

29.10.2019

München, Stadt der Zukunft

"Irrsinn bedeutet, immer wieder dasselbe zu tun, aber andere Ergebnisse zu erwarten." (Albert Einstein)

Worum geht's? München inszenierte einen runden Tisch unter dem Motto „Mobilität in München“. Die SZ vom 23.10.2018 widmete diesem Thema eine Sonderbeilage von 12 Seiten. Gleich zu Beginn ein Paukenschlag. Zitat:

„München wächst rasant. Die Stadt muss sich wandeln – beim *Runden Tisch* diskutieren Spitzenvertreter aus Wirtschaft, Verbänden und Politik die Perspektiven für die Metropolregion.“

Wow, da ist der geneigte Leser aber schwer beeindruckt. Spitzenvertreter! Metropolregion! Unbelehrbare Skeptiker, ja, die soll es geben, meinen: Wenn man nicht mehr weiter weiß, gründet man einen - nein, keinen Arbeitskreis, das nennt sich heutzutage Kommission oder Runder Tisch.

Jetzt aber genug des Vorgeplänkels, jetzt wollen wir doch mal ins Detail gehen.

Zulassungszahlen:

Zunächst etwas Statistik. Veränderungen in den Münchner Zulassungen 2017 gegenüber 2016:

SUVs +51 %

Obere Mittelklasse +10,4 %

Oberklasse +4,7 %

Mittelklasse -7,3 %

Kompaktklasse -11,4 %

Kleinstwagen -12,7 %

Was das für die Abgase und die Stadtluft bedeutet, dürfte jedem einleuchten.

Stickoxide: Zitat:

„Keine andere Stadt ist so mit Stickoxid belastet wie die Landshuter Allee in München.“



Nicht zufällig ist München auch die Stadt mit den meisten Pendlern. Sie fahren jeden Tag 100 und mehr Kilometer. Dazu brauchen sie ein Fahrzeug mit geringem Verbrauch und niedrigen Treibstoffkosten, also einen Diesel. Die Straßenzüge mit der höchsten Belastung sind die beiden

Hauptschlagadern in Nord/Süd- bzw. in Süd/Nord-Richtung, entlang des Mittleren Rings und des Altstadtrings. Da fahren Leute, die eine größere Strecke zu bewältigen haben. Da handelt es sich nicht um den kleinräumigen Verkehr in der Innenstadt. Für Letzteren haben die Experten ein Patentrezept: das Fahrrad! Mehr dazu weiter unten.

Was fällt den Verantwortlichen aus Umweltbundesamt und Politik zum NOx ein? Nichts? Doch, Fahrverbote und Hardwarenachschrüstungen, also Enteignung per Gerichtsbeschluss. Schilda, pardon Hamburg, ging mit leuchtendem Beispiel voran und verhängte Fahrverbote für Dieselstinker in zwei stark frequentierten Straßenzügen. Hat es was gebracht? Die Auswertung der bisherigen Ergebnisse gibt ein reichlich diffuses Bild. Der nachdenkliche Bürger fragt sich, wie denn die NOx-Belastung auf den Schleichwegen durch schmale Gassen und Wohngebiete aussieht. Durch die längeren Fahrzeiten wird doch insgesamt mehr NOx erzeugt, vom CO₂ und der Belästigung der Menschen in bisher ruhigen Wohnlagen ganz zu schweigen.

Und was ist von Hardware-Nachschrüstungen zu halten? Jeder mit nur einem bisschen automobilen Sachverstand wird sich strikt weigern, noch dazu, wenn er etwas dafür bezahlen muss. Die Hersteller der Schummelautos sollten stattdessen **jedem** Dieselkäufer eine Entschädigung in Höhe der Wertminderung bezahlen. Die Wertminderung ist für jedes Modell aus der Schwacke-Liste ganz simpel zu errechnen. Mit „**jedem**“ sind auch die Fahrzeuge der nicht schummelnden Wettbewerber gemeint, denn die leiden genauso unter dem Wertverfall des Diesels. Beispiel BMW: Sie rüsteten ihre Diesel der Mittel- und Luxusklasse mit teuren straßentauglichen NOx-Lösungen aus, trotz Wettbewerbsnachteils. Jetzt sind sie doppelt bestraft, weil die Medien nicht mehr unterscheiden, und sie mit den Betrügern in einen Topf werfen.

Elektromobilität:

Alle sind begeistert von der Elektromobilität. Tiefgaragen von neuen Wohnanlagen sollen von Anfang an auf Elektro-Ladeplätze ausgerüstet werden. Am besten mit 400 Volt zur Schnellladung. Jetzt stellen Immobilienexperten völlig überrascht fest: Das ist ja kaum bezahlbar. Erst recht nicht die Nachrüstung von bestehenden Tiefgaragen, wenn überhaupt eine einstimmige Zustimmung der Hausbewohner zustande kommt. Die Prediger der Elektromobilität haben anscheinend nicht begriffen, dass diese Fahrzeuge für die allermeisten Menschen, die in der Stadt leben, keinen Sinn ergeben. Sollen sie auf der Straße nachladen? Oder ein Rasenmäher-Kabel in die Tiefgarage legen? Wird durch Elektromobile der Verkehr insgesamt weniger? Die Frage muss man sich auch einmal stellen. Die Abgase ja, die werden vielleicht weniger, aber der Ersatz von Sprit durch Elektronen ist ein Nullsummenspiel. Bestenfalls.

Vernetzte Mobilität: Zitat:

„ ... das muss Spaß machen. ... etwa, indem in der eigenen Tiefgarage genügend Carsharing-Autos oder andere Alternativen wie Elektro- und Lastenfahrräder vorhanden sind.“

Carsharing reduziert den Verkehr nicht, es befördert ihn. Es stellt sich heraus, dass bisherige Nutzer öffentlicher Verkehrsmittel aufs Automobil umsteigen. Das kann man schon in diversen amerikanischen Städten beobachten, die dank Uber im Stau versinken. Carsharing ist zwar etwas anderes als Uber und vielleicht nicht ganz so brisant, geht aber in die gleiche Richtung.

Man kann sich lebhaft vorstellen, wie so ein Carsharing in der Tiefgarage aussieht. Man braucht kurzfristig ein Auto. Frohen Mutes geht man runter um festzustellen, dass eins der beiden Fahrzeuge

bereits unterwegs ist, das andere noch nicht einmal halb aufgeladen. Oder beschädigt. Oder verdreckt. Aber in unserem vernetzten digitalisierten Zeitalter man kann natürlich sämtliche Daten auf dem Smartphone auslesen, bevor man sich auf den Weg macht. Aufenthaltsort, Ladezustand, Vor-Benutzer etc. Es ändert jedoch nichts. Und wer sorgt für die Reinigung, wer bezahlt Reparaturen usw. Das schlägt sich alles auf die Gebühren nieder. Vielfahrer könnten sich von dem Geld ein eigenes Auto anschaffen, Wenigfahrer allein können aber Carsharing nicht finanzieren. Andere würden ein solches Fahrzeug nur mit Latexhandschuhen und einer Dose Sagrotan-Spray betreten. Eins ist jedenfalls sicher: Wenn man dringend ein Auto braucht, ist bestimmt keines da. (Murphy)

Radl-Parkplätze: Zitat:

„Vor dem SZ-Hochhaus sind fünf Autoparkplätze. Auf genau die gleiche Fläche passen 150 Fahrräder.“

Das behauptet ein studierter Betriebswirtschaftler und Geschäftsführer des größten Fahrradladens in München. Das stimmt vielleicht sogar, man müsste es mal ausprobieren. Vermutlich müsste man die Fahrräder auf den Boden legen und jeweils 10 aufeinanderstapeln. Eine weitere Aussage von ihm:

„Wenn ein Auto weniger da ist, profitieren mindestens 10 Fahrradfahrer.“

Es stimmt schon, Autos und Radfahrer sind schlechte Verkehrspartner. Und die Stellplätze an vielen S-Bahnhöfen und anderen Stellen sind hoffnungslos überfüllt. Aber warum müssen sie immer so übertreiben. Das Problem der vielen Fahrradfahrer erledigt sich in den Wintermonaten ganz von alleine. Was man wirklich bräuchte, wäre eine bequeme, kostenlose Mitnahme in den öffentlichen Verkehrsmitteln. Das scheitert aber an den zu Stoßzeiten überfüllten Bahnen und Bussen. Wobei die Stoßzeit nicht selten von 6 bis 11 und von 15 bis 20 Uhr reicht. Also auch keine Lösung.

Das Stichwort „**Fahrradschnellwege**“ musste natürlich auch fallen. Ein anderer wünscht sich eine große, mehrstöckige Radparkhalle mitten in der Stadt. Vorbild für die Radl-Freaks ist natürlich Kopenhagen. Immer wieder Kopenhagen. Aber an Kopenhagen kann man inzwischen die Schattenseiten des überhitzten Radfahrbooms studieren. Die Stadt ist schlicht dabei, unter dem Erfolg des Fahrrads zusammenzubrechen. Ebenso Münster, die Radlhauptstadt Deutschlands.

Parkplätze reduzieren: Zitat:

„... begegnen wir mit einem Pilotprojekt der Tatsache, dass viele junge Leute heute keinen Parkplatz mehr brauchen. ... Mit einem neuen Mobilitätskonzept konnten wir den Stellplatzschlüssel deutlich reduzieren. Für 200 Wohnungen müssen wir nur 140 Stellplätze bauen. Dafür stellen wir Carsharing-Fahrzeuge und E-Bikes in der Tiefgarage zur Verfügung.“

Die Erfahrung lehrt, am Anfang klappen diese Pilotprojekte wunderbar. In gewachsenen Siedlungen kann man feststellen, dass nach dem Bau jedes Haus mit einem einzigen Auto auskommt. Das steht in der Garage. Dann kommen die Kinder in den Kindergarten oder die Kita, ein zweites Auto als Kindertransporter muss her. Das steht dann auf der Straße vor dem Haus. Jedes Familienmitglied braucht auch noch ein Fahrrad, manchmal auch zwei oder drei. Die stehen in der Garage, das Auto auf der Straße. Jetzt stehen schon zwei auf der Straße vor dem Haus. Wenn Besuch kommt sind es schon drei. Sind die Kinder erst einmal 18 explodiert die Angelegenheit, denn dann bekommen sie eigene Autos. In manchen Siedlungsstraßen älteren Datums kommt man schon beinahe nicht mehr

durch. Sogar mit dem Fahrrad muss man den entgegenkommenden Verkehr abwarten, weil wirklich alles mit Autos vollgepflastert ist.

Warum sollte es in großen Wohnanlagen anders sein? Eine Wohnung ohne Stellplatz erleidet in kürzester Zeit einen gewaltigen Wertverlust, der die Kosten für den Stellplatz bei weitem übersteigt.

Die öffentlichen Verkehrsmittel: Zitat:

„Zuverlässigkeit und gute Verbindungen sind den Fahrgästen wichtiger als die Preise.“

Stimmt. Aber vernünftige Preise sind trotzdem ein wichtiges Kriterium. Und ein einfaches Tarifsysteem, denn daran hapert es in München am allermeisten. Was man auch nicht unterschätzen sollte, der Ausländeranteil stieg im letzten Jahrzehnt von gefühlten 40 Prozent auf 70 bis 80 Prozent. Für viele ein Grund, den ÖPNV zu meiden, weil sie sich nicht mehr wohlfühlen. Dann noch die Ess- und Trinksitten und die Hygiene. Man muss schon sehr abgestumpft sein, um den täglichen Anschlag auf den Geruchssinn ohne Ekel zu überstehen. Da ist ein Sitzplatz im eignen Auto um ein vielfaches gemütlicher, als ein klaustrophobischer Stehplatz in Bahnen und Bussen. Selbst beim alltäglichen Stau, denn an den hat man sich nach einigen Wochen gewöhnt.

Visionen:

Nicht nur der umtriebige Elon Musk hat Visionen, auch andere Leute versuchen, aus der Not mit visionären Ideen Kapital zu schlagen. Paradebeispiel ist natürlich Uber, bei dem man auch die Kehrseite der Medaille studieren kann. Aber auch bei anderen Konzepten ist ein gerüttelt Maß an Skepsis angebracht.

Flugtaxis: Auf antiquarischen Bildern vom Verkehr der Zukunft spielen sie schon immer eine große Rolle: die Luftfahrzeuge für Einzelpersonen, quasi das Auto der Lüfte. Mit dem Einsatz der elektrisch angetriebenen Mehrpropellertechnik scheinen sie in Kürze Wirklichkeit zu werden. Etliche seriöse Firmen arbeiten fieberhaft daran. Ein paar Anmerkungen dazu. Erstens, die Dinger verbrauchen sehr viel Strom. Zweitens, die Dinger sind laut. Drittens, wo sollen sie landen? Das sind für die potentiellen Nutzer keine ernsthaften Hindernisse. Die Stromkosten und die Lautstärke sind ihnen sowas von egal, und Landeplätze wird es auf den namhaften Hotels und den Anlagen mit 300 Quadratmeterwohnungen für die Superreichen schon geben, da muss man sich keine Sorgen machen.

Hyperloop: Rohrpost für Menschen – wer hat´s erfunden? Einmal dürfen Sie raten. Wer nicht zur Klaustrophobie neigt, kann sich durch die Röhre blasen lassen. Bestimmt nicht jedermanns Geschmack. Vielleicht sollte man als ersten Fahrgast den bewussten Innovator auf eine Erdumlaufbahn schießen, damit er uns von weiteren Weltrettungsphantasien verschont.

Seilbahnen: In München wird eine Seilbahn ernsthaft diskutiert. Wenn es auf dem Boden zu eng wird, muss man halt in die dritte Dimension, werden sich die Erfinder gedacht haben. Der Münchner kennt Seilbahnen (und ihre Gefahren) nur zu gut aus den naheliegenden Alpen. München ist aber trotz Nockherberg und Theresienhöhe „brettleben“. Da schüttelt so mancher Eingeborene ungläubig den Kopf.

E-Scooter: Unter diesem Oberbegriff versammeln sich elektrifizierte Roller, Skateboards, Segways, Hoverboards u. ä. Die Weltstädte San Francisco und Los Angeles, die modernsten Städte überhaupt, sind dem Zeitgeist wieder einmal voraus, und haben schon viel Erfahrung mit diesen Gehhilfen. Leider keine guten. Nach zwei tödlichen und vielen anderen Unfällen wird es den Stadtvätern

mulmig. Neben dem Konfliktort Straße, wo Radfahrer gegen Autofahrer ihren Kampf austragen, ist ein zweiter Konfliktort entstanden, der Bürgersteig. E-Scooter gegen Fußgänger heißt der Marschbefehl. Fußgänger sind sich ihres Lebens nicht mehr sicher, weil sie die Elektriker mit 20 km/h lautlos von hinten überfallen.

Ab Anfang 2019 gibt die hippste deutsche Stadt, Berlin, die Fußgänger zum Abschuss frei. Wie lange wird es dauern, bis die Krankenhaus-Notaufnahmen den Offenbarungseid leisten? Es werden noch Wetten angenommen.

Autonome Fahrzeuge: Zitat:

„Wenn Autos autonom fahren, ändert das alles: weniger Unfälle, keine Parkplatzsuche, arbeiten am Steuer. Dafür braucht’s weder Führerschein noch eigenen Pkw. Auf Zuruf rollt der Leihwagen heran.“

Diese blühenden Phantasien sind kein Scherz, viele Menschen glauben ernsthaft daran. Zumindest behaupten sie es in den Medien. Nüchtern veranlagte Menschen sind froh, wenn sie diesen blühenden Unsinn nicht mehr miterleben müssen.

Fazit:

„Der Worte sind genug gewechselt, lasst mich auch endlich Taten sehn!“ meint Goethe.
Auf modern übersetzt: „Meetings sind der Ort, wo viele reingehen, aber wenig rauskommt.“

Großprojekte: Die Verantwortlichen in München sehen das bestimmt anders. Sie tun nämlich etwas. Zum Beispiel buddeln sie unter der sogenannten Stammstrecke einen zweiten Tunnel, in der Nähe des Erdmittelpunkts. Die Besonderheit Münchens ist das Nadelöhr Stammstrecke. Alle S-Bahn-Verbindungen müssen hier durch. München hat nämlich keine Ring-S-Bahn, ein Muss bei jedem vernünftigen Verkehrsnetz. Auch auf den Erfolg dieses Milliardengrabs werden noch Wetten angenommen. Hoffentlich kann der Tunnel seinen Betrieb schneller aufnehmen als Berlin den Flugbetrieb. Schade um die Gelder, die hier gebunden sind, sie fehlen woanders. Typisch deutsche Mentalität: Wenn schon, denn schon. Einfache Lösungen sind nicht das Bier deutscher Politiker, Planer und Ingenieure.

Vorbild Schweiz und Österreich: Was tun sie noch, außer Großprojekten für Großverdiener? Schauen sie vielleicht hinüber in die Schweiz? Die Schweiz hat den Bahnbetrieb perfektioniert, mit Hilfe von Studenten und ganz einfachen Mitteln. Oder nehmen sie sich ein Beispiel an Österreich? In Wien scheinen Praktiker am Werk zu sein. Sie installierten einen ganz einfachen Tarif für den öffentlichen Verkehr. Ein Jahresticket kostet 365 Euro. Schweiz, Österreich, soweit kommt’s noch, dass wir uns nach denen richten. Mia san mia, Ende der Diskussion.

Nebelkerzen: Ein beliebtes Spielchen von Politikern und Führungskräften geht so: Wenn man die Hauptursachen nicht abstellen kann oder will, eröffnet man einen Nebenkriegsschauplatz, auf dem sich die Sparringspartner nach Herzenslust austoben können. NOx, Fahrräder, Car-Sharing, Parkplätze reduzieren – alles Nebenkriegsschauplatze ohne große Aussicht auf Erfolg. Das wissen auch die Beteiligten, sie dürfen es nur nicht laut aussprechen, sonst gefährden sie ihren Arbeitsplatz.

Kraftstoffpreise: Was könnte wirklich den Verkehr eindämmen? Zum Beispiel ein Kraftstoffpreis von 5 Euro pro Liter. 5 Mark pro Liter forderten einstmals die Grünen, also sie noch nicht die schwere Last der Regierungsverantwortung tragen mussten. (Vor allem ein Konjunkturritter namens Joschka Fischer profilierte sich in seiner Rolle als Außenminister als besonders verantwortungsbewusst. Als

das grüne Pferd nicht mehr galoppierte, suchte er flugs das Weite. Aber das gehört nicht hierher.) Ein Kraftstoffpreis von 5 Euro lässt sich unmöglich realisieren, soviel ist klar. Er wäre auch extrem unsozial.

Wohnungsnot: Ein paar Warum-Fragen müssen erlaubt sein. Warum fahren die Menschen wie wild durch die Gegend? Das macht doch keiner aus Jux und Tollerei, das hat doch handfeste Gründe. Ein Grund könnte sein, dass Wohnort und Arbeitsplatz immer weiter auseinanderliegen. Warum? Weil sich die Menschen eine Wohnung in der Nähe des Arbeitsplatzes nicht mehr leisten können und immer weiter aufs Land ziehen. Warum ist Wohnen in München unerschwinglich geworden? Weil sich in der Stadtmitte Spekulanten, Investoren und Superreiche gegenseitig in den Preisen hochschaukeln. 300 Quadratmeter große Wohnungen, gerne auch größer, erzielen Spitzenpreise. Es gibt auf der Welt genug Menschen, für die sind 10 Millionen Euro ein Pappenstiel. Das leisten sie sich, um dann zwei Wochen im Jahr darin zu wohnen. Für den sozialen Zusammenhalt eine Katastrophe.

Arbeitszeitverkürzung: Wie wär´s, wenn wir einfach weniger arbeiten würden? Z.B. mit einer Viertage-Woche? Würde den Berufsverkehr sofort um 20 Prozent reduzieren. David Graeber schreibt in seinem lesenswerten Buch „Bullshit-Jobs: Vom wahren Sinn der Arbeit“, dass die durchschnittliche Arbeitszeit nicht etwa gesunken, sondern auf 41,5 Stunden angestiegen ist; warum immer mehr überflüssige Jobs entstehen und welche verheerenden Konsequenzen diese Entwicklung für unsere Gesellschaft hat. Es geht dabei nicht um niedrig qualifizierte, unterbezahlte Jobs, sondern um viele Arbeitsplätze, die niemand braucht. Wer in einer großen Organisation arbeitet, kennt die Notwendigkeit, sich seine Daseinsberechtigung jeden Tag aufs Neue erkämpfen zu müssen. Notfalls durch längere Anwesenheit. Um es mit einem Bonmot auszudrücken: Es gibt in den Büros viele Leute, die nichts zu tun haben, aber das richtig gehetzt.

Paketdienste: Oder könnte man nicht die Auslieferung von Paketen ein wenig koordinieren? Muss es wirklich sein, dass die Paketfahrer zweimal am Tag ihre Runden drehen, noch dazu bei vier unterschiedlichen Paketdiensten? Lässt sich das nicht auf zwei Lieferanten und einmal am Tag eindampfen, ohne dass dabei jemand zu Schaden kommt? Eine Straßenbenutzungsgebühr für Paketdienste wäre vielleicht angebracht, schließlich nutzen Firmen wie Amazon die von der deutschen Bevölkerung finanzierten Straßen, um ihren Profit zu machen, den sie anschließend nicht einmal versteuern.

Soziale Gerechtigkeit: Vielleicht fiele uns noch mehr ein, wenn wir das Grundübel unserer heutigen Zeit endlich einmal in Angriff nehmen würden, die soziale Ungerechtigkeit. Sie ist es schließlich, die die Menschen zwingt, sich in den täglichen Überlebenskampf zu stürzen. Der Kampf auf der Straße ist „nur“ eine Facette davon, wenn auch eine sehr bezeichnende.

„Die Schwachen muss man unterstützen, die Starken können auf sich selbst aufpassen.“

Jacob Jacobson.