



An die  
CSU mit Freie Wähler  
Rathaus  
Marienplatz 8  
80331 München

Datum: 09.09.2025

## **Stau-Stadt München – wie hoch ist der wirtschaftliche Schaden?**

Schriftliche Anfrage gemäß § 68 GeschO  
Anfrage Nr. 20-26 / F 01238 von Herrn StR Andreas Babor, Frau StRin Veronika Mirlach,  
Herrn StR Thomas Schmid, Herrn StR Dr. Michael Haberland, Herrn StR Hans-Peter Mehling  
vom 07.07.2025, eingegangen am 07.07.2025

Az. D-HA II/V1 1406-2-0147

Sehr geehrte Damen\* und Herren\*,

in Ihrer Anfrage vom 07.07.2025 legen Sie folgenden Sachverhalt zu Grunde:

„In einem Artikel im Münchner Merkur vom 28.06.2025 wurden die Ergebnisse einer neuen Studie der Allianz Direkt zu Stauzeiten vorgestellt. Nach der Studie sind rund 40 % des Verkehrs in Deutschland arbeitsbedingt, zwei Drittel der Deutschen sind auf das Auto angewiesen. München weist die zweitlängsten Stauzeiten in Deutschland auf. In der Hauptverkehrszeit stehen Autofahrer fast 40 Minuten im Stau. Für einen Wirtschaftsstandort wie München nicht zu akzeptieren.“

Herr Oberbürgermeister Reiter hat mir Ihre Anfrage zur Beantwortung zugeleitet: die darin aufgeworfenen Fragen beantworte ich wie folgt:

### **1. Was sind die Gründe für die überdurchschnittlichen Stauzeiten?**

Der oben genannte Zeitungsartikel zitiert eine Studie der Allianz Direkt zu Pendelzeiten in Deutschland. Die Studie untersuchte die durchschnittlichen Pendelzeiten mit dem PKW, der Bahn und dem Fahrrad in deutschen Großstädten. Die durchschnittliche

Pendelzeit beträgt nach München laut Studie ca. 39 Minuten. Damit liegt München laut Studie auf Platz 2 hinter Leipzig mit ca. 51 Minuten.

Eine Aussage über die Stauzeiten trifft die Studie der Allianz Direkt nicht. Pendelzeiten sind nicht gleichzusetzen mit Stauzeiten.

Eine Studie der Bundesagentur für Arbeit kommt zu einem leicht anderen Ergebnis, dass die längsten Pendlerdistanzen nach Frankfurt am Main gefahren werden und München an zweiter Stelle liegt.

Die Gründe für die überdurchschnittlichen Pendelzeiten (nicht Stauzeiten) und Pendeldistanzen nach München liegen an der enormen Wirtschaftskraft und der hohen Attraktivität des Standortes München.

Aussagen über Stau-Häufigkeiten treffen die Auswertungen von TomTom und Inrix.

TomTom vergleicht hierfür die durchschnittliche Reisezeit per Kfz für durchschnittliche 10 km im Stadtgebiet von Städten weltweit. Innerhalb Deutschlands lag München im Jahr 2024 mit ca. 24 min auf Platz 5 hinter Berlin, Frankfurt, Leipzig und Hamburg.

Inrix verwendet eine andere Methodik als TomTom. Inrix ermittelt die durchschnittliche Zeit pro Jahr, die ein Autofahrer im Stau steht. Stau wird hierbei als ein bestimmter Faktor von Fahrtgeschwindigkeit zu Freifahrtgeschwindigkeit definiert. Innerhalb Deutschlands lag München im Jahr 2024 auch hier auf Platz 5 hinter Düsseldorf, Berlin, Stuttgart und Köln.

## **2. Welche baulichen Maßnahmen in der Vergangenheit haben die Stauzeiten verlängert bzw. negativ beeinflusst?**

Der TomTom-Stauindex für München liegt für 2024 unter dem Wert für 2019, d.h. der Stau hat sich reduziert. Das deckt sich auch gut mit den Werten der automatischen Zählschleifen der Landeshauptstadt München auf den Hauptstraßen für die Zählung des Kfz-Verkehrs. Im Durchschnitt der ca. 100 Kfz-Detektor ist der Kfz-Verkehr seit 2019 um ca. 6% zurückgegangen. Auch die Ergebnisse der repräsentativen Mobilitätsbefragung SrV-2023 (System repräsentativer Verkehrsbefragungen) zeigen, dass der Anteil der Wege per Kfz bei den Münchnerinnen und Münchnern von 34% in 2017 um 10 Prozentpunkte auf 24% in 2023 zurückgegangen ist.

## **3. Welche verkehrstechnischen Maßnahmen ergreift die Landeshauptstadt, um die Stauzeiten von Fahrzeugen zu reduzieren?**

Die Landeshauptstadt München ergreift vielfältige Maßnahmen, um den Stau und die Stauzeiten zu reduzieren. Hierzu zählt insbesondere der Ausbau des Öffentlichen Nahverkehrs, der Radwegeinfrastruktur und die Förderung des Fußverkehrs, um so eine Verlagerung des Verkehrs vom Kfz weg zu erreichen. Wie die Zahlen der Kfz-Detektoren und der Befragungen zeigen, reduzierte sich der Kfz-Verkehr in München und folglich konnten auch die Stauzeiten seit 2019 reduziert werden. Internationale Erfahrungen zeigen zudem, dass ein Ausbau von Straßen nicht zu einer Reduzierung von Stau führt.

#### **4. Welcher wirtschaftliche Schaden entsteht der Landeshauptstadt durch die hohen Stauzeiten?**

Die Studie von INRIX ermittelt einen Zeitverlust von 55 Stunden im Jahr 2024 pro Autofahrer. Wie in Punkt 2 erläutert, sind die Stauzeiten und Kfz-Verkehrsmengen seit 2019 gesunken.

Gesamtwirtschaftlich bedeutsamer als die Staukosten sind im Verkehrsbereich die externen Kosten. Die externen Kosten umfassen Unfälle, Luftschadstoffe, Landschaftszerstörung und Klimakosten. In Deutschland liegen laut einer Studie von infras die externen Kosten pro Personenkilometer beim PKW bei 10,8 Cent. Die externen Kosten des Schienenverkehrs liegen bei 2 bis 4 Cent pro Personenkilometer.

Ein weiterer wichtiger wirtschaftlicher Standortfaktor von Städten ist die Attraktivität als Lebensraum. Immer mehr Studien zeigen, dass für die Arbeitsplatzwahl und auch für Unternehmensansiedlungen Faktoren der urbanen Attraktivität wichtig sind, zu denen auch städtischen Bereiche mit Kfz-Verkehrsberuhigung, reduzierten Geschwindigkeiten und erhöhter Verkehrssicherheit gehören. Besonders der Einzelhandel und das Gastgewerbe profitiert von Bereichen, die für die Fußgänger attraktiv gestaltet sind und so die Innenstadt und die Stadtteilzentren wieder gestärkt werden.

Mit freundlichen Grüßen

Georg Dunkel  
Berufsmäßiger Stadtrat  
Mobilitätsreferent