

Bemerkungen zur Volkswirtschaftlichen Bewertung des Projekts Baden-Württemberg 21 (BW21)

Einleitung

Am 7.4.2009, wenige Tage nach Unterzeichnung der Finanzierungsvereinbarungen für das Projekt BW21, hat MP Oettinger ein neues Gutachten zur volkswirtschaftlichen Bewertung vorgestellt. Es handelt sich um ein Gefälligkeitsgutachten, in welchem die Wirkungen des Projekts BW21 schöngerechnet werden.

Es war bei Großprojekten schon immer üblich, Mandatsträger, Öffentlichkeit und Medien zu täuschen. Dies wird in dem 2003 erschienenen Fachbuch „**Megaprojects and Risk**“ auf wissenschaftlicher Basis beschrieben. Das neue Gutachten ist ein schönes Beispiel für diese Täuschung. Auf der hinteren Umschlagseite des Buches steht (frei übersetzt und gekürzt):

Das Buch „Megaprojects and Risk“ ist eine faszinierende Darstellung darüber wie die Förderer von Großprojekten Mandatsträger, Öffentlichkeit und Medien systematisch falsch informieren, um die Zustimmung zu den Projekten zu erlangen. Es wird ausführlich gezeigt, dass die Formel zur Zustimmung zu den Großprojekten ein **unge-sunder Cocktail** aus

- zu niedrig angegebenen Kosten
- zu hoch angegebenem betriebswirtschaftlichem Nutzen
- unterschätzten schädlichen Umweltauswirkungen
- und überschätztem volkswirtschaftlichem Nutzen ist.

Während der erste Punkt, die Kosten des Projekts in der Öffentlichkeit ausführlich diskutiert wurde und daher auch jedermann weiß, dass die Kosten sehr wahrscheinlich viel höher liegen werden, als angegeben, ist den Förderern des Projekts bei den anderen Auswirkungen des Projekts die Täuschung bisher gelungen.

Pikant ist, dass einer der Verfasser des Buches „Megaprojects and Risk“ der Verkehrswirtschaftler **Professor Rothengatter** ist, der auch an dem neuen Gutachten maßgeblich mitgearbeitet hat. Das Buch ist in dem Gutachten sogar zitiert.

Die Kritik im einzelnen

Behauptung: Das Projekt spült während der Bauphase 1,46 Mrd. € in die Kassen des Landes.

Hier handelt es sich im wesentlichen um die Mehrwertsteuer und andere Steuern, die in den Baukosten enthalten sind. Dies als volkswirtschaftlichen Nutzen zu bezeichnen, ist lächerlich.

- Erstens würden diese Steuern auch anfallen, wenn das Geld für etwas ganz anderes, zum Beispiel Schulen oder Umweltschutzmaßnahmen ausgegeben werden würde.
- Zweitens ist klar, dass BW profitiert, wenn Geld in BW ausgegeben wird. Das ist aber kein volkswirtschaftlicher Nutzen, sondern nur ein Nutzen für BW.
- Drittens würde die Argumentation bedeuten, dass eine Steuererhöhung volkswirtschaftlich nützlich ist.

Behauptung: Der Gesamtwert aller Immobilien in BW steigt um 1,2 Mrd. €¹ bezogen auf geschätzte 700 Mrd. €

Dass sich durch Ausbau der Verkehrsinfrastruktur der Wert von Immobilien ändern kann, ist klar. Der Wert aller Grundstücke von BW hängt allerdings eng mit der Wirtschaftskraft der Bevölkerung zusammen. Wenn an einer Stelle der Wert von Immobilien steigt, so sinkt dementsprechend der Wert von Immobilien an anderer Stelle. Aber selbst wenn es zu der angegebenen Wertsteigerung von 1,2 Mrd. € kommen würde, so ist das noch kein volkswirtschaftlicher Nutzen. Es ist ein Nutzen für die Eigentümer der Immobilien, weil sie die Miete erhöhen können. Für die Mieter ist es ein gleich großer Schaden.

Behauptung: Nach Inbetriebnahme des Projekts werden 190,5 Mio. € pro Jahr erwirtschaftet

Das Projekt BW21 erzeugt angeblich eine so genannte Bruttowertschöpfung (BWS) von 765,0 Mio. € pro Jahr. Die 190,5 Mio. sind die Steuern daraus. Mit diesen Steuern würden die Baukosten innerhalb von zwei Jahrzehnten refinanziert.

Wie es zu dieser BWS kommt, bleibt das Geheimnis der Gutachter. Statt anschaulicher Erklärungen enthält das Gutachten pseudowissenschaftliches Brimborium. Auch der Stuttgarter Finanzbürgermeister Michael Föll konnte nicht erklären, wie es zu dieser BWS und den Steuermehreinnahmen daraus kommt, als er auf einer CDU-Veranstaltung am 23.4.09 in Steinhaldenfeld auf diesen Punkt angesprochen wurde.

Behauptung: Es werden 175.000 Tonnen Kohlendioxid pro Jahr weniger emittiert

Im Gutachten steht, dass als Folge der Attraktivitätssteigerung des Schienenverkehrs eine Mrd. Pkw-Kilometer pro Jahr weniger auf der Straße gefahren werden.

¹ ohne den Wert des Stuttgart-21-Areals

Das wäre in der Tat ein volkswirtschaftlicher Nutzen. Außer CO₂ würden auch die gesundheitsschädlichen anderen Emissionen eingespart und die Unfälle weniger werden. Die Abhängigkeit von Öleinfuhren würde sinken.

Die Pkw-Fahrleistung in BW beträgt 80 bis 90 Mrd. Kilometer pro Jahr. Das heißt, eine Verringerung von eine Mrd. Pkw-Kilometer würde bedeuten, dass der Pkw-Verkehr auf den Straßen von BW um durchschnittlich mehr als ein Prozent zurückgehen würde. Der Verkehr auf der A8 nach Ulm müsste in der Größenordnung von 10.000 Fz/Tag sinken. Trotzdem ist geplant ist, die A8 und zahlreiche andere Straßen parallel zu den neuen Schienentrassen zu verbreitern oder neu auszubauen.

Von der einen Milliarde Pkw-km, um die der Autoverkehr angeblich weniger wird, entfallen laut Gutachten 310 Mio. Pkw-km (Fernverkehr) plus 67 Mio. Pkw-km (Nah- und Regionalverkehr) auf Stuttgart 21. Dies stimmt überein mit der Behauptung („21 gute Gründe für Stuttgart 21“), durch S21 würden 18 Mio. Pkw-Fahrten pro Jahr (= 50.000 Fahrten pro Tag) auf die Schiene verlagert werden, wenn man die durchschnittliche Fahrtenlänge mit 21 km annimmt. **Wo** der Verkehr weniger wird, steht nirgends. Die Planer gehen gar nicht davon aus, dass der Autoverkehr weniger wird und streben das auch nicht an. Auch im Stuttgarter Nahverkehrsplan wird kein Rückgang des Autoverkehrs als Folge von Stuttgart 21 prognostiziert. Siehe das Diagramm im Anhang, welches die Verkehrsentwicklung an der Stuttgarter Gemarkungsgrenze zeigt. Wie groß der im Gutachten angegebene Rückgang des Pkw-Verkehrs sein müsste, ist in dem Diagramm eingezeichnet unter der Annahme, dass der größte Teil der 50.000 Fahrten an der Gemarkungsgrenze auftritt. Diesen Rückgang könnte man billiger und vor allem in der Wirklichkeit bekommen durch Verzicht auf jeden weiteren Straßenbau. Aus demografischen Gründen sinkt nämlich die Zahl der Autofahrten um ungefähr 1 Prozent pro Jahr.

Die Behauptung, der Autoverkehr würde durch S21 um 18 Mio. Pkw-Fahrten pro Jahr weniger werden, ist eine Falschaussage. Der Autoverkehr wird nur dann weniger, wenn der parallel verlaufende Autoverkehr langsamer gemacht wird². Das Gegenteil ist geplant.

Behauptung: Es entstehen in BW ungefähr 9500 zusätzliche Arbeitsplätze

Mit dieser Behauptung haben die Gutachter tief in die Mottenkiste der von der Verkehrslobby gesteuerten Pseudoverkehrswissenschaft gegriffen und das falsche Dogma von der Entstehung von Arbeitsplätzen durch Verkehrswegebau herausgeholt.

Anlässlich der Tagung „Straße und Gesellschaft“ am 3.2.1998 hatte Professor Rothengatter noch gesagt, dass allein durch Straßenbau keine Arbeitsplätze geschaffen werden würden und die behaupteten riesigen volkswirtschaftlichen Effekte nicht eintreten würden. Beim Ausbau der Schieneninfrastruktur kann das nicht anders sein.

² Autofahrer steigen auf den ÖV um, wenn dieser schneller als die Straße ist. Wenn dadurch die Straße entlastet wird, wird der Autoverkehr beschleunigt und nimmt nach dem Gesetz vom konstanten Reisezeitbudget wieder zu. Um dies zu verhindern, muss dafür gesorgt werden, dass es durch das Umsteigen zu keinen Zeitgewinnen für den auf der Straße verbleibenden Autoverkehr kommt. Tut man das nicht, so kann der Schuss nach hinten raus gehen und der Autoverkehr kann sogar zunehmen.

Entwicklung des Autoverkehrs (Stuttgarter Gemarkungsgrenze) und Trendprognosen

Diagramm: Pfeleiderer, April 2009

