

Stuttgart 21 – ein Jahrhundertprojekt am seidenen Faden?

Von Raimund Haser

Wo Straßen sind, da prosperiert die Wirtschaft. Telefon, Internet und E-Mail-Verkehr können nur zu einem kleinen Teil den physischen Transport von Menschen und Gütern ersetzen. Wer deshalb bei der Infrastruktur nicht nachrüstet, wird abgehängt. Dieser Grundhaltung entsprang einst das noch unter Ministerpräsident Erwin Teufel ins Leben gerufene Mammut-Projekt „Stuttgart 21“. Und seither streiten sich Gegner und Befürworter vehement um die Notwendigkeit neuer Bahntrassen und der Umgestaltung von Bahnhöfen – insbesondere des Stuttgarter Kopf-Bahnhofs. In Ulm wird das Thema nach einem Vorstoß von Hilde Mattheis (SPD) wieder heiß diskutiert. Laut IHK geht es bei der Frage „Stuttgart 21 – ja oder nein“ um die wirtschaftliche Konkurrenzfähigkeit der Region in den kommenden Jahrzehnten.

Bis zur Kommunalwahl in Stuttgart schien aus Sicht der Befürworter von Stuttgart 21 zumindest politisch alles glatt zu laufen – keine finanzielle Hiobsbotschaft konnte das größte Infrastrukturprogramm in der südwestdeutschen Nachkriegszeit erschüttern. Mit Namens-Umdeutungen à la „Baden-Württemberg 21“ wurden auch die Kritiker auf dem flachen Land beruhigt – gerade Ulm werde in besonderem Maße von den neuen Trassen und von dem Umbau des Bahnhofsareals profitieren, betonte Ministerpräsident Günther H. Oettinger bei jeder sich bietenden Gelegenheit. Zudem stärke ein gut ausgebautes Fernwegenetz den regionalen Bahnverkehr und beschleunige Planungen wie zum Beispiel die Elektrifizierung der Südbahn vom Bodensee aus in Richtung Ulm und München.

Doch die Kommunalwahl brachte das Thema erneut aufs Tapet: Das starke Abschneiden der Grünen deuteten viele Beobachter als das Nein der Stuttgarter zu zehn Jahren Bauzeit

für Stuttgart 21. Überdies wurde es angesichts immer neuer Kostenschätzungen vielen im Land schwindelig. Zwar win-ken die Verantwortlichen ab, wenn davon die Rede ist, dass die Schallmauer von 4,5 Milliarden Euro wohl nicht halten wird. Dass die veranschlagten 3,1 Milliarden Euro ausreichen werden, glaubt aber inzwischen nicht einmal mehr Wolfgang Drexler, Landtagsvizepräsident, SPD-Mitglied und Sprecher von Stuttgart 21.

Die Landesregierung und auch die SPD reagierten schon im Wahlkampf immer ungehaltener auf die Zweifler – so griff Ministerpräsident Oettinger die Grünen-Fraktion im Landtag bei der Mitgliederversammlung des Arbeitgeberverbandes Südwestmetall in den Hallen von Zwick Roell in Eisingen frontal an. „Da müssen wir noch ein Hühnchen miteinander rupfen.“ Auch die eine zeitlang als Nachfolgerin von Ex-SPD-Chefin Ute Vogt gehandelte Ulmerin Hilde Mattheis bekam von Oetting-



Maut als letztes Mittel

Wie wichtig Straßen und Schienen für die wirtschaftliche Entwicklung einer Region sind, zeigt ein Blick in die Vergangenheit: Einst waren es die Flüsse, die als Transportwege dienten. Dass Regionen wie das Ruhrgebiet in der Industrialisierung so sehr wachsen konnten, lag zum Großteil an der Möglichkeit, Rohstoffe und Lebensmittel unkompliziert angeliefert zu bekommen und Waren gleichermaßen einfach abtransportieren zu können. Bis heute verteidigen diese Metropolen ihre Größe – auch dank hoher Investitionen in das Schienen- und Straßennetz im 19. und 20. Jahrhundert. So verband die erste Autobahn in Deutschland, die heutige A555, die Rheinstädte Köln und Bonn. Ein Zufall? Wohl kaum.

Ulm ist ebenfalls durch die strategisch günstige Lage an der Donau groß geworden. Heute gilt es nach der Aussage von Wirtschaftsvertretern jedoch mehr denn je, die Infrastruktur der Zukunft zu sichern. Die IHKs Bodensee-Oberschwaben, Reutlingen und Ulm haben deshalb in einer gemeinsamen Erklärung die Bundesregierung dazu aufgefordert, endlich ein Finanzierungskonzept für den Albaufstieg der A8 vorzulegen. Gerade der Regierungsbezirk Tübingen habe aus Sicht der drei IHKs in der Vergangenheit zu wenig Geld erhalten. Alleine um die im Bundesverkehrswegeplan enthaltenen Bundesstraßenmaßnahmen des Regierungsbezirks zu realisieren, wären seit 2003 jährliche Mittelzuweisungen von 60 Millionen Euro nötig gewesen. Effektiv ist laut einer Mitteilung in den vergangenen Jahren aber nicht einmal die Hälfte dieses Finanzierungsbedarfs gedeckt worden. Für die IHKs ist das eine klare Benachteiligung der Region.

Um das nun erreichte Konjunktur-Paket-Niveau auf den Straßen langfristig sicherzustellen, wären die Wirtschaftsvertreter sogar bereit, einer Pkw-Maut zuzustimmen, sofern es auf der anderen Seite Entlastungen bei der Mineralöl- oder Kfz-Steuer gibt. Unterm Strich bliebe „der positive Effekt der Benutzung der Straßen durch ausländische Autofahrer bestehen“, heißt es.

ger noch kurz vor seiner Verabschiedung in Richtung Brüssel eine Rüge. Es sei eine „völlig peinliche Veranstaltung“, wenn Mattheis das Projekt in Frage stelle, sagte Oettinger beim CDU-Parteitag in Friedrichshafen. Denn das Projekt nutze Ulm eine Menge. Mattheis gehöre zu den „Scharlatanen“, die „keine Ahnung“ hätten und Baden-Württemberg mit ihrer Kritik schadeten. Stuttgart 21 sei unumkehrbar, notwendig und günstig, so Oettinger. „Drei Viertel der Kosten übernehmen der Bund und die Bahn. Wir wären schön blöd, wenn wir es noch ablehnen würden.“

Dass das Projekt scheitert, glaubt indes niemand so recht, denn selbst innerhalb der SPD steht Mattheis mit ihrer Kritik ziemlich alleine da. Ivo Gönner, Oberbürgermeister von Ulm und ein Schwergewicht in der Landes-SPD – manche sehen in ihm gar den richtigen Kontrahenten für Ministerpräsident Stefan Mappus bei den nächsten Landtagswahlen – rügte Mattheis ebenfalls. „Das ist ein Tritt in den Hintern der Sozialdemokraten im Raum Stuttgart“, sagte Gönner.

Wirtschaft und IHK stehen hinter dem Projekt

Dass die Wirtschaft voll und ganz hinter dem Projekt steht, betonten IHK-Hauptgeschäftsführer Otto Sälzle und IHK-Präsident Peter Kulitz im Gespräch mit „business today“. Sie warnen davor, an dem Beschlossenen zu rütteln. „Würde Stuttgart 21 gestoppt, wäre das nicht nur eine Katastrophe, sondern ein Tsunami“, so Präsident Kulitz. Die Region würde vom wirtschaftlichen Treiben in anderen Regionen abgehängt – ein Fehler, der sich noch in Jahrzehnten negativ auswirken würde.

„Ich bin deshalb auch sehr ungehalten über die Haltung der Grünen. Seit Jahrzehnten fordern sie, auf die Schiene umzusteigen. Und nun verleugnen sie aus Opportunitätsgründen heraus ihr ureigenes politisches Credo.“

Dass an Stuttgart 21 nicht mehr gerüttelt wird, davon ist auch IHK-Hauptgeschäftsführer Sälzle überzeugt. „Das ist ein Sturm im Wasserglas. Vielleicht wird an der einen oder anderen Stelle abgespeckt. Aber das Projekt wird so kommen wie geplant.“ Er verweist vor allem auf die wichtige Anbindung des Flughafens Stuttgart an ein leistungsfähiges Schienennetz. „Und diese Trasse kommt nur, wenn Stuttgart 21 kommt“, so Sälzle. „Die Neubaustrecke Ulm-Wendlingen würde ohne Stuttgart 21 mitten auf dem Acker enden. Das wäre dann Schilda hoch drei.“ Der Gipfel an Unverfrorenheit sei daher, so Präsident Kulitz, „wenn die Ulmer SPD-Wahlkreisabgeordnete Hilde Mattheis derzeit zu suggerieren versucht, dass bei der Realisierung von Stuttgart 21 womöglich die ICE-Trasse nach Ulm aus Kostengründen nicht mehr zum Zuge käme.“ Das sei eine „bewusste Täuschung der Bürger“.

Dass Baden-Württemberg und insbesondere unsere Region besonders von Stuttgart 21 profitieren würden, zeigt ein aktuelles Gutachten. Demzufolge könnten allein durch den Bau rund 5000 Arbeitsplätze entstehen. In der Folge könnten bis zu 10 000 Dauerarbeitsplätze im Land entstehen. „Das ist ein Konjunkturprogramm par excellence“, sagt Peter Kulitz. „Das bringt uns die Prosperität, die anderweitig nicht zu schaffen ist.“

Auch den Autofahrern käme Stuttgart 21 gelegen. Denn erstens wäre die Bahn mit einer Fahrtzeit von nicht einmal



einer halben Stunde zwischen Ulm und Stuttgart eine echte Alternative. Zweitens gehören laut Otto Sälzle der Neubau der Autobahn A8 über die Alb und der Bau der Bahntrassen für Stuttgart 21 direkt zusammen. „Hier gibt es eine positive Verkoppelung.“ Dass der Alaufstieg am Drackensteiner Hang dringend gemacht werden muss, sei allen Beteiligten klar, sagt Sälzle. „Der kostet zwischen 400 und 700 Millionen Euro. Und das muss das Land aus den vom Bund zugeteilten Mitteln stemmen.“

Dass der Süden bei der Infrastruktur nicht seitens des Bundes abgehängt wird, dafür sorgt laut Otto Sälzle auch die neue Konstellation in Berlin. „Eine rot-grüne Regierung wäre eine Regierung des Nordens gewesen.“ Und da hätte der Süden leicht aufs Abstellgleis geraten können. ■

„Ein Rückzieher bei Stuttgart 21 wäre ein Tsunami“: IHK-Präsident Peter Kulitz (links) und IHK-Hauptgeschäftsführer Otto Sälzle.

„Es gibt weniger zu verteilen“

Ein Gespräch mit IHK-Präsident Peter Kulitz über die notwendigen Weichenstellungen nach der Bundestagswahl und nach dem Ende der Großen Koalition.

Herr Kulitz, sind Sie zufrieden mit der neuen Regierung?

Peter Kulitz: Ich freue mich darüber, dass es eine bürgerliche Mehrheit gibt, weil ich mir davon wirtschaftspolitisch die richtigen Weichenstellungen erhoffe. Aber es wird nicht einfach sein, den Spagat zwischen Konjunkturbelebung und Stabilisierung der Haushalte zu schaffen. Wir müssen stark darauf achten, dass wir durch allzu liberale Ansätze nicht in eine massive gesellschaftspolitische Auseinandersetzung geraten.

Wodurch könnte die ausgelöst werden?

Kulitz: Es wird im kommenden Jahr in den Betrieben unweigerlich zu Kapazitätsanpassungen kommen. Das betrifft auch Arbeitsplätze. Aber die Diskussionen darüber müssen so vonstatten gehen, dass wir bei allen erforderlichen Veränderungen die Wahrung des sozialen Ausgleichs im Auge behalten.

Und wie soll das funktionieren?

Kulitz: Beide Seiten – Arbeitgeber und Arbeitnehmer – müssen verstehen, dass es weniger zu verteilen gibt und man sein Anspruchsdenken deutlich reduzieren muss.

Wie realistisch sind angesichts der von Ihnen angesprochenen Einbrüche die Forderungen und Koalitionsbeschlüsse zum Thema Steuersenkung?

Kulitz: Rein wirtschaftlich betrachtet, sind Steuererleichterungen natürlich wichtig für die Konjunkturbelebung, weil sie Nachfrage schaffen – nicht nur beim Konsum, sondern auch bei den Investitionsgütern. Nur eine Gesamtbetrachtung über

alle Steuerarten hinweg hilft da aber nicht weiter. Wir müssen in die einzelnen Steuerarten gehen.

Bitte...

Kulitz: Uns liegen aktuell vor allem zwei Dinge am Herzen: Bei der Erbschaftssteuer muss es in der Lohnsummenberechnung eine Notfallklausel geben und bei der Gewerbesteuer darf besonders in schlechten Zeiten die Substanz nicht besteuert werden. Ein drittes Thema wäre die Abschaffung der kalten Progression in der Einkommensteuer.

Was passt Ihnen an der Gewerbesteuer nicht?

Kulitz: Vor allem viele Familienunternehmen haben noch gar nicht begriffen, was auf sie zukommt: Durch die Hinzurechnung von Mieten, Leasingraten und Pachten auf die Bemessungsgrundlage bei der Gewerbesteuer können viele Betriebe für 2009 selbst dann Steuern zahlen, wenn sie einen Verlust ausweisen. Die Rückkehr zur alten Regelung ist hier eine Frage des gesunden Menschenverstandes.

Wie realistisch ist denn die Vorstellung, dass der Staat die Nachfrage beleben kann?

Kulitz: Gerade in unserer Region sind viele Unternehmen sehr stark exportabhängig. Und wenn Märkte weltweit einbrechen – Beispiel Maschinenbau – dann kann auch die Bundesregierung nichts dagegen unternehmen. Da hilft nur Geduld. Ich sehe eine gewisse Chance, dass die Zahlen in den kommenden Monaten wieder moderat besser werden. Vom Vor-Krisen-Niveau sind wir aber auch dann noch weit entfernt. ■