

Die Datei richtet sich an jeden, der eine gleichgeartete Rechnung für seine eigene Wohnsiedlung erstellen und öffentlich wirksam werden lassen will. *)

Sie soll exemplarisch für jede Siedlung am Beispiel Gemeinde Rellingen aufzeigen, in welcher ungerechten Weisen und wie wenig zukunftsfähig gemessen an den Ressourcen der Erde und ihrer Regenerationsfähigkeit eine wenig öffentlich diskutierte Privilegierung der scheinbar „privaten“ jedoch öffentlichkeitswirksamen Haltung von Autos betrieben wird.

Aus den Eingangsdaten wird deutlich, dass in Rellingen deutlich mehr zugelassene Pkw pro Einwohner existieren als bundesweit. Dennoch wird angenommen, dass in Rellingen so viele Haushalte ohne Autohaltung existieren wie bundesweit. Daher wird es etliche Haushalte – auch für berufliche Zwecke – geben, die mehrere Autos halten.

Tabelle 1: Saldo der wichtigsten anrechenbaren Abgaben mit den wichtigsten relevanten volkswirtschaftlichen Kosten des Straßenverkehrs in Deutschland im Jahr 2005²

	Aufkommen (+) oder Kosten (-) des Kfz-Güterverkehrs in Mrd. Euro	Aufkommen (+) oder Kosten (-) des Kfz-Personenverkehrs in Mrd. Euro	Gesamtaufkommen oder Kosten des Personen- und Güterverkehrs in Mrd. Euro
Energiesteuer auf Kraftstoffe (Diesel/Otto) / zweckgebundener Anteil der Mehrwertsteuer auf Mineralölsteuer (Diesel) / Lkw-Maut	+11,6 ³	+26,9	+38,5
Kfz-Steuern	+2,9	+5,8	+8,7
(Park-)Gebühren	-	+1,6	+1,6
externe Umwelt- und Unfallkosten	-15,8	-61,2	-77
Wegekosten, wie Erhalt und Erneuerung	-11,5	-19,9	-31,4
Gesamt	-12,8	-46,8	-59,6

4 Quelle: Pkw-Maut in Deutschland? Hrsg.: Umweltbundesamt 2010. S. 4.

Die Fußnoten meiner angegebenen Quellen werden hier nicht erläutert, die sind bei der Originalquelle bei Bedarf nachzusehen.

Eingangsdaten für Tabelle Nr. 2:

Rellingen: 2018 10.429 zugelassene Pkw, 6.951 Wohneinheiten, 13.500 Einwohner, Deutschland: 46 Mio. zugelassene Pkw, 40,6 Mio. Haushalte, 80 Mio. Einwohner, autofreie Haushalte: 18-22%, in Großstädten sogar 42%.

Am Beispiel Pinneberg in Stichproben selbst erhobene Daten: Kosten eines öffentlichen Parkplatzes: ca. 200€ pro Jahr, ca. 40% der Pkw werden auf öffentlichen Straßen geparkt.

Tabelle 2: Pro Jahr subventioniert jeder Rellinger nolens-volens den Autoverkehr mit 745€, jedoch dürften ca. 1.390 Haushalte mit ca. 2.700 Einwohnern gar kein Auto halten. Diese subventionieren also den Autoverkehr der anderen mit ca. 2 Mio. € im Jahr.

*) auf Gendersprache wird hier verzichtet, aber selbstverständlich sind alle Geschlechter gemeint!

Tabelle 2

Nr.	Kostenbegriff pro Jahr	absolute Höhe in €	pro Jahr u. Einwohner in D in €	pro Jahr u. Einwohner in Rellingen in €	pro Haushalt in Rellingen im Monat in €
1	Saldo der nicht von Kfz-Haltern bezahlten Kosten	59,6 Mrd.	745	745	121
2	Dieselsteuerprivileg	7,5 Mrd.	94	94	15,2
3	Kerosinsteuerbefreiung	0,6 Mrd.	7,5	7,5	1,2
4	Dienstwagenprivileg	3 Mrd.	38	38	6,1
5	Parken auf öffentlichen Straßen in Rellingen	800 Tsd.	entfällt	59	9,6
6	Zum Vergleich: jährliche Ausgaben der Gemeinde Rellingen für Fahrradinfrastruktur		entfällt	+/-0	+/-0
7	Verödung des Wohnumfelds, mangelnde Spielmöglichkeiten für Kinder, Beitrag zum Artensterben, andere nicht monetarisierbare Effekte				unbekannt
8	Verschlechterung der Versorgung durch Zwangsmobilität				unbekannt

Darf man sich wundern, wenn nicht auffällt, dass Autos das teuerste Verkehrssystem darstellen? Verwundert nicht wenigstens, dass es keinen Aufstand gegen diese Privilegierung gibt? Die darüber hinaus mit vielen weiteren Kosten zu behaften sind, so die ungleich höheren Unfallgefahren für weniger gepanzerte Verkehrsteilnehmer? Wer nachweisbar weder Flugreisen unternimmt noch Privat-Pkws nutzt, dem könnte man, **am besten aus Bundesmitteln**, wenigstens einen Teil dieser nachgewiesenen Kosten erstatten, indem man die Verursacher zur Zahlung – **durch höhere Steuern** – heranzieht.

Ca. 100€ im Monat pro Bürger wäre ein denkbarer Betrag. Dieser Mix von „push and pull“ würde den Willen beschleunigen, wie in vorbildlichen Siedlungen Europas, z.B. Groningen, den Autoverkehr mindestens zu halbieren. Ausbau von weiteren Straßen wäre unnötig, jeder Autofahrer hätte fast immer freie Fahrt.

Ein autoloser Haushalt kann eine ganze Menge Geld einsparen, denn auch der private money-split privilegiert im Schnitt den Autogebrauch.

Das alles mag befremdlich klingen, wenn man sich neu mit der Thematik befasst. Jedoch ist eine Idee eines „Klimageldes“ für alle nicht neu. Sie beruht darauf, dass jedem **Menschen** der Welt dieselben Verschmutzungsrechte in Relation zur Regenerationsfähigkeit der Natur zustehen. Wenn die 1% Reichen dieser Welt ca. 15% der Treibhausgase generieren, dann sollen sie wenigstens die Armen, die dies unterlassen, entsprechend bezahlen. Problematisch daran ist nur, dass dieser Mechanismus für mehr Gerechtigkeit noch nicht eine Generationengerechtigkeit garantiert.

Auf Dauer **werden wir** im Fern- und Regionalverkehr auf die **Kombination** Fahrrad/Pedelec /Schiene angewiesen sein, die spart systemisch am meisten Ressourcen- und Energieaufwand.

*) auf Gendersprache wird hier verzichtet, aber selbstverständlich sind alle Geschlechter gemeint!

Bei der Schiene mit seit Jahrzehnten ausgereifter solider Elektromobilitätstechnik wurden in Deutschland wichtige Vernachlässigungstatbestände geschaffen, u.a. auch in der Vernichtung mehrerer Tausend Kilometer Schienentrassen und dem Verkauf sehr vieler Bahnhofsgebäude:

Deutschland investiert zu wenig in die Schieneninfrastruktur



Quelle: <https://www.allianz-pro-schiene.de/themen/infrastruktur/investitionen/>

19.10.2021 DB | Weber Die Politik in Deutschland propagiert parteiübergreifend das Ziel „Mehr Verkehr auf die Schiene“. Auch 90 Prozent der Bürger – also eine klare Mehrheit – sprechen sich seit langem dafür aus, Straßengütertransporte auf die Schiene zu verlagern und den öffentlichen Personenverkehr auszubauen.

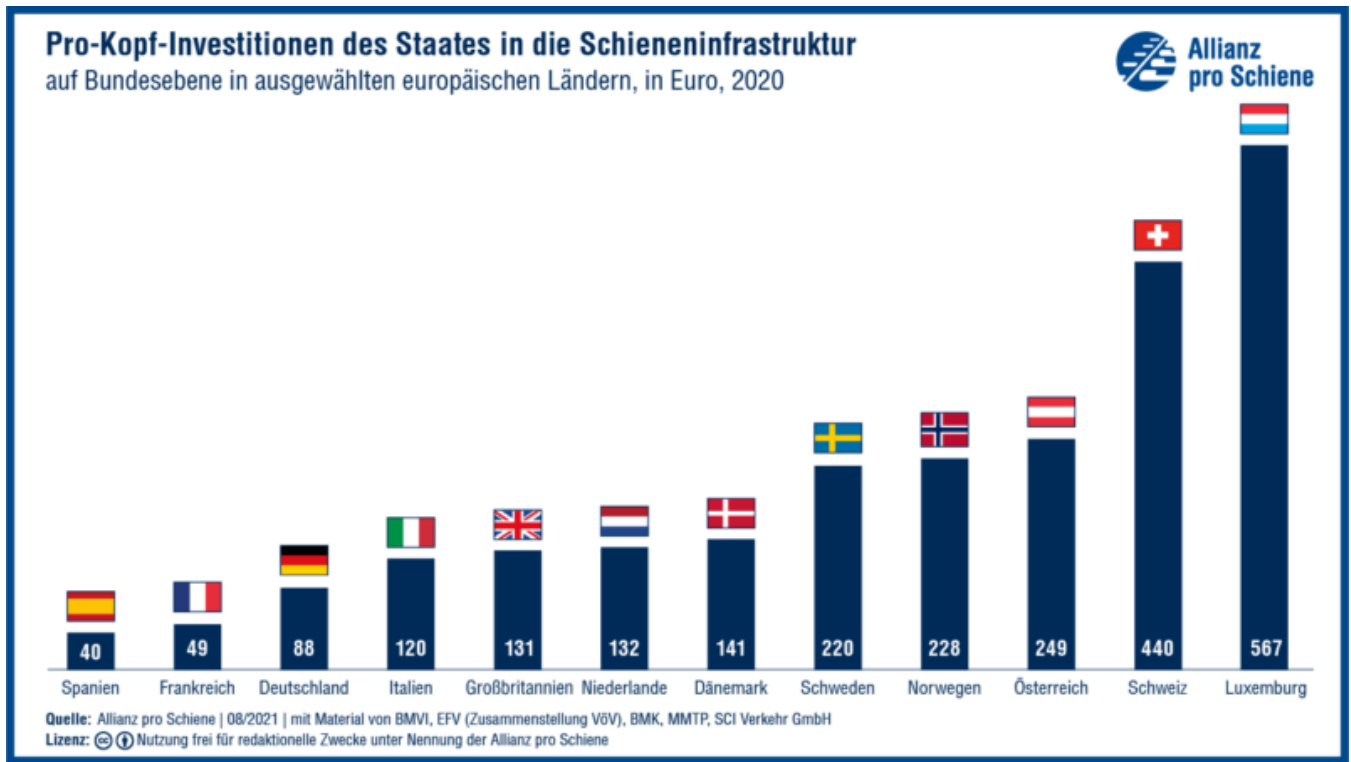
Um das [Schienennetz](#) fit zu machen für mehr Verkehr auf der Schiene, muss ausreichend und kontinuierlich in Erhalt und Ausbau des Netzes investiert werden.

Die öffentliche Hand finanziert den Großteil der Infrastruktur

Der größte Teil der Investitionen in die Infrastruktur wird in Deutschland aus öffentlichen Mitteln finanziert, so auch beim Schienennetz. Grundlage für die öffentliche Finanzierung der Investitionen in die Eisenbahninfrastruktur ist der grundgesetzliche Gewährleistungsauftrag des Bundes (vgl. Art. 87e GG). Hinzu kommen Investitionen in das Schienennetz, die aus den Trassen-Gebühren der Infrastruktur-Nutzer finanziert werden.

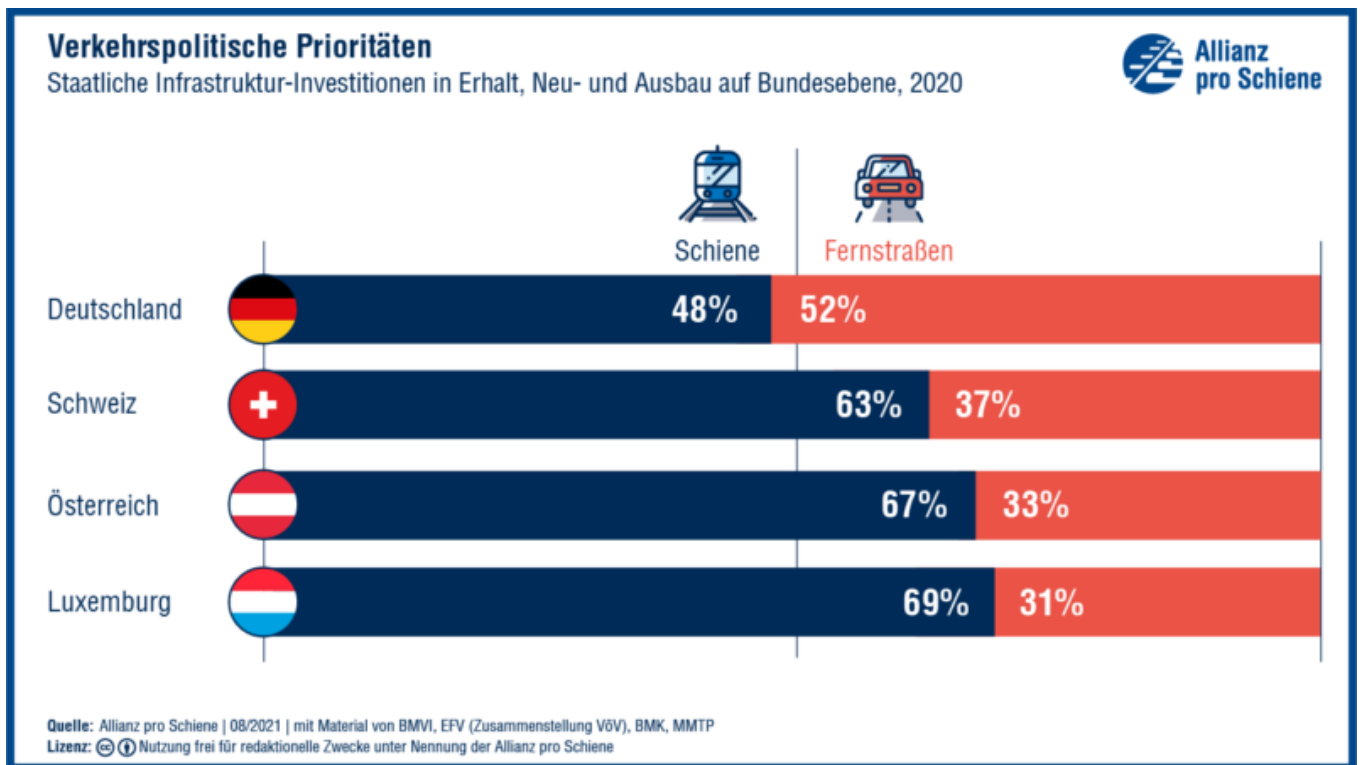
Die Bundes-Investitionen in die Schieneninfrastruktur wurden in den letzten Jahren spürbar angehoben, im europäischen Vergleich hinkt Deutschland dennoch hinterher: Im Jahr 2019 investierte Deutschland 76 Euro pro Bürger in sein Schienennetz. Im Vergleich mit den staatlichen Pro-Kopf-Investitionen anderer Industrieländer liegt Deutschland damit auf den hinteren Rängen und droht, den Anschluss zu verlieren.

Investitionen europäischer Staaten in die Schieneninfrastruktur pro Kopf



Quelle: [Allianz pro Schiene](#)

Infrastruktur-Investitionen in Deutschland, Österreich, der Schweiz und Luxemburg



Quelle: [Allianz pro Schiene](#)

*) auf Gendersprache wird hier verzichtet, aber selbstverständlich sind alle Geschlechter gemeint!

Trend: Investitionen in die Schieneninfrastruktur in Deutschland von 2009-2020



Immerhin: Aufwärtstrend, aber, siehe absolute Höhe, fast immer noch Schlusslicht bei den für Europa aufgeführten Staaten.

Kontakt: Jochen Hilbert, Tel. 04101-591007

*) auf Gendersprache wird hier verzichtet, aber selbstverständlich sind alle Geschlechter gemeint!