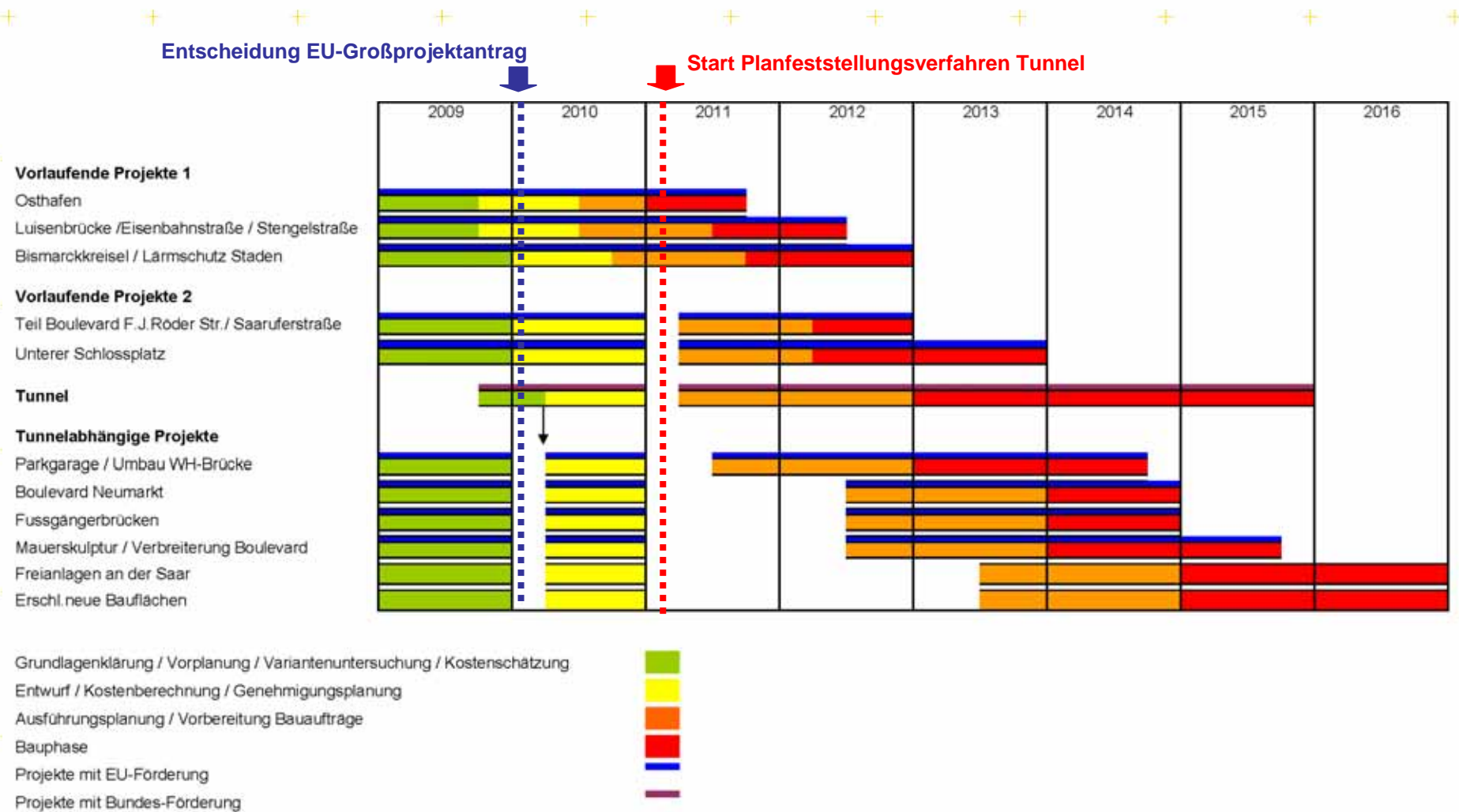


# Stadtmitte am Fluss: Teil 1 Finanzierungsplanung

Bauablauf + Zuschüsse wie im EU-Großprojektantrag dargestellt, unter Berücksichtigung der Förderperiode der EU bis 2015



# Stadtmitte am Fluss Teil 1 Finanzierungsplanung

## Planungs- und Finanzierungsphasen in Abhängigkeit von EU-Entscheidung: 2010

- + **Aus der Beurteilung des Großprojektrahmens der EU ergeben sich Ende 2009 2 Szenarien für die Finanzierung:**

### **Variante A: Zustimmung der EU zum Antrag:**

- + Bei Zustimmung der EU zum Großprojektrahmen muss der Terminplan unverändert eingehalten werden, um Zuschüsse innerhalb der Förderperiode bis 2015 abrufen zu können.

Deshalb: Weiterführung der Planungen mit Entwurfsphase und Vorbereitung der Genehmigungsverfahren.

- + **Parallel dazu Verhandlungen mit BMVBS zur Qualifizierung der in Aussicht gestellten weiteren Fördermittel.**

### **Variante B: Kürzung der EU-Mittel nach Antrag für Projekte in Abhängigkeit von Tunnel:**

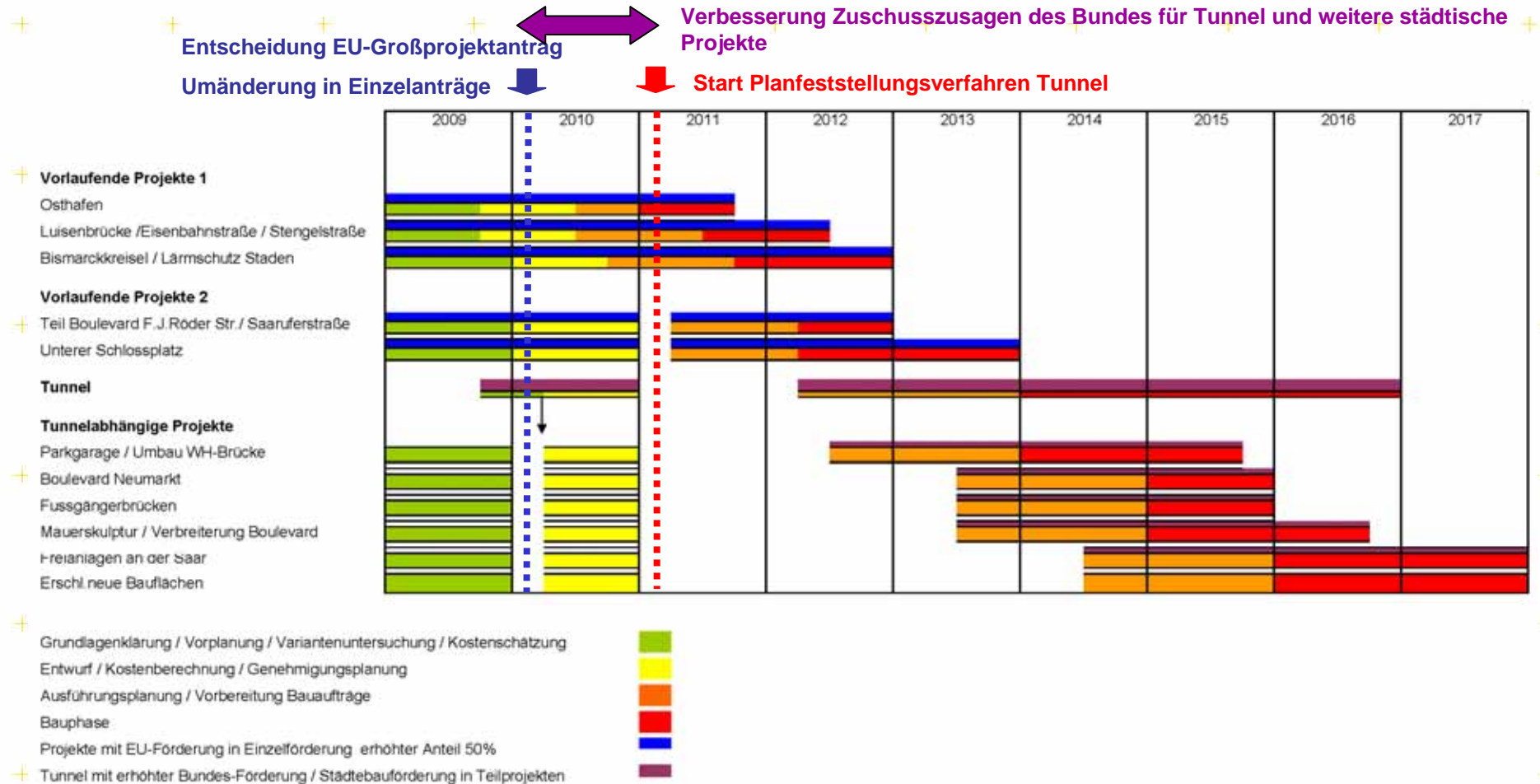
- + Überprüfung und Beantragung der Förderfähigkeit von Teilprojekten (Prüfung in Zuständigkeit des Landes) zur Realisierung der sogenannten Vorlaufprojekte.

- + Für die weiteren Projekte in Abhängigkeit vom Tunnel würde dann keine Förderung mehr beantragt: der Terminablauf würde für diesen Bereich gelockert: Ziel wäre dann eine Sicherung von Tunnel und abhängigen Projekten durch eine höhere Finanzierungsbeteiligung des Bundes, die auf einer etwas längeren Zeitschiene akquiriert werden könnte.

- + Gegebenenfalls wird in dieser Phase – abhängig von der Terminplanung des Bundes- die Entwurfsplanung für die abhängigen städtischen Projekte zeitlich verschoben.  
Die Entwurfsplanung und Genehmigungsvorbereitung für die vorlaufenden Projekte müsste wie geplant beauftragt werden.

# Stadtmitte am Fluss: Teil 1 Finanzierungsplanung

Bauablauf + Zuschüsse bei Kürzung Großprojektantrag, Änderung in Einzelanträge + Beteiligung Bund an städtischen Projekten außerhalb EU-Förderperiode: Szenario ab 2010



# Stadtmitte am Fluss Teil 1 Finanzierungsplanung

## Erläuterung der Planungs- und Finanzierungsphasen: 2011 Entscheidung

Ausgehend von einer erwarteten Förderzusage der EU zum Großprojktantrag, muß bis Ende 2010 die mögliche weitere Förderung städtischer Projekte mit Bundesmitteln verifiziert werden.

Ausgehend von der Finanzierungszusage des BMVBS sehen wir u.a. konkrete Ansätze für eine weitere Förderung des Projektes durch Städtebauförderungsmittel wie im Schreiben von Minister Tiefensee ausgeführt. (Blatt 1.35)

Jede weitere Förderung reduziert den auf Blatt 1.19 aufgeführten Finanzierungsanteil von Land und Stadt.

Das Projekt Stadtmitte am Fluß wurde von einer unabhängigen Jury als Pilotprojekt, das exemplarisch städtebauliche Herausforderungen der Zukunft mit der Lösung infrastruktureller Verkehrsprobleme verbindet, mit einem "Nationalen Preis für Stadtentwicklung" ausgezeichnet. (Blatt 1.36)

Die große positive Resonanz in Fachkreisen und die Unterstützung durch die Städtebauabteilung im Bundesministerium bieten die realistische Chance ab Herbst 2009 auf Bundesebene konkrete weitere finanzielle Unterstützung zu gewinnen. (Blatt 1.37)

# Stadtmitte am Fluss Teil 1 Finanzierungsplanung

## Auszug aus Schreiben des BMVBS vom 2. Juli 2009 zu Stadtmitte am Fluss



Seite 2 von 3

In seinem Schreiben an die Oberbürgermeisterin der Landeshauptstadt mit Zusage zur Projektunterstützung aus Mitteln der Verkehrsabteilung in Höhe von 64 Mio Euro nimmt Minister Tiefensee Bezug auf eine mögliche zusätzliche Projektunterstützung aus Städtebaumitteln:

„Hinsichtlich der geplanten Maßnahmen sicherte ich Ihnen zudem eine intensive Prüfung für eine zusätzliche Projektunterstützung mittels Städtebaufördermitteln des Bundes zu. Diese ist derzeit noch in Bearbeitung, so dass hierzu noch keine Aussagen möglich sind.“

Hinsichtlich der geplanten städtebaulichen Maßnahmen sicherte ich Ihnen zudem eine intensive Prüfung für eine zusätzliche Projektunterstützung mittels Städtebaumitteln des Bundes zu. Diese ist derzeit noch in Bearbeitung, so dass hierzu noch keine Aussagen möglich sind.

Abschließend möchte ich nochmals die Ihnen von mir zugesicherte Unterstützung bei der EU für eine Förderung des Projektes mit EU-Mitteln unterstreichen. Mein Ziel ist ein gemeinsames Gespräch bei der EU-Kommission, um für das Projekt zu werben und die Möglichkeiten einer maßgeblichen EU-Förderung mit EFRE-Mitteln auszuloten. In diesem Zusammenhang wäre es m.E. zweckdienlich, vor einem solchen Gespräch die Finanzierungsbeteiligung von Land und Stadt weitgehend abgeklärt zu wissen.

Herrn Minister Rippel, der mich hinsichtlich der von mir zugesagten Kostenbeteiligung des Bundes angeschrieben hat, habe ich ein Antwortschreiben ähnlichen Inhaltes übersandt.

Mit freundlichen Grüßen

Wolfgang Tiefensee

# Stadtmitte am Fluss Teil 1 Finanzierungsplanung

## Nationaler Preis für Stadtentwicklung und Baukultur 2009

„Gesucht werden beispielhafte, realisierte Projekte und vorbildliche Verfahren, die sich durch innovative Beiträge zur nachhaltigen Entwicklung in Stadt und Region auszeichnen und hohe baukulturelle Qualitätsmaßstäbe setzen.“

Saarbrücken wurde in der Kategorie „Integriert und regional handeln – Entwicklung von Stadt, Region und Landschaft“ am 24. Juni 2009 von Minister Tiefensee ausgezeichnet.



### Laudatio

„Das Projekt „Stadtmitte am Fluss“ eröffnet die Möglichkeit, die Bausünden der Nachkriegszeit zu korrigieren. Auf 1,5 km Länge wird die stark befahrene Autobahn unter die Erde verlegt und damit deren Trennwirkung aufgehoben. So kann der geographische Mittelpunkt der beiden historischen Kernstädte Alt-Saarbrücken und St. Johann seine Funktion als Stadtzentrum für die Gesamtstadt wieder wahrnehmen. Dadurch wird das innerstädtische Wohnen reaktiviert, das Saartal für Freizeit und Erholung zurückgewonnen sowie die Lebensqualität verbessert. Vorbildlich ist der seit Jahren intensiv mit den Bürgern geführte Diskussions- und Planungsprozess zum Umgang mit der Stadtautobahn, der für die Nachhaltigkeit der Planung und die Akzeptanz des Projektes zukunftsweisend ist.“



Preisverleihung durch Minister Tiefensee

# Stadtmitte am Fluss Teil 1 Finanzierungsplanung

## BMVBS: Stadtmitte am Fluss in „Leitthemen der Stadtentwicklungspolitik“

veröffentlicht in:  
 BMVBS: Nationale Stadtentwicklungspolitik – Positionen April 2009  
 Staatssekretär Dr. Ing Lüdke Daldrup im Gespräch



### Nationale Stadtentwicklungspolitik Positionen



Kontext organisieren? Da gibt es noch ganz viel zu tun. Wir haben jetzt einen kleinen ersten Schritt getan, indem wir mit einem Wettbewerb für große Siedlungen versucht haben, mit Energieeffizienz-Fördermitteln, die sonst nur für Einzelhäuser vergeben werden, einen Anreiz zu schaffen, Ideen zum ökologischen Umbau der Siedlungen zu entwickeln. Wir versuchen damit, regionale und quartiersbezogene Konzepte von der erneuerbaren Energie (Blockheizkraftwerke bis zu Geothermie-Nutzung) zu unterstützen und haben das auch mit Geld unterlegt. Wir vergeben Preise, stellen Sonderfördermittel bereit, damit dieser Quartiersansatz verwirklicht werden kann.

Lassen Sie mich ein drittes Thema nennen: „Stadt und Verkehr“. Hier müssen wir noch viel stärker neuen Ideen nachgehen. Wir haben die Problematik der großen Infrastrukturen in den Städten, die wir umbauen müssen, die teilweise fünfzig Jahre alt sind. Hier stehen jetzt große Entscheidungen an: Sollen wir sie sanieren oder müssen wir sie radikal umbauen? Ein Beispiel ist die Stadtautobahn in Saarbrücken. Diese Autobahn wurde in den 1960er Jahren gebaut, ohne Rücksicht auf Lärm- und Emissionsschutz, von Städtebau oder Barrierewirkung ganz zu schweigen. Man hat damals die Mobilität als das Wesen der Stadt begriffen und eine städtebaulich völlig unverträgliche Autobahn direkt am Fluss, an der schönsten Stelle mitten in der Stadt gebaut. Ähnliche Situationen gab es in Köln und Düsseldorf, die mit sehr viel öffentlichem Geld neu gestaltet wurden. Auch hier in Saarbrücken stellt sich die Frage: Schaffen wir es mit einer großen Gemeinschaftsanstrengung, die Autobahn an dieser Stelle unter die Erde zu verlegen, Hochwasserschutz zu gewährleisten und eine Riesenchance für die Stadt zu eröffnen, ihre eigentliche Qualität wieder zu entdecken, eine Stadt am Fluss, der Saar, zu sein?

Das Feld „Stadt und Verkehr“ ist eine Aufgabe, für die wir noch mehr Mut brauchen.

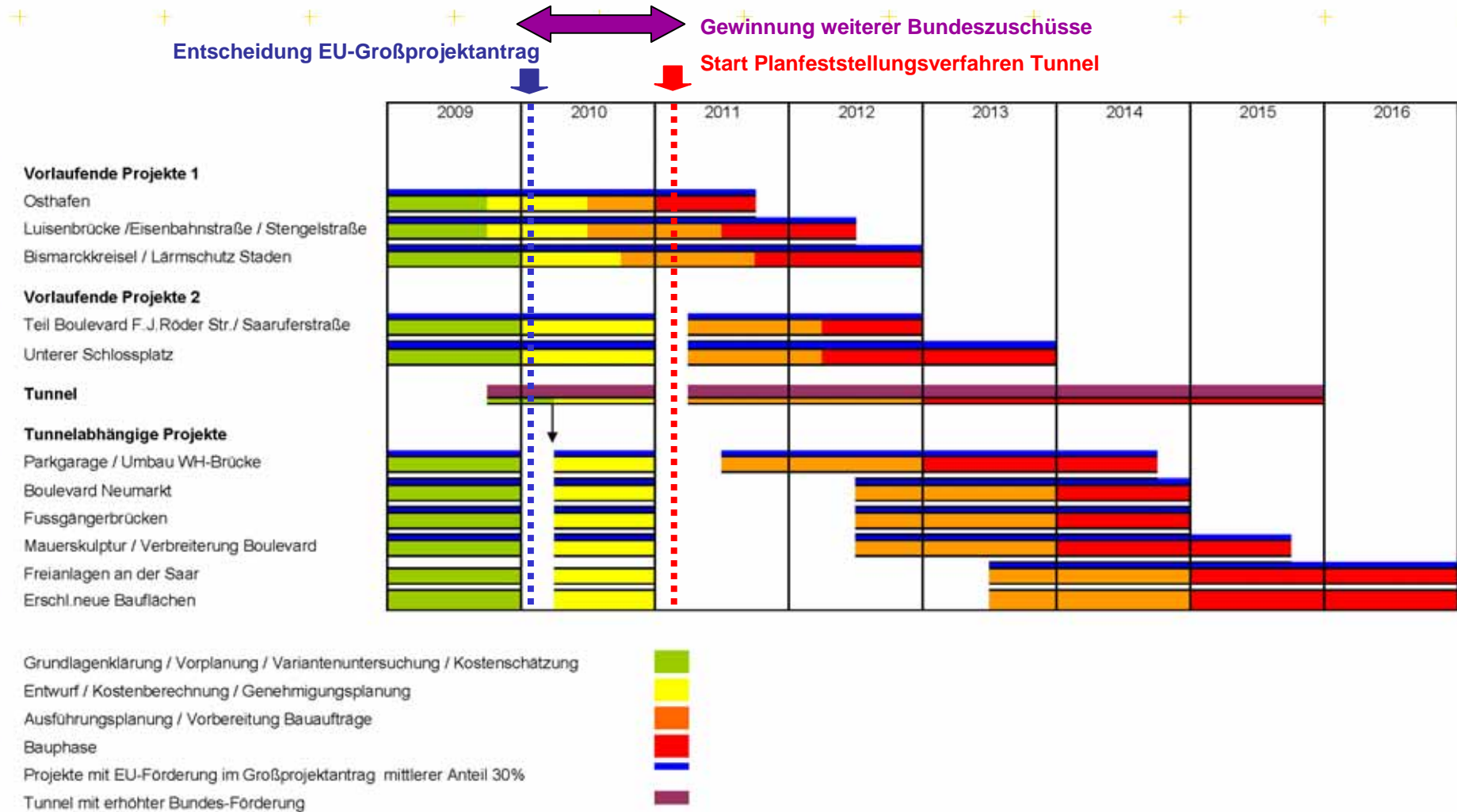
Wir denken heute noch oft in den konventionellen Bahnen: Was kostet die Sanierung der schlechten Straße? Oder: Wie viel teurer wäre es, das städtebaulich Richtige zu tun und eine neue Qualität anzubieten? Wir haben gleich den Rechnungshof im Kopf, wenn wir mehr ausgeben müssen. Stattdessen müssten wir klar sagen: der städtebauliche Gewinn ist so groß, dass es ein öffentliches Interesse gibt, den großen städtebaulichen und verkehrsplanerischen Fehler einer Autobahn im Herzen der Stadt zu korrigieren, der die ganze Stadt wie ein Riegel blockiert. Hier wäre eine Experimentierklausel hilfreich, um uns zu helfen, nicht von vornherein vor den Sachzwängen zu kapitulieren und zu denken: es hat ja keinen Sinn, mit der Frage kommen wir sowieso nicht weiter. Wir brauchen Experimente beim Umgang mit Großinfrastrukturen, sonst verschenken wir leichtfertig große städtebauliche Chancen. Wir müssen den Mut haben, alte Fehler einer autistischen Verkehrspolitik zu korrigieren.

Eine weitere Frage im Kuratorium: Die Hochschulen erwarten eine engere Kooperation – ist die Anregung Ihres Hauses auf gutem Weg?

Ja, ich bin – fast möchte ich sagen – glücklich, dass es uns gelungen ist, mit dem Hochschultag auf so große Resonanz zu treffen. Wir haben damit dem Dialog zwischen Politik und Wissenschaft einen Schub verliehen und wir haben auch einen Dialog zwischen den Hochschulen ermöglicht, die sich viel zu selten über ihre Forschungsprojekte austauschen. Wir haben entschieden, dass wir die Idee des Hochschultages, thematisch ausgerichtet, weiterführen wollen. Wir können seitens der Politik nicht erwarten, dass die Hochschulen uns auf Abruf unmittelbare Politikberatung anbieten, aber wir können gemeinsam Themen identifizieren, die uns längerfristig – sowohl im Bereich der Wissenschaft als auch der Politik – beschäftigen und zu gemeinsamen Empfehlungen für die

# Stadtmitte am Fluss: Teil 1 Finanzierungsplanung

Bauablauf + Zuschüsse bei Gewinnung weiterer Bundeszuschüsse Szenario ab 2011



# Stadtmitte am Fluss Teil 1 Finanzierungsplanung

## Szenario bei Entscheidung einer Teilrealisierung in 2011:

Bei Entscheidung einer Verschiebung des Tunnels und der abhängigen städtebaulichen Projekte im Jahr 2011 muss für die im Vorlauf umzusetzenden Projektbausteine ein höherer Förderanteil der EU beantragt werden. (Erhöhung EU-Förderung von 30% auf 50%, Reduzierung der Anteile von LHS und LAND).

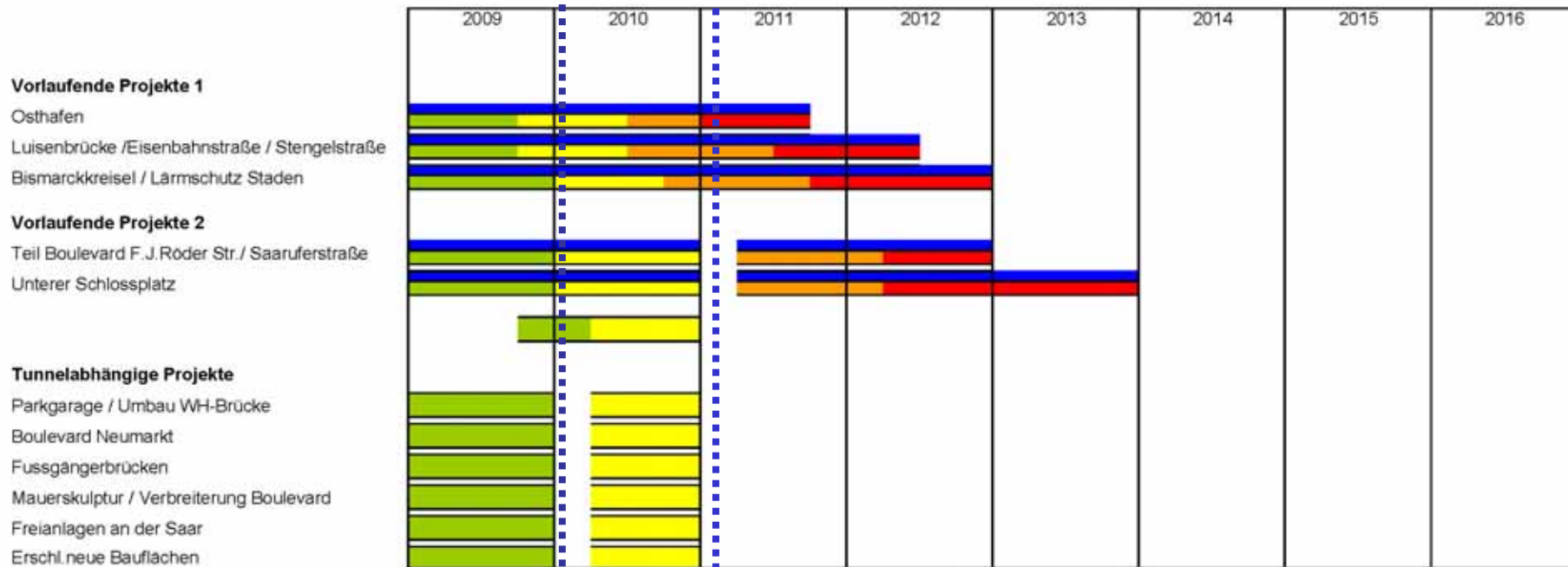
Die bis zu diesem Zeitpunkt verausgabten Vorlaufkosten der Tunnel-abhängigen Projekte sind dann ohne Co-Finanzierung auf LHS und Land zu verteilen. Eine Beantragung zur späteren Förderung aus Fördermitteln des Bundes ist damit grundsätzlich immer noch möglich.

# Stadtmittel am Fluss: Planungs- und Bauphasen

Schematischer Terminplan für Bauablauf + Teilförderung EU und Verschiebung Tunnelabhängige Projekte Szenario Entscheidung 2011

Entscheidung EU-Großprojektantrag

Änderung Vorlaufende Projekte in Einzelprojektanträge + Verschiebung Tunnelabhängige Projekte



Grundlagenklärung / Vorplanung / Variantenuntersuchung / Kostenschätzung

Entwurf / Kostenberechnung / Genehmigungsplanung

Ausführungsplanung / Vorbereitung Bauaufträge

Bauphase

Projekte mit EU-Förderung in Einzelförderung erhöhter Anteil 50%



# Stadtmitte am Fluß Teil 1 Finanzierungsplanung

## Zusammenfassung

Obwohl sich das Projekt erst in der Vorplanungsphase befindet, ist die Kostenstruktur bereits sorgfältig aufgebaut bis in Teilprojekte und Folgekostenbetrachtungen. Die erste Präzisionsstufe innerhalb der Vorplanung hat die bisherige Kostenschätzung (Stand Dezember 2008: 380 Mio Euro) bestätigt (Stand Juli 2009: 370 Mio Euro).

Ziel der Kostensteuerung ist die weitere Kostenoptimierung, für die bei Bauabläufen bereits konkrete Ansätze gesehen werden.

Für die Projektfinanzierung liegen Genehmigungen der Kommunalaufsicht für den 2. Nachtragshaushalt 2009 und die damit verbundenen Verpflichtungsermächtigungen bis 2016 vor.

In der Vorbereitungsphase für städtische Projekte und Tunnelplanung bis Ende 2010, werden Zuschusssituation, Schnittstellen zwischen Einzelprojekten und deren mögliche Realisierungszeiträume präzisiert. Auf dieser Grundlage können ab 2010/2011 vom Tunnel unabhängige Teilprojekte umgesetzt werden. Gleichzeitig können auf dieser Grundlage Anfang 2011 weitere Schritte zur Realisierung des Tunnels und davon abhängiger Projekte beschlossen werden.

Der verantwortungsvolle Umgang mit dem Finanzvolumen für „Stadtmitte am Fluss“ ist durch

- sorgfältige Kostenkontrolle
- schrittweise Planung und Absicherung der Realisierbarkeit in Teilprojekten
- transparente Darstellung der erforderlichen Grundlagen für die Entscheidungsschritte der kommenden Jahre

gewährleistet.