

UNTERRICHTS MATERIALIEN

Erkunde



City-Maut für deutsche Großstädte?

Richtig debattieren im Unterricht

City-Maut für deutsche Großstädte? – Debattieren im Unterricht

Autor: Matthias Ehm

1	Fachwissenschaftliche Aspekte	1
2	Methodisch-didaktische Hinweise	4
3	Materialien und Arbeitsaufträge	7
4	Lösungsvorschläge	53

Kompetenzprofil:

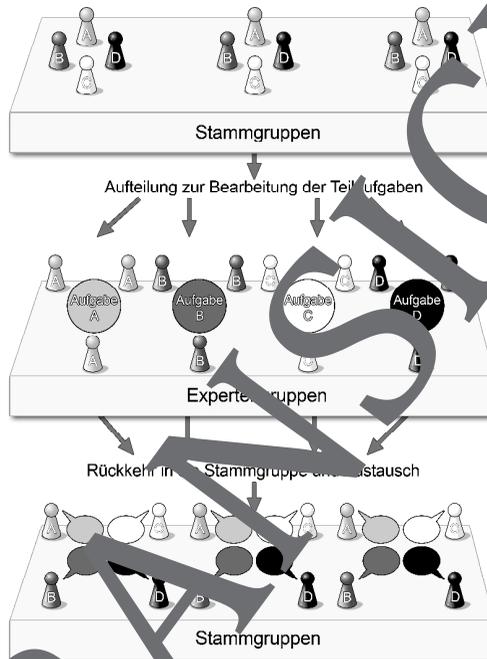
- Niveaustufe: Oberstufe
 - Kompetenzfelder: *Sachkompetenz*: Verkehrs- und Umweltprobleme deutscher Städte sowie mögliche Lösungsansätze erfassen; *Methodenkompetenz*: Vorgegebene Materialien wie Karten oder Statistiken problemgeleitet untersuchen, die Ergebnisse darstellen bzw. sich darüber austauschen; *Urteilskompetenz*: Vor- und Nachteile einer City-Maut auf Grundlage von Kriterien beurteilen, dabei mit eigenen und fremden Positionen reflektiert umgehen; *Handlungskompetenz*: Handlungsoptionen zur Gestaltung des städtischen Raumes in der Debatte entwickeln und im Austausch miteinander reflektieren
 - Methoden: Atlasarbeit, Karten-, Daten- und Textauswertung, Internetrecherche, Debatte
 - Medien: Atlas, Karten, Tabellen, Texte, Grafiken, Bilder
 - Fachübergreifende Aspekte: *Wirtschaft*: Handel und Verkehr; *Biologie*: Umweltbelastung, *Deutsch*: Argumentieren; *Chemie*: Schadstoffe, *Politik*: Wirtschaftspolitik, Raumplanung, Debatte
-

Inhaltlich-methodischer Überblick

Thematische Schwerpunkte	Grafik	Tabelle	Text	Karte	Atlas	Messung	Unterrichtsform	Material
■ Spontanumfrage zur City-Maut	•					BA UG PA		■ M 1 bis M 2
■ Voraussetzungen klären – inhaltliche Vorbereitung einer Debatte		•				IR UG GA		■ M 3 bis M 6
■ Umweltbelastung in deutschen Städten	•	•	•	•		DA TA BA PA GA		■ M 7 bis M 12
■ Mobilität in Deutschland	•			•	•	TA KA DA PA GA		■ M 13 bis M 17
■ Die City-Maut in London und Stockholm	•	•	•	•	•	TA KA DA PA GA		■ M 18, M 19
■ Befürworter der City-Maut			•			TA PA GA		■ M 20, M 21
■ Gegner der City-Maut			•			TA PA GA		■ M 22, M 23
■ Debattieren, Regeln und Übungen			•			DB PA GA		■ M 24 bis M 27
■ Durchführung und Reflexion der Debatte	•	•				DB GA PA EA		■ M 28, M 29

Methoden:
 KA Karte
 DA Datenauswertung
 TA Textarbeit
 BA Bildanalyse
 DB Debatte und Vorübungen

Unterrichtsformen:
 UG Unterrichtsgespräch
 EA Einzelarbeit
 PA Partnerarbeit
 GA Gruppenarbeit

M 5a Antworten zu den eigenen Fragen einholen**Möglichkeit 1:** Vorgegebene Materialien auswerten

Oliver Wetterauer

Arbeitsaufträge (M 5a)

1. Bilden Sie durch Zuzählen Expertengruppen, die für die inhaltliche Erarbeitung von jeweils einem der vorher festgelegten Aspekte verantwortlich sind.
2. Holen Sie Antworten für die Fragen zu Ihrem Aspekt ein. Werten Sie dazu die vorbereiteten Materialien **M 7 bis M 23** in Auswahl aus. Dabei können Sie sich auf die vorgegebenen Hilfsfragen stützen.
3. Bilden Sie neue Gruppen, in denen mindestens ein Experte für jeden Teilaspekt vorhanden ist.
4. Stellen Sie als Experten kurz den anderen Gruppenmitgliedern Ihre Ergebnisse vor.

M 9 Quellen der Feinstaubbelastung am Stuttgarter Neckartor

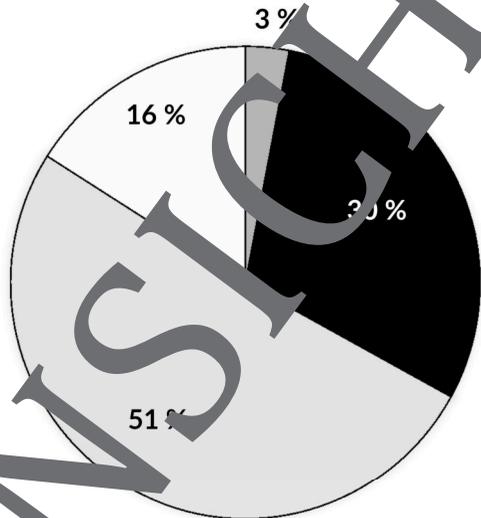
Quellen der Feinstaub-Belastung

Industrie, Gewerbe, Offroad-Verkehr, Baustellen, Sonstiges

Umland und Ferntransport (großräumiger Hintergrund)

Straßenverkehr (Aufwirbelung und Abrieb 44 %, Abgase 7 %)

kleine und mittlere Feuerungsanlagen



Quelle: Daten zu finden unter: www.stadtklima-stuttgart.de

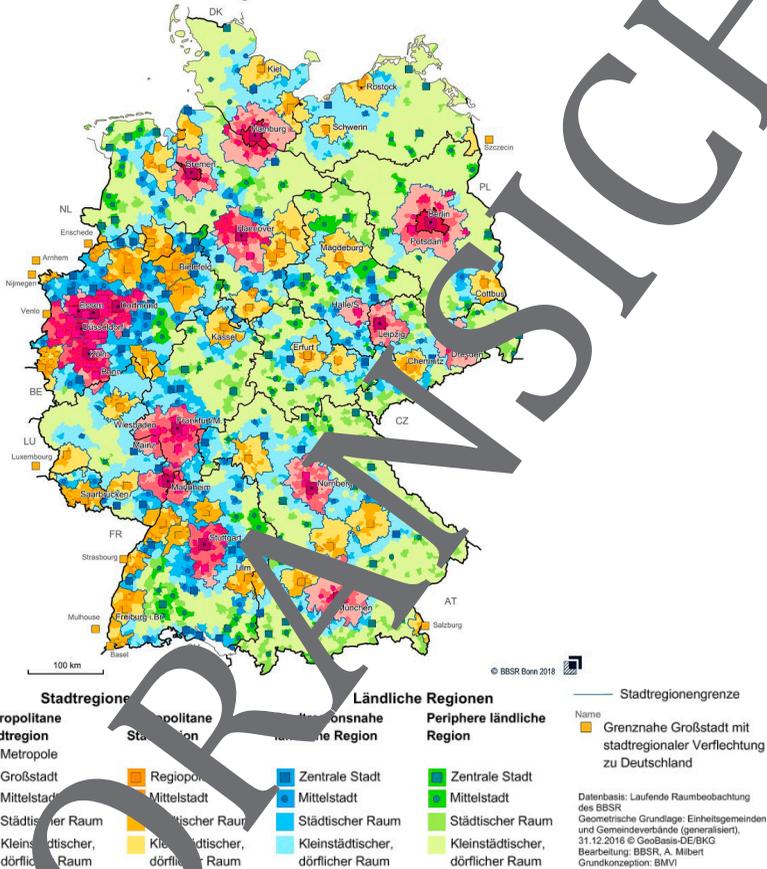
Arbeitsaufträge (M 9)

1. Klären Sie die verwendeten Fachbegriffe.
2. Beurteilen Sie den Anteil des Verkehrs an der gesamten Feinstaubbelastung am Neckartor.

3.4 Materialien: Mobilität in Deutschland

M 13 Städtische und ländliche Räume in Deutschland

Regionalstatistischer Raumtyp (RegioStar 17)
für die Mobilitäts- und Verkehrsforschung



Arbeitsaufträge (M 13)

1. Klären Sie die in der Legende verwendeten Fachbegriffe.
2. Analysieren Sie die Verteilung ländlicher und städtischer Regionen in ausgewählten Teilen Deutschlands, z. B. in Ihrem Heimatbundesland. Arbeiten Sie dabei mit einem Atlas und bestimmen Sie nicht namentlich genannte Städte anhand der Position der Signaturen.

Quelle: BMVI

3.6 Materialien: Gegner der City-Maut

M 20 Position eines Einzelhandelsverbandes

(...) Die Bedeutung einer Stadt wird vor allem von der Vitalität ihres Zentrums bestimmt. (...) Eine City-Maut würde den innerstädtischen Handel erheblich schwächen, Kunden abhalten und die Innenstadtentwicklung gefährden.



Justhavealook/Stockphoto

Mit der Einführung eines „Wegezeugs“ würde sich der Standort Innenstadt weiter verteuern und zu einem Verlust der Nutzungsvielfalt führen.

Die „elektronische Umzäunung“ städtischer Zentren durch Gebührenerfassungssysteme würde zu massiven Konsequenzen für die Vitalität der Stadtkerne führen.

(...) Eine City-Maut würde die Innenstädte im Verhältnis zu den Standorten im Umland erheblich benachteiligen. Die Wahl des Verkehrsmittels trifft der Kunde und Besucher eine. In die Innenstadt ebenso wie er über die Wahl der Einkaufsstätte entscheidet. Bereits heute leidet die Erreichbarkeit vieler Innenstädte unter den peripheren, autogerechten Einzelhandelsstandorten auf der grünen Wiese. Der innerstädtische Einzelhandel steht dabei nicht nur in massivem Wettbewerb zu diesen Fachmarktstandorten, sondern gerät durch den virtuellen Standort Internet immer stärker unter Druck.

(...) Die Bemühungen, auf ein verstärktes Umsteigen auf öffentliche Verkehrsmittel hinzuwirken, können nicht nachhaltig durch die City-Maut allein gelingen. Der öffentliche Personennahverkehr stößt bereits heute vielerorts an seine Belastungsgrenzen.

(...) Eine City-Maut wäre eine Belastung, die nicht mehr an die Kunden vermittelbar wäre. (...) Einkommensschwächere Haushalte werden sich eine Fahrt in die Innenstadt mit dem Pkw nicht mehr leisten können.

M 23 Ökonom für City-Maut

Damit würden die Verursacher der externen Effekte, insbesondere der Emissionen, an deren Kosten beteiligt und das Verursacherprinzip umgesetzt. Bislang ist das Gegenteil der Fall: Autofahrer profitieren von vermeintlich kostenlosen Ressourcen wie öffentlichen Straßen oder von Zuschüssen an den tatsächlichen Kosten für Flächen in einer eng bebauten Stadt – geringen Parkgebühren, während die Anwohner Lärm, Schadstoffe und andere Belastungen zu ertragen haben.

Zugleich würde durch eine Erhöhung der Kosten für eine Fahrt in die Stadt infolge der Erhebung einer Städte-Maut die Benutzung anderer Verkehrsmittel attraktiver, etwa von Bussen oder Bahnen oder des Fahrrades. Eine Städte-Maut entfaltet ihre Wirkung also dadurch, dass sie zu einem Umstieg auf andere Verkehrsmittel führt, mit denen weniger negative externe Effekte verbunden sind, und zur effizienteren Nutzung von Pkw anregt, etwa durch Bildung von Fahrgemeinschaften oder durch Car-Sharing.

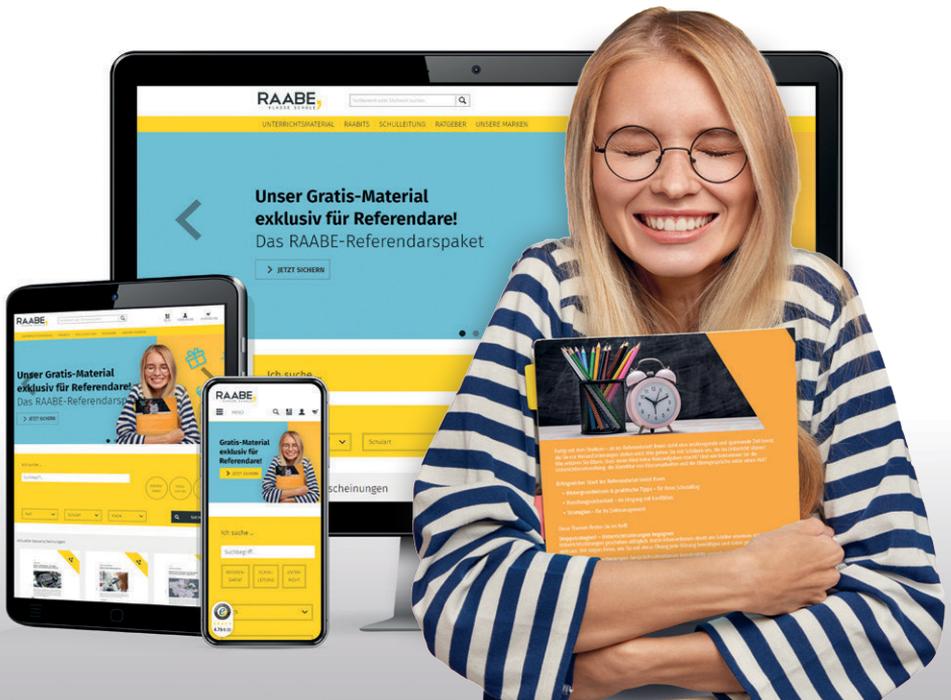
(...) Mit einer Städte-Maut könnte zudem die massive Kapitalvernichtung vermieden werden, welche mit einem Fahrverbot einhergehen würde, weil alte Diesel-Pkw dann für Stadtfahrten unbrauchbar wären. Schon die Diskussion möglicher Verluste hinterlässt Spuren und hat die Verkaufspreise gebrauchter Diesel-Pkw erheblich fallen lassen. Tendenziell wären von einem Fahrverbot vor allem solche Haushalte betroffen, die ausschließlich (einen) Diesel-Pkw besitzen.

(...) Eine Umsetzung der Städte-Maut dürfte bei den heutigen technischen Möglichkeiten innerhalb kurzer Zeit mithilfe automatischer Bezahlsysteme möglich sein. Städte wie Singapur liefern dazu Anschauungsunterricht. Die verfügbaren technisch versierten Systeme würden es sogar erlauben, eine auslastungsabhängige Maut zu erheben, bei der, wie etwa in Stockholm,



GoToVan/wikimedia commons/
CC BY 2.0

Sie wollen mehr für Ihr Fach? Bekommen Sie: Ganz einfach zum Download im RAABE Webshop.



Über 5.000 Unterrichtseinheiten
sofort zum Download verfügbar



Webinare und Videos
für Ihre fachliche und
persönliche Weiterbildung



Attraktive Vergünstigungen
für Referendar:innen mit
bis zu 15% Rabatt



Käuferschutz
mit Trusted Shops



Jetzt entdecken:
www.raabe.de