

## 22.12.2018 Verkehrskollaps: München leidet

### München erstickt im Verkehr

München leuchtet – schon lange nicht mehr. München leidet, und zwar unter einem schrecklichen Verkehrschaos. Und täglich wird es schlimmer. Jetzt reicht´s ihm. Münchens Oberbürgermeister hat endgültig die Nase voll vom bisherigen Klein-Klein-Denken, was die Bekämpfung des Verkehrskollapses anbetrifft. Statt an einzelnen kleinen Baustellen zu frickeln will er das ganz große Rad drehen. Er strebt nichts weniger als eine umfassende Verkehrswende auf Münchens Straßen an. Sie soll auf den Vorstellungen des Prestigeprojekts „Modellstadt 2030“ basieren, bei dem Stadt, Wirtschaft und Wissenschaft zusammenarbeiten. Angestrebt wird darin nicht weniger als eine „Mobilität, die für alle funktioniert, die sich gut anfühlt und international vorzeigbar ist“. Der individuelle Autoverkehr soll dabei nur eine untergeordnete Rolle spielen. (Siehe dazu den Beitrag vom 29.10.2019: München, Stadt der Zukunft)

Warum glaubt ein bekennender Skeptiker nicht an die Segnungen einer geplanten Modellstadt? Vielleicht, weil ähnliche Projekte an vielen Orten auf der Welt schon gescheitert sind? Grandios gescheitert! Weil die Erfahrung aus vielen Jahren praktischer Projektarbeit lehrt, dass große Lösungen selten funktionieren, der große Wurf meistens danebengeht? Allzu oft bewahrheitet sich der Spruch: Planung ist der Ersatz des Zufalls durch den Irrtum.

Obendrein entspricht der deutsche Begriff „Wende“ dem englischen „Change“, und mit Change-Management kennen sich Angestellte großer Unternehmen bestens aus. Mit Change-Management eine kreative Unruhe unter der saturierten und lethargischen Belegschaft zu erzeugen, das ist nicht selten die Top-Down-Strategie der oberen Führungskräfte – mangels eigener Phantasie. Gerne auch unter kostspieliger Begleitung von McKinsey und Roland Berger. Change-Management gehört zu den nicht auszurrottenden Demotivations-Instrumentarien, wie es Axel Koch in seinem Buch so treffend beschreibt: „Change mich am Arsch: Wie Unternehmen ihre Mitarbeiter und sich selbst kaputtverändern“

Am Projekt „Modellstadt 2030“ beteiligen sich BMW, Siemens, die TU, die Stadtwerke München und der MVV. Firmen, denen das Interesse an einer grundlegenden Verkehrslösung schon vom Geschäftsmodell her fehlt, denen soll jetzt der Change in die Zukunft gelingen. Die wollen doch höchstens ein bisschen an den Symptomen herumdoktern.

Höchstwahrscheinlich läuft es wieder auf die bereits am 29.10.2018 ausgiebig kritisierten Vorschläge hinaus. Oder gibt es noch neue Ideen? Karl Valentin hat dazu eine eigene Meinung: „Es ist schon alles gesagt, aber noch nicht von allen.“ Vielleicht muss sich erst noch der OBB ins Gespräch bringen mit einer Mautzone oder einer Zufahrt im Wechsel von geraden und ungeraden Kennzeichen? So etwas „innovatives“ wird in anderen Städten bereits erfolgreich (?) praktiziert. Aber genau diese beiden Maßnahmen eignen sich bestens dazu, das Kernproblem des Verkehrschaos herauszuarbeiten.

### Der „clevere“ Emanuel – ein schlechtes Vorbild

Nicht nur München, auch Frankreich hat ein Verkehrsproblem, und dazu noch Probleme mit dem CO<sub>2</sub>-Ausstoß und dem Staatsetat. Der clevere Emanuel Macron wollte mit seiner Ökosteuer auf Treibstoff drei Fliegen mit einer Klappe schlagen. Das ging gründlich schief, denn er hatte bei seiner Rechnung den größten Teil der Bevölkerung vergessen, die Leute, die finanziell mit dem Rücken zur Wand stehen, die nicht mit goldenen Löffeln aufgewachsen sind, die keine Millionengehälter

kassieren, die zur Fahrt in die Arbeit oft 100 Kilometer einfach zurücklegen, die jeden Euro dreimal umdrehen, die unter hohen Lebenshaltungskosten einschließlich Mieten ächzen. Sie trifft eine solche unsoziale Maßnahme ungleich härter als gut Situierte und gut Verdienende. Die einen bringen ein paar Cent bereits an den Rand der Verzweiflung, die anderen wäre auch ein Spritpreis von fünf Euro völlig egal. Im Grunde handelt es sich um eine Abart des Spielchens „Arm gegen Reich“, mit dessen Hilfe die Schere immer weiter auseinander geht.

Zurück zu München. Der Bürgermeister von München kann natürlich keine Exklusivsteuer erheben, oder doch? Es heißt nur anders: Maut. Und schon sind wir wieder beim sozialen Frieden gelandet. Des einen Freud, des anderen Leid. Die einen freuen sich, weil sie mit ihren Dickschiffen wieder besser vorankommen, wenn die armen Schlucker endlich von der Straße in den Untergrund verschwinden. Die anderen drängeln sich noch zusätzlich in die heute bereits überfüllten U- und S-Bahnen unter nicht menschenwürdigen Bedingungen. Und das in der Weltstadt mit Herz.

Gleiches gilt für den Vorschlag mit den Kennzeichen. Besitzer von Zweitfahrzeugen lachen sich ins Fäustchen. Wer es sich leisten kann, legt sich noch schnell ein Zweitfahrzeug mit Komplementärkennzeichen zu. Viele aber haben keinen finanziellen Spielraum, insbesondere Pendler, denen schon die Dieselkrise genug zu schaffen macht.

### Sozialverträgliche Maut:

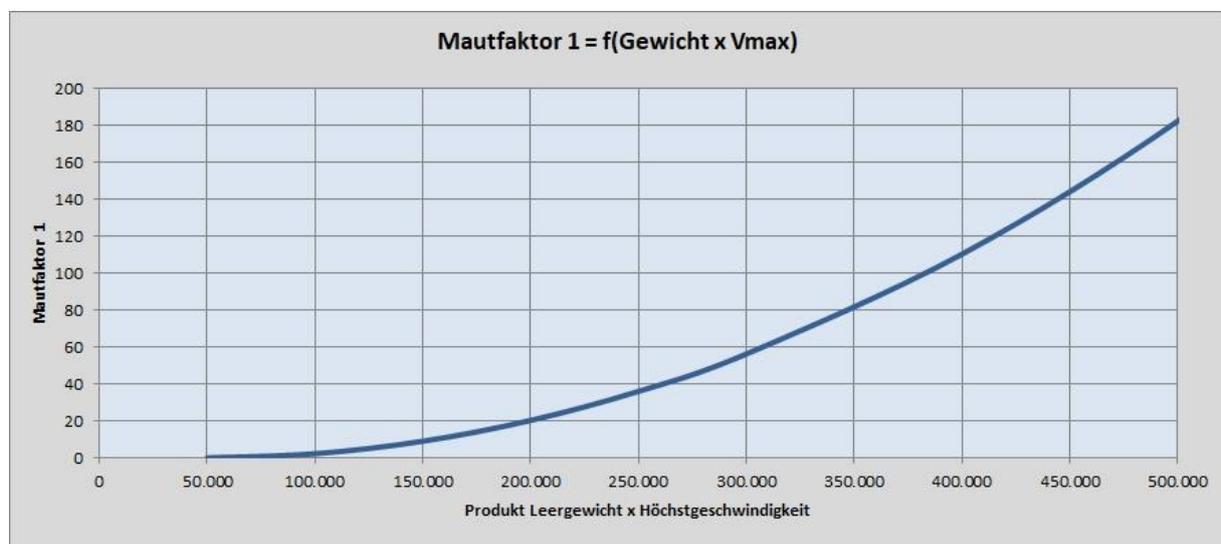
Der Beitrag vom 19.12.2018 enthält eine Reihe von Vorschlägen, wie eine sozialverträgliche Kfz-Steuer aussehen könnte.

[http://der-autokritiker.de/Themen 202018/181219\\_Automobilsteuer einmal anders.pdf](http://der-autokritiker.de/Themen 202018/181219_Automobilsteuer einmal anders.pdf)

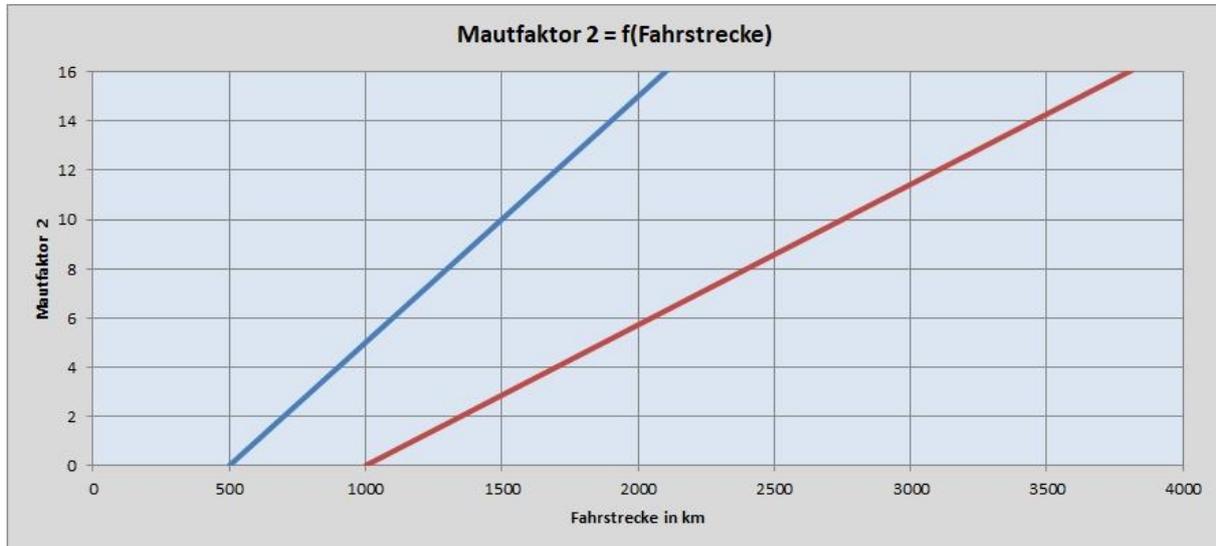
Auch ein innovatives Mautkonzept ist darin enthalten. Es erscheint durchaus geeignet, den Stadtverkehr etwas auszudünnen, zumindest von den Dickschiffen ein wenig zu befreien. Und wenn die Damen und Herren vom Geldadel meinen, sie müssen unbedingt mit ihren riesigen Blechkästen die Innenstädte heimsuchen, sollen sie wenigstens ordentlich dafür blechen.

Leider befindet sich der Oberbürgermeister von München nicht in der Position, eine generelle Maut zu erheben. Aber zumindest innerhalb der Stadtgrenzen sollte es funktionieren. Das Mautkonzept mit Hilfe einer SimCard lässt sich problemlos für individuelle Anwendungen maßschneidern. Die Lösung für München könnte z.B. folgendermaßen aussehen.

**Mautfaktor 1** berücksichtigt Fahrzeuggewicht und Höchstgeschwindigkeit.



**Mautfaktor 2** setzt sich zusammen aus einem Mautfaktor entsprechend der Kilometer innerhalb des mittleren Ringes (blaue Linie), und der Kilometer in den Stadtgrenzen außerhalb aber einschließlich des mittleren Ringes (rote Linie).



Wir vergleichen wieder drei unterschiedliche Fahrzeuge, aber mit identischen Fahrleistungen in der Stadt: 1.000 Kilometer innerhalb und 3.000 Kilometer außerhalb des mittleren Ringes.

**Fahrzeug 1:** Ein reines Stadtfahrzeug, klein, leicht, niedrige Höchstgeschwindigkeit. Gewicht 700 kg; Vmax 140 km/h; Produkt 98.000. Mautfaktor 1 = 2. Mautfaktor 2 = 5,0 + 11,2 = 16,2

**Maut = 2 x 16,2 = 32 €**

**Fahrzeug 2:** Ein Kompaktfahrzeug der Golfklasse. Gewicht 1.500 kg, Vmax 200 km/h, Produkt 300.000, Mautfaktor 1 = 15; Mautfaktor 2 = 5,0 + 11,2 = 16,2

**Maut = 15 x 16,2 = 907 €**

**Fahrzeug 3:** Ein SUV mit 2.000 kg x 250 km/h = 500.000; Mautfaktor 1 = 182; Mautfaktor 2 = 5,0 + 11,2 = 16,2

**Maut = 182 x 16,2 = 2.948 €**

Bei gleichen Fahrleistungen innerhalb der Stadt schlägt die Progression wie geplant gnadenlos zu. Zu Lasten derjenigen, denen ein Stadtfahrzeug nicht groß und schnell genug sein kann.

**Und das ist gut so!**

### Da fährt der Bus drüber!

Über Stock und Stein, vor allem Randsteine gehören zu den bevorzugten Opfern der Stadtbusse. Eine Folge ihrer enormen Wendekreise. In den überfüllten Städten sind die heutigen Linienbusse ein Relikt aus der automobilen Steinzeit. Sie behindern den Verkehr und sie kommen oft selbst nicht schnell voran. Die Taktzeiten sind meistens alles andere als fahrgastfreundlich. Geht es nicht eine Nummer kleiner?

- Nein, denn zu den Stoßzeiten sind die Busse gut ausgelastet.
- Doch, es geht, dann fahren die kleineren Busse halt mit einer höheren Frequenz.

Da hört man den um seinen Etat besorgten Stadtkämmerer im Geiste schon seufzen: „Was das wieder kostet, oh Gott. Denkt denn niemand an das zusätzliche Personal?“ Doch, was ist gegen neue

Arbeitsplätze einzuwenden, wenn es der Allgemeinheit dient? Aber Politiker würden am liebsten den Fahrer gänzlich weglassen. Autonomes Fahren heißt die Mode unserer Zeit. Das löst zwar kein einziges Problem, sondern es schafft nur viele neue. Aber man kommt als ernst zu nehmender Politiker nicht drum herum, das autonome Fahren als Rettung vor dem Weltuntergang zu preisen, natürlich elektrisch und mit Erneuerbaren Energien.

Apropos Elektrohype. Oberleitungsbusse sind sowas von Old School. Der moderne Elektrobus fährt einige Tonnen an Batterien spazieren. Die elektrischen Busse als Ersatz für die bisherigen Rußschleudern sind zwar keinen Millimeter kleiner, aber sie sind wenigstens abgasfrei und leise. Im Verkehr stecken sie leider genauso fest. Think Big scheint immer noch das Motto der Stadtväter zu sein. Die Konsequenz: Die meiste Zeit quälen sich überdimensionierte automobiler Dinosaurier durch die engen Straßen der Städte. Folgende Tabelle gibt einen kleinen Einblick in die heutigen Formate.

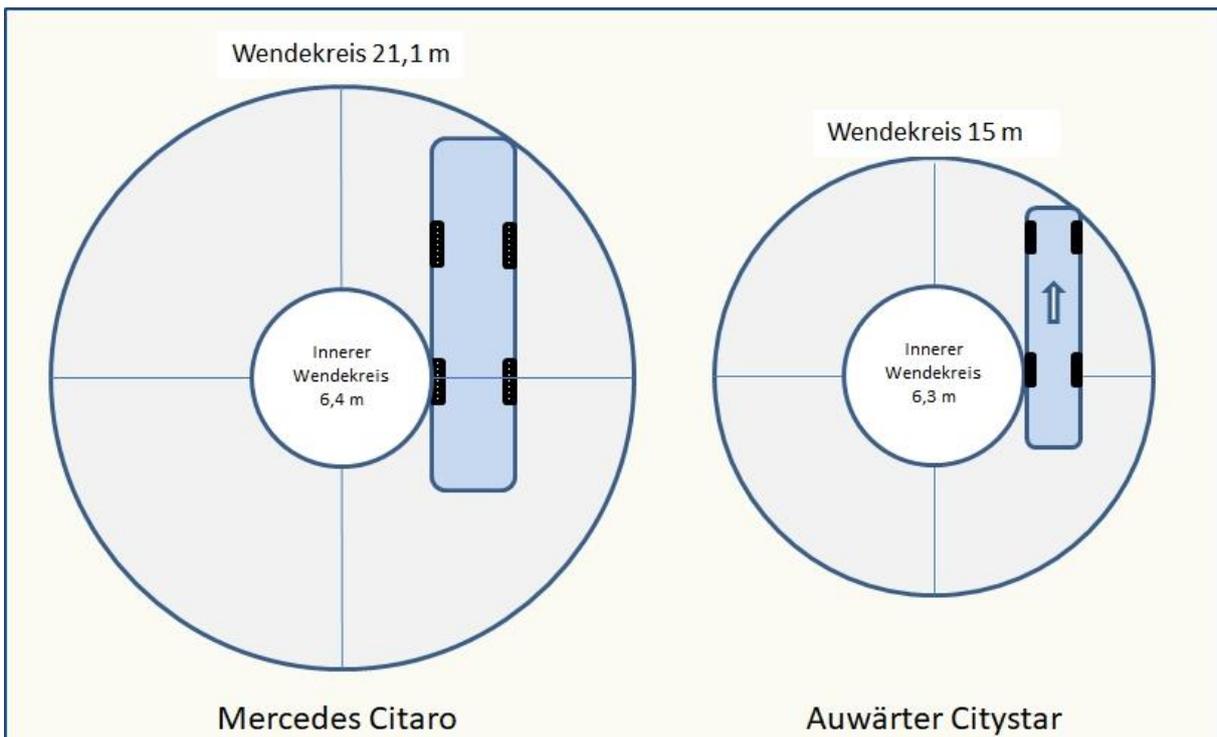
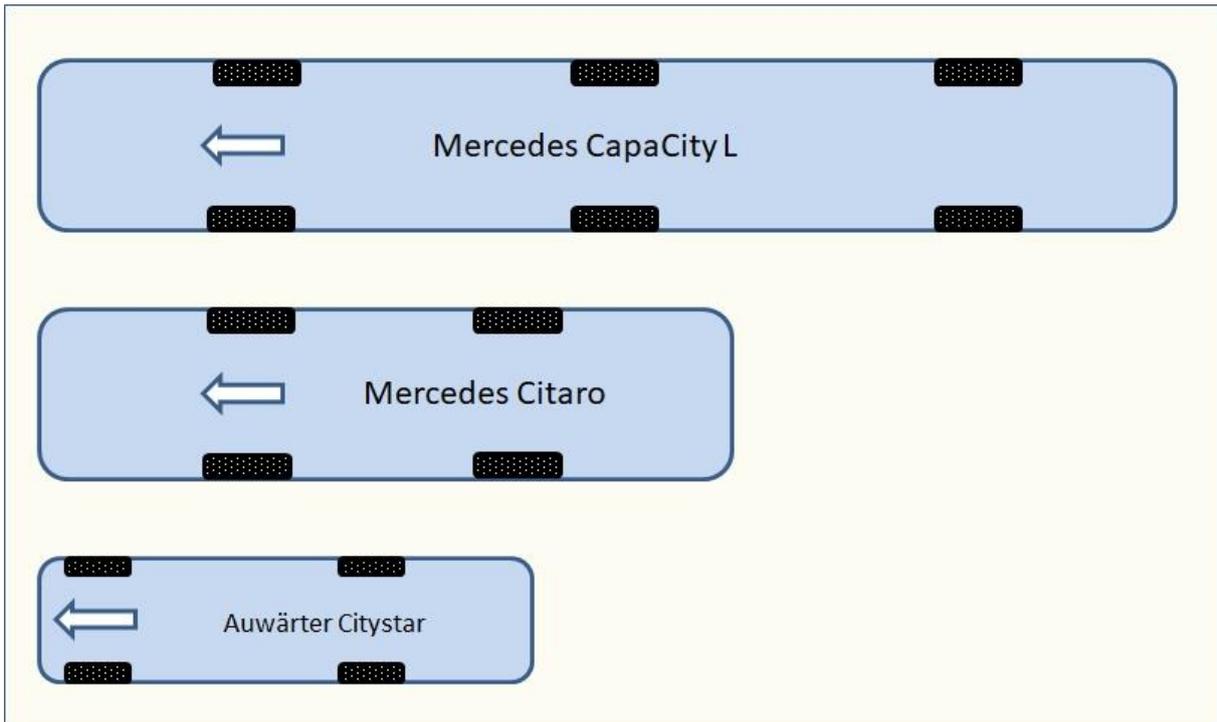
	Mercedes Citaro	CapaCity L	MAN Elektrobus	Auwärter Citystar
<b>Länge mm</b>	12.135	20.995	12.000	8.300
<b>Breite mm</b>	2.550	2.550	2.550	2.100
<b>Plätze</b>	105	191	84	27
<b>Radstand mm</b>	5.900			4.800
<b>Überhang vorn mm</b>	2.805	2.805		1.005
<b>Überhang hinten mm</b>	3.430	3.430		2.500
<b>Wendekreis m</b>	21,1	24,5		
<b>Zul. Gesamtgewicht kg</b>	19.000	32.000		5.500





Von oben nach unten: Mercedes Citaro, Mercedes CapaCity L, Auwärter Citystar

Mehr noch als die Bilder beeindruckt die maßstabsgetreue Gegenüberstellung der einzelnen Fahrzeuge.



Furchteinflößende Wendekreise sind das hervorstechendste Merkmal. Die Busfahrer, die damit zurechtkommen müssen, kann man nicht genug bewundern. Sie sind Helden der Stadtstraße.

Busse haben ein Akzeptanzproblem. Sie fahren zu selten. Kleine Busse mit höherer Taktung würden helfen. Außerdem könnten sie Ziele anpeilen, die den Dinosauriern verwehrt sind. Wer behauptet, dass man die kleinen Busse nicht elektrifizieren kann? Das macht sogar viel mehr Sinn als bei den Riesen. Damit sind sie für die Herausforderungen des städtischen Personentransports optimal gerüstet. Schnell, flexibel und abgasfrei – was will man mehr?

Zum Schluss die Gretchenfrage: Wer soll das finanzieren? Die zweite Stammstrecke kostet Milliarden und belastet das Budget der Stadt München auf Jahre hinaus. Tut sich hier ein zweites Debakel auf wie bei Stuttgart 21? Ein wortwörtliches Milliardengrab als Folge des grassierenden Größenwahns von Entscheidungsträgern? Dagegen wird auch der OBB mit seiner Verkehrswende nicht ankommen. Das überflüssige Großprojekt Stuttgart 21 verschlingt die Gelder für die dringend notwendige Sanierung von Zügen und Gleisen. Hoffen wir, dass es München nicht ähnlich ergeht. Obwohl – Hoffnung ist nur ein Mangel an Information.

### **Wohnen im Auto:**

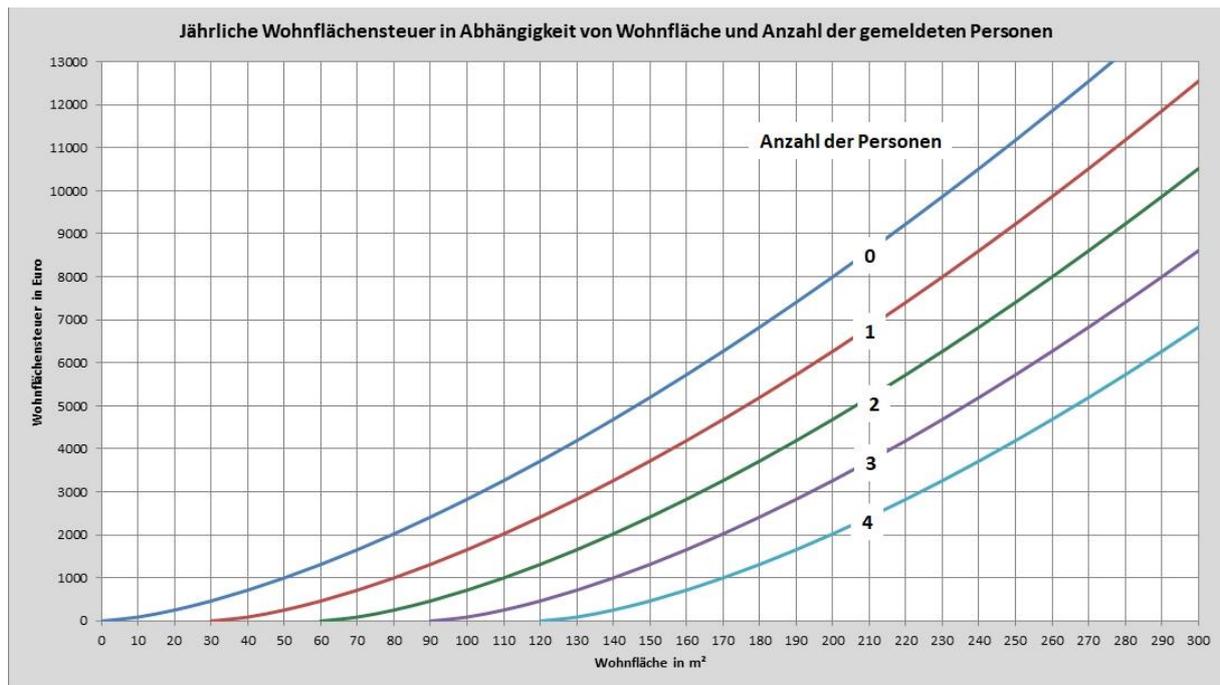
Wer sich die Mieten in der Stadt nicht leisten kann, der zieht aufs Land. Und zwar sehr, sehr weit. München ist Deutschlands heimliche resp. unheimliche Hauptstadt der Pendler. Jedes Jahr nimmt die Zahl der Pendler zu, ebenso wie die durchschnittliche Fahrstrecke. Die Folgen für die Verkehrsdichte sind verheerend. Inzwischen meldet der Verkehrsfunk Dauerstau von morgens 6:00 bis abends 21:00.

Über diesen erschreckenden Zustand können sich nur noch naive, weltfremde Menschen wundern, zu denen offensichtlich ein Großteil der Politiker gehört. Denn die Situation im Verkehr ist nur die Kehrseite einer Medaille. Die andere Seite ist das Miet- und Wohnpreisniveau. Auch da meldet München Jahr für Jahr neue Rekordzahlen. Warum, das sollten uns am besten die Investoren, Spekulanten und Banken erklären, die mit Luxussanierungen und Luxuswohnungen in bester Stadtlage die höchste Rendite erzielen. In bestimmten Kreisen gehört es einfach zum guten Ton, Wohnungen in den angesagtesten Großstädten der Welt zu besitzen. Dass damit keine kleinen Buden mit 100 Quadratmetern gemeint sind versteht sich von selbst. Eine standesgemäße Luxusherberge beginnt erst bei 300 Quadratmetern.

Kann man gegen dieses schändliche Treiben der Milliardäre nichts unternehmen? Kann man Luxussanierungen nicht Einhalt gebieten? Wohl kaum. Gegen Geld ist kein Kraut gewachsen. Auch der im Folgenden skizzierte Vorschlag einer Wohnsteuer hat keine Aussicht auf Realisierung. Trotzdem sollten wir ihn uns zumindest mal ansehen.

Jeder Mensch braucht ein Dach über dem Kopf. Der eine freut sich über ein preisgünstiges Einzimmer-Appartement, der andere benötigt für sein Ego ein paar hundert Quadratmeter mehr. Beim Nachdenken über eine Wohnsteuer muss man soziale Verwerfungen vermeiden, ähnlich wie oben bei der Kfz-Steuer. Das bedeutet, kleine Wohnräume niedrig, große Wohnräume hoch zu besteuern. Als günstig erweist sich auch in diesem Fall eine Progression, die den Wohnraum der Luxusherbergen überproportional zur Kasse bittet.

Der folgende Ansatz sieht einen Freibetrag von 30 m<sup>2</sup> pro Person vor. Bewohnt eine einzelne Person z.B. 60 m<sup>2</sup>, beträgt die Steuer 400 Euro pro Jahr, bei 300 m<sup>2</sup> steigt die Steuer auf satte 12.500 Euro. Sind in der Wohnung zwei Personen gemeldet, sind 60 m<sup>2</sup> steuerfrei, 300 m<sup>2</sup> kosten nur noch 10.400 Euro. Der steuerfreie Wohnraum für drei Personen beträgt 90 m<sup>2</sup>, bei vier Personen 120 m<sup>2</sup> usw. Familien mit Kindern sind in dieser Rechnung enthalten, d.h. Kinder gelten als vollwertige Personen.



Wofür steht die Kurve mit Null Personen? Für Ausländer mit einem weiteren Wohnsitz im Ausland beginnt die Kurve ohne Freibetrag. Besitzer von Zweitwohnungen müssen sich für eine der beiden Wohnungen als Erstwohnsitz entscheiden. Für diese gelten die Kurven entsprechend der gemeldeten Personenzahlen. Die Steuerkurve für die andere Wohnung beginnt bei null, es sei denn, es wohnen amtlich gemeldete Personen darin. Das andere Ende der Fahnenstange, z.B. eine Patchwork-Großfamilie mit sieben Personen kann eine Wohnung mit 210 Quadratmetern steuerfrei bewohnen. Die Parameter sind problemlos an lokale Verhältnisse anpassbar. Z.B. können sich Freibetrag und Progression nach den örtlichen Vergleichsmieten richten. Das Beispiel im Diagramm eignet sich eher für eine Großstadt als für das flache Land.

### Vier Tage Woche:

Hand aufs Herz, wer hat sich nicht schon gefragt, ob sein Job wirklich so notwendig ist, dass man ihn nicht streichen könnte? Angeblich leiden mehr als 40 Prozent aller Arbeitnehmer unter der Angst, jemand könnte ihnen auf die Schliche kommen, und ihren Arbeitsplatz einfach wegrationalisieren – ohne dass es jemand merkt. Es gibt die überflüssigen Stellen, deren Inhaber oftmals gezwungen sind, mächtig Wind zu erzeugen in dem Bemühen, unabkömmlich zu erscheinen. Um die geht es in dem Buch von Daniel Graeber „Bullshit Jobs“. Und auch Cyril Northcote Parkinson hat vor beinahe 70 Jahren schon festgestellt: "Arbeit dehnt sich genau in dem Maße aus, wie Zeit für ihre Erledigung zur Verfügung steht."

Sind das nicht genug Argumente für eine drastische Kürzung der Arbeitszeiten. Bei einer Vier-Tage-Woche reduziert sich der Berufsverkehr schlagartig um 20 Prozent, möchte man meinen. Leider gibt es genug Arbeitnehmer, die so von der eigenen Bedeutung überzeugt sind und auf der Karriereleiter vorankommen wollen, dass sie umso länger „arbeiten“. Auch die Arbeitgeber werden sich schön bedanken, und uns auf Heller und Pfennig ausrechnen, was das wieder kostet.

**Fazit:**

Einfache, revolutionäre Lösungen sind nicht das Bier des Deutschen. Vorbeugende Maßnahmen schon gleich gar nicht. Daran kann man nichts verdienen. Der folgende Satz ist nämlich grundfalsch:

*Würden wir es schaffen, die sinnlos im Auto verbrachten Zeiten zu verringern, könnten wir der Volkswirtschaft eine Menge Geld sparen.*

Immer wenn irgendwo Geld eingespart wird, sind Arbeitsplätze in Gefahr. Die Hersteller verdienen ja nicht an den nicht verkauften „Fahrzeugen“, ebenso wenig wie Ärzte und Krankenkassen an nicht kranken „Patienten“. Würde man die Volkswirtschaft von allen überflüssigen Jobs befreien, könnte man viel Geld „sparen“. Im Gegenzug würde man ein Heer von Arbeitslosen generieren. Jedoch, für den Verkehr wäre es ein Segen.

Aber vielleicht erledigt sich das Thema über kurz oder lang von selbst. Wenn erst die EU-Regularien hinsichtlich CO<sub>2</sub> greifen und uns Elektrofahrzeuge aus China überschwemmen, sieht es mit Jobs in Deutschland ohnehin schlecht aus. Bis dahin stehen wir halt im Stau, anschließend kassieren wir Stütze und machen es uns auf der Couch gemütlich.

**Die Deutsche Umwelthilfe und die Grünen können sich freuen: Ziel erreicht!**

**Jacob Jacobson**