

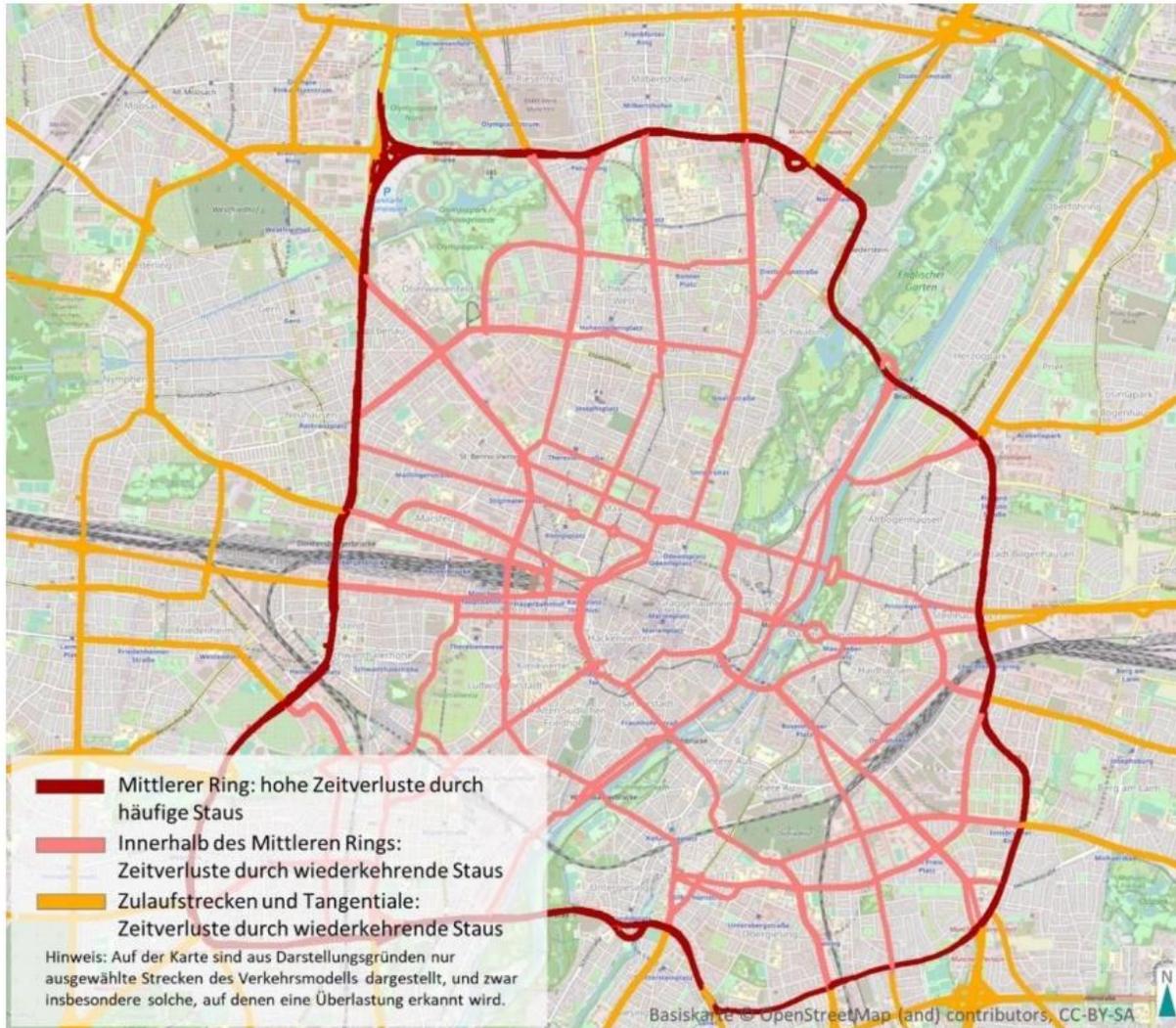
# Anti-Stau-Gebühr in München

*Prof. Dr. Oliver Falck*

*LMU München, ifo Institut und CESifo*



# Die Münchener Innenstadt steckt im Stau



## Stauverursacher

Bewohner\*innen ~30%

Pendler\*innen ~50%

Wirtschaftsverkehr ~20%

# Kann eine Anti-Stau-Gebühr zur Reduktion des MIV beitragen? Incentivierung des Umsteigens statt Verbote



Wir nehmen das Rad!



Wir bilden Fahrgemeinschaften!

Wir machen Home Office!



FREE TO CHOOSE



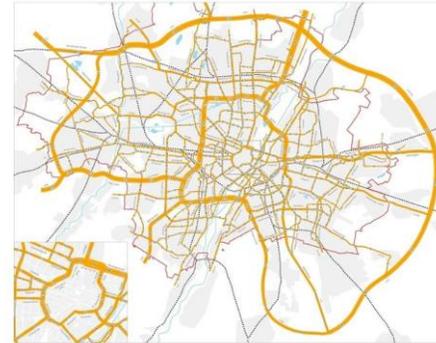
<https://www.wiwo.de/my/politik/deutschland/gebuehr-statt-verbot-einplaedoyer-fuer-die-city-maut/2019010.html>

Wir nehmen den Bus!



# Projekt Anti-Stau-Gebühr in München – was alles hineinspielt

Bevölkerung

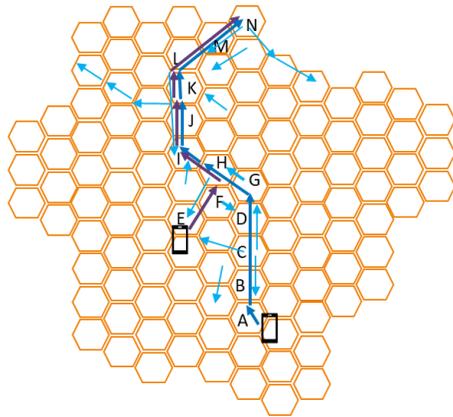


Straßennetz

Verkehrsmittelwahl

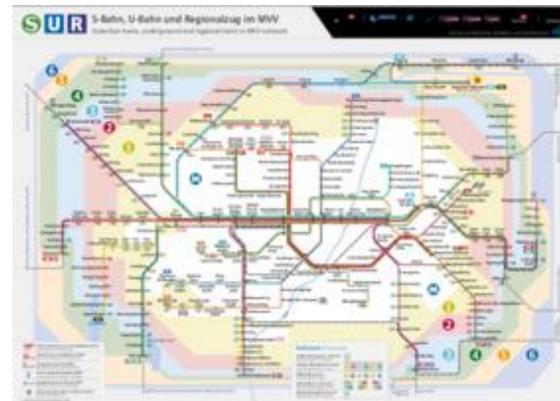


Kosten



Anonymisierte Mobilfunkdaten  
(Telefónica Next)

ÖPNV-Netz (inkl. Kapazitäten)



Wegezweck



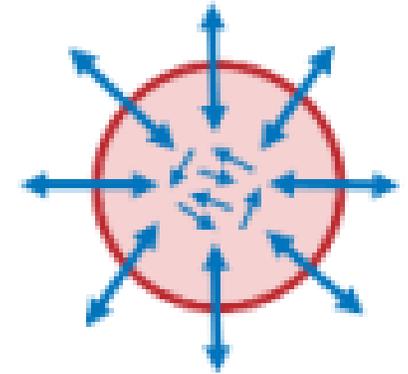
# Einfache Ausgestaltung

## ➤ Struktur

- Flächenbepreisung: Fahrten in/aus und innerhalb Mittleren Rings
- Tagespauschale (24h) an Werktagen (Montag bis Freitag)
- Keine Ausnahmen

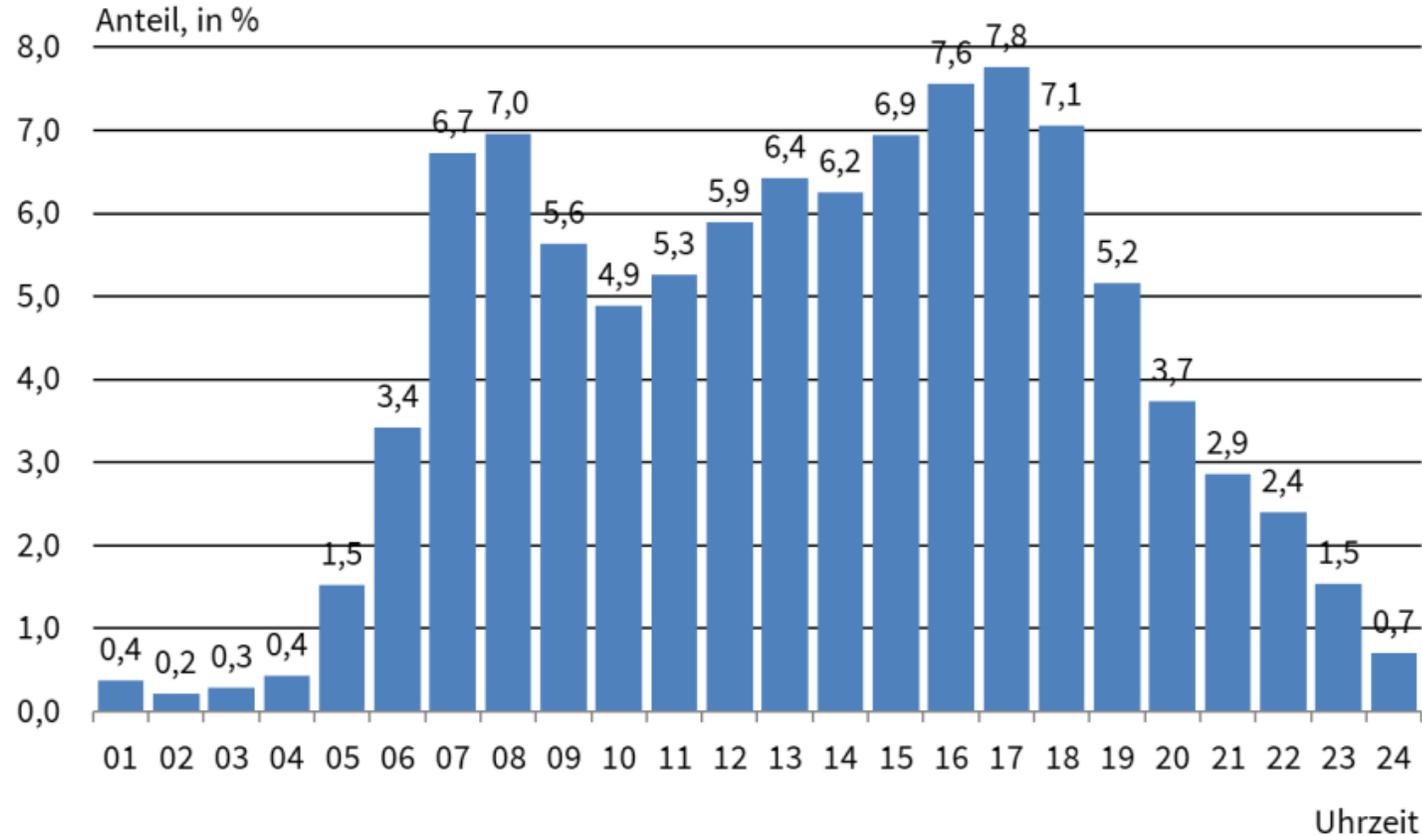
## ➤ 3 Preisszenarien

- Erhöhung der Parkgebühren in Parklizenzengebieten auf 10€ Tag
- Tagespauschale in Höhe von 6€ (+ Parkgebührenerhöhung)
- Tagespauschale in Höhe von 10€ (+ Parkgebührenerhöhung)



# Bipolare Verteilung des Verkehrs über den Tag wenig ausgeprägt

Quell-/Ziel- & Binnenverkehr innerhalb des Mittleren Rings, Montag - Freitag

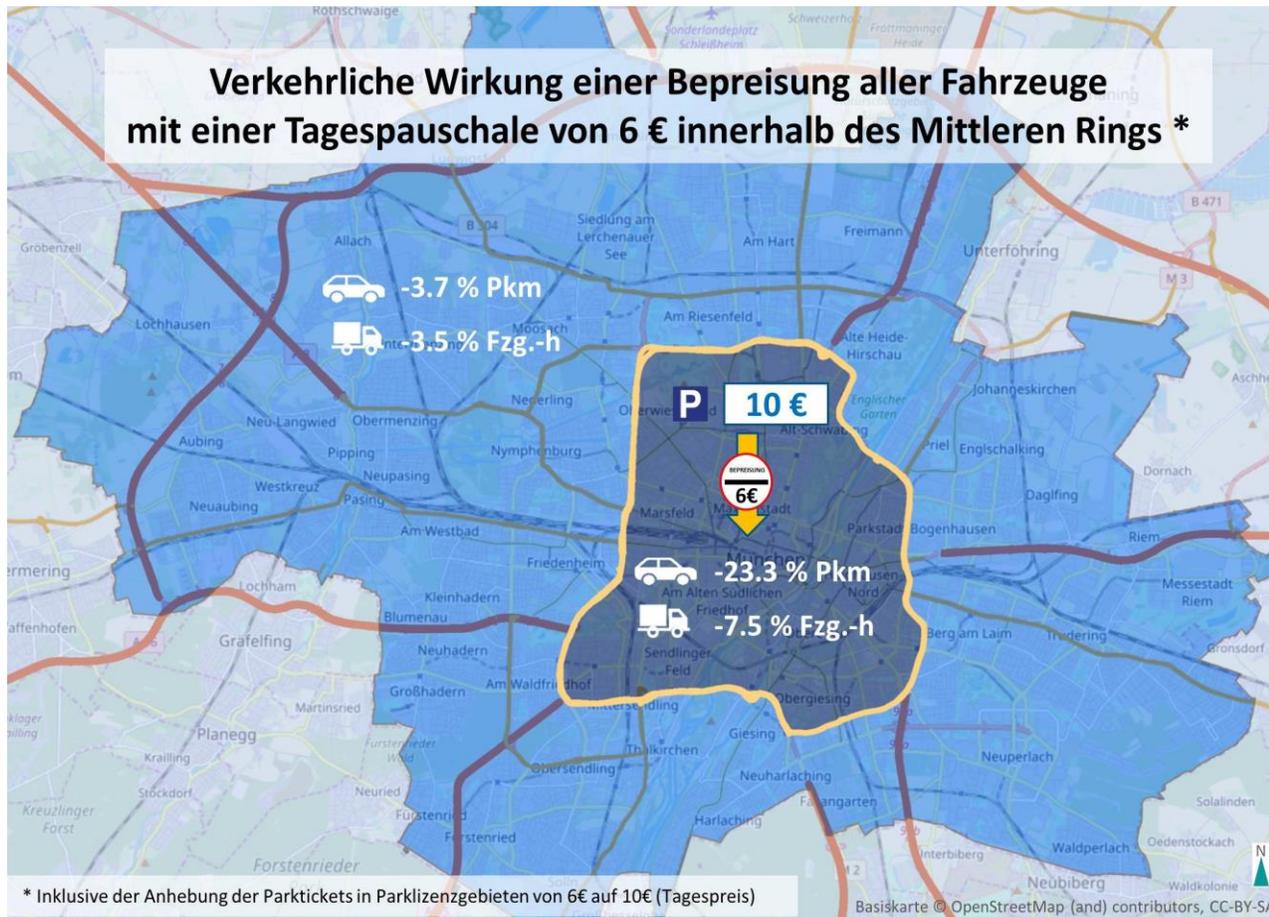


<sup>a</sup> Angegeben ist der Startzeitpunkt der Fahrt.

Quelle: Mobile Network Data der Telefónica Next (2017); eigene Berechnungen, 2019.

# Große Wirkung schon bei einfacher Gebühr zu moderatem Preis

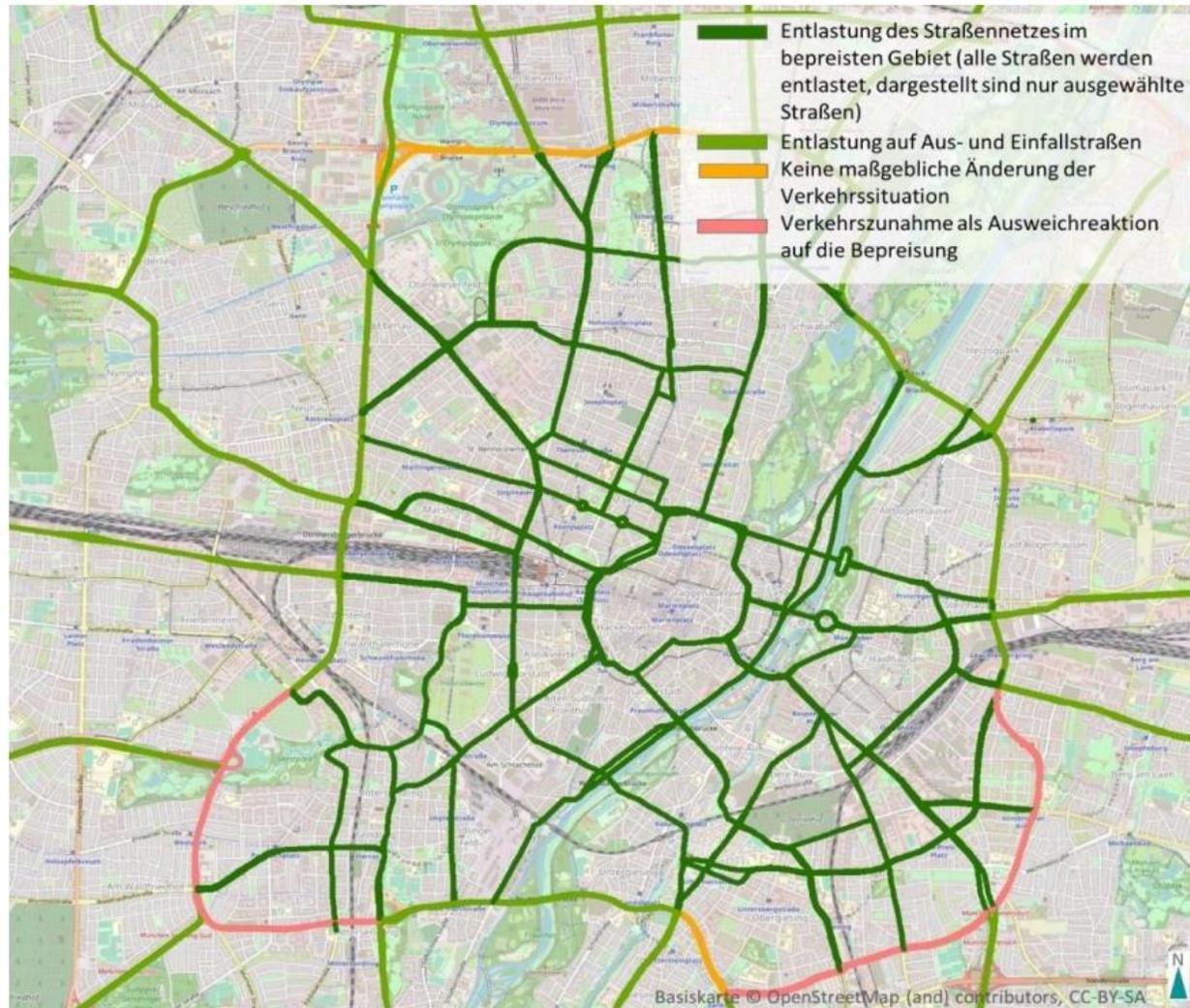
## WIRKUNG EINER ANTI-STAU-GEBÜHR IN MÜNCHEN UND IM UMLAND



## REAKTIONEN DER VERKEHRSTEILNEHMER

<b>Wechsel zu ÖV:</b>	<b>85%</b>
<b>Reduzierte Fahrtenanzahl: (inkl. Umstieg auf Fahrrad)</b>	<b>12%</b>
<b>Sonstige: (P+R, Routenwahländerung)</b>	<b>3%</b>

# Anti-Stau-Gebühr führt zur Entlastung des nahezu gesamten Straßennetzes



# Befürchtungen rund um Anti-Stau-Gebühr nicht begründet

„Anti-Stau-Gebühr ist sozial ungerecht!“



designed by freepik.com



designed by freepik.com

Finanzieller  
Ausgleich

„Münchener ÖV eh schon überlastet!“



© dpa / Marco



Pixabay

Ausbau  
Alternativen

Einnahmen  
aus der Gebühr:  
600 Mio.€



designed by freepik.com

# Wirtschaftsverkehr profitiert von entlasteten Straßen

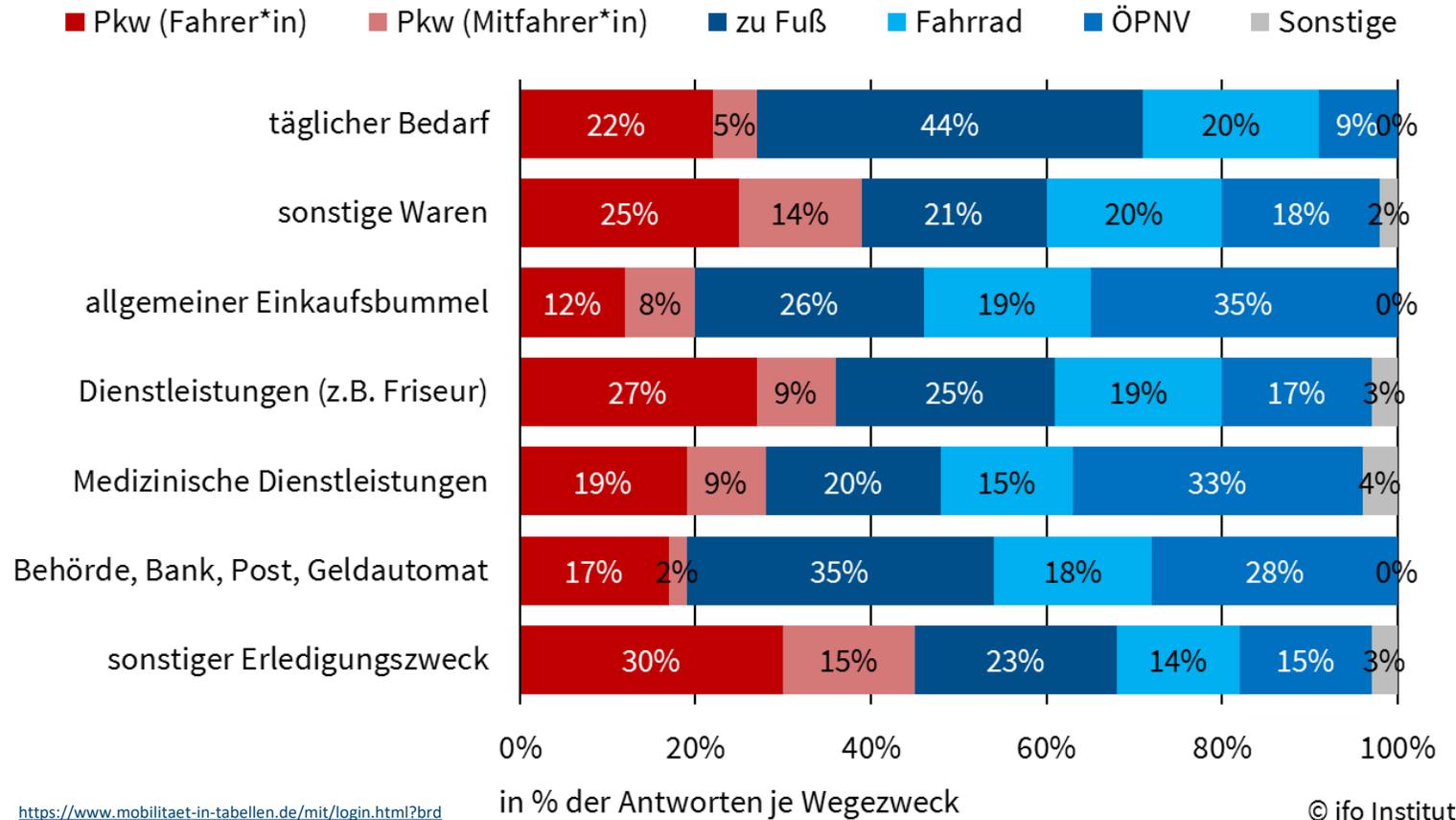
- Kurzfristige Auswirkungen
  - Keine alternativen Verkehrsmittel
  - Keine Parallelfahrten mehr nötig
  - Keine Umwege mehr nötig
  - Kürzere und planbarere Fahrtzeiten
- In Zahlen
  - -4,6 % Fahrzeug-km
  - -7,5 % Fahrzeug-h
  - Zeitersparnis pro Jahr im Wert von 204 Mio. €
  - Ausgaben pro Jahr: 120 Mio. €
- Langfristige Auswirkungen
  - Mehr Fahrten möglich
  - alternative Verkehrsmittel und neue Geschäftsmodelle



Quelle: [www.wiwo.de](http://www.wiwo.de)

# Anti-Stau-Gebühr würde auch dem Einzelhandel guttun

Einkäufe schon heute häufiger ohne Auto



Ausgaben der Radfahrer so hoch wie die der Autofahrer



Weniger Verkehr  
-> Innenstadt noch attraktiver



28. Oktober 2021

---

**Prof. Dr. Oliver Falck**

ifo Institut – Leibniz-Institut für Wirtschaftsforschung an der Universität München e.V.

Poschingerstr. 5

81679 München

E-Mail: [falck@ifo.de](mailto:falck@ifo.de)