

# ARGUMENTE

Nummer 3 – 15.08.2009

Stadtmitte am Fluss

www.saarbruecker-argumente.de



Wie ein Mahnmal steht das leerstehende Gebäude des ehemaligen Modehauses „Sinn Leffers“ mitten in der Saarbrücker Bahnhofstraße. Was mit der Immobilie geschieht, ist derzeit noch völlig unklar. Die Situation des Einzelhandels in der Landeshauptstadt stellt sich derzeit schwierig dar. Konkurrenz wie die beiden Outlet Center im rheinland-pfälzischen Zweibrücken locken mit günstigen Angeboten und

kostenfreien Parkplätzen. In Saarbrücken dominiert „Q-Park“ den lukrativen Markt mit den Auto-Abstellplätzen. Viele Kunden stöhnten bereits jetzt über die Wucherpreise.

Nun droht unserer Stadt mit dem Beginn des Großprojekts „Stadtmitte am Fluss“ ein Mega-Chaos. Kilometerlange Staus in der City werden dazu führen, dass viele Menschen ihre Einkäufe woanders tätigen werden. Gerade

angesichts der Tatsache, dass derzeit ein neues, hochmodernes Shopping-Center gebaut wird, wäre diese Entwicklung verheerend. Gleiches gilt übrigens auch für die Gastronomen rund um den Sankt Johanner Markt. Die Wirtschaftskrise sowie das Rauchverbot haben bereits für Umsatzeinbrüche gesorgt. Ein Dauerstau in der Stadt würde für manche Kneipenbesitzer wohl das sichere Aus bedeuten. ■



**Gerd Leidinger:** „Ich habe meine Zweifel, dass das funktioniert“

Haben Sie Interesse an weiteren Ausgaben? Schreiben Sie uns eine E-Mail:  
[info@saarbruecker-argumente.de](mailto:info@saarbruecker-argumente.de)



**Petra Roth:** Die Haushalte der Kommunen stehen vor harten Zeiten

# Stoppt den „Super-Stau“

**D**er Stau, die Stadt und der Tod. Mit diesem abgewandelten Titel könnte das legendäre Theaterstück von Rainer Werner Fassbinder auch in Saarbrücken aufgeführt werden. In einer Mitteilung vom 6. August 2009 hat die Pressestelle der Landeshauptstadt den Startschuss für die Bauarbeiten gegeben. Zunächst rollen die Bagger und Planiermaschinen an der Berliner Promenade. Wir alle sind uns einig: Das Saarufer zwischen der Kongresshalle und der Wilhelm-Heinrich-Brücke ist ein Schandfleck für eine moderne Großstadt. Und es steht auch außer Frage, dass die Neugestaltung der Berliner Promenade endlich angegangen wird. Dabei war diese Entwicklung absehbar.

Als die Bahnhofstraße im Jahr 1993 von einer Hauptverkehrsstraße zur Fußgängerzone umgewidmet wurde, war die Euphorie groß. Dass die einstige Flaniermeile, die Berliner Promenade, quasi über Nacht zum Hinterhof degradiert wurde, hatten die Planer nicht mit einkalkuliert. Für die Sünden zahlen wir nun 16 Jahre später. Es ist wohl kein Zufall, dass die Pressestelle bereits bei dem „kleinen“ Bauabschnitt dezent darauf hinweist, dass es zu Verkehrsproblemen kommen könnte. Unter der Wilhelm-Heinrich-Brücke fallen die letzten kos-

**Wenn wegen der zu erwartenden Dauerstaus keine Kunden mehr in die Stadt kommen, werden die Kaufhaus-Projekte „Walter's Eck“ und die neue „Saar-Galerie“ zu Investitionsruinen.**



**Rüdiger Linsler,  
Geschäftsführer FDP Saarbrücken**

tengünstigen Parkplätze in der City weg. In den vergangenen Jahren waren viele Klagen darüber zu hören, dass die Uferstrecke unterhalb der Promenade von auswärtigen Falschparkern zugestellt worden sei. Die Stadt sah sich außer Stande, hier für Ordnung zu sorgen. Dies hing aber zweifellos damit zusammen, dass dieses Park-Chaos nur ein Symptom, nicht aber die Ursache des Problems war. Zweifelsohne verfügt Saarbrücken über eine hohe Dichte von Parkhäusern, die allerdings von einem Marktführer beherrscht werden. Für eine Stadt mit einer ohnehin problematischen Infrastruktur kann auch der Hinweis nicht gelten, dass sich die

Gebühren im Vergleich mit westdeutschen Großstädten auf einem durchschnittlichen Niveau bewegen würden. Die FDP hat bereits im Vorfeld der Kommunalwahlen darauf hingewiesen, dass wir dringend „bezahlbare Parkplätze“ brauchen. Dies ist ein wichtiger Baustein dafür, dass Saarbrücken als Einkaufsstadt attraktiver wird und die außerhalb Saarbrückens lebenden Bürgerinnen und Bürger in unsere Innenstadt kommen.

Was nutzt uns ein modernes Einkaufszentrum im Zentrum, wenn die potenziellen Käufer aufgrund einer unbefriedigenden Verkehrssituation gar nicht erst in die Stadt kommen.

Das bittere Aus von „Sinn Leffers“ hat gerade die Bahnhofstraße sehr getroffen. Die Diskussion um die Zukunft des Kaufhausriesen „Karstadt“ hat zudem gezeigt, wie schnell die Auswirkungen der internationalen Krise auch im Saarland spürbar sein können.

In diesem Zusammenhang sind auch die Umsatzeinbrüche in den Gaststätten und den Hotels zu sehen. Rückgänge von teilweise mehr als zehn Prozent sorgen bei vielen Gastronomen für Existenzsorgen und Zukunftsängste. Es gehört nicht viel Phantasie dazu, um vorherzusagen zu können, was eine fünf Jahre andauernde Großbaustelle für verheerende Auswirkungen haben würde. Die Gewerbetreibenden unserer Stadt dürfen nicht die Leidtragenden eines Millionenspiels ohne Grenzen sein! ■



## Wird die Stadt zum Pokerspieler?

Der Landesverband des Einzelhandels im Saarland spricht von leicht gesunkenen Umsätzen in den letzten fünf Monaten, wobei die Rückgänge in den Branchen unterschiedlich ausfallen, dennoch sei die Stimmung „nicht pessimistisch“.

Von der neuen Mitte erwartet die Kaufmannschaft „mehr Aufenthaltsqualität.“ Davon alleine werden aber keine Geschäfte gemacht. Bei schrumpfender Bevölkerungszahl, die durch Zuzug nicht ausgeglichen wird, steigender Arbeitslosigkeit und stagnierenden Löhnen benötigt das Saarland mehr als



den Wunsch, durch „Aufenthaltsqualität“ zu prosperieren.

Uneinigkeit herrscht bei den Gewerbetreibenden über die Vorgehensweise beim Projekt „Stadtmitte am Fluss“. Manch einer hält eine Denkpause im

neuen Stadtrat für fatal und fordert eine zügige Umsetzung der neuen Mitte. Die Stadt wird zur Großbaustelle und das für lange Zeit, was sich ungünstig auf Handel und Gewerbe auswirken wird. Wie diese Zeit zu überstehen sein wird und ob danach eine nachhaltige Verbesserung für die Gewerbetreibenden eintritt, auch darüber machen sich viele Sorgen.

Geschäftsinhaber Max Schönberg bringt es auf den Punkt: „Wer, weil er Geld von EU und Bund geschenkt bekommt, die andere Hälfte drauflegt, ist ein Pokerspieler.“ Er fordert, dass Saarbrücken solide wirtschaften muss. Und er hat Angst, dass bald nur noch Kredite abbezahlt werden können. ■

Wie locke ich Kunden in eine Stadt? Dieses Thema hat in Saarbrücken bisher keine Rolle gespielt. Der öffentliche Parkraum ist unbequem und unsicher, die Parkhäuser im Zentrum unbefriedigend teuer.

# Parkabzocke auf dem Rücken der Kunden

Die Parksituation in der Landeshauptstadt Saarbrücken ist ein leidiges Thema. Die Suche nach einem geeigneten Abstellplatz hat schon so manchem Autofahrer die Schweißperlen auf die Stirn getrieben. Wer kostengünstige Möglichkeiten sucht, wird schnell eines Besseren belehrt werden. Die Hinweise der Stadt auf die öffentliche und gratis nutzbare Einrichtung am Messegelände sind gerade für die auswärtigen Gäste ebenso wenig hilfreich wie der Ratschlag, man könne auch „Park and Ride“-Plätze im Umfeld der Saarbahn nutzen. Wer als potenzieller Kunde die Innenstadt ansteuert, tut dies oftmals, um größere Einkäufe zu tätigen. Die Aussicht, mit mehreren Einkaufstüten bei Wind und Wetter lange Wege zu seinem Auto zurücklegen zu müssen, ist nicht unbedingt verlockend.

Wie man es machen könnte, zeigt ein Blick über die Landesgrenze hinaus. Über zwei Millionen Kunden im Jahr können mittlerweile die „Designer Outlets“ Zweibrücken begrüßen, die zu einem Einkaufsmagnet für hochwertige Designerwaren in ganz Südwestdeutschland und darüber hinaus geworden sind. Besonders am Wochenende erfreuen sich die weiträumigen und kostenlosen Parkmöglichkeiten rund um das Areal allergrößter Auslastung. Während Outlet-Center seit Jahren auch aufgrund dieser Leistung einen Wachstumsmarkt

darstellen, bietet die Landeshauptstadt Saarbrücken ein trauriges Bild. Die Uferstraße unterhalb der Berliner Promenade wurde seit Jahren gerade von Gästen aus Frankreich als kostenloser Parkraum genutzt. Zwar waren Mitarbeiter des Ordnungsamtes stets im Einsatz, um ihre berühmt-berüchtigten „Knöllchen“ zu verteilen, aber die Grenzgänger scherte dies wenig. Einmal wieder in der lothringischen Heimat angekommen, wanderte der Strafzettel in den Mülleimer, das Thema war somit erledigt.

## Hohe Preise des Monopolisten „Q-Park“ stehen in der Kritik

Während sich die Mieter der Tiefgaragenstellplätze unter der Berliner Promenade oft über die chaotischen Parkverhältnisse ärgerten, blieb der saarländischen Kundschaft nur das Aufsuchen eines kostenpflichtigen Parkhauses. Denn das Ansteuern eines öffentlichen Parkplatzes abseits der Innenstadt war nicht wirklich eine Alternative. Mehr als 1.000 Sachbeschädigungen und mehr als 1.500 Einbrüche in Fahrzeuge zählte die Saarbrücker Polizei im vergangenen Jahr. Wirk-

lich sicher kommt man nur auf einem kostenpflichtigen Platz unter. Und hier droht eine unangenehme Überraschung: In den vergangenen Jahren hat sich die Betreibergesellschaft „Q-Park“ quasi eine Monopolstellung in Saarbrücken erarbeitet. Die Firma besitzt in der Landeshauptstadt vier Parkhäuser, zwei Tiefgaragen und acht Parkflächen. In der Innenstadt bittet sie die Kunden pro Stunde mit 1,70 Euro zur Kasse. Als „besonders feinfühlig“ erwiesen sich die Betreiber, als man ähnlich hohe Gebühren in der Anlage neben dem Arbeitsamt erhob. Der Geschäftsführer des FDP-Kreisverbandes Saarbrücken, Rüdiger Linsler, weist daher zu Recht darauf hin, dass diese Monopolstellung zu Lasten der Bürger geht: „Wer das Monopol hat, braucht den Wettbewerb nicht zu fürchten. Es zahlen diejenigen, denen am Ende keine Alternative als das Parkhaus bleibt.“ Die Zeiten, in denen man in großen Kaufhäusern die Parkgebühr verrechnet oder wenigstens ermäßigt bekam, sind längst vorbei. Die Konsequenz der Parkabzocke hat Guido Vogel, Chef der Saarbrücker Grünen im Bezirk Mitte auf den Punkt gebracht: „Die Folge ist, dass Falschparken zu einem Massensport geworden ist. Und die Leidtragenden davon sind die Schwerbehinderten, deren reservierte Plätze zugestellt werden oder auch die Radfahrer.“ ■

## Gerd Leidinger

Gerd Leidinger ist Gründungsmitglied des Förderkreises „Stadtmitte am Fluss“ und Sprecher der „Interessengemeinschaft obere Mainzer Straße“, einem Zusammenschluss von Händlern und Gastronomen der belebten Saarbrücker Straße im Zentrum. Der Inhaber des „Domicil Leidinger“ (Hotel, Gastronomie und Kultur) setzt sich für eine Aufwertung des Stadtzentrums ein, in dem Einkaufen zum Erlebnis werden soll. Obwohl er die Saarbrücker Baudezernentin Rena Wandel-Hoefer sehr schätzt, steht er dem Projekt „Stadtmitte am Fluss“ samt Tunnellösung inzwischen äußerst kritisch gegenüber. ■

**Argumente:** In den letzten 3 bis 5 Jahren ist zunehmend zu beobachten, dass der Einzelhandel Probleme hat und Geschäfte in Saarbrücken schließen mussten. Was könnte von Seiten der Stadt aus geschehen, um diese Entwicklung zu stoppen?

**Leidinger:** Mein Hauptanliegen ist die Sauberkeit. Viele unserer Gäste kommen zu mir und sagen: Mein Gott, haben Sie eine schöne Stadt, aber warum ist sie so dreckig. Dieses Thema müssen wir dringend angehen und gemeinsam mit der Stadtverwaltung lösen, bevor das Image von Saarbrücken noch mehr



leidet. Der Mensch gewöhnt sich an Zustände, oft sehen wir das vielleicht nicht mehr. Aber wenn uns Leute von Außerhalb schon darauf aufmerksam machen, sollten wir an dieser Stelle dringend aktiv werden.

**Argumente:** Die Realisierung von „Stadtmitte am Fluss“ verwandelt Saarbrücken über einen geschätzten Zeitraum von mehr als 5 Jahren in eine Großbaustelle. Wie wird sich das, ihrer Meinung nach, auf Handel und Gewerbe in der Stadt auswirken?

**Leidinger:** Ich gehe davon aus, dass der Zustand nach der Baustelle auch der Zustand vor der Baustelle sein wird. Zur Verkehrsdichte werden ja permanent neue Prognosen gestellt, wie sich der Verkehrsfluss entwickeln wird. Es ist

# „Ich habe meine Zweifel, dass das alles funktioniert“

**Interview** Die Saarbrücker Kaufmannschaft sieht das geplante Stadtmitte-Projekt mit großen Sorgen entgegen. Zu frisch sind die Erinnerungen an den schlecht koordinierten und kommunizierten Bau der Saarbahn durch Saarbrücken, als reihenweise Geschäfte und Gastronomie-Betriebe in die Pleite getrieben wurden. Gerd Leidinger, Sprecher der „Interessengemeinschaft obere Mainzer Straße“, benennt im Argumente-Interview die Problemstellen.

ja wohl so, dass die Innenstadt über die Autobahn dann nicht mehr erreichbar sein wird. Tatsache ist, dass die Großherzog-Friedrich-Straße schon jetzt ausgelastet ist und das Prestigeprojekt „Kulturmeile“ mit Bibliothek und 4. Pavillon zusätzlichen Verkehr in die Mainzer Straße bringen wird. Im Rahmen unseres Straßenfestes am 5. September, an dem auch die Oberbürgermeisterin und Frau Wandel-Hoefer teilnehmen werden, wird diese Problematik angesprochen. Es kann nicht sein, dass der gesamte zusätzliche Verkehr durch die Mainzer Straße fließen soll. Das können die Geschäftsleute nicht verkraften. Aber genaue Zahlen oder Prognosen kann ich nicht nennen.

**Argumente:** Nehmen wir an, „Stadtmitte am Fluss“ ist realisiert. Vermuten Sie, dass ihre Branche nachhaltig davon profitieren kann?

**Leidinger:** Das ist völlig offen. Was wir aber auf keinen Fall wollen ist eine verkehrsberuhigte Mainzer Straße. So wie es jetzt ist, ist es gut. Allein die Parksituation macht uns große Sorgen, das dürfte durch das aktuell diskutierte Stadtmitte-Projekt noch schlimmer werden. Besonders die Dauerparker sind schon jetzt ein Problem, weil sie Plätze für den Handel blockieren, die Spontaneinkäufe von Kurzparkern quasi unmöglich machen. Beinahe tödlich für den Handel wäre auch die

Einrichtung eines Gegenverkehrs in der jetzigen Einbahnstraße, wie es zum Teil diskutiert wird. Damit würden auch noch die wenigen Parkplätze wegfallen. Wir kämpfen ja schon seit vielen Jahren dafür, dass wir eine Fußgängeranbindung an den St. Johanner Markt bekommen, da könnte sich jetzt auch etwas bewegen. Aber wenn durch das Stadtmitte-Projekt die Verkehrsprobleme der Innenstadt auf die Mainzer Straße verlagert werden, dann wird es der Handel schwer haben. Wir hatten ja schon mal in den 1990er Jahren, als die Saarbahn unter starken Geburtswehen hier realisiert wurde, eine vergleichbare Problematik zu beklagen. In dieser Zeit sind tatsächlich alle Geschäfte hier kaputt gegangen. Wir hatten hier zeitweise einen 80-prozentigen Leerstand – das darf sich auf keinen Fall wiederholen.

**Gerd Leidinger findet Veränderungen in der Stadt grundsätzlich gut, fürchtet sich aber vor dem Planungs-dilettantismus im Zusammenhang mit „Stadtmitte am Fluss“.**





**Argumente:** Berlins regierender Bürgermeister Klaus Wowereit war kürzlich in Saarbrücken und hat geschwärmt – und zwar von einer neuen Nutzung von Teilen des Spreeufers in Berlin für Freizeit und Wohnungsbau. Wowereit meinte, das Stadtmitte-Projekt könnte für Saarbrücken ähnlich positive Impulse bringen. Da sind wohl nicht zuletzt wegen der mangelnden Finanzierbarkeit der Tunnellösung Zweifel angebracht. Oder wie sehen Sie das?

**Leidinger:** Nach den gemachten Erfahrungen mit dem offensichtlich völlig unkoordinierten Saarbahnbau, als das Baustellen-Chaos über Jahre quasi grenzenlos und immer ärgerlich war, sind da berechtigte Zweifel angebracht. Berlin ist da offensichtlich ein anderes Kaliber. Auch solche Unmöglichkeiten, dass die Bürger vorher nicht über neue Baustellen, die ihr Leben in der Stadt letztlich stark verändern, informiert wurden, macht nicht gerade Mut, einem noch viel größeren Projekt unvoreingenommen entgegenzusehen.

**Argumente:** Sie sprechen für die Geschäftsleute in der Mainzer Straße, die ohnehin schon ein wenig abseits des Stadtzentrums von Saarbrücken liegt. Erwarteten Sie und ihre Kollegen nennenswerte Umsatzeinbußen, wenn Saarbrücken zur Dauerbaustelle wegen des Stadtmitte-Projektes wird?

**Leidinger:** Das hängt sehr stark davon ab, wie der Verkehrsfluss verteilt wird. Klar ist – nach den derzeitigen Plänen – dass es nicht mehr eine Straße, also die Autobahn, geben wird, über die der Verkehr auf die einzelnen Stadtteile verteilt wird.

**Argumente:** Haben Sie als Ge-

schäftsman und Hotelbetreiber nicht Wut im Bauch, wenn Sie den Planungs dilettantismus in Zusammenhang mit dem Großprojekt in Saarbrücken mit ansehen müssen? Oder anders gefragt, wenn Sie ähnlich agieren würden in ihrem Geschäft, wären sie doch schon längst pleite – oder?

**Leidinger:** Bestimmt. Ganz aktuell werden auf dem St. Johanner Markt neue Rohre verlegt, die Händler aber wurden vorab nicht informiert und haben jetzt nicht nur mit den Ferien und der Wirtschaftskrise zu kämpfen,

## „Keine Schnellschüsse, die wir nachher nicht bezahlen können“

sondern auch mit riesigen Löchern vor ihren Geschäften, von denen sie vorher nicht mal wussten. Rechnet man dieses Vorgehen hoch auf ein Projekt von der Größenordnung der „Stadtmitte am Fluss“, dann gute Nacht Einzelhandel in Saarbrücken. Bei aller Begeisterung für Neues sollten wir nicht vergessen, dass in dieser Stadt vor allem Menschen leben sollen – und das gerne und noch möglichst lange.

**Argumente:** Herr Leidinger, wie stellen Sie sich eine optimale Stadtentwicklung für Saarbrücken vor, die dem Einzelhandel und der Gastronomie nicht zuwider läuft?

**Leidinger:** Die Stadt ist ja wie ein Organismus, der sich permanent verändert. Und das ist auch gut so. Die Verände-

**Dauerstaus wie beim nicht endenden wollenden Saarbahnbau in den 1990er Jahren könnten die Geschäfte in der Mainzer Straße nicht mehr verkraften, meint Gerd Leidinger.**

rungen in Sachen Stadtentwicklung aber müssen sinnvoll sein, müssen uns weiter bringen. Wenn wir beim Beispiel Mainzer Straße bleiben wollen: Früher wohnten hier sehr viele Familien mit Kindern, seit der Verkehr im Zuge der Saarbahn-Dauerbaustelle damals deutlich zugenommen hat, ist das nicht mehr so der Fall. Das könnte jetzt wieder passieren – sinnvoll wäre aber das Gegenteil, wenn man sich den Zuschnitt vielen Altbauwohnungen anschaut, die sind geradezu prädestiniert für Familien mit Kindern. Hier gibt es im Zuge des Stadtmitte-Großprojektes mehr Fragen als Antworten. Die Computerzeichnungen sind sicherlich sehr schön, die Umsetzungspläne aber haben mich bisher noch nicht so überzeugt.

**Argumente:** Wenn Sie an der Stelle der Oberbürgermeisterin wären, wie würden Sie nach den gemachten Erfahrungen weiter mit dem Stadtmitte-Projekt umgehen?

**Leidinger:** Keine Schnellschüsse, die wir nachher bereuen oder einfach nicht bezahlen können. Nur ein Beispiel: Was bei den bisher gezeigten Plänen völlig fehlt ist eine Anbindung der Berliner Promenade bis zum Staden und damit auch zur Mainzer Straße. Wenn das berücksichtigt ist, wenn das funktioniert, habe ich automatisch einen größeren Zulauf in unsere Geschäfte. Der Anreiz, nicht nur durch die Bahnhofstraße und über den Markt zu flanieren, muss stärkere Berücksichtigung finden. ■

## Leserbriefe – Schreiben Sie uns

leserbriefe@saarbruecker-argumente.de

Die Redaktion behält sich vor, Leserbriefe gekürzt abzdrukken. Veröffentlicht werden nur Briefe, die mit Name und Adresse gezeichnet sind.

Alle Leserbriefe finden Sie in ungekürzter Fassung im Internet unter

[www.saarbruecker-argumente.de](http://www.saarbruecker-argumente.de)

## Man muss sich fragen, was man will

Das Projekt „Stadtmitte am Fluss“ ist einer der Träume der heutigen Zeit in Saarbrücken. Wie schön wäre es, wenn es gelingen würde. Die Theateruferseite ist wunderbar, um spazieren zu gehen, ein Bierchen zu trinken oder einfach nur die Sonnenstrahlen zu genießen. Bei dieser Gemütlichkeit stört die Lärmbeeinträchtigung der Stadtautobahn. Aber sie gehört auch zum Panorama hinzu. Am

Staden sitzen und nicht die Autobahn beobachten zu können, wäre traurig. Nun gibt es seitens der Realisierung unterschiedliche Konzepte. Die Verwirklichung des Tunnelplans ist nicht empfehlenswert. Die Kosten hierfür sind immens. Würden sie doch die Stadt vor eine Vertiefung und Verschärfung des Haushaltsloches stellen. Ich möchte nicht mit meinen Steuergeldern derart unausgewogene Konzepte finanzieren. Zu dem wandelt sich auch die Zustimmung in der Bevölkerung. Solange es sich um eine Vision handelt ist man den Dingen sehr zugetan. Aber früher oder später muss man der Realität ins Auge sehen und sich fragen, was man will. Viele Schulden und eine attraktivere Stadtmitte oder weniger Schulden und eine ebenfalls attraktivere Stadtmitte.

TIM BIEHL, SAARBRÜCKEN

## Ein Denkmal für die Baudezernentin

Es gibt nach den Informationen, die ich bekommen habe, keine Wirtschaftlichkeitsrechnung zu dem Vorhaben, die Auskunft darüber gibt, auf welche Weise und über welchen Zeitraum das zu investierende Geld zurückfließen soll. Solche, in der Privatwirtschaft selbstverständliche Vorgehensweisen, schulden wir unseren Kindern, die das Ganze schließlich bezahlen sollen. Das organisatorische und finanzielle Chaos wird noch viel größer als bisher angenommen: zehn Jahre Bauzeit, 500 bis 750 Millionen Euro Bausumme, eine wirtschaftlich tote Innenstadt mit Liegewiese und Yachthafen für eine attraktive Freizeit-

gestaltung. Als Resümee bleibt festzuhalten: Die Frau Oberbürgermeisterin hat sich auf das Projekt gestürzt, um vom eigenen Nichtstun abzulenken - insbesondere ihrer hartnäckigen Verweigerung, den städtischen Haushalt zu sanieren. Die Baudezernentin möchte sich ein Denkmal setzen.

MICHAEL MECKLENBORG, ALSTING/FRANKREICH

## Von der Gefahr des Tunnelblicks

Ich rate zur Rückkehr klugen Abwägens. Stehen die prognostizierten Kosten des Tunnelbaus in einem akzeptablen Verhältnis zum erhofften Nutzen? Sind alle Weiterungen (und Überraschungen vielfältigster Art werden nicht ausbleiben!) wirklich bedacht? Sind die aus möglicherweise überzogener Risikobereitschaft resultierenden Folgen beherrschbar? Welche Aufgaben drohen durch die jetzige Fokussierung auf ein Großprojekt aus unserem Blickfeld verbannt zu werden? Sind es nicht gerade die vielen kleinen Dinge und deren Summe, die unsere Stadt voranbringen sollen in ihrer Lebensqualität? Sie haben Ihre Wunschliste für unser Gemeinwesen, wir alle haben unsere Wunschlisten. Und alle diese Wunschlisten werden wir begraben können, wenn wir den Tunnel zu graben gedenken! Dann werden wir ziemlich betroffen in die Röhre gucken und ziemlich vergeblich Ausschau halten nach dem Licht am Ende des Tunnels, das für all die anderen wichtigen kleinen Dinge Jahre entfernt sein wird. Wollen wir uns für diese dunkle Perspektive wirklich entscheiden?

BERND REUTLER, SAARBRÜCKEN

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](mailto:info@saarbruecker-argumente.de)  
Internet: [www.saarbruecker-argumente.de](http://www.saarbruecker-argumente.de)

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



**Charlotte Britz,**  
amtierende Oberbürgermeisterin von Saarbrücken

„Ich finde das Aufkeimen der Diskussion um dieses zukunftsweisende Projekt kleinkariert.“

(Quelle: Wahlkampfveranstaltung vom 04.08.09 im „Domicil Leidinger“)



**Prof. Dr. Hartmut Topp,**  
Städtebauexperte an der Universität Kaiserslautern

„Das sukzessive Vorgehen und die zunehmende Konkretisierung eines Projektes birgt das Risiko von Kostensteigerungen.“

(Quelle: Gespräch vom 03.08.09)



**Oskar Lafontaine,**  
Parteivorsitzender der Linken

„Ich habe alles gelesen.“

(Quelle: Gespräch vom 04.08.09 über die erste Ausgabe der „Saarbrücker Argumente“)



**Dr. Christoph Hartmann,**  
Parteivorsitzender der FDP Saar

„Unverständlich, dass die Politik für ein paar Kilometer Tunnel einen deutlich dreistelligen Millionenbetrag ausgeben will.“

(Quelle: „SZ“ vom 05.08.09)



**Joachim Arnold,**  
Geschäftsführer „Musik und Theater Saar GmbH“

„Die Tunnelidee ist ein ehrgeiziges Jahrhundertprojekt – so lange werden wir alle nämlich für die Schulden zahlen.“

(Quelle: Leserbrief „Saarbrücker Argumente“ vom 03.08.09)

## Andere Millionengräber

Nicht nur in Saarbrücken ist das Projekt „Stadtmitte am Fluss“ in die Kritik geraten, weil es immer wieder zu Planungsverzögerungen, Fristversäumnissen und nicht kalkulierten Kostensteigerungen kommt. In der Main-Metropole Frankfurt ist ein Großprojekt im Bau, das mit ähnlichen Problemen zu kämpfen hat: Es dauert alles viel länger, es wird alles viel teurer und die Akzeptanz in der Bevölkerung nimmt von Tag zu Tag dramatisch ab.



# Baukosten für Airrail-Center explodieren

Die Rede ist vom futuristischen Airrail-Center am Frankfurter Flughafen, das neben der Hamburger Elbphilharmonie als das zurzeit spektakulärste Bauprojekt in Deutschland gilt. Der 660 Meter lange und 65 Meter breite Bau thront weithin sichtbar auf einer Plattform über dem neuen ICE-Fernbahnhof. Auf rund 140.000 Quadratmetern entstehen dort neben Büros und Hotels auch Läden, Restaurants und Arztpraxen.

Das Center ist Teil des Konzepts der „Airport City“, das auf zusätzliche Dienstleistungen rund um das internationale Luftdrehkreuz setzt. Der Flughafenbetreiber „Fraport“ will damit sein wirtschaftliches Standbein außerhalb des Luftverkehrs stärken. Alleiniger Investor ist dabei der private Bonner Immobilienkonzern „IVG“. Nach seinen Angaben ist bereits mehr als die Hälfte der Fläche vermietet, unter anderen will die Hotel-Kette „Hilton“ zwei Häuser im Airrail-Center betreiben. Seit der Grundsteinlegung am 1. März 2007 hat sich die Fertigstellung des Mammutprojekts aber immer wieder verzögert. Den potenziellen Mietern fehlt damit Planungssicherheit – sie sind verärgert. Auch die Kosten stiegen von ursprünglich 660 Millionen Euro immer weiter an.

Nach einem Bericht der in Düsseldorf erscheinenden „Wirtschafts-Woche“ vom 27. Juli 2009 soll der Bau inzwischen rund eine Milliarde Euro verschlingen – also fast 400 Millionen Euro mehr, als ursprünglich veranschlagt. Das Blatt beruft sich dabei auf ein Gutachten der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft „Ernst & Young“, das im Auftrag des

Bonner Immobilienkonzerns „IVG“ und des Flughafenbetreibers „Fraport“ erstellt worden sei. Danach werde außerdem erst mit einer Fertigstellung des monumentalen Büro-, Shopping- und Hotelkomplexes Ende 2010 gerechnet. Ursache für die Kostenexplosion soll nach Angaben der „Wirtschafts-Woche“ unter anderem minderwertiger Stahl aus China sein, den die Manager hatten verbauen lassen. Dieser habe im April demontiert werden müssen. Hinzu kämen höhere Kreditkosten von rund 90 Millionen Euro. Erst im Juni hatte die „IVG“ als alleiniger Investor beim Richtfest eingeräumt, dass die Baukosten auf 840 Millionen steigen. Sie will die Mehrkosten durch den Verkauf von Immobilien auffangen.

Hier zeigen sich mehrere Parallelen zum Projekt „Stadtmitte am Fluss“ in Saarbrücken. Neben den hier wie dort gravierenden zeitlichen Verzögerungen von gleich mehreren Jahren, ist auffällig, wie sich innerhalb von kurzer Zeit offensichtliche Planungsfehler zu Mehrkosten von mehreren hundert Millionen Euro summieren.

In Frankfurt sei die Leitung des Bauprojekts inzwischen faktisch entmachteter worden, berichtet die „Wirtschafts-Woche“. Ein zehnköpfiges Team von „Ernst & Young“ habe als externer Kostensteuerer die Regie übernommen. Airrail-Geschäftsführer Jens Dörrbe bezweifelt unterdessen wesentliche Aussagen des Prüfberichtes. Er gehe nach wie vor davon aus, dass die Hotel-Kette „Hilton“, die zwei Hotels in dem riesigen Neubau eröffnen will, im Frühjahr 2010 einziehen könne, sagte

er dem Blatt. Was er nicht sagt, ist, dass dem Großmieter eigentlich ein Einzug schon Mitte dieses Jahres in Aussicht gestellt worden war.

In Frankfurt sind im Gegensatz zu Saarbrücken die Rahmenbedingungen grundsätzlich besser. Soll heißen: In dieser Region müssten sich solche Großprojekte eigentlich leichter durchführen lassen. Am größten deutschen Flughafen in Frankfurt etwa arbeiten derzeit 71.000 Menschen. Dies sind 1,4 Prozent oder etwa 1.000 Beschäftigte mehr als noch vor drei Jahren, teilte der Flughafenbetreiber „Fraport“ auf Anfrage mit. 2006 hatte das Unternehmen zuletzt die Zahl der Arbeitsplätze dokumentiert. „Während andere Wirtschaftsbranchen Arbeitsplätze abbauen, steigen die Arbeitsplatzzahlen am Flughafen Frankfurt weiter, wenn auch nicht mehr in den Größenordnungen vergangener Jahre“, sagte „Fraport“-Vorstandschef Wilhelm Bender. Vor zehn Jahren habe es 58.000 Jobs am Flughafen gegeben. Seither sei diese Zahl im Schnitt jährlich um etwa zwei Prozent gewachsen.

Vom bereits begonnenen Ausbau des Flughafens verspricht sich Bender 25.000 zusätzliche Jobs. „Dies zeigt: Der Flughafen war, ist und bleibt die Jobmaschine der Region“, erklärte er.

Die Grünen im hessischen Landtag widersprachen dem „Fraport“-Vorstandsvorsitzenden. Die Kalkulation des Ausbaus stimme schon längst nicht mehr, teilten sie in Wiesbaden mit. Sie verwiesen unter anderem auf die gesunkenen Passagierzahlen in diesem Jahr. ■

# Rekordverschuldung in Deutschland

380 Millionen Euro sollen EU, Bund, Land und Stadt für den Tunnel und die Umgebungsgestaltung in Saarbrücken aufbringen, um die Stadtmitte attraktiver zu gestalten. Wer soll das bezahlen, wer hat so viel Geld? Eine Bestandsaufnahme.

Ob Finanzminister Peer Steinbrück gut schläft? Die Höhe der Kreditaufnahme, die er zu vertreten hat, könnte nicht nur ihn um den Schlaf bringen. Sein Ministerium verzeichnet geringere Steuereinnahmen. Als Gründe werden der Rückgang der Körperschaftssteuer und das niedrigere Lohnsteueraufkommen durch Kurzarbeit genannt. Kein Wunder, dass ein Nachtragshaushalt fällig war. Der Staat verschuldet sich in Höhe von 55 Milliarden Euro neu. Bis 2010 werden 90 Milliarden fehlen, Summa summarum werden 145 Milliarden Euro gebraucht. Damit sind Bund, Länder und Gemeinden in Rekordhöhe verschuldet! Das Saarland steht in der Bundesländer-Schulden-Liste hinter Hamburg, Berlin und Bremen auf Platz vier. „Die Haushalte von Bund, Ländern und Kommunen stehen vor harten Zeiten“, sagt die Präsidentin des Deutschen Städtetages Petra Roth. Sie muss es wissen. Die Kommunen rechnen mit sinkenden Gewerbesteuern.

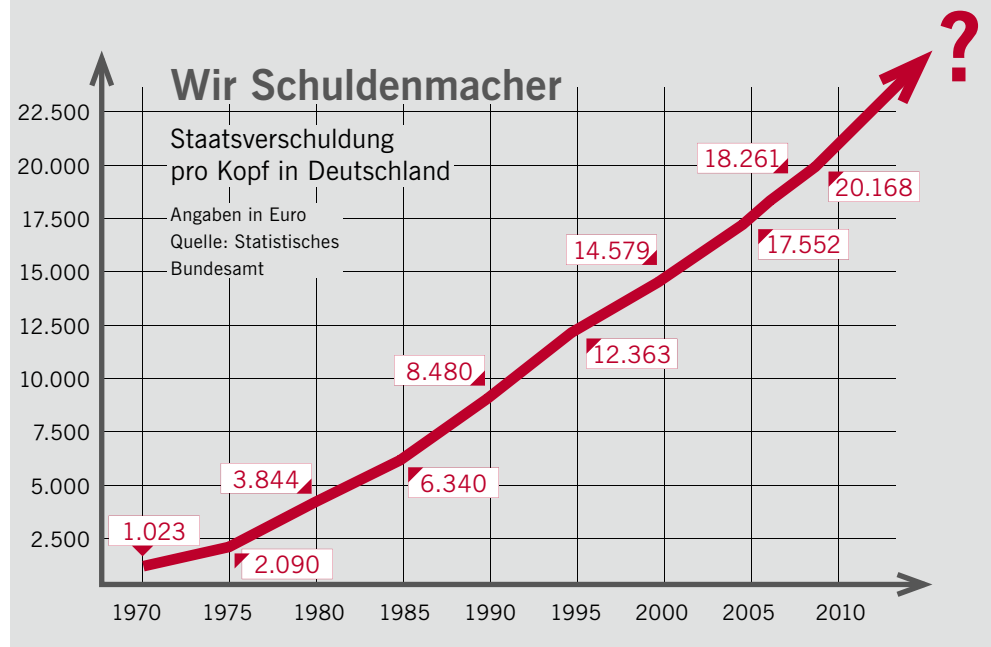
Die Steuerschätzer prognostizieren in den nächsten vier Jahren 316,3 Milliarden geringere Einnahmen. Diese Summe belastet den Bund zur Hälfte, die andere Hälfte fehlt Ländern und

Gemeinden. Finanzminister Steinbrück: „Diese Zahlen sind ziemlich bedrückend.“

Sind wir schon um den Schlaf gebracht? Kann ein Staat in Konkurs gehen? „Grundsätzlich ja“, sagt der Volkswirtschaftler Prof. Dr. Kaul: „Die öffentliche Hand kann den Haltern ihrer Schulden (Kreditgebern) mitteilen, dass sie Zinsen oder vereinbarte Tilgungsraten nicht mehr zahlen kann oder will. Dann

## 316 Milliarden weniger Einnahmen in den nächsten vier Jahren

macht man sich Gedanken über eine Restrukturierung der Schulden. Wenn das alles nicht funktioniert, dann stehen die Kreditgeber ganz oder teilweise mit leeren Händen da. Wenn ein Staat so etwas macht, wird er aber in Zukunft sehr schwer (und sehr teuer) Kredit bekommen, genau wie bei einem Privathaushalt, der sich als nicht kreditwürdig herausgestellt hat.“



Der Gesamt-Staatsverschuldung von 1.500 Milliarden Euro soll mit einer Grundgesetzänderung, die eine Schuldenbremse vorsieht, Einhaltung geboten werden. Dieser Verfassungsänderung haben, in einer namentlichen Abstimmung, die Parlamentarier mehrheitlich zugestimmt. Befürworter hoffen, das weitere Anhäufen von Schulden werde so gestoppt, Kritiker sehen darin eine Investitionsbremse.

Wer weiß, dass 42 Prozent der erwachsenen Deutschen von Transferleistungen leben und die Hälfte aller „Hartz IV“-Bezieher über eine abgeschlossene Ausbildung verfügt, begreift, auf welche Potenziale und Steuerzahler Deutschland glaubt verzichten zu können.

Da klingt es wenig überzeugend, wenn der derzeit amtierende Ministerpräsident Müller wiederholt: „Die Schätze des Landes liegen nicht mehr in der Erde, sondern in den Köpfen der Menschen.“ Das Saarland weist eine große Anzahl Beschäftigter in Teilzeit und im Niedriglohnssektor auf, zunehmend wandern Köpfe – sprich Arbeitskräfte – ab. Dieser Entwicklung nichts entgegenzustellen, sorgt weder dafür die Einnahmenseite noch die Kaufkraft des Landes zu stärken. ■

[www.saarbruecker-argumente.de](http://www.saarbruecker-argumente.de)

Sagen Sie uns Ihre Meinung zum Projekt „Stadtmitte am Fluss“

# Ihre Stimme

# zählt

