

Kritische Überprüfung der Machbarkeitsstudie Transrapid

Anfang Januar 2001 wurde die Kurzfassung der Machbarkeitsstudie für den Transrapidstrecke in München vorgestellt. Auf den ersten Blick erscheint das Ergebnis Bau und Betrieb des Transrapids zu rechtfertigen. Einer kritischen Überprüfung hält die Machbarkeitsstudie jedoch nicht stand. Negative Folgen für den öffentlichen Verkehr und die S-Bahn München wurden in der Studie nicht berücksichtigt, die Fahrgastzahlen sind sehr optimistisch geschätzt. Die MVV-Fahrgäste müssen mit einer Preiserhöhung von etwa 4% nur für den Transrapid rechnen. Alternativen zur Verbesserung des Flughafenanschlusses wurden in der Machbarkeitsstudie nicht überprüft; schon alleine deshalb kann diese Studie nicht Grundlage für eine Mittelvergabe sein. Zusammenfassend ergibt sich, daß der Transrapid in München verkehrlich nicht sinnvoll und wirtschaftlich nicht tragfähig ist.

Herausgeber:
PRO BAHN Regionalverband Oberbayern e.V.
Schwanthalerstr. 74
80336 München
<http://www.pro-bahn.de/oberbayern/>

Stand: 9. Februar 2002

PRO BAHN
Ihr Fahrgastverband



Fahrgastzahlen

Die in der Machbarkeitsstudie genannten Fahrgastzahlen halten einer objektiven Betrachtung nicht stand; zudem stehen sie teilweise im Widerspruch zu Aussagen im Rahmen des Raumordnungsverfahrens. Die real niedrigeren Fahrgastzahlen führen dazu, daß auch die Aussagen zur Wirtschaftlichkeit nicht haltbar sind.

Deutliche Korrekturen sind an den prognostizierten Fluggastzahlen, die als Basis für alle weiteren Zahlen dienen, an den angenommenen Umsteigern vom Autoverkehr sowie den Verlagerungen von den Flughafenbussen vorzunehmen.

Fluggastzahlen

Die Machbarkeitsstudie geht von einem jährlichen Wachstum zwischen 5,1% und 6,1% aus. Diese Zahlen sind seit dem 11. September 2001 überholt. Real gab es in 2001 (auf das gesamte Jahr betrachtet) nur ein Wachstum von 2,16%. Die Münchner Flughafen-gesellschaft geht für 2002 von einem Passagierrückgang aus. Studie und Raumordnungs-verfahren gehen auf diese massive Änderung der Berechnungsgrundlage nicht ein.

Um eine bessere Datenbasis zu bekommen, wird in diesem Papier das geringere Wachst-um für 2001 eingearbeitet. Für 2002 wird eine Stagnation der Fluggastzahlen angenom-men, ab 2003 werden die optimistischen Wachstumszahlen der Studie übernommen. Man kann davon ausgehen, daß auch diese Vorgehensweise zu einem zu hohen Fluggastauf-kommen und damit zu zu hohen Fahrgastzahlen für den Transrapid führt.

Mit diesen Vorgaben ergibt dies für das Jahr 2015 Fluggastzahlen zwischen 45,2 Millionen und 51,0 Millionen Fluggästen (Vergleich Studie: zwischen 48,6 und 55,9 Millionen).

Die geringere Zahl der Fluggäste wird auch die Zahl der Transrapid-Fahrgäste reduzieren. Von allen Fahrgastzahlen wird daher 8% abgezogen. Damit ergeben sich für das Mehr-aufkommen des Flughafens 20,8 Millionen für die Verlagerung von Schienenpersonenver-kehr 98,1 Millionen und für den induzierten Verkehr 13,6 Millionen Personenkilometer im Jahr.

Fernbusse

Derzeit fahren von München, Augsburg, Landshut und weiteren Städten direkt Fernbus-se zum Flughafen. In der Machbarkeitsstudie wird davon ausgegangen, daß von diesen Bussen etwa 1 Million Fahrgäste im Jahr auf den Transrapid umsteigen werden – dabei fahren derzeit nur etwa 0,5 Millionen Fahrgäste im Jahr mit diesen Bussen. Wesent-liches Entscheidungsargument eines Fahrgasts für eine dieser Buslinien ist jedoch die Umsteigefreiheit auf der Fahrt zum Flughafen. Der Transrapid kann schon daher nur die Linie vom Münchner Hauptbahnhof ersetzen. Nicht berücksichtigt ist auch, daß für einen Fahrgast beispielsweise aus Landshut eine Fahrt mit dem Transrapid einen deut-lich spürbaren zeitlichen Umweg darstellt. Die Zahl der von diesen Bussen gewinnbaren Fahrgästen ist daher nicht nachvollziehbar.

Real kann mit den 0,23 Millionen Fahrgästen des Flughafenbusses vom Hauptbahnhof

aus gerechnet werden, die im Jahre 2015 maximal 0,5 Millionen Fahrgäste pro Jahr ergeben. Dies sind 18,4 Millionen Personenkilometer im Jahr.

Umsteiger von der Straße

Die Machbarkeitsstudie geht davon aus, das 3 Millionen Fahrgäste im Jahr von der Straße auf den Transrapid umsteigen; dies sind durchschnittlich über 8000 Fahrgäste pro Tag. Da diese Personen heute nicht mit Öffentlichen Verkehrsmitteln fahren, ist es nicht realistisch, das die Anreise zum Hauptbahnhof mit Öffentlichen Verkehrsmitteln stattfindet.

Bei einer angenommenen durchschnittlichen Gesamtreisedauer von zwei Tagen müssten für diese Umsteiger etwa 12000 neue Parkplätze am Hauptbahnhof in der Münchner Innenstadt entstehen. Dies widerspricht der Münchner Stadt- und Verkehrsplanung auf eklatante Weise. Zudem ist auch nicht absehbar, daß dies auch nur in Ansätzen realistisch ist.

Der Weg in die Innenstadt mit dem Auto ist aus den meisten Gebieten des Großraums München derart langwierig, daß auch die Attraktivität dieses Ansatzes in Frage gestellt ist.

Realistischer wäre, daß maximal 20% (bei realitischer Betrachtung eher 10%) der Transrapidreisenden vom Autoverkehr gewonnen werden können. Die sich damit ergebende Zahl von 2700 Fahrgästen würde zwar immer noch eine unerwünschte Mehrbelastung mit Autoverkehr für die Innenstadt bedeuten, liegt aber in einer vorstellbaren Größenordnung. Dies würde bedeuten, daß etwa 37,7 Millionen Personenkilometer im Jahr vom Autoverkehr auf den Transrapid verlagert werden.

Übersicht Fahrgastzahlen

	Studie	aufgrund obiger Angaben
verlagert vom MIV	110,5	< 37,7
Mehraufkommen Flughafen	22,6	< 20,8
verlagert vom SPV ^a	106,6	< 98,1
induzierter Verkehr	14,8	< 13,6
verlagert Flughafenbus	36,3	< 18,4
Summe	290,8	< 188,6
alle Angaben in Mio Pkm/a		

^alaut Raumordnungsverfahren 91,9

Es ist zu erwarten, daß die realen Fahrgastzahlen niedriger liegen werden.

Auswirkungen auf die S-Bahn

Aus der Tabelle oben kann entnommen werden, daß pro Jahr knapp 100 Millionen Personenkilometer von der S-Bahn zugunsten eines neuen Verkehrsmittels abgezogen werden.

Die Einnahmen innerhalb des MVVs werden (im großen und ganzen) nach Personenkilometern aufgeteilt. Deshalb werden die Einnahmen der S-Bahn zurückgehen. Um dies auszugleichen ist – gleichbleibende Zuschüsse des Freistaats Bayern für die S-Bahn angenommen – eine Fahrpreiserhöhung von 4% erforderlich.

Wirtschaftlichkeit/Volkswirtschaftlichkeit

Wenn die Prognosen an die Realität angepasst werden, ergibt sich ein massiver Ausfall von Einnahmen. Von den bisherigen S-Bahn-Fahrgästen dürfen nur die Mehreinnahmen gegenüber dem Status quo in die Wirtschaftlichkeitsrechnung eingehen.

Damit ergeben sich folgende maximale Mehreinnahmen durch den Transrapid:

	Studie	aufgrund obiger Angaben
verlagert vom MIV		< 7,5
Mehraufkommen Flughafen		< 4,1
verlagert vom SPV		< 10,6
induzierter Verkehr		< 2,7
verlagert vom Flughafenbus		< 3,7
Summe Einnahmen	58,1	< 28,6
alle Angaben in Mio Euro/a		

Die Ausgaben der Machbarkeitsstudie sind dagegen zu niedrig angesetzt. Zu den von der Machbarkeitsstudie angegebenen 32,5 Millionen Euro pro Jahr müssen noch unter anderem die annualisierten Infrastrukturkosten dazugerechnet werden. In der Summe ergibt dies Kosten von mindestens 102,5 Millionen Euro pro Jahr.

Die Kosten laut Machbarkeitsstudie sind alleine schon höher als die realisierbaren Einnahmen. Deshalb ist der Transrapid wirtschaftlich bei weitem nicht tragfähig.

Bei realistischen Zahlen reduziert sich auch der volkswirtschaftliche Nutzen, der hauptsächlich von den reduzierten Autofahrten gespeist wird. Damit ist der Transrapid auch volkswirtschaftlich nicht sinnvoll.

Alternativen

Priorität im Großraum München muß die Sanierung und der Ausbau der vollkommen überlasteten S-Bahn haben. Die bisher für den Transrapid reservierten Mittel sind dafür freizugeben, die für die Vorbereitungsgesellschaft zur Verfügung stehenden Gelder können für die Vorbereitung eines schnellen S-Bahn-Ausbaus verwendet werden.

Die Beschleunigung des Flughafenanschlusses kann besser und billiger mit einem konventionellen Rad-Schiene-System geschehen. Wenn der Bedarf dafür besteht, so ist dieser Weg zu bevorzugen.