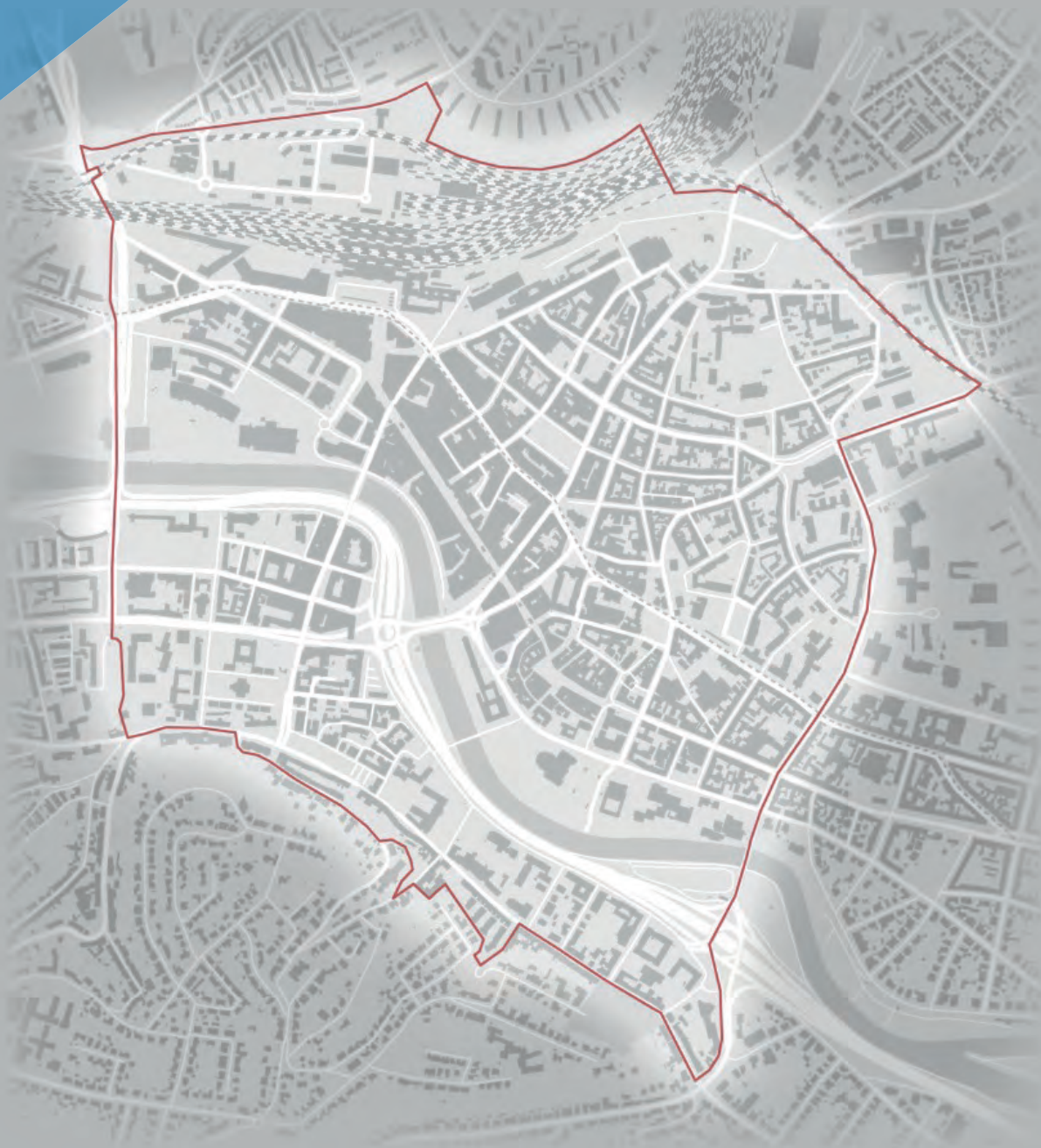


Teilräumliches städtebauliches Entwicklungskonzept Innenstadt Saarbrücken

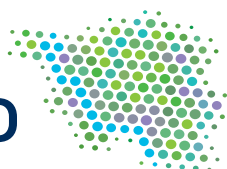


TEKO Innenstadt 2018



• Ministerium für
Inneres, Bauen
und Sport

SAARLAND



Landeshauptstadt

**SAAR
BRÜ
CKEN**

Gliederung

Teilräumliches städtebauliches Entwicklungskonzept Innenstadt Saarbrücken

Rahmenbedingungen und Ziele der städtebaulichen Planung.....	5
Vorwort	
1 Funktion und Inhalt des TEKO Innenstadt 2018.....	6
2 Rahmenbedingungen der Innenstadtentwicklung	9
2.1 Die städtebauliche Situation im Überblick.....	10
2.1.1 Die zentrale Innenstadt zwischen Berliner Promenade und Kaiserstraße	10
2.1.2 Beethovenstraße und Mühlenviertel	13
2.1.3 Westliche Innenstadt, Trierer Straße und Eurobahnhof	15
2.1.4 Nauwieser Viertel	16
2.1.5 Altstadt St. Johann	17
2.1.6 Untere Mainzer Straße/Kulturufer	18
2.1.7 Luisenviertel	19
2.1.8 Schloss- und Regierungsviertel	21
2.1.9 Besondere städtebauliche Probleme durch die A 620	23
2.2 Die Finanzausstattung der Landeshauptstadt.....	26
2.3 Die demografische und soziale Entwicklung.....	28
2.3.1 Demografische Entwicklung in der Gesamtstadt	28
2.3.2 Situation in der Innenstadt	31
2.4 Wohnungsbestand und Wohnungsmarkt	35
2.4.1 Entwicklung in der Gesamtstadt.....	35
2.4.2 Wohnen in der Innenstadt	40
2.4.3 Bisherige Maßnahmen	42
2.5 Bildung und soziale Infrastruktur.....	44
2.5.1 Kinderbetreuung und Kinderbildung.....	44
2.5.2 Allgemeinbildende Schulen und Primarstufe	46
2.5.3 Altenwohn- und Pflegeheime	47
2.5.4 Soziale Einrichtungen	49
2.6 Die wirtschaftliche Entwicklung, Flächen für Büros und Dienstleistungen	50
2.6.1 Wirtschaftliche Entwicklung der Region und der Gesamtstadt	50
2.6.2 Exkurs: Hochschulen und Stadtqualität als weiche Standortfaktoren	54
2.6.3 Situation in der Innenstadt	56
2.6.4 Bisherige Maßnahmen	59
2.7 Einzelhandel.....	61
2.7.1 Gesamtstädtische Situation	61
2.7.2 Einzelhandel in der Innenstadt.....	62
2.7.3 Bisherige Maßnahmen	65
2.8 Mobilität.....	67
2.8.1 Analyse der Verkehrssituation	67
2.8.1.1 Verkehrsmittelwahl.....	67
2.8.1.2 Motorisierter Individualverkehr MIV.....	68
2.8.1.3 Öffentlicher Personennahverkehr ÖPNV	74

2.8.1.4	Radverkehr.....	77
2.8.1.5	Fußgängerverkehr.....	79
2.8.2	Verkehrsprognose.....	82
2.9	Technische Infrastruktur und Entsorgung	83
2.9.1	Allgemeine Situation der Verkehrsanlagen	83
2.9.2	Entwässerung und Entsorgung	84
2.9.2.1	Kanalnetz	84
2.9.2.2	Entsorgung.....	85
2.9.3	Breitbandtechnologie und öffentliches WLAN.....	86
2.10	Umwelt und Klima	87
2.10.1	Lärm.....	87
2.10.2	Klimawandel und Bioklima in der Innenstadt	89
2.10.3	Luftqualität.....	92
2.10.4	Hochwasser	93
2.11	Grünflächen und Freiräume	95
2.11.1	Bestandssituation.....	95
2.11.2	Bisherige Maßnahmen zum Freiraum.....	98
2.12	Urbaner Öffentlicher Raum	100
2.12.1	Bestandssituation.....	100
2.12.2	Bisherige bauliche Maßnahmen zum öffentlichen Raum.....	104
2.12.3	Soziale Nutzungskonflikte im öffentlichen Raum	108
2.13	Kultur und Tourismus.....	109
2.13.1	Innerstädtische Kultureinrichtungen.....	109
2.13.2	Touristische Bedeutung der Landeshauptstadt Saarbrücken und wirtschaftliche Bedeutung des Tourismus.....	110
2.13.3	Einschätzung der touristischen Infrastruktur	112
2.14	Zusammenfassung der Rahmenbedingungen – SWOT - Analyse	115
3.	Ziele für die Innenstadtentwicklung	127
3.1	Leitlinien der Stadtentwicklung.....	127
3.1.1	Querschnittsziele aus dem Stadtentwicklungskonzept	127
3.1.2	Ziele aus dem Städtebaulichen Entwicklungskonzept Gesamtstadt.....	128
3.1.3	Flächennutzungsplan.....	130
3.1.4	Ziele für Alt-Saarbrücken aus dem Stadtteilentwicklungskonzept	131
3.2	Spezifische städtebauliche Ziele und Chancen für die Innenstadt.....	133
3.2.1	Ziele und Chancen im Handlungsfeld Wohnen.....	133
3.2.2	Ziele und Chancen in den Handlungsfeldern Bildung und soziale Infrastruktur...	135
3.2.3	Ziele und Chancen in den Handlungsfeldern Wirtschaft, Büro und Dienstleistungsflächen.....	137
3.2.4	Ziele und Chancen im Handlungsfeld Einzelhandel.....	139
3.2.5	Ziele und Chancen im Handlungsfeld Mobilität.....	141
3.2.5.1	Das Innenstadtverkehrskonzept des VEP 2030.....	143
3.2.5.2	Langfristige Realisierung des Innenstadtverkehrskonzeptes	147
3.2.5.3	Weitere VEP- Handlungsfelder	148
3.2.6	Ziele und Chancen zur technischen Infrastruktur.....	152
3.2.7	Ziele und Chancen in den Handlungsfeldern Umwelt und Klima	155
3.2.8	Ziele und Chancen in den Handlungsfeldern öffentlicher Raum und Freiraum ...	160
3.2.9	Ziele und Chancen in den Handlungsfeldern Kultur und Tourismus.....	164

4	Empfehlung der Handlungsräume	168
4.1	Zentrale Innenstadt	171
4.1.1	Spezifische Probleme und Schwächen	171
4.1.2	Spezifische Ziele und Potenziale	175
4.1.3	Handlungsvorschlag für die zentrale Innenstadt	179
4.2	Mühlenviertel	180
4.2.1	Spezifische Probleme und Schwächen	180
4.2.2	Spezifische Ziele und Potenziale	183
4.2.3	Handlungsvorschlag für das Mühlenviertel	186
4.3	Westliche Innenstadt	188
4.3.1	Spezifische Probleme und Schwächen	188
4.3.2	Spezifische Ziele und Potenziale	191
4.3.3	Handlungsvorschlag für die Westliche Innenstadt	194
4.4	Alt-Saarbrücken/Innenstadt	197
4.4.1	Spezifische Probleme und Schwächen	197
4.4.2	Spezifische Ziele und Potenziale	201
4.4.3	Handlungsvorschlag für Alt-Saarbrücken/Innenstadt	215
4.4.4	Ausblick: Zukunftsbild Stadtmitte am Fluss	218

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Übersicht über die vier Innenstadtdistrikte	6
Abbildung 2:	Das TEKO Innenstadt im System der Entwicklungsplanung	7
Abbildung 3:	Übersicht Quartiere in der Innenstadt	10
Abbildung 4:	Luftbild Zentrale Innenstadt 2017.....	11
Abbildung 5:	Blick in die Bahnhofstraße, Kaiserstraße, Dudweilerstraße	11
Abbildung 6:	Blick in die Reichsstraße, Viktoriastraße	12
Abbildung 7:	Städtebaulich bedeutsame Investitionen in der Bahnhofstraße	12
Abbildung 8:	unattraktive Kolonnaden in der Kaiserstraße	13
Abbildung 9:	Luftbild Mühlenviertel 2017.....	13
Abbildung 10:	Neubauprojekt Stadtbad	14
Abbildung 11:	Luftbild Westliche Innenstadt 2017.....	15
Abbildung 12:	Luftbild Nauwieser Viertel 2017.....	17
Abbildung 13:	Grünstraße und Nauwieser Straße.....	17
Abbildung 14:	Luftbild St. Johanner Markt 2017	18
Abbildung 15:	Luftbild Mainzer Straße 2017	19
Abbildung 16:	Nachkriegsmoderne in der Eisenbahnstraße.....	20
Abbildung 17:	Luftbild Luisenviertel 2017.....	21
Abbildung 18:	Luftbild Schlossviertel 2017	22
Abbildung 19:	Barock in Alt-Saarbrücken.....	22
Abbildung 20:	Luftbild Regierungsviertel 2017	23
Abbildung 21:	Bevölkerungsbestand 2001 – 2016	28
Abbildung 22:	Bevölkerungsbewegung 2001 - 2016	28
Abbildung 23:	Wanderungssalden.....	29
Abbildung 24:	Prognose der Bevölkerungsentwicklung der LHS 2000-2030	30
Abbildung 25:	Altersstruktur der Bevölkerung am 31.12.2015 im Vergleich zu 1991	31
Abbildung 26:	Einwohnerentwicklung der Innenstadtdistrikte im Vergleich zu 1975	32
Abbildung 27:	Demografische und soziale Indikatoren der Innenstadtdistrikte	34
Abbildung 28:	Altersstruktur und Leerstandsquoten der Wohnungen in Saarbrücken	35
Abbildung 29:	Fertig gestellte Wohnungen in Saarbrücken 2001-2015	36
Abbildung 30:	Baugenehmigungen in Saarbrücken für Wohnungen 2001-2015.....	36
Abbildung 31:	Wohnlagen in Saarbrücken Mitte	42
Abbildung 32:	Beispiele für aktuell realisierte Wohnungsbauprojekte	43
Abbildung 33:	Räumliche Verteilung von Kindertageseinrichtungen	44
Abbildung 34:	Entwicklung der Gesamtschülerzahlen 2010/2011 bis 2016/2017 ...	46
Abbildung 35:	Schulbezirke und räumliche Verteilung der allgemeinbildenden Schulen	47
Abbildung 36:	Standorte von Pflegeheimen in bzw. am Rande der Innenstadt	48
Abbildung 37:	Beschäftigung (SVP) am Arbeitsort 1987-2015.....	50
Abbildung 38:	Beschäftigung (SVP) und Arbeitslosigkeit in Saarbrücken 1990-2016.....	51
Abbildung 39:	Beschäftigung (SVP) am Arbeitsort 1980-2015 nach Wirtschaftssektoren	52

Abbildung 40:	Arbeitslosigkeit in der Landeshauptstadt Saarbrücken 2001-2015	53
Abbildung 41:	Zahl der Studierenden an den Hochschulen des Saarlandes	54
Abbildung 42:	Büromieten in City-Lagen 2003 bis 2015	57
Abbildung 43:	Luftbild Eurobahnhof 2017	59
Abbildung 44:	Fußgängerzone Bahnhofstraße	61
Abbildung 45:	Verteilung der Einzelhandelsstandorte im Stadtbezirk Mitte Juli 2014	62
Abbildung 46:	Beispiele für Investitionen in den Standort	63
Abbildung 47:	„Funktionsausfall“ in der westlichen Kaiserstraße	64
Abbildung 48:	Logo des Luisenviertels, Motiv aus der Plakatkampagne der LHS	66
Abbildung 49:	Modal Split 1994, 1997 und 2010	67
Abbildung 50:	Vergleich Modal-Split 2010	68
Abbildung 51:	Verteilung der erbrachten Verkehrsleistung der SaarbrückerInnen	68
Abbildung 52:	Kfz-Verkehrsstärken	69
Abbildung 53:	Bestand MIV-Verkehrssystem	70
Abbildung 54:	Verträglichkeitsanalyse Kernstadt Saarbrücken	71
Abbildung 55:	ÖPNV- und Kfz-optimierte Kaiserstraße	71
Abbildung 56:	Parkraumbewirtschaftung in der Innenstadt	72
Abbildung 57:	Kapazität der Parkieranlagen in der Innenstadt	73
Abbildung 58:	Straßenraumauslastung und Restkapazität der Parkieranlagen	74
Abbildung 59:	Beförderte Personen im ÖPNV Nahverkehr 1993-2013	75
Abbildung 60:	Beförderungszeiten zum Hauptbahnhof	76
Abbildung 61:	Bestand Radverkehrsinfrastruktur	77
Abbildung 62:	Rampe Finanzamt, Fuß-/Radwegebrücken Osthafen/Congresshalle	79
Abbildung 63:	Bestandsanalyse Fußverkehr im VEP	80
Abbildung 64:	Lärm Hot-Spots MIV >70 dB(A) LDEN	87
Abbildung 65:	Isophonenkarte 4 m über Grund. Pegelwerte LDEN im Freiraum	88
Abbildung 66:	Anpassungsbedarf Freiräume auf der Ebene der Siedlungsstruktur	90
Abbildung 67:	Klima- und immissionsökologische Funktionen im Stadtgebiet	91
Abbildung 68:	Belastungsbereiche Stickoxide 2015	92
Abbildung 69:	Hochwasser 1993 in Saarbrücken	94
Abbildung 70:	Hochwasser- und Rückstau gefährdete Innenstadtbereiche	94
Abbildung 71:	Freiraumtypen in der Innenstadt, Ausschnitt	95
Abbildung 72:	Spielbereiche für Kinder in der Innenstadt	97
Abbildung 73:	Verbindung Bürgerpark-Promenade	98
Abbildung 74:	Max Braun-Platz, Vorplatz Alte Post und Wolfgang Staudte-Platz	99
Abbildung 75:	Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raumes	101
Abbildung 76:	Öffentlicher Raum am St. Johanner Markt und am Schloss	101
Abbildung 77:	Öffentlicher Raum Bahnhofstraße	102
Abbildung 78:	Öffentlicher Raum Bahnhofstraße Planung	102
Abbildung 79:	Öffentlicher Raum in der Blumenstraße und Karcherstraße	103

Abbildung 80:	Öffentlicher Raum in der Kaiserstraße und Viktoriastraße.....	103
Abbildung 81:	Kfz-orientierte Gestaltung an der A 620 und Dudweilerstraße.....	104
Abbildung 82:	Aktuelle Projekte: Kaltenbachstraße und Beethovenplatz (Planung).....	104
Abbildung 83:	Rabbiner Rülff Platz und Berliner Promenade	105
Abbildung 84:	Eisenbahnstraße.....	105
Abbildung 85:	Zusammenwirken administrativer Maßnahmen im öffentlichen Raum.....	107
Abbildung 86:	Geltungsbereiche der Planwerke mit gestalterischen Vorschriften.....	107
Abbildung 87:	Übersicht Standorte von Kultureinrichtungen in der Innenstadt..	109
Abbildung 88:	Gästeübernachtungen und –ankünfte in Saarbrücken 2002-2014	111
Abbildung 89:	Struktur der Hotels in der Landeshauptstadt Saarbrücken.....	111
Abbildung 90:	Touristischer Innenstadtplan.....	113
Abbildung 91:	Flächennutzungsplan, Ausschnitt Stand 2016	131
Abbildung 92:	Baulücken/Potenzialflächen für Wohn/- gemischt genutzte Gebäude.....	135
Abbildung 93:	Baulücken/Potenzialflächen für Büro/- gemischt genutzte Gebäude.....	138
Abbildung 94:	Standortstrukturmodell im Einzelhandelskonzept	139
Abbildung 95:	Zentraler Versorgungsbereich Innenstadt	140
Abbildung 96:	Zielkonzept VEP 2030 (Ausschnitt).....	142
Abbildung 97:	Basismaßnahmen des Innenstadtverkehrskonzeptes	143
Abbildung 98:	Verlagerungswirkungen der Innenstadtumfahrung	144
Abbildung 99:	Wirkungen der Basismaßnahmen auf die Innenstadtstraßen	145
Abbildung 100:	Neue Verkehrsführungen des Innenstadtverkehrskonzeptes	146
Abbildung 101:	Umgestaltung von Straßenräumen nach VEP 2030.....	146
Abbildung 102:	Radverkehrskonzept Innenstadt	149
Abbildung 103:	Potenziale zur Straßenraumgestaltung	151
Abbildung 104:	"ruhige Gebiete" Kumi-Park und Bürgerpark	156
Abbildung 105:	Planungshinweiskarte Klima, Ausschnitt.....	157
Abbildung 106:	Überschwemmungsgebiet HQ 100.....	159
Abbildung 107:	Urbane öffentlicher Raum St. Johanner Markt	160
Abbildung 108:	Freiraum am Staden	161
Abbildung 109:	Handlungsfelder für den Saarland-Tourismus im Überblick	165
Abbildung 110:	Touristische Positionierung Region Saarbrücken	166
Abbildung 111:	Handlungsräume der Innenstadt und angrenzende Handlungsräume.....	169
Abbildung 112:	Handlungsraum Zentrale Innenstadt	171
Abbildung 113:	Probleme und Schwächen der zentralen Innenstadt.....	174
Abbildung 114:	Potenziale und Chancen der zentralen Innenstadt gem. ISEK	178
Abbildung 115:	Handlungsraum Mühlenviertel	180
Abbildung 116:	Probleme und Schwächen im Mühlenviertel.....	182
Abbildung 117:	Entwicklungsflächen am Nordrand des Mühlenviertels	184
Abbildung 118:	Beispiel für Wohnumfeldverbesserung Ursulinenstraße.....	185
Abbildung 119:	Potenziale und Chancen im Mühlenviertel	187

Abbildung 120:	Handlungsraum Westliche Innenstadt.....	188
Abbildung 121:	Probleme und Schwächen der Westlichen Innenstadt	190
Abbildung 122:	Übersichtsplan Konzept Kongress-Messe-Saar	191
Abbildung 123:	Potenziale und Chancen der Westlichen Innenstadt.....	196
Abbildung 124:	Handlungsraum Alt-Saarbrücken/Innenstadt.....	197
Abbildung 125:	Probleme und Schwächen in Alt-Saarbrücken/Innenstadt	200
Abbildung 126:	Visualisierung/Lageplan Gestaltung Umfeld Friedenskirche	203
Abbildung 127:	Visualisierung Umgestaltung Knoten WH-Brücke.....	204
Abbildung 128:	Alte Brücke	205
Abbildung 129:	Mögliche Verkehrsführung des Boulevards bei Hochwasser	206
Abbildung 130:	Baupotenzial Parkplatz Toto-Gelände	207
Abbildung 131:	Eisenbahnstraße/Vorstadtstraße: Rückbau von Verkehrsflächen	207
Abbildung 132:	Mögliche Radverkehrsachse Innenstadt-Alt-Saarbrücken	208
Abbildung 133:	Stengelanlage in den 1970er Jahren	212
Abbildung 134:	Luftbild Ludwigskirche - Friedenskirche 2017	213
Abbildung 135:	Maßnahmen im Innern der Ludwigskirche	213
Abbildung 136:	Potenziale und Chancen in Alt-Saarbrücken/Innenstadt	214
Abbildung 137:	Gebiet des Planungswettbewerbs Alt-Saarbrücken/Tallage	216
Abbildung 138:	Siegerentwurf Wettbewerb Alt-Saarbrücken Tallage	218
Abbildung 139:	Masterplan Stadtmitte am Fluss.....	219

Teilräumliches städtebauliches Entwicklungskonzept Innenstadt Saarbrücken

Rahmenbedingungen und Ziele der städtebaulichen Planung

Vorwort

Die Saarbrücker City ist ein lebendiger und vielfältiger Ort. Hier sind die historischen Ursprünge der Stadt spürbar und die deutsche und europäische Stadtgeschichte wird erlebbar. Trotz der Kriegszerstörungen finden sich hier bedeutsame historische Gebäude und Anlagen wie das Rathaus St. Johann oder Kirchen wie die Basilika St. Johann. Einheimische und Gäste können in der Innenstadt flanieren und in Kaufhäusern oder kleinen Boutiquen entspannt shoppen. Wichtige Kultureinrichtungen wie das Staatstheater, Museen oder die Stadtgalerie haben hier ihren Sitz. Die innerstädtischen Restaurants, Cafés und Bars sind häufiger Treffpunkt zum Genießen und Schlemmen und ein Ausdruck unseres Savoir-vivre.

Den Bürgerinnen und Bürger stiftet die Innenstadt Heimat und Identität. Sie ist die Visitenkarte für das Leben in der Stadt und in der Region und bedarf unserer besonderen Aufmerksamkeit. Daher haben wir das vom Stadtrat 2011 beschlossene teilräumliche städtebauliche Entwicklungskonzept Innenstadt (TEKO) auf den neuesten Stand gebracht. Das nun vorliegende Konzept gibt einen umfassenden Überblick über die Rahmenbedingungen, Probleme und zukünftigen Chancen der städtebaulichen Entwicklung der Saarbrücker Innenstadt. Als multifunktionales Zentrum und attraktive Tourismus- und Einkaufsadresse hat die Innenstadt eine herausragende Bedeutung für die Entwicklung unserer Stadt und unserer Region. Die Landeshauptstadt ist deshalb bestrebt, diese Attraktivität zu sichern bzw. auszubauen und negativen Entwicklungen entgegenzutreten. Aktuell wird die Bahnhofstraße erneuert, damit man weiterhin gerne dort einkauft und sie ihre Rolle als „die Einkaufsmeile im Südwesten“ behält. Da die „Nebenlagen“ wie Kaiser-, Viktoria- und Dudweilerstraße ebenfalls eine wichtige Bedeutung für das Funktionieren unserer Innenstadt haben, sind für den Bereich zwischen Beethovenstraße und Berliner Promenade eine Reihe von Maßnahmen konkretisiert, die in den nächsten Jahren im Rahmen des Stadtumbaus zur Städtebauförderung angemeldet werden sollen.

Das hier vorliegende TEKO Innenstadt bereitet in der Entwicklungsplanung konzeptionelle Schritte vor und integriert die nachfolgende konkrete Handlungsebene. Für Maßnahmen in Stadterneuerungsgebieten erarbeitet die Landeshauptstadt anschließend Maßnahmenkonzepte mit Kosten- und Finanzierungsplanungen. Im Februar 2018 hat der Stadtrat das erste integrierte städtebauliche Entwicklungskonzept (ISEK) die „Zentrale Innenstadt“ beschlossen. Damit können eine Reihe konkreter Einzelmaßnahmen, wie z.B. die Sanierung der Luisenbrücke und weitere Maßnahmen im öffentlichen Raum auf den Weg gebracht werden.



Charlotte Britz
Oberbürgermeisterin

1 FUNKTION UND INHALT DES TEKO INNENSTADT 2018

Das Teilräumliche Entwicklungskonzept Innenstadt (TEKO Innenstadt) ist eine Fortschreibung des TEKO Innenstadt 2011¹. Es versteht sich als aktuelle Differenzierung der Aussagen des gesamtstädtischen Stadtentwicklungskonzeptes 2008 (SEK 2008)² und des Städtebaulichen Entwicklungskonzeptes Gesamtstadt 2011 (SEKO Gesamtstadt 2011)³ - bezogen auf die Innenstadt.



Die hier so bezeichnete „Innenstadt“ umfasst den zentralen Hauptgeschäftsbereich um die Bahnhofstraße, den Altstadt kern von St. Johann und Alt-Saarbrücken sowie die unmittelbar angrenzenden Quartiere mit Wohn- und Büronutzungen. Die Außengrenze der Innenstadt ergibt sich aus den statistischen Distrikten: 111 Schlossplatz, 131 Hauptbahnhof, 132 Nauwieser Viertel, 133 St. Johanner Markt.

Abbildung 1: Übersicht über die vier Innenstadtdistrikte
Quelle: LHS

Als integriertes städtebauliches Konzept setzt sich das TEKO Innenstadt mit den wichtigsten sektoralen Fragestellungen, die einen städtebaulichen Bezug zur Innenstadt haben, auseinander.

Durch den integrierten Ansatz und den teilträumlichen Bezug steht das TEKO Innenstadt auf derselben Ebene wie die Stadtteilentwicklungskonzepte (z.B. StEK Alt-Saarbrücken, Tallage oder StEK Unteres und Oberes Malstatt).

Das TEKO Innenstadt

- gibt einen Überblick über den räumlichen und gesellschaftlichen Kontext der städtebaulichen Entwicklung,
- die Absichten und die Ziele der städtebaulichen Entwicklung,
- empfiehlt die Handlungsräume der städtebaulichen Planung und beschreibt ihre Probleme/Schwächen sowie Chancen/Potentiale.

Die weitere Ausdifferenzierung und Benennung der konkreten Einzelmaßnahmen ist nicht mehr Sache des TEKO Innenstadt. Die Maßnahmenebene wird in nachfolgenden, auf die einzelnen Handlungsräume bezogenen Konzepten behandelt, z.B. in Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzepten ISEK, die nach § 171a ff BauGB im Rahmen der Städtebauförderung erstellt werden oder in Form

¹ Landeshauptstadt Saarbrücken: Teilräumliches Entwicklungskonzept Innenstadt, 2011, siehe http://www.saarbruecken.de/rathaus/stadtentwicklung/staedtebauliches_entwicklungskonzept

² Landeshauptstadt Saarbrücken: Stadtentwicklungskonzept Saarbrücken, Stand März 2009, siehe <http://www.saarbruecken.de/rathaus/stadtentwicklung/stadtentwicklungskonzept>

³ Landeshauptstadt Saarbrücken: Städtebauliches Entwicklungskonzept Gesamtstadt, 2011, siehe http://www.saarbruecken.de/rathaus/stadtentwicklung/staedtebauliches_entwicklungskonzept

von städtebaulichen Rahmenplänen für Handlungsräume, für die keine Städtebauförderung erforderlich ist. Diese nachfolgenden ISEK bzw. Rahmenpläne können sich bei der Analyse und Herleitung der Maßnahmen auf das TEKO Innenstadt beziehen und brauchen keine eigene umfangreiche Analyse mehr zu leisten.

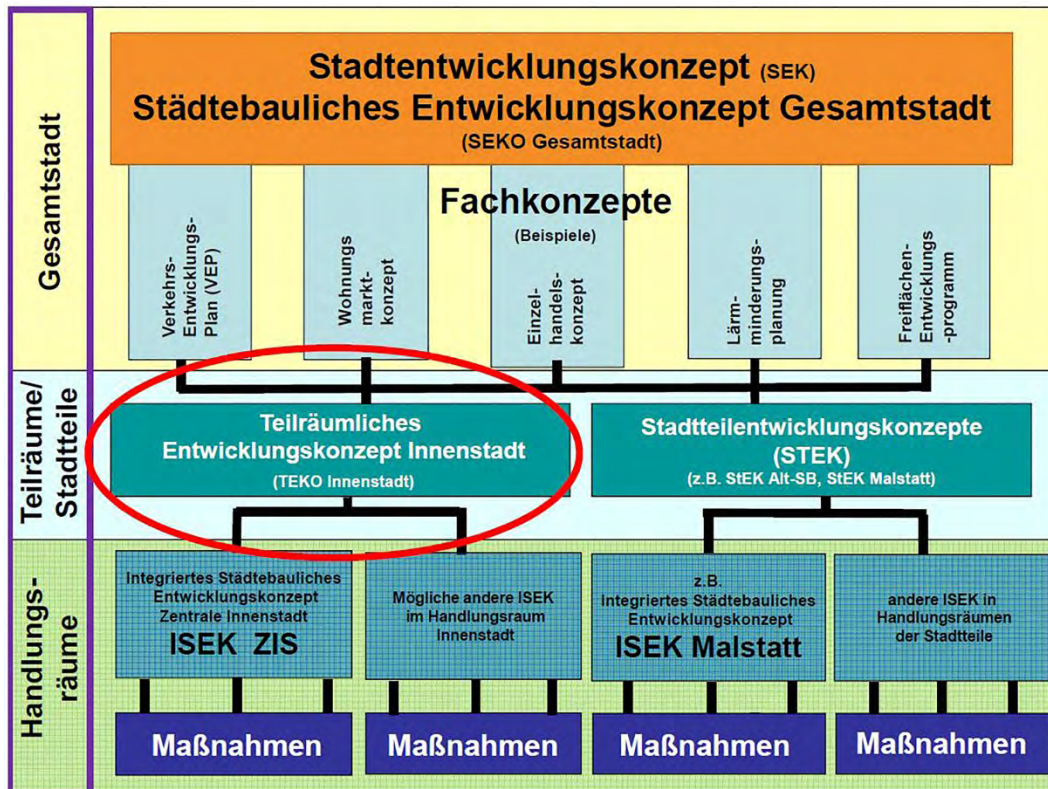


Abbildung 2: **Das TEKO Innenstadt im System der Entwicklungsplanung**

Das TEKO Innenstadt ist wie folgt aufgebaut: nach einer kurzen städtebaulichen Vorstellung der innerstädtischen Quartiere werden in Kapitel 2 die gesellschaftlichen Rahmenbedingungen und Entwicklungen in den städtebaulich relevanten Handlungsfeldern, z.B. zur Bevölkerungsentwicklung, Wirtschaft, Umwelt und Verkehr usw. zusammengefasst. Soweit teilträumliche Daten und Informationen vorliegen werden sie für die Innenstadt beschrieben. Der Erkenntnisgrad ist aktuell als hoch einzuschätzen, da der Landeshauptstadt zu den zentralen Themen Wohnen, Verkehr und Einzelhandel sehr aktuelle Analysen und Konzepte vorliegen und deren Ergebnisse eingeflossen sind.

Zur Einschätzung der Bestandssituation und des Handlungsbedarfes in den Handlungsfeldern werden in Kapitel 2 auch die Maßnahmen dargestellt, die die Landeshauptstadt in den letzten Jahren bereits ergriffen hat, um die städtebauliche Situation zu verbessern. Anschließend werden in einer SWOT-Analyse tabellarisch die Stärken und Schwächen, Potenziale und Risiken der Innenstadtentwicklung für jedes Handlungsfeld reflektiert.

Für die Beschreibung der Rahmenbedingungen ist als Ergebnis vorwegzunehmen, dass die Saarbrücker Innenstadt als einzige 1-A Lage der Region derzeit sehr gut positioniert ist und noch weitere Entwicklungspotentiale aufweist. Allerdings stehen den unbestrittenen Stärken auch einige städtebauliche Schwächen gegenüber, die sich langfristig im Wettbewerb negativ auswirken können und deshalb ein Handlungserfordernis bilden.

Die Ziele der Innenstadtentwicklung sind in Kapitel 3 dargestellt. Die strategischen Ziele für die Innenstadt ergeben sich zunächst aus dem Stadtentwicklungskonzept 2008. Die daraus abgeleiteten städtebaulichen Ziele sind im SEKO Gesamtstadt 2011 dargestellt. Hinzu kommen spezifische Ziele, die sich aus den Fachkonzepten und aus Stadtteilentwicklungskonzepten (z.B. Alt-Saarbrücken) ergeben.

Abschließend werden in Kapitel 4 diejenigen innerstädtischen Handlungsräume identifiziert, in denen aus einer besonderen Problemlage oder aus einer besonderen Aufgabenstellung Handlungsbedarf besteht. Es sind dies die Handlungsräume zentrale Innenstadt, Mühlenviertel, City-West und der innerstädtische Teil von Alt Saarbrücken inklusive dem innerstädtischen Autobahnabschnitt zwischen Daarler Brücke und Westspange. Für diese Handlungsräume ist zu gegebener Zeit, d.h. wenn konkrete Maßnahmen anstehen, eine ISEK bzw. ein Rahmenplan aufzustellen. Erst durch weitere formelle Planungen und Ratsbeschlüsse erhalten diese Maßnahmen verbindlichen Charakter.

Derzeit gibt es in der Innenstadt nur einen Handlungsraum, für den ein ISEK erarbeitet wurde: der Bereich der „Zentralen Innenstadt“ zwischen Faktoreistraße, Bahnhofstraße, Viktoriastraße, Kaiserstraße und Dudweilerstraße⁴.

⁴ Landeshauptstadt Saarbrücken: Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept Zentrale Innenstadt Saarbrücken, ISEK Zentrale Innenstadt,

2 RAHMENBEDINGUNGEN DER INNENSTADT-ENTWICKLUNG

Das vorliegende Kapitel dient dazu, einerseits die städtebauliche Entwicklung der Innenstadt zu betrachten und sie andererseits in den Zusammenhang mit der Entwicklung der Gesamtstadt zu stellen. Hierzu werden die wesentlichen Daten und Entwicklungen, die aus den vorhandenen Konzepten und Analysen für die Gesamtstadt bzw. die Region vorliegen, zusammengefasst und - soweit möglich – auf die Situation der Innenstadt heruntergebrochen.

- Stadtentwicklungskonzept Saarbrücken, Stadtrat am 16.12.2008
- Planungsgruppe agl: Freiraumentwicklungsprogramm, 2008
- MR Gesellschaft für Regionalberatung/GEFRA: Analyse der Ausgangslage, Gutachten im Rahmen der Antragstellung für das EU-Großprojekt „Stadtmitte am Fluss“, 2013, nicht veröffentlicht
- Städtebauliches Entwicklungskonzept Gesamtstadt, Stadtrat am 06.12.2011
- Teilräumliches Entwicklungskonzept Innenstadt, Stadtrat am 06.12.2011

Saarbrücken arbeitet seit 2010 an Fachkonzepten zu sektoralen städtebaulichen Fragestellungen. Die Ergebnisse dieser Fachplanungen werden in ihrem teilräumlichen Bezug zur Innenstadt im TEKÖ zusammengefasst:

- Quaestio: Wohnungsmarktanalyse für die Landeshauptstadt Saarbrücken, 2015, Gutachten im Auftrag der Landeshauptstadt, unveröffentlicht
- Junker + Kruse: Einzelhandels- und Zentrenkonzept für die Landeshauptstadt Saarbrücken 2015, Gutachten im Auftrag der Landeshauptstadt⁵,
- Planersocietät/GGR: Verkehrsentwicklungsplan Saarbrücken 2030, Gutachten im Auftrag der Landeshauptstadt⁶,
- Landeshauptstadt Saarbrücken 2020: Touristische Zielsetzungen, 2016
- GIU: Masterplan Gewerbe- und Industrieflächenentwicklung 2030 für die Landeshauptstadt Saarbrücken, 2014
- Landeshauptstadt Saarbrücken: Lärmaktionsplan 2012
- Strategisches Leitbild QuattroPole e.V. – Luxemburg, Metz, Saarbrücken, Trier
- EVTZ: Eurodistrict SaarMoselle – Aktionsprogramm 2020
- Landeshauptstadt Saarbrücken: Touristische Zielsetzung 2020

⁵ Siehe Kurzfassung <http://www.saarbruecken.de/rathaus/stadtentwicklung/einzelhandelskonzept>

⁶ Siehe auch <http://www.vep.saarbruecken.de/>

2.1 DIE STÄDTEBAULICHE SITUATION IM ÜBERBLICK

Die oben gewählte Abgrenzung der Innenstadt von Saarbrücken umfasst kein homogenes Gebiet. Zur Beschreibung der Nutzungsstruktur und der Funktionen wird ein kleinräumigerer Ansatz gewählt; es werden folgende „Quartiere“ betrachtet:

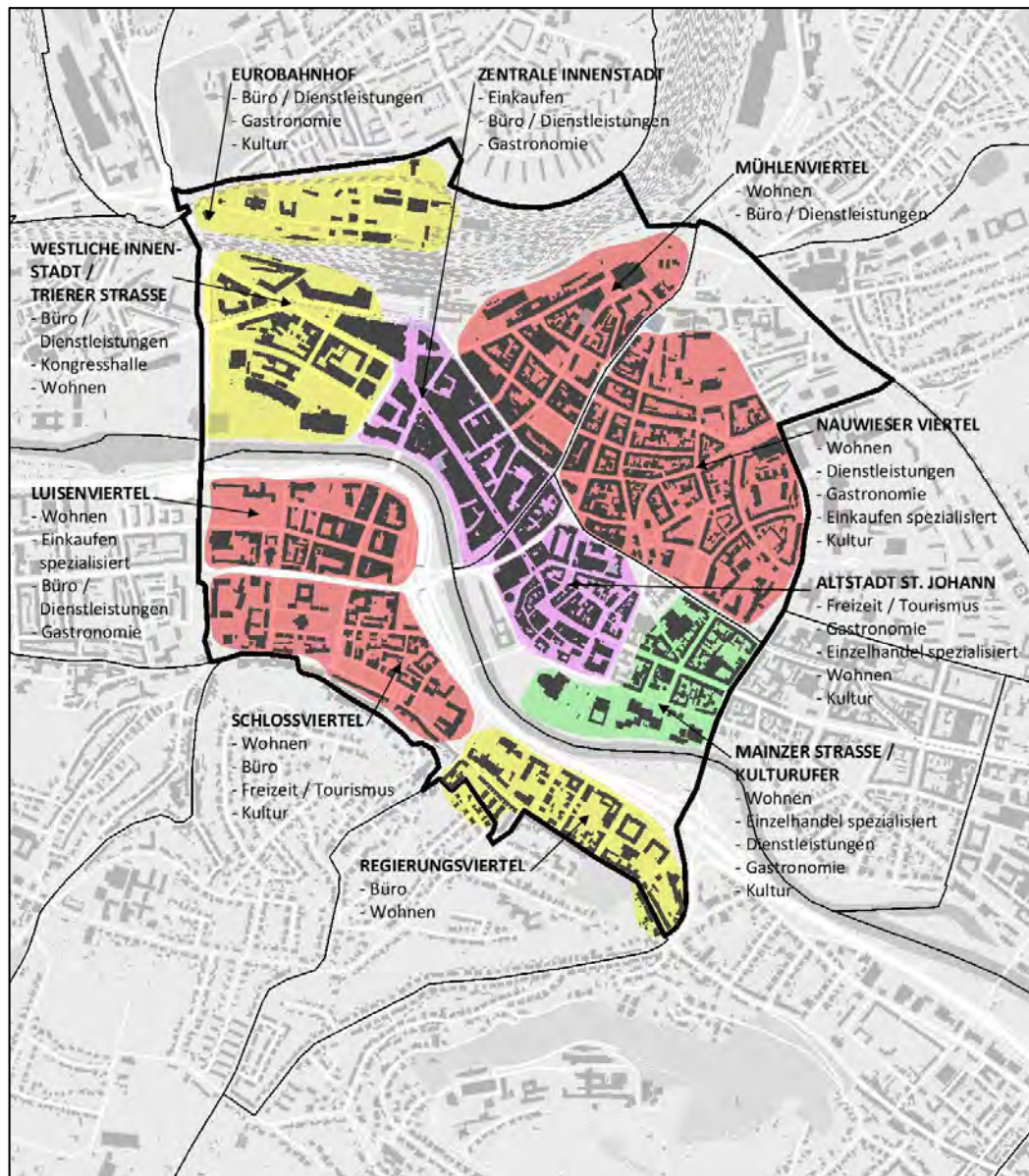


Abbildung 3: Übersicht Quartiere in der Innenstadt
Quelle: LHS

2.1.1 Die zentrale Innenstadt zwischen Berliner Promenade und Kaiserstraße

Zwischen dem historischen Kern der St. Johanner Altstadt und dem Hauptbahnhof sowie zwischen Berliner Promenade und dem Beethovenplatz liegt der zentrale Geschäfts- und Dienstleistungsbereich der Landeshauptstadt. Bis zur Kaiserstraße erstreckt sich der Bereich mit der höchsten Einzelhandelsdichte, hier „zentrale Innenstadt“ genannt.

Kommerzieller Kern des Geschäftszentrums ist die Bahnhofstraße mit ihren Seitenstraßen. Die Bahnhofstraße ist geprägt von großvolumigen Kaufhäusern filialisierter Handelsbetriebe, in den Nebenlagen findet man kleinteiligere Geschäfts- und Bürogebäude.



Abbildung 4: **Luftbild Zentrale Innenstadt 2017**
Quelle: LHS

Die Bahnhofstraße war bereits vor dem zweiten Weltkrieg das kommerzielle Zentrum der Stadt. Nach den Kriegszerstörungen wurde der Bereich auf Grundlage des historischen Stadtgrundrisses im international style/Funktionalismus der 1960er und 1970er Jahre wieder aufgebaut.

Von den gründerzeitlichen Gebäuden/Fassaden sind nur ganz wenige erhalten geblieben. Insbesondere in der Bahnhofstraße geschah der Wiederaufbau z.T. Grundstücksgrenzen überschreitend, womit die Eignung für den großflächigen Einzelhandel verbessert wurde. Dies verstärkte die Funktion der St. Johanner Innenstadt als kommerzielles Zentrum der Stadt.

Signifikant ist der im Rahmen des Wiederaufbaus für die Vergrößerung von Verkehrsflächen erfolgte Einbau eines Kolonnadensystems, welches in diesen Haupteinkaufsstraßen einen witterungsunabhängigen Einkauf ermöglicht. Die Kolonnaden gelten heute als ein positives Alleinstellungsmerkmal.



Abbildungen 5: **Blick in die Bahnhofstraße, Kaiserstraße, Dudweilerstraße**
Quelle: LHS

Ausdehnung und Geschäftigkeit der Bahnhofstraße geben ihr ein großstädtisches Flair. Nach Einschätzung der Branche ist die Bahnhofstraße die Haupteinkaufsstraße und einzige wirkliche 1-A-Lage der Region. Als Nebenlagen gelten das Umfeld zur Berliner Promenade, Kaiserstraße, sowie die Eisenbahnstraße. Durch den Umbau der Bahnhofstraße zur Fußgängerzone 1995 wurde die kommerzielle Situation der Haupteinkaufsstraße weiter gesteigert. Die Beanspruchung der Straßenfläche durch die hohe Nutzungsdichte (insbesondere die LKW-Andienung) machen allerdings heute eine Sanierung/Aufwertung der Straße erforderlich.

Die positive Entwicklung in der Bahnhofstraße hat sich nicht automatisch auf die Seitenstraßen und Durchgangsstraßen übertragen. Die Kunden orientieren sich stark an der linearen Achse Bahnhofstraße und frequentieren weniger die Seitenstraßen (s. ISEK zentrale Innenstadt). Mit dem Umzug an die Bahnhofstraße ist die Firma C&A dieser Entwicklung gefolgt und das ehemalige Kaufhaus C&A in der Kaiserstraße (ca. 7.500 m² Verkaufsfläche) steht seitdem leer. In der Viktoriastraße, Eisenbahnstraße, Kaiserstraße und Dudweilerstraße sind ebenfalls einige länger dauernde Leerstände, Vernachlässigung von Immobilien und nicht adäquate Nutzungen zu beobachten. Deutliche städtebauliche Mängel ergeben sich auch aus einigen nur ein- bzw. zweigeschossig bebauten Grundstücken (Bahnhofstraße 58, 62-64, 107 und Viktoriastraße 12 und 16) sowie aus der seit Kriegsende bestehenden Baulücke Reichsstraße/Ecke Karl-Marx-Straße.



Abbildungen 6: **Blick in die Reichsstraße, Viktoriastraße**
Quelle: LHS

Dagegen konnten zwei über Jahrzehnte währende eingeschossige Mindernutzungen, die Ecke Bahnhofstraße/Sulzbachstraße mit dem Neubau der PSD-Bank und die Ecke Viktoriastraße/Reichsstraße mit dem Neubau C&A in den letzten Jahren durch private Investitionen beendet werden.



Abbildungen 7: **Städtebaulich bedeutsame Investitionen in der Bahnhofstraße**
Quelle: LHS



Abbildungen 8: **unattraktive Kolonnaden in der Kaiserstraße**

Quelle: LHS

Die Stadt hat die drohende Abwärtsentwicklung der Nebenlagen schon frühzeitig erkannt und bereits 2009 im Bereich Futterstraße/Sulzbachstraße mit Maßnahmen zur Aufwertung des öffentlichen Raumes begonnen. 2010 begann die Sanierung des Bereiches Berliner Promenade. Mit dem Umbau des Promenadenstegs, der Uferzone, Schifferstraße und Rabbiner-Rülf-Platz konnte dieser Bereich baulich erheblich aufgewertet werden und die trading down Entwicklungen gestoppt werden. Zum Handlungsraum Zentrale Innenstadt, s. Kapitel 4.1.

2.1.2 Beethovenstraße und Mühlenviertel

Der nordöstlich an die zentrale Innenstadt anschließende Bereich zwischen Beethovenplatz und Richard-Wagner-Straße hat eine andere Prägung. In diesem ehemaligen innerstädtischen Wohngebiet überwiegen heute Bürogebäude mit Dienstleistungsunternehmen bzw. Praxen. Das Wohnen spielt nur eine untergeordnete Rolle. Auch der Handel hat sich fast vollständig zurückgezogen.



Abbildung 9: **Luftbild Mühlenviertel 2017**

Quelle: LHS

Anders als in der zentralen Innenstadt sind hier einige Bestände repräsentativer Altbauten erhalten (z.B. Gebäude aus der Zeit vor 1914 und der 1920er Jahre in der Karcherstraße, Beethovenstraße und Richard-Wagner-Straße). Die z.T. als Einzeldenkmale ausgewiesenen und mit einer Erhaltungssatzung nach §172 BauGB geschützten Gebäude erinnern an die Vorkriegszeit, als der Beethovenplatz noch ein grüner Schmuck- und Quartiersplatz war. Die architektonischen Qualitäten der Fassaden werden durch die Nutzung des öffentlichen Raumes als Kfz-Verkehrsraum kaum wahrgenommen.

Ab der Richard-Wagner-Straße schließt sich nach Norden das eigentliche „Mühlenviertel“⁷ an. In den Erdgeschossen befinden sich zwar meist noch Ladenlokale bzw. Büros, hier überwiegt aber bereits die Wohnfunktion, insbesondere in der Mozartstraße und Mühlenstraße. Überdurchschnittlich ist die Wohnungsleerstandsquote von 10%⁸. Gewerbliche Nutzungen und Dienstleistungen sind eher an der Dudweilerstraße und Ursulinenstraße vertreten.

Die Gebäude im Mühlenviertel stammen aus den 1920er bis 1970er Jahren. Die Blockrandbebauung ist meist fünfgeschossig, die Hintergebäude sind etwas niedriger. Die Fassaden und Innenhöfe wirken teilweise ungepflegt. Nicht überbaute Blockinnenbereiche werden ausschließlich als Parkraum genutzt, Grünflächen fehlen. Die Umgebung, insbesondere die Dudweilerstraße und die Richard-Wagner-Straße sind stark verkehrsbelastet, worunter der Gesamteindruck des Viertels leidet. Das Quartier eignet sich aber auf Grund seiner zentralen Lage und seiner einfachen Ausstattung sehr für einen Imagewechsel, eine Verstärkung des Wohnanteils und eine Aufwertung in Richtung höherwertiges Wohnen⁹.

Während der Parkdruck im Straßenraum sehr hoch ist, hat das Parkdeck Bormannspfad am Westrand des Mühlenviertels (574 Plätze) noch deutliche Restkapazitäten). Es dient aber mehr der Parkraumversorgung der City und hat keine fußläufige Verbindung zum Wohnquartier.



Abbildungen 10: **Neubauprojekt Stadtbad**

Quelle: LHS

Ein starker positiver Impuls geht von zwei Neubauprojekten aus: neben einer Baulückenschließung in der Sulzbachstraße wurde das alte Stadtbad an der Richard-Wagner-Straße zu einem Quartier für hochwertiges Wohnen umgebaut.

7 Die Bezeichnung „Mühlenviertel“ hat sich erst in jüngster Zeit umgangssprachlich gebildet. Sie bezieht sich auf die Historie. Das Quartier entstand zu Beginn des 20. Jahrhunderts im Zuge der städtischen Verdichtung auf dem Landschaftspark des „Volksgartens“. Zwischen Dudweilerstraße und dem Uferbereich des Sulzbach wurden ab 1882 auf Vereinsinitiative Grünanlagen mit ausgedehnten Spazierwegen, Wasserflächen, Picknick- und Tanz-Terrassen angelegt, die ergänzt um einen idyllischen Mühlenbetrieb und eine viel besuchte Ausflugs-Gastronomie der Naherholung und volksnahen Kultur dienen.

8 Quaestio, Bonn im Auftrag der LHS: Wohnungsmarktanalyse für die Landeshauptstadt Saarbrücken, 2015, S. 124

9 Quaestio, S. 49f

Es wurde ein Investor gefunden, der die historische Gebäudestruktur des alten Stadtbades und die enthaltenen Denkmale wie das große Zolnhofer-Mosaik erhalten hat. Die entstehenden Wohnungen und Einrichtungen - eine private Kindertagesstätte, Betreuungseinrichtungen für Ältere sowie Seminarräume („Bürgerzentrum“) sind integriert – werten das Mühlenviertel als Wohnstandort erheblich auf.

Am nördlichen Rand des Mühlenviertels, entlang des Bahndamms, liegen großflächige, unbebaute Entwicklungsflächen als Ergebnis der nicht vollendeten Verkehrsplanung der 1950er und -60er Jahre (Trasse der autobahnähnlich geplanten Nordtangente). Sie werden seit Jahren als innenstadtnaher Parkplatz genutzt. Als neue Nutzungen kamen in den letzten Jahren der Kontakthof des Drogenhilfezentrums und der Fernbusbahnhof hinzu.

Zum Handlungsraum Mühlenviertel siehe Kapitel 4.2.

2.1.3 Westliche Innenstadt, Trierer Straße und Eurobahnhof

Westlich der Faktoreistraße erstrecken sich im Umfeld der Congresshalle und des Bürgerparks großformatige Bürogebäude mit vielen oberzentralen Nutzungen (Arbeitsamt, Landeszentralbank, Ärztehaus, Unternehmenssitze. Dieser Bereich entlang des Bürgerparks entstand als „westliche Cityerweiterung“ für Büro- und Dienstleistungsnutzungen entsprechend den Entwicklungszielen der „Strukturplanung Innenstadt“ 1977. Zum Bürgerpark vorgelagert ist das Parkhaus „Q-Park Hafenstraße“ mit 474 Stellplätzen.



Abbildung 11: **Luftbild Westliche Innenstadt 2017**
Quelle: LHS

Nach den Plänen des Landes und der Landeshauptstadt ist der Bereich um die Congresshalle als Standort für das saarländische Kongress- und Messezentrum vorgesehen (siehe Kapitel 4.3). Dies wird die oberzentrale Bedeutung der westlichen Innenstadt weiter stärken.

Nördlich der Hafenstraße bis zur Trierer Straße erstrecken sich in einem Kerngebiet die Bürogebäude als 5 - 8 geschossige Blockrandbebauung mit niedrigeren Hofgebäuden. Unbebaute Grundstücksteile sind als Parkplätze angelegt. Grünstrukturen fehlen weitgehend. Die Nutzung als Kerngebiet mit vollständiger

Überbaumungsmöglichkeit entspricht den Festsetzungen des Bebauungsplanes von 1972. Der Wohnungsanteil ist entsprechend gering.

Obwohl die Westspange und der Bürgerpark bereits in den 1980er und 1990er Jahren fertig gestellt wurden, ist die städtebauliche Entwicklung der City West noch nicht vollständig zum Abschluss gekommen. So gibt es am Verkehrsknoten Westspange/St. Johanner Straße immer noch städtebaulich auffällige Baulücken. Auch das für die Raumbildung des Johannes-Hoffmann-Platzes (an der Congresshalle) wichtige Kopfgrundstück ist noch nicht bebaut. Beide Situationen stellen heute im Zusammenhang mit dem geplanten neuen Messe- und Kongresszentrum wichtige Potenziale dar.

Die Gestaltung des Bereichs um den Hauptbahnhof ist im Wesentlichen das Ergebnis von städtebaulichen Überlegungen der 1980er Jahre (Fußgängerzone Reichsstraße, Tunnelführung der St. Johanner Straße, Saargalerie, Neues Postgebäude, Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes), die etwa bis Mitte der 1990er Jahre fertig gestellt wurden. Die Modernisierung des Hauptbahnhofes erfolgte in den 2010er Jahren. Der Lützelbachtunnel stellt eine kurze Fuß- und Radwegeverbindung der Innenstadt zum Rodenhof dar, ist aber aufgrund seiner Länge und Beschaffenheit ein Angstraum.

Westlich der Europagaleries hat sich der Einzelhandel in den vergangenen Jahren immer mehr zurückgezogen. In der Trierer Straße treten deutliche „trading down“ Symptome auf, insbesondere zwischen St. Johanner Straße und Westspange. Mit ursächlich für den Niedergang dieses Bereiches war die Schließung der „Alten Post“ 1993 und der daran anschließende jahrelange Leerstand des Gebäudes, was sich negativ auf die Umgebung auswirkte. Hinzu kommt, dass die fußläufige Anbindung an die zentrale Innenstadt durch tote Erdgeschossfassaden (entlang der Neuen Post und der Europagaleries) sowie Kfz-optimierte Straßenräume für Kunden unattraktiv ist.

Für das unter Denkmalschutz stehende Gebäude der Alten Post Gebäude hat sich 2012 ein Investor gefunden, der das Gebäude modernisiert hat und als (vorübergehenden) Mieter das Ministerium für Bildung und Kultur und einen Gastronomiebetrieb gewinnen konnte. Die neue Nutzung und die Außengastronomie auf dem kleinen Platz an der St. Johanner Straße werten den Standort spürbar auf.

Auch das 1993 entstandene Gebäude der Neuen Post steht seit 1995 tlws. leer. Aufgrund der Besonderheiten des Gebäudes (als Postverteilzentrum) gestaltet sich die Nachnutzung schwierig. Aktuell gibt es verschiedene Nutzungsüberlegungen, von gemischten Konzepten mit Handel-/Dienstleistungen bis zum neuen Standort großer Institutionen, aktuell mit Bezug eines Fitnesszentrums. Nördlich des Hauptbahnhofes wurden mit dem Projekt Eurobahnhof seit 2007 rd. 7 ha ehemalige Bahnflächen am Saarbrücker Hauptbahnhof zu einem neuen multifunktionalen Stadtquartier (Dienstleistungen, Kultur) entwickelt – s. Kapitel 2.6.

2.1.4 Nauwieser Viertel

Das Nauwieser Viertel (Distrikt 132), eine gründerzeitliche Stadterweiterung St. Johanns, ist ein mit Wohnen und Kleingewerbe / Einzelhandel dicht und gemischt genutztes vielfältiges Quartier. Mit ca. 3300 Wohnungen ist es das größte innerstädtische Wohngebiet mit hohem Anteil gründerzeitlicher Bausubstanz. Die behutsame städtebauliche Sanierung seit den 1970er Jahren hat unter Mitwirkung der Betroffenen die Kleinteiligkeit des gemischten Quartiers mit Künstlern, Programmkinos, eigenem Theater und vielen Szenekneipen gewahrt und das Nauwieser Viertel zu einem der beliebtesten Wohn- und Freizeitorde von Saarbrücken gemacht.



Abbildung 12: **Luftbild Nauwieser Viertel 2017**
Quelle: LHS



Abbildungen 13: **Grünstraße und Nauwieser Straße**
Quelle: LHS

Ein Konfliktpotenzial zum Wohnen besteht durch die hohe Gaststättendichte. Mit dem Bebauungsplan für das Nauwieser Viertel ist festgelegt, dass keine weiteren Kneipen im Quartier eröffnet werden dürfen. So soll dem zunehmenden Lärmproblem und einer möglichen Verdrängung anderer Nutzungen entgegengewirkt werden. Angeleitet von der Bürgerinitiative Nauwieser Viertel sind Gastwirte und Bewohner zudem im Gespräch mit der Stadtverwaltung.

Nach Beendigung der Sanierung steht hier die Konsolidierung der erreichten Nutzungs- und Baustruktur sowie der Funktion des Quartiers für den Wohnungs- und Immobilienmarkt im Vordergrund (dabei Vermeidung von „Gentrifizierung“) – siehe Kapitel 2.4.2.

2.1.5 Altstadt St. Johann

Rund um den St. Johanner Markt befindet sich der mittelalterlich/barocke Stadtkern St. Johanns. Durch eine erfolgreiche städtebauliche Sanierungsmaßnahme der 1970er bis 1990er Jahre ist dies heute ein attraktives Innenstadtquartier. Die Altstadt stellt heute aufgrund ihrer historischen Bausubstanz und ihrer Funktion als Wohn-, Dienstleistungs-, Kneipen- und Restaurantviertel die sog. „gute Stube“ Saarbrückens dar.

Der Bereich ist als Fußgängerzone ausgebildet und erlaubt über alle Jahreszeiten eine hohe Anzahl von Aktivitäten im Freien. Die historischen Gebäude, die entspannte, fußgängerfreundliche Atmosphäre, die Mischung aus Wohnen, Einzelhandel und Gastronomie führen zu einem attraktiven „Flair“, mit dem sich Saarbrücken positiv präsentieren kann. Allerdings bestehen Nutzungskonflikte zwischen der Außengastronomie und der vielen Veranstaltungen/Stadtfesten und dem Ruhebedürfnis der BewohnerInnen – zur Wohnfunktion siehe auch Kapitel 2.4.2.



Abbildung 14: Luftbild St. Johanner Markt 2017
Quelle: LHS

2.1.6 Untere Mainzer Straße/Kulturufer

Der Bereich Untere Mainzer Straße, historisch die östliche Vorstadt St. Johannis, ist ein mit barocken Gebäuden und stadtauswärts 4-5 geschossigen Blockrändern und etwas niedrigeren Hofbebauungen aus der Gründerzeit (vor 1914) dicht bebautes Gebiet. Das großstädtische Stadtbild befördert eine urbane Atmosphäre. Aufgrund der Nähe zum St. Johanner Markt, den hervorragenden kulturellen Angeboten in unmittelbarer Umgebung (siehe Kapitel 2.13.1) und nicht zuletzt aufgrund einer aktiven Bewohnerschaft und engagierter Geschäftsleute hat sich die Mainzer Straße in den letzten 10 Jahren zu einem aufstrebenden Stadtquartier entwickelt. Die Attraktivität des Quartiers speist sich heute aus der guten Nutzungsmischung von Wohnen (zur Wohnfunktion siehe Kapitel 2.4.2), inhabergeführtem Handel und Dienstleistungen, Handwerk, Kunst- und Kulturangeboten¹⁰ und den Qualitäten der gründerzeitlichen Bausubstanz (große Wohnungen, repräsentative Fassaden, gewerbliche Remisen im Hof).

¹⁰ Siehe auch: Quartier Mainzer Straße e.V.: Das Quartier Mainzer Straße. Saarbrückens schönste Einkaufsstraße, Ausgabe 1/2016



Abbildung 15: **Luftbild Mainzer Straße 2017**

Quelle: LHS

Die Probleme liegen in der Verkehrsbelastung und einer unattraktiven Straßenraum- und Umfeldgestaltung.

Zwischen Altstadt und Saar erstreckt sich Saar aufwärts das sog. Kulturufer als Aneinanderreihung solitärer, architektonisch anspruchsvoller Gebäude mit oberzentralen Funktionen aus verschiedenen modernen Epochen: Finanzministerium, Staatstheater, Musikhochschule, Saarland-Museum, Moderne Galerie.

2.1.7 Luisenviertel

Mit Luisenviertel wird das Quartier zwischen Stengelstraße und Saar in Alt-Saarbrücken bezeichnet¹¹.

Nach den erheblichen Kriegszerstörungen wurde das Quartier um die Eisenbahnstraße in den 1950er Jahren wiederaufgebaut. Die prägenden Elemente des Wiederaufbaus waren die Erfordernisse des Autoverkehrs (Stadtautobahn, Straßendurchbruch Stengelstraße, Kolonnaden) und der Architekturstil der Nachkriegsmoderne. Zusammen mit den ebenfalls aus der Nachkriegszeit stammenden Gebäuden der ehemaligen französischen Botschaft (sog. „Pingusson-Bau“), der Staatskanzlei und der Stengelanlage ergibt sich ein ganzes Ensemble als Zeugnis dieser Epoche.

Zur Bewusstwerdung und Wertschätzung dieses Erbes hat das Ex-Wost-Forschungsprojekt „Baukultur in der Praxis“ beigetragen, in dem die Möglichkeiten zur Erhaltung der z.T. filigranen Architekturdetails unter dem Gesichtspunkt der Energieeinsparung behandelt wurden¹². Als Weiterentwicklung der Erkennt-

¹¹ Der Name geht auf die „Louisenanlage“ zurück, die sich als Rosengarten vor dem Bau der Autobahn entlang der Saar erstreckte.

¹² Ergänzend zum Umbau der Eisenbahnstraße hat die Landeshauptstadt Saarbrücken an einem ExWost-Forschungsvorhaben des BMVBS zum experimentellen Wohnungs- und Städtebau – „Baukultur in der Praxis“ teilgenommen. Am Beispiel der Eisenbahnstraße wurde - zusammen mit den Immobilieneigentümern - untersucht, wie die besonderen Merkmale der Architektur und des Städtebaus der 1950er Jahre im Rahmen von Modernisierungsmaßnahmen berücksichtigt werden können. Neben einer Reihe von Veranstaltungen zum Thema wurde als Ergebnis ein energetisches und gestalterisches Modernisierungskonzept für ein Musterhaus entwickelt sowie ein Gestaltungsleitfaden „Die modernen 50er“ erarbeitet: Landeshauptstadt Saarbrücken:

nisse aus dem Forschungsprojekt hat die Landeshauptstadt die Eisenbahnstraße eine Erhaltungssatzung gem. § 172 Abs. 1 Nr. 1 BauGb erarbeitet¹³



Abbildungen 16: **Nachkriegsmoderne in der Eisenbahnstraße**
Quelle: LHS

Die Eisenbahnstraße ist die Hauptachse des Luisenviertels. Die städtebauliche Struktur ist hinsichtlich der Nutzungen (Einzelhandel und Dienstleistungen), Erschließungssituation, Größe der Grundstücke und Gebäude, Geschosszahl, Gebäudealter, Kolonnadensystem ähnlich der Kaiserstraße oder Dudweilerstraße in St. Johann. Deshalb wird dieser Bereich auch als zur „City“ gehörend empfunden.

Im Gegensatz zur Bahnhofstraße dominieren in der Eisenbahnstraße nicht die großvolumigen Kaufhäuser, sondern große Dienstleistungsnutzungen wie die Sparkassenzentrale und das Redaktionsgebäude der Saarbrücker Zeitung. Sie wechseln sich ab mit kleinteiligen gemischten Gebäuden aus Büroflächen/Arztpraxen und (wenigen) Wohnungen in den Obergeschossen und Einzelhandel/Dienstleistungen im Erdgeschoss.

Die relativ kleinteiligen Einzelhandelsangebote und der geringe Bezug zu den Einzelhandelslagen in St. Johann (isolierte Lage jenseits der Saar, Trennwirkungen der Autobahn) führten in den vergangenen Jahren jedoch zu einer wenig dynamischen Entwicklung. Bevor die Baumaßnahmen zur Umgestaltung der Eisenbahnstraße begannen, zeigten sich zwischen Luisenbrücke und Stengelstraße leerstehende Ladenlokale und weitere Leerstände von Büro- und Wohnflächen in den Obergeschossen. Hinzu kamen typische „trading down“ Effekte wie die Zunahme von Billigläden und Spielhallen. Der verbleibende Einzelhandel in der Eisenbahnstraße erfüllte kaum die Anforderungen an ein Nebenzentrum für die Alt-Saarbrücker Seite.

Die Landeshauptstadt ist dieser Entwicklung mit verschiedenen Maßnahmen entgegengetreten: Die wichtigste Maßnahme war der Umbau der Straßenflächen und der Kolonnaden (Gehwegverbreiterungen, Möblierung, Baumpflanzungen, Radwege). Mit verkehrslenkenden Maßnahmen, Geschwindigkeitsbegrenzungen und der Markierung von Radwegen konnte die Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raumes weiter verbessert werden. Wirtschaftsförderungsmaßnahmen zur Unterstützung der örtlichen Geschäftsleute und Grundstückseigentümer sind an-

Forschungsfeld – Baukultur in der Praxis. „Wiederentdeckung der Eisenbahnstraße – Sanierung einer 50er Jahre Geschäftsstraße unter Berücksichtigung der gestalterischen Eigenarten“, Saarbrücken 2014

¹³ Satzung „Eisenbahnstraße“ zur Erhaltung der städtebaulichen Eigenart der Eisenbahnstraße aufgrund ihrer städtebaulichen Gestalt (§ 172 Abs. 1 Nr. 1 BauGB) vom 08.12.2015

gelaufen – siehe auch Kapitel 2.7.3. Heute ist die trading-down – Entwicklung gestoppt¹⁴.

Zur Regelung der zulässigen Nutzungen wurde zusätzlich der Bebauungsplan geändert. Mit dem BBP 111.02.04 „Luisenviertel“, rechtskräftig am 02.03.2016, werden Regelungen zur Art der Nutzung getroffen, insbesondere zum Ausschluss von Vergnügungsstätten, Spielhallen und Bordellen.



Abbildung 17: Luftbild Luisenviertel 2017
Quelle: LHS

2.1.8 Schloss- und Regierungsviertel

Die Quartiere „Schlossviertel“ und „Regierungsviertel“ erstrecken sich auf der linken Saarseite südlich der Stengelstraße von der Ludwigskirche bis zur Präsident-Baltz-Straße. Zur städtebaulichen Beschreibung und Bewertung siehe auch Stadtteilentwicklungskonzept Alt-Saarbrücken¹⁵.

Die Ludwigskirche und der Ludwigsplatz entstanden zusammen mit der Wilhelm-Heinrich-Straße in der Phase der barocken Stadterweiterungen nach Plänen von Friedrich Joachim Stengel. Platzränder und Zentralkirche bilden ein in Europa einmaliges Barock-Ensemble. Die Ludwigskirche ist ein Wahrzeichen der Stadt, der Ludwigsplatz ist Sitz der Staatskanzlei.

Das Saarbrücker Schloss und das umliegende Alt-Saarbrücken bilden den historischen Kern Saarbrückens. Durch seine gelungene bauliche Wiederherstellung/Ergänzung und seine topographisch hervorragende Lage auf dem Saarfel-

¹⁴ Gegenüber Juni 2011 (vor Beginn der Baumaßnahmen) mit einem Leerstand von 5 Ladenlokalen standen Ende März 2017 im umgebauten Teil der Eisenbahnstraße nur noch 2 Ladenlokale (beide in einer Immobilie) leer.

¹⁵ Landeshauptstadt Saarbrücken: Stadtteilentwicklungskonzept Alt-Saarbrücken (Tallage), Stand Dezember 2010

sen ist der Schlossbereich ein städtebaulich/touristisches „Highlight“ der Saarbrücker Innenstadt.

Anders als die St. Johanner Seite der Innenstadt, die den kommerziellen Schwerpunkt bildet, haben die Bereiche um das Schloss und die Ludwigskirche einen eher ruhigen Charakter. Wohnen und Verwaltungsnutzungen herrschen vor.

Wie das „Luisenviertel“ war auch das „Schlossviertel“ vor dem Zweiten Weltkrieg dicht bebaut und dem Fluss zugewandt mit Plätzen, Straßen und Gebäudefassaden. Eine einschneidende Veränderung ergab sich in den 1960er Jahren mit dem Bau der Autobahn. Mit der Verkehrsachse entlang der Saar wurde der Stadtteil vollständig vom Fluss abgetrennt. Die Louisenanlage wurde zur Autobahn. Für die Verkehrsflächen wurden Teile der Alten Brücke und alle vom Krieg verschonten Gebäude entlang der Saar bis zu einer Tiefe von ca. 90 m (am Neumarkt) flächenhaft abgerissen. Die historische Schlossmauer zur Saar wurde landeinwärts verschoben. Der Neumarkt ist heute eine in drei Teile geteilte Restfläche, die als städtischer Platz nicht mehr zu erkennen ist.



Abbildung 18: **Luftbild Schlossviertel 2017**

Quelle: LHS



Abbildungen 19: **Barock in Alt Saarbrücken**

Quelle: LHS

Zwischen Schloss und Wilhelm-Heinrich-Straße hat sich ein kleinteiliges und hochwertiges Wohngebiet auf dem mittelalterlichen Stadtgrundriss und z.T. mit historischer Bausubstanz erhalten.

Städtebauhistorisch ist bemerkenswert, dass das barocke Schlossviertel an der Eisenbahnstraße auf die ebenso bedeutende Städtebauepoche, die Nachkriegsmoderne, trifft (siehe auch Barock trifft Moderne, Kapitel 4.4.3).

Das „Regierungsviertel“ erstreckt sich östlich des Schlosses (im Bereich des historischen Schlossgartens) entlang der vierspurigen Hochwasserumfahrt Franz-Josef-Röder-Straße. Hier befinden sich der Landtag des Saarlandes, IHK, Gerichte und Behörden und die meisten Ministerien der Landesregierung. Die Lage an der Autobahn/Hochwasserumfahrt und das Abgeschnittensein von der St. Johanner Seite bewirken einen isolierten Charakter des Viertels. Die dichte monofunktionale Belegung des Regierungsviertels als Verwaltungszentrum führt tagsüber zu einem enormen Parkdruck, dagegen ist der Bereich abends, nachts und am Wochenende relativ unbelebt.



Abbildung 20: Luftbild Regierungsviertel 2017

Quelle: LHS

In den Seitenstraßen finden sich noch gründerzeitliche Villen in solitärer Baustruktur, die meist durch Kanzleien, Stiftungen und Praxen genutzt werden. Wohnungen finden sich ausschließlich in Gebäuden an der Talstraße, in einem von der Besonnung her ungünstigeren Bereich am Fuß des Reppersberges.

Die Blockinnenbereiche werden zum Parken genutzt und stehen deshalb nicht als Freiflächen zur Verfügung. Als begrünte Freiflächen fungieren die Schlossterrassen und der Landtagspark, der allerdings aufgrund der Tiefgarage keine Bäume aufweist und wenig Aufenthaltsangebote macht. Ungünstig ist auch die Gliederung des Verkehrsraumes in der Talstraße, insbesondere im Umfeld der Schulen. Erwähnenswert ist auch die hohe Lärmbelastung durch die A 620, die tagsüber in den Obergeschossen an der Franz-Josef-Röder-Straße mit mehr als 66 dB(A) aufschlägt.

Zum Handlungsraum Alt-Saarbrücken/Innenstadt siehe Kapitel 4.4

2.1.9 Besondere städtebauliche Probleme durch die A 620

Lärmbelastung des Saartals

Die Umweltsituation im innerstädtischen Saartal wird vom Lärm der 93.000 Kfz/Tag auf der A 620 dominiert. Unmittelbar neben der Autobahn beträgt die Lärmbelastung mehr als 75 dB(A), die Fassaden der Berliner Promenade und

der Freiraum am Staatstheater sind mit bis zu 70 dB(A) belastet. Diese Werte liegen im Bereich einer möglichen Gesundheitsgefährdung. Ein maßgeblicher Rückgang der Verkehrsmengen ist bis 2030 nicht zu erwarten (siehe Kapitel 2.8.2).

Die extreme Belastung des zentralen öffentlichen Raumes der Innenstadt mit Verkehrslärm mindert die Lebensqualität der Stadt und schmälert ihre Chancen im Wettbewerb um „quality of place“ für Unternehmen und Fachkräfte.

Trennwirkungen

Die von der A 620 ausgehende Trennwirkung ist erheblich. Das Verkehrsband der A 620 kann nur an den vorhandenen Brücken überquert werden, die jedoch zumindest im Falle der Bismarckbrücke und der Wilhelm-Heinrich-Brücke großflächige Kreuzungsanlagen darstellen, die für den Fuß- und Radverkehr nur auf Umwegen und mit langen Wartezeiten überquert werden können. Zu dieser objektiven Trennwirkung kommt die subjektive durch die störende Wirkung einer hoch belasteten Straße hinzu.

Durch die Trennwirkung der Autobahn werden die Beziehungen zwischen den Stadtteilen St. Johann und Alt-Saarbrücken gestört. Dies wird deutlich im Verlauf der Viktoriastraße/Eisenbahnstraße: obwohl die Straße und die Gebäude diesseits und jenseits der Saar bzw. der Autobahn ähnliche Nutzungspotentiale aufweisen und früher auch gleichwertig waren, weichen heute die Nutzungsintensitäten (und insbesondere die Bodenpreise) erheblich voneinander ab. Während sich der oberzentrale kommerzielle Schwerpunkt in St. Johann gebildet hat – und damit der lebhafteste Mittelpunkt der Stadt geworden ist –, hat die Alt-Saarbrücker Seite oberzentrale kommerzielle Funktionen abgegeben und wurde mehr zum Standort von Verwaltung, Schulen und Dienstleistungen.

Besonders das Regierungsviertel entlang der Franz-Josef-Röder-Straße ist nicht eingebunden in den Stadtorganismus. Die Lage an der Autobahn und das Abgeschnittensein von der St. Johanner Seite verstärken den isolierten Charakter des Viertels.

Flächeninanspruchnahme und autogerechte Verkehrsplanung

Die Flächeninanspruchnahme durch die Autobahn und die Hochwasserumfahrt beträgt auf dem 1,4 km langen Teilstück zwischen Luisenbrücke und Bismarckbrücke ca. 14 ha¹⁶. Diese werden verbraucht durch 10 parallele Fahrspuren in Höhe Saaruferstraße, 14 Fahrspuren in Höhe Wilhelm-Heinrich-Brücke und neun Fahrspuren entlang der Franz-Josef-Röder-Straße. Das Asphaltband erreicht auf Höhe der Wilhelm-Heinrich-Brücke eine Breite von bis zu 80 m.

Aufgrund der Flächeninanspruchnahme der Autobahn können sich die Stadtteile auf beiden Seiten des Flusses räumlich nicht zueinander entwickeln. Wünschenswert wäre ein engerer urbaner Zusammenschluss der beiden Stadtteile.

Die Verkehrsknotenpunkte Bismarckbrücke und Wilhelm-Heinrich-Brücke sind für den Kfz-Verkehr optimierte Kreisverkehrsplätze. Für Fußgänger und Radfahrer sind sie aufgrund der umwegigen und unattraktiven Führung (Großflächigkeit,

¹⁶ Die ausgedehnten Verkehrsflächen sind auch eine Folge der Tieflage der Autobahn. Die Tieflage wurde bewusst gewählt, weil man eine das Stadtbild und Sichtbeziehungen zur Saar störende aufgeständerte (damit hochwasserfreie) Führung vermeiden wollte. Die Hochwassergefährdung durch die Tieflage musste aus Sicht der damaligen Planer aber mit einer parallel geführten vierspürigen Hochwasserumfahrt kompensiert werden.

Verkehrsbelastung und Vielzahl von signalgeregelten Überquerungen) mehr Barriere als Verbindung.

Abwertung von Wohnquartieren, Grün- und Freiflächen

Anhand der Bodenrichtwerte zeigt sich, dass die eigentlich hervorragenden Wohnlagen entlang des Saarufers durch die Autobahn entwertet werden. Die Werte liegen zwischen 160 Euro (Hindenburgstraße) und 225 Euro (Saaruferstraße). In den bevorzugten innerstädtischen Wohnlagen, wie dem Nauwieser Viertel reichen die Bodenpreise von 200 Euro bis zu 400 Euro und liegen größtenteils deutlich höher als in den betroffenen Wohngebieten in unmittelbarer Nähe zur Autobahn.

Ein zentraler Missstand ist die Abwertung der Grün- und Freiflächen entlang der Saar durch Zäsurbildung und Lärm der A 620: während die rechtsseitigen Grün- und Freiräume (Bürgerpark, Berliner Promenade, Staden) „nur“ durch die Lärmbelastung in ihrer Aufenthaltsqualität eingeschränkt sind, schneidet die Autobahn die linksseitigen Saarufer-Grünflächen an der Westspange/Malstatter Brücke und an der Bismarckbrücke zudem von den Wohngebieten ab. Zugangsmöglichkeiten ergeben sich nur durch eine begrenzte Anzahl von Brücken bzw. Unterführungen. Die Grünflächen an der Wilhelm-Heinrich-Brücke (Saarkran) sind lediglich Verkehrsbegleitgrün und für den Stadtteil vollkommen wertlos.

Image der Landeshauptstadt

Von der Autobahn gehen zusätzlich negative Wirkungen auf das städtische Gesamtbild aus: die Wahrnehmung der Innenstadt als Stadt der 1950er und bis 1980er Jahre mit wenig modernen Elementen wird durch den autogerechten Charakter des Freiraums im Zentrum der Stadt verstärkt. Viele SaarbrückerInnen haben sich zwar an diese Situation gewöhnt, bzw. mit ihr umzugehen gelernt. Von außen gesehen oder im Vergleich mit anderen Städten erscheint das Gesamtbild der urbanen Mitte jedoch wenig ansprechend. Der Gesamteindruck der Innenstadt wird in negativer Weise auf die gesamte Stadt übertragen. Dies kann sich schädlich für die Standortentwicklung auswirken, vor allem bei solchen Unternehmen und Branchen, für die die „quality of place“ ein Standortkriterium ist¹⁷.

¹⁷ Siehe Kapitel 2.6.2

2.2 DIE FINANZAUSSTATTUNG DER LANDESHAUPTSTADT

Viele Belastungen aus der Vergangenheit und die Explosion der Sozialkosten in den letzten Jahren drücken die Kommunen an den Rand ihrer Handlungsfähigkeit. Von dieser bundesweiten negativen Entwicklung ist die Landeshauptstadt Saarbrücken leider nicht ausgenommen. Sie hat schon erheblich gegengesteuert und in den vergangenen 15 Jahren Konsolidierungsmaßnahmen mit einem Volumen von rund 96 Millionen Euro strukturell umgesetzt. Diesen Weg geht sie weiter: im 2017 fortgeschriebenen Sanierungshaushalt werden für die Jahre 2015-2022 weitere strukturelle Haushaltsverbesserungen von rund 26,4 Millionen Euro umgesetzt.

Die Haushaltssatzung für das Jahr 2017 weist im Bereich des Ergebnishaushaltes bei Erträgen von 454,7 Mio. € und Aufwendungen von 485,5 Mio. € noch ein jahresbezogenes Defizit von 30,8 Mio. € aus. Die Landeshauptstadt Saarbrücken investiert jedoch in 2017 über den städtischen Haushalt 31,3 Mio. €, die mit Investitionskrediten von 17,6 Mio. € gegenfinanziert werden. Neben ca. 332 Mio. € Verbindlichkeiten für Investitionskredite drücken die Landeshauptstadt Saarbrücken noch 785 Mio. € Verbindlichkeiten aus Liquiditätskrediten.

Die Altschulden stellen somit das größte Problem dar. In 2017 sind Zinsaufwendungen von 35,9 Mio. € bei einem Jahresdefizit von 30,8 Mio. €. Konkret heißt dies, dass die Landeshauptstadt Saarbrücken ohne diese Lasten aus Vorzeiten einen Überschuss von 5,1 Mio. € ausweisen könnte. Ein aktives Zins- und Liquiditätsmanagement bringt hier nur eine teilweise Entlastung. Die einzige wirkliche Lösung besteht in der Entlastung der Kommunen von den Sozialleistungskosten und der Einrichtung eines Altschuldenfonds für die hochverschuldeten Kommunen. Die wichtigste Forderung der Kommunen an den Bund.

Nicht unerwähnt kann der Zuzug von Flüchtlingen bleiben. Hier kommen weitere Herausforderungen in den Bereichen der Kinderbetreuung, bei den Bildungseinrichtungen und der Integration in den Arbeitsmarkt auf die Landeshauptstadt Saarbrücken zu. Das ist schwierig, aber die Landeshauptstadt Saarbrücken versucht, das Beste daraus zu machen und positive Entwicklungen für sich selbst und die Region daraus abzuleiten.

Die Landeshauptstadt Saarbrücken will an ihrem Konsolidierungskurs festhalten, darf sich dabei aber auch nicht kaputtsparen. Deshalb ist es das Ziel, klug zu sparen und vor allem auch auf Dauer zu sichern, was Saarbrücken lebens- und lebenswert macht. Der aktuell beschlossene Sanierungshaushalt setzt zwar wichtige Konsolidierungspfeiler; die Maßnahmen zum Ausbau der Bildungs- und Betreuungsangebote sind von den Sparauflagen ebenso ausgenommen wie Mittel zur Wirtschaftsförderung. Auf diesem Weg soll die Stellung der Landeshauptstadt Saarbrücken als Oberzentrum im Südwesten weiter ausgebaut werden.

Wichtige Wegmarken müssen hier auch durch städtebauliche Maßnahmen gesetzt werden. Trotz eines engen Finanzrahmens, der durch Beschränkung des durch die Kommunalaufsicht gesetzten Kreditrahmens und der Umsetzung der vorbeschriebenen Pflichtaufgaben weiter abnimmt, gilt es auch hier, die vorbeschriebenen Herausforderungen anzunehmen und durch sinnvolle Investitionen die Zukunft der Landeshauptstadt Saarbrücken positiv zu gestalten. Schlagworte wie demografischer Wandel, Wohnen und Arbeiten in der Stadt verlangen nach mehr Urbanität und Mobilität. All dies sollte im Kontext einer machbaren Finanzierung geschehen. Die Städtebauförderung bietet hier zwar eine gewisse Grundlage, jedoch wird es immer schwieriger, die kommunalen Eigenanteile unter den bestehenden Finanzierungsvoraussetzungen zu erbringen. Hierzu müs-

sen sowohl das Land wie auch der Bund durch eine verbesserte Finanzausstattung der Landeshauptstadt Saarbrücken beitragen. Die finanziellen Probleme der deutschen Städte und Gemeinden sind sehr unterschiedlich ausgeprägt. Wenigen „gesunden“ Kommunen steht eine Vielzahl „notleidender“ Städte und Gemeinden gegenüber. Auch die Landeshauptstadt Saarbrücken ist von dieser Entwicklung betroffen.

2.3 DIE DEMOGRAFISCHE UND SOZIALE ENTWICKLUNG

2.3.1 Demografische Entwicklung in der Gesamtstadt

Die Zahl der BürgerInnen mit Hauptwohnsitz in Saarbrücken ist seit den 1970er Jahren (Stand 31.12.1970: 212.000 Einwohner)- mit Ausnahme einer geringfügigen Zunahme Anfang der 1990er Jahre aufgrund der Wiedervereinigung - kontinuierlich gesunken und hatte 2010 mit 178.194 Einwohnern einen Tiefststand erreicht.

Seit den Jahren 2011 und 2012 steigt die Einwohnerzahl erstmals wieder. Diese Entwicklung ist darauf zurückzuführen, dass sich insbesondere durch Zuzüge aus den neueren EU-Beitrittsgebieten ein positiver Wanderungssaldo ergab, der die negative natürliche Bevölkerungsentwicklung kompensierte. Seit 2014 beeinflusst zusätzlich zur Zuwanderung aus Südosteuropa (Rumänien, Bulgarien) und insbesondere der Zuzug von Flüchtlingen die Bevölkerungsentwicklung (Abbildung 22, blaue Linie). 2016 waren mehr als ein Drittel der nicht-deutschen Zuziehenden syrischer Staatsangehörigkeit.

Die EinwohnerInnen der Landeshauptstadt nahmen in 2016 weiter zu und erreichten am 31.12.2016 die Zahl von 182.447¹⁸.

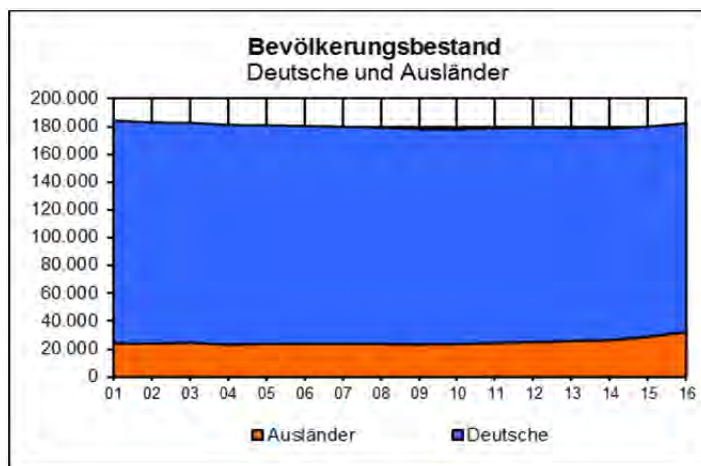


Abbildung 21: **Bevölkerungsbestand 2001 – 2016**
Quelle: LHS

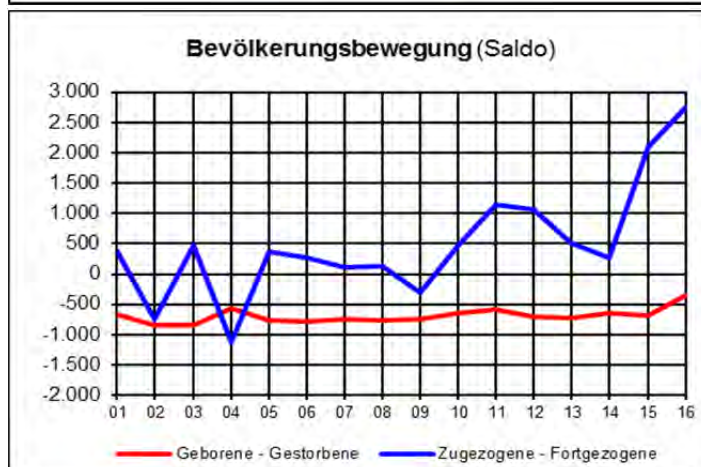


Abbildung 22: **Bevölkerungsbewegung 2001 - 2016**
Quelle: Landeshauptstadt Saarbrücken

¹⁸ Landeshauptstadt Saarbrücken, Amt für Entwicklungsplanung, Statistik und Wahlen

Die natürliche Bevölkerungsentwicklung hatte dagegen - durch zu wenige Geburten – über die Jahre ein negatives Saldo (Abbildung 22, rote Linie). Für das Jahr 2016 ist eine hoffnungsvolle Aufwärtsentwicklung festzustellen: das natürliche Saldo betrug nur noch -354 Personen - die Folge stark gestiegener Geburtenzahlen. Etwa ein Drittel der Geborenen hatte eine nicht-deutsche Mutter¹⁹.

Als problematisch ist der anhaltende Wanderungsverlust deutscher Bevölkerung mit dem übrigen Bundesgebiet einzustufen (Abb. 23 grüne Linie). Da dabei die Gruppe der über 30 Jährigen den größten Anteil stellt²⁰, ist zu vermuten, dass es sich meist um gut ausgebildete Fachkräfte handelt, die im Saarland keine entsprechenden beruflichen Angebote finden.

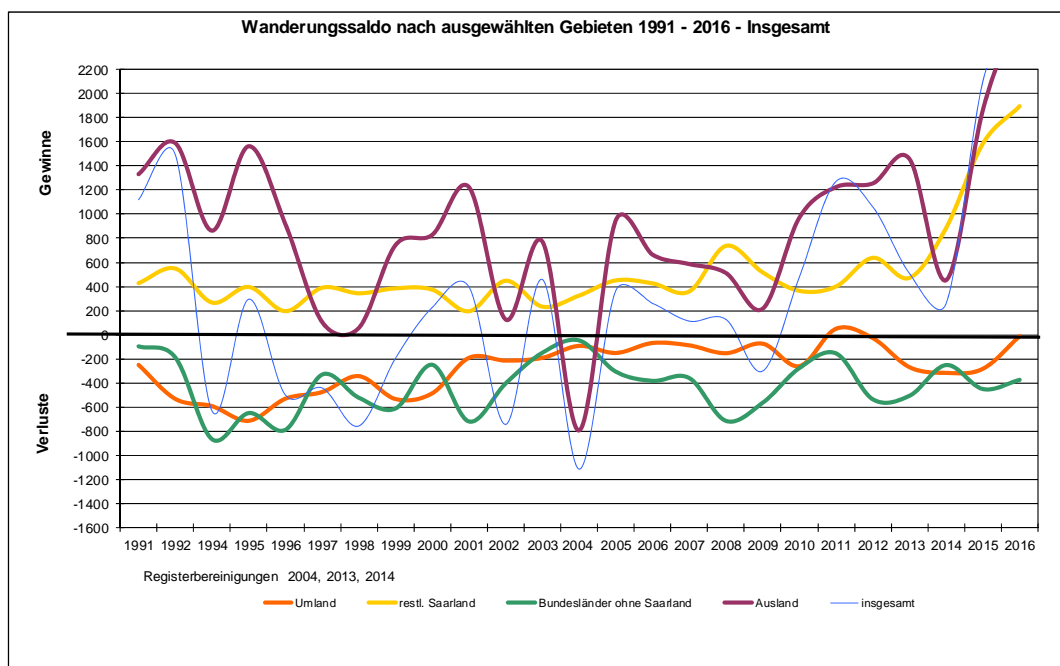


Abbildung 23: **Wanderungssalden**

Quelle: LHS

Die Bilanz mit dem direkten Umland (Regionalverband, Mandelbachtal und St. Ingbert) ist - mit Ausnahme des Jahres 2011 – über die Jahre negativ, aber mit einer tendenziellen Aufwärtsentwicklung (Abb. 23 orange Linie). Das heißt, dass sich die Stadt-Umland-Wanderung mit ihren negativen Auswirkungen auf die Landeshauptstadt (z.B. höheres Pendler- und geringeres Steueraufkommen) zwar immer noch fortsetzt, aber langsam schwächer wird. Eine maßgebliche Gruppe bei diesem Abwanderungstrend sind die 30-45 Jährigen, die sich in der Familiengründungs- bzw. Eigentumbildungsphase befinden. Es ist zu vermuten, dass die Motive der Abwandernden u.a. in Wohnwünschen liegen, die in Saarbrücken nicht ohne weiteres befriedigt werden konnten, der Wohnungsmarkt in den Umlandgemeinden für sie attraktiver scheint.

Auf die Region (restliches Saarland) bezogen gab es in den letzten Jahren leichte Gewinne. Seit 2014 sind sie sprunghaft gestiegen und erreichten 2016 sogar einen relativ hohen Wanderungsgewinn von ca.1900 Personen (gelbe Linie). Dieser Wanderungsgewinn ist u. a. auch durch die Zuweisung von Flüchtlingen aus Lebach bedingt.

¹⁹ Landeshauptstadt Saarbrücken: Stat.Info J/15, S. 4

²⁰ Landeshauptstadt Saarbrücken: Stat.Info 1/14, S. 4

Trotz der aktuellen Zuwanderungen wird sich aus Gründen der natürlichen Bevölkerungsentwicklung der Prozess der Bevölkerungsabnahme langfristig fortsetzen. Das Statistische Landesamt geht bei einer Fortsetzung des Trends von 2009 zum Jahr 2030 von einer Bevölkerungsabnahme der Stadt um ca. 10% auf ca. 154.000 Einwohner aus (Abb. 24 hellblaue Linie). Die Vorausberechnung von Quaestio, die die Landeshauptstadt im Rahmen der Wohnungsmarktanalyse erstellt hat²¹, berücksichtigt in einer Variante auch positive Einflussfaktoren wie die konstante Entwicklung (durch Zuwanderung junger Menschen bzw. aus dem Ausland) der letzten Jahre sowie Marktanpassungsprozesse. In der optimistischen Variante Marktanpassung ergibt sich eine weniger steile Abnahme (6%) und eine Bevölkerungszahl 2030 von 169.000 (Abb. 24 violette Linie)²².

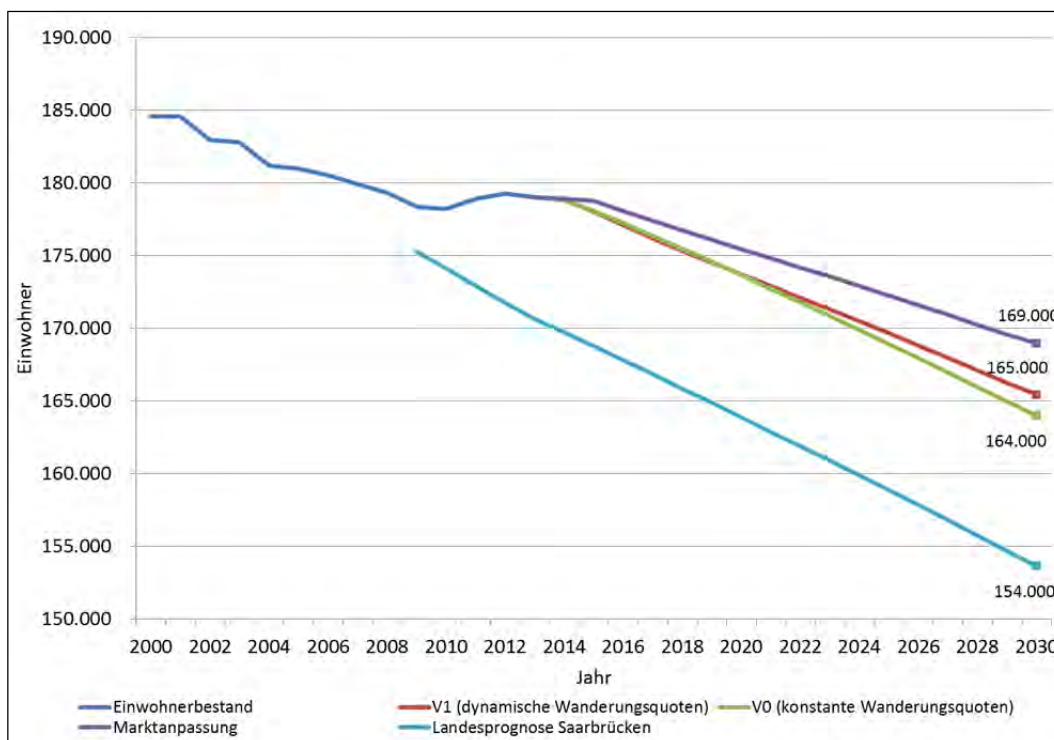


Abbildung 24: **Prognose der Bevölkerungsentwicklung der LHS 2000-2030**

Quelle: Quaestio

Im Ergebnis der Haushaltsvorausberechnung zeigt sich parallel zum Rückgang der Bevölkerungszahl auch ein Rückgang der Zahl der Haushalte. Durch die Veränderung der Altersstrukturen in der Bevölkerung nimmt auch die durchschnittliche Haushaltsgröße über den Prognosezeitraum ab. Mit dem höheren Anteil der über 60 und vor allem über 80-Jährigen geht auch ein erhöhter Anteil von Einpersonenhaushalten einher, was die Haushaltsgröße im Durchschnitt senkt. Gleichzeitig führt diese Veränderung der Haushaltsstrukturen dazu, dass im Vergleich zur Bevölkerung der Rückgang der Haushaltszahlen geringer ausfällt. Während die Einwohnerzahl bis 2030 um rund 6 % zurückgeht, sinkt die Zahl der Haushalte nur um 3 %.

Ein weiterer Aspekt des demografischen Wandels ist die sich verändernde Altersstruktur. Die Abbildung zeigt im Vergleich mit dem Jahr 1991 den dramati-

²¹ Quaestio, Bonn im Auftrag der LHS: Bevölkerungsprognose für die Landeshauptstadt Saarbrücken, 2015, unveröffentlicht. Grundlage der Berechnungen ist die Zuwanderung zwischen 2008 bis 2013. Nach Abschluss der Analysen ist die Zuwanderung von Geflüchteten weiter angestiegen. Die aktuelleren Entwicklungen konnten daher nicht in die Analyse einfließen und ließen sich kaum prognostizieren.

²² ebenda

schen Rückgang der Bevölkerung im Alter zwischen 20 und 45 Jahren und den allmählichen Anstieg der Personen über 70 Jahre und älter.

Nach der Vorausberechnung von Quaestio wird bis zum Jahre 2030 für die Gesamtstadt der Anteil der 65 bis 80-jährigen um 17% wachsen, der über 75-jährigen sogar um 25 %. Daraus ergeben sich quantitativ und qualitativ höhere Anforderungen und ein Änderungsbedarf für unsere Wohnbedingungen und Pflegesysteme.

Die Gruppe der 19- 65 jährigen wird dagegen kleiner. Ihr Anteil an der Gesamtbevölkerung vermindert sich bis 2030 zwar nur von ca. 65 auf ca. 62 %. Absolut wird aber ihre Zahl um ca. 13.500 Personen abnehmen²³. Dies ist von erheblicher Bedeutung für den Arbeitsmarkt („Facharbeitermangel“).

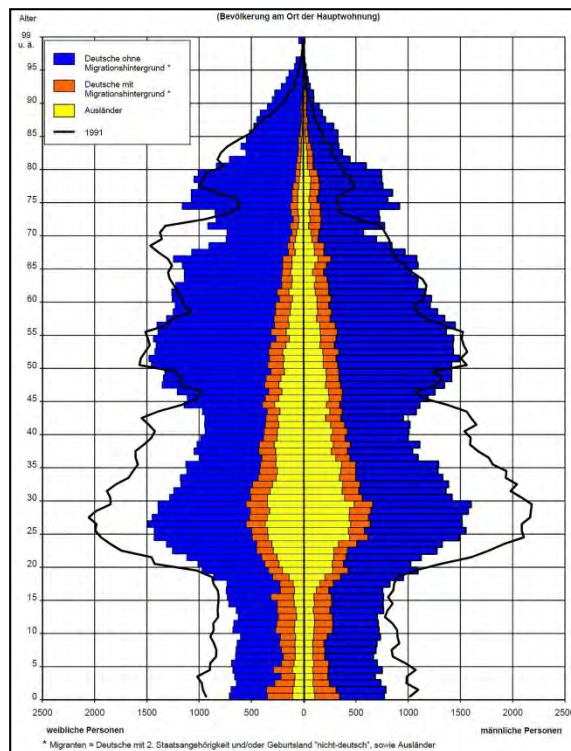


Abbildung 25: Altersstruktur der Bevölkerung am 31.12.2015 im Vergleich zu 1991
Quelle: LHS: StatInfo 1/15

2.3.2 Situation in der Innenstadt

Während im Bezirk Mitte mit ca. 94.700 Personen etwa die Hälfte der Saarbrücker EinwohnerInnen wohnen, haben in den vier Innenstadtdistrikten aktuell lediglich ca. 14.000 Personen ihre Hauptwohnung²⁴ (7,7% der SaarbrückerInnen). Quantitativ spielen die vier Innenstadtdistrikte als Wohnstandort keine große Rolle.

Die Stadtteile und Bezirke sind von den sich ändernden Bevölkerungszahlen und –strukturen sehr unterschiedlich betroffen. Während die Zahl der EinwohnerInnen im Bezirk Mitte von 92.505 Personen Ende 2009 um 2.213 Personen auf 94.718 Ende 2015 deutlich stieg, nahm die Bevölkerung im Bezirk West in diesem Zeitraum lediglich um 73 Personen zu. Die beiden anderen Bezirke hatten

²³ eigene Berechnung auf Basis von Quaestio-Daten

²⁴ Zum September 2016, LHS Amt für Entwicklungsplanung, Statistik und Wahlen

Ende 2015 weniger EinwohnerInnen als Ende 2009²⁵. Der positive Wanderungssaldo im Bezirk Mitte ist teilweise durch Zuzug von EU-BürgerInnen aus Südosteuropa und von Flüchtlingen bedingt. Zum anderen Teil wirken sich hier eine in den letzten beiden Jahren etwas stärkere Bautätigkeit und damit verbunden auch ein Bedeutungsgewinn der Stadt als Wohnstandort aus.

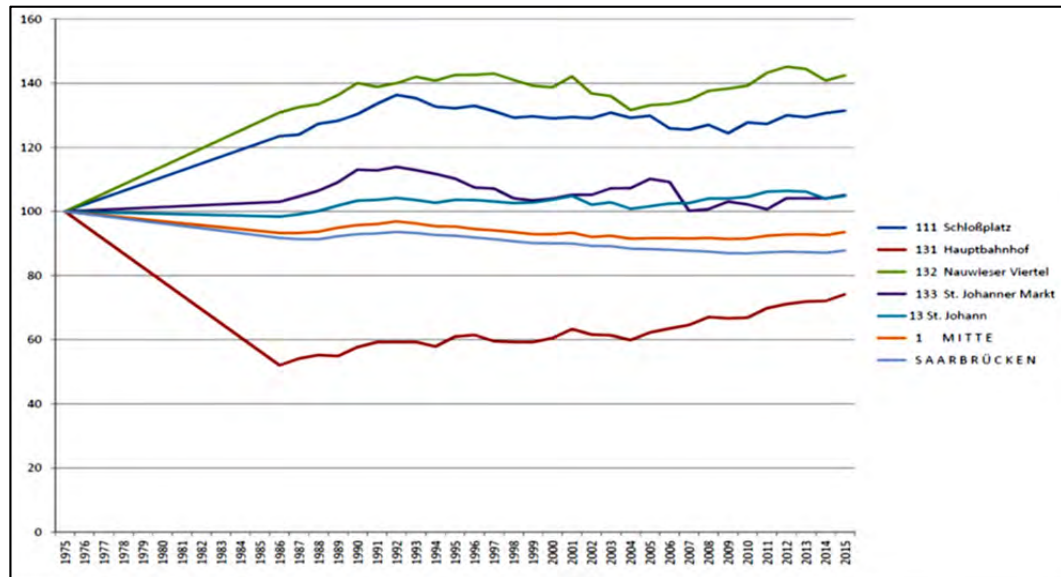


Abbildung 26: Einwohnerentwicklung der Innenstadtdistrikte im Vergleich zu 1975

Quelle: LHS

Betrachtet man die Bevölkerungsentwicklung seit 2009, so ist in den vier Innenstadtdistrikten ein Zugewinn von 832 Personen zu verzeichnen. Das sind fast ein Drittel des Zugewinns des Bezirks Mitte, der ansonsten ca. 52 % der Saarbrücker Bevölkerung repräsentiert.

Historisch gesehen haben die Distrikte Nauwieser Viertel und Schlossplatz hinsichtlich der Bevölkerungszahl gegenüber dem Stand 1975 bis heute eine ausschließlich positive Entwicklung genommen, sicherlich auch eine Folge behutsamer Stadterneuerungspolitik. Dagegen waren aufgrund der Tertiärisierung (Umwandlung von Wohnungen in Büros) im Laufe der 1970er Jahre am St. Johanner Markt nur leichte Gewinne, im Distrikt Hauptbahnhof aber deutliche Verluste zu verzeichnen. Betrachtet man nur den Zeitraum ab etwa 2000, so ist auffällig, dass der zentrale Distrikt 131 Hauptbahnhof langsam aber relativ stetig hinzugewonnen hat, während die Einwohnerzahlen in den Distrikten Nauwieser Viertel und Schlossplatz eher gleich geblieben sind.

Der Einwohnerzuwachs der Innenstadt ist auf Wanderungen zurückzuführen. Die Innenstadtdistrikte zählen zu Quartieren mit hoher Fluktuationsrate (überdurchschnittlich viele Zuzüge und Fortzüge). Den größten Anteil an den Bevölkerungsgewinnen hat die Altersgruppe der 18-34-jährigen, also diejenigen, die sich in der Phase der Berufsausbildung, des Studiums und Berufseinstiegs befinden. Saarbrücken und insbesondere die Innenstadt bieten dieser Gruppe einen mittleren Wohnungsstandard, ein günstiges Mietniveau und die Nähe zur Ausbildungs- oder Arbeitsstätte.

²⁵ Landeshauptstadt Saarbrücken: Stat.Info 1/10, S. 14 und Stat.Info 1/16, S. 14

Die Bevölkerungszusammensetzung in den Distrikten der Saarbrücker Innenstadt weicht bei folgenden sozialpolitisch relevanten Merkmalen vom Durchschnitt der Gesamtbevölkerung Saarbrückens ab²⁶:

- Der Anteil der Kinder und Jugendlichen an der Bevölkerung beträgt 7,8%, am St. Johanner Markt sogar nur 5,7 % und ist damit nicht einmal halb so hoch wie in der Gesamtstadt (14,1%). In der Tendenz nimmt die Anzahl der Kinder seit 2010 in den vier Innenstadtdistrikten sogar weiter ab²⁷.
- Der Anteil Jugendlicher und junger Erwachsener (15-24 Jahre) ist im Distrikt HBF doppelt so hoch wie in der Gesamtstadt (11,6 %); die anderen Innenstadt-Distrikte weisen um rund 3 % leicht erhöhte Anteile auf.
- Der Anteil der 65-Jährigen und älter beträgt in den vier Innenstadtdistrikten 12,5%, im Distrikt HBF sogar nur 6,8%. Damit leben in den Innenstadtdistrikten zwischen 33 % und 50 % weniger ältere Menschen als in Saarbrücken insgesamt (20,9%), dies inklusive der BewohnerInnen verschiedener Altenwohn- und Pflegeheime in der Innenstadt (siehe Kapitel 2.5.3).
- Der Anteil der ausländischen Bevölkerung ist in den Innenstadtdistrikten stark überdurchschnittlich (2015: 25,7%). Spitzenreiter ist Distrikt 131 HBF mit 34% Ausländeranteil. In der Gesamtstadt liegt der Anteil ausländischer Einwohner bei 16%²⁸. Die Anteile deutscher Staatsbürger/innen mit Migrationshintergrund liegen dagegen zwischen 10,4 (St. Johanner Markt) und 15,5 % (Schlossplatz) etwa im städtischen Durchschnitt.
- Die Anteile von Bewohner/innen, die Grundsicherung nach SGB XII beziehen, entsprechen dem der Gesamtbevölkerung von Saarbrücken (2,6 %).
- Der Bezug von Arbeitslosengeld 2 (Alg2) nach SGB II liegt leicht unter dem städtischen Durchschnitt von 18,1 % der Bevölkerung im Alter von 0-64 Jahren; im Distrikt St. Johanner Markt leben mit 10,6 % deutlich weniger Alg2-Bezieher als im städtischen Durchschnitt.
- Die Arbeitslosenquoten in den Distrikten der Innenstadt liegen um zwischen 0,8 und 2,4 % niedriger als die Quote in der Gesamtstadt (8,5 %).

²⁶ alle statistischen Angaben: Stand 12/2015; Quellen: Stat.Info 1/16 und Stadtteildossiers (Stand: 11.02.16)

²⁷ Landeshauptstadt Saarbrücken, Amt für Entwicklungsplanung, Statistik und Wahlen.

²⁸ ebenda, S.15

Quartier/Distrikt	Alt-SB Schlossplatz	Hauptbahnhof	Nauwieser Viertel	St. Johanner Markt	Innenstadt insgesamt	Bezirk Mitte insgesamt	Saarbrücken insgesamt
Stat. Distrikt	111	131	132	133			
Personen insgesamt	2.839	2.862	5.771	2.387	13.859	94.718	180.047
Migranten (in % der Bev. insg.)	41,5	48,6	34,2	34,9	38,8	33,0	28,5
0 - 17Jahre (in % der Bev. insg.)	9,4	7,7	8,0	5,7	7,8	13,7	14,1
65 Jahre und älter (in % der Bev. insg.)	17,4	6,8	12,0	14,5	12,5	19,2	20,9
80 Jahre und älter (in % der Bev. insg.)	5,3	1,3	3,2	7,2	4,0	5,4	5,8
Veränderung der Bev. in den letzten 10 J. in %	1,2	19,1	7,0	-4,6	5,8	2,2	-0,5
Zuzüge je 100 Einwohner	21,1	35,0	24,2	24,7	25,9	11,5	16,2
Fortzüge je 100 Einwohner	19,7	32,0	22,4	22,6	23,8	10,1	15,0
1 Personen-Haushalte in % von insg.	71,1	75,4	75,4	79,9	75,4	62,0	55,8
Haushalte mit Kindern (im Alter von 0-17 Jahren) in % von insg.	8,1	6,3	7,4	5,2	6,9	13,7	15,2
SV-Beschäftigte in % der Bev. i.A.v. 15 - 64 J.	45,3	43,9	46,9	45,7	45,0	47,0	48,6
Arbeitslose in % der Bev. im Alter von 18 - 64 J.	8,7	11,5	7,2	6,3	8,3	9,5	9,1
Arbeitsl. Jugendl. in % der Bev. i.A.v. 16 - 24 J.	2,9	6,5	3,2	2,8	4,0	4,1	4,5
Empfänger von Leistungen SGB II in % der Bev. i.A.v. 0 - 64 J.	16,8	20,9	13,7	10,4	15,3	19,8	18,7
0-14 Jährige Empfänger von Leistungen nach SGB II in % der Bev. im Alter von 0 - 14 J. (Kinderarmut)	28,7	48,6	27,1	14,4	30,2	34,7	32,2
Empfänger von Grundsicherung (SGB XII, Kap. 4) im Alter von 65 J. u. ä. in % der Bev. im Alter von 65 J. u. ä. (Altersarmut)	11,2	18,4	14,4	10,4	19,2	10,1	7,4
Wahlbeteiligung Stadtratswahl	39,6	34,5	46,9	45,2	42,8	44,1	43,1
Durchschnittliche Haushaltsgröße	1,4	1,4	1,4	1,3	1,4	1,6	1,7
Stand: 31.12.2015 bzw. 30.6.2015 bzw. Jahresdurchschnitt							

Abbildung 27: **Demografische und soziale Indikatoren der Innenstadtdistrikte**
Stand 31.12.2015, Quelle: LHS

Die soziale Situation der BewohnerInnen der Innenstadt unterscheidet sich damit ein wenig vom Saarbrücker Durchschnitt. Verglichen mit der Situation in Malstatt und Burbach ist die Innenstadt kein soziales Problemgebiet. Der oben dargestellte Zuzug von Ausländern in den letzten Jahren konzentriert sich mehr auf diese beiden Stadtteile, da sie u.a. aufgrund der günstigen Mieten und vorhandener ethnischer Gruppierungen/Nachbarschaften als Ankunftsstadtteile dienen.

2.4 WOHNUNGSBESTAND UND WOHNUNGSMARKT

2.4.1 Entwicklung in der Gesamtstadt

Zu besserer Einschätzung der zukünftigen Entwicklung des Wohnungsmarktes hat die Landeshauptstadt Saarbrücken eine Wohnungsmarktanalyse als Fachkonzept zum Städtebaulichen Entwicklungskonzept Gesamtstadt erarbeiten lassen. Im Folgenden werden die Ergebnisse der Untersuchung, die das Büro Quaestio, Bonn durchgeführt hat²⁹, zusammengefasst:

Struktur des Wohnungsangebots

Insgesamt umfasst das Wohnungsangebot in Saarbrücken knapp 100.000 Wohnungen. Rund ein Drittel davon entfallen auf Ein- und Zweifamilienhäuser, was im Vergleich mit anderen Städten ein überdurchschnittlich hoher Anteil ist. Mit der großen Zahl von Einfamilienhäusern geht einher, dass mit knapp 35 % ein großer Anteil des gesamten Wohnungsbestandes von den Eigentümern selbst bewohnt wird.

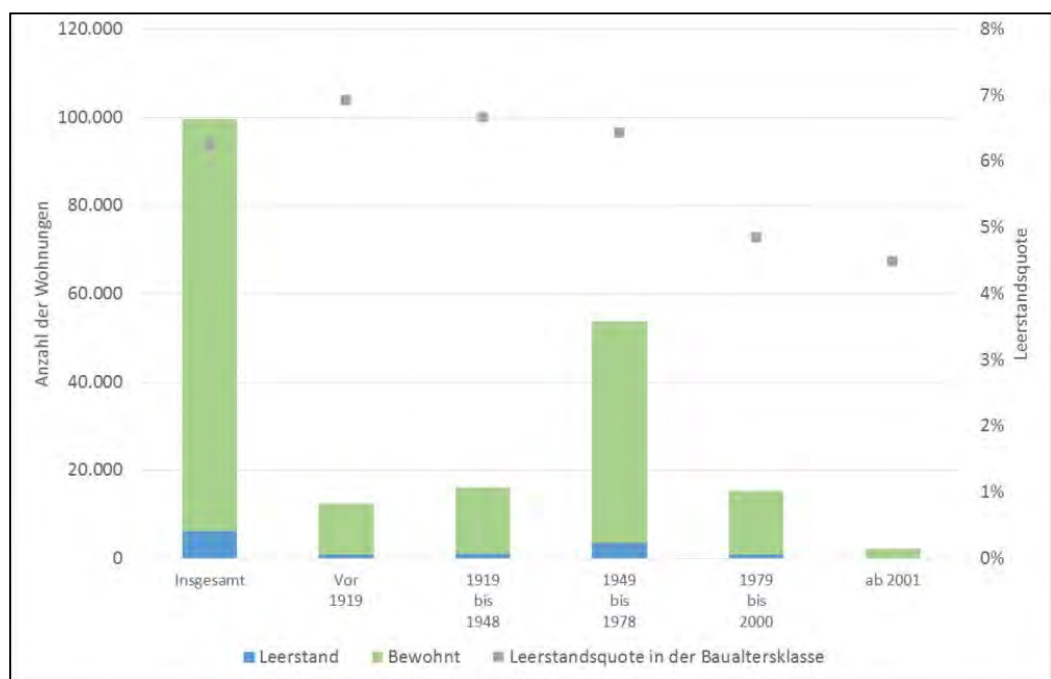


Abbildung 28: Altersstruktur und Leerstandsquoten der Wohnungen in Saarbrücken

Quelle: Quaestio³⁰

Wie in Deutschland insgesamt stammt der größte Anteil der Wohnungen in Saarbrücken aus dem Zeitraum 1949 bis 1978. Allerdings ist dieser Schwerpunkt stärker ausgeprägt als in anderen Städten. 54 % des Wohnungsbestandes in Saarbrücken stammt aus dieser Zeit - gegenüber 47% im Durchschnitt der kreisfreien Städte. Mit dem Baualter verbunden sind typische Merkmale der Gebäude: z.B. geringe Vielfalt des Angebots, da überwiegend 3-4-Zimmer Wohnungen, erheblicher Modernisierungs- und Anpassungsbedarf, insbesondere in energeti-

²⁹ Quaestio, im Auftrag der LHS: Wohnungsmarktanalyse für die Landeshauptstadt Saarbrücken

³⁰ ebenda, S. 18

scher Hinsicht, aber auch mit Blick auf Grundrisse, Größen und Barrierefreiheit. Es besteht also ein erheblicher Modernisierungsbedarf im Saarbrücker Wohnungsbestand. Dennoch ist nicht anzunehmen, dass diese Bestandswohnungen alsbald modernisiert werden. Nur ein kleiner Teil des Saarbrücker Wohnungsbestandes ist in der Bewirtschaftung von professionellen Wohnungswirtschaftsunternehmen, die unter Nachhaltigkeitsgesichtspunkten in die Wohnungen investiert haben und dies auch weiter tun werden. Der Großteil der Saarbrücker Wohnungen ist im Besitz von Einzeleigentümern bzw. Eigentümergemeinschaften, die sich bei einem vergleichsweise niedrigen Preisniveau eher abwartend verhalten, bzw. für die die durch Modernisierung erzielbare Rendite nicht ausreichend ist. Die Rolle dieses Wohnungsbestands ist umso bedeutsamer, da das Angebot an modernen Wohnungen jüngeren Baualters sehr gering ist. Nur rund 2% der Wohnungen in Saarbrücken sind seit 2000 entstanden (Zensus 2011). Dies erklärt sich durch eine in den letzten Jahren sehr geringe Neubautätigkeit, auch im Vergleich zur restlichen Wohnungsmarktregion und dem übrigen Saarland. Im Umland wurden in den Jahre 2010 bis 2012 doppelt so viele Wohnungen pro 1.000 Einwohner fertig gestellt als in Saarbrücken (durchschnittlich 0,88 Wohnungen p.a. gegenüber 0,34 p.a.). Eine noch höhere Neubautätigkeit weist das Saarland insgesamt auf³¹.

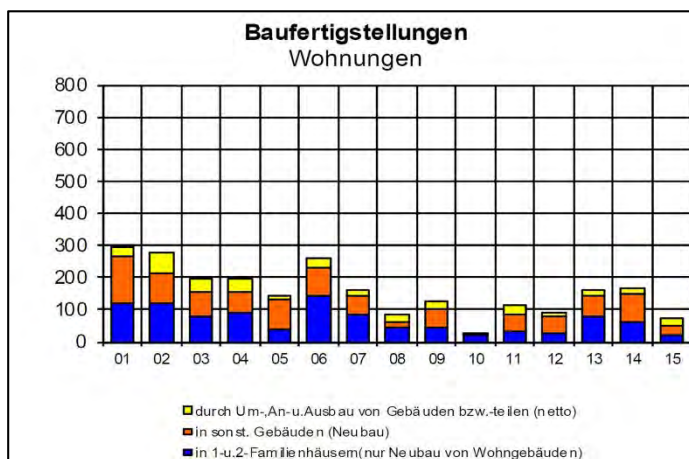


Abbildung 29: **Fertig gestellte Wohnungen in Saarbrücken 2001-2015**

Quelle: Landeshauptstadt Saarbrücken, Stat.Info J/15

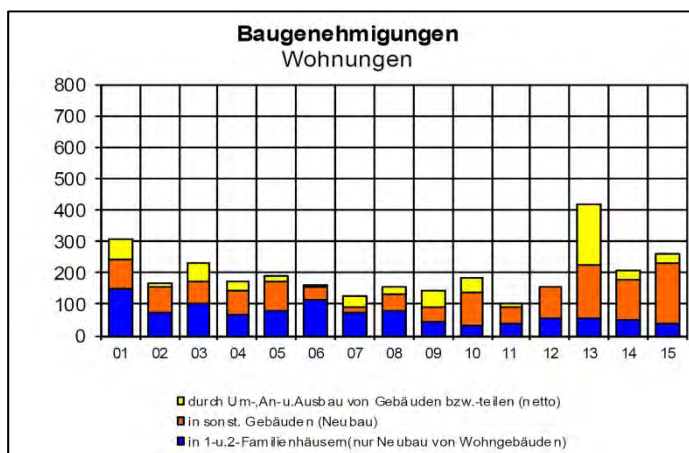


Abbildung 30: **Baugenehmigungen in Saarbrücken für Wohnungen 2001-2015**

Quelle: Landeshauptstadt Saarbrücken, Stat.Info J/15

³¹ In der Zeit zwischen 2005 und 2013 wurden in Saarbrücken lediglich 518 Gebäude bzw. 1143 Wohnungen fertig gestellt. 2013 waren es gerade einmal 63 Wohngebäude - überwiegend Einfamilienhäuser (LHS, Amt für Entwicklungsplanung, Statistik und Wahlen, vgl. auch Stat.Info J/11 und J/13). Saarlandweit entstanden im gleichen Zeitraum insgesamt 8875 Gebäude mit 14.674 Wohnungen. Spitzenreiter waren die Landkreise Saarlouis, Merzig-Wadern und St. Wendel. Die Ursachen dieser unterschiedlichen Entwicklung im Saarland mögen vielfältig sein: Mangel an geeignetem Bauland im Verdichtungsraum, Bodenpreise, Umfeldbedingungen, gute Verkehrsverbindung zum Oberzentrum, Nähe zu Luxembourg etc.

Moderne Wohnqualitäten werden damit fast ausschließlich durch sanierte ältere Wohnungen angeboten bzw. nachgefragt. So beschreiben die im Rahmen der Quaestio-Studie interviewten Wohnungsmarktexterten eine sehr starke Nachfrage nach modernisierten Wohnungen.

Das aktuell extrem niedrige Zinsniveau auf dem Kapitalmarkt bewirkt auch in Saarbrücken ein gesteigertes Interesse an Immobilien und ein günstigeres Investitionsklima im Wohnungsbau. Es zeichnet sich eine Trendwende ab. Die Entwicklung der Zahl der Baugenehmigungen für Wohnungen seit 2013 scheint dies zu belegen. Insbesondere die Innenstadt profitiert von dieser Entwicklung – siehe unten.

Leerstand

Durch den langjährigen Bevölkerungsrückgang hat sich ein Leerstand im Wohnungsbestand ergeben. Dieser betrug laut Zensus 2011 (aktuellste Erhebung) 6% bzw. 6.200 Wohnungen. Der Leerstand umfasst langfristig strukturell leerstehende Wohnungen ebenso wie Fluktuationsleerstand aufgrund von Mieterwechseln oder Wohnungen, die während einer Sanierung oder vor der Fertigstellung nicht vermietet sind. Die Leerstandsquote für Wohnungen ist im Vergleich zu anderen Städten als hoch einzuschätzen. Auch die Leerstandsquote in Ein- und Zweifamilienhäusern ist im Vergleich zu anderen Städten überdurchschnittlich: 5% dieser Gebäude stehen leer, d.h. ein Drittel der Leerstände entfallen auf Ein- und Zweifamilienhäuser, damit liegt Saarbrücken in der Spitzengruppe³².

Die räumliche Verteilung der Leerstände erscheint zunächst dispers über alle Stadtteile verteilt. Dies ist bedingt durch den hohen Anteil leerstehender Ein- und Zweifamilienhäuser, die in Saarbrücken eher am Stadtrand zu finden sind. Bei den Geschosswohnungen gibt es jedoch Konzentrationen (Leerstand von über 10% der Wohnungen) in manchen Bereichen in Burbach, Brebach und Malstatt, insbesondere entlang von Hauptverkehrsstraßen. In der Innenstadt entspricht der Leerstand von Wohnungen etwa dem Durchschnitt, mit einer Häufung im Distrikt 131 Hauptbahnhof (10%). Hier ist Leerstand von Wohnungen (und Büroflächen) in den Obergeschossen und vereinzelt für ganze Häuser zu beobachten.

Preisniveau

Zum Zeitpunkt der Erhebungen war das durchschnittliche Mietpreisniveau in Saarbrücken - verglichen mit anderen Städten – als moderat zu bezeichnen. Die Durchschnittsmiete lag in Saarbrücken 2012/2013 bei 6,20 €/m². Die Mietpreissteigerungen lagen mit 3% zwischen 2007/2008 und 2012/2013 sogar unterhalb der Inflationsrate (im Zeitraum durchschnittlich 1,7 % p.a.).

Insbesondere in den attraktiven Lagen der Innenstadt wie etwa dem Nauwieser Viertel, aber auch Am Staden liegen die Durchschnittspreise über dem städtischen Durchschnitt. Der höchste Durchschnittswert wird im Distrikt St. Johanner Markt mit 7,50 €/m² erreicht³³.

Das vergleichsweise geringe Preisniveau ist zwar einerseits für die Nachfrageseite positiv, andererseits mit Blick auf notwendige Investitionen nicht unproblematisch, denn es lässt sich auch als einer der Gründe für die in den letzten Jahren geringe Neubau- und Modernisierungstätigkeit identifizieren.

³² Quaestio, ebenda

³³ Quaestio, S. 28

Für den von Quaestio betrachteten Zeitraum bis 2013 war auch bei den Kaufpreisen ein Nachfragedruck auf dem Wohnungsmarkt durch Zuwanderung und zahlungskräftige Mieter und Käufer in Saarbrücken noch nicht festzustellen, während andere wachsende Großstädte zum Teil bereits erhebliche Preissteigerungen für Wohnungen aufwiesen.

Erst seit etwa zwei Jahren berichten örtliche Makler und Bausparkassen in Saarbrücken von stärkeren Preissteigerungen. Saarlandweit, vor allem in Saarlouis, an der luxemburgischen Grenze und in Saarbrücken und dort in den Top-Lagen seien die Miet- und Kaufpreise für Wohnungen in den letzten Jahren spürbar angestiegen. Die Gründe seien die gesteigerte Nachfrage aufgrund niedriger Kreditzinsen, die gute Einkommensentwicklung und steigender Wohnraumbedarf durch Zuwanderung³⁴.

Nach einer Meldung der Zeitschrift Capital ist 2016 ein „Run auf Eigentumswohnungen und Mehrfamilienhäuser“ festzustellen:

„In St. Johann werden Eigentumswohnungen aus dem Bestand (älter als 3 Jahre) im Schnitt zu 2.073 €/m² angeboten, Neubauwohnungen kosten im Schnitt 3.315 €/m². Eine Betrachtung der Preise für Bestandswohnungen zeigt über alle Lagen hinweg einen starken Anstieg in Höhe von 19.3% Prozent. Die Kaufpreise für Neubauwohnungen sind in den vergangenen zwölf Monaten über alle Lagen hinweg stark gestiegen: Die Veränderungsrate betrug im Schnitt 7.1% Prozent. Die Mietpreise für Häuser aus dem Bestand liegen im Schnitt bei 6,93 €/m², Betrachtet man Bestandswohnungen liegen die Mietpreise aktuell bei 7,79 €/m², für Neubauwohnungen bei 9,25 €/m².

Für Bestandswohnungen sind die Mieten im Betrachtungszeitraum über alle Lagen hinweg leicht gestiegen: Die Veränderungsrate betrug im Schnitt 2.8% Prozent. Die Mieten für Neubauwohnungen sind über alle Lagen hinweg leicht gestiegen: Die Veränderungsrate betrug im Schnitt 2.7% Prozent“³⁵.

Engpass bei den preisgünstigsten Wohnungen

Trotz des im Vergleich zu anderen Städten moderaten durchschnittlichen Mietpreinsniveaus in Saarbrücken bestehen Versorgungsprobleme im preisgünstigen Segment. Neben der großen Gruppe der Transferleistungsempfänger gibt es weitere Personengruppen mit geringen Einkommen (Niedriglohneempfänger, Ältere mit geringer Rente, Studierende), die auf günstigen Wohnraum angewiesen sind. Die ca. 30.300 Empfänger von Transferleistungen nach dem SGB II (Arbeitslosengeld 2) und SGB XII (Grundsicherung; zusammen ca. 17% der Bevölkerung) bilden ca. 14.500 Bedarfsgemeinschaften³⁶.

Für sie konnte nach der für Transferempfänger bis 01/2016 geltenden Richtlinie des Regionalverbandes für die Ermittlung der angemessenen Kosten der Unterkunft bei einem 1-Personen-Haushalt (max. 45 m²) max. 6,05 €, bei einem 4-Personen-Haushalt (max. 90 m²) maximal 4,82 € Kaltmiete vom Sozialamt des Regionalverbandes bzw. Jobcenter übernommen werden. Aber nur etwa 10.000 der Saarbrücker Wohnungen liegen in diesem Preissegment³⁷.

³⁴ Saarbrücker Zeitung vom 06.05.2016: „Immobilien werden teurer“,

³⁵ capital-immobilien-compass, Daten für das Jahr 2016, siehe <http://www.capital.de/immobilien-kompass/saarbruecken.html#portrait>, heruntergeladen am 29.03.2017

³⁶ Zahlen für 2014, Landeshauptstadt Saarbrücken: StatInfo J/14

³⁷ Eine seit 02/2016 geltende neue Richtlinie (die nun „abstrakte Angemessenheitsgrenzen“ heißt) stellt auf die Bruttokaltmiete (d. h. auf die Nettomiete plus die Betriebskosten ohne Heizung und Warmwasser) ab und enthält geringfügig höhere Kostengrenzen, durch die sich aber an der erheblichen Knappheit von Wohnraum im preisgünstigen Segment nur wenig ändert.

Die 869 belegungsgebundenen Sozialwohnungen (Stand 2012) bilden lediglich 1% des Wohnungsbestandes ab. Die überwiegende Zahl der Transfergeldempfänger muss sich somit auf dem freien Wohnungsmarkt versorgen. Dies führt zu einem Konkurrenzkampf der Transferleistungsbezieher mit allen anderen einkommensschwachen Personengruppen um preiswerte Wohnungen.

Die jüngere Zuwanderung (Erstunterbringung von bislang rd. 1.900 Flüchtlingen - davon sind inzwischen 700 aus der Erstunterkunft in Wohnungen am Wohnungsmarkt in Saarbrücken und andernorts umgezogen), Zuzug von anerkannten Flüchtlingen nach Saarbrücken in etwa gleicher Größenordnung, EU-Zuwanderung (z.Zt. rd. 3.000 Bulgaren und Rumänen in Saarbrücken, seit 01/2014 anhaltender starker Anstieg) verschärft die Versorgungslage zusätzlich.

Neubaubedarf

Während nach der Haushaltsvorausberechnung³⁸ die Einwohnerzahl bis 2030 um rund 6 % zurückgehen wird, sinkt auch die Zahl der Haushalte um 3 % (unter Berücksichtigung der Entwicklung der Verkleinerung der Haushaltsgrößen durch den höheren Anteil älterer Menschen (die oft alleine leben), den Wandel der Lebensformen und Lebensstile). Rein demografisch wäre kein zusätzlicher Neubau notwendig.

Allerdings erfüllt der Neubau von Wohnungen am Markt nicht nur die Funktion, eine zusätzliche Nachfrage zu bedienen. Er wird zunächst auch benötigt als Ersatz für Wohnungen, die etwa durch Unbewohnbarkeit und Abriss, durch Zusammenlegung von Wohnungen oder durch Umwandlung z.B. zu Büros dem Markt verloren gehen. Gemessen an den Wohnungsabgängen in Saarbrücken liegt dieser Ersatzbedarf bei etwa 0,15 % des Wohnungsbestandes pro Jahr.

Der Neubau dient aber vor allem der Aufwertung des Wohnungsangebotes, damit es den aktuellen Baustandards hinsichtlich Ausstattung, technischen Standards (Barrierefreiheit, Energieeffizienz), Lage und Umfeld entspricht. Dies ist nicht nur als normatives Ziel mit Blick auf den demografischen Wandel und die Klimaschutzziele zu bewerten, sondern entspricht den aktuellen Nachfragepräferenzen. So ergab eine im Rahmen der Wohnungsmarktanalyse von Quaestio durchgeführte Befragung von Bewohnern in neuen Geschosswohnungen und Einfamilienhäusern als einen der Hauptgründe in einen Neubau zu ziehen, dass dieser barrierefrei bzw. altersgerecht ist und den neuesten Standards entspricht. Vor allem für ältere Haushalte ist eine neue Geschosswohnung eine Möglichkeit, ihre Wohnsituation zu verbessern und mit einer altersgerechten Immobilie für die Zukunft vorzusorgen. Knapp 30% der befragten Haushalte in den neuen Geschosswohnungen ist älter als 65 Jahre. Ebenso zeigte sich in den Befragungsergebnissen eine deutliche Ablehnung des Umfelds der Bestandsimmobilien. Hierin wird auch ein Qualitätsproblem der städtischen Wohnquartiere deutlich, das den aktuellen Ansprüchen der Nachfrager immer weniger entspricht.

Nicht zuletzt wird mit dem Neubau auch eine spezifische Nachfrage bedient. Für 17 % der befragten Haushalte in neuen Einfamilienhäusern in Saarbrücken und 21 % der Haushalte in neuen Geschosswohnungen kamen ausschließlich Neubauobjekte bei ihrer Wohnungssuche in Frage. Damit gibt es eine nicht unerhebliche Nachfragegruppe, die bei einem fehlenden Neubauangebot voraussichtlich ins Umland abwandern würde.

Einen Hinweis auf die erforderlichen Quantitäten an Neubautätigkeit gibt der Landesentwicklungsplan LEP Siedlung. Er nennt als Zielwert die Errichtung von 3,5 Wohnungen pro 1.000 Einwohner und Jahr. Das würde einen Neubau von

³⁸ Quaestio, Siehe Kapitel 2.3.1

rund 630 Wohneinheiten pro Jahr bedeuten, ca. 9500 Wohnungen bis 2030. Demgegenüber lag die Neubautätigkeit in Saarbrücken zwischen 2005 und 2013 bei durchschnittlich 100 Wohneinheiten, in der nahen Vergangenheit sogar noch darunter (zwischen 2010 und 2012 nur 1/10 der vom Landesentwicklungsplan genannten Bautätigkeit, siehe oben Statistik der Baufertigstellungen). Der Zielwert aus dem LEP erscheint deshalb sehr unrealistisch.

Quaestio errechnet einen qualitativen Neubaubedarf, der der Modernisierung des Angebots und der Bedienung der Neubaunachfrage dient, mithilfe von Vergleichszahlen der durchschnittlichen Neubautätigkeit in anderen schrumpfenden Städten. Diese liegt bei 1,25 Wohnungen pro 1.000 Einwohner. Auf Saarbrücken übertragen heißt das, dass bis 2030 rd. 3.300 Wohneinheiten zur Bedarfsdeckung entstehen müssten - dies entspricht einem Bedarf von rd. 220 Wohneinheiten pro Jahr.

Geht man von einer Verteilung auf Einfamilienhäuser und Geschosswohnungen aus, wie sie aktuell im Saarbrücker Wohnungsbestand vorherrscht, sind dies 70 Wohnungen in Ein- und Zweifamilienhäusern und 150 Geschosswohnungen pro Jahr. Berücksichtigt man den o.g. Engpass im Bereich der Sozialwohnungen, so sollten 80-100 Wohneinheiten pro Jahr in diesem Segment des Wohnungsmarktes entstehen. Derzeit ist allerdings nicht absehbar, wie diese Wohnungen finanziert werden können, wenn nicht - über die heutigen zinsverbilligten Kredite hinaus - Zuschuss-Fördermittel für den sozialen Wohnungsbau in Saarbrücken von Bund und Land bereitgestellt werden.

2.4.2 Wohnen in der Innenstadt

Die Prozesse der Kommerzialisierung und Tertiärisierung, die die Innenstadt in den vergangenen Jahrzehnten betrafen, haben dazu geführt, dass die vier Innenstadtdistrikte heute einen vergleichsweise geringen Beitrag zur Wohnungsverorgung liefern. Sie stellen mit ca. 7800 Wohnungen³⁹ nur etwa 8 % des Gesamtbestandes. Die innenstädtischen Wohngebiete liegen in einem Kranz um den Citybereich, zumeist als Blockrandbebauung mit Geschosswohnungen.

- Im Distrikt 131 Hauptbahnhof weist das Mühlenviertel (zur städtebaulichen Situation siehe Kapitel 2.1.2) den meisten Wohnungsbestand auf. Es handelt sich um ein Quartier mit Mehrfamilienhäusern überwiegend aus Vorkriegszeit und der Phase 1950 bis 1970. Die zentrale Lage führt – trotz Baualter und Modernisierungsbedarf - zu geringfügig überdurchschnittlichen Mietpreisen. Entsprechend unterscheidet sich das Quartier hinsichtlich der Zusammensetzung der Bevölkerung von anderen Wohngebieten im Stadtgebiet: drei Viertel aller Haushalte sind Einpersonenhaushalte. Die Fluktuation ist hoch, ebenso die Fortzugsintensität für Familien und Ältere. Es ist ein „Wohnquartier auf Zeit“ insbesondere für ausländische Studierende, ältere SchülerInnen und Auszubildende sowie junge Erwachsene in ihrer frühen Erwerbsphase für die Zeit ihrer Ausbildung, ihres Studiums oder die ersten Berufsjahre. Die Zahl der Empfänger von Transferleistungen ist durchschnittlich. Auffällig ist, dass bei der verhältnismäßig kleinen Gruppe der Kinder und Älteren im Distrikt 131 der Anteil der von Kinderarmut bzw. Altersarmut betroffenen über dem Durchschnitt liegt.

Das Quartier eignet sich auf Grund seiner zentralen Lage und seiner einfachen Ausstattung auch für eine Ergänzung in Richtung höherwertiges Woh-

³⁹ Landeshauptstadt Saarbrücken, StatInfo J/12, S. 23

nen⁴⁰. Mit dem Projekt „Altes Stadtbad“ wurde hierzu ein neuer Impuls gesetzt. Die integrierte Kindertagesstätte ist auch ein Angebot für die ansonsten unterrepräsentierte Gruppe der Familien mit Kindern.

- Nauwieser Viertel (siehe auch Kapitel 2.1.4). Das Quartier (Distrikt 132) hat mit ca. 3300 Wohnungen den größten Wohnanteil der vier Innerstadtdistrikte. Mehr als die Hälfte der Wohnungen stammt aus der Zeit vor 1949. Der Gründerzeitcharakter, die längjährige, behutsame Sanierung von Gebäuden und des Umfeldes machen das Quartier heute zu einer der begehrtesten Wohnlagen in der Stadt. Das Mietniveau ist bereits überdurchschnittlich.

Die soziale Zusammensetzung des Quartiers entspricht dem Durchschnitt der Innerstadtdistrikte: Kinder und ältere Menschen sind etwas unterrepräsentiert, die Zahl der Transferleistungsbezieher ist unterdurchschnittlich.

Zum Thema Gentrifizierung (Vertreibung der alteingesessenen Bevölkerung durch steigende Mieten) des Nauwieser Viertels führt Quaestio aus: „Obwohl das Nauwieser Viertel zu den begehrtesten Wohnlagen gehört, sind keine Anzeichen einer Gentrifizierung oder Entmischung der Bewohnerschaft festzustellen. Zum jetzigen Zeitpunkt ist nicht abzusehen, dass sich in den nächsten Jahren eine deutliche Abkopplung des Viertels vom restlichen Wohnungsmarkt oder Ansätze der Gentrifizierung ergeben. Abzuwarten gilt, wie sich der absehbar zunehmende Sanierungsbedarf im Viertel auswirken wird. Notwendigerweise müssen in den zum Teil zuletzt in den 1980er Jahren sanierten Gebäuden in den nächsten Jahren wieder Investitionen erfolgen. Damit werden zwangsläufig Preissteigerungen einhergehen. Zum jetzigen Zeitpunkt ist aber nicht davon auszugehen, dass es sich um Luxussanierungen handeln wird, die weitreichende Folgen für die Bewohnerzusammensetzung hätte.“⁴¹

- Altstadt St. Johann und Mainzer Straße (Distrikt 133, siehe auch Kapitel 2.1.5 und 2.1.6): Der St. Johanner Markt ist aufgrund der zentralen Lage und der besonderen Situation als „gute Stube der Stadt“ mit vielen Gaststätten und Veranstaltungen eher für „urbanes Wohnen“ von Singles bzw. junge Erwachsene geeignet. Hier wird das für Saarbrücken höchste Mietniveau erreicht, mit steigender Tendenz⁴². 80% aller Haushalte sind Einpersonenhaushalte. Haushalte mit Kindern sind deutlich unterrepräsentiert. Die Fortzugsintensität für Familien und Ältere ist hoch.
- Am Staden: südlich der Mainzer Straße, außerhalb der hier abgegrenzten Innenstadt, befindet sich das gründerzeitliche Villengebiet Am Staden. Aufgrund seiner Lage und der repräsentativen Bausubstanz war dieses Wohngebiet in den 1980er Jahren starkem Tertiärisierungsdruck ausgesetzt, so dass das Wohnen zurückgedrängt wurde. Diese Entwicklung ist zwar heute gestoppt, ein Umdrehen der Entwicklung in Richtung hochwertiges Wohnen ist aber aufgrund der Konkurrenz der Büronutzungen nur längerfristig möglich.
- Luisenviertel (siehe auch Kapitel 2.1.7): Das Luisenviertel ist eines der wenigen innerstädtischen, zentralen Gebiete, die noch einen nennenswerten Wohnanteil aufweisen. In der Eisenbahnstraße befinden sich in den Obergeschossen zwar überwiegend Dienstleistungen, in den Nebenstraßen Hohenzollernstraße, Gutenbergstraße und Neugeländestraße steigt der Wohnanteil in den Obergeschossen jedoch deutlich. Die Wohnbedingungen sind durch

⁴⁰ Quaestio, a.a.O., S. 49f

⁴¹ Quaestio, a.a.O., S. 143

⁴² Ebenda, S. 28

Defizite in der Bausubstanz (Wiederaufbauphase), ein Mangel an Grünflächen und durch hohe Umweltbelastungen nicht optimal.

Innenstadttypisch dominiert auch hier die Gruppe der Erwachsenen in Einpersonenhaushalten (71%). Haushalte mit Kindern sind unterdurchschnittlich vertreten. Die durch den Fluss und die Autobahn etwas abgetrennte Lage führt zu einem für die Innenstadt unterdurchschnittlichen Mietniveau⁴³. Das Quartier besitzt allerdings mit der Eisenbahnstraße ein eigenes Quartierszentrum (Einzelhandel und Dienstleistungen) und hat deshalb auch gute Potenziale für eine Stärkung des innerstädtischen Wohnens.

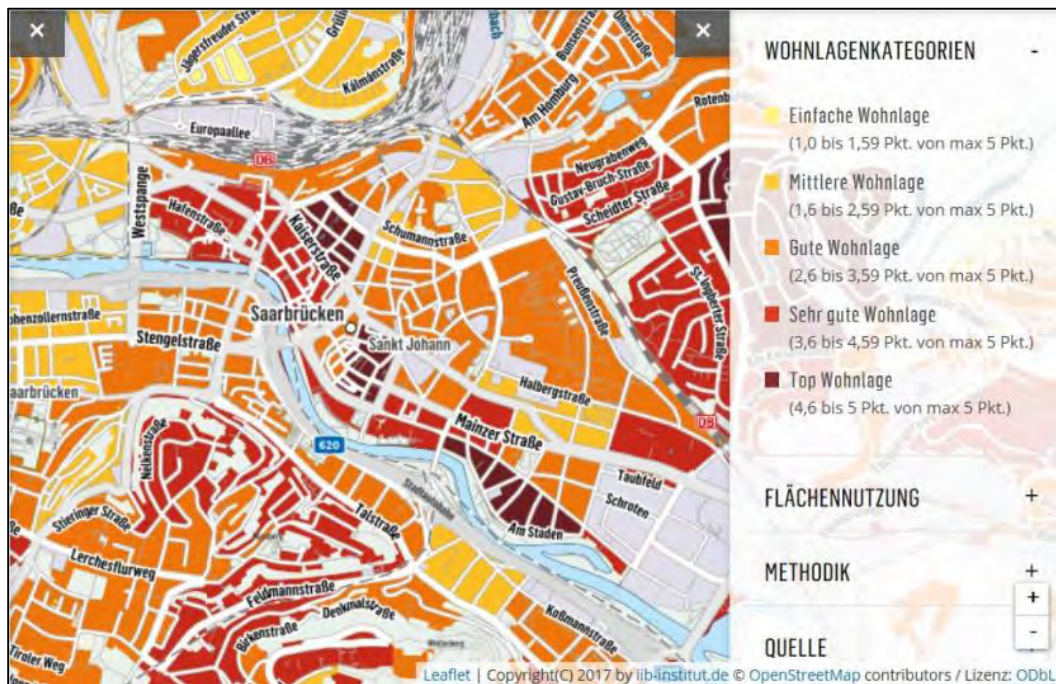


Abbildung 31: Wohnlagen in Saarbrücken Mitte

nach Capital Immobilien-Kompass 2016,

Quelle: <http://immobilien-kompass.capital.de/saarbruecken>, 17.05.2017

2.4.3 Bisherige Maßnahmen

Modernisierung des Wohnungsbestandes

Der Wohnungsneubau und die Modernisierung von Wohnungen werden von der staatlichen Wohnungsbaupolitik schon seit langem eher als die Sache der privaten Eigentümer bzw. Investoren gesehen. Eine direkte staatliche Wohnungsbauförderung gibt es nicht mehr, nur in Stadterneuerungsgebieten ist unter bestimmten Umständen eine finanzielle Investitionsförderung noch in geringem Umfang möglich. Die Landeshauptstadt hat damit keine oder nur sehr geringe Einflussmöglichkeiten auf die Investitionsentscheidungen der privaten Eigentümer.

Als Handlungsansatz zur Modernisierung der Bestandswohnungen verbleiben Investitionsanreize durch Infrastruktur und Maßnahmen im öffentlichen Raum sowie differenzierte Strategien in enger Verzahnung mit Quartiersentwicklungsprozessen (siehe Kapitel 3.2.1).

43 Ebenda

Wohnungsneubau

Beim Neubau von Wohnungen hat die LHS vor allem außerhalb der Innenstadt Einflussmöglichkeiten über die Bereitstellung von Flächen und über das Planungsrecht. In der Innenstadt bestehen die Potenziale nur in den Baulücken (siehe unten Abbildung Baulandpotenziale) und wenigen Entwicklungsflächen (z.B. Nordrand Mühlenviertel).

Nachdem -wie in der gesamten Stadt –Investitionen im Wohnungsbau lange Zeit ausblieben, ist seit einigen Jahren vor allem in der Innenstadt eine Trendwende festzustellen. Es gibt einige nennenswerte Neubauprojekte für Wohnen, die wegen höherer Renditeerwartungen insbesondere das obere Qualitäts- und Preissegment im Auge haben. Hervorzuheben sind

- Garely-Park, in der Stengelstraße/Eisenbahnstraße,
- Altes Stadtbad in der Richard-Wagner-Straße,
- Mehrere Baulückenschließungen (z.B. Johannisstraße, Arndtstraße, Schillerplatz, Sulzbachstraße).



Abbildungen 32: **Beispiele für aktuell realisierte Wohnungsbauprojekte, Garely-Park und Unique;**

Quelle: LHS

Hinzu kommen in der Planung/im Bau befindliche Wohnungsbauprojekte wie z.B.

- Unique³, Martin-Luther-Straße (ehem. Siemens),
- City-Residenz am Bürgerpark (St. Johanner Straße),
- Baulückenschließungen in der Schmollerstraße, Katholisch-Kirch-Straße,
- Großherzog-Friedrich-Höfe (ehem. Citroen-Areal, Großherzog-Friedrich-Straße),
- Ferrum Haus, Mainzer Straße.

Mit diesen Neubauprojekten gibt es bzw. entsteht seit langer Zeit wieder ein Angebot im oberen Preissegment. Nach Einschätzung der Immobilienwirtschaft wird sich die Nachfrage nach hochwertigen Wohnungen in der Innenstadt fortsetzen. Während der St. Johanner Markt und der Staden schon seit längerem als sog. „Top Lagen“ bezeichnet wurden, gehören nun Teile des Mühlenviertels ebenso dazu. Auch der Bereich Bahnhofstraße/Hafenstraße ist gegenüber früheren Darstellungen aufgewertet⁴⁴.

44 Siehe Abbildung 31, vgl. auch TEKO Innenstadt 2011, S. 21.

Nach der aktuellen Einschätzung der Zeitschrift capital hat „die Stadt .ihre Lektion gelernt: Nachdem in den vergangenen Jahren kaum Wohnungen gebaut wurden, sind jetzt zahlreiche Neubauprojekte in Arbeit. Gut für alle, die raus aus Vororten und Umland und rein ins Zentrum wollen....In Eisenbahnstraße, Bahnhofstraße und Stengelstraße wird derzeit kräftig in hochwertiges Wohnen investiert.

Die Rechnung geht wohl auf. Die Stadtmitte boomt – auch ohne Tunnel. Wie überall kommen die älteren Leute aus den Vororten zurück in die Stadt wegen der Geschäfte, Ärzte und des kulturellen Angebots. Gesucht würden vor allem Eigentumswohnungen bis zu 100 Quadratmetern mit Tiefgarage und Aufzug, sagt

2.5 BILDUNG UND SOZIALE INFRASTRUKTUR

Die Innenstadt von Saarbrücken ist Standort für eine Vielzahl von Schulen, sozialen Einrichtungen und Ausbildungsstätten. Mit ihnen werden nicht nur die Bewohner der Innenstadt versorgt, sondern die Innenstadt ist als Kern des Oberzentrums auch Standort für viele ober- und mittelzentrale soziale und Bildungseinrichtungen der ganzen Region.

Zu diesen mittel- und oberzentralen Funktionen gehören Einrichtungen wie die Berufsbildenden Schulen, weiterführenden Schulen, Förderschulen, Volkshochschule, Schulen/Akademien der Wirtschaft, Ausbildungsstätten der Kammern u.a. Im Sozialbereich sind es Sozialdienste, Kirchliche Einrichtungen, Beratungsstellen, Selbsthilfegruppen, Begegnungsstätten u.a. Entsprechend vielfältig ist auch die Trägerschaft der Einrichtungen.

Im vorliegenden TEKO werden nur die städtischen Einrichtungen betrachtet, die für die demografische und städtebauliche Entwicklung maßgeblich sind und einen kleinräumigen, örtlichen Bezug aufweisen sollten. Das sind insbesondere die Bildungseinrichtungen im Vorschul- und Grundschulbereich, die Altenpflegeeinrichtungen und die sozialen Einrichtungen.

2.5.1 Kinderbetreuung und Kinderbildung

Da die Innenstadt als Wohnstandort generell und insbesondere für Familien mit Kindern, nicht sehr ausgeprägt ist (vgl. Kapitel 2.4.2) leben in den vier Innenstadtdistrikten am 31.12.2015 nur 458 Kinder unter 6 Jahren⁴⁵, die meisten im Nauwieser Viertel. Der Anteil der unter 6 –Jährigen an der Bevölkerung beträgt 3,3 % (Gesamtstadt: 4,7%).



Abbildung 33: Räumliche Verteilung von Kindertageseinrichtungen
Quelle: LHS



Immobilienmakler Hans Günter Roschel. Er hat unlängst ein auf diese Zielgruppe zugeschnittenes Neubauprojekt an der Johanneskirche entwickelt und für rund 2800 Euro pro Quadratmeter vermarktet.

Und nicht nur Ältere zieht es in die Landeshauptstadt, Jüngere aus dem Umland genauso, und zwar jedes Jahr mehr. Zentral wohnen ist auch für sie das Stichwort. Folgen des Runs: Eigentumswohnungen und Mehrfamilienhäuser in Zentrumsnähe sind laut Hermann Hansen von Hansen + Blum Immobilien „so gut wie ausverkauft“. Die Preise sind überall gestiegen, im Schnitt um fünf Prozent, Wohnungen legten sogar bis zu zehn Prozent zu.“ <http://immobilien-kompass.capital.de/saarbruecken/mitte>, 02.05.2016.

⁴⁵ Vgl. LHS: StatInfo 1/16, S. 20

Dementsprechend geringer ist die Dichte der Kindertageseinrichtungen (Kinderkrippen, Kindertagesstätten, Kindergärten), verglichen mit anderen Stadtteilen. Die Kitas verteilen sich eher am Rand der Innenstadt, in Bereichen, in denen den Wohnanteil höher ist. In der City und im westlichen Teil des Distriktes Hauptbahnhof gibt keine Kinderbetreuungsmöglichkeiten.

Diese Standortverteilung entspricht auch der aktuellen Bedarfssituation der Mehrzahl der Familien, die Krippen und Kitas nutzen. Denn die überwiegende Zahl der Betreuungsplätze wird - auch im Blick auf die Grundschulzeit – wohnungsnah bzw. im informellen sozialen Nahraum, also nicht in der Nähe des Arbeitsplatzes gesucht.

Hinsichtlich der Träger der Einrichtungen ist festzustellen, dass die Betreuung von Kindern in der Innenstadt über kirchliche bzw. private Einrichtungen erfolgt, insbesondere die Kita St. Michael (kath. Kirche) und am Gerberplatz (ev. Kirche), am Schlossplatz (Unsere Kinder e.V.) und Altes Stadtbad (Lebenshilfe).

In der Innenstadt gibt es keine kommunalen Kinderbetreuungseinrichtungen. Die nächsten städtischen Kitas sind die Kitas Bruchwiese, Kirchberg, Malstatt und Alt-Saarbrücken/Komturstraße. Dies ist jedoch nicht von Nachteil, da Einrichtungen für Kinder im Vorschulalter in Saarbrücken grundsätzlich von Trägern der freien oder der öffentlichen Jugendhilfe, von kommunalen Gebietskörperschaften oder anderen betrieben werden. Es gilt das Subsidiaritätsprinzip, d.h. die Kommune übernimmt eine Trägerschaft nur, wenn Träger der Jugendhilfe und andere nicht in der Lage sind, ein der Nachfrage entsprechendes Angebot bereitzustellen. Die örtliche Zuständigkeit der öffentlichen Jugendhilfe liegt beim Regionalverband. Hier wird der Bedarf an Plätzen in Kindertageseinrichtungen und in der Kindertagespflege ermittelt. Eine städtische Kita für die Innenstadt wäre im wohlverstandenen Sinne der Subsidiarität nur dann sinnvoll, wenn der Bedarf an Plätzen nicht anderweitig gedeckt werden kann.

Die Bedarfsdeckung im elementaren Bildungsbereich ist in den letzten Jahren nach dem Inkrafttreten des Rechtsanspruchs⁴⁶ eher problematischer geworden. Zur Zeit kann die Nachfrage weder in der Krippe noch im Kindergarten gedeckt werden. Die Vorschulentwicklungsplanung konstatiert eine schnell steigende Unterversorgung insgesamt und speziell für Alt-Saarbrücken und St. Johann.

Die Prognosen des Regionalverbandes auf der Basis der Einwohnerdaten Stand 31. Juli 2016 weisen für St. Johann insgesamt ab 2017/2018 erstmals eine Unterdeckung von 18 Plätzen im Kindergartenalter aus, die in den Folgejahren stark ansteigen wird (64 für 2018/2019 und 99 für 2019/2020). Im Krippenbereich ist mit einer ähnlich großen Nachfragesteigerung zu rechnen. Neueste Zahlen mit der Datengrundlage 31.07.2017 werden für Ende September erwartet.

Trotz gesetzlich geregelter und periodisch vorgelegter Bedarfsplanungen ist die Größenordnung des Fehlbedarfes überraschend, im Nachhinein allerdings sehr wohl erklärbar:

- Geburtenzahlen gehen nicht mehr zurück, sie steigen stellenweise sogar. Dadurch bedingte Nachfragesteigerungen wurden nicht systematisch in die Planungen einbezogen.
- Der Krippenausbau hatte oberste Priorität bis zum Stichtag des Inkrafttretens des Rechtsanspruchs. Die neuen zusätzlichen Krippenplätze ließen die Nach-

⁴⁶ Seit dem 01.08.2013 gilt der Rechtsanspruch eines Kindes nach dem ersten Lebensjahr auf frühkindliche Förderung in einer Tageseinrichtung oder in der Kindertagespflege (U3). Seit 1996 gilt der Rechtsanspruch auf einen Kindergartenplatz für Kinder nach Vollendung des dritten Lebensjahres (§ 24 Sozialgesetzbuch, SGB VIII).

frage vor allem nach Ganztagsplätzen in den Kindergärten (Anschlussbetreuung) ansteigen.

- Der Rechtsanspruch auf einen Kindergartenplatz hat zur Folge, dass ein Krippenkind ab dem 3. Geburtstag lückenlos einen Kindergartenplatz beansprucht, wo bislang die meisten Kinder den Platz erst zu Beginn des jeweils nächsten Kindergartenjahres in Anspruch nehmen. Dadurch ist die statistische durchschnittliche Verweildauer der Kinder stark angestiegen. Die Vorschulentwicklungsplanung rechnet daher mittlerweile nicht mehr mit 3 Besuchsjahren im Kindergarten, sondern mit 3,7 Jahren.
- Gleichzeitig darf das vorhandene Platzangebot nicht gänzlich bereits zum Beginn des Kindergartenjahres belegt werden, weil die Krippenkinder einer Einrichtung, die im Laufe des Jahres ihr 3. Lebensjahr vollenden und damit den Rechtsanspruch erhalten, zu ihrem Geburtstag auf einen Kindergartenplatz wechseln. (Anschlussbetreuung). Dafür muss der Kindergartenplatz freigehalten werden; andernfalls würden erst wieder zum Schuljahresbeginn Kapazitäten frei werden.
- Die große Zahl von Kindern, die im Rahmen der Zuwanderung zu uns kamen und durch Familiennachzug noch kommen werden, war und ist am wenigsten planbar oder vorherzusehen.

2.5.2 Allgemeinbildende Schulen und Primarstufe

Gesamtstädtisch hat sich der kontinuierliche Rückgang der Schülerzahlen an der Grundschulen (Primarstufe, Klassen 1-4), der in den vergangenen Jahren zu beobachten war⁴⁷, weitestgehend eingestellt. Bis zum Schuljahr 2012/2013 war als Folge des demografischen Wandels noch ein leichter Rückgang der Schülerzahlen zu verzeichnen. Ab 2013/2014 steigen die Schülerzahlen in der Gesamtstadt jedoch wieder an, was als Folge der Zuwanderung erklärt werden kann.

Aktuell steigende Schülerzahlen und die Ausweitung des Ganztagsbetreuungsangebots führen inzwischen bereits zu Raumproblemen an verschiedenen Schulstandorten. So wird z.B. die Ostschule zur vierzügigen Schule mit freiwilligem Ganztagsangebot umgebaut und erweitert. In Burbach und Malstatt stellt sich die Frage nach neuen Grundschulstandorten.

Schuljahr	Gesamtzahl Schüler Primarstufe	Klassen
2010/2011	5269	258
2011/2012	5214	254
2012/2013	5171	250
2013/2014	5247	259
2014/2015	5248	256
2015/2016	5352	254
2016/2017	5465	262

Abbildung 34: **Entwicklung der Gesamtschülerzahlen 2010/2011 bis 2016/2017**
Quelle: LHS

An den beiden innerstädtischen Grundschulen ist die Situation geringfügig entspannter. Trotz des Einwohnerzuwachses der Innenstadt hat die Zahl der Sechs- bis Unterelfjährigen in den vier Innenstadtdistrikten zwischen 2010 und 2016 um ca. 10% abgenommen⁴⁸. Dies schlägt aufgrund des abweichenden Zuschnitts

⁴⁷ Siehe auch Landeshauptstadt Saarbrücken: Städtebauliches Entwicklungskonzept Gesamtstadt, 2011, S. 107

⁴⁸ Melderegister, Amt für Entwicklungsplanung, Statistik und Wahlen

der Schulbezirke – sie umfassen auch außerhalb der Innenstadt liegende Wohngebiete - aber nicht vollständig auf die Schülerzahlen durch. Außerdem stellt sich durch die Ganztagsbetreuung auch hier ein Raumproblem.

Alle Grundschulen haben einen festgeschriebenen Schulbezirk. Die Kinder der innerstädtischen Distrikte gehen auf St. Johanner Seite (Grundschulbezirk 16) in die Max-Ophüls Grundschule (Rotenberg)⁴⁹, auf Alt-Saarbrücker Seite (Grundschulbezirk 11) in die Ganztagsgrundschule Dellengarten. Beide Schulen sind jeweils Pflichtschule für alle Kinder, die im Schulbezirk ihren Wohnsitz oder gewöhnlichen Aufenthalt haben. Die Grundschulstandorte sollen wohnortnah bzw. so angelegt sein, dass die Grundschul Kinder ihre Grundschule i.d.R. fußläufig erreichen können⁵⁰.

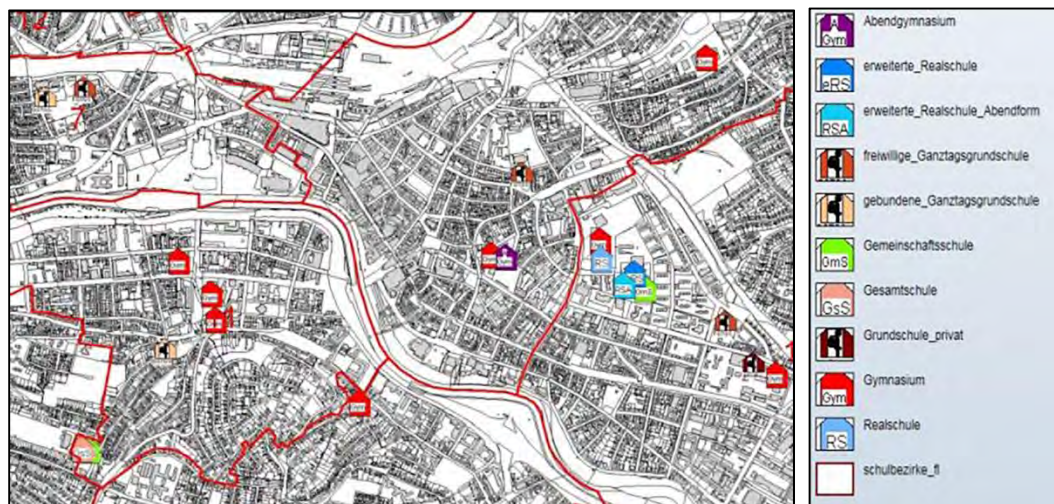


Abbildung 35: **Schulbezirke und räumliche Verteilung der allgemeinbildenden Schulen**
Quelle: LHS

Zum Schuljahr 2016/2017 besuchen 225 Kinder verteilt auf 12 Klassen die Ganztagsgrundschule Dellengarten (Stand: 30.03.2017). Die Max-Ophüls Grundschule besuchen insgesamt 311 Kinder in 15 Klassen. Diese verteilen sich auf die beiden Standorte Am Homburg (108 Kinder in 5 Klassen) und Standort Rotenberg (203 Kinder in 10 Klassen). Die beiden Grundschulen sind damit weitestgehend ausgelastet. Der Nachmittagsbereich am Standort Am Homburg wird zurzeit noch ausgebaut. An der Dellengartenschule wurden die Umbaumaßnahmen zwecks Gründung einer max. 3-zügigen Ganztagsgrundschule 2016 abgeschlossen.

2.5.3 Altenwohn- und Pflegeheime

In den vier Innenstadtdistrikten leben ca. 930 über 75-jährige Personen⁵¹. Das sind 6,7% der Bevölkerung (gesamstädtisch beträgt der Anteil 10,8%). Hierzu

⁴⁹ Die Max-Ophüls-Grundschule verteilt sich auf die Standorte Rotenberg (Innenstadt) und Knobelsdorfstraße (Wohngebiet Am Homburg)

⁵⁰ Laut § 1 Abs. 2 Satz 1 der Verordnung über die notwendigen Beförderungskosten ist bestimmt, dass ein (einfacher) Schulweg unter 2 km grundsätzlich zumutbar ist. Weiter heißt es: „Bei einem kürzeren Schulweg kann die Schulaufsichtsbehörde eine Schülerbeförderung als notwendig anerkennen, wenn der Schulweg für die Schüler besonders schwierig und gefährvoll ist. Dabei sind das Alter der Schüler, die Beschaffenheit des Schulweges, die Gefährdung durch den Straßenverkehr, bei Schülern der Förderschulen auch deren körperliche und geistige Behinderung zu berücksichtigen.“ Sollte einer von diesen Gründen auftreten, ist der Schulträger gemäß § 45 Absatz 3 verpflichtet, die Beförderungskosten zu übernehmen.

⁵¹ Melderegister, Amt für Entwicklungsplanung, Statistik und Wahlen, Stand 31.12.2015

zählen bereits auch die ca. 550 BewohnerInnen der fünf in der Innenstadt liegenden Altenwohn- und Pflegeheime, die z.T. einen regionalen Einzugsbereich aufweisen. Hinzu kommen weitere Wohn- und Pflegeheime am Rande der Innenstadt⁵². Daraus ergibt sich, dass der Bedarf an Altenpflegeeinrichtungen für die örtliche Bevölkerung der Innenstadt als gering anzunehmen ist und durch die vorhandenen Einrichtungen gedeckt werden kann.



Abbildung 36: **Standorte von Pflegeheimen in bzw. am Rande der Innenstadt**
Quelle: LHS

⁵² Insgesamt gibt es in der Landeshauptstadt 23 Wohn- und Pflegeheime, inkl. Hospizen mit ca. 2.300 Heimplätzen

2.5.4 Soziale Einrichtungen

In der Innenstadt von Saarbrücken konzentriert sich eine Vielzahl von Anlauf- und Beratungsstellen und sozialen Unterstützungsangeboten für Menschen mit unterschiedlichem Hilfebedarf⁵³. Die Einzugsgebiete der Einrichtungen sind meist über die Innenstadt hinaus das gesamte Stadtgebiet, der Regionalverband oder auch das gesamte Saarland.

Zu den wichtigsten in der Innenstadt ansässigen Behörden mit zentralen Anlauf- und Beratungsstellen zählen die Arbeitsagentur und das Jobcenter in der Hafenstraße, das Gesundheitsamt des Regionalverbandes in der Stengelstraße und die Sozialverwaltung des Regionalverbandes mit ihrem Dienstleistungszentrum am Schloss, die Obdachlosenbehörde der Landeshauptstadt in der Kohlwaagstraße und das Zuwanderungs- und Integrationsbüro der Landeshauptstadt im Rathaus St. Johann. Das Jugendamt des Regionalverbandes ist in der Heuduckstraße innenstadtnah gelegen und wird seinen Standort voraussichtlich im Jahr 2020 in den Distrikt Hauptbahnhof verlagern.

Fast alle großen saarländischen Wohlfahrtsverbände haben ihren Sitz in oder nahe der Innenstadt und unterhalten über das Innenstadtgebiet verstreut diverse Einrichtungen, von Begegnungsstätten, über Gebrauchtwarenbörsen bis hin zu Beratungsstellen mit unterschiedlicher Spezialisierung. Viele kleinere Träger- und Selbsthilfeorganisationen haben ihre Geschäftsstellen in der Innenstadt und ergänzen das vorwiegend überörtlich ausgerichtete Angebot – bspw. die Verbraucherzentrale (u. a. mit einer Schuldner- und Insolvenzberatungsstelle) in der Fritz-Dobisch-Straße, die Kontakt- und Informationsstelle für Selbsthilfe im Saarland – KISS in der Futterstraße, der Verein alleinerziehender Mütter und Väter – VAMV in der Gutenbergstraße oder der Kinderschutzbund am Schloßberg.

Für an einem freiwilligen Engagement Interessierte bieten die Ehrenamtsbörse des Regionalverbandes und die Landesarbeitsgemeinschaft Pro Ehrenamt (LAG Pro E) Beratung und Vermittlung an. Für zugewanderte Menschen gibt es in der Innenstadt Anlaufstellen u. a. beim Verein Ramesch – Interkulturelle Begegnung, beim Verein Haus Afrika oder bei der Synagogengemeinde am Beethovenplatz. Für Jugendliche und Erwachsene gibt es den Deutsch-ausländischen Jugendclub (Trägerverein), das Café Exodus (Bistum Trier) und das Jugendzentrum Försterstraße (Regionalverband) – alle im Nauwieser Viertel gelegen. Der Kultur- und Werkhof Nauwieser 19 (Trägerverein) und das erst im November 2016 eröffnete Bürgerzentrum im Alten Stadtbad St. Johann (LAG pro E) laden insbesondere die Innenstadtbevölkerung zur Teilnahme an sozialen und kulturellen Veranstaltungen und zur Nutzung ihrer Räumlichkeiten ein. Für hilfe- und insbesondere pflegebedürftige ältere Menschen und ihre Angehörigen gibt es in der Innenstadt die gesamte Palette professioneller Pflegeangebote. Das Bürgerzentrum im Alten Stadtbad fördert darüber hinaus auch nachbarschaftliche Alltagshilfen. Für Menschen, die aufgrund von Pflegebedürftigkeit nicht mehr zuhause wohnen können oder wollen, gibt es in der Innenstadt drei Einrichtungen des Langwiedstifts (Altenheim am Schlossberg, Altenhilfezentrum in der Bismarckstraße mit 209 Plätzen, Pflegeheim Willi-Graf-Haus in der Großherzog-Friedrich-Straße mit 60 Plätzen) und das Pflegeheim Haus St. Johann (SBE GmbH, 75 Plätze). Wie das Gros der sozialen Einrichtungen in der Innenstadt, haben auch die Pflegeeinrichtungen ein größeres Einzugsgebiet.

⁵³ bspw. für Menschen mit chronischer, psychischer oder Suchterkrankung, mit einer Behinderung, mit familiären oder Erziehungsproblemen, in existenzieller Not aufgrund von Mittel- oder (drohender) Wohnungslosigkeit

2.6 DIE WIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG, FLÄCHEN FÜR BÜROS UND DIENSTLEISTUNGEN

2.6.1 Wirtschaftliche Entwicklung der Region und der Gesamtstadt

Als Ergebnis des wirtschaftlichen Strukturwandels haben sich die saarländische Wirtschaft und die Wirtschaft der LHS sehr positiv entwickelt. Das Hauptbeschäftigungszentrum des Landes ist der Regionalverband, in dem auch der größte Teil der Wertschöpfung erarbeitet wird. Die LHS stellt mit ca. 148.000⁵⁴ Erwerbstätigen am Arbeitsplatz⁵⁵ ca. 32%⁵⁶ der Arbeitsplätze im Saarland. Alleine in den vier Innenstadtdistrikten befinden sich ca. 31.250 Arbeitsplätze⁵⁷. Während die Bevölkerung der Stadt abgenommen hat, war die wirtschaftliche Entwicklung sehr positiv. Die Zahl der sozialversicherungspflichtig beschäftigten Personen⁵⁸ (SVP) konnte in den Betrieben der LHS seit den 1980er Jahren um 25% gesteigert werden. Sie lag im Jahre 2016 bei ca. 111.000 SVP⁵⁹. Die Steigerungsrate lag über dem saarländischen Wert, erreichte aber nicht die Zuwächse der BRD:

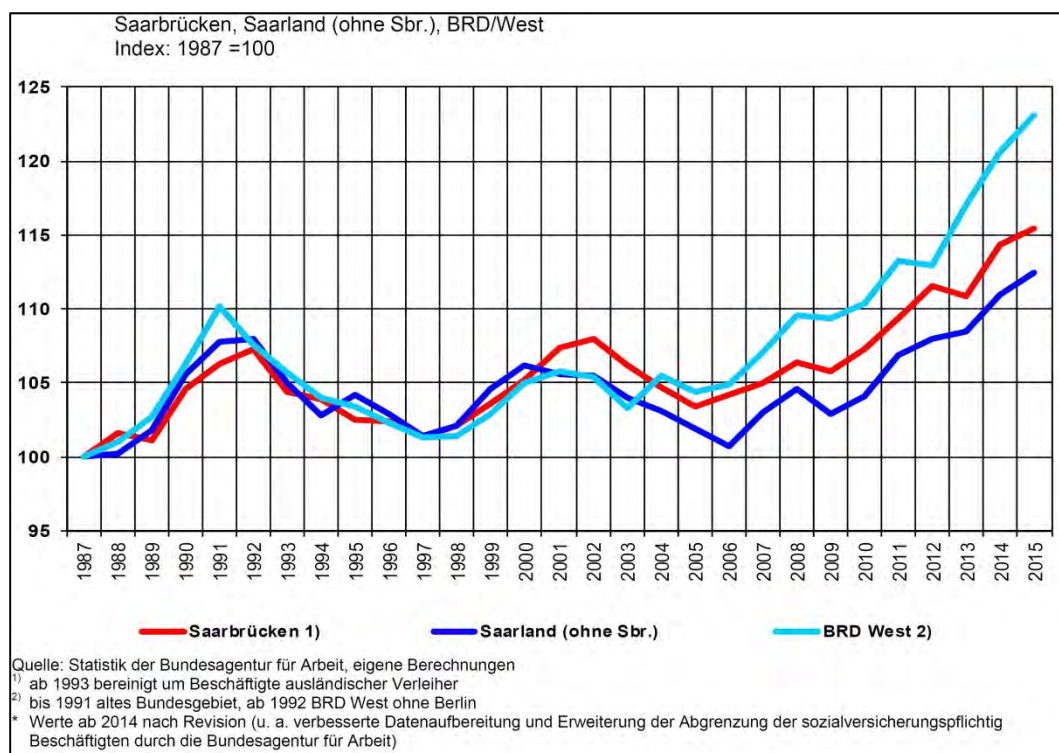


Abbildung 37: **Beschäftigung (SVP) am Arbeitsplatz 1987-2015**

Quelle: LHS, Stat. InfoJ/15

⁵⁴ R&T, Darmstadt: Datenerfassung 2010 im Rahmen der Erstellung des Verkehrsmodells Saarbrücken, unveröffentlicht, siehe auch Planersocietät/GGR: Verkehrsentwicklungsplan Saarbrücken, Bestandsanalyse, S. 9.

⁵⁵ Die Gruppe der Erwerbstätigen umfasst neben den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten auch Beamte, Selbständige, mithelfende Familienangehörige und geringfügig Beschäftigte

⁵⁶ Nach einer Schätzung des Amtes für Statistik und Wahlen der LHS waren 2013 im Saarland etwa 465.200 Personen erwerbstätig.

⁵⁷ R&T, ebenda

⁵⁸ Die Gruppe der sozialversicherungspflichtig beschäftigten Personen (SVP) umfasst alle Arbeitnehmer, die kranken-, renten-, pflegeversicherungspflichtig und/oder beitragspflichtig nach dem Recht der Arbeitsförderung sind.

⁵⁹ Landeshauptstadt Saarbrücken: Amt für Entwicklungsplanung, Statistik und Wahlen

Diese Saarbrücker Arbeitsplätze teilen sich 2016 ca. 39.000 Saarbrücker Bürger und 72.000 Einpendler.

Aufgrund der hohen Arbeitsplatzzentralität kam auch die Zunahme von Arbeitsplätzen für sozialversicherungspflichtig Beschäftigte weniger der Saarbrücker Bevölkerung zugute. Der Steigerung der SVP seit 1990 um ca. 10.000 steht gegenüber, dass sich in dieser Zeit die Zahl der beschäftigten SaarbrückerInnen um ca. 6000 verringert, die Zahl der Pendler dagegen um ca. 16.000 Personen vergrößert hat. Von den neuen Arbeitsplätzen profitierten also überproportional die im Umland Wohnenden.

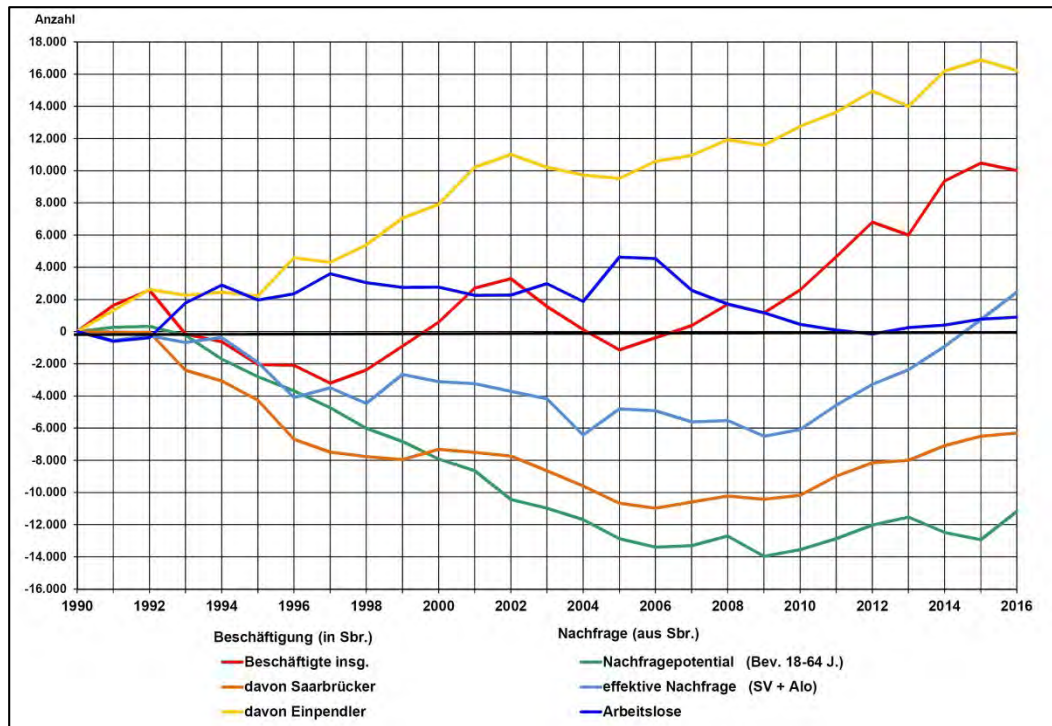
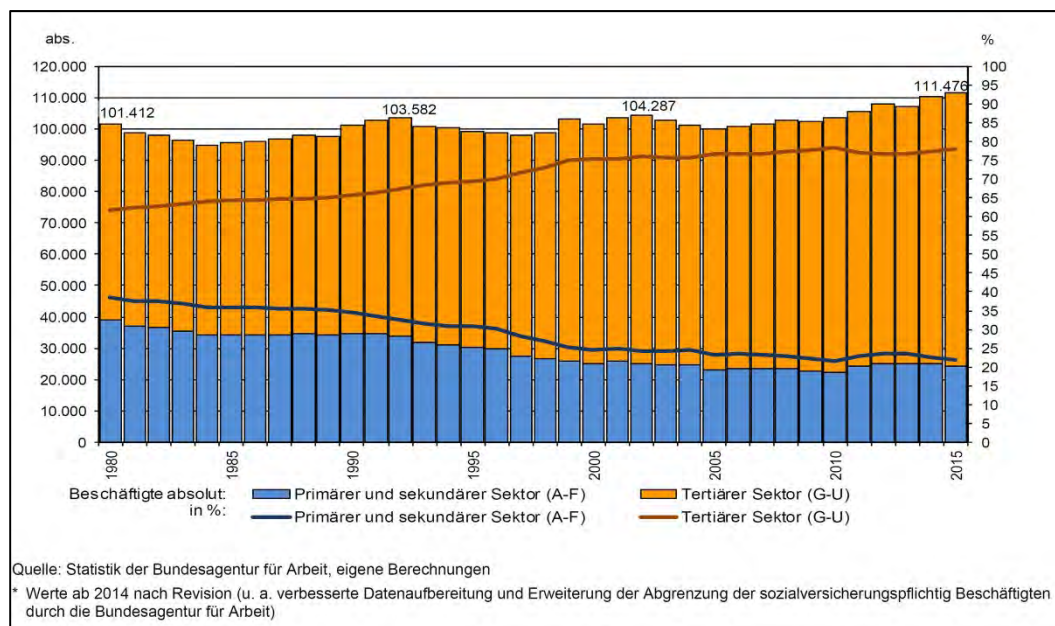


Abbildung 38: **Beschäftigung (SVP) und Arbeitslosigkeit in Saarbrücken 1990-2016**

Quelle: LHS, Amt für Entwicklungsplanung, Statistik und Wahlen

Differenziert man die Saarbrücker Wirtschaftsstruktur nach Wirtschaftszweigen, so ist festzustellen, dass sich der Dienstleistungssektor (tertiärer Sektor) immer weiter zum dominanten Wirtschaftszweig entwickelt hat und den größten Beitrag zur Wertschöpfung und zur Beschäftigung liefert. Inzwischen arbeiten ca. 81% der SVP im tertiären Sektor, nur noch ca. 19% im primären und sekundären Sektor (z.B. Gewerbe, Industrie, Handwerk, Bau). Viele Arbeitsplätze sind in innovativen und technologieorientierten Unternehmen entstanden, insbesondere bei unternehmensbezogenen Dienstleistungen, der IT- und Telekommunikationsbranche sowie der Nano- und Biotechnologie und künstlichen Intelligenz.

Abbildung 39: **Beschäftigung (SVP) am Arbeitsort 1980-2015 nach Wirtschaftssektoren**

Quelle: LHS: StatInfo J/15

In einem kritischen Vergleich der sozioökonomischen Situation mit Deutschland bzw. anderen deutschen Städten durch MR/GEFRA⁶⁰ im Jahr 2013 und auch in den Analysen von Taurus, die im Rahmen der Erarbeitung des Operationellen Programms der EU Strukturfonds 2014-2020 erarbeitet wurden⁶¹, zeigte sich, dass - trotz guter wirtschaftlicher Entwicklung nach den Krisenjahren 2008/2009 - im Wirtschaftsraum Saarbrücken bzw. im Saarland⁶² die Folgen des Strukturwandels immer noch zu spüren und zu gestalten sind. Im überregionalen Vergleich weisen einige wichtige gesamtwirtschaftliche Zielvariablen nach wie vor eine unterdurchschnittliche Entwicklung auf:

- Entwicklung auf dem Arbeitsmarkt: die Zahl der arbeitslosen Einwohner der Landeshauptstadt ist zwar in den letzten Jahren gesunken – die Arbeitslosenquote⁶³ sank von einem Höchststand in 2005 mit 17 % auf 12,4% im Jahresdurchschnitt 2016. Damit lag sie aber immer noch erheblich über dem Bundeswert (6,1%) und dem des Saarlandes (ca. 7%).

60 MR Gesellschaft für Regionalberatung/GEFRA, Bremen/Münster: Analyse der Ausgangslage, Anlage zum Großprojektänderungsantrag für das EU-Großprojekt „Stadtmitte am Fluss“, 2013, nicht veröffentlicht

61 Taurus eco consulting GmbH, Trier u.a. im Auftrag des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr und des Ministeriums für Umwelt und Verbraucherschutz: Sozioökonomische Analyse und SWOT Analysen für das EFRE-, ESF- und ELER Programm im Saarland 2014-2020, 2012

62 Auswertungen von statistischen Daten liegen oft nur für verschiedene statistische Gebietseinheiten vor. Die Analysen von MR/GEFRA beziehen sich z.T. auf Daten des Regionalverbandes Saarbrücken (NUTS 3), die von Taurus auf Landesebene (NUTS 1/2).

63 Die Arbeitslosenquote gibt den Anteil der Arbeitslosen an den abhängig zivilen Erwerbspersonen an.

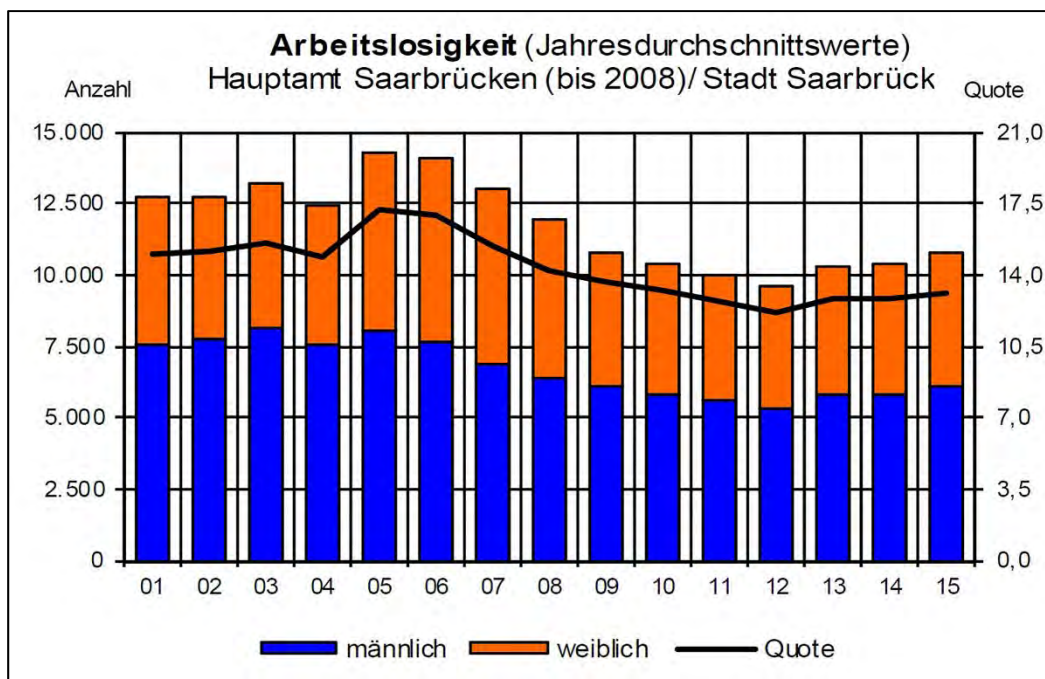


Abbildung 40: **Arbeitslosigkeit in der Landeshauptstadt Saarbrücken 2001-2015**
Quelle: LHS, StatInfo J/15

- Qualifikationsniveau der Beschäftigten: ein Indikator ist der Akademikeranteil unter den SVP. Dieser ist im Regionalverband Saarbrücken in letzten Jahren zwar deutlich angestiegen und lag 2011 bei ca. 10,5 %, etwa 2% unter dem Durchschnitt westdeutscher Städte.
- FuE-Intensität: das Saarland verfügt zwar über hochangesehene Forschungseinrichtungen. Der Anteil der Ausgaben für Forschung und Entwicklung am BIP liegt 2009 im Saarland aber mit 1,26% deutlich unter dem Bundesdurchschnitt von 2,8 % und auch unter dem EU-27 Durchschnitt von 2,01 %⁶⁴. Unterdurchschnittlich sind auch der Anteil der FuE-Beschäftigten und die Anzahl der Patentanmeldungen. Eine der Ursachen liegt in der vergleichsweise geringen Forschungstätigkeit der saarländischen Unternehmen.
- Geringe Dynamik bei den Unternehmensgründungen. Im Saarland sind sowohl der „Unternehmergeist“ (Selbständigenquote 7,8% gegenüber Bundesdurchschnitt 11%) als auch die Gründungsintensität (Existenzgründungen bezogen auf 10.000 Erwerbsfähige) 60,1 gegenüber 79,3 im Bundesdurchschnitt schwächer ausgeprägt⁶⁵. Die Gründe liegen in der montan-industriellen Historie des Saarlandes.
- Im Vergleich geringe Investitionsquote (Anteil der Bruttoanlageinvestitionen am BIP). Im Saarland liegen die Investitionen in die Produktionsmittel im Schnitt 2-3 Prozentpunkte unter dem Bundesdurchschnitt (2008 mit 16,1% gegenüber 19% im Bund)⁶⁶.

⁶⁴ Taurus, ebenda

⁶⁵ IfM Bonn: Gründungsstatistik; auf der Basis der Gewerbeanzeigenstatistik des Statistischen Bundesamtes, zitiert nach EFRE OP Saarland 2014-2020, S. 6

⁶⁶ Tauros, a.a.O, S. 30

2.6.2 Exkurs: Hochschulen und Stadtqualität als weiche Standortfaktoren

Vor dem Hintergrund der demografischen Entwicklung (Kapitel 2.3) wird für die Unternehmen der Region die Verfügbarkeit von qualifizierten Beschäftigten zu einem entscheidenden Faktor der Wettbewerbsfähigkeit. Dies gilt insbesondere für wissensintensive Branchen, denen ein hohes Wachstumspotenzial zugeordnet wird. Da das Angebot an akademischen Mitarbeitern auch von der Nähe zu wissenschaftlicher Infrastruktur bestimmt wird, spielen die Universität und die Hochschulen des Saarlandes, eine zentrale Rolle für die wirtschaftliche Entwicklung des Landes und der Landeshauptstadt⁶⁷.

Die sechs öffentlichen und privaten Hochschulen, die überwiegend ihren Standort (bzw. Zentrale) in der Landeshauptstadt haben, bilden insgesamt ca. 30.000 Studierende aus. Hinzu kommen die Beschäftigten der Hochschulen und der besonderen Forschungsinstitute⁶⁸. Alleine die Universität des Saarlandes beschäftigt am Standort Saarbrücken ca. 3000 Personen.

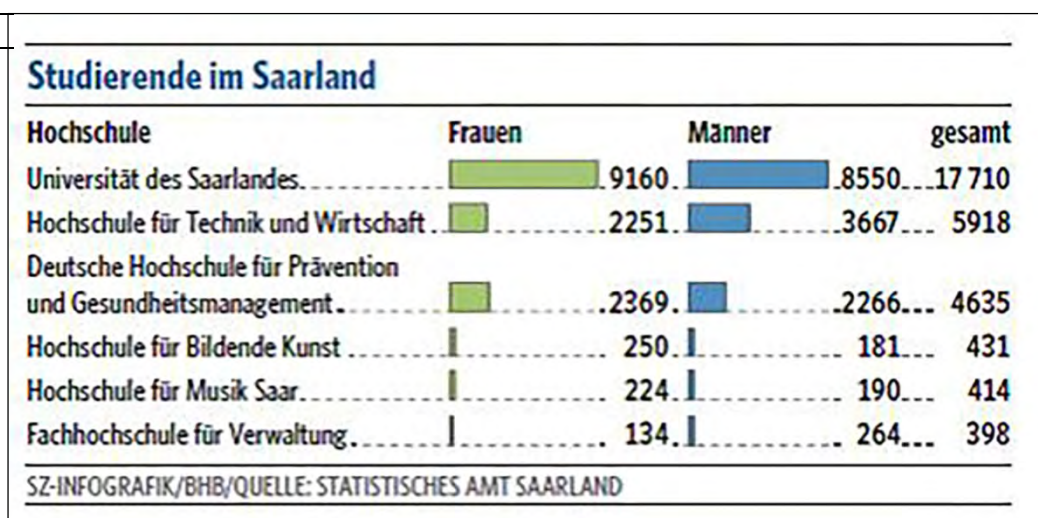


Abbildung 41: Zahl der Studierenden an den Hochschulen des Saarlandes

Quelle: Saarbrücker Zeitung vom 03.03.2015

Die Hochschulen und besonderen Forschungsinstitute begründen auch das Image Saarbrückens als „Wissenschaftsstandort“. Diese Einrichtungen sind ein maßgeblicher Standortfaktor und der wichtigste Anziehungspunkt der Region für junge dynamische Studierende ebenso wie für hochqualifizierte wissenschaftliche Führungskräfte. Sie bilden die Fachkräfte von morgen aus, sie sind ein Impulsgeber für gesellschaftliche und technologische Entwicklungen. Der räumlich an die Universität angegliederte „Science-Park“ ermöglicht es, „Spin-off“-Betrieben in einem direkten Wissenstransfer von der Universität in die Wirtschaft zu „Start-ups“ zu werden. Um für diese jungen Unternehmen ausreichende und attraktive Flächen bereitzustellen, wird aktuell über eine Ausweitung des Science-Parks in einen „IT-Park 4.0“ nachgedacht.

⁶⁷ Siehe auch Städtebauliches Entwicklungskonzept Gesamtstadt 2011, S 95ff

⁶⁸ Am Standort Universität Saarbrücken sind eine ganze Reihe von besonderen Forschungseinrichtungen angesiedelt, u.a. das Center for IT Security, Privacy and Accountability (CISPA), das Helmholtz-Zentrum für pharmazeutische Forschung, das Deutsche Forschungszentrum für Künstliche Intelligenz (DFKI), das Fraunhofer-Institut für Zerstörungsfreie Prüfverfahren (IZFP), das Korea-Institute of Science and Technology und die Max-Planck-Institute für Informatik (MPI-INF) und Softwaresysteme (MPI-SWS).

Noch in 2017 ist die Errichtung eines Helmholtz-Zentrums für IT-Sicherheit geplant. In diesem Zentrum sollen im Endausbau in mehreren Gebäuden über 500 Experten arbeiten.

Auch kulturell spielen die Hochschulen eine Rolle: die kreativen Hochschulen, auch in der Verbindung mit HTW und Uni, sind Garanten für eine kreative Kulturszene, z.B. vielsprachiges Theater, Theaterfestivals in der Großregion (GrafiTTi o.ä.), Lichtkunst, Poetry, Science Slams, Sportevents. Hinzu kommen die vielen kostenfreien Angebote an "Wissenskultur" (Technik, Geschichte, Literatur usw.), die von den Hochschulen in Zusammenarbeit mit der Stadt verantwortet werden.

Aus städtebaulicher Sicht wäre es wünschenswert, die gute bisherige Entwicklung und das gute Image der Universität und der Hochschulen zu nutzen und daraus Synergieeffekte für die Entwicklung der Innenstadt zu gewinnen. Anders als in typischen Universitätsstädten wie Münster, Karlsruhe, Aachen, Freiburg usw. ist das „studentische Flair“ in der Innenstadt unterrepräsentiert. Das Image von Saarbrücken als Hochschulstandort lässt sich aus der Innenstadt kaum ableiten.

Dies liegt auch z.T. an der städtebaulichen Situation: die in der Innenstadt liegenden Hochschulen für Musik und Kunst sind relativ klein, die größere HTW liegt am westlichen Rand von Alt-Saarbrücken. Die Universität des Saarlandes, liegt nicht in der Stadt, sondern als „Campus“-Universität im Wald von St. Johann. Andererseits ist für die Universität der Campus-Charakter ein Standortvorteil, da die verschiedenen Fachrichtungen eng beieinander liegen.

Um den Charakter einer Universitätsstadt im Stadtbild stärker zu betonen, müsste der Campus der Universität besser an die Stadt angebunden und die HTW noch stärker im Stadtteil Alt-Saarbrücken verankert werden. Langfristiges Ziel muss es sein, die Hochschulstandorte und studentisches Leben auch räumlich stärker miteinander zu vernetzen, z.B. durch Entwicklung studentischer Wohnviertel und Verbesserung der Verkehrsverbindungen (ÖPNV und Fahrrad).

Das Vorhandensein und die Vernetzung von akademischer Lehre und Forschung innerhalb einer Stadt oder Region ist einer von mehreren weichen Standortfaktoren. Ergänzend dazu sieht der amerikanische Wirtschaftswissenschaftler und Soziologe Richard Florida, auf den sich die Landeshauptstadt in ihrem Stadtentwicklungskonzept 2008 bezieht⁶⁹, dass in postindustriellen Ökonomien regionales Wachstum hauptsächlich durch Innovation auf der Basis von Kreativität entsteht. Kreativität wird hier als die schöpferische Anwendung und Umsetzung von Wissen verstanden.

Es werden diejenigen Regionen ökonomisch erfolgreich sein, die über ein entsprechendes Angebot an kreativen Arbeitskräften verfügen („creative class“). Zu dieser Gruppe gehören neben den Studenten und Hochschullehrern auch Künstler, Existenzgründer und Unternehmer.

Die Kreativität wird nach Florida befördert von drei zentralen Einflussfaktoren: „talent“ (z.B. Bildungsabschlüsse), „technology“ (z.B. Vorhandensein technologieorientierter Unternehmen) und „tolerance“ (Vielfalt und Offenheit einer Stadt)⁷⁰.

Die Faktoren, die die Standortentscheidungen (Zuzug/Verbleib) der Kreativen und Hochqualifizierten formen, werden unter dem Oberbegriff der „quality of place“ gefasst. Hierzu gehören - neben den attraktiven Arbeits- und Wohnungsangeboten, den guten Möglichkeiten zu Vereinbarkeit von Beruf und Familie - auch⁷¹:

⁶⁹ Landeshauptstadt Saarbrücken: Stadtentwicklungskonzept, 2008, S. 15

⁷⁰ Vgl. Florida, Richard: The Rise of the Creative Class, New York, 2002, zitiert nach MR/GEFRA, Bremen/Münster: Kosten-Nutzen-Analyse des Großprojektes „Stadtmitte am Fluss“ in Saarbrücken, Gutachten im Auftrag der Landeshauptstadt Saarbrücken zum EU-Großprojektantrag, 2009, nicht veröffentlicht

⁷¹ ebenda

- die Diversität, Offenheit und Toleranz der Stadt bzw. der Stadtgesellschaft,
- eine lebendige Stadt-, Kultur- und Straßenszene mit Musik- und Kunstangeboten, Cafés, Restaurants u.ä. und gewachsene Nachbarschaften und Quartiere,
- eine hohe Umweltqualität und Sport- und Freizeitmöglichkeiten in näherer Umgebung,
- die Authentizität und Einzigartigkeit der Stadt durch historische Gebäude, kulturelle Einrichtungen, Straßen- und Stadtbild.

In der Theorie der „quality of place“ sieht die Landeshauptstadt eine plausible Begründung für die wachsende Attraktivität und den Bedeutungsgewinn mancher Städte⁷². Sie gibt als soziologischer Hintergrund eine zusätzliche regionalökonomische Argumentation für alle Maßnahmen, die Umweltqualität und Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum, das Stadtbild und Image Saarbrückens verbessern.

2.6.3 Situation in der Innenstadt

In der Innenstadt fokussiert sich die Betrachtung der wirtschaftlichen Entwicklung auf die Flächen bzw. Bedingungen für Büros/Dienstleistungen. Zum Einzelhandel siehe Kapitel 2.7.

Nach Erhebungen der bulwiengesa⁷³ stieg im Zeitraum von 2008 bis 2014 der Flächenbestand für Büros in Saarbrücken von 1.267.000 m² um 3,3% auf 1.309.000 m². Mit Ausnahme des innenstadtnahen Eurobahnhofs sind diese neuen Flächen allerdings hauptsächlich auf den Brach- und Konversionsflächen außerhalb der Innenstadt entstanden.

Die Innenstadt ist jedoch immer noch der wirtschaftliche Motor Saarbrückens. Alleine in den vier Innenstadtdistrikten arbeiten ca. 31.250 Beschäftigte am Arbeitsort⁷⁴ (Arbeitsplätze). Da in den vier Distrikten nur ca. 4.740 SVP Beschäftigte am Wohnort⁷⁵ leben, kommen fast alle Beschäftigten der Innenstadt von außerhalb.

Kleinräumig betrachtet liegt die größte Konzentration von Büroarbeitsplätzen in der St. Johanner Innenstadt wie Kaiserstraße/Beethovenstraße (Banken), Trierer Straße/Hafeninsel (Energieunternehmen; Banken), in den Obergeschossen der zentralen Innenstadt um die Bahnhofstraße. Auf Alt-Saarbrücker Seite sind die Büroarbeitsplätze am Neumarkt (Versicherungen/Dienstleistungen), Stengelstraße/Heuduckstraße (Verwaltungen) und am Schloss/Regierungsviertel konzentriert.

Bei der Entwicklung der Büromieten in der City zeigte sich eine dynamische Steigerung zwischen 2005 und 2010. Nach der Finanzkrise, seit 2010 stagniert die Mietenentwicklung mit Spitzenmieten um 9,50 €/m² bzw. Durchschnittsmieten um 7,20 €/m². Auffällig ist auch, dass das Mietniveau deutlich unter den Durchschnittswerten der RIWIS C-Vergleichsstädte⁷⁶ liegt.

⁷² Stadtentwicklungskonzept Saarbrücken 2008, S. 15

⁷³ RIWIS Report Saarbrücken (Stadt), Marktdaten, Kurzreport, Stand 04.02.2016

⁷⁴ R&T, a.a.O.

⁷⁵ Landeshauptstadt Saarbrücken: StatInfo J/14, S. 11

⁷⁶ RIWIS bulwiengesa, C-Städte sind wichtige deutsche Städte mit regionaler und eingeschränkter nationaler Bedeutung, mit wichtiger Ausstrahlung auf die umgebende Region.

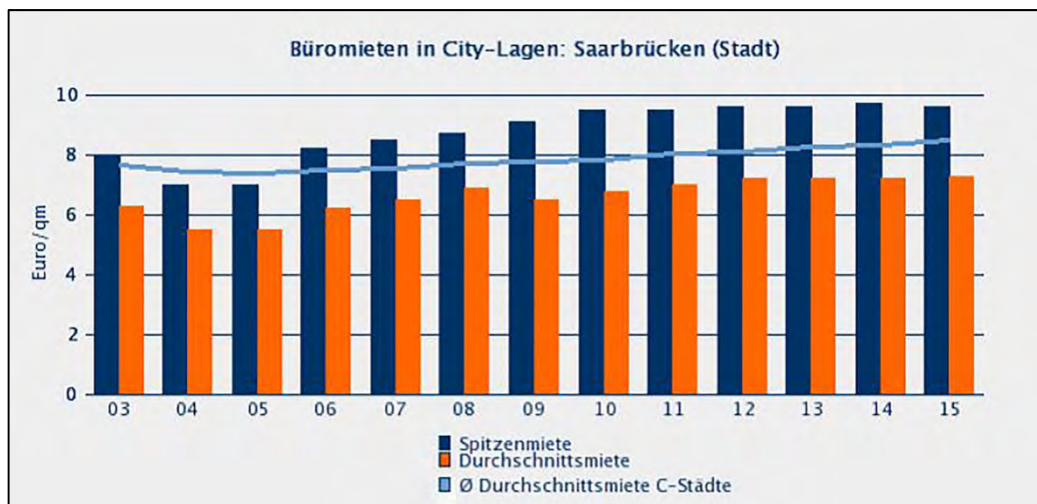


Abbildung 42: Büromieten in City-Lagen 2003 bis 2015

Quelle: RIWIS bulwiengesa⁷⁷

Rückläufige Attraktivität

Der Leerstand von Büroimmobilien hat in den letzten Jahren zugenommen. Beispiele langjähriger Leerstände sind: Teilleerstand ehem. Postgiroamt im Neugrabenweg; Leerstand ehemalige Oberpostdirektion in der Klausenerstraße (hier ist eine Umnutzung geplant); Leerstand ehem. Kultusministerium; Leerstände im SaarCenter (werden aktuell zum Wohnen umgebaut); Teilleerstände in den oberen Etagen der Bahnhofstraße und Berliner Promenade; Teilleerstand Neue Post Am Hauptbahnhof; Teilleerstand Richard-Wagner-Straße 52; Teilleerstände in der Stengelstraße 1. Der Leerstand in den Obergeschossen der zentralen Innenstadt wird im Rahmen des ISEK zentrale Innenstadt genauer untersucht.

Das unterdurchschnittliche Niveau der Büromieten und die Zunahme von Leerständen sind letztlich Ausdruck einer rückläufigen Attraktivität der Innenstadt bzw. der städtebaulichen Gesamtsituation der dort angebotenen Flächen. Demgegenüber werden neue Peripheriestandorte wie z.B. das Quartier Eurobahnhof stärker nachgefragt, was insgesamt zu einer Nachfrageverschiebung auf dem Büroflächenmarkt führt.

Die Ursachen einer rückläufigen Attraktivität der Büroflächen der Innenstadt sind nach den Erfahrungen des städtischen Amtes für Wirtschaftsförderung vielfältig:

- **Veränderte Anforderungen der Unternehmen:** War früher ein möglichst zentraler und gut sichtbarer Innenstadtstandort unabdingbar, so wird heute vermehrt ein gut erreichbarer Standort gefordert, der jederzeit ohne Stau mit dem PKW anfahrbar ist und genügend Parkplätze⁷⁸ am Objekt bietet. Firmen bevorzugen dies, um u.a. Schulungen für Außendienstmitarbeiter an einem zentralen Standort anbieten zu können. Auch Mobilitätsverschiebungen hin zum Auto bei Mitarbeitern (Stichwort: Firmenwagen an Stelle Gehaltserhöhung) und Kunden spielen bei diesen Überlegungen mit eine Rolle, ohne dass die ÖPNV-Anbindung bei der Standortwahl zu vernachlässigen ist.

⁷⁷ RIWIS, ebenda

⁷⁸ PKW-Stellplätze für MitarbeiterInnen und KundInnen werden in der Innenstadt durch viele private Stellplatzanlagen auf privaten Flächen angeboten. Deren Zahl kann nicht im Einzelnen abgeschätzt werden, sie wird aber bei weitem noch einmal über dem des öffentlichen Stellplatzangebotes in Parkplätzen, Parkhäusern, Straßenrand usw. (15.500 Stellplätze) liegen. vgl. Planersocietät/GGR: Verkehrsentwicklungsplan Saarbrücken im Auftrag der LHS, Bestandsanalyse, S. 187

Standorte die Beides bieten, steigen somit in der Gunst der Ansiedlungsinteressenten.

- Neue Bürogebäude bieten moderne Standards, auch hinsichtlich der Nebenkosten. Standorte werden heute von den Unternehmen viel mehr an Kosten-/Nutzen-Gesichtspunkten ausgerichtet. Weiterhin ist dort die Telekommunikationsinfrastruktur auf einem modernen Stand. Gute und schnelle Internetverbindungen sind für viele Unternehmen heutzutage unabdingbar.
- Altimmobilien weisen hingegen oft eine ungünstigere Raumaufteilung (ggf. fehlende behindertengerechte Ausstattung) auf, haben eine Telekommunikationsverkabelung nach alten Standards und in Teilen großen Renovierungsbedarf. Auch Parken am Gebäude ist wegen der zentralen Innenstadtlage oft nicht möglich oder mit zusätzlichen Kosten verbunden (Nutzung der Parkhäusern von Fremdbetreibern).

Wie aus Erhebungen zur Berliner Promenade im Rahmen des ExWoSt-Forschungsfelds Quartiers-Impulse – Neue Wege zur Stärkung der lokalen Wirtschaft bekannt ist, betrifft der Renovierungs- und Modernisierungstau (Stand der Gebäude in Teilen 60er/70er Jahre) besonders Mängel in der Haustechnik, beim Energiesystem, ein nicht zeitgemäßer Flächenzuschnitt sowie die Fassade/das Erscheinungsbild des Gebäudes. Dies führt dazu, dass selbst in einer guten Einzelhandelslage Büroflächen in den Obergeschossen leer stehen oder als Lagerflächen minder genutzt werden. Solange diese Flächen nicht marktgerecht saniert werden, können sie nur über sinkende Mieten vermarktet werden.

- Auch die Preisvorstellungen der Altimmobiliensbesitzer spielen eine Rolle. Viele Vermieter versuchen noch Preise zu erzielen, die sich an der vorherigen Vermietung orientieren. Dabei werden aber teilweise der Ausstattungszustand der eigenen Immobilie und die durch Neubauten gestiegene modernere Konkurrenz auf dem Immobilienmarkt nicht entsprechend gewichtet. Im Vergleich zu den Neubauten sind die Altimmobilien in Relation oft teuer. Dann nutzt es auch wenig, kostenlose Renovierung nach den Vorstellungen der neuen Mieter anzubieten. Diese möchten, wie in der Praxis des öfteren festgestellt, gerne schon eine entsprechend ausgebaute Immobilie sehen und nicht bloß sich den Endzustand vorstellen müssen.
- Ein weiteres großes Problem bei leerstehenden oder teilleerstehenden alten Büroimmobilien ist die Eigentümerstruktur: Große Eigentümer halten oft mehrere Objekte in guter Lage. Der Markt ist aufgeteilt in lokale Immobilienbesitzer, deutschlandweite Besitzgesellschaften (z.B. Lebensversicherungen, Kammern) und internationale Fonds und Holdings. Gerade letztere stellen oft ein Problem dar, weil sie die Immobilien als Paketkauf erworben haben und beispielsweise zur steuerlichen Verrechnung von Gewinnen und Verlusten verwenden. So kann z.B. der Gewinn einer Immobilie in Frankfurt mit Verlusten einer Immobilie in Saarbrücken aufgerechnet werden. Naturgemäß haben diese Fonds somit wenig Interesse, ihr „Abschreibungsobjekt“ in Saarbrücken in einem ansprechenden Zustand zu halten. Auch auf Kontaktaufnahmen von Ansiedlungsinteressenten wird zumeist nicht reagiert. Für Interessenten, wie auch für die Stadt, sind die im Ausland befindlichen Immobilieneigentümer (oft „Steueroasen“) nicht greifbar und Ansprechpartner im Inland ist meist eine Immobilienverwaltungsgesellschaft mit sehr beschränkten Befugnissen.

2.6.4 Bisherige Maßnahmen

In den letzten Jahren sind durch strukturpolitische Maßnahmen und die städtebauliche Entwicklung von Konversionsflächen eine Reihe von neuen gewerblichen Standorten meist außerhalb der Innenstadt insbesondere für technologieorientierte Dienstleistungsunternehmen entstanden. Zu nennen sind hier z.B. die Standorte Saarterrassen, Innovationscampus (ehemals IT ParkSaarland), die AW Hallen, Eurozone Saarbrücken-Forbach sowie der Science Park an der Universität.

Es ist aber auch der städtischen Gesellschaft GIU gelungen, die 9 ha große Bahnkonversionsfläche Eurobahnhof als innerstädtische Lage für Büro- und Dienstleistungen zu entwickeln. Der Standort vereint die Vorteile der Innenstadt (unmittelbarer ÖPNV-Zugang zu Fernverkehr, Bus und Saarbahn, unmittelbare Nähe zu Einzelhandel und allen städtische Infrastrukturen) mit den Vorteilen der Stadtrandlage (gute PKW-Erreichbarkeit, Flächenverfügbarkeit).



Abbildung 43: **Luftbild Eurobahnhof 2017**

Quelle: LHS

Hier ist ein multifunktionaler Stadtteil entstanden, in dem sich - neben den Büronutzern – auch klein- bis mittelflächiger Handel, hochwertiges Handwerk, Hotellerie und Gastronomie, Freizeit-, Kunst- und Kulturangebote angesiedelt haben. Insgesamt befinden sich inzwischen 30 Unternehmen und Institutionen auf dem Gelände. Die Nutzung Wohnen war aufgrund der Lärmbelastung durch die Bahnflächen nicht möglich.

In Anbetracht dieser positiven Entwicklung konnte auf der Südseite des Bahnhofs die Alte Hauptpost Trierer Straße nach langem Leerstand als Bürostandort (vorübergehend für das Kultusministerium) wieder aktiviert werden. Der Investor plant darüber hinaus zusätzliche Büroflächen.

Die Revitalisierung altindustrieller Flächen und Bahnflächen zur Entwicklung von Gewerbeflächen stößt jedoch langsam an Grenzen. Zur Untersuchung der weiteren Flächenbedarfe der gewerblichen Wirtschaft und der Industrie hat die Landeshauptstadt einen Masterplan Gewerbe- und Industrieflächenentwicklung 2030

aufgestellt⁷⁹. Der Masterplan untersucht einerseits die Flächenbedarfe der Unternehmen (Trendfortschreibung und Prognose) und andererseits die Flächenpotenziale der Stadt (und des Umlandes) nach ihrer Verträglichkeit, Standorttyp und Mobilisierbarkeit. Es werden acht strategische Ziele und übergeordnete Handlungsempfehlungen erarbeitet, daraus folgt eine Priorisierung der Flächen.

Integrierte, urbane Standorte wurden nicht näher untersucht⁸⁰. Gleichwohl haben sie im Masterplan eine wichtige Rolle bei der Verfolgung eines der genannten strategischen Ziele: die Verbindung von wissensintensiven Unternehmen und produzierendem Gewerbe (siehe Kapitel 2.6.2).

⁷⁹ GIU im Auftrag der Landeshauptstadt Saarbrücken: Masterplan Gewerbe- und Industrieflächenentwicklung 2030 für die Landeshauptstadt Saarbrücken, Oktober 2014

⁸⁰ GIU, ebenda, S. 5

2.7 EINZELHANDEL

2.7.1 Gesamtstädtische Situation

Saarbrücken ist mit ca. 1.200 Betrieben und einer Gesamtverkaufsfläche von ca. 400.000 m² der umsatzstärkste Einzelhandelsstandort im Saarland. Die durchschnittliche Verkaufsfläche pro Betrieb liegt mit 340 m² deutlich über dem bundesweiten Schnitt von 230 m². Die einwohnerbezogene Verkaufsflächenausstattung ist mit 2,2 m² ebenfalls überdurchschnittlich (Vergleich bundesweit: 1,8 m²).

Nach der Unternehmenserhebung, die im Rahmen der Erstellung des Einzelhandelskonzeptes durchgeführt wurde⁸¹, befinden sich allerdings rund 47% der Verkaufsfläche in der Landeshauptstadt in städtebaulich nicht integrierten Lagen, dazu gehören vor allem die Standorte Saarbaser und Saarterrassen sowie solitäre Fachmarktstandorte. Nur etwas mehr als ein Drittel der Gesamtverkaufsfläche liegt in zentralen Lagen in der Innenstadt sowie in den beiden Nebenzentren Burbach und Dudweiler. Knapp ein Fünftel der Verkaufsfläche befindet sich in sonstigen integrierten Lagen, dazu zählen vor allem die ergänzenden Nahversorgungsstandorte zur wohnungsnahen Grundversorgung in wohnsiedlungsräumlich integrierten Lagen.



Abbildung 44: Fußgängerzone
Bahnhofstraße
Quelle: LHS

Stadtweit betrachtet ist der hohe Anteil nicht-zentrenrelevanter Sortimente, insbesondere Möbel, Bau- und Gartenmarktsortimente in städtebaulich nicht integrierten Lagen typisch. Dagegen deutet der hohe Anteil von zentren- und nahversorgungsrelevanten Angeboten (u.a. Bekleidung, Schuhe sowie Nahrungs- und Genussmittel) an nicht integrierten Standorten auf eine Schieflage der Verkaufsflächenverteilung zu Lasten der zentralen Bereiche hin. Rund 260.000 m² der erhobenen Verkaufsfläche (66%) entfallen auf großflächige Einzelhandelsbetriebe, obwohl diese nur knapp 7% aller Anbieter repräsentieren.

Die Ausstrahlungskraft des Saarbrücker Einzelhandels wird durch die einzelhandelsrelevante Zentralitätskennziffer abgebildet. Diese wird durch das Verhältnis von Einzelhandelsumsatz und vorhandenem Nachfragevolumen der Einwohner (Kaufkraftpotenzial) berechnet. Dem in der Landeshauptstadt vorhandenen einzelhandelsrelevanten Kaufkraftpotenzial von ca. 969,9 Mio. Euro steht zum Zeitpunkt der Erhebung im Jahr 2014 ein geschätztes Jahresumsatzvolumen von 1.320,1 Mio. Euro gegenüber. Die gesamtstädtische Zentralität ist das Verhältnis

⁸¹ Junker + Kruse: Einzelhandels- und Zentrenkonzept für die Landeshauptstadt Saarbrücken 2015, <http://www.saarbruecken.de/media/download-55a78913b37aa>, aufgerufen am 3.7.2017, Beschluss des Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes am 13.10.2015 durch den Stadtrat.

des Umsatzes zur einzelhandelsrelevanten Kaufkraft der Einwohner, sie liegt für Saarbrücken bei 1,36⁸². Dieser Wert attestiert einen leistungsstarken Einzelhandel in Saarbrücken der statistisch rd. 245.000 Einwohner und somit rd. ¼ der Bevölkerung des Saarlandes voll versorgt. Dementsprechend wird in Saarbrücken auch rd. 25% des saarländischen Einzelhandelsumsatzes generiert.

Als einziges Oberzentrum im Saarland übernimmt Saarbrücken eine wichtige Versorgungsfunktion für die Region. Auf Grund der Lage und der Angebotsvielfalt ist Saarbrücken insbesondere auch für französische Kunden ein attraktiver Einkaufsort.

Durch die zunehmende Konkurrenz von Einzelhandelsstandorten in der Region wird vermehrt Kaufkraft im Umland gebunden und damit die oberzentrale Funktion Saarbrückens geschwächt. Die Umsatzentwicklung des stationären Einzelhandels wird zudem durch die rasante Entwicklung des Online-Handels beeinträchtigt. Neben den kommunalen Bestrebungen den Einzelhandelsstandort Saarbrücken zu stärken, sind somit auch auf Händlerseite innovative Konzepte gefragt, die auf die sich wandelnde Nachfragesituation reagieren (z.B. Multichannel-Angebote, Service und Erlebniseinkauf).

2.7.2 Einzelhandel in der Innenstadt

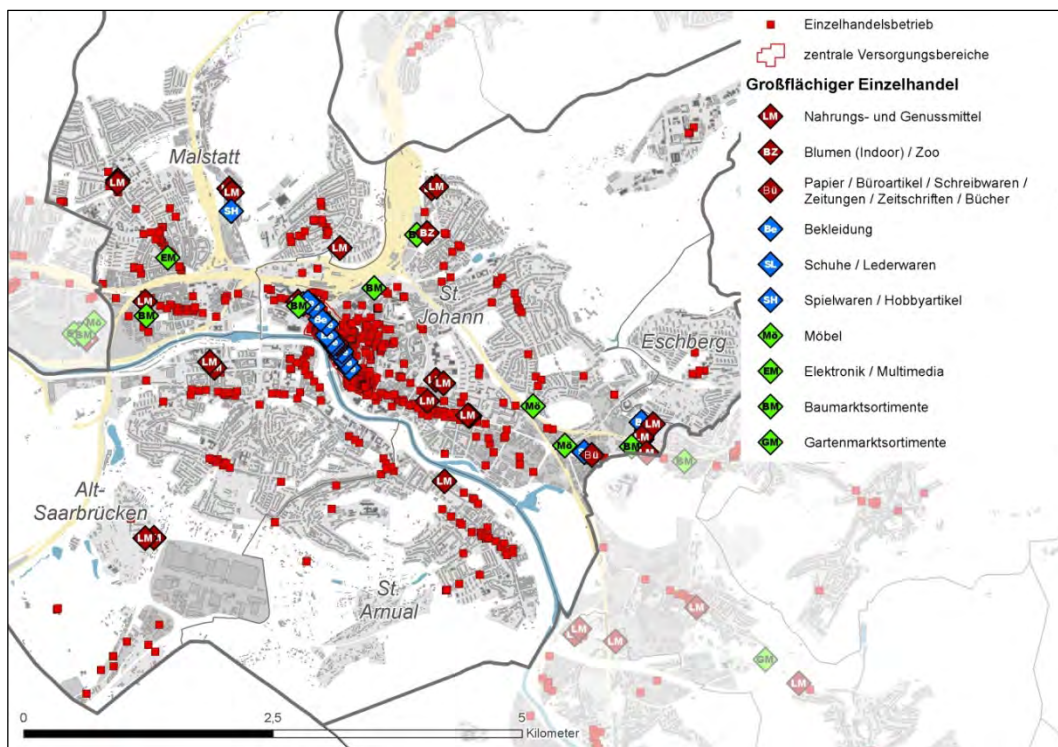


Abbildung 45: Verteilung der Einzelhandelsstandorte im Stadtbezirk Mitte Juli 2014
Quelle: Junker + Kruse

Oben stehende Abbildung zeigt die Konzentration von Einzelhandelsbetrieben auf die St. Johanner Innenstadt, darunter die großflächigen Betriebe der Bekleidungsbranche. Insgesamt sind in der Saarbrücker Innenstadt sind ca. 350 Betriebe mit einer gesamten Verkaufsfläche von 126.000 qm ansässig. Mehr als die Hälfte der Verkaufsfläche entfällt auf das Innenstadt-Leitsortiment „Bekleidung“.

⁸² Die Zentralitätskennziffern werden häufig für interkommunale Vergleiche der Einzelhandelsattraktivität verwendet, eignen sich jedoch nur sehr bedingt für Vergleiche zwischen Städten stark unterschiedlicher Größe und Struktur, da die Einwohneranzahl eine maßgebliche Bezugsgröße der Zentralitätskennziffer ist.

Die Fußgängerzone Bahnhofstraße besitzt einen dichten durchgehenden Einzelhandelsbesatz mit namhaften Filialisten und einem typischen innerstädtischen Angebotsmix, der durch Gastronomie- und Dienstleistungsangebote ergänzt wird. Mit einem multifunktionalen und breit gefächerten Angebot entfaltet die Innenstadt weit über die Stadtgrenzen hinaus Anziehungskraft.

In einer 2016 durchgeführten Passantenfrequenzzählung eines Frankfurter Immobilienberatungsunternehmens⁸³ besitzt Saarbrücken mit einer durchschnittlichen Frequenz von 6.580 Passanten pro Stunde die bestbesuchte Einkaufsmeile der mittelgroßen Städte (100.000 bis 200.000 Einwohner) Deutschlands⁸⁴.

Nach einer Phase der Stagnation (etwa bis 2008) haben sich die Umsätze und Mietpreise in den letzten Jahren wieder positiv entwickelt. Dies trifft vor allem für die Bahnhofstraße zu. Nach Angaben der IHK Saar werden in der Bahnhofstraße die teuersten Ladenmieten im Saarland bezahlt. Sie lagen 2014 mit einem Jahresplus von 21% bei 85 €/m²⁸⁵.

Das Vertrauen in den Standort belegen auch zahlreiche bauliche Investitionen im Umfeld der Bahnhofstraße.



Abbildungen 46: **Beispiele für Investitionen in den Standort**
Quelle: LHS

Befördert wurde die positive Entwicklung sicherlich von den Anstrengungen der Stadt, die öffentlichen Räume ansprechender zu gestalten und zu pflegen, insbesondere die Sanierung der Berliner Promenade, aber auch z.B. in der Futterstraße, hier unter Mitwirkung engagierter Händler und Eigentümer. Zu der Bahnhofstraße als Haupteinkaufslage mit den Einzelhandelsschwerpunkten Europagalérie und St. Johanner Markt/Karstadt wurden somit auch attraktive Nebenlagen definiert, die wichtige Ergänzungsfunktionen übernehmen. Mit der Umgestaltung der Bahnhofstraße werden weitere Impulse zur Stärkung und Sicherung der Saarbrücker Innenstadt als bedeutendste Einkaufslage in der Region gesetzt.

Entsprechend der Gebäudestruktur der Bahnhofstraße (Eignung für großflächige Betriebe) wird der Handel fast ausschließlich von großen filialisierten Handelsbetrieben bestimmt. Dies führt zur Ansiedlung namhafter Marken, aber auch zu einem – im Vergleich zu anderen Städten – relativ uniformen Angebot. Wünschenswert wäre ein höherer Anteil inhabergeführter Fachgeschäfte und Bou-

⁸³ Jones Lang LaSalle (JLL)

⁸⁴ Die Passantenzählung im Rahmen des ISEK Zentrale Innenstadt ergab in der Bahnhofstraße ca. 5300 Passanten, siehe ISEK Zentrale Innenstadt Kapitel 2.3.4. Abweichungen können jahreszeitlich, tageszeitlich, witterungsbedingt oder standortbedingt sein.

⁸⁵ Bei Verkaufsflächen zwischen 80 und 120 m², Industrie- und Handelskammer des Saarlandes: Preisanstieg für Ladenmieten in Saarbrücker Bahnhofstraße, Saarländische Wirtschaftszeitung Heft 08/2015, S. 15.

tiquen, die den Einkaufsort Innenstadt durch individuelle Sortimente unverwechselbarer machen könnte.

Nachteilig für die Bahnhofstraße entwickelt sich derzeit auch die Qualität des öffentlichen Raumes. Lieferverkehr (zur Andienung der Geschäfte) und Baustellenaufrühe haben den ehemals hochwertigen Plattenbelag der Bahnhofstraße an vielen Stellen zerstört. Die Schäden konnten nur provisorisch repariert werden. Der entstandene „Flickenteppich“ mindert die Aufenthaltsqualität und schadet dem Einkaufserlebnis (siehe ISEK Zentrale Innenstadt).

Neben der Bahnhofstraße stellt der südöstlich angrenzende Bereich der historischen Altstadt um den St. Johanner Markt eine weitere wichtige Einkaufslage dar. Der Bereich, der als Fußgängerzone ausgebildet ist, wird durch die Bleichstraße, die Gerberstraße, die Fürstenstraße und den Schillerplatz begrenzt. Während die Bahnhofstraße durch großformatige Anbieter geprägt wird, finden sich hier sowohl inhabergeführte als auch filialisierte Fachgeschäfte mit überwiegend qualitativ hochwertigen Angeboten. Städtebaulich prägen ein verzweigtes Straßen- bzw. Wegenetz mit kleinen Gassen sowie eine kleinteilige Bebauung diesen Bereich. Das Einzelhandelsangebot, die vielfältigen Gastronomieangebote und die hohe Aufenthaltsqualität durch die fußgängerfreundliche Atmosphäre bestimmen das Erscheinungsbild und den besonderen Charakter der Altstadt.

Polarisierende Entwicklung (siehe auch ISEK Zentrale Innenstadt)

Von der guten wirtschaftlichen Entwicklung der „Einkaufsmeile“ Bahnhofstraße und des St.Johanner Marktes haben die Nebenlagen nicht gleichermaßen profitiert. In der Kaiserstraße, Dudweilerstraße, Viktoriastraße zieht sich der qualitativ hochwertige Einzelhandel weiter zurück, die Zahl der Billigläden und der Leerstände hat zugenommen („Trading down“). Ein Beispiel für die Konzentration des Handels auf die 1-A-Lagen und den Funktionsverlust der Nebenlagen ist das ehemalige C&A-Kaufhaus an der Viktoriastraße/Kaiserstraße, welches nach dem Umzug der Filiale an die Bahnhofstraße seit 2010 leer steht.

Ein Problem für die Nebenlagen sind aber gerade die Lücken im Angebot, d.h. Bereiche, die nicht durchgängig mit Einzelhandel besetzt sind, wie z.B. in der Viktoriastraße und Kaiserstraße. Gestörte Laufbeziehungen der Passanten wirken sich oftmals auf einen gesamten Bereich oder Straßenzug aus. Leerstände sowie Rückgänge in der Angebotsqualität und problematische Nutzungen wie Spielhallen, Wettbüros und andere Vergnügungsstätten sind oftmals selbstverstärkend und führen in einen sog. trading-down-Prozess.



Abbildungen 47: „Funktionsausfall“ in der westlichen Kaiserstraße
Quelle: LHS

Durch die Stagnation und trading down-Prozesse besteht die Gefahr, dass von den Nebenlagen negative Impulse für die Hauptlage ausgehen. Der aktuelle Erfolg der Bahnhofstraße ist kein Selbstläufer. Es ist auch davon abhängig, wie sich die Innenstadt insgesamt präsentiert, ob komplementäre Angebote für einen „Er-

lebniseinkauf“ in Nebenlagen angeboten werden. Um die Konkurrenzfähigkeit zu erhalten, wird deshalb für die Nebenlagen und für die Bahnhofstraße selbst Handlungsbedarf gesehen. Dieses Thema wird im ISEK Zentrale Innenstadt vertieft.

2.7.3 Bisherige Maßnahmen

Eine grundlegende Maßnahme zur Sicherung und Entwicklung des Einzelhandels in der Innenstadt ist die Erstellung des Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes für die Landeshauptstadt Saarbrücken⁸⁶ (siehe Kapitel 3.2.4).

Zur Revitalisierung der Nebenlagen hat die Landeshauptstadt bereits eine Reihe von Maßnahmen eingeleitet bzw. durchgeführt. Die wichtigsten baulichen Maßnahmen waren die Sanierung und Umgestaltung der Berliner Promenade und ihres Umfeldes, der Umbau der Sulzbach- und Futterstraße sowie der Umbau der Eisenbahnstraße. Zu den weiteren bisherigen baulichen und administrativen Maßnahmen (Bauleitplanung, Gestaltungssatzung, Gestaltungsleitlinien) siehe Kapitel 2.12 zum öffentlichen Raum.

Daneben wurde eine Reihe von Initiativen ergriffen bzw. unterstützt, mit denen die Situation der Nebenlagen stabilisiert werden kann:

- In der Eisenbahnstraße hat sich aus den vor Ort ansässigen Gewerbetreibenden, Händlern und Eigentümern die Interessengemeinschaft (IG) Luisenviertel gebildet. Die Stadt unterstützt die derzeit noch lose Initiative bei gemeinsamen Aktionen zur Standortsicherung.
- Darüber hinaus wird die Bildung von „Bündnissen für Investition und Dienstleistungen“ (BID) bzw. Standortgemeinschaften⁸⁷ unterstützt. Derartige öffentlich-rechtlich verbindliche Zusammenschlüsse von Eigentümern und Geschäftsleuten gibt es bisher in der Innenstadt noch nicht. Allerdings hat sich für den Bereich zwischen Sulzbach und Futterstraße der Verein „Kaiserviertel e.V.“ gebildet, der ein gemeinsames Marketing der ansässigen Geschäfte und Dienstleistungen sowie Events organisiert.
- Für ein Leitbild der Geschäftsstraßenentwicklung Eisenbahnstraße hat die LHS mit den ansässigen Geschäftsleuten und Institutionen (Sparkasse, Saarbrücker Zeitung und Saartoto) Workshops durchgeführt. Im Sommer 2014 haben Studierende der HbK Saar und der HTW die Eisenbahnstraße als Projektionsfläche für vielfältige Ideen genutzt und darüber den Leitbildprozess positiv beeinflusst. Ergebnis ist die Findung des Leitbildes „Straße der Kulinarik“ und eine entsprechende Imagekampagne („Unverfälscht“ und „Charakter gesucht“), die die Landeshauptstadt ab Sommer 2016 durchgeführt hat.
- MitarbeiterInnen des städtischen Amtes für Wirtschaftsförderung, Arbeitsmarkt und grenzüberschreitende Zusammenarbeit übernahmen zusammen mit dem Stadtplanungsamt eine „Lotsenfunktion“ für die Akteure der Eisenbahnstraße

⁸⁶ Junker + Kruse: Einzelhandels- und Zentrenkonzept für die Landeshauptstadt Saarbrücken 2015, Gutachten im Auftrag der Landeshauptstadt,

⁸⁷ Nach dem neuen saarländischen BID-Gesetz (Gesetz Nr. 1916 zur Schaffung von Bündnissen für Innovation und Dienstleistungen (BIDG) vom 18.01.2017) ist im Saarland wieder die Bildung eines „Bündnisses für Investition und Dienstleistungen“ (BID) möglich. Damit wird eine rechtliche und finanzielle Grundlage geschaffen, dass Grundstückseigentümer und andere Betroffene sich zusammenschließen und in Eigenverantwortung Maßnahmen der Standortaufwertung ergreifen. Das besondere Kennzeichen eines BID ist, dass in einem abgegrenzten Bereich alle Grundstückseigentümer zur Finanzierung der gemeinsamen Maßnahmen herangezogen werden.

und halfen mit bei der Netzwerkbildung, dem Ausloten von Nutzungsmöglichkeiten und der Beratung von Ansiedlungswilligen.



Abbildungen 48: Logo des Luisenviertels, Motiv aus der Plakatkampagne der LHS
Quelle: LHS

2.8 MOBILITÄT

Die Landeshauptstadt Saarbrücken hat 2014/2016 einen neuen Verkehrsentwicklungsplan VEP als ein Fachkonzept zum Stadtentwicklungskonzept und zum Städtebaulichen Entwicklungskonzept Gesamtstadt erarbeitet. Der VEP soll als strategisch-konzeptionelle Basis den verkehrlichen Rahmen für die nächsten Jahre festlegen. Als Zielhorizont des VEP ist ein Zeitfenster bis 2025/2030 vorgesehen.

Verfasser des Konzeptes sind die Planungsbüros Planersocietät (Dortmund) und Gertz Gutsche Rügenapp (Hamburg)⁸⁸. Die Angaben zum Modal Split stützen sich auf die Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten im Jahr 2010⁸⁹.

Der VEP wurde vom Stadtrat am 22.11.2016 beschlossen.

2.8.1 Analyse der Verkehrssituation

2.8.1.1 Verkehrsmittelwahl

Der sog. modal split, d.h. die Aufteilung aller von der Bevölkerung Saarbrückens zurückgelegten Wege auf die Verkehrsmittel, ist eine wichtige Kenngröße für das Verkehrsgeschehen einer Stadt. Die Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten ergab, dass die Saarbrücker Bevölkerung rund 56 % aller Wege mit dem Auto bzw. Krad zurücklegt, davon 11 % als Mitfahrer. Fast ein Viertel der Wege wird zu Fuß erledigt. Der Radverkehrsanteil beträgt 4 %. Auf rund 17 % der Wege werden von der Saarbrücker Bevölkerung Bus und Bahn genutzt.

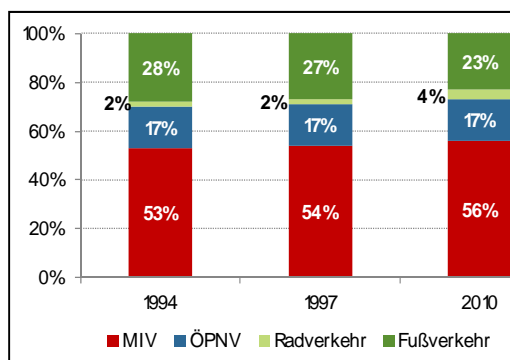


Abbildung 49: **Modal Split 1994, 1997 und 2010**
Quelle: Planersocietät/GGR

Im Vergleich zu vergangenen Erhebungen bedeutet der Modal Split aus dem Jahr 2010 noch eine weitere Steigerung des MIV-Anteils. So lag der MIV-Anteil in den 1990er Jahren noch bei 53 % bis 54 %. Gegenüber 1994 konnte der Radverkehrsanteil von 2 % auf 4 % verdoppelt werden, Verluste betreffen den Fußverkehr (von 28 % auf 23 %), während der ÖPNV stagniert.

Hinsichtlich der allgemeinen Mobilität (Anzahl Wege je Einwohner und Tag) ist der für Saarbrücken ermittelte Wert von 3,1 nahezu identisch mit den im Rahmen der SrV 2008⁹⁰ ermittelten Werten für Großstädte mit oberzentraler Funktion.

⁸⁸ Planersocietät / Gertz Gutsche Rügenapp im Auftrag der LHS: Verkehrsentwicklungsplan Saarbrücken 2030, Bestandsanalyse

⁸⁹ Ingenieurgruppe ivv, Aachen im Auftrag der LHS: Verkehrsbefragung Saarbrücken 2010, Ergebnisbericht: <http://www.vep.saarbruecken.de/media/download-552d089c6f949>

⁹⁰ Bei SrV 2008 handelt es sich um eine Haushaltsbefragung zum Verkehrsverhalten in ausgewählten Städten und Regionen auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland, vgl. Universität Dresden: Endbericht zur Verkehrserhebung Mobilität in Städten – SrV 2008

Hinsichtlich der Verkehrsmittelwahl ergeben sich aus dem Vergleich Saarbrücken 2010/SrV 2008 allerdings deutliche Unterschiede:

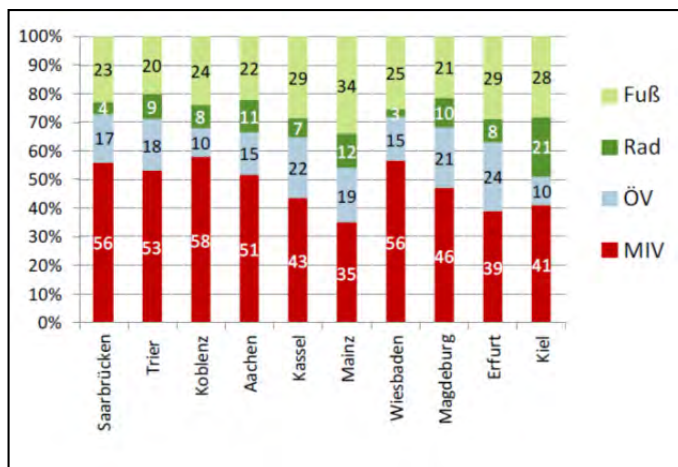
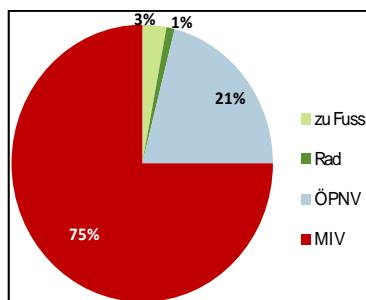


Abbildung 50: **Vergleich Modal-Split 2010** mit Großstädten mit oberzentralen Funktionen (SrV 2008)
Quelle: Planersocietät/GGR

Auffällig ist der deutlich höhere Anteil an MIV und die geringe Bedeutung des Radverkehrs in Saarbrücken. Der durchschnittliche Anteil des Radverkehrs beträgt in den ausgewählten Städten (SrV 2008) beinahe das Vierfache. Darunter sind auch topografisch bewegte Großstädte wie Aachen, Trier, Koblenz und Kassel⁹¹. Hieraus ist ein deutlicher Handlungsbedarf zur Radwegeinfrastruktur und zum Mobilitätsverhalten abzuleiten.



Die Dominanz des MIV im gesamten Verkehrsaufkommen wird noch deutlicher, wenn man die Verteilung der Verkehrsmittel auf alle von der Bevölkerung zurückgelegten Wegstrecken betrachtet.

Abbildung 51: **Verteilung der erbrachten Verkehrsleistung der SaarbrückerInnen**
Quelle: Planersocietät/GGR

Die Grafik der Verkehrsleistung (alle innerhalb Saarbrückens zurückgelegten km aufgeteilt nach Verkehrsmitteln) zeigt, dass mit mehr als 75 % der absolute dominante Anteil der in Saarbrücken zurückgelegten Wegestrecken auf Fahrten mit dem Verkehrsmittel PKW entfällt. Lediglich 21 % der Verkehrsleistung werden mit dem ÖPNV und 4 % zu Fuß oder mit dem Rad erbracht.

2.8.1.2 Motorisierter Individualverkehr MIV

Fließender MIV

Für die Analyse des fließenden Kfz-Verkehrs wurden das vorhandene Straßennetz mit seinen Charakteristika, die derzeitige Verkehrsnachfrage sowie die Verträglichkeit des Kfz-Verkehrs mit den Straßenräumen und Umfeldnutzungen betrachtet. Insgesamt ist dabei festzustellen, dass die Verkehrsanlagen und Straßenräume in Saarbrücken sehr stark an den Belangen des Kfz-Verkehrs ausgerichtet sind. Die Stadt verfügt dementsprechend über eine gute überregionale und regionale Anbindung und sehr gute Erreichbarkeiten für den Kfz-Verkehr. Es wird damit insbesondere auch seiner oberzentralen Funktion für die Region gerecht. Gleichzeitig sind jedoch bei der innerstädtischen Verkehrsführung und Ori-

⁹¹ iv, a.a.O.

entierung sowie im Hinblick auf die Umfeldverträglichkeit und die Folgewirkungen des Kfz-Verkehrs deutliche Defizite festzustellen.

Das Straßennetz in Saarbrücken ist vor allem durch die „Stadtautobahn“ A620 geprägt, die die Innenstadt sowie den überwiegenden Teil der Stadtteile unmittelbar und mit vergleichsweise hohen Geschwindigkeiten erschließt. Mit einer Belastung von ca. 94.000 Kfz/Tag weist sie mit Abstand das höchste Verkehrsaufkommen in der gesamten Region auf. In Verbindung mit weiteren leistungsfähigen radialen Zulaufstrecken sowie leistungsfähigen Tangenten ergeben sich für die meisten Bereiche des Stadtgebiets außerhalb der Spitzenzeiten eine sehr gute Erreichbarkeit (max. 15 Minuten zur Innenstadt) und für viele Verkehrsbeziehungen sehr hohen Reisegeschwindigkeiten (>40 km/h), insbesondere im Vergleich mit den anderen Verkehrsmitteln⁹².

Die Saarquerungen Westspange (ca. 55.000 Kfz/Tag), Wilhelm-Heinrich-Brücke (ca. 29.000 Kfz/Tag), Bismarckbrücke ca. 20.000 Kfz/Tag sowie die Ostspange mit ca. 30.000 Kfz/Tag, besitzen ebenfalls hohe Verkehrsstärken. Zu den Hauptfallstraßen mit den größten Verkehrsmengen gehören die Camphauser Straße und die Dudweilerstraße (B 41). Die Mainzer Straße weist im innerstädtischen Teil westlich der Ostspange mit ca. 10.000 Kfz/Tag eine vergleichsweise geringe Belastung auf⁹³.

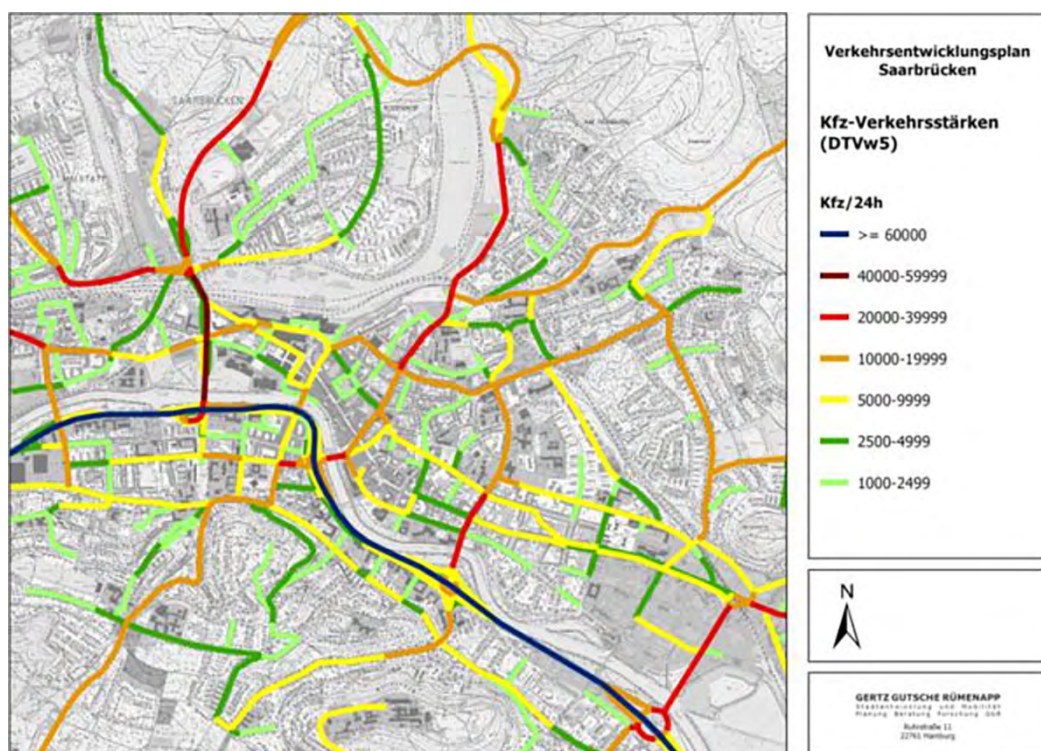


Abbildung 52: **Kfz-Verkehrsstärken** Durchschnittlicher tägl. Verkehr an den Werktagen Mo bis Fr
Quelle: Planersocietät/GGR

Zu den meisten Zeiten des Tages können die Straßen einen guten freien Verkehrsfluss gewährleisten.

⁹² Planersocietät/GGR VEP 2030: Bestandsaufnahme, S. 166

⁹³ ebenda, S. 172

Ausgeprägte Belastungen treten jedoch in der Morgen- und Nachmittagsspitze mit Staus auf der Autobahn und im Innenstadtbereich auf – ein Nebeneffekt der hohen Arbeitsplatzzentralität Saarbrückens in der Region.

In der Innenstadt soll der MIV auf dem so ausgeschilderten „Cityring“ gebündelt werden. Diese Verkehrsführung ergibt sich aber nicht schlüssig aus dem Stadtgrundriss, sondern ist aus der Belastbarkeit der vorhandenen Straßen entwickelt. Durch seine großräumige (Egon-Reinert-Straße) und z.T. umwegige (Hafenstraße) Führung, die Einbeziehung der Stadtautobahn in die Innenstadterschließung („Kammstruktur“), zahlreiche Abbiegeverbote und Einbahnstraßen ist der Cityring nur schwer nachvollziehbar. Von Norden her (Dudweilerstraße) ist der Cityring Richtung Osten gar nicht erreichbar (Abbiegeverbot nach links in die Richard-Wagner-Straße)

Die zahlreichen Einbahnstraßen und Abbiegeverbote machen selbst für Ortskundige Umwegfahrten erforderlich. Für Ortsunkundige erschwert sie die Orientierung erheblich, was an einzelnen Punkten sogar zu häufigen Störungen im Verkehrsfluss führt.

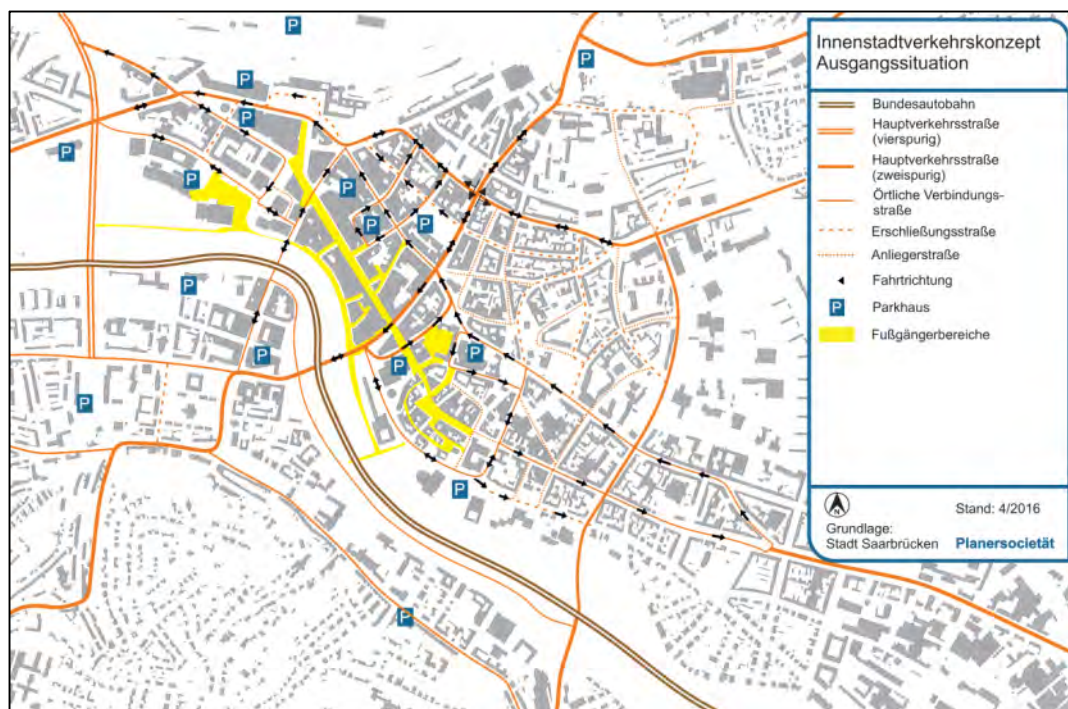


Abbildung 53: Bestand MIV-Verkehrssystem

Quelle: Planersocietät/GGR

Die negativen Folgen der hohen Kfz-Verkehrsbelastung zeigen sich in den Ergebnissen der Verträglichkeitsanalyse⁹⁴. So weist ca. ein Viertel bzw. ca. 40 km des untersuchten Straßennetzes in mehreren Bewertungsbereichen gravierende Mängel auf. Die Streckenabschnitte befinden sich dabei gehäuft sowohl im Kernstadtbereich als auch auf den wichtigen Stadt-Umland-Achsen sowie in den Kernbereichen einzelner Ortsteile.

Die negativen Bewertungen ergeben sich dabei in den meisten Fällen aus dem Zusammentreffen von Wohnnutzungen entlang der Straße mit hohen Kfz und

⁹⁴ Planersocietät/GGR erstellten im Rahmen des VEP eine Verträglichkeitsanalyse, mit der die Verkehrsbelastung einer Hauptverkehrsstraße der Qualität, Funktion und den Ansprüchen der NutzerInnen gegenübergestellt wurde. Mithilfe eines Problempunktesystems wurde die Verträglichkeit in fünf Bewertungsklassen ermittelt. Diese bilden den entsprechenden Handlungsbedarf ab, siehe VEP Bestandsanalyse S. 175f.

Lkw-Verkehrsstärken und den mit diesen einhergehenden Lärm- und Luftschadstoffemissionen sowie aus hohen Geschwindigkeiten. Weitere Mängel resultieren aus den stark durch den fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr geprägten, z. T. überdimensionierten Straßenräumen, die eine hohe Trennwirkung und nur geringe Aufenthaltsqualitäten aufweisen und in denen für den Fuß- und Radverkehr oftmals nur Restflächen übrigbleiben, die zudem erhebliche bauliche und/oder funktionale Mängel aufweisen.

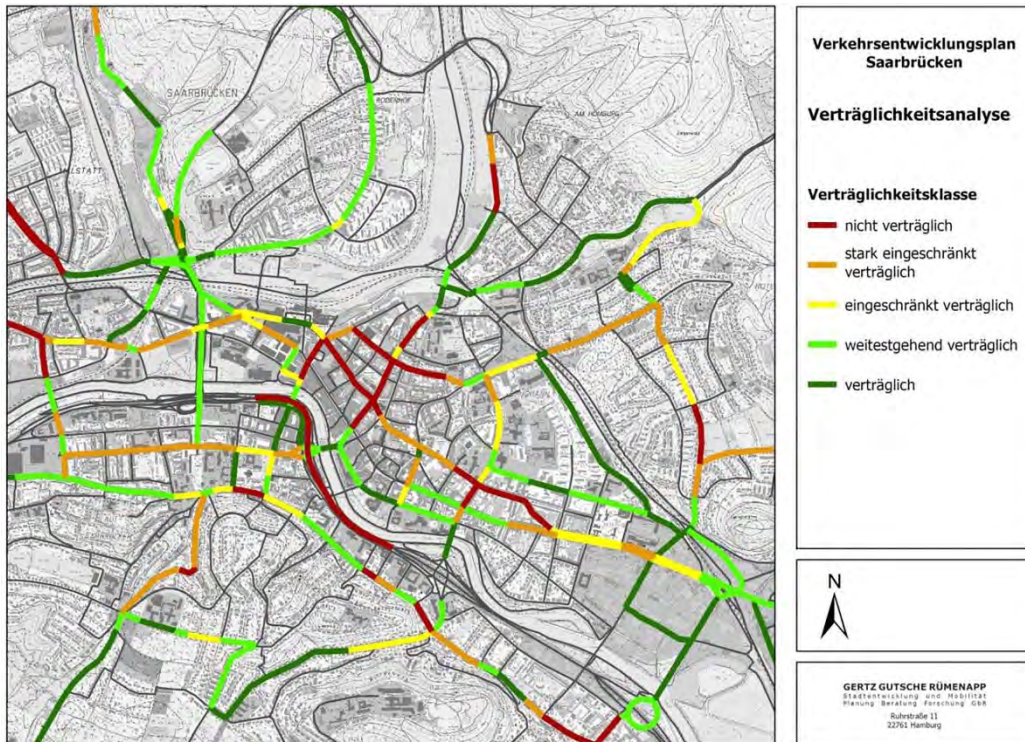


Abbildung 54: **Verträglichkeitsanalyse Kernstadt Saarbrücken**

Quelle: Planersocietät/GGR

Im Bereich der Kernstadt Saarbrücken ist eine ganze Reihe von Straßenabschnitten den Verträglichkeitsklassen „stark eingeschränkt verträglich“ und „nicht verträglich“ zugeordnet. Ein wesentliches Defizit bei den meisten dieser Streckenabschnitte ist eine vorrangig bzw. ausschließlich am fließenden oder ruhenden motorisierten Verkehr orientierte Straßenraumgestaltung.



Betroffen sind vor allem die Viktoriastraße, Kaiserstraße, Richard-Wagner-Straße und Dudweilerstraße, also Straßen, die neben ihrer MIV-Verkehrsfunktion eine große Bedeutung für Einzelhandel und Dienstleistungen in der Stadt haben. Dort wo Kolonnaden eingebaut sind, wird die optische Dominanz des Kfz-Verkehrs noch weiter verschärft: der Fußgängerverkehr verschwindet fast vollständig aus dem Straßenbild.

Abbildung 55: **ÖPNV- und Kfz-optimierte Kaiserstraße**

Quelle: Planersocietät/GGR

Hervorzuheben ist auch die starke Unverträglichkeit der Führung der Stadtbahn mitten durch den zentralen Innenstadtbereich (siehe Kapitel 2.1.9).

Ruhender MIV

Insgesamt verfügt die Innenstadt von Saarbrücken⁹⁵ über 15.500 öffentliche Kfz-Stellplätze, davon rund 8.800 kostenpflichtig auf Parkplätzen oder in Parkhäusern und Tiefgaragen sowie rund 6.700 Stellplätze im öffentlichen Straßenraum, die zusätzlich durch ca. 470 Sonderstellplätze ergänzt werden. Darüber hinaus gibt es in der Innenstadt Saarbrückens noch viele Stellplätze auf Privatgrundstücken, z. B. als Mitarbeiter- oder Kundenparkplatz oder für Bewohner. Die Zahl der Privatparkplätze kann nicht im Einzelnen abgeschätzt werden, sie wird aber - nach einer Schätzung im VEP - noch einmal weit über dem des öffentlichen Stellplatzangebotes liegen.

Von den rund 6.700 Stellplätze im Straßenraum gelten für fast die Hälfte Bewohnerparkregelungen, ca. ein Drittel ist mit Parkschein kostenpflichtig und fast 1.200 Stellplätze sind frei nutzbar.

Die Parkieranlagen (im wesentlichen Parkhäuser) innerhalb der Innenstadt bzw. innerhalb der Grenzen der Parkzonen bieten insgesamt hohe Kapazitäten (gut 8.800 Stellplätze), wodurch zum einen eine gute Autoerreichbarkeit der City sichergestellt wird, zum anderen aber auch zusätzlicher Quell- und Zielverkehr im Bereich der Altstadt erzeugt wird. Ein Großteil dieser Parkhäuser gehört privaten Betreibern.

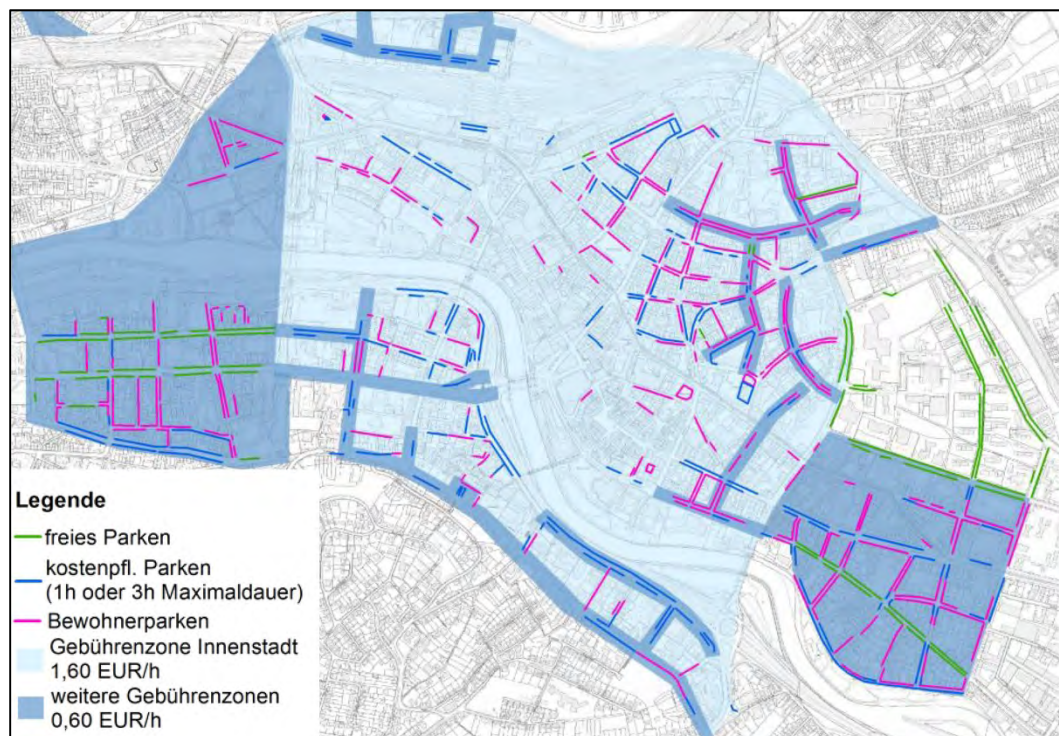


Abbildung 56: **Parkraumbewirtschaftung in der Innenstadt**

Quelle: Planersocietät/GGR

⁹⁵ Der VEP betrachtet über die vier Innenstadtdistrikte (siehe Kapitel 2) hinaus auch Teile von Alt-Saarbrücken, Malstatt und am Staden – siehe Abb. 35.

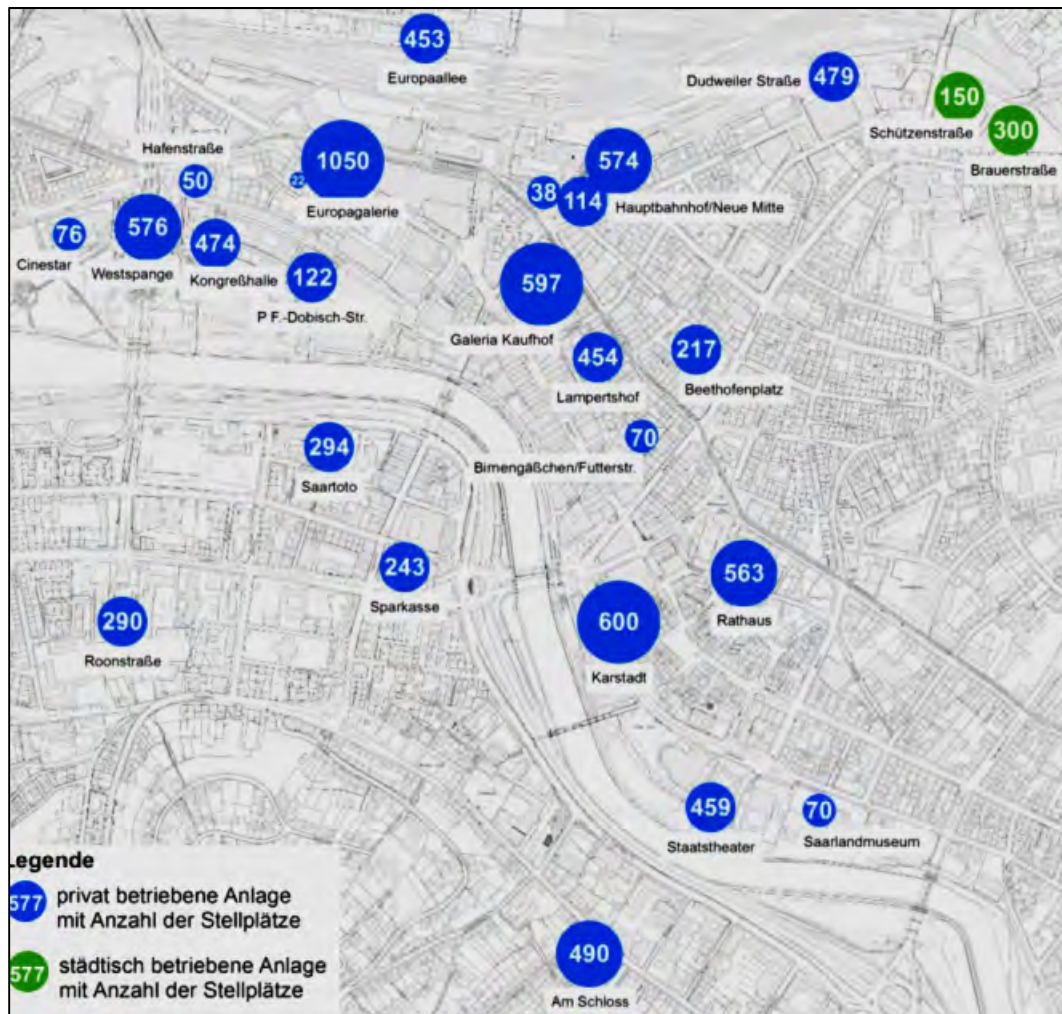


Abbildung 57: Kapazität der Parkieranlagen in der Innenstadt
Quelle: Planersocietät/GGR

Grundsätzlich stehen mit 15.500 insgesamt ausreichend viele öffentliche Stellplätze für Bewohner und für Kurzzeitparker zur Verfügung. Damit zeigt die Saarbrücker Innenstadt im Vergleich zu anderen Städten eine überdurchschnittlich hohe Ausstattung mit öffentlichen Stellplätzen⁹⁶.

⁹⁶ vgl. Planersocietät/GGR: VEP 2030 Bestandsanalyse, S. 188

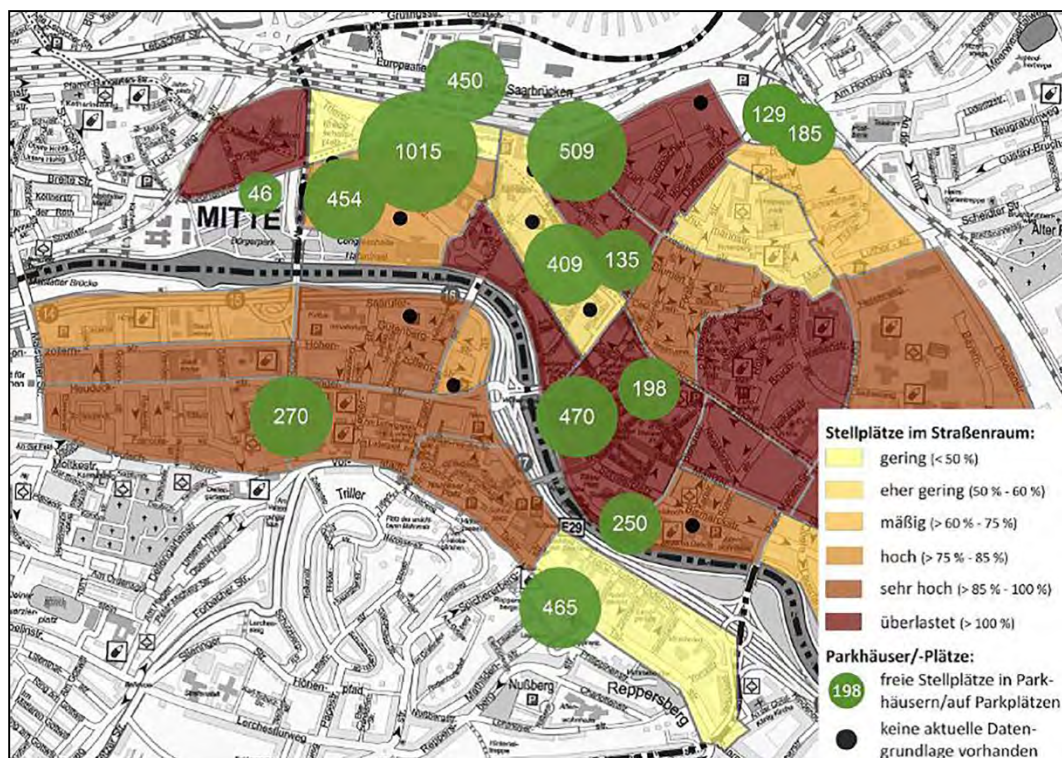


Abbildung 58: **Straßenraumauslastung und Restkapazität der Parkieranlagen**
(2010 + 2014) um 20 Uhr
Quelle: Planersocietät/ GGR

Ein Problem ist die ungleiche Verteilung des Parkdrucks zu Ungunsten des Straßenraums. In vielen der Bewirtschaftungszonen beträgt die Stellplatznachfrage mind. 85 % des Stellplatzangebotes. Einige Bewirtschaftungszonen sind auch überlastet, d. h., es parken mehr Fahrzeuge als Stellplätze vorhanden sind (Falschparker). Die problematischsten Uhrzeiten liegen in den Abendstunden von etwa 20 Uhr bis 22 Uhr, wenn der Bewohnerstellplatzbedarf sich mit der Stellplatznachfrage der Innenstadtbesucher überlagert. Das stärkste Konfliktpotenzial zeigen das Nauwieser Viertel und das Umfeld des St. Johanner Marktes.

Der hohe Parkdruck führt - in Kombination mit insgesamt zu wenigen Kontrollen - zu vielen Falschparkern - auch auf den Bewohnerstellplätzen.

Konträr zu den hohen Auslastungen der öffentlichen Straßenraumstellplätze bestehen in den privat bewirtschafteten Parkieranlagen noch viele freie Kapazitäten. Eine Ursache hierfür ist, dass die Straßenraumstellplätze vielfach preisgünstiger sind als die als zu teuer empfundenen privaten Parkhäuser.

Bisherige Maßnahmen zum MIV

Zu den Zielen und Maßnahmen, siehe Kapitel 3.2.5 Ziele im Handlungsfeld Mobilität.

2.8.1.3 Öffentlicher Personennahverkehr ÖPNV

Für die Sicherung der Mobilität in Saarbrücken ist ein funktional optimierter öffentlicher Personennahverkehr unerlässlich. Im Jahr 2013 wurden 43,9 Mio. Beförderungsfälle in der Saarbahn und den Bussen erfasst, das sind werktäglich im Schnitt ca. 146.000 Personen. Der modal-split des ÖPNV hat sich gegenüber

1994 kaum verändert, er liegt bei 17%⁹⁷. Im Städtevergleich SrV 2008 hat der ÖPNV in Saarbrücken einen durchschnittlichen Platz (siehe Kapitel 2.7.1.1). Dem ÖPNV kommt damit dennoch eine bedeutende Rolle zu.

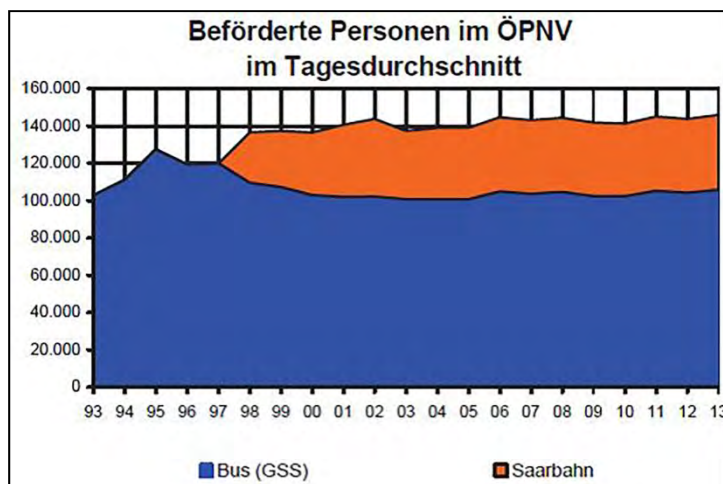


Abbildung 59: **Beförderte Personen im ÖPNV Nahverkehr 1993-2013**

Quelle: LHS Stat.Info J/13

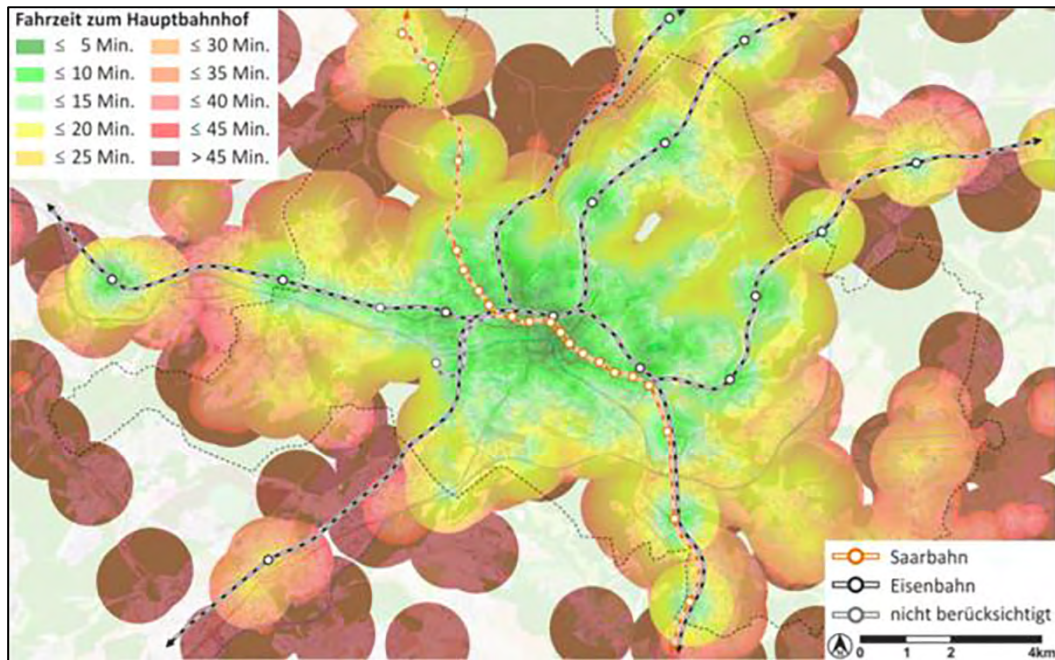
Seit 1993 konnte der ÖPNV in der Stadt Saarbrücken einen Fahrgastzuwachs von ca. 27% verbuchen, was u.a. auf die Einführung der Saarbahn 1997 zurückzuführen ist⁹⁸. Da sich in diesem Zeitraum der modal split der Saarbrücker Bürgerinnen und Bürger kaum verändert hat, ist der Zuwachs durch regionale Fahrgäste zu erklären.

Bemerkenswert ist auch, dass - anders als in den Vergleichsstädten - in Saarbrücken die Auszubildenden im Alter bis 18 Jahre die stärkste Nutzergruppe bilden, also diejenigen, die noch keinen PKW bzw. Führerschein besitzen. Bei Älteren lässt die ÖPNV-Benutzung nach. Wegen des hohen Anteils an Schülerverkehr ist die demografische Entwicklung für den Saarbrücker ÖPNV von größter Bedeutung.

Busse und Saarbahn garantieren insbesondere eine gute Erreichbarkeit der Innenstadt. An der mit Abstand am stärksten genutzten Haltestelle Hauptbahnhof steigen knapp 25% aller Fahrgäste ein, aus oder um. Dies weist einerseits auf einen hohen Pendleranteil hin, andererseits auf die Zentralität der Innenstadt.

⁹⁷ ivv, a.a.O.

⁹⁸ Planersocietät/GGR VEP 2030: Bestandsanalyse, a.a.O., S.118

Abbildung 60: **Beförderungszeiten zum Hauptbahnhof**

Quelle: Planersocietät/GGR

Die Erschließungsqualität im ÖPNV ist in der Innenstadt – im Vergleich zu den Außenbezirken – relativ hoch. Die Innenstadt und der Hauptbahnhof sind nur in ganz wenigen Fällen mit einer längeren Fahrzeit als 30 Minuten zu erreichen, dies meist aus den östlichen und westlichen peripheren Stadtteilen Altenkessel, Gersweiler, Ensheim, Eschringen.

Die Saarbahn stellt als schienengebundenes Verkehrsmittel das elektromobile Rückgrat des innerstädtischen ÖPNV dar, bindet gleichzeitig aber auch - neben den DB-Strecken - die Region an das Oberzentrum Saarbrücken an. Die erste Saarbahnlinie von Sarreguemines – Heusweiler wurde bis nach Lebach weitergebaut und im Oktober 2014 in Betrieb genommen.

Bisherige Maßnahmen zum ÖPNV

Als Aufgabenträger des Öffentlichen Personennahverkehrs hat die Landeshauptstadt Saarbrücken 2014 einen Nahverkehrsplan gem. §9 ÖPNVG beschlossen. Darin werden auf der Basis eines Anforderungsprofils und einer Schwachstellenanalyse Standards für den zukünftigen ÖPNV in Saarbrücken definiert. Das betrifft sowohl Bedienungs- und Erschließungsqualitäten als auch Anforderungen an die Infrastruktur, die schrittweise in den kommenden fünf Jahren Verbesserungen erhalten werden, z. B. durch zusätzliche Haltestellen oder verbesserte Ausstattungen.

Zu den weiteren Zielen und konkreten Maßnahmen im Bereich ÖPNV siehe Kapitel 3.2.5 Ziele im Handlungsfeld Mobilität.

Zur Abwicklung des seit 2013 liberalisierten Fernbusverkehrs hat die Landeshauptstadt an der Dudweilerstraße (900 m bis zum Hauptbahnhof, 800 m bis zur Touristen-Information am Rathaus St. Johann) ein Fernbus-Terminal eingerichtet. Auf einer Fläche von 4.000 m² sind 14 Reisebus-Parkplätze für die Dauer des Aufenthalts der Fahrgäste in der Stadt (Tagestouristen) sowie sechs barrierefreie Haltepunkte für Fernbusse entstanden. Die europaweiten Fernbuslinien wurden von der Roonstraße und vom Hauptfriedhof dorthin verlagert. Zudem sind auf

dem Gelände überdachte Abstellmöglichkeiten für Fahrräder und eine Toilettenanlage vorhanden.

Bislang unbefriedigend ist noch die Aufenthaltsqualität der Fläche (es fehlen u.a. Bänke, Bäume, ein Kiosk), die mangelnde/umständliche Erreichbarkeit über das ÖPNV Netz (Haltestelle Mügelsbergschule) und die mangelnde soziale Sicherheit durch fehlende städtebauliche Einbindung und Nähe zum Kontakthof der Drogenprostitution.

2.8.1.4 Radverkehr

Der Radverkehr hat zwar in den letzten Jahren in Saarbrücken zugenommen. Wie vergleichbare Städte zeigen (siehe Kapitel 2.8.1.1), liegt der aktuelle Anteil am Gesamtverkehr mit 4% aber weit unter den Möglichkeiten. Eine erhebliche Steigerung des Radverkehrsanteils müsste möglich sein und könnte einen wichtigen Beitrag liefern zur Minderung aktueller Probleme wie: Lärmbelastung, Luftverunreinigung, CO₂-Bilanz, Unfallgeschehen und -folgen, Aufenthaltsqualitäten im öffentlichen Raum usw. Aufgrund der Chancen, die ein höherer Radverkehrsanteil für viele Handlungsfelder darstellt, muss er zukünftig mit höherer Priorität behandelt werden.

Die Innenstadt ist zwar von allen Stadtteilen Saarbrückens aus mit dem Rad erreichbar, große Stadtgebiete erreichen die Innenstadt innerhalb von 10 Minuten Fahrzeit. Diese Anbindungen sind aber lückenhaft und bieten nicht die Qualität eines komfortablen und verkehrssicheren Radverkehrsnetzes. Innerhalb der Stadt wird ein Teil des Radverkehrsnetzes durch Tempo 30-Zonen, freigegebenen Einbahnstraßen und (befahrbaren) Fußgängerzonen bereitgestellt. Entlang der Hauptverkehrsstraßen und an den Querungen von Saar und Autobahn fehlen aber durchgängige Radwege oder Schutzstreifen (siehe Abbildung: rote Straßenabschnitte). Die Netzlücken mögen mit eine Ursache für den zu geringen Anteil des Fahrrads am Gesamtverkehr in Saarbrücken sein.

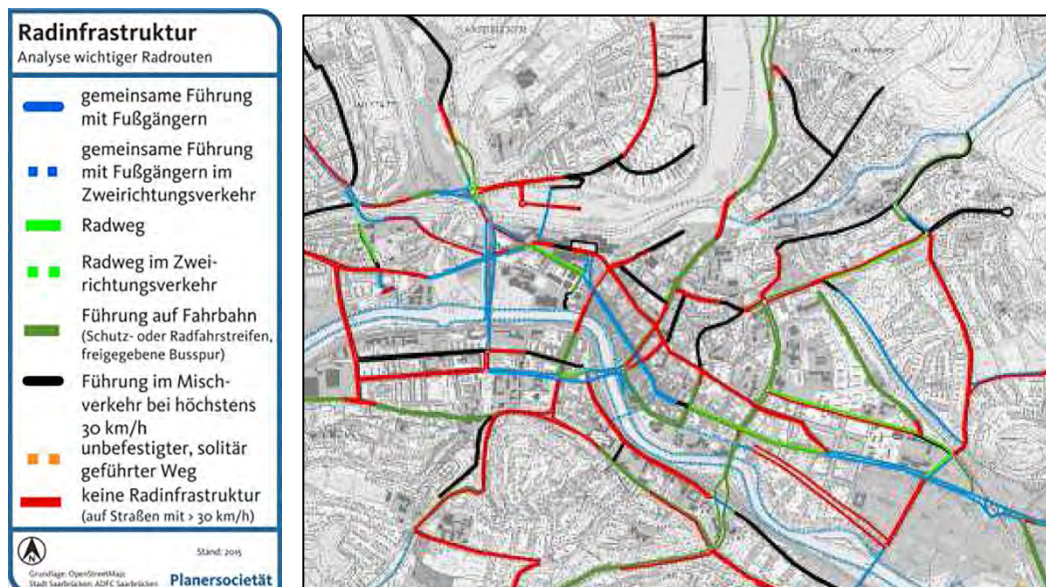


Abbildung 61: Bestand Radverkehrsinfrastruktur

Quelle: Planersocietät/GGR

Eine wichtigste Achse bilden die beiden überörtlichen Wege entlang des Saaruferes. Der Fernradweg auf der linken Saarseite verläuft auf dem früheren Leinpfad parallel zur Saar und meist dicht neben der Autobahn. Er ist dadurch stark lärm-belastet und wenig attraktiv.

Der Uferweg auf der rechten Saarseite ist angenehmer zu fahren, aber nicht durchgängig (Lücken im Bereich des Saarstahl-Geländes in Burbach und entlang der St. Arnualer Wiesen/Brebach). Eine Weiterführung des rechten Uferweges nach Süden (Güdingen) fehlt. Zum Teil kommt es in der Innenstadt auf dem nicht an jeder Stelle breiten Uferweg zu Konkurrenz mit FußgängerInnen, Joggern und Erholungssuchenden in Biergärten, Anlegestellen. Auch die Verbindungen zwischen dem Uferweg und angrenzenden Stadtteilen und innerörtlichen Parallel-routen zur Saar sind noch verbesserungswürdig.

Bisherige Maßnahmen zum Radverkehr

Eine der wichtigsten Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs in der Innen-stadt war die Freigabe von vielen Einbahnstraßen für den Radverkehr im Gegen-verkehr Anfang der 1990er Jahre. Damit konnte das Radverkehrsnetz erheblich erweitert werden (besonders deutlich im Nauwieser Viertel).

Weitere Maßnahmen waren die Markierung von Schutzstreifen (in der Mainzer Straße; Metzger Straße, Feldmannstraße und Dudweilerstraße) sowie die Freiga-be von Busspuren für die Radfahrer. Allerdings erfolgt in Saarbrücken die Mar-kierung von Radwegen und Schutzstreifen häufig nur dann, wenn auch andere Bau- bzw. Markierungsarbeiten an der Straße anfallen. Vorhandene Markierun-gen werden oft durch nachfolgende Bauarbeiten beseitigt und nicht wiederherge-stellt. Dies verzögert die Darstellung eines zusammenhängenden Radwegenet-zes. Radwege enden oft unvermittelt.

Entlang der Saarachse hat die Landeshauptstadt in den letzten Jahren einige bauliche Anstrengungen unternommen, mehr Radverkehrsinfrastruktur anzubie-ten. Im Rahmen des städtebaulichen Gesamtprojekts Stadtmitte am Fluss wur-den mehrere Maßnahmen durchgeführt:

- Wiederherstellung einer Fußgänger- und Radwegbrücke zwischen Hotel Mer-cure und Congresshalle an der Faktoreistraße,
- Umgestaltung/Aufwertung des Uferweges an der Faktoreistraße als Verbin-dung zwischen Willi-Graf-Ufer und Bürgerpark (Maßnahme aus dem EU För-derprojekt „Das blaue Band“⁹⁹),
- Herausnahme des Parksuchverkehrs und Umgestaltung des Willi-Graf-Ufers zu einem multifunktionalen Stadtraum, damit Verbesserungen für den Fuß- und Radverkehr,
- Aufzug auch für RadfahrerInnen an der Freitreppe Rabbiner-Rülf-Platz,
- Rampe am Finanzamt als Ersatz für den Wegfall der Schifferstraße und Ufer-gasse als Fahrradverbindung zur Bahnhofstraße,
- Lückenschluss des rechten Uferweges im Bereich des Heizkraftwerkes (Maß-nahme des „Blauen Bandes“)
- Neue Wegeverbindungen über eine Pontonbrücke im Osthafen stärken die Bedeutung der Saarachse.

Allerdings ergeben alle diese Angebote noch kein durchgängiges Netz.

⁹⁹ Förderung der Maßnahmen im Rahmen des interreg IV-A Projektes „Das blaue Band – Die Saarachse als Impulsgeber für eine Neuorientierung der grenzüberschreitenden Agglomeration“



Abbildungen 62: **Rampe am Finanzamt, Fuß/Radwegebrücken Osthafen und Congresshalle**
Quelle: LHS

Zur Förderung des Radverkehrs hat die LHS auch die Ausstattung mit Radabstellanlagen intensiviert. Nach den Erhebungen (2014) zum VEP befinden sich in der Innenstadt insgesamt 90 Standorte mit ca. 1000 Einstellplätzen¹⁰⁰. Die Anlagen konzentrieren sich am Hauptbahnhof, im Bereich Futterstraße/Sulzbachstraße, im Nauwieser Viertel und am St. Johanner Markt/Obertorstraße. Bemerkenswert ist, dass die überdachten Stellplätze am Hauptbahnhof völlig überfüllt sind.

Zu den weiteren Zielen und konkreten Maßnahmen, siehe Kapitel 3.2.5 Ziele im Handlungsfeld Mobilität

2.8.1.5 Fußgängerverkehr

In Saarbrücken werden 23 % aller Wege zu Fuß zurückgelegt. Im dicht bebauten Bezirk Mitte beträgt der Anteil der Fußwege 29%¹⁰¹. Es ist davon auszugehen, dass der Anteil in der Innenstadt noch höher liegt, da sich hier viele Fußwegeziele (Arbeitsplatz, Einkaufen, Dienstleistungen, Freizeit usw.) konzentrieren.

Förderlich für den Fußgängerverkehr ist, dass Saarbrücken eine relativ kompakte Innenstadt besitzt. Eher hinderlich für den Fußgängerverkehr sind die z.T. weiten Entfernungen zu den Wohnstadtteilen, die zudem viele räumliche Barrieren (z.B. Topografie, Bahntrassen und Hauptverkehrsstraßen, Saar) aufweisen.

Wichtigste Fußgängerverbindung in der Innenstadt ist die 1,6 km lange Fußgängerzone Bahnhofstraße. Bei der 2011 durchgeführten Passantenzählung wurden ca. 5000 Passanten/Spitzenstunde in der Bahnhofstraße gezählt, bei einer Zählung 2016 waren es ca. 5300 Passanten¹⁰². Vereinzelt gibt es Konflikte mit Radfahrern, die die Bahnhofstraße mit unangepasster Geschwindigkeit durchfahren.

¹⁰⁰ Planersocietät/GGR VEP 2030

¹⁰¹ ebenda

¹⁰² Siehe ISEK Zentrale Innenstadt, Kapitel 2.3.4

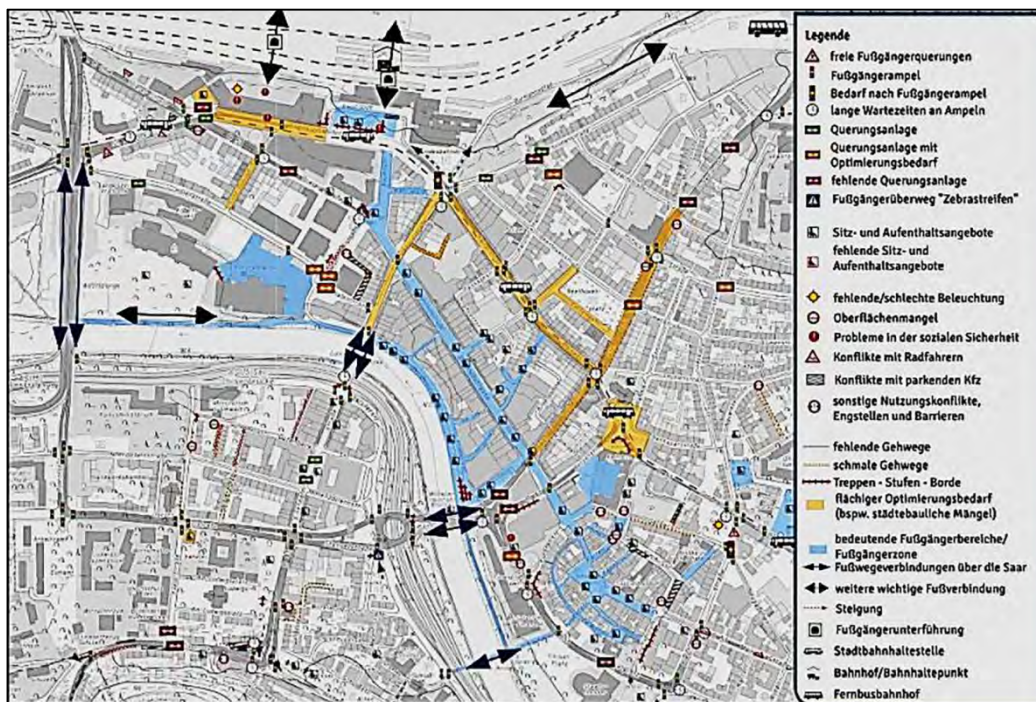


Abbildung 63: Bestandsanalyse Fußverkehr im VEP

Quelle: Planersocietät/GGR

Nach den Erkenntnissen des VEP sind die Verkehrsbedingungen und Aufenthaltsqualitäten auf dieser zentralen Achse als gut zu bewerten, allerdings werden Mängel in der Zugänglichkeit dieses Bereiches aus den umliegenden Quartieren festgestellt:

- Bei den Hauptverkehrsstraßen im Umfeld (Richard-Wagner-Straße, Dudweilerstraße, Faktoreistraße, Viktoriastraße und Trierer Straße) fehlen Querungsmöglichkeiten für FußgängerInnen zwischen den Knoten.
- An den Lichtsignalanlagen der Knoten haben FußgängerInnen z.T. sehr lange Wartezeiten (z.B. Kreuzung Kaiserstraße/Viktoriastraße oder Kaiserstraße/Dudweilerstraße)¹⁰³.
- Schmale Gehwege in der Dudweilerstraße, Richard-Wagner-Straße und Stengelstraße.
- Konflikte mit parkenden Fahrzeugen bestehen in der Kohlwaagstraße, Katholisch-Kirch-Straße, Türkenstraße und im Nauwieser Viertel.
- Die Wilhelm-Heinrich Brücke ist ein für den Autoverkehr optimierter Verkehrsraum, für FußgängerInnen ergeben sich umwegige und durch viele Lichtsignalanlagen unterbrochene Wege.
- An der Alten Brücke erweist sich der schmale Steg über die A 620 sowohl gestalterisch als funktional unzureichend. Bei Veranstaltungen ist er den Besuchermengen nicht gewachsen. In der Folge musste die Alte Brücke bereits mehrmals wegen Überlastung gesperrt werden. Der Übergang Am Stadtgraben zum St. Johanner Markt ist sanierungsbedürftig.
- Es besteht ein flächiger Optimierungsbedarf der Gehwegbereiche und der Beleuchtung (insbesondere Kolonnaden) entlang der Kaiserstraße, Dudweilerstraße, Viktoriastraße und St. Johanner Straße.

- Die meisten Bereiche der Fußgängerzone sind ohne Stufen oder Barrieren erreichbar. Allerdings stellen unebene Bodenbeläge (z.B. historisches Kopfsteinpflaster) für Rollstuhl oder Rollator z.T. erhebliche Bewegungseinschränkungen dar. Ein zusätzliches Problem bei historischen Straßen- und Platzsituationen mit altstadttypischen Belägen sind auch fehlende Leitelemente für sehbehinderte Menschen.

Die Absenkung der Bordsteine und der Einbau taktiler Leitelemente an Fußgängerüberwegen sind noch nicht durchgängig erfolgt. Außerhalb der Fußgängerzone gibt es immer noch sehr wenige Sitzmöglichkeiten.

- Der Aspekt der gefühlten sozialen Sicherheit betrifft Stadträume, die vor allem in den Abendstunden weniger belebt, oft auch weniger gepflegt wirken oder und nicht ausreichend überschaubar sind. Hierzu zählen Seitenbereiche der Fußgängerzone, Unterseite von Brücken und Bahnunterführungen (z.B. Lützelbachstunnel), größere Grünflächen (z.B. Bürgerpark).

Bisherige Maßnahmen zum Fußverkehr

Saarbrücken hat auf die Bedeutung des Fußgängerverkehrs und das wachsende Bedürfnis nach Urbanität durch autofreie Räume seit den 1970er Jahren reagiert. In der Innenstadt wurden nacheinander verschiedene Straßen und Plätze in Fußgängerzonen umgewandelt. Den Anfang machte die Fußgängerzone St. Johanner Markt (1974), es folgten die Umgestaltung des Schlossplatzes, Max-Ophüls-Platz, seit Mitte der 1990er Jahre Bahnhofstraße/Reichsstraße, seit 2012 Futterstraße und Landwehrplatz sowie verschiedene Umbau- und Verkehrsberuhigungsmaßnahmen in der Innenstadt (z.B. Nauwieser Viertel).

Für die in den 1990er Jahren diskutierte Umgestaltung des Beethovenplatzes in eine Grünfläche mit Tiefgarage konnte im Stadtrat keine Mehrheit gefunden werden.

Im Rahmen des Projektes „Stadtmitte am Fluss“ wurden in den letzten Jahren Verbesserungen für den Fußgängerverkehr an der Berliner Promenade mit Nebenstraßen, Rabbiner-Rülf-Platz und Eisenbahnstraße erreicht (siehe auch 2.9). Die Sanierung der Unterseite der Wilhelm-Heinrich-Brücke hat dort die Aufenthaltsqualität und die Sicherheit erhöht. Besonders hervorzuheben ist der neue Fußgängersteg zwischen Hotel Mercure und Congresshalle, der - nach der Sperrung des alten Fußgängersteiges - zusammen mit dem Umbau des Willi-Graf-Ufers (Maßnahmen des „Blauen Bandes“ mit Projektförderung u.a. durch EU-Interreg) auf der oberen Ebene die Verbindung der Berliner Promenade zum Bürgerpark wiederherstellt.

Zu den weiteren Zielen und konkreten Maßnahmen, siehe Kapitel 3.2.5 Ziele im Handlungsfeld Mobilität.

2.8.2 Verkehrsprognose

Zur Abschätzung der zukünftigen Verkehrsentwicklung (Zeithorizont 2030) enthält der VEP¹⁰⁴ drei verschiedene Szenarien, mit denen die Vielzahl von Einflussfaktoren, insbesondere die Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung, die Verfügbarkeit über PKWs/Fahrräder und die Entwicklung des Fernverkehrs abgebildet werden.

Im einem mittleren Entwicklungsszenario (mit einer Bevölkerungsabnahme der Landeshauptstadt auf 169.000 Einwohner und stärkeren Abnahmen im Umland) und unterstellt, es würden bis 2030 keine verkehrliche Maßnahmen durchgeführt, dem sog. „Prognosenullfall“, kommt die Verkehrsprognose zu dem Ergebnis, dass sich der Gesamtverkehr bis 2030 nur um ca. – 5 % vermindert, darin enthalten eine 26%ige Steigerung des Radverkehrs. Im oberen Szenario, welches u.a. eine wesentlich bessere Wirtschaft- und Bevölkerungsentwicklung unterstellt, entwickelt sich der Gesamtverkehr auf +1 %.

¹⁰⁴ Planersocietät/GGR: VEP Saarbrücken 2030, Integriertes Handlungskonzept, S. 12 ff

2.9 TECHNISCHE INFRASTRUKTUR UND ENTSOR- GUNG

2.9.1 Allgemeine Situation der Verkehrsanlagen

Der allgemeine Zustand der Straßen in Saarbrücken ist bereits im Städtebaulichen Entwicklungskonzept Gesamtstadt 2011 eingehend beschrieben¹⁰⁵ und hat sich in den vergangenen 5 Jahren – was die Substanz („Werterhalt“) der Straßen, Brücken und sonstigen Anlagen anbelangt – kaum verändert. Im Zuge innerstädtischer Sanierungsmaßnahmen sind einzelne Straßen, wie z.B. die Eisenbahnstraße oder aktuell die Bahnhofsstraße saniert und städtebaulich aufgewertet worden, im überwiegenden Teil der Innenstadt spiegelt sich aber der gesamtstädtische Zustand wieder:

Der größte Teil der städtischen Verkehrsinfrastruktur und des öffentlichen Raumes ist in der Wiederaufbauphase nach dem 2. Weltkrieg und in den 50er bis 70er Jahren des vergangenen Jahrhunderts entstanden. Dementsprechend haben viele Straßen mittlerweile ein Alter von 30 – 50 und mehr Jahren, ohne dass sie in der Zwischenzeit erneuert, großflächig instandgesetzt oder umgestaltet worden sind. Dies ist auch dadurch bedingt, dass zu allen Zeiten das Budget für die Unterhaltung und Instandsetzung im Vergleich zum tatsächlichen Bedarf zu gering gewesen ist.

Als Grundlage eines echten Straßenerhaltungsmanagements hat die LHS über einen Zeitraum von rund 15 Jahren ein sog. Pavement-Management-System mit allen relevanten Bauwerks –und Zustandsdaten aufgebaut. Über die Restnutzungsdauer der Straßen lässt sich hieraus eine Aussage über den Zustand des städtischen Straßennetzes ableiten. Unter Restnutzungsdauer ist dabei die Zeit zu verstehen, die noch bis zum optimalen Zeitpunkt einer Instandsetzung bzw. Erneuerung verbleibt. Die internen Analysen zeigen, dass ca. 50% des städtischen Straßennetzes bereits den optimalen Zeitpunkt zur Durchführung einer Erhaltungsmaßnahme erreicht oder überschritten hat. Hieraus ergibt sich, dass das städtische Straßennetz insgesamt in einem schlechten Zustand ist und sich ein sehr hoher Investitionsstau gebildet hat. Ein Großteil der Straßen ist somit nur noch mit einem erheblichen Mehraufwand wieder in einen neuwertigen Zustand zu bringen. In vielen Fällen wäre eine komplette Erneuerung erforderlich. Hierfür fehlen aber die erforderlichen Haushaltsmittel.

Bei der baulichen Erhaltung wird unterschieden zwischen der baulichen Unterhaltung, der Instandsetzung und der Erneuerung. Bei rechtzeitiger baulicher Unterhaltung sind Straßen mit relativ geringem Aufwand viele Jahre in einem sehr guten Zustand zu erhalten, bei dem auch der Vermögenswert der Straße bei technischer Betrachtung nur wenig abnimmt.

Auf der Basis des jährlichen Budgets von ca. 6 Mio. € zur Unterhaltung des rund 660 km langen Straßennetzes bestehend aus Bundes-, Landes- und Kommunalstraßen wurden bereits Ende des letzten Jahrzehntes die theoretisch erforderlichen Investitionskosten bestimmt, um den andauernden Werteverzehr zu verhindern. Nach verschiedenen Budgetrechnungen auf der Grundlage der aktuellen Straßendatenbank kam das von der Stadt beauftragte Ingenieurbüro zu dem Ergebnis, dass ein jährliches Budget in einer Größenordnung von 8 – 10 Mio. € zur Erhaltung der Straßenoberflächen erforderlich ist. Hinzu kommen die jährlichen Investitionen, die für andere Anlagenteile wie Brücken, Ingenieurbauwerke, Treppen, Kabelnetze und Brunnen u.a. erforderlich sind.

¹⁰⁵ SEKO Gesamtstadt 2011, S. 140ff

Gerade bei Brücken und sonstigen Ingenieurbauwerken ist der Werteverlust und der Werteverzehr ebenso nachhaltig wie bei den Straßen, kann aber hier nicht exakt beziffert werden. Zu den anstehenden Sanierungsmaßnahmen in der Innenstadt siehe 3.2.6

2.9.2 Entwässerung und Entsorgung

2.9.2.1 Kanalnetz

Das städtische Kanalnetz von über 1.000 km ist bereits zu Anfang des letzten Jahrhunderts im Innenstadtbereich zum Trennsystem umgebaut worden. Reste des historischen, gemauerten Kanalsystems sind auch heute noch in Betrieb. Ein Beispiel hierzu ist der Kurfürstlichen Dolen, welche von der Nassauer Straße über die Kaiserstraße bis zur Sulzbachverrohrung verläuft und auch heute noch als Regenwasserkanal genutzt wird. Der verrohrte Sulzbach durchquert von Norden nach Süden mit einem der größten Profile den Kernstadtbereich und ist die wichtigste Achse für die Ableitung des Regenwassers aus dem inneren Stadtgebiet. Ausgehend von einer maximalen Nutzungsdauer der Kanäle von 80 Jahren bedarf es einer regelmäßigen Sanierung der Kanäle und der Schachtbauwerke. Strukturelle Änderungen des Abwassernetzes sind kaum möglich und auch nicht erforderlich, lediglich partielle Reparaturen an unterschiedlichen Stellen werden sich im Verlauf der Zeit ergeben. Der allgemeine Zustand des Kanalnetzes ist trotz seines hohen Durchschnittalters auf einem überaus zufriedenstellenden technisch guten Niveau.

Bisherige Maßnahmen:

- **Stadtbahntrasse:** Im Zuge des Neubaus der Saarbahn wurden die Kanäle in Innenstadtbereich sehr umfangreich saniert und teilweise erneuert. Damit wurde in einer der wichtigsten Verkehrsachsen der Zustand der Kanalisation erheblich verbessert und auf Jahre hin nachhaltig aufgewertet. Wie sich jedoch die dynamischen Lasten auf die Kanäle auswirken, wird eine Wiederholungsinspektion der Kanäle zeigen und die möglicherweise daraus resultierenden Sanierungsmaßnahmen.
- **St. Johanner Markt:** Im Kernbereich des St. Johanner Marktes existieren die wohl ältesten Kanäle der Stadt. Aufgrund der historischen Bebauung und Beflässerung der Fußgängerzone ist eine Sanierung der Kanäle sehr schwer umzusetzen. Diese Erfahrungen konnte in der Kaltenbachstraße anlässlich einer kürzlich durchgeführten Kanalbaumaßnahme gesammelt werden. Mit weiteren Sanierungsmaßnahmen im gesamten Entwässerungssystem in diesem Bereich muss langfristig gerechnet werden.
- **Bahnhofstraße:** Sie wird neu gestaltet und mit einem neuen Belag ausgebaut. Im Vorfeld der Sanierungsmaßnahme wurde ein großer Teil des bestehenden Entwässerungssystems erneuert. Mit der Vorabmaßnahme können weitere Eingriffe in dem neuen Belag auf Jahre hin ausgeschlossen werden.
- **Neumarkt bis Eisenbahnstraße:** Infolge des städtischen Projektes "Barock trifft Moderne" und der daraus folgenden Umgestaltung der Stadträume wurden auch die betroffenen Kanäle im selbigen Umfeld auf ihren Zustand hin untersucht. Wo es die Notwendigkeit erforderte, wurden die Kanäle instandgesetzt. Mit erheblichen Investitionen wurden die Substanz der Kanäle in der Eisenbahnstraße und den sich angliedernden Straßen verbessert. Hierzu zählt auch der gesamte Bereich am Neumarkt.
- **Substanzwerterhaltungskonzept:** Das öffentliche Kanalnetz der LHS stellt einen beträchtlichen Anteil des gesamten kommunalen Anlagevermögens dar. Der ZKE muss als Betreiber des Kanalnetzes den hohen technischen und

ökologischen Anforderungen an die Abwasserentsorgung gerecht werden und gleichzeitig die Kostenbelastung für die Bürger begrenzen. Um diesen Anforderungen zu entsprechen ist es notwendig, eine vorausschauende Netzinstandhaltung mit möglichst geringen finanziellen Mitteln effektiv einzusetzen. Aus diesem Grund hat der ZKE Saarbrücken die Erstellung einer Netzanalyse und zukünftigen Sanierungsstrategie beauftragt. Für die Strategieanalyse, -entwicklung und -optimierung ist die örtliche Netzalterung analysiert und die zukünftige Netzentwicklung unter dem Einfluss verschiedener Sanierungsstrategien und deren Auswirkungen auf die Entwicklung des Netzzustandes, der Netzsubstanz, der Sanierungskosten und der Gebührenhöhe prognostiziert worden. Auf diese Weise können die gegenwärtige Instandhaltungspraxis und mögliche Handlungsoptionen eingehend untersucht und netzspezifische Strategie identifiziert werden. Die Untersuchung ermöglicht es, die notwendig langfristigen Planungen auf eine stabile Grundlage zu stellen und die Auswirkungen der verschiedenen Handlungsoptionen transparent darzulegen.

- Universität-Kaiserslautern: Das Forschungsprojekt U Vo Saar – Entwicklung einer Methodik zur Überflutungs-Vorsorge und Klimaanpassung am Beispiel der Landeshauptstadt Saarbrücken wurde auf Grundlage bislang vorliegender Empfehlungen eine Methodik und Strategie zur Überflutungsvorsorge und Klimaanpassung für das Saarland weiterentwickelt, konkretisiert und systematisiert. Damit ist ein Beitrag zur Etablierung der Gefährdungsanalysen und Risikoabschätzung für mögliche Starkregenüberflutungen als Baustein einer zukunftsfähigen Vorsorgestrategie für das Saarland geleistet worden.

Zu den zukünftigen Aufgaben und Maßnahmen zur Entwässerung, s. Kapitel 3.2.6

2.9.2.2 Entsorgung

Sowohl die Abfallentsorgung als auch die Stadtreinigung stellen als Bestandteil der kommunalen Daseinsvorsorge ein breites Betätigungsfeld dar. Seit der Gründung des städtischen Regiebetriebs am 01.04.1919 sichert die Stadt – heute über den Eigenbetrieb ZKE – eine ordnungsgemäße Beseitigung bzw. Verwertung von Restabfällen und Wertstoffen. Ferner kümmert man sich um ein sauberes städtisches Erscheinungsbild, welches die Lebensqualität und Sicherheit fördert. Im Winter stellt der ebenfalls vom ZKE durchgeführte Winterdienst einen ordnungsgemäßen Verkehrsablauf im Stadtgebiet von Saarbrücken sicher.

In der Zukunft werden vor allem die Reduzierung der Abfallmengen und die Intensivierung der Erfassung getrennter Wertstoffe durch Erweiterung des Angebotes im Hol- und Bringsystem als ein wichtiger Beitrag zur Ressourcenschonung verfolgt. Hierzu dienen zum Einen die unterschiedlichen Sammellogistiken für die verschiedenen Abfallarten. Ferner wird die Dichte der Depotcontainersammelstellen in der bisherigen Form weiterhin zur Verfügung stehen. Um diese Dienstleistung zusätzlich zu verbessern, wurde neben dem Wertstoffhof in der „Wiesenstraße - Malstatt“ ein weiteres Wertstoffzentrum in der Straße „Am Holzbrunnen – St. Johann“ errichtet. Dieses kombinierte Vorgehen verbessert dauerhaft die fachgerechte und getrennte Entsorgung von den unterschiedlichsten Abfallfraktionen, so wie dies auch in den Zielvorgaben der Novellierung des Kreislaufwirtschaftsgesetzes gefordert ist.

Durch gezielte Informationen wird die Identifikation der Bürger als zuverlässiger Partner im Bereich der Abfallentsorgung und Stadtsauberkeit kontinuierlich verbessert. Nur durch solch ein kooperatives gemeinsames Handeln und der allseitigen Übernahme von Verantwortung kann dauerhaft ein lebenswertes Umfeld bestehen.

2.9.3 Breitbandtechnologie und öffentliches WLAN

Breitbandtechnologie

Die Digitalisierung hat direkte Auswirkung auf die Entwicklung nahezu aller gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Bereiche. Ziel muss folglich der Aufbau einer hochleistungsfähigen, und vor allem zukunftsorientierten Telekommunikationsinfrastruktur im Saarbrücker Stadtgebiet sein, damit die technischen Voraussetzungen geschaffen sind, den perspektivischen Bandbreitenbedarf zu erfüllen und die Landeshauptstadt auf die digitalen Anforderungen von morgen vorzubereiten.

Im Jahr 2014 bekräftigte die Bundesregierung in ihrer Digitalen Agenda ein bereits bestehendes Ziel. Bis Ende 2018 sollen bundesweit flächendeckend sogenannte NGA-Netze („Next Generation Access“) verfügbar sein, die Bandbreiten von zunächst mindestens 50 Mbit/s ermöglichen. Im Rahmen des saarlandweiten Projektes ‘NGA Netzausbau Saar‘ durch den Zweckverband eGo Saar werden zielgenau überall dort moderne NGA-Datennetze aufgebaut, wo dies mittelfristig nicht aus eigenem Antrieb durch den Markt erfolgen wird.

Nach Abschluss der Maßnahme Ende 2018 sollen rund 99% des Saarbrücker Stadtgebietes über Bandbreiten von mind. 50 Mbit/s verfügen und die sogenannten ‚weißen Flecken‘ im Stadtgebiet Saarbrücken eliminiert sein.

Das Fraunhofer Heinrich-Hertz-Institut (HHI) erwartet gemäß der durch die Staatskanzlei Saarland im Jahr 2015 in Auftrag gegebenen „Breitbandstudie Saarland“, mittel- und langfristig einen Bandbreitenbedarf für die Haushalte von 100 Mbit/s bis zu 10 Gbit/s. Auch die Empfehlung einer aktuellen Studie, die das Bundesland Rheinland-Pfalz beim TÜV Rheinland in Auftrag gegeben hat, definiert die Zugangsnetze der nächsten Generation mit Bandbreiten von mindestens 300 Mbit/s, um die Zahl der ständig wachsenden digitalen Anwendungen und Dienstleistungen künftig zu bewältigen. Zur Erreichung der vorgenannten Versorgungsgrades ist es notwendig, ein entsprechendes FTTH -Entwicklungskonzept für das Saarbrücker Stadtgebiet zu erarbeiten mit dem primären Ziel die technologisch nicht zukunftsfähigen Kupferleitungen durch Glasfaserinfrastruktur (FTTH/FTTB) abzulösen. Das eingangs beschriebene Projekt ‚NGA Netzausbau Saar‘ kann hier als wichtiger Schritt auf dem Weg zur Gigabitgesellschaft angesehen werden.

Öffentliches WLAN

Im Rahmen eines Pilotprojektes mit der Bezeichnung „free.wifi.saarbruecken“ betreibt die Landeshauptstadt Saarbrücken seit Februar 2017 am initialen Standort, dem Herzstück des Saarbrücker Stadtlebens, St. Johanner Markt, ein öffentliches WLAN Angebot. Parallel dazu gingen in Zusammenarbeit mit der Saarbahn Netz GmbH vier weitere Hotspots rund um das Rathaus an der Bushaltestelle Betzenstrasse und der Saarbahnhaltestelle Johanniskirche durch den Realisierungspartner intersaar GmbH erfolgreich in Betrieb. Das öffentliche WLAN ist in zwei verschiedenen Nutzungsvarianten verfügbar. So bietet die Landeshauptstadt zum einen die klassische unverschlüsselte Anmeldung und zum anderen eine Anmeldung mit einem individuellen Nutzerschlüssel an, der für jeden Nutzer unkompliziert und ohne Angabe persönlicher Daten automatisch erstellt wird. Bei der zweiten Nutzungsvariante erfolgt die Datenübertragung im Funknetz verschlüsselt und bietet dank des individuellen Schlüssels ein hohes Schutzniveau gegen das Abhören der Datenkommunikation.

Perspektivisch soll das Angebot von freien WLAN-Infrastrukturen in der Innenstadt und an belebten Orten in den verschiedenen Saarbrücker Stadtteilen weiter ausgebaut werden.

2.10 UMWELT UND KLIMA

2.10.1 Lärm

Die Belastung der Bevölkerung der Landeshauptstadt durch Umgebungslärm ist eines der zentralen Umweltprobleme. In der Innenstadt ist es hauptsächlich der Straßenverkehrslärm, der in besonders lauten Abschnitten nicht nur zu Belästigungen führt, sondern auch gesundheitsschädigende Beeinträchtigungen bei den Anwohnerinnen und Anwohnern hervorrufen kann. Lärm kann zu überhöhten Blutdruck, Herzinfarkt und Schlagfällen führen. Die Vorsorgewerte der DIN 18005 (Schallschutz im Städtebau) sind häufig ebenso überschritten, wie die Grenzwerte der zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche erlassenen Verkehrslärmschutzverordnung¹⁰⁶ (16. BImSchV).

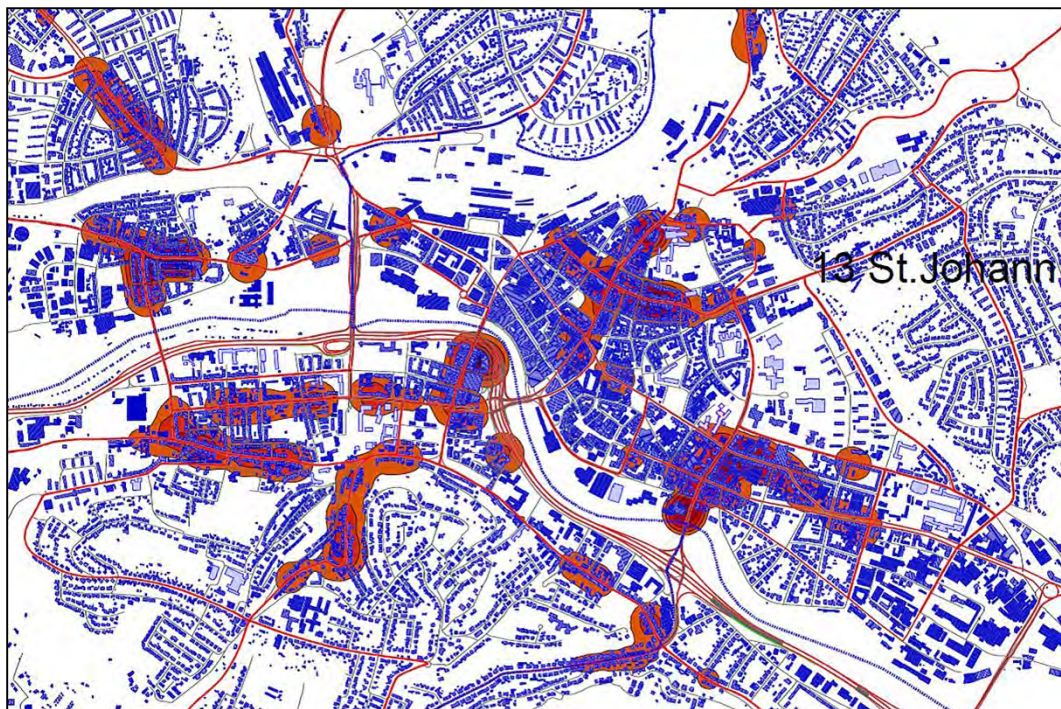


Abbildung 64: Lärm Hot-Spots MIV >70 dB(A) L_{DEN}

Quelle: GSB GBR

Besonders das Umfeld von Hauptverkehrsstraßen kann als stark verlärmte bezeichnet werden. Nach den Ergebnissen der strategischen Lärmkartierung 2013¹⁰⁷ (205 Straßenkilometer) sind ca. 20.900 Wohnungen, 20 Schulen und 2 Krankenhäuser sowie 43.000 Menschen einem Straßenverkehrslärm von $L_{DEN}^{108} > 55$ dB(A) ausgesetzt. An sehr vielen Straßen werden Lärmpegel über 70 dB(A) im Tagesmittel und 60 dB(A) nachts erreicht, in Einzelfällen wurden sogar Werte von mehr als 75 dB(A) im Tagesverlauf und mehr als 65 dB(A) nachts be-

¹⁰⁶ Die VO ist grundsätzlich zwar nur bei der Beurteilung von Straßenneubauten oder wesentlichen Änderungen relevant. Die Grenzwerte werden jedoch auch bei bestehenden Straßen als Indikator für die Verlärmung vergleichsweise herangezogen.

¹⁰⁷ Prof. Dr. Kerstin Giering GSB GbR im Auftrag der Landeshauptstadt Saarbrücken: Lärmaktionsplanung 2. Stufe, Erläuterungsbericht vom 30.09.2015, S 16

¹⁰⁸ Bewertung allgemeine Lärmbelästigung:

L_{DEN} ist ein mittlerer Pegel über 24 h, ganzjährig (Day, Evening and Night) mit 5 dB Zuschlag für den Abend und 10 dB für die Nacht

rechnet¹⁰⁹. Als sog. „Hot-Spots“, Bereiche mit hohen Lärmpegeln ($L_{DEN} > 70$ dB(A)) und einer hohen Zahl von betroffenen Einwohnern, wurden in der strategischen Lärmkartierung 2013 folgende Bereiche identifiziert:

In der Innenstadt liegen die Hot Spots mit $L_{DEN} > 70$ dB(A) in der Dudweilerstraße, Richard-Wagner-Straße, Paul-Marien-Straße, Großherzog-Friedrich-Straße und Luisenviertel/Eisenbahnstraße.

Auch entlang der Saarbahntrasse treten Lärmbelastungen auf: entlang der Kaiserstraße, Großherzog-Friedrich-Straße, Arndtstraße und Mainzer Straße. In der Summe werden durch die Saarbahn rechnerisch 2300 Wohnungen, eine Schule und ein Krankenhaus mit einem Pegel von $L_{DEN} > 55$ dB(A) beaufschlagt¹¹⁰. Da beim Bau der Saarbahn bereits die 16. BImSchV galt, mussten zum Schutz der Nachbarschaft vor Verkehrslärm auch die Grenzwerte beachtet werden. Die Lärmaktionsplanung geht deshalb davon aus, dass bei der Genehmigung der Saarbahn dort, wo die jeweiligen Grenzwerte überschritten waren, entsprechende passive Lärmschutzmaßnahmen vorgeschrieben und umgesetzt worden sind.

Ein besonderer Fall ist die Lärmsituation im innerstädtischen Saartal durch die A 620. Unmittelbar neben der Autobahn beträgt die Lärmbelastung > 75 dB(A). Wegen einer vergleichsweise geringen Zahl stark betroffener Anwohnerinnen und Anwohner in den Gebäuden entlang der Autobahn wird das Saartal nicht zu den Hot-Spots gezählt, folglich werden im Rahmen der Lärmaktionsplanung zurzeit noch keine Maßnahmen vorgeschlagen.

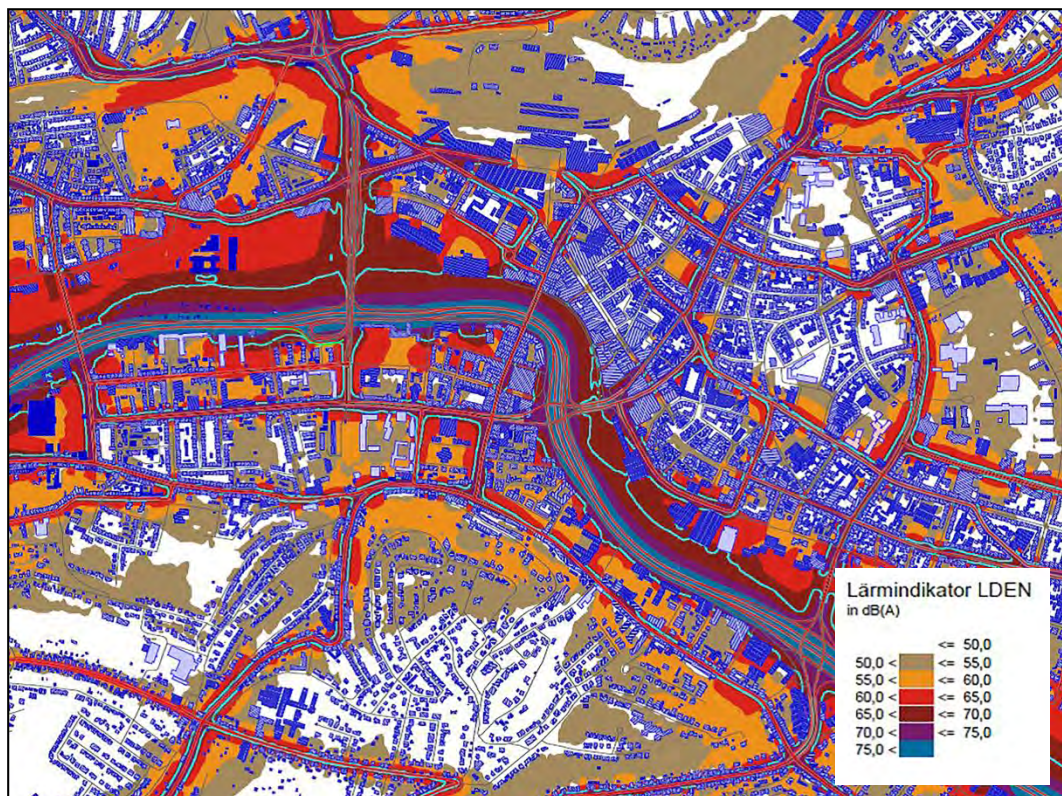


Abbildung 65: Isophonenkarte 4 m über Grund. Pegelwerte LDEN im Freiraum

Quelle: Lärmaktionsplanung 2013

¹⁰⁹ GSB GbR, ebenda

¹¹⁰ GSB GbR, a.a.O., S. 16

Gleichwohl führt die hohe Verkehrsbelastung der Autobahn zu erheblichen Lärmimmissionen gerade in Bereichen mit einer besonderen Aufenthaltsqualität. An der Berliner Promenade, am Neumarkt, am Staatstheater und am Staden sind die Außenräume hochgradig vom Autobahnlärm belastet, zum Teil bis zu 70 dB(A). Dies wiegt besonders schwer, weil diese Bereiche eine wichtige Freiraum- und Erholungsfunktion für die Bevölkerung der gesamten Stadt erfüllen (siehe auch Kapitel 2.11 Freiraum und Kapitel 4.4 Handlungsraum Alt-Saarbrücken/Innenstadt).

Bisherige Maßnahmen zur Minderung des Verkehrslärms

Die Landeshauptstadt hat bereits 2008/2009 einen Lärmaktionsplan der 1. Stufe gem. Bundes-Immissionsschutzgesetz aufgestellt, der für vom Straßenverkehr besonders betroffene Hot-Spot-Bereiche kurz-, mittel- und langfristige Handlungsansätze formuliert hat und konkrete Maßnahmen zur Lärmreduzierung enthält. Der 2015 verabschiedete Lärmaktionsplan der 2. Stufe hat die besonders betroffenen Hauptverkehrsstraßen noch einmal präzisiert und Vorschläge zur kurzfristigen Umsetzung von Lärmreduzierungsmaßnahmen - auch für die Innenstadt - formuliert. In der Dudweilerstraße und in Teilen der Metzger Straße wurden mit dem Einbau von lärmoptimiertem Asphalt bereits erste Erfolge erzielt. In der Eisenbahnstraße wurde durch den abgeschlossenen Umbau und durch eine Beschränkung der Geschwindigkeit auf 30 km/h eine spürbare Entlastung erreicht.

Weitere hochbelastete Straßen wie die Lebacher Straße, die Richard-Wagner-Straße und Teile der Metzger Straße sind durch die Einführung von Tempo 30 spürbar entlastet werden.

2.10.2 Klimawandel und Bioklima in der Innenstadt

Die Landeshauptstadt hat sich bereits 2011 im Rahmen eines Modellprojektes zum ExWost Forschungsprogramm „Urbane Strategien zum Klimawandel“ intensiv mit den Wirkfolgen des globalen Klimawandels für Saarbrücken und den daraus erforderlich werdenden Anpassungsmaßnahmen beschäftigt¹¹¹. Hierzu wurden 2012 modellgestützte Analysen zu den klimaökologischen und lufthygienischen Funktionen im Stadtgebiet durchgeführt¹¹². Auf dieser Grundlage ist der Handlungsbedarf für Anpassungsmaßnahmen in Freiräumen ermittelt worden.

Eine Auswertung der regionalen Klimamodelle bis 2050 lässt für das Saarland folgende Änderungen des Klimas erwarten:

- Es wird insgesamt wärmer, d.h. es wird eine Steigerung der Jahresdurchschnittstemperatur um bis zu 1,75°C prognostiziert - vorausgesetzt, dass durch internationale Übereinkommen die globale Erwärmung auf 2°C begrenzt werden kann. Die Sommer werden heißer und trockener, die Winter feuchter. Der stadtklimatisch bedingte Hitzeinseleffekt wird sich verstärken. Potenzielle Folgen sind u.a.: sinkender thermischer Komfort, mehr hitze- und kältebedingte Todesfälle, stärkere Konzentration von Luftschadstoffen, veränderte Ansprüche an Räume (Kühlung, Klimatisierung) und Freiräume (z.B. Schatten).

¹¹¹ Planungsgruppe agl im Auftrag der Landeshauptstadt Saarbrücken: Städtische Freiraumplanung als Handlungsfeld für Adaptionsmaßnahmen, Abschlussbericht des Saarbrücker Modellprojektes ExWost Urbane Strategien zum Klimawandel – Kommunale Strategien und Potenziale, 2012.

¹¹² GEONET Umweltconsulting GmbH im Auftrag der Landeshauptstadt Saarbrücken: Stadtklimatische Gesamtanalyse der Landeshauptstadt Saarbrücken, 2012

- Extremereignisse, wie z.B. länger anhaltende Trockenperioden bzw. Starkregenereignisse können häufiger auftreten. Potenzielle Folgen sind u.a.: steigender Wasserbedarf und sinkendes Brauchwasserangebot im Sommer, veränderte Häufigkeit und Höhe von Überflutungen und Hochwässern.

Das ExWoSt-Forschungsprojekt „Städtische Freiraumplanung als Handlungsfeld für Adaptionsmaßnahmen“ ergänzt das Freiraumentwicklungsprogramm Saarbrückens um den Aspekt des Klimawandels. Zur Betrachtung der Hitze in der Stadt ist zunächst die Betroffenheit der Siedlungsbereiche ermittelt worden, für welche die Baudichte, die Bevölkerungsdichte, die Altersstruktur und die Exposition relevant sind. Deutlich wird eine hohe Betroffenheit in den dichten Stadtgebieten insbesondere der Innenstadt. Ausgleichend können die Freiräume wirken, auf stadtregio-naler Ebene durch Luftaustauschprozesse, lokal durch die Klimarelevanz einzelner Freiräume und auf die Siedlungsstruktur bezogen insbesondere durch Grünvolumen. Der Handlungsbedarf wird entsprechend der unterschiedlichen klimatischen Wirkungen auf drei Ebenen bestimmt:

- Auf stadtregio-naler Ebene ist es wichtig, den Luftaustausch zu sichern, sowohl die relevanten Kaltluftproduktions- und abflussgebiete als auch die Ventilationsbahnen und etwaige Trittsteine in betroffenen Siedlungsbereichen.
- Auf lokaler Ebene wird die Klimarelevanz der einzelnen urbanen Freiräume betrachtet. Hier spielt insbesondere ihre Oberflächenbeschaffenheit, ihre Albedo (Rückstrahlvermögen) und ihr Vegetationsvolumen (Schatten und Verdunstung) eine Rolle. Diese Freiräume schaffen nicht nur angenehme Aufenthaltsbedingungen, sie sind auch für die umgebende Bebauung klimawirksam. Zu den Freiräumen mit mittlerem und hohem Anpassungsbedarf gehören insbesondere große steinerne Plätze.
- Der Anpassungsbedarf auf Ebene der Siedlungsstruktur mit den auf die Bebauung bezogenen Freiräumen ist insbesondere in den dichten Stadtgebieten hoch und somit vor allem in den Distrikten der Innenstadt.

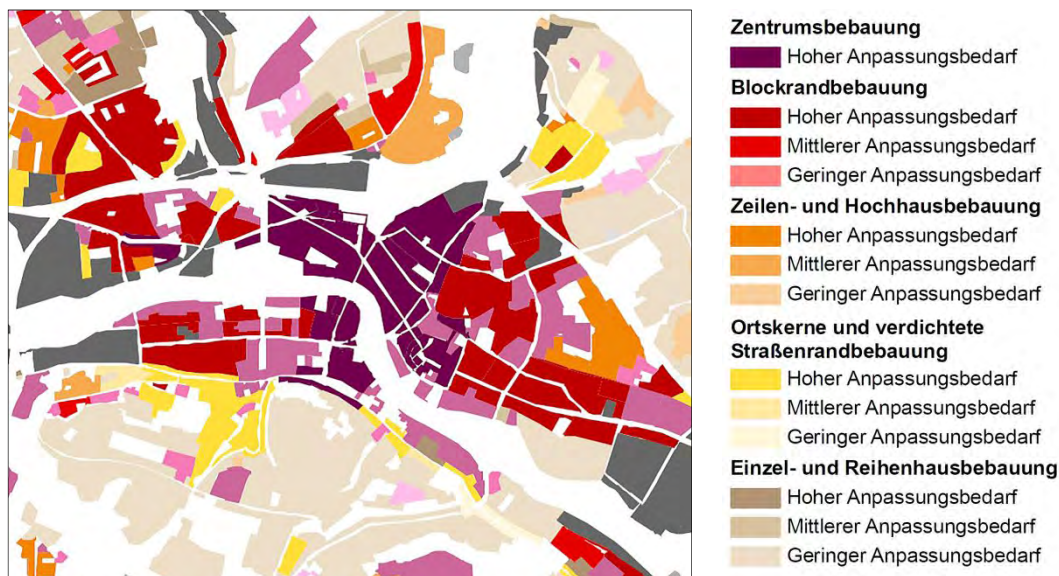


Abbildung 66: **Anpassungsbedarf Freiräume auf der Ebene der Siedlungsstruktur**
Quelle: Planungsgruppe agl

Das Relief der Landeshauptstadt ist gekennzeichnet von der Tallage der Saar, in der die Innenstadt liegt, die umliegenden, überwiegend bebauten Seitentäler und die teils bebauten und teils bewaldeten Höhenlagen. Dieses Relief führt zu thermisch angetriebenen Luftaustauschprozessen. Die Zufuhr von Frischluft bzw. Kaltluft, die über Luftleitbahnen in das Saartal transportiert wird, ist besonders bei

austauscharmen, sommerlichen Wetterlagen in den stark versiegelten und dicht bebauten Innenstadtbereichen von Bedeutung.

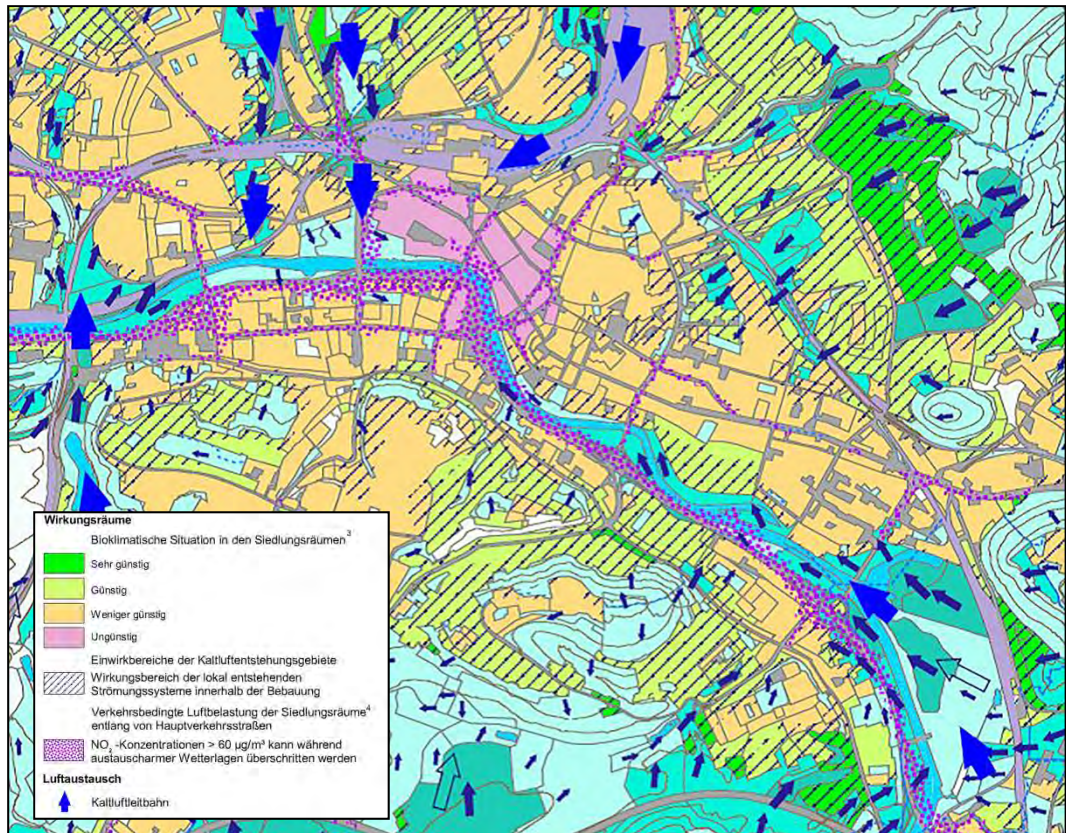


Abbildung 67: Klima- und immissionsökologische Funktionen im Stadtgebiet
Ausschnitt, Quelle: GEONET¹¹³

Während sich die Höhenlagen mit einer offenen Bebauungsstruktur, hohen Grünflächenanteilen und einem ungestörten Luftaustausch als bioklimatisch günstig bzw. sehr günstig erweisen, kommt es bei länger anhaltenden austauscharmen Wetterlagen im Sommer in der Innenstadt zu einer hohen Überwärmungsintensität. Die dichte Bebauungsstruktur und der hohe Versiegelungsgrad bei gleichzeitiger geringer Grünausstattung behindern den notwendigen Luftaustausch. Das hohe Verkehrsaufkommen trägt zur Verschärfung der Belastungssituation für die hier verweilenden Menschen bei. Das im Rahmen der Klimaanalyse erstellte Klimamodell weist zum Beispiel während einer Sommernacht für die Innenstadt um bis zu 10°C höhere Temperaturen auf als für landwirtschaftlich genutzten Freiflächen am Stadtrand.

Negative gesundheitliche Folgen einer überdurchschnittlich hohen Wärmebelastung, die oft mit lufthygienischen Belastungen einhergehen (siehe unten), können sich in Herz-Kreislauf-Erkrankungen oder in Erkrankungen der Atemwege zeigen.

Insgesamt kann die klimatische Situation in der Innenstadt als „weniger günstig“ bis „ungünstig“ beschrieben werden. Besonders betroffen ist der Bereich um die Bahnhofstraße/Trierer Straße, die City West und das Luisenviertel¹¹⁴.

¹¹³ GEONET, Stadtklimatische Gesamtanalyse, S. 38

¹¹⁴ ebenda

2.10.3 Luftqualität

Die Qualität der Luft in einer Stadt ist in hohem Maße von der Anzahl der gewerblichen und häuslichen Emissionsquellen, der Verkehrsdichte und der Bebauungsstruktur abhängig. Zusätzlich hat die Dynamik der klimatisch indizierten Luftaustauschprozesse einen wesentlichen Einfluss auf die Ausprägung der städtischen Luftbelastung.

Während die Luftqualität in Saarbrücken bedingt durch den Rückgang der gewerblichen und häuslichen Emissionen insgesamt als überwiegend gut bezeichnet werden kann, stellt vor allem in der Innenstadt die verkehrsbedingte Luftverschmutzung, auch wegen der dichten Bebauungsstruktur und der geringen Grünausstattung, weiterhin ein Umweltproblem dar. Feinstaub und gasförmige Schadstoffe, wie Stickstoffdioxid (NO_2) bilden dabei die Hauptbestandteile der Luftverschmutzung. Die gesundheitlichen Folgen einer dauerhaften Exposition mit erhöhten Schadstoffwerten können sich in einer vermehrten Rate von Lungenerkrankungen, Herz-Kreislauf-Erkrankungen oder Krebserkrankungen widerspiegeln.

Im Rahmen der Aufstellung des Luftreinhalteplans Saarbrücken (in Kraft seit Januar 2013) wurde die lufthygienische Belastungssituation in Saarbrücken mit dem Schwerpunkt Stickstoffdioxid (NO_2) analysiert und prognostiziert¹¹⁵.

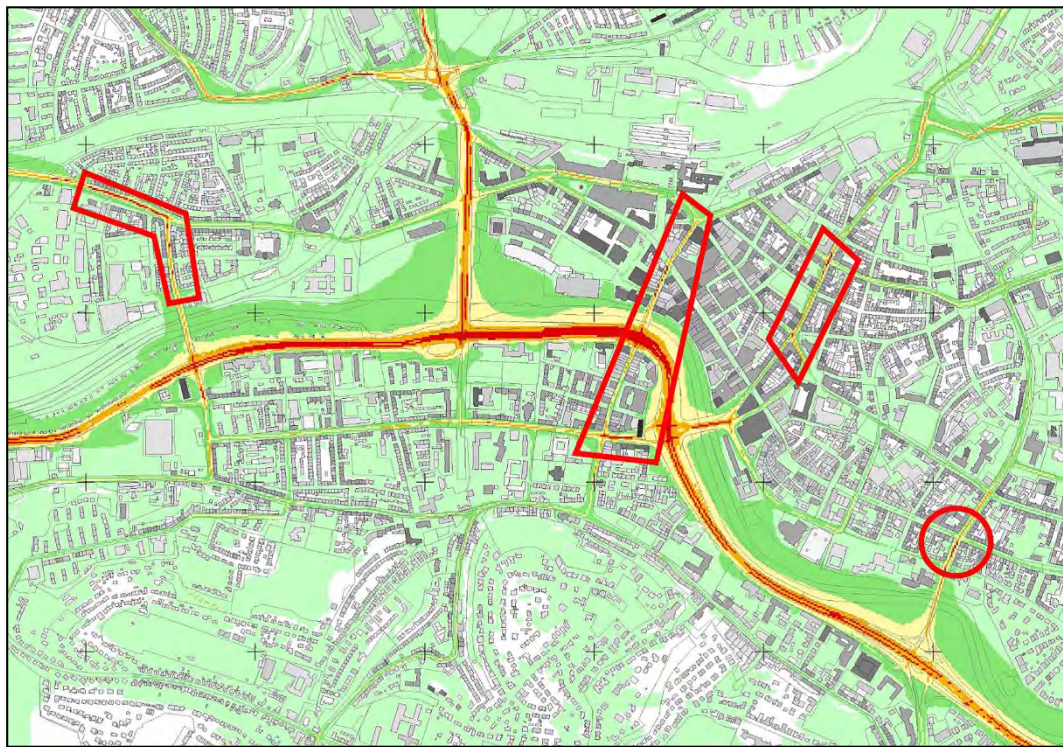


Abbildung 68: **Belastungsbereiche Stickoxide 2015:**
Quelle: GEONET

- Danach wird die NO_2 -Belastung im Saartal deutlich durch die Emissionen der A620 und der Westspange geprägt. Dort finden sich hohe NO_2 Konzentrationen über den Fahrbahnen und am Rand. Hohe NO_2 -Konzentrationen treten

¹¹⁵ GEONET Umweltconsulting GmbH im Auftrag der LHS und des MUEV des Saarlandes: Stadtklimatische und lufthygienische Gesamtanalyse der Landeshauptstadt Saarbrücken, Teilprojekt Luftreinhalteplan, 2011

zudem in anderen Hauptverkehrsstraßen mit hohem Verkehrsaufkommen und ungünstiger Bebauungsstruktur auf (siehe Abbildung).

- Die Belastung mit Feinstaub betrifft im Grunde die gleichen Straßenabschnitte. Die für die Grenzwertbetrachtung relevanten Gehwegbereiche sind im Jahresmittel mit unter $30\mu\text{g}/\text{m}^3$ insgesamt nur mäßig belastet. Bedingt durch die relativ geringe Hintergrundbelastung durch Feinstaub ist das Immissionsniveau in Hinblick auf die beurteilungsrelevanten Grenzwerte vergleichsweise niedrig¹¹⁶.

Bisherige Maßnahmen zur Luftqualität

Da in allen Belastungsbereichen auch ein hoher Anteil von Linienbussen zu verzeichnen ist, ist als eine der mutmaßlich wirkungsvollsten Maßnahmen zur Verminderung der lokalen Immissionsbelastung der ausschließliche Einsatz einer emissionsarmen Busflotte (Mindestabgasnorm Euro V) ab 2015 beschlossen und umgesetzt worden. Damit ließe sich rechnerisch eine Minderung des Jahresmittelwertes für NO_2 von bis zu $6\mu\text{g}/\text{m}^3$ beispielsweise in der Eisenbahnstraße erreichen.

Eine exemplarische Emissionsbilanz für die Eisenbahnstraße ergab zudem, dass diese Größenordnung auch mit den Verkehrsfluss verbessernden städtebaulichen und verkehrslenkenden Maßnahmen erreicht werden kann.

Seit 2014 werden an allen Luftmessstationen in Saarbrücken, auch in der Innenstadt, die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte vollständig eingehalten.

2.10.4 Hochwasser

Je nach Ort, Wassermenge und Dauer/Intensität von Regenereignissen bzw. einer Schneeschmelze führen die Wassermassen aus der Blies und der Saar zu Hochwasser in Saarbrücken. Die Klimamodelle gehen von einer Zunahme der Häufigkeit von Starkregenereignissen, insbesondere im Winterhalbjahr aus.

Leichtere Hochwässer bis zu einem MHQ¹¹⁷ können durch ein Absenken der Stauklappen an der Schleuse Burbach schadenfrei abgeführt werden. Der Stauspiegel der Saar kann dabei auf 185,25 m ü.NN gehalten werden.

Etwas stärkere Hochwässer wie ein HQ₅¹¹⁸ führen aber bereits zur Überflutung der innerstädtischen Trasse der A 620, die zwischen Bismarck- bzw. Luisenbrücke ihre tiefsten Punkte hat. Zwischen 1993 und 2007 war die A 620 an 87 Tagen wegen Hochwasser gesperrt, das sind durchschnittlich 5,8 Tage pro Jahr. Im Winter 2010/2011 wurde die Autobahn dreimal gesperrt. Wegen der Kammstruktur der Erschließung mit der A620 als Rückgrat wird der innerstädtische Verkehrsfluss an einer sehr neuralgischen Stelle unterbrochen. Verkehrsumleitungen, die Einrichtung von Umfahrungen sowie die damit verbundenen Staus beeinträchtigen die Funktion der Innenstadt und verursachen erhebliche volkswirtschaftliche Schäden.

¹¹⁶ Ebenda, S. 55

¹¹⁷ MHQ ist ein arithmetisch mittlerer Hochwasserabfluss der Saar von 314m^3 Wasser/sec. Er entspricht einer Wiederkehrzeit von 2-3 Jahren. Bei normalem Wasserstand transportiert die Saar ca. 90m^3 Wasser/sec, vgl. eepi, Luxembourg im Auftrag der Landeshauptstadt Saarbrücken: Gutachten zu möglichen Veränderungen der Hochwassersituation in der Saar durch Umsetzung des Großprojektes Stadtmitte am Fluss, 2008-2012, nicht veröffentlicht.

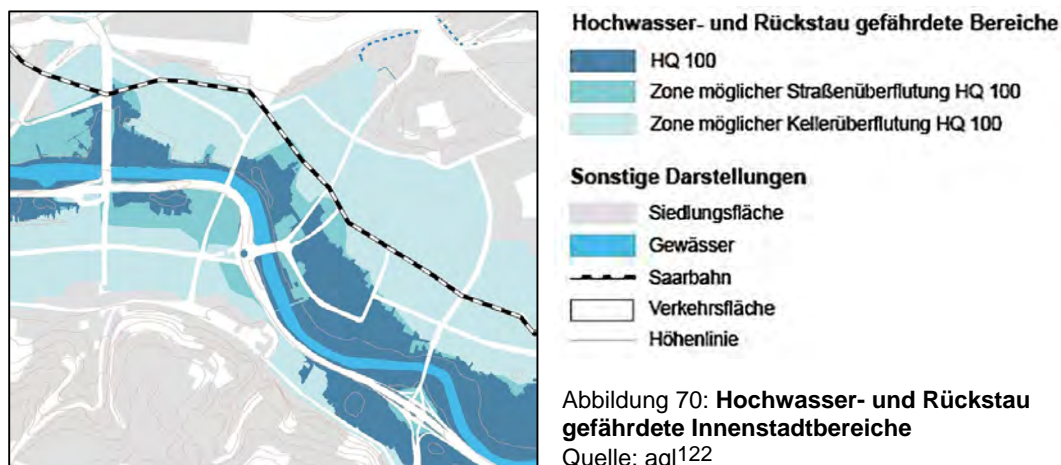
¹¹⁸ HQ₅, Hochwasser mit einer Wiederkehrzeit von 5 Jahren.

Bei einem Hochwasser HQ₅₀ (Wasserstand vergleichbar mit Hochwasser von 1993 im damaligen Gewässerbett) werden die Freiflächen an der Kongresshalle, an der Berliner Promenade, am Staatstheater und die unmittelbar an der Saar gelegenen Wohngebiete Am Staden und Hindenburgstraße/Koßmannstraße sowie Teile des Gewerbegebietes Ost geflutet.



Abbildungen 69: **Hochwasser 1993 in Saarbrücken**
Quelle: LHS

Bei einem Hochwasser HQ₁₀₀¹¹⁹ verschärft sich die Situation erheblich. Nach den im Flusshydrologischen Webdienst FLYS veröffentlichten, derzeit (noch) gültigen Berechnungen der Bundesanstalt für Gewässerkunde steht dann das Wasser nochmals rund 60 cm höher. Der größte Teil der historischen Altstadt St. Johann und des Kulturufers, Berliner Promenade, Teile der Bahnhofstraße, des Regierungsviertels, Teile der Wohngebiete Koßmannstraße und Am Staden sowie Teile des Gewerbegebietes Ost sind in diesem Fall überschwemmt¹²⁰. Kellerüberflutungen sind in der gesamten Innenstadt zu erwarten. Insgesamt werden durch ein HQ₁₀₀ im Stadtgebiet (Saar inkl. aller Zuflüsse) 487 ha überflutet, bei einem HQ₂₀₀ sind es 678 ha¹²¹.



¹¹⁹ Bei einem HQ₁₀₀ fällt eine Wassermenge von 1180 m³/sec an.

¹²⁰ Für die hochwassergefährdeten Gebiete im Hochwasserspiegel HQ₁₀₀ und HQ_{extrem} hat das MfUV Hochwassergefahren- und Hochwasserrisikokarten erstellt, siehe Ministerium für Umwelt- und Verbraucherschutz: Hochwassergefahrenkarte und Hochwasserrisikokarte Saarland, 2013

¹²¹ Planungsgruppe agl im Auftrag der Landeshauptstadt Saarbrücken: Städtische Freiraumplanung als Handlungsfeld für Adaptionsmaßnahmen, Abschlussbericht des Saarbrücker Modellprojektes ExWest Urbane Strategien zum Klimawandel – Kommunale Strategien und Potenziale, 2012, S. 87

¹²² agl, ebenda, S. 91

2.11 GRÜNFLÄCHEN UND FREIRÄUME

2.11.1 Bestandssituation

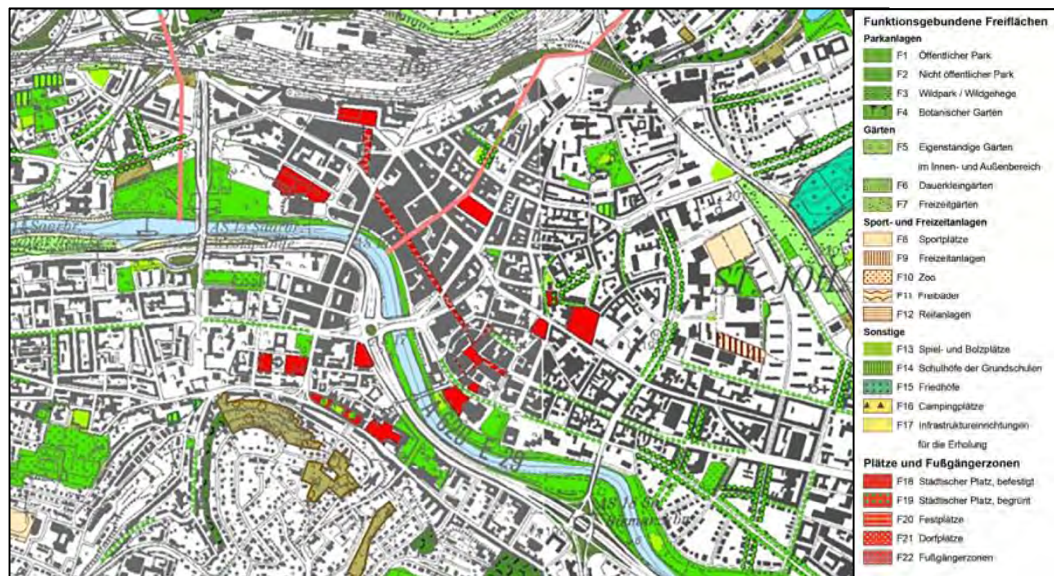


Abbildung 71: Freiraumtypen in der Innenstadt, Ausschnitt

Quelle: Planungsgruppe agl

Nach der Analyse im Freiraumentwicklungsprogramm besitzt Saarbrücken weitläufige Wälder und landwirtschaftlichen Flächen. Mit 78 km² Wald (= 47% der Gesamtfläche) und 23 km² landwirtschaftliche Fläche (= 14%) ist die Landeshauptstadt statistisch eine sehr grüne Stadt¹²³.

Im urbanen Raum gibt es dagegen relativ wenige Grün- und Freiflächen. Besonders in der Innenstadt ist die Ausstattung mit Freiflächen eher ungünstig. Die wenigen bestehenden Grün- und Freiräume sind dann oft von stadtweiter Bedeutung oder darüber hinaus.

Die Freiräume entlang der Saar verbinden die Städte und Gemeinden von Frankreich bis zur Mosel und sind wichtige Orte der Erholung und des Tourismus. Zu den Uferäumen in Saarbrücken gehören auf der rechten Saarseite der Stadt, das Kulturufer mit der Modernen Galerie und der Musikhochschule, die Theateranlage, die Berliner Promenade und der Bürgerpark. Auf der linken Saarseite liegt die Bismarckanlage; danach verläuft der Uferweg unmittelbar entlang der Autobahn. Wo früher die Saarbrücker in Grünanlagen Zugang zur Saar hatten, besteht heute durch die Autobahn eine Barriere mit erheblicher Lärmbelastung.

Gerade in den dichten, urbanen Strukturen sind die verbleibenden Freiräume von besonderer Bedeutung sowohl für die dort wohnenden Menschen als auch für, sei es in Bezug auf die natürlichen Umweltbedingungen wie Stadtklima, saubere Luft, Naturschutz oder in Bezug auf städtebauliche Faktoren wie Image, Bodenpreise, Stadtbild, Identität der Stadt, Freizeitnutzungen, Tourismus etc. Die öffentlichen Frei- und Grünräume haben einen wesentlichen Einfluss auf die Lebensqualität in der Stadt, z.B. Bewegung und Gesundheit, Naturerlebnis, Treffen und soziale Teilhabe, angenehme Atmosphäre. Sie gestalten wesentlich die Wahrnehmung der Innenstadt, sowohl für die Funktionen des Oberzentrums

¹²³ Planungsgruppe agl, Saarbrücken, im Auftrag der Landeshauptstadt Saarbrücken: Freiraumentwicklungsprogramm, 2006, S. 23, siehe: <http://www.saarbruecken.de/media/download-532aefb209fe4>

(Einkaufen, Veranstaltungen u.a.) als auch für den Tourismus und sind somit relevant für den Wirtschaftsstandort Saarbrücken.

Alt-Saarbrücken - Innenstadt

In Alt-Saarbrücken beträgt nach den Analysen im Rahmen des Freiraumentwicklungsprogramms der Anteil der funktionsgebundenen Freiräume an der Gesamtfläche nur 9% - obwohl die beiden stadtweit bedeutsamen Parkanlagen Deutsch-Französischer-Garten sowie der Hauptfriedhof im Stadtteil Alt-Saarbrücken liegen. Aufgrund ihrer peripheren Lage und der fehlenden Vernetzung mit der Innenstadt können diese Flächen nicht dazu beitragen, die fehlenden Naherholungsräume im verdichteten Bereich des Stadtteils Alt-Saarbrücken zu kompensieren.

In der dicht bebauten Tallage Alt-Saarbrückens gibt es nur wenige Frei- und Grünräume. Als öffentliche Grünanlagen sind dies der Nanteser Platz sowie die Grünflächen um die Staatskanzlei mit der Stengelanlage, eine beispielhafte Anlage der 50er Jahre. Der Park vor dem Pingusson-Bau ist Teil des baulichen Ensembles; bislang ist er nicht öffentlich zugänglich. Der Stadtwerkepark erfüllt bislang ebenfalls nicht die Rolle eines öffentlichen Parks. In ihrem heutigen Zustand erfüllen die bestehenden Freiflächen nicht die notwendige Rolle für Quartier und Bewohner, wie alltäglicher Zugang zu Freiraum und mögliche öffentliche Nutzung, ansprechende Gestaltung des Quartiers, Naturerfahrung, Anpassung an den Klimawandel u.a.

Größere Grünflächen finden sich jenseits des Betrachtungsgebietes am Hang. Hier liegt der Alt-Saarbrücker Friedhof als öffentliche Grünanlage. Der weitere Hang des Saartals ist gekennzeichnet durch Bewaldung.

Die Freiräume an der Saar sind von Alt-Saarbrücken, das früher unmittelbar an der Saar lag, nur über Umwege zugänglich und haben ihre Qualitäten vielfach verloren. Bismarckanlage und Kleingartenanlage Malstatter Brücke sind kaum erreichbar und laut, so dass sie in ihrer Naherholungsfunktion stark eingeschränkt ist. Der Neumarkt ist eine beparkte Restfläche. Der untere Schlossplatz wird ebenfalls vorwiegend als Stellfläche genutzt (siehe auch zur Aufenthaltsqualität Kapitel 2.11).

Bislang gibt es vor allem isolierte Freiflächen im unteren Alt-Saarbrücken, die untereinander nicht verbunden sind. Die Straßenräume werden vom Individualverkehr inklusive Parkplätzen dominiert und haben kaum Aufenthaltsqualität für Bewohner und Besucher. Es gibt nur einzelne beispielhafte Alleeabschnitte (z.B. Hohenzollernstraße).

Für Kinder besteht auf Alt-Saarbrücker Seite nur der Spielplatz auf dem Nanteser Platz. Die einzigen auch weiter entfernten Spielplätze sind an der Gärtnerstraße und an der Komturstraße. Für Freiräume für Kinder und Jugendliche besteht ein deutlicher Mangel.

Das untere Alt-Saarbrücken hat fast keinen wohnungsbezogenen Grünraum. Die meisten Innenhöfe dienen vor allem als Parkraum. Darunter leidet die Wohnqualität – insbesondere für Kinder – wesentlich.

St. Johann – Innenstadt

In St. Johann (ohne die Distrikte Am Homburg, Rotenbühl und Universität) ist die Ausstattung mit Freiräumen statistisch noch etwas schlechter. Mit einem Freiraumanteil (funktionsgebundene Freiflächen) von 6,4% ist der Stadtteil höchst verdichtet. Wie in Alt-Saarbrücken ist die Wohnqualität der dicht bebauten Innenstadtbereiche (z.B. Mühlenviertel, Quartier Mainzer Straße) durch einen Mangel an privaten und öffentlichen Grün- und Freiflächen eingeschränkt.

Jenseits der Grünanlagen an der Saar gibt es im Betrachtungsgebiet nur den Echelmeyerpark und die Bruchwiese als größere wohnungsnahe öffentliche Grünflächen. Als kleine Grünflächen und besonders gestaltete Orte stellen der Kirchgarten an der Johanniskirche sowie der Wolfgang-Staudte-Platz an der Faktoreistraße noch ein Angebot für Erholung und Ruhe in der Innenstadt dar. Plätze, die auch quartiersbezogen genutzt werden, sind der Max-Ophüls-Platz und der Landwehrplatz.

Die Freianlagen an der Saar vom Staden über das Kulturufer, die Theateranlage, das Willi-Graf-Ufer und weiter zum Bürgerpark werden intensiv genutzt. Sie sind von ihrer Größe und Gestaltung hervorragend zur Naherholung geeignet, sind aber gegenüber der Stadtautobahn stark durch Verkehrslärm belastet, so dass sie ihre Kompensationsfunktion nur eingeschränkt erfüllen. Am Staden, der einen weiten regionalen Einzugsbereich hat, findet bereits eine Übernutzung statt.

Der Bürgerpark Hafensinsel ist mit insgesamt 9 ha die größte Grünanlage der Innenstadt. Er verbindet die Innenstadt mit dem unteren Malstatt. Als Deutschlands erster „postmoderner“ Stadtpark ist der Bürgerpark von ganz besonderer Gestaltqualität und Ausstattung. Obwohl er zusätzlich vielfältige Aufenthaltsangebote bietet, wird er von der Bevölkerung nur mäßig angenommen und ist häufig Ziel von sozialen Randgruppen und Vandalismus¹²⁴.

Für Kinder gibt es Spielbereiche im Echelmeyerpark, in der Bruchwiese und in der Theateranlage sowie den Spielplatz im Nauwieser Viertel. Auch in der Bahnhofstraße sind einzelne Spielmöglichkeiten integriert. Für Jugendliche gibt es einen Bolzplatz an der Martin-Luther-Straße sowie ein sehr stark genutztes Basketballfeld auf dem Landwehrplatz. Diese Spielflächen sind jedoch für die zahlreichen in St. Johann lebenden Kinder und Jugendliche kaum ausreichend.

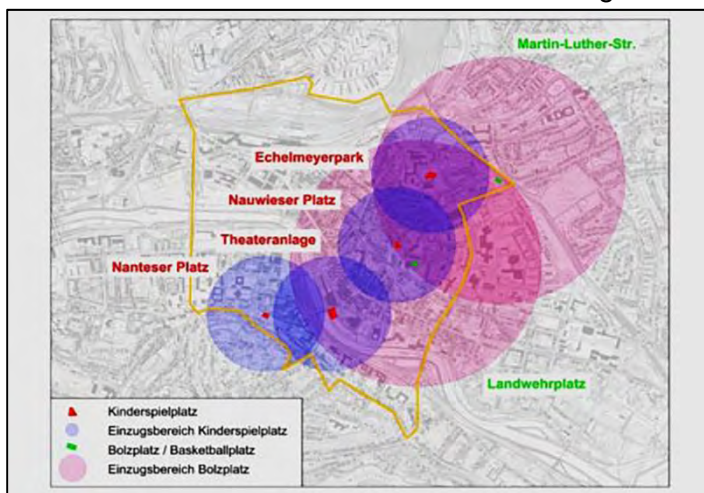


Abbildung 72: **Spielbereiche für Kinder in der Innenstadt**
Quelle: LHS

Auch privater Außenraum womöglich mit Wohnungsbezug ist in St. Johann kaum vorhanden. Dies gilt für das Nauwieser Viertel, aber insbesondere für das Mühlenviertel, wo fast kein Grün in den Höfen vorhanden ist und die Wohnqualität darunter leidet. Während im Nauwieser Viertel das Leben auch im Straßenraum stattfindet mit z.T. breiteren Gehwegen und Straßenbäumen, haben die Straßen

¹²⁴ Der Bürgerpark ist Teil des Programmgebiets „Soziale Stadt Malstatt“. Im Rahmen der Stadterneuerung ist vorgesehen, die vorhandene Skateranlage nach den neuesten Erkenntnissen und Erfordernissen der Szene umzubauen. Damit wird der Bürgerpark ein Alleinstellungsmerkmal für die Jugendlichen erhalten. siehe auch ISEK Saarbrücken Malstatt, S. 42 ff.

im Mühlenviertel mit schmalen Gehwegen und dominiert vom ruhenden Verkehr kaum Aufenthaltsqualität.

2.11.2 Bisherige Maßnahmen zum Freiraum

Ein Schwerpunkt der bisherigen Maßnahmen lag in ergänzenden Gestaltungen des Saarfreiraums mit den Uferanlagen und verbesserten Anbindungen zur Saar, u.a. als Teil des Interregprojekts „Das blaue Band“. Zahlreiche kleinere Maßnahmen von Plätzen und Grünanlagen sorgen für grundlegende Aufwertungen auch in dichten Bereichen. Zudem sind grundlegende Instandsetzungen der bestehenden Grün- und Parkanlagen wichtig. Bei allen Maßnahmen wird auf eine effektive Anpassung an den Klimawandel geachtet, und wo möglich im Straßenraum Bäume gepflanzt. In der Innenstadt konnten in den letzten Jahren folgende Grün- und Freiräume hergestellt oder aufgewertet bzw. vorbereitende Planungen entwickelt werden:

Freiraumverbindung Saar

Im Rahmen des Interregprojektes „Das blaue Band“ sind wichtige ergänzende Wegeverbindungen und Freiräume an der Saar gebaut worden, u.a. zwischen Berliner Promenade und Bürgerpark.

- Verbindung Bürgerpark – Berliner Promenade: Mit dem Projekt ist ein wichtiger Lückenschluss des Saaruferweges geschlossen worden: Heute promenieren viele von der Innenstadt bis zum Bürgerpark und die Verbindung wird rege von Radfahrern genutzt.



Abbildung 73: **Verbindung Bürgerpark-Promenade**
Quelle: LHS

Ein neuer Geh- und Radweg wurde geschaffen sowie ein neuer Zugang zur Saar über eine langgestreckte Sitzstufenanlage. Auf der oberen Ebene führt ein neuer Steg zur Kongresshalle (s.öffentlicher Raum). Anbindungen zur Saar: Die zur Saar und Sitzstufenanlage führende Faktoreistraße wurde mit einer neu gestalteten Grünanlage und einem breiten Gehweg vor dem Ärztehaus aufgewertet. An der Wilhelm-Heinrich-Brücke führt eine neue Fahrradrampe zur Saar. Am Saarlandmuseum ist das Umfeld neugestaltet und die Anbindung zur Saar wird neu gebaut.

Kleine Plätze und Grünanlagen

Die kleinen Maßnahmen werden gezielt auf, so dass kleine, einladende Oasen mit Ausstrahlungskraft entstehen.

Max Braun-Platz: An der Stelle einer Parkplatzanlage ist die Anbindung von der Innenstadt zum Landwehrplatz entstanden: ein kleiner wassergebundener Platz unter hohen Platanen.



Vorplatz Alte Post: Der Baumbestand ist in Baumstreifen erhalten worden und dazwischen sind Streifen gepflastert worden, so dass ein einladender Platz entstanden ist, der auch gastronomisch genutzt wird.



Wolfgang Staudte-Platz: Die Grünanlage ist mit einer üppigen Staudenpflanzung unter Blauglockenbäumen neugestaltet werden und lädt mit langen Bankreihen zum Verweilen ein. Die grüne Oase am Ende der Einkaufsstraße wird intensiv genutzt.



Grünanlage am alten Stadtbad: Die kleine Grünanlage neben dem ehemaligen Stadtbad ist vom Investor neu gestaltet worden und steht nach wie vor der Öffentlichkeit zur Verfügung.

Abbildungen 74: **Max Braun-Platz, Vorplatz Alte Post und Wolfgang Staudte-Platz**
Quelle: LHS

Parkanlagen

Einige kleinere und größere Parkanlagen liegen im Betrachtungsgebiet bzw. in der Nähe. Hier sind Anpassungen an aktuelle Nutzungsbedürfnisse durchgeführt worden.

- Echelmeyerpark: Die Hauptwege sind neu gepflastert worden und der Spielplatz hat neue Spielgeräte erhalten.
- Bruchwiese: Hier ist der Spielplatz neugestaltet sowie Wegeverbindungen Instand gesetzt worden.
- Bürgerpark: Die Aufwertung des Bürgerparkes ist Teil des ISEKS für die Soziale Stadt Malstatt. In diesem Rahmen wird eine neue Skateranlage gebaut. Zudem ist ein Förderprojekt für die Instandsetzung der Beleuchtung vorgesehen.

Baumpflanzungen und Straßenraumaufwertung

Einige Straßen sind durch Baumpflanzungen aufgewertet worden:






- Mainzer Straße: Pflanzung einer neuer Baumreihe und Gestaltung einer kleinen Grünanlage.
- Eisenbahnstraße, Gutenbergstraße, Hohenzollernstraße: Pflanzung von Bäumen im Rahmen der Neugliederung und –gestaltung des Straßenraumes.
- Faktoreistraße: Neugestaltung des Bürgersteiges mit Baumpflanzungen.

2.12 URBANER ÖFFENTLICHER RAUM

2.12.1 Bestandssituation

Die urbanen öffentlichen Straßen und Plätze prägen das Bild und das Image der Stadt. Sie geben ihr Einmaligkeit und Unverwechselbarkeit. Attraktive Räume tragen erheblich zur Lebensqualität der Menschen bei. Sie sind auch ein Teil der in Kapitel 3.2.3 dargestellten „quality of place“ für die Standortentscheidungen von Unternehmen und Fachkräften.

Um zu einer Beurteilung des öffentlichen Raumes der Innenstadt zu kommen, wurde das Netz der öffentlich zugänglichen Straßen, Wege, Plätze und Grünflächen einer einheitlichen Beurteilung unterzogen¹²⁵. Als Beurteilungskriterium wurde in Anlehnung an die Arbeiten von Jan Gehl¹²⁶ der Sammelindikator „Aufenthaltsqualität für FußgängerInnen“ gebildet. Die Beurteilungskriterien für die Aufenthaltsqualität sind vielfältig und z.T. auch subjektiv. Zur planerischen Kategorisierung wurden fünf Qualitätstypen gebildet. Der Höhe der Aufenthaltsqualität bestimmt sich dadurch, inwieweit folgende Kriterien zutreffen:

-  **Höchste Aufenthaltsqualität:** Straßen, Plätze, Wege und Freiräume in gutem baulichen Erhaltungszustand, in denen der Fußverkehr Vorrang hat bzw. ausreichend große Fußwege zur Verfügung stehen („städtebauliche Bemessung“), Zugänglichkeit für Alle, Verkehrssicherheit für den Fuß- und Radverkehr, Witterungsschutz, Aufenthaltsangebote (z.B. in Form von Außengastronomie, nicht kommerzielle Sitzgelegenheiten, Spielmöglichkeiten) in städtebaulicher Einbindung (z.B. gute Qualität des Ortsbildes, Architektur im menschlichen Maßstab, historische Bausubstanz, Begrünung, Kunst im öffentlichen Raum, hohe Gestaltqualität der Beläge, Beleuchtung, Möblierung und Einbauten), soziale Sicherheit, hohe Passantenfrequenz, geringe Luft- und Lärmbelastung.
-  **Hohe Aufenthaltsqualität:** Die ansonsten höchste Aufenthaltsqualität wird durch das Nichtzutreffen einzelner wichtiger Kriterien herabgestuft.
-  **Mittlere Aufenthaltsqualität:** städtebauliche Einbindung in Form von Wohnstraßen mit Blockrand- oder Zeilenbebauung mit geringerer Verkehrs/Lärmbelastung, meist „traditioneller“ Straßenquerschnitt mit unterschiedlich breiten Gehwegen, Straßenrand-Parken, Aufenthaltsangebote sind nur vereinzelt anzutreffen, soziale Sicherheit durch Fußverkehr und hohen Wohnanteil.
-  **Eingeschränkte Aufenthaltsqualität:** Geschäftsstraßen und Hauptverkehrsstraßen mit mittlerer bzw. hoher Verkehrsbelastung, städtebauliche Einbindung in Form straßenbegleitender Bebauung, MIV bzw. Saarbahn-optimierter Verkehrsraum; Aufenthaltsangebote z.B. durch Gastronomie/Einzelhandel z.T. vorhanden, aber nur kommerzieller Art oder eingeschränkt durch Mängel im baulichen Erhaltungszustand, Umfeldbedingungen; Billigläden/trading down, Leerstand; mangelnde soziale Sicherheit (durch geringe Passantenfrequenz, fehlende Randnutzungen, mangelhafte Beleuchtung und Übersichtlichkeit), soziale Randgruppen, Architekturqualitäten sind eingeschränkt durch Modernisierungstau, Graffiti.
-  **Mangelhafte Aufenthaltsqualität:** Gehwege an Hauptverkehrsstraßen und Knoten mit sehr hoher Verkehrsbelastung, deutlich MIV-optimierter Verkehrsraum (keine, schmale oder umwegige Fußwege, lange Wartezeiten an Ampeln), Parkplätze, keine Aufenthaltsangebote für FußgängerInnen, (keine Geschäfte, Bäume, Bänke), mangelnde soziale Sicherheit, hohe Umweltbelastung (Lärm, Luftqualität).

¹²⁵ Nicht für FußgängerInnen bestimmte Bereiche (Autobahn, Wasserflächen, Bahngelände) wurden nicht betrachtet.

¹²⁶ Die Beurteilungskriterien für die Aufenthaltsqualität lehnen sich an die 12 Qualitätskriterien von Jan Gehl an, Gehl, Jan: Städte für Menschen, Berlin 2015, S. 274; siehe auch: Fußverkehr Schweiz (Hrsg.): Qualität von öffentlichen Räumen, <http://www.vlp-aspan.ch/de/aktuell/qualitaet-von-oeffentlichen-raeumen-bewerten>, heruntergeladen am 11.08.2016



Abbildung 75: **Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raumes**

Quelle: LHS

Die Einschätzungen decken sich im Wesentlichen mit den Ergebnissen der Verträglichkeitsanalyse, die im Rahmen der VEP-Fortschreibung – nur für die Hauptstraßen - erstellt wurde (siehe Kapitel 2.8.1.2). Im Ergebnis können zur Aufenthaltsqualität öffentlicher Räume in der Innenstadt folgende Aussagen gemacht werden:

Höchste Aufenthaltsqualität

Zunächst gibt es eine Reihe von Straßen und Plätzen, die für den Fußverkehr gestaltet sind. Der MIV ist stark eingeschränkt oder komplett ausgeschlossen. Sie bieten aufgrund ihrer Gestaltung, ihrer Nutzungsangebote und Umfeldbedingungen eine höchste Aufenthaltsqualität: Straßen und Plätze am St. Johanner Markt (die „gute Stube der Stadt“), am Schloss, am Ludwigsplatz, Max-Ophüls-Platz, Berliner Promenade und teilweise am Landwehrplatz). Diese Plätze sind bei schönem Wetter beliebte Treffpunkte zum Sehen und Gesehen werden. Diese Straßen und Plätze entsprechen dem o.g. Selbstverständnis und sind eine positive Visitenkarte der Landeshauptstadt.



Abbildungen 76: **Öffentlicher Raum am St. Johanner Markt und am Schloss**

Quelle: LHS

Hohe Aufenthaltsqualität

In der zweiten Kategorie finden sich Räume, deren „eigentlich“ höchste Aufenthaltsqualität eingeschränkt ist durch wenige, aber wichtige Kriterien. So ist der schlechte Zustand des Straßenbelags in die Bahnhofstraße ein Abwertungskriterium. Der Freiraum an der Saar ist zwar höchstwertig, aber durch die starke Lärmbelastung der A 620 herabgemindert. Die Reichsstraße und der Bahnhofsvorplatz sind zwar gut gestaltet und hochfrequentiert, haben aber wenig eigene Angebote und in erster Linie eine Transitfunktion. In dieser Kategorie ist eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität durch gezielte Maßnahmen möglich.



Abbildung 77: **Öffentlicher Raum Bahnhofstraße**
Quelle: LHS



Abbildung 78: **Öffentlicher Raum Bahnhofstraße Planung**
Quelle: LHS

Mittlere Aufenthaltsqualität

Als dritte Kategorie gibt es in den Wohnquartieren Nauwieserviertel, Mühlenviertel, und Alt-Saarbrücken eine Vielzahl von Straßen, die ihre Funktion für alle Verkehrsarten durchaus erfüllen. Sie haben meist einen „traditionellen“ Straßenquerschnitt, d.h. Gehwegflächen sind z.T. unterdimensioniert, es fehlen Bäume und Aufenthaltsbereiche. Eine Aufwertung der Aufenthaltsqualität würde aber in vielen Fällen zu einer Einschränkung des ruhenden Verkehrs führen.



Abbildungen 79: **Öffentlicher Raum in der Blumenstraße und Karcherstraße**
Quelle: LHS

Eingeschränkte Aufenthaltsqualität

Als vierte Kategorie kann man innerstädtische Geschäftsstraßen definieren, die sowohl einer hohen Verkehrs- und Umweltbelastung ausgesetzt sind als auch funktionale und gestalterische Mängel aufweisen. So entsprechen z.B. Beläge, Möblierung und Beleuchtung nicht mehr den aktuellen Anforderungen (z.T. noch im Erstzustand der 1960-1980er Jahre). Zusammen mit den Gebäudefassaden vermitteln sie einen eher vernachlässigten Eindruck von der Stadt.

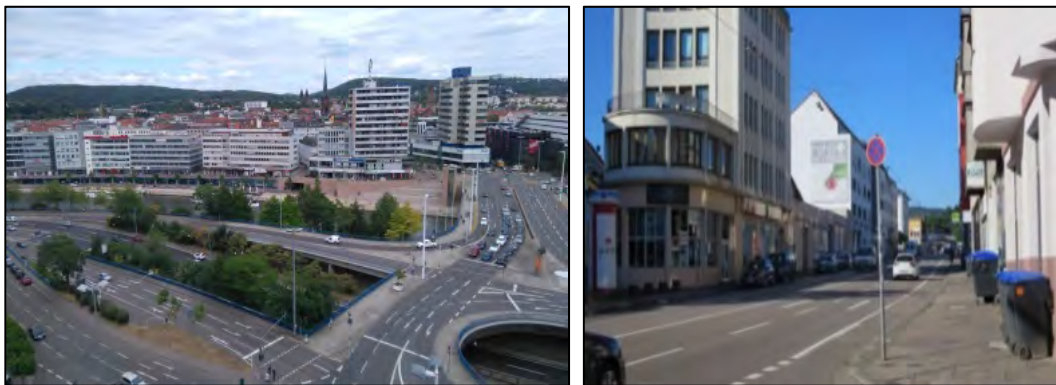


Abbildungen 80: **Öffentlicher Raum in der Kaiserstraße und Viktoriastraße**
Quelle: LHS

Diese Geschäftsstraßen haben im Laufe der Zeit an Attraktivität verloren. Funktionale Probleme wie Trading-down-Prozesse im Einzelhandel (siehe Kapitel 2.7) und gestalterische Vernachlässigung ergänzen sich und bewirken eine Abwärts Spirale. Nach der Neugestaltung der Futterstraße, der Berliner Promenade und des Rabbiner-Rülf-Platzes sind die übrigen Nebenlagen des Einzelhandels Trierer Straße, Viktoriastraße, Kaiserstraße, Dudweilerstraße weiterhin von diesen funktionalen Problemen betroffen. Neben den Schwächen beim Einzelhandel wirken auch mangelnde Sauberkeit/Sicherheit, mangelnde Instandhaltung, aggressive Werbung, Graffiti, sowie Umweltprobleme (Lärmbelastung, Luftqualität) negativ auf die Aufenthaltsqualität. Wie das Beispiel Eisenbahnstraße gezeigt hat, ist in diesen Fällen eine Verbesserung durch Maßnahmen, z.B. an den Kolonnaden und im Straßenraum, möglich.

Mangelnde Aufenthaltsqualität

Schließlich gibt es für FußgängerInnen zugängliche Bereiche die aufgrund der Dominanz des Autoverkehrs bzw. seiner technischen Bauwerke nur eine mangelhafte Aufenthaltsqualität für FußgängerInnen besitzen, auch wenn sie mangels Alternativen von der Bevölkerung gut genutzt werden. Zu dieser fünften Kategorie gehören alle Bereiche unmittelbar neben der Autobahn A 620 und Teillabschnitte der anderen Hauptverkehrsstraßen wie Stengelstraße/Heuduckstraße, Dudweilerstraße, unter der Westspange. Auch wichtige öffentliche Platzanlagen wie der Beethovenplatz, der Neumarkt oder z.T. auch der Rathausvorplatz bieten wenig Aufenthaltsangebote und erfüllen im Grunde ihre ursprüngliche städtebauliche Funktion, z.B. als Schmuckplatz, Repräsentationsplatz, Versammlungsplatz oder grüner Erholungsraum nicht oder nur unzureichend. In diesen Fällen bedarf die Umgestaltung eines erheblichen Aufwandes, es besteht aber auch ein großes Aufwertungspotenzial.

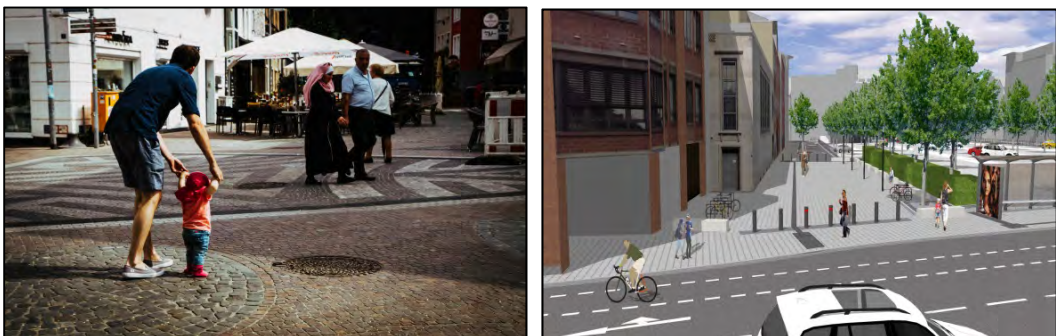


Abbildungen 81: **Kfz-orientierte Gestaltung an der A 620 und Dudweilerstraße**
Quelle: LHS

2.12.2 Bisherige bauliche Maßnahmen zum öffentlichen Raum

Die Landeshauptstadt investiert kontinuierlich in die bauliche Qualität des öffentlichen Raumes. Aufgrund der Finanzsituation können allerdings baulich-investive Maßnahmen ohne ergänzende EU- Bundes- oder Landesfördermittel nur in wenigen Straßenzügen durchgeführt werden:

- Umgestaltung der Futterstraße/Rotenhofstraße/Sulzbachstraße
- Umgestaltung der Trierer Straße (Nordseite) mit Anpassungen Europagaleries
- Sanierung Kaltenbachstraße
- Beethovenplatz: Umbau der Fläche vor der Synagoge einschließlich Bushaltestelle



Abbildungen 82: **Aktuelle Projekte: Kaltenbachstraße und Beethovenplatz (Planungen)**
Quelle: LHS

Als Teil der Sanierung des Nauwieser Viertels konnte der Landwehrplatz mit Städtebaufördermitteln umgebaut werden. Mit den finanziellen Konditionen im Rahmen des Gesamtprojektes Stadtmitte am Fluss (Förderung aus EFRE-Strukturfondsmittel der EU und nationaler Städtebauförderung) war es möglich, etwa ab 2008 (Beginn der Baumaßnahmen) eine umfassende Modernisierung des öffentlichen Raumes in der Innenstadt anzugehen. Begonnen wurde mit dem Bereich um die Berliner Promenade, der als einer der drängendsten Problembe-
reiche der Innenstadt galt:

- Umgestaltung Promenadensteg/Uferzone
- Umgestaltung Ufergasse/Am Steg
- Umgestaltung Schifferstraße mit Abriss Haus Drescher
- Umgestaltung des Rabbiner-Rülf-Platzes
- Abriss und Neubau der Fuß- und Radwegebrücke zwischen Hotel Mercure und Congresshalle und Umbau der Faktoreistraße (1. BA)
- Sanierung der Wilhelm-Heinrich-Brücke – Unterseite
- Private Ordnungs- und Modernisierungsmaßnahmen



Abbildungen 83: **Rabbiner Rülf Platz und Berliner Promenade**
Quelle: LHS

Ebenfalls im Rahmen des Projektes Stadtmitte am Fluss konnten auf Alt-Saarbrücker Seite durchgeführt werden:

- Umgestaltung der Eisenbahnstraße nördlicher Teil
- Umgestaltung der Hohenzollernstraße und Gutenbergstraße östlicher Teil



Abbildung 84: **Eisenbahnstraße**
Quelle: LHS

Insgesamt wurden durch diese Maßnahmen im Gesamtprojekt Stadtmitte am Fluss ca. 27 Mio. € öffentliche Mittel investiert. Sie sind aus der Sicht der Landeshauptstadt ein großer Erfolg: in der Eisenbahnstraße ist die Einzelhandels-situation dabei, sich zu stabilisieren. Die Berliner Promenade konnte ihr Negativ-

Image ablegen, der Ladenleerstand ist zurückgegangen. Beide Promenaden-ebenen erfreuen sich bei der Bevölkerung einer großen Beliebtheit, auffallend ist hier der regelmäßig starke Besuch aus den europäischen Nachbarländern Frankreich und Luxemburg.

Im Forschungsprojekt ExWost „Baukultur in der Praxis“ (2011-2014) wurden am Beispiel der Eisenbahnstraße die Besonderheiten der Architektur und des Städtebaus der 1950er Jahre herausgearbeitet und untersucht, wie sie als ein Alleinstellungsmerkmal für derartige Straßen genutzt werden können.

Zur nachhaltigen Aufwertung des öffentlichen Raumes werden die öffentlichen Investitionen und Maßnahmen zur Unterstützung des Einzelhandels flankiert durch administrative und organisatorische Maßnahmen. Dabei geht es u.a. darum, auch die Grundstückseigentümer und Geschäftsleute darin zu unterstützen bzw. sie dazu anzuhalten, mit ihrer Möblierung im öffentlichen Raum und der Gestaltung der Gebäude einen Beitrag zur Verbesserungen des öffentlichen Raumes zu leisten:

- Die Gestaltungsleitlinien¹²⁷ enthalten Vorschriften und Empfehlungen über Material und Farbe von Mobiliar (Stühle, Tische, Schirme usw.), Größe und Anzahl der Werbeelemente, Abgrenzung von Bestuhlungsflächen, Pflanzbehälter usw. Die Leitlinien werden bei der Beurteilung von Sondernutzungsanträgen herangezogen.
- Die Sondernutzungssatzung regelt die Inanspruchnahme von Straßenflächen bei nicht dem Verkehr dienenden Zwecken (z.B. Warenpräsentation, Gastronomie, Betteln, Musizieren u.a.)¹²⁸.
- Für den Bereich der Bahnhofstraße/Reichsstraße ist eine Gestaltungssatzung über Werbeanlagen, Warenautomaten und Bauteile auf der Grundlage der LBO seit 1994 in Kraft¹²⁹. Eine Aktualisierung und räumliche Erweiterung auf den Bereich der Gestaltungsleitlinien ist in Vorbereitung.
- Für die Eisenbahnstraße regelt eine Gestaltungssatzung die Zulässigkeit von Werbeanlagen, Warenautomaten und Bauteilen¹³⁰.
- Die Erhaltungssatzung „Eisenbahnstraße“¹³¹ regelt über die Bestimmungen der LBO hinausgehende Genehmigungspflichten für Rückbauten, Änderungen, Nutzungsänderungen oder Errichtung baulicher Anlagen. Damit kann die besondere Stadtgestalt der Nachkriegsmoderne in der Eisenbahnstraße besser geschützt werden.
- Die Bebauungspläne Berliner Promenade – Bahnhofstraße¹³² und „Luisenviertel“¹³³ sichern die Kolonnaden und öffentliche Räume, beschränken die Zulässigkeit von Spielhallen als Vergnügungsstätten und enthalten weitere Gestaltungsvorschriften.

¹²⁷ Leitlinien für die Gestaltung der gewerblichen Aktivitäten im öffentlichen Raum, Stadtrat am 16.03.2010, zuletzt fortgeschrieben am 14.06.2011

¹²⁸ Satzung der Landeshauptstadt Saarbrücken über Sondernutzungen an öffentlichen Verkehrsflächen vom 21.07.2015

¹²⁹ Gestaltungssatzung über Werbeanlagen, Warenautomaten und Bauteile im Bereich Bahnhofstraße und Reichsstraße vom 20.01.1994

¹³⁰ Gestaltungssatzung über Werbeanlagen in der Eisenbahnstraße in der Fassung vom 08.12.2015

¹³¹ Satzung „Eisenbahnstraße“ zur Erhaltung der städtebaulichen Eigenart der Eisenbahnstraße aufgrund ihrer städtebaulichen Gestalt i.d.F.v. 08.12.2015

¹³² Bebauungsplan Nr. 131.05.04 „Berliner Promenade – Bahnhofstraße“ vom 03.06.2009, zuletzt geändert am 18.09.2013

¹³³ Bebauungsplan Nr. 111.02.04 „Luisenviertel“ vom 02.03.2016



Abbildung 85: Zusammenwirken administrativer Maßnahmen im öffentlichen Raum
Quelle: LHS

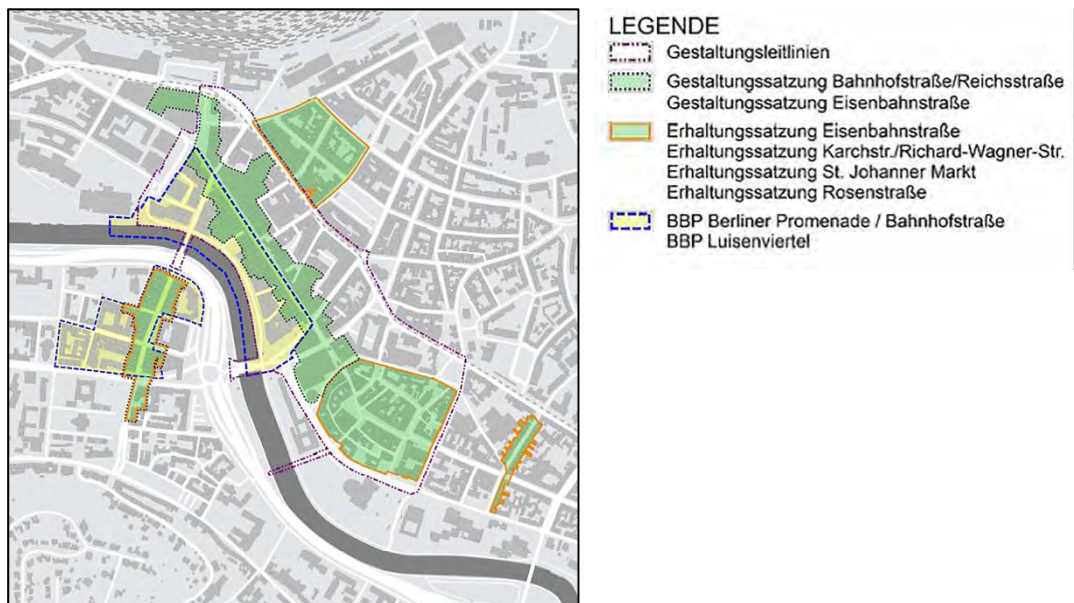


Abbildung 86: Geltungsbereiche der Planwerke mit gestalterischen Vorschriften
Quelle: LHS

- Seit dem 18.03.2014 (Stadtratsbeschluss) wird bei bedeutenden Bauvorhaben (in der gesamten Stadt) ein Gestaltungsbeirat, bestehend aus drei unabhängigen, auswärtigen Architekten, als beratendes Gremium eingeschaltet. Der Gestaltungsbeirat hat bisher 40 Bauvorhaben bzw. städtebauliche Konzepte (Stand April 2016) behandelt. Die Beratungen werden von den meisten Bauherren positiv aufgenommen, die kritischen Anmerkungen führen oft auch zu Verbesserungen der Qualität und Wirtschaftlichkeit.

2.12.3 Soziale Nutzungskonflikte im öffentlichen Raum

Der öffentliche Raum ist nicht nur geprägt von seiner baulichen Gestaltung, den in den anliegenden Gebäuden vorhandenen Nutzungen und Funktionen. Er lebt auch von der sozialen Interaktion und Kommunikation der sich dort aufhaltenden Menschen. Verschiedene Gruppen nutzen den öffentlichen Raum für ihre Aktivitäten. Dabei haben sie ganz unterschiedliche Erwartungen; bspw. junge und alte Menschen, Männer und Frauen, ArbeitnehmerInnen, Handel, Dienstleister, KäuferInnen oder TouristInnen. Auch veränderte Anforderungen an Mobilität und Umwelt führen dazu, dass Straßen, Wege und Plätze nicht mehr nur als Verkehrsflächen für Autos gesehen werden, sondern auch als Orte sozialer, kultureller Treffpunkte und wirtschaftlicher Aktivitäten.

Die Nutzung des öffentlichen Stadtraums ist also vielfältiger und intensiver geworden: spontane Feste, Musizieren in der City, Alkoholkonsum und Auseinandersetzungen oder Betteln im Freien, Außenbewirtschaftung durch die Gastronomie, Ruhezonen für Ältere oder Spielmöglichkeiten für Kinder und Jugendliche. Konkurrierende Ansprüche unterschiedlicher Nutzungen und Nutzergruppen bergen oftmals erhebliche Konfliktpotentiale in sich. Zwar können die Ursachen für diese Probleme nur mittel- und längerfristig in einem gesamtgesellschaftlichen Kontext angegangen werden. Trotzdem sind diese zunächst vor Ort aufzugreifen und zu bewältigen.

In dem Maße, wie in der Innenstadt Bauprojekte und die Ertüchtigung des öffentlichen Raums für den Konsum und den Tourismus voranschreiten, fallen Treffmöglichkeiten für Menschen mit „problematischem Verhalten“ weg und treten Konflikte an den wenigen verbleibenden Aufenthaltsorten auf. Als „problematisch“ wird ein Verhalten in der Regel dann wahrgenommen, wenn es die öffentliche Ordnung (Lärm, Schmutz) und das ästhetische und das Sicherheitsempfinden (unangepasstes Auftreten) von AnwohnerInnen, Geschäftsleuten und PassantInnen stört und dadurch zum Problem für Verwaltung und Politik wird.

Die betreffenden Personen bilden keine homogene Gruppe. Häufige Merkmale sind Erwerbslosigkeit und fehlende Erwerbsfähigkeit, Suchterkrankungen, chronische Erkrankungen, psychische Erkrankungen, komplexe Mehrfachbetroffenheiten von oben genannten und weiteren Problemen.

Bisherige Maßnahmen

Die Fachkräfte im Aufgabengebiet der Wohnungslosenhilfe betonen die Bedeutung zentraler Orte für Beratung und Aufenthalt speziell für den betreffenden Personenkreis. Zugleich berichten sie von zurückgehender Toleranz/Akzeptanz gegenüber „unangepassten Personen“ im öffentlichen Raum und stellen eine Verschiebung weg von der sozialpolitischen, hin zu einer mehr ordnungspolitischen Bearbeitung von „Störungen“ fest. Durch den Ausbau des Sanktionsbereichs bei gleichbleibend geringer Ausstattung der aufsuchenden Sozialarbeit/Streetwork – wird diese verstärkt als „Feuerwehr“ angefragt. In der Folge ist es dadurch schwieriger behutsamen Zugang zu den betreffenden Personen zu finden und darüber Möglichkeiten zur Bewältigung und Überwindung prekärer Lebenslagen zu eröffnen.

Eine stärkere Berücksichtigung der Bedürfnisse unangepasster Personen bei der weiteren Sanierung und Neuanlage öffentlicher Flächen und die gezielte Herrichtung geeigneter Orte als Treffmöglichkeiten (einschließlich einer Ausstattung zur Sauberhaltung dieser Treffs) könnten die derzeit konfliktträchtige Situation in der Innenstadt entschärfen. Die Stadtverwaltung hat mit der Herrichtung eines Treffs auf einem offenen Hof in der Richard-Wagner-Straße/Ecke Johannisstraße dementsprechende Erfahrungen machen können (siehe auch Kap. 3.2.2).

2.13 KULTUR UND TOURISMUS

2.13.1 Innerstädtische Kultureinrichtungen

Saarbrücken ist nicht nur Arbeits- und Einkaufszentrum, sondern auch das kulturelle Zentrum der Region. Im Selbstverständnis der Stadt ist Kultur ein wichtiger Bestandteil. Die Landeshauptstadt verfügt über ein breit aufgestelltes Veranstaltungsangebot und eine Vielzahl von Kultureinrichtungen. Die meisten liegen in der Innenstadt, beispielhaft seien genannt:

- Museen: Moderne Galerie, Alte Sammlung, Schlosskirche, Museum für Vor- und Frühgeschichte, Historisches Museum Saar
- Bühne: Staatstheater mit den Spielstätten Großes Haus (für Oper, Schauspiel, Ballett), Alte Feuerwache und sparte 4, Kleines Theater im Rathaus (Figurentheater),
- Konzerte/Performances: Congresshalle, Ludwigskirche, Basilika St. Johann, Johanneskirche, Kulturforum Schloss (Schlosskeller, Festsaal, Schlossgarten), Hochschule für Musik Saar, Stadtgalerie, Kulturzentrum am Eurobahnhof,
- Ausstellungen: Stadtgalerie, Künstlerhaus, Hochschule der bildenden Künste Saar, Kulturzentrum am Eurobahnhof
- Freie Szene: Theater im Viertel, Theaterschiff, Schlosskeller, Bühne im Hotel Domicil Leidinger,
- Kino: kommunales Kino Filmhaus, Kino 81/2 und fünf private weitere Kinos/Großkinos

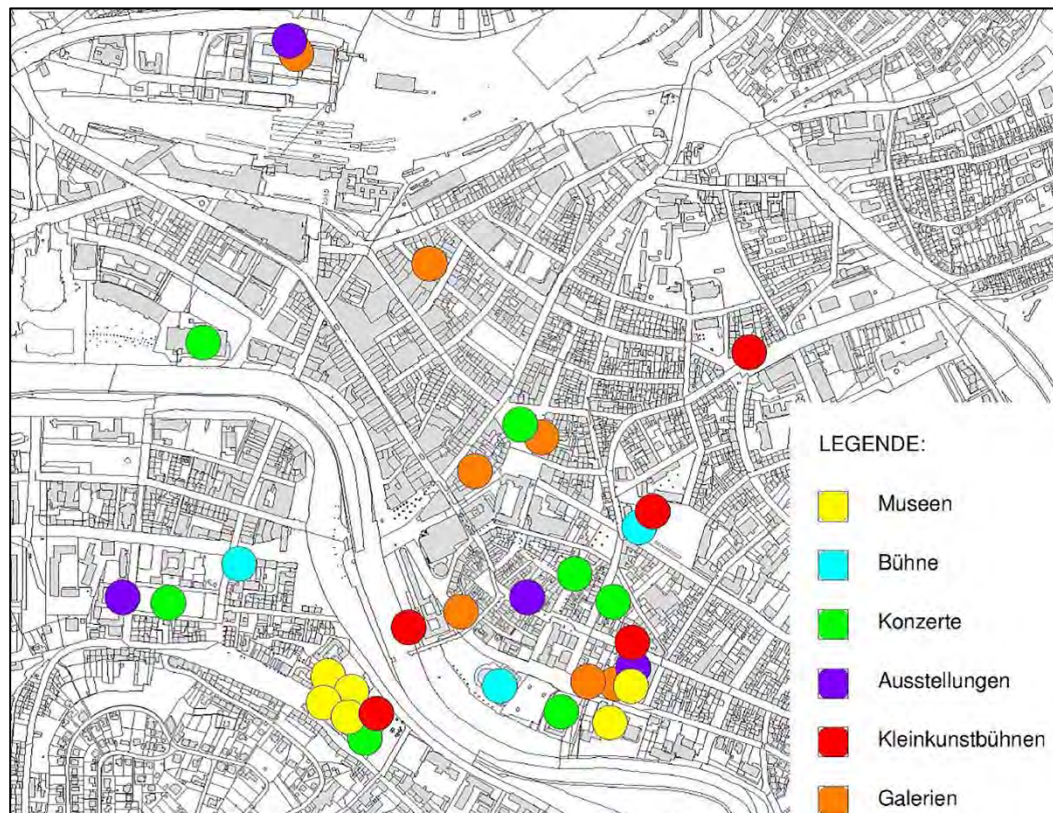


Abbildung 87: Übersicht Standorte von Kultureinrichtungen in der Innenstadt

Quelle: LHS

Daneben gibt es mehrere private Kunstgalerien, Musikbühnen und eine vielfältige, unabhängige, kreative Musik- und Kunstszene – ergänzt durch eine ebenso vielfältige Restaurant- und Kneipenszene. Einen wichtigen Beitrag zur Kultur in der Stadt liefert die Kunst im öffentlichen Raum. Sie ist ein unverzichtbares Gut, nicht nur in der Stadt Saarbrücken, sondern in Städten im Allgemeinen. Die Kunst im öffentlichen Raum steigert den urbanen Charakter der Straßen und Plätze. Verschiedene Beispiele, wie der Künstlerwettbewerb am Eurobahnhof, eine Skulptur in der Schifferstraße und insbesondere der Rabbiner Rülff Platz zeigen, wie aktuell Kunst im öffentlichen Raum in der Landeshauptstadt Akzente setzt. Der Rabbiner Rülff-Platz wäre ohne das Mahnmal mit dem Titel „Der unterbrochene Wald“ kein Platz bzw. er würde als solcher nicht wahrgenommen. Die „Weglassprobe“ zeigt, was von der Stadt ohne Kunstobjekte noch übrig wäre: Dienstleistungen und Einzelhandel, aber keine Plätze, an denen Interaktion und Kommunikation zustande kommen könnte. Aufgabe der Stadt ist es aber, hierfür Gelegenheiten zu bieten.

Neben den baulichen Einrichtungen hat der innerstädtische Veranstaltungskalender eine Reihe von Highlights zu bieten, z.B. das Filmfestival Max Ophüls Preis, das deutsch-französische Theaterfestival Perspectives, die Saarbrücker Sommermusik, Sonntags ans Schloss, die internationalen Straßentheatertage sowie die hochfrequentierten Straßenfeste Altstadtfest, Nauwieserfest, Saarspektakel, Christopher-Street-Day, Christkindlmarkt und Alt-Saarbrücker Weihnachtsmarkt. Diese kulturellen Einrichtungen und Events haben ein ausgezeichnetes Renommee und prägen das Bild unserer Stadt nach außen im positiven Sinne.

In der Übersicht wird die Konzentration der Kultureinrichtungen in dem Bereich St. Johanner Markt/Mainzer Straße/Nauwieser Viertel deutlich. Hieraus ergeben sich Chancen, diesen Bereich auch städtebaulich als Schwerpunkt des kulturellen Angebots weiterzuentwickeln und Synergieeffekte zu generieren.

2.13.2 Touristische Bedeutung der Landeshauptstadt Saarbrücken und wirtschaftliche Bedeutung des Tourismus

Der Tourismus hat sich in der Landeshauptstadt in letzten Jahren zu einem immer wichtigeren Wirtschaftsfaktor entwickelt. Die Zahl der Gästeankünfte und der Übernachtungen¹³⁴ ist – nach einem kurzzeitigen Rückgang während der Finanzkrise 2009 – kontinuierlich und erheblich gestiegen.

In der Landeshauptstadt Saarbrücken betragen die Gästeankünfte 2015 ca. ca. 316.000 Personen. Gegenüber 2004 ergibt sich eine Steigerungsrate von ca. 38% ¹³⁵! Betrachtet man die Übernachtungen, so ergibt sich für 2014 mit 537.000 Übernachtungen in Saarbrücken eine Steigerungsrate von ca. 24%!

Saarlandweit betrachtet entfallen mehr als 32% der Gästeankünfte auf die Landeshauptstadt (2015). Aber nur 19% der Übernachtungen im Saarland finden in

¹³⁴ Als Ankünfte gelten die Anzahl der Gäste (inkl. Kinder), die eine oder mehrere Nächte in einem Beherbergungsbetrieb verbringen. Die Übernachtungen ergeben sich aus der Belegung eines Gästebettes zum vorübergehenden Aufenthalt. Die Aufenthaltsdauer, gemessen in Tagen, ergibt die Zahl der Übernachtungen je Gast.

¹³⁵ Statistisches Amt Saarland: Statistische Berichte, Fremdenverkehr im Dezember 2015 und Jahr 2015, G IV1-m12/2015 zum Vergleich: Im Land lag die Steigerung in diesem Zeitraum bei 32%. Dabei ist zu beachten, dass es in Saarbrücken keine Leitinvestition der Tourismusförderung wie im St. Wendeler Land (Center Parc Bostalsee) und im Regionalverband Saarbrücken (Saarland Therme Rilchingen-Hanweiler) gab. Somit ist das hiesige Wachstum endogen durch eine gesteigerte Attraktivität und Akquisition entstanden.

Saarbrücken statt¹³⁶. Der Grund liegt darin, dass in die Landeshauptstadt Saarbrücken viele Gäste als Tagestouristen bzw. Gäste mit einer geringeren Verweildauer (typisches Merkmal von Geschäftstouristen) kommen.

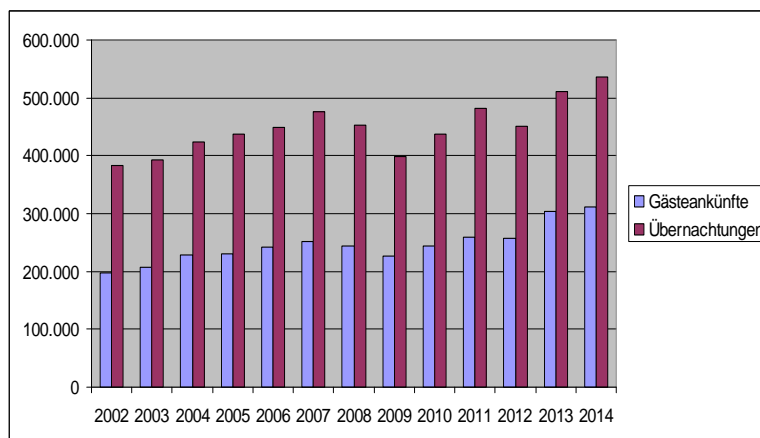


Abbildung 88: **Gästeübernachtungen und -ankünfte in Saarbrücken 2002-2014**

Quelle: LHS: Touristische Zielsetzung 2020

Der Messe-, Tagungs- und Kongressbereich ist eine zentrale Säule der Tourismuswirtschaft der Stadt mit Effekten nicht nur für die LHS, sondern auch für das ganze Saarland.

Kategorie	Hotels	Betten
**** Superior	1	210
****	4	599
*** Superior	4	517
** Superior	5	469
* Garni	1	164
n.t.	14	423
Gesamt	29	2.382

Abbildung 89: **Struktur der Hotels in der Landeshauptstadt Saarbrücken**

Quelle: LHS

Die große Bedeutung der Geschäftsreisenden spiegelt sich auch in der vorhandenen Hotelinfrastruktur wider, die sich hinsichtlich der Anzahl der Betriebe und Bettenverteilung hauptsächlich aus 2-4 Sterne-Businesshotels zusammensetzen. Für überregionale, renommierte Veranstaltungen gibt es fünf Hotels mit vier Sternen, eines davon mit 4-Sterne Superior. Ein 5-Sterne-Hotel fehlt.

Die Steigerung der Übernachtungszahlen ist aber auch auf Gäste, die eher dem Kultur- und Städtetourismus zuzuordnen sind, zurückzuführen. Die Steigerungsraten belegen außerdem den Erfolg der Marketingarbeit der letzten Jahre.

Die zunehmende touristische Attraktivität der Landeshauptstadt Saarbrücken zeigt sich auch in aktuell drei Hotelprojekten, die im Umfeld der Congresshalle umgesetzt werden. Die damit einhergehende Erhöhung der Bettenkapazität macht gleichzeitig mehr als deutlich, dass eine dringende Notwendigkeit besteht, die Congresshalle und das Umfeld zu dem zentralen innerstädtischen Messe- und Kongressstandort auszubauen, der heutigen Kundenwünschen entspricht.“2015 hat der Tourismus im Saarland einen Bruttoumsatz i. H. v.

¹³⁶ Zum Vergleich: im Land betrug die Steigerung rd. 34%. Auch hier ist die Dynamik des Center Parc Bostalsee vermutlich ausschlaggebend. Ein Ferienpark ist grundsätzlich geprägt durch eine längere Verweildauer im Vergleich zu einer städtetouristischen Destination wie Saarbrücken.

1,4 Mrd. € erwirtschaftet. Der größte Teil der touristisch induzierten Umsätze entfallen dabei auf den Einzelhandel (rd. 45%) und die Gastronomie (rd. 27%). Weitere Nutznießer dieser Entwicklung sind die Dienstleistungsbranche (rd. 18%) und das Beherbergungsgewerbe (rd. 10%)¹³⁷. Damit liefert der Tourismus einen wichtigen Beitrag zur Arbeitsplatzsicherung und –sicherung sowie zur Diversifizierung der gesamten Wirtschaftsstruktur.

Zu den Wertschöpfungspotenzialen des Tourismus kommt, dass Maßnahmen zur Tourismusförderung immer auch einen doppelten Nutzen haben: für Touristen und die ortsansässige Bevölkerung. Beispielsweise durch eine besucherfreundliche Wegeführung, Sicherheit und Sauberkeit, Barrierefreiheit, Aufwertung von Straßenbelägen, Beleuchtung und Möblierung in den Einkaufszonen, Blumenschmuck, vielfältiges Kultur- und Veranstaltungsangebot etc. Eine touristisch interessante Stadt gibt auch den BürgerInnen mehr Lebensqualität und profitiert schließlich in der Konkurrenz um Fachkräfte von einem besseren Image (siehe auch Kapitel 3.2.3).

2.13.3 Einschätzung der touristischen Infrastruktur

Das touristische Angebot der Landeshauptstadt Saarbrücken ist – im Zusammenschluss von Sehenswürdigkeiten, Kultur-, Straßenfest- und Sportveranstaltungen, Tagungs- und Kongressangeboten sowie der Hotellerie und Gastronomie – durchaus herausragend für eine Landeshauptstadt mit rund 180.000 Einwohnern, jedoch deutlich vom Geschäftsreiseverkehr mit seinen Tagungen, Seminaren, Kongressen und Messen gekennzeichnet.

Für den Kultur- und Städtetourismus bietet Saarbrücken alle Vorzüge einer Großstadt: so verfügt die Landeshauptstadt über ein hervorragendes Kulturangebot (siehe 2.7.1). Hinzu kommt das positive Lebensgefühl der Bevölkerung, das französische Ambiente und Flair mit einer ausgeprägten „Freiluftkultur“, die zuweilen an Südeuropa erinnert. Im Bereich Kulinarik bietet die Landeshauptstadt Gastronomiebetriebe für jeden Geschmack bis zu 3-Michelin-Sternen.

Die beiden UNESCO-Welterbestätten „Völklinger Hütte“ und „Biosphärenreservat Bliesgau“ in der Region Saarbrücken bilden einen Rahmen und eine wertvolle Ergänzung für die Landeshauptstadt, wobei Touristen häufig Saarbrücken als Zielort wählen, von dem sie dann Ausflüge ins Umland machen. Die Innenstadt von Saarbrücken hat am Bürgerpark auch einen Haltepunkt für Flusskreuzfahrten. Hier steuert ein Saarbrücker Unternehmen im Rahmen seines Flusskreuzfahrtenprogrammes die Landeshauptstadt Saarbrücken an.

Die Einbeziehung des die Stadt umgebenden Naturraumes, von innerstädtischen Gärten und Grünanlagen über Wälder und Flusslandschaft bietet dem Städtetouristen eine willkommene und gewünschte Abwechslung und ermöglicht sowohl sportliche Aktivität als auch Erholung. Durch das bestehende gute – wenn auch in Teilen optimierungsfähige - Rad- und Wanderwegenetz, welches Stadt und Umland miteinander verbindet, ergeben sich viele Möglichkeiten zum Gästeaustausch zwischen Stadt und Region. Einige Saarbrücker Hotels haben sich vor diesem Hintergrund als wander- oder radlerfreundlicher Betrieb zertifizieren lassen und sprechen gezielt diese Gruppen an. Häufig machen diese Urlauber Station in der Landeshauptstadt und erkunden von hier Stadt und Region oder bauen Saarbrücken als wichtigen Etappenort in ihre Radroute ein. Die prämierten und zertifizierten Rad- und Wanderwege (z.B. Saarland-Radweg, Veloroute SaarLorLux), die durch Saarbrücken führen, finden auch eine entsprechende Berücksichtigung im Marketing der Tourismus Zentrale Saarland, das die Highlights

im Aktivtourismus bewirbt. Die Analysen zur Bedeutung des Tourismus im Rahmen des VEPs ergaben im Einzelnen noch Verbesserungsmöglichkeiten bei der Verkehrsinfrastruktur. Unter touristischem Aspekten könnten u.a. optimiert werden: die Orientierung bei der MIV - Verkehrsführung, die Einrichtung eines öffentlichen Fahrradverleihsystems, attraktive Plätze für Wohnmobil-Tourismus, die Ausstattung und Anbindung des Fernbusbahnhofs, der Rückbau der räumlichen Barrieren und Kfz-dominierten Straßenräume.¹³⁸

Beim Angebot an historisch-architektonischen Sehenswürdigkeiten für den Kultur- und Städtetourismus zeigen sich Licht- und Schattenseiten. Bei der Relevanz der Sehenswürdigkeiten, die sich schwerpunktmäßig dem Thema „Barock“ zuordnen lassen, kann Saarbrücken mit einer der schönsten Barockkirchen auf einem der schönsten Barockplätze Südwest-Deutschlands trumpfen. Baumeister Friedrich Joachim Stengel gab Saarbrücken unter den Fürsten Wilhelm Heinrich und Ludwig ein neues, barockes Gesicht. Das Schloss - architektonisch eindrucksvoll weiterentwickelt - die Ludwigskirche, Stengels Meisterwerk, und der lebhafte St. Johanner Markt markieren noch heute die Eckpunkte der Stengel'schen Stadtanlage. Ludwigskirche und Ludwigsplatz zählen zu den herausragenden „Ikonen“.

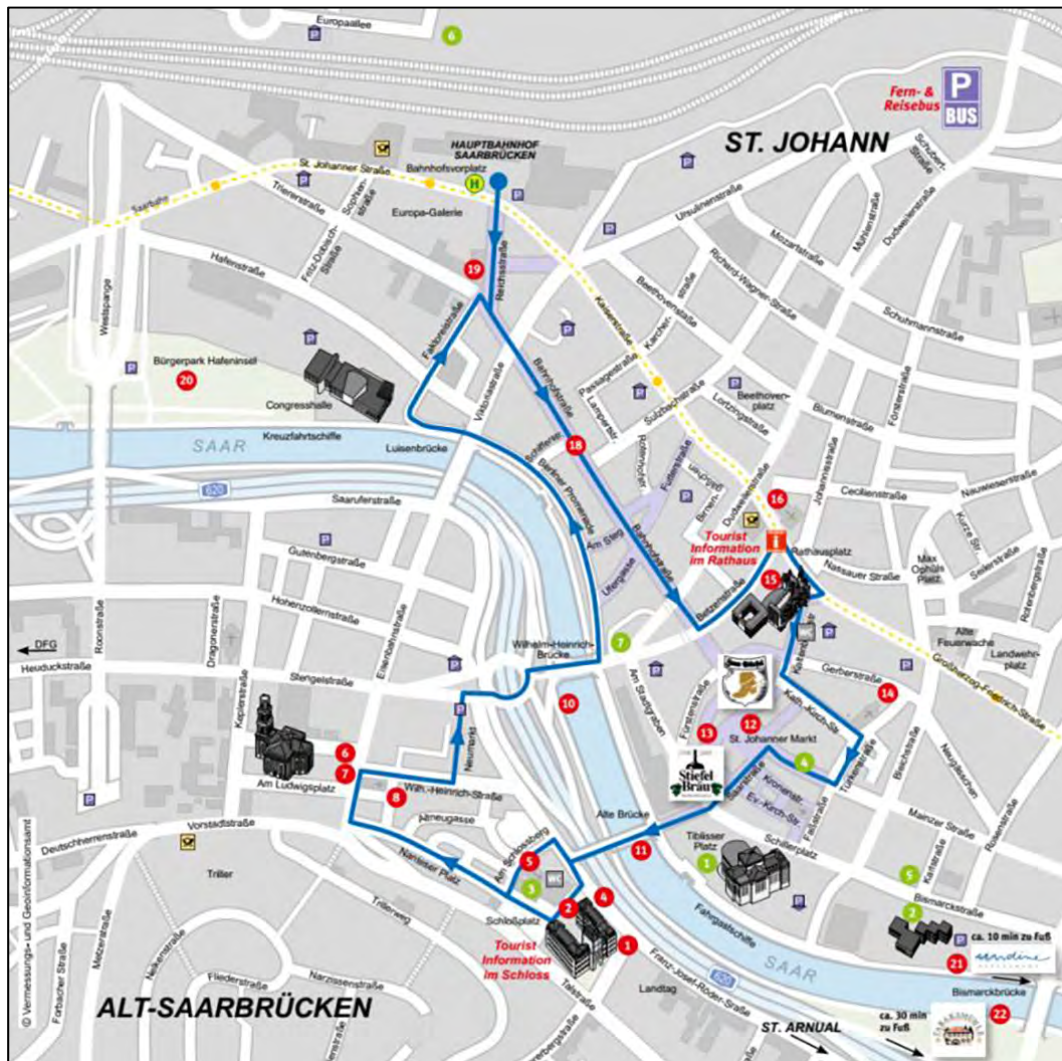


Abbildung 90: Touristischer Innenstadtplan
Quelle: LHS

¹³⁸ Planersocietät/GGR: VEP Saarbrücken 2030, Bestandsanalyse, S. 223 ff

Saarbrücken besitzt auch eine Reihe von interessanten Beispielen der Architektur der Nachkriegsmoderne (wie z.B. das Ensemble der Eisenbahnstraße, die ehemalige französische Botschaft (Pingusson), die Staatskanzlei, der Deutsch-Französische Garten usw.). Diese Architektur erfährt in neuester Zeit wieder eine baukulturelle „Renaissance“ und lockt auch Interessierte an.

Aber das Stadtbild wird bestimmt von der überwiegenden Mehrheit der Gebäuden der 1960er bis 1980er Jahre, die nicht von touristischem Interesse sind – ein Schicksal das Saarbrücken mit vielen anderen ehemals kriegszerstörten Städten teilt. Auch ist an vielen Gebäuden der Modernisierungstau deutlich zu erkennen. Zudem hat die in den 1960er Jahren herrschende Vorstellung von der „autogerechten Stadt“ in Saarbrücken sichtbare Spuren hinterlassen, die heute unter touristischem Aspekt negativ empfunden werden und die Besucher eher abschrecken. Hinzu kommt, dass die touristisch relevanten Standorte wie z.B. St. Johanner Markt, Moderne Galerie, Schloss, Ludwigsplatz und Bahnhofstraße/Berliner Promenade fußläufig nur unattraktiv miteinander vernetzt sind. Vor allem Hauptverkehrsstraßen wirken als Zäsuren. Zur touristischen Inwertsetzung fehlen verbindende Elemente, die diese Zäsuren überwinden.

Kritisch zusammengefasst heißt das, dass dem sehr guten kulturellen und touristischen Angebot der Stadt ein mit Schwächen behaftetes allgemeines Stadtbild gegenübersteht. Die städtebauliche Situation böte alleine kein ausreichendes Alleinstellungsmerkmal, das im Bundesvergleich touristisch konkurrenzfähig wäre. Die in den vergangenen Jahren ergriffene Strategie der Landeshauptstadt zur Verbesserung des öffentlichen Raumes setzt also auch zur Tourismusförderung am richtigen Punkt an.

2.14 ZUSAMMENFASSUNG DER RAHMENBEDINGUNGEN – SWOT - ANALYSE

Als Zusammenfassung der oben beschriebenen Rahmenbedingungen werden die wichtigsten Einflussfaktoren im Folgenden wertend in einer SWOT-Analyse¹³⁹ gegenübergestellt.

SWOT Analyse zum Handlungsfeld Demografische Entwicklung

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> • Besser als andere Städte in der Region hat die Landeshauptstadt ihre Bevölkerungszahl in den letzten 5 Jahren halten bzw. leicht erhöhen können. • Die Bevölkerung in den Distrikten der Innenstadt wächst aktuell wieder, mehr als in anderen Distrikten. Die Innenstadt ist der dynamischste Teil Saarbrückens. • Die Innenstadt ist besonders als Wohnort für die Altersgruppe der 18-34-jährigen attraktiv, also für die Altersgruppe, die in Ausbildung oder am Anfang ihrer Karriere stehen. • Internationale Vielfalt durch hohen Ausländeranteil in den vier Innenstadtdistrikten. 	<ul style="list-style-type: none"> • Die Innenstadt hat über Jahrzehnte viel Bevölkerung verloren. Sie ist heute noch im Verhältnis zu anderen Stadtteilen als Wohnort nicht sehr ausgeprägt. • Die positive Bevölkerungsentwicklung ist vor allem auf Zuzüge von EU-AusländerInnen und Flüchtende zurückzuführen. Es braucht Zeit und verstärkte Anstrengungen, bis diese Personen integriert sind und dem Arbeitsmarkt entsprechend ihrer Qualifikation zur Verfügung stehen. • Die Innenstadt ist eher für den mobilen Teil der Bevölkerung attraktiv. In der Lebensphase nach der Ausbildung ziehen diese Menschen wieder weg. Familien mit Kindern bietet die Innenstadt offensichtlich zu wenig Lebensqualität. Dies ist ein Hinweis auf Defizite bei den Wohnflächen (Größe/Ausstattung der Wohnungen) und des Wohnumfeldes.
Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> • Vor dem Hintergrund des demografischen Wandels wird ein Bedeutungsgewinn der Städte prognostiziert. Wenn auf dem Lande Infrastrukturen weiter ausgedünnt werden, werden innerstädtische Bereiche attraktiver. In manchen Städten ist dies durch Zuzüge aus dem Umland bereits spürbar. In unserer Region hat Saarbrücken aufgrund seiner überschaubaren und ausreichenden Größe und Bedeutung die besten Chancen, von diesem Trend zu profitieren. • Saarbrücken kann die natürliche Entwicklung der Bevölkerung zwar nur wenig beeinflussen. Deutlich ist, dass alle Maßnahmen zur Verbesserung der Lebensbedingungen für Familien mit Kindern, Alleinerziehende, Berufstätige usw. ergriffen werden müssen, um die Menschen in der Stadt zu halten 	<ul style="list-style-type: none"> • Auch wenn für die Landeshauptstadt der Bevölkerungsrückgang vorerst gestoppt scheint, so ist der demografische Wandel, der sich in rückläufigen Bevölkerungszahlen und Änderung der Sozial- und Altersstruktur in der Region ausdrückt, ein zentrales Zukunftsthema. Er hat erhebliche Auswirkungen auf den Arbeitsmarkt und die Wohnungsnachfrage, damit auch auf Städtebau und Flächennutzung. • Bisher wirkt sich der allgemeine Trend „Zurück in die Stadt“ in Saarbrücken nur marginal aus. Einwohnergewinne der Innenstadtdistrikte sind eher durch Zuzug von EU-Ausländern und Flüchtende generiert. • Wenn es nicht gelingt, die Attraktivität der Stadt so zu erhalten bzw. zu steigern, dass durch weitere Zuwanderung die Bevölke-

¹³⁹ Die SWOT-Analyse ist ein, ursprünglich aus der Betriebswirtschaftslehre stammendes, heute weit verbreitetes Instrument zur Situationsanalyse von Städten und Regionen, das Stärken und Schwächen der eigenen Stadt mit denen der wichtigsten Wettbewerber vergleicht und die noch ungenutzten Potenziale zum Erzielen von Wettbewerbsvorteilen aufzeigt. Bei der SWOT-Analyse werden eine Stärken-Schwächen-Analyse (Strength-Weakness) und eine Chancen-Risiko-Analyse (Opportunities-Threats) durchgeführt, um daraus eine Strategie für die weitere Stadtentwicklung ableiten zu können. Die Stärken-Schwächen-Analyse bezieht sich dabei auf die eigene Stadt (intern), während die Chancen-Risiko-Analyse nach den externen Einflussfaktoren und den vergleichbaren Städten fragt. Die Stärken und Schwächen sind dabei eine relative Größe und bekommen erst im Vergleich mit den Konkurrenten Aussagekraft.

<p>bzw. gute Bedingungen für einen Zuzug zu schaffen. Die Innenstadt ist dabei auf einem guten Weg und hat noch viele Potenziale.</p>	<p>rungszahl gehalten werden kann, führt der langfristige Bevölkerungsverlust auch zu Funktionsverlusten des Standortes Saarbrücken. Diese können in einer sich gegenseitig verstärkenden Bewegung zu weiteren Abwanderungen von jungen Menschen und schließlich auch zum weiteren Verlust von Arbeitsplätzen führen.</p>
---	---

SWOT Analyse zum Handlungsfeld Wohnen in der Innenstadt

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> • In Saarbrücken ist der Wohnungsmarkt derzeit ausgeglichen. Die Mietpreise sind - verglichen mit anderen Städten - moderat. Dies kommt der Nachfrageseite zugute. Bei neuen Projekten in der Innenstadt gibt es allerdings eine gewisse Preisdynamik. • Infolge von Tertiärisierungs- und Funktionstrennungsprozessen hatte sich das Wohnen in der Innenstadt in den vergangenen Jahrzehnten stark zurückentwickelt. Diese Entwicklung ist gestoppt. Das Wohnen in der Innenstadt ist wieder angesagt. Beliebte Viertel sind das Nauwieser Viertel, Mühlenviertel und der St. Johanner Markt. • Der langjährige Stillstand bei beim Neubau von Wohnungen ist überwunden. Besonders in der Innenstadt gibt es aktuell eine Reihe von hochwertigen Wohnungsbauprojekten. 	<ul style="list-style-type: none"> • Die Innenstadt ist wesentlich stärker durch Einzelhandel, Dienstleistungen und Gastronomie geprägt und auf deren Bedürfnisse eingerichtet als andere Stadtteile. Insbesondere der Distrikt 131 Hauptbahnhof ist auch in den Obergeschossen kein typischer Wohnort. • Neben den Vorkriegsbeständen sind die meisten Wohnungen in den 1950-1980er Jahren entstanden. Die Modernisierung wird von den (überwiegend privaten) Hauseigentümern nur zögerlich angegangen. Es besteht ein Modernisierungs- und Anpassungsbedarf im Hinblick auf Energieeffizienz, Grundrisse, Familienfreundlichkeit und Barrierefreiheit. • Die Innenstadtlagen wie die Distrikte Hauptbahnhof und St. Johanner Markt haben derzeit nur eine geringe Eignung für Familien mit Kindern (fehlende große Wohnungen, fehlende Spiel- und Freiflächen im Umfeld). • Das Angebot an modernen Wohnungen aus jüngerer Zeit ist noch sehr begrenzt. Dieses Marktsegment wird mit den aktuellen Bauprojekten nur im hochpreisigen Bereich bedient. Demzufolge fehlen moderne, preisgünstigere Wohnungen. • Grundsätzlich ist die Neubautätigkeit im Wohnungsbau in Saarbrücken mengenmäßig nicht ausreichend. • Auch das Wohnumfeld ist verbesserungswürdig. Dies betrifft den öffentlichen Straßenraum und die halböffentlichen Blockinnenbereiche (Aufenthaltsqualitäten, Mangel an Grün, Verkehrslärm, Gestaltung, Parkdruck). In den Distrikten St. Johanner Markt und Nauwieser Viertel kommen Konflikte zwischen Gastronomie und Wohnen hinzu.
Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> • Vor dem Hintergrund der demographischen Entwicklung und dem damit verbundenen Wettbewerb um EinwohnerInnen kommt der Innenstadt eine große Bedeutung zu. Sie ist angebotsseitig wegen des Besatzes mit Inf- 	<ul style="list-style-type: none"> • Die zu geringe Neubautätigkeit der vergangenen Jahre birgt das Risiko der weiteren Abwanderung einkommensstärkerer Gruppen (Fortsetzung der schon Jahre andauernden Stadt-Umland-Wanderung).

<p>rastruktureinrichtungen, Dienstleistungen, Einzelhandel und ihrer ÖPNV-Netzdichte prädestiniert für eine Ausweitung bzw. Verdrängung der Wohnfunktion.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Neue Angebote wie die o.g. Neubau- und Modernisierungsprojekte, lassen erwarten, dass die Innenstadt in der Zukunft auch für Familien mit Kindern und Senioren attraktiver wird. Die Entwicklung der Einwohnerzahlen belegt, dass die Nachfrage da ist. • Die Innenstadt hat auch ein Kontingent an gründerzeitlichen Wohnbauten, die – behutsam saniert – das Angebot im urbanen Segment interessant machen. • Für eine Vergrößerung von Wohnflächen gibt es noch genügend Flächenpotenziale, sei es in der Aktivierung von Bestandsimmobilien (Leerstände von Bürogebäuden, Sanierung) oder in der Entwicklung der vorhandenen Baulücken und Baulandpotenziale. 	<ul style="list-style-type: none"> • Das Risiko einer „Gentrifizierung“ von Wohngebieten, d.h. Luxusmodernisierungen, die eine Verdrängung der einkommensschwachen Bewohner zur Folge haben, besteht derzeit nur theoretisch, bzw. nur in Einzelfällen. Quaestio verneint diese Gefahr z.B. für das Nauwieser Viertel. • Ohne ein stärkeres finanzielles Engagement des Bundes und des Landes im Wohnungsbau bleibt es bei dem Ungleichgewicht im Wohnungsangebot zwischen (ausreichenden) freifinanzierten Wohnungen und (zu wenigen) Sozialwohnungen.
---	---

SWOT Analyse zum Handlungsfeld Bildung und Soziale Infrastruktur

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> • Unabhängig von der Trägerschaft ist die Innenstadt das von der Pro-Kopf-Ausstattung am besten mit Kita-Angeboten versorgte Stadtgebiet. • Die beiden innerstädtischen Grundschulen sind ausgelastet, aber noch nicht überlastet. Sie werden zur Ausweitung der Nachmittagsbetreuung kontinuierlich angepasst. • Im sozialen Bereich Vielfalt der Betätigungs-, Beratungs- und Unterstützungsangebote, kurze Wege zu den Angeboten. 	<p>Die Bedarfsdeckung im elementaren Bildungsbereich ist in den letzten Jahren eher problematischer geworden. Zur Zeit kann die Nachfrage weder in der Krippe noch im Kindergarten gedeckt werden. Die Vorschulentwicklungsplanung konstatiert eine schnell steigende Unterversorgung insgesamt und speziell für Alt-Saarbrücken und St. Johann.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Im Einzelfall, besonders aus dem westlichen Teil der Innenstadt, ergeben sich längere Anfahr- bzw. Schulwege. • Unübersichtlichkeit des Angebotes an sozialen Einrichtungen aufgrund zerstückelter Zuständigkeit (kaum LHS – überwiegend RV – teilw. Land), unterschiedlicher Rechtskreise und voneinander getrennter Handlungsfelder, Heterogenität der Anbieter, permanentem Wandel des Angebotes (u. a. wg. kurzfristiger Projektfinanzierungen). • Konflikte im öffentlichen Raum der Innenstadt aufgrund der vergleichsweise starken Frequentierung der Innenstadt durch Menschen in prekären Lebenslagen.
Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> • Es bestehen derzeit hinsichtlich der Betreuungseinrichtungen keine Restriktionen, das Wohnen für Familien mit Kindern in der Innenstadt zu verstärken. 	<ul style="list-style-type: none"> • Die Prognosen des Regionalverbandes weisen für St. Johann insgesamt ab 2017/2018 erstmals eine Unterdeckung von Plätzen im Kindergartenalter aus, die in den Folgejahren stark ansteigen wird. Im Krippenbereich ist mit einer ähnlich großen Nachfragerhöhung zu rechnen.

SWOT Analyse zum Handlungsfeld Wirtschaft, Büro/Dienstleistungen

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> • Das Saarland und die Region Saarbrücken haben bei der Bewältigung des Strukturwandels enorm aufgeholt. Viele Arbeitsplätze sind in innovativen und technologieorientierten Dienstleistungen, der IT- und Telekommunikationsbranche entstanden. • Die Landeshauptstadt ist die wirtschaftlich bedeutendste Stadt der Region. Universität und Hochschulen sowie hochangesehene öffentlich und privat finanzierte Forschungsinstitute im Umfeld der Universität sind ein Wachstumsmotor für Zukunftsbranchen. • Auch wenn in den letzten Jahren attraktive alternative Bürostandorte im Stadtgebiet entstanden sind, bleibt die Innenstadt durch die große Zahl der Bürobeschäftigten und Büroflächen ein Motor der wirtschaftlichen Entwicklung. • Der Vorteil der Innenstadt liegt vor allem in der Konzentration vieler Betriebe und Einrichtungen und in ihrer guten Erreichbarkeit aus der gesamten Region mittels PKW und ÖPNV. Für überregional agierende Unternehmen ist die gute Erreichbarkeit mit Bahn und Flugzeug ein Standortvorteil. Insbesondere Dienstleister sind auf diese „Führungsvorteile“ angewiesen. 	<ul style="list-style-type: none"> • Als Folge des Strukturwandels verlaufen wichtige Indikatoren der Wirtschaftsentwicklung im Regionalverband im Vergleich mit der Bundesrepublik und anderen Städten immer noch unterdurchschnittlich (u.a. Arbeitsmarkt, Qualifikationsniveau, Forschungsaktivitäten). • Auch im Landesvergleich bleibt die Entwicklung des BIP im Regionalverband unter dem der anderen Landkreise des Saarlandes. • Das im Vergleich mit anderen Städten unterdurchschnittliche Niveau der Büromieten und die Zunahme von Leerständen sind ein Indiz für ein Überangebot an Büroflächen und eine rückläufige Attraktivität der angebotenen Flächen. • Neue Arbeitsplätze, bzw. neue Arbeitsstätten sind in den letzten Jahren weniger in der Innenstadt, mehr auf peripher gelegenen Flächen (z.B. Konversionsflächen) entstanden. • Die rückläufige Attraktivität der Innenstadt ist auch zurückzuführen auf den zum Teil erheblichen Renovierungs- und Modernisierungsstau der vielfach aus den 1950er bis 1980er Jahre stammenden Gebäude (Haustechnik, Energie, Erscheinungsbild). Auch die Eigentümerstruktur verhindert z.T. Veränderungen. Weitere Gründe liegen möglicherweise in einem als unattraktiv empfundenen städtebaulichen Umfeld (Straßenraum), Mängel in der Erschließungsqualität (Staus), Mangel an eigenen PKW-Stellplätzen. • Mangelnde Präsenz von Universität/Hochschulen und Studierenden im Stadtbild.
Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> • Im Agglomerationsraum um das Oberzentrum Saarbrücken wohnen ca. 1 Mio. Menschen. Dies ist ein ausreichendes Potenzial um als Wirtschaftsraum ein eigenständiges Gewicht zu haben und sich zwischen den großräumigen Entwicklungsachsen Europas zu behaupten. • Wichtige Chancen als Großraum wahrgenommen zu werden, liegen in der engen Zusammenarbeit mit den Nachbarn, insbesondere mit der französischen Seite im Eurodistrict SaarMoselle. • Die wirtschaftliche Entwicklung wird in Zukunft immer stärker von der Wissensökonomie geprägt, d.h. durch die Möglichkeit zu innovativen Produkten und Prozessen. Träger der Innovation sind oft bestimmte gesellschaftliche Gruppen, die sog. „creative class“, die eigene, besondere An- 	<ul style="list-style-type: none"> • Große Risiken für die wirtschaftliche Entwicklung der Landeshauptstadt liegen in gesellschaftlichen und globalen Prozessen, wie z.B. in der demografischen Entwicklung, in der Entwicklung der Haushaltslage von Stadt und Land, damit verbunden drohen einschneidende Sparmaßnahmen, z.B. für die Hochschulen. • Hinsichtlich der städtebaulichen Rahmenbedingungen hat Saarbrücken seine Potenziale für die „creative class“ noch nicht genügend ausgeschöpft. Eine geeignete Attraktivität der Innenstadt als Wohnort für Kreative ist nicht überall gegeben. In vielen Quartieren ist der verstaubte „Charme“ der 1960er und 1970er Jahre spürbar (Gründefizite, vernachlässigte Hinterhöfe, autogerechte Stadt). • Das niedrige Qualitätsniveau der Büroflä-

<p>forderungen an ihr Umfeld stellen. Die Größe der Stadt und die Zusammensetzung der Bevölkerung schaffen gute Voraussetzungen für das Entstehen und Wachsen sog. kreativer Milieus. Durch die Hochschulen und anderen Bildungseinrichtungen, Unternehmen der IT-Branche und der Kreativwirtschaft, die Kunst- und Kulturszene ist Saarbrücken für Kreative interessant. Die Stadt bietet auch die von kreativen Milieus bevorzugten urbanen Wohn- und Arbeitsmöglichkeiten, speziell am Rande der Innenstadt (z.B. im Nauwieser Viertel). Für Studenten bietet der entspannte Wohnungsmarkt in den Randlagen der Stadt preisgünstige Angebote.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Das im Vergleich günstige Mietniveau erlaubt auch kleineren Firmen, Existenzgründern o.ä. ihren Standort in der Innenstadt zu wählen. • Aufgrund des großen Angebotes stellt sich für Altimmobilien mit Einschränkung vielfach nicht mehr die Frage nach einer Büronachnutzung. Es ist vielmals sinnvoll, einen Umbau zu Wohnnutzung in Angriff zu nehmen. So könnte die Schwäche des Büroimmobilienmarktes zu einer Chance für die Stadtentwicklung werden. 	<p>chen schadet langfristig dem Standort, da die Ansiedlung namhafter Firmen nicht gelingen wird.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Lang andauernder Leerstand und Trading down Prozesse von einzelnen Grundstücken/Gebäuden können ihr kleinräumiges Umfeld negativ belasten und eine Abwärtsspirale des gesamten Standortes/des Quartieres in Gang setzen (z.B. westliche Kaiserstraße).
--	--

SWOT Analyse zum Handlungsfeld Einzelhandel

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> • Saarbrücken ist nach wie vor die wichtigste Einkaufsstadt der Region. Die Bahnhofstraße behauptet sich als die erste Einkaufsadresse im Saarland mit einer Mischung aus unterschiedlichen Branchen und Betriebsgrößen sowie vielen Kundenmagneten. • Die Sicherung der Leistungsfähigkeit des Einzelhandelsstandortes erfolgt mit verschiedenen Maßnahmen und Konzepten. Hervorzuheben ist das Einzelhandelskonzept, die Koordination der Aktivitäten des Handels durch City-Marketing, ein aktiver Verein für Handel und Gewerbe und Aktionen der Stadt zur Verbesserung von Sicherheit und Sauberkeit. • Das Kolonnadensystem ermöglicht einen witterungsunabhängigen Einkauf. Wenn die Kolonnaden gut gestaltet und gepflegt sind, bilden sie ein positives Alleinstellungsmerkmal. 	<ul style="list-style-type: none"> • Historisch betrachtet ist die Zentralität Saarbrückens als Einkaufsstandort zurückgegangen. Grundsätzlich führen die Entwicklungen im Einzelhandel (Konzentration, Filialisierung, Internet-Handel und nicht städtebaulich integrierte Handels- und Erlebniszentren im Umland) zum weiteren Bedeutungsverlust der gewachsenen Zentren. • Der Handel konzentriert sich vor allem auf die Bahnhofstraße. Damit werden die Nebenlagen weiter geschwächt, eine Abwärtsspirale setzt ein. Betroffen sind insbesondere Eisenbahnstraße, Dudweilerstraße, Kaiserstraße, Viktoriastraße. • Die Filialisierung des Handels bewirkt auch einen Image- und Qualitätsverlust (weniger Alleinstellungsmerkmale). Es gibt insgesamt zu wenige kreative Shops, inhabergeführte Geschäfte. • Die Fußgängerzone Bahnhofstraße verliert an Attraktivität aufgrund des inzwischen zum Flickenteppich verkommenen Straßenbelags. • Auch die Kolonnaden weisen in vielen Abschnitten Gestaltungs- und Instandhaltungsmängel auf.

Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> Chancen bieten die Möglichkeiten der baulichen Umgestaltung von Einkaufsstraßen. Erfahrungen in der Futterstraße und an der Berliner Promenade zeigen, dass die Gestaltungsmaßnahmen eine wichtige Anstoßfunktion für die Einzelhandelsentwicklung haben. In der Nebenlage Futterstraße/ Sulzbachstraße konnte durch bauliche Umgestaltung und Initiative der Anlieger auch die Einzelhandelssituation verbessert werden. 	<ul style="list-style-type: none"> Risiken für den innerstädtischen Einzelhandel bestehen vor allem durch exogene Entwicklungen wie z.B. Internethandel oder zusätzliche großflächige Konkurrenzstandorte in der Region. Durch die Stagnation und trading down-Prozesse in den Nebenlagen besteht die Gefahr, dass von den Nebenlagen negative Impulse für die Hauptlage ausgehen. Der aktuelle Erfolg der Bahnhofstraße ist kein Selbstläufer. Es ist auch davon abhängig, wie sich die Innenstadt insgesamt präsentiert, ob komplementäre Angebote für einen „Erlebniseinkauf“ in Nebenlagen angeboten werden. Um die Konkurrenzfähigkeit zu erhalten, wird deshalb für die Nebenlagen und für die Bahnhofstraße selbst Handlungsbedarf gesehen (siehe ISEK Zentrale Innenstadt).

SWOT Analyse zum Handlungsfeld Mobilität

Stärken	Schwächen
<p>Motorisierter Individualverkehr (MIV)</p> <ul style="list-style-type: none"> Entsprechend seiner Funktion als Oberzentrum verfügt Saarbrücken über eine gute überregionale und regionale MIV-Anbindung und sehr gute Erreichbarkeiten für den Kfz-Verkehr. Innerhalb des Stadtgebietes ergibt sich außerhalb der Spitzenzeiten ein freier Verkehrsfluss im MIV mit vergleichsweise hohen Reisegeschwindigkeiten (>40 km/h). Überhang bzw. ausreichende öffentliche Stellplatzkapazitäten (auch zu Spitzenzeiten 2000 freie Stellplätze), auch in Bezug auf die Verkaufsfläche. 	<ul style="list-style-type: none"> Das Ziel, den MIV zugunsten des Umweltverbundes zu reduzieren, ist in der Vergangenheit nicht erreicht worden. In der Gesamtstadt hat sich der Anteil des MIV im Modal Split zwischen 1994 und 2010 von 53% auf 56% erhöht. Ausgeprägte Belastungen in der Morgen- und Nachmittagsspitze mit Staus auf der Autobahn und in der Innenstadt. Stark auf den Kfz-Verkehr ausgerichtete Gestaltung der Straßenräume und Knotenpunkte (Überdimensionierung). Für „Slow Motion“ (Fuß- und Radverkehr) ist in der Vergangenheit weniger getan worden. Einbahnstraßen, Abbiegeverbote, große komplexe Knoten in der innerstädtischen MIV-Verkehrsführung verursachen Umwegfahrten und Orientierungsprobleme. Der Cityring ist nicht ausreichend wahrnehmbar und auch nicht durchgängig als Ring nutzbar. Die Einbeziehung der Autobahn inklusive die Überquerung der Saar erschweren die Orientierung. Im Hinblick auf die Umfeldverträglichkeit und die Folgewirkungen des Kfz-Verkehrs sind deutliche Defizite festzustellen: ca. ein Viertel bzw. ca. 40 km des untersuchten Straßennetzes weisen in mehreren Bewertungsbereichen gravierende Mängel auf. Die ungleiche Verteilung des Parkdrucks: hohe Auslastung im Straßenraum - nied-

	<p>rige Auslastung vieler Parkhäuser verursacht auch Parksuchverkehr. Nutzungskonkurrenzen um Parkplätze im Straßenraum bestehen v.a. abends zwischen Bewohner- und Freizeitverkehr.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Viele Falschparker auf Geh- und Radwegen.
<p>Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Innenstadt ist durch die Bahn, Saarbahn und Busse hervorragend in die Stadtteile und in die Region verknüpft. 	<ul style="list-style-type: none"> • Das Saarbahnssystem besteht nur aus der Nord-Süd-Achse. Eine Vernetzung in die Fläche durch Querachsen fehlt. • Mangelnde Anbindung des Fernbus-Terminals an das ÖPNV Netz, mangelnde städtebauliche Einbindung des Fernbus-Terminals.
<p>Radverkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> • Viele kurze Wege auf denen das Rad vergleichbar schnell und schneller wie der MIV ist. • Saarbrücken hat den Nachbesserungsbedarf der Radinfrastruktur erkannt und justiert nach: Radinfrastruktur wird bei fast allen Fahrbahnerneuerungen mit geplant und realisiert. • Beidseitige Uferwege der Saar als zentrale Radwege in Tallängsachse und Tourismusfaktor. • Gute Ausstattung der Innenstadt mit Radabstellanlagen und Wegweisungssystem. 	<ul style="list-style-type: none"> • Saarbrücken hat mit der autogerechten Stadtentwicklung aus den 1950er bis 1980er Jahren den Radverkehr nicht mit Priorität behandelt. Das Erbe ist ein Radverkehrsanteil von 4% (2014, gesamtstädtisch, 1994 betrug er 2%). Damit bewegt sich Saarbrücken am unteren Ende vergleichbarer Städte. Erst in den letzten Jahren ist in der Verkehrspolitik ein Umdenken festzustellen. Ein positives Klima für den Radverkehr, oder gar eine Fahrradkultur ist aber noch nicht entstanden. Eine Öffentlichkeitsarbeit für das Radfahren fehlt. • Das mit Radverkehrsinfrastruktur ausgestattete Radverkehrsnetz ist noch sehr lückenhaft. Radwege enden oft unvermittelt. Besonders fehlt die Infrastruktur an Hauptverkehrsstraßen und dort an den Knotenpunkten. • Hinzu kommen Konflikte mit Fußgängern und Falschparkern.
<p>Fußgängerverkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die in den letzten Jahrzehnten durchgeführten Umbauten im öffentlichen Straßenraum haben in vielen Fällen zu Verbesserungen für den Fußgängerverkehr geführt. In der Innenstadt entstanden einige Straßen und Plätze mit Aufenthaltsqualitäten und einer fußgängerfreundlichen Gestaltung. • Mit ca. 6300 Passanten/h ist die Bahnhofstraße die meistbesuchte Einkaufsstraße von Städten dieser Größenordnung. • Die überdachten Fußgängerwege (Kolonaden der Innenstadt) sind ein besonderes Angebot für den Fußgängerverkehr. 	<ul style="list-style-type: none"> • Die SaarbrückerInnen fahren lieber mit dem Auto als zu Fuß zu gehen: Stadtweit ist der Fußgängerverkehr von 1994 bis 2010 von 28% auf 23% zurückgegangen. • In der Innenstadt ist der Fußgängerverkehr vor allem auf die Achse Hauptbahnhof - St. Johanner Markt konzentriert. In den Nebenstraßen geht die Passantenfrequenz deutlich zurück. Hier wird dem Fußgänger weniger Raum und Aufenthaltsqualität geboten. • Besonders die Gestaltung der umliegenden Hauptverkehrsstraßen ist deutlich autoorientiert, teils mit starker Trennwirkung und wenig Querungsmöglichkeiten. Dies führt zu Konflikten mit dem fließenden und ruhenden MIV. • An den Hauptverkehrsstraßen sind z.T. nicht ausreichende Gehwegbreiten vor-

	<p>handen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Insbesondere an Kreuzungen sind nur teilweise barrierefreie Gestaltungen umgesetzt. • In Teilbereichen des öffentlichen Raumes gibt es Probleme mit der sozialen Sicherheit.
Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> • Kurze Wege, ein engmaschiges Wegenetz in der Innenstadt, eine kompakte Innenstadtstruktur mit Nutzungsmischungen sowie eine große Anzahl an Studierenden sind gute Voraussetzungen, den Fußgänger- und Radverkehrsanteil in Zukunft zu erhöhen. • Mit den Maßnahmen zum Umbau des öffentlichen Raumes in den letzten Jahren (z.B. Sanierung der Berliner Promenade und der Eisenbahnstraße) konnte gezeigt werden, dass weiterhin ein erhebliches Potenzial zur Attraktivitätssteigerung des Fußgänger- und Radverkehrs in der Gestaltung des öffentlichen Raumes liegt. • Das Radfahren erfährt in ganz Deutschland eine Renaissance. Mit dem Boom der Pedelecs wird auch in Saarbrücken die Topografie weniger zum Problem. Wird dieser Trend planerisch und baulich von der Stadt aufgegriffen und begleitet, ist ein erheblicher Schub im Radverkehr zu erwarten. • Da die LHS von einem sehr niedrigen Radverkehrsanteil ausgeht, müsste in Zukunft eine erhebliche Steigerung des Radverkehrs möglich sein. Dies wäre eine große Chance zur Minderung verkehrsinduzierter Probleme wie: Lärmbelastung, Luftverunreinigung, CO₂-Bilanz, Unfallgeschehen und -folgen, Aufenthaltsqualitäten im öffentlichen Raum usw. 	<ul style="list-style-type: none"> • Ein Risiko für die Stadtentwicklung besteht darin, dass bei Fortsetzung der autoorientierten Verkehrspolitik die Landeshauptstadt weniger interessant wird für ein urbanes Publikum, z.B. junge Leute, Akademiker usw., die in der Innenstadt wohnen wollen und vielfach ein kritisches Verhältnis zum Auto entwickelt haben. Damit würde ein wichtiges Potenzial der Stadtentwicklung, die kreative Klasse (siehe Kapitel 3.2.3), geschwächt.

SWOT Analyse zum Handlungsfeld Umwelt und Klima

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> • Die Umweltbedingungen in den Wohngebieten der Stadt (die meisten in Höhenlage) sind überwiegend gut. Die Lage am Fluss gibt der Stadt Identität und Image, die Flussaue dient als Freiraum und Klima verbessernde Kaltluftbahn. • In der Dudweilerstraße und in Teilen der Metzger Straße wurde mit dem Einbau von lärmoptimiertem Asphalt bereits eine deutliche Verbesserung der Lärmsituation erreicht. In der Eisenbahnstraße wurde eine Beschränkung der Geschwindigkeit auf Tempo 30 km/h angeordnet, was eine spürbare Entlastung brachte. • Das Relief der Landeshauptstadt begünstigt thermisch angetriebene Luftaustauschprozesse, die die Innenstadt in der Regel gut 	<ul style="list-style-type: none"> • Die Innenstadt muss insgesamt als stark vom Autoverkehr verlärmte bezeichnet werden. Besonders betroffen sind Hauptverkehrsstraßen sowie das Saartal. In einigen Straßenabschnitten mit hohem Wohnanteil (u.a. Dudweilerstraße, Richard-Wagner-Straße, Paul-Marien-Straße, Großherzog-Friedrich-Straße, Metzger Straße) kommt es zu erheblichen Unverträglichkeiten für die Wohnbevölkerung (>70 dB(A)), sog. Hot Spots). • Aufgrund der dichten Bebauung/Versiegelung und dem Mangel an Freiflächen kommt es in der Innenstadt zu einer ungünstigen Wärmebelastung (plus bis zu 10°C). Außerdem ist an manchen Hauptverkehrsstraßen der Innenstadt eine hohe Schadstoffbelastung festzustellen.

mit frischer Luft versorgen.	<p>len (Feinstaub und NO₂). Beide Einflussfaktoren bergen gesundheitliche Risiken besonders bei austauscharmen Wetterlagen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Im Saartal besteht eine Hochwassergefahr, die einen großen Teil der Innenstadt betrifft.
Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> • Die Unverträglichkeiten des Verkehrslärms wurden in der Lärmaktionsplanung erfasst. Seit 2015 liegt die Stufe 2 der Aktionsplanung vor. Dort ist eine Reihe von kurz-, mittel- und langfristigen Handlungsansätzen zur Lärmreduzierung aufgeführt. • Mit den „ruhigen Gebieten“ gem. Lärmaktionsplan schützt und entwickelt Saarbrücken seine innerstädtischen Erholungsräume. • Die Maßnahmen des VEP und des Einzelhandels/Nahversorgungskonzeptes, die auf eine Stadt der kurzen Wege und auf eine umweltfreundlichere Verkehrsmittelwahl zielen, tragen zur Verminderung des innerörtlichen Kfz-Verkehrs und seiner negativen Folgen bei. • Durch eine emissionsarme Busflotte und den in Zukunft zu erwartenden größeren Anteil von elektrisch betriebenen Fahrzeugen wird sich die Lärm- und Luftschadstoffbelastung in der Stadt vermindern. 	<ul style="list-style-type: none"> • Der globale Klimawandel kann dramatische Auswirkungen auf unsere Umwelt haben. Insbesondere steigt die Gefahr von Starkregenereignissen mit Überschwemmungen und Kellerflutungen im Stadtgebiet bzw. die Häufigkeit und Stärke von Hochwasser der Saar. • Die Erhöhung der Durchschnittstemperatur führt zu einer Verstärkung der bioklimatischen Belastung.

SWOT Analyse zum Handlungsfeld Freiraum

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> • Saarbrücken besitzt weitläufige Wälder und landwirtschaftlichen Flächen. Mit 78 km² Wald (= 47% der Gesamtfläche) und 23 km² landwirtschaftliche Fläche (= 14%) ist die Landeshauptstadt statistisch eine sehr grüne Stadt. Auch im urbanen Raum besteht eine gute Ausstattung mit Freiräumen. • Die meisten innerstädtischen Freiflächen und Parks erfreuen sich einer großen Beliebtheit und sind bei schönem Wetter stark besucht, dies trifft insbesondere für die Stadenanlage zu, weniger für den Bürgerpark. • Dem Flussufer der Saar kommt als öffentlicher Raum und Freiraum eine besondere Bedeutung zu. Die Gestaltung dieses Bereiches bestimmt die Lebens- und Aufenthaltsqualität der Innenstadt sowie auch ihr Image entscheidend mit. Dabei ist die Saar ist Naht- und Trennlinie gleichermaßen. 	<ul style="list-style-type: none"> • Im Verhältnis zur Gesamtstadt fällt die Ausstattung der Innenstadt mit Freiflächen deutlich ungünstiger aus. In Alt Saarbrücken beträgt der Anteil der funktionsgebundenen Freiräume nur 9% - obwohl die beiden stadtweit bedeutsamen Parkanlagen Deutsch-Französischer-Garten und Schlossgarten sowie der Hauptfriedhof im Stadtteil Alt-Saarbrücken liegen. In den Tallagen von St. Johann ist die Ausstattung mit Freiräumen noch etwas schlechter. Mit einem Freiraumanteil (funktionsgebundene Freiflächen) von 6,4% ist er höchst verdichtet. • Die größeren und attraktiven Freiräume der Innenstadt (Staden, Bismarckanlage, Ufer am Staatstheater, Bürgerpark) liegen am Saarufer und damit im Einwirkungsbereich der Autobahn A 620 (Lärmbelastung, Luftverunreinigung). Dies schränkt die Aufenthaltsqualitäten und damit die Erholungsfunktion sowie die Rolle als Image-Träger ein.
Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> • Ein Potenzial für die weitere Stadtentwicklung von Saarbrücken ist die Lage am Fluss. Einige Städte wie Düsseldorf, Lyon, 	<ul style="list-style-type: none"> • Die Chance, den Flussraum als Freiraum in umfassender Weise aufzuwerten, kann

<p>Maastricht, Frankfurt am Main usw. haben diese Chance für die Stadtentwicklung bereits genutzt und sich dem Fluss zugewandt. Die in den Freiräumen am Fluss gewonnen Aufenthaltsqualitäten wurden von den Menschen sofort angenommen und sind zu einem Alleinstellungsmerkmal geworden.</p> <p>Auch die Landeshauptstadt Saarbrücken hat mit dem Umbau der Berliner Promenade die Neugestaltung der Flusszone erfolgreich eingeleitet.</p>	<p>durch die Lage der Autobahn A 620 nur mit sehr großem finanziellem Aufwand umgesetzt werden – siehe das Projekt Stadtmitte am Fluss mit der Tunnelführung der A 620, Kapitel 4.4.4. Angesichts der Kosten eines Tunnels und vor dem Hintergrund der Haushaltsnotlage wird in Saarbrücken die Diskussion um ein derartiges Großprojekt verschoben auf das Jahr 2020.</p>
---	--

SWOT-Analyse zum urbanen öffentlichen Raum

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> • Seitdem etwa 1975 der St. Johanner Markt zur ersten Fußgängerzone umgebaut wurde, hat Saarbrücken an vielen Stellen der Innenstadt angesetzt, die Dominanz des Kfz-Verkehrs zurückzudrängen und Straßen und Plätze für den Fußverkehr zu schaffen. Heute verfügt die Innenstadt über ein enges Netz öffentlicher Räume mit mittleren bis höchsten Aufenthaltsqualitäten. • In der Fußgängerzone Hauptbahnhof/Berliner Promenade/Bahnhofstraße/St. Johanner Markt werden die Angebote des Einzelhandels ergänzt durch konsumfreie Angebote und Gastronomie. Der öffentliche Raum zwischen St. Johanner Markt und Hauptbahnhof „brummt“. Insgesamt gibt dies als „Visitenkarte“ der gesamten Stadt ein quirliges, gleichzeitig entspanntes, südländisches Flair. 	<ul style="list-style-type: none"> • Die Attraktivität des öffentlichen Raumes ist nicht flächendeckend ausgebildet. Sie bleibt beschränkt auf wenige prominente Straßen, Plätze und Grünanlagen. Schon einige Meter in die Nebenstraßen hinein, z.B. in die Viktoriastraße oder Dudweilerstraße, ändert sich das Bild. • Insgesamt existieren zu wenige konsumfreie Kommunikations- und Begegnungsbereiche. • In der Saarachse wird der öffentliche Raum von der A 620 negativ geprägt. Die Flussufer werden durch die Autobahn abgewertet, mangelhafte Zugänglichkeit der Flussufer von Alt-Saarbrücker Seite. • Es gibt Konflikte im öffentlichen Raum aufgrund der vergleichsweise starken Frequentierung der Innenstadt durch Menschen in prekären Lebenslagen.
Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> • Mit den bisherigen Umbaumaßnahmen (z.B. Berliner Promenade, Rabbiner-Rülf-Platz) konnte gezeigt werden, welches gestalterische Potenzial in den Plätzen, Kolonnaden und im Straßenraum steckt und welche Aufenthaltsqualitäten geschaffen werden können. • IG wie der Verein Quartier Mainzer Straße, Luisenviertel, Kaiserviertel zeigen, dass seit einigen Jahren auch die Zivilgesellschaft verstärkt Interesse an attraktiven Straßen und Plätzen in der Innenstadt hat und ihren Beitrag dazu geben kann. • Erfahrungen im Rahmen des Umbaus der Berliner Promenade zeigen, dass Investitionen in den öffentlichen Raum nicht nur vom Image her aufwerten und für höhere Passantenfrequenzen sorgen, sondern dass auch die Grundstückseigentümer wieder in ihre Immobilien investieren. Insofern ist die Gestaltung des öffentlichen Raumes eine zentrale Stellschraube für die wirtschaftliche und soziale Entwicklung der Stadt. 	<ul style="list-style-type: none"> • Sparmaßnahmen als Folge von finanziellen Engpässen können zur Herabsetzung von Sauberkeits – bzw. Instandhaltungsstandards führen. • Die z.T. mangelnde Mitwirkungsbereitschaft und fehlende Investitionsbereitschaft und –fähigkeit von Eigentümern lähmt die Entwicklung der betroffenen Straßenzüge, z.B. in den Kolonnaden Viktoriastraße.

SWOT Analyse zu den Handlungsfeldern Kultur und Tourismus

(siehe auch die SWOT-Analyse der Tourismusstrategie Region Saarbrücken 2020)¹⁴⁰

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> • Saarbrücken ist Landeshauptstadt, Oberzentrum und größte Stadt der Region, Kongresszentrum, Messestadt, Universitätsstadt, Theaterstadt, Museumsstadt, Einkaufsstadt und bietet damit viele Anlässe für einen Aufenthalt. • Für eine Stadt dieser Größenordnung ist insbesondere das kulturelle Angebot in den festen Einrichtungen wie Museen und Theater, aber auch in Form von Veranstaltungen, Festivals usw. als herausragend und überregional bedeutend zu bezeichnen. • Die gute Erreichbarkeit per Luft, Bahn und Straße, die gute Ausstattung mit Hotels in verschiedenen Kategorien, eine Vielzahl von Veranstaltungsorten und eine hervorragende Gastronomie machen Saarbrücken zu einer ersten Adresse für Geschäftsreisende im südwestdeutschen Raum. • Nähe zu Frankreich (französische Lebensart) und historische Baudenkmäler, „gute Stube“ St. Johanner Markt, Gärten und Stadtbegrünung machen Saarbrücken auch für Städtetouristen interessant. • Ausgedehnte Fußgängerbereiche mit hervorragenden Shoppingmöglichkeiten. 	<ul style="list-style-type: none"> • Für Veranstaltungen/Kongresse für Teilnehmende aus dem deutschen Raum hat Saarbrücken eine starke Randlage. Als Tourismus-Destination ist Saarbrücken weniger bekannt. • Schlechte Verkehrsanbindung (Auto, Schiene) nach NRW, (obwohl die Mehrheit der Übernachtungstouristen (20%) von dort kommt¹⁴¹). • z.T. unattraktives Stadtbild. Wie in vielen anderen ehemals kriegszerstörten Städten ist das Stadtbild Saarbrückens geprägt von Gebäuden der 1960er bis 1970er Jahre, die für Touristen weniger interessant sind. • Die historischen Bereiche (Ludwigsplatz, Schloss, St. Johanner Markt, Rathausplatz), die Anziehungspunkte für Kultur- und Städte-Touristen sein können, sind ungenügend miteinander verbunden. Verkehrsstrassen, insbesondere die A 620 entfalten Trennwirkungen. • Das Hotelangebot ist auf den Geschäftstourismus ausgerichtet (eher mittlere Ausstattung und Preise). Die Zielgruppe der Kultur- und Städtetouristen wird damit ungenügend bedient. Für einen weiteren Ausbau des Messe- und Kongresstourismus wäre ein 5-Sterne Hotel wünschenswert. • Es fehlen auch Übernachtungsmöglichkeiten speziell für junge Reisende (bisher nur Jugendherberge). • Der Fernbusbahnhof ist städtebaulich nur mangelhaft eingebunden und ungenügend erschlossen. • Für Touristen fehlt ein öffentliches Fahrradverleihsystem. • Es fehlt ein attraktiver Reisemobilstellplatz.
Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> • Um die Stärken weiter auszubauen, setzt Saarbrücken auf die Sicherung und Weiterentwicklung des hervorragenden kulturellen Angebotes. • Saarbrücken hat weiteres Potenzial als Ausgangspunkt für die touristische Erschließung der Region: attraktiver Naturraum und zwei Weltkulturerbestätten in 	<ul style="list-style-type: none"> • Die Kultur ist als freiwillige Aufgabe der Kommune in einer Haushaltsnotlage-Gemeinde wie Saarbrücken immer ein Gegenstand von Einsparungsüberlegungen. Saarbrücken hat bisher erfolgreich einen Qualitätsverlust und einen Imageschaden vermeiden können. Vor dem Hintergrund der wirtschaftlichen und demografischen Entwicklung ist das Kulturangebot

¹⁴⁰ Regionalverband Saarbrücken: Tourismusstrategie Region Saarbrücken 2020, S. 12f

¹⁴¹ Ebenda, S. 10

<p>unmittelbarer Nachbarschaft, Grenznähe zu Frankreich und Nähe zu Luxemburg, Bootstourismus, Campingtourismus, Radwandern, Pilgern, Therme, Sportveranstaltungen usw.</p> <ul style="list-style-type: none">• Zur Attraktivitätssteigerung Saarbrückens für den Tourismus können eine Reihe städtebaulicher Maßnahmen beitragen. Hierzu gehören alle Maßnahmen zu Verbesserung von Funktion und Gestalt der Innenstadt, der Attraktivität des Einzelhandels, des Stadtbildes, der Kultureinrichtungen, des Flussraumes, auch die Schaffung neuer Angebote wie z.B. zum Flusstourismus und besonders die städtebauliche Vernetzung der touristischen Ziele untereinander. Mit den Maßnahmen zur Sanierung der Berliner Promenade und der Eisenbahnstraße hat Saarbrücken gezeigt, dass eine erhebliche Attraktivitätssteigerung möglich ist.• Durch die gestiegene Nachfrage in den Sparten Wohnmobil-, Fernbus- und Radtourismus sind einige Potenziale entstanden, die noch nicht ausgeschöpft sind.	<p>ein wichtiger Aspekt, um Fachkräfte, Akademiker, Unternehmensgründer usw. an Saarbrücken zu binden.</p> <ul style="list-style-type: none">• Der Raum Saarbrücken hat nach wie vor eine Prägung und das Image eines altindustrialisierten Agglomerationsraumes und ist von daher ist keine typische Urlaubsregion. Der Ausbau des Tourismus ist deshalb kein „Selbstläufer“. Es sind besondere Anstrengungen erforderlich, die vorhandenen Qualitäten herauszustellen.
--	--

3 ZIELE FÜR DIE INNENSTADTENTWICKLUNG

Ziele für die Innenstadtentwicklung ergeben sich aus einer Vielzahl von Planwerken, Beschlüssen, Vorschriften und Willenserklärungen. Die in übergeordneten Vorschriften, z.B. EU-Richtlinien, Bundes- und Landesgesetze und -programme zum Ausdruck gebrachten Ziele sind bereits im SEKO Gesamtstadt für alle Handlungsfelder dokumentiert¹⁴². Das TEKO Innenstadt kann sich deshalb bei der Darstellung der Ziele auf die kommunalen Aspekte, die z.T. aus den übergeordneten Zielen abgeleitet sind, beschränken.

3.1 LEITLINIEN DER STADTENTWICKLUNG

3.1.1 Querschnittsziele aus dem Stadtentwicklungskonzept

Mit dem am 16.12.2008 vom Stadtrat beschlossenen Stadtentwicklungskonzept¹⁴³ (SEK) hat sich die Landeshauptstadt Saarbrücken einen generellen kommunalen Orientierungsrahmen für die kommenden Jahre gegeben. Neben der Beschreibung der Rahmenbedingungen, Stärken und Chancen der Stadtentwicklung nennt das SEK die Prinzipien und Verfahren, auf deren Grundlage die Entwicklungspolitik betrieben werden soll und bestimmt die inhaltlichen Leitlinien der gesamtstädtischen Entwicklungspolitik¹⁴⁴.

Prinzipien und Verfahren:

- Grenzen überwinden – Strukturwandel bewältigen
- Nachhaltigkeit im Blick auf die Lebensqualität, den Wirtschafts- und Wohnstandort
- Partizipation der Bevölkerung
- Geschlechtergerechtigkeit – Verhältnis von Frauen und Männern
- Generationengerechtigkeit – Age Mainstreaming
- Integration der Vielfalt
- Barrierefreiheit

Leitlinien für verschiedene Handlungsfelder

Das Stadtentwicklungskonzept (SEK) formuliert gesamtstädtische Leitlinien sowie zehn Handlungsfelder mit Zielen. Sie bilden die Schwerpunkte für die Entwicklung Saarbrückens und sollen mit Priorität verfolgt werden. Sie dienen dazu, das Charakteristische der Stadt Saarbrücken gegenüber anderen Städten zu betonen:

- Saarbrücken fördert Lebensqualität und Urbanität
- Saarbrücken setzt auf lebendige Stadtteile
- Saarbrücken vernetzt sich in die Region
- Saarbrücken entwickelt Bikulturalität und Internationalität
- Saarbrücken investiert in Kinder und Bildung
- Saarbrücken stärkt die Wirtschaft
- Saarbrücken verbindet Wissenschaft und Stadt
- Saarbrücken fördert die Integration
- Saarbrücken macht sich fit für Ältere
- Saarbrücken schützt Klima und Umwelt

¹⁴² LHS: Städtebauliches Entwicklungskonzept Gesamtstadt

¹⁴³ Landeshauptstadt Saarbrücken: Stadtentwicklungskonzept Saarbrücken, 2009

¹⁴⁴ ebenda, S.20 ff

Die meisten dieser 10 Handlungsfelder haben auch eine städtebauliche Dimension. Das Stadtentwicklungskonzept gibt deshalb für die städtebaulichen Handlungsfelder des SEKO und des TEKO Innenstadt bereits einen grundlegenden Orientierungs- und Handlungsrahmen.

Die spezifischen städtebaulichen Ziele des Stadtentwicklungskonzepts in den jeweiligen Handlungsfeldern sind – soweit sie die Innenstadt betreffen – in Kapitel 3.2 aufgeführt.

3.1.2 Ziele aus dem Städtebaulichen Entwicklungskonzept Gesamtstadt

Im Städtebaulichen Entwicklungskonzept Gesamtstadt (SEKO)¹⁴⁵ werden die Analysen, Ziele und Maßnahmen der Landeshauptstadt Saarbrücken in den Handlungsfeldern Umwelt, Freiraum, Mobilität, Wohnen, Wirtschaft und Wissenschaft, Bildungsinfrastruktur und soziale Einrichtungen, Einzelhandel, Verkehrsinfrastruktur, Ver- und Entsorgung dargestellt. Die Ziele und Maßnahmen in den sektoralen Handlungsfeldern werden eingebettet in eine Strategie zur räumlich-baulichen Entwicklung und zum baukulturellen Umgang mit der bestehenden Stadt in ihrer geografischen und landschaftlichen Situation.

Als grundsätzliche städtebauliche Zielaussagen stellt das SEKO 2011 fest:

“Eine der wichtigsten Erkenntnisse aus der Analyse ist, dass das Schrumpfen der Bevölkerung zu einem Paradigmenwechsel der Stadtentwicklung führen muss. Statt der Organisation des Wachstums durch neue Flächen und Straßen nach Außen ist nun eine qualitative Verdichtung nach Innen geboten - durch behutsame Weiterentwicklung des Bestehenden auf der Grundlage der landschaftlichen und siedlungsgeschichtlichen Situation. Das Leitbild ist die kompakte europäische Stadt, wie sie auch in der Leipzig Charta zur nachhaltigen europäischen Stadt postuliert wurde“¹⁴⁶.

Als engere städtebauliche Ziele können daraus vier wesentliche Strategien abgeleitet werden:

- Eine stärkere Beachtung und Förderung der vorgefundenen Zentrenstruktur. Lebendige Stadtteile entstehen durch funktionierende und attraktive Zentren (Nebenzentren und Nahbereichszentren).
- Eine Würdigung der besonderen Rolle der Innenstadt, die als Oberzentrum Motor und Aushängeschild für die gesamte Region ist. Diese Funktionen müssen gewährleistet und ausgebaut werden.
- Die Ausweisung von Bauflächen nur noch an städtebaulich/ökologisch und wirtschaftlich langfristig tragbaren Standorten (Innenentwicklung vor Außenentwicklung).
- Eine deutliche interkommunale bzw. regionale Orientierung der Aktivitäten.

Hinsichtlich der baukulturellen Verantwortung besinnt sich Stadtplanung angesichts von Schrumpfungsszenarien wieder auf die Bedeutung der Landschaft für die räumliche Identität der Stadt. Baukultur muss auch Kultur einer Landschaftspflege sein, die die Stadt in der Landschaft ebenso betrachtet wie die Landschaft in der Stadt. Im öffentlichen Raum, auf Straßen und Plätzen stellen sich ähnliche Herausforderungen: Während in Straßen- und Platzparzellen als historischem Gedächtnis die Veränderung des Stadtgrundrisses noch nachvollziehbar ist, haben die Straßen- und Platzräume an vielen Stellen ihr Gesicht verloren.

¹⁴⁵ Landeshauptstadt Saarbrücken (2011): Städtebauliches Entwicklungskonzept für die Landeshauptstadt Saarbrücken - Gesamtstadt, Beschluss des Stadtrates vom 16.12.2011,

¹⁴⁶ ebenda, S. 194

Saarbrücken kann sein Stadtbild nicht kurzfristig durch große Baumaßnahmen verändern: demographische Herausforderungen und wirtschaftliche Situation erfordern optimierten Mitteleinsatz und koordinierte kleine Schritte bei der behutsamen Freilegung, Stärkung oder Wiederherstellung vorhandener und der Schaffung neuer Qualitäten.

Durch Entwicklung, Kommunikation und Vernetzung einer Vielzahl von Einzelstrategien kann Baukultur zum selbstverständlichen Bestandteil engagierten Bürgersinns werden.

Dabei sind folgende Grundsätze zu beachten;

- Den Wert des Bestehenden bewusst machen und erhalten
- Spezifische Standards für den öffentlichen Raum entwickeln
- Ensembles und Quartiere analysieren und stärken.
- Bauberatung und öffentliche Diskussion von Bauqualität auch bei privaten Bauvorhaben
- Leitlinien zur Gestaltung und Nutzung des Öffentlichen Raumes
- Neue Wege im direkten Dialog mit den Bürgern bei Fragen der Stadtgestaltung¹⁴⁷

Zur administrativen Umsetzung dieser baukulturellen Ziele im öffentlichen Raum siehe Kapitel 2.11.2.

Ergänzend zu den Zielen aus dem SEK 2008 und SEKO 2011 wurden ab 2011 im Rahmen der EU-Großprojekt-Antragsverfahren „Stadtmitte am Fluss“ projektspezifische Ziele für den innerstädtischen Flussraum erarbeitet. Dabei steht die regionalökonomische Bedeutung des Projektes im Vordergrund: Die Erhöhung der Urbanität der Stadtmitte bedeutet eine Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit und Attraktivität des Oberzentrums. Sie soll mit sieben spezifischen Teilzielen angestrebt werden:

- Abbau von Trennwirkungen
- Verbesserung der Umweltsituation
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität
- Städtebauliche Aufwertung
- Attraktivierung von Wohnraum
- Attraktivierung von innerstädtischen Dienstleistungsflächen
- Verbesserung des innerstädtischen Verkehrs

Das Großprojekt „Stadtmitte am Fluss“ wird zwar nicht mehr fortgeführt (siehe Kapitel 4.4). Diese Ziele haben aber ihre Bedeutung behalten, insofern, dass das Land sich bei der Finanzierungsvereinbarung über die Projekte des ehemaligen Großprojektes Stadtmitte am Fluss darauf bezieht (siehe Handlungsraum Alt-Saarbrücken/Innenstadt).

Zu beachten sind die vielfältigen Wechselwirkungen zwischen den beschriebenen Zielen und Handlungsfeldern. Insgesamt sind ein koordiniertes abgestimmtes Handeln der Verwaltung und die Konzentration auf strategische Projekte erforderlich, um mit den beschränkten Ressourcen die besten Ergebnisse für die Gesamtstadt zu erzielen. Auch hier gibt es ein Wechselspiel zwischen den Anforderungen der Landeshauptstadt mit oberzentralen Funktionen und den Bedarfen als Lebensraum der Saarbrücker Bürgerschaft und Standort der Wirtschaft.¹⁴⁸

¹⁴⁷ Vgl. ebenda, S. 181 ff

¹⁴⁸ ebenda

3.1.3 Flächennutzungsplan

Der Flächennutzungsplan (FNP) des Regionalverbandes Saarbrücken ist der "vorbereitende Bauleitplan" nach § 1 Abs. 2 BauGB für die Landeshauptstadt Saarbrücken. Der FNP gibt Auskunft über die Absichten der LHS bezüglich der weiteren baulich-räumlichen Entwicklung des Gemeindegebiets in den kommenden Jahren. Da die Änderungsabsichten der Flächennutzung meist nur kleinere Bereiche betreffen, entsprechen die Darstellungen des FNP in weiten Teilen der heutigen Bestandssituation.

Die wichtigsten Darstellungen des FNP zur Innenstadt sind (Stand 2016):

Art der Nutzung

- Mit der Dudweilerstraße als östliche Grenze wird beinahe der gesamte Distrikt 131 bis zur Westspange als „Gemischte Baufläche“ dargestellt, entsprechend dem Kerngebietscharakter dieses Bereichs.
- Auch das Mühlenviertel ist als „Gemischte Baufläche“ dargestellt. Für die angestrebte stärkere Rolle des Mühlenviertels als innerstädtisches Wohnviertel (siehe Kapitel 4.4) wäre eine FNP-Änderung in Richtung „Wohnbaufläche“ sinnvoll.
- Das Nauwieser Viertel, der St. Johanner Markt, das Quartier Mainzer Straße und das historische Wohngebiet am Schloss sind entsprechend dem Bestand und auch als Zielaussage als „Wohnbaufläche“ dargestellt.
- Auch auf Alt-Saarbrücker Seite entsprechen die Darstellungen „Gemischte Baufläche“ und „Wohnbauflächen der Bestandsnutzung“.
- An der Mainzer Straße/Hellwigstraße ist eine Sonderbaufläche Landespolizei dargestellt. Hier besteht ggf. Änderungsbedarf für einen Teil der Fläche Richtung „Wohnbaufläche“.

Verkehrsflächen:

- Der FNP stellt eine Nordumfahrung der Innenstadt als „geplantes Straßenprojekt“ entlang der Bahn zwischen Hauptbahnhof und Ostspange dar. Die Richard-Wagner-Straße ist als Konsequenz nicht mehr als Hauptverkehrsstraße dargestellt.

Für den Abschnitt zwischen Dudweilerstraße und Hauptbahnhof entspricht dies den aktuellen Überlegungen im Rahmen des VEP für eine „kleine Innenumfahrung“ (siehe Kapitel 3.2.5).

Der FNP ist anzupassen, wenn konkrete Trassenplanungen (Planfeststellungen, Bebauungspläne) erforderlich sind.

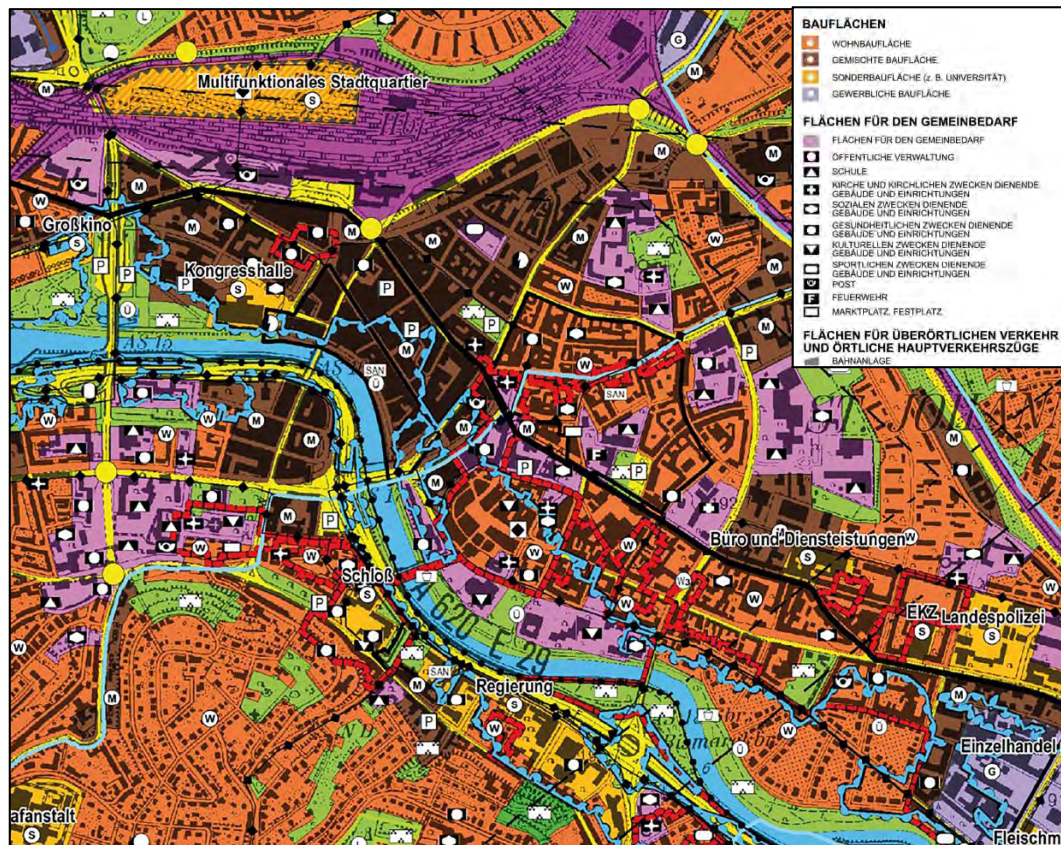


Abbildung 91: Flächennutzungsplan, Ausschnitt Stand 2016

Quelle: Regionalverband Saarbrücken

3.1.4 Ziele für Alt-Saarbrücken aus dem Stadtteilentwicklungskonzept

Das Stadtteil-Entwicklungskonzept Alt-Saarbrücken (Tallage) vom Februar 2011 entstand - wie auch SEKO und TEKO 2011 – unter der Erwartung, dass das Großprojekt „Stadtmitte am Fluss“ mit der Tunnelführung der A 620 alsbald realisiert wird. Es beschreibt Alt-Saarbrücken als einen Stadtteil im Aufbruch: er wird stark profitieren vom Großprojekt, die Hochschule für Technik und Wirtschaft wird dem Stadtteil eine neue Prägung geben, die Innenstadtnähe macht ihn attraktiv¹⁴⁹.

Neben den Impulsen, die u.a. von Stadtmitte am Fluss und der HTW erwartet wurden, wurden folgende endogene Handlungsansätze/Ziele für die Quartiers-ebene formuliert:

- Wohnungsbestand/Wohnumfeld aufwerten
- Attraktiveres Erscheinungsbild, Grünflächen aufwerten und zugänglicher machen
- Stadtverträgliche Mobilität
- Sicherung von Arbeitsplätzen und Gewerbeflächenangebot, Ausbau von Servicestrukturen
- Nahversorgung sicherstellen
- Bildung und Betreuungsangebote entwickeln

¹⁴⁹ Landeshauptstadt Saarbrücken, Stadtteilentwicklungskonzept Alt-Saarbrücken (Tallage), Februar 2011, S. 4,

- Soziale Infrastruktur anpassen, Spiel- und Freizeitangebote für Kinder und Jugendliche schaffen, Treffpunkte und Kommunikationsgelegenheiten schaffen und mit Hilfen vernetzen
- Vorschulische und schulische Betreuungsangebote verbessern
- Stadtteilkultur stärken
- Netzwerke ausbauen und Community-Strukturen aufbauen

Im Rahmen der Arbeiten am Stadtteilentwicklungskonzept Alt-Saarbrücken hatte sich aus der Akteursbeteiligung eine Reihe von Projektvorschlägen ergeben, die als „Schlüsselprojekte“ für die Stadtteilentwicklung angesehen werden können¹⁵⁰:

- Entwicklung der Eisenbahnstraße
- Entwicklung der Stengelstraße/Heuduckstraße
- Herstellung eines „grünen Bands“ in den Blockinnenbereichen zwischen HTW und Kultusministerium (Öffnung von Grünflächen für die Öffentlichkeit und Verknüpfung der Flächen)
- Entwicklung als Hochschulstandort (HTW nach Campusplan)
- Förderung der stadtverträglichen Mobilität

¹⁵⁰ ebenda, S. 100

3.2 SPEZIFISCHE STÄDTEBAULICHE ZIELE UND CHANCEN FÜR DIE INNENSTADT

3.2.1 Ziele und Chancen im Handlungsfeld Wohnen

Im **Stadtentwicklungskonzept** hat sich die Landeshauptstadt unter dem Oberziel „Saarbrücken fördert Lebensqualität und Urbanität“ zum Handlungsfeld Wohnen folgende grundsätzliche Leitlinien gegeben¹⁵¹:

- Nachhaltige Sicherung der Wohnraumversorgung für sämtliche Bevölkerungsgruppen über ein differenziertes Wohnungsangebot in Bezug auf Preise und Wohnformen für unterschiedliche Nachfragegruppen. Das Wohnungsangebot soll dazu beitragen, potenzielle SuburbanisiererInnen in der Stadt zu halten und neue EinwohnerInnen hinzuzugewinnen.
- Städtisches Wohnen mit all seinen Vorteilen muss für unterschiedliche Alters und Einkommensgruppen sowie Lebensstile attraktiv sein - mit einem preiswerten Teilssegment und Wohnungen für am Markt diskriminierte Haushalte sowie einem Teilmarkt für unterschiedliche Formen selbst genutzten Wohneigentums.
- Ein den Nachfragegruppen entsprechend differenziertes Angebot an attraktiven Wohnmöglichkeiten ist sowohl im Bestand als auch durch Neubautätigkeit weiterzuentwickeln.
- Es gilt insbesondere innerstädtisches Wohnen gezielt zu fördern. Dabei ist die Attraktivität und Funktionsfähigkeit von innerstädtischen Wohnquartieren für Familien mit Kindern und für ältere Menschen zu erhöhen. Hierzu muss der öffentliche Raum, die Wohnumfeldqualität in den zentralen innerstädtischen Lagen, deutlich aufgewertet werden

Unter dem Oberziel „Saarbrücken macht sich fit für Ältere“ werden als Ziele mit Bezug zum innerstädtischen Wohnen genannt¹⁵²:

- Selbständigkeit und selbstbestimmte Lebensführung fördern
- Eigenständiges Wohnen ermöglichen

Das **Städtebauliche Entwicklungskonzept Gesamtstadt** formuliert für das Handlungsfeld Wohnen ergänzend folgende Ziele:

- qualifiziertes und differenziertes Wohnungsangebot sicherstellen
- Wohnungsbestand quantitativ und qualitativ weiterentwickeln
- Wohnen in der Innenstadt attraktiver machen
- nachteilige Segregationsfolgen vermeiden,

Nach den Erkenntnissen aus der **Wohnungsmarktanalyse** liegt die langfristig bestehende, zentrale Herausforderung der Landeshauptstadt im Handlungsfeld Wohnen darin, trotz des beginnenden langfristigen Rückgangs der Wohnungsnachfrage und des damit verbundenen ökonomischen Umfelds die Investitionsbereitschaft zu erhalten. Bislang gelingt das sowohl im Wohnungsneubau als auch im Wohnungsbestand (hier insbesondere mit Blick auf die kleineren privaten Eigentümer) zu wenig.

¹⁵¹ Vgl. LHS: Stadtentwicklungskonzept 2008, S41.

¹⁵² Stadtentwicklungskonzept, S. 145

Auf das tatsächliche Investitionsgeschehen, z.B. die notwendigen Modernisierungsmaßnahmen an den bestehenden Wohngebäuden, hat die Landeshauptstadt allerdings nur einen sehr begrenzten Einfluss. Dies ist Sache der Hauseigentümer, die u.U. mit Fördermitteln aus dem Bundesförderprogramm der Kreditanstalt für Wiederaufbau KfW unterstützt werden.

Deshalb liegt die zentrale wohnungspolitische Aufgabe für die Stadtverwaltung eher darin, das Investitionsklima für Modernisierungen oder Neubau zu verbessern. Die Wohnungsmarktanalyse macht hierzu einige Handlungsvorschläge¹⁵³.

Dabei geht es nicht darum, das Wohnungsangebot quantitativ auszuweiten. Vielmehr sollte ein Zuwachs an Neubau- und Bestandsinvestitionen und damit an Wohnqualität vor allem als stadtentwicklungspolitisch und zugleich städtebaulich wirkender Beitrag zu einer insgesamt attraktiveren Stadt verstanden und angestrebt werden¹⁵⁴.

Der Innenstadt fällt damit eine wichtige Rolle zu. Sie hat durch ihre infrastrukturelle Ausstattung (Mobilität, Arbeitsplätze, Einkaufen, Bildung, Freizeit usw.) genügend Potenziale, eine bedeutend größere Rolle als attraktiver Wohnstandort zu spielen. Neben der Sanierung der Bestandswohnungen kann der Wohnungsbestand in Baulücken, Brachflächen, Nachverdichtung, Dachgeschossausbau Umwidmung von Nichtwohnimmobilien und Leerständen quantitativ und qualitativ für verschiedene Nutzergruppen weiterentwickelt werden.

Voraussetzung ist, dass die städtebaulichen Bedingungen für das Wohnen insgesamt verbessert werden. Hierzu gehören insbesondere verkehrliche Maßnahmen zur Verminderung der Kfz-, Luft- und Lärmbelastung sowie der Flächeninanspruchnahmen des Kfz-Verkehrs; weiterhin die Begrünung von öffentlichen Straßen und Plätzen und halböffentlichen Innenbereichen. Hierzu gehört auch die erforderliche Ausstattung mit Betreuungsinfrastruktur.

Als Handlungsräume (siehe Kapitel 4) für die Verbesserung der Wohnbedingungen kommen in erster Linie die Bereiche Mühlenviertel, Mainzer Straße und Alt-Saarbrücken in Betracht. Die zentrale Innenstadtlage Distrikt Hauptbahnhof hat aufgrund der Umfeldbedingungen eine etwas geringe Eignung für Familien. Ebenso am St. Johanner Markt, wo aufgrund des höheren Preisniveaus die entsprechend großen Wohnungen fehlen. Aber um auch speziellen Nachfragegruppen (wie Besserverdienende, Kreative, Alleinstehende usw.) entsprechende Angebote (Penthäuser, Lofts, Sonderwohnungen) machen zu können, sollten auch hier alle Möglichkeiten der Verbesserung der Wohnbedingungen ausgeschöpft werden.

Zum weiteren Ausbau des Wohnanteils in der Innenstadt gehört auch die Ansiedlung von Sonderwohnformen wie Hotels oder Studentenwohnheimen.

Das „**Seniorenpolitische Fachkonzept**“ weist unter dem Leitziel „Selbstbestimmt leben“ darauf hin, dass Wohnung und Wohnumfeld mit zunehmendem Alter an Bedeutung gewinnen. Zukunftsfähige Stadtentwicklung erfordere altersgerechten bzw. barrierefreien, bezahlbaren Wohnraum in integrierten, zentralen Lagen¹⁵⁵. Bei der Modernisierung von Wohnungen sollten die Standards für Barrierefreiheit eingehalten werden.

¹⁵³ Quaestio, S. 84ff

¹⁵⁴ Quaestio, S. 92f

¹⁵⁵ LHS: Seniorenpolitisches Fachkonzept für die Landeshauptstadt Saarbrücken, Stadtrat im März 2013, S. 33ff

Neubaupotenziale

Je mehr Baulücken geschlossen werden, desto knapper werden die Flächen, auf denen heute schon Baurecht für Wohnungsneubauten in der Innenstadt besteht (rote und gelbe Flächen in Abbildung).

Allerdings verfügt die Innenstadt noch über eine Reihe von Potenzialflächen, die sich aufgrund der Lage und Größe gut für innerstädtischen Wohnungsbau eignen (grüne Flächen). Aktuell existiert für sie noch kein hinreichendes Baurecht für Wohnungen - bei manchen Potenzialflächen stehen auch erhebliche Hindernisse einer raschen Erschließung/Bebauung entgegen (so z.B. Verkehrsthemen und Grundstücksfragen am Nordrand des Mühlenviertels).

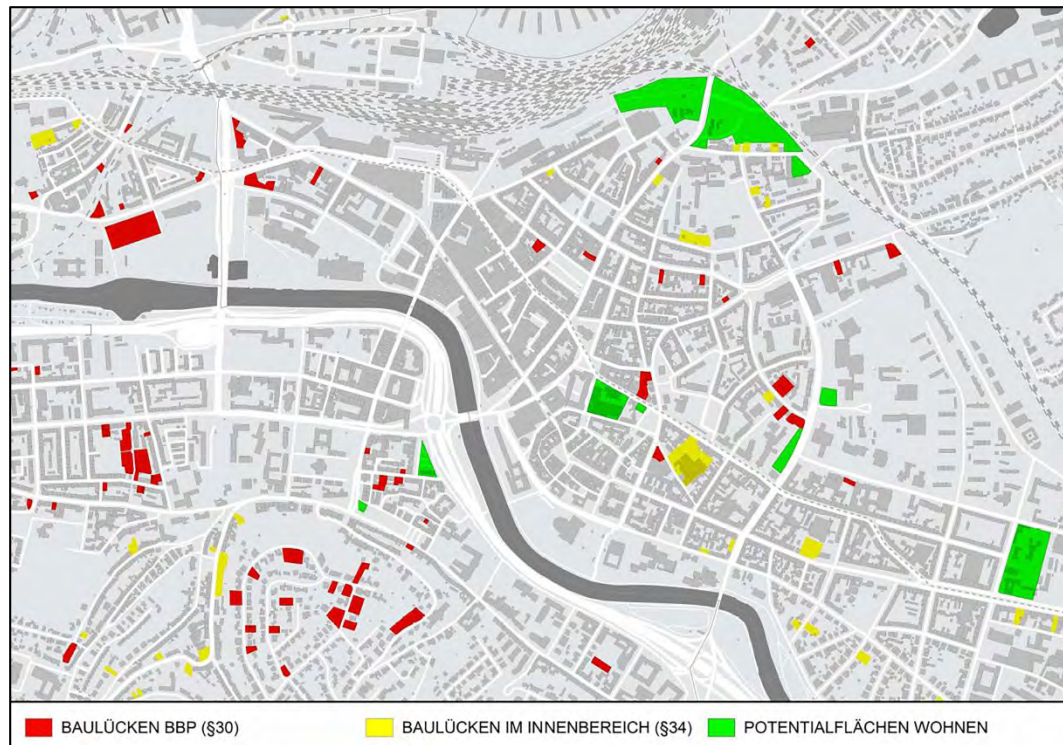


Abbildung 92: **Baulücken/Potenzialflächen für Wohn-/gemischt genutzte Gebäude**
Quelle: LHS

3.2.2 Ziele und Chancen in den Handlungsfeldern Bildung und soziale Infrastruktur

Die Anforderungen an die städtische Bildungsinfrastruktur, wandeln sich vor dem Hintergrund der demografischen bzw. gesellschaftlichen Entwicklung. Einerseits verringert sich - trotz aktueller Zuwachszahlen durch Flüchtlinge – langfristig die Zahl der Kinder im Bildungssystem, andererseits ändern sich die Anforderungen an die Ausbildungs- und Betreuungseinrichtungen. Mit der Forcierung von freiwilligen und gebundenen Ganztagschulen sind Landeshauptstadt und Regionalverband Saarbrücken auf einem guten Weg, die Bedingungen für eine bessere Vereinbarkeit von Familie und Beruf zu gewährleisten.

Handlungsbedarf im Sinne von Neubau/Erweiterung von Einrichtungen besteht durch die gestiegene Nachfrage (siehe Kapitel 2.5.1) im Krippen- und Kindertagesstättenbereich sowie für Umbaumaßnahmen bei den Grundschulen. Das gesellschaftspolitische Ziel im Krippenbereich, eine Betreuungsquote in Tageseinrichtungen von 35% zu erreichen (heute in Saarbrücken 34% mit starken Unterschieden zwischen Stadtteilen bzw. Distrikten), wird sich bei den nachfolgenden

Betreuungseinrichtungen als Bedarfssteigerung v.a. im ganztägigen Betreuungsbereich fortsetzen.

Durch flankierende städtebauliche Maßnahmen, wie Nachverdichtung im Umfeld, können Standorte erhalten und gestärkt werden. Die kommunal- und bildungspolitisch diskutierte Weiterentwicklung des örtlichen Bildungsangebotes in Richtung kommunaler bzw. lokaler Bildungszentren sollte exemplarisch und modellhaft an einem Standort erprobt werden und damit auch die Chancen und Grenzen der Zusammenarbeit zwischen Jugendhilfe und Schule systematisch erfahrbar machen.

Die möglichen Maßnahmen bzw. Standorte für Neubau/Erweiterung von Einrichtungen werden aktuell untersucht.

Hinsichtlich der sozialen Infrastruktur sind die Besonderheiten der Innenstadt in der Altersstruktur der Wohnbevölkerung und in Bezug auf die Nationalitäten zu beachten: die Innenstadt ist vor allem für junge Erwachsene während des Studiums oder des Fachschulbesuchs und teilweise in der ersten Phase der Berufstätigkeit als Wohnort attraktiv ist, während ältere Erwachsene (zumah in der Familienphase) Wohnlagen mit geringeren Umweltbelastungen und geringerer Baudichte und Wohnungen mit höherer Qualität bevorzugen. Aus Sicht der Sozialverwaltung der Landeshauptstadt Saarbrücken besteht für die Innenstadt keine Notwendigkeit einer räumlichen Schwerpunktsetzung in der Sozialpolitik. Das umfassende Repertoire (siehe Kapitel 2.5.4) zentral in der Innenstadt ansässiger sozialer Einrichtungen deckt den Beratungs- und Hilfebedarf großer Teile der Wohnbevölkerung der Gesamtstadt und darüber hinaus ab – Bewohner/Innen der Innenstadt haben im Bedarfsfall meist kurze Wege zu den Behörden und unterstützenden Einrichtungen. Aus Sicht der Sozialverwaltung erscheint es wichtig, die Funktion speziell des Distriktes Hauptbahnhof als Wohnort für junge Erwachsene in der beruflichen Ausbildung und im Studium und teilweise in der ersten Erwerbsphase zu erhalten und zu stärken.

Wegen der vergleichsweise starken Frequentierung der Innenstadt durch Menschen in prekären Lebenslagen und der gleichzeitig vorangeschrittenen Funktionalisierung des öffentlichen Raumes in der Innenstadt kommt es häufig zu Konflikten zwischen sich unangepasst verhaltenden Personen (-gruppen) und Anwohner/Innen, örtlich Berufstätigen und Gewerbetreibenden und Passant/Innen (siehe auch Kap. 2.12.3). Aus Sicht der Sozialverwaltung sollten bei der Sanierung und bei der Neuanlage öffentlicher Flächen die Bedürfnisse unangepasster Personen von vornherein stärker berücksichtigt werden und geeignete Orte in geeigneter Lage als Treffmöglichkeiten hergerichtet und vorgehalten werden. Ausreichende Vorkehrungen zur Sauberhaltung (robuste Mülleimer, hinreichend häufige Müllentleerung, zugängliche Toilette) sind für die Annahme des Ortes als Treffpunkt das konfliktarme Funktionieren eines solchen Treffs ebenso unverzichtbar, wie die Einbeziehung in aufsuchende Soziale Arbeit, wie sie in Saarbrücken im Rahmen der Wohnungslosenhilfe praktiziert wird.

3.2.3 **Ziele und Chancen in den Handlungsfeldern Wirtschaft, Büro und Dienstleistungsflächen**

Im **Stadtentwicklungskonzept** wird besonders die wichtige Einzelhandels- und Versorgungsfunktion der Innenstadt sowie ihre Rolle im Städtetourismus hervorgehoben. Die Innenstadt betreffende Ziele der kommunalen Wirtschaftspolitik sind u.a.¹⁵⁶:

- Weiche Standortfaktoren ausbauen
- Wirtschaftsstandort zukunftsfähig entwickeln
- Innovations- und Wissenschaftsstandort stärken
- Innenstadt für Handel und Dienstleistungen sowie Städtetourismus attraktiver machen

Die im **Städtebaulichen Entwicklungskonzept** Gesamtstadt SEKO 2011 genannten Ziele im Handlungsfeld Wirtschaft betreffen zwar in erster Linie die gesamtstädtische gewerbliche Flächenbereitstellung. Die Bedeutung der Innenstadt als „Visitenkarte“ der Region für die saarländischen Unternehmen wird jedoch durchaus gesehen. Als Ziele im Handlungsfeld Wirtschaft nennt das SEKO:

- Grundsatz der Innenentwicklung bei der Schaffung von Flächen für Unternehmen,
- Verbesserung der weichen Standortfaktoren durch Attraktivität der Innenstadt
„Zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit und Innovationskraft des Standortes müssen die Anstrengungen darauf gerichtet sein, im Saarland gut ausgebildete Berufsanfänger und Berufstätige an die Region zu binden. Dies ist ein dringendes Gebot aus dem sich abzeichnenden Fachkräftemangel. Hierzu muss die Attraktivität der Landeshauptstadt als Studienort und Wohnstandort gesteigert werden, z.B. durch attraktive Wohnungs-, Bildungs- und Freizeitangebote, insbesondere durch gute Voraussetzungen für eine Vereinbarkeit von Beruf und Familie.“¹⁵⁷
- Als Ziel im Handlungsfeld Wissenschaft und Innovation nennt das SEKO u.a. die bessere Verknüpfung der Hochschulstandorte mit der Stadt, z.B. Entwicklungsband zwischen HTW und Universität durch Wohnstandorte für Forschende, Studierende und Lehrende, Starterzentrum in Alt-Saarbrücken, studentische Arbeitsplätze, Grünflächen und Radwege.

Auch der **Masterplan Gewerbe- und Industrieflächen** weist der Innenstadt eine immer wichtiger werdende Komplementärfunktion für die produzierende Wirtschaft zu: die innovativer, komplexer und flexibler werdende Industrieproduktion wird in Zukunft auch immer mehr auf Zuarbeit wissensintensiver Unternehmen angewiesen sein.

Die Verbindung von wissensintensiven Unternehmen und produzierendem Gewerbe ist auch ein städtebauliches Thema. Für wissensintensive Unternehmen „sind gewisse Standortfaktoren erforderlich, die sich häufig von denen eines klassischen Gewerbegebiets unterscheiden. Dazu gehören z. B. eine hochwertige städtebauliche Gestaltung, ein attraktives Arbeitsumfeld mit gastronomischen Einrichtungen, Kinderbetreuungseinrichtungen, die räumliche Nähe zu branchengleichen Unternehmen, relevanten Forschungseinrichtungen, Kunden, Zulieferern und Kooperationspartnern. Es sind letztendlich innerstädtische und innenstadtnahe Standorte, die diese Anforderungen erfüllen können und nicht zuletzt die räumliche Nähe und inhaltliche Verknüpfung zwischen Wissenschaft, Wirt-

¹⁵⁶ LHS: Stadtentwicklungskonzept, S. 110

¹⁵⁷ LHS: Städtebauliches Entwicklungskonzept Gesamtstadt, S. 189

schaft und Gesellschaft und im Konkreten die enge Zusammenarbeit zwischen Hochschulen/Universitäten, Forschungsinstituten und Unternehmen. Die beiden bestehenden Standorte für wissensintensive Unternehmen in der LHS sind der Science Park Saar und der InnovationsCampus Saar. Science park und Universitätscampus liegen in unmittelbarer Nachbarschaft, jedoch abseits des Stadtzentrums. Hier gilt es, die Verbindung zur Innenstadt zu stärken und die Einrichtungen mit ihren Branchenschwerpunkten im Stadtbild prägender zu machen¹⁵⁸.

Der Modernisierungstau bei vielen Büroimmobilien der Innenstadt ist für die Landeshauptstadt kein Handlungsfeld. Ein Teil des Bedarfes an hochmodernen Büroflächen wird über das Angebot am Eurobahnhof (GIU) abgedeckt. Die Modernisierung des übrigen Bürobestandes bleibt Sache der Immobilieneigentümer. Die Landeshauptstadt kann hier nur indirekt das Investitionsklima beeinflussen, indem - wie auch beim Wohnen - das städtebauliche Umfeld verbessert wird.

Eine wichtige Stellschraube für die Standortbedingungen für Büro und Dienstleistungen in der Innenstadt ist die interne Verkehrserschließung (MIV/ÖPNV) und die Qualität der externen Anschlüsse der Landeshauptstadt an die europäischen Netze (Bahn, Flughafen, Autobahn).

Neubaupotenziale für Büro und Dienstleistungen

Für die Entwicklung von Büro- und Dienstleistungsflächen kommen in der Innenstadt noch eine Reihe weiterer Baulücken oder mindergenutzten Grundstücke in Frage. Die Abbildung enthält auch Grundstücke für eine gemischte Nutzung mit Wohnen:

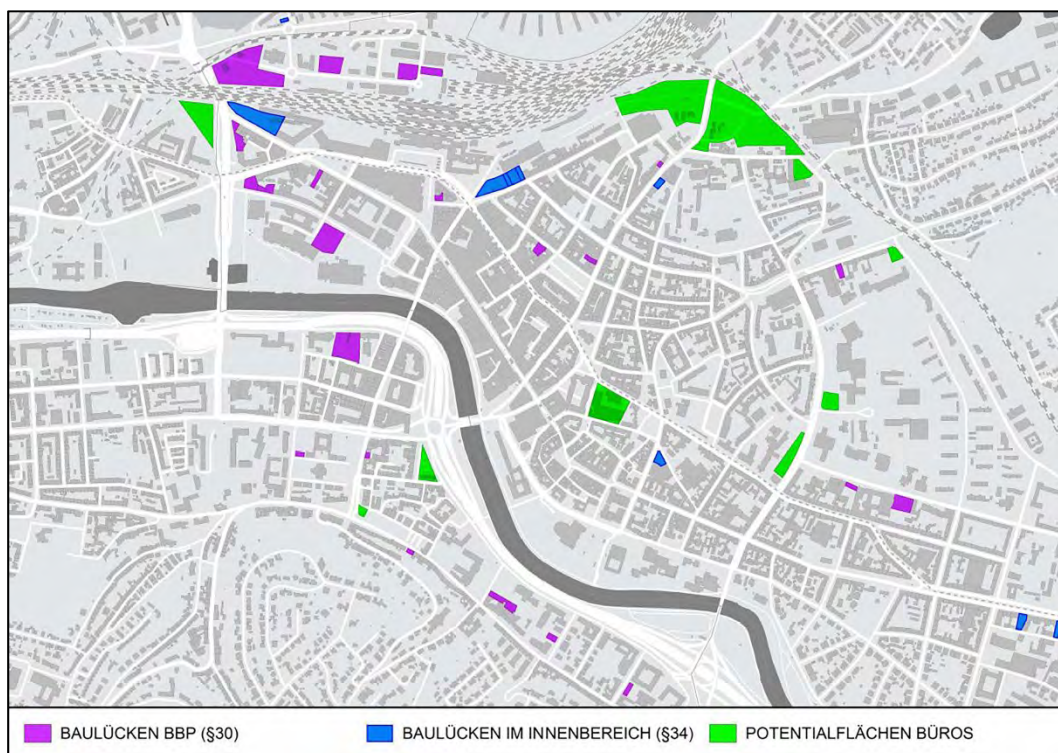


Abbildung 93: **Baulücken/Potenzialflächen für Büro/- gemischt genutzte Gebäude**

Quelle: LHS

¹⁵⁸ GIU: Masterplan Gewerbe- und Industrieflächenentwicklung, a.a.O., S. 138

3.2.4 Ziele und Chancen im Handlungsfeld Einzelhandel

Die Landeshauptstadt Saarbrücken verfolgt auf gesamtstädtischer Ebene eine gezielte Steuerung ihrer Einzelhandels- und Zentrenentwicklung im Rahmen des im Oktober 2015 beschlossenen Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes¹⁵⁹. Dieses Konzept gibt den Handlungsrahmen für die künftige räumliche Entwicklung des Saarbrücker Einzelhandels vor. Es beinhaltet sowohl fundierte Bewertungsgrundlagen für aktuelle Einzelhandelsvorhaben (Planungs- und Ansiedlungsabsichten) als auch mögliche Entwicklungsperspektiven und erforderliche Handlungsnotwendigkeiten. Hauptziel dabei ist die Sicherung und Stärkung der gesamtstädtischen Versorgungsstrukturen. Wesentliche Bestandteile sind eine ausführliche Analyse, die Definition der Entwicklungsziele, die Abgrenzung der zentralen Versorgungsbereiche, die Saarbrücker Sortimentsliste und die Ansiedlungsregeln für Betriebe. Von zentraler Bedeutung sind die Steuerungsgrundsätze (Ansiedlungsregeln) zur zukünftigen Einzelhandels- und Zentrenentwicklung. Sie setzen das Leitbild sowie die Zielfestlegungen in ihrer Anwendung um. Die Landeshauptstadt hat hiermit Steuerungsgrundsätze, differenziert nach zentrenrelevanten, nahversorgungsrelevanten und nicht-zentrenrelevanten Einzelhandel, die von allen Investoren und Betreibern nachvollzogen werden können. Die Ansiedlungsregeln sind stadtwweit für alle Neuansiedlungen, Erweiterungen/Veränderungen und Verlagerungen einheitlich anzuwenden. Als schützenswerte zentrale Versorgungsbereiche wurden die zentrale Innenstadt und die Nebenzentren Burbach und Dudweiler festgelegt. Nur in diesen Versorgungsbereichen sollen künftig Einzelhandelsbetriebe mit mehr als ca. 400 m² mit zentrenrelevanten Kernsortimenten angesiedelt werden. Großflächige Betriebe im Sinne des § 11 Abs. 3 BauNVO mit zentrenrelevanten Kernsortimenten, aber ohne Nahversorgungsfunktion sollen im zentralen Versorgungsbereich der Innenstadt liegen¹⁶⁰. Neben den zentralen Versorgungsbereichen stellen weitere Nahversorgungsstandorte sowie Sonderstandorte des großflächigen Einzelhandels die wesentlichen Bestandteile der Einzelhandels-Standortstruktur dar.



Abbildung 94 Standortstrukturmodell im Einzelhandelskonzept
Quelle: Junker und Kruse

¹⁵⁹ Junker und Kruse: Einzelhandels- und Zentrenkonzept für die Landeshauptstadt Saarbrücken, Gutachten im Auftrag der Landeshauptstadt, beschlossen im Stadtrat am 13.10.2015

¹⁶⁰ Junker und Kruse, S. 141

Der zentrale Versorgungsbereich wurde wie untenstehend abgegrenzt¹⁶¹. Zusätzlich zum Hauptzentrum wurden das Luisenviertel und der Bereich Mainzer Straße als „Ergänzungsbereich“ festgelegt.

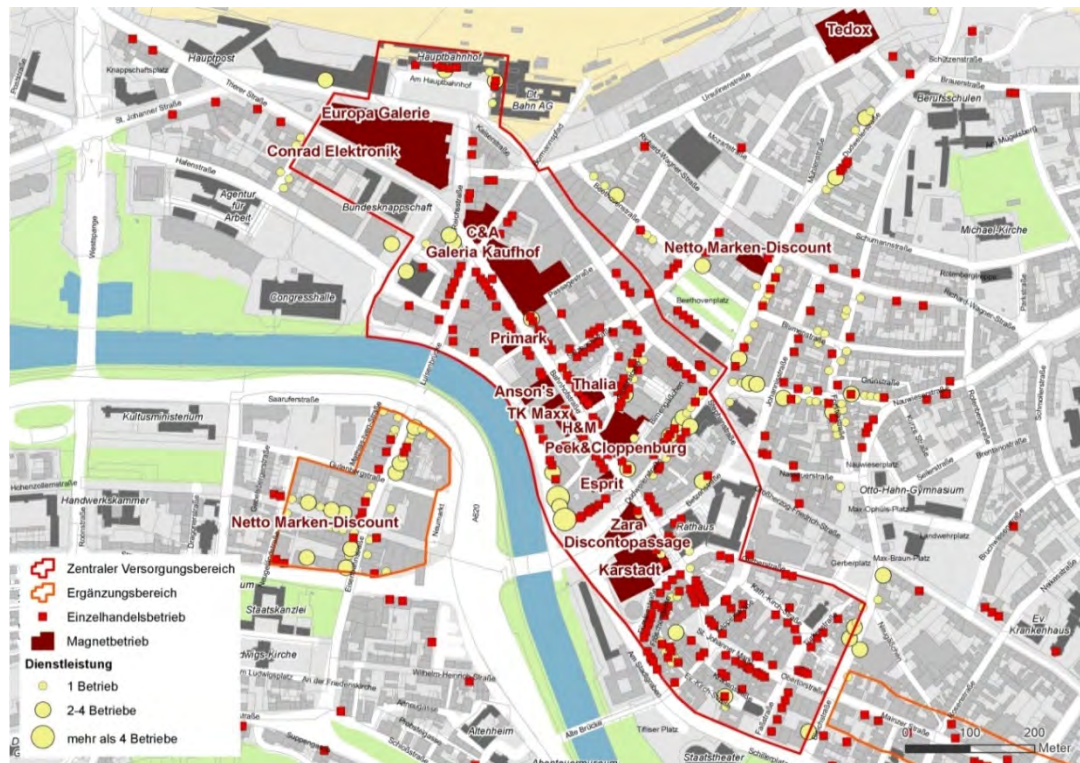


Abbildung 95: Zentraler Versorgungsbereich Innenstadt

Quelle: Junker und Kruse

Für den zentralen Versorgungsbereich gelten u.a. folgende Zielsetzungen¹⁶²:

- Sicherung und Stärkung der Innenstadt als Hauptzentrum der Landeshauptstadt Saarbrücken, insbesondere vor dem Hintergrund der oberzentralen Versorgungsbedeutung.
- Weiterentwicklung des Angebots mit Schwerpunkt in zentrenrelevanten Sortimenten (beispielsweise Spielwaren/Hobbyartikel) und Profilierung des oberzentralen Einzelhandelsbesatzes in den Haupt- und Nebenlagen, insbesondere Bahnhofstraße, Dudweilerstraße, St Johanner Markt, Sulzbachstraße und Futterstraße.
- Sicherung und Stärkung der Multifunktionalität (Verwaltung, Dienstleistungen, Kultur, Gastronomie).
- Innenentwicklung, d.h. Reaktivierung von Leerständen, Prüfung zur Zusammenlegung von Ladenlokalen zur Erlangung marktgängiger Betriebsgrößen, qualitative Aufwertungen vor Erschließung zusätzlicher Stand-

¹⁶¹ Zentrale Versorgungsbereiche zeichnen sich durch städtebauliche und funktionale Kriterien aus. Unter Berücksichtigung ihrer Ausstattung bzw. teil- oder gesamtstädtischen bzw. überörtlichen Versorgungsfunktion werden sie in die Kategorien Haupt- und Nebenzentrum eingestuft. Neben der Bestandsdichte des Einzelhandels sind unter dem Gesichtspunkt der Multifunktionalität unterschiedliche Nutzungen wie Einzelhandel und Dienstleistungen, aber auch Gastronomie, Kultur und Freizeit sowie städtebauliche Merkmale (u.a. Bebauungsstruktur, Gestaltung des öffentlichen Raumes, verkehrliche Gestaltung) kennzeichnend, vgl. Junker und Kruse, S.24

¹⁶² ebenda, S 62

orte (Potenzialflächen) außerhalb des abgegrenzten zentralen Versorgungsbereiches

- Qualitative und städtebauliche Aufwertungen, z.B. Kaiserstraße und Dudweiler Straße (Verbesserung der Außendarstellung, Möblierung und Sauberkeit), Erhöhung der Aufenthaltsqualität.
- Qualifizierung von innstadtnahen Lagen, wie Eisenbahnstraße und Mainzer Straße als Ergänzungsbereiche in funktionaler Ergänzung zur Innenstadt (zentrenverträglich). Als abgrenzbare Bereiche mit zusammenhängenden Lagen sind die Quartiere Standorte für nahversorgungsrelevante und innensstadtergänzende, vornehmlich kleinteilige Einzelhandels-, Gastronomie- und Dienstleistungsangebote sowie Handwerksbetriebe. Ziel ist es, diese Quartiere durch die Herausbildung von Alleinstellungsmerkmalen sowie (städtebaulichen und funktionalen) Qualitäten zu sichern und zu stärken.

3.2.5 Ziele und Chancen im Handlungsfeld Mobilität

Zur „Förderung der Lebensqualität und Urbanität“ wurden im **Stadtentwicklungskonzept 2008** die Leitlinien zur Mobilität bestimmt¹⁶³:

- Verkehrswege optimieren und attraktiv gestalten
- Verkehrsbelastungen reduzieren und vermeiden
- Verkehrsanbindungen weiterentwickeln und ruhender Verkehr optimieren
- Siedlungs- und Mobilitätsentwicklung aufeinander abstimmen
- Radnetz und ÖPNV attraktiv ausbauen Fußgängerverkehr beachten

Das **SEKO Gesamtstadt 2011**¹⁶⁴ formuliert als städtebauliche Ziele die Leitlinien „nachhaltige Mobilität“, „Stadt der kurzen Wege“, „Stadt für Alle“ und „Sicherung der Erreichbarkeit des Oberzentrums“. Hierzu soll der ÖPNV-Anteil gesteigert werden, die Erreichbarkeit im Fern- und Regionalverkehr ausgebaut werden. Der MIV-Anteil soll reduziert/stadtverträglich abgewickelt und der Radverkehr gestärkt werden. Auch der Fußverkehrsanteil soll gesteigert werden. Für mobilitätseingeschränkte Personengruppen sollen die öffentlichen Räume möglichst barrierefrei gestaltet werden.

Seit etwa 2014 wurden im Rahmen der Erstellung des **Verkehrsentwicklungsplanes Saarbrücken VEP 2030** die Bestandssituation, Ziele und die zu ergreifenden Maßnahmen im Handlungsfeld Mobilität grundlegend analysiert, diskutiert und in einem ausführlichen und intensiven Prozess abgestimmt. Mit der Verabschiedung des VEP im Stadtrat am 22.11.2016 liegt der strategische Rahmen für die zukünftige Verkehrsentwicklung und das zugehörige Handlungskonzept bis zum Jahr 2030 vor. Das Handlungskonzept umfasst insgesamt gut 100 Maßnahmen aus den verschiedenen Themenfelder, die bis zum Jahr 2030 umgesetzt werden sollen. Die Oberziele und Teilziele des VEP hat der Stadtrat am bereits am 13.10. 2015 beschlossen¹⁶⁵:

¹⁶³ LHS: Stadtentwicklungskonzept 2008, S 41ff

¹⁶⁴ Vgl. Städtebauliches Entwicklungskonzept Saarbrücken, Gesamtstadt, 2011, S. 138

¹⁶⁵ LHS: VEP, Siehe auch <http://www.vep.saarbruecken.de/media/download-55d304ac3a9e1>



Abbildung 96: Zielkonzept VEP 2030 (Ausschnitt)

Quelle: Planersocietät/GGR

Für jedes dieser Oberziele wurden weitere Teilziele und Unterziele konkretisiert.

Aus diesen Zielen entwickelt der VEP 12 Handlungsfelder, für die in einem Handlungskonzept jeweils konkrete Maßnahmen vorgeschlagen werden. Insgesamt wurden 170 Maßnahmen nach ihren Wirkungen und Kosten (Planungs-, Bau- und Folgekosten), Zielerfüllung und -konflikte, Prioritäten und Fristen untersucht.

Das VEP-Handlungskonzept beinhaltet insgesamt 67 Maßnahmen, von den 22 als prioritäre „Schlüsselmaßnahmen“ bezeichnet werden (unten mit ★ gekennzeichnet). Das bedeutet aber nicht, dass alle Maßnahmen 1:1 bis 2030 umgesetzt werden. Hierzu sind vorab weitere Wirkungsanalysen und konkrete Planungs- und Abstimmungsprozesse erforderlich.

Bezogen auf die Innenstadt sind besonders die folgenden diskutierten Ziele und Maßnahmen im mittleren Finanzierungspfad von besonderer Bedeutung¹⁶⁶:

¹⁶⁶ Der vollständige Maßnahmenkatalog ist einzusehen unter:

http://www.vep.saarbruecken.de/handlungsfelder_und_massnahmen/massnahmen

3.2.5.1 Das Innenstadtverkehrskonzept des VEP 2030

Die Ziele des Innenstadtverkehrskonzeptes des VEP 2030 (IVK) im Handlungsfeld Kfz-Verkehr sind

- die Optimierung der Verkehrslenkung und Verringerung der Komplexität des innerstädtischen Straßennetzes,
- die Entlastung und Rückgewinnung von Straßen- und Platzräumen für mehr Aufenthalts- und Lebensqualität in der Innenstadt,
- die Schaffung attraktiver und direkter Achsen für den Fuß- und Radverkehr sowie
- die Sicherung und Stärkung des ÖPNV (bspw. auch durch neue Möglichkeiten für die Saarbahn).

Potenziale, die Kfz-Verkehrsführung in der Innenstadt zu optimieren und gleichzeitig Freiräume für andere Nutzungen zu schaffen, hängen aufgrund der vielfältigen Quell- und Zielverkehre der Innenstadt von weiteren Maßnahmen ab, die im VEP als „Basismaßnahmen“ bezeichnet werden. Diese Basismaßnahmen sind die Grundlage des Innenstadtverkehrskonzeptes und eröffnen in ihrer Kombination die besten Möglichkeiten, die sensiblen Innenstadtstraßen zu entlasten und die Verkehrsführung zu optimieren. Hierbei besitzen einige Maßnahmen direkte Wirkungen auf die Innenstadtstraßen durch Verkehrsentslastungseffekte. Andere Maßnahmen tragen vor dem Hintergrund, dass das Innenstadtverkehrskonzept teils auch zu Verlagerungseffekten führt, vor allem zu einer Verkehrsberuhigung bei. Darüber hinaus gibt es Maßnahmen, die zwar für die Innenstadtverkehre weniger relevant sind, aber mit anderen Basismaßnahmen in der Innenstadt zusammenhängen.

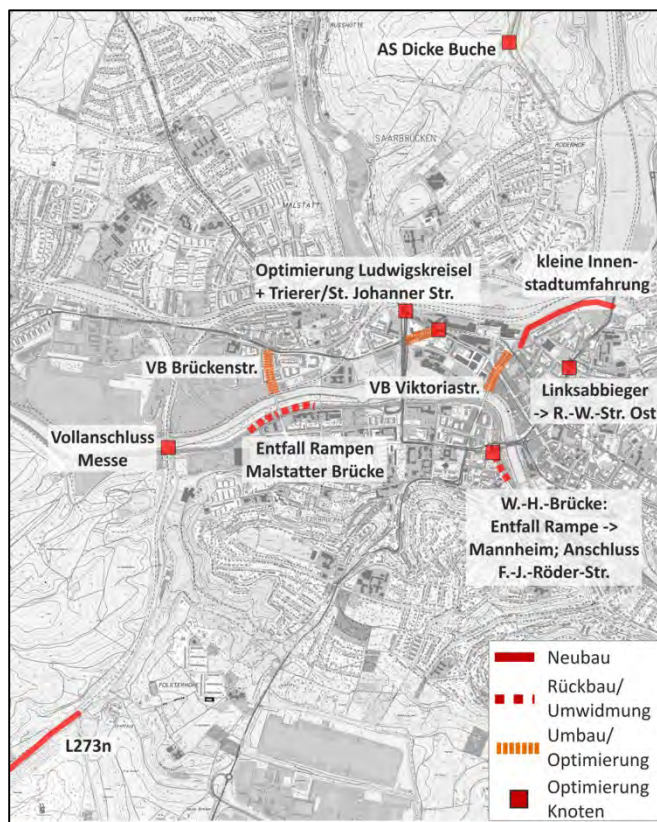


Abbildung 97: **Basismaßnahmen des Innenstadtverkehrskonzeptes**

Quelle: Planersocietät/GGR

- ★ sog. „Kleine Innenstadtumfahrung“ zwischen der Viktoriastraße/Ursulinenstraße und der Dudweilerstraße (VEP-Maßnahme D 4.1). Bei einer Belastung der neuen Straße mit 16-17.000 Fahrzeugen/Tag (rot dargestellt) entstehen Entlastungswirkungen in der Dudweilerstraße ca. -10.000 Kfz/Tag und in der Richard-Wagner-Straße ca. 7000 Kfz/Tag (grün dargestellt).¹⁶⁷

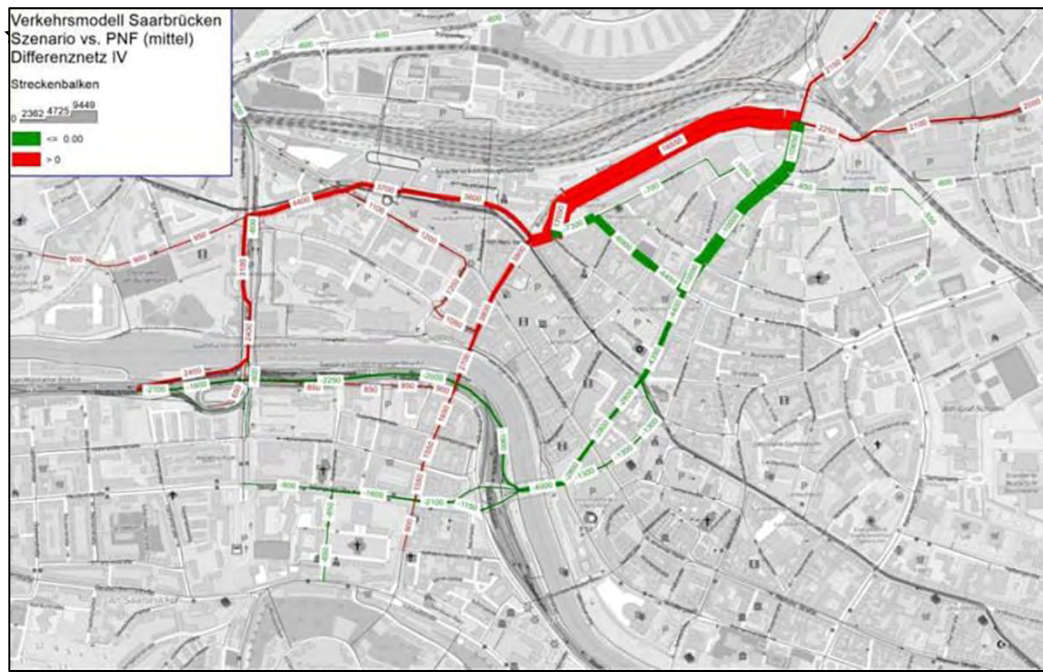


Abbildung 98: **Verlagerungswirkungen der Innenstadtumfahrung (Differenz zum Prognose-Null-Fall)**

Quelle: Planersocietät/GGR

- ★ Verbesserte Innenstadterschließung mit neuer und klarerer Verkehrsführung, z.B. Öffnung der Linksabbieger am Knoten Richard-Wagner-Straße/ Dudweilerstraße (VEP-Maßnahme D 5.1)¹⁶⁸.
- Optimierung der Knotenpunkte Trierer Straße/Bahnhof/ St. Johanner Straße/ Hafenstraße (VEP-Maßnahme D 5.2)¹⁶⁹. Hierzu gehört ein neuer Kreisverkehr unter der Westspange, der insbesondere eine Ausfahrt der Hafenstraße zur Westspange ermöglicht, eine Öffnung der Abbiegebeziehung von der Westspange/Ludwigsbergkreisel in die Trierer Straße sowie eine geänderte Spuraufteilung in der St. Johanner Straße.

Weitere Maßnahmen, die **positive Synergieeffekte** zu den Maßnahmen in der Innenstadt aufweisen:

- ★ Vollanschluss Messe, insbesondere im Zusammenspiel mit dem Entfall der Rampen an der Malstatter Brücke sowie der Umgestaltung der BAB-Anschlussstelle Wilhelm-Heinrich-Brücke
- Neue Verbindung Deutschmühlental nach Stiring-Wendel, L 273n, insbesondere im Zusammenhang mit dem Vollanschluss Messe
- Anschlussstelle A 623 Dicke Buche

¹⁶⁷ Planersocietät/GGR, VEP 2030, a.a.O., S. 160 f

¹⁶⁸ ebenda, S. 163

¹⁶⁹ ebenda, S. 165

Die vorgenannten Basismaßnahmen sind die Voraussetzung dafür, die Verkehrssituation in der Innenstadt zu optimieren und die gewünschten Entlastungseffekte zu erreichen.

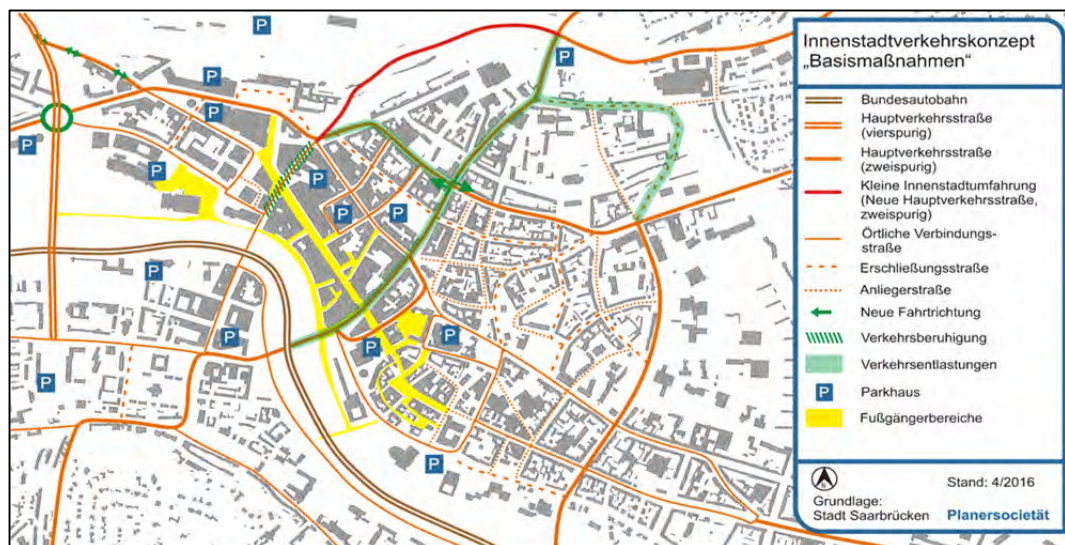


Abbildung 99: **Wirkungen der Basismaßnahmen auf die Innenstadtstraßen**

Quelle: Planersocietät/GGR

Es ergeben sich die folgend dargestellten Möglichkeiten einer neuen Verkehrsführung im zentralen Innenstadtbereich (VEP-Maßnahmenbündel D 5.5¹⁷⁰). Sie helfen die Komplexität der Verkehrsführung zu verringern und die Orientierbarkeit zu verbessern:

- Öffnung der Dudweilerstraße im Zweirichtungsverkehr zwischen Wilhelm-Heinrich-Brücke und Kaiserstraße
- Umkehrung der Einbahnstraßenrichtung in der Kaiserstraße zwischen Dudweilerstraße und Viktoriastraße
- Sperrung der Betzenstraße für den allgemeinen Kfz-Verkehr und Nutzung ausschließlich für den Fuß- und Radverkehr, den ÖPNV (Busverkehr, ggf. perspektivisch die Saarbahn) sowie den Ver- und Entsorgungsverkehr
- Sperrung der Stephanstraße/des Rathausplatzes zwischen Kaltenbachstraße und Dudweilerstraße für den allgemeinen Kfz-Verkehr und Nutzung ausschließlich für den Fuß- und Radverkehr, den ÖPNV (Busverkehr und Saarbahn)

Die Verkehrsführung in der Innenstadt wird mit den beschriebenen Maßnahmen deutlich vereinfacht:

- Die Dudweilerstraße wird zu einer zentralen Nord-Süd-Achse durch die Innenstadt mit diversen Abbiegemöglichkeiten aufgewertet
- Die Erschließung der westlich und östlich der Dudweilerstraße gelegenen Bereiche erfolgt transparent über Schleifensysteme, insb. die Schleifen Viktoriastraße/Kaiserstraße bzw. Paul-Marien-Straße/Großherzog-Friedrich-Straße/Bleichstraße/Mainzer Straße

¹⁷⁰ ebenda S. 170

- Über die Dudweilerstraße und die Schleifensysteme sind alle Bereiche der Innenstadt sowie alle Parkplätze/Parkieranlagen aus den verschiedenen Richtungen weiterhin gut erreichbar.

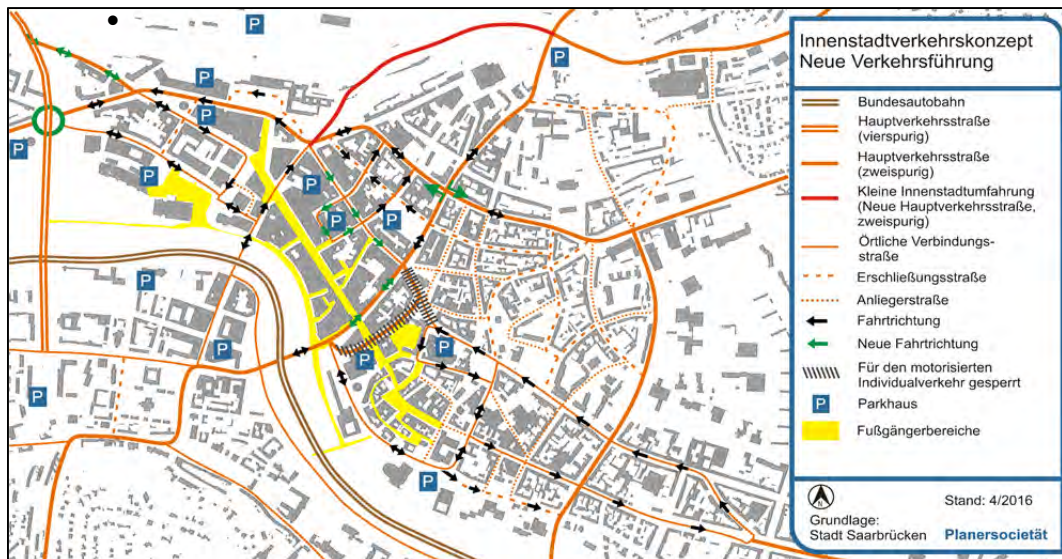


Abbildung 100: **Neue Verkehrsführungen des Innenstadtverkehrskonzeptes**

Quelle: Planersocietät/GGR

Die im VEP vorgeschlagene neue Verkehrsführung im zentralen Innenstadtbereich eröffnet vor allem Möglichkeiten für Umgestaltungen von Straßen- und Platzräumen und damit für höhere Aufenthaltsqualitäten in weiten Bereichen der Innenstadt. Des Weiteren ist eine veränderte Führung des Radverkehrs insbesondere in Ost-West-Richtung möglich. Für den ÖPNV wird mit der neuen Verkehrsführung vor allem die Möglichkeit zur Führung einer neuen Saarbahnstrecke in Nord-Süd-Richtung mit einem zentralen Umsteigeknoten auf dem Rathausplatz geschaffen. Auch die notwendigen Kapazitäten für eine stufenweise Erweiterung der Saarbahn würden geschaffen¹⁷¹.

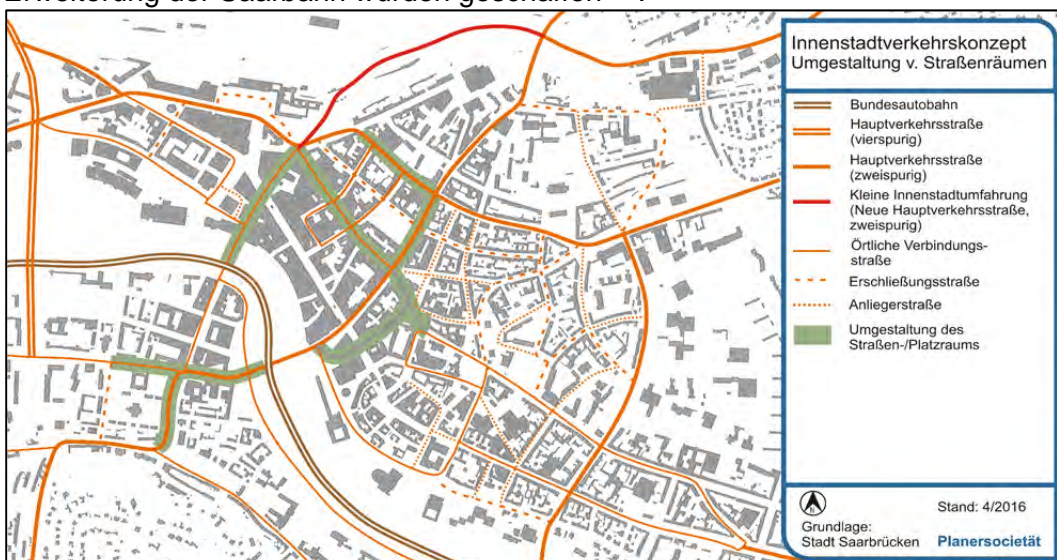


Abbildung 101: **Umgestaltung von Straßenräumen nach VEP 2030**

Quelle: Planersocietät/GGR

¹⁷¹ VEP 2030, Planersocietät/GGR, Handlungskonzept Maßnahme D 5.5

3.2.5.2 Langfristige Realisierung des Innenstadtverkehrskonzeptes

Nach der Grobkonzeption des Innenstadtverkehrskonzeptes im VEP müssen die Maßnahmen anschließend in einer vertiefenden Untersuchung konkretisiert werden. Dies wird derzeit im Rahmen einer Machbarkeitsstudie untersucht.

Die sog. „Kleine Innenstadtumfahrung“ ist eine Schlüsselmaßnahme des Innenstadtverkehrskonzeptes. Deshalb wurden von Seiten der Verwaltung in einer konzeptionellen Grobstudie verschiedene Trassenvarianten vorsondiert. Dabei wurden - ohne eine straßenplanerische Trassierung oder eine fundierte Kostenschätzung - mögliche Trassenkorridore aufgezeigt und einer ersten Bewertung unterzogen. Insbesondere wurden dabei mögliche Risiken oder Konfliktpunkte, aber auch die Potenziale der Varianten dargestellt und die Chancen für eine Realisierung ausgelotet. Bei diesen Variantenüberlegungen wurden drei (Haupt-) Varianten betrachtet, wobei auch noch verschiedene Kombinationen von Untervarianten denkbar sind:

- Variante 1: Trassenführung nördlich des Parkhauses Bormannspfad (Erhalt des Parkhauses und des Fernbusbahnhofs)
- Variante 2: Trassenführung durch die Ursulinenstraße (unter Wegfall des Te-dox-Marktes)
- Variante 3: Trassenführung in der Lage der ehemaligen Nordtangente (unter Wegfall des Parkhauses Bormannspfad und des Fernbusbahnhofs)

Die LHS beabsichtigt, die Planungen voranzutreiben, um eine Planungstiefe und einen Kostenplan zu erreichen, die es ermöglichen, Grundsatzentscheidungen zum weiteren Umgang mit dem Projekt zu treffen, aber auch potenzielle Förder-töpfe anzugehen. Unabhängig von der kleinen Innenstadtumfahrung gibt es eine Reihe von sonstigen Maßnahmen aus dem Innenstadtverkehrskonzept, die eine Verbesserung des Verkehrsablaufes und Aufwertung des öffentlichen Raums ermöglichen:

- Die Optimierung der Verkehrsablaufs im Bereich Trierer Straße/St. Johanner Straße ist eine wichtige Maßnahme, um einerseits die heutigen Defizite im Verkehrsabfluss zu beseitigen und gleichzeitig im Zusammenspiel mit einem neuen Kreisell unter der Westspange die Voraussetzungen für den Standort einer Innenstadtmesse zu schaffen.
- Eine Änderung der Verkehrsführung in der Kaiserstraße ist ebenfalls möglich. Die verkehrliche Bedeutung der Kaiserstraße für das Verkehrsnetz insgesamt ist nicht besonders hoch, so dass sich hier gewisse Spielräume für eine attraktivere Gestaltung und für eine attraktive Radroute (als Alternative zur Bahnhofstraße) bieten könnten.
- Die Umgestaltung der Viktoriastraße (nach dem Vorbild der Eisenbahnstraße) sowie der Heuduckstraße stehen ebenfalls auf der Agenda der nächsten Jahre und können unabhängig von der Innenstadtumfahrung vorangetrieben werden.
- Auch eine Sperrung der Großherzog-Friedrich-Straße ab der Kaltenbachstraße und einem damit verbundenen autofreien Rathausplatz ist eine Option, die im Rahmen der Machbarkeitsstudie untersucht werden soll.

3.2.5.3 Weitere VEP- Handlungsfelder

VEP-Handlungsfeld Fußverkehr (VEP-Maßnahmen A1 – A 8.2)

- ★ Barrierefreiheit der Fußwege erhöhen
- ★ Mehr Querungshilfen an Straßen für Fußgänger
- ★ Abbau von gesamtstädtischen Barrieren (z.B. neue Unter-/Überführungen unter/ über Schienentrassen)

- Schließung von Netzlücken und neue Gehwege
- Aufwertung der Treppenanlagen/Kolonnaden
- Attraktives Wegenetz für Freizeit und Tourismus
- Ausbau der Wegweisung und Beschilderung
- Fußgängerfreundliche Kreuzungen/Ampelschaltungen
- Abbau von Nutzungskonflikten (bspw. durch Radfahrer/parkende Autos)
- Aufwertung von Unterführungen
- Attraktive Aufenthaltsräume, Sitz- und Spielmöglichkeiten
- Öffentlichkeitsarbeit und Institutionalisierung der Fußgängerbelange

VEP-Handlungsfeld Radverkehr (VEP-Maßnahmen B1 – B 10)

Neben der Aufwertung wichtiger Fußverkehrsverbindungen und der Schaffung von attraktiven Aufenthaltsbereichen profitiert auch der Radverkehr durch neue Möglichkeiten für Radverkehrsachsen durch die Innenstadt:



Abbildung 102: **Radverkehrskonzept Innenstadt**
Quelle: Planersocietät/GGR

- ★ Radkomfortrouten Leinpfade: Ausbau der beidseitigen Leinpfade zu Radkomfortrouten (VEP-Maßnahmen B 2.1¹⁷²)
- ★ weitere Radkomfortrouten: Bau einer Radkomfortroute nach Forbach (VEP-Maßnahme B 2)
- ★ Ausbau von 4 innerstädtischen Radhauptachsen. Nördlich der Saar (VEP-Maßnahme B 3.1), südlich der Saar (B 3.2), die Achse Innenstadt – Universität (B 3.3) und die Achse Innenstadt-Alt Saarbrücken – htw (B 3.4).
- ★ Programm zur Schließung von Netzlücken im Radverkehrsnetz
- Prüfung von Fahrradstraßen
- Weitere Öffnung von Einbahnstraßen
- Fahrradfreundlicher Ausbau von Kreuzungen für Radfahrer
- Punktuelle Verkehrssicherungsmaßnahmen für Radfahrer
- Ausbau der Radabstellanlagen
- Bessere Mängelbehebung, Reinigung, und Winterdienst
- Serviceangebote für Radfahrer
- Öffentlichkeitsarbeit und Marketing für mehr Radfahren in der Stadt und ein rücksichtsvolleres Miteinander

VEP-Handlungsfeld ÖPNV (VEP-Maßnahmen C1 – C9)

- ★ Saarbahn nach Forbach (Vorzugsvariante über die Folsterhöhe/ Metzger Straße, abhängig von EU-Mitteln)
- ★ S-Bahnnetz für Stadt und Region (zusammen mit dem Saarland)
- ★ Verbesserung des Busnetzes (Angebotsausweitung der Fahrplan-km um ca. 4%), z.B. mit Metrobuslinien
- ★ Grenzüberschreitender Zweckverband

★ Optimierung des Tarifsystems

- Weiterentwicklung des SPNV-/ÖPNV-Angebotes
- Zusätzliche/verlegte Haltepunkte
- Bessere Verknüpfung von Bus und Bahn
- Ausbau der tangentialen Verbindung zur Universität (Dudweiler - Uni - St. Ingbert)
- Busbeschleunigungsmaßnahmen
- Ausbau der Barrierefreiheit im ÖPNV
- gestalterische Aufwertung der Haltestellen

VEP-Handlungsfeld Wirtschaftsverkehr (VEP-Maßnahmen E1 – E5)

- Mehr Stellplätze für Liefer- und Dienstleistungsverkehre
- Förderung einer innerstädtischen Logistik und von Dienstleistungsfahrzeugen mit innovativen Fahrzeugtechnologien (bspw. Elektro-Antriebe)

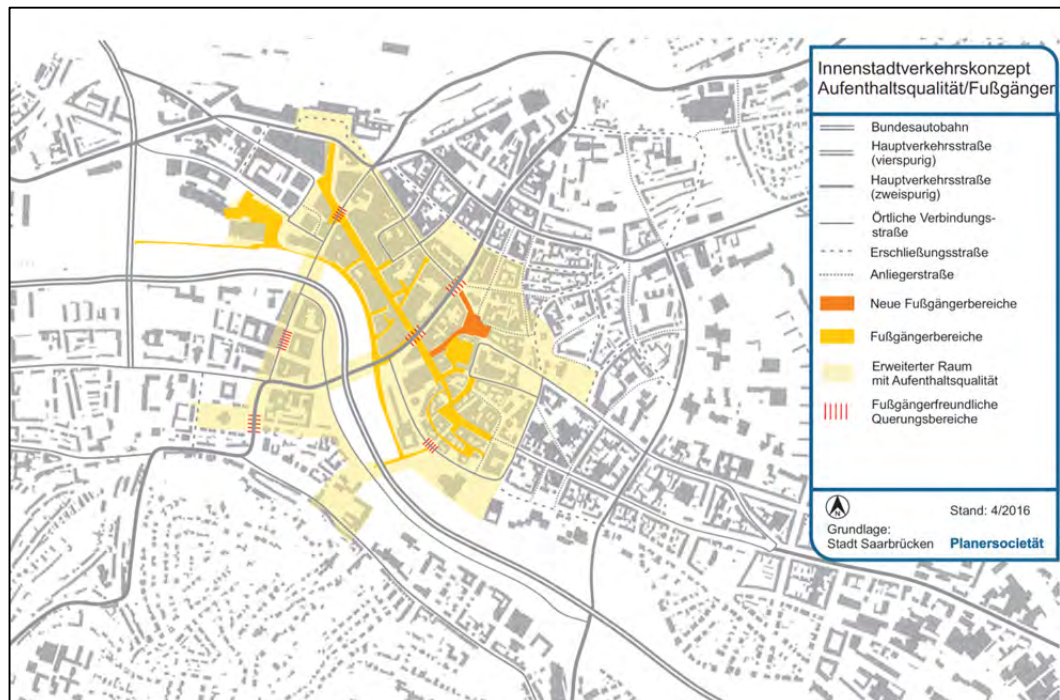
VEP-Handlungsfeld Tourismusverkehr (VEP-Maßnahmen F1 - F8)

- ★ Stärkung des ÖV für Einkaufs- und Touristikverkehre: spezielle ÖV-Tarife, Kombitickets für Besucher/Touristen, Optimierung der regionalen Tarifstruktur, bessere Anbindung zum Flughafen und zu Messe-/Kongressstandorten
- Verbesserung der Besucherlenkung und -orientierung: touristisches Leitsystem und barrierefreie Wege zu Veranstaltungsorten/ Sehenswürdigkeiten
- Reise- und Fernbusverkehr: optimierte Verkehrslenkung und Parkmöglichkeiten (bspw. Ausbau Fernbusbahnhof)
- Ausbau und Stärkung des Radtourismus

VEP-Handlungsfeld Straßenraumgestaltung und Barrierefreiheit (VEP-Maßnahmen G1 – G7)

Die Maßnahmen zum IVK (Kapitel 3.2.5.2) eröffnen Möglichkeiten zum attraktiven Umbau von Straßenräumen und -plätzen:

- ★ Umgestaltungspotenzial entsteht für die Achse Viktoriastraße/Eisenbahnstraße, die Kaiserstraße und für den Bereich Rathausplatz/Betzenstraße. Am Rathaus und in der Kaiserstraße sind teilweise autofreie, attraktive Fuß- und Radwegeverbindungen bzw. öffentliche Räume mit einer hohen Aufenthaltsqualitäten möglich.
- Aufwertung von Plätzen und Parkanlagen in der Innenstadt und in den Stadtteilen
- Shared Space
- Begegnungszonen
- Neues Leben auf Parkflächen (temporäre Umnutzungen)
- Verkehrsberuhigung in Wohnstraßen
- Programm barrierefreies Saarbrücken



Abbildungen 103: **Potenziale zur Straßenraumgestaltung**
Quelle: Planersocietät/GGR

VEP-Handlungsfeld ruhender Kfz-Verkehr (VEP-Maßnahmen H1 – H5)

- ★ Parkraumstrategie Innenstadt: Lösung von Parkraumkonflikten, Entlastung des öffentlichen Raumes, Minderung der Parksuchverkehre, Sicherung ausreichender Parkraumkapazitäten für alle Nutzergruppen
- ★ Aufwertung der Parkbauten in der Innenstadt und Erhöhung ihrer Auslastung (im Zusammenspiel mit der Parkraumstrategie Innenstadt)
- Parkkonzepte in den Stadtteilen
- Öffentlichkeitsarbeit und mehr Kontrollen
- Optimierung der Stellplatzrichtlinie
- Vermarktung des Umweltverbundes als einheitliches Mobilitätsangebot, z.B. mit einer Mobilcard

VEP-Handlungsfeld Verkehr und Umwelt (VEP-Maßnahmen L1 – L4)

- ★ Abstimmung mit der Lärmaktions- und Luftreinhalteplanung und Umsetzung konkreter Schutzmaßnahmen
- ★ Vermehrter Einsatz von lärmoptimiertem Asphalt
- Vermeidung, Verlagerung und verträgliche Abwicklung des Kfz-Verkehrs insb. durch eine integrierte Verkehrs- und (Wohn-) Standortentwicklung
- Klimawandel, CO₂-Einparungen und Klimaanpassungsmaßnahmen: Verkehrsverlagerungen auf den Umweltverbund und verträgliche Straßenraumgestaltung
- Strategie zur Förderung der E-Mobilität und neuer Mobilitätsformen im Kfz- und Radverkehr

3.2.6 Ziele und Chancen zur technischen Infrastruktur

Die **Ziele zur technischen und Verkehrsinfrastruktur** der Landeshauptstadt wurden im Rahmen des SEKO Gesamtstadt 2011¹⁷³ definiert. Sie gelten nach wie vor.

Hauptproblem ist, dass die bislang zur Verfügung stehenden Mittel für die Erhaltung der Verkehrsinfrastruktur, als wesentlicher Teil des öffentlichen Raumes, in großen Teilen eine dramatische Unterdeckung ausweisen. Bei gleichbleibendem Niveau müssen die begrenzten Investitionsmittel in stark zunehmendem Maße für Notreparaturen der Straßenflächen eingesetzt werden. Dies hätte einen immer stärkeren Anstieg des Substanzverlustes und damit eine Verschlechterung des baulichen Zustandes und der gestalterischen Qualität der Straßen bzw. des öffentlichen Raumes zur Folge.

Die städtebaulichen Ziele wurden deshalb wie folgt definiert:

- Erhaltung des Anlagevermögens
- Sicherstellung der Verkehrsfunktionen der Straßen sowie der dazugehörigen Bauwerke
- Attraktivitätssteigerung für Anlieger, Nutzer und Besucher durch städtebauliche angemessene Instandsetzungs-, Erneuerungs- und Umbaumaßnahmen
- Beachtung der Wirtschaftlichkeit bei allen Maßnahmen bezüglich Investitionen und anschließend im Betrieb auftretender Folge- bzw. Unterhaltungskosten, Standards zur Gestaltung im öffentlichen Raum
- Schwerpunktsetzung zur Aufwertung der zentralen Bereiche und Verbindungsachsen, Standardreduzierungen in der Fläche um das Budget effizient einzusetzen
- Straßenausbau- und Erschließungsbeiträge: konsequent Anliegerbeiträge einfordern, Endausbau von Vorstufenausbau umsetzen, um Unterhaltsaufwendungen zur Verkehrssicherung zu reduzieren

Die wesentlichen **Maßnahmen** im Bereich der Verkehrsinfrastruktur der Innenstadt sind:

- **Bahnhofstraße:** Der Umbau der Bahnhofstraße zur Fußgängerzone wurde 1995 fertiggestellt. Inzwischen haben Lieferverkehre mit schweren Fahrzeugen, Baustellen der Anlieger und auch die seit 2013 durchgeführten umfangreichen Leitungsverlegungen und Kanalsanierungen den hochwertigen Belägen stark zugesetzt. Die an vielen Stellen gebrochenen Betonplatten und notdürftig geflickten Asphaltstellen entsprechen nicht mehr den gestalterischen Anforderungen, die an die wichtigste Einkaufsmeile der Region zu stellen sind. Mit der Neugestaltung der Bahnhofstraße hat die Landeshauptstadt 2016 begonnen (siehe auch ISEK Zentrale Innenstadt).
- **Sankt Johanner Markt:** Die Verkehrsinfrastruktur am St. Johanner Markt stammt aus den 1970er und 1980er Jahren als der Markt zum Fußgängerbereich umgebaut wurde. Die LHS hat im September 2016 damit begonnen, die Kaltenbachstraße, einen Ausläufer des Marktes, zu sanieren. Hierbei wurde das historische Pflaster ausgebaut und erneuert. Im Zuge der Maßnahme wird eine barrierefreier Pflasterbelag verbaut und mit Leitelementen unter Berücksichtigung der vorhandenen Struktur (Kunstwerke) und spezifischen Randbedingungen.

Aus finanziellen Gründen kann diese Modernisierung des Marktes perspektivisch vorerst nur dort fortgeführt werden, wo eine Baumaßnahme zusammen

¹⁷³ Landeshauptstadt Saarbrücken: Städtebauliches Entwicklungskonzept, SEKO Gesamtstadt, 2011, S. 145 f

mit weiteren Partnern (Leitungsbetrieben) durchgeführt werden kann, d.h. dort, wo Maßnahmen gemeinsam durchgeführt werden können (Kostenteilung). Im übrigen Bereich des St. Johanner Marktes erfolgen kleinzellige Reparaturen, um den Marktplatz verkehrssicher und dauerhaft zu erhalten.

- Westspangenbrücke: Die 1991 hergestellte Spannbetonbrücke der Westspange über die Saar wurde im Jahre 2012 durch Landeshauptstadt teilsaniert. Dabei wurden der Asphaltbelag und die Abdichtung der Brücke auf einer Brückenhälfte erneuert. Der zweite Teil der Brückensanierung wird für das Jahr 2020 vorbereitet.
- Wilhelm-Heinrich-Brücke: Die Spannbetonbrücke aus dem Jahr 1961 wurde 2015 innen und auf der Unterseite saniert. Hierbei wurde auch eine dezente gestaltende Beleuchtung der Uferbereiche mittels Deckenstrahler installiert. An der Oberseite sind seit der letzten Instandsetzung im Jahr 1987 erhebliche Schäden an der Fahrbahndecke und den Kappen entstanden, die eine Instandsetzung der gesamten Oberfläche inkl. der Übergangskonstruktionen erfordern.

Die Instandsetzung der Oberseite der Wilhelm-Heinrich-Brücke hat große Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen. Die Umsetzung der Maßnahme erfolgt in 2018. Siehe auch Handlungsraum Alt-Saarbrücken/Innenstadt

- Luisenbrücke: Die im Jahre 1946 gebaute Luisenbrücke besteht aus der dreifeldrigen Flussbrücke sowie der einfeldrigen Brücke über die A 620. Beide Überbauten sind bei unterschiedlichen Bauhöhen als Stahltragwerk mit Betonfahrbahnplatte ausgeführt.

Der bituminöse Fahrbahnaufbau musste in den letzten Jahren schon sehr oft ausgebessert werden. In Hinblick auf einen geplanten Ersatzneubau im Zuge der städtebaulichen Gesamtprojektes „Stadtmitte am Fluss“ (siehe Kapitel 4.4.) wurde die fachgerechte Instandsetzung in den letzten Jahren verschoben. Eine Instandsetzung der Oberfläche muss nun aber umgehend erfolgen um Folgeschäden an den konstruktiven Teilen der Brücke zu verhindern. Siehe auch Handlungsraum Alt-Saarbrücken/Innenstadt (Kapitel 4.4).

- Alte Brücke: Die Alte Brücke über die Saar in Saarbrücken ist die älteste erhaltene Brücke im Saarland. Im Laufe der Geschichte wurde sie mehrmals zerstört und wiederaufgebaut bzw. verändert, insbesondere durch den Bau der Autobahn 1961. Seit dieser Zeit ist sie nur für den Fuß- und Radverkehr freigegeben. Ihr heutiger Zustand signalisiert Handlungsbedarf: bei extremem Hochwasser mit Eisdruck oder einem Schiffsstoß ist die Standfestigkeit des Tragwerks evtl. nicht ausreichend.

Unzureichend ist auch die Verlängerung der Alten Brücke über die Autobahn zur Franz-Josef-Röder-Straße mittels einer nur ca. 3 m breiten Fußgängerbrücke aus Stahl, die für die Aufnahme größerer Menschenmengen nicht geeignet ist. Bei Großveranstaltungen musste die Alte Brücke bereits wegen Überfüllung geschlossen werden.

Im Rahmen des städtebaulichen Gesamtprojektes Stadtmitte am Fluss war vorgesehen, die Autobahn in einen Tunnel zu verlegen und den Stahlsteg durch eine Betonbrücke in der Kubatur der historischen Brücke zu ersetzen. Da die Realisierung dieses Projektes sehr ungewiss ist (siehe Kapitel 4.4.5), bleibt aktuell der Handlungsbedarf der Sanierung und denkmalgerechten Ergänzung der Alten Brücke. Siehe auch Handlungsraum Alt-Saarbrücken/Innenstadt.

Beleuchtung

In den Jahren 2014/2015 wurde ein Lichtmasterplan für die Landeshauptstadt entwickelt. Die Umsetzung dieses Masterplans Licht stellt eine Daueraufgabe für den öffentlichen Raum dar. Der Masterplan Licht gibt zahlreiche Empfehlungen zur licht- sowie energieoptimierten Beleuchtung des öffentlichen Raumes.

Hierbei gilt es, unter Einsatz moderner Technologien und der LED-Technik, die Beleuchtung regelkonform zu gestalten, nach und nach zu erneuern und dabei energieeffizient zu arbeiten. Ein erster Schritt ist der Abbau und Ersatz der rund 3000 in Saarbrücken verbauten Quecksilberdampfleuchten. Insgesamt gibt es in Saarbrücken rund 25.000 Lichtpunkte.

Entwässerung

Als wesentliche zukünftige Aufgaben/Maßnahmen im Bereich der Entwässerung nennt der ZKE:

- **Netzsteuerung:** Die Belastungszustände eines Kanalnetzes sind vielfältig und in ihrem zeitlichen Verlauf sehr dynamisch. Ein Grund hierfür liegt in der ungleichmäßigen Überregnung des Einzugsgebietes. Durch eine Kanalnetzsteuerung kann auf die unterschiedlichen Belastungszustände reagiert werden, die vorhandenen Speicherräume werden besser ausgelastet, vorzeitige Mischwasserabschläge können vermieden werden.
- **RW-Behandlungsanlagen, Überflutungsschutz:** Zu Hochwasserschutzanlagen zählen Mauern, Rückhaltebecken, mobiler Hochwasserschutz und Talsperren. Geschützt werden meist Uferbereiche sowie einzelnen Objekte. Der technische Hochwasser- und Überflutungsschutz ist kein Allheilmittel. Vielmehr muss ein Gesamtkonzept von Wirtschaftlichkeitsüberlegungen geprägt sein. Die zu erwartenden Kosten einer Schutzmaßnahme müssen im angemessenen Verhältnis zur eventuellen Schadensbeseitigung stehen.
- **Klimasensible Freiraumnutzung:** Die zunehmende Intensität von Starkregenereignissen stellt eine Gefahr für den Innenstadtbereich und deren überwiegend dichte Bebauung dar. Aus diesem Grund muss der Fokus mehr auf die Nutzung der vorhandenen und gegebenenfalls noch zu verbessernden Freiräume und Plätze im innerstädtischen Bereich gerichtet werden. Die Retentionsräume müssen den Anforderungen angepasst und unter Betrachtung aller städtebaulichen Möglichkeiten ins Stadtbild implementiert werden.

3.2.7 Ziele und Chancen in den Handlungsfeldern Umwelt und Klima

Als Leitlinie unter dem Oberziel „Saarbrücken schützt Klima und Umwelt“ formuliert das **Stadtentwicklungskonzept**: „Eine moderne städtische Umweltpolitik schafft Impulse für ein umweltverträgliches Wirtschaftswachstum, senkt die Belastungen durch Schadstoffe und Lärm und sichert die Qualität der Landschaftsräume. Dies trägt zur Sicherung und Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität bei.“¹⁷⁴.

Das Konzept der **Umweltgerechtigkeit** verbindet soziale Fragestellungen mit Themen des Umweltschutzes. Gerade in den dichten Innenstadtquartieren, die auch als Wohnquartiere genutzt werden, ist der Aspekt der Umweltgerechtigkeit relevant. Dies betrifft z.B. ausreichende Freiräume für Bewegung, Gesundheit und soziale Teilhabe, Anpassung an den Klimawandel und Schutz vor Überhitzung, Lärmschutz und Lufthygiene, die Möglichkeit von Naturerfahrung.

Innenstadtrelevante Einzelziele im Natur- und Umweltschutz sind:

- Kulturlandschaft sicher und entwickeln
- Retentionsräume freihalten
- Lärmaktionsplan fortführen und Maßnahmen umsetzen
- Luftqualität verbessern

Die innenstadtrelevanten Ziele in der Klimaschutzpolitik sind:

- Saarbrücker Klimaschutzprogramm weiterentwickeln
- SOLARbrücken fördern (Steigerung des Anteils erneuerbarer Energien bei der Stromerzeugung)
- Energie sparen und effizienter einsetzen
- Stadt- und Verkehrsplanung CO₂ freundlich gestalten

Im **Städtebaulichen Entwicklungskonzept** Gesamtstadt SEKO werden für das Handlungsfeld Umwelt und Klima u.a. folgende Ziele herausgestellt:

- Verbesserung der Umweltfaktoren im Stadtzentrum
- Minderung der CO₂-Emissionen,
- Mehr Grün in die Stadt.

Lärmaktionsplanung

Die 2. Stufe der Lärmaktionsplanung wurde 2015 vorgelegt¹⁷⁵. Wie vom Gesetzgeber gefordert, wurden die Maßnahmenbereiche mit erhöhtem Handlungsbedarf, fortgeschrieben und - insbesondere in der Innenstadt - erheblich ausgeweitet. Mit der Fortführung und der Erfassung von insgesamt 205 Straßenkilometern wurde sichergestellt, dass alle besonders verkehrslärmrelevanten Straßenabschnitte (DTV > 6.000 Kfz/24h) in der Innenstadt zur weiteren Maßnahmenanalyse untersucht werden konnten.

Als kurzfristige Maßnahmen an der Quelle kommen vor allem in Betracht:

- Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h¹⁷⁶,

¹⁷⁴ Stadtentwicklungskonzept, S. 159

¹⁷⁵ Prof. Dr. Kerstin Giering GSB GbR im Auftrag der Landeshauptstadt Saarbrücken: Lärmaktionsplanung 2. Stufe, Erläuterungsbericht vom 30.09.2015

¹⁷⁶ Für die Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung sind die 'Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm' (Lärmschutz-Richtlinien-StV) zu berücksichtigen. Deshalb wurde im Rahmen der Lärmaktionsplanung auf der Grundlage der RLS-90 überprüft, an welchen Gebäuden die gebietstypischen Richtwerte überschritten sind. Nur bei Überschreiten dieser Richtwerte kann auf

- Einsatz lärmindernder Fahrbahnoberflächen (dort, wo eine Grundsanierung der Fahrbahn ansteht),

Mittel- und langfristig:

- Verringerung und Vermeidung von MIV in Verbindung mit der Förderung des ÖPNV und des nichtmotorisierten Individualverkehrs,
- Lkw-Fahrverbote (nur dort wirksam, wo der Schwerlastanteil mehr als 10% des DTV einnimmt),
- Einsatz lärmgemindearter Fahrzeuge (z.B. E-Mobilität) und Reifen.

Der Ansatz, auch nicht bewohnte Freiflächen in die Lärmaktionsplanung mit einzubeziehen, kommt im der Lärmaktionsplanung 2013 bei der Auswahl der sog. „ruhigen Gebiete“ zur Geltung. Als „ruhige Gebiete“ werden einerseits innerstädtische Freiräume mit Erholungswert bestimmt, die heute noch eine geringe Lärmbelastung aufweisen, andererseits auch solche, die „noch einer starken Verlärmung ausgesetzt sind, aber einen hohen Freizeit- und Erholungswert haben und deren Aufenthaltsqualität durch lärmindernde Maßnahmen verbessert werden soll“.



Abbildungen 104: „ruhige Gebiete“ Kumi-Park und Bürgerpark
Quelle: LHS

Im innerstädtischen Bereich gehören zu den „ruhigen Gebieten“ der sog. „Kumi-Park“, der Schlossgarten, der Echelmeyerpark, der Staden und der Bürgerpark Hafensinsel.

Das Saarbrücker **Klimaschutzprogramm**

Zur Vermeidung und Minderung der Folgen klimatischer und lufthygienischer Belastungen (siehe Kapitel 2.10.2) ergeben sich für die städtebauliche Planung im gesamten Stadtgebiet vier grundsätzliche Forderungen:

- Sicherung und Optimierung von klimarelevanten Freiräumen (insbesondere Ventilationsbahnen)¹⁷⁷,
- Erhöhung des Grünvolumens in der Stadt (Bäume, Grünflächen, Dächer- und Fassadenbegrünung),
- Verkehr vermeiden
- Wärmeabsorption der Oberflächen verringern und Albedo erhöhen.

der Basis dieser Richtlinien zum gegenwärtigen Zeitpunkt im Saarland für den jeweiligen Straßenabschnitt eine Anordnung von 30 km/h vorgenommen werden.

Für folgende Straßen in der Innenstadt schlägt die Lärmaktionsplanung als kurzfristige Umsetzung eine ganz-tägige Temporeduzierung auf 30 km/h vor: Dudweilerstraße, Richard-Wagner-Straße, Teile der Metzger Straße und Paul-Marien-Straße. Bei den Hot Spots Stengelstraße/Heuduckstraße, St. Johanner Straße und Großherzog-Friedrich-Straße ist dagegen eine ganz-tägige Geschwindigkeitsreduktion auf 30 km/h zurzeit nicht ohne zusätzliche planerische Eingriffe möglich. Vgl. Giering GSB, S. 29ff

¹⁷⁷ Zur Bedeutung der Freiflächen bei der Reduktion der Aufheizung, vgl. auch Ministerium für Inneres und Sport Klimawandel und Raumentwicklung im Saarland, Abschlussbericht des saarländischen interreg IVB-Projektes C-Change, 2012, S. 23 ff

Im Rahmen der Stadtklimaanalyse¹⁷⁸ wurden auch für die Innenstadt Planungshinweise gegeben. Aufgrund der weniger günstig und ungünstigen bioklimatischen Situation in der Innenstadt sollten weitere bauliche Verdichtungen möglichst vermieden, die Durchlüftung verbessert, der Vegetationsanteil erhöht, und alle Freiflächen erhalten werden. Blockinnenhöfe sollen entsiegelt und ggf. begrünt werden.

Klimaschutz und Klimaanpassung gehören seit der Novellierung des Stadtumbaurechts im Juli 2011 zu den gesetzlichen Aufgaben der Stadtentwicklung. Nach § 1 Abs. 5 BauGB sollen Bauleitpläne eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung gewährleisten. Sie sollen dazu beitragen, den Klimaschutz und die Klimaanpassung auch in der Stadtentwicklung zu fördern. Gemäß § 171a Abs. 2 BauGB können erhebliche städtebauliche Funktionsverluste vorliegen, wenn die allgemeinen Anforderungen an den Klimaschutz und die Klimaanpassung nicht erfüllt werden.

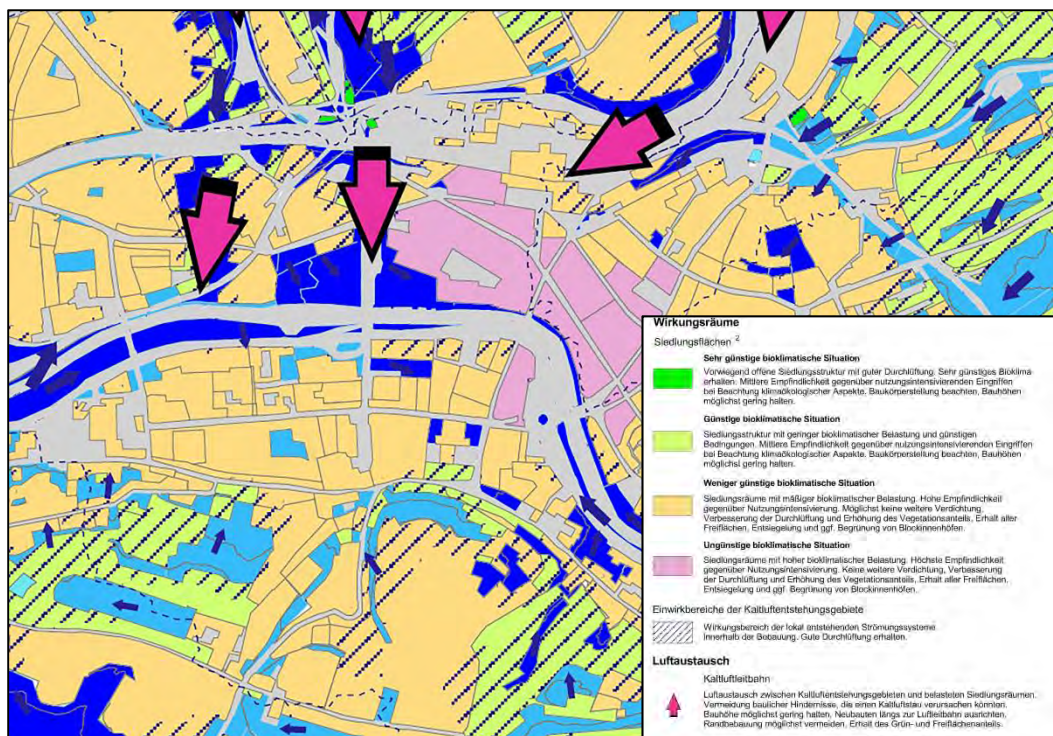


Abbildung 105: Planungshinweiskarte Klima, Ausschnitt

Quelle: GEONET¹⁷⁹

¹⁷⁸ GEONET Umweltconsulting GmbH im Auftrag der Landeshauptstadt Saarbrücken: Stadtklimatische Gesamtanalyse der Landeshauptstadt Saarbrücken, 2012,

¹⁷⁹ GEONET, S. 38

Der Luftreinhalteplan 2013

Die im Luftreinhalteplan Saarbrücken festgeschriebenen Maßnahmen zur Reduktion der Luftbelastung in der Innenstadt sollen langfristig und nachhaltig dazu beitragen, die Grenzwerte aus dem BImSchG einzuhalten.

Insbesondere bei Stickstoffdioxid und Feinstaub sind anspruchsvolle Immissionsgrenzwerte zu beachten, die bei den Stickoxiden bis 2012 im Jahresmittel an Innenstadtstandorten überschritten worden sind.

Seit Inkrafttreten des Luftreinhalteplanes wurde die Umstellung der innerstädtisch verkehrenden Busflotte auf Fahrzeuge mit mindestens Euro 5 - Norm forciert, die Ausschreibungsrichtlinien für die Vergabe von Buslinien wurden entsprechend angepasst. Ab 2016 dürfen nur noch Busse mit der Abgasnorm Euro 5 oder besser die Linien der Innenstadt bedienen.

Zum ersten Mal seit Beginn der offiziellen Messungen wird ab 2013 der Jahresmittelgrenzwert für Stickstoffdioxid an der für die Innenstadt repräsentativen Verkehrsmessstelle eingehalten.

Mit der im Rahmen des VEP entwickelten Maßnahme der „kleinen Innenstadtumfahrung“ (siehe Kapitel 3.2.5) ist durch die Verminderung der Verkehrsbelastung der Innenstadt mittelfristig eine weitere Verbesserung der Luftqualität zu erwarten.

Hochwasser und Starkregenereignisse

Zur Hochwasservorsorge legte der Landesentwicklungsplan Umwelt¹⁸⁰ 2004 in Saarbrücken ein Vorranggebiet für Hochwasserschutz fest, welches im Umgriff den Überflutungsgrenzen des Jahres 1993 entspricht.

Darüber hinausgehend hat das Saarland mit Verordnung vom 22.06.2009 des Ministeriums für Umwelt ein Überschwemmungsgebiet gem. § 80 SWG in Saarbrücken auf der Basis der Ausbreitung eines HQ₁₀₀ vorläufig gesichert.

Die Verordnung eines Überschwemmungsgebietes nach WHG dient der Hochwasservorsorge. Die Überschwemmungsgebiete (ÜG) sind gem. § 78 WHG in ihrer Funktion als Rückhalteflächen zu erhalten. Innerhalb des ÜG

- dürfen keine neuen Baugebiete ausgewiesen werden, Ausnahmen können durch die oberste Wasserbehörde zugelassen werden,
- können Bauvorhaben nur errichtet werden, wenn sie die Hochwasserrückhaltung nicht beeinträchtigen, der verlorene Retentionsraum zeitgleich ausgeglichen wird und wenn sie hochwasserangepasst ausgeführt sind.

Die Verordnung des ÜG enthält eine wichtige Warn- und damit Vorsorgefunktion für alle im ÜG gelegenen Grundstücke, die im Rahmen zukünftiger Baugenehmigungen zu berücksichtigen ist. Die Bestimmungen bedeuten aber auch eine erhebliche Einschränkung für die bauliche Entwicklung des betroffenen Bereiches. Insbesondere wird die Ausgleichspflicht bei Retentionsraumverlusten privaten und öffentlichen Bauherren im Überschwemmungsgebiet in Zukunft Schwierigkeiten bereiten.

¹⁸⁰ Saarland, Ministerium für Umwelt: Landesentwicklungsplan, Teilabschnitt „Umwelt“ vom 13.07.2004

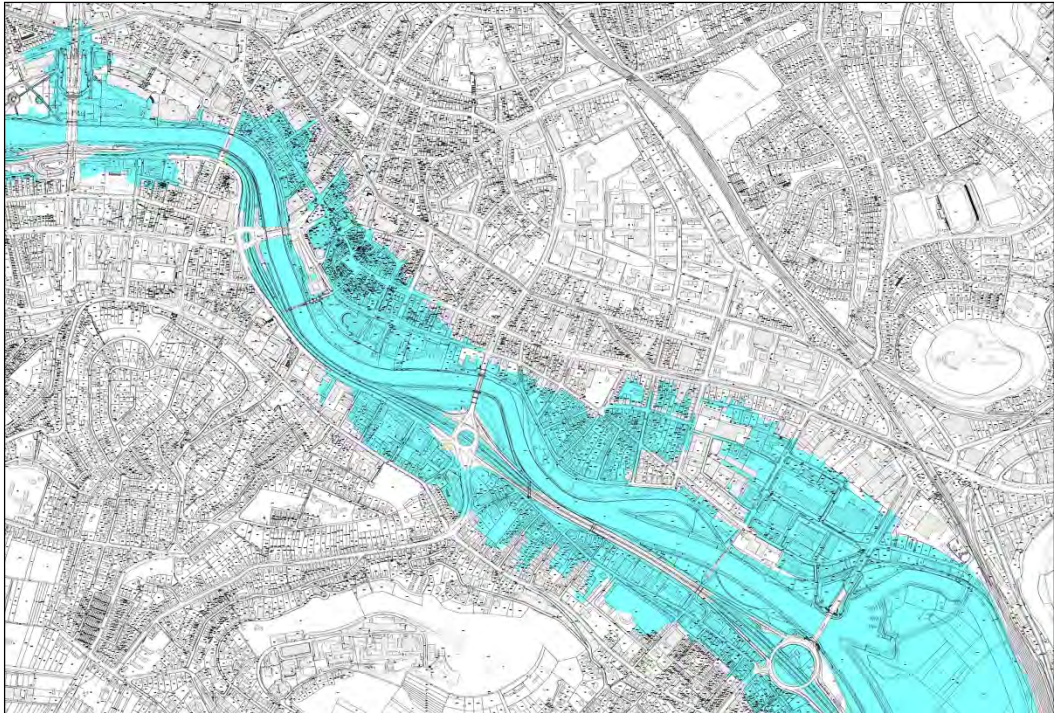


Abbildung 106: **Überschwemmungsgebiet HQ 100**
Quelle: Landesamt für Umwelt- und Arbeitsschutz

Generell muss sich die Landeshauptstadt Saarbrücken in Zukunft im Rahmen der Stadtplanung verstärkt mit der Anpassung an die unvermeidbaren Folgen des Klimawandels beschäftigen. Die erforderlichen Maßnahmen für Überflutungsvorsorge betreffen bezüglich der Risikobereiche neben dem privaten Bereich auch den öffentlichen Verkehrsraum.

Eine ämterübergreifende Abstimmung in Form von grundlegenden Überlegungen als kommunale Gemeinschaftsaufgabe Überflutungsvorsorge ist erforderlich.

Mit der Karte wird überprüft, ob grundsätzlich an der Örtlichkeit eine Gefahr aus Starkregen vorliegt, die dann bei der weiteren Planung berücksichtigt werden soll. Die Starkregengefahrenkarte dient zur individuellen Beratung von Bürgern und zur Prüfung vor Erstellung von Bebauungsplänen bzw. Ausweisung neuer Erschließungsgebiete.

Bei Starkregen ist die Kanalisation überlastet, da sie für solche extreme Regenmassen nicht dimensioniert wird bzw. werden soll. Die Wassermengen müssen durch geeignete Maßnahmen zurück gehalten werden. Dies ist z.B. durch Entsiegelung, Versickerung und Dachbegrünung oder aber auch durch temporäre Aktivierung von Rückhaltevolumen im öffentlichen Verkehrsraum, in Grünanlagen und Sportplätzen möglich. Das Außengebietswasser muss möglichst schadlos über Fluttrassen und Notwasserwege abgeleitet werden.

3.2.8 Ziele und Chancen in den Handlungsfeldern öffentlicher Raum und Freiraum



Abbildung 107: **Urbaner öffentlicher Raum St. Johanner Markt**

Quelle: LHS

Unter dem Oberziel „Saarbrücken fördert Lebensqualität und Urbanität“ nennt das **Stadtentwicklungskonzept** eine Reihe von Zielen, die sich auch auf den öffentlichen Raum (Urbaner Raum und Freiraum) beziehen¹⁸¹:

- Innenstadt aufwerten
- Attraktive Freiräume gestalten
- Verkehrswege optimieren und attraktiv gestalten
- Saarbrücken als Stadt am Fluss und Stadt im Grünen aufwerten
- Attraktive Stadtlandschaften gestalten
- Kulturelles Angebot stärken
- Innerstädtisches Wohnen fördern

Unter dem Oberziel „Saarbrücken macht sich fit für Ältere“ werden zusätzliche Ziele mit räumlichen, innerstädtischen Bezug genannt¹⁸²:

- Barrierefreiheit in der Stadt ausbauen
- Sicherheitsgefühl älterer Menschen stärken
- Gesundheitliche und soziale Versorgung sichern

Gemäß den Zielen des Stadtentwicklungskonzeptes will die Landeshauptstadt Saarbrücken „die Qualität der Grün- und öffentlichen Räume fördern und ein effektiveres Freiflächenmanagement entwickeln. Dabei sollen die unterschiedlichen Bedürfnisse an Freiraum im Rahmen offener Gestaltungsansätze und Funktionszuweisungen integriert sowie Orte und Räume alltagstauglicher gestaltet und zur individuellen Aneignung zur Verfügung gestellt werden“¹⁸³. Die Konkretisierung dieser Ziele erfolgt im Freiraumentwicklungsprogramm, siehe unten.

Das **Städtebauliche Entwicklungskonzept SEKO** Gesamtstadt enthält ebenfalls einen umfangreichen Katalog von Zielen zum Freiraum. Als wichtigstes Ziel wird die Sicherung der bestehenden Freiräume genannt, da mit ihnen auch die Lebensqualität der BürgerInnen, Tourismus, Ökologie und die wirtschaftliche Standortqualität gesichert werden kann¹⁸⁴. Hinsichtlich der innerstädtischen Freiräume lauten die Ziele¹⁸⁵:

181 LHS: Stadtentwicklungskonzept, S. 33ff

182 ebenda, S. 145

183 ebenda, S. 43

184 LHS: Städtebauliches Entwicklungskonzept SEKO Gesamtstadt, S. 170ff

185 ebenda, S. 216ff

- „Qualitätsvolle, gut erreichbare öffentliche Freiräume für alle Bürger Saarbrückens anbieten; für Freizeit und Erholung, Naturerlebnis, Gesundheit und Sport
- Städtebauliche Qualifizierung durch Freiraumentwicklung: Erscheinungsbild und Identität stärken, Nutzungsmöglichkeiten sowie öffentliche und private Freiräume anbieten, hohe Qualität als Lebensraum und Wirtschaftsstandort sichern und entwickeln
- Nachhaltige Entwicklung: wirtschaftlich: Sicherung der finanziellen Ressourcen zu Instandhaltung und Unterhalt der öffentlichen Freiräume; ökologisch: Sicherung der natürlichen Ressourcen, Risikominimierung bzw. Resilienz bei Naturgefahren anstreben; sozial: partizipative Entwicklung, inklusive Freiräume anbieten, Vermeidung von Segregation
- Stadtteilbezogene und stadtbezogene Freiräume zur Naherholung in erreichbarer Entfernung
- Identität und Qualifizierung der Stadt
- Benachteiligte Gebiete aufwerten
- Der Temperaturerhöhung in urbanen Gebieten entgegenwirken
- Gestaltungsschwerpunkte angesichts knapper Ressourcen.“¹⁸⁶

Im Rahmen der Stadtteilentwicklung Alt-Saarbrücken wurde den Freiraumdefiziten eine hohe Handlungspriorität beigemessen. Im **Stadtentwicklungskonzept für Alt-Saarbrücken** werden neben der Durchführung des Projektes Stadtmitte am Fluss u.a. die Aufwertung und Öffnung von Grünflächen, die Verbesserung von Freiraumqualitäten von Straßenräumen (z.B. Heuduckstraße) und Innenhöfen als Oberziel gesetzt.

Speziell für die Grünflächen und Freiräume hat die Landeshauptstadt Saarbrücken ein „**Freiraumentwicklungsprogramm**“¹⁸⁷ aufgestellt. Ziel ist u.a., durch die Entwicklung der öffentlichen Frei- und Grünräume die dicht bebaute Innenstadt aufzuwerten. Die begrenzten finanziellen Mittel der Stadt müssen dazu ökonomisch eingesetzt werden. Dabei geht es um Erhalt und Pflege der vorhandenen Anlagen, wo notwendig um grundlegende Regenerationen und Instandsetzungen, um gezielte einzelne Ergänzungen wo besonderer Bedarf besteht und vor allem um Lückenschlüsse und qualitätsvolle Vernetzung der bestehenden Freiräume. Dabei wird auf einen einfachen robusten Standard geachtet für eine günstige Herstellung und dauerhafte Unterhaltung.



Abbildung 108: **Freiraum am Staden**
Quelle: LHS

¹⁸⁶ ebenda, S. 218ff

¹⁸⁷ Planungsgruppe agl im Auftrag der Landeshauptstadt Saarbrücken: Freiraumentwicklungsprogramm, 2008

Quelle: Planungsgruppe agl

„Das Programm zeigt, wie Saarbrücken vor dem Hintergrund demografischer, sozialer und wirtschaftlicher Entwicklungen mit Freiräumen zukünftig sinnvoll umgehen kann. Dabei sollen Stadtbild und Stadtentwicklung durch Qualifizierung und Profilierung der Freiräume positiv beeinflusst, Strukturwandel und Transformationsprozesse aufgegriffen sowie Prioritäten und Gestaltungsschwerpunkte formuliert werden. Die öffentlichen Ressourcen sollen damit auf wesentliche, für die Freiraumpolitik der Gesamtstadt wichtige Handlungsfelder konzentriert und damit die Pflege- und Unterhaltungskosten in der Fläche reduziert werden“¹⁸⁸.

Ein zentraler Baustein des Freiraumentwicklungsprogramms, das Freiraumstrukturkonzept, definiert sieben neue Kategorien von Freiräumen und setzt strategische Ziele hinsichtlich Gestaltung und Entwicklung, Nutzung und Pflege. Vier Kategorien betreffen die Innenstadt:

- „Stadt_mitte am Fluss“ ist das städtebauliche und freiraumplanerische Leitprojekt. Saarbrücken soll eine „neue grüne Mitte“ erhalten und die Innenstadt sich wieder zur Saar hin orientieren¹⁸⁹.
- Gestaltete und gepflegte „Stadt_parks“ sollen als „grüne Visitenkarten“ die urbane Qualität stärken. Zu den Stadtparks mit stadtweiter Bedeutung zählen der Schlossgarten, die Grünanlagen entlang der Saar, der Deutsch-Französische Garten und der Bürgerpark. Diese Parkanlagen bedürfen einer besonderen Gestaltung, Unterhaltung und Pflege. Ihre Eigenheiten sollten herausgestellt und ihre Nutzung gestärkt werden.
- „Stadt_plätze“ sind „als öffentliche Bühnen“ die zentralen Orte urbanen Lebens. Sie tragen maßgeblich zur Qualifizierung und zum Imagegewinn der Stadt bei. Ziel ist es, die „Stadt_plätze“ qualitativ zu gestalten, dabei die angrenzende Bebauung mit einzubeziehen und auf eine vielfältige Nutzbarkeit des Platzes hinzuwirken. Zu den Stadtplätzen mit stadtweiter Bedeutung zählen der St. Johanner Markt und repräsentative Vorplätze, also Schlossplatz, Tbilisser Platz, Ludwigsplatz, Johannes-Hoffmann-Platz und Bahnhofsplatz. Der Landwehrplatz ist zu einem multifunktional nutzbaren, urbanen Freiraum umgestaltet, der auch die Nutzung als Parkplatz vereint. Mit der Neu- bzw. Umgestaltung des Beethovenplatzes ist erst zu rechnen, wenn sich Handlungsoptionen bezüglich der Parkplatznutzung eröffnen.
- Zum „Stadt_grün“ gehören die Freiräume, in die die Bebauung eingebettet ist (grüne Inseln im Siedlungsbereich, landwirtschaftlich genutzte Räume, öffentliche Sport- und Freizeitanlagen). Hier soll konsequent eine naturnahe Entwicklung gefördert werden, die den Pflegebedarf reduziert. Damit sollte auch die aktuelle Sport-, Spiel- und Naherholungsinfrastruktur im „Stadt_grün“ auf den Prüfstand. Hier gilt: Weniger, aber dafür gut gepflegt und gezielt eingesetzt, ist mehr!¹⁹⁰

Die wichtigsten Ziele der Freiraumentwicklung sind die Inwerthaltung und –setzung von Freiräumen, die Anpassung an veränderte Freiraumbedürfnisse und die Ergänzung nutzbaren Freiraums sowie ein Vernetzen der bisher zumeist einzelnen urbanen Freiräume. Zugleich sollen die urbanen Freiräume an die Auswirkungen des Klimawandels angepasst werden.

¹⁸⁸ LHS: Stadtentwicklungskonzept, S. 44

¹⁸⁹ siehe Kapitel 4.4

¹⁹⁰ LHS: Stadtentwicklungskonzept, S. 43 f

Ziel ist es auch, durch die Entwicklung der öffentlichen Frei- und Grünräume die dicht bebaute Innenstadt aufzuwerten. Die begrenzten finanziellen Mittel der Stadt müssen dazu ökonomisch eingesetzt werden. Dabei geht es um Erhalt und Pflege der vorhandenen Anlagen und notwendige, grundlegende Regenerationen und Instandsetzungen. Weiterhin um gezielte einzelne Ergänzungen und bei besonderem Bedarf um Lückenschlüsse und qualitativ vollere Vernetzung der bestehenden Freiräume. Dabei wird auf einen einfachen robusten Standard geachtet für eine günstige Herstellung und dauerhafte Unterhaltung.

Die einzelnen öffentlichen Grün- und Freiräume sollten besser verbunden werden für eine verbesserte Erreichbarkeit für Fußgänger und Radfahrer sowie auch interessanter, attraktiver linearer Grün- und Freiräume. Das Konzept der **grünen Infrastruktur** verbindet den Ansatz von Grünanlagen mit der grundlegenden Bedeutung infrastruktureller Einrichtungen. „Urbane grüne Infrastruktur ist ein Netzwerk aus naturnahen und gestalteten Flächen und Elementen in Städten, die so geplant und unterhalten werden, dass sie gemeinsam eine hohe Qualität in Hinblick auf Nutzbarkeit, biologische Vielfalt und Ästhetik aufweisen und ein breites Spektrum an Ökosystemleistungen erbringen“¹⁹¹. Im Betrachtungsgebiet kann vor allem die Gestaltung von Straßenräumen für Fußgänger und Radfahrer sowie mit Vegetation/Straßenbäumen zu einer verbesserten Freiraumverbindung beitragen.

Ausgehend vom Freiraumentwicklungsprogramm wurden in einem ExWost-Modellprojekt „**Urbane Strategien zum Klimawandel – Kommunale Strategien und Potenziale**“ die Folgen des Klimawandels und die Widerstandsfähigkeit der Stadt gegen die Folgen des Klimawandels untersucht¹⁹². Dabei wurden strategische Ansätze für Anpassungsmaßnahmen erarbeitet, z.B. Gestaltungsprinzipien für Freiräume zur Minderung der thermischen Belastung:

- Entsiegeln und wasserdurchlässige Materialien verwenden
- Grünvolumen erhöhen
- Oberflächen aufhellen
- Schattenplätze durch Vegetation (Bäume) schaffen
- Schattenplätze durch bauliche oder technische Strukturen schaffen
- Bewegtes Wasser einsetzen

Auch das „**Seniorenpolitische Fachkonzept**“ äußert sich zum öffentlichen Raum und fordert eine alterssensible Ausgestaltung, d.h. „dass im Straßenbau, bei der Stadtmöblierung, den Grünanlagen und der Innenarchitektur öffentlicher Gebäude die Bedürfnisse älterer Menschen berücksichtigt werden. Innenstadt und Wohnumfeld in den Quartieren sollten altersgerechte Aufenthaltsqualität bieten, öffentliche Plätze und Grünanlagen mit bequemen Sitzgelegenheiten mit Rücken- und Armlehnen ausgestattet sein. Beim Straßenbau werden genügend Fußgängerüberwege eingeplant. Die Ampelschaltungen werden altersgerecht geschaltet, die Bordsteinkanten abgesenkt. Bei Treppen in öffentlichen Gebäuden und im Außenbereich sind auf altersgerechte Stufen und beidseitige Handläufe zu achten. Vor allem in der Innenstadt sollte es eine ausreichende Anzahl öffentlich zugänglicher Toiletten geben. Beschilderungen müssen deutlich und gut lesbar, Straßen und Wege gut beleuchtet sein. Naherholungsgebiete sind leicht zugänglich, gepflegt und vor Bebauung geschützt“¹⁹³.

¹⁹¹ Bundesamt für Naturschutz (Hrsg): Urbane grüne Infrastruktur, Bonn 2017, S.3

¹⁹² Planungsgruppe agl im Auftrag der Landeshauptstadt: Städtische Freiraumplanung als Handlungsfeld für Adaptionsmaßnahmen, Abschlussbericht 2012

¹⁹³ LHS: Seniorenpolitisches Fachkonzept für die Landeshauptstadt Saarbrücken, Stadtrat im März 2013, S. 35f

Ein wesentlicher Aspekt ist auch die **soziale Sicherheit**, das subjektive Sicherheitsempfinden im öffentlichen Raum. Nach dem Fachkonzept ist z.B. dafür Sorge zu tragen, dass Straßen und Plätze in der Dunkelheit angemessen beleuchtet werden. Dazu gehört auch, dass zugeparkte Geh- und Radwege regelmäßig kontrolliert werden, um die Mobilität nicht einzuschränken.

Des Weiteren trägt eine stärkere Präsenz von Ordnungskräften, z.B. Polizei, dazu bei, dass die tatsächliche und gefühlte Sicherheit erhöht wird. In diesem Sinne hat die Landeshauptstadt im April 2017 mit dem saarländischen Innenministerium eine Vereinbarung über eine „Sicherheitspartnerschaft“ geschlossen. Die Vereinbarung enthält auch die Möglichkeit, in einem Modellprojekt an vier Kriminalitätsschwerpunkten, u.a. am Hauptbahnhof und an der Johanneskirche, eine Videoüberwachung durchzuführen.

3.2.9 Ziele und Chancen in den Handlungsfeldern Kultur und Tourismus

Im **Stadtentwicklungskonzept** 2008 hat sich die Landeshauptstadt zum Thema Kulturangebot folgende Leitlinien gegeben:

„kulturelles Angebot stärken: Die Landeshauptstadt Saarbrücken will ihr vielfältiges kulturelles Profil weiter entwickeln. Sie will gute Voraussetzungen für die freie Entfaltung der Kunst schaffen und anregungsreiche kulturelle Milieus fördern, in denen die BürgerInnen in kulturellen Prozessen selbst aktiv werden und damit zu einem offenen urbanen Klima beitragen. Eine attraktive und in der Stadt erlebbare Kulturlandschaft ist eine wichtige städtische Qualität. Deshalb gilt es, die vielseitigen Kulturhighlights zu stärken, wie das qualitativ hochwertige Musik- und Filmangebot sowie die Stadtgalerie.

Musik spielt im Kulturleben der Stadt Saarbrücken die zentrale Rolle. Dieses in der Region einmalige Musikangebot gilt es besonders herauszustellen und zu unterstützen. Den erfolgreich eingeschlagenen Weg beim Filmfestival Max Opohüls Preis gilt es fortzusetzen. Das Kino 8½ sowie das Saar-Lor-Lux Film- und Videofestival sollen weiterhin durch die Landeshauptstadt unterstützt werden.

Die vielfältigen Ansätze künstlerisch-kreativer Aktivitäten ermöglichen ein lebendiges Kulturleben. Deshalb gilt es, die freie Szene und die Bildende Kunst zu fördern. Die kommunale Kulturförderung strebt jene Verlässlichkeit an, die Kontinuität sichert und das Entstehen von Neuem durch die Kulturschaffenden und Kulturinstitutionen ermöglicht. Sie soll sich nicht nur auf finanzielle Zuwendungen beschränken; denn zur Kulturförderung gehören Öffentlichkeitsarbeit, Information und Vermittlung von Aufträgen und Engagements.

Stadtentwicklung soll Orte der kreativen Begegnung sowie Kommunikationsmöglichkeiten schaffen. Saarbrücken will zentrale Kulturorte unterstützen und zugänglich machen; denn ein lebendiges Kunst- und Kulturleben spiegelt sich immer auch im Stadtbild wider. Kulturstandorte sind für die gesamte Stadtentwicklung von hoher Bedeutung, da sie nicht nur kulturelle Ausstrahlkraft besitzen, sondern auch ihre Umgebung beleben.

Saarbrücken will Raum für die Entwicklung von Talenten und Freiräume bieten, Anlässe und Orte des aktiven Dialogs zwischen KünstlerInnen, KulturvermittlerInnen, WissenschaftlerInnen und Angehörigen anderer sozialer Gruppen schaffen, um andere, neue Sichtweisen zu ermöglichen, den eigenen Horizont und Handlungspotenziale zu erweitern. Arbeits- und Veranstaltungsorte für kreative Menschen sind zu sichern und weiter zu entwickeln. Der Zugang zu kulturellen Angeboten ist vielen Menschen zu ermöglichen.

Saarbrücken soll sich zu einer Stadt der erlebbaren Künste entwickeln. Kulturstandorte sind wieder zu entdecken, zu beleben, neu zu schaffen und miteinander zu verbinden. Kultur soll verstärkt in den öffentlichen Raum integriert und innerstädtische Plätze durch „Kunst im öffentlichen Raum“ aufgewertet werden¹⁹⁴.

Die Förderung des Tourismus wird im Saarland auf mehreren Ebenen verfolgt. Die strategischen Vorgaben gibt die im Auftrag des Landes erarbeitete Tourismuskonzeption 2025¹⁹⁵. Sie enthält die Leitideen und Ziele des Saarland-Tourismus und benennt die Handlungsschwerpunkte:



Abbildung 109: **Handlungsfelder für den Saarland-Tourismus im Überblick**
Quelle: Tourismuskonzeption Saarland 2020

Aus städtebaulicher Sicht sind für die Saarbrücker Innenstadt vier Handlungsfelder von besonderer Bedeutung:

- Das Handlungsfeld „Aufwertung der Ortsbilder“ zielt auf „lebendige Innenstädte und ist eine Grundvoraussetzung für ein erfolgreiches Tourismusangebot und eine hohe Gästezufriedenheit. Gerade in den Tourismusorten und den touristisch relevanten Hauptachsen muss in den kommenden Jahren umfassend in die Aufwertung der Ortsbilder investiert werden. Hierzu gehört auch die Pflege einer regionalen Baukultur (hier regionaltypische Besonderheiten der Ortsgestaltung), die zukünftig als eines der Schlüsselthemen für die Wettbewerbsfähigkeit touristischer Destinationen angesehen wird¹⁹⁶.
- Die „Inwertsetzung kultureller Leuchtturmstandorte“ zielt auf die Identifizierung und stärkere Vernetzung und Profilierung der vorhandenen Standorte und Events¹⁹⁷. Nach Gutachtereinschätzung besteht für die saarländischen Städte - und auch für die Landeshauptstadt Saarbrücken – dringender Profilierungsbedarf¹⁹⁸. Um im Wettbewerb der städtetouristischen Destinationen zu bestehen, ist eine Profilierung in Kombination mit anderen Schwerpunktthemen (Kulinarik / Kunst / Kultur / Geschäftstourismus / Nähe zu Frankreich) zu empfehlen.
- Das Ziel „Qualitätssicherung und -ausbau im Aktivtourismus“ hat insbesondere das Rad- und Wanderwegenetz im Blickpunkt. So soll z.B. der Fluss beglei-

¹⁹⁴ LHS: Stadtentwicklungskonzept 2008, S. 39f

¹⁹⁵ dwif consulting im Auftrag des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr und der Tourismuszentrale Saarland GmbH: Tourismuskonzeption Saarland 2025, Wir schaffen Werte mit Wachstum und Qualität, November 2015, siehe http://www.saarland.de/dokumente/thema_tourismus/Druckversion_TK_Saarland_2025_November_2015_121115.pdf

¹⁹⁶ Ebenda S. 48

¹⁹⁷ ebenda S. 52 ff

¹⁹⁸ ebenda S. 53

tende Saar-Radweg besser inszeniert, sowie hinsichtlich Streckenführung, Beschilderung, Barrierefreiheit, infrastruktureller Ausstattung und Zusatzangeboten entlang der Strecke optimiert werden¹⁹⁹.

- Mit einer „Professionalisierung MICE²⁰⁰“ soll künftig der Tagungs- und Kongressmarkt als strategisches Thema auf Landesebene gebündelt und vermarktet werden. Der räumliche Fokus liegt auf der Landeshauptstadt Saarbrücken, die hinsichtlich der Angebots- und Infrastruktur die besten Voraussetzungen für eine Profilierung bietet. Als Aufgabenschwerpunkt wird die konsequente Aufwertung des Kongress- und Tagungsstandortes definiert. Um wettbewerbsfähige Infrastrukturen zu schaffen, sollen die Planungen für ein Kongress- und Messezentrum in der Saarbrücker Innenstadt weiter verfolgt werden²⁰¹. Für die Ebene des Regionalverbandes wurde die Tourismusstrategie Region Saarbrücken 2020 erarbeitet²⁰². Danach positioniert sich die Region Saarbrücken für die Zukunft in vier Schwerpunktthemen: Im Mittelpunkt steht der Kultur- und Städtetourismus, dem aufgrund der vorhandenen Angebote (Infrastruktur und Veranstaltungen) und der Verbindung zur Industriekultur in Völklingen eine zentrale Rolle in der Marketingstrategie zugewiesen wird.

Der Geschäftstourismus MICE soll aufgrund seiner hohen ökonomischen Bedeutung und der Synergien mit der Gesamtentwicklung des Wirtschaftsraumes weiter als zentrales touristisches Geschäftsfeld entwickelt werden – mit einer Konzentration auf die Angebote der Landeshauptstadt.



Abbildung 110: **Touristische Positionierung Region Saarbrücken**

Quelle: Regionalverband Saarbrücken: Tourismusstrategie Region Saarbrücken 2020

¹⁹⁹ ebenda S. 59

²⁰⁰ MICE ist ein Fachbegriff für den Geschäftstourismus: Er umfasst die Organisation und Durchführung von Tagungen (Meetings), von Anreiz- und Belohnungsreisen von Unternehmen (Incentives), von Kongressen (Conventions) und Veranstaltungen (Events).

²⁰¹ Tourismuskonzeption Saarland 2025, S.64

²⁰² Regionalverband Saarbrücken: Tourismusstrategie Region Saarbrücken 2020, Saarbrücken März 2011

Die Schwerpunktthemen Aktivtourismus und Gesundheitstourismus sind für die Innenstadt weniger relevant.

In Ergänzung dazu hat die Landeshauptstadt ein Papier zu den touristischen Zielsetzungen 2015 bis 2020 erarbeitet²⁰³. Danach werden die o.g. strategischen Hauptthemen für Land und Region als Ziele für das Tourismusmarketing der Stadt übernommen:

- Städte- und Kulturtourismus
- MICE (Tagungen, Seminare, Messe, Kongressveranstaltungen)
- Shopping/Einkaufen
- Wandern, Radfahren, Outdoor

Als Querschnittsaufgabe in diesen Handlungsfeldern sieht Saarbrücken auch neue Herausforderungen durch den demografischen Wandel: Der Städtetourist der Zukunft ist immer älter, zurzeit zwischen 50 und 60, in einigen Jahren 60plus. Deswegen müssen sich touristische Angebote auch auf einen höheren Anteil an älteren Reisenden einstellen und die Bedürfnisse dieser Zielgruppe auch in ihrer Infrastrukturausstattung befriedigen. Das bedeutet aber nicht nur, die touristischen Angebote auf die Interessen und Reisebedürfnisse älterer Menschen zuzuschneiden, sondern vor allem auch die touristische Infrastruktur in der eigenen Stadt, speziell in der Innenstadt, aber auch in der freien Natur, auf Wander- und Radwegen sowie in Hotellerie und Gastronomie mit Blick auch auf mobilitätseingeschränkte Reisende auszubauen. Diese Herausforderungen werden künftig sowohl auf kommunaler Seite (seniorengerechte Verkehrsinfrastruktur) als auch auf die touristischen Leistungsträger (seniorengerechte Einrichtungen) zukommen.

Mit Blick auf die Zukunft sollten auch für eine jüngere Zielgruppe neue Angebote geschaffen werden, alternative Übernachtungsmöglichkeiten in Hostels oder innovative Glamping-Angebote.

Weiterhin gilt es, den mit dem Umbau der Berliner Promenade, der Eisenbahnstraße, der Futterstraße und der Neugestaltung des Rabbiner-Rülf-Platz eingeleiteten Prozess der deutlichen optischen Aufwertung der Innenstadt fortzusetzen. Als städtebauliche Aufgabe verbleibt es, die touristischen Angebote beiderseits der Saar besser fußläufig miteinander zu verbinden und insbesondere die Trennwirkungen, die von Hauptverkehrsstraßen ausgehen, zu vermindern.

²⁰³ LHS, Touristische Zielsetzung Landeshauptstadt Saarbrücken 2020, Februar 2016, Haupt- und Wirtschaftsausschuss der LHS am 01.12.2015

4 EMPFEHLUNG DER HANDLUNGSRÄUME

Nach der Analyse der Rahmenbedingungen und der Aufbereitung der städtebaulichen und sektoralen Ziele werden abschließend diejenigen Quartiere der Innenstadt identifiziert, die aufgrund ihrer städtebaulichen Situation bzw. Aufgabe einen besonderen Handlungsbedarf haben und für deren Entwicklung ein integrierter Handlungsprozess erforderlich ist (**Handlungsräume**).

Der Handlungsbedarf ergibt sich entweder aus einer besonderen Problemlage (Schwäche) oder aus einer besonderen Funktion, die dem Bereich obliegt bzw. die er zukünftig erfüllen soll (Potenzial).

Unter einem integrierten Handlungsprozess wird hier verstanden:

- Erarbeitung eines vom Stadtrat zu beschließenden integrierten Stadtentwicklungskonzeptes ISEK und Einsatz der Instrumente des besonderen Städtebaurechts inklusive der Städtebauförderung (z.B. Stadtumbau, Sanierung).

oder

- Vertiefung der städtebaulichen Ziele und Maßnahmen in einem Stadtteilentwicklungsprozess und Darlegung der Ziele in einem vom Rat zu beschließenden städtebaulichen Rahmenplan. Die Umsetzung kann im Rahmen des allgemeinen Städtebaurechts geschehen.

Handlungsräume sind keine rechtliche Kategorie wie z.B. ein Stadtumbaugebiet, das im Rahmen eines ISEK schärfer abgegrenzt werden muss. Die Flächen der Handlungsräume sind nicht parzellenscharf, sie können sich teilweise überlagern, weil sich auch die Problem- und Aufgabenstellungen räumlich überlagern können.

Die hier empfohlenen Handlungsräume verstehen sich als Arbeitsauftrag für die Verwaltung zur weiteren sektoralen und/oder städtebaulichen Vertiefung. Das TEKO Innenstadt liefert den gesamtstädtischen Analysehintergrund, fasst die städtebaulichen und sektoralen Ziele zusammen und beschreibt die Probleme/Schwächen bzw. Chancen/Potenziale einzelner Handlungsräume.

Die konkrete Ausgestaltung der Maßnahmen, Kosten und Finanzierung, die hierfür erforderliche Beschlussfassung durch die städtischen Gremien und die Beteiligung der Bürger und Behörden erfolgt auf der nachfolgenden Stufe, z.B. in Form eines ISEK oder eines städtebaulichen Rahmenplans.

Ein solcher besonderer Handlungsbedarf wird nur in einigen Teilen der Innenstadt gesehen – siehe unten. Für viele Quartiere in den Innenstadtdistrikten (Kapitel 2.1) wie z.B. Eurobahnhof, Nauwieser Viertel, Schlossviertel, Mainzer Straße bedarf es derzeit keiner weiteren besonderen städtebaulichen Konzepte, weil diese entweder bereits vorliegen (z.B. in Form von aktuellen Bebauungsplänen für Nauwieser Viertel, Luisenviertel und Eurobahnhof) oder sich der Bereich ohnehin zielkonform entwickelt (Altstadt St. Johann, Mainzer Straße, Schlossviertel). Evtl. vorzufindende Aufgabenstellungen und Feinjustierungen lassen sich im Rahmen des laufenden Verwaltungshandelns bewältigen.

Für die Innenstadt wurden folgende Handlungsräume identifiziert:

- Zentrale Innenstadt
- Mühlenviertel
- Westliche Innenstadt/Messe- und Kongresszentrum
- Alt-Saarbrücken/Innenstadt

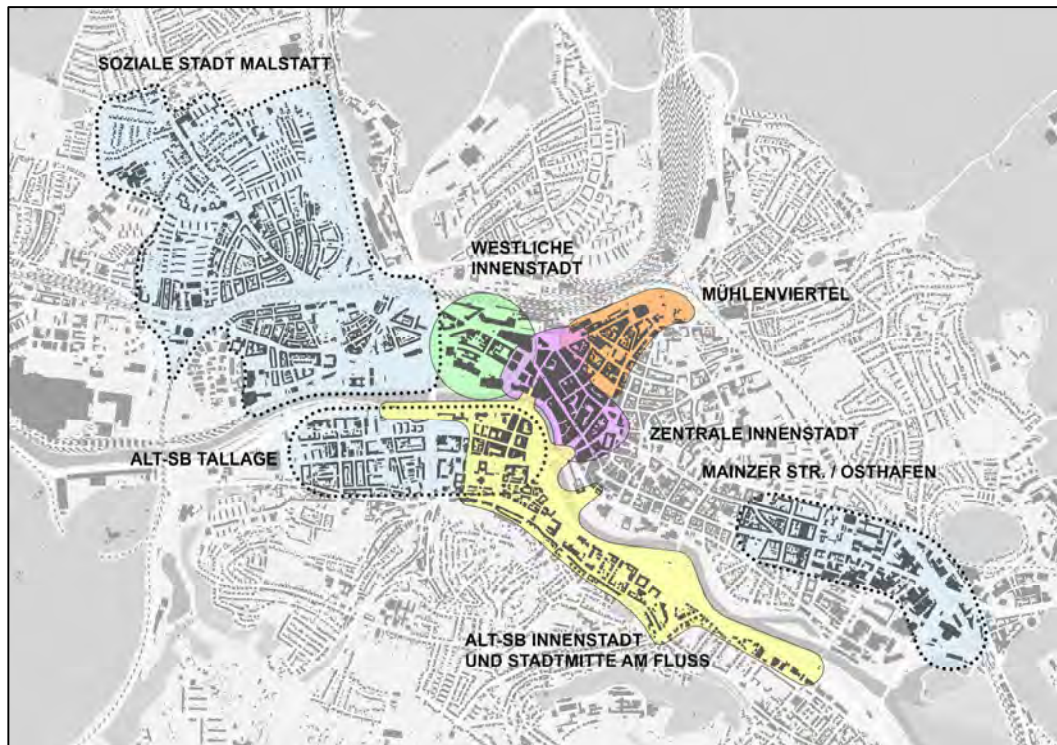


Abbildung 111: **Handlungsräume der Innenstadt und angrenzende Handlungsräume**
Quelle: LHS

Zur Vollständigkeit sei auf die weiteren Handlungsräume außerhalb der Innenstadt hingewiesen, die nicht Gegenstand des TEKO Innenstadt sind:

- Soziale Stadt Malstatt

Der Stadtteil Malstatt ist aufgrund seiner sozialen und städtebaulichen Probleme ein Schwerpunkt der Stadterneuerung der Landeshauptstadt. Das Programmgebiet im unteren und oberen Malstatt ist seit 2015 in das Städtebauförderprogramm Soziale Stadt aufgenommen. Das ISEK Saarbrücken Malstatt liegt seit Oktober 2016 vor²⁰⁴.

Eine räumliche Überschneidung mit dem Handlungsraum City West ergibt sich in der Osthälfte des Bürgerparkes, für den das ISEK Malstatt Maßnahmen zur Aufwertung vorsieht. U. a. soll die Zugänglichkeit zum Park verbessert und die Skateranlage modernisiert werden.

- Alt-Saarbrücken Tallage

Der Stadtteil Alt-Saarbrücken ist aufgrund seiner vielfältigen und aktuellen städtebaulichen Aufgabenstellungen und den damit verbundenen Chancen ebenfalls ein Handlungsschwerpunkt. Der Fokus liegt weniger auf dem Luisenviertel als in der Entwicklung des Stadtteils westlich der Keplerstraße. Um hier die städtebaulichen Zielvorstellungen zu konkretisieren, wurde ein städtebaulich-freiraumplanerischer Ideenwettbewerb mit Vertiefungsbereichen durchgeführt (siehe auch Kapitel 4.4.3).

- Mainzer Straße/Osthafen

Das Quartier entlang der Mainzer Straße, vom St. Johanner Markt bis zum Osthafen steht vor wichtigen Veränderungen. Aktuell wird die Bebauung des

²⁰⁴ FIRU GmbH im Auftrag der Landeshauptstadt Saarbrücken: Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept Saarbrücken Malstatt, Saarbrücken 2016

ehemaligen Citroen-Geländes zwischen Großherzog-Friedrich-Straße und Neugäßchen mit hochwertigem Geschosswohnungsbau vorbereitet („Großherzog-Friedrich-Höfe“, siehe auch Kapitel 2.4.3). Für die Flächen zwischen Hellwigstraße, Halbergstraße und Mainzer Straße plant das saarländische Innenministerium die Konzentration verschiedener Polizeidienststellen. Dort besteht auch zusätzlich ein Potenzial für innerstädtischen Geschosswohnungsbau, das nach Klärung der Flächenbedarfe der Polizei aktiviert werden könnte. Die Landeshauptstadt plant außerdem im Rahmen der Aufwertung von innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen weitere Umbaumaßnahmen wie an der Kreuzung Mainzer Straße und Arndtstraße.

Am Nordufer des Osthafens stehen durch die Ansiedlung eines Einrichtungshauses und die Weiterentwicklung der kreativen Szene im Bereich der Silogebäude erhebliche funktionale Veränderungen an. Die städtebaulichen Rahmenbedingungen sind in einem Mehrfachbeauftragungsverfahren geklärt worden.

Eine Machbarkeitsstudie für die Gebäudeanalyse des städtischen Rhenania Gebäudes wurde vergeben. Die Gebäudeanalyse und darauf aufbauende Untersuchungen für inhaltliche und funktionale Nutzungsvarianten werden in 2018 erarbeitet.

4.1 ZENTRALE INNENSTADT

Der räumliche Umgriff des Handlungsraumes zentrale Innenstadt entspricht im Wesentlichen dem in Kapitel 2.1.1 beschriebenen Citybereich.



Abbildung 112: **Handlungsraum Zentrale Innenstadt**
Quelle: LHS

4.1.1 Spezifische Probleme und Schwächen

(siehe ausführlicher ISEK Zentrale Innenstadt)

Städtebau und öffentlicher Raum	<ul style="list-style-type: none"> • Die zentrale Innenstadt hat eine besonders herausragende Bedeutung für die wirtschaftliche Entwicklung, für das Image, das Stadtbild, die Baukultur der Gesamtstadt. Damit besteht aber auch eine besondere Sensibilität für die Schwächen. • Bahnhofstraße: Der Umbau der Bahnhofstraße zur Fußgängerzone wurde 1995 fertiggestellt. Inzwischen haben Lieferverkehre mit schweren Fahrzeugen, Baustellen der Anlieger und auch die seit 2013 durchgeführten umfangreichen Leitungsverlegungen und Kanalsanierungen den hochwertigen Belägen stark zugezsetzt. Die an vielen Stellen gebrochenen Betonplatten und ein Flickenteppich aus Asphaltstellen entsprechen nicht mehr den gestalterischen Anforderungen, die an die wichtigste Einkaufsmeile der Region zu stellen sind. Vor dem Hintergrund der wachsenden Konkurrenz im Einzelhandel werden Urbanität, Atmosphäre, Aufenthaltsqualität, Inspiration usw. wichtige zusätzliche Kriterien für einen Besuch der Innenstadt. Um das Niveau wiederherzustellen, bedarf es einer baulichen Erneuerung und funktionellen Aufwertung. • Bei einer sehr guten Einzelhandelsentwicklung der letzten Jahre in der Bahnhofstraße gibt es Anzeichen für „Trading Down“ in allen Einkaufsstraßen rund um die Bahnhofstraße (Spielhallen, Wettbüros, mindere Qualität des Angebots, längerer Leerstand). Im Vergleich zur Hauptlage Bahnhofstraße fallen die innerstädtischen Nebenlagen hinsichtlich des Einzelhandelsbesatzes und ihres äußeren Erscheinungsbildes deutlich ab. • Funktionsschwache Nutzungen konzentrieren sich in der Kaiserstraße, Viktoriastraße und Dudweilerstraße. Besonders eklatant ist die Situation in der nördlichen Kaiserstraße, zwischen Passagestraße und der leerstehenden Handelsimmobilie
--	---

	<p>C&A. Im Bereich zwischen Viktoriastraße und Reichsstraße ist auch die Hauptlage von städtebaulichen Funktionsschwächen betroffen. Die „trading-down“ Symptome sind ebenso im SaarCenter zu finden, dort in den Passagen im Innern des Gebäudes.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Nebenlagen Sulzbachstraße, Futterstraße, Viktoriastraße und Dudweilerstraße fallen auch in der Passantenfrequenz deutlich ab. Ihre Nutzung beträgt nur noch 2-17% der Frequenz der Bahnhofstraße. Dabei ist nicht der in diesen Straßen vorhandene Geschäftsbesatz, sondern ihre Funktion als Zubringer zur Hauptlage ausschlaggebend. • Die festgestellten Funktionsschwächen treten weniger aufgrund ihrer Anzahl bzw. räumlichen Konzentration, sondern eher aufgrund ihres Erscheinungsbildes bzw. dessen Ausstrahlungswirkung auf den öffentlichen Raum in Erscheinung. • Verschiedene Störungen der Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raumes treten durch bauliche/gestalterische Mängel auf: Verwahrlosung, Verschmutzungen, Graffiti, mangelnde Beleuchtung, Vandalismus, überbordende Werbeanlagen, in den Kolonnaden parkende PKWs usw. • Weitere Störungen der Aufenthaltsqualität entstehen durch nicht verträgliche Verkehrsbelastungen in der Viktoriastraße, Kaiserstraße und Dudweilerstraße. • Es gibt einen hohen Sanierungsbedarf bei Gebäuden in der Viktoria-, Kaiser- und Dudweilerstraße (siehe auch unten Wirtschaft). • Die Blockinnenbereiche Birnengässchen und Viktoriastraße wirken z.T. unaufgeräumt, unübersichtlich und unattraktiv. Sie entfalten aber wegen ihrer versteckten Zufahrtsstraßen für Kunden und Besucher nur wenig Außenwirkung. Für eine Wohnnutzung der Blockrandbebauung ist das Erscheinungsbild jedoch abträglich.
Demografie und Wohnen	<ul style="list-style-type: none"> • Die Einwohnerentwicklung im Distrikt 131 Hauptbahnhof steigt seit den 1980er Jahren aus niedrigem Niveau kontinuierlich. • Der Anteil an Familien mit Kindern, Jugendlichen und älteren Menschen ist Unterdurchschnittlich. • Durch die Dominanz von Handel und Dienstleistungen ist die Wohnfunktion in der zentralen Lage nicht ausgeprägt. • Die Wohnumfeldqualität in Bezug auf Lärm, Freiraum, Grün und Anwohnerparken ist eingeschränkt. • Es herrscht ein überdurchschnittliches Mietpreinsniveau, aktuelle Wohnangebote sind nur vereinzelt und im hochpreisigen Bereich und damit ein Engpass bei den preisgünstigen Wohnungen.
Soziale Infrastruktur	<ul style="list-style-type: none"> • Es gibt keine wohnungsnahen Angebote an Kinderbetreuung und Schulen. Aufgrund der geringen Bewohnerzahl besteht aber aktuell kein Handlungsanlass. • Arbeitsplatznahe Betreuungseinrichtungen werden zu einem möglichen Zukunftsthema.
Einzelhandel, Büro und Dienstleistungen	<p>Siehe ausführliches ISEK Zentrale Innenstadt</p> <ul style="list-style-type: none"> • Der Einzelhandel ist der maßgebliche Frequenzbringer der zentralen Innenstadt. • Bei einer sehr guten Einzelhandelsentwicklung in der Bahnhofstraße gibt es Anzeichen für „Trading Down“ in allen Einkaufsstraßen rund um die Bahnhofstraße. • Die Situation in der nördlichen Viktoriastraße im Umfeld der leerstehenden Handelsimmobilie C&A ist besonders eklatant. • Die baulich geschlossenen Erdgeschosszonen der Banken in der Kaiserstraße unterbrechen den Kundenlauf. • Aufgrund von Marktentwicklungen nimmt die standortbildende Bedeutung des stationären Einzelhandels für die Innenstadt langfristig ab. • Es gibt eine Büroflächenkonzentration in der westlichen Kaiserstraße (Banken), ansonsten Einzelobjekte bzw. eher kleinflächige Angebote in den Obergeschossen. • Anzeichen einer rückläufigen Attraktivität machen sich in der Innenstadt für die Büroflächennachfrage, länger andauernde Leerstände bei Büroimmobilien bemerkbar.

Mobilität und Verkehrsinfrastruktur	<p>Siehe ausführliches ISEK Zentrale Innenstadt</p> <ul style="list-style-type: none"> • In den Hauptverkehrsstraßen Dudweilerstraße und Viktoriastraße existiert eine hohe Verkehrsbelastung und führt zu Trennwirkungen. • Es gibt Mängel bei der Radverkehrsinfrastruktur. Insbesondere fehlt – als Ergänzung zur Bahnhofstraße - eine zweite Fahrradverbindung zwischen St. Johanner Markt/Nauwieser Viertel und Hauptbahnhof/Trierer Straße. • Es besteht eine aktuelle Notwendigkeit der Sanierung und Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in der Bahnhofstraße und der Luisenbrücke • Im Straßenraum besteht hoher Parkdruck. • Die Barrierefreiheit ist nicht durchgängig.
Umwelt und Klima	<ul style="list-style-type: none"> • In den o.g. Hauptverkehrsstraßen herrscht eine hohe Lärm- und Schadstoffkonzentration. • Die Wärmeinsel Innenstadt führt zu einer ungünstigen bioklimatischen Situation. • Der Bereich Berliner Promenade, Bahnhofstraße gehört zum Überschwemmungsgebiet.
Grünflächen	<ul style="list-style-type: none"> • Grünräume liegen am Rande des Handlungsraums (Staden und Bürgerpark), Aufenthaltsangebote an der Berliner Promenade/Rabbiner-Rülf-Platz.
Kultur und Tourismus	<ul style="list-style-type: none"> • Die Innenstadt prägt das Image der Landeshauptstadt auch als Kultur- und Tourismusdestination. Im engeren Bereich der zentralen Innenstadt liegen die hervorzuhebenden Angebote in den Themen Einkaufen, Übernachten und Gastronomie. Kulturangebote und touristische Ziele liegen unmittelbar angrenzend (wie z.B. Hauptbahnhof, Congresshalle, St. Johanner Markt). Die zentrale Innenstadt hat damit eine wichtige Transit- und Transmissionsfunktion. Schwächen zeigen sich z.T. im baulichen bzw. ungepflegten Zustand des öffentlichen Raumes (z.B. Bahnhofstraße, Viktoriastraße) und einiger privater Immobilien (z.B. Baulücken, Modernisierungstau).

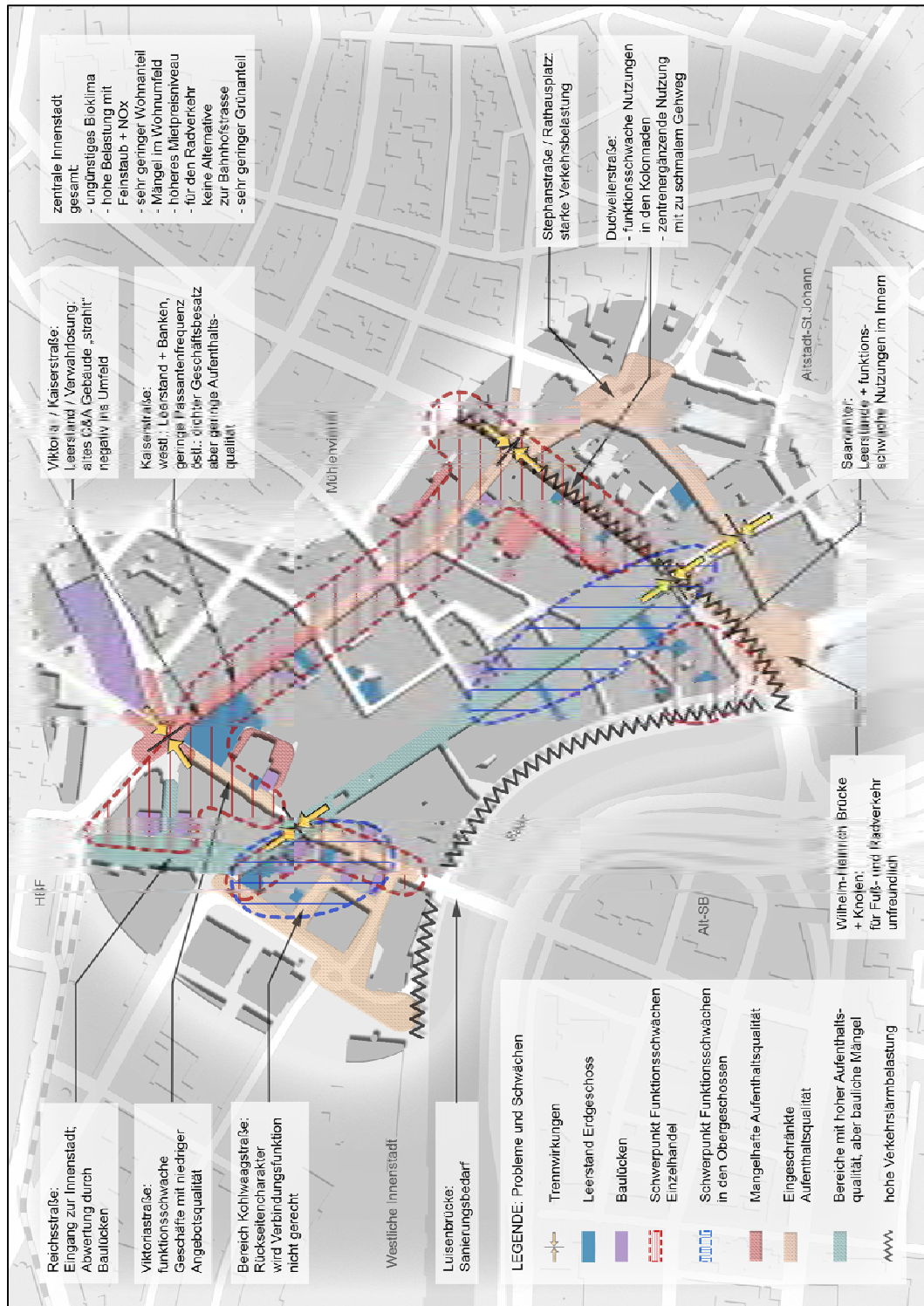


Abbildung 113: Probleme und Schwächen der zentralen Innenstadt

Quelle: LHS ISEK Zentrale Innenstadt

4.1.2 Spezifische Ziele und Potenziale

Städtebau, Mobilität und urbane Freiräume	<p>Siehe ausführliches ISEK Zentrale Innenstadt</p> <p>Ziele</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sicherung und Stärkung der Landeshauptstadt als Oberzentrum der Region • Sicherung und Stärkung der Innenstadt als Motor und Aushängeschild • Sicherung und Stärkung der Multifunktionalität (Mischung von verträglichen Nutzungsarten) • Innenentwicklung (Potenziale im Innenbereich nutzen) • Sicherung der Erreichbarkeit der Innenstadt • Stärkung des Umweltverbundes (Fuß- und Radverkehr, ÖPNV), MIV-Nutzung reduzieren, Trennwirkungen abbauen, Nahmobilität stärken • Barrierefreiheit ausbauen, „Stadt für Alle“ • Stadtverträgliche Organisation des ruhenden Verkehrs <p>Potenziale durch das Innenstadtverkehrskonzept des VEP 2030</p> <p>Vorbehaltlich der noch durchzuführenden Machbarkeitsuntersuchungen (siehe Kapitel 3.2.5) ergeben sich aus dem Innenstadtverkehrskonzept Umbauoptionen, die zu einer Verkehrsentlastung der zentralen Innenstadt führen können:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Möglichkeit der Verkehrsberuhigung der Viktoriastraße (VEP-Maßnahme G 1.4) durch Reduktion auf drei MIV-Fahrs Spuren, • Möglichkeit, die Kaiserstraße aus dem MIV-Hauptverkehrsstraßennetz herauszunehmen, Einrichten eines Fußgängerbereiches als Unterbrechung der Fahrstraßen, Verkehrsberuhigung der verbleibenden Fahrstraßen bei Aufrechterhaltung der Erschließung der Parkieranlagen durch die Kaiserstraße (VEP-Maßnahme G 1.1), • Möglichkeit eines MIV-freien Rathausplatzes durch Unterbrechung der Großherzog-Friedrich-Straße (VEP-Maßnahme G 1.2), • Mit der (erst langfristig möglichen) Schaffung einer „kleinen Innenstadtumfahrung“ (VEP-Maßnahme D 4.1) zwischen Meerwiesertalweg und Hauptbahnhof entlang des Bormannspfades ergeben sich zusätzliche Möglichkeiten zur Entlastung der Dudweilerstraße und der Richard-Wagner-Straße, • Die Innenstadtumfahrung erlaubt auch die Freimachung der Betzenstraße vom Kfz-Verkehr (durch Verlagerung in eine in Gegenverkehr befahrbare Dudweilerstraße). Damit wird eine umfassendere Umgestaltung des Rathausplatzes möglich. <p>Diese Maßnahmenvorschläge sind im weiteren Planungsprozess auf ihre Machbarkeit hin zu überprüfen.</p> <p>Potenziale durch städtebauliche Maßnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Potenziale durch Aktivierung von Leerständen und Baulücken • Potenzialflächen für Neubau: Parkplatz Birnengäßchen, Nach- bzw. Umnutzung C&A Altstandort, Baulücken in der Bahnhofstraße und Viktoriastraße • Synergiepotenziale für eine wirtschaftliche und funktionale Aufwertung des Bereiches Faktoreistraße/Viktoriastraße/Kohlwaagstraße durch die Einrichtung eines Messe- und Kongresszentrums an der Hafenstraße.
Demografie und Wohnen	<p>Siehe ausführliches ISEK Zentrale Innenstadt</p> <p>Ziele</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wohnen in der Innenstadt attraktiver machen, Wohnungsbestand aufwerten, • Spezialisiertes Wohnungsangebot in Bezug auf Preise und Wohnformen für besondere Nachfragegruppen, • altersgerechter bzw. barrierefreier, bezahlbarer Wohnraum in zentralen Lagen, • Aufwertung der Wohnumfeldqualität. <p>Potenziale</p> <ul style="list-style-type: none"> • Reurbanisierung: Der Trend „Zurück in die Stadt“ begünstigt auch sehr zentrale Lagen bei besonderen Nachfragegruppen. • Potenzial zur Steigerung des Wohnanteils besteht bei der Schließung von Baulü-

	<p>cken, im Umbau von Leerständen bzw. Büronutzungen in den Obergeschossen bei Beibehaltung des Einzelhandels im EG/1.OG.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Der Umbau von Bestandsgebäuden erlaubt besondere, interessante Grundrisse/Wohnformen.
Soziale Infrastruktur	<p>Ziel</p> <ul style="list-style-type: none"> • Eine bedarfsgerechte Versorgung, die Steigerung der Betreuungsquoten und Ganztageeinrichtungen werden angestrebt.
Einzelhandel, Büro und Dienstleistungen	<p>Siehe ausführliches ISEK Zentrale Innenstadt</p> <p>Ziele</p> <ul style="list-style-type: none"> • Innenstadt für den Handel attraktiver machen, Weiterentwicklung des Angebots mit Schwerpunkt in zentrenrelevanten Sortimenten, • Profilierung des oberzentralen Einzelhandelsbesatzes in den Haupt- und Nebenlagen, • Stärkung der Multifunktionalität, Innenstadt für Wohnen und Dienstleistungen attraktiver machen, • Verbesserung der weichen Standortfaktoren. <p>Potenziale</p> <ul style="list-style-type: none"> • Durch eine Aufwertung der Bedeutung der Nebenlagen mit Marketingstrategien und Standortgemeinschaften/BID und auch bei Zwischennutzung bzw. Reaktivierung von Leerständen/Mindernutzungen ergeben sich neue Potenziale, ebenso durch zurückdrängen von Spielhallen und Wettbüros. • Synergiepotenziale bei Aufwertung des Bereichs Viktoriastraße/Faktoreistraße/Kohlwaagstraße für die Einrichtung eines Messe- und Kongresszentrums an der Congresshalle. • Potenziale zur Stützung bzw. Weiterentwicklung des Bürostandortes bestehen in der Schließung von Baulücken bzw. in der Modernisierung von Beständen - in Obergeschossen, bei Beibehaltung des Einzelhandels im EG/1. OG. • Bei einer wesentlichen Steigerung der Büroflächen in der zentralen Innenstadt bestünden Zielkonflikte mit dem VEP (Verkehrsbelastung durch Arbeitspendler) und dem Ziel der Steigerung des Wohnanteils.
Umwelt und Klima	<p>Siehe ausführliches ISEK Zentrale Innenstadt</p> <p>Ziele:</p> <p>Senkung der Umweltbelastung, Minderung der Folgen des Klimawandels:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Den Lärmaktionsplan fortführen und Maßnahmen (Geschwindigkeit, Beläge, Fahrzeuge) umsetzen. • Die Luftqualität verbessern. • Das Saarbrücker Klimaschutzprogramm umsetzen (mehr Grün, weniger Verkehr, Schattenplätze, Reflektionsgrad erhöhen). <p>Potenziale:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Das Veränderungspotenzial bei Lärm und Luft durch geplante verkehrliche und städtebauliche Maßnahmen angehen. • Eine Erhöhung des Vegetationsanteils (z.B. Baumpflanzungen, Dach- und Wandbegrünungen in den Blockinnenbereichen) erreichen.
Grünflächen, Kultur und Tourismus	<p>Siehe ausführliches ISEK Zentrale Innenstadt</p> <p>Ziele</p> <ul style="list-style-type: none"> • Innenstadt aufwerten, attraktive Freiräume für alle BürgerInnen, • Qualitätvolle, gut erreichbare öffentliche Freiräume für alle Bürger, • Städtebauliche Qualifizierung durch Freiraumentwicklung, Erscheinungsbild und Identität stärken, Nutzungsmöglichkeiten anbieten, • Barrierefreiheit ausbauen, • Sicherheitsgefühl stärken, • Kulturelles Angebot stärken, • Innenstadt für den Tourismus attraktiver machen, • Kulturstandorte im Stadtbild aufwerten, • Kunst im öffentlichen Raum,

	<ul style="list-style-type: none">• Entwicklung von Stadtbild und Baukultur. <p>Potenziale</p> <ul style="list-style-type: none">• Potenzial durch Aufwertung und Sicherung der Zugänglichkeit der Freiräume (Bürgerpark und Saarufer/Berliner Promenade) ausschöpfen.• Umgestaltung des Beethovenplatzes als Potenzial zur Angebotsverbesserung hinsichtlich des urbanen Grün- und Freiraums (Handlungsraum Mühlenviertel) bedenken.
--	---

Landeshauptstadt Saarbrücken
 Teilräumliches städtebauliches Entwicklungskonzept Innenstadt

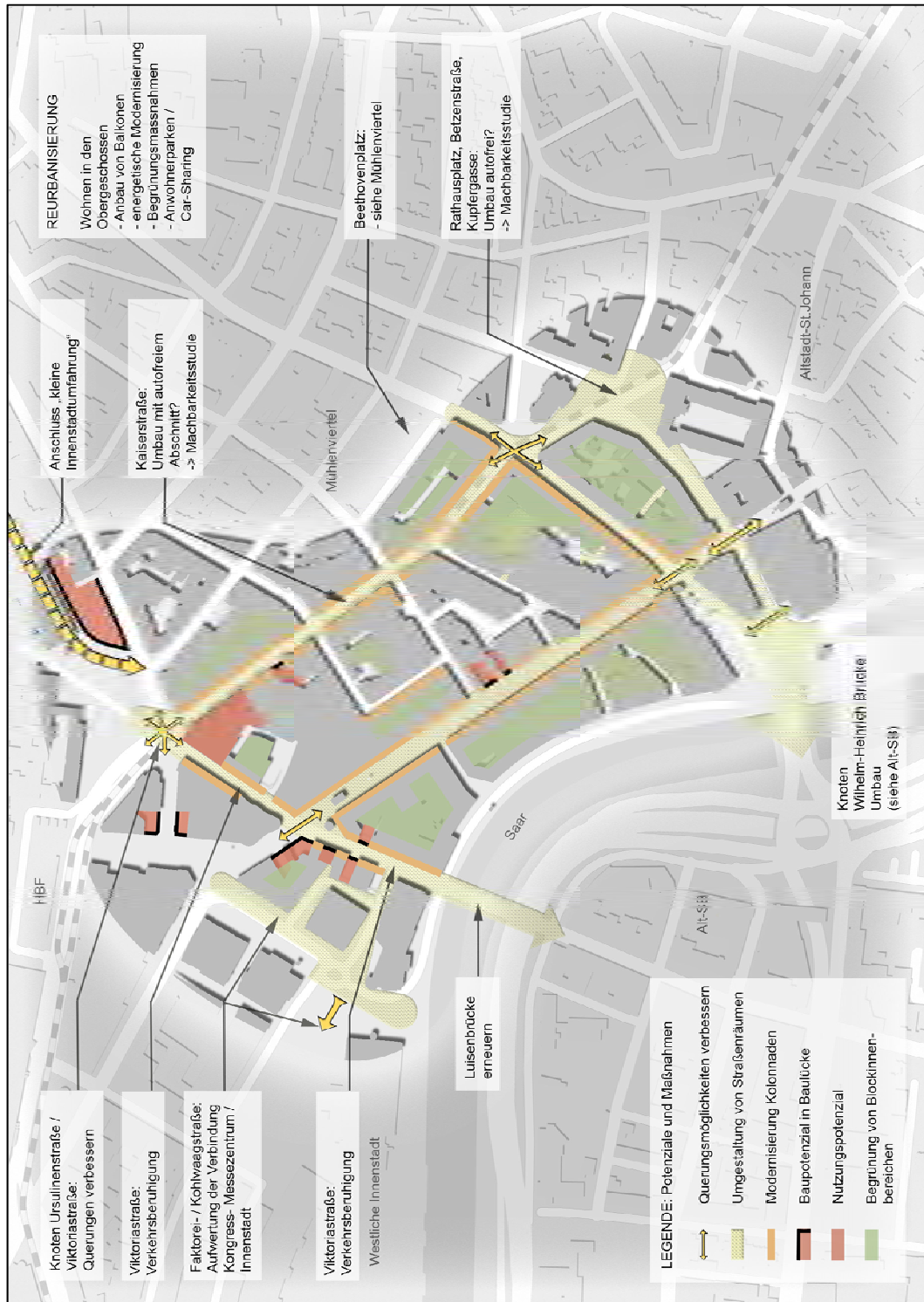


Abbildung 114: **Potenziale und Chancen der zentralen Innenstadt gem. ISEK**
 Quelle: LHS ISEK Zentrale Innenstadt

4.1.3 Handlungsvorschlag für die zentrale Innenstadt

Eines der wichtigsten Themen für die Entwicklung der zentralen Innenstadt ist die Entwicklung des Einzelhandels. Der Handel ist der maßgebliche Frequenzbringer der Innenstadt.

Auch wenn sich der Einzelhandel entlang der Achse Europagalerie/Bahnhofstraße/St. Johanner Markt in den letzten Jahren positiv entwickelt hat, gibt es Anzeichen für ein Ende dieser Entwicklung. Internethandel, Konkurrenzstandorte (auch innerhalb der Stadt), die demografische Entwicklung und die zunehmende Marktsättigung mindern langfristig die Bedeutung des innerstädtischen Einzelhandels. Die daraus resultierenden Funktionsschwächen sind in den Nebenlagen Dudweilerstraße, Kaiserstraße und Viktoriastraße, aber auch in der Bahnhofstraße (zwischen Viktoriastraße und Faktoreistraße) bereits deutlich zu erkennen. Der Handel zieht sich aus den Nebenlagen zurück und konzentriert sich auf die Hauptlage Bahnhofstraße. In den Nebenlagen wird eine Abwärtsspirale in Gang gesetzt, sie drohen zunehmend unattraktiv zu werden. Da sie wichtige Zubringerfunktionen zur Hauptlage haben, wird dies auch zu einem Problem für die Hauptlage. Es besteht Handlungsbedarf.

Ein wichtiger Ansatzpunkt zur Stabilisierung und Weiterentwicklung der zentralen Innenstadt liegt in den Maßnahmen zur Aufwertung des öffentlichen Raumes und zur Verkehrsreduzierung. Dies betrifft insbesondere die Bahnhofstraße und ihre Neben- und Zubringerstraßen. Da diese Maßnahmen erhebliche Investitionsmittel binden, können sie nur im Rahmen des Stadtumbaus, d.h. unter Einsatz von Städtebaufördermitteln des Bundes und des Landes finanziert werden. Ein weiterer, langfristiger Ansatzpunkt ist die Stärkung des Wohnens in den Obergeschossen der zentralen Innenstadt.

Aufgrund der Bedeutung der zentralen Innenstadt für die Gesamtstadt hat die Beschäftigung mit offensichtlichen Funktionsschwächen eine sehr hohe Priorität. In diesem Sinne hat der Stadtrat bereits am 12.07.2016 das Stadtumbaugebiet „Zentrale Innenstadt“ festgelegt (rechtswirksam am 28.07.2016). Die Gesamtmaßnahme „Zentrale Innenstadt“ wurde auch vom Land bereits in das Städtebauförderungsprogramm 2016 aufgenommen.

Grundlage für die Förderung ist die Ableitung und Beschreibung der Maßnahmen in einem Integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzeptes ISEK gem. § 171b BauGB durch die Landeshauptstadt. Das „ISEK Zentrale Innenstadt“ wurde parallel zum vorliegenden TEKO Innenstadt von der Landeshauptstadt erstellt. Es bezieht sich bei seinen Analysen und Zielaussagen auf das TEKO Innenstadt, untersucht die vorhandenen bzw. drohenden Funktionsschwächen detaillierter und stellt die beabsichtigten Stadtumbauaßnahmen dar²⁰⁵.

Es ist am 06. Februar 2018 vom Stadtrat beschlossen worden.

²⁰⁵ Landeshauptstadt Saarbrücken: Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept Zentrale Innenstadt Saarbrücken, ISEK Zentrale Innenstadt, Saarbrücken 2017

4.2 MÜHLENVIERTEL

Als Handlungsraum Mühlenviertel wird der Bereich verstanden, der sich an den zentralen Versorgungsbereich der Innenstadt, nordöstlich ab Beethovenplatz, anschließt und bis zum Bahndamm reicht. Beide Straßenseiten der Dudweilerstraße und der Bereich Meerwiesertalweg/Schützenstraße werden mitbetrachtet.

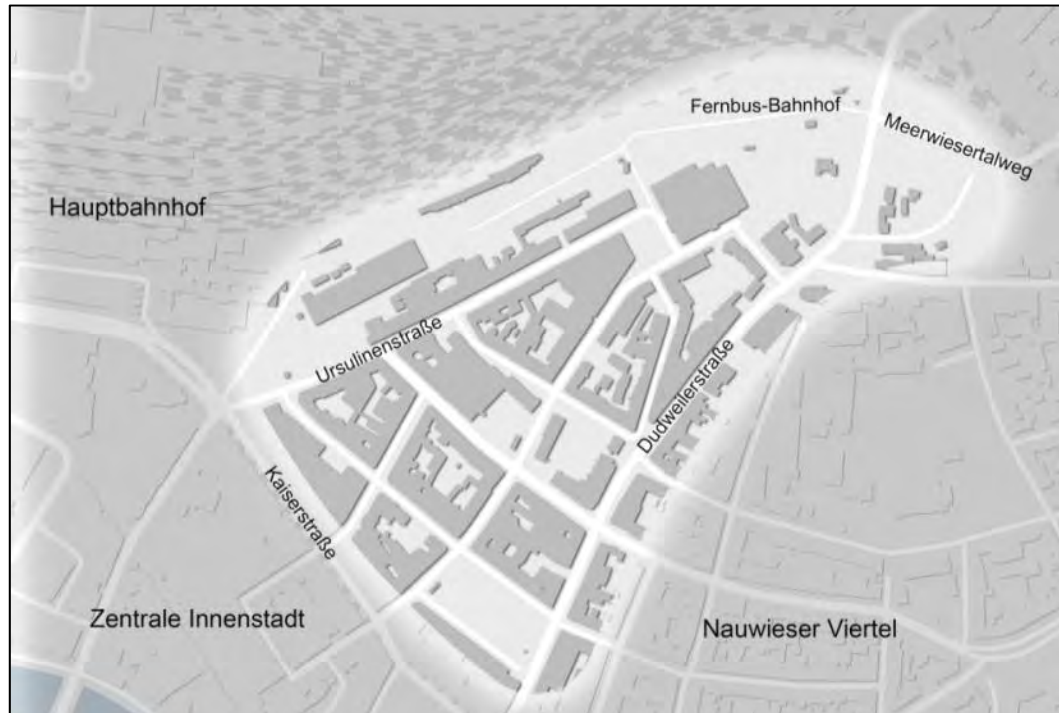


Abbildung 115: Handlungsraum Mühlenviertel

Quelle: LHS

4.2.1 Spezifische Probleme und Schwächen

Städtebau, Mobilität und urbane Freiräume	<ul style="list-style-type: none"> • Mit Büros und Wohnen gemischtes Gebiet in zentraler Lage. Gebäudebestand aus den 1920 bis 1970er Jahren, sehr dichte Bebauung, Mangel an Freiraum und Grün im öffentlichen Raum wie in den Blockinnenbereichen. • Es gibt einige Leerstände und Baulücken. • Trennwirkungen im Viertel lösen die Dudweilerstraße und Richard-Wagner-Straße aus. • Am Nordrand liegen undefinierte Raumsituation und unklare Nutzungsstrukturen und damit keine Aufenthaltsqualitäten. Die städtebauliche Funktion einer „Stadteinfahrt“ am Knoten Dudweilerstraße/Meerwiesertalweg ist stadträumlich nicht erkennbar. • Keine städtebauliche Integration des Fernbusbahnhofs. Mängel in der Erreichbarkeit und in der Erkennbarkeit und Zuwegung (fußläufig, ÖPNV), der Sicherheit und Mängel in der infrastrukturellen Ausstattung. • Nutzungskonflikte im öffentlichen Raum • Es liegt eine hohe MIV-Belastung der Dudweilerstraße und Richard-Wagner/Martin-Luther-Straße vor. • Es existiert „Schleichverkehr“ durch Schubertstraße/Ursulinenstraße. • Es gibt fehlende bzw. Mängel bei der Radinfrastruktur und hinsichtlich der Barrierefreiheit. • Hier herrscht sehr hoher Parkdruck im Straßenraum und in den Blockinnenbereichen, dagegen bestehen Restkapazitäten im Parkhaus Bormannspfad und Parkplatz Dudweilerstraße. • Es gibt keine öffentliche Zuwegung zu den Parkierungsflächen Bormannspfad aus dem Quartier heraus. • Nicht verträgliche Verkehrsbelastungen in der Richard-Wagner/Martin Luther-
--	--

	Straße und Dudweilerstraße sowie Defizite bei der Aufenthaltsqualität.
Demografie und Wohnen	<ul style="list-style-type: none"> • Einwohnerentwicklung im Distrikt 131 Hauptbahnhof seit den 1980er Jahren aus niedrigem Niveau kontinuierlich steigend. • Der Anteil an Familien mit Kindern, Jugendlichen und älteren Menschen ist Unterdurchschnittlich. • Wohnstandort für junge Leute in Ausbildung bzw. am Anfang des Berufslebens • Überdurchschnittliches Mietpreisniveau, Baualter und einige sichtbare Modernisierungsrückstände lassen auf Qualitätsmängel der Wohnungen schließen. • Es gibt eine überdurchschnittliche Leerstandsquote • Die Wohnumfeldqualität in Bezug auf Freiraum und Grün ist eingeschränkt. • Neue Wohnangebote liegen eher im hochpreisigen Bereich, Engpass bei den preisgünstigen Wohnungen.
Soziale Infrastruktur	<ul style="list-style-type: none"> • Es besteht ein privates Angebot für Kinderbetreuung und Senioren im „Alten Stadtbad“. • Bei Entwicklung des Nordrandes zu einem Wohngebiet entsteht ein zusätzlicher Bedarf an Einrichtungen.
Einzelhandel, Büro, Dienstleistungen	<ul style="list-style-type: none"> • Es gibt einen Biomarkt in der Dudweilerstraße, aber ein für den Einzelhandel schwieriges städtebauliches Umfeld begünstigt Mindernutzungen und „Trading Down“ in der Dudweilerstraße und Richard-Wagner-Straße. • Der Handelsstandort Tedox (Sulzbachstraße) ist von der Lage her nahe am Wohnquartier, bietet aber nicht das erforderliche Sortiment für die Nahversorgung. • Die Büro- und Dienstleistungsnutzungen sind eher kleinteilig, bei z.T. Leerständen von Büroflächen in den Obergeschossen.
Umwelt und Klima	<ul style="list-style-type: none"> • Hohe Schadstoff- und Lärmbelastung in der Dudweilerstraße und Richard-Wagner/Martin-Luther-Straße (hot-spots). • Die Wärmeinsel Innenstadt führt zu einer ungünstigen bioklimatischen Situation.
Grünflächen	<ul style="list-style-type: none"> • Insgesamt gibt es einen Mangel an begrünten Freiräumen (Öffentlich/Privat).

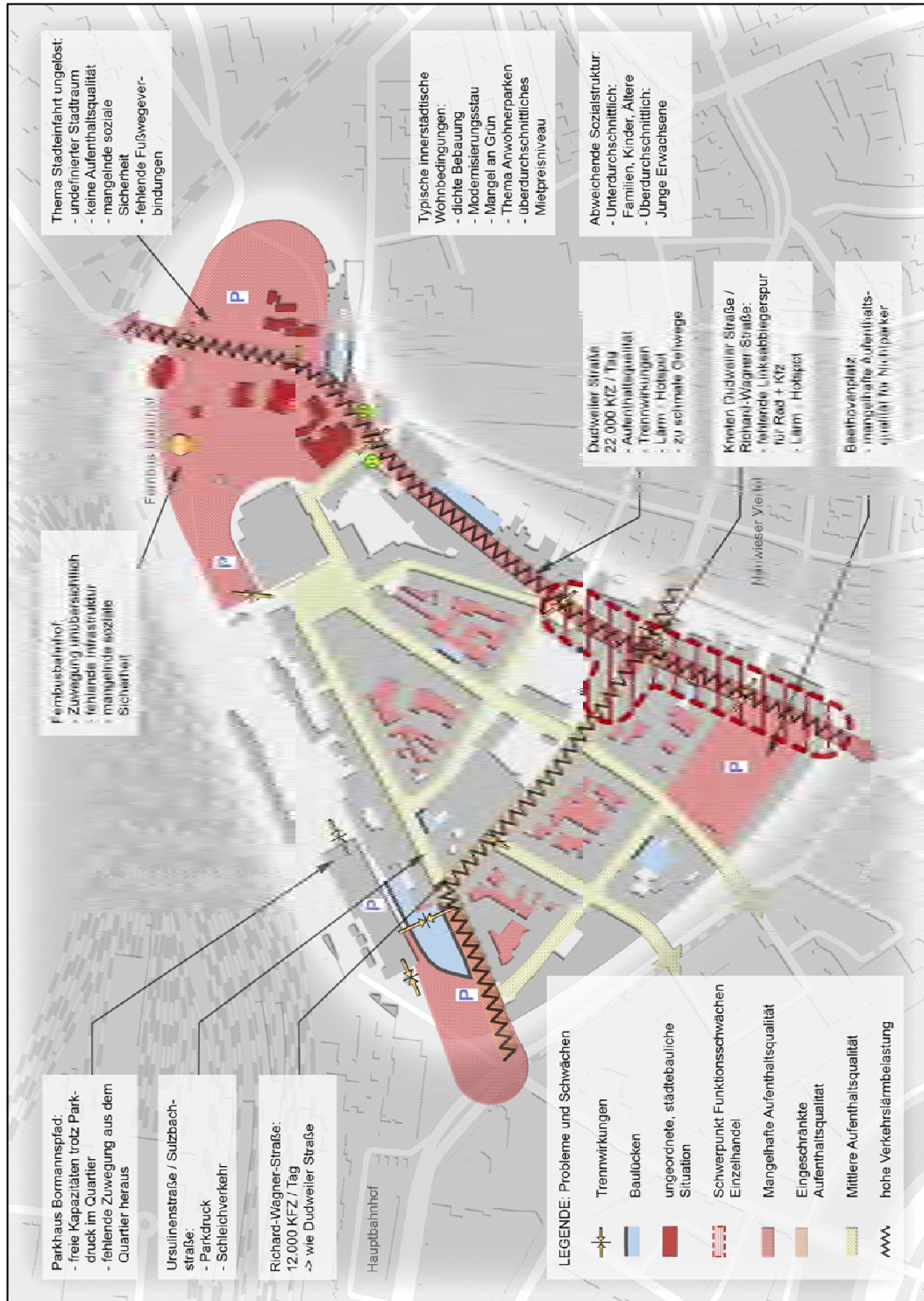


Abbildung 116: Probleme und Schwächen im Mühlenviertel
Quelle: LHS

4.2.2 Spezifische Ziele und Potenziale


Am Nordrand des Mühlenviertels bis zum Bahndamm erstreckt sich eine für die städtebauliche Entwicklung der Innenstadt sehr wertvolle Restfläche. Die aktuelle Nutzung mit Tedox-Teppichmarkt, Fernbusbahnhof, dem Kontakthof der Drogenprostitution und Parkplätzen der Q-Park kann aus städtebaulicher Sicht nur eine Zwischenlösung sein. Der heutige Zustand ist damit zu erklären, dass dort seit den 1960er Jahren mit Hinweis auf die Planfeststellung und den Grunderwerb für eine autobahnähnliche Nordtangente keine sich verfestigende Bebauung, sondern nur Zwischennutzungen zugelassen wurden und auch private Grundstückseigentümer sich abwartend verhielten. In jüngster Zeit entstand durch städtische und private Entscheidungen wieder eine Dynamik (z.B. Fernbusbahnhof, Einrichtungshaus Maurer). Allerdings fehlt aktuell ein städtebauliches Gesamtkonzept.

Die Nutzung dieses Geländes hat großen Einfluss auf die Entwicklung des Mühlenviertels.

Ein entscheidender Impuls für die Entwicklung des Nordrandes ist von der im VEP 2030 vorgeschlagenen „kleinen Innenstadtumfahrung“ (VEP-Maßnahme D 4.1²⁰⁶) zu erwarten, siehe Kapitel 3.2.5.2.

Städtebau, Wohnen, Mobilität und Verkehrsinfrastruktur	<p>Ziele</p> <ul style="list-style-type: none"> • Im Sinne der Innenentwicklung (Potenziale im Innenbereich nutzen) ist das Mühlenviertel prädestiniert, zukünftig für das Wohnen in der Innenstadt eine stärkere Rolle zu spielen. Hierzu sind der Wohnungsbestand aufwerten und die Wohnumfeldbedingungen zu verbessern. Dabei soll die Multifunktionalität (Mischung von verträglichen Nutzungsarten) des Quartiers erhalten bleiben (z.B. wohnverträgliche Dienstleistungen, Büros). • Zur Verbesserung des Wohnumfeldes und zur Reduzierung der MIV-Belastung werden die Maßnahmen des VEP-Innenstadtkonzeptes beitragen (siehe unten). Im Gebiet selbst gilt es die Nahmobilität (insbesondere die Fuß- und Radverkehrsanbindung an die Innenstadt) auszubauen. • Trennwirkungen der Hauptverkehrsstraßen abbauen, Stärkung des Umweltverbundes (Fuß- und Radverkehr, ÖPNV), Barrierefreiheit ausbauen, „Stadt für Alle“, stadtverträgliche Organisation des ruhenden Verkehrs. <p>Potenziale und Ziele am Nordrand</p> <ul style="list-style-type: none"> • Am Nordrand des Mühlenviertels liegt die einzige größere zusammenhängende Entwicklungsfläche der Innenstadt mit unterschiedlichen Nutzungsoptionen. Für die städtebauliche Entwicklung wäre aus heutigem Kenntnis- und Diskussionsstand von folgenden Rahmensetzungen auszugehen: <ul style="list-style-type: none"> - Führung und Anschluss der Innenstadtumfahrung an den Knoten Dudweilerstraße/ Meerwiesertalweg möglichst weit nördlich, um die Entwicklungsflächen zu optimieren, - Berücksichtigung einer späteren ÖPNV-Trasse und Radverkehrsachse zur Universität in der Dudweilerstraße/ Meerwiesertalweg, - Städtebauliche Integration des Fernbusbahnhofs (bzw. Verlagerung in Zusammenhang mit einem neuen ÖPNV-Haltepunkt Richtung Meerwiesertal, - Stadträumlich sollten die neuen Gebäude in Höhe und Stellung die Bedeutung dieses Bereiches als nördliche „Stadteinfahrt“ markieren. Hier beginnt – im Gegensatz zur „Vorstadt“ an der Dudweilerlandstraße - die dichtere, innerstädtische Bebauung. Evtl. bauliche Ausgestaltung des Entrées mit dominanten Gebäuden, die als „Point de Vue“ (zentraler Punkt für Sichtachsen und Fußwegeverbindungen) platziert werden könnten, <p>Als Nutzungen (Alternativen) kommen in Frage:</p>
---	--

<p>Städtebau, Wohnen Mobilität und Verkehrsinfrastruktur</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Dichte Wohnbebauung (evtl. mit Anteil sozialer Wohnungsbau) und Nahversorgung, - Wissenschaftsstandort: Weiterentwicklung des Science Park - Konzeptes. Statt einer ausschließlichen Büronutzung sollte hier eine Durchmischung mit Wohnen, z.B. für Wissenschaftler/Studenten der neuen Forschungsinstitute angestrebt werden. Damit erhält dieser SciencePark einen innerstädtischen, urbanen Charakter, was ihn vom Universitätscampus unterscheidet, - Kleinteiliger Nutzungsmix Wohnen/Büro in strenger städtebaulicher Struktur, kein innenstadtrelevanter Einzelhandel (Ausnahme Nahversorgung).  <p>Abbildung 117: Entwicklungsflächen am Nordrand des Mühlenviertels Quelle: LHS</p> <p>Potenziale und Ziele im Bestandsquartier</p> <ul style="list-style-type: none"> • Der Trend „Wohnen in der Stadt“ begünstigt zentrale Lagen wie das Mühlenviertel. • Hohes Zuwachspotenzial durch Aktivierung von Leerständen, Modernisierung von Altbausubstanz, Umwandlung von Büro zu Wohnungen. Das Potenzial zum Wohnen sollte durch Bebauungspläne mit das Wohnen begünstigenden Festsetzungen entwickelt werden (z.B. zur Zulässigkeit von Balkonen im Grenzabstand, Festsetzung eines besonderen Wohngebiets). • Die (langfristig mögliche) VEP-Maßnahme „kleine Innenstadtumfahrung“ eröffnet Umgestaltungsspielraum zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität bei allen belasteten Hauptverkehrsstraßen, z.B. Richard-Wagner-Straße, Dudweilerstraße – siehe Kap. 3.2.5. Sie gibt einen Impuls für Neubau in Baulücken: insbesondere Ursulinenstraße, weitere Baulücken: Sulzbachstraße, Dudweilerstraße. • Potenzial zur Entwicklung der Sulzbachstraße als interne „Achse der Nahmobilität“ (Fuß- und Radverkehr) zwischen zentraler Innenstadt und Mühlenviertel bis zum Nordrand. • Potenzial des ehemaligen Parkhauses Ursulinenstraße/Sulzbachstraße (ehemalige Simca-Garage) als Quartiersgarage. Das Gebäude befindet sich allerdings in Privateigentum.
<p>Soziale Infrastruktur</p>	<p>Ziel</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bedarfsgerechte Versorgung, Steigerung der Betreuungsquoten und Ganztageinrichtungen. • Bei einer weiteren Zunahme von Wohnbevölkerung, z.B. durch Umwandlung von Büroflächen oder Neubau entsteht ein Bedarf an sozialer Infrastruktur, insbesondere Kinderbetreuung.
<p>Einzelhandel, Wirtschaft, Büro/ Dienstleistungen</p>	<p>Ziele</p> <ul style="list-style-type: none"> • Den zentralen Versorgungsbereich Innenstadt sichern. Das Mühlenviertel liegt außerhalb des zentralen Versorgungsbereichs, d.h. hier sollen keine Einzelhandelsbetriebe mit zentrenrelevanten Kernsortimenten angesiedelt werden. Aber: eine Nahversorgung sollte gewährleistet werden. • Mit einer Reaktivierung von leerstehenden Einzelhandelsflächen für Dienstleistungsnutzungen unter Beachtung der Sicherung und Stärkung der Multifunktionalität.

	<p>lität (Mischung von verträglichen Nutzungsarten).</p> <p>Potenziale</p> <ul style="list-style-type: none"> • Potenzial des Bereichs als zentral gelegenes, gemischtes Quartier für wohnverträgliches Arbeiten. • Siehe auch Städtebau. Nordrand als Standortpotenzial für einen weiteren „Science Park“ (Angebot an Büroflächen für „start ups“ aus dem universitären Umfeld), hier in Zusammenhang mit innerstädtischem Wohnungen. Die Büros könnten in den einen Stadteingang markierenden Hochhäusern entstehen. Begleitend wäre eine Verdichtung des ÖPNV-Angebotes sinnvoll: sowohl Richtung zentrale Innenstadt (besser noch HTW) als auch Richtung Universität.
<p>Umwelt und Klima</p>	<p>Ziele</p> <p>Senkung der Umweltbelastung, Minderung der Folgen des Klimawandels:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Lärmaktionsplan 2015 fortführen und Maßnahmen (Geschwindigkeit, Beläge, Fahrzeuge) umsetzen, • Luftqualität verbessern, • Saarbrücker Klimaschutzprogramm umsetzen (mehr Grün, weniger Verkehr, Schattenplätze, Reflektionsgrad erhöhen). <p>Potenziale</p> <ul style="list-style-type: none"> • Potenzial zur Verbesserung der Umwelt- und Wohnumfeldqualität durch Verminderung der Lärmbelastung der Hauptverkehrsstraßen (mögliche Aktionen: in der Richard-Wagner-Straße zulässige Geschwindigkeit auf Tempo 30 senken, bei Grundsanierungen der Fahrbahn lärmoptimierte Straßenbeläge einbauen, lärmreduzierte Fahrzeugflotte), siehe auch Mobilität. • Erstellung eines integrierten energetischen Quartierskonzeptes i.S. des EFRE (in einem festgelegten Städtebaufördergebiet). • Beachtung der Kaltluftabflusses aus dem Sulzbachtal zur Belüftung der Innenstadt. • Erhöhung des Vegetationsanteils durch mögliche Aktionen: Pflanzung von Straßenbäumen, Beethovenplatz entsiegeln und begrünen, Dach- und Fassadenbegrünungen in den Blockinnenbereichen. <div data-bbox="512 1176 1066 1518" style="text-align: center;">  </div> <p>Abbildung 118: Beispiel für Wohnumfeldverbesserung Ursulinenstraße Quelle: LHS</p>
<p>Grünflächen und urbane Freiräume</p>	<p>Ziele</p> <ul style="list-style-type: none"> • Qualitätvolle und gut erreichbare Freiräume für alle BürgerInnen. <p>Potenziale</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ein Impulsprojekt für das Mühlenviertel wäre die Umgestaltung des Beethovenplatzes in einen begrüneten, urbanen Freiraum. Der wegfallende Parkraum kann in der Tiefgarage entstehen. Dagegen spricht, dass dieser offene Parkplatz – im Gegensatz zu Tiefgaragen - bei den Besuchern der Innenstadt und der umliegenden Praxen, Kanzleien und Büros sehr beliebt ist und während der Bauzeit nicht zur Verfügung steht. Weitere Freiraumpotenziale, siehe Städtebau und Mobilität.

4.2.3 Handlungsvorschlag für das Mühlenviertel

Das Mühlenviertel ist eines der zentralen Wohnquartiere mit den daraus resultierenden typischen Problemen: dichte Bebauungsstruktur, zugeparkte Innenhöfe, keine Freiräume bzw. Grünflächen, laute Hauptverkehrsstraßen. Viele Wohnungen entsprechen nicht mehr den nachgefragten Qualitäten. Aus der Sicht der Landeshauptstadt ist diese Problemlage ähnlich wie in anderen innerstädtischen Gebieten. Maßnahmen der Stadterneuerung etwa nach dem besonderen Städtebaurecht sind nicht erforderlich. Das Gebiet ist sogar im Aufschwung mit der Tendenz, das Wohnen zu stärken. Private Investitionen wie zum Alten Stadtbad, Baulückenschließungen und Trendeinschätzungen der Immobilienwirtschaft²⁰⁷ zeigen positive Erwartungen von Investoren in die Entwicklung des Quartiers. Die Landeshauptstadt sollte diese Entwicklung zum Wohnen mit weiteren Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und zur Verbesserung des Wohnumfeldes begleiten.

Ein Handlungsanlass ergibt sich aus der ungeordneten Situation und dem städtebaulichen Potenzial des Bereiches an der Dudweilerstraße/Ursulinenstraße (Nordrand). Einerseits sollten sich zum Erhalt des Potenzials nicht noch weitere Nutzungen ohne ein städtebauliches Konzept verfestigen. Andererseits ist mit dem Ratsbeschluss über den VEP die Verwaltung gehalten, langfristig auf die Realisierung einer „kleinen Innenstadtumfahrung“ hinzuarbeiten.

Auch wenn die Innenstadtumfahrung derzeit noch nicht in Angriff genommen wird (siehe Kapitel 3.2.5.2), besteht Planungsbedarf, um die in Kapitel 4.2.2 Städtebau genannten Chancen und Potenziale, d.h. Weiterentwicklung der Mischung zwischen Wohnen und Dienstleistungen angemessen zu verfolgen. Insbesondere ist eine Konkretisierung der Planungsziele hinsichtlich der Nutzungen, der stadträumlichen Gestaltung und des Verkehrs notwendig. Für die Generierung stadträumlicher Vorstellungen wäre der städtebauliche Wettbewerb ein geeignetes Instrument. Die Trasse der zukünftigen Innenstadtumfahrung wäre im Vorfeld zu bemessen und festzulegen.

Zur Absicherung der Planung sind die entsprechenden planungsrechtlichen Instrumente (z.B. Vorkaufsrechte, Veränderungssperre, Bebauungsplan) frühzeitig einzusetzen.

²⁰⁷ Siehe Kapitel 2.4.2

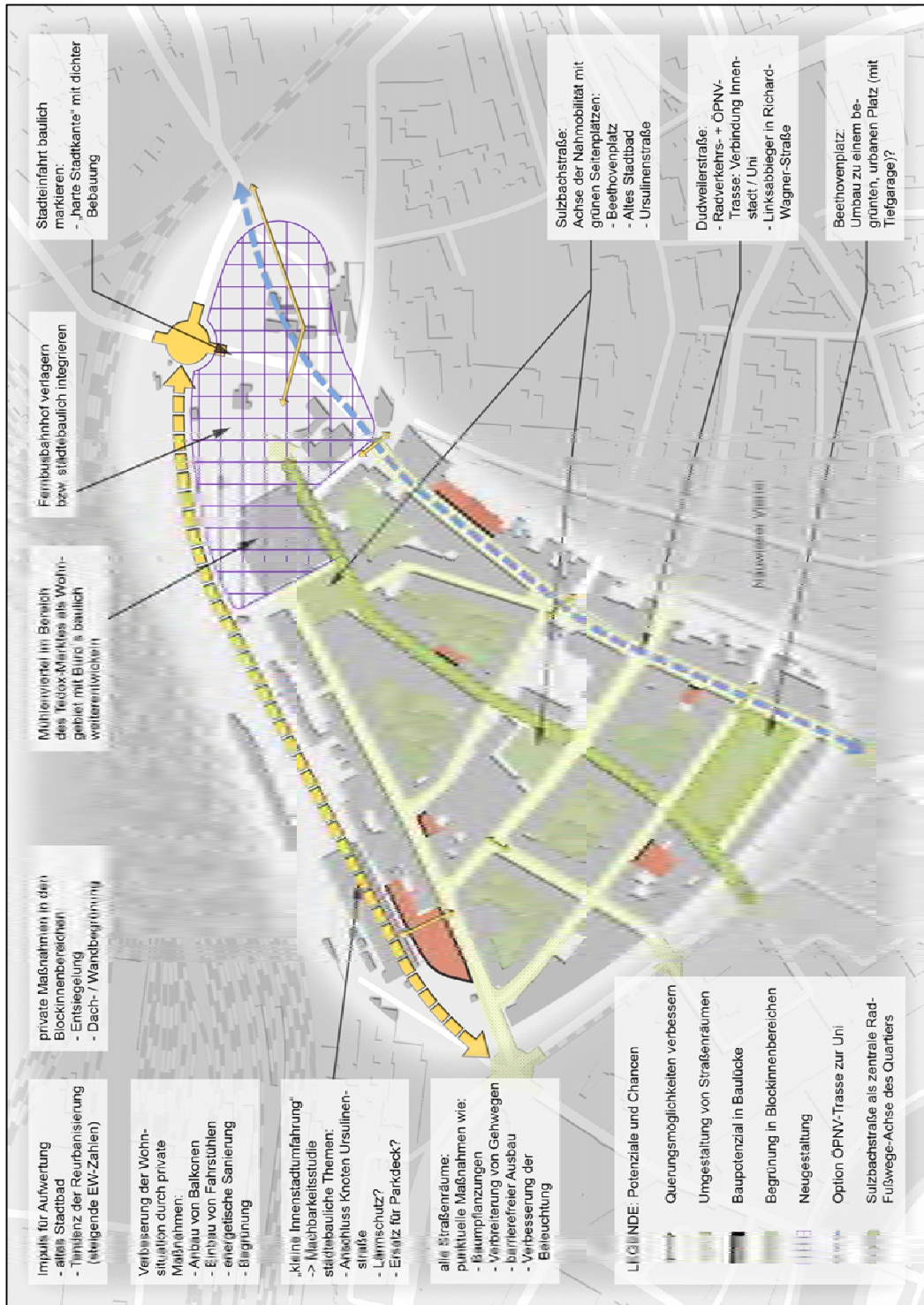


Abbildung 119: Potenziale und Chancen im Mühlenviertel

Quelle: LHS

4.3 WESTLICHE INNENSTADT

Der Handlungsraum Westliche Innenstadt umfasst den Bereich zwischen der zentralen Innenstadt und der Westspange. Handlungsanlass ist die beabsichtigte Erweiterung der Congresshalle zu einem Kongress- und Messezentrum. Die geplante Aufwertung des Bürgerparks Hafensinsel ist Gegenstand des Stadterneuerungsprojektes „Soziale Stadt Malstatt“²⁰⁸.

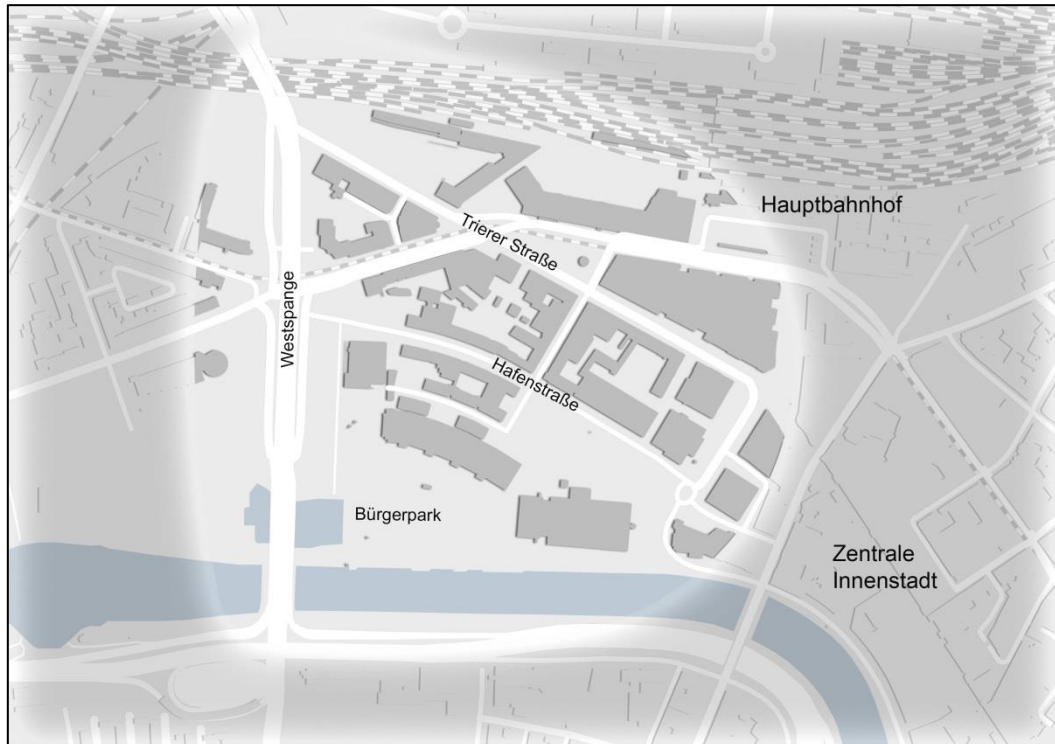


Abbildung 120: Handlungsraum Westliche Innenstadt
Quelle: LHS

4.3.1 Spezifische Probleme und Schwächen

Städtebau	<ul style="list-style-type: none"> • Die städtebauliche Entwicklung der Westlichen Innenstadt-Erweiterung ist noch nicht abgeschlossen: Es gibt Baulücken an der Westspange/Hafensstraße und einige Leerstände, Minder- und Fehlnutzungen. Die unbebauten Flächen geben aber Bebauungspotenziale im Zusammenhang mit dem geplanten Kongress- und Messezentrum. • Mittlerweile gibt es gesteigerte Anforderungen an den Standort Trierer Straße durch ministerielle Nutzungen der Alten Post und ein privates Bauprojekt zur Erweiterung Alte Post. • Die Nachnutzung des Gebäudes der Neuen Post, St.Johanner Straße ist noch offen. • Die Blockinnenbereiche dienen als private Stellplatzflächen bei hohem Parkdruck im öffentlichen Raum.
Demografie und Wohnen	<ul style="list-style-type: none"> • Büro und Dienstleistungsnutzungen dominieren und damit liegt Monofunktionalität des Quartiers vor. Vorhanden sind einzelne Wohngebäude in der Trierer Straße und Hafensstraße, aufgrund der zentralen Lage mit überdurchschnittlichem Mietpreisniveau.

²⁰⁸ Vgl. FIRU GmbH im Auftrag der Landeshauptstadt Saarbrücken: Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept Saarbrücken Malstatt, Saarbrücken 2016

	<ul style="list-style-type: none"> • Die Einwohnerentwicklung im Distrikt 131 Hauptbahnhof ist seit den 1980er Jahren auf niedrigem Niveau kontinuierlich steigend, bei unterdurchschnittlicher Anteil an Familien mit Kindern, Jugendlichen und älteren Menschen. • Wohnumfelddefizite, insbesondere durch übermäßige Stellplatznutzung der Blockinnenbereiche, eine (Teil-)Kompensation des Gründefizits ist durch den Bürgerpark gegeben.
Soziale Infrastruktur	<ul style="list-style-type: none"> • Es gibt keine wohnungsnahen Angebote. Aufgrund der geringen Bewohnerzahl besteht allerdings kein Handlungsanlass. Ein Zukunftsthema könnten arbeitsplatznahe Betreuungseinrichtungen sein.
Wirtschaft, Büro und Dienstleistungen	<ul style="list-style-type: none"> • Einerseits: länger andauernde Leerstände bei älteren Büroimmobilien (z.T. nicht mehr zeitgemäß). Andererseits: die städtebauliche Entwicklung des Eurobahnhofs und die Investitionsabsichten an der Alten Post zeigen positive Zukunftserwartungen der Investoren für den Standort.
Einzelhandel	<ul style="list-style-type: none"> • Westlich der Europagaleriespielt der Einzelhandel faktisch keine Rolle mehr. • Deutlicher „Trading Down“ Prozess des verbliebenen Einzelhandels im Westteil der Trierer Straße.
Mobilität und Verkehrsinfrastruktur	<ul style="list-style-type: none"> • Durch die geplante räumliche Konzentration des Messe- und Kongresszentrums am Standort Congresshalle/Hafenstraße werden sämtliche Wegebeziehungen zu diesem Standort einen erheblichen Bedeutungszugewinn erfahren. Die Erschließung des Standorts Congresshalle entspricht diesen Anforderungen derzeit noch nicht, die fußläufige und fahrverkehrsmäßige Erschließung muss verbessert werden. • Hohe MIV-Verkehrsbelastung der Hauptverkehrsstraßen, insbesondere der Westspange und der Knoten an der St. Johanner Straße. • Es gibt keine Ausfahrt aus Hafenstraße zur Westspange/A 620. • Es besteht hoher Parkdruck im Straßenraum und in den Blockinnenbereichen, dagegen bestehen im Parkhaus Congresshalle noch Restkapazitäten. • Starke Mängel bei der Fußverkehrs- und Radinfrastruktur, z.B. in der Anbindung und Gestaltung des Lützelbachtunnels (Angstraum). • Die Barrierefreiheit ist nicht durchgängig gegeben. • Der bauliche Sanierungsbedarf an der Westspange wird mittelfristig behoben.
Umwelt und Klima	<ul style="list-style-type: none"> • Lärmbelastung des Bürgerparks durch A 620 und Westspange • Hohe Schadstoffkonzentration auf der Westspange und im Knoten St. Johanner/Trierer Straße (hot spot). • Wärmeinsel Innenstadt führt zu einer ungünstigen bioklimatische Situation. • Der Bereich Bürgerpark Hafeninsel liegt im Überschwemmungsgebiet HQ100.
Grünflächen und urbane Freiräume	<ul style="list-style-type: none"> • Bürgerpark Hafeninsel mit Funktionsschwächen (Besucherdichte niedrig, Probleme der sozialen Sicherheit, Beleuchtung, Vandalismus, Lärmbelastung, Fehlen von weiteren Nutzungsangeboten). • Die Blockinnenbereiche stehen aufgrund des Parkdrucks nicht als Freiraum zur Verfügung. • Nur eingeschränkte Aufenthaltsqualität im Straßenraum der St. Johanner Straße und Trierer Straße vorhanden. • Der Johannes-Hoffmann-Platz ist wegen fehlender urbaner Randnutzungen unbelebt.

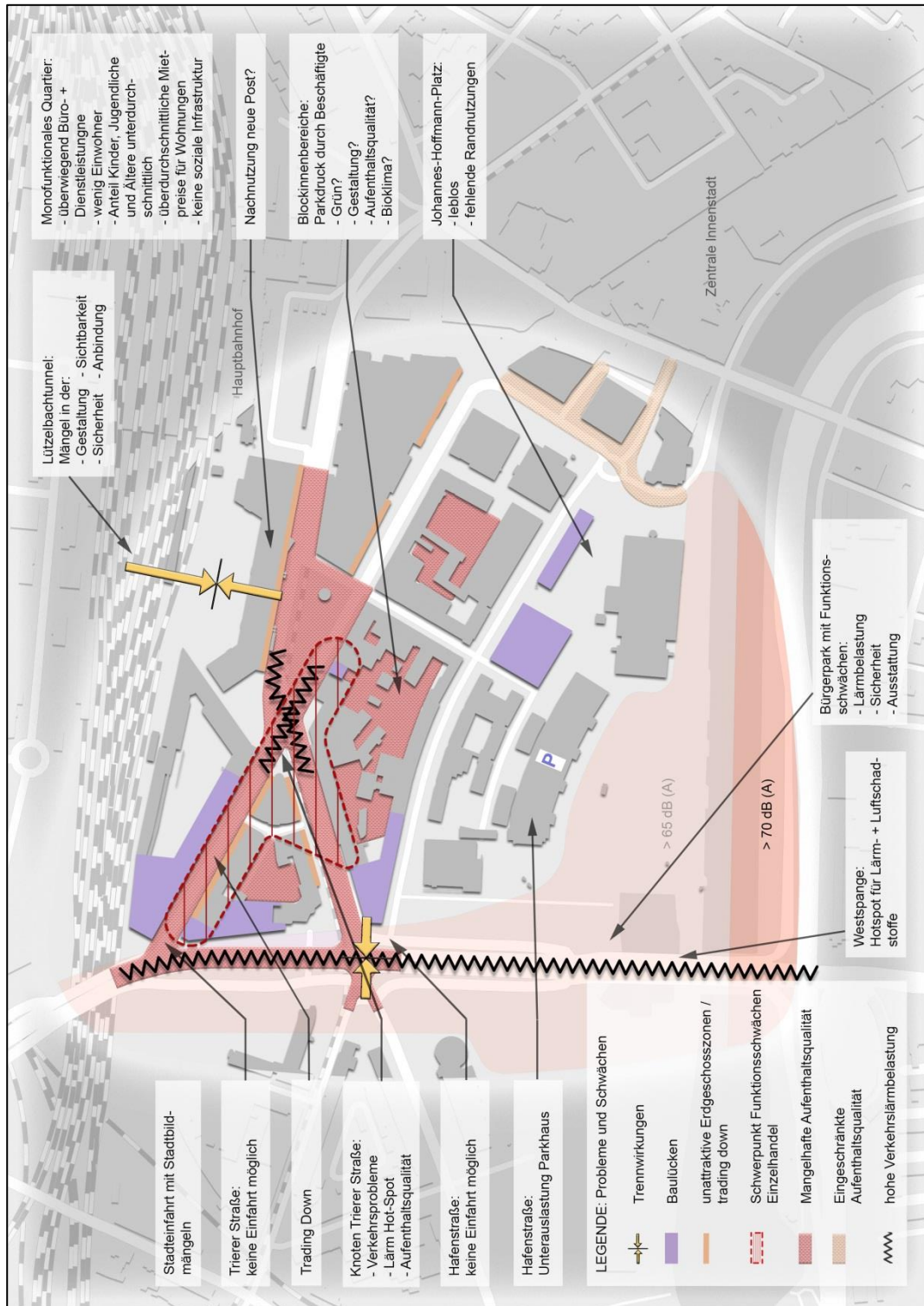


Abbildung 121: Probleme und Schwächen der Westlichen Innenstadt

Quelle: LHS

4.3.2 Spezifische Ziele und Potenziale

Ein deutliches und schwerwiegendes Potenzial für den Bereich Westliche Innenstadt ergibt sich aus der erklärten Absicht von Stadt und Land, die Aktivitäten der Saarmesse und der Congress Centrum Saar zusammenzufassen. An der Congresshalle kann ein erweitertes Kongress- und Messezentrum entstehen, das ein Angebot an Fachmessen, Fachkongressen und großen Publikumsveranstaltungen in der Region abdecken kann.

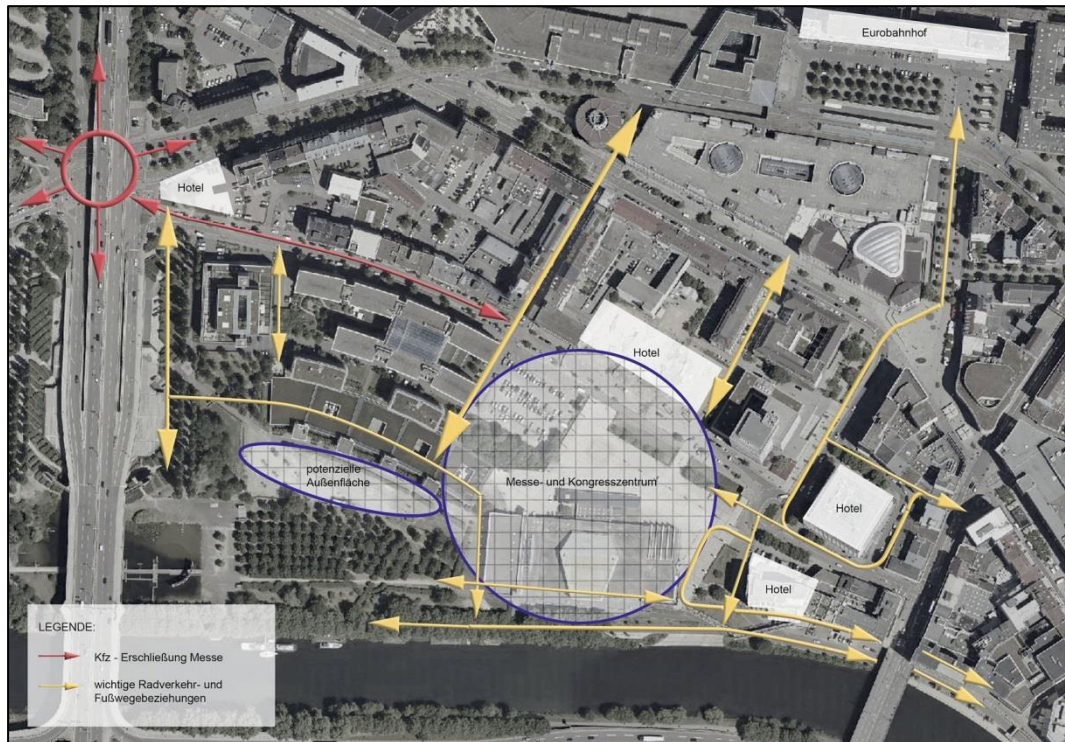


Abbildung 122: **Übersichtsplan Konzept Kongress-Messe-Saar**
Quelle: LHS

Die Entscheidung für einen Messestandort in der Innenstadt hat auch den positiven Effekt, dass erhebliche Synergieeffekte zwischen dem Messeprojekt und der angestrebten Aufwertung der Innenstadt, insbesondere der Bereich zentrale Innenstadt erwartet werden können: einerseits bietet der Messestandort Innenstadt mit seinen kurzen Wegen zum Hauptbahnhof, zu den Hotels und weiteren geschäftlichen Zielpunkten einige Lagevorteile. Zum anderen werden Aussteller und Publikum auch einen ökonomischen Impuls für den innenstädtischen Einzelhandel, Gastronomie und Hotellerie geben.

Städtebau	<p>Ziele</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sicherung und Stärkung der Landeshauptstadt als Oberzentrum der Region, Sicherung und Stärkung der Innenstadt als Motor und Aushängeschild, Innenentwicklung (Potenziale im Innenbereich nutzen) durch Errichten des saarländischen Messe- und Kongresszentrums an der Hafestraße. <p>Potenziale</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mit dem neuen Messe- und Kongressstandort ergibt sich erheblicher wirtschaftlicher Entwicklungsschub für den Standort und die gesamte Innenstadt. Die städtebauliche Entwicklung der Westlichen Innenstadt kann zum Abschluss gebracht werden, Baulücken werden geschlossen. • Weitere Potenzialflächen für Neubauten im Hotel-, Büro- und Dienstleistungsbereich gibt es am Knoten Westspange/St. Johanner Straße (Baulücken) und westlich des Handlungsraumes im Bereich St. Johanner Straße (Kohlehandel)
------------------	---

	<p>und Klausener Straße/Westspange (ehemalige Postflächen).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ein gegenüber dem Johannes-Hoffmann-Platz flächenmäßig reduzierter Platz an der Faktoreistraße/Hafenstraße könnte mit interessanten Nutzungen der umliegenden Erdgeschosse zu einem urbanen Entrée des Messegeländes umgestaltet werden. Der Bereich zwischen Faktoreistraße und Viktoriastraße steht vor einem Bedeutungszuwachs (siehe ISEK zentrale Innenstadt).
Wohnen	<p>Ziele</p> <ul style="list-style-type: none"> • Das grundsätzliche Ziel, ein differenziertes Wohnungsangebot in Bezug auf Preise und Wohnformen für verschiedene Nachfragegruppen anzubieten, besteht auch für die Westliche Innenstadt. Allerdings stehen hier die Funktionen Dienstleistungen/Büro/Messe/Veranstaltungen usw. stärker im Vordergrund.
Wirtschaft, Einzelhandel, Büro und Dienstleistungen	<p>Ziele</p> <ul style="list-style-type: none"> • Den Wirtschaftsstandort für die Westlichen Innenstadt zukunftsfähig entwickeln hat eine prioritäre Bedeutung. • Mit einer Verbesserung der weichen Standortfaktoren wird auch die Innenstadt für den Städtetourismus attraktiver gemacht • Mit Ausnahme der östlichen Trierer Straße liegt die Westliche Innenstadt außerhalb des zentralen Versorgungsbereichs, d.h. hier sollen keine Einzelhandelsbetriebe mit zentrenrelevanten Kernsortimenten angesiedelt werden. <p>Potentiale</p> <ul style="list-style-type: none"> • Das Kongress- und Messezentrum wird der wirtschaftlichen Entwicklung des gesamten Standortes einen deutlichen Impuls geben. Bei den Bestandsgebäuden führt dieser möglicherweise zu Modernisierungsinvestitionen.
Mobilität und Verkehrsinfrastruktur	<p>Ziele</p> <ul style="list-style-type: none"> • Attraktive Zufahrts- und Zugangsangebote zum Messe- und Kongresszentrum müssen geschaffen werden. • Mit einer Stärkung des Umweltverbundes (Fuß- und Radverkehr, ÖPNV) und einer Reduzierung der MIV-Nutzung können Trennwirkungen abgebaut und die Nahmobilität gestärkt werden. • Für eine „Stadt für Alle“ die Barrierefreiheit ausbauen. • Mittels einer stadtverträglichen Organisation des ruhenden Verkehrs kann eine Parkraumstrategie für die Innenstadt (Maßnahme VEP H1) umgesetzt werden. <p>Potenzial</p> <p>Die Maßnahmenvorschläge des VEP zum innerstädtischen Verkehrsnetz (Kapitel 3.2.5) werden dazu beitragen, die städtebaulichen Potenziale des Messe- und Kongresszentrums zur Wirkung kommen zu lassen. Der VEP sieht eine Reihe von Maßnahmen vor, den Verkehrsströme im Bereich Westliche Innenstadt stadtverträglich zu gestalten²⁰⁹:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Umbau des Knotens St. Johanner Straße/Westspange zum Kreisverkehr, Vollanschluss der Hafenstraße an den Kreisverkehr als Haupterschließung des Messe- und Kongresszentrums, sowie eine veränderte Spuraufteilung in der St. Johanner Straße. • Umbau des Knotens Trierer Straße/ Westspange und Öffnung der Abbiegebeziehung vom Ludwigsbergkreisel in die Trierer Straße für den sonstigen Verkehr (heute nur für den Busverkehr). • Umbau des Knotens Trierer Straße/St. Johanner Straße zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit hinsichtlich des Innenstadt-Erschließungskonzeptes. • Umbau der Trierer Straße zur Verbesserung der Aufenthaltsqualitäten und des Stadtbildes. • Für die Parkierung der Besucherfahrzeuge stehen die Parkhäuser Westspange und Kongresshalle sowie (voraussichtlich) Aussteller- und Besucherparkplätze im TG der Multifunktionshalle zur Verfügung.

²⁰⁹ Vgl. Planersocietät/GGR: VEP 2030, Handlungskonzept Maßnahme D 5.2 Optimierung der Knotenpunkte Trierer Straße/Bahnhof/ St. Johanner Straße/ Hafenstraße

Mobilität und Verkehrsinfrastruktur	<ul style="list-style-type: none"> • Die ÖPNV-Anbindung des Messezentrums ist aufgrund der Nähe des Hauptbahnhofs mit der Saarbahnhaltestelle hervorragend. Die Faktoreistraße und die Reichsstraße bilden die fußläufige Verbindungsachse. • Für den Fuß- und Radverkehr ist darüber hinaus auch die Durchlässigkeit des Messengeländes zum Bürgerpark von Bedeutung. Wichtige Wegebeziehungen wie die Verbindungen zur Saarachse/zum Bürgerpark über die Faktoreistraße, Sophienstraße und Hafenstraße sind zu stärken. • Der Lützelbachtunnel ist ein wichtiges Bindeglied für den Fuß- und Radverkehr zwischen der Westlichen Innenstadt/zentrale Innenstadt und dem Quartier Eurobahnhof/Rodenhof. Um diese Verbindung zu erhalten und zu betonen, empfiehlt der VEP eine gestalterische Aufwertung und Maßnahmen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität und der Sicherheit²¹⁰ und die Einbindung des Lützelbachtunnels in ein Radwegesystem.
Umwelt und Klima	<p>Ziele</p> <ul style="list-style-type: none"> • Senkung der Umweltbelastung, Minderung der Folgen des Klimawandels. • Lärmaktionsplan fortführen und Maßnahmen umsetzen (Geschwindigkeit, Beläge, Fahrzeuge). Der Bürgerpark Hafeninsel ist bei der Lärmaktionsplanung als sog. „ruhiges Gebiet“ ausgewiesen, d.h. als Gebiet, in dem die Aufenthaltsqualität durch Lärm mindernde Maßnahmen verbessert werden soll. • Die Luftqualität verbessern. • Saarbrücker Klimaschutzprogramm umsetzen (mehr Grün, weniger Verkehr, Schattenplätze, Reflektionsgrad erhöhen). <p>Potenziale</p> <ul style="list-style-type: none"> • Veränderungspotenzial bei Lärm und Luft durch Verkehrsentslastung der Hauptverkehrsstraßen (siehe Mobilität). • Erhöhung des Vegetationsanteils (z.B. Baumpflanzungen, Dach- und Wandbegrünungen in den Blockinnenbereichen). • Minderung der Lärmbelastung durch aktive Lärmschutzmaßnahmen an der A 620 (siehe Kapitel 4.4.2), Bei Grundsanierungen von Straßen lärmoptimierte Straßenbeläge einbauen.
Grünflächen und urbane Freiräume	<p>Ziele</p> <ul style="list-style-type: none"> • Qualitätvolle und gut erreichbare Freiräume für alle BürgerInnen. <p>Potenziale</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aufwertung des Bürgerparks durch Ausweitung des Nutzungsangebotes, z.B. Spielflächen, Skateranlage. Die geplante Modernisierung/Vergrößerung der Skateranlage wird im Rahmen des Stadterneuerungsprojektes Soziale Stadt Malstatt durchgeführt. • Aufwertungspotenzial im Straßenraum durch die Maßnahmen des VEP am Streckenzug St. Johanner Straße, Trierer Straße und Westspange (siehe Kapitel 3.2.5).
Kultur und Tourismus	<p>Ziele</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kulturelles Angebot stärken, Innenstadt für den Tourismus attraktiver machen. • Ausbau und „Professionalisierung MICE“ (siehe Kapitel 3.2.8). • Kulturstandorte im Stadtbild aufwerten. • Kunst im öffentlichen Raum.

²¹⁰ Vgl. Planersocietät/GGE: VEP 2030, Handlungskonzept Maßnahme A6: Vermeidung von Angsträumen und Aufwertung von Unterführungen

	<p>Potenziale</p> <ul style="list-style-type: none">• Erheblicher Entwicklungsschub für den MICE-Tourismus bei der Einrichtung eines innerstädtischen Messe- und Kongresszentrums.• Synergiepotenzial durch Zusammenführung von Messen und Veranstaltungen/Events an der Hafestraße.
--	--

4.3.3 Handlungsvorschlag für die Westliche Innenstadt

Die vorgefundenen städtebaulichen Probleme, insbesondere das trading down in der westlichen Trierer Straße, Mängel der Umfeldqualität in den Blockinnenbereichen sowie Leerstände und Baulücken beeinträchtigen die Funktionalität des Handlungsraumes.

Für den Einzelhandel im westlichen Teil der Trierer Straße ist es sehr fraglich, ob hier eine Wiederbelebung gelingen könnte. Die Chancen einer ökonomisch tragfähigen Nutzung müssen hier mehr im Bereich der Dienstleistungen gesehen werden, evtl. in Anbetracht zu erwartender positiver Ausstrahlungseffekte des Projektes „Erweiterung Alte Post“.

Eine grundlegende Aufwertung der Blockinnenbereiche im Sinne einer Verbesserung der Aufenthalts-, Wohnumfeldqualitäten und des Kleinklimas wäre nur bei Verlagerung von ebenerdigen Parkplatzflächen möglich (z.B. durch Tiefgaragen). Eine solche Strategie bedarf aber eines sehr hohen Mitteleinsatzes. Angesichts der geringen Wohnfunktion bzw. des Übergewichtes der Büronutzungen ist ein derartiger grundlegender Umbau der Innenbereiche nicht zu empfehlen. Ein Potenzial könnte in Begrünungsmaßnahmen (Baumpflanzungen auf den Parkplatzflächen, Dach- und Wandbegrünungen) liegen. Dies kann durch entsprechende Festsetzungen in Bebauungsplänen planungsrechtlich vorbereitet werden.

Fachkongresse, Fachausstellungen, Fachmessen und Events in kleineren Formaten könnten zukünftig an der Hafestraße stattfinden. Man erwartet einen Zuwachs in allen MICE-Bereichen (Tagungen, Seminare, Messe, Kongressveranstaltungen, siehe Kapitel 3.2.9). Es gibt einige Anzeichen, dass Leerstände bzw. Baulücken zeitnah durch privatwirtschaftliche Investitionen gefüllt werden und damit die Stagnation der letzten Jahre beendet wird (z.B. das Projekt zur Erweiterung des Standortes Alte Post Trierer Straße, Umnutzung Neue Post, neue Projekte in der St. Johanner Straße, Klausenerstraße und – bereits im Bau – der Neubau eines Steigenberger-InterCityHotels in der Hafestraße). Diese Investitionsprojekte sind u.a. auch auf die Aussicht auf das neue Messe- und Kongresszentrum zurückzuführen.

Mit den Entscheidungen von Stadt und Land, die Aktivitäten der Saarmesse und der Congress Centrum Saar am Standort Hafestraße zusammenzufassen, erhält die Westliche Innenstadt einen erheblichen Bedeutungsgewinn. Man erwartet einen Zuwachs in allen MICE-Bereichen (Tagungen, Seminare, Messe, Kongressveranstaltungen, siehe Kapitel 3.2.9).

Für die städtebaulichen, verkehrlichen und freiraumplanerischen Aspekte des Messezentrums wurden bislang nur Grundsatzüberlegungen angestellt. Sobald sich die Rahmendaten konkretisieren, ist in die Objekt- und städtebauliche Planung einzutreten. Aufgrund der großen Bedeutung des Projektes für Stadt und Region und um die beste funktionale und gestalterische Lösung zu finden, befürwortet die Landeshauptstadt die Durchführung eines Planungswettbewerbs.

Unabdingbar für die Kfz-Erschließung des Messe- und Kongresszentrums ist die Optimierung der Verkehrsknoten im Umfeld (siehe Abbildung Chancen), insbesondere muss ein Vollanschluss der Hafestraße an die St. Johanner Straße/Westspange hergestellt werden. Für die fußläufige Erreichbarkeit und eine der Messenfunktion entsprechende repräsentative Entréesituation muss der öffentliche Raum an der Faktoreistraße umgestaltet werden.

Da diese Maßnahmen erhebliche Investitionsmittel in Anspruch nehmen, ist die Landeshauptstadt auf Zuschussmittel wie Sonderzuweisungen und den Einsatz von Städtebaufördermitteln angewiesen.

Die Grundlage für Fördermaßnahmen ist die Ausweisung eines Stadterneuerungsgebietes nach dem besonderen Städtebaurecht (z.B. Stadtumbaugebiet) auf der Basis eines Integrierten städtebaulichen Konzeptes (z.B. ISEK Westliche Innenstadt), welches zu erstellen wäre.

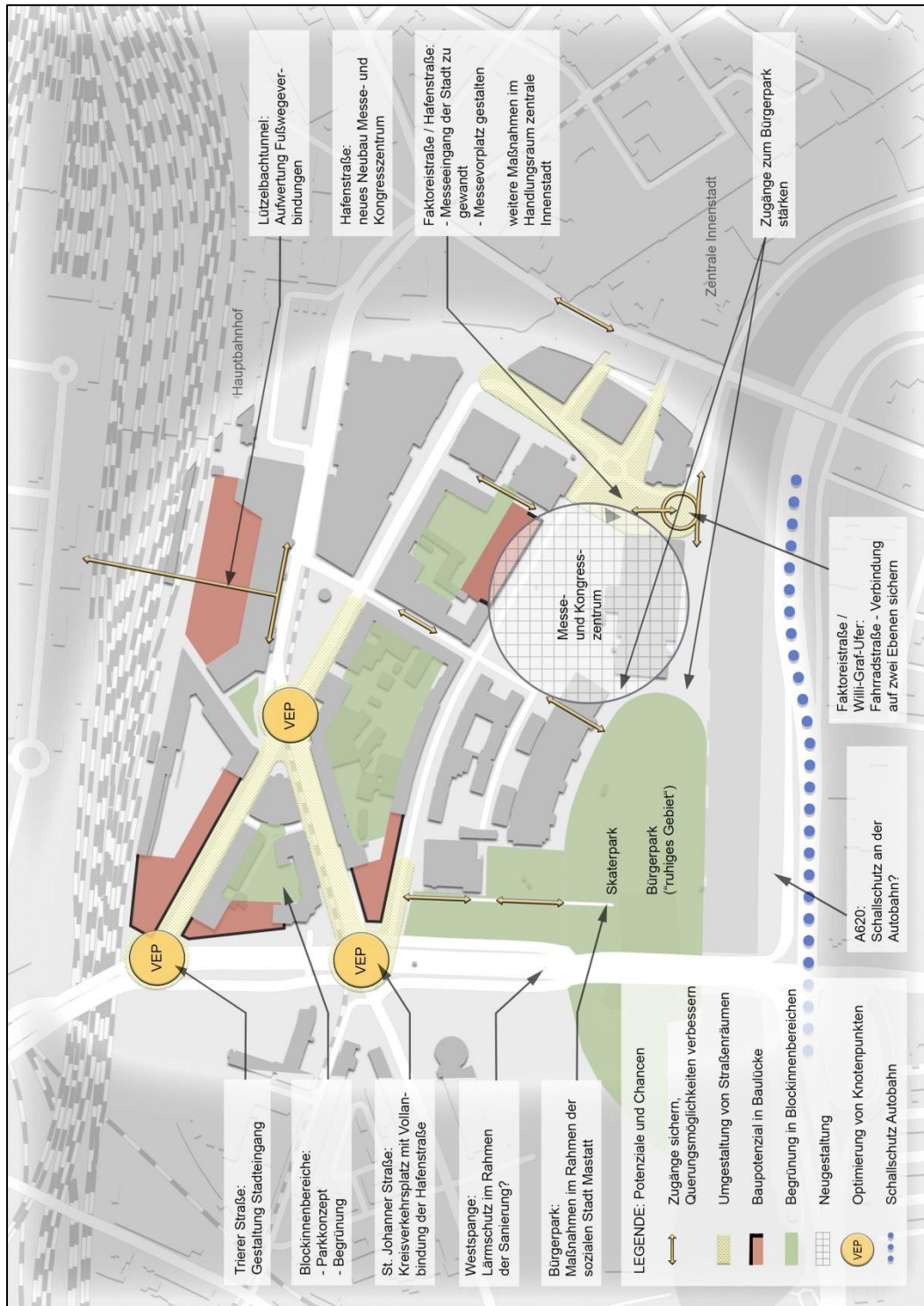


Abbildung 123: **Potenziale und Chancen der Westlichen Innenstadt**

Quelle: LHS

4.4 ALT-SAARBRÜCKEN/INNENSTADT

Dieser Handlungsraum hat den innerstädtischen Bereich von Alt-Saarbrücken (Luisenviertel) sowie das Schloss- und Regierungsviertel zum Gegenstand. Er wird ergänzt durch die Bereiche gegenüber Am Staden, für die Lärmschutzmaßnahmen vorgeschlagen werden.

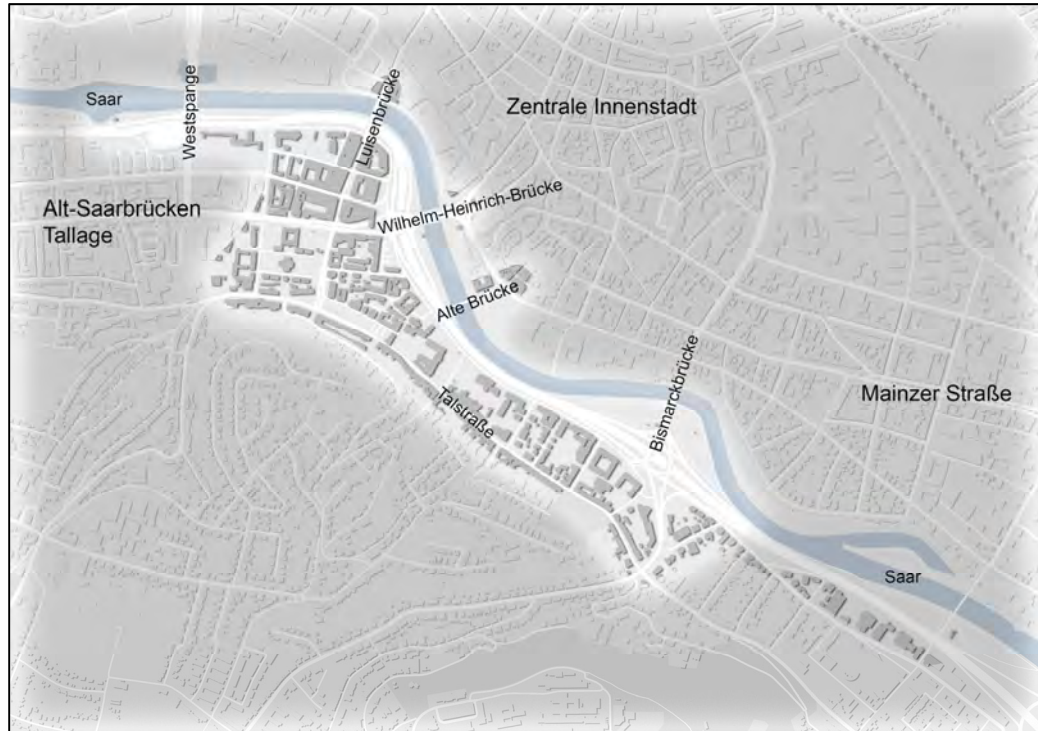


Abbildung 124: Handlungsraum Alt-Saarbrücken/Innenstadt

Quelle: LHS

4.4.1 Spezifische Probleme und Schwächen

Zu den besonderen städtebaulichen Problemen durch die A 620 siehe Kapitel 2.1.9

Städtebau	<p>Luisenviertel:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Es gibt einen Modernisierungstau bei vielen Gebäuden der 1950er bis 1980er Jahr., • Die hochbelastete Stengelstraße bildet eine Zäsur zwischen Luisenviertel und Schlossviertel. • Zudem besteht baulicher Sanierungsbedarf und Notwendigkeit der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse bei der Wilhelm-Heinrich-Brücke und Luisenbrücke. <p>Schlossviertel</p> <ul style="list-style-type: none"> • Barockes Erbe: Aufgrund des Alters der Ludwigskirche und der Friedenskirche haben sich im Laufe der Zeit Mängel in der Bausubstanz sowie funktionale Mängel ergeben, die dazu führen, dass die Kirchen den heutigen und zukünftigen Anforderungen z.T. nicht mehr genügen. • Der historisch-städtebauliche Zusammenhang zwischen Wilhelm-Heinrich-Straße und dem Ludwigsplatz (erste und zweite Phase der barocken Stadterweiterung) ist im Verlauf der Eisenbahnstraße kaum ablesbar. • Parkplätze in Baulücken der Wilhelm-Heinrich-Straße stören das historische Erscheinungsbild. • Auch der Knoten Eisenbahnstraße/Vorstadtstraße bildet durch seine Flächeninanspruchnahme und Verkehrsbelastung eine Zäsur im historisch-städtebaulichen Zusammenhang (Dreieck zwischen Schloss, Vorstadt/Ludwigsplatz und Wilhelm-Heinrich-Straße).
------------------	--

	<ul style="list-style-type: none"> • Die „Wasserseite“ von Alt-Saarbrücken am Neumarkt wirkt durch Parkplätze und Brandwände ungeordnet bzw. unvollständig. • Es gibt einen baulichen Sanierungsbedarf und Notwendigkeit der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse bei der Alten Brücke, insbesondere des Fußgängersteiges über die Autobahn. • In den Blockinnenbereichen und im Straßenraum besteht hoher Parkdruck. <p>Regierungsviertel</p> <ul style="list-style-type: none"> • Durch Konzentration von Verwaltungen und Büros ist es ein monofunktionales Quartier. • In den Blockinnenbereichen und im Straßenraum besteht hoher Parkdruck.
Demografie und Wohnen	<ul style="list-style-type: none"> • Die Einwohnerentwicklung im Distrikt 111 Schlossplatz ist seit den 1990er Jahren relativ konstant, leichte Zugewinne seit 2008 mit unterdurchschnittlicher Anteil an Familien mit Kindern und Jugendlichen <p>Luisenviertel</p> <ul style="list-style-type: none"> • Besonders im Westteil des Luisenviertels und an der Talstraße lassen Baualter und einige sichtbare Modernisierungsrückstände Qualitätsmängel der Wohnungen vermuten bei unterdurchschnittlichem Mietniveau. • Eingeschränkte Wohnumfeldqualität in Bezug auf Lärm, Freiraum, Grün, Anwohnerparken. <p>Schlossviertel</p> <ul style="list-style-type: none"> • In der Alt-Saarbrücker Altstadt um die Altneugasse/Kirchgasse existiert eine ruhige, kleinteilige und qualitätvolle Wohnlage. • Es besteht ein Bedarf an Wohnungsneubau bei einem Engpass bei den preisgünstigen Wohnungen, aber neue Wohnangebote sind bisher nur im hochpreisigen Bereich vorhanden. <p>Regierungsviertel</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wohnen hat sich hauptsächlich entlang der von der Besonnung und Verkehrslärm her ungünstigeren Talstraße etabliert.
Soziale Infrastruktur	<ul style="list-style-type: none"> • Die Versorgung im Grundschulbereich ausreichend. • Alt-Saarbrücken ist ein Standort von mehreren weiterführenden Schulen und wichtigen Bildungseinrichtungen.
Wirtschaft, Büro und Dienstleistungen	<p>Luisenviertel</p> <ul style="list-style-type: none"> • Länger andauernde Leerstände bei Büroimmobilien als Anzeichen einer rückläufigen Attraktivität der vorhandenen Angebote. <p>Regierungsviertel</p> <ul style="list-style-type: none"> • Keine weiteren Flächenpotenziale, größerer Raumbedarf kann nur durch Abriss und Neubau befriedigt werden.
Einzelhandel	<ul style="list-style-type: none"> • Der durch die Neugestaltung der Eisenbahnstraße erwartete ökonomische Impuls für den Handel wird langsam sichtbar. Der trading-down-Prozess konnte gestoppt werden, er hat sich aber noch nicht umgedreht. Es gibt noch wenige Leerstände, Mindernutzungen und störende Nutzungen.
Mobilität und Verkehrsinfrastruktur	<ul style="list-style-type: none"> • Höchste Verkehrsbelastung der Hauptverkehrsstraßen mit entsprechenden Trennwirkungen. • In den Blockinnenbereichen und im Straßenraum besteht hoher Parkdruck. • Fehlende bzw. Mängel in der Radinfrastruktur, z.B. Wilhelm-Heinrich-Brücke, Eisenbahnstraße/südlicher Teil. • Mängel beim Fußverkehr, z.B. Engpass Fußgängersteg Alte Brücke. • Die Barrierefreiheit nicht durchgängig. • MIV-optimierte Knoten Wilhelm-Heinrich-Brücke, Präsident-Baltz-Straße, Vorstadtstraße/Eisenbahnstraße. • Belastung der Wilhelm-Heinrich-Straße mit Durchgangsverkehr aus der Franz-Josef-Röder-Straße.
Umwelt und Klima	<ul style="list-style-type: none"> • Hohe Lärmbelastung der Hauptverkehrsstraßen Stengelstraße und Talstraße (hot spots). • Hohe Schadstoffbelastung (NO₂) entlang der Autobahn und Achse Stengelstraße/Wilhelm-Heinrich-Brücke. • Wärmeinsel Innenstadt führt zu einer ungünstigen bioklimatische Situation.

	<ul style="list-style-type: none"> • Überschwemmungsgebiete im Bereich Keplerstraße und Talstraße/Präsident-Baltz-Straße.
Grünflächen und urbane Freiräume	<ul style="list-style-type: none"> • Erheblicher Mangel an Freiräumen, insbesondere an Grünräumen. • Keine Zugänglichkeit zur Grünfläche am ehemaligen Kultusministerium (sog „Kumi-Park“, Keplerstraße), schlechte Zugänglichkeit der Bismarckanlage. • Eingeschränkte Aufenthaltsqualität in der südlichen Eisenbahnstraße (Verkehrsflächen, Kolonnaden) und entlang der A 620/Hochwasserumfahrt.
Kultur und Tourismus	<ul style="list-style-type: none"> • Mängel im Stadtbild schwächen die Attraktivität als touristische Destination. • Bauliche und Funktionsprobleme der beiden Barockkirchen Ludwigskirche und Friedenskirche. • Funktionsprobleme der Alten Brücke (Engpass Fußgängersteg). • Trennwirkungen der Autobahn für Kultur- und Tourismusrouten.

Landeshauptstadt Saarbrücken
 Teilräumliches städtebauliches Entwicklungskonzept Innenstadt

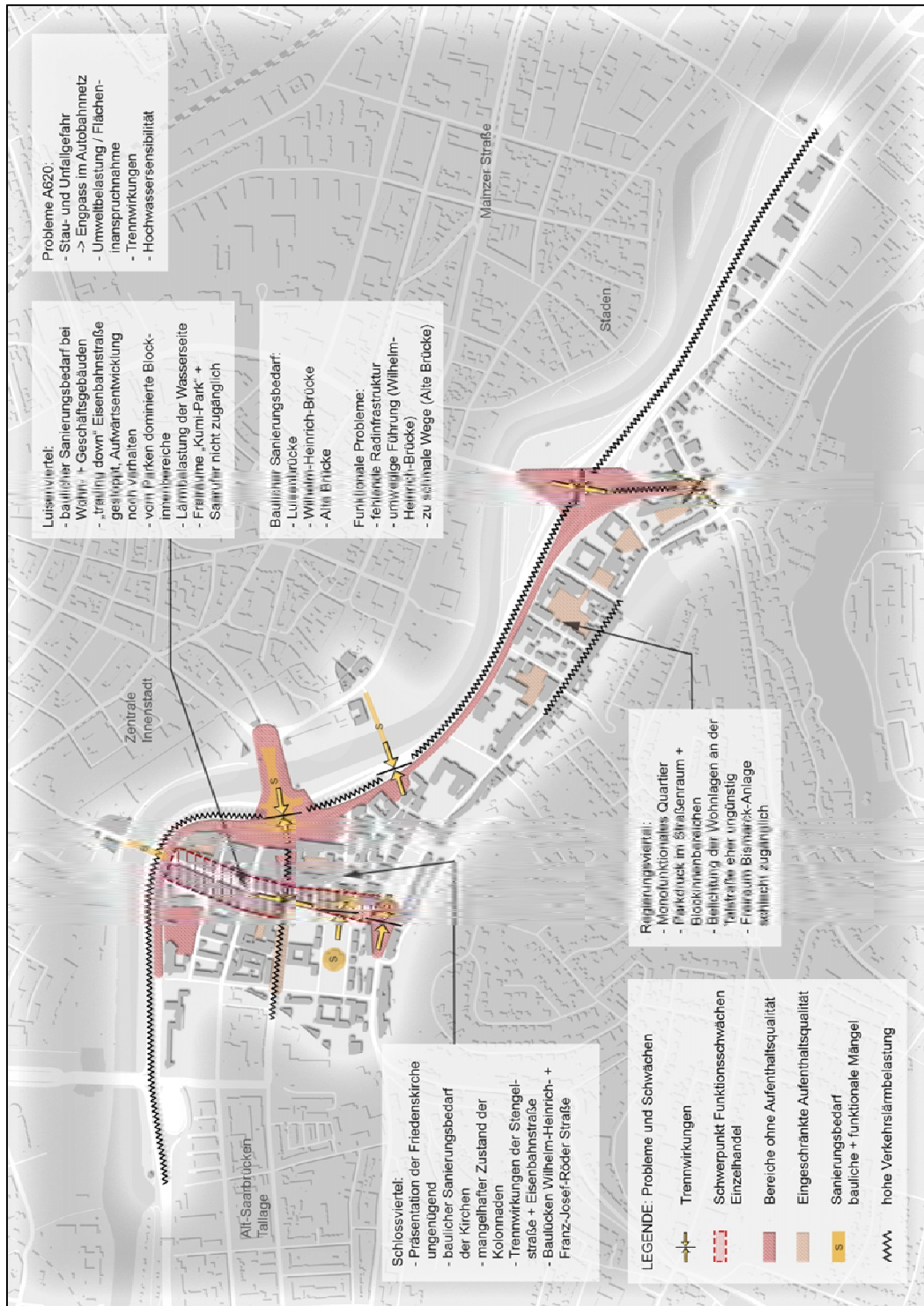


Abbildung 125: Probleme und Schwächen in Alt-Saarbrücken/Innenstadt
 Quelle: LHS

4.4.2 Spezifische Ziele und Potenziale

Auch hier sind es vor allem die besonderen Chancen und Potenziale, die die Alt-Saarbrücken/Innenstadt zu einem wichtigen Handlungsfeld der Stadtentwicklung bzw. -erneuerung machen. Die Potenziale ergeben sich aus den folgenden Quellen:

- Durch die in den vergangenen Jahren durchgeführten umfangreichen Umbaumaßnahmen des öffentlichen Raumes in der Eisenbahnstraße wurde das Stadtteilzentrum gestalterisch erheblich aufgewertet. Die Beschäftigung mit der Architektur der Nachkriegsmoderne im Rahmen des Ex-Wost-Forschungsprojektes „Baukultur in der Praxis“ hat den Umgang mit der in Eisenbahnstraße vorherrschenden Architektur sensibilisiert.
- Die Maßnahmen aus dem Bundesprogramm „Nationale Projekte des Städtebaus“ – Barock trifft Moderne

Die Landeshauptstadt Saarbrücken war bei der Bewerbung um Fördermittel im Rahmen des Bundesprogrammes ‚Nationale Projekte des Städtebaus‘ mit dem Projektantrag „Barock trifft Moderne“ erfolgreich. Mit dem Projekt wird das städtebauliche Erbe des Barock und der Nachkriegsmoderne in Alt-Saarbrücken gepflegt und aufgewertet. Dabei geht es um bauliche und funktionale Verbesserungen an den beiden Barockkirchen, Ludwigskirche und Friedenskirche und um eine Aufwertung des dazwischen liegenden öffentlichen Raumes (Eisenbahnstraße), inklusive der aus der Nachkriegsmoderne stammenden Grünanlage (Stengelanlage), siehe unten.

Das Projekt „Barock trifft Moderne“ wird vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit als „Premiumprojekt“ im Bundesprogramm „Nationale Projekte des Städtebaus“ gefördert. Für die genannten Maßnahmen ist die Finanzierung gesichert, sie befinden sich derzeit in der Planungsphase, ihre Realisierung ist bis Ende 2018 geplant. Damit sind sie über das Stadium des „Potenzials“ schon weit hinaus, sie werden aber einen wichtigen Impuls für den Stadtteil bringen und sind deshalb hier darzustellen (siehe unten).

- Die Vorschläge für (tunnelunabhängige) Maßnahmen aus dem ehemaligen Großprojekt „Stadtmitte am Fluss“ (siehe unten und 4.4.3), die eine Aufwertung der „Wasserseite“ von Alt-Saarbrücken zum Ziel haben.

Die Landeshauptstadt verfolgt seit 2004 mit dem städtebaulichen Gesamtprojekt „Stadtmitte am Fluss“ eine umfassende Aufwertungsstrategie für das Saartal. Grundsätzlich sollen die negativen Auswirkungen der autogerechten Verkehrsplanung der Nachkriegszeit, die sich im Zentrum Saarbrückens entlang der Autobahn A 620 manifestieren (siehe Kapitel 2.1.9), gemildert und die Innenstadt durch Hinwendung zum Fluss attraktiver gemacht werden.

Die im Rahmen von Stadtmitte am Fluss vorgeschlagenen Maßnahmen zur Wiedergewinnung des Saartals für eine urbane Entwicklung erstreckten sich vom Osthafen/St. Arnualer Wiesen bis zur Congresshalle. Als Kernmaßnahme war die Verlegung der A 620 in einen Tunnel zwischen Bismarckbrücke und Luisenbrücke vorgesehen. Ob und wann das Tunnelprojekt realisiert werden kann, ist derzeit jedoch nicht absehbar (siehe Kapitel 4.4.4).

Zunächst gilt es deshalb, ohne Tunnel mit tunnelunabhängigen Projekten bzw. Interimslösungen alle Möglichkeiten auszuschöpfen, um eine Verbesserung der städtebaulichen Situation in der Stadtmitte zu erreichen.

Das Saarland unterstützt diese Vorgehensweise. Zur Entscheidung des Ministerrats vom 20.08.2013 über Stadtmitte am Fluss wurde ausgeführt, dass es

dem Land ein besonderes Anliegen ist, das ehemalige Großprojekt Stadtmitte am Fluss als gemeinsames Stadt-/Land-Gesamtprojekt, soweit es für das Land finanziell darstellbar ist, weiter zu führen. In der Finanzierungsvereinbarung Stadtmitte am Fluss vom 22.12.2014 heißt es: „In Wahrnehmung seiner Verantwortung im Zusammenhang mit dem ehemaligen Großprojekt hat der Ministerrat am 20.08.2013 beschlossen, dass Stadtmitte am Fluss als landesinternes Großprojekt unter der Trägerschaft der LHS fortgeführt wird.“²¹¹

Die Landeshauptstadt wird die Mittel der Finanzierungsvereinbarung im Sinne der o.g. Strategie einsetzen, zunächst - ohne Tunnel - spürbare Verbesserungen für die Innenstadt zu erreichen. Die hierzu vorgeschlagenen Projekte werden unten beschrieben.

- Die Maßnahmenvorschläge des VEP 2030, z.B. zur Radverkehrsinfrastruktur in Alt-Saarbrücken (siehe Kapitel 4.4.3).

Die im Folgenden dargestellten Potenziale für eine Aufwertung von Alt-Saarbrücken/Innenstadt bestehen deshalb aus bereits konkreten, zur Realisierung anstehenden Projekten ebenso wie aus Vorschlägen, die erst noch diskutiert und planerisch vorbereitet werden müssen.

Städtebau, Mobilität und Verkehrsinfrastruktur	<p>Ziele</p> <p>Allgemeine Ziele aus dem Stadtentwicklungskonzept</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sicherung und Stärkung der Landeshauptstadt als Oberzentrum der Region • Sicherung und Stärkung der Innenstadt als Motor und Aushängeschild • Sicherung und Stärkung der Multifunktionalität • Innenentwicklung (Potenziale im Innenbereich nutzen) <p>Ziele von Barock trifft Moderne</p> <ul style="list-style-type: none"> • Funktionale Aufwertung der Kirchengebäude • Bessere Präsentation, Funktionalität und Einbindung des barocken und nachkriegsmodernen Erbes durch Neuordnung des öffentlichen Raumes • Herausarbeitung der Bedeutung und Originalität des baukulturellen Erbes zur Stärkung der Bekanntheit und des Images des Quartiers. <p>Ziele des städtebaulichen Gesamtprojektes Stadtmitte am Fluss</p> <ul style="list-style-type: none"> • Abbau von Trennwirkungen • Verbesserung der Umweltsituation, insbesondere der Lärmbelastung • Erhöhung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum • Städtebauliche Aufwertung, Funktionalität und Verbesserung des Stadtbildes • Attraktivierung von Wohnraum • Attraktivierung von innerstädtischen Dienstleistungsflächen • Verbesserung des innerstädtischen Verkehrs, insbesondere Verbesserungen für den Radverkehr <p>Ziele zur Mobilität aus dem VEP</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sicherung der Erreichbarkeit der Innenstadt • Stärkung des Umweltverbundes (Fuß- und Radverkehr, ÖPNV), MIV-Nutzung reduzieren, Trennwirkungen abbauen, Nahmobilität stärken • Barrierefreiheit ausbauen, „Stadt für Alle“ • Stadtverträgliche Organisation des ruhenden Verkehrs
---	--

²¹¹ Die Finanzierungsvereinbarung betrifft die tunnelunabhängigen Teilprojekte des Großprojektes und andere Teilprojekte, „die in engem räumlichen und funktionalen Zusammenhang mit dem ehemaligen Großprojekt Stadtmitte am Fluss stehen und deren Realisierung der mit dem EU-Großprojekt verfolgten Intension dient.“ Für diese Projekte streben Land und Stadt zunächst eine möglichst hohe primäre Finanzierung aus Drittmitteln (EFRE, Bundesmittel Städtebauförderung) an. Sollte bei Einzelprojekten eine Drittmittelförderung nicht möglich sein, können diese Projekte alleine mit Landesmitteln zu 50% der zuwendungsfähigen Ausgaben gefördert werden. Die Obergrenze der Landesbeteiligung wurde bei 15,9 Mio € fixiert. Die Finanzierungsvereinbarung ist gültig bis zum 31.12.2023.

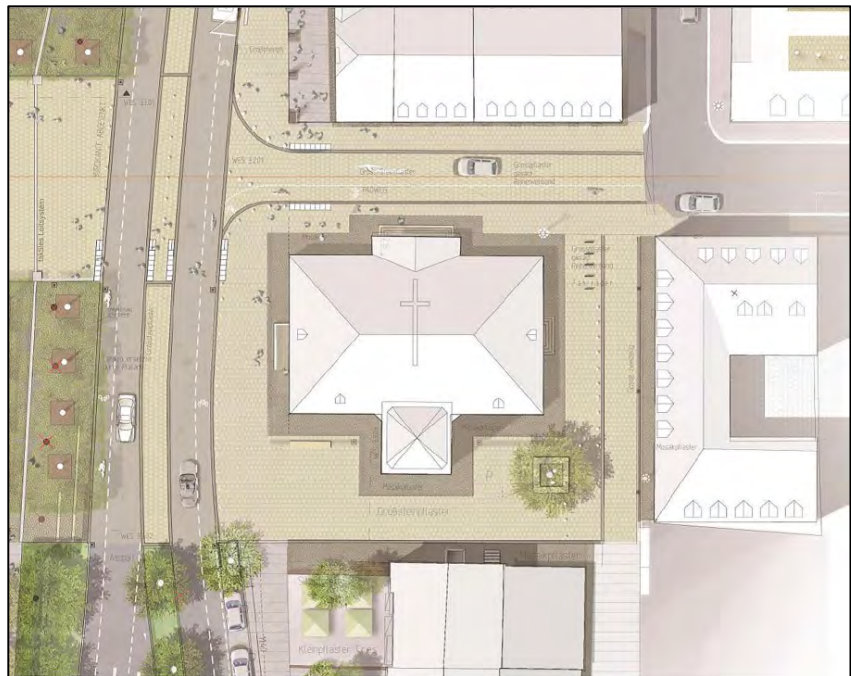
Städtebau, Mobilität und Verkehrsinfrastruktur

Potenziale

Einige wichtige Grundlagen für eine weitere positive städtebauliche Entwicklung von Alt-Saarbrücken/Innenstadt sind bereits gesetzt: die Umgestaltung der nördlichen Eisenbahnstraße, die Regelungen zum Umgang mit dem Erbe der Nachkriegsmoderne sowie verkehrsregelnde und bauleitplanerische Festsetzungen (siehe Kapitel 2.1.7). Die folgenden Projekte setzen diese Aufwertungsstrategie fort.

• **Barock trifft Moderne: Umgestaltung der südlichen Eisenbahnstraße und des Umfeldes der Friedenskirche**

Das Ensemble Ludwigsplatz inklusive der Friedenskirche und der Wilhelm-Heinrich-Straße soll besser als zusammenhängende barocke Stadterweiterung erkennbar werden. Hierzu soll die Trennwirkung der Eisenbahnstraße gemindert werden, indem die Fußgängerquerung verbessert (Beläge, Querungshilfen/Mittelstreifen), Gehwege verbreitert und der gesamte Stadtraum gestalterisch umgearbeitet wird (z.B. Bushaltestelle, Baumraster). Die Maßnahme ist auch Bestandteil des VEP-Handlungskonzepts (VEP Maßnahme G 1.3²¹²)



Abbildungen 126: **Visualisierung/Lageplan Gestaltung Umfeld Friedenskirche**
Quelle: WES²¹³

²¹² Planersocietät. VEP 2030, a.a.O. S. 221

²¹³ ARNDT IDC und WES: Barock trifft Moderne, Erläuterungsbericht, 2017, bisher unveröffentlicht

**Städtebau,
Mobilität
und Verkehrsinfrastruktur**

Die Kolonnaden werden analog den bereits umgestalteten Kolonnaden im nördlichen Abschnitt der Eisenbahnstraße aufgewertet. Die Friedenskirche erhält ein neues, für alle Verkehrsteilnehmer nutzbares und attraktives Umfeld (Löwengasse, An der Friedenskirche und Eisenbahnstraße)

Zur Optimierung der Verkehrssicherheit und Verkehrsqualität wird die Einmündung Keplerstraße in die Vorstadtstraße lichtsinalgeregelt.

Die Maßnahmen sind bis zur Ausführungsplanung geplant. Ihre Finanzierung erfolgt unter Inanspruchnahme von Bundes- und Landesmitteln. Die Bauarbeiten sind für 2018 geplant.

Die anderen Teilprojekten Barock trifft Moderne sind den Handlungsfeldern Grünflächen und urbane Freiräume sowie Kultur/Tourismus zugeordnet, siehe unten.

- **Sanierung und Umbau der Wilhelm-Heinrich-Brücke inkl. angrenzender Knoten und Stengelstraße**

Die Wilhelm-Heinrich-Brücke, die angrenzenden Verkehrsknoten und die Stengelstraße stellen sich heute als Kfz-optimierte Verkehrsräume dar. Die Funktion und Bedeutung der Achse für den Fuß- und Radverkehr ist dagegen baulich weniger berücksichtigt (siehe auch Kapitel 2.1.9). Im Rahmen der anstehenden Sanierung der Wilhelm-Heinrich-Brücke können einige Verbesserungen erreicht werden:

- Sanierung der Fahrbahnoberseite und Austausch der Übergangskonstruktionen, Verlagerung der Bushaltestellen, Ausweisung eines zusätzlichen Radfahrstreifens in beiden Fahrrichtungen auf der Fahrbahn zwischen Rechtsabbiege- und Geradeausspur. Erneuerung der Gehwegkappen, der Beleuchtung und der Möblierung. Die fußläufige Verbindung auf der Brücke über die Saar wird barrierefrei umgebaut, die Lichtsignalanlagen werden mit einer Blindsignalsteuerung ausgerüstet.
- Neugestaltung der beiden Knotenpunkte Ost und West, Verbreiterung von Fußwegeflächen, Verbesserung der Querungsmöglichkeiten
- Anschließend an die Neuorganisation des Radverkehrs auf der Wilhelm-Heinrich-Brücke und in der Eisenbahnstraße (Barock trifft Moderne) wird durch Markierung von Radfahrstreifen in der Stengelstraße die Lücke im Radwegenetz geschlossen. Hierzu muss die Mittelinsel z.T. verlegt werden.

Die Maßnahme ist bis zur Ausführungsplanung geplant. Die Finanzierung erfolgt unter Inanspruchnahme von Landesmitteln aus der Finanzierungsvereinbarung. Die Baumaßnahmen sind für 2018 angesetzt.



Abbildungen 127: **Visualisierung Umgestaltung Knoten WH-Brücke**
Quelle: LHS

- **Sanierung/Ersatzneubau Alte Brücke/Fußgängersteg**

Die älteste (Baujahr 1549) und städtebaulich bedeutende Buntsandsteinbrücke über die Saar muss dringend saniert werden. Bei extremem Hochwasser mit Eisdruck oder einem Schiffsstoß ist die Standfestigkeit des Tragwerks evtl. nicht ausreichend.

Der schmale Fußgängersteg über die Autobahn ist in seiner Funktion eingeschränkt: bei Großveranstaltungen (wie z.B. Saarspektakel) entsteht eine Engpasssituation für Fußgängerströme, die bereits zur zeitweiligen Schließung der Brücke geführt hat.

**Städtebau,
Mobilität
und Verkehrsinfrastruktur**



Abbildung 128: **Alte Brücke**

Quelle: LHS

Im Rahmen der Sanierung können folgende Maßnahmen zur denkmalgerechten Aufwertung und Verbesserung der Funktionalitäten durchgeführt werden:

Mögliche Maßnahmen sind:

- Denkmalgerechte Erneuerung der Beläge, Beleuchtung, Geländer bzw. Brüstungen. Evtl. Wiederherstellung der Brüstung aus Natursteinmauerwerk (statt Geländer) und Hochziehen der Eisbrecher.
- Abriss und Neubau des Fußgängersteiges über die Autobahn in zeitgenössischer Formensprache und in der Breite der Alten Brücke (z.B. Ausführung als Trogbauwerk mit dem Tragwerk in Form der steinernen Brüstungen), Anschluss an den Saarerweg für den Radverkehr.
- Neugestaltung des Brückenkopfes St. Johann. Bei der Sanierung der Beläge der Fußgängerquerung Alte Brücke/Am Stadtgraben könnte der von F.J. Stengel geplante oktagonale Platz ein Leitbild sein.

Eine Planung bzw. Kostenschätzung liegt noch nicht vor. Für die Maßnahme können Mittel aus der Finanzierungsvereinbarung eingesetzt werden.

Es ist zu prüfen, ob auch eine Förderung im Rahmen des städtebaulichen Denkmalschutzes möglich ist – evtl. im Zusammenhang mit Maßnahmen an der Franz-Josef-Röder-Straße und einer Verkehrsberuhigung der Wilhelm-Heinrich-Straße.

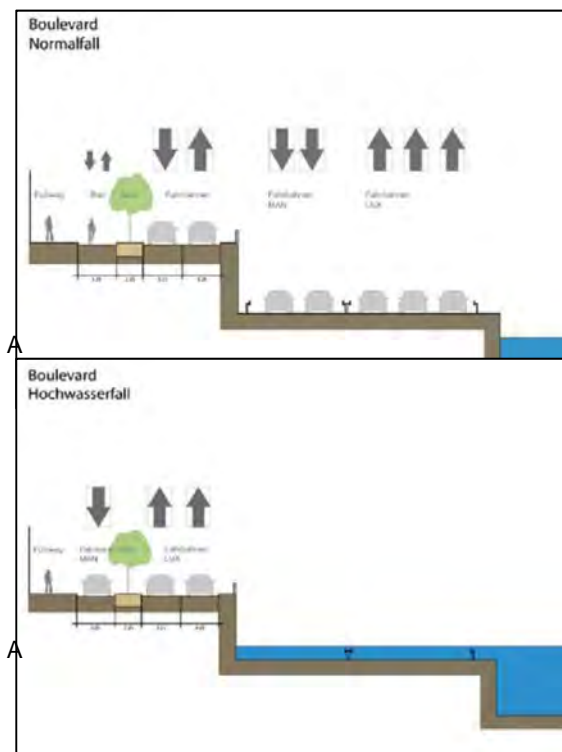
• **Hochwasserumfahrt und Boulevard**

Im Zusammenhang mit dem Bau des Vollanschlusses Messe und der sog. „kleinen Südumfahrung“ über das Deutschmühlental ergibt sich mittel- bis langfristig die Möglichkeit der Aufwertung der Saarerstraße und Franz-Josef-Röder-Straße zu einem Boulevard – auch ohne Tunnelführung der A 620.

Ziel ist eine Aufwertung des Stadtbildes durch eine Baumreihe und die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse durch Radverkehrsinfrastruktur bei Wahrung der Funktion als Hochwasserumfahrt.

Hierzu könnte die Straße auf zwei MIV Fahrspuren (im Normalfall) reduziert werden. Die frei werdenden Flächen werden umgenutzt. Im Hochwasserfall stehen drei MIV-Fahrstreifen (2 Richtung Luxemburg und 1 Richtung Mannheim) zur Verfügung.

Städtebau, Mobilität und Verkehrsinfrastruktur



Abbildungen 129: **Mögliche Verkehrsführung des Boulevards bei Hochwasser**

Quelle: LHS

Eine Planung bzw. Kostenschätzung liegt noch nicht vor. Die Maßnahme ist derzeit nicht finanziert. Kosten und Nutzen müssen mit Machbarkeitsstudien festgestellt werden.

- **Bebauung Toto-Parkplatz**

Der Parkplatz an der Saaruferstraße neben dem Gebäude von Saartoto ist eines der wenigen Flächenpotenziale des Luisenviertels.

Im Rahmen des Gesamtprojektes Stadtmitte am Fluss wurde eine Bebauung mit einem Parkhaus überlegt. Ein Parkhaus für Kurzparker wäre vorteilhaft für das Luisenviertel, weil es zu einer höheren Passantenfrequenz führen und damit den Einzelhandelsstandort stützen würde. Die Erschließung über die Saaruferstraße würde das Quartier nicht stärker belasten, Parksuchverkehre würden reduziert.

Unter Beachtung der o.g. Stadtentwicklungsziele geht es aber auch um eine adäquate Nutzung wertvoller innenstädtischer Flächen (Innenentwicklung) und die Multifunktionalität mit Wohnen und Dienstleistungen. Sinnvoll wäre deshalb eine Kombination der verschiedenen Nutzungen.

Im städtebaulich, freiraumplanerischen Planungswettbewerb (siehe Kapitel 4.4.3) wird vorgeschlagen das Umfeld der Congresshalle vis à vis durch den brachliegenden Saar-Toto Parkplatz zu erweitern und per Steg mit dem Messengelände auf der anderen Saarseite zu verbinden.

Städtebau, Mobilität und Verkehrsinfrastruktur



Abbildung 130: **Baupotenzial Parkplatz Toto-Gelände**

Quelle: Bietergemeinschaft Kollmann Architekten (SB), Latz + Partner (Kranzberg) und Schweitzer Ingenieure (SB)


- **Rückbau Kreuzungsbereich Vorstadtstraße/Eisenbahnstraße**

Der Verkehrsknoten Vorstadtstraße/Eisenbahnstraße ist das Ergebnis einer „Flächensanierung“ der 1970er Jahre zugunsten von Verkehrsflächen. Der Knoten verknüpft die Stadteinfahrt über die Metzger Straße/Vorstadtstraße mit der Achse Eisenbahnstraße. Aus heutiger Sicht – insbesondere vor dem Hintergrund des angrenzenden barocken Quartiers und den Bemühungen zum Abbau von Trennwirkungen der Eisenbahnstraße im Rahmen von „Barock trifft Moderne“ - sind die Verkehrsflächen überdimensioniert, es fehlen Raumkanten. Die Aufwertung dieser Stadteinfahrtssituation durch Rückbau der Straßenflächen zugunsten einer partiellen Bebauung und Fassung des Nantener Platzes wird im Masterplan Stadtmitte am Fluss vorgeschlagen.



Abbildungen 131: **Eisenbahnstraße/Vorstadtstraße: Rückbau von Verkehrsflächen**

Quelle: Machleidt + Partner, Atelier Loidl

<p>Städtebau, Mobilität und Verkehrsinfrastruktur</p>	<p>Ausbau der Leinpfade zu Radkomfortrouten</p> <p>Nach der Empfehlung des VEP 2030 (VEP-Maßnahme B 2.1214) hat der Ausbau (Verbreiterung, Beleuchtung) der beiderseitigen Leinpfade zu Radkomfortrouten eine besondere Bedeutung, da er sowohl für den Alltagsradverkehr als auch für Radtouristen einen deutlichen Mehrwert bringen würde. Hierzu gehört auch eine Verbesserung der Anbindung an das bestehende Netz, insbesondere an den Brücken. Evtl. bestehende konstruktive Schnittstellen mit den o.g. Lärmschutzmaßnahmen sind zu prüfen.</p> <p>• Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur südlich der Saar</p> <p>Die Aufwertung der Tallängsachse (Saaruferwege) für den Radverkehr und die Verknüpfung mit der Stadtebene ist eines der zentralen Anliegen von Stadtmitte am Fluss. Der VEP bestätigt den Bedarf der attraktiven Vernetzung der verschiedenen Achsen. Neben der Tallängsachse auf der Saarebene sind dies „parallele“ Strecken auf der Stadtebene und die Querbeziehungen über die Brücken:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Für die Tallängsbeziehung in Alt-Saarbrücken empfiehlt der VEP eine innerstädtische Radverkehrsachse südlich der Saar, die an den südlichen Leinpfad angebunden ist und die Stadtquartiere erschließt (VEP-Maßnahme B 3.2). Eine mögliche Trassenführung wäre über die Achse Koßmannstraße, Franz-Josef-Röder-Straße und Hohenzollernstraße. - In der Querbeziehung empfiehlt der VEP die Radverkehrsachse Innenstadt – HTW über die Luisenbrücke, Wilhelm-Heinrich-Brücke oder Westspange VEP-Maßnahme B 3.4). Die Hohenzollernstraße könnte als „Fahrradstraße“ ausgewiesen werden, in der Achse Wilhelm-Heinrich-Brücke/Heuduckstraße/Stengelstraße sollen Schutzstreifen, Radfahrstreifen und freigegebene Busspuren eingerichtet werden  <p>Abbildung 132: Mögliche Radverkehrsachse Innenstadt-Alt-Saarbrücken Quelle: Planersocietät/GGR</p>
	<p>Demografie und Wohnen</p>

	<p>Potenziale</p> <ul style="list-style-type: none"> • Neubau-Potenziale für den Wohnungsbau sind nur begrenzt vorhanden: <ul style="list-style-type: none"> - beim Rückbau des Knotens Vorstadtstraße/Eisenbahnstraße als räumlicher Abschluss des Nanteser Platzes. - Potenziale bei der Umnutzung von Büro in Wohnen im Rahmen von Modernisierungen ausschöpfen.
Soziale Infrastruktur	<p>Ziele</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bedarfsgerechte Versorgung, Steigerung der Betreuungsquoten und Ganztageseinrichtungen.
Büro, Dienstleistungen	<p>Ziele</p> <ul style="list-style-type: none"> • Innenstadt für Dienstleistungen attraktiv halten, weiche Standortfaktoren ausbauen. • Sicherung und Stärkung der Multifunktionalität (Mischung von verträglichen Nutzungsarten, Wohnen weiterentwickeln). <p>Potenziale</p> <ul style="list-style-type: none"> • Neubau-Potenziale für Büronutzungen sind nur begrenzt vorhanden: z.B. im Rahmen einer Bebauung des Parkplatzes am Totohaus - aufgrund des Gebotes der Multifunktionalität im Zusammenhang mit Wohnungen. • Im Rahmen einer Bebauung des Parkplatzes am Totohaus.
Einzelhandel	<p>Ziele</p> <ul style="list-style-type: none"> • Einzelhandels-Ergänzungsgebiet Luisenviertel sichern und weiterentwickeln und Nahversorgung gewährleisten. • Innenentwicklung, Reaktivierung von Leerständen, Trading down umkehren bei einer Verstetigung des Aufwertungsprozesses <p>Potenziale</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die städtebaulichen Voraussetzungen für einen Erhalt bzw. eine Weiterentwicklung der Eisenbahnstraße als Stadtteilzentrum sind bereits geschaffen. • Das Luisenviertel ist im Einzelhandelskonzept als „Ergänzungsbereich“ zum zentralen Versorgungsbereich Innenstadt dargestellt. Die Aufgabe besteht in der Nahversorgungsfunktion und in einem spezialisierten Angebot. Z.B. könnte sich die Eisenbahnstraße als „Straße der Kulinarik“ am Markt darstellen. • Die Maßnahmen der Wirtschaftsförderung (siehe Kapitel 2.7.3) zur Unterstützung des lokalen Einzelhandels sollen weitergeführt werden, insbesondere alle Anstrengungen für eine Geschäftsstraßenentwicklung Eisenbahnstraße i.S. eines BID.
Umwelt und Klima	<p>Ziele</p> <p>Senkung der Umweltbelastung, Minderung der Folgen des Klimawandels:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Den Lärmschutz an der A 620 verbessern. • Den Lärmaktionsplan fortführen und Maßnahmen (Geschwindigkeit, Beläge, Fahrzeuge) umsetzen. • Die Luftqualität verbessern. • Das Saarbrücker Klimaschutzprogramm umsetzen (mehr Grün, weniger Verkehr, Schattenplätze, Reflektionsgrad erhöhen). <p>Potenziale</p> <ul style="list-style-type: none"> • Minderung der Lärmbelastung durch die A 620 durch geeignete Maßnahmen <p>Eine der schwerwiegendsten negativen Auswirkung der offenen Führung der A 620 ist die Lärmbelastung des Saartals, insbesondere im innerstädtischen Abschnitt zwischen Staden und Bürgerpark (siehe Kapitel 2.10.1). Die effektivste Maßnahme zu ihrer Beseitigung wäre der Bau des Tunnels Stadtmitte am Fluss. Da diese Maßnahme derzeit nicht absehbar ist (Kapitel 4.4.4), müssen Interimslösungen gefunden werden, um die Stadtmitte Saarbrückens auch für die heuti-</p>

Umwelt und Klima	<p>ge Bevölkerung aufzuwerten bzw. besser nutzbar zu machen.</p> <p>Trotz der erheblichen Lärmbelastung ist der Sanierungsgrenzwert (nach Verkehrslärmschutzrichtlinien 97) nicht überschritten. Er liegt für Kern- und Mischgebiete bei 72 dB(A) tags und 62 dB(A) nachts. Nur bei Überschreitung entsteht für den Bund als Baulastträger eine Veranlassung - im Rahmen vorhandener Haushaltsmittel - Lärmschutzmaßnahmen zu ergreifen.</p> <p>Aufgrund der fehlenden Verpflichtung des Bundes können nur freiwillige Baumaßnahmen der Landeshauptstadt Abhilfe schaffen - unterstützt durch eine finanzielle Förderung des Landes (z.B. über die Finanzierungsvereinbarung Stadtmitte am Fluss).</p> <p>Die Freiwilligkeit ist insofern von Vorteil, weil damit ein verbindliches Schallschutzniveau wie etwa die Grenzwerte der Lärmvorsorge aus der 16. BImSchV (Schallschutzniveau von Straßenneubauten²¹⁵), nicht erreicht werden muss. Auch für die Berechnung der Wirtschaftlichkeit braucht die Stadt nicht alleine die Anzahl der betroffenen BürgerInnen in die Waagschale zu legen, sondern kann auch die positiven Auswirkungen auf den Freiraum, z.B. Staden, Berliner Promenade, gebührend berücksichtigen.</p> <p>Die Stadt ist bei der Bemessung, welche Lärmschutzwirkung der Maßstab sein sollte, frei. Dies bewahrt sie vor der Verpflichtung, städtebaulich unverträglich hohe Lärmschutzwände im Innenstadtbereich aufstellen zu müssen (siehe unten). Damit die Lärminderung aber deutlich hörbar ausfällt, wird eine Reduzierung der Geräuscheinwirkung von mindestens 5 dB(A) in den Freiräumen angestrebt.</p> <p>Der Maßstab für die Lärmschutzmaßnahmen sollte eine Kombination aus erreichbarer Lärmschutzwirkung, Investitionskosten/Folgekosten, Stadtbildverträglichkeit und Hochwassersicherheit bzw. hochwasserrechtlicher Genehmigungsfähigkeit sein.</p> <p>Der Maßnahmebereich könnte bei diesem Lösungsansatz weiter nach Westen gezogen werden und den Schutz des Bürgerparks bzw. Alt-Saarbrückens bis Brückenstraße umfassen.</p> <p>Temporeduzierung</p> <p>Grundsätzlich sind Geschwindigkeitsbegrenzungen eine kostengünstige Möglichkeit die Lärmbelastung zu verringern.</p> <p>Gegenüber dem Staden weist das Verkehrsleitsystem der A 620 meist eine Tempobeschränkung auf 100 km/h stadteinwärts und 120 km/h stadtauswärts aus. Zwischen Bismarckbrücke und Wilhelm-Heinrich-Brücke ist die Geschwindigkeit in beiden Fahrtrichtungen auf Tempo 80 km/h, in der Kurve an der Luisenbrücke auf Tempo 60 reduziert. Westlich der Westspange wird wieder Tempo 80 in beiden Richtungen angezeigt. Eine Reduzierung der erlaubten Geschwindigkeit von 80 km/h auf 70 km/h reduziert den Immissionspegel rechnerisch um etwa 1 dB(A). Dies gilt für alle Abstände von der Emissionsquelle und für alle Verkehrsmengen.</p> <p>Einbau von Lärm minderndem Asphalt (OPA)</p> <p>Mit dem Einbau von offenporigem Asphalt (OPA), der für Geschwindigkeiten über 50 km/h eingesetzt werden kann, könnten weitere Lärmreduktionen erreicht werden. Nach dem derzeitigen Stand der Technik sind die Investitionskosten jedoch sehr hoch, auch sprechen hohe Folgekosten und kurze Wartungsintervalle (Verschmutzung durch Hochwasser) gegen diese Methode.</p> <p>Der lärmoptimierte Asphalt (LOA) ist bereits auf mehreren Hauptverkehrsstraßen im Stadtgebiet aufgebracht worden und hat sich im Geschwindigkeitsbereich zwischen 30 km/h und 50 km/h sehr gut bewährt. Für den Einbau auf Autobahnen ist dieser Belag aber (noch) nicht vorgesehen.</p>
-------------------------	---

²¹⁵ Nach § 2 der 16. BImSchV liegt der sog. „Vorsorgegrenzwert“ für den Bau oder eine wesentliche Änderung von Straßenverkehrsanlagen der 16. BImSchVO für Kern- und Mischgebiete bei 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts und für Wohngebiete bei 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts.

Umwelt und Klima	<p>Minderung von Reflektionen der Stützwand</p> <p>Die Reflektionen des Lärms an der Stützwand zur Saaruferstraße/Franz-Josef-Röder-Straße könnten durch hochabsorbierende Stützwandverkleidungen gemindert werden. Aber diese Maßnahme führt alleine nur zu minimalen Verbesserungen. In Verbindung mit einer Lärmschutzwand auf der gegenüberliegenden Straßenseite wäre jedoch ein sehr positives Ergebnis möglich.</p> <p>Errichtung von Lärmschutzwänden</p> <p>Lärmschutzwände sind ein effektives Mittel, um die Lärmausbreitung zu unterbinden. Den Nutzen hiervon haben nicht nur Anwohner, sondern alle sich in diesem Raum aufhaltenden Bürger. Je nach Ausführung und in Verbindung mit einer Geschwindigkeitsreduzierung können in weiten Teilen deutlich hörbare Minderungen der Geräuscheinwirkungen erreicht werden.</p> <p>Jedoch müssen die eingesetzten Lärmschutzwände stadtbildverträglich sein. Bei der Höhe und Gestaltung der Wände muss ein Kompromiss gefunden werden zwischen einer deutlich wahrnehmbaren Lärminderung, den städtebaulichen und den hochwassertechnischen Anforderungen²¹⁶.</p> <p>Für den Lärmschutz „Am Staden“ liegt bereits eine Machbarkeitsstudie vor. Hier können durch Lärmschutzwände auf der Nordseite der Autobahn und in ihrem Mittelstreifen im Abschnitt zwischen Daarler Brücke und Bismarckbrücke Lärminderungen bis zu 8 dB(A) im Freiraum am Staden erreicht werden. Auf St. Annular Seite der A 620 ist zwar heute eine Lärmschutzwand vorhanden, diese deckt aber den westlichen Teil der Hindenburgstraße unmittelbar an der Bismarckbrücke nicht ab. Zur Vervollständigung des Lärmschutzes kann die vorhandene Lärmschutzwand entlang der Hindenburgstraße bis zur Präsident-Baltz-Straße/ Bismarckbrücke verlängert werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Begrünungsmaßnahmen <p>Potenziale für zusätzliche klein klimatisch wirksame Begrünungsmaßnahmen sind im Stadtteil nur an wenigen Stellen vorhanden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Baumpflanzungen im Straßenraum, z.B. im Rahmen des Umbaus der Hochwasserumfahrt Franz-Josef-Röder-Straße, siehe oben. - Begrünung der Blockinnenbereiche mittels Dach- und Wandbegrünungen, Baumpflanzungen.
Grünflächen, urbane Freiräume	<p>Ziele</p> <ul style="list-style-type: none"> • Qualitätvolle Freiräume für alle BürgerInnen, städtebauliche Qualifizierung durch Freiraumentwicklung erwirken. • Nutzung vorhandener Grünflächen durch die Öffentlichkeit (insbesondere Stadtwerkepark und Park am Pingusson-Gebäude) ermöglichen. • Erreichbarkeit der Freiräume verbessern (z.B. Bismarckanlage, Kleingartenanlage Malstatter Brücke). <p>Potenziale</p> <ul style="list-style-type: none"> • Barock trifft Moderne: Modernisierung der Stengelanlage <p>Die Maßnahme Stengelanlage ist Teil des nationalen Förderprojektes „Barock trifft Moderne“. Ihre Umsetzung ist 2018/2019 geplant.</p> <p>Die Grünfläche Stengelanlage zwischen Eisenbahnstraße und Staatskanzlei ist ein Teil des Ensembles aus der Wiederaufbauphase. Mit aneinandergereihten Springbrunnenbecken, Pergola, Beleuchtung und Bänken zeigt sie eine für die 1950er Jahre typische Gestaltung. Heute ist für den Erhalt der Anlage eine grundlegende Aufarbeitung unumgänglich</p>

²¹⁶ Schallschutzberechnungen über Alternativen zum Tunnel Stadtmitte am Fluss haben ergeben, dass für einen wirksamen Lärmschutz i.S. der 16. BImSchVO (inkl. Schutz der Obergeschosse z.B. an der Berliner Promenade), die Lärmschutzwände zwischen Autobahn und Saar 4 – 5 m hoch, an der Saaruferstraße 4 - 7 m hoch sein müssten. Derartige Wände wären städtebaulich völlig unverträglich, sie „mauern“ Autobahn und Flussraum in ein enges Korsett, sie verschärfen optisch die Trennwirkungen.

<p>Grünflächen, urbane Freiräume</p>	<p>Die vorgesehenen Baumaßnahmen betreffen in erster Linie die Erneuerung der Brunnenanlage, der Pergola und der Bepflanzung. Als Orientierung soll der ursprüngliche Zustand dienen.</p>  <p>Abbildungen 133: Stengelanlage in den 1970er Jahren Quelle: LHS.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Öffnung des Parks am Pingusson-Gebäude für die Allgemeinheit <p>Angesichts des Defizits an Grünflächen im Stadtteil (siehe Kapitel 2.11) wäre es für die Lebensqualität des Stadtteils ein großer Gewinn, wenn der heute abgesperrte Park des ehemaligen Kultusministeriums der Öffentlichkeit tagsüber zugänglich wäre (unabhängig von der zukünftigen Nutzung des Gebäudes).</p> <p>Die Öffnung des Parks wird von örtlichen Akteuren bereits seit langem angeregt. Sie ist auch Ziel des Stadtteilentwicklungskonzeptes Alt-Saarbrücken²¹⁷.</p> <p>Das Umfeld des Pingusson- Gebäudes ist Gegenstand des Wettbewerbes „Neudenken: Ideen für Alt-Saarbrücken Tallage“.</p>
<p>Kultur und Tourismus</p>	<p>Ziele</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kulturelles Angebot stärken, Innenstadt für Tourismus attraktiver machen • Kulturstandorte im Stadtbild aufwerten, städtebaulich angemessene Präsentation baukultureller Zeugnisse aus Barock und Moderne • Kunst im öffentlichen Raum • Funktionswandel von Kirchengebäuden begleiten (stärkere Übernahme kultureller Aufgaben). <p>Potenziale</p> <ul style="list-style-type: none"> • Barock trifft Moderne: Funktionsverbesserungen Ludwigskirche und Friedenskirche <p>Die beiden barocken Kirchen können grundsätzlich auch als öffentliche Gebäude im weiteren Sinn verstanden werden. Sie erfüllen mehrere Funktionen, unbeschadet ihrer prinzipiellen und unmittelbaren kirchlichen Zweckbestimmung für den Gottesdienst. Sie haben eine prägende städtebauliche/stadträumliche Bedeutung, sie sind auch Treffpunkte, Versammlungsorte, Orte von Kunst und Kultur und gehören zu den wichtigsten touristischen Highlights der Region.</p>

²¹⁷ Landeshauptstadt Saarbrücken: Stadtteilentwicklungskonzept Alt-Saarbrücken-Tallage, 2001, S.77

Kultur
und
Touris-
mus



Abbildung 134: Luftbild Ludwigskirche – Friedenskirche 2017

Quelle: LHS

Diese gesellschaftlichen Funktionen sollen zukünftig ausgebaut werden. Hierzu sind bauliche Modernisierungen erforderlich, insbesondere die Erneuerung der Heizungsanlagen (beide Kirchen), des Dachstuhls und der Glockenstuhls (Ludwigskirche) sowie der Außenhaut (Friedenskirche).

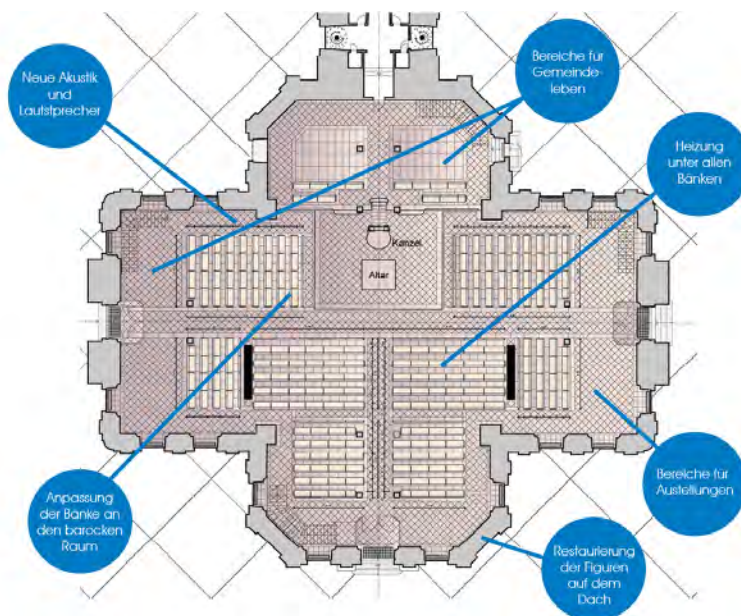


Abbildung 135: Maßnahmen im Innern der Ludwigskirche

Quelle: LHS/Ev. Kirchengemeinde Saarbrücken

- **Sanierung der Alten Brücke und Ersatzneubau des Fußgängersteiges über die Autobahn (siehe Städtebau)**

Die Verbreiterung des Fußgängersteiges über die Autobahn beseitigt einen Engpass bei touristischen Großveranstaltungen, z.B. Saarspektakel.

- **Umbau der Eisenbahnstraße (siehe Städtebau)**

Die Aufwertung des öffentlichen Straßenraums im Umfeld touristischer Attraktionen verbessert den Gesamteindruck und verstärkt die Präsentation des barocken Erbes.

Landeshauptstadt Saarbrücken
 Teilräumliches städtebauliches Entwicklungskonzept Innenstadt

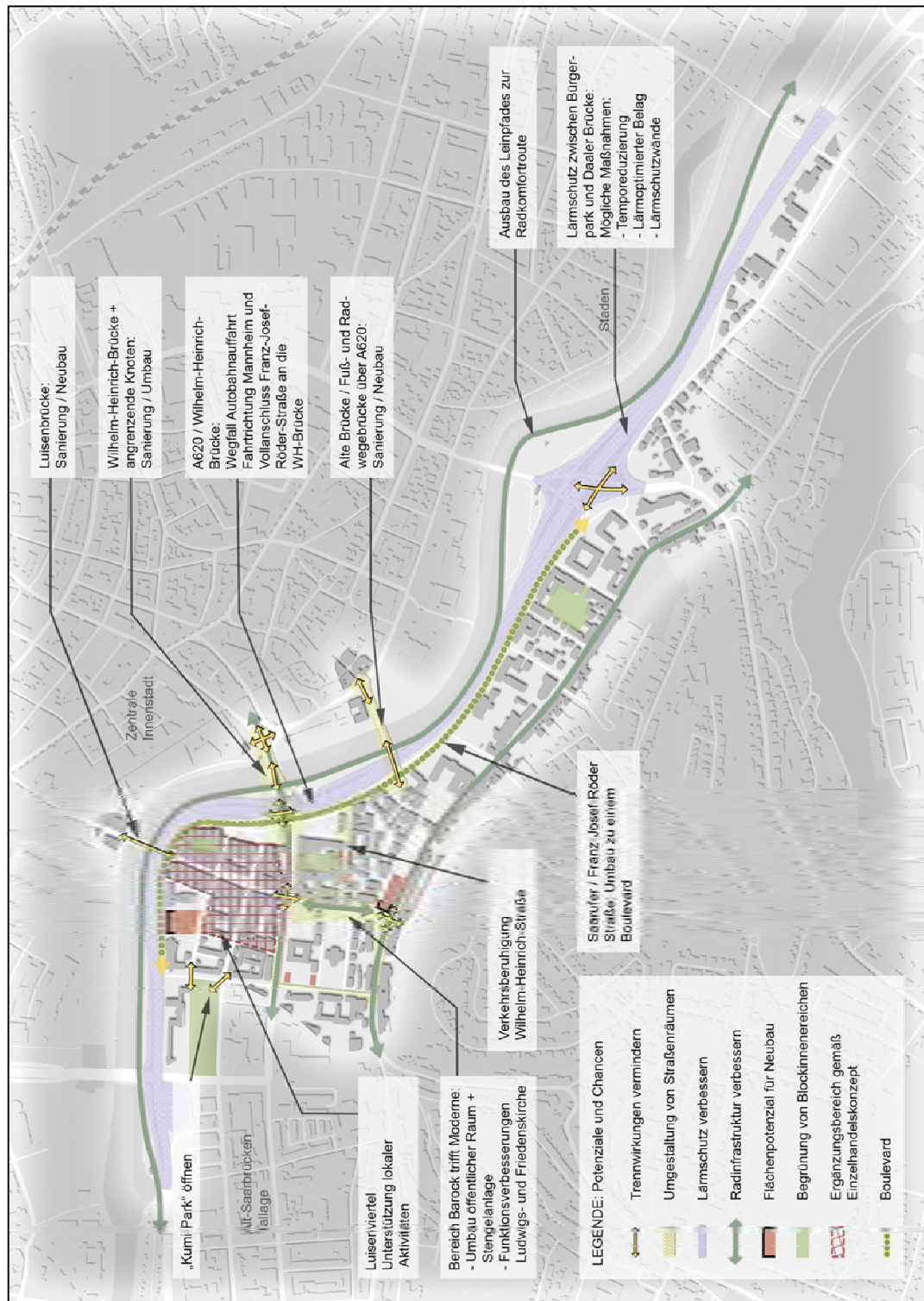


Abbildung 136: **Potenziale und Chancen in Alt-Saarbrücken/Innenstadt**
 Quelle: LHS

4.4.3 Handlungsvorschlag für Alt-Saarbrücken/Innenstadt

Mit den seit 2012 durchgeführten Maßnahmen zur Umgestaltung der nördlichen Eisenbahnstraße, zur Änderung der Verkehrsführung und Geschwindigkeit, zum Umgang mit der Architektur der 1950er Jahre sowie mit dem Bebauungsplan und Gestaltungsvorschriften (siehe Kapitel 2.1.7) sind bereits wichtige Eckpfeiler zu einer nachhaltigen Aufwertung des Luisenviertels gesetzt.

Das Projekt „Barock trifft Moderne“ setzt darauf aufbauend - im Zusammenhang mit den beiden Barockkirchen - die Strategie zur Aufwertung des öffentlichen Raumes im Schlossviertel (südliche Eisenbahnstraße) fort. Die Maßnahmen werden 2018/2019 abgeschlossen sein.

Hinzu kommen die Sanierung der Luisenbrücke und die bauliche Umgestaltung der Viktoriastraße, die auf St. Johanner Seite im Rahmen des Stadtumbaus Zentrale Innenstadt vorgesehen sind²¹⁸ sowie die Umgestaltung der Wilhelm-Heinrich-Brücke. Damit werden die zum Luisenviertel führenden Achsen baulich auf den neuesten Stand gesetzt, die Aufenthaltsqualitäten für den Fuß- und Radverkehr werden gesteigert. Im Ergebnis können damit Trennwirkungen zwischen der zentralen Innenstadt und dem Luisenviertel abgebaut werden.

Kapitel 4.4.2 enthält eine Reihe darüberhinausgehender Projektvorschläge für Alt-Saarbrücken/Innenstadt, die z.T. aus dem VEP übernommen wurden, z.T. aus dem Stadtteilentwicklungskonzept 2011 stammen: Sanierung/Ersatzneubau Alte Brücke/Fußgängersteg, Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur im Stadtteil, Öffnung des „KuMi-Parks“, Bebauung des „Toto-Parkplatzes“, Rückbau des Knotens Vorstadtstraße/Eisenbahnstraße.

Für Verbesserungen im Bereich des Saartals enthält Kapitel 4.4.2 die tunnelunabhängigen Projekte: Lärmschutz auf der gesamten Innenstadtstrecke und Umbau der Hochwasserumfahrt Franz-Josef-Röder-Straße/Saaruferstraße.

Diese Projektvorschläge für den innerstädtischen Teil Alt Saarbrückens sind in Zusammenhang zu sehen mit dem aktuellen Stadtentwicklungsprozess Alt-Saarbrücken/Tallage:

Vor dem Hintergrund anstehender Veränderungen insbesondere westlich der Keplerstraße (z.B. Erweiterung der htw, Stadtwerkegelände, Wiedernutzung Pinguin-Gebäude, Erweiterung der Handwerkskammer) wird die Landeshauptstadt zusammen mit den Akteuren und Betroffenen den 2011 eingeleiteten Stadtentwicklungsprozess Alt-Saarbrücken/Tallage weiterführen und besonders die städtebauliche Entwicklung forcieren.

Als Auftakt veranstaltete das Baudezernat der Landeshauptstadt in Zusammenarbeit mit dem Städtebaubeirat, dem Deutschen Werkbund Saarland, der HTW Schule für Architektur Saar, der Stiftung Baukultur Saar, dem Stadtteilbüro Alt-Saarbrücken, dem Bund Deutscher Architekten und der Architektenkammer am 03/04.11.2016 einen öffentlichen Workshop „Neu denken – Ideen für einen lebendigen Stadtteil“²¹⁹. Im Rahmen der 2. Stadtteilkonferenz im April 2017 wurden die Bürgerinnen und Bürger informiert bzw. zu ihren Vorstellungen befragt.

Im April 2017 ist ein EU-weit ausgeschriebener städtebaulich-freiraumplanerischer Planungswettbewerb durchgeführt worden, der „Ideen“ für ein zukunftsfähiges, urbanes, gemischtes, lebendiges und grünes Alt-

²¹⁸ siehe Landeshauptstadt Saarbrücken: Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept Zentrale Innenstadt Saarbrücken, ISEK Zentrale Innenstadt, Saarbrücken 2017

²¹⁹ Siehe Landeshauptstadt Saarbrücken: Tallage Alt-Saarbrücken, Workshop 03.Nov und 04. Nov 16, Neu denken/Ideen für einen lebendigen Stadtteil, Februar 2017

Saarbrücken/Tallage (inklusive Luisenviertel und Schlossviertel) liefern soll. Für die Vertiefungsgebiete „Parkplatz Roonstraße“ und die Heuduckstraße als das „grüne Rückgrat“ sollten Neuordnungsvorschläge erarbeitet werden. Ziel ist ein städtebaulicher Rahmenplan auf der Stufe einer Vorplanung.

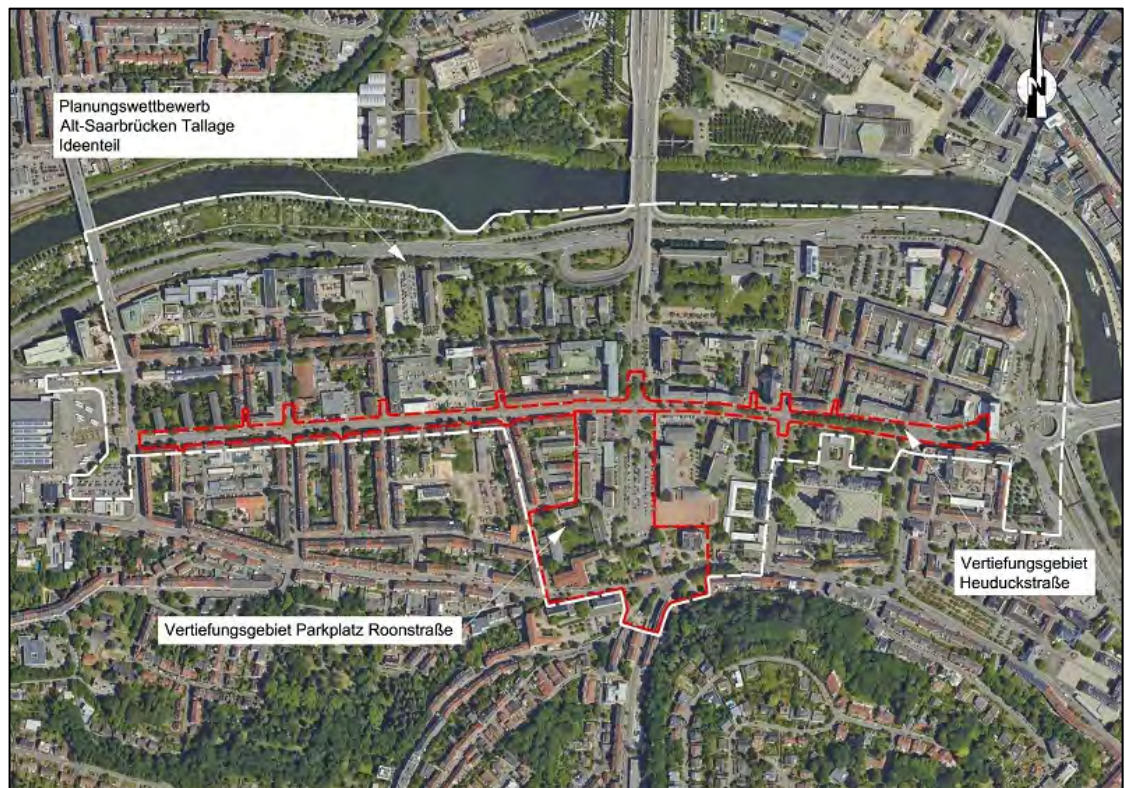


Abbildung 137: **Gebiet des Planungswettbewerbs Alt-Saarbrücken/Tallage**
Quelle: LHS

Wettbewerbsergebnisse Tallage Alt-Saarbrücken

Die vorliegenden Wettbewerbsergebnisse sind in Zusammenarbeit zwischen Stadtplanern, Landschaftsarchitekten und Verkehrsplanern entstanden.

Der Siegerentwurf sieht unter anderem vor, die konservierten innerstädtischen Brachflächen in Alt-Saarbrücken neu zu nutzen, den Stadtteil mit zwei neuen Brücken an die Saaraue anzubinden und den Verkehr durch zentrale Parkhäuser und Anwohnerparken besser zu lenken. Zwei neue Quartierseingänge, der „Stengelturm“ und der „HTW-Tower“, sollen entstehen, verbunden durch den „Heuduck-Boulevard“.

Dem Erweiterungsbedarf der Handwerkskammer wird mit einem Vorbau am Bestandgebäude mittels einer schlanken Hochscheibe in direkter Anbindung entsprochen und ergänzt wird diese Idee mit einem Neubau einer „Campanile“ am Westrand des Parks zur Schließung des Gebäudekomplexes zwischen der denkmalgeschützten Hochhausscheibe des Pingusson-Baus und dem Gebäudekomplex der Handwerkskammer.

Das Verkehrssystem Alt-Saarbrückens wird im erstplatzierten Entwurf nicht grundlegend geändert, jedoch mit dem Ziel weiterentwickelt, qualitätsvolle Aufenthaltsflächen zu schaffen.

Deutlich wird dies in der Heuduckstraße, heute eine breite Straßenschlucht, für die eine gestalterische Aufwertung durch die Erweiterung des Straßenseitenraums geplant ist und als öffentlicher Raum zu einer West-Ost-Freiraumverbindung wird. Dies geschieht hier durch eine Reduktion der Fahrflächen auf das notwendige Maß. Ähnliches ist in der Roonstraße von der Westspange kommend vorgesehen, hier allerdings mit Hilfe des Einbaus einer langen Mittelinsel. Die Straßenräume sollen durch Alleen, Baumreihen und einzelne Baumpflanzungen gegliedert und aufgewertet werden, das „Grüne Rückgrat“ wird mit breiten Gehwegen, Bäumen und Sitzgelegenheiten aufgewertet.

Der Entwurf sieht ferner die Reduktion der Fahrverkehrsflächen am Neumarkt bzw. bei der Unterfahrung des HDI-Gebäudes in der Stengelstraße vor. Verkehrstechnisch ist hierüber im Folgenden noch ein Nachweis zu führen. Dies gilt auch für die Knotenpunkte in der Heuduckstraße. Die Dragonerstraße und das Umfeld der St. Jakobkirche sowie die Hohenzollernstraße im Abschnitt zwischen Keplerstraße und Gärtnerstraße sollen verkehrsberuhigt ausgebaut werden. Es ist davon auszugehen, dass dies zu einer deutlichen Aufwertung des öffentlichen Raums führen wird, zugleich aber die notwendigen Verkehrsfunktionen für alle Verkehrsteilnehmer dennoch erhalten werden können.

Im Siegerentwurf wird vorgeschlagen, das Umfeld der Congresshalle durch den brachliegenden Saartoto-Parkplatz gegenüber zu erweitern und per Rad- und Fußgängerbrücke mit dem „Messegelände“ auf der gegenüberliegenden Saarseite zu verbinden. Das unterstützt zudem die Verbindung zum Leinpfad (Anbindung des Stadtteils an die Saar, Anschluss an die Radkomfortroute), als auch die Freiflächennutzung des Bürgerparks.

Die Konzentration von ruhendem Verkehr in zahlreichen Parkgebäuden (z.B. Roonstraße, Toto-Parkplatz) ermöglicht eine Reduktion der Parkplätze im öffentlichen Raum. Durch welche Instrumente die potentiellen Parkgebäude auch von Bewohner mit genutzt werden könnten, ist eine interessante Fragestellung, die die Gestaltung des öffentlichen Raums bei der tatsächlichen Umsetzung eines solchen Konzeptes beeinflussen wird. Die große Anzahl von Parkplätzen im Parkgebäude auf dem heutigen Toto-Parkplatz muss im Zusammenhang mit der gleichzeitigen Nutzung als Teil der Innenstadtmesse konkretisiert werden, um abschließend beurteilt werden zu können.

An der Stelle des Roonparkplatzes und der Roonstraße wird eine neue „Mitte für das Quartier“ geschaffen. In Höhe des neu konzipierten Roonplatzes soll die Hohenzollernstraße für den motorisierten Verkehr geschlossen und zwischen Kepler- und Gärtnerstraße als verkehrsberuhigter Bereich angelegt werden – ein Plan, der sowohl Fußgängern und Radfahrern zugute käme als auch Straßen-gastronomie ermöglichen würde.

Im Umfeld des neuen Roonparks und der Heuduckstraße sind neuer Wohnraum vorgesehen. Die Nähe zu zentral gelegenen Geschäften, kulturellen Einrichtun-

gen, Grünflächen, Spiel- und Sportanlagen macht das Quartier zu einem idealen Ort, um dort Erholung zu finden und Freizeit zu verbringen. Es wird eine Freiraumachse und grüne Mitte mit Park entwickelt, die markant durch säulenförmige Bäume gerahmt wird. Hier ist eine Abfolge von Platz, Wiesen- und Wasserfläche vorgeschlagen. Die zentralen Grün- und Freiflächen schaffen mit baumbestanden Wiesenflächen, Sportflächen und Wegeverbindungen neue Qualitäten für die angrenzenden Bildungseinrichtungen, Bewohner Alt-Saarbrückens und darüber hinaus.

Zu einem „grünen Band“ werden die bestehenden Parkanlagen vor dem Pingusson-Bau sowie der heutigen Stadtwerke werden geöffnet und über die Grünflächen der heutigen Gärtnerstraße (u.a. Kinderspielplatz) verbunden und mit einem Wegenetz erschlossen. Damit wird eine lange Forderung aus dem Stadtteil erfüllt. Die Freiraumverbindung findet ihre Fortsetzung mit dem HTW-Campus bis zum Calypso, DFG und Stadtwald.



Abbildung 138: **Siegerentwurf Wettbewerb Alt-Saarbrücken Tallage**

Quelle: Bietergemeinschaft Kollmann Architekten (Saarbrücken), Latz + Partner (Kranzberg) und Schweitzer Ingenieure (Saarbrücken), LHS

Die die o.g. Projektvorschläge werden derzeit mit den verschiedenen Eigentümern und Institutionen diskutiert. Insofern ist der Handlungsauftrag für Alt-Saarbrücken/Innenstadt noch nicht abschließend zu beschreiben

4.4.4 Ausblick: Zukunftsbild Stadtmitte am Fluss

Die Landeshauptstadt ist sich darüber im Klaren, dass mit den vorgenannten Maßnahmen im Vergleich zum Tunnel nur einige negative Wirkungen der A 620 vermindert werden können. Selbst wenn die Lärmreduzierung gelingt, verbleiben weiterhin die Trennwirkungen der Autobahn zwischen den Stadtteilen und zur Saar hin, die erhebliche Flächeninanspruchnahme im Zentrum der Stadt und die

Luftbelastung als ungelöste Probleme. Als Ausblick hat deshalb das Zukunftsbild Stadtmitte am Fluss weiterhin seine Berechtigung:

Als „Zukunftsbild“ wird hier der inklusive Tunnelführung A 620 erreichbare Planzustand verstanden. Das in den Jahren 2004 bis 2014 aufgestellte und von der EU als Großprojekt unterstützte städtebauliche Gesamtprojekt Stadtmitte am Fluss umfasste – über die in 4.4.2 genannten tunnelunabhängigen Potenziale hinaus - folgende Elemente:



Abbildung 139: **Masterplan Stadtmitte am Fluss**

Quelle: Machleidt + Partner, Atelier Loidl²²⁰

- Städtebauliche Integration der A 620 durch Verlegung in einen Tunnel von der Luisenbrücke bis zur Bismarckbrücke. Der 1,4 km lange Tunnel erhält fünf Fahrbahnen (drei in Fahrtrichtung Luxembourg) in zwei parallelen Röhren und wird hochwassersicher ausgeführt, d.h. die Notwendigkeit einer Hochwasserumfahrung entfällt. In der Bauphase bleibt die Stadtautobahn mit vier Fahrstreifen benutzbar.

Durch den Wegfall der Anschlussstelle Wilhelm-Heinrich-Brücke entstehen Verkehrsverlagerungen auf die Anschlussstellen Westspange bzw. Bismarckbrücke. Ob und welche zusätzlichen baulichen oder sonstigen Maßnahmen für diese Verflechtungsbereiche erforderlich sind, wird vom Land aktuell untersucht (siehe unten).

- Gestaltung der freiwerdenden Flächen am Saarufer als Grün-, Frei- und Wasserflächen. Rampen und Treppen leisten die Verbindung des Wegesystems zur Stadtebene Boulevard.
- Umbau der Franz-Josef-Röder-Straße/Saaruferstraße zu einem baumbestandenen Boulevard mit breiten Geh- und Radwegen.
- Größere Baupotenziale entstehen am Neumarkt und Bismarckkreisel.
- Neubau von zwei Fußgängerbrücken (Berliner Promenade und Kulturufer).
- Umgestaltung des Knotens an der Bismarckbrücke.

²²⁰ Machleidt + Partner/Atelier Loidl: Masterplan Stadtmitte am Fluss, Sketchbook 2010, nicht veröffentlicht

- Umgestaltung des Osthafens zum Ausgleich von Retentionsraumverlusten.

Dieses Zukunftsbild bietet die Chance, in den Innenstadtbereichen, neben der abschließenden Lösung zentraler städtebaulicher Probleme wie Lärm, Trennwirkungen, Mangel an Grün, Flächenverbrauch, Hochwasserprobleme und Stadtbild (siehe Kapitel 2.1.9) der Landeshauptstadt in ihrem Zentrum ein völlig neues, zeitgemäßes Gesicht zu geben. Es entstehen neue Grünflächen, urbane Freiräume, Bauflächenpotentiale, Stadtbild und Image werden nachhaltig aufgewertet. Unter dem Gesichtspunkt der „quality of place“ (siehe Kapitel 2.6.2) wäre die Realisierung des Zukunftsbildes auch eine strukturpolitische Maßnahme zur Förderung der Wirtschaft. Mit der Förderzusage im Rahmen des Großprojektantrages 2011 hatte die EU diese Bedeutung bestätigt.

Die Planungen zum EU-Großprojektantrag haben deutlich gemacht, dass der Tunnel nicht ohne eine über die bisherigen Zusagen erheblich hinausgehende Beteiligung des Bundes zu finanzieren ist. Die Kosten für den Tunnel inkl. Begleitmaßnahmen wurden auf ca. 208 Mio € geschätzt, die zugesagte Finanzierungsbeteiligung des Bundes lag dagegen bei 64 Mio €.

Vor dem Hintergrund der Dauer der Planungs-, Genehmigungs- und Bauzeiten, den Modalitäten der EU-Förderung und der beim Land zu beachtenden Schuldenbremse (Art. 109 Abs. 3 GG) zeichnete sich aber immer mehr ab, dass sich die Tunnelbaumaßnahme und die tunnelabhängigen Projektteile nicht vor 2020 realisieren lassen und auch danach in Frage stehen. Das EU-Großprojekt wurde deshalb 2014 beendet.

Die Landeshauptstadt sieht den Bund wesentlich stärker in der Verantwortung, denn es handelt sich um eine Bundesautobahn, bei der über die städtebaulichen Probleme hinaus auch aus verkehrlicher Sicht ein Handlungsbedarf besteht. Nach einer bundesweit durchgeführten Analyse des Bundesverkehrsministeriums stellt die A 620 im Netzabschnitt Anschlussstelle Gersweiler bis Autobahndreieck Saarbrücken mit mehr als 300 Stautunden/Jahr im Bundesvergleich einen Engpass dar, für den auch ohne das Tunnelprojekt Maßnahmen zur Ertüchtigung zu entwickeln sind. Eine der Problemursachen sind die vielen, dicht aufeinander folgenden Autobahnanschlüsse mit z.T. zu kurzen Verflechtungsspuren.

Ein bereits früher untersuchter sechsspüriger Ausbau der A 620 wurde seitens des Bundes bisher nicht weiter verfolgt, da aufgrund der geringen Flächenverfügbarkeit in der Innenstadtlage, dem zu berücksichtigenden Hochwasserschutz und dem erforderlichen Lärmschutz bislang keine technische Lösung zu finden war, einen sechsspürigen Ausbau zu realisieren.

Der Tunnel wäre aus Sicht der Landeshauptstadt demnach auch verkehrlich und technisch eine ernst zu nehmende Alternative.

Da der Bund aber bislang eine höhere Beteiligung abgelehnt hat, bleibt die Kernmaßnahme Tunnel – und damit das Zukunftsbild - auf unbestimmte Zeit verschoben.

Teilräumliches städtebauliches Entwicklungskonzept Innenstadt Saarbrücken

Innenstadt 2018

Rahmenbedingungen und Ziele der städtebaulichen Planung

Landeshauptstadt Saarbrücken

Baudezernat, Stadtplanungsamt
Bahnhofstraße 31
66111 Saarbrücken

Ansprechpartner

Daniel Altmeyer-Bartscher
Heidrun Stern
Telefon +49 681 905-4078
stadtplanungsamt@saarbruecken.de

www.saarbruecken.de

Impressum

Herausgeberin Landeshauptstadt Saarbrücken

Koordination und Redaktion Daniel Altmeyer-Bartscher, Heidrun Stern

mit Beiträgen insbesondere von Michael Argast, Christian Bersin, Thomas Bouillon, Ulrike Deiters, Sylvia Kammer-Emden, Klaus Kien, Maya Kothe, Christoph Kreis, Monika Kunz, Werner Maurer, Carolin Märker, Martina Meyer, Frank Schmitz, Jürgen Schneider, Markus Schönthaler, Stefanie Schröter, Ursula von Steht, Melanie Vorreiter

Layout und Satz Stadtplanungsamt, Marketing und Kommunikation

Druck Rathausdruckerei

Bildnachweise Landeshauptstadt Saarbrücken

Kartengrundlagen und Luftbilder Vermessungs- und Geoinformationsamt

Erscheinungsdatum März 2018

Landeshauptstadt
**SAAR
BRÜ
CKEN**