

# Social hacking oder das Scheitern der Verkehrspolitik am Beispiel des Transrapids in München

Andreas Barth, PRO BAHN Oberbayern  
Stuttgart, 11. März 2010



# Über PRO BAHN ...

- Interessensvertretung der Fahrgäste
- Bundesweit, regional gegliedert, Ehrenamtlich tätig
- Breites Themenfeld:
  - Erhalt von Bahnlinien
  - Initiierung neuer Verkehre
  - Förderung attraktiver Angebote (z.B. Taktfahrpläne)
  - Politische Hintergrundarbeit
  - „klassischer Verbraucherschutz“: z.B. Fahrgastrechte, BahnCard-Service, Tarifbestimmungen, ...
- <http://www.pro-bahn.de/>



# Warum am Beispiel Transrapid?

- Abgeschlossenes Projekt, kaum Gegenstand aktueller Politik
- Verlauf ähnlich zu anderen Projekten
- Akute Projekte schlechter kommentierbar
- Landes-spezifische Darstellung (ober)bayern-spezifisch



# Verantwortung ÖV

- Bund: Verkehr und Schienennetz der Eisenbahnen des Bundes, ausgenommen Schienenpersonennahverkehr
- Länder: SPNV, teilweise übertragen „nach unten“
- Landkreise (teilweise auch Verbünde): allgemeiner ÖPNV, also Bus, Tram, Stadtbahn, ...
- Zuständigkeit und Finanzierung im Rahmen der Bahnreform (1994 bzw 1996) grundlegend geändert



# Finanzierung Eisenbahn

- Fahrkartenverkauf
- Regionalisierungsmittel
- GVFG (Bundesprogramm, Landesprogramm)
- BschwaG
- Sonstiges



# Regionalisierungsgesetz

- Im Prinzip Übertragung des „Bundesbahn-Defizits“ an die Länder
- Pauschalierte Abgeltung
- Mehrfache Kürzung
- Mittelverwendung in Länder-Verantwortung
- Mittel teilweise pauschal an DB weitergereicht (historisch begründet)



# GVFG

- Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
- Derzeit: 20% Bundesprogramm (Schienen-Großprojekte), 80% Länderprogramm (sonstiges ÖPNV, Straße)
- Faktisch Bundesprogramm auch auf Länder aufgeteilt
- Länder geben Bundesgeld aus, faktisch kaum/keine Letztkontrolle durch Bund
- Eigentlich Zweckbindung über Nutzen-Kosten-Index
- Abschaffung im Rahmen der Förderalismusreform bis 2019, Ersatz noch unklar



# BschwaG

- Bundesschienenwegeausbaugesetz
- Bau, Ausbau sowie Ersatzinvestitionen in Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes
- Nur Darlehen, außer Maßnahmen sind nicht im unternehmerischen Interesse
- Eigentlich feste Liste an Maßnahmen, angelehnt an Bundesverkehrswegeplan
- Hoffnungslos unterfinanziert



# Sondermittel Transrapid

- Eigene Position im Bundeshaushalt
- Nicht Bestandteil der üblichen Aufteilung auf die Länder



# Planfeststellung

- „Baugenehmigung“ für Bahnen (analog auch in anderen Bereichen)
- Durch Bescheid des Eisenbahnbundesamts
- Konzentrationswirkung, d.h. ersetzt alle erforderlichen Genehmigungen
- Sammelentscheidung über Projekt
- Beschränkte Mitwirkungsrechte der Bürger und Kommunen



# Nutzen-Kosten-Index

- Standardisierte Bewertung von volkswirtschaftlichem Nutzen und Kosten
- Nutzen z.B. ersparte Fahrzeiten, vermiedene Unfälle, vermiedene Staus, ...
- Kosten z.B. Baukosten
- Negative Nutzen bzw Kosten ebenfalls möglich
- Wesentliche Auswirkung durch Höhe der Baukosten bzw Fahrgastprognosen
- Nur Vorab-Betrachtung, Nachkalkulation erfolgt i.a. nicht
- Ergebnisse häufig ÖV-aversiv





# Transrapid in München – Basis I

- 23. August 2000: Scheitern der Strecke Berlin – Hamburg, Ersatzreferenzstrecke wird vereinbart. In Folge viele Vorschläge für Ersatzstrecken
- Ab November 2000: Warnung vor Problemen
- Juni 2001: DB äußert Interesse am Transrapid-Betrieb
- Juli 2001: Vergleichsgutachten Transrapid vs normale S-Bahn (Fernbahnoptionen nicht geprüft)
- September 2001: Start offizieller Gegenkampagne
- November 2001: Vergleich mit Eisenbahnstrecke mit ähnlichen Planungsparametern



# Transrapid – Basis II

- Januar 2002: Machbarkeitsstudie Transrapid / Metrorapid in Berlin vorgestellt
- Frühjahr 2002: Umfrage im Auftrag der Süddeutschen: Bevölkerung lehnt Transrapid eindeutig ab
- März 2002: Stadtrat lehnt Transrapid ab
- Juni 2002: Bundesrechnungshof bewertet Transrapid mit NKI von 0,75
- Juni 2003: Metrorapid scheitert



# Transrapid – Alternativen

- Alternativen mit Eisenbahn nicht ernsthaft geprüft
- Verächtlichmachung der S-Bahn
- Vergleich Einzelvertrag Transrapid mit Pauschalvertrag S-Bahn
- „Projekt sucht Begründung“



# Transrapid – Finanzierung

- Februar 2003: Bayer Kabinett billigt Finanzierung, Stoiber: „Finanzierung geregelt, Inbetriebnahme zur Fußball-WM 2006“
- Bundeszuschuß 675 Mio statt 550 Mio, Stolpe bietet 800 Mio (Veto vom Haushaltsausschuß)
- Wiesheu: Es fehlen nur noch 125 Mio
- Juni 2003: Ende Metrorapid – Wiesheu: Finanzierung im Herbst
- Oktober 2003: „Kosten stehen fest“
- z.B. September 2006: Huber: „noch dieses Jahr steht Finanzierung“



# Transrapid – Kosten

- 2003: 1,6 Milliarden Euro
- 2004: Kosten von 1,85 Milliarden Euro
- 3.2007: keine Kostensteigerungen, alles planmäßig
- 9.2007: Finanzierungsvereinbarung aber keine Risikoübernahme; Ziel: Übernahme der Systemrisiken durch die Industrie
- 13.3.2008: „Ziel 1,85 Milliarden wird gehalten“, „Design-to-Cost“ (inoffiziell 2,2 Milliarden)
- 27.3.2008: Festpreis 3,4 Milliarden
- 8.2008: Bayern kriegt Planungskosten nicht zurück



# „Exportchancen“

- Öfters: kurz bevorstehender Export
- z.B. Mai 2007: Iran plant Pilger-Transrapid



# Verkehrs(?)politik

- Erst Lösung, dann Problem
- „Idee“ -> „Entscheidung“ schnell, Probleme werden nach hinten verschoben
- Gutachten bestätigen Wünsche
- Grundsatzentscheidung auf Spitzenebene
- Selten Abwägung auf Fachebene
- Selten breiter Konsens, auch nicht fachlich
- Kein Zurück mehr nach ersten Vorfestlegungen



# Verkehrs(?)politik

- Projekt ändert sich entscheidend, aber kein Zurück
- Mehrfach geänderte Kriterien
- „Jetzt sind wir schon so weit“
- Denkpause für alternative Vorgehensweisen
- „Es gibt keinen Plan B“
- Daher auch extrem lange Umsetzungszeiten
- Oft große Begleit-Schäden bei Scheitern oder Durchführung von Großprojekten
- Scheitern wird nicht akzeptiert



# Verkehrs(?)politik

- Auf Arbeitsebene frühzeitig benannte Probleme „kommen nicht an“
- Aber: Kaum Projekte ohne massive Kritik
- Optimierung der Planungen?
- Doppelte Wirtschaftlichkeit: Volkswirtschaftlich und DB Netz
- DB Netz als Infrastrukturmonopolist
- Länder geben (derzeit) Bundesgeld aus
- Parlamentarische Kontrolle?
- Ausgang der Projekte oft schlecht vorhersehbar



# Erfolgsfaktoren Transrapid

- Mobilisierung der Bevölkerung
- Festnageln auf Kostenprognosen und Fixkostenangebot
- Regelmäßige Erwiderungen, Hinweis auf die Probleme
- Alternative Konzepte
- Unterstützung durch Kommunen hilfreich
- Information der Bundespolitik über Situation vor Ort
- Breites Bündnis, Verkehrspolitik plus Eigentümer
- Aber: sehr emotional geführt
- Aber: hohe Folgeschäden auch für sinnvolle Projekte



# Zusammenfassung

- Transrapid-Projekt: 4-8 Jahre Stillstand
- Negative Auswirkungen über Flughafenanbindung hinaus
- Scheitern „kleineres Übel“
- Projekt erfolgreich gestoppt durch Bürger und Politik
- Folgeschäden für weiteren Bahnausbau
- Vernünftige Lösungen auch heute noch unklar

