



## Der Vorstand

Michael Haberland

Wolfgang Wiehle

Mobil +49 172 8433220

Email: [WWiehle@t-online.de](mailto:WWiehle@t-online.de)

## **„Hallo Wach!“- Programm 2004** **Ein Aufweck-Programm für Münchens Wirtschaft und Verkehr**

München aufgewacht! Raus aus dem Winterschlaf! MOBIL IN MÜNCHEN präsentiert zum ersten Mal das „Hallo Wach!“-Programm 2004. Alles redet vom Aufschwung, von Reformen, vom Vermittlungsausschuss und von Kompromissen, die unser Land zurück auf die Erfolgsspur bringen sollen. Ob es gelingt, ist allerdings noch fraglich.

Wo aber bleibt eigentlich der Beitrag der Stadt München für den Aufschwung 2004? Statt nur an das übliche Tagesgeschäft zu denken oder über die Politik anderer zu klagen, sollte man sich viel lieber einmal überlegen, was man in der Vergangenheit versäumt hat und genau jetzt umsetzen könnte, um Wachstumsimpulse zu geben. Alleine im Verkehrssektor gibt es bereits reihenweise Möglichkeiten, für mehr Effizienz zu sorgen und alte Zöpfe abzuschneiden!

MOBIL IN MÜNCHEN hat deshalb für 2004 einen Programmvorschlag ausgearbeitet, der Sofortmaßnahmen für 2004 und sofort zu beginnende Maßnahmen mit späterer Wirkung enthält.

MOBIL IN MÜNCHEN präsentiert mit dem „Hallo Wach!“-Programm 2004 einen Maßnahmenkatalog von 10 Punkten, die sofort umgesetzt oder begonnen werden können. Alle Maßnahmen würden auch sofort greifen – in vielen Fällen durch eine rasche Verbesserung des Verkehrssystems, in anderen durch den Beginn von Investitionen in mittelfristige Verbesserungen. Unsere Programmpunkte kommen sowohl der Münchner Bevölkerung als auch der Münchner Wirtschaft zugute.

Dieses Programm bedeutet auch einen Umdenkprozess in der Münchner Verkehrspolitik und eine Abkehr von bisherigen einseitigen Festlegungen. Dadurch ist es zweifelsohne eine Chance, zugunsten der Münchner Bürger und der Münchner Wirtschaft nachhaltig und zielstrebig Zeichen zu setzen und einen kommunalen Aufschwung einzuläuten. Neben den tatsächlichen Wirkungen der Maßnahmen ist auch ihre psychologische Symbolkraft bedeutsam – das Signal zum Aufwachen!

1. Störfall-Management
2. Anpassung Tram-Beschleunigung
3. Intelligente Ampelschaltungen
4. Abschaffung der Stellplatz-Beschränkung
5. Anwohner-Parkplatz-Offensive
6. Straßen-Instandsetzung und -Sanierung
7. Schnellstmöglicher Tunnel-Bau am Luise-Kiesselbach-Platz
8. Schließung des Autobahnringes um München
9. Vernetzung der U-Bahn-Tunnel für Mobilfunk
10. Unterstützung des Transrapid durch die Stadt München

Diese Maßnahmen haben gemeinsam eine enorme wirtschaftliche Bedeutung. Wir versuchen, mit hochgerechneten Beträgen ihren volkswirtschaftlichen Wert aufzuzeigen.

In vielen Fällen ist die Zeit, die die Verkehrsteilnehmer einsparen können, der wichtigste Gesichtspunkt. Für eine Stunde setzen wir dabei den vorsichtigen Wert von 15 Euro an als Mischkalkulation für Güter- und Lieferverkehr, Dienstfahrten und Privatfahrten. Bei dem durchschnittlichen Besetzungsgrad eines Fahrzeugs von 1,3 bis 1,4 Personen ergibt sich ein Wert von ca. 20 Euro für jede vermiedene Stau-Stunde pro Auto. Dieser Wert drückt sich durch ein höheres Einkommen z.B. bei Handwerkern, Vertretern oder Taxifahrern aus, durch geringere Preise für Waren und Dienstleistungen und durch mehr Freizeit für alle. Indirekt ist er auch für Staat und Stadt bedeutsam – durch höhere Steuereinnahmen.

Bei dieser Rechnung sind solche Faktoren wie Umweltentlastung durch weniger Stau und Abgase oder die Entlastung von Anwohnern von Ausweichstrecken (Schleichwegen) noch gar nicht berücksichtigt. Das gilt auch für die zusätzliche Wirkung durch die Beseitigung von Staus auf den „Schleichwegen“, die bei funktionierenden und leistungsfähigen Hauptverkehrsstraßen gar nicht erst auftreten.

In der Summe hat das „Hallo Wach!“-Programm 2004 folgende wirtschaftliche Bedeutung:

<b>Ermöglichte Investitionen im Jahr 2004:</b>	<b>ca. 160 Mio. €</b>
<b>Davon Investitionen durch die Öffentliche Hand:</b>	<b>ca. 30 Mio. €</b>
<b>Weiterer volkswirtschaftlicher Nutzen 2004 mindestens:</b>	<b>ca. 185 Mio. €</b>

Bei kompletter Umsetzung der Maßnahmen innerhalb von 10 Jahren:

<b>Ermöglichte Investitionen bis 2013:</b>	<b>ca. 5100 Mio. €</b>
<b>Davon Investitionen durch die Öffentliche Hand:</b>	<b>ca. 4100 Mio. €</b>
<b>Weiterer volkswirtsch. Nutzen jährlich mindestens *):</b>	<b>ca. 870 Mio. €</b>

\*) bzw. Summe ersparter anderer Investitionen

Wir erheben nicht den Anspruch, dass unsere Zahlen im Sinne einer wissenschaftlichen Studie exakt sind. Es geht uns vielmehr darum, die Größenordnungen des möglichen Nutzens aufzuzeigen, den die von uns geforderten Maßnahmen stiften können.

Im einzelnen schlägt MOBIL IN MÜNCHEN folgende 10 Schritte vor, um neue Dynamik in Münchens Verkehr und Wirtschaft zu bringen:

## 1. Störfall-Management

Auf den Münchner Zubringer- und Ring-Straßen (Autobahnen und Ringstraßen) kommt es zu Staus nicht nur durch Überlastung neuralgischer Punkte, sondern auch durch Störfälle und Unfälle. Schon ein liegengebliebenes Fahrzeug oder eine ausgefallene Ampel kann auf diesen Strecken kilometerlange Staus verursachen. Bezeichnend ist, dass sich derartige Staus schlecht auflösen, weil die Störungen häufig viel länger bestehen bleiben, als es unvermeidlicher Weise wirklich sein müsste.

Unsere Forderung ist, dass Störungen auf diesen hochbelasteten Strecken künftig viel schneller beseitigt werden müssen. Dazu muss ein konsequentes Störfall-Management eingeführt werden. Dies umfasst mindestens

- eine umfassende Kamera-Überwachung der großen Kreuzungen der wichtigsten Ein- und Ausfallstraßen und des gesamten Mittleren Ringes, um Störungen im Zeitpunkt ihres Entstehens erkennen zu können.
- schnellstmögliches Eingreifen der Polizei, z.B. auch um für die Räumung von Unfallstellen bei Bagatellunfällen zu sorgen. Gegebenenfalls ist hierfür zusätzliches Personal erforderlich.
- Sofortiges Ausrücken von Hilfsdiensten (schnellere Rettung!), aber auch von Abschleppfahrzeugen.
- Als Investition für künftige Jahre: Automatische Wegweisung hin zu Ausweichstrecken – die entsprechenden Modellvorhaben aus dem „Mobinet“-Programm sind nur so viel wie der berühmte Tropfen auf dem heißen Stein!
- Wesentlich sorgfältigere Baustellenplanung zur vorbeugenden Vermeidung von Störungen – es darf nicht passieren, dass z.B. auf dem Mittleren Ring werktags um 9 Uhr Bautrupps zur Reparatur von Leitplanken einen von zwei Fahrstreifen sperren.

Viele dieser Maßnahmen können kurzfristig umgesetzt werden. Teilweise sind die nötigen Verkehrskameras z.B. schon vorhanden. Wenn es gelingt, von den rund 1,2 Millionen Autofahrten in München täglich bei 20.000 einen 15-Minütigen Zeitverlust durch Staus zu vermeiden, lässt sich bereits ein volkswirtschaftlicher Nutzen erzielen, der die einzusetzenden Mittel weit übersteigt. Wir setzen die Investitionen mit 1 Mio. Euro (für Kameras etc.) und die jährlichen Kosten mit weiteren 1 Mio. Euro (für zusätzliches Personal etc.) an.

Betroffene Fahrzeuge pro Tag:	20.000
Fahrzeitgewinn	x 15 Minuten
	-----
ergibt Gesamt-Fahrzeitgewinn	300.000 Minuten
oder	5.000 Stunden
Gegenwert einer Stau-Stunde pro Auto	x 20 €
	-----
ergibt volkswirtschaftlichen Nutzen	100.000 € pro Tag
oder	36.500.000 € pro Jahr

Jahres-Betrachtung für das Störfall-Management:

<b>Investitionskosten (nur erstes Jahr)</b>	<b>1 Mio. €</b>
<b>Betriebskosten (jedes Jahr)</b>	<b>1 Mio. €</b>
<b>Volkswirtschaftlicher Nutzen:</b>	<b>ca. 35 Mio. €</b>

## **2. Anpassung Tram-Beschleunigung:**

An vielen Straßenkreuzungen führt die Tram-Beschleunigung zu einer krassen Benachteiligung des Straßenverkehrs. Was politisch umstritten, aber durch die Stadt München gewollt ist, ist volkswirtschaftlich ein großer Verlust.

Beispiel Kreuzung Chiemgaustraße / Schwanseestraße: Jeden Tag müssen hier Zehntausende von Autofahrern auf Straßenbahnen warten, die hier dem Mittleren Ring die Ampel auf Rot schalten. Manchmal kommen in einer Grünphase im Zuge des Mittleren Rings vielleicht 10 Autos pro Fahrspur über die Kreuzung. Dadurch entstehen häufig erhebliche Rückstauungen.

Wenn hier 50000 Fahrzeuge täglich im Durchschnitt 1 Minute einsparen, ergibt sich bereits ein spürbarer volkswirtschaftlicher Gewinn (siehe unten). Man müsste evtl. noch Fahrzeitverluste von Tram-Fahrgästen gegenrechnen, die sich aber nur in der durchschnittlichen Größenordnung von Sekunden bewegen, denn die Trambahnzüge stehen ja nicht im Stau. Außerdem ist die Zahl der Fahrgäste an dieser Stelle kurz vor/nach der Endhaltestelle minimal.

Betroffene Fahrzeuge pro Tag (eine Kreuzung):	50.000
Fahrzeitgewinn	x 1 Minute
	-----
ergibt Gesamt-Fahrzeitgewinn	50.000 Minuten
oder	833 Stunden
Gegenwert einer Stau-Stunde pro Auto	x 20 €
	-----
ergibt volkswirtschaftlichen Nutzen	16.600 € pro Tag
oder	6.059.000 € pro Jahr

Diese Kreuzung ist nur ein Beispiel. Weitere sind leicht zu finden z.B. entlang der Dachauer Straße, der Arnulfstraße, der Sonnenstraße und insbesondere auch am Isartor. Wir gehen vorsichtig von 10 Kreuzungen der Kategorie aus dem Beispiel aus.

Diese Maßnahme kann schnell zu sehr geringen Kosten durchgeführt werden, sie erfordert „nur“ eine Wende in der Verkehrspolitik der Landeshauptstadt München!

Jahres-Betrachtung:

<b>Investitions- und Betriebskosten</b>	<b>unter 1 Mio. €</b>
<b>Volkswirtschaftlicher Nutzen:</b>	<b>ca. 60 Mio. €</b>

### **3. Intelligente Ampelschaltungen:**

Durch ungünstige Ampelschaltungen geht im Münchner Straßenverkehr sehr viel Zeit verloren, was jedenfalls zum Teil vermeidbar wäre. Verbesserungsversuche wie das „Grüne Welle“-Programm sind aber abgebrochen worden. Das „Mobinet“-Programm kommt hier über das Versuchsstadium auch nicht hinaus. Die besonders sparsame Möglichkeit, Ampeln nachts abzuschalten, wird in München im Gegensatz zu anderen Städten auch kaum genutzt.

MOBIL IN MÜNCHEN fordert, einerseits mehr Ampeln (vor allem an kleineren Straßen) nachts abzuschalten und andererseits ein neues Programm für intelligentere Ampelschaltungen aufzusetzen. Es sollte möglich sein, über einige Jahre jährlich ein Prozent der Ampel-Wartezeiten zu vermeiden, bis sich die Verbesserungsmöglichkeiten erschöpfen. Wir schlagen ein jährliches Investitionsvolumen von 2 Mio. € vor, was über die Grüne-Welle-Programme der 90er Jahre deutlich hinausgeht.

Zur Abschätzung des Nutzens: Mit den Zahlen aus der Untersuchung „München Mobil“ (1997) lässt sich abschätzen, dass die täglichen Autofahrten in München ca. 500.000 Stunden dauern. Wenn ein Fünftel davon Ampel-Wartezeiten sind, macht dies also 100.000 Stunden täglich aus. Der Ansatz unserer Forderung ist also, durch die Optimierungen eines Jahres 1.000 Stunden hiervon täglich zu sparen. Die Investitionen eines Jahres wirken sich dabei natürlich auch in allen folgenden Jahren wieder aus!

Fahrzeitgewinn		1000 Stunden
Gegenwert einer Stau-Stunde pro Auto	x	20 €
		-----
ergibt volkswirtschaftlichen Nutzen		20.000 € pro Tag
oder		7.300.000 € pro Jahr

Jahres-Betrachtung:

<b>Investitionskosten</b>	<b>2 Mio. €</b>
<b>Volkswirtschaftlicher Nutzen (erstes Jahr):</b>	<b>ca. 7 Mio. €</b>
<b>Volkswirtschaftlicher Nutzen (10 Jahre später):</b>	<b>ca. 73 Mio. €</b>

#### **4. Abschaffung der Stellplatz-Beschränkung**

Durch die sogenannte Stellplatz-Beschränkungs-Satzung wird bei gewerblichen Neubauten durch die Stadt München verboten, die nach den einschlägigen Richtlinien (Bayerische Bauordnung) eigentlich erforderliche Zahl der Parkplätze zu bauen. Damit wird quasi „vom grünen Tisch aus“ versucht, die Benutzer/Besucher der betroffenen Gebäude durch künstliche Parkplatznot zur Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel zu zwingen – egal ob dies sinnvoll ist oder nicht.

Es ist bekannt, dass die Stellplatzbeschränkung bei Investoren als Wertminderung betrachtet wird. Dies ist auch plausibel, weil die Funktionsfähigkeit und damit die wirtschaftliche Nutzbarkeit der Neubauten eingeschränkt wird. Wir betrachten nur die verhinderten Bau-Investitionen und die erzeugten direkten Zeitverluste, nicht jedoch weitergehende wirtschaftliche Aspekte. Auch indirekte Zeitverluste bleiben unberücksichtigt, die dadurch entstehen, dass Parker, die auf den öffentlichen Straßengrund ausweichen müssen, wieder anderen Parkplatzsuchern die Suche erschweren.

Verhinderte Parkplätze pro Jahr	ca. 5.000 Stück
Kosten für einen TG-Platz (vorsichtig)	x ca. 20.000 €
	-----
ergibt verhinderte Investition pro Jahr	100.000.000 €

Für die Zeitverluste nehmen wir an, dass jeder Parkplatz täglich im Durchschnitt von drei Autos benutzt wird. Die berechneten Zahlen gelten für das erste Jahr – in weiteren Jahren summieren sie sich durch neuerliche verhinderte Parkplätze immer höher!

Betroffene Fahrzeuge pro Tag:	15.000
Vermeidbare Parkplatzsuche	x 5 Minuten
	-----
ergibt Gesamt-Zeitverlust	75.000 Minuten
oder	1.250 Stunden
Gegenwert einer Parkplatzsuch-Stunde pro Auto	x 20 €
	-----
ergibt volkswirtschaftlichen Nutzen	25.000 € pro Tag
oder	9.125.000 € pro Jahr

Jahres-Betrachtung:

<b>Investitionskosten (Satzung aufheben)</b>	<b>vielleicht 0,01 Mio. €</b>
<b>Zusätzlich mobilisierbare Investitionen</b>	<b>100 Mio. €</b>
<b>Volkswirtsch. Nutzen (nur Zeit, in 2004):</b>	<b>ca. 9 Mio. €</b>
<b>Volkswirtsch. Nutzen (nur Zeit, 10 Jahre später):</b>	<b>ca. 90 Mio. €</b>

## 5. Anwohner-Parkplatz-Offensive

Anwohner-Parkgaragen gehören anerkanntermaßen zu den wirkungsvollen Möglichkeiten, in Stadtvierteln mit großer Parkplatznot für Erleichterung zu sorgen. Der Bau solcher Garagen geht in München jedoch nur äußerst schleppend voran, obwohl hohe zweistellige Euro-Millionen-Beträge aus der Stellplatzabläse bereitstehen würden. MOBIL IN MÜNCHEN fordert, den Bau von Anwohnergaragen endlich energisch voranzutreiben.

Wenn jährlich nur 500 zusätzliche Anwohner-Parkplätze geschaffen werden, entsteht daraus ein beträchtlicher volkswirtschaftlicher Vorteil. Wir nehmen dabei für einen Parkplatz Baukosten von 15.000 € an (Parkhaus). Auch bei dieser Betrachtung gilt, dass die gesparte Zeit nicht nur für den Nutzer eines Anwohnerparkplatzes gilt, sondern für viele andere durch die Entlastung der Straßenränder auch – ohne dass wir dies hier genau beziffern können.

Parkplätze pro Jahr		ca. 500 Stück
Kosten für einen Anwohner-Parkplatz	x	ca. 15.000 €
		-----
ergibt Investition pro Jahr (aus vorhandenen Mitteln!)		7.500.000 €
Betroffene Fahrzeuge pro Tag:		500
Vermeidbare Parkplatzsuche	x	5 Minuten
		-----
ergibt Gesamt-Zeitverlust oder		2.500 Minuten 42 Stunden
Gegenwert einer Parkplatzsuch-Stunde pro Auto	x	20 €
		-----
ergibt volkswirtschaftlichen Nutzen oder		840 € pro Tag 306.600 € pro Jahr
Jahres-Betrachtung:		
<b>Investitionen</b>		<b>7,5 Mio. €</b>
<b>Volkswirtschaftl. Nutzen (nur Zeit, erstes Jahr):</b>		<b>ca. 0,3 Mio. €</b>
<b>Volkswirtschaftl. Nutzen (nur Zeit, 10 Jahre später):</b>		<b>ca. 3,0 Mio. €</b>

## **6. Straßen-Instandsetzung und -Sanierung:**

Die Stadt lässt ihre Straßen immer mehr verlottern – und spart dadurch kein Geld, im Gegenteil: Nach Berechnungen z.B. des ADAC kostet eine Totalsanierung einer Straße das Drei- bis Fünffache einer rechtzeitigen Reparatur. 25 Millionen Euro „Nachholbedarf“ für Totalreparaturen sind bis 2003 bereits zusammengekommen. 8 Millionen Euro fehlen jedes Jahr für die Straßensanierung, was aus den Versäumnissen jedes Jahres heraus noch einmal zu 25 Millionen Euro Nachholbedarf zu führen droht.

MOBIL IN MÜNCHEN fordert die Stadt in ihrem eigenen Interesse auf, diesem Schlendrian ein Ende zu bereiten.

Eine Berechnung von Zeitverlusten durch Verkehrsbehinderungen wegen Straßenschäden nehmen wir noch nicht vor, könnte aber in künftigen Jahren zum Thema werden, wenn es zu Tempolimits oder gar zu Straßensperrungen kommt.

Jahres-Betrachtung (ohne bereits aufgelaufenen Nachholbedarf):

<b>Investitionskosten</b>	<b>8 Mio. €</b>
<b>Volkswirtsch. Nutzen (vermiedene Totalsanierungen):</b>	<b>ca. 25 Mio. €</b>

## **7. Schnellstmöglicher Tunnel-Bau am Luise-Kiesselbach-Platz**

Im Bürgerentscheid 1996 hat sich die Mehrheit der Münchner für den Bau der 3 Tunnels am Mittleren Ring ausgesprochen. Doch erst ein Tunnel wurde fast 8 Jahre danach realisiert, mit dem zweiten wurde gerade einmal begonnen. Der dritte (am Luise-Kiesselbach-Platz) könnte auch schon längst begonnen sein.

MOBIL IN MÜNCHEN fordert, den von der Mehrheit im Stadtrat aus dem Investitionsprogramm gestrichenen Tunnelbau am Luise-Kiesselbach-Platz sofort auf den Weg zu bringen. Das bedeutet ein Vorziehen der Planung um mindestens 5 Jahre (Zeitraum der städtischen Investitionsplanung (MIP)). Daraus resultierend wird ein Investitionsvolumen von rund 300 Mio. Euro auf den Weg gebracht, das sich für die Stadt bald auszahlt. Für 2004 bedeutet das nach den erforderlichen Beschlüssen zunächst Vorplanungen und die Ausschreibung der Baumaßnahmen. Immerhin wird dies auch bereits die Investition von rund 5 Mio. Euro bedeuten.

Den langfristigen volkswirtschaftlichen Nutzen schätzen wir wie folgt ab: Den betroffenen Abschnitt des Mittleren Rings benutzen (einschließlich Querverkehr, z.B. Garmischer Autobahn) über 150.000 Fahrzeuge pro Tag, die im Durchschnitt fünf Minuten Fahrzeit einsparen könnten, weil Ampel-Wartezeiten, vor allem aber die regelmäßigen langen Staus entfallen.

Betroffene Fahrzeuge pro Tag:	150.000
Fahrzeitgewinn	x 5 Minuten
	-----
ergibt Gesamt-Fahrzeitgewinn	750.000 Minuten
oder	12.500 Stunden
Gegenwert einer Stau-Stunde pro Auto	x 20 €
	-----
ergibt volkswirtschaftlichen Nutzen	250.000 € pro Tag
oder	91.250.000 € pro Jahr

Gesamtbetrachtung:

**Investitionsvolumen 2004: 5 Mio. €**  
**Volkswirtschaftlicher Nutzen 2004: „nur“ Aufbruchsignal**

**Investitionsvolumen mittelfristig: ca. 300 Mio. €**  
**Volkswirtschaftlicher Nutzen mittelfristig: ca. 90 Mio. € pro Jahr**

## **8. Schließung des Autobahnringes um München**

Fast alle großen Städte haben einen geschlossenen Autobahnring (z.B. Berlin, Köln, Frankfurt und sogar Nürnberg). Nur in München klafft im Südwesten ein großes Loch, das auch mit dem Westabschnitt nur teilweise geschlossen werden wird. Seit mehr als 60 Jahren wird an diesem Großprojekt peu a peu gearbeitet, ohne dass es aber bisher vollendet wurde. Obwohl immer wieder neue Forderungen zum Weiterbau laut werden, ist bisher eine Vervollständigung des Ringes nicht absehbar.

MOBIL IN MÜNCHEN fordert die Aufnahme des fehlenden Teilabschnittes Süd in den Bundesverkehrswegeplan und die schnellstmögliche Einleitung eines Planfeststellungsverfahrens und einen baldigen Baubeginn. Der Südabschnitt des Autobahnringes wird voraussichtlich ein anspruchsvolles Vorhaben, weil Teilabschnitte unterirdisch geführt werden müssen, um die ökologischen Wirkungen zu minimieren (Stichworte: Forstenrieder Park, Querung Isartal). Vorbild für eine solche Straßenführung ist nicht nur ist nicht nur der Allacher Tunnel der A99, sondern auch die unterirdische Führung der neuen ICE-Trasse durch den Reichswald südlich von Nürnberg.

Das Investitionsvolumen lässt sich noch nicht genau angeben. Wir schätzen es auf 2 Mrd. Euro. Für 2004 immerhin geschätzte Planungsleistungen von rund 5 Mio. Euro.

Den langfristigen volkswirtschaftlichen Nutzen schätzen wir wie folgt ab: Den Südteil des Autobahnringes werden mindestens 50.000 Fahrzeuge pro Tag benutzen, die im Durchschnitt fünfzehn Minuten Fahrzeit einsparen könnten, weil Umwege über stauträchtige (Mittlerer Ring) oder ungeeignete Strecken (z.B. Durchfahrt Neuried/Forstenried/Solln) entfallen.

Betroffene Fahrzeuge pro Tag:	50.000
Fahrzeitgewinn	x 15 Minuten
	-----
ergibt Gesamt-Fahrzeitgewinn	750.000 Minuten
oder	12.500 Stunden
Gegenwert einer Stau-Stunde pro Auto	x 20 €
	-----
ergibt volkswirtschaftlichen Nutzen	250.000 € pro Tag
oder	91.250.000 € pro Jahr

Gesamtbetrachtung:

**Investitionsvolumen 2004: nur Studien etc.** 1 Mio. €  
**Volkswirtschaftlicher Nutzen 2004: „nur“ Aufbruchsignal**

**Investitionsvolumen mittelfristig:** ca. 2000 Mio. €  
**Volkswirtschaftlicher Nutzen mittelfristig:** mind. 90 Mio. € pro Jahr

## **9. Vernetzung der U-Bahn-Tunnel für Mobilfunk:**

Das Handy-Verbot in Tram und Bus ist im vergangenen Jahr endlich gefallen, nicht zuletzt auf den massiven Druck von MOBIL IN MÜNCHEN hin. Dennoch war diese Entscheidung halbherzig: Es gibt keinen vernünftig erklärbaren Grund mehr, das faktische Handy-Verbot in der U-Bahn aufrecht zu erhalten. „Faktisches“ Verbot deshalb, weil die Handys mangels Empfang in den U-Bahn-Tunnels noch nicht funktionieren und die Mobilfunk-Betreiber erst die Genehmigung bräuchten, in den U-Bahn-Schächten Antennenkabel zu verlegen. Die Stadt kostet das keinen Cent, der volkswirtschaftliche Nutzen durch mehr Kommunikation und mehr Sicherheit wäre aber enorm. Wir messen den Nutzen an dem voraussichtlichen zusätzlichen Umsatz.

Mangels genauer Zahlen arbeiten wir mit Schätzdaten für die Jahres-Betrachtung:

**Ermöglichte Investition:** ca. 30 Mio. €  
**Volkswirtsch. Nutzen (auch in den Folgejahren!):** ca. 50 Mio. €

## **10. Unterstützung des Transrapids durch die Stadt München:**

Wenn die Landeshauptstadt München ihre Blockadehaltung gegen den Transrapid aufgibt, ist dies nicht nur ein Aufweck-Signal für den technologischen Fortschritt, sondern es entsteht auch ein konkreter volkswirtschaftlicher Nutzen: Eine riesige Zukunftsinvestition wird entweder überhaupt erst ermöglicht oder jedenfalls schneller als sonst ermöglicht – je nach dem weiteren Verlauf der Planungsverfahren. Ziel ist, dass der Transrapid spätestens im Jahre 2009 vom Hauptbahnhof zum Flughafen fährt!

Dem laut Planung kostendeckenden Betrieb steht ein volkswirtschaftlicher Nutzen durch Zeitgewinne, aber auch vermiedene Unfall- und Umweltkosten gegenüber, laut den Zahlen unter [www.bayerische-magnetbahn.de](http://www.bayerische-magnetbahn.de) über 130 Millionen € pro Jahr.

Gesamtbetrachtung:

**Investitionsvolumen 2004 (Planungsleistungen):** 5 Mio. €

**Volkswirtschaftlicher Nutzen 2004:** „nur“ Aufbruchsignal

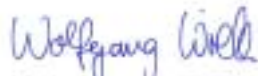
**Investitionsvolumen mittelfristig:** ca. 1600 Mio. €

**Volkswirtschaftlicher Nutzen mittelfristig:** ca. 130 Mio. € pro Jahr

***Wir bitten freundlich um Veröffentlichung!***



Michael Haberland  
Vorstandssprecher



Wolfgang Wiehle  
Vorstandssprecher, Stadtrat a.D.

Mehr Infos zu Mobil in München gibt's auf: [www.mobil.org](http://www.mobil.org)