

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.

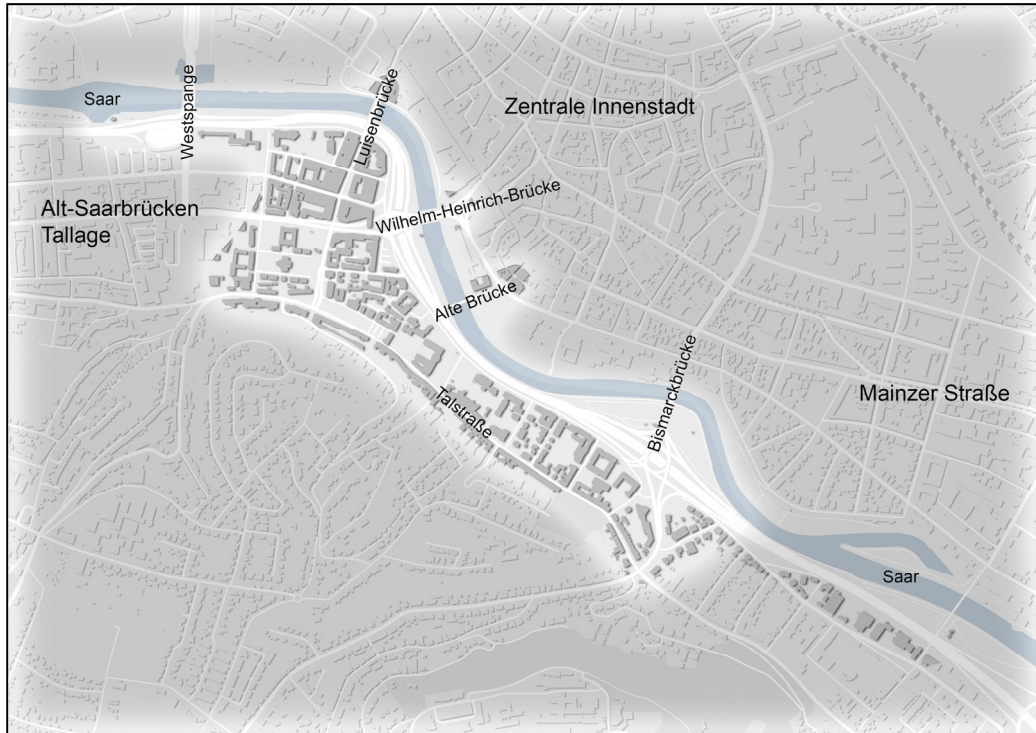


Abbildung 124: Handlungsraum Alt-Saarbrücken/Innenstadt

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

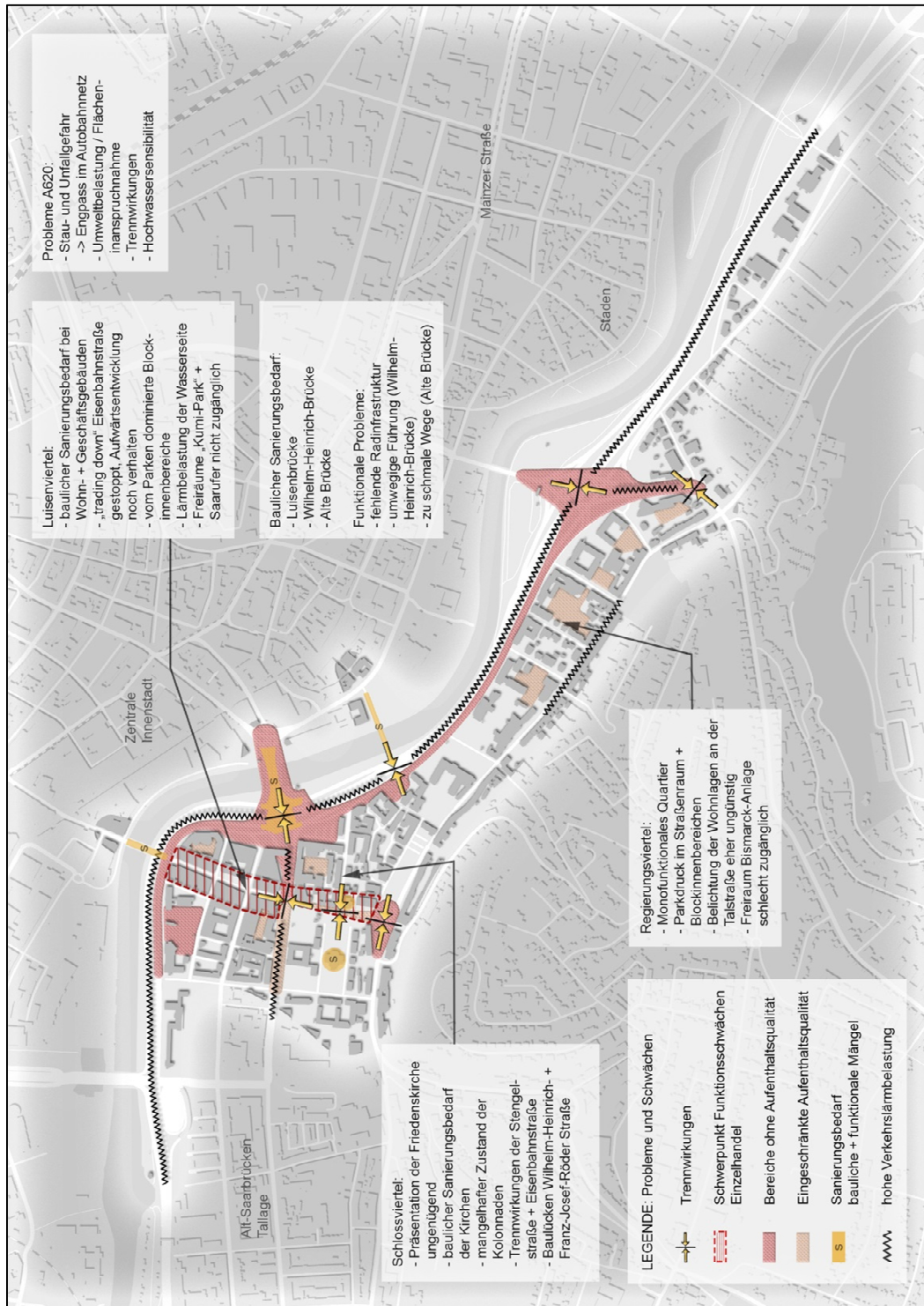


Abbildung 125: Probleme und Schwächen in Alt-Saarbrücken/Innenstadt
Quelle: LHS

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.

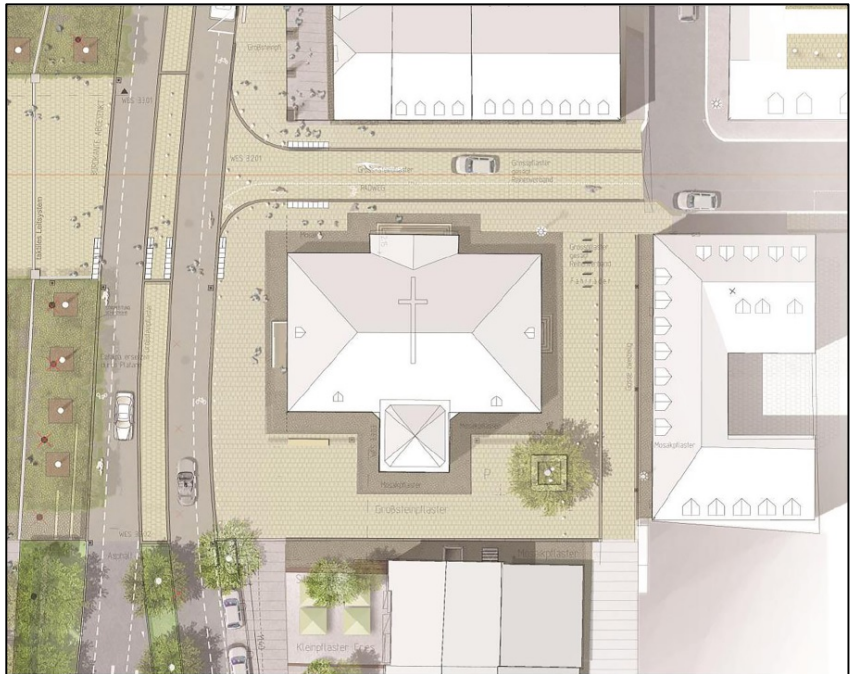
Städtebau, Mobilität und Verkehrsinfrastruktur

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 Saaruferweg 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 oktogonale 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.

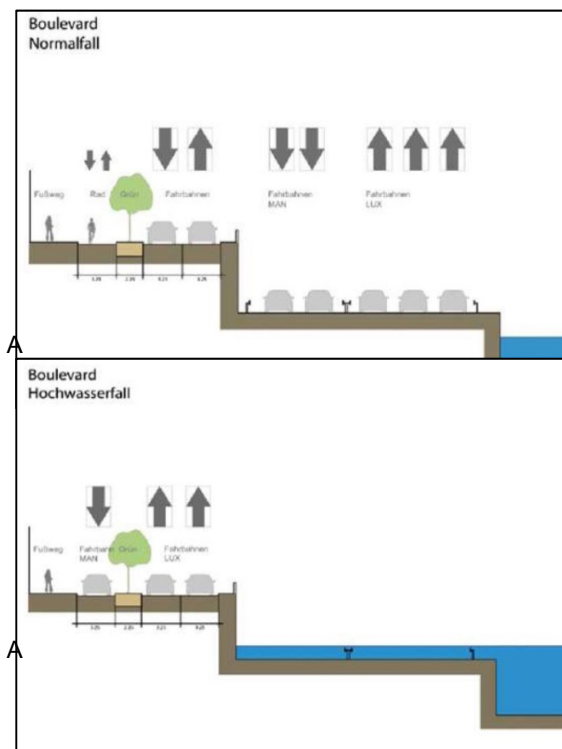
• **Hochwasserumfahrt und Boulevard**

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 Saaruferstraße 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-Fahstreifen (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 Nanteseer 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. Lärm-schutzmaßnahmen 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 freigegeben 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 Nantenser 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.

**Grünflächen,
urbane
Freiräume**

Die vorgesehenen Baumaßnahmen betreffen in erster Linie die Erneuerung der Brunnenanlage, der Pergola und der Bepflanzung. Als Orientierung soll der ursprüngliche Zustand dienen.



Abbildungen 133: **Stengelanlage in den 1970er Jahren**
Quelle: LHS.

• **Öffnung des Parks am Pingusson-Gebäude für die Allgemeinheit**

Angeichts 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).

Die Öffnung des Parks wird von örtlichen Akteuren bereits seit langem angeregt. Sie ist auch Ziel des Stadtteilentwicklungskonzeptes Alt-Saarbrücken²¹⁷.

Das Umfeld des Pingusson- Gebäudes ist Gegenstand des Wettbewerbes „Neudenken: Ideen für Alt-Saarbrücken Tallage“.

**Kultur
und
Tourismus**

Ziele

- 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).

Potenziale

- **Barock trifft Moderne: Funktionsverbesserungen Ludwigskirche und Friedenskirche**

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.

²¹⁷ Landeshauptstadt Saarbrücken: Stadtteilentwicklungskonzept Alt-Saarbrücken-Tallage, 2001, S.77

Kultur
und
Tourismus



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).

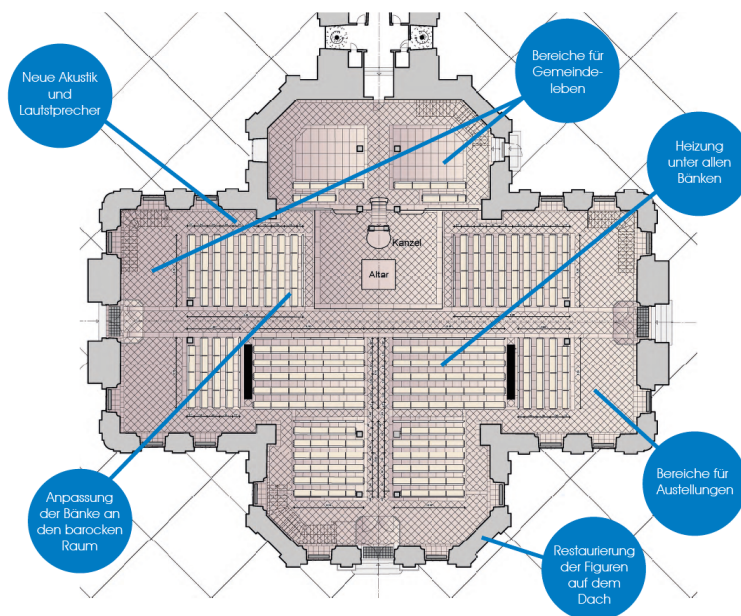


Abbildung 135: Maßnahmen im Innern der Ludwigskirche

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

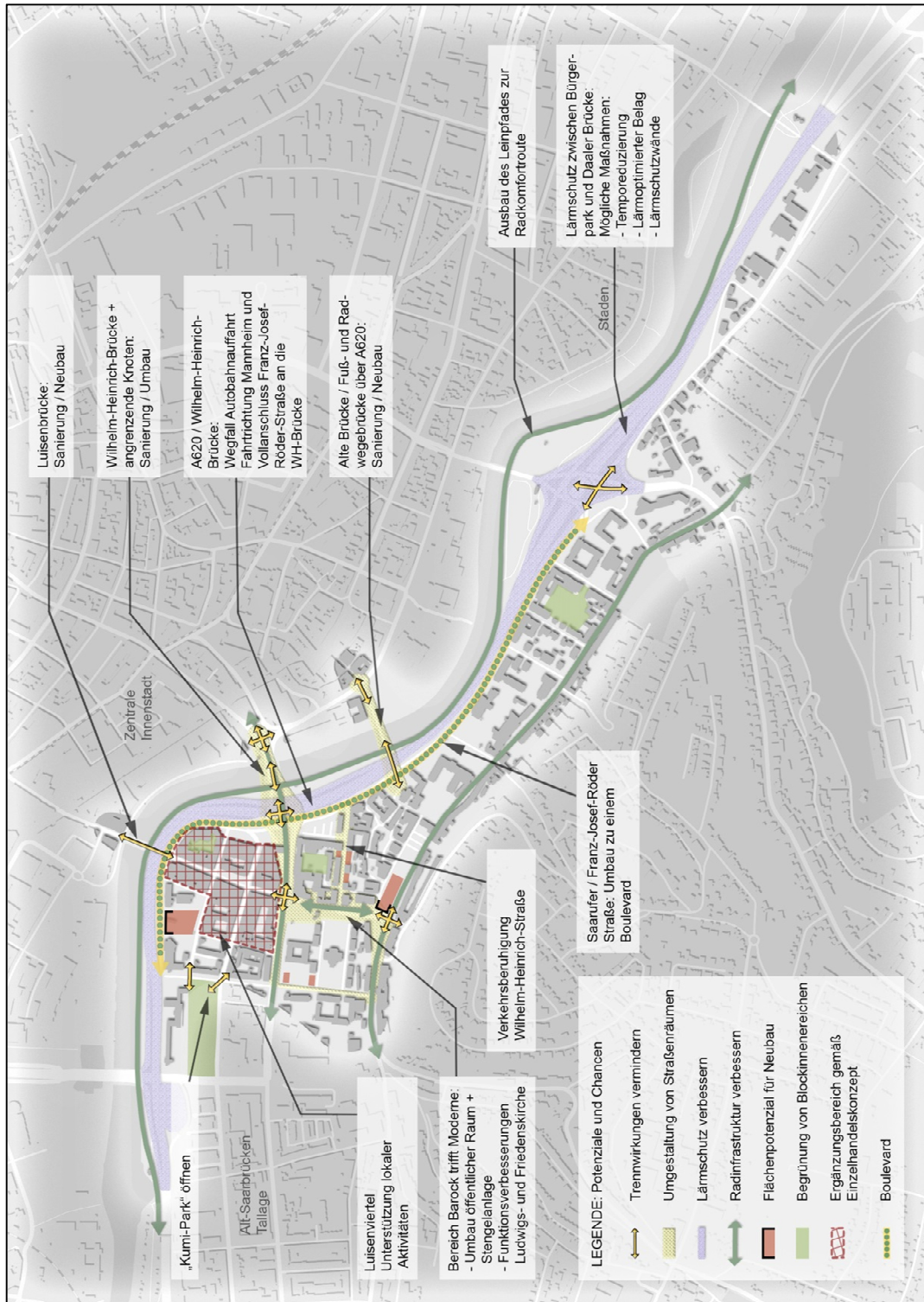


Abbildung 136: **Potenziale und Chancen in Alt-Saarbrücken/Innenstadt**
 Quelle: LHS

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.

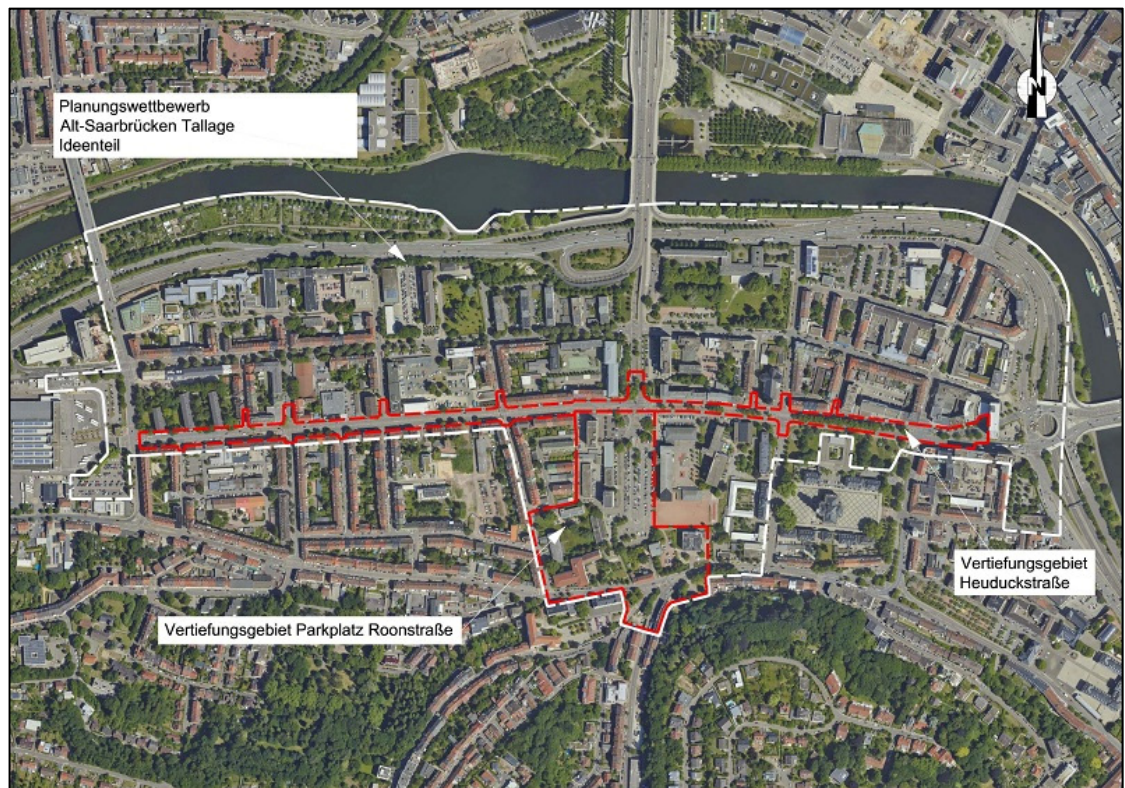


Abbildung 137: **Gebiet des Planungswettbewerbs Alt-Saarbrücken/Tallage**
Quelle: LHS

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 Bestandsgebäude 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, qualitätvolle 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 berücksichtigen 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.