

Jobmaschine Stuttgart 21?

Die Plakatwerbung für Stuttgart 21 verspricht „17.000 neue Arbeitsplätze“ durch ein „9 Milliarden Investitionsprojekt“.

Ein Blick auf die Zahlen

Stuttgart 21 selbst soll nach offizieller Rechnung nur 4,1 Mrd.€ kosten. Das „9 Milliarden Investitionsprogramm“ entsteht so: Die Zufahrt zum neuen Tiefbahnhof soll durch Tunnel laufen; dadurch würde der jetzige Zulauf zum Kopfbahnhof nicht mehr gebraucht, es würden Flächen frei, auf denen das neue Rosensteinviertel entstehen soll. Die erwarteten Investitionen für Sanierung der Gleisflächen und für die anschließende Entwicklung sind ein wesentlicher Teil des Investitionsprogramms, ein Großteil der 17.000 neuen Arbeitsplätze soll hier entstehen.

Allerdings gelang es nicht, für die Entwicklung dieser Flächen, wie geplant, einen privaten Investor zu finden – der einzige private Interessent zog sich schnell wieder zurück. Deshalb sprang schließlich die Stadt Stuttgart ein: Sie kaufte die potentiell frei werdenden Flächen auf und übernahm damit das Investitionsrisiko. Somit finanziert sich das „9 Milliarden Investitionsprogramm“ ausschließlich aus öffentlichen Geldern, wenn auch aus unterschiedlichen Kassen (Stadt und Region Stuttgart, Land Baden-Württemberg, Bund, zum Teil mit Umweg über die bundeseigene Bahn AG).

In der Summe heißt das, jeder dieser neuen Arbeitsplätze kostet die öffentliche Hand 530.000 € (Im Vergleich: die Bundesagentur für Arbeit rechnet mit 80.000 € Anschubfinanzierung für eine neue Stelle).

Wo Stuttgart 21 Jobs kostet

Die meisten der 17.000 neuen Arbeitsplätze entstünden erst mit dem neuen Rosensteinviertel, d.h. frühestens 2019; realistische Schätzungen gehen von 2040 aus (Aussage von Dr. Anton Hofreiter, MdB, Verkehrspolitischer Sprecher der Grünen Bundestagsfraktion, begründet durch die Abhängigkeit der Finanzierung von den Fulda-Listen zum Bundesverkehrswegeplan).

Im Kontrast hierzu hat das Projekt Stuttgart 21 in den letzten 10 Jahren einen massiven Investitionsstau verursacht, der weiter anhält und direkt oder indirekt zum Verlust von Arbeitsplätzen führt:

- „In dem Stuttgarter Bahnhof sind über viele, viele Jahre keine Investitionen mehr erfolgt“ sagte Bahnchef Rüdiger Grube am 7. Februar 2010 im Interview der Woche des Deutschlandfunks. Dadurch ist laut Grube ein Investitionsstau von 1,8 bis 2,8 Mrd. € entstanden (vor allem Modernisierung des Gleisvorfelds inklusive Signaltechnik, die längst überfällige Umstellung auf ein modernes elektronisches Stellwerk wurde mit Blick auf Stuttgart 21 unterlassen). Da diese Arbeiten im Gegensatz zum Tunnelbau wenig materialintensiv sind, lässt sich dieser Investitionsstau direkt in Arbeitsplätze umrechnen.
- Für die Stadt Stuttgart zeigt sich ein ähnliches Bild: Für Stuttgart 21 sind große Summen blockiert, die anderweitig im Haushalt fehlen und so zu Stellenabbau und verminderten Investitionen führen (eine Finanzierung über Schulden ist aufgrund von Sparvorgaben und Haushaltsrecht nur sehr eingeschränkt möglich; in Rücklagen o.ä. blockiertes Geld fehlt also real an anderer Stelle).



bitte wenden

Im einzelnen:

Für das zukünftige Rosensteinviertel zahlte die Stadt Stuttgart 460 Mio. € an die Bahn, und zwar schon 2002. Hinzu kommen insgesamt 200 Mio. € an städtischen Rückstellungen für Stuttgart 21. Das macht, mit Zinsen gerechnet, einen Betrag von 825 Mio. €, der für weit in der Zukunft geplante Investitionen blockiert ist und für unmittelbar notwendige städtische Aufgaben nicht verwendet werden kann.

Dem gegenüber steht in der Stadt Stuttgart ein Investitionsstau von 600 Mio. € und ein Bedarf an 400 neuen Stellen (Schätzung und Antrag der Stadtverwaltung).

Von den 400 beantragten Stellen (Verwaltung, Kindergärten, soziale Dienstleistungen, städtische Einrichtungen, etc.) konnte im aktuellen Haushalt nur ein viertel genehmigt werden.

Allein für die Verkehrssicherung und Instandhaltung der Schulen steht ein Investitionsstau von 320 Mio. € an. Im Haushalt eingeplant werden konnten aber lediglich 100 Mio. € über die nächsten vier Jahre. Für die angestrebten Ganztagschulen wären weitere 100 Mio. € notwendig (vor allem für den Bau von Schulküchen).

Auch hier handelt es sich um vergleichsweise wenig materialintensive Handwerkeraufträge, die sich wiederum direkt in Arbeitsplätze übersetzen.

Wirksamere Projekte

Die im Bundeshaushalt eingestellten Mittel für die Umsetzung von Projekten aus dem Bundesverkehrswegeplan sind unabhängig vom Bedarf gedeckelt, d.h. wird ein Großprojekt wie Stuttgart 21 finanziert, so können andere Schienen(aus)bauprojekte nicht umgesetzt werden (vergl. z.B. Holzhey-Vortrag, zu finden unter www.parkschuetzer.org/presse).

Viele der Projekte im Bundesverkehrswegeplan wären in ihrer Umsetzung wirkungsvoller: Ein einziger Streckenkilometer für Stuttgart 21 kostet 250 Mio. € (vergl. Vieregge & Rössler, zu finden unter www.parkschuetzer.org/presse). Aufgrund der hohen Energie- und Materialkosten beim Tunnelbau entfällt aber nur etwa 10% dieser Summe auf Arbeitskosten. D.h. im Verhältnis zum investierten Geld werden kaum Arbeitsplätze geschaffen bzw. gesichert. Der Tunnelbau selbst erfolgt ohnehin weitgehend vollautomatisch. Bei anderen Bahnprojekten liegen die Kosten pro Kilometer bei einem Bruchteil (z.B. 14 Mio. € pro Kilometer für die Strecke München-Mülldorf-Salzburg), dafür entfällt ein wesentlich höherer Anteil der Kosten auf Arbeit (im Durchschnitt 50%, bei Elektrifizierungsprojekten noch mehr).

