

ARGUMENTE

Nummer 1 – 01.08.2009

Stadtmitte am Fluss

www.saarbruecker-argumente.de

380 Millionen – Muss das sein?

Es ist an der Zeit, „Stadtmitte am Fluss“ auf den Prüfstand zu stellen! Denn die Zukunft unserer Landeshauptstadt Saarbrücken liegt uns allen am Herzen. Es steht außer Frage, dass wir in der Verantwortung sind, die Saar-Metropole lebens- und liebenswert zu gestalten und zu erhalten. Als sich der Stadtrat im Jahr 2004 dazu entschloss, das Großprojekt „Stadtmitte am Fluss“ aus der Taufe zu heben, waren viele gute Gedanken dabei. Heute, fünf Jahre später, haben sich die Rahmenbedingungen allerdings geändert. Und so gut die Idee damals zu sein schien, müssen wir uns nun die Frage stellen, ob und in welcher Form wir sie realisieren können. Wir erleben die größte Wirtschaftskrise seit Bestehen der Bundesrepublik Deutschland. Die trifft die Bürgerinnen und Bürger ebenso wie die öffentlichen Haushalte. Auch auf die Kommunen kommen schwere Zeiten zu. Noch im laufenden Jahr wird der Finanzdezernent unserer Stadt auf Grund der allgemeinen konjunkturellen Schwäche 18 bis 22 Millionen Euro weniger einnehmen als geplant. Dieser Trend wird sich in den kommenden Jahren fortsetzen. Wir müssen so ehrlich sein, um festzustellen, dass die Beteiligten vor fünf Jahren von völlig anderen Voraussetzungen ausgingen. Die gilt auch für die Berechnung der entstehenden Kosten. Ursprünglich war für „Stadtmitte am Fluss“ ein Finanzvolumen von etwa 180 Millionen Euro veranschlagt worden. Mittlerweile geht



Hartmut Ostermann

selbst die Saarbrücker Oberbürgermeisterin Charlotte Britz von einem Minimalbetrag von 380 Euro aus. Und man muss kein Prophet sein, um festzustellen, dass sich dieser Betrag noch erhöhen wird. Es gibt genug Beispiele aus dem In- und Ausland, dass sich Großprojekte fast nie in dem ursprünglich avisierten Kostenrahmen halten.

Von Seiten des Bundes sind höchstens 80 Millionen Euro an Zuschüssen zu erwarten, von der Europäischen Union wären es 50 Millionen. Dies bedeutet im Klartext, dass Stadt und Land 250 bis 270 Millionen Euro aufbringen müssten. Dass das Land dies kann, ist auf Grund der gesetzlich verankerten Schuldenbremse

außerordentlich fraglich. Und die Landeshauptstadt? An Tilgung und Folgekosten für „Stadtmitte am Fluss“ kämen jährlich weitere sieben bis acht Millionen Euro hinzu. Wer soll das bezahlen?

Doch es sind nicht nur die finanziellen Aspekte, die Anlass geben, um über eine Modifizierung dieses Projekts nachzudenken. Allen Planungen zu Folge soll der Verkehr während der Bauphase des Tunnels durch die Innenstadt geleitet werden. Bereits jetzt ist die Verkehrssituation innerhalb Saarbrückens sehr problematisch. Die Projektplaner gehen von einer Bauzeit von vier bis fünf Jahren aus. Doch schon ein Blick auf die Umbaumaßnahmen an der Ostspange und dem Römerkastell zeigt, dass diese Zeitpläne nicht einzuhalten sind. Innerhalb der Bauphase müssten die Gewerbetreibenden mit massiven Einbrüchen rechnen, betroffen davon sind große Einkaufszentren, ebenso wie Einzelhandel, Dienstleister und Gastronomie. Saarbrücken würde seine Anziehungskraft für Touristen und Konsumenten an Städte wie Metz, Kaiserslautern, Luxemburg und Trier verlieren. Der so entstehende Schaden wäre kaum wiedergutzumachen. Nicht zuletzt sollte daher auch berücksichtigt werden, dass eine derartige Investition zwangsläufig dazu führen wird, dass andere dringend benötigte Projekte in der Landeshauptstadt nicht in Angriff genommen werden. Deshalb fordern wir eine sachorientierte Diskussion statt eines Millionenspiels ohne Grenzen! ■



Wer soll das bezahlen? Angesichts eines gigantischen Schuldenberges von Stadt und Land stellt sich diese Frage.



EU-Gelder sinnvoll nutzen: Gibt es für das Saarland bis 2013 wirklich nur ein einziges förderungswürdiges Projekt?

Tunnelbau: Von Beginn an gab es kritische Stimmen

Entgegen der offiziellen Verlautbarungen gab es seit Planungsbeginn auch kritische Stimmen zur „Stadtmitte am Fluss“. So standen vor allem die hohen Kosten für den Tunnelbau im Fokus. Auch die Auswirkungen auf die Natur sowie die Verkehrsproblematik während der Bauphase waren immer wieder ein Thema. Oftmals wurde auch die schleppende Planung seitens der Stadtverwaltung hinterfragt.

Seit dem Bau 1959 ist Saarbrücken geprägt von der Stadtautobahn. An dieser Tatsache schieden sich seitdem in aller Regelmäßigkeit die Geister. Für die Kritiker ziehe sich die Autobahn in nicht optimaler Art und Weise mitten durch die Innenstadt und trenne die Stadtteile St. Johann und Alt-Saarbrücken voneinander ab. Allerdings vergessen jene, dass diese Trennung schon alleine durch die Saar gezogen wird. Die Befürworter der bisherigen Lösung sehen in der Stadtautobahn auch ein Alleinstellungsmerkmal für die Landeshauptstadt.

Einig waren sich bisher Kritiker und Befürworter immer in dem Punkt, dass hochwasserbedingte Sperrungen nervig sind. Keimzelle des Projekts „Stadtmitte am Fluss“ war daher auch die ursprüngliche Diskussion um eine Optimierung der Verkehrssituation an der Saar. Die A620 ist seit ihrem Bau in den Sechzigern im Schnitt an fünf Tagen im Jahr überflutet. Seit Anfang der 80er beschäftigen sich das Land und der Bund mit der Frage: Was lässt sich gegen die Überschwemmungen der Stadtautobahn unternehmen? Und im Zuge der städtebaulichen Entwicklung kam auch die Frage, wie man die Innenstadt attraktiver für Touristen und Gäste machen könnte.

Diese Diskussion nimmt ihren Ursprung im Jahr 2003, als der damalige Bürgermeister Kajo Breuer ausführte: „Die finanzielle Situation soll nicht die

Ideen und ihre Weiterentwicklungen verbieten.“ Und so verbannte der Städtebaubeirat der Landeshauptstadt Saarbrücken, ein Gremium unabhängiger und ehrenamtlich tätiger Stadtplaner, zunächst die finanzielle Schere aus dem Kopf. Zusammen mit der Gesellschaft für Innovation und Unternehmensförderung (GIU), renommierten Stadt- und Verkehrsplanern sowie Architekten plante er für Saarbrücken eine neue



Ein Auszug aus der „Saarbrücker Zeitung“ vom 06.08.2007.

„Stadtmitte am Fluss“. Auffallend an diesen Planungen ist bereits die Tatsache, dass man sich absichtlich um die Finanzierung keine ausreichenden Gedanken gemacht hatte. Damals schon mit am Bord: Die Architektin und heutige Baudezernentin Rena Wandel-Hoefler, die am 28. Juni 2003 in der „Saarbrücker Zeitung“ wie folgt zitiert wird: „Mit neu gestalteten Saarufern würde die verlorene Stadtmitte ihren Bürgern zurückgegeben. Diese lebendige Mitte könnte auch positiv ausstrahlen und dem weiteren Niedergang der zunehmend mit Billigläden besetzten Bahnhofstraße, der heruntergekommenen Viktoriastraße, der sterbenden Eisenbahn- und der toten Kaiserstraße entgegenwirken.“ Frau Wandel-Hoefler sagte nur wenige Monate später allerdings auch: „Saarbrücken hat keine Zeit, solche Dinge auf die lange Bank zu schieben.“ Dieter Ehrmanntraut, damaliger Baudezernent, bewies aber ein bisschen mehr Weitsicht

als er bereits im November 2003 ausführte: „100 Millionen Euro nur für einen Tunnel sind sehr schwer darstellbar. Stadt und Land können so etwas nicht finanzieren.“ Insgesamt sollte das Projekt – ohne die Renovierung der Berliner Promenade – 115 Millionen Euro kosten, dazu sei es nötig auch die bis heute voll funktionsfähige Wilhelm-Heinrich-Brücke abzureißen und in neuer, schmalerer Variante wieder aufzubauen.

Der ehemalige Saarbrücker Oberbürgermeister Hans-Jürgen Koebnick, der damals in Reihen der Sozialdemokraten um Unterstützung warb, bezifferte die Zahlen des Gesamtprojekts auf rund 135 Millionen Euro – eine gnadenlose Fehleinschätzung wie sich später zeigen sollte. Diese mangelhafte Planung, die sich wie ein roter Faden durch die Geschichte von „Stadtmitte am Fluss“ zieht, rief von Beginn an Gegner und Kritiker auf den Plan. So rief die Saarbrücker FDP als erste Partei dazu auf, dieses Projekt „nur zu verwirklichen, wenn es auch finanzierbar ist. Die Stadtobere haben die Pflicht zu prüfen, ob es Alternativen gibt“.

Schon nach der Absichtserklärung des Stadtrates, das Projekt in weiteren Planungsschritten umzusetzen, bildete sich ein „Gegnerkreis“ und kritisierte beispielsweise die „Milchmädchenrechnung der Saarbrücker Parteien“. Denn angesichts einer zu steigenden Kaufkraft durch die Verwirklichung des Projektes, könne es zwar tatsächlich sein, dass in Saarbrücken bis zu 3.000 Arbeitsplätze mehr geschaffen werden. Aber, so die Initiatoren, „dies würde nur bewirken, dass anderswo im Saarland diese Arbeitsplätze und damit auch die Kaufkraft wegfallen würde. Letztlich handelt es sich dabei nur um eine Verschiebung von Problemen“.

Auch im Frühjahr 2008, als sich Rena Wandel-Hoefler als Baudezernentin erneut für eine Realisierung des gigantischen Bauvorhabens in gewohnter Form ausgesprochen hatte, meldete

SAARBRÜCKER

ARGUMENTE

Herausgeber:
FDP Kreisverband Saarbrücken,
Taubfeld 8, 66121 Saarbrücken,
Telefon 0681-92729-0, Fax 0681-92729-29,
Rüdiger Linsler (V.i.S.d.P.)

E-Mail: info@saarbruecker-argumente.de
Internet: www.saarbruecker-argumente.de



Die Chronologie einer Kostenexplosion über fünf Jahre

2004: Die Begeisterung kennt keine Grenzen: Vertreter der Landeshauptstadt präsentieren den Entwurf für „Stadtmitte am Fluss“. Kostenfaktor 115 Millionen Euro. Einhelliger Tenor: „Das schaffen wir.“

2005: Die neugewählte Oberbürgermeisterin Charlotte Britz teilt mit, dass das Projekt rund 170 Millionen Euro kosten würde. War man ursprünglich nur von einer Baumaßnahme links der Saar ausgegangen, kam nun erstmals die Sanierung der Berliner Promenade ins Spiel. Als weitere Gründe für den Preisanstieg wurden unter anderem Entwässerungsprobleme beim Tunnelbau genannt. Britz euphorisch: „Bis 2010 ist das zu schaffen.“

2006: Nach einem erneuten Projektentwurf geht man nun von 177 Millionen Euro Gesamtvolumen aus. Das Land glaubt den Zahlen nicht und gibt eine Machbarkeitsstudie in Auftrag. Fast zwei Jahre lang tut sich nichts. Medien berichten erstmals davon, dass das Prestigeprojekt in Stocken gerät.

2008: Die Machbarkeitsstudie liegt vor. Danach soll alleine der Tunnelbau 190 Millionen Euro verschlingen. Finanzminister Peter Jacoby (CDU) gibt zu, „dass es mich angesichts dieser Zahlen fast vom Stuhl gehauen hat“. Die saarländische FDP äußert sich ebenfalls kritisch und warnt davor, „unüberlegte Risiken“ einzugehen.

Januar 2009: Oberbürgermeisterin Charlotte Britz fordert beim Neujahrsempfang mehr als 190 Millionen Euro vom Bund. Die zugesagten 60 Millionen seien überholt. Zur Erinnerung: Ursprünglich war man von 115 Millionen Gesamtkosten ausgegangen. Nach Verhandlungen in Berlin wird der Betrag auf 64 Millionen erhöht. Die CDU amüsiert sich über den „Verhandlungserfolg“.

Juni 2009: Der Großprojektantrag an die Europäische Union ist noch immer nicht abgeschickt. Im Stadtrat fällt das Wort „Sargnagel“. Baudezernentin Rena Wandel-Hoefer hält das Projekt immer noch „für finanzierbar“.

Juli 2009: Erstmals geistert die Zahl 400 Millionen durch den Saarbrücker Stadtrat. Unter der Hand wird davon gesprochen, dass das Projekt auch eine halbe Milliarde verschlingen könnte. FDP-Fraktionschef Friedhelm Fiedler sagt: „Stadt und Land können diese Summe nicht finanzieren.“ ■

Ein weiterer Auszug aus der „Saarbrücker Zeitung“ vom 06.08.2007.

sich der Gegnerkreis erneut zu Wort. Die „Saarbrücker Zeitung“ berichtete am 21. April 2008: „Die Stadtmitte am Fluss war und ist ein Projekt kommunalpolitischen Größenwahns“, erklärt Dieter Drabiniok, der Sprecher des Gegnerkreises des Projektes „Stadtmitte am Fluss“ in einer Pressemitteilung seiner Organisation. Anlass ist der Beschluss des Stadtrats, weitere 1,2 Millionen Euro zur Verfügung zu stellen, die nötig sind, um das Projekt „Stadtmitte am Fluss“ weiterzuplanen. Drabiniok weiter: „Mit der neuen Baudezernentin Rena Wandel-Hoefer ist das Projekt wieder auf die Tagesordnung gerückt. An der Ausgangssituation hat sich jedoch nichts geändert.“ Saarbrücken, so klagt Drabiniok, habe „eine halbe Milliarde Euro Schulden“ und werde „die Folgekosten des Tunnels, Instandhaltung und Betrieb alleine tragen müssen“. Drabiniok fürchtet, dass in der City die Hochwassergefahr steigt – und im Tunnel die Unfallgefahr. Der Einzelhandel werde während des Baus Einnahmen verlieren, der City-Verkehr „im Dauerstau versinken“.

Außerdem kritisiert der Gegnerkreis, dass „seit 2004 über vier Millionen Euro für die Planungen versenkt wurden“. Und nun solle auch noch „einiges davon wiederholt werden“ – so beispielsweise „ein städtebaulicher Wettbewerb“, der für die Berliner Promenade bereits erfolgt sei und „mit Preisgeldern von 40.000 Euro belohnt wurde“. Außerdem liegen laut Gegnerkreis bereits „mehrere Gutachten zu Hochwasser, Lärm und Baugrund vor“. Trotzdem wolle die Stadt weitere Studien anfertigen lassen. Schon 2005 habe der Kreis die damaligen Baukostenansätze von rund 169 Millionen Euro einschließlich Berliner Promenade „als zu gering

in Zweifel gestellt“. „Und tatsächlich würden jetzt schon 180 Millionen Euro veranschlagt – zuzüglich 21 Millionen Euro für die Promenade“. Der Kreis bezweifelt, dass diese 201 Millionen Euro reichen. Drabiniok: „Inflation, Energie- und Baustoffpreise werden diesen Ansatz zur Makulatur machen.“ Kritische Stimmen kamen beileibe nicht nur von Außenstehenden. Immer wieder meldeten sich Politiker zu Wort, die Art und Weise der Vorgehensweise und den Stand der Planungen kritisierten. Bereits am 10. November 2007 berichtete die „SZ“ davon, dass der Landes- und Fraktionsvorsitzende der FDP, Dr. Christoph Hartmann, von „Schlamperei und Schlafmützigkeit“ gesprochen habe.

Auch Umweltaktivisten haben sich in der Vergangenheit gegen das Projekt ausgesprochen: Der Bund für Umwelt- und Naturschutz (BUND) kommentierte im vergangenen Frühjahr die Auswirkungen während der Bauphase wie folgt: „Die Umsetzung bringt Saarbrücken erhöhte Verkehrsbelastungen auf etlichen innerstädtischen Straßen, Verschlechterung des Hochwasserabflusses der Saar, Wegfall der letzten Uferböschungen, weitere Versiegelung der Uferbereiche, Beeinträchtigung des Wasserschutzgebietes St. Arnual, erhöhte Schadstoffkonzentrationen an den Tunnelöffnungen und mehr Lärmbelastungen nicht nur während der Bauzeit.“

Doch gerade um die Bauphase geht es: Völlig zu Recht fürchten die Gewerbetreibenden der Stadt, durch Umleitungen des Verkehrsflusses in die Innenstadt könnten sie zu Leidtragenden eines Millionenspiels werden. Angesichts des ausbrechenden Verkehrschaos in der Landeshauptstadt bei Kleinstbaustellen eine mehr als berechtigte Angst. ■



2004 sollte das Projekt „Stadtmitte am Fluss“ **115 Millionen** Euro kosten. Geplant war seinerzeit nur die Stadtautobahn unter die Franz-

Josef-Röder-Straße zu verlegen. Der ehemalige Saarbrücker Oberbürgermeister Koebnick erinnerte daran, dass ein Eurofighter 140 Millionen koste, um so einer zweifelnden Bürgerin zu begegnen, die die Schließung eines Kindergartens, mangels Geld nicht mangels Kinder, verzweifeln ließ. Die Verlegung der Stadtautobahn bringt verkehrspolitische und städtebauliche Wünsche mit sich. Ein umfassendes Städtebau-Konzept wurde gefordert. Der Masterplan „Stadtmitte am Fluss“, der vom Stadtrat einstimmig beschlossen wurde, bezieht die Berliner Promenade in die Überlegungen mit ein. Rena Wandel-Hoefler, seinerzeit Vorsitzende des Städtebaubehördens, heute Baudezernentin, hat

Kostensteigerung durch Entwässerungsprobleme beim Tunnelbau

sich von Anfang an für das Projekt stark gemacht. Sie vertritt die Meinung, dass die Bürgerinnen und Bürger hinter dem Projekt stehen müssen. Das Saarland lebe auch durch sein urbanes Zentrum. Die „Stadtmitte am Fluss“ könne 2010 Wirklichkeit sein.

2005 teilte Oberbürgermeisterin Charlotte Britz mit, dass das Projekt **169 Millionen** Euro koste, darin enthalten 16 Millionen für die Neugestaltung der Berliner Promenade. Als Kostensteigerer wurden die Entwässerungsprobleme beim Tunnelbau, die Lärmschutzwände für den Staden und der Mehraufwand, um die Beeinträchtigungen auf den Verkehr während der Bauphase gering zu halten, genannt. Mit dem Bau solle 2007 begonnen werden. Bis 2010 solle „die neue Stadtmitte realisiert sein“, sagte Charlotte Britz. Zu diesem Zeitpunkt ist weder klar, ob der Bund bereit ist mit zu finanzieren, noch ob EU-Gelder nach Saarbrücken fließen werden.

2006 präsentiert die Stadt ein Gutachten, das als Grundlage des EU-Antrages zur Übernahme von einem Drittel der Projektkosten gesehen wird. Darin wird prognostiziert, dass 1.400 Arbeitsplätze mit der Realisation von „Stadtmitte am

Fluss“ gesichert und neue entstehen werden. Das Projekt wird mit **177 Millionen** Euro veranschlagt. 20 Millionen für die Berliner Promenade inklusive. 60 Millionen solle der Bund bezahlen, 60 Millionen sollen sich Land und Stadt teilen.

2007 sagte Michel-Eric Dufeil von der Generaldirektion Regionalpolitik der EU-Kommission im Saarbrücker Schloss: „60 Millionen fürs Betongießen“ werde es von der EU nicht geben. Innovation, Technologie und nachhaltige Stadtentwicklung müssen als Förderkriterien für „Stadtmitte am Fluss“ nachgewiesen werden. Der Großprojektantrag der Stadt Saarbrücken an die EU ist noch nicht gestellt. Der Bund bewilligt 15 Millionen. Das Land glaubt den Berechnungen der Gesellschaft für Innovation und Unternehmensförderung (GIU) nicht und gibt eine Machbarkeitsstudie in Auftrag. „Sollte der Tunnel teurer werden, gibt es ein Problem mit der Gesamtfinanzierung“, so der damalige Verkehrsminister Hanspeter Georgi (CDU).

2008 liegt die Machbarkeitsstudie vor. Der Tunnel wird mit 190 Millionen, der Bau von Fahrspuren mit 150 bis 170 Millionen Euro veranschlagt. Finanzminister Jacobi, der von Beginn an für das Projekt war, erklärte, das neue Gutachten „habe ihn vom Stuhl gehauen.“ Das Projekt habe jetzt eine ganz andere Dimension. Von der FDP im Stadtrat heißt es dazu: „Wir dürfen uns nicht übernehmen.“ Der Gegnerkreis „Stadtmitte am Fluss“ bezeichnet das Projekt als „kommunalpolitischen Größenwahn.“

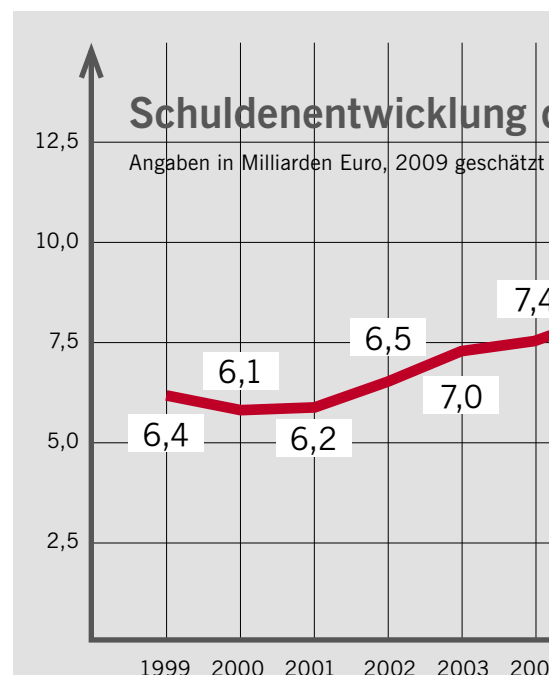
Ministerpräsident Peter Müller bekundet in der Landespressekonferenz, er sei schon immer für das Projekt „Stadtmitte am Fluss“ gewesen und wiederhole dies gerne. Von den **350 Millionen** Euro Gesamtkosten (exklusive Berliner Promenade) werden sich Stadt und Land je zur Hälfte an den 200 Millionen Euro beteiligen. Der Bund solle 66 Millionen zahlen, der Antrag sei jetzt gestellt. Der Großprojektantrag ist noch immer nicht an die EU abgeschickt. Der Stadtpressesprecher teilt mit, dass „ohne die Förderung durch EU und Bund das Projekt keinen Sinn mache.“ Der Stadtrat genehmigt den Nachtragshaushalt 2009 mit zusätzlichen Ausgaben von 15,8 Millionen Euro. Der Promenaden-Plan wird vorgestellt. Die Baumaßnahmen kosten 21 Millionen Euro – 15,2 Millionen von der EU, Bund und Land, 6 Millionen von der Stadt. Ende 2010 soll die neue Promenade fertig sein.

Ein neuer Masterplan „Stadtmitte am Fluss“ muss her. „Der Tunnel ist der Kno-



115 169 177 Milli Wer soll das

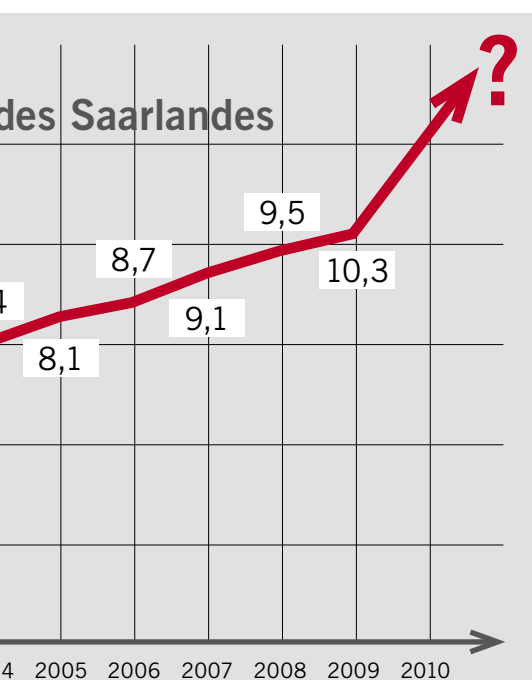
Die „Stadtmitte am Fluss“ soll nach o kosten. Die Europäische Union, der B stadt sollen sich die Kosten teilen. Wo und Bürger sich das leisten? Die Stadt Euro Schulden, das Land steht gar





7 380 lonen s bezahlen?

derzeitigem Stand 380 Millionen Euro
Bund, das Land und die Landeshaupt-
llen die Steuer zahlenden Bürgerinnen
plagen schon jetzt über 500 Millionen
r mit über 10 Milliarden im Minus.



chen, das Fleisch aber, die Ausgestaltung der Flächen an der Saar, müsse noch definiert werden“, so die Baudezernentin Rena Wandel-Hoefer. Und Geld zur Wiederbelebung des Projektes muss her: 50.000 Euro für Öffentlichkeitsarbeit, 220.000 Euro für ein Bürgerbeteiligungsverfahren, 410.000 Euro verschlingen Wettbewerb und Planungsteams. Innerhalb von 4 Jahren wurden zudem über eine Million Euro für Vorarbeiten von Baudezernat und Gesellschaft für Innovation und Unternehmensförderung (GIU) ausgegeben. Das Geld ist weg. „Risikokosten“ nennt man das.

2009 fordert Oberbürgermeisterin Charlotte Britz beim Neujahrsempfang vom Bundesverkehrsministerium 193,4 Millionen Euro für „Stadtmitte am Fluss“. Stadt und Land müssten nun energisch in Berlin auftreten. Die bisher geforderte Summe von 66 Millionen Euro sei überholt. Im März informiert die Oberbürgermeisterin den Stadtrat, dass der Bund eine Kostenzusage von 64 Millionen Euro gegeben und weitere Mittel zur Städtebauförderung in Aussicht gestellt habe. Außer der SPD mag sich niemand freuen. Der baupolitische Sprecher der CDU hält den Verhandlungserfolg im Angesicht der Gesamtsumme von 350 Millionen Euro für „amüsant“.

Baudezernentin Rena Wandel-Hoefer sagt: „Die Stadtmitte am Fluss ist finanzierbar. Das Projekt ist mit der Kosten-Nutzen-Analyse zum Großprojekt-Antrag und der Finanzierungszusage von Land und Bund finanzierbar. Der Kostenrahmen von **380 Millionen** Euro ist seit dem Herbst 2008 unverändert. Die Finanzplanung sieht für Saarbrücken eine Investitionsbelastung von 105 Millionen Euro vor“. Nach dem Saar-Spektakel im August 2009 werde mit dem Teilprojekt Sanierung der Berliner Promenade begonnen.

Im Juli verlangen die Grünen im Saarbrücker Stadtrat, über „Plan B nachzudenken“. Das mit bis zu **400 Millionen** Euro veranschlagte Projekt „Stadtmitte am Fluss“ sei nicht finanzierbar. Die freien Wähler, neu im Stadtrat, lehnen das Projekt zur Gänze ab. Liberale und Linke wollen „die Notbremse“ ziehen! Der neu gewählte Vorsitzende der FDP-Stadtratsfraktion Friedhelm Fiedler will ganz schnell über eine modifizierte Variante nachdenken. Er weist darauf hin, dass die Stadt in diesem Jahr mit 22 Millionen Euro weniger Einnahmen zu rechnen hat. Er halte eine Kostenbeteiligung der EU von 50 Millionen, vom Bund von 80 Millionen Euro für realistisch. Die Restsumme von 250

bis 270 Millionen sei von Land und Stadt nicht finanzierbar. Er macht auf die Folgekosten und Schuldentilgung aufmerksam: Zu-



sätzlich kämen jährliche Ausgaben von 7 bis 8 Millionen auf die Stadt zu!

Vorsichtiger Töne sind von der Oberbürgermeisterin zu hören: „Stadtmitte am Fluss, ja, aber keine unkalkulierbaren Risiken.“ Sie werde dem Rat im August eine aktualisierte Finanzierungsgrundlage vorlegen. Auch soll über eine Umsetzung des Projektes in Teilabschnitten geredet werden.

Bis heute – August 2009 – ist der Bettelbrief nach Brüssel nicht abgeschickt! Jahrelang wurde die Begründung vorgeschoben, das sei erst mit Bewilligungsbescheid des Bundes möglich. Dieser Bescheid ist da! Die neue Begründung für das Versäumnis: „Man müsse wissen, wie hoch die Mittel zur

Die Stadt schiebt 500 Millionen Euro Schulden vor sich her

Städtebauförderung ausfallen.“ Bundesverkehrsminister Tiefensee spricht zwar von Pilotprojekt, aber nicht davon wieviel ihm das zusätzlich wert ist.

Tatsache ist, dass der Schuldenstand des Saarlandes sich in zehn Jahren von 6,4 auf 10,3 Milliarden Euro erhöht hat. Mit Stimmenmehrheit von CDU und FDP wurde im Landtag die „Schuldenbremse“ beschlossen. Sie sieht vor, dass die Bundesländer ab 2020 keine neuen Schulden machen dürfen. Das Saarland erhielt 2011 bis 2019 2,34 Milliarden Euro als Konsolidierungshilfe. Ob die Schuldenbremse umgesetzt wird, entscheidet der am 30. August neu zu wählende Landtag. Tatsache ist, dass die Stadt 500 Millionen Euro Schulden vor sich herschiebt und im Verwaltungshaushalt 2009 eine Lücke zwischen Einnahmen und Ausgaben von 38 Millionen Euro klappt.

Sechs Jahre sind seit den ersten Planungen bis heute vergangen, wertvolle Zeit. Wie es um die Kernstadt Saarbrücken bestellt ist, sieht jeder. Unsere Stadt ist Lebensraum. Sie muss zukunftsfähig entwickelt werden. Wie sieht das aus? Was darf es kosten? Wer bezahlt ist klar: Die Bürgerinnen und Bürger! ■

Bei den Planungen zum Saarbrücker Großprojekt „Stadtmitte am Fluss“ ist es im Laufe der vergangenen Jahre zu einer regelrechten Kostenexplosion gekommen. Ursprünglich sind die Planer davon ausgegangen, dass ein Drittel der zu investierenden Summe aus Fördermitteln der Europäischen Union kommen könnte. Mittlerweile vertritt die Saarbrücker Oberbürgermeisterin Charlotte Britz (SPD) die Auffassung, dass von den 380 Millionen Euro nur rund 50 Millionen aus Töpfen der Europäischen Union fließen könnte.

Ein Irrglaube ist es übrigens, dass EU-Gelder ohne größere Schwierigkeiten zu akquirieren seien. Ein Blick auf die Diskussion um den geplanten Tunnelbau auf der A620 zeigt dies. Die Europäische Union fördert verstärkt die Projekte, die einen innovativen Ansatz besitzen. Dies ist bei der Errichtung eines Straßentunnels nicht zwangsläufig der Fall. Der FDP-Europaabgeordnete Dr. Jorgo Chatzimarkakis

erklärt: „Es gibt ein Forschungsprojekt, welches Autobahntunnel mit modernster Technik ausrüsten will, um Brandkatastrophen wie 2001 im Gotthardtunnel zu verhindern. Dieses Projekt existiert bisher nur auf dem Papier – in Saarbrücken könnte es umgesetzt werden und unseren Tunnel damit zum modernsten in ganz Europa machen.“ Vorgesehen sei beispielsweise, Sensoren in den Tunnel einzubauen, die ohne störende Kabel alle Unfall-Informationen an Rettungsleitstellen senden. Darüber hinaus sol-



**Dr. Jorgo Chatzimarkakis,
EU-Abgeordneter für die FDP**

EU-Gelder sinnvoll nutzen

200 Millionen Euro erhält das Saarland bis zum Jahr 2013 aus EU-Töpfen. Diese Mittel sollen helfen, die Wettbewerbsfähigkeit des Landes zu stärken. Der seit langem angekündigte „Großprojekt-Antrag“ ist allerdings noch immer in Arbeit. Und die Frage, ob es nicht andere förderungswürdige Projekte gibt, bleibt unbeantwortet.

len Roboter Verletzte orten und so die Hilfskräfte leiten. Der Tunnelbau würde dadurch zu einem europäischen Forschungsprojekt der Informationstechnologie und somit förderwürdig.

Alleine diese Aussage zeigt, wie hoch die Hürden für eine projektbezogene Förderung sind. In schonungsloser Ehrlichkeit muss auch die Landeshauptstadt Saarbrücken erklären, dass eine Finanzierung durch die EU keineswegs gesichert ist. So heißt es auf der Internetseite der Stadt: „Mittel der Europäischen Union aus EFRE (Europäischer Fond für regionale Entwicklung) sollen darüber hinaus verwendet werden; dazu ist ein Großprojektantrag notwendig. Dieser Antrag wird zurzeit erstellt und soll nach der Zusage über eine Beteiligung des Bundes (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung) im Sommer dieses Jahres eingereicht werden.“

An dieser Stelle muss die Frage erlaubt sein, ob es sinnvoll ist, die Mittel aus dem EU-Fond in ein solches Großprojekt zu stecken. Nach Auskunft der saarländischen Staatskanzlei stehen dem Land „für die Förderperiode 2007 bis 2013 Gelder in Höhe von 197,5 Millionen Euro zur Verfügung“. In einer Pressemitteilung erklärt die EU-Kommission wörtlich, „dass diese Fördermaßnahmen dazu dienen, die regionale Wettbewerbsfähigkeit und Beschäftigung zu stärken“. Von einer Zweckgebundenheit an ein Projekt „Stadtmitte am Fluss“ ist allerdings an keiner Stelle die Rede. ■

„Mit spitzer Zunge“ – Zitate zum Projekt „Stadtmitte am Fluss“



Hans-Jürgen Koebnick,
Sprecher des Förderkreises „Stadtmitte am Fluss“

„Die CDU hat jede Realität aus den Augen verloren und sich ein finanzpolitisches Wolkenkuckucksheim gebaut.“
(Quelle: „Saarbrücker Zeitung“ vom 07.07.1987 – „Übertunnelung der Stadtautobahn“)



Günter Niedner,
ehemaliger Baudezernent von Saarbrücken

„Die Saar wird zwischen zwei Festungsmauern eingequetscht und zu einer kleinen Pfütze degradiert.“
(Quelle: www.stadtmitte-amfluss-diealternative.de)



Charlotte Britz,
amtierende Oberbürgermeisterin von Saarbrücken

„Für mich ist wichtig, dass wir die Gesamtsumme in Berlin und Brüssel akquirieren.“
(Quelle: „Saarbrücker Zeitung“ vom 08.12.2006)



Dieter Drabiniok,
Sprecher des Gegnerkreises Stadtmitte am Fluss

„Die Folgekosten dieses Projektes werden dauerhaft Kommunal- und Landesmittel binden. Mittel, die nicht vorhanden sind.“
(Quelle: www.gegnerkreis.de)



Peter Jacoby,
amtierender Finanzminister des Saarlandes

„Das neue Gutachten hat mich vom Stuhl gehauen.“
(Quelle: „Saarbrücker Zeitung“ vom 10.05.2008)



Dr. Wolfgang Schuster (59)

Seit Januar 1997 ist Dr. Wolfgang Schuster als Nachfolger von Manfred Rommel

Oberbürgermeister der Stadt Stuttgart – und er hat einen Traum: Der in Ulm geborene Schuster möchte seinen Alterssitz dort beziehen, wo derzeit noch im Minutentakt Züge in den Hauptbahnhof einfahren. Die baden-württembergische Landeshauptstadt will den Kopfbahnhof in einen Durchgangsbahnhof umgestalten und so einen neuen Stadtteil hinzugewinnen. Das Projekt läuft unter dem Namen „Stuttgart 21“. ■



Sieht gut aus und würde Stuttgart einen neuen Stadtteil bringen: Die Umwandlung des Kopfbahnhofes in einen unterirdischen Durchgangsbahnhof. Die Kosten aber sind unkalkulierbar.

Die Schwaben watschen ihre Politiker ab

Am 7. Juni 2009 gab es in Stuttgart ein politisches Erdbeben, dessen Schwingungen auch die politischen Befürworter des Millionengrabs „Stadtmitte am Fluss“ in Saarbrücken wachrütteln sollte.

Bei den Kommunalwahlen wurde die seit 1971 mit souveräner Mehrheit regierende CDU von den Wählern regelrecht abgewatscht, weil sie das umstrittene Städtebauprojekt „Stuttgart 21“ gegen den Widerstand der Bevölkerungsmehrheit in der baden-württembergischen Landeshauptstadt durchziehen will – koste es, was es wolle. Die grünen Projektgegner stellen nun mit 25,3 Prozent (2004: 18,7) die stärkste Fraktion im Stadtrat, die von Oberbürgermeister Dr. Wolfgang Schuster geführte CDU verlor 8,6 Prozent und musste eingestehen, dass die erreichten 24,3 Prozent eine schallende Ohrfeige des Wahlvolks sind. Laut Umfrage des Südwestrundfunks befürchten 54 Prozent der Stuttgarter, dass im Zuge des Milliardenprojektes „Stuttgart 21“, das die Untertunnelung der halben Stadt zur Folge hätte, ein gigantisches Chaos mit Dauerstaus und Lärmbelästigung ihre Heimatstadt für mindestens zehn Jahre quasi unbewohnbar machen wird.

Für derzeit geschätzte 5,1 Milliarden Euro soll in den kommenden Jahren der Hauptbahnhof unter die Erde gelegt

und eine Hochgeschwindigkeitsstrecke nach Ulm gebaut werden. Im April wurden die Verträge für das Vorhaben unterzeichnet, die Grünen sind fast als einzige Partei dagegen. „Stuttgart 21 muss unbedingt verhindert werden“, fordert nun Werner Wölfle, der Fraktionschef der Grünen im Gemeinderat. Ob das gelingt, ist fraglich. Noch immer stehen zwei Drittel aller Stadträte hinter dem Vorhaben, finanziert wird es vor allem von Land, Deutscher Bahn und Bund – und bei einem Ausstieg würden womöglich Vertragsstrafen fällig. Da spielt es offenbar keine Rolle, dass zu Beginn der Planungsphase vor mehr als zwölf Jahren die Kosten noch auf 1,8 Milliarden Euro taxiert wurden. Zwi-

Das Projekt „Stuttgart 21“ ist ein städtebaulicher Supergau

schonzeitlich waren es dann „höchstens drei Milliarden Euro“, so Dr. Wolfgang Schuster 2004. Kritiker wie der grüne Tübinger Oberbürgermeister Boris Palmer, der als Landtagsabgeordneter den Widerstand gegen „Stuttgart 21“ anführt, sehen in dem gigantischen Tunnel- und Buddel-Projekt einen „städtebaulichen Supergau“, der für Stuttgart und die Geldgeber – also vor allem die Steuerzahler – ein unkalkulierbares

Milliardenrisiko bedeutet. Hinter vorgehaltener Hand wird bereits von einem Anstieg der Kostenkurve auf unglaubliche zehn Milliarden Euro geredet.

Die Grünen hoffen derweil noch ein wenig auf einen Kurswechsel der SPD. Diese hatte zusammen mit dem CDU-Oberbürgermeister und mit Ministerpräsident Günther Oettinger (ebenfalls CDU) für den Tunnelbahnhof gekämpft und musste nun ebenfalls eine bittere Niederlage hinnehmen. Bei der Kommunalwahl kamen sie in Stuttgart nur noch auf abgemagerte 17 Prozent – was mit einer Volkspartei nichts mehr zu tun hat. Das Ergebnis sei nur „schwer zu ertragen“, sagt SPD-Fraktionschef Manfred Kanzleitner. Indirekt macht er CDU-Oberbürgermeister Schuster für das Desaster verantwortlich: „Stuttgart 21 ist bei der Bevölkerung einfach schlecht kommuniziert worden.“

Letztlich wurde aber in Stuttgart über nichts so lange und ausführlich geredet wie über den neuen Bahnhof. Trotzdem wollen ihn viele Bürger nicht. Die CDU bleibt dennoch auf Kurs. Diese von vielen als Starrsinn empfundene Haltung, eine aus dem Ruder gelaufene Vision mit aller Macht umsetzen zu wollen, weist klar Gemeinsamkeiten mit den Saarbrücker Plänen auf. Wären diese schon Realität, würde sich bestimmt niemand über ein schöneres Saarbrücken ohne sichtbare Stadtautobahn beklagen. Aber was die Finanzen angeht, geht es Stuttgart glänzend – ganz im Gegensatz zu Saarbrücken. ■

Seit sechs Jahren wird über „Stadtmitte am Fluss“ geredet. Viele Persönlichkeiten engagieren sich im Förderkreis. Die Zahl der Befürworter stieg rasch. Aktive im „Stadtteilforum Alt-Saarbrücken“, „SZ-Ältestenrat“ oder „IHK“ und „Landesrektorenkonferenz“ – sie alle stehen hinter dem Projekt. Wer wollte da mahnen oder kritische Töne von sich geben und als mutloser Zweifler oder gar Spielverderber gelten?

Alle Ratsmitglieder waren 2004 frohen Mutes. Alle wollten das Projekt „Stadtmitte am Fluss“. Die Fraktionschefin der Grünen, Claudia Schmidt, wollte „das positive Grundgefühl in die Bevölkerung hinein tragen“. Die FDP präsentierte dennoch unter dem Titel „Neue Ufer“ einen Gegenentwurf zu „Stadtmitte am Fluss“. Die Stadtautobahn solle überdeckelt, die Flächen an private Investoren verkauft werden.

„Stadtmitte am Fluss“ fand schnell viele und prominente Freunde, die sich in einem Förderkreis zusammen schlossen. Der Sprecher Hans-Jürgen Koebnick wurde nicht müde allerorten Informationsrunden zu besuchen und zu werben. Er musste es sich bei einer Diskussionsveranstaltung jedoch gefallen lassen, an seine Wandlung vom „Saulus zum Paulus“ erinnert zu werden. 1987 argwöhnte der damalige Oberbürgermeister Koebnick „die CDU habe sich ein finanzpolitisches Wolkenkuckucksheim gebaut“, weil die Überlegung anstand, die Stadtautobahn zu übertunneln.

Wenige äußerten sich vorsichtig, so die Mittelstands- und Wirtschaftsvereinigung der CDU/CSU: Die Idee der „Stadtmitte am Fluss“ will man als Vision aufnehmen und in „machbare Realisierungsschritte“ aufteilen. Die Wirtschaftsjunioren wollten von dem damaligen Baudezernenten Dieter Ehrmanntraut wissen, wer das bezahlen soll und hörten: „Wir sind ärmer als eine Kirchenmaus.“ Ernsthaft mahnten die Kaufleute bei einem IHK-Treffen: „So lange, bis das Geld vom Bund und der Europäischen Union für das ehrgeizige Projekt fließt, kann Saarbrücken nicht warten.“

Dieter Drabiniok ist der erste Kritiker und gründet den „Gegnerkreis“ im Februar 2005. Er und weitere Zweifler glauben schon damals nicht, dass die Baukosten-

Von mutlosen Zweiflern und bösen Spiel- verderbern

ansätze mit 169 Millionen Euro ausreichen. Drabiniok redet nicht herum: „Die Bilder im Masterplan sind bunte Perlen für Eingeborene.“ Er prognostizierte hohe Folgekosten für die Stadt, um den Tunnel Instand zu halten und zu betreiben. Erst vier Jahre später wird daran wieder gedacht. Der neu gewählte Vorsitzende der FDP-Stadtratsfraktion Friedhelm Fiedler beziffert die Folgekosten. Auf die mit

**Dieter Ehrmanntraut:
„Wir sind ärmer als
eine Kirchenmaus.“**

einer halben Milliarde Euro verschuldete Stadt kämen jährlich zusätzliche Kosten von ungefähr 8 Millionen zu. Er kündigt an: „Die FDP wird diese Höllenfahrt nicht mitmachen.“

Die Junge Union verlangt: „Frau Britz sollte die Menschen nicht länger mit Durchhalteparolen hinhalten, sondern

erklären, dass derzeit keine Finanzierung für das Projekt absehbar und darstellbar ist“, so der Kreisvorsitzende Uwe Conrad im Dezember 2006.

Für Wirtschaftsminister Hanspeter Georgi zeichnete sich 2007 ab, dass die „60 Millionen für den Tunnel nicht ausreichen“. Dafür bezog er von allen Seiten viel Schelte. Aber er hatte Recht. Würde der Tunnel wesentlich teurer, ändere sich die Aufteilung der Gesamtkosten. Der Tunnel wurde laut Machbarkeitsstudie wesentlich teurer.

Die Ergebnisse, der vom Wirtschaftsministerium in Auftrag gegebenen Machbarkeitsstudie erwartend, sieht der Förderkreis „Stadtmitte am Fluss“ im März 2008 die Gefahr, dass „weiterer Zeitverlust eher als eine zu erwartende Kostensteigerung das ganze Projekt zum Scheitern bringen kann“. Saarbrücken gerate in einen „Abwärtsstrudel“, wenn „Stadtmitte am Fluss“ nicht realisiert werde.

Auf die Frage, ob Großprojekte wie „Stadtmitte am Fluss“ über Jahre in Saarbrücken zerredet werden, sagte SPD-Fraktionschef Ralf Latz bei einem Interview im Oktober 2008: „Wir haben seit über sieben Jahren eine Mehrheit angeführt von der CDU. Wenn hier etwas nicht vorangebracht oder zerredet wird, dann von denen, die im Stadtrat die Verantwortung tragen.“ Ralf Latz ist erneut Vorsitzender seiner Fraktion im Stadtrat und darf mit vielen neuen Ratsmitgliedern und zwei neuen Fraktionen das Thema ganz neu bereden.

Im Juli 2009 beteiligen sich 607 Menschen bei einer Online-Umfrage der „Saarbrücker Zeitung“. Soll das Saarbrücker Projekt „Stadtmitte am Fluss“ umgesetzt werden? Ein eindeutiges Ergebnis: 433 (71 Prozent) stimmten mit „Nein“, 174 (29 Prozent) mit „Ja“. ■

www.saarbruecker-argumente.de

Helfen Sie mit und verhindern Sie das Multi-Millionengrab „Stadtmitte am Fluss“

Ihre Stimme

zählt

