

## **Stellungnahme zur volkswirtschaftlichen Bewertung des Projekts Baden-Württemberg 21 (BW 21)**

Das zentrale Element der gesamtwirtschaftlichen Bewertung ist die Nutzen-Kosten-Analyse (*BMVBW, 2005, S. 23*). Bei der Nutzen-Kosten-Analyse ist klar, dass ein Projekt volkswirtschaftlich zu rechtfertigen ist, wenn das Nutzen-Kosten-Verhältnis größer als 1 ist.

Bei der volkswirtschaftlichen Bewertung des Projekts BW 21 wird auf eine Nutzen-Kosten-Analyse verzichtet (*Innenministerium Baden-Württemberg, 2009*). Es wird vielmehr ermittelt, wie stark die Bruttowertschöpfung durch das Projekt steigt. Dabei bleibt unklar, wie groß dieser Anstieg sein muss, damit ein Projekt volkswirtschaftlich zu rechtfertigen ist.

Die durch das Projekt bewirkten Steuereinnahmen zur volkswirtschaftlichen Rechtfertigung heranzuziehen, ist absurd. Das erkennt man z.B. daran, dass höhere Steuern den Nutzen von Projekten steigern würden. Die Frage, ob sich das Projekt BW 21 volkswirtschaftlich rechtfertigen lässt, bleibt völlig offen.

Zur Klärung der Frage, ob ein Projekt volkswirtschaftlich zu rechtfertigen ist, ist eine Nutzen-Kosten-Analyse unverzichtbar. Die üblichen Bewertungsverfahren für Verkehrswegeinvestitionen enthalten deshalb eine Nutzen-Kosten-Analyse (BVWP, EWS, Standardisierte Bewertung). Auch die zahlreichen, über die ganze Welt verteilten Projekte, die Flyvbjerg, Bruzelius und Rothengatter in dem Buch *Megaprojects and Risk* verglichen haben, wurden durch Nutzen-Kosten-Analysen bewertet (*Flyvbjerg, Bruzelius, Rothengatter, 2003*).

Für den Nahverkehr des Projekts Stuttgart 21 existiert eine neuere Nutzen-Kosten-Analyse (*VWI, 2006*). Sie ergab ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von rund 3. Wenn dieses Nutzen-Kosten-Verhältnis richtig wäre, dann wäre das Projekt Stuttgart 21 Nahverkehr volkswirtschaftlich zu rechtfertigen. Die Nutzen-Kosten-Analyse ist allerdings grob gefälscht, um ein hohes Nutzen-Kosten-Verhältnis vorzutäuschen. In dem Buch *Megaprojects and Risk* wird nachgewiesen, dass dies weltweit üblich ist und auch in der Vergangenheit weltweit so gemacht wurde.

Wenn man die strategischen Fehler eliminiert, die in das Verfahren eingebaut wurden, um die Projekte schönzurechnen, dann kommt man zu einem realistischen Nutzen-Kosten-Verhältnis von rund 0,5 (*Marte, 2008, S. 20*). Bei einer realistischen Nutzen-Kosten-Abschätzung ist das Projekt Stuttgart 21 Nahverkehr also volkswirtschaftlich nicht zu rechtfertigen.

Für das Projekt Stuttgart 21 gibt es eine ältere Nutzen-Kosten-Analyse von Heimerl (*Heimerl, 1994*). Auch für das Projekt Stuttgart 21 wurde damals ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von knapp 3 ermittelt. Da diese Nutzen-Kosten-Analyse die gleichen strategischen Fehler enthält wie bei der Studie zum Nahverkehr, kann man davon ausgehen, dass das Nutzen-Kosten-

Verhältnis für das Projekt Stuttgart 21 um den gleichen Faktor überschätzt wird wie das Nutzen-Kosten-Verhältnis für das Projekt Stuttgart 21 Nahverkehr. Das realistische Nutzen-Kosten-Verhältnis für das Projekt Stuttgart 21 wird deshalb bei rund 0,5 liegen. Das Projekt ist dann volkswirtschaftlich nicht zu rechtfertigen.

Um einen Überblick zu gewinnen, ist es sinnvoll, die schönerechnete Nutzen-Kosten-Analyse für das Projekt Stuttgart 21 mit der realistischen Nutzen-Kosten-Abschätzung und der Berechnung der Bruttowertschöpfung zu vergleichen.

Bei der schönerechneten Nutzen-Kosten-Analyse werden 3,076 Mrd. Investitionskosten angenommen (*Turmforum, 2009*). Bei einem Annuitätenfaktor von 4 % (3 % Zins, 45 Jahre Nutzungsdauer) ergeben sich daraus jährliche Baukosten von 123 Mio. EUR. Bei einem Nutzen-Kosten-Verhältnis von 3 ergibt sich ein jährlicher Nutzen von 369 Mio. EUR/a. Die schönerechnete Nutzen-Kosten-Analyse ergibt also einen volkswirtschaftlichen Gewinn von 246 Mio. EUR/a.

Bei der realistischen Nutzen-Kosten-Abschätzung wird eine Verdopplung der Investitionskosten auf 6,092 Mrd. EUR angenommen (*Vieregg, Rößler, 2008, S. 43*). Bei einem Annuitätenfaktor von 6,5 (6 % Zins, 45 Jahre Nutzungsdauer) ergeben sich daraus jährliche Kosten von 396 Mio. EUR/a. Bei einem Nutzen-Kosten-Verhältnis von 0,5 ist der jährliche Nutzen 198 Mio. EUR/a. Es entsteht dann ein volkswirtschaftlicher Verlust von 198 Mio. EUR/a.

Bei der volkswirtschaftlichen Bewertung des Projekts BW 21, das die Neubaustrecke nach Ulm enthält, wird eine Steigerung der Bruttowertschöpfung von rund 500 Mio. EUR/a ermittelt (*Innenministerium Baden-Württemberg, 2009, S. 103*). Dabei wird ein Zinssatz von 3,5 % angenommen, was etwas realistischer als die bei Nutzen-Kosten-Analysen üblichen 3 % ist.

Da das Projekt Stuttgart 21 während der Nutzungsdauer von 45 Jahren zu

- **volkswirtschaftlichen Verlusten von rund 200 Mio. EUR/a führt,**

führt es natürlich auch zu

- **einer Verminderung der Bruttowertschöpfung,**
- **einer Verringerung der Steuereinnahmen und zu**
- **einer Verringerung der Arbeitsplätze.**

Dass für den Ausbau nach Ulm keine Nutzen-Kosten-Analyse vorliegt, ist nicht so wichtig, da dieses Teilprojekt nicht umstritten ist.

Sicher ist auch die Nutzen-Kosten-Analyse für Steuerzahler undurchsichtig. Eine Ausnahme dabei sind die Kosten. Diese wurden bei dem Projekt Stuttgart 21 ausführlich öffentlich diskutiert und es ist dadurch einer breiten Öffentlichkeit bekannt geworden, dass die realen Kosten mit hoher Wahrscheinlichkeit um den Faktor 2 höher sein werden als die geschätzten Kosten. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis sinkt dann von 3 auf 1,5.

Die Zinsen sind bisher nicht breit diskutiert worden, obwohl jedem Kreditnehmer klar ist, dass die bei der volkswirtschaftlichen Bewertung benutzten 3 % reichlich wenig sind. Hier

könnte man eine breite öffentliche Diskussion ohne die Hilfe von Gutachtern in Gang bringen. Diese Diskussion wäre wichtig, da das Nutzen-Kosten-Verhältnis unter 1 sinkt wenn man den inflationsbereinigten Realzins von 3 % durch einen Marktzins von 6 % ersetzt (Marte, 2008).

Die Fehler bei der Nutzenberechnung sind für Steuerzahler schwer zu durchschauen. Erst wenn man versucht, die Nutznießer der Temposteigerung durch Fahrpreiserhöhungen zur Finanzierung des Projekts zu veranlassen, wird deutlich, dass deren Zahlungsbereitschaft in der Regel sehr viel kleiner ist als der bei der Nutzen-Kosten-Analyse angenommene Nutzen. Um die Fehler bei der Nutzenberechnung einer breiteren Öffentlichkeit näher zu bringen, wäre sicher ein Gutachten hilfreich. Wichtig ist dieser Punkt, da der volle volkswirtschaftliche Schaden des Projekts Stuttgart 21 nur deutlich wird, wenn man alle relevanten Fehler berücksichtigt.

Lit.:

*BMWBW (Hg.) (2005): Die gesamtwirtschaftliche Bewertungsmethodik-Bundesverkehrswegeplan 2003, Schlussbericht.*

*Flyvbjerg, B., Bruzelius, N., Rothengatter, W. (2003): Megaprojects and Risk*

*Heimerl, G. (1994): Projekt Stuttgart 21 Machbarkeitsstudie - Verkehrliche und betriebliche Untersuchung, betriebs und gesamtwirtschaftliche Bewertung*

*Innenministerium Baden-Württemberg (Hg.) (2009): Volkswirtschaftliche Bewertung des Projekts Baden-Württemberg 21 (BW 21), Gutachten im Auftrag des Innenministeriums Baden-Württemberg, Endbericht*

*Marte, G. (2008): Kommentar zur Nutzen-Kosten-Untersuchung der ÖPNV-Maßnahmen des Projekts Stuttgart 21, [www.verkehrswissenschaftler.de/Kommentare](http://www.verkehrswissenschaftler.de/Kommentare)*

*Turmforum(2009): Willkommen im neuen Herzen Europas!-Ein Jahrhundertprojekt stellt sich vor, [www.das-neue-herz-europas.de](http://www.das-neue-herz-europas.de) Stichwort Finanzierung*

*Viergegg, M., Rößler, K. (2008): Ermittlung der wahrscheinlichen Kosten des Projekts Stuttgart 21*

*VWI, Intraplan Consult (2006): Nutzen-Kosten-Untersuchung der ÖPNV-Maßnahmen Stuttgart 21*