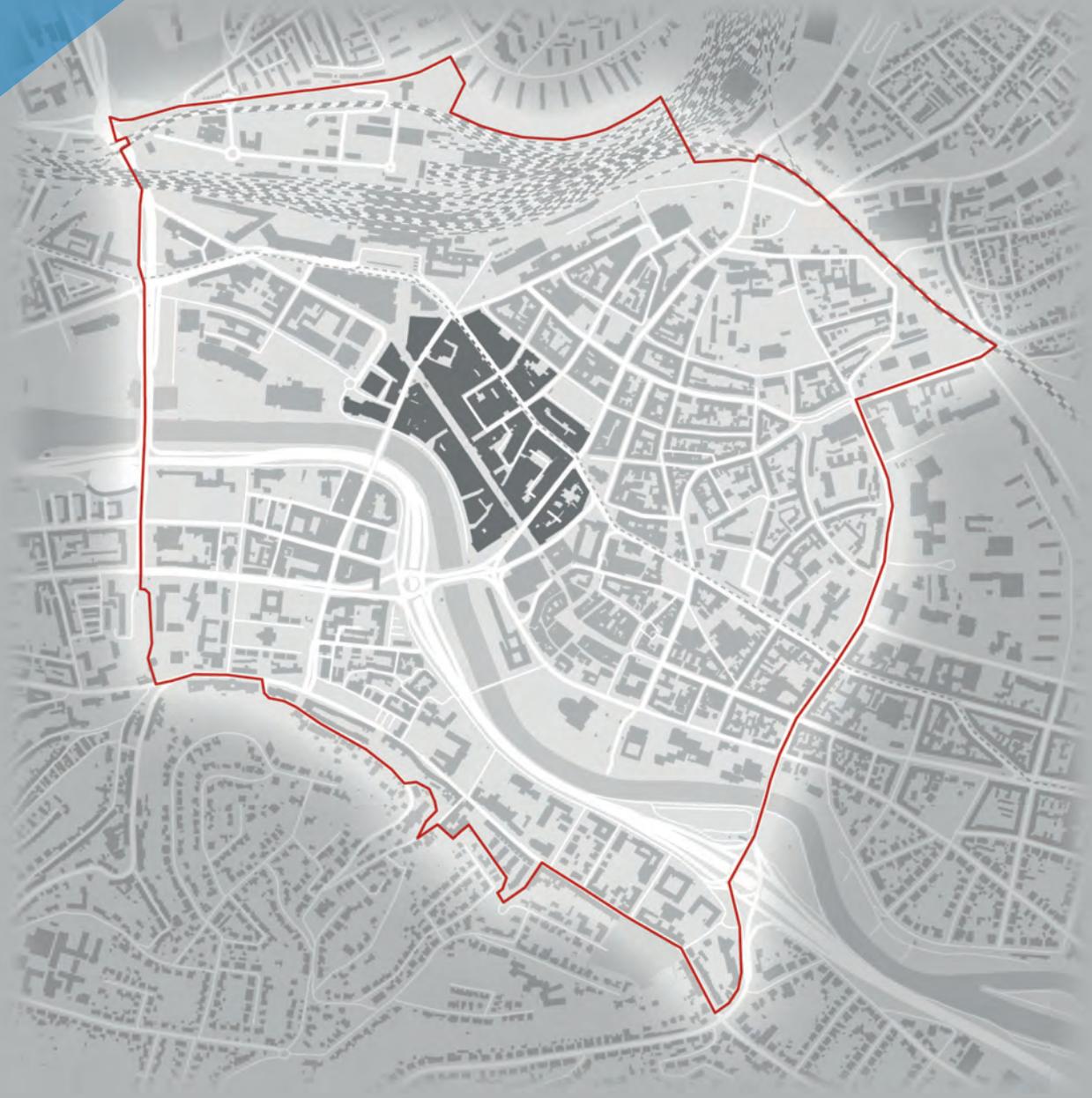


Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept Zentrale Innenstadt Saarbrücken



ISEK Zentrale Innenstadt



• Ministerium für
Inneres, Bauen
und Sport

SAARLAND



Landeshauptstadt

**SAAR
BRÜ
CKEN**

Gliederung

| | | |
|-------|--|----|
| 1 | Funktion und Inhalt des ISEK Zentrale Innenstadt | 3 |
| 2 | Bestandssituation | 7 |
| 2.1 | Bestandsituation und Rahmenbedingungen der Planung in der Innenstadt..... | 7 |
| 2.2 | Die zentrale Innenstadt..... | 7 |
| 2.2.1 | Die städtebauliche Situation im Überblick | 7 |
| 2.2.2 | Exkurs: Historische Entstehung der Kolonnaden | 10 |
| 2.2.3 | Entwicklung der Bodenrichtwerte | 12 |
| 2.2.4 | Planungsrechtliche Situation | 13 |
| 2.3 | Gutachterliche Beurteilung von Funktionsschwächen der zentralen Innenstadt . | 16 |
| 2.3.1 | Rahmenbedingungen | 16 |
| 2.3.2 | Funktionale Gliederung und Bedeutung des Innenstadtzentrums..... | 19 |
| 2.3.3 | Einzelhandel, Geschäftsbesatz | 19 |
| 2.3.4 | Passantenfrequenzen..... | 21 |
| 2.3.5 | Funktionsschwächen beim Handel | 23 |
| 2.3.6 | Funktionsschwächen bei Büro und Dienstleistungen | 27 |
| 2.3.7 | Funktionsschwächen im öffentlichen Raum | 30 |
| 2.3.8 | Ergebnisse/ Handlungsempfehlungen..... | 32 |
| 3 | Erforderlichkeit des Stadtumbaus | 35 |
| 3.1 | Städtebauliche Aufgabenstellung und Ziele für die zentrale Innenstadt..... | 35 |
| 3.1.1 | Zusammenfassung: Probleme und Schwächen | 35 |
| 3.1.2 | Zusammenfassung: spezifische Ziele und Potenziale | 39 |
| 3.2 | Festlegung des Stadtumbaugebietes Zentrale Innenstadt | 47 |
| 3.3 | Räumlicher Umgriff des Stadtumbaugebietes | 47 |
| 4 | Die Maßnahmen im Einzelnen..... | 49 |
| 4.1 | Erstellung und Fortschreibung des ISEK..... | 49 |
| 4.2 | Erstellung bzw. Änderung von Bebauungsplänen | 49 |
| 4.3 | Planung Radverkehrsumfahrung Bahnhofstraße | 51 |
| 4.4 | Neugestaltung Bahnhofstraße | 53 |
| 4.5 | Neugestaltung Viktoriastraße | 56 |
| 4.6 | Neugestaltung Kaiserstraße | 60 |
| 4.7 | Sanierung und Neugestaltung Luisenbrücke | 62 |
| 4.8 | Neugestaltung Dudweilerstraße | 63 |
| 4.9 | Neugestaltung Faktoreistraße/Kohlwaagstraße..... | 65 |
| 4.10 | Private Modernisierungsmaßnahmen | 68 |
| 4.11 | Verfügungsfonds..... | 71 |
| 4.12 | Automatisierte Passantenzählung | 72 |
| 4.13 | Öffentlichkeitsarbeit/ Tag der Städtebauförderung | 74 |
| 4.14 | Erfahrungsaustausch/Evaluation | 75 |
| 5 | Kosten- und Finanzierungsübersicht | 77 |
| 5.1 | Finanzierungsbeteiligte | 77 |
| 5.2 | Zeitplan Mitteleinsatz | 78 |

Abbildungsverzeichnis

| | | |
|---------------|---|----|
| Abbildung 1: | Das ISEK im System der Stadtentwicklungsplanung | 3 |
| Abbildung 2: | Handlungsraum zentrale Innenstadt im TEKO Innenstadt | 4 |
| Abbildung 3: | Schrägluftbild Zentrale Innenstadt 2017 | 7 |
| Abbildung 4: | Blick in die Bahnhofstraße und Kaiserstraße | 8 |
| Abbildung 5: | Kolonnaden in der Bahnhofstraße und Dudweilerstraße | 8 |
| Abbildung 6: | Baulücken in der Reichsstraße und Viktoriastraße | 9 |
| Abbildung 7: | Bockinnenbereiche Birnengässchen und Viktoriastraße | 9 |
| Abbildung 8: | Städtebaulich bedeutsame Investitionen in der Bahnhofstraße | 10 |
| Abbildung 9: | Unattraktive Kolonnaden in der Kaiserstraße | 10 |
| Abbildung 10: | Lageplan Kolonnaden in der Innenstadt, Stand etwa 2004 | 11 |
| Abbildung 11: | Bodenrichtwertkarte zum 31.12.2014 | 12 |
| Abbildung 12: | Entwicklung der Bodenrichtwerte 1996-2014 | 13 |
| Abbildung 13: | Geltungsbereiche Bebauungspläne und Stadtumbaugebiet | 14 |
| Abbildung 14: | Anteil des E-Commerce am Einzelhandelsumsatz | 17 |
| Abbildung 15: | Anteil der Filialisten in 1-A-Lagen der 15 größten deutschen Städte .. | 18 |
| Abbildung 16: | Einzelhandelsbesatz in den Haupt- und Nebelagen der Innenstadt .. | 20 |
| Abbildung 17: | Passantenfrequenzen in der zentralen Innenstadt | 22 |
| Abbildung 18: | Passantenfrequenzveränderungen (relativ) | 23 |
| Abbildung 19: | Funktionsschwächen Geschäftsbesatz in der zentralen Innenstadt ... | 24 |
| Abbildung 20: | Funktionsschwächen Reichsstraße / Bahnhofstraße | 25 |
| Abbildung 21: | Funktionsschwächen Geschäftsbesatz Viktoriastraße | 25 |
| Abbildung 22: | Funktionsschwächen Geschäftsbesatz Kaiserstraße | 26 |
| Abbildung 23: | Funktionsschwächen Geschäftsbesatz Dudweilerstraße | 27 |
| Abbildung 24: | Funktionsschwächen Geschäftsbesatz SaarCenter / Ufergasse | 27 |
| Abbildung 25: | Funktionsschwächen Obergeschoss Viktoria- und. Bahnhofstraße .. | 28 |
| Abbildung 26: | Funktionsschwächen in den Obergeschossen der Innenstadt | 29 |
| Abbildung 27: | Funktionsschwächen im öffentlichen Raum | 30 |
| Abbildung 28: | Übersicht Probleme und Schwächen der zentralen Innenstadt | 38 |
| Abbildung 29: | Mögliche Straßenquerschnitte der Kaiserstraße gem. VEP 2030 | 40 |
| Abbildung 30: | Umgestaltung von Straßenräumen nach VEP 2030 | 40 |
| Abbildung 31: | Visualisierung autofreier Rathausplatz und Betzenstraße | 41 |
| Abbildung 32: | Potenziale für Wohnen in Obergeschossen, Beispiel Kaiserstraße ... | 41 |
| Abbildung 33: | Zentraler Versorgungsbereich gemäß Einzelhandelskonzept | 42 |
| Abbildung 34: | Logo des Vereins Kaiserviertel | 43 |
| Abbildung 35: | Potenziale zur Begrünung des Blockinnenbereichs Birnengäßchen .. | 44 |
| Abbildung 36: | Potenziale und Chancen | 46 |
| Abbildung 37: | Stadtumbaugebiet Zentrale Innenstadt, Stadtrat am 12.07.2016 | 47 |
| Abbildung 38: | Neuer Umgriff des Stadtumbaugebietes Zentrale Innenstadt | 48 |
| Abbildung 39: | VEP-Radumfahrung Bahnhofstraße, Ausschnitt | 51 |
| Abbildung 40: | Bahnhofstraße Bestandssituation 2016 | 53 |
| Abbildung 41: | Bahnhofstraße Planung | 54 |
| Abbildung 42: | Blick in die Viktoriastraße | 56 |
| Abbildung 43: | Viktoriastraße, nördlicher und südlicher Straßenabschnitt | 57 |
| Abbildung 44: | Straßenraum Vorbild Eisenbahnstraße | 58 |

| | | |
|---------------|--|----|
| Abbildung 45: | Beläge u. Beleuchtung Vorbild Eisenbahnstraße u. Bahnhofstraße... | 59 |
| Abbildung 46: | Blick in die Kaiserstraße..... | 60 |
| Abbildung 47: | Luisenbrücke | 62 |
| Abbildung 48: | Blick in die Dudweilerstraße | 64 |
| Abbildung 49: | Blick in die Faktoreistraße / nördlicher Teil 2017 | 66 |
| Abbildung 50: | Neugestaltung Faktoreistraße / nördlicher Teil..... | 67 |
| Abbildung 51: | Decken / Pfeiler in der Kaiserstraße u. Dudweilerstraße..... | 68 |
| Abbildung 52: | Saar-Center, Viktoriastraße / Durchgang Kohlwaagstraße | 69 |
| Abbildung 53: | Privater Parkplatz Birnengäßchen..... | 69 |
| Abbildung 54: | Angestrebte Aufteilung der Baulasten..... | 70 |

1 FUNKTION UND INHALT DES ISEK ZENTRALE INNENSTADT

Das ISEK Zentrale Innenstadt ist abgeleitet aus den Ergebnissen des Städtebaulichen Entwicklungskonzeptes „SEKO Gesamtstadt¹“ und des Teilräumlichen Entwicklungskonzeptes Innenstadt „TEKO Innenstadt²“. Beide Konzepte wurden 2011 vom Stadtrat beschlossen.

Das **TEKO Innenstadt 2018** ist aktuell vom Baudezernat fortgeschrieben worden. Es behandelt auf der Ebene des Stadtteils die Rahmenbedingungen und Ziele der städtebaulichen Planung für die gesamte Innenstadt (statistische Distrikte 111,131,132,133 siehe Abbildung). Damit fasst es alle städtebaulich relevanten Themen zusammen, die sich aus den Bestandsanalysen und den Aufgabenstellungen und Ziele der gesamtstädtischen Konzepte sowie aus den Fachkonzepten für die Innenstadt ergeben. Es beschreibt Probleme und Schwächen sowie Potenziale und Ziele einzelner Innenstadt - Quartiere und leitet daraus die Handlungsräume der Stadterneuerung ab.

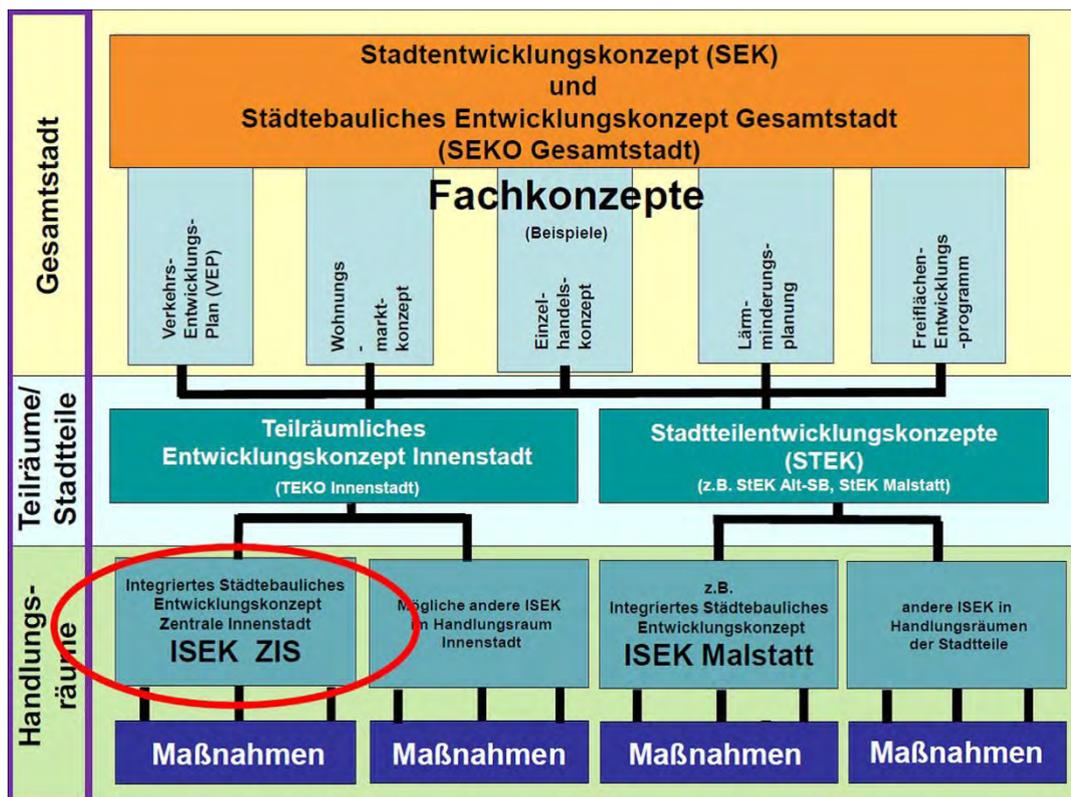
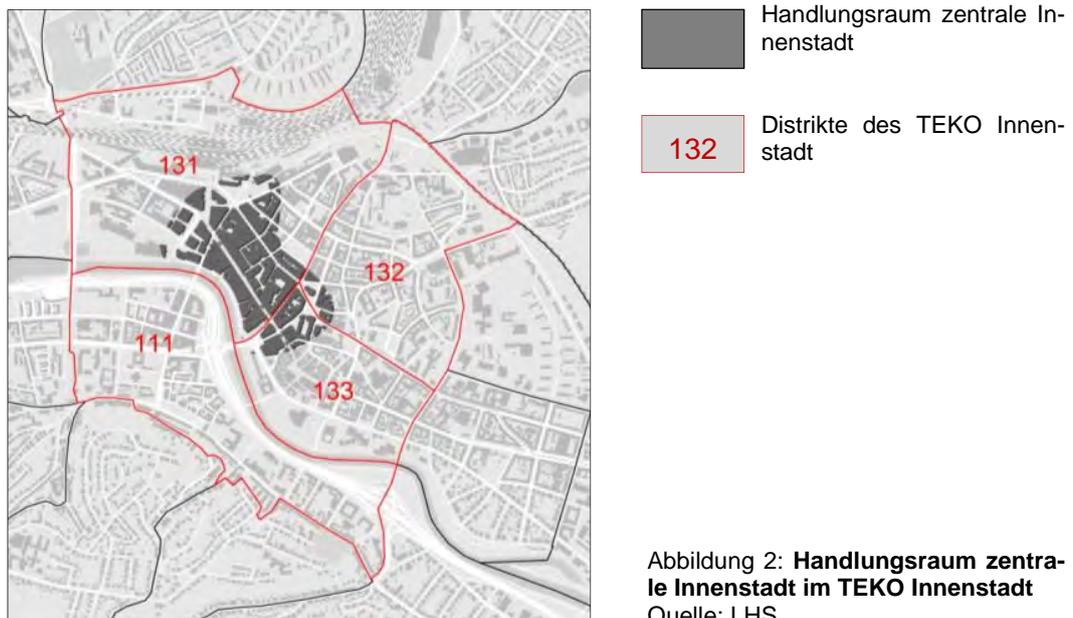


Abbildung 1: **Das ISEK im System der Stadtentwicklungsplanung**
 Quelle: LHS

¹ Landeshauptstadt Saarbrücken: Städtebauliches Entwicklungskonzept, Gesamtstadt, Stadtrat am 06.12.2011, siehe http://www.saarbruecken.de/rathaus/stadtentwicklung/staedtebauliches_entwicklungskonzept
² Landeshauptstadt Saarbrücken: Städtebauliches Entwicklungskonzept, Teilräumliches Konzept Innenstadt, Stadtrat am 06.12.2011, siehe ebenda



Das vorliegende „**Integrierte städtebauliche Entwicklungskonzept (ISEK) Zentrale Innenstadt**“ basiert auf dem TEKO Innenstadt. Es ist ein städtebauliches Konzept für den Handlungsraum Zentrale Innenstadt - die City zwischen Bahnhofstraße und Kaiserstraße, zwischen Reichsstraße und Betzenstraße. Für diesen Bereich wird die Problemstellung, die Beschreibung der Ziele und Potenziale vertieft und insbesondere die Maßnahmen des Stadtumbaus gem. § 171 b Abs. 2 BauGB benannt. Da die Maßnahmen im Laufe des Stadtumbauprozesses weiterentwickelt bzw. konkretisiert werden, ist das ISEK auf Fortschreibung angelegt.

Für die Beschreibung der allgemeinen Entwicklung wird auf die Ausführungen im TEKO Innenstadt verwiesen.

Eines der zentralen Themen zur städtebaulichen Entwicklung der Innenstadt ist die Entwicklung von Handel und Dienstleistungen und des damit verknüpften öffentlichen Raumes. Die Bahnhofstraße als Saarbrücker Hauptlage konnte zwar ihre führende Rolle im Einzelhandel über die Jahre behaupten, aber seit den 1990er Jahren gibt es in der Bahnhofstraße, aber besonders in den Nebenlagen deutliche Anzeichen von Marktschwäche mit qualitativ niedrigen Angeboten bzw. Leerständen (sog. „trading – down“).

Bei den besonders betroffenen Lagen Berliner Promenade und Eisenbahnstraße konnten durch Einbeziehung in das städtebauliche Großprojekt Stadtmitte am Fluss seit etwa 2009 umfangreiche bauliche Maßnahmen zur Aufwertung des öffentlichen Raumes durchgeführt werden, sodass der „trading – down“ Prozess gestoppt werden konnte.

Im TEKO Innenstadt von 2011 wurden auch die Nebenlagen Viktoriastraße, Kaiserstraße und Dudweilerstraße als funktionsschwache Lagen erkannt und als primärer Handlungsraum der Stadterneuerung vorgeschlagen. Inzwischen zeigte auch die Bahnhofstraße Schwächen, insbesondere beim baulichen Zustand des öffentlichen Raumes, so dass eine Gegensteuerung zur Sicherung des oberzentralen Handels- und Wirtschaftsstandortes erforderlich war.

Dies erkennend, hat der Stadtrat auf der Basis des TEKO Innenstadt 2011 für den Bereich der zentralen Innenstadt bereits am 12.07.2016 das „Stadtumbaugebiet Zentrale Innenstadt“ festgelegt. Der Beschluss wurde am 27.07.2016 veröffentlicht (siehe auch Kapitel 3.2).

Das ISEK Zentrale Innenstadt konkretisiert nun die Gründe, die zur die Festlegung des Stadtumbaugebietes geführt haben u.a. mit einem externen Gutachten zur Situation des Einzelhandels, der Büroflächen und des öffentlichen Raumes (Kapitel 2.3). Eine Zusammenfassung der Probleme und Schwächen enthält die tabellarische Übersicht in Kapitel 3.1.1.

Anschließend werden in Kapitel 3.1.2 die Ziele und Potenziale dargestellt, die sich für die zentrale Innenstadt in Zukunft bieten und die mit den entsprechenden Maßnahmen unterstützt werden müssen. Kurz- und mittelfristig liegen die Aufwertungspotenziale in der Umgestaltung des öffentlichen Raumes zur Stützung der Einzelhandelssituation, langfristig wird die zentrale Innenstadt - insbesondere die Nebenlagen - aber mehr zu einem multifunktionalen Bereich, in dem das Wohnen in den Obergeschossen eine größere Rolle spielt.

Die Maßnahmen, die im Rahmen des Stadtumbaus aktuell durchgeführt werden sollen, sind im Wesentlichen die Neugestaltung der Bahnhofstraße (Maßnahme läuft bereits, Ende voraussichtlich 2018), die Förderung privater Modernisierungsmaßnahmen (in den Kolonnaden und Blockinnenbereichen) und die Einrichtung eines Verfügungsfonds (beides bereits ab 2017).

Parallel dazu werden Machbarkeitsuntersuchungen zu den Vorschlägen des Innenstadtverkehrskonzeptes des VEP 2030 vorgebracht, sodass auch die Möglichkeit der Umgestaltung der Straßenräume Kaiserstraße und Stephanstraße / Betzenstraße geprüft und konkreter geplant werden können. Sobald die entsprechenden Planungen konkret sind, wird das ISEK fortgeschrieben.

Die im ISEK vorgeschlagenen großen Baumaßnahmen im Rahmen des Stadtumbaus sind - nach der Bahnhofstraße - der Umbau der Viktoriastraße (etwa ab 2019), der Umbau der Kolonnaden in der Kaiserstraße (ab 2021) und der Umbau der Dudweilerstraße (2022 und später).

Eine weitere Aufgabe des ISEK ist die Darstellung der Kostenannahmen und der vorgesehenen Finanzierung der Maßnahmen. Insgesamt sind bis zum Ende des Stadtumbaus ca. 11,8 Mio € einzusetzen (siehe Kosten- und Finanzierungsübersicht Kapitel 5). Die Mittel werden in das Investitionsprogramm der Landeshauptstadt eingestellt.

Damit erfüllt das ISEK folgende Funktionen:

- **Selbstbindung:** Die mit dem Land und anderen Planungsträgern abgestimmten und vom Rat der Landeshauptstadt beschlossenen Entwicklungskonzepte sind Planungsgrundlage für weitere Entscheidungen. Dadurch wird eine verlässliche Basis für die Kooperation aller am Stadtentwicklungsprozess Beteiligten erreicht.

Die in den Entwicklungskonzepten TEKO Innenstadt und ISEK zentrale Innenstadt getroffenen Festlegungen gelten als informelle Planung, die gem. § 1 (6) Nr. 11 BauGB in die Abwägung einzustellen ist, z.B. im Rahmen von zukünftigen Bebauungsplanverfahren.

- **Einsatz von Städtebaufördermitteln:** Das ISEK Zentrale Innenstadt ist zusammen mit dem TEKO Innenstadt Grundlage für den Einsatz von Städtebaufördermitteln im Stadtumbaugebiet Zentrale Innenstadt (§ 171b BauGB). Im ISEK ist gegenüber dem Fördermittelgeber insbesondere darzustellen, ob und inwieweit städtebauliche Funktionsverluste vorliegen und ob mit Stadtumbau-

maßnahmen nachhaltige städtebauliche Strukturen wiederhergestellt werden können.

- Partizipation: Aufgabe des ISEK ist es auch, die zur Behebung der Funktionsverluste beabsichtigten Maßnahmen zu benennen und in einem Partizipationsprozess Eigentümer, Öffentlichkeit und Behörden einzubeziehen.
- Integration in die Finanzplanung: Das ISEK Zentrale Innenstadt enthält ein Maßnahmenkonzept mit Finanzierungsplan für die Zeit 2016 bis 2022 und später. Die Finanzierung der Maßnahmen soll mit dem Beschluss des Investitionsprogramms 2017-2021 im Rahmen der Haushaltssatzung 2018 gewährleistet werden – vorbehaltlich der Kreditgenehmigung durch die Kommunalaufsichtsbehörde. Damit werden die städtebauliche und die haushalterische Planung synchronisiert.

2 BESTANDSSITUATION

2.1 Bestandsituation und Rahmenbedingungen der Planung in der Innenstadt

Die Bestandsituation und die Rahmenbedingungen der Planung in den vier Innenstadtdistrikten wurde für alle maßgeblichen Handlungsfelder ausführlich im TEKO Innenstadt dargestellt – siehe TEKO Innenstadt Kapitel 2.2 bis 2.13. Für das vorliegende ISEK Zentrale Innenstadt wird auf diese Bestandsbeschreibung verwiesen. Die wichtigsten Aussagen in den Handlungsfeldern Demographie, Wohnen, Bildung und soziale Infrastruktur, Mobilität, Verkehrsinfrastruktur, Umwelt und Klima sowie Kultur und Tourismus sind auch in den zusammenfassenden Tabellen 3.1.1 und 3.1.2 enthalten.

Für die im besonderen Fokus stehenden Handlungsfelder Einzelhandel, Wirtschaft / Büroflächen und öffentlicher Raum wurden im Rahmen des vorliegenden ISEK vertiefende Untersuchungen durchgeführt - siehe Kapitel 2.3.

2.2 Die zentrale Innenstadt

2.2.1 Die städtebauliche Situation im Überblick

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.



Abbildung 3: **Schrägluftbild Zentrale Innenstadt 2017**
Quelle: LHS

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.

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.



Abbildungen 4: **Blick in die Bahnhofstraße und Kaiserstraße**
Quelle: LHS

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 (siehe 2.2.2).

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 die Seitenstraßen zur Berliner Promenade und Richtung Kaiserstraße.

Durch den Umbau der Bahnhofstraße zur Fußgängerzone 1995 und die Gestaltung mit hochwertigen Belägen, Beleuchtung und Möblierung wurden die Aufenthaltsqualität und auch die kommerzielle Situation der Haupteinkaufsstraße weiter gesteigert.



Abbildungen 5: **Kolonnaden in der Bahnhofstraße und Dudweilerstraße**
Quelle: LHS

Mehr als 20 Jahre Beanspruchung der Straßenfläche durch die sehr hohe Nutzungsdichte (mit entsprechender LKW-Andienung), Baustellen der Anlieger so-

wie eine Vielzahl von Kanal- und Leitungsbaustellen haben dazu geführt, dass der Plattenbelag an vielen Stellen gebrochen ist bzw. ganze Straßenabschnitte nur notdürftig mit Asphalt repariert werden konnten. Der Zustand der Straßenfläche der Bahnhofstraße macht deshalb eine Sanierung erforderlich. In diesem Zusammenhang sind auch funktionale Verbesserungen (Fahr- und Standflächen für die LKW-Andienung, Aufenthaltsbereiche für Fußgänger) zu erreichen.

Die positive geschäftliche 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 (ausführlicher siehe Kapitel 2.3.4). Mit dem Umzug an die Bahnhofstraße ist die Firma C&A dieser Entwicklung gefolgt und lässt das ehemalige Kaufhaus C&A in der Kaiserstraße (ca. 7.500 m² Verkaufsfläche) seitdem leer stehen. In der Viktoriastraße, Eisenbahnstraße, Kaiserstraße und Dudweilerstraße sind ebenfalls einige länger dauernde Leerstände, Vernachlässigung von Immobilien und nicht adäquate Nutzungen zu beobachten (siehe Kapitel 2.3).



Abbildungen 6: **Baulücken in der Reichsstraße und Viktoriastraße**
Quelle: LHS

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. Der provisorische, ärmliche Zustand dieser Immobilien an prominenter Stelle schadet dem Image der Landeshauptstadt.



Abbildungen 7: **Bockinnenbereiche Birnengässchen und Viktoriastraße**
Quelle: LHS

Dagegen konnten in den letzten Jahren an der Bahnhofstraße zwei über Jahrzehnte währende Baulücken / Mindernutzungen durch private Investitionen beseitigt werden: die Ecke Bahnhofstraße / Sulzbachstraße durch den Neubau der PSD-Bank und die Ecke Viktoriastraße durch den Neubau C&A.

Abbildungen 8:
**Städtebaulich
bedeutsame In-
vestitionen in der
Bahnhofstraße**
Quelle: LHS



Abbildungen 9: **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, Ufergasse und Rabbiner - Rül - Platz konnte dieser Bereich baulich erheblich aufgewertet werden und die „trading - down“ Entwicklungen gestoppt werden.

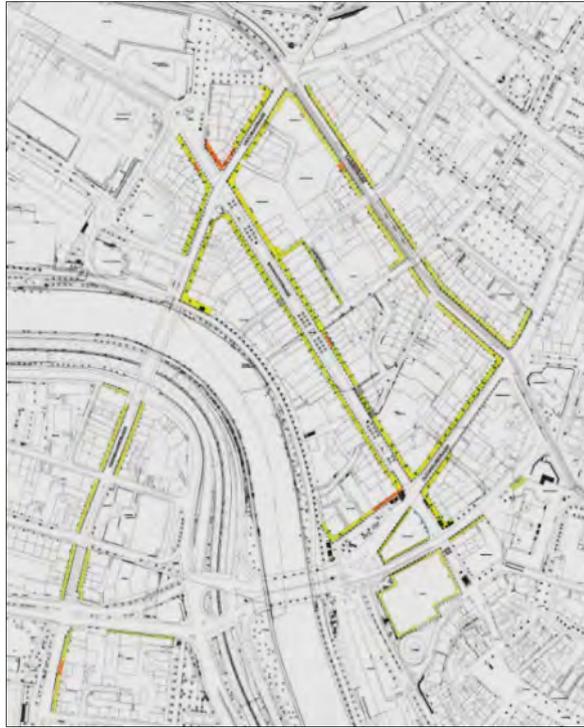
2.2.2 Exkurs: Historische Entstehung der Kolonnaden³

Die Kolonnaden der Bahnhofstraße, Kaiserstraße, Dudweilerstraße, Eisenbahnstraße und Viktoriastraße prägen das Erscheinungsbild der Saarbrücker Innenstadt. Sie sind entstanden in der Zeit der Saarbrücker Nachkriegsmoderne nach dem zweiten Weltkrieg. Nach der Kapitulation im Mai 1945 und der sich anschließenden Übernahme der besatzungsgemäßen Verwaltung des Saarlandes durch Frankreich rief der eingesetzte französische Gouverneur Gilbert Grandval zahlreiche französische Architekten ins Saarland, um bei der Planung des Wiederaufbaus, vor allem der stark zerstörten Städte Saarbrücken, Neunkirchen und Saarlouis mitzuwirken.

Die Neuordnung der zerbombten Stadt Saarbrücken oblag dem Architekten Georges-Henri Pingusson, einem Freund und Geistesverwandten Le Corbusiers. Der Neuordnungsplan 1947-1948 der sog. französischen „Urbanisten“ sah für weite Teile Alt-Saarbrückens und St. Johanns die Errichtung einer neuen Stadt mit Scheibenhochhäusern und Schnellstraßen vor, unabhängig vom alten Stadtgrundriss bzw. dem Vorkriegszustand. Von dieser neuen Stadt ist nur wenig ausgeführt worden, u.a. das heutige Deutsch-Französische Gymnasium. Das bekannteste Gebäude aus dieser Periode wurde erst zwischen 1951 und 1954 rea-

³ Vgl. Dietmar Colling in <http://www.kunstlexikonsaar.de/staedtebau/artikel/-/aspekte-die-franzoesische-botschaft-und-der-aufbauplan-von-georges-henri-pingusson-fuer-saarbruecken/>

lisiert: die ehemalige französische Botschaft (später Kultusministerium) nach dem Entwurf von Georges-Henri Pingusson.



Abbildungen 10: Lageplan Kolonnaden in der Innenstadt, Stand etwa 2004
Quelle: LHS

| LEGENDE | |
|---------|---|
| | PLANUNGSRECHTLICH GESICHERTE KOLONNADEN |
| | BESTEHENDE KOLONNADEN |
| | RECKIGE STÜTZEN |
| | RUNDE STÜTZEN |
| | AUSKRAGENO |
| | VORDACH |
| | VORHANDENE ÜBERDACHUNGEN |
| | NOCH AUSZUFÜHRENDE KOLONNADEN |



Für einige der innerstädtischen Geschäftsstraßen, insbesondere für die Bahnhofstraße, Dudweilerstraße, Kaiserstraße, Viktoriastraße und die Eisenbahnstraße erwartete Pingusson für die Zukunft einen wesentlich stärkeren Autoverkehr, den die vorhandenen Straßenbreiten seiner Ansicht nach nicht aufnehmen konnten. Sein Lösungsvorschlag: die Verlegung des öffentlichen Gehweges auf die privaten Grundstücke durch Einbau von Kolonnaden, damals „Arkaden“ genannt. Die Straßen ließen sich so fast bis an die Fassaden der Häuser verbreitern. Die Bürgersteige wurden ca. 5 Meter breit in den Häusergrundriss verlegt. Zum Ausgleich durften die Grundstückseigentümer die Hofflächen bebauen. Die Kellerbereiche unter den Kolonnaden mussten für die Verlegung von öffentlichen Leitungen zur Verfügung gestellt und freigehalten werden⁴.

Nach dem Weggang Pingussons 1948 wurde das Konzept der Kolonnaden vom deutschen Wiederaufbau- und Stadtplanungsamt unter Karl Otto Cartal beim Wiederaufbau der Innenstadt fortgeführt.

Zuerst von den Hauseigentümern bekämpft, entwickelten sich die Kolonnaden wegen ihrer besonderen Vorteile bei schlechter Witterung für den Handel zum Erfolgsmodell und zu einem positiven Alleinstellungsmerkmal unter deutschen Einkaufslagen.

⁴ Vgl. Kunstlexikon Saar, siehe <http://www.kunstlexikon Saar.de/de/taedtebau/artikel/-/aspekte-die-franzoesische-botschaft-und-der-aufbauplan-von-georges-henri-pingusson-fuer-saarbruecken/>

2.2.3 Entwicklung der Bodenrichtwerte

Die unterschiedliche wirtschaftliche Entwicklung zwischen der linearen Bahnhofstraße und den in die Fläche gehenden Nebenstraßen wird auch bei den Bodenpreisen, hier die vom Gutachterausschuss ermittelten Bodenrichtwerte, deutlich: während der Richtwert für die Grundstücke unmittelbar an der Bahnhofstraße 2014 bei 5250 €/m² liegt, geht er schon bei der nächsten Häuserzeile in der Dudweilerstraße auf 1605 €/m² zurück. In der Kaiserstraße und Viktoriastraße liegt er nur noch bei 1365 €/m²⁵.

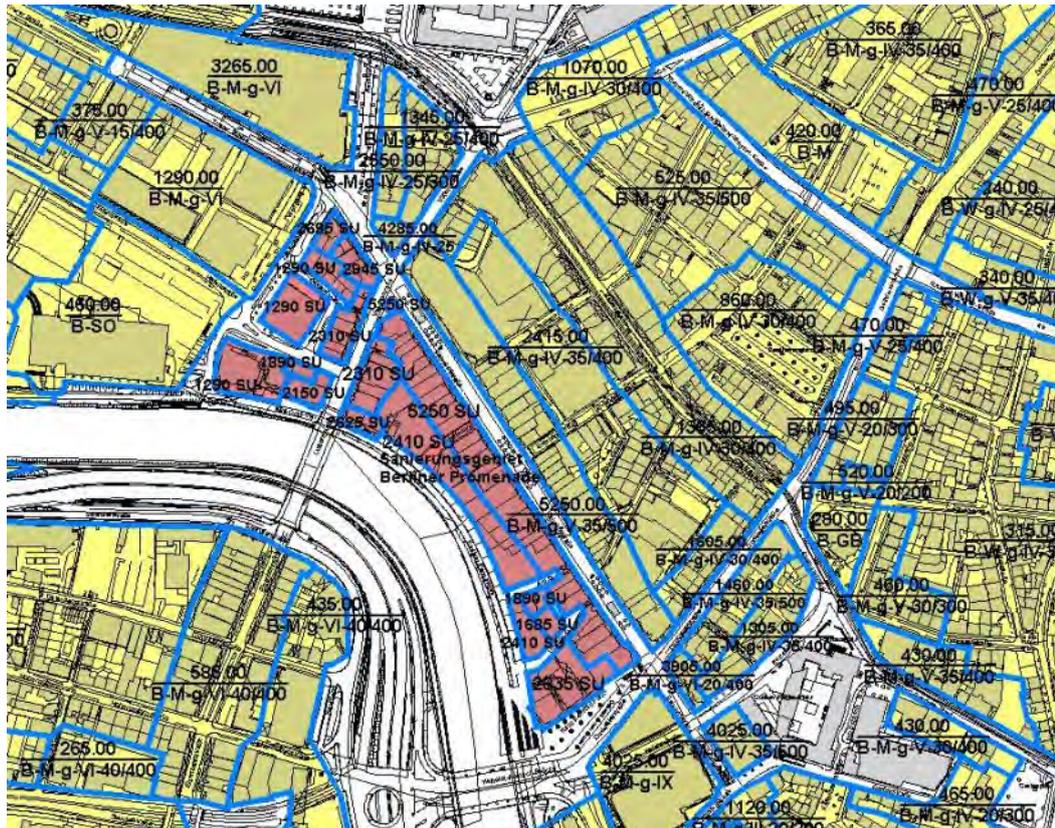


Abbildung 11: **Bodenrichtwertkarte zum 31.12.2014**

Quelle: LHS

Das (rot dargestellte) Sanierungsgebiet Berliner Promenade ist inzwischen aufgehoben.

Die Preisschere zwischen der Bahnhofstraße und den Nebenlagen hat sich in den letzten Jahren noch weiter auseinanderentwickelt. Betrachtet man die Entwicklung zwischen 2010 und 2014, sind die Bodenwerterhöhungen in der Bahnhofstraße immer noch ausgeprägter als in den Nebenlagen. Die Grafik verdeutlicht auch den erheblichen Abstand der Bahnhofstraße von den Nebenlagen und die Auswirkung des Umbaus zur Fußgängerzone 1996.

⁵ LHS: Bodenrichtwertkarte im internet unter:
http://geoportal.saarland.de/mapbender/frames/index_ext.php?qui_id=Template_GDZ&WMC=3019

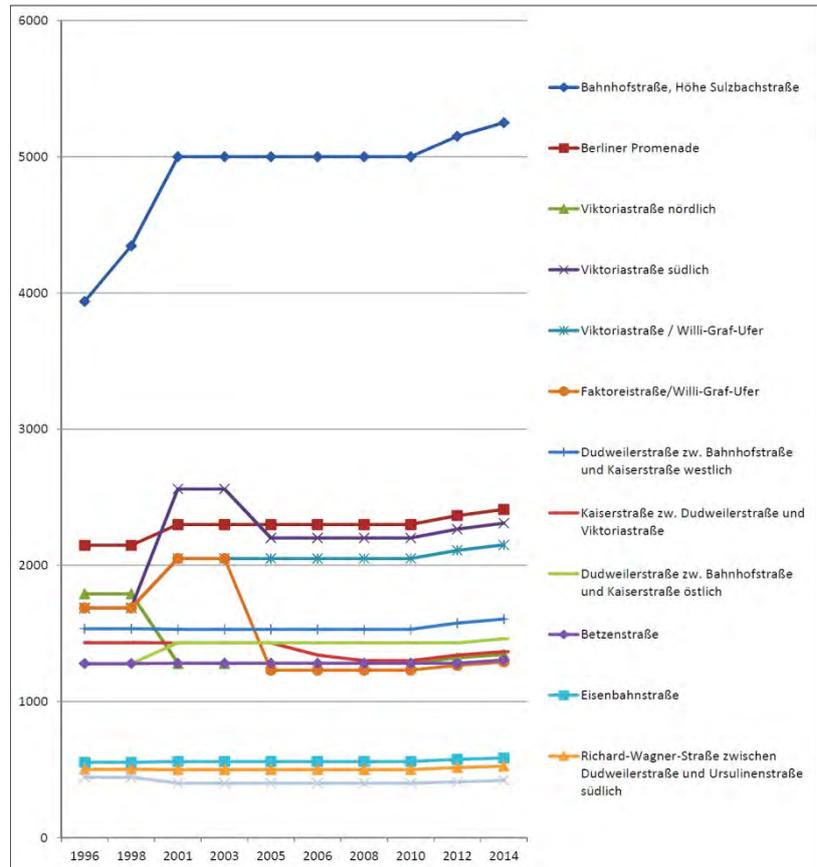


Abbildung 12: **Entwicklung der Bodenrichtwerte 1996-2014**
 Quelle: LHS

2.2.4 Planungsrechtliche Situation

Die zentrale Innenstadt ist beinahe flächendeckend mit rechtskräftigen Bebauungsplänen nach § 30 BauGB überplant, sodass sich die Zulässigkeit von Bauvorhaben nach den Festsetzungen dieser Bebauungspläne richtet.

Lediglich für die Baublöcke auf der Nordseite der oberen Kaiserstraße und an der Reichsstraße / Karl-Marx-Straße / St. Johanner Straße existiert kein Bebauungsplan, hier wird die planungsrechtliche Zulässigkeit von Bauvorhaben nach § 34 BauGB beurteilt.

Bei den Bebauungsplänen handelt es sich zumeist um Fortschreibungen der in den 1950er Jahren entstandenen „Ortsplan-Teilabschnitte“ gem. § 4 ff des Gesetzes über Planung und Städtebau des Saarlandes von 1948. Die Ortsplan-Teilabschnitte galten nach Inkrafttreten des BBauG 1960 als übergeleitete Bebauungspläne weiter. In einigen Abschnitten auf der Ostseite der Bahnhofstraße und an der Betzenstraße / Dudweilerstraße gilt der Ursprungsplan (Ortsplan-Teilabschnitt Bahnhofstraße I, BBP-Nr. 131.02.00 vom 24.11.1954) noch immer.

Alle Bebauungspläne setzen für die Bauflächen in ihren Geltungsbereich ein Kerngebiet gem. 7 BauNVO fest (bzw. sog. „Geschäftshausbebauung“ in den Ortsplan-Teilabschnitten). Nach § 7 Abs. 1 BauNVO dienen Kerngebiete vorwiegend der Unterbringung von Handelsbetrieben sowie der zentralen Einrichtungen der Wirtschaft, der Verwaltung und der Kultur. Mit der Festsetzung von Kerngebieten wird also der Funktion der zentralen Innenstadt als Standort für den großflächigen Einzelhandel, zentrale Verwaltungen und Dienstleistungsbetriebe sowie der Gastronomie Rechnung getragen.

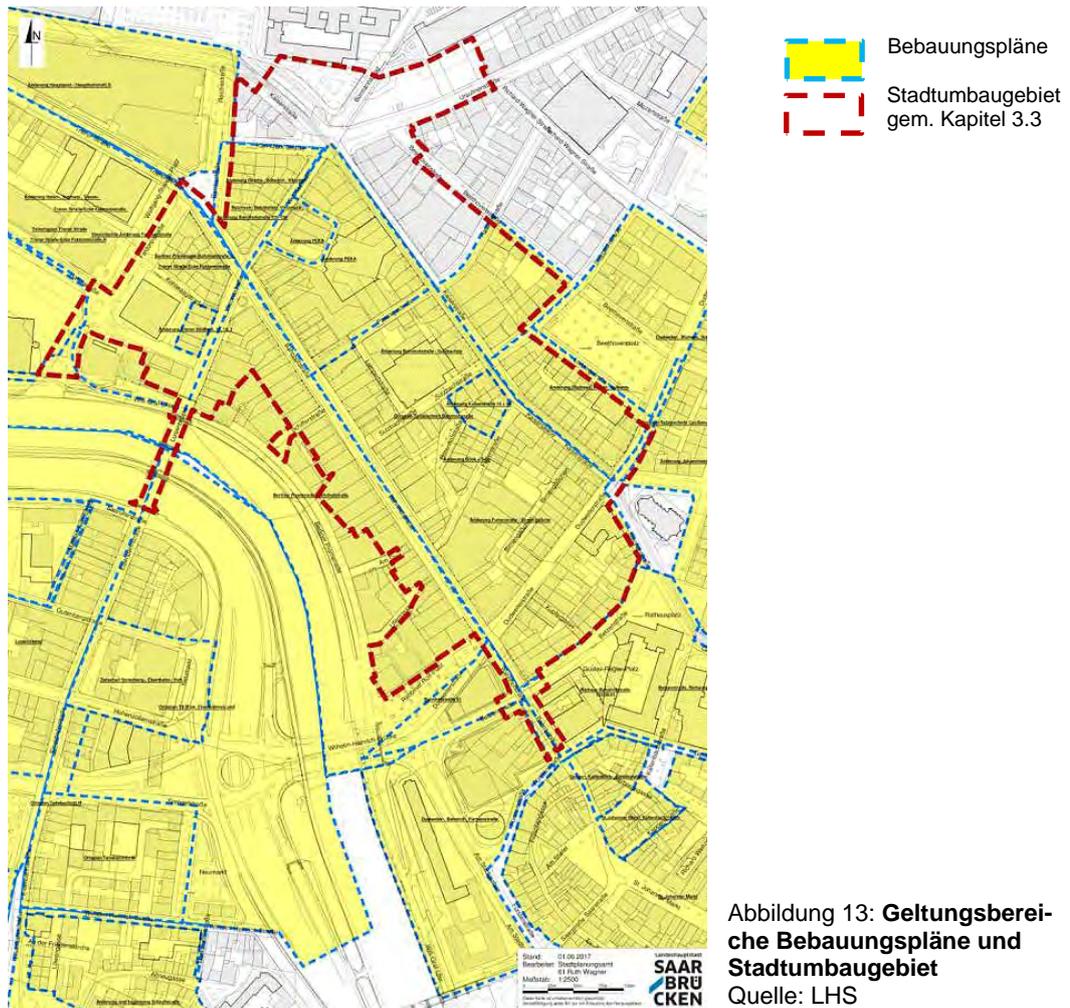


Abbildung 13: **Geltungsbereiche Bebauungspläne und Stadtumbauegebiet**
 Quelle: LHS

Rechtskräftige Bebauungspläne im Stadtumbauegebiet Zentrale Innenstadt:

| Nr. | Name des Bebauungsplanes | Rechtskraft | Wichtige Festsetzungen zur Art der Nutzung |
|-----------|---|-------------|--|
| 131.01.02 | Änderung (Rathaus) Kaiser-, Sulzbach-, Lortzing-, Dudweilerstraße | 16.05.1973 | Kerngebiet nach BauNVO 1968 |
| 131.02.00 | Ortsplan-Teilabschnitt Bahnhofstraße Teil a + b | 24.11.1954 | „Geschäftshausbebauung“ - entspricht Kerngebiet |
| 131.02.01 | Änderung Kaiserstraße 14 + 18 | 09.04.1958 | „Geschäftshausbebauung“ - entspricht Kerngebiet |
| 131.02.02 | Änderung Bock + Seip | 15.09.1960 | „Geschäftshausbebauung“ - entspricht Kerngebiet |
| 131.02.08 | Änderung PEKA | 01.09.1969 | Kerngebiet nach BauNVO 1968 |
| 131.02.11 | Änderung Bahnhofstraße/ Sulzbachstraße | 06.04.1973 | Keine Festsetzung der Art der Nutzung, daher „Geschäftshausbebauung“ - entspricht Kerngebiet |
| 131.02.13 | Änderung Futterstraße / Birnengäßchen | 21.12.1995 | Kerngebiet gem. BauVO 1990, Wohnungen ab dem 2.OG allgemein zulässig |

| | | | |
|------------|--|-------------------------|--|
| 131.02.14 | Reichsstraße- Bahnhofstraße- Viktoriastraße- Karl-Marx-Straße | 25.02.1909 | Kerngebiet gem. BauNVO 1990, Wohnungen ab dem 2.OG allgemein zulässig, Vergnügungsstätten nur ab dem 2. OG zulässig, Ausschluss von Bordellen |
| 131.04.02 | Kaiser-, Karcher, Beethoven – und Sulzbachstraße | 28.02.1972 | Kerngebiet gem. BauNVO 1968 |
| 131.05.04 | Berliner Promenade- Bahnhofstraße 1. Teil-Änderung | 03.06.2009 8.09.2013 | Kerngebiet gem. BauNVO 1990, Wohnungen ab dem 3.OG allgemein zulässig, im EG nur Handel und Gastronomie zulässig, Vergnügungsstätten nur im 1. OG zulässig |
| 131.06.06. | Änderung Trierer Straße 8, 10, 12, 14 Viktoria- / Ecke Hafenstraße | 26.06.1968 | Keine Festsetzung der Art der Nutzung, daher „Geschäftshausbebauung“ - entspricht Kerngebiet |
| 131.06.07 | Trierer Straße / Ecke Faktoreistraße | 26.08.1969 | Keine Festsetzung der Art der Nutzung, daher „Geschäftshausbebauung“ - entspricht Kerngebiet |
| 133.02.02 | Bahnhofstraße 31 | 07.06.2006 | Kerngebiet gem. BauNVO 1990, Wohnungen nur ausnahmsweise zulässig |

Hinsichtlich der Zulässigkeit von Wohnungen gilt bei den meisten älteren Bebauungsplänen, die keine weiteren Festsetzungen über das Wohnen treffen, § 7 Abs. 2 Nr. 6 BauNVO 1968, wonach lediglich Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter im Kerngebiet allgemein zulässig sind.

Die Landeshauptstadt hat bei den neueren Bebauungsplänen von der Möglichkeit Gebrauch gemacht, auch sonstige Wohnungen (ohne die Zweckbindung des § 7 Abs. 2 Nr. 7 BauNVO) im Kerngebiet zuzulassen, indem sie ab dem 2. oder 3. OG als allgemein zulässig festgesetzt wurden⁶. Dies betrifft den Bereich zwischen Bahnhofstraße und Berliner Promenade, den Bereich um das Birnengäßchen und den Baublock um C&A an der Bahnhofstraße.

Alle anderen Bebauungspläne aus den 1960er bis 1980er Jahren enthalten keine derartige Regelung. Dies bedeutet eine erhebliche Einschränkung für eine Strategie der Ausweitung der Wohnfunktion in der Innenstadt (siehe Kapitel 3.1.2).

⁶ § 7 Abs. 2 Nr. 7 BauNVO gestattet keine unbeschränkte Festsetzung von Wohnungen für einzelne oder sämtliche Kerngebiete. Erlaubt sind vielmehr nur solche Festsetzungen, bei denen die allgemeine Zweckbestimmung des Kerngebiets gewahrt bleibt. Dies wird u.a. mit der geschossweisen Festsetzung sichergestellt.

2.3 Gutachterliche Beurteilung von Funktionsschwächen der zentralen Innenstadt

Zur Überprüfung und Konkretisierung der im TEKO Innenstadt dargestellten Probleme der zentralen Innenstadt hat die Landeshauptstadt Saarbrücken ein externes, auf den Themenkomplex Innenstadt und Handel spezialisiertes Büro mit der Begutachtung der Situation im Einzelhandel, bei den Büroflächen und im öffentlichen Raum beauftragt.

Das Ergebnis des Gutachtens:

Stadt + Handel: Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept Zentrale Innenstadt Saarbrücken, Gutachterliche Beurteilung von Funktionsschwächen, Karlsruhe 2016

wird im diesem Kapitel 2.3 wiedergegeben (kursiv gedruckt). Das vollständige Gutachten, u.a. mit den methodischen Erläuterungen und weiteren Literaturnachweisen, liegt dem Stadtplanungsamt vor.

2.3.1 Rahmenbedingungen

Die im Landesentwicklungsplan (LEP Saarland) als Oberzentrum ausgewiesene Stadt Saarbrücken liegt im Süden des Saarlandes und ist die Landeshauptstadt des Saarlandes sowie Verwaltungssitz des Regionalverbandes Saarbrücken. Die nächstgelegenen Zentren sind die rd. 15 Kilometer entfernt liegenden Mittelzentren St. Ingbert und Völklingen. Saarbrücken ist das einzige Oberzentrum des Saarlandes. Die nächstgelegenen Oberzentren befinden sich in rd. 60 (Kaiserslautern) und rd. 100 Kilometer Entfernung (Trier) in Rheinland-Pfalz. Bedingt durch die Lage im europäischen Grenzgebiet (Frankreich und Luxemburg) bestehen grenzüberschreitende Verflechtungen insbesondere zu den Großstädten Metz und Luxemburg.

Das insbesondere im Einzelhandel stark ausgeprägte Konkurrenzumfeld der Stadt Saarbrücken wird neben den genannten Zentren (insbesondere Trier, Luxemburg, Metz) auch durch das rd. 40 km entfernt liegende Factory-Outlet-Center Zweibrücken bestimmt.

Dennoch weist die Landeshauptstadt Saarbrücken als wirtschaftliches, politisches und kulturelles Zentrum sowie als attraktive Tourismus- und Einkaufsdestination mit einem umfangreichen Einzelhandelsangebot (rd. 398.000 m² Verkaufsfläche) einen weiten Einzugsbereich auf. Die zeigt sich unter anderem an den auch aus Frankreich und Luxemburg stammenden Kunden und Touristen, dem hohen Anteil an Einkaufs-, Freizeit und sonstigen Pendlern (Pendlersaldo 36.100⁷) und der überdurchschnittlichen Einzelhandelszentralität⁸ von 136⁹

⁷ Pendlersaldo werktags, ohne Arbeits- und Bildungspendler, vgl. Planersozietaät / Gertz, Gutsche, Rügenapp im Auftrag der Landeshauptstadt Saarbrücken: Verkehrsentwicklungsplan Saarbrücken 2030, Bestandsanalyse, S.15

⁸ Die Zentralität (bzw. Zentralitätskennziffer) einer Kommune verdeutlicht das relative Verhältnis zwischen den erzielten Umsätzen und der potenziell verfügbaren Kaufkraft vor Ort. Sie wird als Quotient dieser beiden Werte ermittelt. Ein Wert unter 100 beinhaltet, dass in der Summe aller Kaufkraftzuflüsse und -abflüsse Einzelhandelskaufkraft in andere Orte abfließt; ein Wert über 100 beschreibt umgekehrt den per Saldo erkennbaren Gewinn aus anderen Orten

Die Bevölkerungszahl der Landeshauptstadt Saarbrücken beträgt aktuell 182.3373 Einwohner¹⁰. Die Bevölkerungsprognose sieht eine deutliche Abnahme der Bevölkerung bis zum Jahr 2030 von rd. 7,4 % vor¹¹. Das Kaufkraftniveau liegt mit 94,6 unter dem Bundesdurchschnitt¹².

Bevor im Folgenden die konkrete Situation der Zentralen Innenstadt Saarbrückens analysiert wird, werden einleitend wichtige Trends der bundesdeutschen Einzelhandelsentwicklung skizziert. Der Einzelhandel als dynamischer Wirtschaftsbereich unterliegt seit einigen Jahrzehnten einem fortwährenden, dynamischen Veränderungsprozess. Maßgeblich sind dabei Veränderungen sowohl auf der Angebots- als auch auf der Nachfrageseite, die in einem engen gegenseitigen Wirkungszusammenhang stehen.

Entwicklungen auf der Angebotsseite:

- *Onlinehandel: Die Bedeutung des Online-Handels in Deutschland ist im Verlauf der letzten Jahre spürbar angewachsen und stellt heute eine besondere Herausforderung für den stationären Einzelhandel dar. So konnte das Onlinegeschäft in der näheren Vergangenheit stetig steigende Umsätze verzeichnen, wie nachfolgende Abbildung verdeutlicht.*

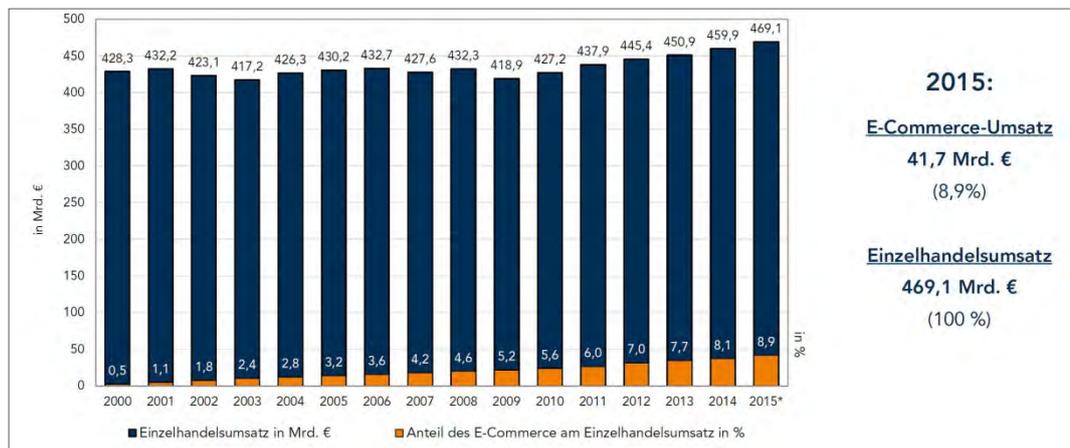


Abbildung 14: **Anteil des E - Commerce am Einzelhandelsumsatz** in Mrd. Euro in Deutschland von 2000 bis 2014 und Prognose für 2015
 Quelle: Stadt + Handel, Darstellung nach EHI, Prognosewerte für 2015

Derzeit umfasst der E-Commerce insgesamt ein Volumen von rd. 41,7 Mrd. Euro (rd. 8,9 % des Gesamtumsatzes). Ob dieser Trend für die nächsten Jahre fortgeschrieben werden kann, ist derzeit allerdings nicht präzise vorherzusagen. Aktuell vorliegende Prognosen gehen jedoch davon aus, dass der Anteil des E-Commerce am Gesamtumsatz des Einzelhandels im Jahr 2025 bei rd. 20 bis 25 % liegen wird.

Hinsichtlich der Bedeutung des E-Commerce sind zwischen den einzelnen Warengruppen große Unterschiede zu verzeichnen. So sind insbesondere in den Warengruppen Bekleidung, Schuhe und Lederwaren sowie Unterhal-

⁹ vgl. Junker und Kruse, im Auftrag der Landeshauptstadt Saarbrücken: Einzelhandels- und Zentrenkonzept für die Landeshauptstadt Saarbrücken 2015, Gutachten, noch unveröffentlicht.
¹⁰ Bevölkerungsstand 31.10.2016, vgl. Landeshauptstadt Saarbrücken: Statistische Kennwerte der Landeshauptstadt Saarbrücken,
¹¹ Quelle: Bertelsmann Stiftung 2016: Deutschland im demographischen Wandel 2030.
¹² vgl. Landeshauptstadt Saarbrücken: Statistische Kennwerte der Landeshauptstadt Saarbrücken

tungselektronik die Marktanteile des Online-Handels sprunghaft angestiegen und weisen bereits heute signifikante Marktanteile i.H.v. 16 bzw. 31 %¹³ und mehr auf. In anderen (insbesondere kurzfristigen) Warengruppen des täglichen Bedarfs (u.a. Nahrungs- und Genussmittel) vollzieht sich die Steigerung der Online-Einkäufe hingegen auf einem deutlich niedrigerem Niveau (2014: 1,0 %).

- *Unternehmens- und Umsatzkonzentration: Heute wird der Einzelhandel von nationalen und internationalen Konzernen geprägt. Betroffen sind durch starke Unternehmenskonzentrationen mit Tendenzen zur Oligopolisierung insbesondere die Branchen Lebensmittel, Drogeriewaren, Buchhandel. Durch den Unternehmenskonzentrationsprozess werden die Ausdünnung des Versorgungsnetzes und (teilweise) das Wachstum nicht integrierter Standorte verstärkt.*
- *Filialisierung: Der Betriebsformenwandel und die Konzentrationsprozesse im Einzelhandel werden in den innerstädtischen Bereichen insbesondere an einem hohen, in den letzten Jahren weiter ansteigenden Filialisierungsgrad ersichtlich, der in den 1a-Lagen heute oft schon mehr als 60 % beträgt (vgl. nachstehende Tabelle).*

| Stadt | Filialisierungsgrad März 2011 | Veränderung gegenüber 2006 in Prozentpunkten |
|----------------|-------------------------------|--|
| Dortmund | 74,6% | - 4,9% |
| Bremen | 72,0% | 2,0% |
| Nürnberg | 70,3% | 10,1% |
| Berlin | 69,5% | 9,6% |
| Düsseldorf | 69,0% | 13,1% |
| Dresden | 68,5% | 11,2% |
| Essen | 68,0% | - 5,9% |
| Frankfurt/Main | 67,2% | 16,3% |
| Hamburg | 66,0% | 9,0% |
| Hannover | 64,3% | - 11,1% |
| Köln | 59,9% | 8,9% |
| Stuttgart | 59,8% | 3,5% |
| Duisburg | 55,3% | 0,3% |
| Leipzig | 54,7% | 8,7% |
| München | 53,7% | 7,5% |

Abbildung 15: Anteil der Filialisten in den 1-A-Lagen der 15 größten deutschen Städte
 Quelle: Stadt + Handel; Darstellung nach Lührmann 2011

Entwicklungen auf der Nachfrageseite

- *Wandel der demographischen Strukturen mit Veränderungen der Einwohnerzahlen: Für Deutschland wird eine deutliche Abnahme der Gesamtbevölkerung prognostiziert, wobei mit erheblichen regionalen Unterschieden in der Bevölkerungsentwicklung zu rechnen ist.*
- *Entwicklung der Altersstrukturen: Im Zusammenhang mit dem demographischen Wandel steigt der Anteil Älterer an der Gesamtbevölkerung; zudem nimmt innerhalb der Gruppe der über 65-Jährigen der Anteil der Hochbetagten zu. Relevant ist diese Entwicklung vor allem hinsichtlich der örtlichen Nahver-*

¹³ Anteile des Online-Handels am Gesamtumsatz der jeweiligen Warengruppe

sorgungsstruktur und hinsichtlich der verkehrlichen Erreichbarkeit der Einzelhandelsstandorte (eingeschränkte Automobilität der Altersgruppe).

- *Verändertes Einkaufsverhalten der Verbraucher: In den letzten Jahrzehnten hat sich in Deutschland ein gesellschaftlicher Wertewandel vollzogen, der dem Konsum neben der materiellen Bedeutung auch zunehmend einen immateriellen Erlebniswert beimisst. Aus diesem Grund ist eine Aufspaltung des Einkaufs in ein Segment „Erlebniseinkauf“ und in ein Segment „Versorgungseinkauf“ zu beobachten. Der Erlebniseinkauf zeichnet sich durch die Faktoren Qualität, Status und Atmosphäre aus, beim Versorgungseinkauf hingegen stehen der Preis und die schnelle Erreichbarkeit im Fokus der Konsumenten.*

2.3.2 Funktionale Gliederung und Bedeutung des Innenstadtzentrums

Die Innenstadt Saarbrückens übernimmt als historisch gewachsenes, multifunktionales Zentrum eine bedeutende Versorgungsfunktion für das gesamte Stadtgebiet und das angrenzende Umland.

Wesentliche Kennzeichen des multifunktionalen Innenstadtzentrums sind unter anderem:

- *die Konzentration von Arbeitsplätzen im Büro- und Dienstleistungsbereich,*
- *das attraktives Einzelhandelsangebot, welches als maßgeblicher Frequenzbringer fungiert,*
- *die aktuelle Bedeutung als Wohnstandort,*
- *die Bedeutung für den Tourismus - attraktive historische Altstadt, räumliche Nähe Alt – Saarbrücken,*
- *die Bedeutung als kulturelles Zentrum.*

Durch den nördlich an das Innenstadtzentrum angrenzenden Bahnhof sowie mehrere Saarbahn- und Bushaltestellen ist das Innenstadtzentrum sehr gut mit dem öffentlichen Personen Nahverkehr zu erreichen. Darüber hinaus besteht eine gute Anbindung des motorisierten Individualverkehrs über die südlich der Innenstadt verlaufende die A 620 bzw. die A 6, die nördlich gelegenen Autobahnen A 623 und A 1 sowie die daran anschließenden Bundes- und Landesstraßen. Hinsichtlich der verkehrlichen Erschließung für den motorisierten Individualverkehrs innerhalb des Innenstadtzentrums wurde im Rahmen der Expertengespräche insbesondere die Problematik des „unübersichtlichen Parkleitsystems“ sowie der „deutlich überhöhten Parkkosten“ genannt.

Das Innenstadtzentrum erstreckt sich entlang der Bahnhofstraße und umfasst neben dieser Hauptlage auch die westlich und östlich anschließenden Nebenlagen (u.a. Reichsstraße, Viktoriastraße, Berliner Promenade, Kaiserstraße, Sulzbachstraße, Futterstraße, Dudweilerstraße) sowie den südlich anschließenden Altstadtbereich (siehe nachfolgende Abbildung). Mit dem Einkaufszentrum Europagalerie im Norden und dem Altstadtbereich im Süden sowie der zwischen diesen beiden Standorten liegenden Bahnhofstraße wird hinsichtlich der funktionalen Gliederung eine Knochenstruktur sowie eine trotz der großen räumlichen Ausdehnung des Zentrums (rd. 650 m zwischen Europagalerie und Altstadt) bestehende Auflage ersichtlich.

2.3.3 Einzelhandel, Geschäftsbesatz

Insgesamt weist das Innenstadtzentrum 353 Betriebe mit einer Gesamtverkaufsfläche von 126.400 m² auf, womit die Innenstadt einen deutlichen Verkaufsflä-

chenschwerpunkt (rd. 32 % der gesamtstädtischen Verkaufsflächen) im Stadtgebiet bildet¹⁴.

Hinsichtlich der städtebaulichen Strukturen und des Einzelhandelsbesatzes sind deutliche Unterschiede im Innenstadtzentrum feststellbar. Während die Hauptlage überwiegend durch Filialisten und großformatige Anbieter (auch die beiden Kaufhäuser Karstadt und Kaufhof, ergänzt um lokale Fachgeschäfte (u.a. Leder Spahn, Kaffeebohne)) geprägt wird, sind im historischen Altstadtbereich (St. Johanner Markt) überwiegend kleinteilige Einzelhandelsfachbetriebe angesiedelt. Im Vergleich zur Hauptlage Bahnhofstraße fallen die innerstädtischen Nebenlagen hinsichtlich des Einzelhandelsbesatzes qualitativ und quantitativ deutlich ab.

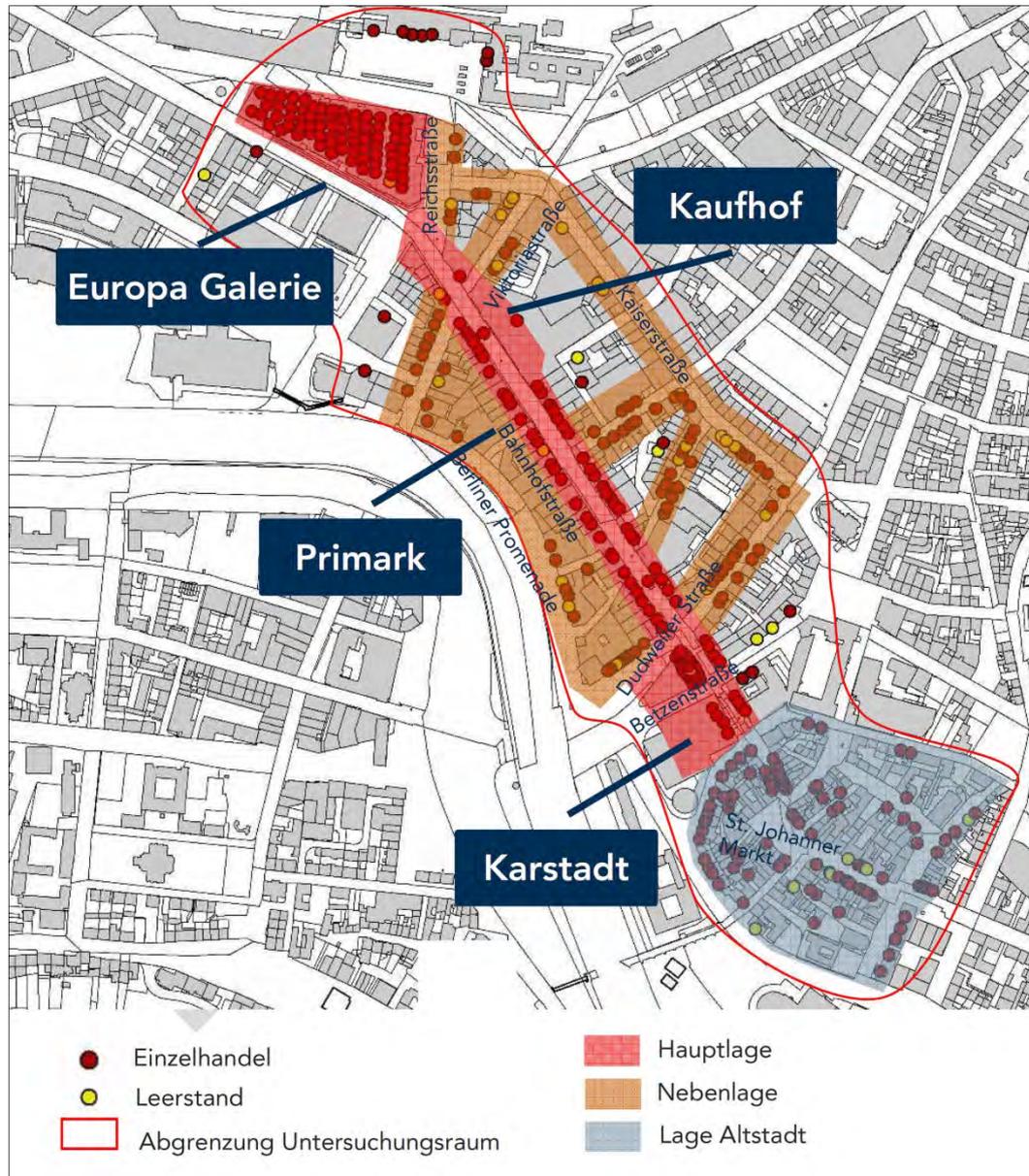


Abbildung 16: **Einzelhandelsbesatz in den Haupt- und Nebenlagen der Innenstadt**
 Quelle: Stadt + Handel nach Bestandsdaten der LHS und eigener Erhebung 2016

14 Quelle: Junker und Kruse, a.a.O.

In den letzten Jahren sind, entsprechend der typischen, bundesweit feststellbaren Marktentwicklungen, auch in der zentralen Innenstadt Saarbrückens deutliche Veränderungen der Anbieterstrukturen zu einem höheren Filialisierungsgrad bei gleichzeitiger Abnahme der Fachgeschäfte festzustellen.

Zur Analyse des Einzelhandels- und Geschäftsbesatzes wurden Bestandsdaten der Landeshauptstadt Saarbrücken zu Grunde gelegt sowie weitere Bestandserhebungen (funktionsschwache Nutzungen), städtebauliche Analysen und eine Passantenfrequenzzählung durchgeführt. Als funktionsschwache Nutzungen wurden unter Abstimmung mit der Stadt Saarbrücken Leerstände, Spielhallen, Sportwettbüros, Euro-Shops, Erotikgeschäfte erfasst. Darüber hinaus wurden weitere funktionsschwache Nutzungen wie Telefonläden, Imbisse, Sonnenstudios, Nachtclubs und Betriebe niedriger Angebotsqualität berücksichtigt.

2.3.4 Passantenfrequenzen

Für die Saarbrücker Innenstadt liegen verschiedene Passantenfrequenzmessungen der Immobilienmakler Jones Lang La Salle und Engel & Völkers aus unterschiedlichen Jahren vor. Als Standort der Frequenzmessungen wurde von Seiten der Immobilienmakler die Hauptlage – Bahnhofstraße – gewählt. Da die ermittelten Werte deutlich variieren (zwischen 3.938 und 6.580 Passanten pro Stunde) und zudem keine Informationen über den genauen Standort in der Bahnhofstraße sowie die Berücksichtigung frequenzbeeinflussender Faktoren (z.B. Wetterlage, Events etc.) vorliegen, lassen die Messergebnisse nur bedingt belastbare Schlüsse zu.

Darüber hinaus erfolgten auch von Seiten der City-Marketing Saarbrücken GmbH Frequenzmessungen in zwei Zeitreihen, in den Jahren 2007 – 2011 (12 – 13 Uhr) sowie 2014 – 2016 (ganztägig). Da die Erhebungen der ersten Zeitreihe zwar an den gleichen acht Standorten der Innenstadt, jedoch zu unterschiedlichen Jahreszeiten erhoben wurden sind die Zählungen nur bedingt miteinander vergleichbar. Eine bessere Qualität und Vergleichbarkeit weisen die Zählungen der Jahre 2014 – 2016 an jeweils zwei Standorten der Bahnhofstraße auf. Eine Weiterführung und Ausweitung dieses Befragungsformats für weitere Standorte der Innenstadt ist zu empfehlen. Eine gute Möglichkeit besteht beispielsweise in der Einrichtung von automatisierten Zählstellen.

Im Jahr 2016 wurden die Passantenfrequenzen der Saarbrücker Innenstadt durch Stadt + Handel an zehn Standorten (12 - 13 Uhr, 5.11.2016) in 15-minütigen Zählintervallen – 30 Minuten pro Standort - in den Nebenlagen sowie durch die Stadt Saarbrücken ganztägig an zwei Standorten (10 - 18 Uhr, 22.10.2016) in der Hauptlage gemessen. Um eine Vergleichbarkeit der Messungen des Jahres 2016 herzustellen, wurden die Werte von Stadt + Handel auf eine Stunde hochgerechnet sowie bei den Werten der Stadt Saarbrücken nur die Frequenzen zwischen 12 und 13 Uhr betrachtet. Die nachfolgende Abbildung stellt die absolut gemessenen Frequenzen nach Standorten sowie die Passantenfrequenzen der Nebenlagen im Verhältnis zur Hauptlage (Bahnhofstraße) dar.

Hinsichtlich der Frequentierung der zentralen Innenstadt wird ersichtlich, dass:

- *die Nebenlagen im Vergleich zur Hauptlage deutlich abfallen. Die Nebenlagen weisen lediglich 2 – 17 % der Frequenz in der Bahnhofstraße auf (Sulzbachstraße als bestfrequentierte Nebenlage).*
- *der Einzelhandel als maßgeblicher Frequenzbringer der Innenstadt fungiert. Von besonderer Relevanz sind hierbei Filialisten und weitere Magnetbetriebe, die überwiegend in der Hauptlage konzentriert sind.*

- die Berliner Promenade (Standort 9) sowie die von dieser ausgehenden Querverbindungen zur Bahnhofstraße (Schifferstraße, Am Steg – Standorte 8 und 10) im Vergleich zu allen anderen Zählstandorten die geringste Frequenz aufweisen. Zu berücksichtigen ist hierbei der Faktor, dass die Berliner Promenade überwiegend durch Gastronomiebetriebe geprägt ist und während der Frequenzmessungen bedingt durch die Jahreszeit keine Außengastronomie stattfand. Die Frequentierung der genannten Bereiche dürfte im Frühling und Sommer höher ausfallen.
- die Sulzbachstraße, die Futterstraße, die Viktoriastraße und die Dudweilerstraße eine deutlich höhere Frequentierung als die zuvor genannten Standorte 8, 9 und 10 aufweisen. Ausschlaggebend für diese ist nicht der in den genannten Straßenzügen bestehende Geschäftsbesatz (Ausnahme Magnetbetrieb Rossmann Viktoriastraße), sondern die Funktion der Straßen als „Zubringer zur Hauptlage“ sowie die in diesen befindlichen bzw. an diese anschließenden ÖPNV Haltestellen (auch Saarbahn), Parkhäuser und straßenbegleitenden Parkplätze (auch in den Innenhöfen).
- der östliche Teil der Kaiserstraße deutlich stärker frequentiert ist, als der westliche Teil. Bedingt wird dies unter anderem durch den Geschäftsbesatz (westliche Kaiserstraße – Leerstände, Banken – östliche Kaiserstraße dichterer Geschäftsbesatz, aber geringe Angebotsqualität). Die Kaiserstraße als Parallelstraße zur Bahnhofstraße zeichnet sich zudem durch eine mangelnde Aufenthaltsqualität aus, was sich ebenfalls in den Passantenfrequenzen niederschlägt.

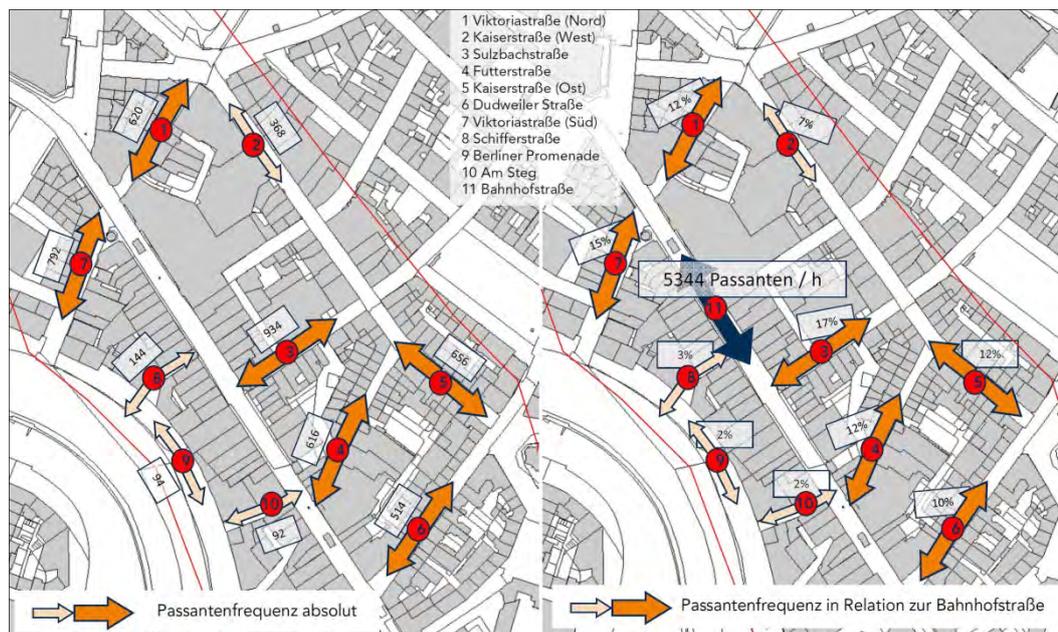


Abbildung 17: **Passantenfrequenzen in der zentralen Innenstadt**
 Quelle: Stadt + Handel nach Bestandsdaten der LHS und eigener Erhebung 2016

Die Frequenzmessungen des Jahres 2016 können zudem mit den Messungen der Stadt Saarbrücken des Jahres 2011 (an acht Standorten) verglichen werden.

Hierbei zeigt sich, dass:

- sowohl Frequenzzunahmen als auch Frequenzrückgänge im Innenstadtbereich erfolgt sind.

- die Bahnhofstraße als Hauptlage mit einem nahezu konstanten Wert eine stabile Situation aufweist.
- die Sulzbachstraße als „Zubringer zur Innenstadt“ an Bedeutung gewonnen hat, was unter anderem auch auf die umgesetzten städtebaulichen Maßnahmen (öffentlicher Raum) zurückzuführen ist.
- die sonstigen (aufgrund vorliegender Vergleichsdaten zu bewertenden) Nebenlagen Frequenzverluste verzeichnen bzw. in der Schifferstraße nur geringe absolute Zuwächse stattgefunden haben. Die Nebenlagen der Saarbrücker Innenstadt folgen somit dem deutschlandweit feststellbaren Trend rückläufiger Besuchsfrequenzen im stationären Handel¹⁵.
- sich insgesamt (trotz einer nur bedingt belastbaren Datengrundlage - nicht alle Zählstandorte sind vergleichbar – keine Daten zwischen 2011 und 2016 für die Nebenlagen verfügbar) anhand der Frequenzveränderungen der Nebenlagen ein Bedeutungsverlust dieser abzeichnet.

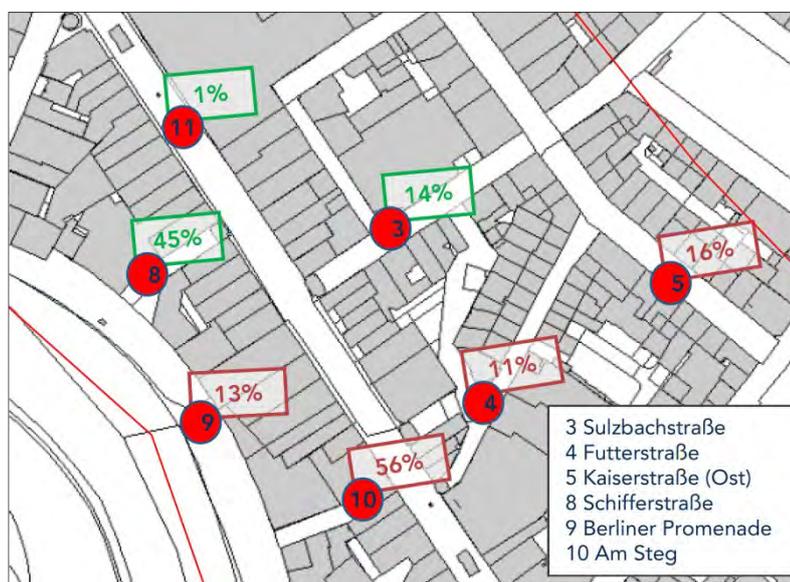


Abbildung 18: Pas-santenfrequenzver-änderungen (relativ) ausgewählter Standorte 2011 und 2016
Quelle: Stadt + Handel nach Bestandsdaten der City-Marketing und eigener Erhebung 2016

2.3.5 Funktionsschwächen beim Handel

Hinsichtlich der Funktionsschwächen des Geschäftsbesatzes in der zentralen Innenstadt bestehen mehrere, überwiegend in den Nebenlagen verortete, räumliche Konzentrationen (Dudweilerstraße, Rabbiner-Rülf-Platz (Blockinnenbereich), Kaiserstraße, Viktoriastraße, aber auch Bahnhofstraße/Reichsstraße) (vgl. nachfolgende Abbildung).

Die festgestellten Funktionsschwächen treten dabei weniger aufgrund Ihrer Anzahl bzw. räumlichen Konzentration in bestimmten Innenstadtbereichen, sondern eher aufgrund deren Erscheinungsbild bzw. dessen Ausstrahlungswirkung auf den öffentlichen Raum in Erscheinung.

¹⁵ Statista (2015): Besuchsfrequenzen im stationären Handel, www.statista.de, zitiert nach Stadt + Handel, abgerufen 14.11.2016

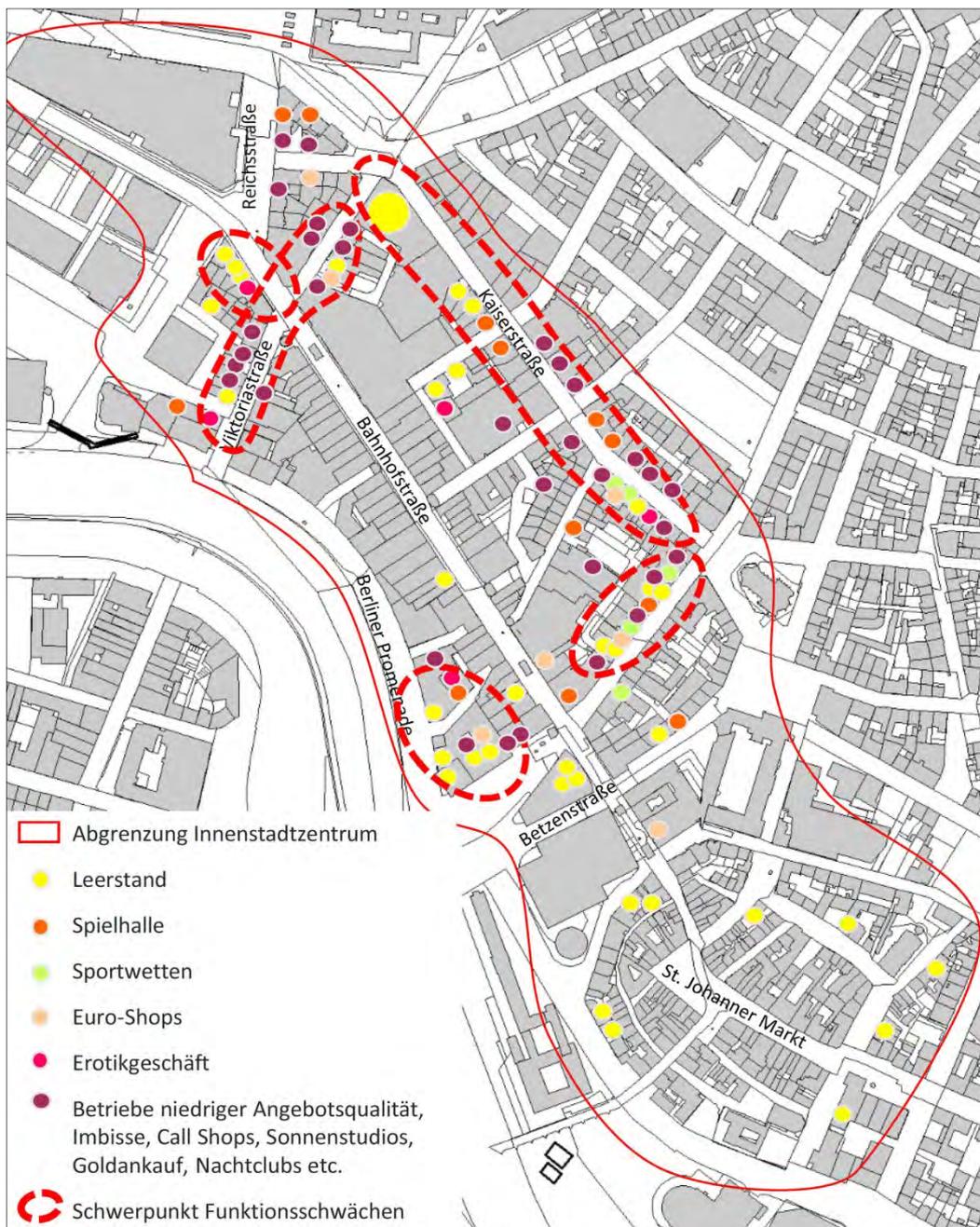


Abbildung 19: **Funktionsschwächen Geschäftsbesatz in der zentralen Innenstadt**
 Quelle: Stadt + Handel

Nach einzelnen Teilbereichen des Innenstadtzentrums gestalten sich die Funktionsschwächen wie folgt:

- *Im Altstadtbereich bestehen nur vereinzelte kleinere Leerstände, weitere Mindernutzungen sind hier nicht vorhanden.*
- *Im Bereich der nördlichen Bahnhofstraße - Ecke Reichsstraße bestehen Funktionsschwächen in zentraler Lage. Diese äußern sich in Form von Leerständen, einem Erotikgeschäft, stark den öffentlichen Raum prägenden Werbeanlagen und einem desolaten baulichen Zustand der Immobilien / Kolonnaden. An diesen Bereich schließt nördlich direkt der Bereich Reichsstraße / Karl-Marx-Straße an, welcher mit dem direkten räumlichen Anschluss zum Hauptbahnhof (auch Busbahnhof und Saarbahnhaltestelle) als „Tor zur Innenstadt / Visitenkarte der Innenstadt“ fungiert. Die östliche Straßenseite ist unter ande-*

rem durch eine Spielhalle, zwei Imbisse, eine Bruch- und Parkfläche sowie große Werbeanlagen geprägt. Zwar ist trotz dieser Missstände eine zukünftig entstehende Lücke (Bruch) in der A-Lage nicht zu erwarten, jedoch wird Handlungsbedarf ersichtlich.



Abbildungen 20: **Funktionsschwächen**
Reichsstraße / Bahnhofstraße
Quelle: LHS / Stadt + Handel

- *Im Bereich der Viktoriastraße besteht zwar aktuell ein Einzelhandelsbesatz, jedoch ist dieser vorrangig durch funktionsschwache Geschäfte mit niedriger Angebotsqualität (Imbisse, Nagelstudio, Sonnenstudio, Goldankauf etc.), ein Erotikgeschäft, einen 1€-Laden und mehrere Leerstände geprägt. Diese wirken sich insbesondere aufgrund deren Gestaltung, Werbung und Warenpräsentation negativ auf den öffentlichen Raum aus. Eine Ausnahme bilden die östliche Straßenseite der westlichen Viktoriastraße (u.a. Bäcker, Akustiker, Bekleidungsgeschäft, WMF, Villeroy & Boch), sowie die an der Kreuzung Bahnhofstraße – Viktoriastraße angesiedelten Geschäfte (u.a. C&A) und Rossmann im oberen Bereich der Viktoriastraße). Darüber hinaus ist die Viktoriastraße durch städtebaulich-funktionale Missstände (schlechte Aufenthaltsqualität bzw. Atmosphäre, Verschmutzungen, dunkle ungepflegte Kolonnaden) gekennzeichnet.*



Abbildungen 21: **Funktionsschwächen Geschäftsbesatz Viktoriastraße**
Quelle: LHS / Stadt + Handel

- *Im Bereich der Kaiserstraße befinden sich im westlichen Abschnitt aktuell nur noch vereinzelt Einzelhandelsgeschäfte und einige ergänzende Funktionen (Banken mit abnehmender Bedeutung der stationären Filialen). Der Geschäftsbesatz wird hier insbesondere durch viele, größtenteils verwahrloste Leerstände (auch die prägende Immobilie des ehemaligen C&A) bestimmt. Im mittleren und östlichen Abschnitt der Kaiserstraße befinden sich Spielhallen, Sportwetten und weitere funktionsschwache Nutzungen wie Imbisse, Sonnenstudios und Betriebe niedriger Angebotsqualität. Zudem werden in der gesamten Kaiserstraße deutliche städtebaulich-funktionale Missstände (Schlechte Aufenthaltsqualität bzw. Atmosphäre, Vandalismus, dunkle ungepflegte Kolonnaden etc.) ersichtlich. Eine zukünftige Nachnutzung dieses Bereichs der Innenstadt durch Einzelhandel erscheint fraglich.*



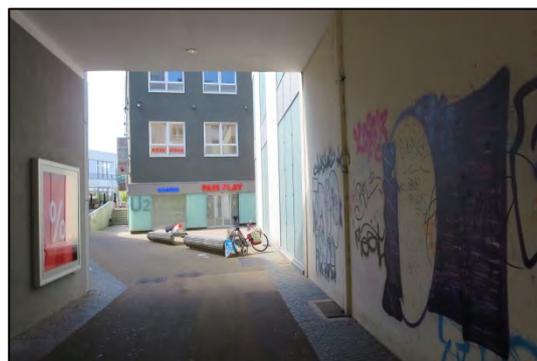
Abbildungen 22: **Funktionsschwächen Geschäftsbesatz Kaiserstraße**
Quelle: LHS / Stadt + Handel

- *Im Bereich der Dudweilerstraße besteht auf der westlichen Straßenseite eine Konzentration von funktionsschwachen Nutzungen (Leerstände, Spielhalle, Sportwetten, €-Shop), welche durch weitere Einzelhandels- und Gastronomiebetriebe mit überwiegend niedriger Angebotsqualität und schlechter Außenwirkung ergänzt werden. Auffällig sind zudem städtebaulich-funktionale Missstände insbesondere bei der Gestaltung der Kolonnaden (vernachlässigt und ungepflegt) ersichtlich werden. Die östliche Straßenseite ist im Gegensatz dazu durch einen kleinteiligen, mit zentrenergänzenden Funktionen durchsetzten Einzelhandelsbesatz und einen schmalen Gehweg gekennzeichnet. Bedingt durch den im Bereich der Dudweilerstraße noch bestehenden Geschäftsbesatz mit einem hohen Anteil an Läden mit Migrationshintergrund ist hier ein gewisses Potenzial für eine gezielte Quartiersentwicklung erkennbar.*



Abbildungen 23: **Funktionsschwächen Geschäftsbesatz Dudweilerstraße**
Quelle: LHS / Stadt + Handel

- *Im Bereich Saar-Center / Ufergasse sind Funktionsschwächen in Form von Leerständen, einer Spielhalle, einem Erotikgeschäft, einem 1Euro - Shop sowie weiteren Geschäften mit niedriger Angebotsqualität festzustellen. Da sich die genannten Nutzungen vorrangig in Blockinnenbereichen befinden, wirken sich diese in der Außenwirkung, auch aufgrund der attraktiven Gestaltung des öffentlichen Raumes, nur bedingt auf die Aufenthaltsqualität aus. Potenziale zur Nachnutzung der bestehenden Leerstände bestehen hier vorrangig im gastronomischen Sektor zur weiteren Ergänzung bzw. Verlängerung der „Gastronomiemeile“ Berliner Promenade.*



Abbildungen 24: **Funktionsschwächen Geschäftsbesatz Saar-Center / Ufergasse**
Quelle: LHS / Stadt + Handel

2.3.6 Funktionsschwächen bei Büro und Dienstleistungen

Im Zuge der Bestandserhebungen funktionsschwacher Nutzungen in den Erdgeschosses wurden auch Mindernutzungen und Funktionsschwächen in den Obergeschossen der zentralen Innenstadt erfasst. Beachtung fanden hierbei unter Abstimmung mit der Stadt Saarbrücken Leerstände, Lagernutzungen, Nutzungseinschränkungen durch Werbeanlagen sowie Bereiche, in welchen deutliche Potenziale zur Gebäudeaufstockung bestehen.



Abbildungen 25: **Funktionsschwächen Obergeschosse Viktoriastraße u. Bahnhofstraße**
Quelle: Stadt + Handel

Der nachfolgenden Abbildung sind die funktionsschwachen Nutzungen in den Obergeschossen zu entnehmen. Diese sind im Innenstadtbereich verteilt, wobei sowohl die Hauptlage, als auch die Nebenlagen betroffen sind. Auffällig ist zudem eine deutliche Dominanz der Leerstände.

Aus der Bestandsanalyse ergeben sich darüber hinaus folgende Ergebnisse:

- Es bestehen räumliche Konzentrationen im Bereich der unteren Viktoriastraße (auch Blockbereich / in Teilen auch Bahnhofstraße) überwiegend in Form von Lagernutzungen und Potenzialen zur Gebäudeaufstockung und im mittleren / östlichen Teil der Bahnhofstraße in Form von Leerständen, Werbeanlagen und Potenzialen zur Gebäudeaufstockung.
- Insgesamt ist festzuhalten, dass die funktionsschwachen Nutzungen in den Obergeschossen nur eine geringe Außenwirkung entfalten bzw. das Erscheinungsbild der Innenstadt nur geringfügig beeinflussen und den Kunden und Besuchern der Saarbrücker Innenstadt somit nur wenig auffallen.
- Die Ergebnisse sind im Einzelfall vertiefend zu überprüfen, da die Bewertung der Obergeschosse anhand des äußeren Erscheinungsbildes erfolgte und keine abschließende Beurteilung der individuellen Situation stattfand.

Die Ursache der bestehenden Funktionsschwächen in den Obergeschossen liegt nach den befragten Experten vor allem in der geringen Nachfrage nach Büroflächen in Saarbrücken, was auch in dem nur geringen Wachstum der Beschäftigtenzahlen, einer stagnierenden Büroflächenentwicklung in den letzten Jahren und einem im Durchschnitt geringen Mietniveau von unter 10 €/m² ersichtlich wird¹⁶.

Grundsätzlich sind Bürostandorte in Innenstadtlage aufgrund ihrer guten Erreichbarkeit attraktiv, jedoch erfüllen viele Büroflächen in der Saarbrücker Innenstadt nicht die aktuellen Marktanforderungen. Probleme bestehen nach den befragten Experten insbesondere in der Qualität der Räumlichkeiten (Sanierungsstau, Brandschutz, veraltete Technik) in den ungünstigen Zuschnitten, mangelnden Parkmöglichkeiten und fehlenden Aufzügen¹⁷.

¹⁶ DG Hyp 2013: Immobilienmärkte in Hessen, Rheinland-Pfalz und Saarland 2013/2014, zitiert nach Stadt + Handel

¹⁷ Zu den Ursachen der rückläufigen Attraktivität innerstädtischer Büroflächen siehe auch Einschätzung des städtischen Amtes für Wirtschaftsförderung, Arbeitsmarkt und grenzüberschreitende Zusammenarbeit in TEKO Innenstadt, Kapitel 2.6.3

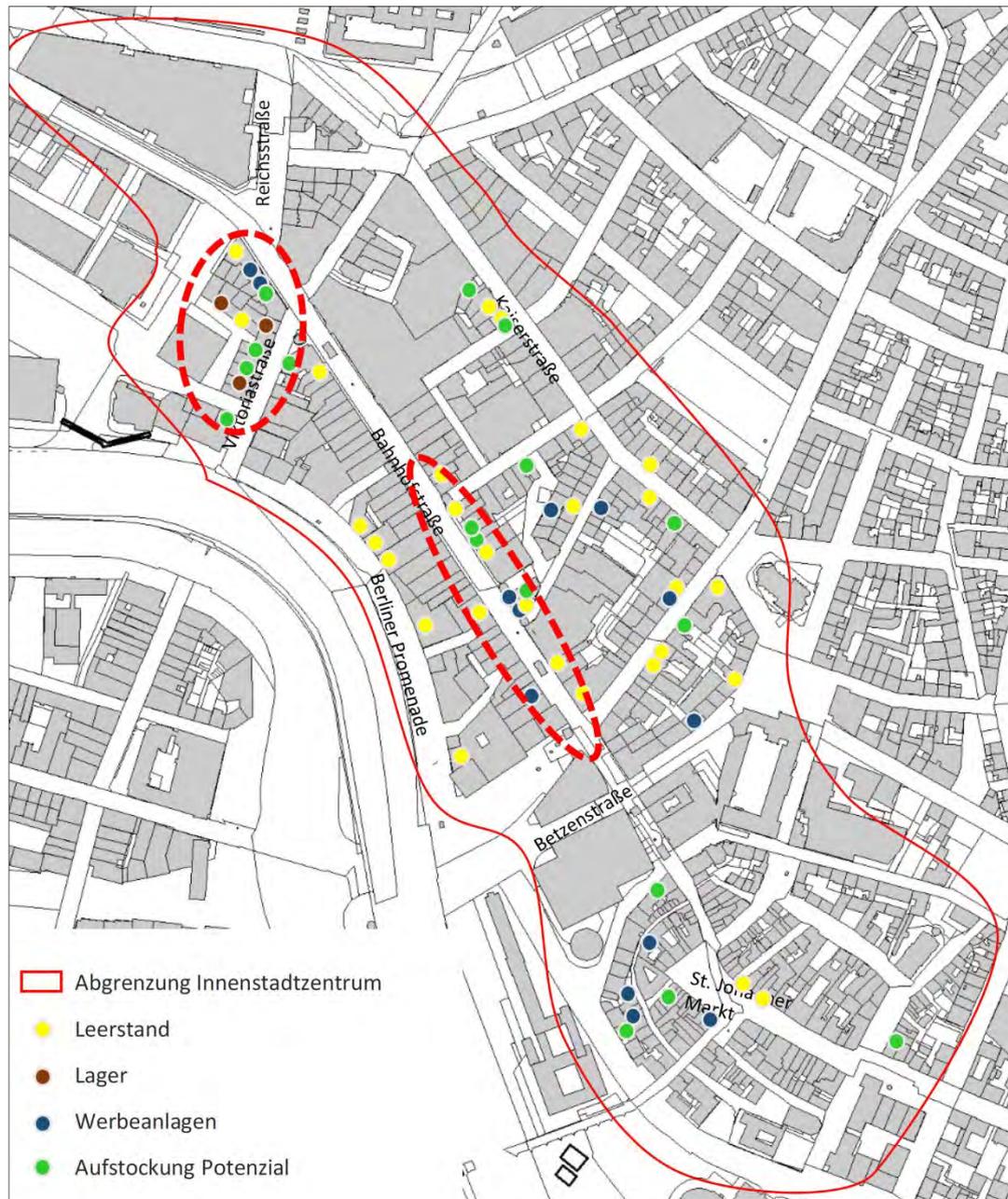


Abbildung 26: Funktionsschwächen in den Obergeschossen der Innenstadt
Quelle: Stadt + Handel

Bedingt durch die in Saarbrücken bestehende geringe Nachfrage nach Büroflächen sowie die mit einer Modernisierung verbundenen hohen Investitionskosten (Kosten – Nutzen - Relation) scheint eine flächendeckende Nachnutzung der leer stehenden bzw. durch Werbeanlagen genutzten Obergeschosse durch Büros wenig wahrscheinlich (im Einzelfall durchaus möglich). Aufgrund der Attraktivität der Innenstadt als Wohnstandort, stellt die Umnutzung der funktionsschwachen Obergeschosse zu Wohnraum eine zu prüfende Alternative dar.

2.3.7 Funktionsschwächen im öffentlichen Raum



Abbildungen 27: **Funktionsschwächen im öffentlichen Raum**
Quelle: LHS / Stadt + Handel

Die Bewertung des öffentlichen Raumes erfolgte anhand einer städtebaulichen Bestandsaufnahme mit Schwerpunkten auf Attraktivität / Ambiente, Begrünung, Bodenbeläge, Mobiliar, Fassaden, Kolonnaden und die Blockinnenbereiche.

Insgesamt zeigt sich in der zentralen Innenstadt ein differenziertes Bild aus einem wechselseitigen Nebeneinander von attraktiven Bereichen und Mängeln im öffentlichen Raum. Die Darstellung der Ergebnisse erfolgt demnach differenziert nach Straßenräumen:

Bahnhofstraße

Die Hauptlage ist durch einen Kontrast von attraktiven Bereichen hoher Aufenthaltsqualität und Bereichen städtebaulicher Mängel gekennzeichnet.

Attraktiv wirkt die „Bespielung“ des öffentlichen Raumes durch die punktuellen „Grünoasen“ (Baumgruppen) mit Sitzmöglichkeiten, Spielmöglichkeiten für Kinder und gastronomischen Nutzungen.

Positiv hervorzuheben sind zudem die in den letzten Jahren erfolgten Fassadensanierungen / Neubauprojekte, die oft im Zusammenhang mit der Neuansiedlung von Filialisten standen (bspw. C&A, Primark, TK Maxx, PSD Bank).

Punktuell erscheint der Straßenraum der Bahnhofstraße jedoch unsauber und ungepflegt. Negativ beeinflusst wird das Erscheinungsbild insbesondere durch:

- *den weiterhin bestehenden Sanierungsbedarf im aktuellen Immobilienbestand, in der Gestaltung einiger Fassaden.*
- *prägende Werbeanlagen.*
- *einen uneinheitlichen und zum Teil ausbesserungsbedürftigen Bodenbelag, der die Barrierefreiheit der Innenstadt einschränkt.*
- *zum Teil bestehende qualitative Mängel des Straßenmobiliars.*
- *die in der Fußgängerzone stehenden Mülltonnen (zum Teil überfüllt).*
- *den Anlieferungsverkehr (auch Paketdienstleister) während der Geschäftszeiten.*
- *die für die Saarbrücker Innenstadt charakteristische Kolonnadensituation. Neben einigen positiven Gestaltungsbeispielen, sind viele Kolonnadenbereiche verschmutzt, beklebt oder mit prägender Werbung ausgestattet. Zudem wirken die Bereiche aufgrund unzureichender Beleuchtung oft dunkel und unattraktiv. Eine einheitliche Gestaltung ist über den gesamten Straßenzug nicht erkennbar. Diese sollte im Rahmen einer Gesamtkonzeption in Abstimmung mit der anstehenden städtebaulichen Erneuerung des Straßenraumes zukünftig angestrebt werden.*

Sulzbachstraße, Futterstraße

- *In der Sulzbachstraße und Futterstraße erfolgte in den letzten Jahren eine Attraktivierung des öffentlichen Raumes durch die Stadtumbaumaßnahmen sowie die damit in Teilen einhergehenden Fassadensanierungen.*
- *Positiv wirkt auch die durch eine verglasten Torbogen gekennzeichnete, von den Innenstadtbesuchern wahrzunehmende Eingangssituation in die Sulzbachstraße von der Bahnhofstraße aus. Der Straßenraum bietet mit einer aufgeräumten, geordneten Situation sowie punktueller Begrünung ein attraktives Erscheinungsbild. Die Eingangssituation in die Futterstraße wird dagegen (trotz eines Torbogens) aufgrund eines räumlich engen Eingangsbereichs sowie fehlender Anreize (Blick auf eine Hauswand, kein direkt anschließender Geschäftsbesatz) weniger von den Kunden wahrgenommen.*
- *Die Attraktivität wird in der Sulzbachstraße sowohl durch den ruhenden Verkehr (straßenbegleitendes Parken) als auch den Zufahrtsverkehr zu dem in der Sulzbachstraße befindlichen Parkhaus beeinflusst.*

Viktoriastraße, Kaiserstraße und Dudweilerstraße

- *Der überwiegende Immobilienbestand in der Viktoriastraße, Kaiserstraße und Dudweilerstraße weist einen hohen Sanierungsbedarf auf. Die Fassadengestaltung wirkt dementsprechend unattraktiv.*
- *Die Attraktivität des öffentlichen Raumes wird zudem deutlich durch die Kolonnadensituation beeinflusst. Diese weisen in weiten Teilbereichen der genannten Straßenzüge mit einer mangelnden bzw. unzureichenden Beleuchtung, prägenden Werbeanlagen, Vandalismus, Verschmutzung, Taubenstangen, in den Kolonnaden parkenden PKW etc. ein verwaorlostes Erscheinungsbild auf.*

- *Wirkungen auf die Attraktivität entfalten zudem die in diesen Straßen vermehrt bestehenden Funktionsschwächen im Geschäftsbesatz bzw. deren Außengestaltung.*
- *Die Verkehrsbelastung durch Pkw und Saarbahn trägt zu einer weiteren Verringerung der Gesamtattraktivität bei.*

Blockinnenbereiche

- *Die in der zentralen Innenstadt gelegenen Blockinnenbereiche weisen in ihrer Funktion und Gestaltung große Unterschiede auf.*
- *Der Blockinnenbereich Rotenhofstraße stellt einen städtebaulich attraktiven und geordneten Bereich dar, der überwiegend als Verbindungsweg zwischen Futterstraße und Sulzbachstraße fungiert. Das straßenbegleitete Parken erfolgt geordnet.*
- *Der Blockinnenbereich an der östlichen Viktoriastraße fungiert vorrangig als Zufahrtsweg zum Galeria Kaufhof Parkhaus. Der Bereich weist bauliche Mängel auf, wirkt unaufgeräumt und unattraktiv.*
- *Der Blockinnenbereich Birnengässchen fungiert als beschränkter Parkraum und wirkt mit einem ungepflegten öffentlichen Raum unattraktiv. Zudem gestaltet sich die Zufahrt zum Parkplatz als unübersichtlich und schwierig.*
- *Der Blockinnenbereich Kupfergasse wird durch einen engen Straßenraum mit straßenbegleitenden Parkplätzen geprägt. Die Zufahrt gestaltet sich als unübersichtlich und schwierig.*
- *Die genannten Blockinnenbereiche entfalten aufgrund der wenig auffälligen, versteckten Zufahrtsstraßen (z.T. Durchfahrt durch Hauseinfahrten) nur eine geringe Außenwirkung und werden somit für die Kunden und Besucher der zentralen Innenstadt Saarbrückens nur wenig ersichtlich.*

2.3.8 Ergebnisse / Handlungsempfehlungen

Die Landeshauptstadt Saarbrücken weist als wirtschaftliches, politisches und kulturelles Zentrum sowie als attraktive Tourismus- und Einkaufsdestination mit einem umfangreichen Einzelhandelsangebot (rd. 398.000 m² Verkaufsfläche) trotz eines stark ausgeprägten Konkurrenzumfeldes (Trier, Luxemburg, Metz, FOC Zweibrücken) einen weiten Einzugsbereich auf. Die zeigt sich unter anderem an den auch aus Frankreich und Luxemburg stammenden Kunden und Touristen, dem hohen Anteil an Einkaufs-, Freizeit und sonstigen Pendlern (Pendlersaldo 36.100) und der überdurchschnittlichen Einzelhandelszentralität von 136.

Die Innenstadt Saarbrückens übernimmt als historisch gewachsenes, multifunktionales Zentrum eine bedeutende Versorgungsfunktion für das gesamte Stadtgebiet und das angrenzende Umland. Das Innenstadtzentrum erstreckt sich entlang der Bahnhofstraße und umfasst neben dieser Hauptlage auch die westlich und östlich anschließenden Nebenlagen (u.a. Reichsstraße, Viktoriastraße, Berliner Promenade, Kaiserstraße, Sulzbachstraße, Futterstraße, Dudweilerstraße) sowie den südlich anschließenden Altstadtbereich.

Mit dem Einkaufszentrum Europagalérie im Norden und dem Altstadtbereich im Süden sowie der zwischen diesen beiden Standorten liegenden Bahnhofstraße wird hinsichtlich der funktionalen Gliederung eine Knochenstruktur sowie eine trotz der großen räumlichen Ausdehnung des Zentrums (rd. 650 m zwischen Europagalérie und Altstadt) bestehende Lauflage ersichtlich.

Hinsichtlich der städtebaulichen Strukturen und des Einzelhandelsbesatzes sind deutliche Unterschiede im Innenstadtzentrum feststellbar. Während die Hauptlage überwiegend durch Filialisten und großformatige Anbieter, ergänzt um lokale Fachgeschäfte, geprägt wird, sind im historischen Altstadtbereich (St. Johanner Markt) überwiegend kleinteilige Einzelhandelsfachbetriebe angesiedelt. Im Vergleich zur Hauptlage Bahnhofstraße fallen die innerstädtischen Nebenlagen hinsichtlich des Einzelhandelsbesatzes qualitativ und quantitativ deutlich ab.

Der Bedeutungsverlust der Nebenlagen der Saarbrücker Innenstadt zeigt sich auch anhand der rückläufigen Passantenfrequenzen.

Räumliche Konzentrationen von Funktionsschwächen im Geschäftsbesatz bestehen überwiegend in den Nebenlagen im Bereich der Dudweilerstraße, der Viktoriastraße, des Rabbiner – Rülff - Platzes (Blockinnenbereich), der Kaiserstraße, aber auch im Bereich der Hauptlage Bahnhofstraße / Reichsstraße. Die Funktionsschwächen wirken sich aufgrund des Erscheinungsbildes bzw. ihrer Ausstrahlungswirkung deutlich auf die von den Kunden und Besuchern wahrgenommene Attraktivität aus.

Die funktionsschwachen Nutzungen in den Obergeschossen sind im Innenstadtdistrikt verteilt, wobei sowohl die Hauptlage, als auch die Nebenlagen betroffen sind. Auffällig ist zudem eine deutliche Dominanz der Leerstände. Räumliche Konzentrationen bestehen im Bereich der westlichen Viktoriastraße und im mittleren / westlichen Teil der Bahnhofstraße. Diese beeinflussen das Erscheinungsbild der Innenstadt nur geringfügig und fallen den Kunden und Besuchern der Saarbrücker Innenstadt nur wenig auf.

In der zentralen Innenstadt Saarbrückens zeigt sich ein differenziertes Bild aus einem wechselseitigen Nebeneinander von attraktiven Bereichen und Mängeln im öffentlichen Raum. Dies wird sowohl im Bereich der Hauptlage Bahnhofstraße, als auch in den Nebenlagen ersichtlich, wobei die Nebenlagen Viktoriastraße, Kaiserstraße und Dudweilerstraße mit einem hohen Sanierungsbedarf, einer unattraktiven Fassadengestaltung sowie einem zum Teil verwahrlosten Erscheinungsbild der Kolonnaden besonders auffallen.

Insgesamt verfügt die Stadt Saarbrücken mit der zentralen Innenstadt und hier insbesondere dem breiten und tiefen Einzelhandelsangebot über ein aktuell funktionsfähiges und zugkräftiges Innenstadtzentrum. Es wird jedoch ersichtlich, dass Funktionsschwächen im Geschäftsbesatz, in den Obergeschossnutzungen und Defizite in der Gestaltung des öffentlichen Raumes bestehen. Deutlich wird dies vor allem in den Nebenlagen. Die Gründe hierfür liegen unter anderem in den dargestellten Einzelhandelsentwicklungen, wobei die immer noch zunehmende Bedeutung des Onlinehandels, die Entwicklung nicht integrierter Einzelhandelsstandorte sowie die zunehmende Marktsättigung eine zentrale Rolle spielen.

Für die Landeshauptstadt Saarbrücken werden Bevölkerungsrückgänge um rd. 7,4% bis zum Jahr 2030 prognostiziert. Zudem ist, bedingt durch die allgemeinen Entwicklungen im Einzelhandelsbereich (u.a. steigender Wettbewerb, Marktberreinigung, Filialisierungs- und Konzentrationstendenzen) sowie durch speziell die Saarbrücker Innenstadt betreffenden Entwicklungen (Weiterentwicklung der Konkurrenzstandorte auch im Stadtgebiet und Verschärfung der aktuell bereits starken Konkurrenzsituation), zukünftig eine Verschlechterung der Rahmenbedingungen des Einzelhandels in der Saarbrücker Innenstadt zu erwarten. Es bedarf daher einer an das Einzelhandelskonzept angelehnten, vertiefenden Strategie zur Stärkung bzw. zum Erhalt der zentralen Innenstadt Saarbrückens.

Diesbezüglich ist zu empfehlen, dass zukünftig eine Fokussierung auf die Kernbereiche der Innenstadt, also auf jene Bereiche erfolgt, die aktuell einen beste-

henden Einzelhandelsbesatz und geringe Funktionsdefizite aufweisen. Hierbei bietet sich eine Differenzierung in zwei Priorisierungsstufen an. Vorrangig sollten, in erster Priorität, die durch geringe Funktionsschwächen gekennzeichneten Bereiche Bahnhofstraße, Altstadt, Futterstraße, Sulzbachstraße fokussiert werden. Hohe Bedeutung hat hierbei der Lückenschluss bzw. die Aufwertung der funktionsschwachen Bereiche in der Hauptlage (Bahnhofstraße – Abschnitt zwischen Viktoriastraße und Bahnhof). In zweiter Priorität ist über Maßnahmen zur Stärkung der für die Hauptlage wichtigen „Zubringerstraßen“ Viktoriastraße und Dudweilerstraße nachzudenken, wobei sich in diesen Bereichen aktuell deutliche Funktionsschwächen zeigen. In den Innenstadtbereichen mit geringem Einzelhandelsbesatz und deutlichen Funktionsdefiziten – vor allem der westlichen Kaiserstraße – scheint vor dem Hintergrund der aktuellen Marktentwicklungen eine Nachnutzung durch Einzelhandel wenig wahrscheinlich. Hier sollten Einzelhandelsalternativen bspw. die Umnutzung zu Wohnraum vertiefend geprüft werden.

3 ERFORDERLICHKEIT DES STADTUMBAUS

3.1 Städtebauliche Aufgabenstellung und Ziele für die zentrale Innenstadt

Die im TEKO Innenstadt für den Handlungsraum zentrale Innenstadt erarbeitete Gegenüberstellung von Problemen, spezifischen Entwicklungszielen und Potenzialen ist hier ergänzt und konkretisiert durch die gutachterlichen Aussagen aus Kapitel 2.3.

3.1.1 Zusammenfassung: Probleme und Schwächen

| | |
|--|--|
| 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 zugeetzt. Die an vielen Stellen gebrochenen und wackelnden 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 Immobilie des ehemaligen C&A. Im Bereich zwischen Viktoriastraße und Reichsstraße ist auch die Hauptlage von städtebaulichen Funktionsschwächen betroffen. Die „trading-down“ Symptome sind ebenso im Saar-Center zu finden, dort in den Passagen im Innern des Gebäudes. Bemerkenswert ist, dass inzwischen auch der Bankensektor (Sparkasse, PSD Bank und Sparda-Bank) in die Hauptlage Bahnhofstraße eingezogen ist.• 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 nur der in diesen Straßen vorhandene Geschäftsbesatz, sondern auch ihre Funktion als Zubringer zur Hauptlage von Bedeutung.• Die festgestellten Funktionsschwächen treten weniger aufgrund ihrer Anzahl bzw. räumlichen Konzentration, sondern eher aufgrund ihres negativen Erscheinungsbildes bzw. dessen Ausstrahlungswirkung auf den öffentlichen Raum in Erscheinung.• Störung der Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raumes durch bauliche / gestalterische Mängel: Verwahrlosung, Verschmutzungen, Graffiti, Sanierungsrückstände, mangelnde Beleuchtung, Vandalismus, überbordende Werbeanlagen, in den Kolonnaden parkende PKWs usw. |
|--|--|

| | |
|--|---|
| | <ul style="list-style-type: none"> • Störungen der Aufenthaltsqualität durch nicht verträgliche Verkehrsbelastungen in der Viktoriastraße, Kaiserstraße, Dudweilerstraße. • Hoher Sanierungsbedarf bei Gebäuden in der Viktoria-, Kaiser- und Dudweilerstraße (siehe auch unten Wirtschaft). • Die Blockinnenbereiche Birnengässchen und Viktoriastraße werden zum Parken benutzt. Sie wirken z.T. unaufgeräumt, unübersichtlich und unattraktiv. Sie entfalten aber wegen ihrer versteckten Zufahrtsstraßen für Kunden und Besucher nur wenig Außenwirkung. Für eine Stärkung der Wohnnutzung bzw. hochwertige Büronutzungen ist das Erscheinungsbild jedoch abträglich. |
| Demografie und Wohnen | <ul style="list-style-type: none"> • Durch die Dominanz von Handel und Dienstleistungen ist die Wohnfunktion in der zentralen Lage nicht ausgeprägt. • Die Einwohnerentwicklung ist im Distrikt 131 Hauptbahnhof seit den 1980er Jahren aus einem niedrigen Niveau kommend, aber kontinuierlich steigend. • Der Anteil an Familien mit Kindern, Jugendlichen und älteren Menschen ist unterdurchschnittlich. • Die Wohnumfeldqualität ist in Bezug auf Lärm, Freiraum, Grün, Anwohnerparken eingeschränkt. • Überdurchschnittliches Mietpreisniveau, aktuelle Wohnangebote nur vereinzelt und im hochpreisigen Bereich, 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. • Mögliches Zukunftsthema: arbeitsplatznahe Betreuungseinrichtungen. |
| Wirtschaft, Büro und Dienstleistungen | <ul style="list-style-type: none"> • Neben der Bedeutung für den Einzelhandel ist die zentrale Innenstadt auch ein bedeutender Standort für ober- und mittelzentrale Büro- und Dienstleistungsnutzungen. Es handelt sich meist um kleinteilige Büros, Praxen und Kanzleien in den Obergeschossen der Gebäude. Eine Konzentration von großen Büroflächen (Banken) befindet sich im nördlichen Teil der Kaiserstraße. • Es gibt Anzeichen einer rückläufigen Attraktivität der Innenstadt für die Büroflächennachfrage: unterdurchschnittliches Mietpreisniveau und länger andauernde Leerstände bei Büroimmobilien. Die Gründe liegen z.T. in der Qualität der Räumlichkeiten (Sanierungstau, Brandschutz, veraltete Technik), in den ungünstigen Zuschnitten, mangelnden Parkierungsmöglichkeiten und fehlenden Aufzügen. • Leerstände und Mindernutzungen (z.B. Lager, Werbeanlagen) der Obergeschosse finden sich im gesamten Handlungsraum. Schwerpunkte liegen in der östlichen Bahnhofstraße und im Bereich Viktoriastraße / Bahnhofstraße. Leerstände in den Obergeschossen beeinflussen das Erscheinungsbild der Innenstadt für die Kunden jedoch nur wenig. |
| Einzelhandel | <p>Zum „Trading - down“ siehe auch Städtebau</p> <ul style="list-style-type: none"> • Der Einzelhandel ist der maßgebliche Frequenzbringer der Innenstadt. Von besonderer Relevanz sind Filialisten und weitere Magnetbetriebe, die auf die Hauptlage konzentriert sind. Mit dem Einkaufszentrum Europagalérie im Norden und der St. Johanner Altstadt im Süden wird hinsichtlich der funktionalen Gliederung eine Knochenstruktur sowie eine trotz der großen räumlichen Ausdehnung des Zentrums (rd. 650m) bestehende Lauflage erkenntlich (5344 Passanten/h). • Stark ausgeprägtes Konkurrenzumfeld durch Konkurrenzstandorte in der Region sowie benachbarte Oberzentren wie Trier, Luxembourg, Metz und auch das Factory - Outlet - Center Zweibrücken. • Der innerstädtische Einzelhandel sieht sich einem dynamischen Veränderungsprozess gegenüber. Auf der Angebotsseite ist dies die zunehmende Bedeutung des E - Commerce: so sind insbesondere in den für die Innenstadt relevanten Warengruppen Bekleidung, Schuhe und Lederwaren sowie Unterhaltungselektronik die Marktanteile des Online - Handels sprunghaft angestiegen und weisen bereits heute signifikante Marktanteile auf. Hinzu kommen Bedrohungen aus Unternehmens- und Umsatzkonzentrationen, Filialisierung, die Entwicklung von Konkurrenzstandorten (u.a. nicht integrierte Einzelhandelsstandorte). Und auf der Nachfrageseite zeigt sich ein Rückgang u.a. durch die demografische Entwick- |

| | |
|---|--|
| | <p>lung, verändertes Einkaufsverhalten und eine zunehmenden Marktsättigung.</p> <p>Aufgrund dieser Marktentwicklungen nimmt die standortbildende Bedeutung des stationären Einzelhandels langfristig ab.</p> |
| <p>Mobilität und techn. Infra-struktur</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Hohe Verkehrsbelastung der Hauptverkehrsstraßen Dudweilerstraße und Viktoriastraße. • Trennwirkungen, Mängel in der Zugänglichkeit der Innenstadt für den Fußverkehr (fehlende Querungsmöglichkeiten, schmale Gehwege, lange Wartezeiten, Konflikte mit Falschparkern usw.). • Dem Radverkehr in Tallängsachse werden zwischen St. Johanner Markt / Nauwieser Viertel und Hauptbahnhof / Trierer Straße nur das Willi-Graf-Ufer und die Bahnhofstraße als Wegstrecke angeboten. In der Fußgängerzone Bahnhofstraße kommt es zu Nutzungskonflikten zwischen dem (Durchgangs-) Radverkehr und FußgängerInnen. • Hoher Parkdruck im Straßenraum. • Barrierefreiheit ist nicht durchgängig. • Luisenbrücke: Die im Jahre 1946 gebaute Luisenbrücke ist sanierungsbedürftig. Sie steht mit drei Pfeilern im Flussraum und bildet ein Hindernis im Hochwasserabfluss und ein Erschwernis für die Schifffahrt. Außerdem ist konstruktionsbedingt die Durchfahrtshöhe für die Schifffahrt eingeschränkt. <p>Der bituminöse Fahrbahnaufbau musste in den letzten Jahren schon sehr oft ausgebessert werden. Eine Instandsetzung der Oberfläche muss nun umgehend erfolgen um Folgeschäden an den konstruktiven Teilen der Brücke zu verhindern.</p> <p>Die Flächenaufteilung der Luisenbrücke entspricht nicht mehr den aktuellen Anforderungen bzw. den Zielen, die aus der Neugestaltung der Eisenbahnstraße resultieren: die Gehwege sind zwar ausreichend breit, aber es fehlt die Radinfrastruktur.</p> |
| <p>Umwelt und Klima</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Hohe Lärm- und Schadstoffkonzentration in o.g. Hauptverkehrsstraßen. • Wärmeinsel Innenstadt: ungünstige bioklimatische Situation. • Überschwemmungsgebiet im Bereich Berliner Promenade, Bahnhofstraße. |
| <p>Grünflächen</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Grünräume liegen am Rande des Handlungsraums (Staden und Bürgerpark). Aufenthaltsangebote im urbanen Freiraum bietet die Berliner Promenade / Rabbiner – Rülff - Platz und die Achse Bahnhofstraße / Reichsstraße. |
| <p>Kultur und Tourismus</p> | <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 auch 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, Modernisierungsstau). |

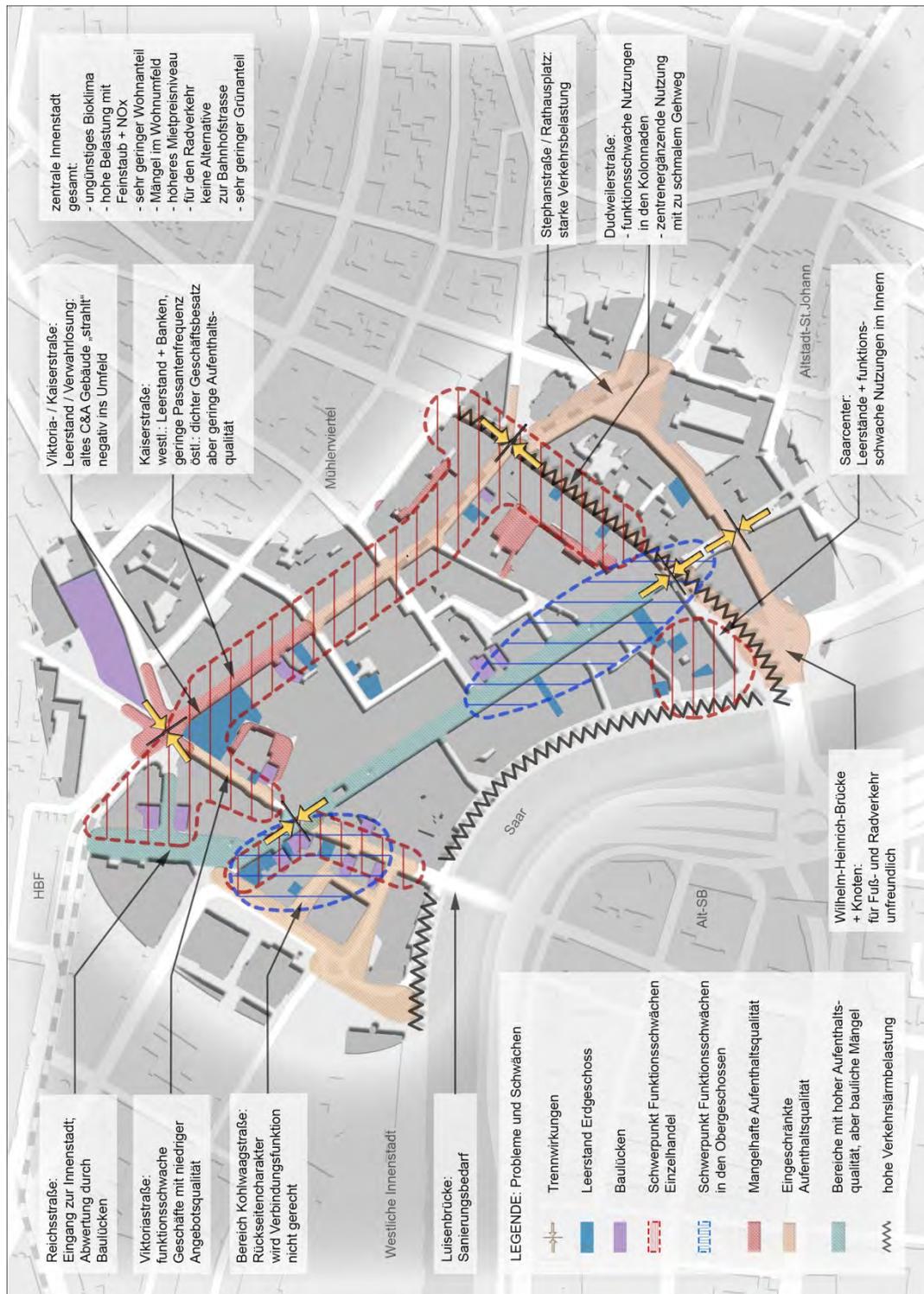


Abbildung 28: **Übersicht Probleme und Schwächen der zentralen Innenstadt**
 Quelle: LHS

3.1.2 Zusammenfassung: spezifische Ziele und Potenziale

| | |
|--|---|
| Städtebau, Mobilität und urbane Freiräume | <p>Ziele</p> <ul style="list-style-type: none">• Förderung von Urbanität und Lebensqualität.• Sicherung und Stärkung der Innenstadt als Hauptzentrum von Saarbrücken, insbesondere vor dem Hintergrund der oberzentralen Versorgungsbedeutung.• Weiterentwicklung des Einzelhandelsangebotes mit Schwerpunkt in zentrenrelevanten Sortimenten und Profilierung des oberzentralen Einzelhandelsbesatzes in den Haupt- und Nebenlagen, Umkehren von „trading – down“-Prozessen.• Sicherung und Stärkung der Multifunktionalität (Mischung von verträglichen Nutzungsarten, Steigerung der Wohnfunktion).• Innenentwicklung (Potenziale im Innenbereich nutzen, Reaktivierung von Leerständen).• 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, Parkraumstrategie Innenstadt gem. VEP-Maßnahme H1. <p>Städtebauliche Potenziale</p> <ul style="list-style-type: none">• Potentiale zur Aufwertung des Standortes, insbesondere Stärkung des Handels durch Erneuerung des öffentlichen Raumes.• Bei zurückgehender Nachfrage nach Büroflächen ist zu prüfen, inwieweit Leerstände durch Umnutzungen in Wohnungen kompensiert / vermieden werden können – siehe unten zum Handlungsfeld Wohnen.• Potenzialflächen für Neubau: 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 Hafestraße. <p>Potenziale durch VEP - Maßnahmen¹⁸</p> <p>Vorbehaltlich der noch durchzuführenden Machbarkeitsuntersuchungen ergeben sich aus dem Innenstadtverkehrskonzept Optionen, die zu einer Verkehrsentlastung der zentralen Innenstadt – und der entsprechenden Aufwertung des öffentlichen Raumes – führen können:</p> <ul style="list-style-type: none">• Möglichkeit der Verkehrsberuhigung der Viktoriastraße (VEP-Maßnahme G 1.4) durch Reduktion auf drei MIV-Fahrspuren.• 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). |
|--|---|

¹⁸ Siehe Planersocietät / Gertz Gutsche Rügenapp im Auftrag der Landeshauptstadt Saarbrücken: Verkehrsentwicklungsplan Saarbrücken 2030, integriertes Maßnahmenkonzept. Siehe auch TEK0 Innenstadt: Kapitel 3.2.5

Städtebau, Mobilität und urbane Freiräume

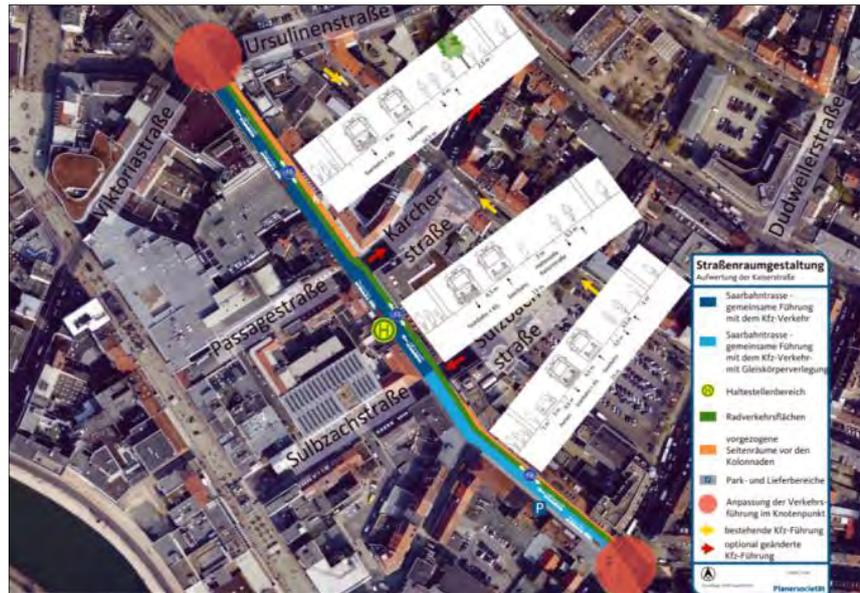


Abbildung 29: **Mögliche Straßenquerschnitte der Kaiserstraße gem. VEP 2030**

Quelle: Planersocietät / GGR

- 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.

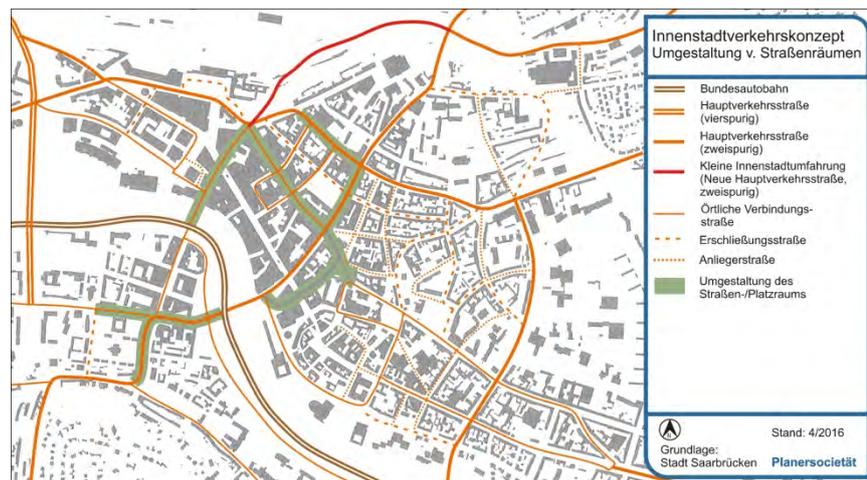


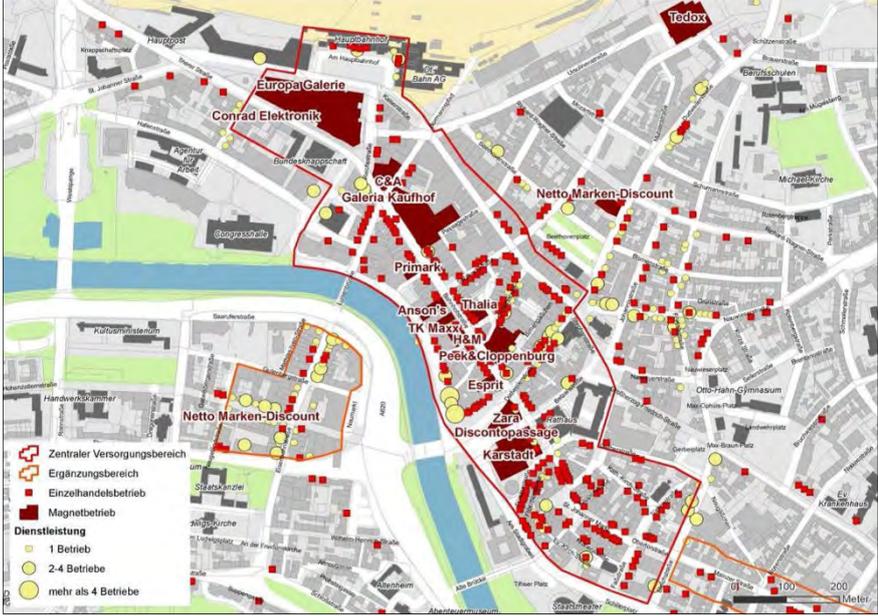
Abbildung 30: **Umgestaltung von Straßenräumen nach VEP 2030**

Quelle: Planersocietät / GGR

Diese Maßnahmenvorschläge des Innenstadtverkehrskonzeptes sind in Machbarkeitsstudien zu vertiefen und im weiteren Planungsprozess mit Priorität und Dringlichkeit zu konkretisieren (VEP Zeithorizont bis 2030).

| | |
|-------------------------------------|--|
| |  <p>Abbildungen 31: Visualisierung autofreier Rathausplatz und Betzenstraße Quelle: LHS</p> |
| <p>Demografie und Wohnen</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. • Verbesserung der Umweltqualität, Aufwertung der Wohnumfeldqualität. <p>Potenziale</p> <ul style="list-style-type: none"> • Reurbanisierung: Bereits heute verzeichnet die Gesamtstadt Wanderungsgewinne aus dem übrigen Saarland. Der Trend „Zurück in die Stadt“ wird sich verstärken und insbesondere die Innenstadt zu Ziel haben. Bei zurückgehender Nachfrage nach Büroflächen ist zu prüfen, inwieweit Leerstände durch Umnutzungen in Wohnungen kompensiert/vermieden werden können. Zu diesem Thema liegen beim Stadtplanungsamt bereits einige Anfragen vor. Ein Zielbild wären gemischt genutzte Gebäude mit Einzelhandel / Dienstleistungen im Erdgeschoss bzw. 1. OG und Wohnen in den Obergeschossen¹⁹. Zur Umwandlung von Büroflächen zu Wohnungen siehe auch Kapitel 2.2.4 und 4.2. • Die Pluralisierung der Lebensstile erfordert ein vielfältiges Angebot an individuellen und Sonderwohnformen, die besonders in der Stadt, auch in sehr zentrale Lagen, angeboten werden können: Singlewohnungen im Studio / Atelier, Mehrgenerationenwohnen, Wohnen & Arbeiten, Wohngemeinschaft, Penthouse / Loft, Stadthaus usw. <p>Abbildung 32: Potenziale für Wohnen in Obergeschossen, Beispiel Kaiserstraße Quelle: LHS</p>  <p>Aber grundsätzlich ist zu bemerken, dass das Wohnen in der zentralen Innenstadt (planungsrechtliche Kategorie: Kerngebiet - siehe Kapitel 2.2.4) höheren Immissionen (Verkehrslärm, Freizeitlärm) und Beschränkungen (z.B. wenig Freiraum, nicht ausreichendes Anwohnerparken) ausgesetzt ist als in einem Wohngebiet. Von daher besteht die Wohneignung weniger für Familien mit Kindern.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Der Umbau von Bestandsgebäuden erlaubt besondere, interessante Grundrisse/Wohnformen und Hochbauqualitäten. Das Wohnen fördernde Begleitmaßnahmen sind der Anbau von Balkonen, Einbau von Fahrstühlen, altersgerechte/barrierefreie Wohnungen, Begrünung und Nutzbarmachung der Freiräume, |

¹⁹ Ob die geplante Nutzungsänderung bauplanungsrechtlich zulässig ist, richtet sich nach den Festsetzungen des Bebauungsplans bzw. den Voraussetzungen des § 34 BauGB.

| | |
|---|---|
| | <p>Entsiegelung, Wand- und Dachbegrünungen, energetische Sanierung, Car-Sharing – Angebote u.v.a. (siehe auch Kapitel 4.2 Änderung von Bebauungsplänen).</p> |
| <p>Einzelhandel, Büro und Dienstleistungen</p> | <p>Ziele</p> <p>Die zentrale Innenstadt ist im Einzelhandelskonzept der Landeshauptstadt²⁰ als schützenswerter „zentraler Versorgungsbereich“ ausgewiesen, für den folgende Zielsetzungen gelten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die „Sicherung und Stärkung der Innenstadt als Hauptzentrum der Landeshauptstadt Saarbrücken, insbesondere vor dem Hintergrund der oberzentralen Versorgungsbedeutung, ist ein stadtentwicklungsplanerisches Ziel höchster Priorität. • Dazu gehört eine Weiterentwicklung des Angebots mit dem Schwerpunkt in zentrenrelevanten Sortimenten (beispielsweise Spielwaren / Hobbyartikel) und eine Profilierung des oberzentralen Einzelhandelsbesatzes in den Haupt- und Nebengebieten, insbesondere Bahnhofstraße, Dudweilerstraße, St Johanner Markt, Sulzbachstraße und Futterstraße. • Außerdem ist die Multifunktionalität (Verwaltung, Dienstleistungen, Kultur, Gastronomie) zu sichern und zu stärken. Langfristig wird das Wohnen in den Obergebieten eine zunehmende Bedeutung einnehmen. • Eine Innenentwicklung ist einer Erschließung zusätzlicher Standorte (Potenzialflächen) außerhalb des abgegrenzten zentralen Versorgungsbereiches vorzuziehen. • Neben quantitativen Entwicklungen tragen auch qualitative und städtebauliche Aufwertungen zur Steigerung der Attraktivität der Innenstadt und der Erhöhung der Aufenthaltsqualität bei. Handlungsbedarf besteht z.B. in der Kaiserstraße und der Dudweiler Straße (Verbesserung der Außendarstellung, Möblierung und Sauberkeit)“.  <p>Abbildung 33: Zentraler Versorgungsbereich gemäß Einzelhandelskonzept Quelle: Junker + Kruse</p> <p>Aus den Untersuchungen von Stadt + Handel (Kapitel 2.3) ergeben sich folgende Konkretisierungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • „Trading – down“ Prozessen entgegenzutreten. Dabei Konzentration auf die Kern- |

²¹ Gesetz Nr. 1916 zur Schaffung von Bündnissen für Innovation und Dienstleistungen (BIDG) vom 18.01.2017

| | |
|---|---|
| <p>Einzelhandel, Büro und Dienstleistungen</p> | <p>bereiche mit wenigen Funktionsdefiziten (Bahnhofstraße, Altstadt, Futterstraße, Sulzbachstraße). Hohe Bedeutung hat hierbei der Lückenschluss bzw. die Aufwertung der funktionsschwachen Bereiche in der Hauptlage (Bahnhofstraße – Abschnitt zwischen Viktoriastraße und Hauptbahnhof).</p> <ul style="list-style-type: none"> • In zweiter Priorität steht die Stärkung der für die Hauptlage wichtigen „Zubringerstraßen“ Viktoriastraße, Sulzbachstraße, Futterstraße, Dudweilerstraße und Kaiserstraße, östlicher Teil. <p>Potenziale</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nach dem neuen saarländischen BID - Gesetz²¹ 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. • Rund um die Futterstraße / Sulzbachstraße haben sich bereits vor einigen Jahren inhabergeführte Geschäfte, Dienstleistungs- und Gastronomiebetriebe zu einem Verein „Kaiserviertel“ zusammengeschlossen. Der Verein veranstaltet Aktionen wie z.B. den „Futtermarkt“ und gibt eine Broschüre zum Standort heraus. Mit dem Verein Kaiserviertel besteht ein sehr gutes Potenzial und ein Ansprechpartner, die lokalen Akteure im Erneuerungsprozess. Der Verein könnte die Keimzelle eines neuen BID in Saarbrücken werden (siehe auch Kapitel 4.11 Verfügungsfonds). <div data-bbox="943 927 1394 1155" style="text-align: center;">  </div> <p>Abbildung 34: Logo des Vereins Kaiserviertel Quelle: Verein Kaiserviertel</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aufwertung der Bedeutung der Nebenlagen durch Marketingstrategien, Zwischennutzung bzw. Reaktivierung von Leerständen/Mindernutzungen (siehe auch Kapitel 4.11 Verfügungsfonds). • Chance des Zurückdrängens von Spielhallen und Wettbüros²². • 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. Allerdings bestünden bei einer wesentlichen Steigerung der Büroflächen in der zentralen Innenstadt Zielkonflikte mit dem VEP (Verkehrsbelastung durch Arbeitspendler) und dem Ziel der Steigerung des Wohnanteils. |
| <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 fortführen und Maßnahmen umsetzen, • Luftqualität verbessern, • Saarbrücker Klimaschutzprogramm umsetzen (mehr Grün, weniger Verkehr, |

²¹ Gesetz Nr. 1916 zur Schaffung von Bündnissen für Innovation und Dienstleistungen (BIDG) vom 18.01.2017

²² Nach den Bestimmungen des Gesetzes zur Neuregelung des Glücksspielwesens im Saarland von 2012, welches ab Juli 2017 einen Mindestabstand von 500 Meter Luftlinie zwischen den Spielhallen fordert, dürfte die Zahl der Konzessionen für Spielhallen in der Innenstadt wesentlich zurückgehen.

| | |
|---|---|
| <p>Umwelt und Klima</p> | <p>Schattenplätze, Reflektionsgrad erhöhen).</p> <p>Potenziale:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aufgrund der vergleichsweise geringen Geschwindigkeiten in der Kaiserstraße, Dudweilerstraße und Viktoriastraße sind die Potenziale zur Minderung des Verkehrslärms (Geschwindigkeitsreduktion, lärmoptimierte Beläge) begrenzt. Eine Chance, die Umweltsituation zu verbessern, liegt in der Reduktion der Verkehrsmengen durch die VEP - Maßnahmen. • Ein Potenzial zur Verbesserung des Kleinklimas und der Aufenthaltsqualitäten liegt in der Erhöhung des Vegetationsanteils (z.B. Baumpflanzungen, Dach- und Wandbegrünungen in den Blockinnenbereichen) - siehe auch Kapitel 4.10 private Modernisierungen). • Hierzu wird ein besonderes Potenzial im Innenbereich Birnengäßchen gesehen, wo niedrig geschossige Flachdachbereiche und der bestehende Privatparkplatz begrünt werden könnten.  <p>Abbildung 35: Potenziale zur Begrünung des Blockinnenbereichs Birnengäßchen Quelle: LHS</p> |
| <p>Freiräume, Kultur und Tourismus</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, • 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. • Umgestaltung des Beethovenplatzes als Potenzial hinsichtlich des urbanen Grün- und Freiraums (Handlungsraum Mühlenviertel, siehe TEKO Innenstadt). |

Die Möglichkeiten, den dargestellten aktuellen Problemen und Funktionsschwächen, insbesondere den „trading - down“ Effekten in den Nebenlagen zu begegnen, liegen für die Landeshauptstadt vor allem in Maßnahmen zur Aufwertung

des öffentlichen Raumes. Weitere Ansatzpunkte sind die Unterstützung privater Modernisierungsmaßnahmen und der lokalen Aktivitäten / Zusammenschlüsse. Aber alle Maßnahmen können nur zum Ziel führen, wenn auch die GrundstückseigentümerInnen / Geschäftsleute ihren angemessenen Beitrag leisten.

Große Potenziale für den öffentlichen Raum liegen in den Maßnahmen zum VEP - Innenstadtverkehrskonzept. Diese Maßnahmen wurden im Rahmen des VEP bisher auf ihre Wirkungen im städtischen Verkehrsnetz untersucht. Die Prüfung der kleinräumigen technischen Machbarkeit und der konkreten Gestaltung ist weiteren Machbarkeitsuntersuchungen vorbehalten.

Aufgrund der in 2.3.1 beschriebenen Entwicklungen im Einzelhandel ist es langfristig abzusehen, dass die Kraft des Handels, für die Belebung der Innenstadt zu sorgen, nachlassen wird. Der Handel wird sich auf weniger Flächen zurückziehen und sich dabei noch stärker auf die Hauptlage konzentrieren. Das heißt für die Nebenlagen, dass der spezialisierte bzw. auf bestimmte Kundengruppen orientierte Handel zwar weiterhin eine Rolle spielen wird. Die Chancen und Potenziale liegen aber nicht mehr alleine im Handel, sondern in der Entwicklung zu multifunktionalen Bereichen aus Handel, Dienstleistungen und Wohnen in den Obergeschossen.

Die Landeshauptstadt muss darauf bedacht sein, dass dieser Transformationsprozess sich langsam und ohne Strukturbrüche (z.B. längere Leerstände, die eine Abwärtsspirale verstärken) vollziehen kann. Für die Gestaltung des öffentlichen Raumes heißt das, dass es nicht nur darum geht, die Innenstadt „handelsgerecht“ zu machen, sondern sie für viele zukünftigen Nutzungen, insbesondere Wohnen attraktiver zu machen – z.B. durch den Rückbau von MIV - Verkehrsflächen und integrierter Gestaltung von Flächen für eine höhere Aufenthaltsqualität.

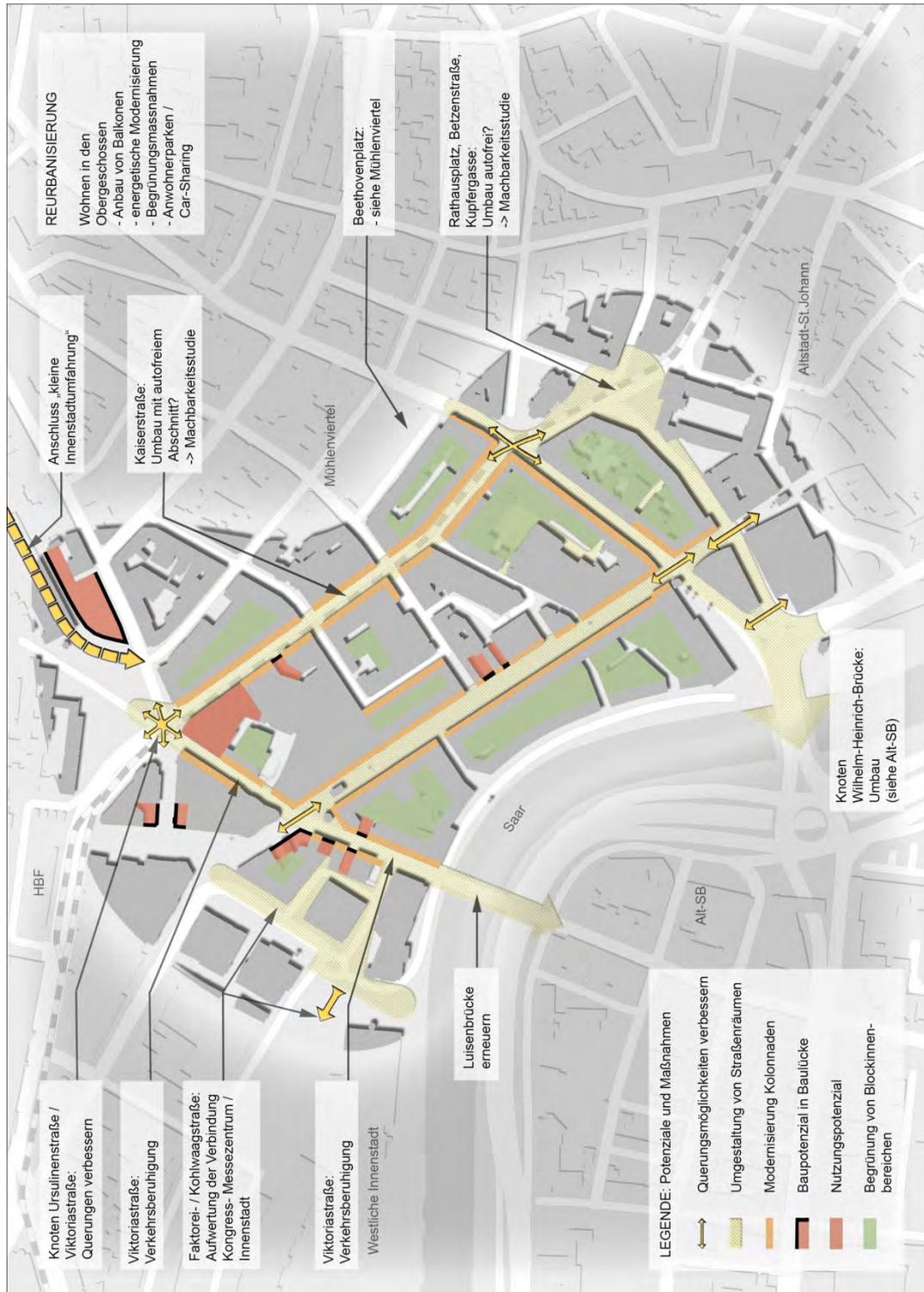


Abbildung 36: **Potenziale und Chancen**
 Quelle: LHS

3.2 Festlegung des Stadtumbaugebietes Zentrale Innenstadt

In den vorangegangenen Kapiteln wurden die städtebaulichen Probleme und Funktionsschwächen sowie die Ziele und Potenziale der zentralen Innenstadt dargelegt. Die daraus ablesbaren Defizite signalisieren einen Handlungsbedarf i.S. des Stadtumbaus § 171 a BauGB. Zur Herstellung nachhaltiger städtebaulicher Strukturen sind Aufwertungs- und Anpassungsmaßnahmen, insbesondere zum öffentlichen Raum sowohl in der Bahnhofstraße als auch in den Nebenlagen erforderlich.

Da der Umbau des öffentlichen Raumes erhebliche Investitionsmittel erfordert, die die Finanzkraft der Landeshauptstadt übersteigen, können die Maßnahmen nur im Rahmen des Stadtumbaus, d.h. unter Einsatz von Städtebaufördermitteln des Bundes und des Landes durchgeführt werden.

Zur Durchführung des Stadtumbaus 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.

Die Landeshauptstadt rechnet damit, dass die Stadtumbaumaßnahmen im Jahr 2025 abgeschlossen werden können.

3.3 Räumlicher Umgriff des Stadtumbaugebietes

Mit Ausnahme des St. Johanner-Marktes und des Bereichs um die Europagalérie, die derzeit keine städtebaulichen Probleme aufweisen, entspricht das vom Stadtrat beschlossene Stadtumbaugebiet „Zentrale Innenstadt“ im Wesentlichen dem im Einzelhandelskonzept abgegrenzten „Zentralen Versorgungsbereich“ (siehe TEKO Innenstadt Kapitel 3.2.4). Damit wird der gegenseitigen Abhängigkeit zwischen der Entwicklung des (oberzentralen) Einzelhandels und der städtebaulichen Entwicklung Rechnung getragen.

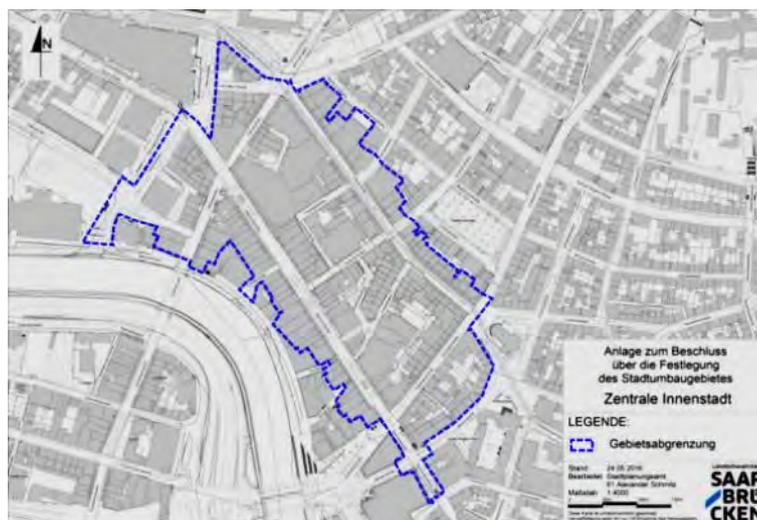


Abbildung 37: **Stadtumbaugebiet Zentrale Innenstadt, Stadtrat am 12.07.2016**
Quelle: LHS

Aufgrund der weiteren Erkenntnisse aus dem Gutachten Stadt + Handel und dem VEP empfehlen sich folgende räumliche Ergänzungen des Stadtumbaugebietes:

- Ergänzung um das Grundstück Saar-Center / Berliner Promenade – zur Möglichkeit einer Förderung von privaten Modernisierungsmaßnahmen (siehe Kapitel 4.10).
- Ergänzung um den Kreuzungsbereich Ursulinenstraße / Kaiserstraße / Viktoriastraße inklusive des Parkplatzes an der Ursulinenstraße. Es handelt sich z.T. um private Flächen und Flächen der Bahn. In diesem Bereich soll langfristig die sog. „kleine Innenstadtumfahrung“ des Innenstadtverkehrskonzeptes an das vorhandene Straßennetz anschließen (siehe Kapitel 3.1.2). Hierzu sind verkehrliche und städtebauliche Machbarkeitsuntersuchungen anzustellen. Mit der Einbeziehung in das Stadtumbaugebiet wird die Landeshauptstadt auch in die Lage versetzt, hier eine Satzung zur Sicherung der Stadtumbaumaßnahmen gem. § 171d Abs. 1 BauGB zu erlassen.
- Ergänzung um die Luisenbrücke. Die (sanierungsbedürftige) Brücke verbindet den Bereich der Stadtumbaumaßnahme Viktoriastraße mit der bereits umgestalteten Eisenbahnstraße. Für die anstehende Neugestaltung der Viktoriastraße ist es sinnvoll, den gesamten Straßenzug zu betrachten und auch auf der Brücke die entsprechenden Querschnitte, Ausstattungsmerkmale vorzusehen (siehe Kapitel 4.7).
- Vollständige Einbeziehung der Baublöcke Lortzingstraße / Kaiserstraße und Beethovenstraße / Kaiserstraße in das Stadtumbaugebiet. Damit können Bebauungsplan-Aufstellungs- und –Änderungsverfahren (siehe Kapitel 2.2.4 und 4.2) durchgeführt und gefördert werden.

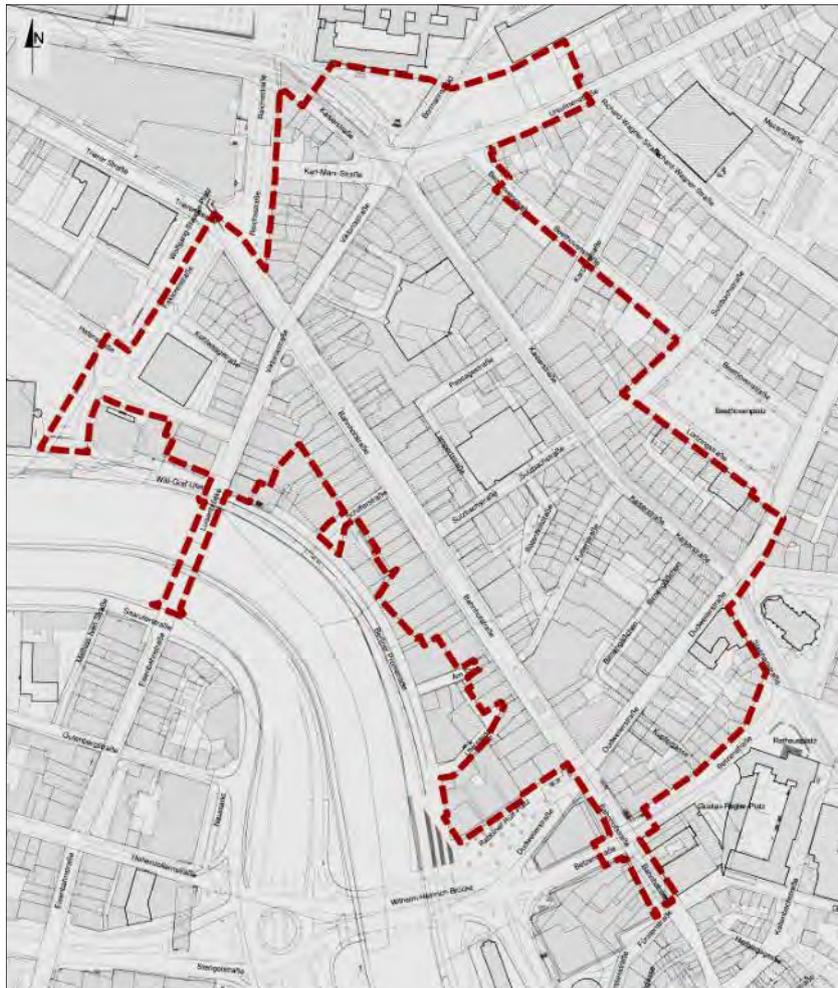


Abbildung 38:
Neuer Umgriff
des Stadtum-
baugbietes
Zentrale In-
nenstadt
Quelle: LHS

4 DIE MASSNAHMEN IM EINZELNEN

4.1 Erstellung und Fortschreibung des ISEK

| |
|--|
| Einzelmaßnahme: Erstellung und Fortschreibung des ISEK |
| Ausgangslage / Problemstellung Zur Funktion des ISEK siehe Kapitel 1 Eine Fortschreibung des ISEK Zentrale Innenstadt wird insbesondere dann erforderlich, wenn die VEP - Maßnahmen, die sich aus der Realisierung der sog. „kleinen Innenstad- tumfahung“ ergeben, d.h. die Umgestaltung der Kaiserstraße und Dudweilerstraße und Rathausplatz / Betzenstraße, konkreter geplant und die Kosten genauer ermittelt sind. Ein weiteres Thema der Fortschreibung des ISEK ist die „Neugestaltung der Fakto- reistraße / südlicher Teil“, dann wenn sich das neue Messe- und Kongresszentrum kon- kretisiert. |
| Spezifische Ziele Kontinuität, Transparenz und Beteiligung im Stadtumbauprozess |
| Zeitplan Die Fortschreibung des ISEK Zentrale Innenstadt ist für das Jahr 2021 vorgesehen. |
| Kosten Das vorliegende ISEK wurde vom Stadtplanungsamt der Landeshauptstadt erstellt. Ex- terne Kosten (insbesondere für das Gutachten Stadt + Handel (s+h) zur Einschätzung des Einzelhandels und der Büroflächen (Kapitel 2.3) sind in Höhe von 12.000 € angefal- len). Es wird davon ausgegangen, dass die Fortschreibung des ISEK Zentrale Innenstadt im gleichen Modus erfolgen kann. Um auch hierbei die Möglichkeit zu haben, zu Einzelfra- gen einen externen Bearbeiter, Gutachter o.ä. hinzuzuziehen, ist ein weiterer Betrag von 12.000,- € angesetzt. |

4.2 Erstellung bzw. Änderung von Bebauungsplänen

| |
|--|
| Einzelmaßnahme: Erstellung bzw. Änderung von Bebauungsplänen |
| Ausgangslage / Problemstellung Siehe auch 2.2.4 Die überwiegend aus den 1950er bis 1970er Jahren stammenden Bebauungspläne in der zentralen Innenstadt bedürfen aus folgenden Gründen der Überarbeitung: <ul style="list-style-type: none">• Bereits heute gibt es in der Innenstadt über längere Zeit leer stehende Büroetagen, für die Immobilieneigentümer alternative Nutzungen suchen. Insbesondere ist die Umwandlung in Wohnen immer wieder ein Thema. Wenn sich auch langfristig die standortprägenden Nutzungen Einzelhandel und Büro auf andere bzw. weniger inner- städtische Flächen zurückziehen, wird das Wohnen in der Innenstadt zukünftig eine deutlich wachsende Rolle spielen. Wie sich aus Kapitel 2.2.4 ergibt, gibt es jedoch planungsrechtliche Hindernisse bei |

der Umwandlung von Büro in Wohnen. Alle vor den 1990er Jahren entstandenen Bebauungspläne - das betrifft die auf der Ostseite der Bahnhofstraße liegenden Bereiche – enthalten die Festsetzung eines Kerngebietes nach § 7 der BauNVO 1968. Das heißt, dass dort nur Wohnungen für Aufsichtspersonen, Betriebsinhaber und Bereitschaftspersonal gem. § 7 Abs. 2 Nr. 6 BauNVO zulässig sind. Ohne eine Änderung der Bebauungspläne zugunsten des Wohnens kann das strategische Ziel der Stärkung des Wohnens nicht erreicht werden.

- Zur Regelung von Nutzungskonflikten zwischen Wohnen und gewerblichen Nutzungen ist für die Bereiche, die nicht als Kerngebiet festgesetzt werden müssen, die Festsetzung von „Urbanen Gebieten“ gem. § 6a Abs. 1 BauNVO zu überlegen. Ein charakteristisches Merkmal der urbanen Gebiete ist die Nutzungsmischung.
- Die rechtskräftigen Bebauungspläne enthalten keine Regelungen zu aktuellen Themen wie die Zulässigkeit von Vergnügungsstätten und Bordellen. Diese Nutzungen sind im Kerngebiet nach § 7 Abs. 2 BauNVO allgemein zulässig. Sie verbreiten aber ein Negativ-Image, das den Erfolg der Stadtumbaumaßnahmen im öffentlichen Raum beeinträchtigen kann. Planungsrechtliche Regelungen (z.B. Zulässigkeit nur in bestimmten Geschossen) können das Problem abschwächen.
- Zur Verbesserung der Umweltqualität, insbesondere der kleinklimatischen Situation (siehe TEKO Innenstadt), und zur Verbesserung des Wohnumfeldes ist eine stärkere Begrünung der Blockinnenbereiche zu verfolgen (Begrünung von Dächern und Wänden, Baumpflanzungen). Hierzu müssen die Bebauungspläne mit entsprechenden Festsetzungen nach § 9 BauGB bzw. örtlichen Bauvorschriften eine rechtliche Verpflichtung schaffen.
- Schließlich sind im Rahmen von Bebauungsplanverfahren alle anderen das Wohnen begünstigenden Festsetzungen in die Abwägung einzustellen. Ein Beispiel ist der Anbau von Balkonen im Grenzabstand, der aus besonderen städtebaulichen Gründen mit einer örtlichen Bauvorschrift im Bebauungsplan ermöglicht werden kann.

Spezifische Ziele

- Wohnen in der Innenstadt attraktiver machen, Wohnungsbestand aufwerten.
- Ermöglichung eines spezialisierten Wohnungsangebots in Bezug auf Preise und Wohnformen für besondere Nachfragegruppen,
- Aufwertung der Umwelt- und Wohnumfeldqualität
- Regelungen für störende Nutzungen

Beschreibung der Maßnahme

- Es handelt sich um die Änderung folgender Bebauungspläne:
 - 131.01.02 Änderung (Rathaus), Kaiser-, Sulzbach-, Lortzing-, Dudweilerstraße vom 18.05.1973
 - 131.02.00 Ortsplan-Teilabschnitt Bahnhofstraße vom 24.11.1954
 - 131.02.01 Änderung Kaiserstraße 14 +18 vom 09.04.1958
 - 131.02.02 Änderung Bock & Seip vom 15.09.1960
 - 131.02.11 Änderung Bahnhofstraße/Sulzbachstraße vom 06.04.1973
 - 131.02.08 Änderung PEKA vom 01.09.1969
 - 131.02.09 Änderung PEKA vom 10.08.70
 - 132.03.01 Änderung Dudweilerstraße, Lortzingstraße vom 28.04.1979

Die Summe der Geltungsbereiche der Bebauungspläne beträgt ca. 7 Hektar. Die Maßnahme kann einen oder mehrere Bebauungsplanverfahren umfassen.

- Aufgrund der Personalsituation der Landeshauptstadt wird die Maßnahme unter Beauftragung externer Büros durchgeführt.

Zeitplan

Die Bebauungsplanverfahren sollen 2018 beginnen und 2022 abgeschlossen sein.

Kosten

gem. § 19 HOAI: ca. 75.000 €

4.3 Planung Radverkehrsumfahrung Bahnhofstraße

Einzelmaßnahme: Planung Radverkehrsumfahrung Bahnhofstraße

Ausgangslage / Problemstellung

Gemäß VEP²³ fehlt in der Radverkehrsinfrastruktur der Saarbrücker Innenstadt eine belastbare Radverkehrsachse in der Nordwest - Südost - Richtung der Bahnhofstraße. In der Bahnhofstraße, die als Radhauptverbindung eingestuft ist, kommt es immer wieder zu Nutzungskonflikten zwischen schneller durchfahrendem Radverkehr und den Passanten / Kunden.

Um die Situation in der Bahnhofstraße zu entschärfen, sollen dem durchfahrenden Radverkehr Alternativstrecken angeboten werden. Für Ziele entlang der Saar wäre das Willi – Graf – Ufer als Radkomfortroute zu empfehlen.

Für Ziele wie Hauptbahnhof oder Nauwieser Viertel fehlt aber eine die Bahnhofstraße umfahrende Streckenführung. Hier kommen als Alternativrouten die Achse Stephansstraße / Kaiserstraße / Karl-Marx-Straße und die zusätzlich im VEP vorgeschlagene Achse Försterstraße / Beethovenstraße / Karl-Marx-Straße in Frage.

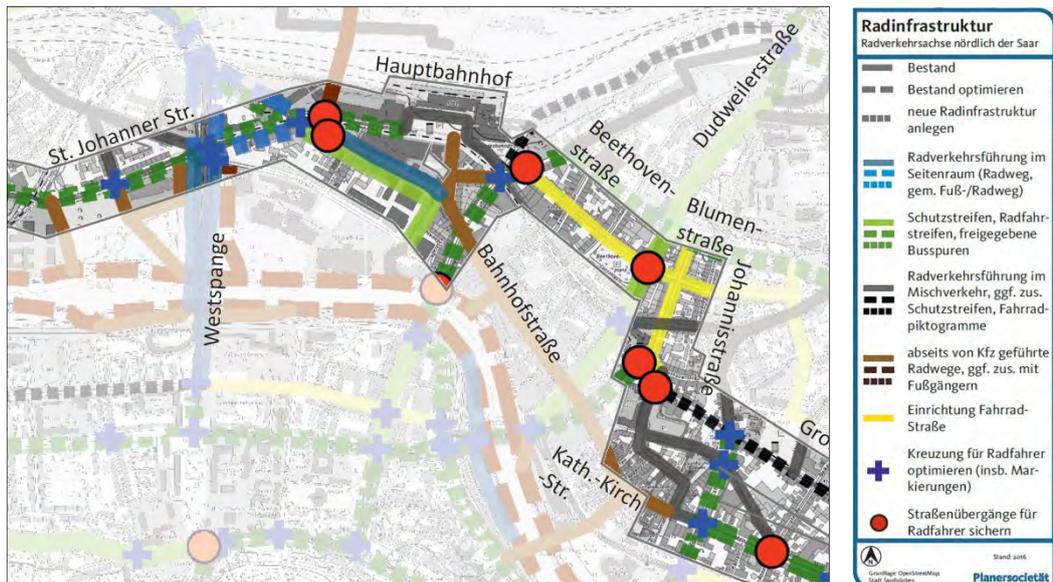


Abbildung 39: **VEP - Radumfahrung Bahnhofstraße, Ausschnitt**
 Quelle: Planersocietät / GGR

Die Aufgabenstellung ist deshalb zu untersuchen, ob und wie beide Umfahrungsmöglichkeiten für den Radverkehr ertüchtigt werden können.

Gemäß VEP sollte die Bahnhofstraße für Radfahrer geöffnet bleiben, im Radverkehrsnetz aber eher eine erschließende / anbindende Funktion haben.

²³ Planersocietät: VEP 2030 Ziele und Handlungskonzept, S. 80

Spezifische Ziele

- Stärkung des Einzelhandelsstandortes durch Abbau von Nutzungskonflikten
- Umweltentlastung der Innenstadt durch mehr Angebote für den Radverkehr.

Beschreibung der Maßnahme

Für beide Trassenführungen ist der als Umfahrung der Bahnhofstraße dienende innerstädtische Abschnitt zwischen Försterstraße bzw. Stephanstraße und Karl-Marx-Straße / Hauptbahnhof zu untersuchen. Die Trasse Beethovenstraße liegt z.T. außerhalb des Stadtumbaugebietes.

Aufgrund des hohen Radverkehrspotenzials ist bei Nebenstraßen die Einrichtung von Fahrradstraßen zu überlegen. Die Straßenüberquerungen Dudweilerstraße und Ursulinenstraße sind entsprechend zu bemessen.

Von zentraler Bedeutung ist die Untersuchung der Leistungsfähigkeit und der Möglichkeiten zur Verbesserung des Radverkehrs bei den beiden lichtsignalgesteuerten Knotenpunkte Dudweilerstraße / Kaiserstraße und Kaiserstraße / Viktoriastraße / Ursulinenstraße. Dabei sind die Be- und Entlastungseffekte durch das VEP-Innenstadtverkehrskonzept zu berücksichtigen.

Zeitplan

Die Machbarkeitsuntersuchung ist für 2018 vorgesehen.

Kosten

60.000 €

4.4 Neugestaltung Bahnhofstraße

Einzelmaßnahme: Neugestaltung Fußgängerzone Bahnhofstraße zwischen Viktoriastraße und Dudweilerstraße

Ausgangslage / Problemstellung



Abbildung 40: **Bahnhofstraße Bestandssituation 2016**
Quelle: LHS

Der Zustand der Bahnhofstraße als Fußgängerzone entspricht nicht mehr dem Anspruch an eine baulich attraktive Innenstadt, die auch das Bild des Oberzentrums und der Region repräsentieren soll.

Die Bahnhofstraße wurde 1995 als Fußgängerzone mit hochwertigen Belägen, moderner Beleuchtung und Möblierung umgebaut, erfüllt aber inzwischen nicht mehr die baulichen Anforderungen einer solchen. Vor allem die Bodenplatten wurden durch Baustellenverkehr, Lieferverkehr und häufige Aufbrüche für Leitungsverlegungen und Kanalsanierungen beschädigt bzw. durch provisorische Asphaltflächen ersetzt. Die vielen Beschädigungen und Flickstellen des Belages werten die Straße - und damit auch das Einkaufserlebnis - ab. Der jetzige Zustand der Straße schadet dem Image der Bahnhofstraße als attraktivste Einkaufsstraße der Region und damit dem Oberzentrum.

Spezifische Ziele

Verbesserung des Erscheinungsbildes, der Aufenthaltsqualität und der Attraktivität für den Einzelhandel durch Aufwertung der Fußverkehrsflächen

Es besteht Handlungsbedarf im Sinne einer notwendigen Sanierung mit einer nachhaltigen Verbesserungen hinsichtlich Gestaltung und Folgekosten sowie zusätzlichen öffentliche Angeboten. Die Maßnahmen sollen insgesamt einen gestalterischen und städtebaulichen Mehrwert gegenüber dem ursprünglichen Zustand erzeugen.

Beschreibung der Maßnahme

Die Umgestaltung soll von der Viktoriastraße bis zur Dudweilerstraße erfolgen. Die Gesamtausbaulänge beträgt ca. 400 Meter.

Die Gestaltung der Beläge richtet sich nach den unterschiedlichen Funktionalitäten:

- Die Fahrzonen rechts und links der Mittelzone:
Die sog. Fahrzonen sollen mit einem kassettierten Asphaltband ausgebildet werden, so dass die Anlieferungszone zukünftig stabil gehalten wird. Die Kassettierung der Farbasphaltflächen soll laut Entwurfsplanung mit geschliffenem Kleinpflaster gestalterisch anspruchsvoller eingefasst werden. Der Asphalt ist farblich angepasst. Diese Belagsart samt Farbton hat sich bereits im Kaiserviertel bewährt. Die Fahrtrasse ist in allen Bauabschnitten gleich breit. Im Bereich zwischen Futterstraße und Dudwei-

lerstraße und vor dem Haus Nr. 37 ist die Fahrtrasse aus Platzgründen nicht vorhanden. Dort wird der rosa Tupin neu verlegt.

Generell bleibt die vorhandene Querneigung der Fahrzone erhalten. Das Oberflächenwasser wird über neue Straßeneinläufe (an der gleichen Stelle wie die vorhandenen) zum ebenfalls vorhandenen Kanal geführt. Somit ist eine ordnungsgemäße Entwässerung gewährleistet. Dabei werden die beiden defekten Betonrinnen neben der Mittelzone durch gebundene massive Pflasterrinnen ersetzt.

Im Einfahrtsbereich (für den Lieferverkehr) an der Viktoriastraße wird der Rosa Tupin auf der gesamten Breite der Fahrtrassen und der Mittelzone gegen den Farbasphalt ausgetauscht.

- **Mittelzone:**

Die Mittelzone soll in großformatigen Platten neu verlegt werden. Dabei wird besonderer Wert darauf gelegt, dass der Belag möglichst einheitlich verlegt wird. Damit wird die bestehende Großzügigkeit der Bahnhofstraße gestalterisch unterstützt. Die Platten werden aus einem grauen, schmutzabweisenden, vorbeschichteten Betonstein hergestellt.

Die bestehenden Baumscheibenroste sollen ersetzt werden. Die Planung sieht vor, das Belagspflaster maximal über die Baumscheibe weiterzupflastern. Nur um den Stamm gibt es eine Öffnung mit wassergebundener Decke. Die Baumquartiere werden durch Möblierung (Bänke, Abfalleimer, Fahrradabstellangebote) gegen Überfahren geschützt.

- **Kolonnaden:**

Da dieser Bereich nicht durch Transportverkehre tangiert und deshalb noch weitestgehend in Ordnung ist, soll der bestehende Plattenbelag in den Kolonnaden (rosa Tupin) beibehalten und nur lokal saniert werden. Zudem spricht die Verwendung des rosa Tupin in den anliegenden Nachbarbereichen ebenfalls für die Beibehaltung desselben in den Kolonnaden. Unter den Kolonnaden soll mittig ein Blindenleitsystem in den bestehenden rosa Tupin eingefräst werden. Eine Musterfläche wurde bereits hergestellt und entspricht den geforderten Anforderungen bzgl. Barrierefreiheit und Gestaltung.



Abbildung 41: **Bahnhofstraße Planung**
Quelle: LHS

Zeitplan

Die Maßnahme gliedert sich in zwei Teilmaßnahmen, die getrennt ausgeschrieben wurden. Die erste Ausschreibung beinhaltet die Fahrtrassen mit Rinne und Kassettierung. Dieser Teil der Baumaßnahme hat bereits im September 2016 begonnen. Die zweite

Ausschreibung betrifft die Mittelzone und das Blindenleitsystem.

Von Sommer 2016 bis Sommer 2017 sollen die Fahrtrassen hergestellt werden. Von Frühjahr / Sommer 2017 bis Sommer / Herbst 2018 soll die Mittelzone incl. der Baumscheiben und des Blindenleitsystems realisiert werden.

Kosten und Finanzierung

Auf Grundlage der Beschlüsse des Stadtrates zur Festlegung des Stadtumbaugebietes Zentrale Innenstadt und zur städtebaulichen Aufwertung der Bahnhofstraße am 12.07.2016 wurde am 25.7.2016 ein Projektantrag zur Bewilligung der Einzelmaßnahme „Aufwertung Fußgängerzone Bahnhofstraße zwischen Viktoriastraße und Dudweilerstraße“ im Rahmen der Gesamtmaßnahme Zentrale Innenstadt beim Ministerium für Inneres und Sport des Saarlandes gestellt. Die Maßnahme Zentrale Innenstadt wurde mit Schreiben vom 25.11.2016 in das Programm Stadtumbau West aufgenommen und es wurden bereits zwei erste Zuwendungsbescheide übermittelt.

Die Gesamtkosten belaufen sich auf ca. 3,7 Mio. €. Hierin enthalten sind Baukosten und Baunebenkosten (u.a. Planungskosten), Kosten des Baustellenmanagements und der Projektsteuerung. Erfahrungsgemäß sind nicht alle Kosten vollständig förderfähig - es wird von förderfähigen Kosten in Höhe von 3,35 Mio € ausgegangen.

Straßenausbaubeiträge nach der Satzung über die Erhebung von Beiträgen für die Herstellung, Anschaffung, Erweiterung, Verbesserung und Erneuerung von Straßen, Wegen und Plätzen in der Landeshauptstadt Saarbrücken (Straßenausbaubeitragsatzung) können aus rechtlichen Gründen nicht erhoben werden²⁴.

Die Fördermittelhöhe beträgt maximal 2/3 der förderfähigen Kosten. Die Landeshauptstadt erwartet eine Förderung in Höhe von ca. 2,23 Mio €. Der Eigenanteil der Landeshauptstadt an den förderfähigen und nicht förderfähigen Gesamtkosten beträgt damit ca. 1,47 Mio €

²⁴ Die Bahnhofstraße in St. Johann ist 2001 ausbaubeitragsmäßig abgerechnet worden. Die Erneuerung der Bahnhofstraße liegt somit ca. 16 Jahre zurück. Nach der herrschenden Meinung liegt die übliche Nutzungszeit einer Straße bei mind. 25 Jahren, dies gilt auch für Fußgängerzonen (Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen, Urteil vom 20. August 2002 – 15 A 583/01 –, juris). Eine Erneuerung der Bahnhofstraße mit der Folge einer ausbaubeitragsrechtlichen Abrechnung kann daher frühestens ab 2026 in Frage kommen. Eine Beteiligung der Anlieger über die Straßenausbaubeitragsatzung ist daher z.Zt. aus rechtlichen Gründen nicht möglich.

Gleichlautend auch § 2 Abs. 3 der Straßenausbaubeitragsatzung. Hiernach kommt eine beitragspflichtige Erneuerung ebenfalls in der Regel frühestens 25 Jahre nach der Herstellung oder letzten Erneuerung oder Verbesserung in Betracht. Dies gilt auch für Teilabschnitte. Auch aus diesem Grund ist daher eine Veranlagung derzeit nicht möglich.

4.5 Neugestaltung Viktoriastraße

Einzelmaßnahme: Neugestaltung Viktoriastraße

Ausgangslage / Problemstellung



Abbildung 42: **Blick in die Viktoriastraße**
Quelle: LHS

Die Viktoriastraße vereint derzeit mehrere Funktionen. So dient sie einerseits als Hauptverkehrsstraße neben der Erschließung des westlichen Innenstadtbereichs vor allem auch als Anfahrtsroute zum Hauptbahnhof aus Richtung Süden und Westen. Dabei ist insbesondere ihre Funktion als eine der wichtigsten Verbindungsachsen für den ÖPNV (Busverkehr) zwischen St. Johann und Alt-Saarbrücken bzw. den südlichen Siedungsgebieten Saarbrückens hervorzuheben. Sie ist mit vier Fahrspuren ausgestattet, die im nördlichen Teil der Straße (Breite zwischen den Gebäuden 13,5 m) bis an die Kolonnaden heranreichen. Im südlichen Straßenabschnitt (Breite 15 m) ist der Gehweg auf der Ostseite vor die Kolonnaden gezogen, allerdings ist dieser Bereich für Parken freigegeben. Der Fußgängerverkehr ist in beiden Abschnitten in die Kolonnaden verwiesen.

Mit fast 10.000 Kfz/24h übt sie eine erhebliche Trennwirkung auf die Fußgängerzone / Bahnhofstraße aus. Die Verkehrsbelastung bewirkt in der engen städtebaulichen Situation auch eine Konzentration der Luftschadstoffe NO_x und Feinstaub, die den Jahresgrenzwert überschreitet (Stand 2011)²⁵.

Neben der Erschließungsfunktion für den Kfz-Verkehr hat sie auch eine wichtige Verbindungsfunktion für den Fuß und Radverkehr über die Saar nach Alt - Saarbrücken sowie zur City West. Bei Einrichtung eines Messe- und Kongresszentrums an der Hafenstraße kommt ihr zusammen mit dem Bereich Kohlwaagstraße die wichtige Transmissionsfunktion zu, die Besucher des Messe- und Kongresszentrums in die zentrale Innenstadt zu führen.

Außerdem ist die Viktoriastraße auch Standort zahlreicher Geschäfte, Dienstleistungen und Gastronomieeinrichtungen. Hinsichtlich dieser Funktionen ist sie eine typische Ne-

²⁵ GEONET Umweltconsulting GmbH im Auftrag der Landeshauptstadt Saarbrücken und des MUEV des Saarlandes: Stadtklimatische und lufthygienische Gesamtanalyse der Landeshauptstadt Saarbrücken, Teilprojekt Luftreinhalteplan, 2011

benlage der Fußgängerzone Bahnhofstraße mit den in Kapitel 2.3 beschriebenen Problemen des „trading - down“. Die Erhebungen im Rahmen des ISEK Zentrale Innenstadt im September 2016 ergaben im Verlauf der Viktoriastraße zwischen Luisenbrücke und Kaiserstraße 11 aktive Einzelhandelsbetriebe und 6 leerstehende Einzelhandelsflächen, wobei im nördlichen Teil (Richtung Kaiserstraße) eine Konzentration von Leerständen festzustellen ist. Auch die Passantenströme nahmen zur Kaiserstraße hin deutlich ab (siehe Kapitel 2.3.4), was sicher dem jahrelangen Leerstand des ehemaligen Kaufhauses C&A geschuldet ist. Die Angebotsqualität der meisten vorhandenen Geschäfte wird vom Gutachter s+h als niedrig eingeschätzt (vgl. Kapitel 2.3.3). Fünf nur ein- bis zweigeschossig bebaute Grundstücke der Viktoriastraße (inkl. „Korns Eck“) bilden Baulücken und zeugen von fortwährender Investitionsschwäche. Die Viktoriastraße stellt damit einen Schwerpunkt der Funktionsschwächen der Saarbrücker Innenstadt dar.

Mit dem schwierigen Stand des Einzelhandels korrespondiert die sehr geringe Aufenthaltsqualität. Das heutige Erscheinungsbild der Kolonnaden, der Zustand von Pflaster, Decken, Beleuchtung, Stützen, Werbung usw. entspricht nicht den Anforderungen an einen attraktiven Einkaufsort und trägt zur Abwärtsentwicklung bei. Unter freiem Himmel dominiert der Kfz-Verkehr, der mit vier Fahrspuren im Straßenraum keine Gehwegflächen außerhalb der Kolonnaden zulässt. Radverkehrsanlagen sind in der Viktoriastraße nicht vorhanden. Die Geschwindigkeiten des Kfz - Verkehrs erscheinen für einen zentralen Innenstadtbereich z.T. zu hoch²⁶. An Wochenenden abends dienen die Kolonnaden widerrechtlich als Parkplätze.



Abbildungen 43: **Viktoriastraße, nördlicher und südlicher Straßenabschnitt**
Quelle: LHS

Spezifische Ziele

- Als primäres Ziel soll durch die Verbesserung des Erscheinungsbildes die Attraktivität für Dienstleistungen und Einzelhandel gefördert und damit verhindert werden, dass die Viktoriastraße weiter abrutscht bzw. ihre Bedeutung für den oberzentralen Einzelhandel der Landeshauptstadt verliert. Der „trading – down“ Prozess soll gestoppt bzw. umgekehrt werden – siehe hierzu auch die Maßnahme „Unterstützung der lokalen Aktivitäten“.
- Die privaten Immobilieneigentümer sollen durch die öffentliche Vorinvestition angeregt werden, ergänzend in ihre Gebäude zu investieren – siehe hierzu auch die Maßnahme „Private Modernisierungsmaßnahmen“ - und über ihre Vermietungspraxis den Geschäftsbesatz qualitativ aufzuwerten.
- Verbesserung der Bedingungen des Fuß- und Radverkehrs. Hierbei geht es um die Aufwertung der Fußverkehrsflächen auch der Verbesserung der fußläufigen Verbindung zwischen Kohlwaagstraße und Viktoriastraße sowie um den Einbau von Radverkehrsinfrastruktur.
- Verkehrsberuhigung und Verminderung der Luft- und Lärmbelastung im Straßenraum.

²⁶ Vgl. Planersocietät: VEP 2030, a.a.O, S. 223

- Mit der Maßnahme Viktoriastraße werden drei Stadterneuerungsmaßnahmen der letzten Jahre funktional miteinander verbunden und damit weiter aufgewertet: die Erneuerung der Berliner Promenade (obere Ebene) sowie die Erneuerung der Eisenbahnstraße und der Faktoreistraße (Fußgängerbrücke zur Congresshalle).

Beschreibung der Maßnahme

• Umbau des Straßenraums nach dem Vorbild der Eisenbahnstraße

- Die Viktoriastraße kann vom Autoverkehr entlastet werden. Nach dem Vorbild der Eisenbahnstraße soll überprüft werden, ob bzw. inwieweit eine oder zwei Fahrspuren zugunsten der Ausweitung von Flächen des Fuß- und Radverkehrs herausgenommen werden können.
- Evtl. sind auch Baumpflanzungen möglich (Problem: Leitungen).
- Für die Beläge der Fußverkehrsflächen kommen nicht weiter Betonsteine im Diagonalverband mit sog. Bischofsmütze zum Einsatz, sondern das Betonpflaster wird im Läuferverband verlegt.
- Die beiden Bushaltestellen in der Viktoriastraße werden barrierefrei ausgebaut und je nach Erfordernis, soweit räumlich möglich, mit einer dynamischen Fahrgastinformationstafel (DFI) ausgestattet.
- Gehwege werden im Bereich von Fußgängerfurten, ggfs. differenziert abgesenkt, um allen VerkehrsteilnehmerInnen, Menschen mit und ohne Behinderung und RadfahrerInnen das Queren zu erleichtern.
- Taktile Leitstreifen werden im Zuge des barrierefreien Umbaus der Haltestellen ins Pflaster integriert.
- Der Bereich Einmündung Fußgängerzone Karl-Marx-Straße wird gestalterisch angepasst.



Abbildungen 44: **Straßenraum Vorbild Eisenbahnstraße**
Quelle: LHS

• Aufwertung der Kolonnaden nach dem Vorbild der Eisenbahnstraße

(Diese Beschreibung gilt auch für die Kolonnaden in der Dudweilerstraße und Kaiserstraße)

Die Kolonnaden müssen als Gesamtsystem zwischen der Kaiserstraße und der Eisenbahnstraße, zwischen der Reichsstraße / Trierer Straße und der Dudweilerstraße betrachtet werden. Das heißt, dass bestimmte Gestaltungselemente in allen Kolonnaden wiederkehren und Standards eingehalten werden sollen. Die Grundidee ist:

- einheitliche Gehwegbeläge,
- eine einheitliche Deckenuntersicht,
- eine gleichmäßige Beleuchtung,
- eine einheitliche Gestaltung der Stützen.

Durch die Einbeziehung der Gebäudeteile steht diese Maßnahme in engem Zusammenhang mit den privaten Modernisierungsmaßnahmen (siehe Kapitel 4.6).

Maßnahmenkatalog:

Mit der Umgestaltung der Kolonnaden in der Eisenbahnstraße und Teilen der Dudweilerstraße hat die Landeshauptstadt bereits die Standards erarbeitet und realisiert, die auch für die übrige zentrale Innenstadt gelten sollen:



Abbildungen 45: **Beläge u. Beleuchtung Vorbild Eisenbahnstraße u. Bahnhofstraße**
Quelle: LHS

- Wenn es die Erfordernisse des Autoverkehrs erlauben, werden die Gehwegflächen soweit wie möglich in den Straßenraum vorgezogen. Die gewonnenen Flächen werden mit Bänken möbliert und evtl. mit Bäumen bepflanzt. Bänke und Abfallbehälter werden neu gesetzt.
- für die Kolonnadenbeleuchtung gibt es ein Gesamtkonzept, das die Verwendung eines durchgängigen, einheitlichen Leuchtentyps (deckenbüdige Einbauleuchte) vorsieht. Dazu wurden von der Landeshauptstadt für den gesamten Kolonnadenbereich Saarbrückens, abgestimmt auf die jeweilige Gebäudeeinheit, Rasterpläne für die Deckeneinbauleuchten erstellt.
- HauseigentümerInnen und Geschäftsleute werden zur Mitwirkung angesprochen. Ziel ist die anschließende Modernisierung der Fassaden, Stützen, Kelleroberlichter, Schaufenster usw. durch die privaten EigentümerInnen. Zur Aktivierung von privaten Modernisierungsmaßnahmen sowie zur Aufteilung der Zuständigkeit in Bezug auf Pflege und Unterhalt von Belägen, Decken, Stützen und Beleuchtung usw. siehe private Modernisierungsmaßnahmen (Kapitel 4.10).

Zeitplan

Neugestaltung des Straßenraums und der Kolonnaden:

- Planung: 2019
- Baumaßnahme: 2020 - 2021. Die Maßnahmen im Straßenraum und in den Kolonnaden sollen in einem Zug durchgeführt werden.

Die vollständige optische Aufwertung der Kolonnaden, inkl. der privaten Gebäudestützen, Decken usw. ist abhängig vom Engagement der Hauseigentümer.

Kosten und Finanzierung

Eine belastbare Planung inkl. Kostenschätzung liegt noch nicht vor. Nach einer überschlägigen Schätzung anhand der Erfahrungswerte aus der Eisenbahnstraße ist von Gesamtkosten in Höhe von ca. 2,5 Mio € auszugehen (ohne Projektsteuerung, inkl. Bushaltestellen).

Der Umbau der beiden Bushaltestellen ist mit ca. 230.000 € anzusetzen. Hier kommt ei-

ne Förderung im Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes GVFG in Frage (Förderung bis zu 75% der förderfähigen Kosten).

Soweit in den Gehwegbereichen eine grundhafte Erneuerung (gesamter vertikaler Aufbau) der Bodenbeläge erforderlich ist, ist die Landeshauptstadt gehalten, die Anlieger (Eigentümer, Erbbauberechtigte) im Rahmen der Regelungen der Straßenausbaubeitragssatzung StrABS²⁷ an den Kosten zu beteiligen. Über die einzelne Ausbaumaßnahme und das Ausbauprogramm entscheidet der Stadtrat unter Beteiligung des Bezirksrates Mitte.

Nach Abzug der externen Finanzierungsbeiträgen ergeben sich förderfähige Planungs- und Baukosten in Höhe von etwa 2,2 Mio €. Bei einer Förderung bis zu 66,6% rechnet die Landeshauptstadt mit einer Zuwendung in Höhe von ca. 1,48 Mio €. Der Eigenanteil beträgt ca. 740.000 €.

4.6 Neugestaltung Kaiserstraße

Einzelmaßnahme: Neugestaltung der Kaiserstraße

Ausgangslage / Problemstellung

Siehe auch Kapitel 2.3 und 4.5



Abbildung 46: **Blick in die Kaiserstraße**

Quelle: LHS

Die Kaiserstraße vereint derzeit mehrere Funktionen. Sie besitzt noch eine hervorgehobene Funktion im Straßenverkehrsnetz (B 51), was sich aber nicht in ihrer tatsächlichen Verkehrsbedeutung mit ca. 3.000 bis 5.000 Kfz/Tag widerspiegelt. Dagegen hat sie mehr eine Erschließungsfunktion für drei große Parkhäuser / Parkplätze: Beethovenplatz (217 Parkplätze), Lampertshof (454 Parkplätze) und Galeria Kaufhof (597 Parkplätze).

Durch die Trassenführung der Saarbahn ist sie auch eine wichtige Achse für den

²⁷ Landeshauptstadt Saarbrücken: Straßenausbaubeitragssatzung vom 10.12.2002

ÖPNV. Die Saarbahn-Haltestellen Johanneskirche und Kaiserstraße sind die zentralen Haltestellen der zentralen Innenstadt. Die „Transmission“ der Kunden und Besucher zur Bahnhofstraße leistet die Kaiserstraße zusammen mit der Sulzbachstraße, Futterstraße und Dudweilerstraße. Allerdings haben die Passantenfrequenzen in der Kaiserstraße, Sulzbach- und Dudweilerstraße seit 2011 abgenommen, wohingegen sie in der Futterstraße gestiegen sind (siehe Kapitel 2.3.4).

Derzeit entfaltet die Straße eine sehr geringe Aufenthaltsqualität für den Fuß- und Radverkehr. Dies liegt einerseits an der Gestaltung des Straßenraums, die nur Raum für die Saarbahntrasse (die von anderen Verkehrsteilnehmern nicht benutzt werden darf) und den Kfz-Verkehr zulässt. Radverkehrsanlagen fehlen gänzlich. Andererseits wird die Aufenthaltsqualität eingeschränkt durch den baulich / optischen Zustand der Kolonnaden und der z.T. minderen Qualität des Einzelhandelsangebots. Wie die anderen Nebenlagen der zentralen Innenstadt leidet die Kaiserstraße unter dem sog. „trading - down“. Nach dem Gutachten von s+h ist die Kaiserstraße ein Schwerpunkt der Funktionsschwächen der zentralen Innenstadt (Kapitel 2.3.5).

Spezifische Ziele

- Als primäres Ziel soll durch die Verbesserung des Erscheinungsbildes die Attraktivität für Dienstleistungen und Einzelhandel gefördert und damit verhindert werden, dass die Kaiserstraße weiter abrutscht bzw. ihre Bedeutung für den oberzentralen Einzelhandel der Landeshauptstadt verliert. Dies gilt insbesondere für den östlichen Abschnitt zwischen Karcherstraße und Dudweilerstraße. Hier soll der „trading – down“ Prozess gestoppt bzw. umgekehrt werden – siehe hierzu auch die Maßnahme „Unterstützung der lokalen Aktivitäten“.
- Die privaten Immobilieneigentümer sollen durch die öffentliche Vorinvestition angeregt werden, ergänzend in ihre Gebäude zu investieren – siehe hierzu auch die Maßnahme „Private Modernisierungsmaßnahmen“ - und über ihre Vermietungspraxis den Geschäftsbesatz qualitativ aufzuwerten.
- Verbesserung der Bedingungen des Fuß- und Radverkehrs. der Bedingungen des Fuß- und Radverkehrs. Hierbei geht es auch um die Möglichkeit, die Kaiserstraße als nördliche Umfahrung der Bahnhofstraße für den Durchgangsradsverkehr anzubieten (siehe Kapitel 4.3).

Beschreibung der Maßnahme

- Neugestaltung der Gehwege in den Kolonnaden nach dem Vorbild der Eisenbahnstraße - siehe Viktoriastraße, Kapitel 4.5. – im Zusammenhang mit den privaten Investitionen in den Kolonnaden, siehe Kapitel 4.10.

Beim Einbau der Saarbahn in die Kaiserstraße wurden in den 1990er Jahren die Beläge in den Kolonnaden zum Teil bereits modernisiert. Vorbehaltlich einer genaueren Prüfung müssen nicht alle Gehwegflächen grundhaft erneuert werden, lokale Erneuerungen/ Instandsetzungen oder eine gründliche Reinigung und evtl. anschließende Versiegelung können ausreichen. Dies betrifft insbesondere den Abschnitt zwischen Sulzbachstraße und Viktoriastraße.

- Im Abschnitt zwischen Dudweilerstraße und Futterstraße ist das Vorziehen der Gehwegflächen in den Straßenraum möglich. Der Verlust von Parkraum am Straßenrand kann in den umliegenden Parkhäusern und –plätzen kompensiert werden.
- Dort wo es möglich ist, sollte Radfahr- bzw. –schutzstreifen eingerichtet werden.

Eine konkrete Planung liegt noch nicht vor.

Diese Maßnahmen beinhalten noch nicht die im Rahmen des VEP vorgeschlagene Verkehrsberuhigung der Kaiserstraße (VEP - Maßnahme G 1.1, siehe Kapitel 3.1.2), da hierzu die Auswirkungen noch grundlegender untersucht werden müssen. Eine evtl. weitere Verkehrsberuhigung der Kaiserstraße wird Gegenstand einer Fortschreibung des ISEK.

Zeitplan

Planung und Bau der Maßnahmen sind für 2021 bis 2022 vorgesehen.

Kosten und Finanzierung

Eine belastbare Planung inkl. Kostenschätzung liegt noch nicht vor. Nach einer überschlägigen Schätzung anhand der Erfahrungswerte aus der Eisenbahnstraße ist mit Gesamtkosten (Planungs- und Baukosten, ohne Projektsteuerung) in Höhe von etwa 0,86 Mio € zu rechnen.

Soweit in den Gehwegbereichen eine grundhafte Erneuerung (gesamter vertikaler Aufbau) der Bodenbeläge erforderlich ist, ist die Landeshauptstadt gehalten, die Anlieger (Eigentümer, Erbbauberechtigte) im Rahmen der Regelungen der Straßenausbaubeitragsatzung StrABS²⁸ an den Kosten zu beteiligen. Über die einzelne Ausbaumaßnahme und das Ausbauprogramm entscheidet der Stadtrat unter Beteiligung des Bezirksrates Mitte.

Nach Abzug der externen Finanzierungsbeteiligungen verbleiben förderfähige Kosten in Höhe von ca. 0,82 Mio. Die Landeshauptstadt rechnet mit einer Zuwendung in Höhe von ca. 0,54 Mio €. Die Eigenmittel betragen ca. 0,27 Mio €.

4.7 Sanierung und Neugestaltung Luisenbrücke

Einzelmaßnahme: Sanierung und Neugestaltung Luisenbrücke

Ausgangslage / Problemstellung



Abbildung 47: **Luisenbrücke**
Quelle: LHS

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. Die Brücke ist 21 m breit, davon 13 Meter Fahrbahn und beidseits 4 Meter breite Gehwege. Fahrradwege fehlen.

Der bituminöse Fahrbahnaufbau musste in den letzten Jahren schon sehr oft ausgetauscht werden. In Hinblick auf einen geplanten Ersatzneubau im Zuge der städtebaulichen Gesamtprojektes „Stadtmitte am Fluss“ wurde die fachgerechte Instandsetzung in den letzten Jahren verschoben. Eine Instandsetzung der Oberfläche muss nun aber umge-

²⁸ Landeshauptstadt Saarbrücken: Straßenausbaubeitragsatzung vom 10.12.2002

hend erfolgen um Folgeschäden an den konstruktiven Teilen der Brücke zu verhindern.

Spezifische Ziele

Die Luisenbrücke ist die kürzeste und wichtigste Anbindung des Luisenviertels an die St. Johanner City. Sie ist deshalb für die städtebauliche und wirtschaftliche Entwicklung des Luisenviertels als Teil der Innenstadt von großer Bedeutung.

Zusammen mit der Viktoriastraße und der bereits umgestalteten Eisenbahnstraße bildet sie einen zusammenhängenden Straßenzug. Um diesen Zusammenhang zu betonen und die Trennwirkungen abzubauen sollen bei der Neugestaltung der Viktoriastraße die Gestaltungselemente der Eisenbahnstraße fortgeführt werden. Deshalb muss auch die Brücke hinsichtlich Ausstattung, Querschnitten, Möblierung, Beleuchtung usw. damit korrespondieren.

Beschreibung der Maßnahme und Zeitplan

Wegen der Dringlichkeit der Maßnahme wird zunächst unabhängig und außerhalb der Förderung durch den Stadtumbau eine reine Brückensanierung durchgeführt. Die Sanierung betrifft die Fahrbahnabdichtung und die Erneuerung der Oberfläche. Mittel für Planung und Bau der Sanierungsmaßnahmen werden im städtischen Haushalt 2018 bis 2020 zur Verfügung gestellt.

Erst im Anschluss daran, etwa ab 2021, werden die Maßnahmen zur städtebaulichen Aufwertung erfolgen - sinnvollerweise im Zusammenhang mit Planung und Bau der Viktoriastraße.

Kosten

Für die Neugestaltung / Aufwertung der Brücke (ohne Sanierung) sind Kosten in Höhe von ca. 960.000 € angesetzt. Diese Kosten sind im Stadtumbau förderfähig. Die Landeshauptstadt rechnet mit einer Zuwendung in Höhe von ca. 640.000 €. Damit verbleibt bei der Landeshauptstadt ein Eigenanteil von ca. 320.000 €. Die Stadt geht davon aus, dass zur Finanzierung auch Mittel aus der Finanzierungsvereinbarung Stadtmitte am Fluss eingesetzt werden können.

4.8 Neugestaltung Dudweilerstraße

Einzelmaßnahme: Neugestaltung der Dudweilerstraße (zwischen Beethovenplatz und Bahnhofstraße)

Ausgangslage / Problemstellung

Die Hauptverkehrsstraße Dudweilerstraße ist für den Autoverkehr eine der wichtigsten Querachsen und Verteiler / Zubringer von und zur A 620 / AS Wilhelm-Heinrich-Brücke. Ihre Belastung beträgt aktuell ca. 12.000 bis 13.000 Kfz/Tag im Bereich zwischen Stephanstraße und Bahnhofstraße. Die Lärmaktionsplanung weist sie in ihrem gesamten Verlauf als Lärm – Hot - Spot aus²⁹, die Luftreinhalteplanung zeigt für den Abschnitt

²⁹ Prof. Dr. Kerstin Giering GSB GbR im Auftrag der Landeshauptstadt Saarbrücken: Lärmaktionsplanung 2. Stufe, Erläuterungsbericht vom 30.09.2015,

zwischen Stephanstraße und Richard-Wagner Straße eine Belastung mit Stickoxiden und Feinstaub, die über den Jahresgrenzwerten liegt³⁰.

Für den Fußverkehr hat die Dudweilerstraße eine wichtige Verbindungsfunktion zwischen der Saarbahnhaltestelle Johanneskirche und der Bahnhofstraße, allerdings weist sie mit ca. 500 Passanten/h nur etwa ein Zehntel der Passantenfrequenz der Bahnhofstraße aus (siehe Kapitel 2.3.4). Eine Beeinträchtigung des Fußverkehrs liegt in dem zu schmalen Gehweg auf der Ostseite und der starken Verkehrsbelastung. Der baulich / gestalterische Zustand der Kolonnaden ist ähnlich wie in der Kaiserstraße und Viktoriastraße.



Abbildung 48: **Blick in die Dudweilerstraße**
Quelle: LHS

Wie die anderen Nebenlagen der zentralen Innenstadt leidet die Dudweilerstraße unter dem sog. „trading – down“. Nach dem Gutachten von s+h ist die Dudweilerstraße mit 14 Betrieben niedriger Angebotsqualität ein Schwerpunkt der Funktionsschwächen der zentralen Innenstadt (Kapitel 2.3.5).

Spezifische Ziele

- Als primäres Ziel soll durch die Verbesserung des Erscheinungsbildes die Attraktivität für Dienstleistungen und Einzelhandel gefördert und damit verhindert werden, dass die Dudweilerstraße weiter abrutscht bzw. ihre Bedeutung im oberzentralen Einzelhandel der Landeshauptstadt verliert. Der „trading – down“ Prozess soll gestoppt bzw. umgekehrt werden – siehe hierzu auch die Maßnahme „Unterstützung der lokalen Aktivitäten“.
- Die privaten Immobilieneigentümer sollen durch die öffentliche Vorinvestition angeregt werden, auch in ihre Gebäude zu investieren – siehe hierzu auch die Maßnahme „Private Modernisierungsmaßnahmen“ - und über ihre Vermietungspraxis den Geschäftsbesatz qualitativ aufzuwerten.
- Verbesserung der Bedingungen des Fuß- und Radverkehrs. Hierbei geht es neben der Aufwertung der Kolonnaden insbesondere auch um eine Aufwertung (Verbreiterung) des Gehweges auf der Ostseite.

³⁰ GEONET Umweltconsulting GmbH im Auftrag der Landeshauptstadt Saarbrücken und des MUEV des Saarlandes: Stadtklimatische und lufthygienische Gesamtanalyse der Landeshauptstadt Saarbrücken, Teilprojekt Luftreinhalteplan, 2011

Beschreibung der Maßnahme

- Neugestaltung der Kolonnaden nach dem Vorbild der Eisenbahnstraße, siehe Viktoriastraße, Kapitel 4.5. Wenn möglich, Vorziehen der Gehwegflächen in den Straßenraum. Der Verlust von Parkraum am Straßenrand kann in den umliegenden Parkhäusern und -plätzen kompensiert werden.
- Gewährleistung zweier – auch in Gegenrichtung befahrbarer Fahrbahnen. Die Maßnahme hat die im Innenstadtverkehrskonzept vorgeschlagene Verkehrsführung zur Innenstadumfahrung und zur Freistellung des Rathausplatzes und der Stephanstraße vom Autoverkehr zu berücksichtigen³¹ – sofern sich diese Maßnahmen als machbar erweisen. Dadurch wird einerseits die Achse Dudweilerstraße in Fahrtrichtung Wilhelm – Heinrich - Brücke spürbar entlastet, andererseits wird durch die Absicht, die Betzenstraße und den Rathausvorplatz autofrei zu gestalten, zwischen Bahnhofstraße und Stephanstraße eine zusätzliche Belastung in der (neuen) Fahrtrichtung Dudweiler entstehen.
- Dort wo möglich, Einbau von Radverkehrsinfrastruktur.

Eine konkrete Planung liegt noch nicht vor. Sobald die Planungsunterlagen erarbeitet sind, wird das Baudezernat eine Bürgerinformation bzw. -beteiligung durchführen.

Zeitplan

Der Zeitrahmen für die Umgestaltung der Dudweilerstraße steht zwar unabhängig von der Realisierung des VEP Innenstadt - Verkehrskonzeptes. Aus Kapazitätsgründen hat die Maßnahmen aber einen eher langfristigen Realisierungshorizont (ab 2022 und später).

Kosten

Nach einer überschlägigen Schätzung anhand der Erfahrungswerte aus der Eisenbahnstraße ist von Gesamtkosten in Höhe von etwa 1,02 Mio € auszugehen (ohne Projektsteuerung).

Soweit in den Gehwegbereichen eine grundhafte Erneuerung (gesamter vertikaler Aufbau) der Bodenbeläge erforderlich ist, ist die Landeshauptstadt gehalten, die Anlieger (Eigentümer, Erbbauberechtigte) im Rahmen der Regelungen der Straßenausbaubeitragssatzung StrABS³² an den Kosten zu beteiligen. Über die einzelne Ausbaumaßnahme und das Ausbauprogramm entscheidet der Stadtrat unter Beteiligung des Bezirksrates Mitte.

Nach Abzug der externen Finanzierungsbeiträgen verbleiben förderfähige Kosten in Höhe von ca. 1,02 Mio €. Die Landeshauptstadt rechnet mit einer Zuwendung in Höhe von ca. 0,65 Mio €. Der Eigenanteil beträgt ca. 350.000 €.

4.9 Neugestaltung Faktoreistraße / Kohlwaagstraße

Einzelmaßnahme: Neugestaltung der Faktoreistraße / nördlicher Teil und Kohlwaagstraße

Ausgangslage / Problemstellung

Siehe auch Handlungsraum Westliche Innenstadt im TEKO Innenstadt

³¹ Planersocietät / GGR im Auftrag der Landeshauptstadt Saarbrücken: VEP 2030, a.a.O.

³² Landeshauptstadt Saarbrücken: Straßenausbaubeitragssatzung vom 10.12.2002

Die Faktoreistraße hat eine Schlüsselfunktion als Wege- und Blickachse zwischen dem Bahnhof / der Bahnhofstraße als zentraler Fußgängerzone und der Congresshalle bzw. zur Saar und zur Berliner Promenade als zentralen Freiraum.

Durch die geplante Errichtung eines Messe- und Kongresszentrums am Standort Hafestraße werden sämtliche Wegebeziehungen zu diesem Standort einen erheblichen Bedeutungszugewinn erfahren.

Die fahrverkehrsmäßige Anbindung erfolgt über die Westspange / St. Johanner Straße. Auf der Westseite der Hafestraße ist hierzu der Umbau des Knotens St. Johanner Straße / Hafestraße geplant (siehe TEKO Innenstadt, Handlungsraum Westliche Innenstadt).



Abbildung 49: **Blick in die Faktoreistraße / nördlicher Teil 2017**
Quelle: LHS

Für den Fußverkehr führt die Reichsstraße / Faktoreistraße die Besucher vom Bahnhof aus zum Messezentrum, die Kohlwaagstraße verbindet die Messe mit der Viktoriastraße / Bahnhofstraße, die Berliner Promenade bildet einen Flanierweg Richtung St. Johanner Markt. Die fußläufige Erschließung muss jedoch „ertüchtigt“ werden.

Auf der Ostseite der Congresshalle wurde bereits die Anbindung des Bereichs an die Berliner Promenade durch den Neubau des Fußgängersteiges und den Umbau der Uferbereiches verbessert. Auch die westliche Straßenseite der oberen Faktoreistraße wurde bereits umgestaltet (Flächen im Umfeld „Ärztehaus“ und die kleine Parkanlage „Wolfgang Staudte-Platz“).

Dagegen gibt die östliche Straßenseite mit einer unklaren Verteilung von Gehweg-, Parkierungs- und Radwegflächen (in Gegenrichtung zur Autoverkehr) ein ungeordnetes Bild ab.

Die vorgesehene private Baumaßnahme B&L Real Estate (Abriss und Neubau des Eckgebäudes Bahnhofstraße 109-111 / Ecke Faktoreistraße) erfordert die Inanspruchnahme eines Teils des östlichen Gehweges der oberen Faktoreistraße (siehe Abbildung). Dies wird zum Anlass genommen, die Gehwegflächen neu zu ordnen.

Spezifische Ziele

- Verbesserung des Erscheinungsbildes, der Aufenthaltsqualität und der Attraktivität für Besucher, Touristen.
- Erhöhung der Sicherheit für den Radverkehr.
- Begleitung eines wichtigen privaten Bauvorhabens.

Beschreibung der Maßnahme

Bei einer Fahrbahnbreite von 3,50 Meter wird der auf der östlichen Straßenseite gegen die Einbahnrichtung geführte Radfahrstreifen beibehalten. Aus gestalterischen Gründen (Wegfall der heute vorhandenen Kunststoff-Trennelemente auf der Fahrbahn) und

zum Schutz des Radfahrstreifens vor Falschparkern wird der Radweg allerdings auf das Niveau des Gehweges angehoben. Zwischen Fahrbahn und Radweg sollen zusätzlich Poller ein Überfahren oder Beparken des Radfahrstreifens durch Kfz verhindern. Die bestehenden Bäume an der Ecke Hafestraße / Faktoreistraße bleiben erhalten, im weiteren Verlauf der Faktoreistraße werden zusätzliche Bäume in gleicher Achse gepflanzt. Die Bäume trennen den Radweg von dem entlang der Gebäude mit einer durchgehenden Breite von ca. 6,00 m geführten Gehweg.

Um dem Gehweg und dem Radweg der Faktoreistraße sichtbaren Vorrang einzuräumen, soll die Ausfahrt aus der Kohlwaagstraße im Ausfahrtsbereich auf das Niveau des Gehweges über Rampensteine angehoben werden. Zur Bahnhofstraße hin sollen wie bisher Fahrradparkplätze und Motorradparkplätze eingerichtet werden, die dann zwischen den Bäumen liegen können. An der Einmündung Faktoreistraße / Hafestraße wird am Kreisverkehr eine Fußgängerquerung angeboten. Die Haltebucht vor dem Hotel La Résidence soll nach Möglichkeit in die Kohlwaagstraße verlegt werden, wodurch Gefahren für den Radverkehr vermieden werden.

Für die Neugestaltung der Kohlwaagstraße liegen noch keine konkreteren Überlegungen vor. Ziel ist es insbesondere, die Verbindung zur Viktoriastraße (inklusive des Durchgangs) aufzuwerten.

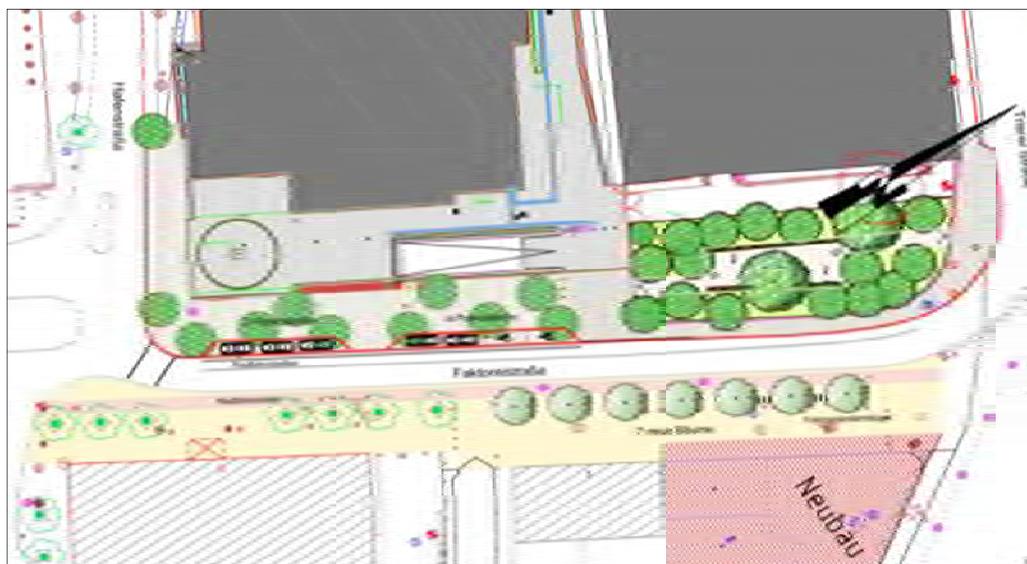


Abbildung 50: **Neugestaltung Faktoreistraße / nördlicher Teil**
Quelle: LHS

Zeitplan

Die Neugestaltung des nördlichen Teils der Faktoreistraße erfolgt erst nach dem Abschluss der privaten Investition Bahnhofstraße 109 - 111. Die Planungsphase ist im Jahr 2020 vorgesehen, die Bauphase für Faktoreistraße und Kohlwaagstraße soll in 2021 liegen.

Ausblick: Als letzte Maßnahme verbleibt in der Faktoreistraße die Gestaltung des südlichen Teils (zwischen Kreisverkehr Hafestraße und Saar). Hier sind die Rahmenbedingungen der Planung unmittelbar abhängig von der Anordnung des Messe- und Kongressnutzungen. Voraussichtlich wird hier der neue Messe- / Kongress-Haupteingang liegen, den es mit einer repräsentativen Platzanlage zu gestalten gilt. Die Maßnahme „Neugestaltung der Faktoreistraße / südlicher Teil“ kann deshalb nur mit der Messe zusammen geplant werden. Sie wird Gegenstand der Fortschreibung des ISEK.

Kosten

Eine belastbare Planung inkl. Kostenschätzung liegt noch nicht vor. Nach einer überschlägigen Schätzung anhand der Erfahrungswerte aus der Eisenbahnstraße ist von Gesamtkosten in Höhe von etwa 1,2 Mio € auszugehen.

Soweit in den Gehwegbereichen eine grundlegende Erneuerung (gesamter vertikaler Aufbau) der Bodenbeläge erforderlich ist, ist die Landeshauptstadt gehalten, die Anlieger (Eigentümer, Erbbauberechtigte) im Rahmen der Regelungen der Straßenausbaubeitragsatzung StrABS³³ an den Kosten zu beteiligen. Über die einzelne Ausbaumaßnahme und das Ausbauprogramm entscheidet der Stadtrat unter Beteiligung des Bezirksrates Mitte.

Nach Abzug der externen Finanzierungsbeiträgen verbleiben förderfähige Kosten in Höhe von ca. 1,14 Mio €. Die Landeshauptstadt rechnet mit einer Zuwendung in Höhe von 760.000 €, der Eigenanteil beträgt ca. 380.000 €.

4.10 Private Modernisierungsmaßnahmen

Einzelmaßnahme: Förderung privater Modernisierungsmaßnahmen

Ausgangslage / Problemstellung

Die Beeinträchtigungen der Aufenthaltsqualität (und des Einkaufserlebnisses) in den Kolonnaden der Kaiserstraße, Dudweilerstraße und Viktoriastraße beruhen nicht alleine auf den Mängeln im Verantwortungsbereich der Landeshauptstadt, sondern auch auf dem oft mangelhaften Zustand der privaten Immobilien. Zahlreiche Gebäudefassaden, Stützen, Schaufensteranlagen wirken sehr in die Jahre gekommen, z.T. ungepflegt und unattraktiv – siehe auch Kapitel 2.3.7.



Abbildungen 51: **Decken / Pfeiler in der Kaiserstraße und Dudweilerstraße**

Quelle: LHS

Neben den öffentlichen Kolonnaden gibt es in der Innenstadt halböffentliche Passagen (öffentliche Wege auf privatem Grundeigentum), die einerseits als Nebenlage ein Einzelhandelsangebot bieten und andererseits eine wichtige ergänzende Rolle im Fußwegenetz darstellen. Leider werden diese Passagen von den Kunden nicht mehr stark genug frequentiert und zeigen – noch mehr als die Kolonnaden - Anzeichen von ökonomischer Schwäche und gestalterischer Vernachlässigung:

- die Durchgänge im Saar-Center. Sie weisen einen sichtbaren Modernisierungstau auf (z.T. ungepflegtes Ambiente, dunkle Ecken, unübersichtliche Führung). Im Saar-Center konzentrieren sich derzeit auch die Ladenleerstände der Berliner Promenade.
- der Durchgang zwischen Viktoriastraße und Kohlwaagstraße.

Diese Durchgänge gehören zum öffentlichen Raum und prägen das Bild der Landes-

³³ Landeshauptstadt Saarbrücken: Straßenausbaubeitragsatzung vom 10.12.2002

hauptstadt mit. Es liegt deshalb auch im öffentlichen Interesse, sie aufzuwerten.



Abbildungen 52: **SaarCenter, Viktoriastraße / Durchgang Kohlwaagstraße**
Quelle: LHS



Unbebaute private Grundstücksflächen in den Blockinnenbereichen dienen vor allem dem Parken. Dies beeinträchtigt die Wohnqualität, die klimatische Situation der Innenstadt und das Ortsbild. Der zentrale Innenbereich Birnengäßchen zeigt dies besonders deutlich. Eine Bebauung dieser Flächen ist zwar planungsrechtlich möglich (Bebauungsplan Nr. 131.02.13 vom 21.12.1995), erscheint aber gegenüber der Parkplatznutzung derzeit nicht wirtschaftlich genug. Zur Minderung der Beeinträchtigungen wird deshalb eine Begrünung vorgeschlagen

Abbildung 53: **Privater Parkplatz Birnengäßchen**
Quelle: LHS

Spezifische Ziele

Die Förderung privater Modernisierungsmaßnahmen dient dazu, die Erneuerungsmaßnahmen der öffentlichen Hand im öffentlichen und halböffentlichen Raum des Stadtumbaugebietes durch private Investitionen zu ergänzen bzw. komplettieren. Der Schwerpunkt der Förderung liegt auf der Durchführung von Maßnahmen an der Schnittstelle der privaten Flächen zum öffentlichen Stadtraum.

- Gestalterisch - funktionelle Aufwertung des Straßen- und Stadtbildes (Kolonnaden und Passagen).
- Gestalterisch-funktionelle Aufwertung der Blockinnenbereiche: Entsiegelung, Begrünung zur Verbesserung der kleinklimatischen Situation, der Aufenthaltsqualität und zur Förderung des Wohnens in der Innenstadt (siehe auch Potentialdarstellung in Kapitel 3.1.2).
- Aktivierung und Stützung zusätzlicher privater Investitionen. Die Fördermittel sollten insbesondere dann eingesetzt werden, wenn die Eigentümer darüber hinaus weitere Modernisierungsmaßnahmen am Gebäude im Sinne der Zielaussagen dieses ISEK durchführen.

Beschreibung der Maßnahmen

Private Modernisierung der Kolonnaden und Passagen

In den sog. „Arkaden - Verträgen“ zwischen der Landeshauptstadt und den GrundstückseigentümerInnen sind die Zuständigkeiten / Baulasten für die Elemente der Kolonnaden nicht durchgängig gleich geregelt. Eindeutig erscheint allen die Zuständigkeit (Unterhaltungspflicht) der Landeshauptstadt Saarbrücken für den Bodenbelag. Bei Stützen,

Decken und Beleuchtung ist dies nicht mehr einheitlich geregelt, vor allem wenn Umbauten durch die EigentümerInnen der Grundstücke und Gebäude erfolgten. Die Baulasten sind also in jedem einzelnen Fall zu überprüfen, ggf. sind die Arkaden - Verträge anzupassen.

Angestrebte Baulastverteilung:

- Die Gehwegbereiche der Kolonnaden (hier der gesamte Aufbau einschließlich Pflasterung und Beleuchtungskabel) befinden sich in der Baulast der Landeshauptstadt Saarbrücken (Maßnahmen in Kapitel 4.1 bis 4.5).
- Die Landeshauptstadt und die Stadtwerke sind zuständig für Wartung der Leuchten und Stromkosten.
- Der Eigentümer ist zuständig für die statische und energetische Sanierung der Kolonnadendecken, den Einbau der Leuchten (gemäß Lichtplanung der Landeshauptstadt, siehe auch Kapitel 4.2).
- Der Eigentümer ist zuständig für die Fassaden / Schaufenster. Abgehängte Werbeanlagen, die Farbgebung der Decken und Stützen sind im Rahmen der Gestaltungsleitlinien abzustimmen.



Abbildung 54: **Angestrebte Aufteilung der Baulasten**
 Quelle: LHS

Private Modernisierungen zur Aufwertung von Blockinnenbereichen

Bei der Aufwertung der Blockinnenbereiche ist der Maßnahmenumfang immer im Einzelfall zu bestimmen und im Modernisierungsvertrag festzulegen. Als bauliche Maßnahmen kommen u.a. in Frage: Dach- und Wandbegrünungen, Baumpflanzungen, Verbesserung der Fassadestruktur, Erneuerung von privaten Durchgängen, Belägen, Beleuchtung, Geländer, Orientierung usw.

(Neben der Förderung der Begrünungsmaßnahmen als (freiwillige) private Modernisierungen sollen die Begrünungsmaßnahmen auch als verpflichtende Festsetzungen in die zu ändernden Bebauungspläne aufgenommen werden (siehe Kapitel 4.2)).

Eine darüber hinausgehende Förderung weiterer privater Maßnahmen (z.B. die Vorbereitung und Durchführung von Aufstockungen zur Schaffung / Nutzung neuen Wohnraums), wie Sie im Beteiligungsprozess angeregt wurde, wird im Rahmen der Modernisierungsrichtlinie geprüft.

Förderung durch Zuschuss

Die Förderung der privaten Maßnahmen soll analog der im ehemaligen Sanierungsgebiet Berliner Promenade angewandten Richtlinie³⁴ erfolgen. Mit den Eigentümern, die sich zu Modernisierungsmaßnahmen an den Kolonnaden oder Blockinnenbereichen bereit erklären, werden Modernisierungsvereinbarungen über Art, Maß und Kosten der Maßnahmen geschlossen. Falls erforderlich, werden im gleichen Zuge die Kolonnadenverträge aktualisiert und standardisiert.

Auf dieser Basis können die GrundstückseigentümerInnen im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel einen einmaligen pauschalen Zuschuss in Höhe von max. 40 % der Kosten und max. 25.000 € erhalten.

Zeitplan

Das Investitionsprogramm der Landeshauptstadt sieht eine erste Förderung von Maßnahmen bereits in 2017 vor.

Aufgrund der Zuständigkeit der privaten Grundstückseigentümer und ihrer unterschiedlichen Investitionsrhythmen wird die Herstellung einheitlicher Kolonnaden aber nicht in einem Zuge gelingen. Auch sind die Zuschussmöglichkeiten und die Personalkapazitäten der Bauverwaltung bei der Abstimmung der individuellen Modernisierungsverträge begrenzt.

Die Maßnahme soll bis zur Aufhebung des Stadtumbaugebietes (voraussichtlich 2025) laufen.

Kosten und Finanzierung

Für die Förderung privater Modernisierungsmaßnahmen stehen im Jahr 50.000 €, d.h. für die Jahre 2017 bis 2025 insgesamt ca. 450.000 € zur Verfügung. Da dieser Betrag max. 40 % der Gesamtkosten entspricht, werden mit den Fördermitteln private Investitionen in Höhe von ca. 1,125 Mio € generiert.

Für diese Maßnahme wird eine Förderung im Programm Stadtumbau beantragt. Die Landeshauptstadt rechnet mit einer Zuwendung in Höhe von insgesamt ca. 300.000 €, der Eigenanteil beträgt ca. 150.000 €.

4.11 Verfügungsfonds

Einzelmaßnahme: Verfügungsfonds

Ausgangslage / Problemstellung

Siehe Problembeschreibung in Kapitel 2.3. Die Umgestaltung des Straßenraums ist als Impuls für die wirtschaftliche Belebung und städtebauliche Aufwertung der Nebelagen der Innenstadt unerlässlich. Aber daneben ist der Erfolg auch von den Aktivitäten der lokalen Akteure abhängig, die die Aufgabe der Erneuerung durch ihr Engagement ergänzen und verstetigen.

Zu den Akteuren zählen neben den GrundstückseigentümerInnen und Geschäftsleuten, die vor allem angesprochen sind, auch Bürgerinnen und Bürger, Vereine und Insti-

³⁴ Siehe Richtlinie zur Förderung von Modernisierungs- und Instandsetzungsmaßnahmen im Sanierungsgebiet „Berliner Promenade“ Saarbrücken, Beschluss des Stadtrates am 03.12.2013.

tutionen. Diese können durch kleine, überschaubare Maßnahmen aus ihrem Bereich ebenfalls zur Attraktivität der zentralen Innenstadt beitragen. Solche Aktivitäten könnten zum Beispiel sein: Zwischennutzungen bei Leerstand, Beschilderungen, besondere Illumination von Gebäuden, Begrünung, Blumenschmuck, Kunstobjekte, Maßnahmen zur Ausbildung einer „Adresse“, zum Aufmerksamkeit erwecken u.v.a., aber insbesondere auch die Erstellung von Analysen und Konzepten und die Vorarbeiten / Hilfestellungen zur Gründung eines BID³⁵.

Spezifische Ziele

Mit dem Verfügungsfonds sollen Aktivitäten lokaler Akteure, die den Zielen des ISEK (Kapitel 3.1.2) entsprechen, unterstützt werden. Gute Ideen und Maßnahmen, sollen finanziell angeschoben werden. Das können kurz- und längerfristige, investitionsvorbereitende, investive oder nicht-investive Maßnahmen sein. Mit dem Verfügungsfonds soll die aktive Teilnahme der lokalen Akteure am Stadtumbauprozess und das Engagement für den gemeinsamen Standort geweckt und gefördert werden.

Beschreibung der Maßnahme

Der Fonds Zentrale Innenstadt ist mit 10.000 €/anno ausgestattet. Er finanziert sich bis zu 50 % aus öffentlichen Mitteln und zu 50 % aus Mitteln der lokalen Akteure oder evtl. zusätzlichen Mitteln der Kommune. Die Konzeption des Verfügungsfonds, die Vergaberichtlinien und die Einrichtung eines Vergabeausschusses sind von der Landeshauptstadt noch genauer zu konkretisieren. Ein Anhaltspunkt sind die Richtlinien zum Verfügungsfonds Soziale Stadt Malstatt.

Zeitplan

Der Start des Verfügungsfonds ist für 2018 vorgesehen. Er endet mit der Aufhebung des Stadtumbauebietes (voraussichtlich 2025).

Kosten

Die Landeshauptstadt hat in ihrem Investitionsprogramm 2017 – 2021 und später ab 2018 jährliche Tranchen in Höhe von 5.000 € für den Verfügungsfonds vorgesehen. Über die gesamte Laufzeit von acht Jahren stehen insgesamt 40.000 € öffentliche Mittel zur Verfügung. Rechnet man die private Kofinanzierung in gleicher Höhe hinzu, können im Zeitraum bis 2025 Maßnahmen bis zu einem Gesamtbetrag von 80.000 € finanziert werden.

Die Landeshauptstadt rechnet mit einer Zuwendung in Höhe von ca. 27.000 €, der Eigenanteil der Kommune beträgt ca.13.300 €

4.12 Automatisierte Passantenzählung

Einzelmaßnahme: Automatisierte Passantenzählung

Ausgangslage / Problemstellung

Siehe auch Kapitel 2.3.4

Kundenfrequenzmessungen werden häufig von Städten, großen Einzelhandelsbetrieben oder Shopping-Centern durchgeführt, um Informationen über Besucher, die Anzahl der Personen in den Geschäften und deren Bewegungsrichtung zu ermitteln. Die Zahlen geben Auskunft über die Entwicklung von Geschäftsstraßen und über die Intensität des

³⁵ Zur Möglichkeit der Gründung eines Bündnisses für Investition und Dienstleistungen (BID), siehe Kapitel 3.1.2..

urbanen Lebens an den betrachteten Standorten. Sie spiegeln für die städtebauliche Planung wichtige Aspekte des Besucherverhaltens in der Innenstadt wider und sind damit ein wichtiger Indikator für den Erfolg städtebaulicher Maßnahmen.

Auch City-Marketing Saarbrücken GmbH führt in der Fußgängerzone Bahnhofstraße Passantenzählungen durch. Die Zählungen von City-Marketing erfolgen mittels Handzählung zweimal jährlich, jeweils an zwei Tagen, an zwei Zählstellen in der Bahnhofstraße für acht Stunden. Zählungsergebnisse aus anderen Quellen (Immobilienmakler, Konsumforscher) betreffen auch die Bahnhofstraße, aber z.T. andere Standorte und Zählzeiten, sodass sie nur bedingt verwendbar/vergleichbar sind.

Das heißt, dass lediglich über die Bahnhofstraße Frequenzinformationen vorliegen. Über die Situation in den Nebenlagen Kaiserstraße, Dudweilerstraße, Viktoriastraße, Futterstraße, Sulzbachstraße und Berliner Promenade liegen keinerlei Zahlen vor. Hierzu wurden im Rahmen des ISEK einmalig eigene Zählungen durchgeführt (siehe Kapitel 2.3.4).

Spezifische Ziele

- Bessere Kenntnis über die Besucherströme in der Haupt- und Nebenlage und ihrer Veränderungen im Zeitablauf.
- Monitoring über den Erfolg der Stadtumbaumaßnahmen.

Beschreibung der Maßnahme

Einrichtung eines qualifizierten Zählsystems zur Erfassung und Analyse der Passantenfrequenz im Stadtumbaugebiet Zentrale Innenstadt für einen Zeitraum von 8 Jahren.

Dies soll folgende Bausteine umfassen:

1. Automatisierte (Laser-gestützte) Erfassung der Passantenströme im Bereich der Fußgängerzone in der Bahnhofstraße,
2. temporäre (z.B. jährliche) Frequenzmessungen an ausgewählten Messpunkten in den umgebenden Straßen des Projektgebiets mittels händischer Erfassung,
3. ergänzt durch qualitative Bausteine (z.B. Passanteninterviews).

Die Resultate sollen im Rahmen einer jährlichen Berichterstattung aufbereitet und analysiert werden, deren Darstellung über den Projektzeitraum von 8 Jahren fortgeschrieben wird.

Die Aufgabe soll als Paket an ein externes Büro vergeben werden.

Zeitplan

Die Maßnahme ist ab 2018 bis zum voraussichtlichen Ende der Stadtumbaumaßnahme 2025 angelegt.

Kosten und Finanzierung

Die Kosten werden bis 2025 auf ca. 70.000 € geschätzt. Sie können variieren aufgrund der Anzahl der Sensoren / Zählstellen und der Laufzeit des Vertrages.

Da die Handzählungen von City-Marketing entfallen können, ist ein Kofinanzierungsanteil durch City-Marketing GmbH in Höhe von 2000 €/anno angesetzt.

Die Fördermittel aus der Städtebauförderung betragen maximal 2/3 der förderfähigen Kosten.

4.13 Öffentlichkeitsarbeit / Tag der Städtebauförderung

Einzelmaßnahme: Öffentlichkeitsarbeit / Tag der Städtebauförderung

Ausgangslage / Problemstellung

Die Öffentlichkeitsarbeit sowie die Beteiligung und Aktivierung der Akteure im Quartier sind eigenständige Ansätze im Rahmen der Programmumsetzung. Neben einer frühzeitigen und intensiven Beteiligung an Planungsprozessen geht es darum, die Bürgerinnen und Bürger, Grundstückseigentümer, Gewerbetreibenden, Kaufleute und sonstigen Akteure für eine Mitwirkung und damit Mitverantwortung bei der Erneuerung der zentralen Innenstadt zu gewinnen.

Die Beteiligung der Öffentlichkeit ist eine zentrale Voraussetzung für eine erfolgreiche Stadtentwicklung und Stadterneuerung. Im Rahmen des Stadtumbaus ist sie auch gesetzlich vorgeschrieben. Die Öffentlichkeitsarbeit ist ein fundamentaler Teil davon.

Die Beteiligung am Tag der Städtebauförderung wird vom Fördermittelgeber Bund und Saarland erwartet. Die Städtebauförderung hat das Bild unserer Städte und Gemeinden in den vergangenen 40 Jahren entscheidend mitgeprägt. Dieses erfolgreiche Gemeinschaftsprojekt von Bund, Ländern und Kommunen ist in der Öffentlichkeit bisher aber immer noch zu wenig bekannt. Ein bundesweiter Aktionstag wie der "Tag der Städtebauförderung" soll hier Abhilfe schaffen und die Städtebauförderung als ein erfolgreiches Instrument der Stadt- und Gebietsentwicklung stärker in die Öffentlichkeit bringen.

Spezifische Ziele

Mit der aktiven und aktivierenden Einbindung der Akteure vor Ort sollen folgende zentrale Ziele erreicht werden.

- zum einen sollen die im Gebiet vorhandenen Problem- und Potenzialkompetenzen erkannt und genutzt werden,
- zum andern soll erreicht werden, dass schon während der Programmdurchführung mögliche Ansätze für eine Verstetigung der angestoßenen Projekte und Prozesse identifiziert und entsprechende Strukturen (z.B. ein BID) aufgebaut werden.

Der Tag der Städtebauförderung soll:

- Bürgerbeteiligung vor Ort stärken,
- Bürgerinnen und Bürgern vor Ort zur Beteiligung motivieren,
- regionale Veranstaltungen mittels bundesweitem Aktionstag aufwerten,
- von der bundesweiten Öffentlichkeitsarbeit profitieren,
- Unterstützung, Beratung und Kommunikationshilfen erhalten,
- vor Ort frei und individuell ausgestaltet sein.

Beschreibung der Maßnahme

Die Information über und Beteiligung der Öffentlichkeit an den Stadtumbaumaßnahmen erfolgt – je nach Bedarf - über die Kanäle: Internet-Auftritt der Landeshauptstadt Saarbrücken, Pressemeldungen, Informations- und Beteiligungsveranstaltungen.

Die Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern war und ist einer der zentralen Faktoren für eine erfolgreiche Gebietsentwicklung im Rahmen der Stadterneuerung. Es sollte darum das Ziel aller sein, die vielfältigen Möglichkeiten der Bürgerbeteiligung für die Zukunft im gesamten Bundesgebiet bekannter zu machen und nachhaltig zu stärken.

Das gemeinsam von Bund, Ländern, kommunalen Spitzenverbänden und weiteren Partnern getragene Projekt für einen „Tag der Städtebauförderung“ soll die Bürgerbeteiligung in Städtebauförderung und Stadtentwicklung stärken und Projekten in kleineren Gemeinden, Mittel- und Großstädten ein Forum bieten. Der "Tag der Städtebauförderung" ist seit 2015 eine jährlich wiederkehrende bundesweite Veranstaltung in möglichst vielen Städten und Gemeinden.

Der "Tag der Städtebauförderung" bündelt diese Ziele, denn: steigt der Bekanntheits-

grad der Städtebauförderung, so lässt sich zum einen die Beteiligung intensivieren und zum anderen öffentliche Unterstützung für eine Fortführung dieses Instruments der Stadtentwicklung gewinnen.

Am „Tag der Städtebauförderung“ sollen die vielfältigen Möglichkeiten der Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern im Kontext der Städtebauförderung in einem bundesweiten Format vermittelt werden. An diesem Tag soll erfahrbar werden, dass es bereits vielfältige und niederschwellige Wege zur Beteiligung gibt, um das eigene Lebensumfeld mitzuprägen.

Zeitplan

Die Öffentlichkeitsarbeit startet nach dem Beschluss über das ISEK in 2018 und wird kontinuierlich bis zum Abschluss der Stadtumbaumaßnahmen (bis etwa 2025) durchgeführt.

Kosten

Die Landeshauptstadt hat in ihrem Investitionsprogramm 2017 – 2021 und später ab 2018 jährliche Tranchen in Höhe von 6.000 € für die Öffentlichkeitsarbeit / den Tag der Städtebauförderung vorgesehen. Über die gesamte Laufzeit von 8 Jahren stehen insgesamt 48.000 € zur Verfügung.

Die Projekte und Veranstaltungen sind als normaler Bestandteil einer Gesamtmaßnahme förderfähig. Die Landeshauptstadt rechnet mit einer Zuwendung in Höhe von ca. 32.000 €, ihr Eigenanteil beträgt ca. 16.000 €.

4.14 Erfahrungsaustausch / Evaluation

Einzelmaßnahme: Erfahrungsaustausch / Evaluation

Ausgangslage / Problemstellung

Die Bund-Länder-Programme der Städtebauförderung sind von Beginn an bewusst als „lernende Programme“ angelegt, da für ortsspezifische Problemlagen bei sich ständig ändernden Rahmenbedingungen jeweils – und immer aufs Neue – innovative Lösungsansätze gesucht und umgesetzt werden müssen. Aus diesem Grund spielt seit Programmstart der Erfahrungsaustausch wie auch die regelmäßige Qualifizierung der Akteure eine herausragende Rolle für eine erfolgreiche Programmumsetzung.

Spezifische Ziele

Qualifizierung, Erfahrungsaustausch und Vernetzung der Beteiligten.

Beschreibung der Maßnahme

Auf Bundesebene gibt es für den Erfahrungsaustausch Bundestransferstellen, die in Form von regelmäßigen Transferversammlungen, Statusberichten, Fallstudien und weiteren Einzeluntersuchungen Hilfestellungen vor Ort geben. Im Saarland gibt es seit 2000 einen kontinuierlichen Erfahrungsaustausch von Programmkommunen und weiteren Programmakteuren zur Umsetzung der Bund-Länder-Programme. Dieser „Erfahrungsaustausch Stadtentwicklung Saar“ wird von den Kommunen gemeinsam getragen und durch die GIU organisiert. Im Rahmen dieses Netzwerkes wird den teilnehmenden Kommunen und sonstigen Akteuren durch verschiedene Formate (Konferenzen, Netzwerktreffen, Seminare, Praxisforen, Workshops und Fachexkursionen) kontinuierlich Gelegenheit für Qualifizierung, Erfahrungsaustausch und Vernetzung gegeben.

Für eine sachgerechte und zielführende Reflexion (Evaluation) ist eine ausreichende

und belastbare Wissensbasis erforderlich. Diese sollte vorzugsweise in Form eines indikatorenbasierten Monitoringsystems aufgebaut werden. Für die Evaluation ist eine Vergabe an ein geeignetes Büro denkbar.-

Zeitplan

Die Maßnahme Erfahrungsaustausch / Evaluation beginnt in 2019 und endet nach Abschluss der Stadtumbaumaßnahmen, hier angenommen 2026.

Kosten

Die Landeshauptstadt hat in ihrem Investitionsprogramm 2017 – 2021 und später ab 2019 jährliche Tranchen in Höhe von 4.500 € für Erfahrungsaustausch / Evaluation vorgesehen. Über die gesamte Laufzeit von 8 Jahren stehen insgesamt 37.500 € zur Verfügung.

Die Projekte, Untersuchungen und Veranstaltungen sind als Bestandteil einer Gesamtmaßnahme förderfähig. Die Landeshauptstadt rechnet mit einer Zuwendung in Höhe von ca. 25.000 €, der Eigenanteil der Kommune beträgt ca.12.500 €.

5 KOSTEN- UND FINANZIERÜBERSICHT

5.1 Finanzierungsbeteiligte

| Finanzierungsbeteiligte Stadtbau Zentrale Innenstadt | | | | | | | | | | |
|--|--|---------------------|--|---------------------------------------|------------------------|---|---------------------------------|--------------------------------------|--|--|
| Maßnahme | Erläuterung | Kosten Insgesamt | davon Dritte (Private, StrABS, GVFG, Leitungstrg) | davon nicht förderfähige Kosten | Förderfähige Kosten | davon Bundes- und Landes- mittel € | davon kommunaler Anteil € | kommunale Leistungen insgesamt | | |
| 1 | Erstellung und Fortschreibung ISEK | 24.000 | 0 | 0 | 24.000 | 16.000 | 8.000 | 8.000 | | |
| 2 | Erstellen bzw. Änderung von Bebauungsplänen | 75.000 | 0 | 0 | 75.000 | 50.000 | 25.000 | 25.000 | | |
| 3 | Planung Radverkehrsumfahrung Bahnhofstraße | 60.000 | 0 | 0 | 60.000 | 40.000 | 20.000 | 20.000 | | |
| 4 | Neugestaltung Bahnhofstraße | 3.700.000 | 0 | 354.000 | 3.346.000 | 2.230.667 | 1.115.333 | 1.469.333 | | |
| 5 | Neugestaltung Viktoriastraße | 2.500.000 | 286.000 | 0 | 2.214.000 | 1.476.000 | 738.000 | 738.000 | | |
| 6 | Kolonnen Kaiserstraße | 860.000 | 0 | 0 | 860.000 | 573.333 | 286.667 | 286.667 | | |
| 7 | Sanierung und Neugestaltung der Luisenbrücke | 2.000.000 | 0 | 1.485.000 | 515.000 | 343.333 | 171.667 | 1.656.667 | | |
| 8 | Neugestaltung Dudweilerstraße | 1.020.000 | 51.000 | 0 | 969.000 | 646.000 | 323.000 | 323.000 | | |
| 9 | Neugestaltung Faktoreistraße/Kohlwaagstraße | 1.200.000 | 60.000 | 0 | 1.140.000 | 760.000 | 380.000 | 380.000 | | |
| 10 | Private Mod.maßnahmen | 1.125.000 | 675.000 | 0 | 450.000 | 300.000 | 150.000 | 150.000 | | |
| 11 | Verfügungsfonds | 80.000 | 40.000 | 0 | 40.000 | 26.667 | 13.333 | 13.333 | | |
| 12 | Automatisierte Passantenzählung | 70.400 | 16.000 | 0 | 54.400 | 36.267 | 18.133 | 18.133 | | |
| 13 | Öffentlichkeitsarbeit/Tag der StBAUF | 48.000 | 0 | 0 | 48.000 | 32.000 | 16.000 | 16.000 | | |
| 14 | Erfahrungsaustausch/ Evaluation | 37.500 | 0 | 0 | 37.500 | 25.000 | 12.500 | 12.500 | | |
| SUMME | | 12.799.900 | 1.128.000 | 1.839.000 | 9.832.900 | 6.555.267 | 3.277.633 | 5.116.633 | | |

5.2 Zeitplan Mitteleinsatz

| Bereitstellung Fördermittel - Stadumbaugebiet Zentrale Innenstadt | | | | | | | | | | | | | | |
|---|-------------------|---------------------|------------------|---------------------|---------------|---------------------|----------------|---------------------|------------------|---------------------|------------------|---------------------|------------------|---------------------|
| Maßnahme | 2016 und früher | | 2017 | | 2018 | | 2019 | | 2020 | | 2021 | | 2022 und später | |
| | B, L, G* | davon Förderung B+L | B, L, G* | davon Förderung B+L | B, L, G* | davon Förderung B+L | B, L, G* | davon Förderung B+L | B, L, G* | davon Förderung B+L | B, L, G* | davon Förderung B+L | B, L, G* | davon Förderung B+L |
| I | | | | | | | | | | | | | | |
| Vorbereitung | | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | 24.000 | 8.000 | 0 | | 0 | 16.667 | 0 | 0 | 0 | 16.667 | 0 | 12.000 | 8.000 | 0 |
| 2 | 75.000 | | 0 | | 25.000 | | 25.000 | 16.667 | 25.000 | 16.667 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 3 | 60.000 | | 0 | | 0 | | 0 | | 0 | | | 60.000 | 40.000 | 0 |
| II | | | | | | | | | | | | | | |
| Ordnungsmaßnahmen | | | | | | | | | | | | | | |
| 4 | 3.346.000 | 888.000 | 2.458.000 | 1.638.667 | 0 | | 0 | | 0 | | | 0 | | 0 |
| 5 | 2.214.000 | 0 | 0 | | 0 | | 220.000 | 146.667 | 1.350.000 | 900.000 | 644.000 | 429.333 | 0 | |
| 6 | 860.000 | 0 | 0 | | 0 | | 0 | | 0 | | 600.000 | 400.000 | 260.000 | 173.333 |
| 7 | 960.000 | 0 | 0 | | 0 | | 0 | | 0 | | 100.000 | 66.667 | 860.000 | 573.333 |
| 8 | 969.000 | 0 | 0 | | 0 | | 0 | | 0 | | 0 | 0 | 969.000 | 646.000 |
| 9 | 1.140.000 | 0 | 0 | | 0 | | 0 | | 240.000 | 160.000 | 900.000 | 600.000 | 0 | |
| III | | | | | | | | | | | | | | |
| Baumaßnahmen | | | | | | | | | | | | | | |
| 10 | 450.000 | 0 | 50.000 | 33.333 | 50.000 | 33.333 | 50.000 | 33.333 | 50.000 | 33.333 | 50.000 | 33.333 | 200.000 | 133.333 |
| IV | | | | | | | | | | | | | | |
| Sonstige Maßnahmen | | | | | | | | | | | | | | |
| 11 | 40.000 | 0 | 0 | | 5.000 | 3.333 | 5.000 | 3.333 | 5.000 | 3.333 | 5.000 | 3.333 | 20.000 | 13.333 |
| 12 | 54.400 | 0 | 0 | | 6.800 | 4.533 | 6.800 | 4.533 | 6.800 | 4.533 | 6.800 | 4.533 | 27.200 | 18.133 |
| 13 | 48.000 | 0 | 0 | | 6.000 | 4.000 | 6.000 | 4.000 | 6.000 | 4.000 | 6.000 | 4.000 | 24.000 | 16.000 |
| 14 | 37.500 | 0 | 0 | | 0 | | 4.500 | 3.000 | 4.500 | 3.000 | 4.500 | 3.000 | 24.000 | 16.000 |
| Summe förderfähige Kosten | 10.277.900 | 900.000 | 2.508.000 | 1.671.667 | 92.800 | 61.867 | 317.300 | 211.533 | 1.687.300 | 1.124.867 | 2.388.300 | 1.592.200 | 2.384.200 | 1.589.467 |

* B, L, G = Bund, Land, Gemeinde

Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept Zentrale Innenstadt Saarbrücken

ISEK Zentrale Innenstadt

Landeshauptstadt Saarbrücken

Baudezernat, Stadtplanungsamt
Bahnhofstraße 31
66111 Saarbrücken

Ansprechpartner

Andreas Hauck
Heidrun Stern
Telefon +49 681 905-4078
stadtplanungsamt@saarbruecken.de

www.saarbruecken.de

Impressum

Herausgeberin Landeshauptstadt Saarbrücken
Koordination und Redaktion Andreas Hauck, Heidrun Stern
mit Beiträgen insbesondere von Daniel Altmeyer-Bartscher und Michael Argast
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**