

Ein Konzept gegen Fahrverbote und Verkehrsinfarkt in München

Der Mobi-Beitrag als 360-Euro-Ticket
und weitere Maßnahmen

Datenlage

Alle Daten beziehen sich auf Zeiten
VOR Corona

Bis die Umsetzung erfolgen wird,
werden die Zahlen wieder gültig sein!

Gründe des Verkehrsinfarkts

1. Straßenrand ist zugeparkt. KFZ-Besitzer besorgen sich aus **Bequemlichkeit** einen Anwohnerausweis obwohl sie einen Stellplatz im Hof oder in der Tiefgarage haben. Sie nutzen eine Garage als Abstellraum. Lieferfahrzeuge halten in 2. Reihe.
2. Pendler benützen zu wenig die kostenpflichtigen P+R-Stellflächen und parken kostenfrei in ihrer Nähe oder parken in den Seitenstraßen der Innenstadt
3. Pendlerfahrzeuge meist nur mit einer Person belegt
4. Je weiter von der Innenstadt entfernt ein Pendler parkt, desto mehr kostet der ÖPNV (Öffentlicher Personen Nahverkehr)
5. Die ÖPNV-Tarife sind zu hoch, um Pendler zum Umsteigen zu motivieren

Gründe für einen Mobi-Beitrag

- Hohe Feinstaubbelastung
- Hohe CO2-Belastung
- Täglichen Verkehrsinfarkt vermeiden durch weniger KFZ



Lösung zu 1 (Bequemlichkeit)

Der Anwohnerausweis muss teurer werden

Empfehlung: 1 Euro pro Tag = 30 € im Monat

Anhebung in mehreren Schritten:

Derzeit monatlich 2,50

Anhebung auf -> 5,00 -> 10,00 -> 20,00 -> 30,00

Da Straßenrand zugeparkt ist, halten Lieferfahrzeuge in 2. Reihe. => STAU !

Es gibt keinen privaten Abstellplatz in München für 30 €.

Die KFZ-Steuer berechtigt nicht zum Abstellen des KFZ, sondern zur Straßennutzung

Lösung zu 2 (statt P+R wird Umgebung zugeparkt)

Das Parklizenzengebiet muss auf die ganze Stadt ausgeweitet werden.

Das gebietet auch die Gleichbehandlung aller Münchner Einwohner

Parkgebühren müssen angehoben werden

Das Parken auf der Straße (mit Parkticket aus dem Automat) muss teurer sein als im Parkhaus. Die Parkgebühren müssen dem ÖPNV gehören

Lösung zu 3 (nur eine Person im Fahrzeug)

- Attraktive Kombi-ÖPNV Angebote

Ziel:

- Verdoppelung der Fahrzeuginsassen führt zu
- Verminderung der Fahrzeuge um 50%

Lösung zu 4 (entfernteres Parken führt zu höheren MVV-Gebühren)

Nicht die Entfernung ist das Maß, sondern die
Gebietszugehörigkeit

Zwei Gebiete:

Stadtgebiet München \leftrightarrow Umland München

Jeweils ein Pauschalpreis in jedem Gebiet

Lösung zu 5 (zu hohe MVV-Tarife)

Einführung eines Mobilitäts-Beitrags
(Mobi-Pauschale) im Stadtgebiet

Entspricht einer Kurtaxe in anderen Orten

Mobilität und Parken

- Mobilität und Parken gehören zusammen
- Keine Fahrt ohne ein anschließendes Parken
- Kein Parken ohne eine künftige Fahrt

- Entgelt für Fahren und Parken müssen ein **gemeinsame Finanzierungseinheit** bilden (**P+R-Verbund**)
- Das Argument einer Querfinanzierung darf nicht gelten
- Ziel: Ein Euro pro Tag fürs Anwohner-Parken oder MVV-Fahren

Tarifsystem für das Umland

- **Fahrpreis konstant** (nicht entfernungsabhängig)

siehe [Umweltticket-Region-Muenchen](#)

- Pendler sollen weit vor der Stadt parken
- Für alle Ziele, die das Stadtgebiet nicht berühren

Alle Preise sind **beispielhaft** und sollen die **Systematik** veranschaulichen, haben aber einen gewissen Realitätsbezug

Mobi-Beitrag

- Der Mobi-Beitrag wird pro Wohneinheit als Pauschale erhoben
- Alle Haushalte sind zahlungspflichtig, die auch eine Rundfunkgebühr zahlen
- Keine neuen konfliktträchtige Regeln erforderlich, da analog zu GEZ
- Der Mobi-Beitrag wird mit der Grundsteuer (analog der Müllgebühr) eingezogen, und kann auf die Mieter umgelegt werden (minimaler Aufwand)

Berechnung des Mobi-Beitrags

Pro **Wohnung** wird eine Pauschale von 30 € pro Monat festgesetzt (360 € im Jahr).

Haushalte in München:	832.000
Mobi-Beitrag 30€ pro Monat	24.960.000
Ergibt im Jahr rund	300 Mio €

Vorteile des Mobi-Beitrags

- Alle in München wohnenden Personen sind somit MVV-berechtigt
- Der Leistungsumfang entspricht der heutigen Netzkarte
- MVG-Rad ist in dem Beitrag enthalten
- Fahrscheinkontrollen innerhalb Münchens entfallen
- PKW-Nutzung reduziert sich (da MVV bereits bezahlt)

Argumente gegen den Mobi-Beitrag

- Ich bin zu alt und fahre nicht mehr mit dem MVV
 - Wohl aber die Kinder und Enkel. Er ist ein Beitrag zur Solidargemeinschaft
- Die MVV-Verbindung ist so schlecht, dass ich weiter das Auto nutzen muss
 - Durch weniger Stau und bessere Luft profitieren auch Autofahrer vom Mobi-Beitrag
 - Bei Hin- und Rückfahrt je 10 Minuten weniger im Stau stehen, ergibt eine monatl. Ersparnis von 6,5 Std. Multipliziert mit dem Mindestlohn ergibt sich 59 Euro, womit der Mobi-Beitrag bezahlt werden kann

Qualität des Mobi-Beitrags

- Ist sehr sozial, da er pro Wohneinheit (bei beliebig vielen Personen) erhoben wird
- Ist verwaltungsvereinfachend, da die Zuschüsse für Schüler- und Auszubildende direkt vom Aufwandsträger an den MVV bezahlt werden können
- Lässt alle Münchner entspannt fahren ohne vorher die Fahrkarte zu suchen (einsteigen und fahren)

Touristen in München 1

beteiligen sich an der MVV-Finanzierung durch:

- Einführung einer **Gästekarte** von 5 € pro Bett und Nacht bei Übernachtungen im Hotel
- Touristen, die in einer Privatwohnung übernachten, benötigen keine Gästekarte; für Fahrten in das Umland ist jedoch eine Gästekarte erforderlich, die in Hotels und an Bahnschaltern gekauft werden kann
- Die Gästekarte ist das MVV-Ticket für das Stadtgebiet + Umland

Touristen in München 2

- Einführung eines Flugticket-Zuschlags von 5 € pro Start und Landung (Flugticket = MVV-Ticket für An-/Abreisetag)
- ~~+City Ticket der Bahn ist MVV-Ticket für An-/Abreisetag (wie bisher)~~
- Privater Besuch in einer Privatwohnung in München ist mit dem Mobilitätsbeitrag der Wohnung abgegolten (falls Anreise ohne KFZ, oder KFZ auf Privatparkplatz)
- Besucher-KFZ benötigen auf öffentlichem Grund ein Parkticket

Mobi-Beitrag durch Parkraumbewirtschaftung

- Jedes Fahrzeug, das außerhalb seines Anwohner-Parkausweis-Bereichs parkt, benötigt einen Parkticket. Es gibt nur 24-Stunden-Tickets, die im ganzen Stadtgebiet gültig sind. Ziel: Fahrten bündeln und Spontanfahrten reduzieren.
- Parktickets für Kennzeichen

	M-Stadt	Andere*
– PKW im Stadtgebiet (Regelpreis)	12,00	17,00
– PKW kürzer als 3,00 m bei Längsparken	5,00	10,00
– Fahrzeuge länger als 5,00 m bei Längsparken	17,00	22,00
– Elektrofahrzeuge (keine/auch Hybrid?)	0,00	5,00
- Sonn- und Feiertags werden KEINE Parkgebühren erhoben.**
- 5 € Rabatt für Nutzung der P+R-Stellplätze im Stadtgebiet; somit 12 € (statt 17) inkl. MVV (damit nicht am Straßenrand geparkt wird)
- Öffentliche Privatparkplatz (BRK) zahlen auch eine MVV-Abgabe
- Einnahmen durch die Anwohner-Parkausweise (30 € im Monat!) werden auf 36 Mio geschätzt und fließen dem ÖPNV zu

*Auswärtige zahlen pro Tag 5 € pauschal **pro KFZ** als MVV-Beitrag für beliebig viele Mitfahrer (Fahrzeuge mit mehreren Personen werden gefördert, da dadurch der Verkehr/Stau/Feinstaub verringert wird), der Basisparkpreis von 12 € bleibt unverändert.

** und somit auch keine MVV-Gebühren im Stadtgebiet

Mobi-Pauschale - Arbeitsplatz 1

Die Leute kommen nach München wegen der vielen und gut bezahlten Arbeitsplätze. Daher sind die Arbeitgeber an den ÖPNV-Kosten zu beteiligen (Verursacherprinzip). Vorschlag:

1% der Brutto-Lohnsumme pro Monat

- Einfache Feststellung und wenig Aufwand
- Hohe Kontinuität
- Inflationskomponente enthalten
- Sozial und gerecht

Mobi-Pauschale - Arbeitsplatz 2

Berechnung:

Arbeitsplätze in München	1,0 Mio
Durchschn. Bruttoverdienst	3.000 €
Lohnsumme:	3.000 Mio
1% der Lohnsumme* :	30 Mio
Jährlich:	360 Mio

*das ist deutlich weniger als eine Tariferhöhung und wird voll vom Arbeitgeber bezahlt; der heutige MVV-Zuschuss kann entfallen

ÖPNV-Finanzierung durch den Mobi-Beitrag

Die ÖPNV-Finanzierung setzt sich zusammen:

- Mobi-Pauschale Arbeitsplatz (360 Mio €)
- Mobi-Pauschale Wohnung (300 Mio €)
- Der Tickets aus dem Umland (30% der MVG-Einnahmen von 2015 -> 246 Mio €)
- Der Gästekarte für Hotelgäste (70 Mio €)
- Anwohnerparkausweise (36 Mio €)
- Neue Parkraumbewirtschaftung im Stadtgebiet (60 Mio €)
- Flugticket-Aufschlag bei 44 Mio Fluggäste à 5 € (220 Mio €)

Ergibt rund 1.292 Mio € bei aktuell rund 820 Mio Einnahmen in 2015
(ergibt ein Plus von 472 Mio)

**Endlich hat der MVV genügend Geld, die notwendigen Investitionen zu tätigen
oder
Die Münchner Bürger fahren gratis (ohne Mobi-Pauschale Wohnung)**

Alle Zahlen geschätzt

Ticketarten und –Preise

für Münchner

- Personalausweis mit Wohnsitz München genügt
- Kein zusätzliches Ticket erforderlich
- Im Mobi-Beitrag von 30 Euro sind alle Personen mit eingeschlossen

Ticketarten und –Preise

für Nicht-Münchner

	Pro Tag* Max. bis 6:00 Uhr des Folgetags	Pro Monat	Einheit
Parken			
In der Region (P+R)	0,00	0,00	Pro KFZ
In München + Region	12,00	240,00	Pro KFZ
MVV			
Nur Region	3,00	60,00	Pro Person
München + Region	5,00	100,00	Pro Person
MVV mit Parken			
Nur Region	3,00	80,00	KFZ\Person***
München** + Region	17,00	340,00	Pro KFZ

* Wochen und Monatskarten möglich

Monatspreis = 20 * Tagespreis

** Inkludiert den MVV für alle Mitfahrer

*** 2,00 € Parken; 2,00 € MVV pro Person

P+R-Gebühren Vergleich (Beispiele)

• Parkplatz in Erding	Aktuell*	Künftig
– Parkgebühr	0,00	0,00
– ÖPNV-Fahrt München u. zurück	16,80	5,00
• Garching-Hochbrück		
– Parkgebühr	0,50	0,00
– ÖPNV-Fahrt München u. zurück	11,20	5,00
• Studentenstadt		
– Parkgebühr	1,50	17,00
– Parkgebühr für Kennz. M-Stadt	1,50	12,00
– ÖPNV-Tageskarte in München für 1 Pers.	5,60	0,00
– ÖPNV-Tageskarte in München für 3 Pers.	16,80	0,00
– Parkgebühr + ÖPNV Tageskarte für 1 Pers.	7,10	17,00

*Einzelfahrschein

Folgen des Mobi-Beitrags

- Motivation zum Umstieg auf den MVV ist hoch, da
 - Der Fahrpreis für Münchner bereits bezahlt ist
 - Die Parkgebühren in München sehr hoch sind
 - Die Parkgebühren im Umland bei P+R gratis sind
 - Der Mobi-Beitrag günstiger ist als eine Monatskarte
 - Die Einzelfahrt teils erheblich billiger ist als heute.
- Motivation mit mehreren Personen im Auto in die Stadt zu fahren (weniger Verkehr)
 - Parkplatzgebühr kann geteilt werden
 - Keine MVV-Kosten für alle Mitfahrer innerhalb Münchens
- Weniger Stau und Abgase/Feinstaub in München
- Lebensqualität der Münchner steigt

Umsetzung

- Die Umsetzung soll schrittweise erfolgen und muss mit einer parallel stattfindenden **Kapazitätserhöhung*** des ÖPNV einher gehen
- Eine mögliche Reihenfolge wäre:
 - Anwohner-Parklizenzen innerhalb der Stadtgrenzen
 - Stufenweise Erhöhung der Parkgebühren
 - Hotel-Gästekarte mit MVV-Tageskarte
 - Flugticket mit einer MVV-Tageskarte
 - Einführung der Mobi-Pauschale (Wohnung + Arbeitsplatz) inkl. Tarifreform
 - 100 € für Fahren ohne Fahrschein in der Region

* auch von Parkplätzen und Parkhäusern in der Region

Sonderfälle - Umland

- **Stadtrandgemeinden** (z.B. Unterföhring, Garching, Ottobrunn, Grünwald, Gräfelfing, Gröbenzell, ...) können beschließen, auch am **Mobi-Beitrag** teilzunehmen durch:
 - Gemeinderatsbeschluß
 - Volksabstimmung
 - Eingemeindung
- D.h. jede Wohnung innerhalb der Gemeinde zahlt den selben **Mobi-Beitrag** wie München
- Als **Fahrschein** gilt der **Personalausweis** (mit eingetragenem Wohnort)

Mehr Kapazität auf der Stammstrecke

Bis zur Fertigstellung der 2. Stammstrecke

- Alle S-Bahnen (außer zum Flughafen) enden in Pasing und am Ostbahnhof
- S-Bahn-Pendelverkehr (mit nur minimalem Sitzplatzangebot) zwischen Pasing und Ostbahnhof

Oder

S-Bahn-Pendelverkehr (mit minimalem Sitzplatzangebot) zwischen Pasing und Ostbahnhof

- Die Züge zum Ostbahnhof bleiben im Osten
 - S2 fährt von Erding nach Holzkirchen.
 - S4 fährt von Ebersberg nach Kreuzstraße
 - S8 fährt vom Flughafen bis Giesing (Anschluss mit U2 zur Messe)
- Die Züge aus dem Westen enden in
 - Pasing (lt. heutigem Fahrplan) oder am
 - Hauptbahnhof Gleis 1 – 10 (die Taktverdichtung)
 - S4-West/S1-West fährt von Geltendorf zum Flughafen und zurück
 - S6 von Tutzing nach Petershausen (S2)

Folgen für den MVV

- Weiterer ‚Run‘ auf den MVV
- Verdoppelung des S-Bahn Angebots im Umland erforderlich (10-Minuten –Takt)
- Takterhöhung von U-Bahn, Bus und Tram
- Planungssicherheit bei den Einnahmen aus München
- Vervielfachung von Parkplätzen,-Häusern im Umland (evtl. Parkplätze über den Schienen)
- Keine Fahrkarten-Kontrollen im Stadtgebiet
- Verstärkte Kontrollen an den Grenzen des Stadtgebiets
- Keine Ticket-Automaten in München (führen zur Kostenreduzierung)
 - Befüllung und Leerung entfällt
 - Strom und Wartung (z.B. bei Tarifänderung) entfällt

Investitionen notwendig

- Vervielfachung der Parkkapazität an den S-Bahnhöfen durch Parkgaragen auf den bisherigen Parkplätzen
- U-Bahnen bis zur A99 verlängern, dort großer P+R-Parkplatz evtl. auch über der Autobahn, auch für Busse
- Ankauf von Transportgarnituren bei S- und U-Bahn sowie Bussen und Trambahnen
- Einstellung und Ausbildung der Fahrern (m/w)
- Ausbau des S-Bahn-Schienennetzes (Trennung von S-Bahn und Regional- und Fernzügen)
- App, welche die Zahl freier P+R-Plätze anzeigt (mit Höheneingabe als Filter)

Folgen für die Wirtschaft

Wenn mehr Personen auf den ÖPNV umsteigen und die nach München fahrenden Fahrzeuge besser ausgelastet sind so folgt:

- Höhere Produktivität im Handwerk, da Arbeitszeit nicht im Stau verschwendet wird
- Fahrverbote können vermieden werden, da geringere Luftbelastung wegen weniger Fahrzeuge und weniger Stau

Folgen für alle Nutzer

- Für Bewohner Münchens: Gesamtnetz nutzbar ohne Fahrkarte (für 30 € mtl. pro Haushalt)
- Für Nichtmünchner ohne Auto
 - 3 € pro Tag bzw. 60 € im Monat ohne München
 - 5 € pro Tag bzw. 100 € im Monat mit München
- Für Nichtmünchner mit Auto
 - 5 € pro Tag bzw. 100 € im Monat (P+R an S-Bahn, +M)
 - 17 € pro Tag bzw. 340 € im Monat (parken in München, und MVV für beliebig viele Personen)

Folgen für München

- Geringerer Ausstoß von CO₂ und NO_x
- Weniger Feinstaub
- Fahrzeit zum Arbeitsplatz verringert sich
- Handwerkerleistungen werden billiger, da die Anfahrtswege schneller zurück zu legen sind
- Kein ‚Schwarzfahren‘ mehr möglich in München
- ‚Gefühltes Fahren‘ zum Nulltarif
- Kaum Parkplatz-Suchverkehr
- Fahrverbote können vermieden werden

Folgen für die Politik

- Feinstaubbelastung geht zurück und eine Sperrung von Stadtteilen wird vermieden
- Protest von Singles, „Autofans“ und Autolobby
- Sichtbarer Beitrag zur Familienförderung
- Überproportionale Entlastung von Familien in prekären Verhältnissen
- Beitrag zur Bekämpfung von Kinderarmut
- ‚Blaue Plakette‘ wird überflüssig
- Ansehen der Politik steigt (‚Endlich tun die da oben was‘)

Fazit

Die Einführung des Mobilitäts-Beitrag vermeidet Fahrverbote und bringt weitere Vorteile

- Für den MVV
- Für die Wirtschaft
- Für die Politik
- Für die Menschen in München und Umgebung

Beginnen wir mit der Umsetzung

durch die Beseitigung von juristischen Hürden

Wer etwas will, findet Wege, wer etwas nicht will, findet Gründe

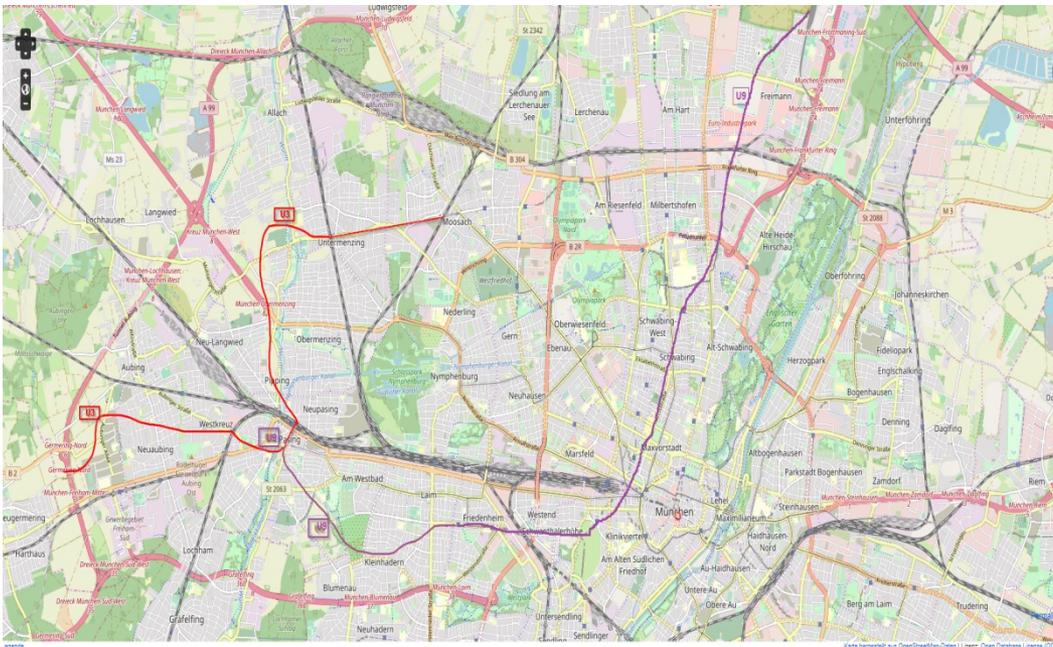
Danke für Ihre Aufmerksamkeit

Ihre Fragen bitte

Walther Mantel
Tel. 089/ 316 58 82
walther.mantel@gmx.de

Ausblick

Nur ein eng getaktetes U- und S-Bahn-Netz motiviert zum Umsteigen vom Auto zum ÖPNV (siehe Wien)



- Mehrheit der Pendler kommt vom Westen, die Arbeitsplätze sind im Norden
- U3 nach Freiham (nicht U5)
- GFZ in Menzing erhöhen
- U5 senkrecht zum Bhf. Pasing
- U3 zur Tangente ausbauen
- U9 bis Fröttmaning (von Pasing)
- Einfädelpunkte vermeiden, da Störungsquelle

Siehe auch <http://www.nahverkehrmuenchen.de>

Möglichkeiten der Politik

zur weiteren **Verkehrsvermeidung**

- Paketzustellung pro PLZ jährlich im Wechsel vergeben an nur **einen einzigen** Dienstleister
- Mehr Paketabholstationen an U- und S-Bahnen
- Fernbus-Linienverkehr nur bis P+R Fröttmaning oder Riem (ZOB nur für Quell-/Zielverkehr)
- Dieselloks nur bis Pasing/Ostbahnhof
- Zuzug nach München stoppen durch höhere Besteuerung von Unternehmen bzw. Abwanderung von Firmen und Behörden fördern (Ein Mehr an Steuereinnahmen ist weniger als die daraus resultierenden Kosten)
- Bei Mitnahme von Anhaltern sind diese in der KFZ-Haftpflicht mit versichert (Förderung von spontanen Mitnahmen von Personen).