (Einnahmepotenziale durch City-Maut).

Wir schlagen vor, in diesem Modellversuch eine umfassende wissenschaftliche Begleitforschung vorzunehmen und dazu eine Begleitforschungskommission einzurichten, die folgende Mitglieder haben könnte:

- jeweils ein Mitglied, das vom Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung gGmbH (WZB), vom Institut für Verkehrsforschung des Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) und von der Hochschule für Wirtschaft und Recht Berlin (HWR) benannt wird,
- drei Mitglieder, die von der für Verkehr zuständigen Senatsverwaltung berufen werden,
- drei Mitglieder, die vom Abgeordnetenhaus des Landes Berlin berufen werden.

Die Ergebnisse aus der Begleitforschung werden halbjährlich in Zwischenberichten für die Senatsverwaltung vorgelegt. Auf Basis dieser Erkenntnisse können ggf. Anpassungen am Versuchsdesign, z. B. Änderung des Mautgebietes, der Tarifstruktur etc., vorgenommen werden.

Auf der Grundlage des Abschlussberichts der Begleitforschung können der Senat und das Abgeordnetenhaus darüber befinden, ob in Berlin auf Dauer eine City-Maut erhoben werden soll.

### 3.2 Umfang des Modellversuchs

Zu Beginn der Reallabor-Phase sollte die Mautzone die Berliner Umweltzone umfassen (Gebiet innerhalb des S-Bahn-Rings). Alternativ kann später die Mautzone auf das gesamte Berliner Stadtgebiet ausgedehnt werden. Die Erfassung kann strecken- oder zeitbezogen erfolgen.

Das Mautsystem soll so ausgestaltet werden, dass es auch die Einbeziehung des ruhenden Verkehrs (Parken in der Mautzone) in den Modellversuch ermöglicht. Falls diese Einbeziehung des ruhenden Verkehrs politisch gewünscht und rechtlich machbar ist, kann das Mautsystem so agil und flexibel aufgestellt werden, dass diese Erweiterung des Modellversuchs ohne zusätzliche Kosten umgesetzt werden kann.

### 3.3 Rechtliche Ausgestaltung des Modellversuchs

Wir schlagen vor, dass der Modellversuch auf der Grundlage eines Landesgesetzes in einer Rechtsverordnung vom Senat festgelegt wird. Damit werden die notwendige Legitimation sowie eine ausreichende Flexibilität für mögliche Veränderungen des Versuchsdesigns während der Dauer des Modellversuchs geschaffen. Diese Veränderungen würden dann durch eine Anpassung der Rechtsverordnung umgesetzt.

### 3.4 Kommunikation

Rechtzeitig mit einem ausreichenden Vorlauf vor Beginn der Reallabor-Phase sollte die Kommunikation zur Erhebung von City-Maut in Berlin gestartet werden. Es muss sichergestellt sein, dass alle zur Mautzahlung Verpflichteten umfassend informiert sind. Dies erfolgt einmalig durch persönliche Ansprache in Form eines Anschreibens an alle Fahrzeughalter\*innen Berlins sowie in einer öffentlichen Kommunikation durch die City-Maut-Webseite mit Kundenportal. Es erscheint ratsam, eine entsprechende Kommunikationsagentur mit einzuschalten.

## 4 AUSGESTALTUNG DER CITY-MAUT BERLIN

### 4.1 City-Maut für den fließenden Verkehr

Basierend auf den Erfahrungen mit City-Maut-Systemen in anderen Großstädten und auf der Grundlage neuer technischer Möglichkeiten schlagen wir vor, die City-Maut für den fließenden Verkehr als Flächen-Maut mit zeitbasiertem Tarif auszugestalten. Alternativ könnte auch ein distanzbasierter Tarif vorgesehen werden, der zusätzlich zum zeitbasierten Tarif gilt.

Mautpflichtig sind danach alle Fahrten mit einem motorisierten Fahrzeug, die nicht unter die Ausnahme-Regelung fallen (siehe unten). Die folgende Tabelle zeigt einen möglichen zeitbasierten Tarif, der sich an den Zielen für die City-Maut Berlin und an den aktuellen Ticket-Preisen für den ÖPNV der Region Berlin-Brandenburg orientiert. Er berücksichtigt ferner die Schadstoff-Klasse (SK) des Fahrzeugs. Ferner zeigt die Tabelle einen möglichen distanzbasierten Maut-Tarif.

Schadstoffklasse E= Emissionsklasse	Gewichtung	Tagesticket	Kilometerpreis
Elektrofahrzeuge	0,23 %	5,00 €	0,10 €
Hybridfahrzeuge	1,49 %	6,00 €	0,12 €
E6	25,52 %	7,00 €	0,15 €
E4-5	53,72 %	8,60 €	0,20 €
E1-3 <sup>1</sup>	18,60 %	10,00 €	0,25 €
<b>Gewichtete Tarife Umweltzone</b>		<b>6,51 €</b>	<b>0,15 €</b>
<b>Gewichtete Tarife Gesamtgebiet Berlin</b>		<b>8,28 €</b>	<b>0,19 €</b>

Tabelle 1: Fahrzeuge nach Schadstoffklassen in Berlin, Ermittlung vom gewichteten Tagessatz und Kilometerpreis<sup>2</sup>

Wir empfehlen, den Tarif an den Zeittarifen des Öffentlichen Personennahverkehrs in Berlin zu orientieren. Die Tageskarte in Berlin für den Bereich AB des VBB kostet derzeit 8,60 EUR (so der Tagestarif für die meisten in Berlin und Brandenburg zugelassenen Fahrzeuge, KBA<sup>3</sup>, siehe Tabelle 1). Entspricht der Tarif dem Preis einer Tageskarte, so ist sichergestellt, dass die Nutzung des motorisierten Individualverkehrs für den allein reisenden Verkehrsteilnehmer stets höhere Kosten verursacht als die Nutzung des ÖPNV, da zur Mautgebühr die festen und variablen Kosten der Pkw-Nutzung (insbesondere für den Kraftstoffverbrauch) hinzukommen.

Eine pauschalierte Monats- oder gar Jahreskartenlösung („Flat-Rate“) wird nicht empfohlen, um die verkehrslenkende Wirkung der City-Maut nicht einzuschränken.

Bei kilometerbasierten Mautlösungen werden 15-25 EUR Cent als Preis pro Kilometer (Gewichteter Kilometersatz unter Berücksichtigung der Schadstoffklassen in Berlin, KBA, siehe Tabelle 1) innerhalb der Mautzone angenommen. Bei der Ermittlung der gewichteten Tarife wird berücksichtigt, dass die Einfahrt in die Umweltzone nur mit einer grünen Plakette in Berlin möglich ist (keine Einnahmen der Schadstoffklasse eins bis drei, weil Fahrzeuge dieser Schadstoffklassen grundsätzlich in die Umweltzone nicht hineinfahren dürfen).

Erweiterungen dieses Tarif-Modells sind denkbar (z.B. durch Berücksichtigung von Tageszeiten oder durch die Einführung zusätzlicher Mautgebiete mit unterschiedlichen Tarifmodellen).

<sup>1</sup> Nur außerhalb der Umweltzone, Ausnahmen: E3 mit eingetragener Partikelfilternachrüstung.

<sup>2</sup> [https://www.kba.de/SharedDocs/Publikationen/DE/Statistik/Fahrzeuge/FZ/2019/fz1\\_2019\\_xlsx.xlsx?\\_\\_blob=publicationFile&v=10](https://www.kba.de/SharedDocs/Publikationen/DE/Statistik/Fahrzeuge/FZ/2019/fz1_2019_xlsx.xlsx?__blob=publicationFile&v=10)



Der Modellversuch sollte so angelegt werden, dass in seinem Verlauf Änderungen an der Tarifgestaltung möglich sind.

Im Landesgesetz zu dem Modellversuch sollten auch Regelungen über Ausnahmen von der Mautpflicht aufgenommen werden. Wir schlagen vor, dass Menschen, die über ein Handicap verfügen sowie öffentliche Dienstfahrzeuge von der Mautpflicht befreit werden. Weitere Befreiungen aus sozialen Gründen oder für Mitarbeiter\*innen kritischer Infrastrukturen sollten möglich sein, aber restriktiv gehandhabt werden. Denkbar ist auch, dass Fahrzeuge, die explizit dem Gemeingebrauch gewidmet sind (Taxis, Sharingfahrzeuge), ebenfalls ausgenommen werden.

## 4.2 City-Maut für den ruhenden Verkehr

Die City-Maut für den ruhenden Verkehr orientiert sich an der aktuellen Parkraum-Bewirtschaftung und kann optional als Teil dieses Vorhabens in Abstimmung mit den Bezirken umgesetzt werden. Die mit der City-Maut Berlin bemauteten Parkraumflächen könnten, sofern umsetzbar, **alle** öffentlichen Parkflächen innerhalb der Umweltzone Berlin umfassen. Die folgende Tabelle zeigt einen empfohlenen Tarif:

Mautgebiet	< 15 Minuten	30 Minuten	60 Minuten	Je weitere Stunde
Parkflächen innerhalb der Umweltzone Berlin	0 €	1 €	2 €	2 €

Tabelle 1: Empfohlener Tarif für Parkraumbewirtschaftung

## 4.3 Kontrolle der City-Maut

Wir empfehlen, die Kontrolle der ordnungsgemäßen Entrichtung der City-Maut in Berlin analog zur Kontrolle der aktuellen Umweltzone Berlin und der Parkraumbewirtschaftung den Ordnungsämtern zu übertragen. Das Verfahren ist einfach, selektiv und zum Teil automatisiert (mehr dazu in Kapitel 5). Es werden nicht alle Kennzeichen zwecks Kontrolle erfasst, sondern stichprobenartige Kontrollen durchgeführt, um dem Grundsatz der Datenminimierung nach Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO) zu entsprechen.

Das Bußgeld bei Verstößen könnte wie folgt festgelegt werden:

Bußgeld	Fließender Verkehr	Optional: Parken
	80 € pro Verstoß	bestehende Regelung

Tabelle 2: Empfohlene Bußgelder für mautbezogene Ordnungswidrigkeitenverfahren

## 5 TECHNISCHE UMSETZUNG DER CITY-MAUT BERLIN

Dieses Kapitel stellt das von uns vorgeschlagene technische Lösungs-Design für die Erhebung und die Kontrolle der City-Maut für Berlin dar.

Im Unterschied zur Kontrolle erfolgt die Erhebung der City-Maut für zeitbasierte und distanzbasierte Tarife unterschiedlich. Beide Verfahren werden im Folgenden graphisch dargestellt und kurz erläutert.

### 5.1 Mauterhebung und Kontrolle für zeitbasierte Tarife

Folgende Graphik beschreibt den Ablauf im zeitbasierten Tarif, beginnend mit Auswahl und Kauf eines zeitlich befristeten elektronischen Maut-Tickets für die Straßen- oder die Parkraumnutzung mit Hilfe einer mobilen Applikation auf dem Smartphone des Nutzers, über die Erfassung und Übermittlung von Kontroll-Datensätzen mit Hilfe mobiler Kontroll-Geräte bis zur Prüfung der Mautzahlung und ggf. Einleitung eines Ordnungswidrigkeiten (OWI)-Verfahrens im zentralen System.

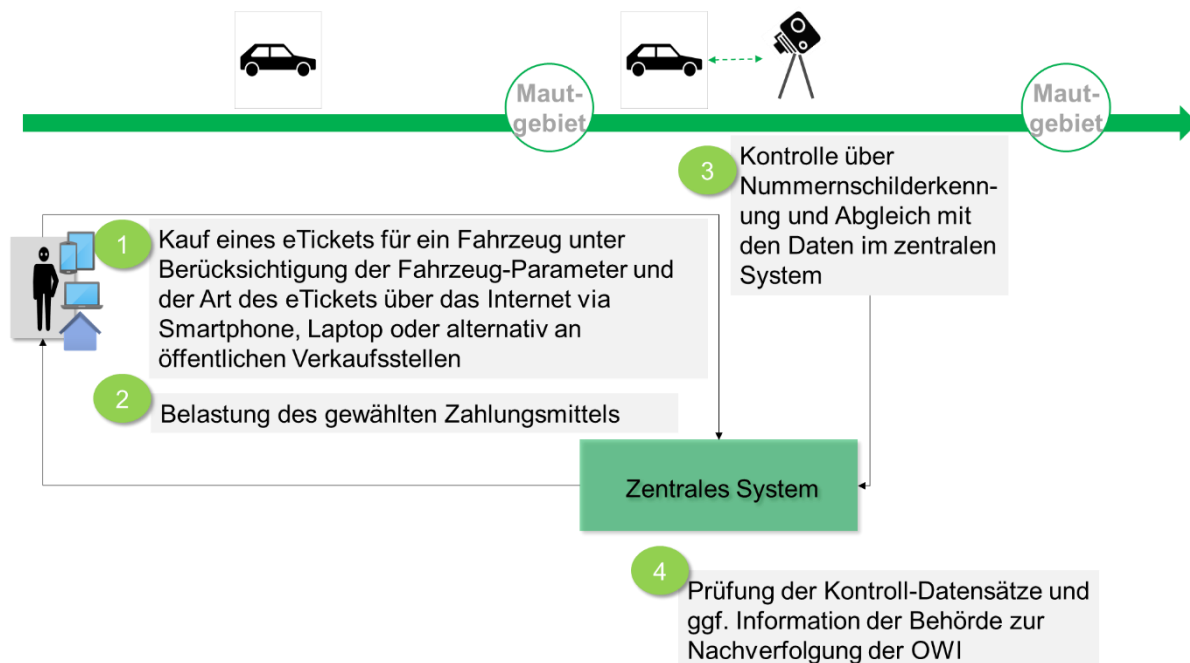


Abbildung 1: Mauterhebung und Kontrolle für zeitbasierten Tarif

Bei einem zeitbasierten Tarif können die Nutzer ihr Maut-Ticket auf folgenden Wegen erwerben:

- mit einer mobilen Applikation auf dem Smartphone,
- mit jedem beliebigen internetfähigen Endgerät (Laptop, Tablet etc.) über das Internet (City-Maut-Portal des Landes Berlin),
- ggf. kann für Nutzer, die weder über ein Smartphone noch über das Internet ein Maut-Ticket kaufen können oder wollen, ein dritter Weg zum Erwerb eines Maut-Tickets erschlossen werden (z.B. über öffentliche Einrichtungen in Berlin: Bürgerbüros, Filialen der Berliner Sparkasse etc.).

## 5.2 Mauterhebung und Kontrolle für distanzbasierten Tarif

Die folgende Graphik beschreibt den Ablauf im distanzbasierten Tarif, beginnend mit der Nutzer- und Fahrzeug-Registrierung mit Hilfe einer mobilen Applikation auf dem Smartphone des Nutzers, über die Erfassung und Übermittlung der Positions-Daten, die Ermittlung der fälligen Maut, die Belastung des hinterlegten Zahlungsmittels und die Kontrolle der Mauterfassung.

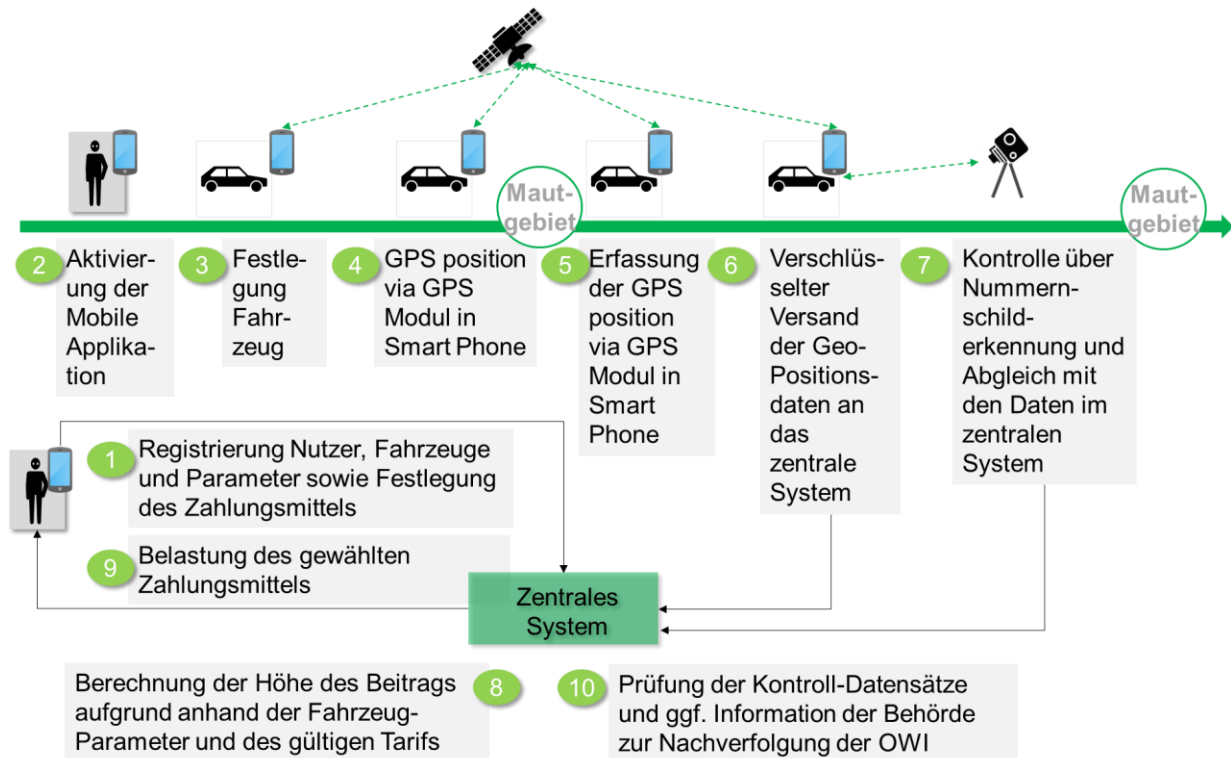


Abbildung 2: Mauterhebung und Kontrolle für distanzbasierten Tarif

Die distanzbasierte Mauterhebung ist nur elektronisch mithilfe der Tolling-Applikation auf dem eigenen Smartphone möglich.

## 5.3 Kontroll-Prinzip

Die Kontrolle des fließenden Verkehrs und der parkenden Fahrzeuge im Mautgebiet sollte stichprobenartig und flexibel, d.h. periodisch an immer wieder wechselnden Standorten erfolgen. Mit Kontroll-Geräten fotografieren die Mitarbeiter der Ordnungsämter das Kraftfahrzeug-Kennzeichen vorbeifahrender bzw. parkender Fahrzeuge. Die Kontrolldaten werden verschlüsselt an das zentrale Kontroll-System übermittelt.

Im zentralen System werden die Kontroll-Daten mit Fahrzeug-Daten, wie z.B. der Schadstoffklasse, über das Zentrale Fahrzeugregister (ZFZR) des Kraftfahrt-Bundesamts (KBA) angereichert. Auf dieser Grundlage wird der fällige Maut-Betrag berechnet. Danach erfolgt ein Abgleich mit den für dieses Kraftfahrzeug vorhandenen elektronischen Tickets (eTicket) oder mit den über die mobile Maut-Applikation übermittelten Mauterhebungs-Daten.

Sollte der Nutzer die Mautschuld auch nach der definierten Karenzzeit nicht beglichen haben, werden die Kontroll- sowie die Mauterhebungs-Daten an das OWI-Verfahren zur weiteren Verfolgung elektronisch übermittelt.

## 5.4 Systemarchitektur

Die für die Erhebung und Kontrolle notwendigen IT-System-Komponenten sind in der folgenden Graphik dargestellt:

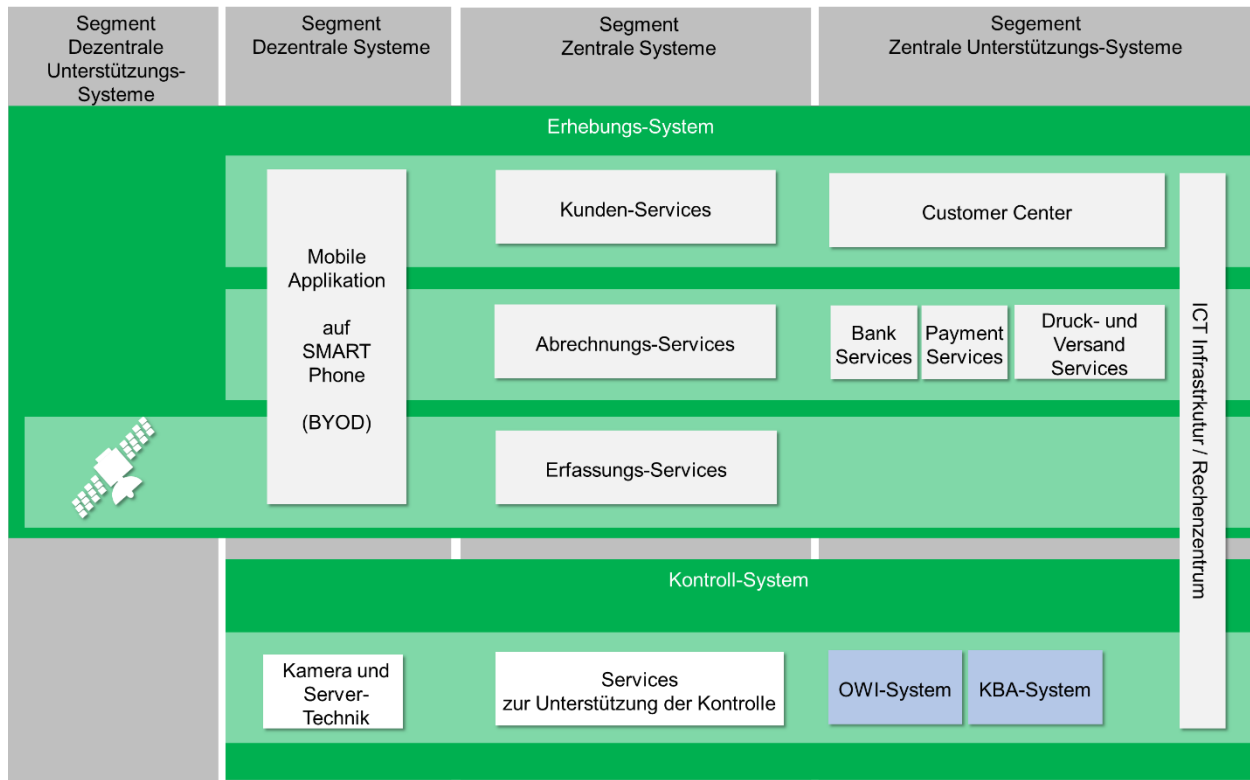


Abbildung 3: Systemarchitektur City-Maut System

## 5.5 Datenschutz und Datensicherheit

In diesem Kapitel werden kurz die wesentlichen Maßnahmen beschrieben, die den Datenschutz und die Datensicherheit im Maut-System gewährleisten, um den Vorgaben der DSGVO zu entsprechen.

Datenschutz bei der Erhebung:

- Der „anonyme“ Erwerb von eTickets ist möglich. Bei der Kontrolle wird lediglich das Kennzeichen für die Identifikation des Mautschuldners genutzt.
- Registriert sich ein Nutzer im Maut-System, werden seine Daten im zentralen System und ggf. in der mobilen Applikation durch ausreichende kryptographische Verfahren geschützt. Das gilt insbesondere auch für die Mobilfunk-Kommunikation zwischen mobiler Applikation und zentralem System.

Datenschutz bei der Kontrolle:

- Bei einer kameragestützten Nummernschilderkennung wird lediglich auf den Fahrzeughalter und nicht auf den Fahrer geschlossen, analog zu Radarkontrollen.
- Zusätzlich lässt sich eine Verdunklung der Windschutzscheibe bereits bei Erfassung der Fahrzeug-Front realisieren.
- Falls notwendig, kann die Übermittlung von Positions-Daten anonymisiert und getrennt von der Übermittlung der tarifierten Maut-Daten erfolgen.

## 6 EINNAHMEN UND MITTELVERWENDUNG

### 6.1 Simulation der Einnahmen

Unter Berücksichtigung der verfügbaren statistischen Daten der Berliner Senatsverwaltung sowie weiterer Untersuchungen (siehe dazu Quellenangaben und Statistiken zu Verkehrszahlen) können die Einnahmen aus dem City-Maut-Projekt in Berlin, je nach technischer Ausgestaltung, berechnet werden. Abbildung 4 zeigt für die vier untersuchten City-Maut-Ausgestaltungsoptionen (zeitbasierter Tarif und distanzbasierter Tarif, beide innerhalb der Umweltzone und innerhalb des Gesamtgebiets Berlin) die zu erwartenden jährlichen Mauteinnahmen. Je nach Mautsystem und Mautzone sowie Ausnahmeregelung liegen die prognostizierten Einnahmen zwischen rund 300 Mio. € und 1.160 Mio. € pro Jahr.

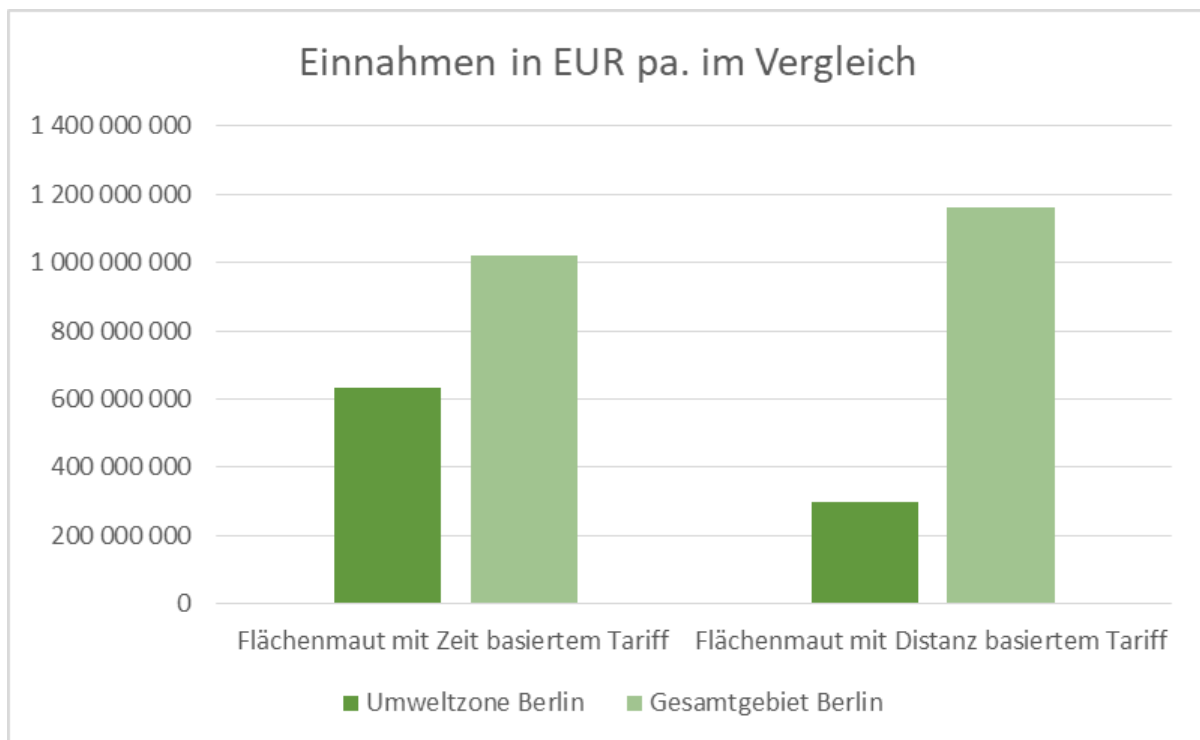


Abbildung 4: Erwartete Einnahmen im Vergleich

Die obigen Schätzwerte für die jährlichen Einnahmen aus der City-Maut berücksichtigen folgende Annahmen für die Berechnung der Fahrten in die Umweltzone hinein bzw. innerhalb der Umweltzone pro Werktag:

- Rund 50% der Ein-Pendler fahren bis in die Umweltzone.
- Rund 50% der Berliner, die außerhalb der Umweltzone wohnen, fahren in die Umweltzone.
- Rund 17% der Berliner, die innerhalb der Umweltzone wohnen, legen ihre Wege mit dem Fahrzeug zurück.

Ferner wird angenommen, dass von den oben genannten MIV-Nutzern werktäglich im Schnitt drei Wege zu jeweils 6,9 Kilometer zurückgelegt werden.<sup>4</sup>

<sup>4</sup> [https://www.berlin.de/senuvk/verkehr/politik\\_planung/zahlen\\_fakten/download/Mobilitaet\\_dt\\_komplett.pdf](https://www.berlin.de/senuvk/verkehr/politik_planung/zahlen_fakten/download/Mobilitaet_dt_komplett.pdf)

Bei einer Flächenmaut steigen die Mauteinnahmen mit dem Tarif proportional (siehe dazu Abbildung 5).

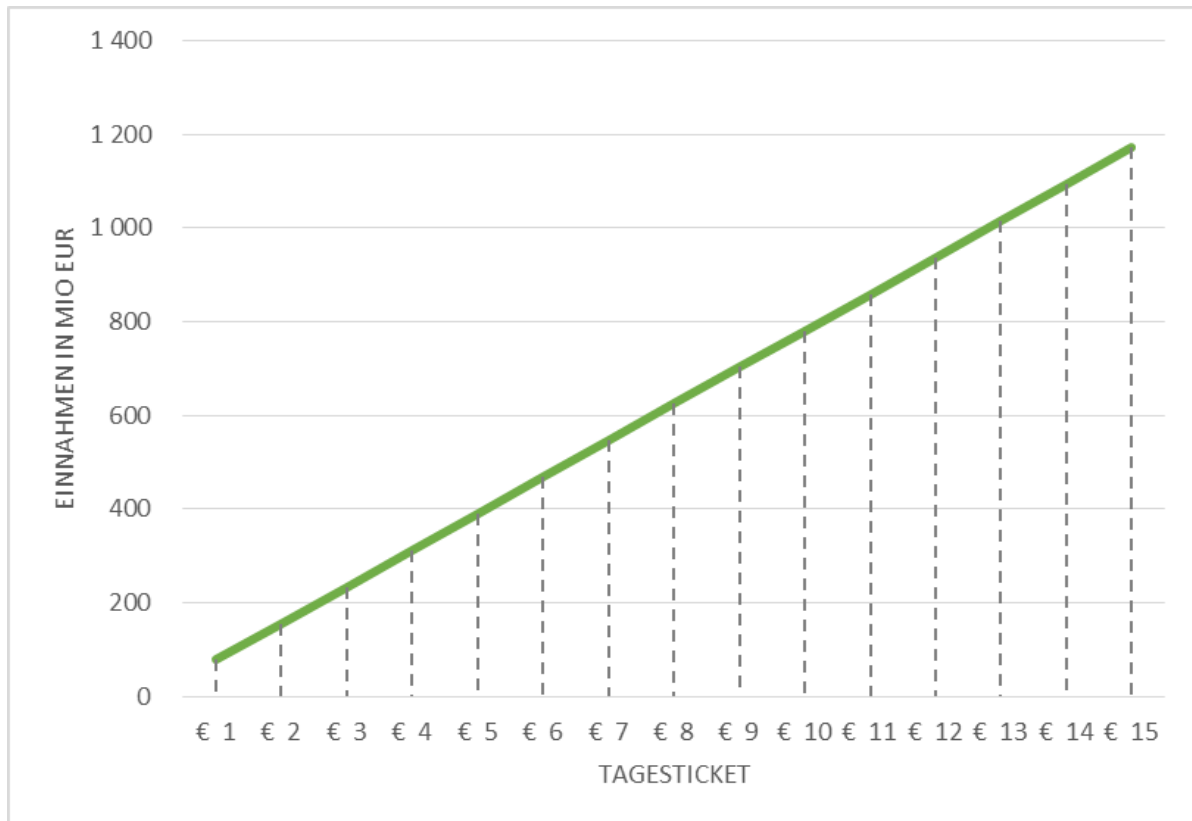


Abbildung 5: Mauteinnahmen im flächendeckenden Modell in Abhängigkeit zum Tagesstarif innerhalb der Umweltzone Berlin.

## 6.2 Abschätzung der Einführungs- und Betriebskosten

Auf Basis der aus anderen Ländern vorliegenden Erfahrungen werden die Einführungskosten und Betriebskosten des City-Maut-Systems auf unter 10 % der Gesamteinnahmen geschätzt. Berücksichtigt werden dabei alle Implementierungsaufwände, Finanzierungs- sowie Designkosten, die auf der Seite der Betreibergesellschaft anfallen. Nach den vorliegenden Erfahrungen aus dem Ausland gehen wir davon aus, dass keine Vorfinanzierung durch die öffentliche Hand erforderlich ist. Die Ingangsetzungskosten können von den Betreibern in Erwartung der Einnahmen vorfinanziert werden. Lediglich das angedachte Designprojekt ist durch Zuschüsse des Landes Berlin mitzufinanzieren.

## 6.3 Mittelverwendung

Einnahmen aus der Erhebung der City-Maut stehen dem Land Berlin zu. Sie sollten, um eine möglichst breite Akzeptanz in der Bevölkerung für die City-Maut zu erreichen, für die weitere

Verbesserung des Verkehrsangebotes in Berlin verwendet werden. So könnten diese Einnahmen z.B. für den Ausbau und die Modernisierung des ÖPNV, für die Erweiterung von On Demand-Verkehren im Land Berlin oder zur Gegenfinanzierung bei einer Reduktion von ÖPNV-Tarifen eingesetzt werden.

## 7 ORGANISATION DES MODELLVERSUCHS

Nach dem derzeitigen Stand der Diskussion ist davon auszugehen, dass auch für einen Modellversuch eine gesetzgeberische Grundlage geschaffen werden muss. Die Einführung einer City-Maut könnte daher in zwei Schritten erfolgen. Entsprechend dem hier vorgestellten Design ist eine Reihe von Parametern im Vorlauf noch zu bestimmen. Darüber hinaus ist das gesamte Projekt als eine öffentlich-rechtliche Veranstaltung zu definieren. Vorgeschlagen wird, dass das Land in zwei Schritten vorgeht:

### ❖ Forschungs- und Entwicklungsphase (Designphase)

Das Land Berlin stellt ein Konsortium für die Forschungs- und Entwicklungsphase unter der Federführung einer öffentlichen Forschungseinrichtung zusammen. Die Mitglieder dieses Konsortiums stellen beim Land Berlin einen Antrag auf Gewährung einer Zuwendung. Die einzelnen Mitglieder des Konsortiums schließen mit dem Senat jeweils einen Zuwendungsvertrag auf der Basis der geltenden Förderrichtlinien und erhalten Zuwendungsmittel für diese Forschungs- und Entwicklungsphase auf Basis einer ermittelten Förderquote.

Während dieses Designprojekts werden keine Einnahmen erhoben, sondern lediglich die entscheidenden Parameter auf der Auswahl von Probanden in einem freiwilligen Testdesign bestimmt.

### ❖ Einrichtung eines Modellvorhabens (operative Phase)

Der Senat (bzw. eine durch Landesgesetz bestimmte Tochtergesellschaft des Landes Berlin) führt eine öffentliche Ausschreibung durch, mit der ein Betreiber für das gesamte Berliner City-Maut-System gesucht wird. Dieser Betreiber agiert dann als beliebiger Unternehmer. Er führt den Modellversuch im Auftrag des Landes Berlin durch. Dabei könnte er folgende Aufgaben wahrnehmen:

- Aufbau und Betrieb des technischen Systems für die Erhebung der Maut und für die Kontrolle der Mautzahlung,
- Durchführung von Kommunikationsmaßnahmen zum Modellversuch,
- Organisation der Partizipation von Bürger\*innen am Modellversuch,
- Management des Zahlungsverkehrs (mit Ausnahme des Forderungsmanagements, das bei den Ordnungsbehörden liegt) einschließlich der Abführung der Einnahmen an das Land Berlin,
- ggf. weitere Aufgaben (z.B. Bearbeitung von Anträgen zur Feststellung von Ausnahmetatbeständen).

Alternativ kann der Berliner Senat eine senatseigene Unternehmung im Rahmen einer In-House Vergabe mit der Organisation des Mautbetriebes beauftragen.