

Job-Lügen haben kurze Beine: Stuttgart 21 ist kein Arbeitsplatzmotor

Die Propagandisten des Milliardenprojekts haben immer mit falschen Zahlen gespielt. Von Hans Abel

Ca. 24.000 neue Dauerarbeitsplätze auf dem frei werdenden Gleisareal hatten sie und ihre Nachfolger in den 90er-Jahren den Bürgern versprochen: Ex-Oberbürgermeister Manfred Rommel und OB Wolfgang Schuster, die Ex-Ministerpräsidenten Erwin Teufel und Günther Oettinger sowie die Ex-Bahnchefs Heinz Dürr und Hartmut Mehdorn. Alle malten die wunderbare Arbeitsplatzvermehrung an die Wand. Doch dann kam der „Jobmotor“ ins Stottern. Die Zahl halbierte sich auf 12.000. Mittlerweile sprechen Bahnchef Rüdiger Grube, die Tunnel-Politiker und ihre Werbeagenturen nur noch von 10.000 zusätzlichen Stellen. Doch auch diese Zahl ist manipuliert. Einige Stuttgart-21-Befürworter sind deshalb so verunsichert, dass sie in den Zeitungsanzeigen der letzten Monate auf Zahlen ganz verzichteten. Zum Thema Arbeitsplätze in der Bauindustrie siehe Artikel auf dieser Seite.

Die 10.000 neuen Stuttgart-21-Jobs sollen nicht nur auf dem frei werdenden Gleisgelände hinter dem Hauptbahnhof entstehen, sondern in ganz Baden-Württemberg, heißt es in einem Gutachten des Instituts für Wirtschaftspolitik und Wirtschaftsforschung (IWW) der Universität Karlsruhe, das die Landesregierung in Auftrag gegeben hat. IWW-Professor Werner Rothengatter zählt darin den Arbeitsplatzeffekt von Stuttgart

Stuttgart und Ulm würden andernorts viele Arbeitsplätze absaugen

21 und den der Neubaustrecke nach Ulm zusammen. Für Stuttgart 21 allein prognostiziert er lediglich 2.600 neue Jobs. Von den einst 24.000 Arbeitsplätzen für Stuttgart bleiben damit bestenfalls gut ein Zehntel übrig. Ob die allerdings auf dem heutigen Gleisgelände angesiedelt werden, kann auch das IWW nicht sagen.

Grund für das Arbeitsplatzplus laut Institut: Baden-Württemberg werde mit Stuttgart 21 und der Neubaustrecke wesentlich besser erreichbar; damit würde die Wirtschaftskraft zunehmen. Infolgedessen würden neue

Arbeitsplätze geschaffen. Und welche Städte oder Landkreise würden damit beglückt? Auch darauf geben die Wirtschaftswissenschaftler in Karlsruhe keine Antwort.

Die Versprechung, 24.000 neue Jobs zu schaffen, hatte in den 90er-Jahren bereits das Stuttgarter IMU-Institut bezweifelt. Die Zahl 24.000, das mussten die Projektbetreiber dann zugeben, war ohnehin nur eine Planungsgröße. Sie steht in Paragraph vier der Rahmenvereinbarung zwischen Stadt, Land, Bund und Bahn. Stuttgart verpflichtet sich darin, auf dem frei werdenden Gleisgelände Bebauungspläne für 24.000 Arbeitsplätze zu erlassen. Die Vereinbarung gilt noch heute. Wenn man der Rechnung des IWW folgt, werden auf dem Gleisgelände des Stuttgarter Hauptbahnhofs maximal 2.600 neue Jobs angesiedelt. Wenn aber Büro- und Gewerbeflächen für 24.000 Arbeitsplätze geschaffen werden, müssen 21.400 Arbeitsplätze in die neue Stuttgarter City verlagert werden – aus den umliegenden Stadtteilen, aus den umliegenden Landkreisen oder aus noch weiter entfernten Gegenden. Der Konzentrationsprozess würde weiter zunehmen. Die Zentren beziehungsweise Unterzentren Stuttgart und Ulm würden andernorts wie ein Staubsauger Arbeitsplätze absaugen. Mittelgroße Städte und ländliche Regionen wären von einem zunehmenden Verfall bedroht.

Wie begründet nun die IWW-Studie den Arbeitsplatzeffekt, der tatsächlich nur eine Verlagerung ist? Nach Fertigstellung des neuen Bahnknotens sei Stuttgart wegen der Verkürzung der Fahrtzeiten besser erreichbar. Dies führe zu einer vermehrten Ansiedlung von Unternehmen.

Spätestens seit Heiner Geißlers Faktencheck wissen wir aber, dass die Fahrtzeiten in etlichen Fällen nicht kürzer werden. Zudem kommt es auf die Gesamtfahrtzeit an. Denn bei wenigen oder schlechten Umsteigemöglichkeiten und bei einer niedrigen Zugfrequenz sind Fahrten mit der Bahn nicht attraktiv. Professor Werner Rothengatter geht zudem von der üblichen Mischung aus Personen- und Güterverkehr aus. Die Neubaustrecke nach Ulm ist für den Güterverkehr aber untauglich. Auch die in der



Unverdorren wirbt auch die IHK mit falschen Jobversprechungen

Modellrechnung angegebene Verteilung von Bahn- und Straßenverkehr stimmt nicht. Der Professor gibt ein Verhältnis von 1:9 an, ohne Güterverkehr liegt das Verhältnis aber bei 1:13.

Der Karlsruher Wirtschaftswissenschaftler berücksichtigte auch nicht, dass einige regionale Verbindungen mit S21 schlechter werden. Zum Beispiel die stark genutzte Verbindung über Bad Cannstatt, Esslingen und Plochingen nach Tübingen oder der IC- beziehungsweise ICE-Anschluss von Göppingen und Geislingen. Damit sind nicht einmal die 4.000 vom IWW errechneten verlagerten – nicht neu geschaffenen – Arbeitsplätze, die S21 und die Neubaustrecke generieren sollen, realistisch. ■

Nur zusätzliche Aufträge für Bäcker, Metzger und Friseure?

S21 und die Bauindustrie. Von Hans Abel

Ein in der Gewerbe hat bereits von Stuttgart 21 profitiert: das Bewachungsgewerbe. Aber das ist weniger das Verdienst von Bahnchef Rüdiger Grube als das der Bürgerbewegung gegen Stuttgart 21, die so fantasievoll und so häufig demonstriert und blockiert, dass die Bahn und ihre Bauunternehmen viele Hundert Wachleute anheuern mussten. Ansonsten ist das Geschäft für die Bauindustrie überschaubar. Wenn es nicht doch noch zu einem Baustopp kommt, gehen die Betreiber von bis zu 7.000 zusätzlichen Arbeitsplätzen in der Bauphase aus. Auch Zahl 7.000 gehört ins Reich der Propaganda. Dies hat Prof. Dr. Werner Rothengatter, der Gutachter der Landesregierung, in einer Stellungnahme für den Bundestag selbst zugegeben. Allerdings nur in einer Fußnote. Zitat: „Die Effekte aus der Bauphase treten in ähnlicher Form für jede öffentliche Bauinvestition auf und sind keine spezielle Wirkung von Baden-Württemberg 21.“ Damit sind Stuttgart 21 und die Neubaustrecke nach Ulm gemeint.

Wenn Stuttgart zum Beispiel die vielen maroden Schulen sanieren würde, hätte die regionale Bauindustrie viel zu tun. Denn die Stadt muss einen Investitionsstau von 400 Millionen Euro abbauen. Bei einer Großinvestition wie dem Messeneubau auf den Fildern oder dem geplanten Tunnelbahnhof profitieren dagegen vor allem andere. Die Bahn muss die Gewerke nämlich wegen ihres Volumens europaweit ausschreiben. Die billigsten Großanbieter werden deshalb den Zuschlag erhalten. Für die kleinen Gewerke kommen Subunternehmen mit Knebelverträgen zum Zug. Und da Bahnchef Rüdiger Grube schon angekündigt hat, die Kosten durch „höheren Ausschreibungsdruck“ zu senken, werden Dumpinglöhne bei Sub-Subunternehmen und Sub-Subs bewusst

Kommentar

Leere Versprechungen

Die Arbeitsplatzversprechungen der Politik sind wie ein Kartenhaus in sich zusammengefallen. Doch leider hat der Propagandatruck jahrelang gewirkt. Mittlerweile sind die Menschen kritischer geworden, denn die Versprechungen haben sich immer wieder als falsch herausgestellt. Immer noch aber leugnen CDU und FDP die strukturellen Probleme der Wirtschaft in der Region Stuttgart und in Baden-Württemberg. Denn das passt nicht zu ihrer Wahlwerbung; das passt nicht zum Märchen über unser Musterlände, das überall Spitze sei. Wie anfällig das Land ist, wurde in der jüngsten Krise sehr deutlich. Die Abhängigkeit vom Fahrzeugbau und vom Export ist so groß, dass Stuttgart noch vor Kurzem die Hauptstadt der Kurzarbeit war.

Ob das Land den Strukturwandel gut bewältigen wird, ist völlig offen. Klar ist aber, dass dazu erhebliche Anstrengungen erforderlich wären. Und das kostet Geld – Geld, das in den kommenden Jahren in Stuttgart und auf der Schwäbischen Alb verbuddelt werden soll.

Hans Abel

Plakativ und irreführend

Interview mit dem Leiter des Stuttgarter IMU-Instituts Martin Schwarz-Kocher

Als plakativ und irreführend bezeichnet Martin Schwarz-Kocher (52), der Geschäftsführer des Stuttgarter IMU-Instituts, die Behauptung, Stuttgart 21 sei ein Jobmotor. Das Institut analysiert seit zwei Jahrzehnten im Auftrag der Wirtschaftsförderung Region Stuttgart, der IHK, der Handwerkskammer und der IG Metall die wirtschaftliche Entwicklung der Region. Martin Schwarz-Kocher hat damit einen tiefen Einblick in den aktuellen Strukturwandel und die Gefahren, die daraus entstehen können – beispielsweise für die Arbeitsplätze.

Die Betreiber von Stuttgart 21 behaupten, dass in der Bauphase in Stuttgart 5.000 Arbeitsplätze geschaffen werden. Ist die Zahl seriös?

Martin Schwarz-Kocher: Bauinvestitionen schaffen oder sichern immer Arbeitsplätze. Trotzdem stimmt die Aussage so nicht. Die Modellrechnung, die das Institut für Wirtschaftspolitik und Wirtschaftsforschung (IWW) im Auftrag der Landesregierung erstellt hat, geht vom Gesamtinvestitionsvolumen für S21 und die Neubaustrecke nach Ulm aus. Damit entfällt höchstens die Hälfte der berechneten Bauarbeitsplätze auf Stuttgart 21. Zweitens stammen die verwendeten Finanzmittel aus den Investitionshaushalten der öffentlichen Hand und der Bahn AG. Diese Mittel würden bei einem Stopp von S21 in andere, vermutlich sinnvollere Projekte investiert werden, was zu den gleichen Arbeitsplatzeffekten führen würde. Werner Rothengatter vom IWW hat dies übrigens in seiner Stellungnahme in der Anhörung des Deutschen Bundestages

im Oktober 2010 ausdrücklich bestätigt. Hier führte er aus, dass die Arbeitsplatzeffekte in der Bauphase keine spezifische Wirkung von Baden-Württemberg 21 sind.

Ist es richtig, dass mit Stuttgart 21 neben den Jobs in der Bauindustrie 12.000 neue Arbeitsplätze entstehen?

Martin Schwarz-Kocher: 12.000 ist die alte Zahl. In der Bundestagsanhörung korrigierte das IWW seine Schätzung auf circa 8.000 Arbeitsplätze. Dabei wurden auch hier wieder die Effekte der Neubaustrecke und Stuttgart 21 zusammengerechnet. Im IWW-Gutachten werden den S21 nur circa 20 Prozent der Beschäftigungseffekte zugeordnet. Dabei geht es aber nicht um die Schaffung neuer Arbeitsplätze. Vielmehr bewerten die Schätzmodelle, wie sich im Südweststaat die Standortfaktoren der Regionen durch Baden-Württemberg 21 verbessern, wie sie damit attraktiver für Wirtschaftsansiedlungen werden. Bezeichnenderweise stützen sich die IWW-Modelle auf Verhaltensannahmen, die sie selbst als „dem physikalischen Gravitationsgesetz entlehnt“ bezeichnen. Nun sind ja Gravitationskräfte für die Anziehung von Materie und nicht für deren Entstehung verantwortlich. Es geht also bestenfalls um die Anziehung von Arbeitsplätzen, nicht deren Schaffung.

Stuttgart 21 wird als „Jobmotor“ für die Region gelobt. Wie schätzen Sie dies ein?

Martin Schwarz-Kocher: Solche plakativen Zuspitzungen halte ich für absolut ir-

reführend, weil sie von wichtigen Zukunftsfragen wegführen. Die Wirtschaftsregion Stuttgart steht tatsächlich vor großen Herausforderungen. Die prosperierende Automobilbranche hat über lange Jahre Beschäftigung und Wohlstand in der Region garantiert. Damit ist aber eine starke Abhängigkeit vom Auto entstanden. Umso stärker werden wir aber vom Prozess der ökologischen Modernisierung der Industrie betroffen sein. Und hier gilt es, die Chancen zu ergreifen. Die Innovationskraft der Region ist so groß, dass schon heute wichtige

Impulse zur Lösung der Zukunftsfragen in der Kfz- und Maschinenbaubranche von hier ausgehen. Diese Potenziale müssen durch eine aktive regionale Industriepolitik unterstützt werden. Da geht es zum Beispiel um die Vernetzung von mittelständischen Unternehmen zur Hebung von Innovationspotenzialen oder die Qualifizierung von un- und angelernten Arbeitern. Dafür wären die Finanzmittel von Land und Stadt wesentlich zukunftsfruchtiger eingesetzt als für die Schaffung neuer Büroflächen und Shoppingmalls.

Das Interview führte Hans Abel.



Martin Schwarz-Kocher
Leiter des Immo-Instituts

K21 ja zum Kopfbahnhof
Bahnhof mit Vernunft.

Das Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21
bittet freundlich um Spenden:

Spendenkonto: KTO 618 052 020 · BLZ 600 907 00 Südwestbank
Empfänger: BUND Regionalverband Stuttgart