

WEERT CANZLER
ANDREAS KNIE

Die Citymaut

NEUER FREIRAUM FÜR DIE VERKEHRSPOLITIK
IN ZEITEN DES WANDELS



- 1 Der Lockdown:
Vermessung einer Momentaufnahme** Seite 7
 - 2 Das Leben mit einer Klimaabgabe:
Szenarien der Anpassung** Seite 19
 - 3 Gesellschaft im Wandel:
das Paradox des Übergangs** Seite 57
 - 4 Die Neuordnung des öffentlichen
Raumes im Modellversuch** Seite 69
*Der Vorschlag:
eine Klimaabgabe für Berlin* Seite 74
 - 5 Relativierungen und Einwände** Seite 97
 - 6 Veränderungen im ländlichen Raum** Seite 123
 - 7 Resümee: Veränderungen
liegen in der Luft** Seite 133
- Literatur, Quellen und Links Seite 147
Über die Autoren Seite 155

2

Das Leben mit einer Klimaabgabe: Szenarien der Anpassung

Der Verkehr ist seit Jahren ein ungeliebtes Politikfeld, weil Veränderungen sehr schwierig erscheinen. Die Einführung einer strecken- und zeitbezogenen Klimaabgabe – also die Erhebung von Abgaben für etwas, was vorher nichts kostete – ist eine gewaltige Veränderung des Status quo, eine wahre Herkulesaufgabe. Allgemein wird vermutet, dass das nicht funktionieren kann. Daher gibt es in Deutschland bisher auch keine politischen Aktivitäten in diese Richtung, umgekehrt aber überhaupt keinen Beleg, dass es nicht möglich wäre.

Der Begriff des Übergangsparadoxes soll beschreiben, dass der Wandel einerseits längst überfällig ist, andererseits aber die bestehenden Realitäten tief in der Alltagspraxis verankert sind. Der individuelle Änderungswille hängt nicht nur von materiellen und kognitiven Voraussetzungen, sondern auch stark vom subjektiv wahrgenommenen Handlungspotenzial ab. Die Verkehrsforschung hat dazu seit Jahren empirisch abgesicherte Erkenntnisse

parat: Menschen neigen dazu, ihre alltägliche Bewegung in Routinen einzulagern, um nicht ständig über jeden Schritt nachdenken zu müssen. Das schafft Entlastung im Alltag, ist aber wenig flexibel und äußerst änderungsresistent. Deshalb wird beispielsweise jede Änderung in der Verkehrsführung oder eine Neuaufteilung von Verkehrsflächen zunächst mit Skepsis betrachtet, denn die bestehenden Routinen müssen überdacht werden, es entsteht Aufwand.

Menschen sind andererseits durchaus in der Lage, selbst im eingespielten Verkehrsalltag ihr Verhalten zu ändern, wenn nach einer gewissen Prüfung und Probierzeit die neue Situation als bewältigbar eingeschätzt wird und ihrerseits wieder in Routinen überführt werden kann. Dies gilt nicht für alle Änderungen und auch nicht zu jeder Zeit. Es ist in jedem Fall ausreichend Zeit nötig, und natürlich müssen tradierte Einstellungen, soziale Erwartungen und die Selbsteinschätzungen der Menschen berücksichtigt werden. Beispielsweise gelten in Deutschland das kostenlose Abstellen von Fahrzeugen im öffentlichen Raum und das Fahren auf Autobahnen ohne generelles Tempolimit weithin als eine Art Naturrecht, jedenfalls bei älteren Männern, die sich nur schwer eine andere Realität vorstellen können. Eine Änderung der bisher geltenden Regeln ist aber aus klima- und verkehrspolitischen Gründen notwendig. Im Kern geht es darum, das vielfach als selbstverständlich betrachtete Privileg, mit dem privaten Auto den öffentlichen Raum in Beschlag zu nehmen,

abzubauen. Nur so sind ein besserer Verkehrsfluss, mehr Verkehrssicherheit sowie eine Reduktion der Schadstoffemissionen und der Treibhausgase zu erreichen. Auf diese Weise lässt sich auf öffentlichen Straßen auch mehr Platz für Alternativen zum Auto schaffen.

Wenn aus subjektiver Sicht Optionen verfügbar sind, dann kann auf eine Akzeptanz der Maßnahmen gehofft werden, weil sich die neuen Regeln adaptieren und in eine veränderte Alltagspraxis integrieren lassen. Dies funktioniert nicht per Anordnung und auch nicht über Nacht, sondern muss sich einspielen. Es gilt aber, bei der Veränderung von Alltagspraktiken immer erst eine Schwelle des ersten spontanen Widerstandes zu überwinden.

Eine umfassende Klimaabgabe ist ein massiver Einschnitt in die Alltagspraktiken der Städtebewohner(innen), aber eben auch für Einpendler(innen) und Besucher(innen). Allerdings – und das ist die zentrale These dieses Buches – sind in großen Städten mittlerweile so viele alternative Optionen in der Verkehrs- und Lebensplanung verfügbar, dass Änderungen im Sinne einer nachhaltigeren Mobilität für viele möglich und lebbar erscheinen. Dies gilt nicht nur für gut verdienende urbane Eliten, die schon immer mehr Wahlmöglichkeiten hatten, sondern auch für breite gesellschaftliche Schichten.

Im Folgenden soll in vier Szenarien durchgespielt und begründet darüber spekuliert werden, was geschehen könnte, wenn eine Citymaut in Berlin in Form einer strecken- und parkplatzbezogenen Klimaabgabe eingeführt

wird, und wie sich die Betroffenen damit auseinandersetzen. Ziel der szenarischen Übung ist es, den Prozess der Umstellung zu beschreiben und darzulegen, dass auch eine politische Maßnahme, die bei ihrer Einführung nicht unbedingt bejubelt wird, dennoch das Verhalten der Betroffenen erfolgreich ändern kann. Dies kann aber nur in Kontexten geschehen, in denen das Übergangsparadox offen zutage tritt. Es muss ein allgemein spürbarer Druck existieren, und Optionen für Veränderungen der Lebenslagen müssen prinzipiell verfügbar sein.

Bei den folgenden Beispielen handelt es sich um fiktionale Betrachtungen, die jedoch auf empirischen Befunden der Forschungsgruppe Digitale Mobilität und gesellschaftliche Differenzierung am Wissenschaftszentrum Berlin (WZB) beruhen. Soziologisch könnte man die Beschreibungen daher als Idealtypen bezeichnen, die es so in der Realität nicht gibt, die aber für spezifische soziale Konstellationen durchaus typisch sind.

1. Szenario

Das komplexe Leben der Familie Solotow-Schröder

Schon gemeinsam zu essen ist nicht so einfach bei der Familie Solotow-Schröder, denn neben Vater Peter Solotow und der Mutter Marlene Schröder gibt es die Söhne Jonas und Tommi sowie die Töchter Nina und Olga. Den 15-jährigen Jonas und die neun Jahre alte Nina hat Marlene aus ihrer ersten Beziehung mit in die neue Familie gebracht.

Die beiden gemeinsamen Kinder Tommi und Olga sind sieben und fünf Jahre alt – eine typische Patchworkfamilie. Die Familie wohnt in einer Doppelhaushälfte im südöstlichen Speckgürtel Berlins, unmittelbar am Rand der Stadt Königs Wusterhausen. Jonas, das älteste Kind, ist an den Wochenenden regelmäßig bei seinem leiblichen Vater im zentral gelegenen Berliner Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg. Was das Familienleben logistisch nicht unbedingt einfacher macht, ist, dass Vater Peter im Südwesten der Stadt als Verwaltungsangestellter beim Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf arbeitet und sich sein angestammter Arbeitsplatz im Rathaus Steglitz befindet, während Mutter Marlene als Erzieherin in einer Kita in Neukölln täglich Drei- bis Sechsjährige betreut. Dann gibt es noch zwei Großmütter, von denen eine im Süden Berlins wohnt und auf die tatkräftige Unterstützung durch ihre Tochter und die Enkelkinder angewiesen ist. Zweimal in der Woche kommen Marlene und Peter oder manchmal auch Jonas, um Einkäufe für sie zu machen oder sie im Rollstuhl spazieren zu fahren. Die andere Oma lebt in einem Dorf bei Stettin und freut sich immer sehr, wenn sie gelegentlich Besuch aus der Großstadt bekommt.

So komplex die Familienlage ist, so aufwendig ist die alltägliche Mobilität für die Familie Solotow-Schröder. Entstanden ist diese Lebensform unter intensiver Nutzung von Autos. Beide Eheleute hatten einen Wagen: Ein siebensitziger gebrauchter VW Sharan mit einem Euro-4-Diesel und ein ebenfalls gebrauchter, aber etwas jüngerer

Opel Corsa mit einem Benzinmotor und grüner Plakette stellten den heimischen Fuhrpark dar, der problemlos vor dem Haus auf der Straße seinen Platz fand. Der Sharan diente als Familienkutsche für Ausflüge und für den samstäglichen Einkauf, die Besorgungen für die Berliner Oma und die Besuche bei der anderen Oma in Westpolen. Mit dem Corsa fuhr die Mutter von Montag bis Freitag über die Stadtgrenze durch Rudow nach Neukölln zur Arbeit. Vater Peter hatte ein ABC-Jobticket vom Bezirksamt, der 15-jährige Jonas das Schülerticket für den Weg zur Schule nach Berlin. Die jüngeren Geschwister wurden von der Mutter auf dem Weg zur Arbeit jeden Tag in die nahe gelegene Schule gefahren. Fahrräder gab es auch, sie wurden manchmal für Ausflüge an den Badeseesee in der Umgebung genutzt, aber sonst eigentlich nicht.

Nun hat sich viel getan, seitdem die Klimaabgabe für den Berliner S-Bahn-Ring gilt. Die Skepsis war zunächst groß, als das Berliner Abgeordnetenhaus mit großer Mehrheit für den Modellversuch stimmte. Damals waren außer den Rechtspopulisten und einigen wenigen aus der FDP und von den Linken alle Abgeordneten dafür, den Versuch zu starten. Kurz nach der Abstimmung stiegen die Umfragewerte der AfD auch kräftig, die Rechtspartei konnte viele Skeptiker und Mautgegnerinnen erreichen, zwischenzeitlich war sie in den Umfragen zur zweitstärksten Partei in Berlin geworden.

Bereits die Ankündigung des Senats, über die Einführung einer solchen Abgabe nachzudenken, löste in der

Familie große Debatten aus. Was würde es kosten, zur Arbeit zu kommen und die Freunde zu besuchen? Doch die Betroffenheit fiel ganz unterschiedlich aus. Vater Peter konnte eigentlich für sich persönlich nur wenige Veränderungen sehen, und auch Jonas begriff rasch, dass ihn das wohl gar nicht betreffen würde. Mutter Marlene dagegen rechnete in leichter Panik damit, dass die Fahrten zur Kita, der Besuch von Freunden und das Abholen von Jonas bei seinem Vater Hunderte von Euro kosten würden. Aber schon während der Modellversuchsphase – als noch gar nicht klar war, ob die Maut dauerhaft eingeführt wird – hatte Marlene sich umgestellt. Stück für Stück hatte sie sich gedanklich von den täglichen Fahrten mit ihrem Corsa nach Neukölln verabschiedet. Sie erinnerte sich daran, dass sie während des Lockdowns infolge der Coronapandemie im Frühjahr 2020 schon einmal fast zwei Monate nicht täglich nach Neukölln gefahren war. Diese Zeit hatte sich ihr trotz aller Unsicherheiten und Befürchtungen als entspannte Phase im Gedächtnis festgesetzt. Die Erfahrung damals war prägend: Es geht auch anders, das tägliche Pendeln ist kein Naturgesetz.

Umstellungsprobleme

Marlene war in ihrer Haltung gespalten. Rund 180 Euro im Monat nur für die wenigen Kilometer im Innenstadtring und für das Abstellen des Autos in der definierten Abgabenzonen schien ihr sehr teuer, zumal der Arbeitgeber keine Zuschüsse gewähren und keinen Stellplatz zur

Verfügung stellen würde. Eine Ausnahmegenehmigung würde wegen des vergleichsweise guten Haushaltsnettoeinkommens auch nicht gewährt werden. Die S-Bahn kam als Alternative für Marlene eigentlich nicht infrage. Der Weg zur Haltestelle war von zu Hause und auch von ihrem Arbeitsplatz in Neukölln aus zu lang und das Umsteigen aufgrund langjähriger Baustellen zu beschwerlich. Auf der anderen Seite war ihr die Fahrerei mit ihrem Corsa immer mehr auf die Nerven gegangen, zumal ständig mehr Autos morgens zwischen sieben und neun Uhr aus dem Umland nach Berlin einpendelten. Am Ende beschloss Marlene, ihre Arbeitsstelle zu wechseln. Nach gut einem halben Jahr fand sie einen neuen Arbeitsplatz, der nur wenige Kilometer entfernt von ihrem Haus lag. Dort bekam sie leider nicht das gleiche Gehalt, und alles war ein bisschen kleiner und bescheidener, doch der Arbeitsplatz war ohne Mautgebühr prima mit dem Auto zu erreichen. Sie merkte schnell, dass es bei einem Arbeitsweg von gerade einmal drei Kilometern viel praktischer war, mit dem neu entdeckten Rad zu fahren. Als dann die Kinder auch noch das Fahrrad auf dem Weg zur Schule nutzten, blieb der Corsa mehr und mehr unbenutzt vor dem Haus stehen. Sicher, die neue Arbeitsstelle bot nicht ganz die Abwechslung und die Herausforderungen der alten, aber das Leben war doch wesentlich stressfreier.

Vater Peter hatte weniger Umstellungsprobleme. Die Taktverkürzungen bei der S- und Regionalbahn und bei der U-Bahn sowie der deutlich reduzierte Preis der Jahres-

karte boten ihm nur Vorteile. Peter hatte wie viele andere auch die Ankündigung des Berliner Senats bezweifelt, dass die Mauteinnahmen fast komplett in den öffentlichen Verkehr fließen würden. Dank der jährlichen zusätzlichen Einnahmen von mehr als einer Milliarde Euro durch die Klimaabgabe war es möglich, sowohl das ÖV-Angebot auszuweiten wie auch die Ticketpreise zu senken. Nachdem Peters Berlin- und Umlandticket vor der Einführung der Maut rund 1.000 Euro gekostet hatte, war der Preis nun um die Hälfte auf 530 Euro gesunken. Es gab Firmen, die ihren Beschäftigten weitere Zuschüsse einräumten, wenn sie darauf verzichteten, die bisher von ihnen kostenlos genutzten Firmenparkplätze in Anspruch zu nehmen. Denn diese waren nun plötzlich heiß begehrt. Es erstaunt also nicht, dass Peter die Klimaabgabe-Entscheidung viel früher als seine Frau unterstützt hat. Für ihn war der tägliche Fußweg zur S-Bahn schon immer eine Entspannung gewesen, und die durchgehende Bedienung der Strecke im Fünf-Minuten-Takt bis in die späten Abendstunden machten vor allem die abendlichen Heimfahrten aus dem Büro bis an den Stadtrand deutlich bequemer, weil man überhaupt keine Abfahrtszeiten mehr im Kopf haben musste.

Peter bestand dann auch darauf, den überflüssig gewordenen Corsa zu verkaufen, denn ein Auto im Haushalt schien nun ausreichend. Marlene erwarb vom Erlös einen elektrischen Roller, mit dem sie schnell, leise und zu fast null Betriebskosten zu ihrer Mutter nach Mariendorf

fahren konnte, um dort nach dem Rechten zu sehen. Der E-Roller hatte eine Reichweite von 80 Kilometern und machte ihr – wenn es nicht gerade wie aus Kannen goss oder bitterkalt war – viel Spaß. Es war ein Stück neu gewonnener Freiheit, keine Kinder zu kutschieren, in keine Bahn einsteigen zu müssen, sondern am Stau vorbei und bis in die Innenstadt fahren zu können, denn für E-Roller musste keine Maut bezahlt werden. Auch Betriebskosten fielen für den Elektroroller nicht an, weil der Strom von der eigenen Photovoltaikanlage stammte, die die Familie sich vor Kurzem auf das nach Süden ausgelegte vordere Dach ihres Hauses hatte installieren lassen. Die Null-Prozent-Finanzierung durch die Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) hatte es ermöglicht, eine 7,5-Kilowatt-Anlage plus Heimspeicher anzuschaffen. Mittlerweile betrug der Selbstversorgungsanteil beim häuslichen Stromverbrauch 70 Prozent. Der E-Roller ließ sich komplett mit »selbst geerntetem« Sonnenstrom laden, und da die Rückvergütung des selbst erzeugten Stroms in das Netz immer geringer wurde, hatte sich Peter für den Kauf eines E-Autos entschieden. Der Sharan war in die Jahre gekommen, und man gelangte mit ihm nur noch für teures Geld in den Berliner S-Bahn-Ring.

Mittlerweile hatten sich die Reichweite der E-Autos und die Ausstattung mit geeigneter Ladeinfrastruktur so weit verbessert, dass ein Trip an die Ostsee und der Besuch der polnischen Oma problemlos machbar waren. blieb nur der hohe Preis, denn für den alten Diesel bekam man

nicht mehr viel, und Ersparnisse besaß die Familie nicht. Letztendlich kam somit nur ein Leasingmodell infrage. Genau auf diese Zielgruppe gemünzt war das 2022 eingeführte neue Contracting-Angebot eines großen deutschen Automobilherstellers. Wenn der/die E-Fahrzeugbesitzer(in) sein/ihr Vehikel und/oder einen ähnlich großen Heimspeicher für 20 Tage im Monat in der Mittagsspitze als Puffer für Solarstrom an das Stromnetz hängte, winkte ein Bonus, mit dem sich die Leasingrate deutlich drücken ließ. Das passte sehr gut mit dem Nutzungsprofil der Familie Solotow-Schröder zusammen, denn wochentags steht das Auto sowieso fast immer im Carport. Gebraucht wird es am Wochenende oder manchmal am Abend, um die kleineren Kinder vom Sport abzuholen oder zwischen durch die Berliner Großmutter zum Arzt oder zum Geburtstag eines Enkels zu fahren.

Die großen Kinder Jonas und Nina taten sich übrigens am leichtesten mit den Veränderungen der Familienmobilität. Jonas hat das Skateboard für sich entdeckt, daher ist die erste und letzte Meile kein Thema für ihn. Wenn es abends später wird oder kräftig regnet, ruft er per App den automatischen Shuttle, der ihn von zu Hause abholt und zur S-Bahn bringt. Das Angebot ist praktisch rund um die Uhr verfügbar, der Preis im Abo integriert und das Fahren mit dieser neuen fahrerlosen Maschine ziemlich cool. Nina fährt praktisch überallhin mit dem Rad, die beiden Kleinen sind zu Fuß unterwegs und werden in der Regel von ihrer Mutter oder von den Nachbarn begleitet.

Den Nahraum neu entdeckt

Das Wegeprofil der Familie Solotow-Schröder ist komplex. Bei ihrem ursprünglichen Lebens- und Arbeitsmodell war sie von dem Besitz zweier Autos ausgegangen. Der Raum stellte so praktisch keinen Widerstand mehr dar. Die Stadtrandlage konnte gut ertragen werden, weil mit den Autos jederzeit die Stadt als Möglichkeitsraum erschlossen war. Allerdings hatte sich mit den heranwachsenden Kindern und den zunehmend pflegebedürftigen Großmüttern unter der Hand ein extrem entfernungsintensives Leben herausgebildet.

Marlenes Entscheidung, die Arbeitsstelle zu wechseln und in den Nahbereich zu verlagern, hat dann aber vieles überraschend vereinfacht. Der Nahraum wird von ihr seither ganz neu wahrgenommen. Das liegt schon daran, dass auch die meisten neuen Kolleginnen in der Nachbarschaft wohnen und man sich bei der Begleitung der Kinder zur Schule wunderbar abwechseln kann – auch eine neue Lebensqualität, die völlig unerwartet kam. Als Wertmestropfen bleibt, dass Marlenes alte Arbeitsstelle eindeutig interessanter gewesen war und auch etwas mehr Gehalt einbrachte. Für Peter hat sich kaum etwas geändert. Angenehm ist, dass er jetzt überhaupt nicht mehr auf die Uhr sehen muss, wenn er später mit der Bahn heimfahren will. Sie fährt sozusagen immer. Das neue Leben hat daher für die Eltern nichts von seinem Reiz durch die Nähe zu Berlin verloren. Der E-Roller ist jetzt Marlenes neue Freiheit, mit ihm kann sie die Versorgung der Groß-

mutter organisieren und den Teil von Großstadt erleben, den sie braucht. Dazu gehören zum Beispiel die gelegentlichen Treffen mit den Altkollegen in einem Neuköllner Szeneviertel. Da der E-Roller von der Maut befreit ist, holt sie sogar ab und zu Jonas von seinem Vater in Friedrichshain ab.

Unterm Strich verbringt man in der Familie Solotow-Schröder sicher mehr Zeit zu Hause als früher. Spätestens seit der Coronapandemie empfindet die Familie es als großen Vorteil, einen kleinen Garten zu haben. Ungetrübt bleibt das Leben am Stadtrand allerdings nicht. Jonas und Nina haben schon angedeutet, dass sie so schnell wie möglich in die Innenstadt ziehen wollen. Mit diesem Wunsch stehen sie nicht allein da, fast alle ihre Freunde und Schulkameradinnen wollen in die große Stadt ziehen. Dieses Muster im Wechsel der Lebensabschnitte gibt es seit Generationen. Einen Führerschein wollen beide im Übrigen nicht machen. Wie selbstverständlich organisieren sie ihren gesamten Alltag und damit auch ihre Mobilität mithilfe mehrerer Apps, sie nutzen alles, was verfügbar und bezahlbar ist.

Was alle Mitglieder der Familie überrascht hat, waren die gesunkenen Kosten. Marlene Schröder hatte an einem langen Novemberabend einmal die Mobilitätskosten der Familie vor der Citymaut-Einführung und drei Jahre danach ausgerechnet und sich bei den Pkw-Kosten an der ADAC-Kostentabelle orientiert. Das Ergebnis war frappierend: Im Vergleich zu der Zeit vor der Klimaabgabe

betragen die monatlichen Mobilitätskosten der Familie Solotow-Schröder einschließlich der Trips an die Ostsee weniger als die Hälfte. Hauptgrund dafür war neben den günstigen Tickets für den ÖPNV die weitgehende Selbstversorgung des E-Rollers und des E-Autos mit Photovoltaikstrom. In die Rechnung eingeschlossen waren die Parkgebühren, die auch für private E-Fahrzeuge fällig werden, wenn sie innerhalb der Klimaabgabenzone abgestellt werden. Denn dies hatten die Mitglieder der Familie Solotow-Schröder bei ihrer informellen Mobilitätskostenbilanz ebenfalls festgestellt: Sie waren in jüngster Zeit in ihrer Freizeit öfter in der Innenstadt Berlins gewesen als in den Jahren vor der Klimaabgabe. Teils einfach mit der S- und Regionalbahn, teils aber auch mit ihrem E-Auto oder aber Marlene mit ihrem heiß geliebten E-Roller.

2. Szenario

Das urbane Leben der Stefanie Bender

Mit 48 Jahren stand Stefanie Bender mitten im Berliner Leben. Was war das für ein Leben vor der Pandemie! Single, erfolgreiche Geschäftsfrau, großer Freundeskreis, Altbauwohnung in Charlottenburg, Agentur für Personalentwicklung und Moderationsschulung im beliebten Innenstadtbezirk Prenzlauer Berg und dazu das passende Auto: einen knallroten Mini-Cabrio mit 192-PS-Ottomotor. Mit dem Wagen unternahm Stefanie Bender eigentlich alles: die Fahrten zur Arbeit, zum Restaurant, zum

Konzert, zur Oper, zum Sport und nach Ahrenshoop auf den Darß. Natürlich auch zum Flughafen, wenn es beruflich nach München oder zur Erholung nach Ibiza ging. Vor allen Dingen war das sehr praktisch und günstig. Das Anwohnerparkticket kostete nämlich nur 10,20 Euro für ein ganzes Jahr. Die Suche nach einem passenden Stellplatz zu Hause war ab und zu nervig, aber sie hatte einen reservierten eigenen Stellplatz auf dem Hof der Agentur im Prenzlauer Berg. Dass dieser 100 Euro im Monat kostete, vergaß Stefanie Bender immer, weil die Abbuchung über die Firma lief und die immerhin 1.200 Euro pro Jahr als Betriebskosten abgesetzt werden konnten.

Doch dann kam die Klimaabgabe. Jetzt musste Frau Bender mit ihren vielen Kilometern mehr als 280 Euro im Monat zahlen, wenn sie wie bisher mit ihrem roten Mini in Berlins Innenstadt unterwegs sein und das Fahrzeug überall abstellen wollte. Die 100 Euro für den privaten Stellplatz bei der Firma kamen noch hinzu.

Das Auto war für Stefanie Bender Ausdruck ihres Daseins. Es passte ideal zu ihrer individuellen Form des Lebens. Vor allem ermöglichte es ihr, immer und überall unabhängig zu sein von öffentlichen Verkehrsmitteln, Taxis oder Mitnahmegelegenheiten. Ihr Tag war anstrengend genug, denn als Personalberaterin mit eigener Agentur und fünf Mitarbeiterinnen hat die gelernte Psychologin einen vollen Terminkalender. Zweimal wöchentlich besucht sie ein Sportstudio im Norden Berlins, schnell erreichbar über die Stadtautobahn. Fast jeden Abend hatte

sie an einem anderen Ort eine Verabredung. Und jetzt 3.360 Euro im Jahr Klimaabgabe plus 1.200 Euro für den privaten Stellplatz? Stefanie Bender empfand das als Angriff auf ihre persönliche Freiheit. Sie beschloss, die neuen Tarife zunächst einfach zu ignorieren. Sie wollte einfach so weiterleben, als ob nichts geschehen wäre, schließlich konnte sie es sich leisten. Natürlich war sie auch für die Bekämpfung der Klimakrise, spendete für Greenpeace und hatte letztes Jahr auf einen Fernflug in die Karibik verzichtet, aber plötzlich mehrere Tausend Euro im Jahr für ihr Fahrvergnügen zu zahlen erschien ihr ungerecht.

Ihre Angestellten machten schon kleine Späße, sie hatten auch leicht reden. Die einen wohnten im Bezirk und kamen zu Fuß oder mit dem Fahrrad zur Arbeit, die anderen fuhren mit der S-Bahn oder der Tram. Es gab ja auch nur einen Stellplatz – und der war für die Chefin reserviert.

Nachdem Stefanie Bender die neue Lage einige Monate lang ignoriert hatte, ertappte sie sich doch immer wieder beim Nachdenken über mögliche Alternativen. Ein E-Mini würde nur knapp zwei Drittel der Gebühren kosten, war aber in der Anschaffung deutlich teurer. Weder zu Hause noch im Hinterhof der Agentur hatte sie eine Ladeoption. Oder sollte sie sich doch für ein Jahresabo der öffentlichen Verkehrsunternehmen entscheiden? Immerhin würde es für sie nur 365 Euro kosten. Doch eine solche Bindung an öffentliche Verkehrsmittel kam für sie eigentlich nicht infrage. Sie hatte das Gedränge dort noch nie gemocht.

Der Game Changer

Stefanie Bender hätte wahrscheinlich noch länger gegrübelt und wäre für immer eine große Kritikerin der Klimaabgabe geblieben, wenn nicht noch etwas anderes Neues in ihr Leben getreten wäre: ein Mann.

Sie kannte Patrick schon seit vielen Jahren, hatte mit ihm in Heidelberg zusammen studiert. Patrick hatte lange in London gelebt und war von einer internationalen Unternehmensberatung nach Berlin zum Aufbau einer Niederlassung geschickt worden. Er war noch ein bisschen urbaner als Stefanie, hatte überhaupt keine eigene Wohnung, sondern lebte in einem Appartementhaus mit Full Service. Putzen, Kochen und Wäsche wurden genauso erledigt wie alles Organisatorische, beispielsweise das Buchen von Veranstaltungen, die Reservierungen in Restaurants oder Klubs, alles natürlich digital mit wenigen Klicks auf dem Smartphone. Patrick kannte das alles bereits aus London.

Bei einem der ersten gemeinsamen Abendessen war es interessanterweise Stefanies Ärger über die Citymaut, der die beiden das entscheidende Stückchen näherbrachte. Die Art, wie Stefanie sich an ihren schönen Mini klammerte, amüsierte Patrick mehr und mehr. Er hatte schon seit vielen Jahren kein eigenes Auto mehr, sondern nutzte in London alles, was an Transportmöglichkeiten verfügbar war. Ein eigenes Auto hätte er wie einen Klotz am Bein empfunden. Patrick war begeistert von den Möglichkeiten in Berlin: U-Bahnen, S-Bahnen, Straßenbahnen,

Sharingangebote in Hülle und Fülle, zusätzlich noch Ride-
Poolingangebote, Miet- und Chauffeurwagen, alles war
da und direkt unmittelbar um die Ecke verfügbar. Wer in
aller Welt brauchte da noch ein eigenes Auto, das man
aufwendig hegen und pflegen und für das man jetzt auch
noch teuer bezahlen musste?

Patrick startete eine paradoxe Intervention, indem er
Stefanie vorrechnete, wie viel Zeit sie tatsächlich jeden
Tag im Auto verbrachte. Heraus kamen für einen Durch-
schnittstag trotz der vielen Fahrten in der Stadt genau
54 Minuten. Für die knappe Stunde Nutzungszeit stand
das Auto aber 24 Stunden in Bereitschaft. Stefanie hatte
gekontert, dass nicht allein die nackten Zahlen entschei-
dend seien, sondern das Gefühl, jederzeit auf das Auto
zugreifen zu können, wenn plötzlich ein wichtiger Ter-
min hereinkam oder sich abends doch spontan etwas auf-
tat. Dem Argument, dass man doch gerade in Berlin rund
um die Uhr sieben Tage die Woche alles hat, was man
braucht, konnte Stefanie zwar nichts entgegensetzen, aber
sie fremdelte mit dieser Einstellung, weil sie ihr völlig neu
war. Erst als sie sich öfter mit Patrick traf und Gelegen-
heit hatte, die Vorzüge des Appartementhauses näher
kennenzulernen, und Patrick sie langsam in die Nutzung
der vielen Apps und Dienste einführte, veränderte sich
etwas. Natürlich immer noch angepikkt vom Ärger über
die Mautgebühren, begann Stefanie darüber nachzuden-
ken und musste zugeben, dass vor allen Dingen die schi-
cken Pedelecs, die an jeder Ecke herumstanden, doch

recht praktisch waren. Das Faszinierende war, dass man sie einfach überall abstellen konnte und sich anschließend um gar nichts kümmern musste.

Pandemieerfahrungen wirken nach

Dass der Mini dann doch abgeschafft wurde, lag aber an einem dritten Ereignis: Die Coronakrise hatte den Blick auf Stefanie Arbeitswelt radikal verschoben. Ihre Kund(inn)en, aber auch ihre Mitarbeiter(innen) hatten damit begonnen, die unter den Bedingungen des Lockdowns entwickelten Besonderheiten langsam in die Normalität zu übertragen. Die Arbeit war mobil geworden. Das Homeoffice war zwar nicht das Maß der Dinge und eigentlich für alle Beteiligten auf Dauer eher fade, aber kombiniert mit dem Café um die Ecke oder anderen Standorten, entwickelte sich eine ernst zu nehmende Alternative zum täglichen Gang ins Büro. Stefanie Bender hatte ihre Angestellten dazu intensiv befragt, woraufhin lange diskutiert und im Ergebnis gemeinschaftlich entschieden wurde, das Büro aufzulösen und den ausgelaufenen, sehr teuren Mietvertrag nicht zu verlängern. Stattdessen erwarb Stefanie Bender in einem Co-Working-Center einen Slot, um dort die Kolleg(inn)en zum wöchentlichen Jour fixe zu treffen und Kunden zu empfangen – alles inklusive dem dafür notwendigen Service. Damit war dann aber auch der private Stellplatz für den Mini perdu. Und rund um das Co-Working-Center herum gab es praktische keine Parkmöglichkeiten.

Entscheidend für Stefanies Entscheidung, den Mini zu verkaufen, war schlicht die Tatsache, dass die täglichen Fahrten zum Büro nun entfielen. Obendrein hatten ihr die Kolleg(inn)en den Tipp gegeben, dass sie ohne Umsteigen mit der S-Bahn in nicht einmal 20 Minuten zu dem neuen Co-Working gelangen konnte. Die Freunde und Freundinnen am Stadtrand und in Brandenburg besuchte sie mit einem Sharingauto. Es war immer ein anderes Fahrzeug. Hinzu kam gelegentlich ein kurzer Gang ums Quartier oder eine kleine Fahrt mit dem schicken Pedelec zu einem Termin. All das begann ihr zu gefallen. Und sie war selbst erstaunt, wie lokal sie sich nun bewegte. So kaufte sie nun fast ausschließlich im Laden unten im Haus ein. Das war teurer, aber auch interessanter, denn man lernte seine Nachbarschaft kennen, was äußerst praktisch war, denn man konnte sich doch mal hier und da aushelfen. Zwischendurch schien ihr das neue Leben etwas piefig, nur gut, dass der Urlaub auf Ibiza noch als alte Konstante ihres früheren Lebens geblieben war.

Stefanie Bender musste selbst lachen, als sie ihrer Mutter von den neuen Freiheiten ohne Auto berichtete. Ohne die Citymaut wäre sie sicherlich nicht zu diesem neuen Leben gekommen. Und sie hätte nicht so einfach umsteigen können, wenn Patrick ihr die neue Welt nicht so liebevoll erklärte hätte. Ein eigenes Auto hätte sie auch vermutlich immer noch, wenn sie im alten Büro geblieben wäre. Ihre jüngere Schwester, die in einem kleinen Dorf bei Heidelberg wohnte, konnte Stefanies neues Leben immer

noch nicht verstehen und war bei den gelegentlichen Besuchen immer sehr erstaunt. Aber für Stefanie war letztlich klar: Umstände ändern sich, und mit diesen Änderungen kann man dann tatsächlich auch leben.

3. Szenario

Wenig flexibel und schwer frustriert: die Pflegehelferin Edith Heinemann

Das Auto war lange Jahre für Edith Heinemann ein Buch mit sieben Siegeln. In den späten 1950er-Jahren in Berlin geboren und im Osten der geteilten Stadt aufgewachsen, war ihr nie ein eigenes Fahrzeug in den Sinn gekommen. Weder am Prenzlauer Berg noch später in Treptow, wo sie eine Zeit lang gewohnt hatte. Es war schon eher ungewöhnlich, dass Edith Heinemann die Fahrerlaubnis erworben hatte. Während der Ehe mit ihrem Mann, der ersten Jahre mit den beiden Kindern, selbst nach der Scheidung hatte alles prima ohne Fahrzeug funktioniert. Die wenigen Male, als sie tatsächlich eines brauchte, lieh sie sich ein Auto von den Eltern, der Tante oder vom Nachbarn. Erst als Edith Heinemann wieder in ihren Beruf als Pflegehelferin in einem Kreuzberger Krankenhaus zurückgekehrt war, wurde ein eigenes Auto angeschafft. Die Scheidung war ein schlimmer Einschnitt gewesen, die Kinder leben mittlerweile über Deutschland verstreut. Der Wiedereinstieg war der gelernten Krankenschwester sehr schwergefallen, hatte sie doch nach Schließung der Poliklinik über

»Die Coronakrise lehrt, dass vieles anders sein kann und nicht alles so bleiben wird, wie es war.«

Weert Canzler & Andreas Knie

Es gibt einfach zu viele Autos. Der Unmut in den Städten ist groß, doch ändert sich wenig. Alles ist auf das private Auto ausgerichtet, und die Verkehrswende kommt nicht voran. Der Lockdown während der Corona-Pandemie aber hat vieles verändert: Über Nacht sind geschützte Radwege entstanden, sonntags Spielstraßen eingerichtet worden – es entstanden neue Möglichkeitsräume für mutige Entscheidungen im Verkehr.

Es ist daher Zeit für die Einführung einer Citymaut, die als strecken- und zeitbasierte Klimaabgabe endlich auch für mehr Gerechtigkeit im Verkehr sorgt. Wer viel fährt, zahlt viel. Ein großes Auto kostet mehr als ein kleines. Sharing- und Poolingfahrzeuge sind ganz befreit. Und wer sein Auto im öffentlichen Raum stehen lassen möchte, wird ebenfalls zur Kasse gebeten. Die Einnahmen fließen in den Ausbau des öffentlichen Verkehrs und kommen Menschen ohne Auto zugute.

Eine Citymaut ist für große Städte ein mutiges, zeitgemäßes Instrument, das den Verkehrsfluss optimiert, Schadstoffe und Klimagase senkt und mehr Lebensqualität für alle schafft.