



Modellvorhaben zur Weiterentwicklung der
Städtebauförderung- Landeshauptstadt Saarbrücken
September 2021/geringfügig angepasst Oktober 2021



MODELLVORHABEN ZUR WEITERENTWICKLUNG DER STÄDTEBAUFÖRDERUNG – ANGEPASSTES GESAMTKONZEPT

Anpassungen des Gesamtprojektes und dem „Modellvorhaben zur Weiterentwicklung der Städtebauförderung“

Das Modellvorhaben „MV“ wird zu Modellvorhaben „CongressCultureCity CCC 2.0“

Anmerkung:

Es handelt sich hier um die Version „September 2021/geringfügig angepasst Oktober 2021“, die grundsätzlich der Stadtrat der Landeshauptstadt Saarbrücken mit Datum vom 28.09.2021 und der Ministerrat des Saarlandes in seiner Sitzung vom 12.10.2021 beschlossen und der das Bundesinnenministerium des Innern, für Bau und Heimat (BMI) und das Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBSR) zugestimmt haben, mit geringfügigen Anpassungen, die sich in Absprache mit den Zuwendungsgebern und der Bauverwaltung im Zuge der Koordinierungsgespräche ergeben haben.

PROJEKTBETEILIGTE



Inhaltsverzeichnis

1. Vorwort.....	5
2. Einleitung.....	9
3. Modellvorhaben zur Weiterentwicklung der Städtebauförderung „MV“ – Übersicht der Teilprojekte	18
4. Zielsetzungen des angepassten Gesamtkonzeptes CCC 2.0	21
5. Integrierte Entwicklungsplanung und Förderprogramme.....	34
6. Förderprogramme	36
7. Übersicht Gebietskulissen des Modellvorhabens.....	39
8. Fachkonzepte	41
9. Entwicklungsstrategien	71
10. Quartiersentwicklung.....	86
11. Stadtteilportrait St. Johann.....	102
12. Stadtteilportrait Alt-Saarbrücken	120
13. Machbarkeitsstudien	135
14. Rahmenbedingungen, die zur Anpassung des Gesamtkonzeptes 2019 zum CCC 2.0 führten	147
15. Modellvorhaben zur Weiterentwicklung der Städtebauförderung „CCC 2.0“ – Übersicht der Teilprojekte	149
16. Anpassungen / Änderungen der Projektstruktur im Gesamtkonzept und CCC 2.0 (neu aufgenommene Teilprojekte).....	155

17. Wechselwirkungen der neuen Projektstruktur im Gesamtkonzept und CCC 2.0	194
18. Finanzdarstellung.....	236
19. Projektbeteiligte.....	257
20. Ablaufplan Modellvorhaben	261
21. Wissenschaftliche Begleitung und Evaluation	262
22. Schlussfolgerungen	266
23. Abkürzungsverzeichnis	270
24. Abbildungsverzeichnis	273
25. Anlagenverzeichnis	278
26. Impressum.....	280

1. Vorwort

Saarbrücken als Zukunftsstadt: Modellvorhaben zur Weiterentwicklung der Städtebauförderung



Saarbrücken ist das wirtschaftliche und kulturelle Zentrum des Saarlandes und der angrenzenden deutsch-französischen Grenzregion. Die Landeshauptstadt übernimmt die Oberzentrumsfunktion für ihre rund 180.000 Einwohnerinnen und Einwohnern sowie in dem zusammenhängenden grenzübergreifenden Siedlungsraum mit ca. 750.000 Menschen.

Über 113.000 Menschen haben am Standort Saarbrücken ein sozialversicherungspflichtiges Beschäftigungsverhältnis. Saarbrücken ist auch ein bedeutender Handelsstandort mit einer belebten Innenstadt. Die Bahnhofstraße ist regelmäßig unter der TOP10 der frequenzstärksten deutschen Einkaufsstraßen.

Saarbrücken ist eine kleine Metropole, eine Universitätsstadt mit 6 weiteren Hochschulen an denen über 20.000 Menschen studieren, eine Stadt mit zahlreichen Forschungsinstituten (u.a. 2 Max-Planck-Institute, DFKI, CIPSA-Helmholtz-Zentrum, Helmholtz Institut für Pharmazeutische Forschung, Institut für neue Materialien).

Diese Stadt ist auch ein urbanes Zentrum mit einem außergewöhnlichen gastronomischen Angebot, mit Szenevierteln wie dem Nauwieser Viertel, mit Treffpunkten für die ganze Stadtgesellschaft, wie dem Sankt Johanner Markt und beliebten Parkanlagen. An der Nahtstelle zwischen Deutschland und Frankreich lebt die Stadt nicht nur traditionell den europäischen Geist, sie ist eine Stadt des Savoir-vivre und des Zusammenlebens von Menschen aus über 150 Nationen.

Die Kulturlandschaft Saarbrückens ist äußerst vielfältig. In der Stadt der kurzen Wege ist es nicht weit vom alternativen Szenetreffpunkt Osthafen bis zu Events der Hochkultur, wenn beispielsweise Pietari Inkinen die Deutsche Radio Philharmonie dirigiert. Saarbrücken ist Standort von zwei künstlerischen Hochschulen, zahlreicher Theater (u.a. Staatstheater, Jugendtheater Überzwerg), von Museen und Galerien (z.B. Moderne Galerie, Stadtgalerie, Historisches Museum, KuBa), dem Saarländischen Rundfunk, Heimat überregional beachteter Festivals (u.a. Max-Ophüls und Perspective du theatre) und Ort beliebter Großveranstaltungen (u.a. Saarspektakel, Altstadtfest). Saarbrücken liegt in einer ca. 4 km breiten und 10 km langen Talweitung der Saar, umrahmt von bewaldeten Höhen. Die Talsohle und die weiten Flachhänge des Tales sind fast ganz von der Siedlungs- und Industriefläche der Stadt Saarbrücken bedeckt, während Steilhänge bewaldet sind. Saarbrücken ist mit einem Waldanteil von über 50 % Deutschlands grünste Landeshauptstadt und eine der grünsten Großstädte Deutschlands.

Funktion und geographische Position Saarbrückens führen zu zahlreichen regionalen und überregionalen Verkehren. Saarbrücken verfügt über eine sehr gute Anbindung an das deutsche und europäische Autobahnnetz und ist Haltepunkt der Eisenbahnschnelltrasse zwischen Frankfurt und Paris. Über den Flughafen ist Saarbrücken mit Direktverbindungen an Berlin und Hamburg angebunden. Saarbrücken und das nähere Umland verfügen über einen gut ausgebauten ÖPNV mit Bussen, Regionalbahnen und der Saarbahn (Tram).

Die Stadt und das Stadtbild sind auch durch die industrielle Vergangenheit, den Nachkriegsstädtebau, die Verkehrsplanungen der 60er Jahre (Stadtautobahn), die Kriege der Vergangenheit und Krisen von Kohle und Stahl geprägt. Die Corona-Pandemie, die Digitalisierung und der Klimawandel sind auch in Saarbrücken die Themen der Zeit. Sie zu lösen vor dem Hintergrund der bestehenden Strukturproblematik ist eine besondere Herausforderung.

Diese Ausgangslage macht Saarbrücken in besonderer Weise geeignet für ein städtebauliches Modellprojekt. Die (Wieder-)Belebung einer Innenstadt in der Leerstände zugenommen haben, auch durch den durch Corona noch beschleunigten Wandel des Einkaufsverhaltens, die Aufwertung von Straßen, die noch nachkriegsbedingte „Altlasten“ aufweisen, die Stärkung des ÖPNV und des Radverkehrs trotz

weiterhin guter Erreichbarkeit über das Auto, die Schaffung von Grünflächen in eng verdichteten und versiegelten Räumen, die Belebung der Innenstadt durch Kulturveranstaltungen, Kongresse und die Zurückdrängung von Angsträumen durch Lichtgestaltung sind hierbei die wesentlichen Zielsetzungen.

Zentrales Element des Modellprojekts ist die Schaffung eines aufgewerteten Messe-, Kongress- Kulturzentrums am bestehenden Standort der Congresshalle. Dieses soll den Kongressstandort beleben und als Ort für Kulturveranstaltungen Anziehungspunkt für viele Menschen werden.

Die Landeshauptstadt als mittlere Großstadt kann durch das Modellvorhaben zur Weiterentwicklung der Städtebauförderung Erkenntnisse für die Stadtplanung und den Städtebau zur Attraktivitätssteigerung für andere Städte erzeugen, insbesondere für andere Oberzentren, für kleinere und mittlere Großstädte.

Lösungen, die hier gefunden werden, können auf andere Städte übertragen werden. Wir wollen einen bedeutenden Beitrag zur Weiterentwicklung der Städtebauförderung in Deutschland leisten.

Gemeinsam wollen wir die Attraktivität und die Lebensqualität in unserer Stadt durch das Modellvorhaben erhöhen und sie in dem für uns wichtigen Kongressbereich für die Zukunft fit machen.

Ein besonderer Dank geht an dieser Stelle an die Mitglieder der beschlussgebenden Gremien (Bundestag, Landtag, Stadtrat, Bezirksrat), an die Förderer und Kooperationspartner den Bund, der 49,5 Millionen € bereitstellt, an das Saarland, das über das saarländische Wirtschaftsministerium 30 Millionen € und über das Innenministerium 9,6 Millionen € hinzugibt, die Steuerzahlerinnen und Steuerzahler, die es uns als Stadt ermöglichen, immerhin 9,9 Millionen € bereitzustellen und ergänzende Projekte in dem Projektgebiet umzusetzen. Ich danke zudem allen an der Vorbereitung beteiligten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Stadtverwaltung, der GIU und der Ministerien.

Und nun geht's los ...

Ich lade Sie herzlich ein, an dieser Entwicklung teilzuhaben. Wir sind offen für Ideen und Anregungen. Meine Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und ich freuen uns auf den Austausch. Gemeinsam ist es unser Ziel Saarbrücken voranzubringen.

A handwritten signature in black ink that reads "Uwe Conradt". The signature is written in a cursive, flowing style.

Uwe Conradt

Oberbürgermeister

2. Einleitung

Gesellschaftliche Veränderungen drücken sich auf lokaler Ebene unter anderem in geänderten Nutzungsansprüchen/ -bedarfen und sich verändernden Raummustern bzw. Nutzungsverhalten aus, die eine Antwort der Stadtgesellschaft und eine Anpassung von persistenten städtebaulichen Strukturen erfordern.

Eine weitere Herausforderung stellt der Klimawandel dar. Für die Einhaltung der vereinbarten Klimaschutzziele bedarf es gerade auf kommunaler Ebene einer konsequenten Umsetzung von Maßnahmen mit Investitionen in die energetische Sanierung von Bestandsimmobilien, den Ausbau eines leistungsfähigen ÖPNV, den Ausbau einer attraktiven Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur, die gezielte Vernetzung der einzelnen Verkehrsträger und die Einführung neuer Verkehrs- und Logistikformen in den Innenstädten.

Auch die gleichberechtigte Teilhabe aller Bevölkerungsgruppen am stadtgemeinschaftlichen Leben gewinnt zunehmend an Bedeutung. Eine barrierearme und attraktivere Umgestaltung von öffentlichen Räumen und Gebäuden wird daher angestrebt um eine niederschwellige Zugänglichkeit und Vernetzung von Quartieren und Funktionen zu gewährleisten.

Der Deutsche Bundestag hat vor diesem Hintergrund in seinen Beratungen zum Bundeshaushalt 2018 beschlossen, „Modellvorhaben für die Weiterentwicklung der Städtebauförderung“ durchzuführen.

Mit dem Modellvorhaben sollen beispielhaft Modernisierungs- und Anpassungsstrategien für den klimagerechten (Stadt-)Umbau, die Schaffung einer Infrastruktur für neue Mobilitätsformen, die Nachverdichtung und das Nebeneinander der Grundfunktionen, wie Wohnen, Freizeit, Gewerbe und den sozialen Zusammenhalt, entwickelt werden.

Das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr des Saarlandes (MWAEV) hat am 22. Juni 2018 beim Bund ein Konzept für die Fortentwicklung Saarbrückens als bedeutenden Messe- und Kongressstandort mit der Modernisierung der Congresshalle und dem Neubau einer Multifunktionshalle eingereicht und sich um diese Fördermittel beworben.

Die Landeshauptstadt Saarbrücken ist nach Beschlussfassung des Deutschen Bundestages als Standort für ein „Modellvorhaben zur Weiterentwicklung der Städtebauförderung“+ bestimmt worden.

Insgesamt wurden neben der Landeshauptstadt Saarbrücken bundesweit sechs weitere Kommunen zur Durchführung von Modellvorhaben ausgewählt Hamburg, Rostock, Erfurt, Plauen, Coswig und Duisburg.

Auf Grundlage des Beschlusses des Haushaltsausschusses des Deutschen Bundestages vom 27.06.2018 wurden im Rahmen des Bundesprogramms „Modellvorhaben zur Weiterentwicklung der Städtebauförderung“ Fördermittel von rd. 50 Mio. € (49,5 Mio. €) für Saarbrücken bereitgestellt, die bis Ende 2026 verausgabt sein sollen. Es ist eine bundesseitige Förderquote von 50 % vorgesehen.

Die Landeshauptstadt Saarbrücken und das Saarland haben sich bereit erklärt, gemeinschaftlich das „Modellvorhaben zur Weiterentwicklung der Städtebauförderung“ durchzuführen. Die Komplementärfinanzierung in gleicher Höhe wird daher durch die regionalen Projektpartner – das Saarland und die Landeshauptstadt Saarbrücken sichergestellt.

Mit dem Modellvorhaben ist eine Untersuchung von innovativen und anwendungsorientierten Ansätzen der Quartiersentwicklung verbunden, um daraus Rückschlüsse auf die Ausrichtung der zukünftigen Städtebauförderung ziehen zu können.

Zentraler Leitgedanke des Modellvorhabens ist die Förderung von integrierten Entwicklungsstrategien und deren Umsetzung für von der Kommune räumlich abgegrenzte Gebiete. Voraussetzung ist, dass sich diese in eine gesamtstädtische Entwicklungsstrategie einfügen bzw. aus dieser abgeleitet werden.

Für die inhaltlichen Anforderungen an diese Modellvorhaben hat der Bund den beteiligten Kommunen die „Förderkriterien zu den Modellvorhaben zur Weiterentwicklung der Städtebauförderung“ (Stand: 10. April 2019) an die Hand gegeben.

Die darin beschriebenen Ziele der Modellvorhaben sind die beispielhafte Entwicklung

- von Modernisierungs- und Anpassungsstrategien für den klimagerechten Umbau,
- von Infrastruktur für neue Mobilitätsformen,
- für Nachverdichtung und Nebeneinander von Sport, Wohnen, Freizeit und Gewerbe und
- für den sozialen Zusammenhalt.

Gegenstand der Förderung sind nicht-investive und investive Maßnahmen, die wissenschaftliche Begleitung und Evaluierung sowie verschiedene Maßnahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung.

Um das beantragte Vorhaben des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr des Saarlandes und die Ziele des Modellvorhabens in Übereinklang zu bekommen, wurde aufbauend auf die bisherigen Überlegungen zur Innenstadtmesse auch die inhaltliche Ausrichtung des Modellvorhabens aufgenommen und in einem Rahmenkonzept und später in dem Gesamtkonzept zusammengeführt.

Im Rahmen dieses Gesamtkonzeptes sollen durch vielfältige Projekte und Maßnahmen die Innenstadtquartiere „Westliche Innenstadt“ und „Alt-Saarbrücken – Tallage“ funktional und städtebaulich verbunden und aufgewertet werden.

Am 08.10.2018 wurde der Entwurf des Rahmenkonzeptes der Landeshauptstadt zur Durchführung des Modellvorhabens in einer Interministerialen Arbeitsgruppe (IMAG) vorgestellt. Daraufhin hat der Ministerrat des Saarlandes in seiner Sitzung vom 22.10.2018 dieses zur Kenntnis genommen und die Absicht erklärt, eine Einigung zwischen Land und Landeshauptstadt Saarbrücken über die gemeinsame

Finanzierung des Modellvorhabens herbeizuführen. Darauf folgend beschloss auch der Stadtrat der Landeshauptstadt am 30.10.2018 zusammen mit dem Land, das „Modellvorhaben zur Weiterentwicklung der Städtebauförderung“ durchzuführen.

Rund 10 Monate später, am 30.08.2019, reicht die Landeshauptstadt Saarbrücken einen ersten, zwischen den Projektpartnern Saarland und Landeshauptstadt abgestimmten, Entwurf des Gesamtkonzeptes zum „Modellvorhaben zur Weiterentwicklung der Städtebauförderung“ beim Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) zur Stellungnahme ein. Von Seiten des BBSR wurde inhaltlich diesem Gesamtkonzept grundsätzlich zugestimmt.

Aufbauend auf dieser Zustimmung des BBSR wurde das Rahmenkonzept inhaltlich weiter ausgearbeitet und als „Fortgeschriebenes Rahmenkonzept“ / Kurzfassung Stand 14.Oktober 2019, mit Ausnahme des Teilprojektes 21 „Messe-, Kongress- Kulturforum“ am 29.10.2019 vom Stadtrat der Landeshauptstadt beschlossen.

Das Rahmenkonzept wurde anschließend in Kooperation mit dem Land und der Congress-Centrum Saar (CCS GmbH), insbesondere im Hinblick auf die vollständige Integration des TP 21 detailliert und in das Gesamtkonzept überführt. Am 03.12.2019 beschloss dann der Ministerrat des Saarlandes, dieses Konzept zu fördern und entsprechende Haushaltsmittel des Landes zur Verfügung zu stellen. Gleichzeitig stimmte der Stadtrat der Landeshauptstadt dem Gesamtkonzept mit allen Anlagen zu und beschloss den Abschluss einer „Kooperations- und Finanzierungsvereinbarung“ zur Durchführung und Sicherung der erforderlichen Ko-Finanzierung des Modellvorhabens.

Diese Kooperations- und Finanzierungsvereinbarung zwischen Land und Landeshauptstadt wurde am 19.06.2020 von Seiten beider Projektpartner durch Herrn Ministerpräsident Tobias Hans, Frau Ministerin Anke Rehlinger und Herrn Oberbürgermeister Uwe Conradt unterzeichnet.

Mit dem kooperativen und gemeinschaftlich zwischen Land und Stadt, ausgearbeiteten Konzept und dessen Einreichung beim Bund wird die Landeshauptstadt in die Lage versetzt, mit den zuzuteilenden Fördermitteln des Bundes und des Landes einen Entwicklungsimpuls beidseitig der Saar auszulösen. Von dem Gesamtprojekt werden starke Impulse für die Innenstadt und die angrenzenden Quartiere erwartet, die den funktionalen und sozialen Zusammenhalt fördern. Interdisziplinäres Handeln und Denken sollen die Maßstäbe für einen Mehrwert für innovative und kreative, gesellschaftliche, kulturelle, städtebauliche und ökonomische Entwicklungsprozesse sein, um lebendige Quartiere zukunftsfähig zu gestalten.

Zur bauplanungsrechtlichen Umsetzung des Modellvorhabens mit seinen einzelnen Teilprojekten hat der Stadtrat der Landeshauptstadt in seiner Sitzung vom 26.05.2020 bereits die Einleitung von zwei Bebauungsplanverfahren, Nr. 131.12.00 „Kreisel Westspange – St.-Johanner-Straße“ und Nr. 131.11.00 „Messe-, Kongress- und Kulturforum“, beschlossen. Die Durchführung der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit ist vorgesehen.

Im Rahmen der Klausurtagung vom 14.05.2021 - unter Beteiligung des Bundes - kamen die Projektbeteiligten von Landeshauptstadt und Land überein, dass das TP 02 „Rad- und Fußgängerbrücke“ in diesem Kontext weder als zielführend noch als realistisch umsetzbar anzusehen ist. Der Fortfall des Brückenneubaus bedingt auch die Entbehrlichkeit des TP 03 „Multifunktions-Hub“ im Rahmen des Modellprojekts, was wiederum das Entfallen der Teilprojekte TP 13 „Umgestaltung Saaruferstraße“, TP 14 „Gutenbergplatz“ und TP 15 „Place Pingusson“ mit sich bringt.

Aus dieser Erkenntnis heraus resultiert das Erfordernis der Anpassung des Gesamtkonzepts im Hinblick auf ein umsetzbares Modellvorhaben unter Berücksichtigung der Ressourcen des Bestandes.

Sachdarstellung Beschlusslage

Nach dem Beschluss des Bundes, dass Saarbrücken in das Bundesprogramm „Modellvorhaben zur Weiterentwicklung der Städtebauförderung“ aufgenommen wird, wurde im Oktober 2018 das hierfür erarbeitete Rahmenkonzept und die Bereitschaft, dieses Großprojekt gemeinsam mit Land und Stadt umzusetzen, durch den Ministerrat des Saarlandes und den Stadtrat der Landeshauptstadt Saarbrücken beschlossen.

In der weiteren Projektvorbereitungsphase hat der Stadtrat der Landeshauptstadt in seiner Sitzung vom 29.10.2019 (**VWT/1298/19/1**) folgende Beschlüsse gefasst: (vgl. Anlage 1, Beschlussauszug Stadtrat der LHS vom 29.10.2019).

„Der Stadtrat beschließt das beiliegende „Fortgeschriebene Rahmenkonzept / Kurzfassung Stand 14. Oktober 2019“, mit Ausnahme des Teilprojektes 21 „Messe-, Kongress-Kulturforum“.

Das Teilprojekt 21 „Messe-, Kongress-Kulturforum“ wird vorbehaltlich einer abzuschließenden Absichtserklärung zur Sicherung des Veranstaltungsstandortes Saarland zwischen dem Saarland und der Landeshauptstadt Saarbrücken, auch im Hinblick auf den Ministerratsbeschluss vom 01.10.2012, beschlossen.

Auf Grundlage des Gesamtantrages wird die Verwaltung ermächtigt, einen Zuwendungsantrag zum Teilprojekt 1 „Übergeordnete Maßnahmen“ und einen Antrag zum vorzeitigen Maßnahmenbeginn zu stellen.“ (vgl. Anlage 2, Fortgeschriebenes Rahmenkonzept/Kurzfassung Stand 14.10.2019)

Das in der weiteren Projektentwicklung erarbeitete und abgestimmte Gesamtkonzept wurde dann im Dezember 2019 den entscheidenden Landes- und Stadtgremien zur Beratung vorgestellt und es ergingen folgende Beschlüsse:

Der **Ministerrat des Saarlandes** hat am 03.12.2019 beschlossen, das beim Bund einzureichende Rahmenkonzept zu fördern und entsprechende Haushaltsmittel zur Verfügung zu stellen. (vgl. Abbildung 1 und Anlage 3)

Der **Stadtrat der Landeshauptstadt Saarbrücken** hat ebenfalls am 03.12.2019 (VWT/1495/19/ff) folgende Beschlüsse gefasst: (vgl. Anlage 4, Beschlussauszug Stadtrat der LHS vom 03.12.2019)

1. Der Stadtrat stimmt dem Gesamtkonzept mit allen Anlagen zu.
2. Der Stadtrat beschließt den Abschluss der Kooperations- und Finanzierungsvereinbarung.“

Die Kooperations- und Finanzierungsvereinbarung zwischen dem Saarland und der Landeshauptstadt Saarbrücken wurde am 19.06.2020 von Herrn Ministerpräsident Tobias Hans, Frau Ministerin Anke Rehlinger und Herrn Oberbürgermeister Uwe Conradt unterzeichnet (vgl. Anlage 5 und Abbildung 2).

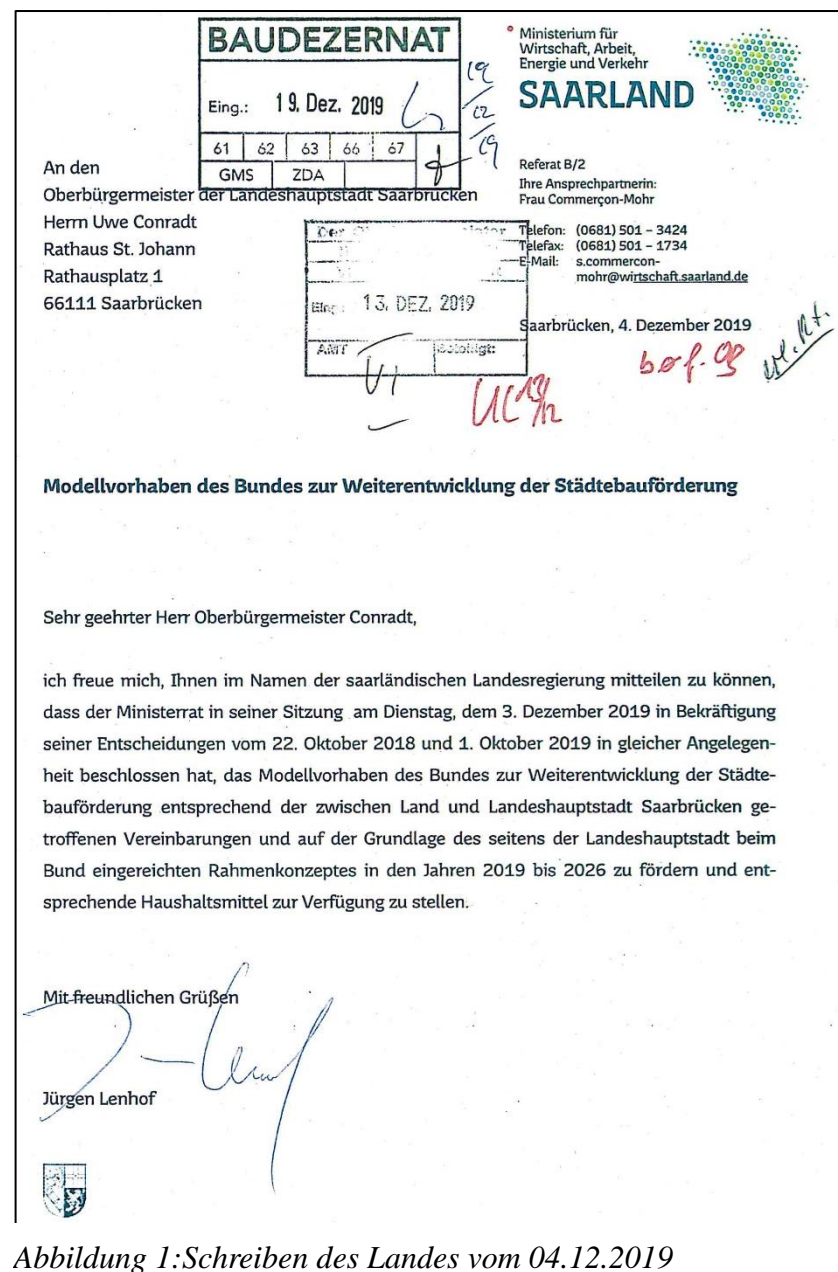


Abbildung 1: Schreiben des Landes vom 04.12.2019

Kooperations- und Finanzierungsvereinbarung

zwischen

dem Saarland,
vertreten durch den Ministerpräsidenten,
Am Ludwigsplatz 14, 66117 Saarbrücken

sowie

die stellvertretende Ministerpräsidentin,
Ministerin für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr,
Franz-Josef-Röder-Str. 17, 66119 Saarbrücken

- nachfolgend: Land -

und

der Landeshauptstadt Saarbrücken,
vertreten durch den Oberbürgermeister,
Rathausplatz 1, 66111 Saarbrücken

- nachfolgend: Stadt -

wird nachfolgende Kooperations- und Finanzierungsvereinbarung
zur Realisierung des Modellvorhabens im Städtebau

geschlossen:

Präambel

Wir wollen den Messe-, Kongress- und Kulturstandort Saarland nachhaltig stärken und für diesen ein attraktives Umfeld schaffen. Wir streben ein integriertes Gesamtkonzept im Zuge der Realisierung des Modellvorhabens im Städtebau an.

Als politisches und kulturelles Zentrum des Landes dienen die Städtebaufördermaßnahmen der Aufwertung des Stadtbilds und der Steigerung der Lebensqualität der Landeshauptstadt und ihrer Einwohner, Pendler und Gäste. Von besonderer Bedeutung ist dabei die Schaffung eines aufgewerteten Messe-, Kongress- und Kulturzentrums im Innenstadtbereich, das gleichermaßen als neues wirtschaftliches Standbein wie auch als kultureller Anziehungspunkt für Bürgerinnen und Bürger sowie Besucherinnen und Besucher dienen soll.

Vor diesem Hintergrund haben sich Stadt und Land für die Teilnahme am Modellvorhaben zur Weiterentwicklung der Städtebauförderung des Bundesministeriums des Inneren, für Bau und Heimat eingesetzt.

Das Vorhaben hat rund um den Standort der heutigen Congresshalle eine städtebauliche Aufwertung der Stadtteile St. Johann, Alt-Saarbrücken sowie im Weiteren Malstatt sowie die Schaffung des künftigen Messe-, Kongress- und Kulturforums in Ergänzung zur Congresshalle zum Gegenstand. Dabei liegen die städtebaulichen Schwerpunkte zum einen auf der Entwicklung innovativer und intermodaler Verkehrskonzepte, zum anderen auf der geplanten Erweiterung der Congresshalle, die sich durch ihre multifunktionalen Nutzungsmöglichkeiten – insbesondere auch für die Bürgerinnen und Bürger – sowie durch die Schaffung der benötigten Infrastruktur für die Aufwertung des Messe-, Kongress- und Kulturforums auszeichnet. Neben diesem vom Bund geförderten städtebaulichen Modellvorhaben mit Maßnahmen bis zum Ende des Jahres 2026 beinhaltet das integrierte Gesamtkonzept weitere Maßnahmen des Städtebaus, die nachfolgend, d.h. ab 2026 durch die Stadt möglichst mit entsprechenden Fördermitteln umgesetzt werden.

Stadt und Land wollen dieses Projekt gemeinschaftlich tragen. Art und Umfang der Partnerschaft werden in dieser Kooperations- und Finanzierungsvereinbarung beschrieben.

§ 1 Projektpartner

Die Projektpartner des Modellvorhabens sind die Landeshauptstadt Saarbrücken und das Saarland. Die Stadt wird im Rahmen des Modellvorhabens Fördernehmerin des Bundesinnenministeriums. Als solcher obliegt ihr grundsätzlich die Planung und Durchführung des Vorhabens in seiner Gesamtheit unter Wahrung der Förderkriterien. Das Projekt wird partnerschaftlich von Stadt und Land inhaltlich gestaltet.

Das Land unterstützt das Modellvorhaben und wird zur Kofinanzierung finanzielle Mittel zur Projektdurchführung zweckgebunden zur Verfügung stellen.

§ 2 Finanzierung

Die aktuelle Planung für die Kosten des Modellvorhabens umfasst einen Kostenrahmen von 99 Mio. €. Die weiteren Kosten des integrierten Gesamtkonzeptes über die Bundesförderung hinaus belaufen sich auf 27,3 Mio. €.

Finanzierung des Modellvorhabens

Das Budget des bis 2026 umzusetzenden Modellvorhabens beträgt 99 Mio. €, wobei das Teilprojekt 21 „Messe-, Kongress- und Kulturforum“ einen Betrag in Höhe von 60 Mio. € umfasst. Die Partner kommen überein, dass alle notwendigen Schritte unternommen werden, um das Budget des Modellvorhabens einzuhalten.

Den Parteien ist bekannt, dass auf Grundlage von Ziffer 4 der Förderkriterien zu den Modellvorhaben zur Weiterentwicklung der Städtebauförderung des Bundesinnenministeriums vom 10.04.2019 die Gewährung der Förderung grundsätzlich bis zu einer Höhe von 50 Prozent der förderfähigen Kosten möglich ist.

Den Parteien ist überdies bekannt, dass sich die höchstmögliche Fördersumme von Seiten des Bundesinnenministeriums auf 49,5 Millionen Euro beläuft.

Dies vorausgeschickt, erklären die Parteien ihre Absicht, ihrerseits den notwendigen Kofinanzierungsanteil in Höhe von 49,5 Millionen Euro bereit zu stellen.

Die Aufteilung der Kofinanzierungsmittel erfolgt nach dem Schlüssel 80 % Land und 20 % Stadt.

Bislang nicht gebundene bzw. nicht genutzte Mittel des Vorhabens SmaF können zur Finanzierung herangezogen werden. Stadt und Land kommen überein, die Finanzierungsvereinbarung zu SmaF entsprechend anzupassen. Hiervon sind in der Durchführung befindliche Maßnahmen ausgeschlossen (vgl. Liste des Ministeriums für Inneres, Bauen und Sport vom 22.11.2019).

Die Partner streben gemeinsam an, dass alle notwendigen Prozesse möglichst schlank gehalten und effizient strukturiert werden, um die Umsetzung des Projekts zu beschleunigen.

§ 3 Zeitrahmen

Die Parteien beabsichtigen, das Modellvorhaben bis zum Ende der Laufzeit der Bundesförderung (voraussichtlich 31.12.2026) sicherzustellen.

§ 4 Einrichtung einer Steuerungsgruppe

Die Stadt richtet eine Steuerungsgruppe ein, in der Vertreter der Stadt, des Landes und der CCS partnerschaftlich die jeweiligen Teilprojekte des Modellvorhabens koordinieren. Zu den Sitzungen können weitere, im Rahmen der Teilprojekte Betroffene, sowie der Bund als Zuschussgeber zugezogen werden.

§ 5 Betrauung der CCS GmbH

Die Parteien beabsichtigen Bau und Betrieb des Multifunktionsbaus angrenzend zur heutigen Congresshalle ihrem gemeinsamen Tochterunternehmen Congress Centrum Saar (CCS) GmbH zu übertragen.

Zu diesem Zweck initiieren die Parteien einen neuen Betrauungsakt unter Berücksichtigung des Vorhabens aus EU-beihilferechtlicher Sicht.

Ferner beabsichtigen die Parteien, aus dem insgesamt für dieses Vorhaben zur Verfügung stehenden Budget einen Teilbetrag in Höhe von 60 Mio. Euro der CCS GmbH zweckgebunden zur Modernisierung der bestehenden Congresshalle sowie zur Planung und Errichtung des Multifunktionsbaus zuzuwenden.

§ 6 Schlussbestimmungen

Diese Vereinbarung gibt das vollständige gemeinsame Verständnis der Parteien zum Zeitpunkt seiner Unterzeichnung wieder – für die Stadt hat er bis zur Bestätigung der Unterzeichnung durch den Stadtrat den Status eines unverbindlichen Letter of Intent – gleiches gilt für die Landesregierung bis zur Bestätigung durch einen Beschluss des Ministerrats. Mündliche Nebenabreden bestehen nicht.

Änderungen und Ergänzungen dieser Vereinbarung bedürfen der Schriftform. Dies gilt auch für das Abweichen von diesem Schriftformerfordernis.

Auf diese Vereinbarung und alle damit im Zusammenhang stehenden Fragen ist ausschließlich das Recht der Bundesrepublik Deutschland anwendbar. Gerichtsstand für alle Streitigkeiten im Zusammenhang mit dieser Vereinbarung ist Saarbrücken.

Sollte eine oder sollten mehrere Bestimmungen dieser Vereinbarung unwirksam sein oder werden, berührt dies die Wirksamkeit der übrigen Bestimmungen nicht. Die unwirksame Regelung ist durch eine wirksame zu ersetzen, die dem rechtlichen und wirtschaftlichen Willen der Parteien am nächsten kommt.

Saarbrücken, den 19. Juni 2020

Für das Saarland:

Für die LHS Saarbrücken:


Der Ministerpräsident Die Ministerin für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr Der Oberbürgermeister

Abbildung 2: Kooperations- und Finanzierungsvereinbarung

3. Modellvorhaben zur Weiterentwicklung der Städtebauförderung „MV“ – Übersicht der Teilprojekte

Die Beschlusslage für das Gesamtkonzept ist im folgenden Lageplan wiedergegeben:

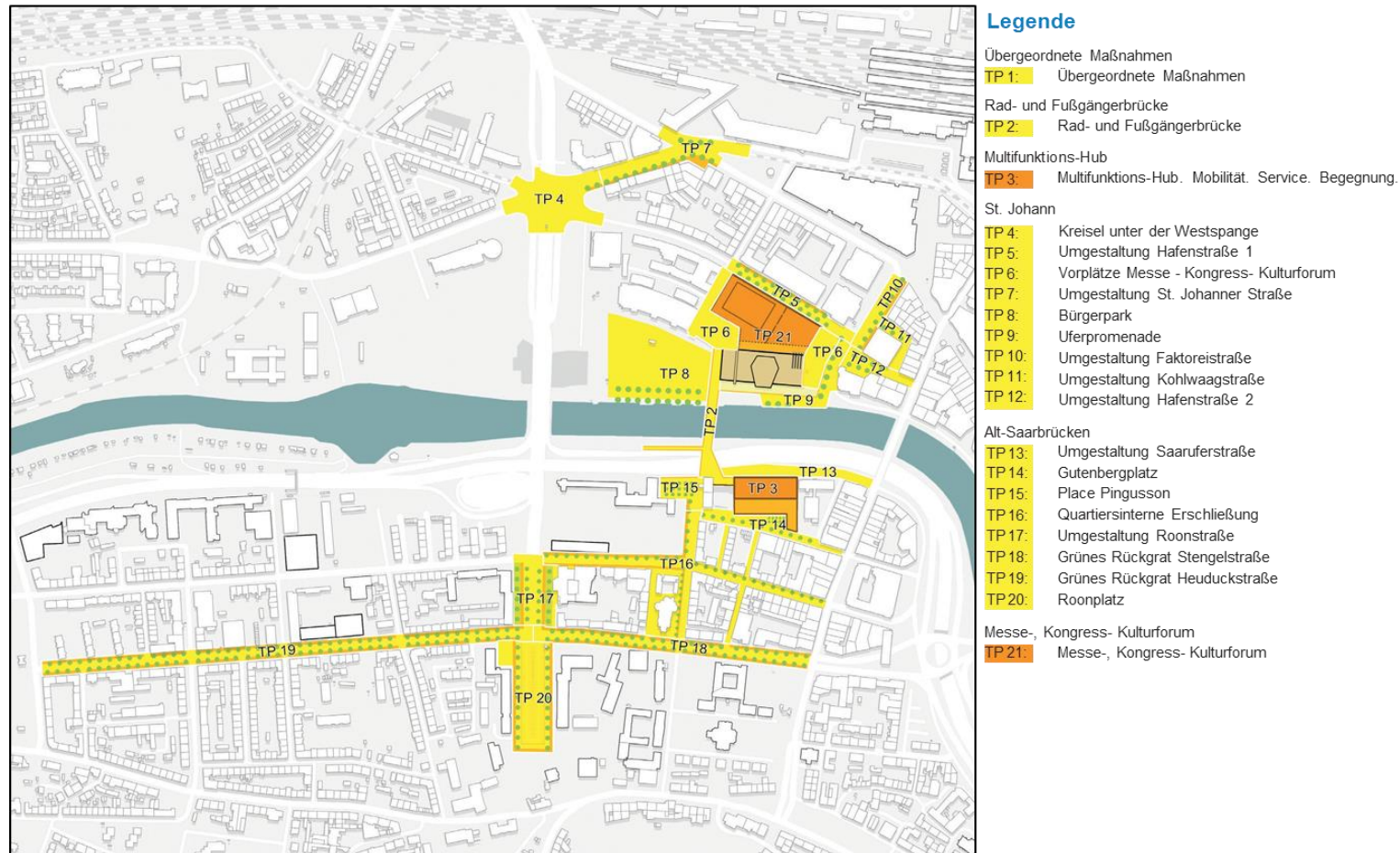


Abbildung 3: Konzept Gesamtplanung, Beschlusslage, LHS, 2019

Von diesen, im Gesamtkonzept zum Modellvorhaben (Stand 2019) zusammengeführten 21 Teilprojekten, sind die Teilprojekte TP 01 „Übergeordnete Maßnahmen“ und TP 03 „Multifunktions-Hub“ als konzeptionelle Teilprojekte einzuordnen, alle weiteren als bauliche Teilprojekte. Das in 2019 geschätzte Kostenvolumen des Gesamtkonzeptes beträgt rd. 127 Mio. €.

Für die Projektabwicklung und -umsetzung innerhalb des Projektes „Modellvorhaben zur Weiterentwicklung der Städtebauförderung“ stehen insgesamt 99 Mio. € zur Verfügung. Daher wurde mit den Gremienbeschlüssen aus 2019 beschlossen, die nachstehenden Teilprojekte - als **sog. „Kernprojekte“** - innerhalb des Kostenvolumens des „Modellvorhaben zur Weiterentwicklung der Städtebauförderung“, durchzuführen: (die nicht innerhalb der 99 Mio. € umsetzbaren Teilprojekte - **sog. „ergänzende Teilprojekte“** - sollen außerhalb des Modellvorhabens über andere weitere Förderprogramme umgesetzt werden).

Kernprojekte

TP 01 Übergeordnete Maßnahmen
TP 02 Rad- und Fußgängerbrücke
TP 03 Multifunktions-HUB
TP 04 Kreisel unter der Westspange
TP 05 Umgestaltung Hafestraße 1
TP 06 Vorplätze
TP 07 Umgestaltung St. Johanner Straße
TP 13 Umgestaltung Saaruferstraße
TP 14 Gutenbergplatz
TP 15 Place Pingusson
TP 21 Messe-, Kongress- Kulturforum

ergänzende Teilprojekte

TP 08 Bürgerpark
TP 09 Uferpromenade
TP 10 Umgestaltung Faktoreistraße
TP 11 Umgestaltung Kohlwaagstraße
TP 12 Umgestaltung Hafestraße 2
TP 16 Quartiersinterne Erschließung
TP 17 Umgestaltung Roonstraße
TP 18 Grünes Rückgrat Stengelstraße
TP 19 Grünes Rückgrat Heuduckstraße
TP 20 Roonplatz

In der nachfolgenden Grafik sind die Teilprojekte (= Kernprojekte) abgebildet, die innerhalb des max. zur Verfügung stehenden Finanzrahmens von 99 Mio. € umgesetzt werden sollen und die Beschlusslage für die „Kernprojekte“ darstellen.



Abbildung 4: Konzept 'Kernprojekte' Modellvorhaben (zwei konzeptionelle und neun bauliche Teilprojekte), Beschlusslage, LHS, 2019

4. Zielsetzungen des angepassten Gesamtkonzeptes CCC 2.0

Ziele des Gesamtkonzeptes

Die Zielsetzungen des Modellvorhabens des Gesamtkonzeptes aus dem Jahre 2019 haben sich nicht geändert. Durch die kooperativ angepasste Projektkonfiguration erfolgt lediglich eine Anpassung und Präzisierung der Ziele im Hinblick auf deren Umsetzbarkeit im Rahmen des Modellvorhabens.

Ziel des Saarbrücker Modellvorhabens zur Weiterentwicklung der Städtebauförderung ist es, durch das Einbinden von neuen Funktionen und das Verbinden bestehender Strukturen und Angebote, die Innenstadt von Saarbrücken aufzuwerten und innovative Entwicklungsimpulse zu setzen.

Im Rahmen des Gesamtprojektes sollen durch vielfältige Projekte und Maßnahmen die beiden Innenstadtquartiere „Westliche Innenstadt“ (St. Johann) und „Alt-Saarbrücken - Tallage“ vielfältig funktional und städtebaulich verbunden und aufgewertet werden.

Als ein wichtiges Projekt des Gesamtkonzeptes ist ein Erweiterungsneubau als Messe-, Kongress- Kulturforum zur bestehenden und denkmalgeschützten Congresshalle aus den 1960er Jahren in der westlichen Innenstadt im Stadtteil St. Johann geplant. Mit der Nachverdichtung und Neukonzipierung als multifunktionales Messe-, Kongress- Kulturzentrum soll ein vielfältiges Angebot geschaffen werden, das unterschiedliche Funktionen vereint.

Flankierend zu diesem städtebaulichen Hochbauprojekt sind weitere Maßnahmen geplant, die der verträglichen Einbindung des Messe-, Kongress- Kulturforums dienen, aber insbesondere auch die Schöpfung von Synergieeffekten für die Innenstadtquartiere und eine lebenswerte Innenstadt ermöglichen.

Vernetzung der Quartiere

Städtebauliches Ziel dieses Modellvorhabens ist die Vernetzung der Quartiere und die Verbindung der Stadtteile St. Johann und Alt-Saarbrücken und damit die Überwindung der „faktischen und subjektiven“ Barrierewirkung, welche von der Bundesautobahn 620 (BAB 620) und der Saar ausgehen. Mit dem Gesamtkonzept des Modellvorhabens möchten das Saarland und die Landeshauptstadt Saarbrücken an das bisher gemeinsam Erreichte anknüpfen und die übergeordnete Zielsetzung, die Verbindung der Stadtteile St. Johann und Alt-Saarbrücken, weiterführen.

Durch die städtebauliche Aufwertung im näheren Umfeld der bestehenden Congresshalle und des geplanten Erweiterungsbaues sollen die beiden Innenstadtquartiere „Westliche Innenstadt“ (St. Johann) und „Alt-Saarbrücken- Tallage“ – insbesondere für Fußgänger und Radverkehr – besser miteinander verbunden werden. Um dies zu erreichen, werden die Luisenbrücke und die Westspange als wesentliche, bestehende, verbindende Elemente zwischen den beiden Innenstadtquartieren für den Fuß- und Radverkehr städtebaulich und funktional aufgewertet. Durch gezielte Maßnahmen erfolgt der innerstädtische, regionale Lückenschluss in der Radverkehrsinfrastruktur und an die Schnellverbindung Richtung Universität.

Neben dem physischen Überbrücken der Barriere der BAB 620 und der Saar und der Intensivierung und Attraktivierung bestehender Rad- und Fußgängerbeziehungen werden funktionale Bezüge („Stadt der kurzen Wege“) zwischen den beiden Stadtquartieren, ihren Angeboten und Institutionen geschaffen.

Hierbei nimmt das geplante multifunktionale TP 21 „Messe-, Kongress- Kulturforum“ eine wichtige quartiersvernetzende Funktion ein, denn es soll auch als quartiersbezogener Begegnungsort dienen.

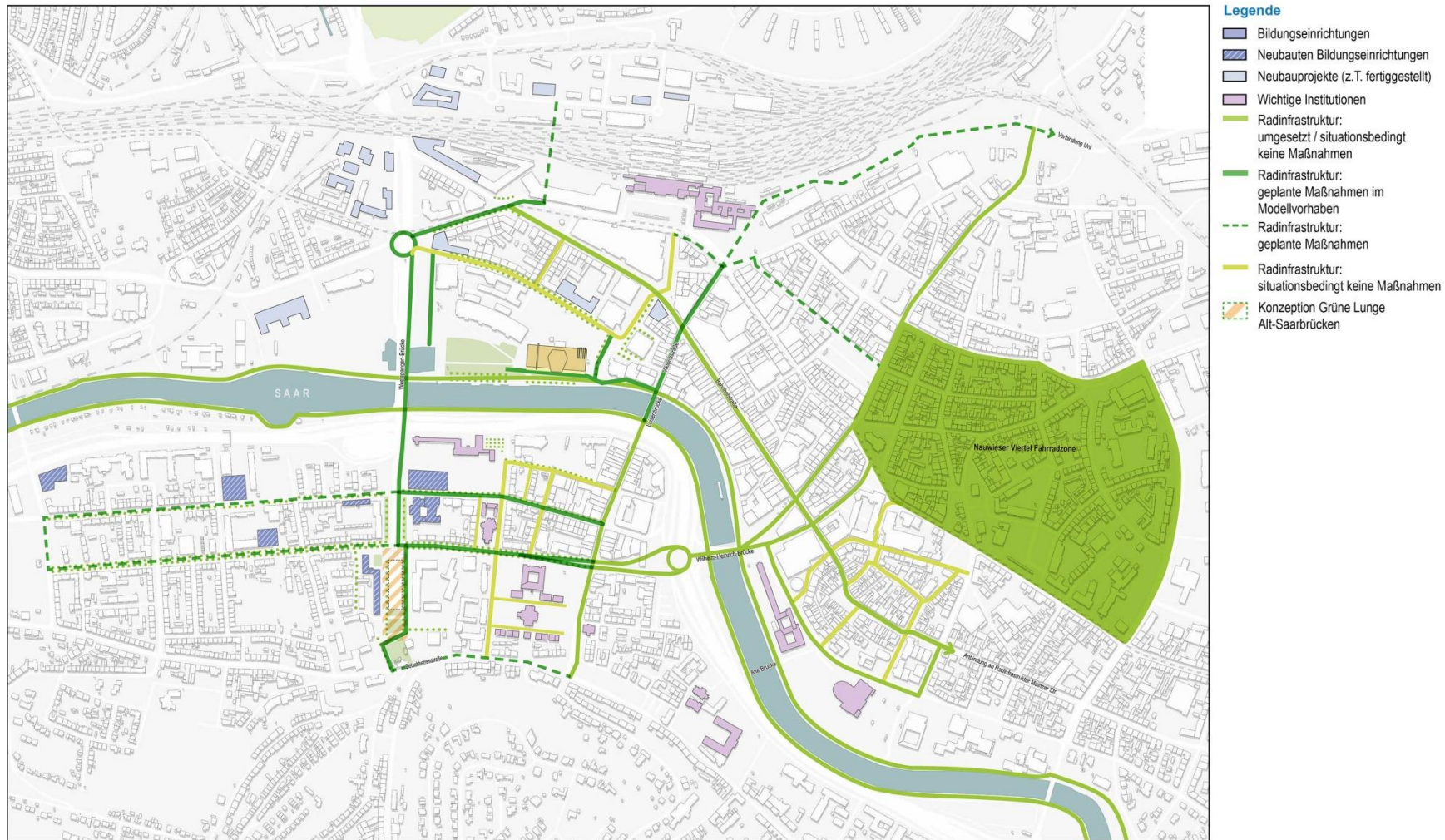


Abbildung 5: Lageskizze Radverkehr CCC 2.0, LHS, 2021

Urbane öffentliche Räume

Die Attraktivität der Straßen- und Platzräume ist ein wichtiger Faktor, der die Qualität des öffentlichen Raumes einer Stadt bestimmt und Menschen zusammenbringt, unabhängig von Alter, Fähigkeiten oder Interesse. Die öffentlichen Räume im Sinne eines „Design for all“ sind die Grundlage und das Bindeglied des gesellschaftlichen öffentlichen Lebens.

Auf Grund der hohen Flächenversiegelung und Bebauungsdichte sind die kleinklimatischen Verhältnisse in beiden Innenstadtquartieren ungünstig. Der Zugang zu öffentlichen Räumen und Grünanlagen mit Aufenthaltsqualität ist gerade im bevölkerungsreichen Stadtteil Alt-Saarbrücken stark eingeschränkt. Der Hafenselpark - mittlerweile als Gartendenkmal eingestuft - soll deshalb eine umfangreichere Ausgleichsfunktion übernehmen. Eine fußläufige Verbindung über die benachbarten Brücken (Westspange und Luisenbrücke) ist derzeit jedoch nur sehr unattraktiv möglich, daher dient vor allem die städtebauliche Aufwertung der bestehenden Luisenbrücke im Hinblick auf den Fuß- und Radverkehr auch der verbesserten Erreichbarkeit dieser bekannten Grünanlage als innerstädtischer Naherholungsraum für Alt-Saarbrücken mit nachhaltigen Mobilitätsformen.

Da in Alt-Saarbrücken kaum öffentliche und private Grünflächen vorhanden sind, sollen Straßenräume als begrünte Aufenthaltsräume und Plätze aufgewertet werden. Die 60er Jahre Planungen der autogerechten Stadt führten zu überdimensionierten Verkehrsflächen und sollen zugunsten von Rad- und Gehwegen zurückgeplant werden zu anwohnerfreundlichen Aufenthaltsräumen und neuen Grünräumen mit entsprechender Stadtmöblierung. Aufenthaltsqualität, ökologische Qualität, Kleinklima und Luftqualität werden verbessert. Durch diese Maßnahmen wird auch eine Reaktivierung der Erdgeschossflächen für gewerbliche, öffentliche oder soziale Nutzungen bewirkt sowie die Aufwertung des Wohnumfeldes durch private Folgeinvestitionen vorbereitet.

Bestehende grüne Freiräume sowie deren Zugänglichkeit sind zu sichern und wiederherzustellen um offene Räume für alle multifunktional nutzbar zu machen. Neue Grünverbindungen schaffen, Straßenräume mit grünen Plätzen („Pocketparks“), Alleen, Baumreihen und einzelnen Baumpflanzungen gliedern und aufwerten sind dabei besondere Beiträge zur Anpassung an den Klimawandel. Dies sind die Grundsätze für alle Maßnahmen zur Aufwertung des öffentlichen Raums und damit für das Gesamtkonzept des Modellvorhabens zur Weiterentwicklung der Städtebauförderung.



Abbildung 6: Lageskizze Grünflächen CCC 2.0, LHS 2021

Zentrale Innenstadt

Der Standort für das neue Messe-, Kongress- Kulturforum liegt direkt am zentralen Geschäfts- und Dienstleistungsbereich der Innenstadt mit einer Vielzahl von Gewerbe-, Handels- und Dienstleistungsunternehmen. Dieser Lagevorteil wird als wichtiger Faktor für die ökonomische Gesamtragfähigkeit bzw. Zweckmäßigkeit des Konzepts erachtet, da hierdurch zusätzliche Frequenzen kaufkraftstarker Besucherinnen und Besucher, die idealerweise mehrere Tage in Saarbrücken verbringen, in Form einer Umweg-Rendite generiert werden können.

Der Kongress-, Messe- und Kulturmarkt stellt ein großes Wachstumssegment dar, das wirtschaftliche Wertschöpfung generiert und standortpolitisch gerade für die Landeshauptstadt und das Oberzentrum Saarbrücken und in der Folge für das gesamte Saarland und die grenzüberschreitende Region Saar-Moselle von großer Bedeutung ist.

Mit dem Standort in der Innenstadt hebt sich das geplante Messe-, Kongress- Kulturforum von anderen vergleichbaren Angeboten ab. Die räumliche Nähe und die Vernetzung mit den vielfältigen Angeboten der zentralen Innenstadt bieten nicht nur für die unmittelbare und mittelbare Anwohnerschaft, sondern auch für die Besucherinnen und Besucher des neuen Kulturforums Saarbrücken einen Mehrwert.

Die neuen Angebote des Messe-, Kongress- Kulturforums sollen mit bestehenden Orten und Angeboten in den Innenstadtquartieren verwoben werden. So könnte beispielweise das denkmalgeschützte Gebäude des Kultusministeriums - die ehemalige Französische Botschaft, erbaut in den 1950er Jahren im Stil des „Mouvement Moderne“ vom französischen Architekt und Städteplaner Georges-Henri Pingusson - temporär als repräsentativer, öffentlicher Ort für Veranstaltungen und Empfänge dienen.

Weitere geschichtsträchtige Plätze und bestehende Begegnungsorte, wie das barocke Ensemble der Ludwigskirche und die Friedenskirche, sollen ebenfalls eingebunden und „bespielt“ werden. Das Gesamtkonzept des Modellvorhabens in Saarbrücken schließt damit nicht nur räumlich, sondern auch funktional an das aktuelle Projekt „Barock trifft Moderne“, gefördert durch Mittel der „Nationalen Städtebauförderung“, an. Neue Funktionen, eingebunden durch das Messe-, Kongress- Kulturforum, bereichern auch baukulturell die beiden Innenstadtquartiere.

Der Bildungsstandort Alt-Saarbrücken, in dem der Neubau der zentralen Ausbildungsstätte der Handwerkskammer (HWK), die Hochschule der Bildenden Künste (HBK), die Hochschule für Technik und Wirtschaft (HTW), zukünftig das Landesinstitut für Pädagogik und Medien (LPM) sowie zahlreiche weitere Bildungseinrichtungen vertreten sind, bietet innovative und vielfältige Kooperationsmöglichkeiten innerhalb des Quartiers.

Synergie der wichtigen Teilprojekte

Damit das Konzept der Einbindung und Vernetzung des multifunktionalen Messe-, Kongress- Kulturforums in die beiden Quartiere der westlichen Innenstadt und der Tallage Alt-Saarbrückens funktioniert, sind wichtige Scharnier- und Verbindungsfunktionen erforderlich.

Derzeit fehlt es noch an einem verbindenden Element.

Die städtebauliche Aufwertung der bestehenden Luisenbrücke zur zentralen Rad- und Fußgängerverbindung zwischen der westlichen Innenstadt und der Tallage Alt-Saarbrückens schafft eine physische Verbindung zwischen den Quartieren und ihren vielfältigen Nutzungen.

Die bewusste, konsensuale Entscheidung des Verzichtes des Brückenneubaus zu Gunsten der Aufwertung eines Bestandsbaues, bedingt den Fortfall des ursprünglichen TP 03 „Multifunktions-Hub“ im Rahmen des Modellprojekts. Zusätzlich zum TP 21 soll außerhalb des

Modellvorhabens der Bau eines Parkhauses auf dem Saartoto in der Saaruferstraße Gelände zur Komfortsteigerung für Besucherinnen und Besucher des Messe-, Kongress-Kulturzentrums umgesetzt werden.

Das neue Messe-, Kongress- Kulturforum soll im Zusammenspiel mit der bestehenden Congresshalle, durch Ausstellungen bis hin zu Kooperationen bei der Nutzung von Räumen und Ausrichtung von Veranstaltungen, für lokale Institutionen und Einrichtungen nicht nur zum Schaufenster der Stadt, der grenzüberschreitenden Region und des Saarlandes werden, sondern auch der Multifunktionalität und Vernetzung im Stadtquartier und unter den Stadtquartieren dienen.

Um eine stärkere Multifunktionalität im Quartier Tallage Alt-Saarbrücken zu fördern und die vorhandenen Funktionen besser miteinander zu verknüpfen soll der bestehende derzeit vollständig versiegelte „Roonplatz“ zur „Grüne Lunge Alt-Saarbrücken“ (TP 20) im Modellvorhaben zur späteren Umsetzung entwickelt werden.

Die „Grüne Lunge Alt-Saarbrücken“ soll im Späteren einen multifunktionalen Hub darstellen. Neben der Basisnutzung „Parken“, die bereits heute, wenig attraktiv, auf dem Roonplatz realisiert ist, soll die „Grüne Lunge“ als „Service- und Mobilitätshub“ auch die Funktion einer Mobilitätsstation übernehmen, in der Verleih- und Sharingkonzepte u. a. für PKW, Fahrrad und Scooter eingebettet sind sowie der multimodale Umstieg zum Umweltverbund im Sinne einer nachhaltigen Mobilität im Quartier organisiert werden. Die „Grüne Lunge“ soll funktional über einen innovativen Verkehrsknoten hinausgehen. Vielmehr soll mit ihr ein neues Quartierszentrum konzipiert und geschaffen werden, welches allen Bedürfnissen der dort ansässigen Bewohnerinnen und Bewohner und allen Nutzenden gerecht wird.

Die Nutzungskombination soll gemeinschaftlich mit den zivilgesellschaftlichen Akteurinnen und Akteuren im Quartier entwickelt werden.

Aufgrund der vielfältigen Entwicklungen im gesamten Umfeld des Roonplatzes (Umnutzung RZVK-Gebäude, Entwicklungswünsche Diakonie, Neubau Hochschule HBK, näheres siehe unter TP 20) und des damit erhöhten Abstimmungsbedarfes, soll das TP 20 inhaltlich

die Konzeptausschreibung zur Entwicklung eines geeigneten Nutzungskonzeptes sowie den städtebaulich / architektonischen Wettbewerb enthalten. Daher soll die Umsetzung des eigentlichen Hochbaus erst nach dem Abschluss des Modellvorhabens und dem Einklang aller Umfeldplanungen erfolgen.

Mit dem Modellvorhaben auf Basis des Gesamtkonzepts zur Einbindung des Messe-, Kongress- Kulturforums soll vorrangig die Innenstadt von Saarbrücken aufgewertet werden. Dies wird erreicht, in dem neue Funktionen in die Innenstadt eingebunden, die beiden Innenstadtquartiere städtebaulich-funktional verbunden und öffentliche Räume aufgewertet werden.

Mit dieser Zielsetzung werden die langjährigen und übergeordneten Entwicklungsstrategien der Landeshauptstadt Saarbrücken fortgeführt. Die Stärkung und der Erhalt der Attraktivität sowie der Resilienz waren und sind gemeinsame Leitbilder städtebaulicher Konzepte, Planungen und Maßnahmen. Insbesondere bezogen auf die Innenstadt Saarbrücken wurde dieses Leitbild in sektoralen sowie integrierten Studien und Konzepten (Teilräumliches Entwicklungskonzept Innenstadt 2018, ISEK Innenstadt, Verkehrsentwicklungsplan Saarbrücken 2030, Freiraumentwicklungsprogramm, Klimaanalyse, Hochwasserschutz, Lärminderungsplanung, etc.) untersucht.

Das Zielkonzept für das Modellvorhaben

Durch das Modellvorhaben werden strategische Weichenstellungen für die westliche Innenstadt und die Tallage Alt-Saarbrückens vorgenommen. Damit diese strategischen Entscheidungen unter Berücksichtigung aller relevanten Belange zielgerichtet getroffen werden, ist ein gesamträumliches Zielkonzept erarbeitet worden.

Das Zielkonzept der Landeshauptstadt zum Modellvorhaben dient zum einen als Orientierungsrahmen für die Entwicklung von Handlungsfeldern und Maßnahmen und zum anderen als Bewertungsmaßstab. Es ist auch Grundlage für die spätere Evaluation bei der Umsetzung des Modellvorhabens. Es ist somit eine Leitlinie, die fachlich den Rahmen für das Modellvorhaben vordenkt.

Die für das Modellvorhaben entwickelten Ziele ordnen sich dem übergeordneten Leitziel der Stadtentwicklung „Lebensqualität und Urbanität“ unter, welches als eines von 10 Handlungsfeldern im Stadtentwicklungskonzept 2009 beschlossen wurde. Das städtebauliche Entwicklungskonzept beinhaltet die Bestandsanalysen für einzelne Handlungsfelder und definiert einen langfristigen Handlungsrahmen für die städtebauliche Entwicklung Saarbrückens. In Fachkonzepten wie dem „Verkehrsentwicklungsplan 2030“, dem „Freiraumentwicklungsprogramm“ oder dem „Einzelhandels- und Zentrenkonzept“ wurden sektorale Strategien erarbeitet. Im „Teilräumlichen Entwicklungskonzept Innenstadt“ wurden die Fachkonzepte auf den betrachteten Raum heruntergebrochen und konkretisiert.

Aus den Förderkriterien des Bundes für das Modellvorhaben wurden aus den vorangehend genannten, sektoralen und teilräumlichen Entwicklungskonzepten Saarbrückens fünf gleichrangige Oberziele abgeleitet.

Die fünf Oberziele werden in fünf Entwicklungsstrategien für den Handlungsraum verfolgt. Die fünf Oberziele sind: Resilienz, Zugänglichkeit, Vernetzung, Nachhaltigkeit, Vielfalt. Dazu wurden Kriterien zur Innovation im Rahmen des Modellvorhabens ausgearbeitet. Diese Oberziele sind in verschiedenen Aspekten vordefiniert und können im Rahmen der Projekte für Planungen und Umsetzungen Anwendung finden.

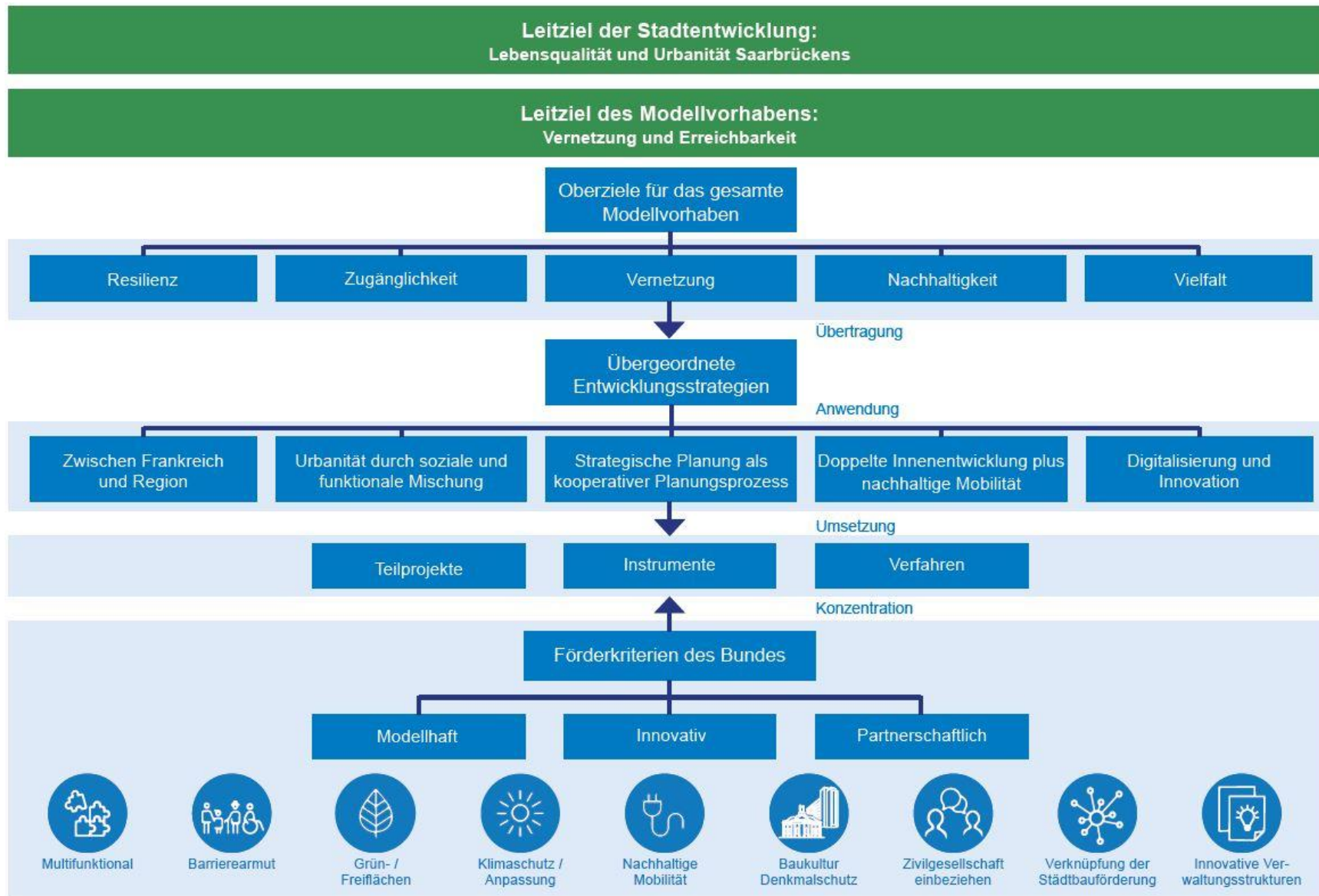


Abbildung 7: Zielkonzept der Landeshauptstadt Saarbrücken zum Modellvorhaben, LHS, 2019

Oberziele für das Modellvorhaben

Der Begriff **Resilienz** kann zur Beschreibung der Art und Weise herangezogen werden, wie Menschen oder Systeme auf Störungen reagieren, wie z. B. Anpassung an den Klimawandel. Resilienz beschreibt die Eigenschaft, mit belastenden Situationen umgehen zu können. Der Begriff kann mit Widerstandsfähigkeit oder Robustheit, Elastizität oder Spannkraft übersetzt werden. Dabei hat Resilienz viele Facetten, hier ist im Kern der Ansatz der Flexibilität, Multifunktionalität und Wandelbarkeit definiert. Das Oberziel kann darauf heruntergebrochen werden, dass sich die Nutzungen des öffentlichen Raumes und die Gebäude an geänderte Rahmenbedingungen und Bedarfe flexibel anpassen können.

Unter **Zugänglichkeit** kann die Sicherung der Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen als auch die weitgehende Zielsetzung der Barrierefreiheit verstanden werden. Im Planungsprozess soll auch die Teilhabe an digitalen Entwicklungen oder die Mitwirkung an dem Modellvorhaben unter dem Begriff aufgefasst werden.

Unter **Vernetzung** wird u. a. verstanden, dass Grün- und Freiflächen mit den Quartieren und quartiersübergreifend vernetzt werden. Vernetzung meint auch die Kooperation und Verknüpfung unterschiedlicher inhaltlicher und fachlicher Sichtweisen.

Nachhaltigkeit steht als Handlungsprinzip zur Ressourcen-Nutzung – oder auch zum Verzicht – bei dem die Bewahrung der wesentlichen Eigenschaften, der Stabilität und der natürlichen Regenerationsfähigkeit des jeweiligen Systems im Vordergrund steht. Nachhaltigkeit kann mit Vermeidung negativer Umwelteinwirkungen, wie z. B. Hochwasserschutz einhergehen, als auch als zeitgenössische baukulturelle Weiterentwicklung verstanden werden.

Vielfalt kann funktional und zeitlich verstanden werden, wie z. B. bezogen auf die Gestaltung von Freiräumen unter Aspekten der Stadtökologie, oder als flexible, zeitliche Belegung von Funktionen, wie z. B. Mehrfachbelegungen von Stellplätzen. Auch auf die Erarbeitung von Planungsprozessen als inter-disziplinärer, zielgerichteter Austausch in Kooperation unterschiedlichster Akteure und Partner kann sich der Begriff beziehen.

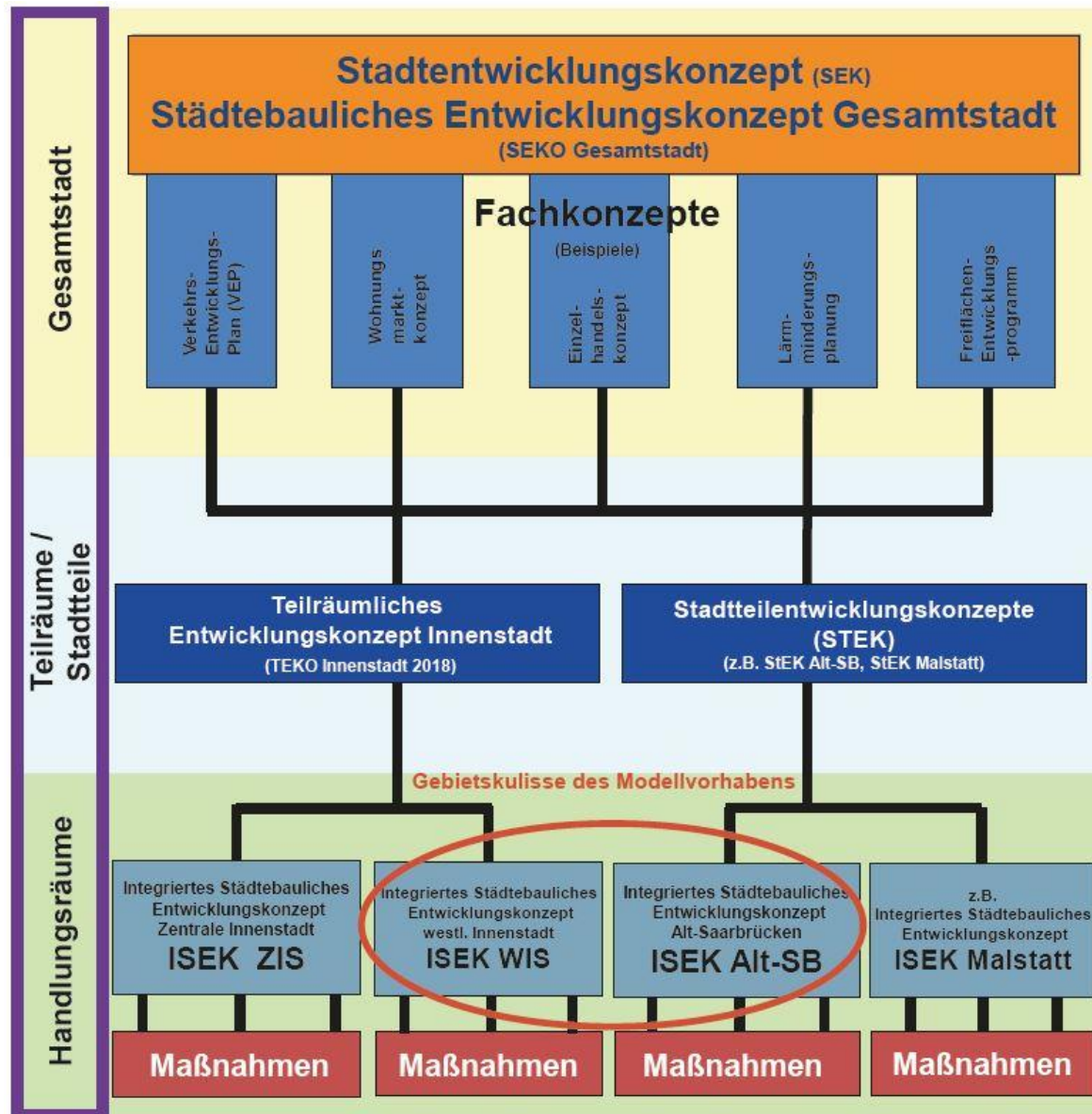
5. Integrierte Entwicklungsplanung und Förderprogramme

Teilräumliches Entwicklungskonzept Innenstadt

Als Grundlage für die weitere städtebauliche Planung in der Innenstadt hat das Stadtplanungsamt in 2018 diese beiden städtebaulichen Konzepte aktualisiert bzw. erarbeitet:

- Das TEKO „Innenstadt 2018“ beschreibt die aktuellen Rahmenbedingungen und Ziele der städtebaulichen Planung sowie die Probleme und Potenziale der vier wichtigsten Handlungsräume Zentrale Innenstadt, Mühlenviertel, Westliche Innenstadt und Alt-Saarbrücken Tallage.
- Das ISEK „Zentrale Innenstadt“ konzentriert sich räumlich auf den Bereich zwischen Beethovenstraße und Berliner Promenade bzw. Rathaus und Hauptbahnhof. Es konkretisiert die Probleme und Potenziale und benennt die Maßnahmen, die im Rahmen des Stadtumbaus in den nächsten Jahren zur Städtebauförderung angemeldet werden sollen.

Das TEKO Innenstadt 2018 definiert räumlich die Innenstadt auf der Grundlage der vier statistischen Bezirke: 131 Hauptbahnhof, 132 Nauwieser Viertel, 133 St. Johanner Markt und 111 Schlossplatz. Das Konzept beschreibt im ersten Teil die Rahmenbedingungen der Innenstadt und formuliert die Ziele ihrer zukünftigen Entwicklung über zwölf Handlungsfelder. Zu diesen gehören:



1. Städtebau
2. Demografie und soziale Entwicklung
3. Wohnen
4. Bildung und soziale Infrastruktur
5. Mobilität
6. technische Infrastruktur und Entsorgung
7. Einzelhandel
8. Büroflächen
9. Umwelt und Klima
10. Grünflächen und Freiräume
11. Urbaner öffentlicher Raum
12. Kultur und Tourismus.

Die Entwicklungsziele werden auf der Grundlage der analysierten Rahmenbedingungen und bereits vorhandener Konzepte (Verkehrsentwicklungsplan 2030, Wohnungsmarktkonzept, Einzelhandelskonzept, Lärmminderungsplanung, Freiflächenentwicklungsprogramm) abgeleitet.

Abbildung 8: System Stadtentwicklungsplanung

6. Förderprogramme

Im zweiten Teil des TEKO Innenstadt 2018 werden vier Teilräume näher beleuchtet. Für diese werden Probleme und Schwächen sowie Chancen und Potenziale beschrieben und bereits beschlossene Entwicklungsziele dargestellt. Aus den geschilderten Problemen und Schwächen bzw. Potenzialen und Chancen ergeben sich in der Innenstadt vier räumliche Handlungsschwerpunkte der Stadterneuerung. Zu diesen zählen:

- Zentrale Innenstadt
- Westliche Innenstadt
- Mühlenviertel und
- Alt-Saarbrücken Tallage

ISEK Innenstadt

Das „Integrierte städtebauliche Entwicklungskonzept (ISEK) „Zentrale Innenstadt“, basiert auf dem TEKO Innenstadt und dient vor allem als Handlungsrahmen für die Städtebauförderung. Es ist ein städtebauliches Konzept für die „Zentrale Innenstadt“ die City zwischen Bahnhofstraße und Kaiserstraße, zwischen Reichsstraße und Betzenstraße. Es werden die städtebaulichen Probleme und Funktionsschwächen sowie die Potenziale der zentralen Innenstadt dargelegt und Maßnahmen zur Behebung von Mängeln und Missständen definiert.

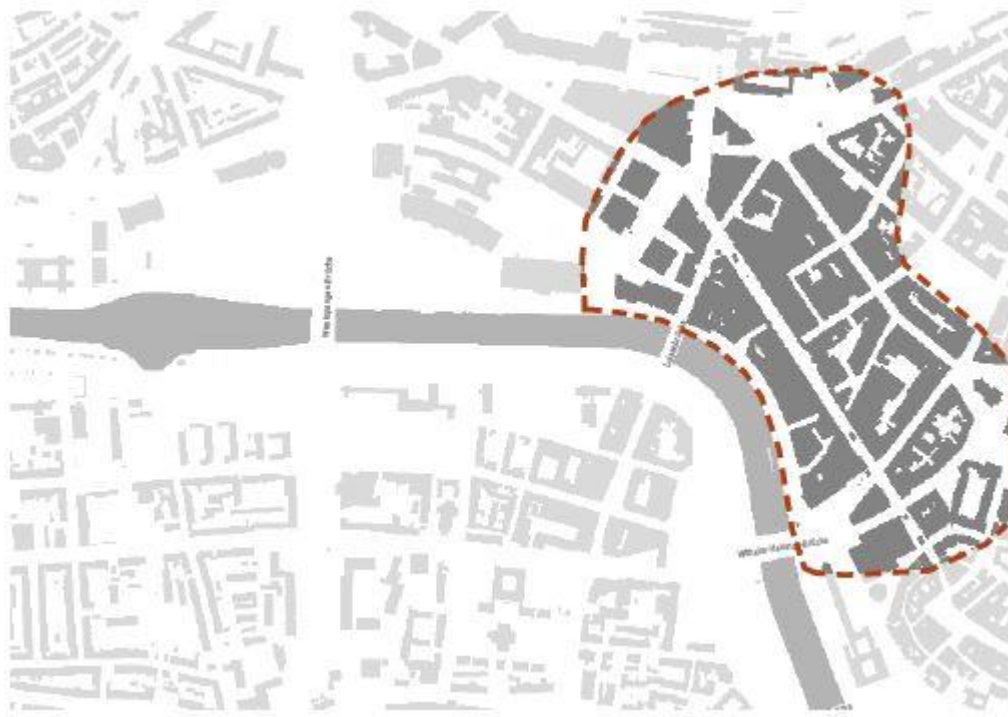


Abbildung 9: ISEK Zentrale Innenstadt

Zur Durchführung des Stadtumbaus hat der Stadtrat am 12. Juli 2016 das Stadtumbaugebiet „Zentrale Innenstadt“ festgelegt. Die Gesamtmaßnahme

„Zentrale Innenstadt“ wurde vom Land bereits seit 2016 in das Städtebauförderungsprogramm aufgenommen. Auf der Grundlage der derzeitigen Funktionsschwächen, der Chancen und Potenziale formuliert das ISEK „Zentrale Innenstadt“ Maßnahmen.

Folgende Maßnahmen sind vorgesehen:

- Konzeptionelle Planungen (ISEK, Bebauungsplan-Aktualisierungen, Planungen zum Radverkehr Innenstadt)
- Ordnungs- und Baumaßnahmen (Neugestaltung des öffentlichen Raumes, Sanierung von Straßen und Brücken)
- Private Baumaßnahmen (Aufwertung von Kolonnaden und Fassaden, Innenhofbegrünungen)
- Unterstützung lokaler Aktivitäten (Verfügungsfonds für Standortgemeinschaften, Passantenzählung, Öffentlichkeitsarbeit).

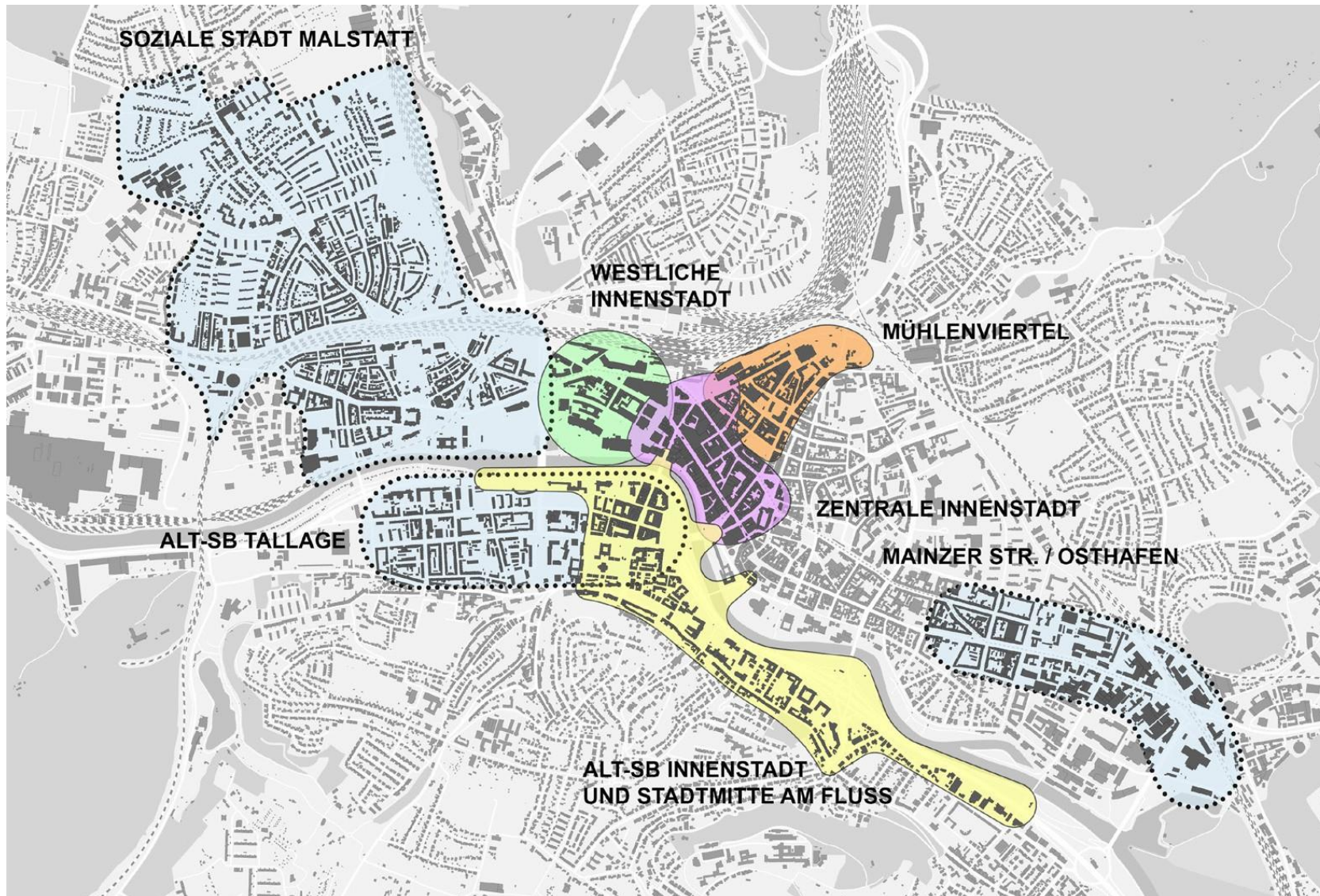


Abbildung 10: Handlungsräume der Innenstadt und angrenzende Handlungsräume, Teilräumliches Entwicklungskonzept Innenstadt 2018

7. Übersicht Gebietskulissen des Modellvorhabens

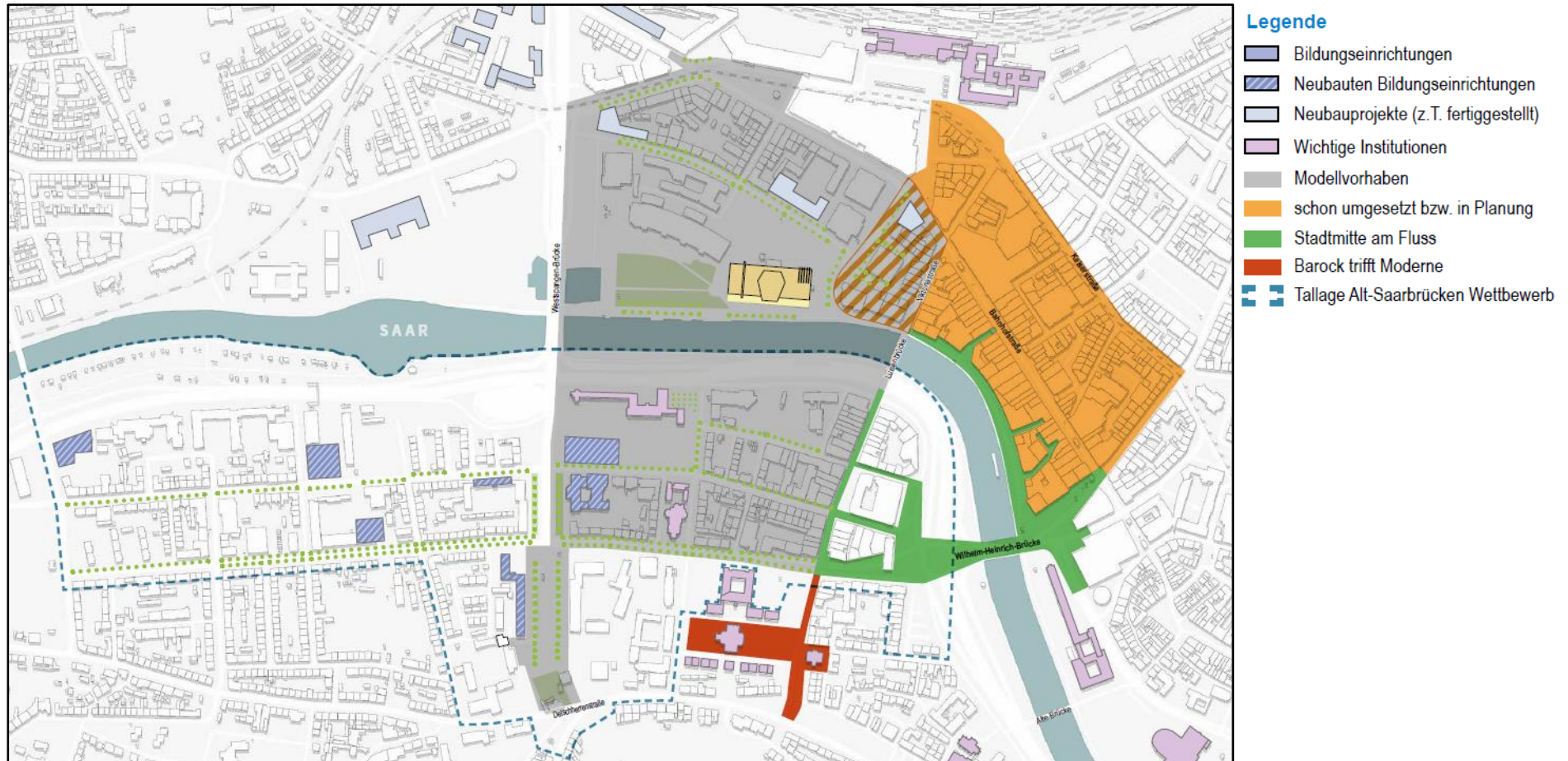


Abbildung 11: Übersicht Gebietskulissen

Stadtteilübergreifende Gebietskulisse

Mit dem Modellvorhaben ist beabsichtigt, an die bestehenden und abgeschlossenen Fördergebiete im Umfeld anzuknüpfen. Die jeweiligen Ziele sollen durch die neue Planung unterstützt werden. Die neue Gebietskulisse schließt daher nicht nur sachlich, sondern auch räumlich an die bestehenden und abgeschlossenen Fördergebiete an. Die neue Förderkulisse für das Modellvorhaben erstreckt sich auf St. Johanner Seite von der Trierer Straße im Norden, der Faktoreistraße im Osten und der Westspange im Westen. Über die Saar auf Alt-Saarbrücker Seite erstreckt sich die Gebietskulisse weiter über die Roonstraße, entlang der Heuduckstraße bis zum Busdepot / Malstatterstraße, im Süden entlang der Deutschherrnstraße, die Eisenbahnstraße als östliche Abgrenzung und die Saaruferstraße im nördlichen Bereich.

Die neue Gebietskulisse (ca. 52,8 ha) schließt an das bestehende Stadtumbaugebiet „Zentrale Innenstadt“ an. Mit der Integration eines Messe-, Kongress- Kulturzentrums in die Innenstadt sollen Synergien zu den bereits realisierten Maßnahmen im Rahmen von:

- Stadtmitte am Fluss (Stadtumbaugebiet „Stadtmitte am Fluss“)
- Sanierungsgebiet „Berliner Promenade“
- Projekte der Finanzierungsvereinbarung (Fin-V zwischen Stadt und Land)
- Nationale Städtebauförderung „Barock trifft Moderne“ (Abschluss 2020)

Die städtebauliche Zielsetzung der Aufwertung des öffentlichen Raums soll mit dem Modellvorhaben fortgeführt werden. Allen Maßnahmen ist gemein, dass ein Interessenausgleich zwischen den Innenstadtbesuchern und Verkehrsteilnehmern angestrebt wird. Hier gilt es integrierte Lösungen zu finden, die einerseits die Erreichbarkeit und Übersichtlichkeit des Verkehrsnetzes sicherstellen und weiter optimieren, andererseits aber insbesondere die Attraktivität für nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer und die Stadtgestalt verbessern.

8. Fachkonzepte

Verkehrsentwicklungsplan Saarbrücken 2030

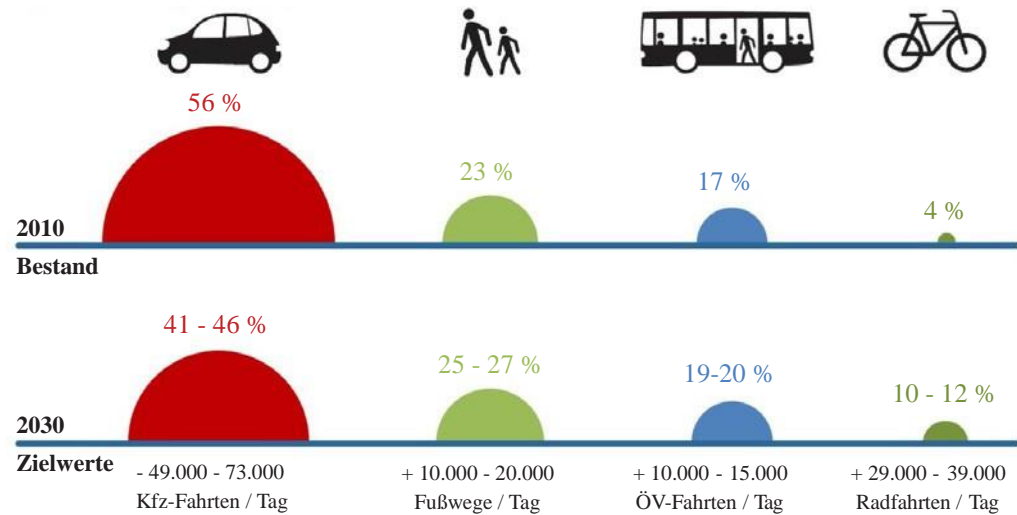


Abbildung 12: Modal Split Saarbrücken, Bestand und Zielwerte, VEP 2030

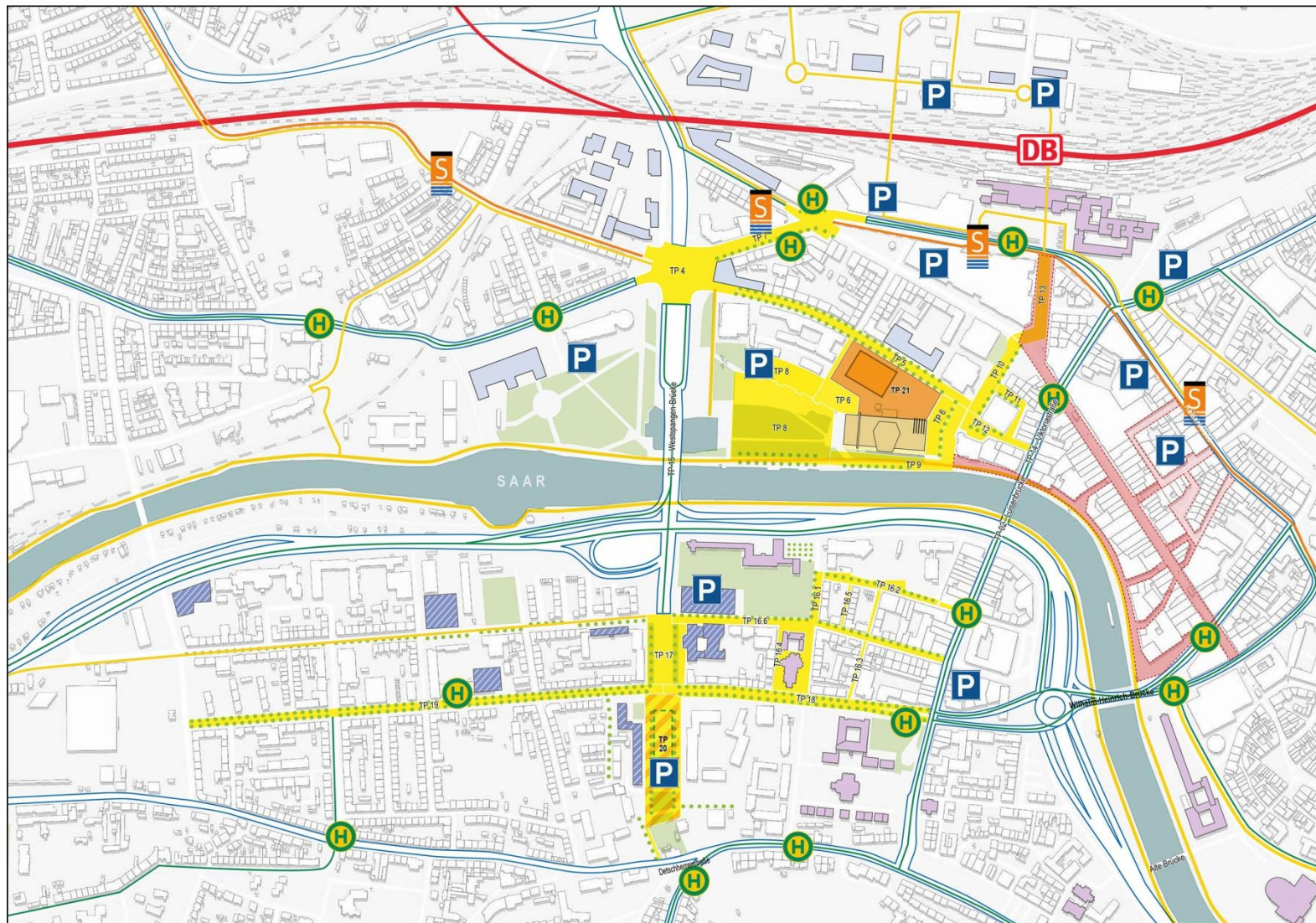
Mit der Verabschiedung des Verkehrsentwicklungsplans VEP 2030 hat der Stadtrat im November 2016 die Rahmenbedingungen für die weitere Entwicklung der Mobilität in Saarbrücken gesetzt.

Die im Planwerk definierten gesamtstädtischen Ziele und Maßnahmen haben einerseits unmittelbare Auswirkungen auf die grundsätzliche Konzeption des Modellvorhabens, die sich insbesondere in der Wahl der Innenstadtstandorte (Innenentwicklung vor Außenentwicklung) zeigt. Andererseits sind die Ziele und Maßnahmen des VEP 2030 auch auf der Ebene der eigentlichen Ausgestaltung des Projektes wiederzufinden. Dabei erfolgt eine enge Verzahnung der im VEP 2030 definierten Maßnahmen in St. Johann und Alt-Saarbrücken mit dem

Projekt. Ausgehend von einer immer noch sehr hohen Nutzung des Automobils in der Verkehrsmittelwahl (56% zum Erhebungszeitpunkt) definiert der VEP Zielgrößen für den Modal Split bis zum Jahr 2030. Die Nutzung des Automobils soll um 10 – 15% durch eine gleich große Steigerung im Umweltverbund reduziert werden (vgl. VEP 2030, Handlungskonzept, S.28).

Die Steigerung kann mit der Innenstadtlage des Messe-, Kongress- Kulturzentrums am besten erreicht werden, da der Standort sowohl für den Fuß- als auch den Radverkehr nahezu ideal im Stadtgefüge liegt. Zugleich ist im ÖPNV die Nähe zum Hauptbahnhof, der auch zentraler Haltepunkt der Stadtbahn und der städtischen Buslinien ist, eine ideale Basis für eine klima- und umweltschonende Verkehrsmittelwahl im Zusammenhang mit dem Modellprojekt.

Die Sicherung der Erreichbarkeit des Oberzentrums Saarbrücken ist eine für die Stadt wichtige Aufgabe aus dem VEP 2030, so dass – auch im Hinblick auf das Modellvorhaben – der nicht zu vermeidende MIV-Verkehr noch in akzeptabler Leistungsfähigkeit abgewickelt werden muss. Wo dies nicht gegeben sein wird, sind infrastrukturelle Lösungsansätze entwickelt worden, damit auch dieses Ziel des VEP 2030 erreicht werden kann.



Legende

- Bildungseinrichtungen
- Neubauten Bildungseinrichtungen
- Neubauprojekte (z.T. fertiggestellt)
- Wichtige Institutionen

St. Johann

- TP 2: Aufwertung Luisenbrücke
- TP 4: Kreisverkehr unter der Westspange
- TP 5: Umgestaltung Hafensstraße 1
- TP 6: Vorplätze
- TP 7: Umgestaltung St. Johanner Straße
- TP 8: Vom Bürgerpark zum Hafensinselpark
- TP 9: Uferpromenade und Congress-Steg
- TP 10: Umgestaltung Faktoreistraße
- TP 11: Umgestaltung Kohlwaagstraße
- TP 12: Umgestaltung Hafensstraße 2
- TP 13: Colorful city - Sicher zum Hauptbahnhof, Parken und ÖPNV
- TP 14: Umgestaltung und Aufwertung Viktoriastraße
- TP 15: Übergreifende Maßnahmen Radinfrastruktur z. B. Westspange

Alt-Saarbrücken

- TP 16.1: Umgestaltung Keplerstraße
- TP 16.2: Umgestaltung Gutenbergstraße
- TP 16.3: Umgestaltung Neugeländstraße
- TP 16.4: Umgestaltung Dragonerstraße
- TP 16.5: Umgestaltung Gabelsbergerstraße
- TP 16.6: Umgestaltung Hohenzollernstraße bis HWK
- TP 17: Umgestaltung Roonstraße
- TP 18: Grünes Rückgrat Stengelstraße
- TP 19: Grünes Rückgrat Heuduckstraße
- TP 20: Konzeption Grüne Lunge Alt-Saarbrücken

Messe - Kongress - Kulturzentrum

- TP 21: Messe-, Kongress-, Kulturforum

Abbildung 13: ÖPNV Infrastruktur

Freiraumentwicklungsprogramm



Abbildung 14: Freiraum am Staden

Das Freiraumentwicklungsprogramm Saarbrücken (FEP) setzt Ziele für die Freiraumplanung der Landeshauptstadt und konnte sich erfolgreich als offensives Instrument etablieren. Das Programm zielt darauf ab, Stadtbild und Stadtentwicklung durch Qualifizierung und Profilierung der Freiräume positiv zu beeinflussen, Transformationsprozesse aufzugreifen und Prioritäten zur Freiraumgestaltung zu setzen. Es dient zudem als Grundlage für das aktuelle Stadtentwicklungs- sowie das städtebauliche Entwicklungskonzept der Landeshauptstadt Saarbrücken.

„Die Stadt und das Städtische erleben eine Renaissance. Der seit Jahrzenten andauernde Prozess der sich in die Region ausdehnenden Städte schwächt sich ab.

Doch die Stadt ist längst Region geworden und Stadtentwicklungs- und Freiraumpolitik muss sich auch vor dem Hintergrund demografischer, sozialer und wirtschaftlicher Entwicklungen neu orientieren.

Aus dieser Erkenntnis heraus hat die Landeshauptstadt Saarbrücken die Aufstellung des Freiraumentwicklungsprogramms beschlossen. Es ist notwendig, die Grün- und Freiräume Saarbrückens an die Veränderungen der Stadtgesellschaft und der Stadträume anzupassen.

Dabei sollen (1) Stadtbild und Stadtentwicklung durch Qualifizierung und Profilierung der Freiräume positiv beeinflusst; (2) Strukturwandel und Transformationsprozesse aufgegriffen und (3) Prioritäten und Gestaltungsschwerpunkte formuliert werden.

Freiraum wird als Zwischenraum zwischen den Baukörpern verstanden, d. h. als unbebaute, aber nicht notwendigerweise begrünte Fläche. Um den Bestand an Freiräumen in der Landeshauptstadt Saarbrücken systematisch zu erfassen, wurden Freiraum- und Siedlungsstruktur auf der Basis vorhandener Typologien (Landschaftsplanung, Landschaftsrahmenplanung) im Freiraum-Kataster aufgenommen. Aufbauend auf der Bestandsaufnahme wurden im nächsten Schritt, der stadtteilbezogene Stärken-Schwächen-Analyse, die Qualitäten und Defizite der aktuellen Freiraumsituation in der Gesamtstadt und in den einzelnen Stadtteilen herausgearbeitet.“

Klimaanalyse

In den Planungen der Landeshauptstadt Saarbrücken gewinnt der Erhalt eines gesunden Stadtklimas in Verbindung mit der dauerhaften Verbesserung der Luftqualität zunehmend an Bedeutung, Anpassungsmaßnahmen sind notwendig. Es zeichnet sich bereits ab, dass dies zusammen mit dem wichtigen Aspekt des globalen Klimawandels zu einem zentralen Feld zukünftiger kommunaler Umweltpolitik wird.

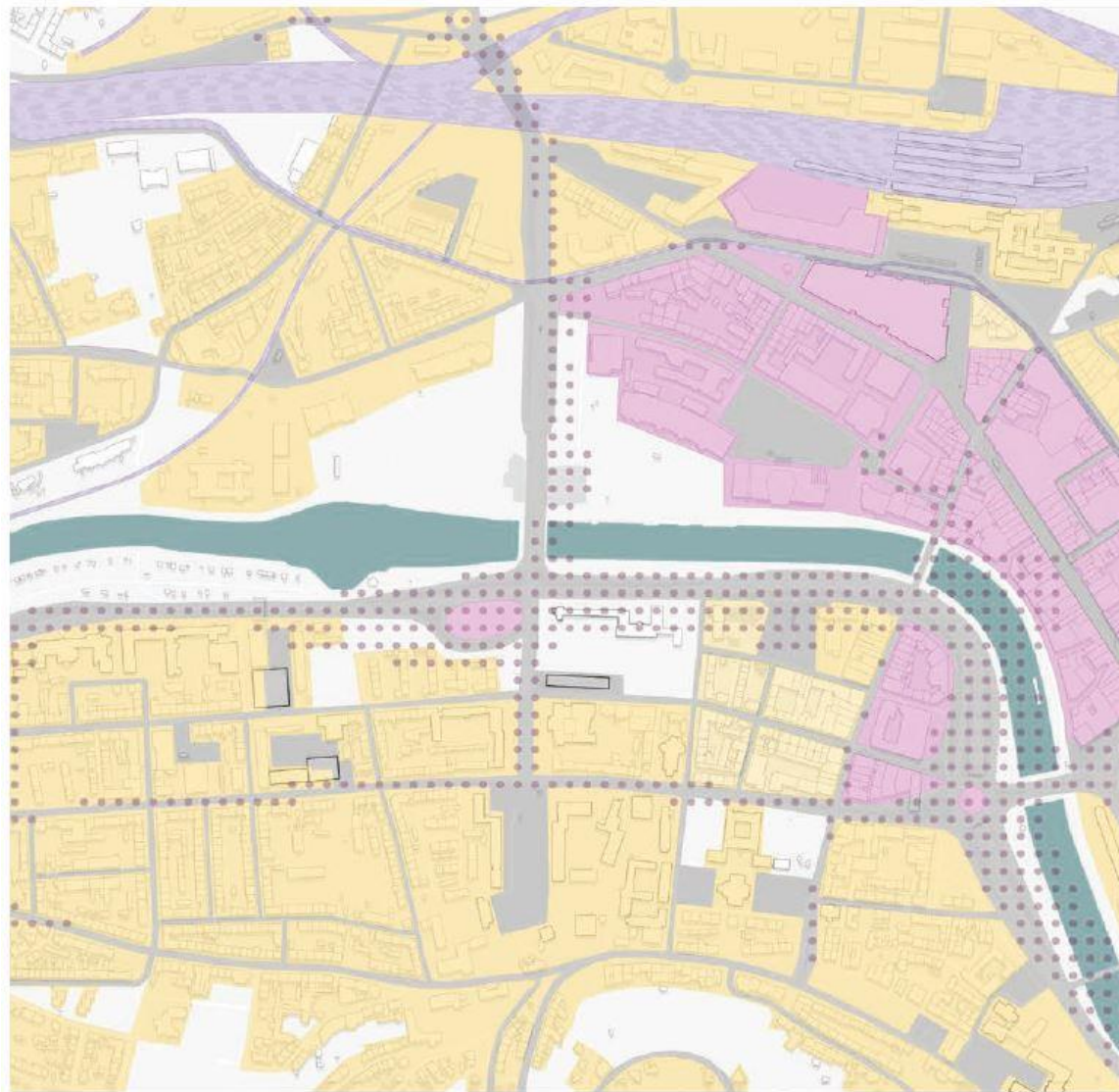
Dabei geht es um:

- Klimaschutzmaßnahmen,
- Strategien zur Verbesserung des lokalen Klimas,
- Anpassungsstrategien an den globalen Klimawandel,
- Strategien zur Verbesserung der Lufthygiene.

Die Klimaprognosen für das Saarland sagen bis zum Ende des 21. Jahrhunderts heißere, trockenere Sommer und wärmere, feuchtere Winter voraus.

Starkregenereignisse sollen häufiger auftreten. Das bedeutet für Saarbrücken, dass sich der „Hitzeinseleffekt“, den frühere Klimagutachten für die Innenstadtbereiche bereits bestätigt haben, weiter verstärken wird und damit die gesundheitlichen Belastungen der Menschen durch hohe Temperaturen zunehmen werden. Die Sommer werden heißer und trockener, die Winter feuchter. Auch die prognostizierten häufigeren Hochwasserereignisse und steigende Überflutungsgefährdung durch Sturzfluten stellen die Stadt vor neue Herausforderungen.

Im Hinblick auf den Kernbereich der Landeshauptstadt und insbesondere für die bebaute Fläche der Tallage in AltSaarbrücken ergab die Betroffenheitsanalyse, dass der Bereich aufgrund der Exposition und wegen der empfindlichen Nutzung stark durch Hitze belastet ist. Aufgrund der wahrscheinlich zunehmenden Temperaturen gemäß den Klimaprojektionen ist daher zukünftig bei ansonsten unveränderten Rahmenbedingungen mit steigenden Betroffenheiten gegenüber Hitze zu rechnen.



Legende

- Klima Siedlungsraum: weniger günstig
- Klima Siedlungsraum: ungünstig:
Planungshinweiskarte:
Hohe klimatische Belastung mit höchster Empfindlichkeit gegen über
Nutzungsintensivierung. Keine weitere Verdichtung empfohlen.
- Straßenräume und versiegelte Flächen
- Gleisfläche
- Gewässer
- NO₂ Konzentration > 60µg/m³:
Grenzwerte:
Zum Schutz der menschlichen Gesundheit wurde europaweit für
Stickstoffdioxid der 1-Stunden Grenzwert von 200µg/m³ festgelegt, der
nicht öfter als 18-mal im Kalenderjahr überschritten werden darf.
Der Jahresgrenzwert beträgt 40µg/m³. Zum Schutz der Vegetation wird
ein kritischer Wert von 30µg/m³ NO_x als Jahresmittelwert verwendet.

Auf der Basis des Freiraumentwicklungsprogramms wurden die Potenziale und Maßnahmen zur Anpassung an die Folgen des Klimawandels in zwei Schwerpunkten aufgezeigt:

- (1) thermische Belastung / Hitze in der Stadt sowie
- (2) Starkregenereignisse. Neben einem Klimagutachten aus den 1990er Jahren konnte auf aktuelle Modellrechnungen zu Lufttemperatur und Strömungsfeldern (Status-quo-Modellierung) zurückgegriffen werden. Mit den methodischen Ansätzen zur Klimafolgenbewertung (Betroffenheitsanalyse) und zur Bewertung der Klimarelevanz bzw. des Handlungsbedarfs in der städtischen Freiraumplanung wurden auch auf andere Kommunen übertragbare Verfahren entwickelt.

Klimatisch ungünstige Bereiche

Abbildung 15: Klimaanalyse

Klimapotenzial

Die im Bereich der Gebietskulisse des Modellvorhabens am Fluss gelegenen Freiräume besitzen bereits derzeit neben vielen anderen Freiraumfunktionen eine wichtige Bedeutung für den stadtreionalen Luftaustausch und für den lokalen Klimakomfort.

C-Change Saarland

Mit dem INTERREG IVB-Projekt „C-Change – Changing Climate, Changing Lives“, in dessen Rahmen die LHS und das Ministerium für Inneres und Sport des Saarlandes bereits zusammenarbeiteten, wurden diese Aktivitäten zudem in eine transnationale Partnerschaft eingebettet. C-Change steht für Climate Change (Klimawandel) und bezeichnet ein von der Europäischen Union im Rahmen des INTERREG IV B – Programms „Nordwesteuropa“ gefördertes Projekt, das sich mit den Folgen des Klimawandels auseinandersetzt.

Im übertragenen Sinne sollte es um Bewusstseinswandel gehen: mit Strategien und Projekten dazu beitragen, dass Klimawandel als eine zentrale Herausforderung erkannt und gemeinsam Maßnahmen zum Klimaschutz und zur Klimaanpassung auf den Weg gebracht werden. Viele der Projekte wendeten sich daher ganz konkret an die Bevölkerung, um das Bewusstsein für die Folgen des Klimawandels zu wecken und dazu anzuregen, selbst tätig zu werden: Jeder Einzelne kann etwas tun – dies sollte im Rahmen des C-Change-Projektes deutlich werden.

Das C-Change-Projekt im Saarland verfolgte integrierte Ansätze, um das Querschnittsthema „Klimawandel“ auf unterschiedlichen Ebenen der räumlichen Planung – von der Landesplanung über die Aktivitäten im Regionalverband Saarbrücken und interkommunale Aktionsprogramme bis hin zur städtischen Freiraumplanung – einzubinden und diese intensiv zu vernetzen. Zudem wurden neue Governance- und Kommunikationsformen erprobt.

Freiraumplanung als Handlungsfeld für Adaptionsmaßnahmen (ExWoSt 2009 – 2012)

Im Rahmen des bundesweiten Forschungsprogramms Experimenteller Wohnungs- und Städtebau (ExWoSt) wurden von 2010 bis 2012 in neun Modellstädten „Urbane Strategien zum Klimawandel“ entwickelt. Jedes Modellprojekt setzte dabei einen individuellen Schwerpunkt. Zugleich sollten die erarbeiteten Strategien und Maßnahmen übertragbar sein und anderen Kommunen als Vorbild dienen.

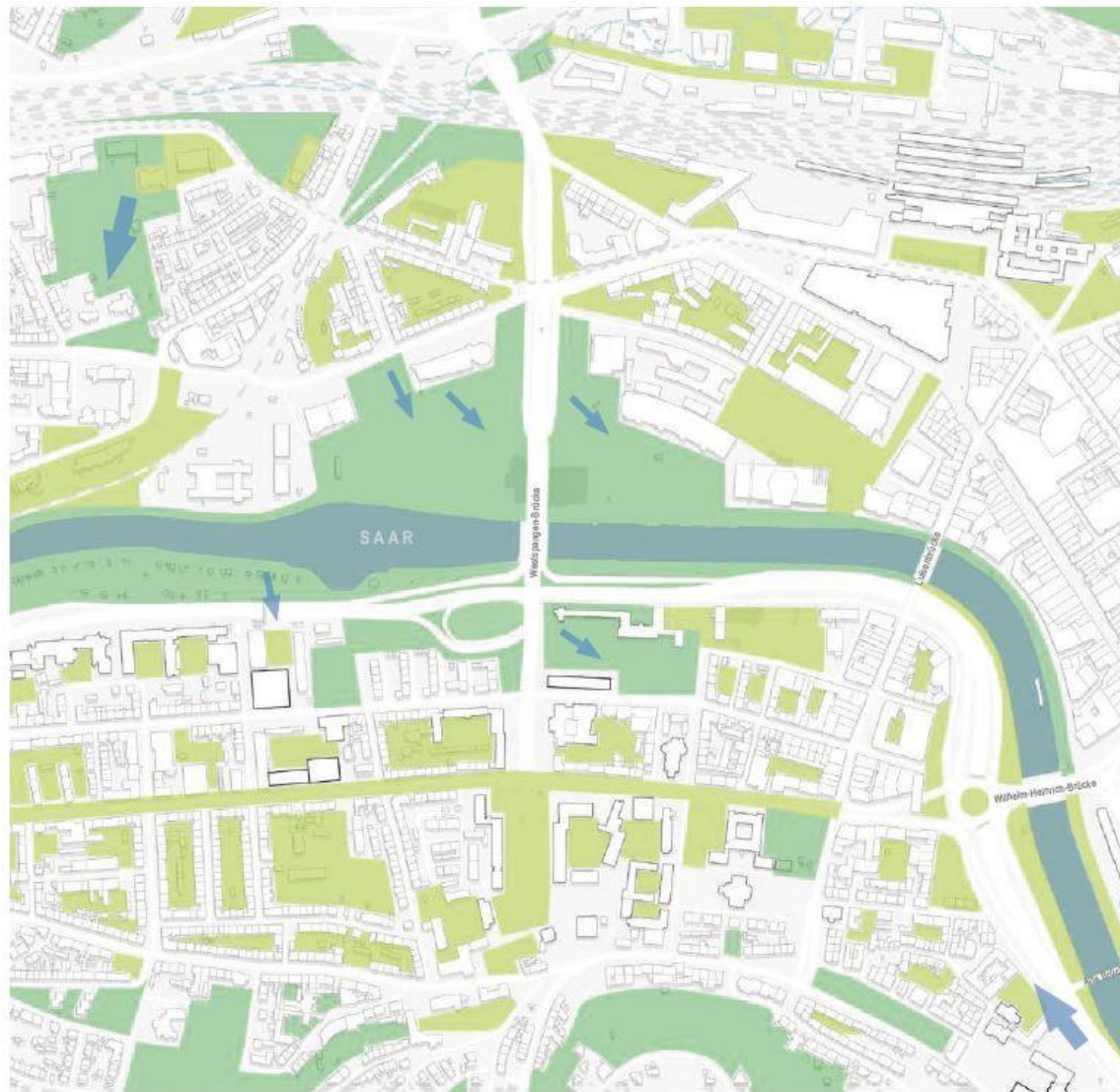
Die Landeshauptstadt Saarbrücken hat sich mit dem Amt für Grünanlagen, Forsten und Landwirtschaft an dem Projekt „Freiraumplanung als Handlungsfeld für Adaptionsmaßnahmen“ beteiligt. Darin stellt Saarbrücken die Klimarelevanz von Freiräumen in den Fokus. Freiräume besitzen eine besondere Bedeutung für das Stadtklima und sind eher zugänglich für Anpassungsmaßnahmen als die baulichen Strukturen der Stadt.

Ausgangspunkt war das Freiraumentwicklungsprogramm (FEP). Das FEP zielt auf die Qualifizierung der städtischen Freiräume ab, zeigt Gestaltungsprinzipien auf und entwickelt konkrete Maßnahmenvorschläge für eine Verbesserung der Freiraumsituation in den Stadtteilen. Es dient unter anderem als Grundlage für die aktuellen Stadt(teil)entwicklungskonzepte.

In das Projekt waren weitere Institutionen – von der Landesplanung über den Regionalverband Saarbrücken bis hin zu verschiedenen städtischen Ämtern und Betrieben – aber auch private Akteurinnen und Akteure einbezogen. In mehreren Werkstätten während der Projektlaufzeit fand ein intensiver Austausch statt. So konnten die Partnerinnen und Partner ihre Kompetenzen und Projekte in den Prozess einbringen. Damit hat das ExWoSt-Modellvorhaben in Saarbrücken einen sektorübergreifenden Governance-Prozess zum Thema Klimawandel angestoßen.

In verschiedenen Veranstaltungen auf Stadtteilebene konnten Bürgerinnen und Bürger und Betroffene für das Thema sensibilisiert werden. Gemeinsam wurden konkrete Anpassungsmaßnahmen diskutiert. Das ExWoSt Modellvorhaben in Saarbrücken hat dazu beitragen, das Thema Klimaanpassung auf die Agenda wichtiger Akteurinnen und Akteure in Stadt und Region zu setzen. Mit der Erweiterung des Freiraumentwicklungsprogramms um Aspekte der Klimaanpassung wurde erstmals ein strategischer und gesamtstädtischer Ansatz zur Integration von Anpassungsmaßnahmen in die Stadtentwicklung vorgelegt. Ziel der Handlungsfelder ist,

stadt- und quartiersbezogene Maßnahmen zur Adaption zu entwickeln sowie einen Governance-Prozess mit Partnerinnen und Partnern und breiter Bürgerbeteiligung zu initiieren.



Legende

- Klima Potenzialbereiche:
Planungshinweiskarte:
Verbesserung der Durchlüftung, Erhöhung des Vegetationsanteils,
den Erhalt aller Freiflächen und die Entsiegelung und ggf.
Begrünung von Blockinnenhöfen empfohlen.
- Bestandsgrün - Kaltluftlieferung hoch
- Gewässer
- Kaltlufteinzugsgebiet
- Volumenstrom mittel
- Volumenstrom hoch

Mit dem ExWoSt-Projekt bot sich die Möglichkeit, aufzuzeigen, welche Beiträge eine zeitgemäße städtische Freiraumpolitik zur Anpassung an die Folgen des Klimawandels leisten kann. Ziel war es, das Freiraumentwicklungsprogramm um Anpassungsmaßnahmen zu ergänzen. Im Fokus standen somit die Klimarelevanz urbaner Freiräume und ihr Beitrag für eine klimawandelgerechte Stadtentwicklung. Das Projekt zeigt zudem Schnittstellen zu anderen Handlungsfeldern der Stadtentwicklung und zu übergeordneten Planungsebenen auf.

Klima Potenzialbereiche

Abbildung 16: Klimapotentiale

Hochwasserschutz

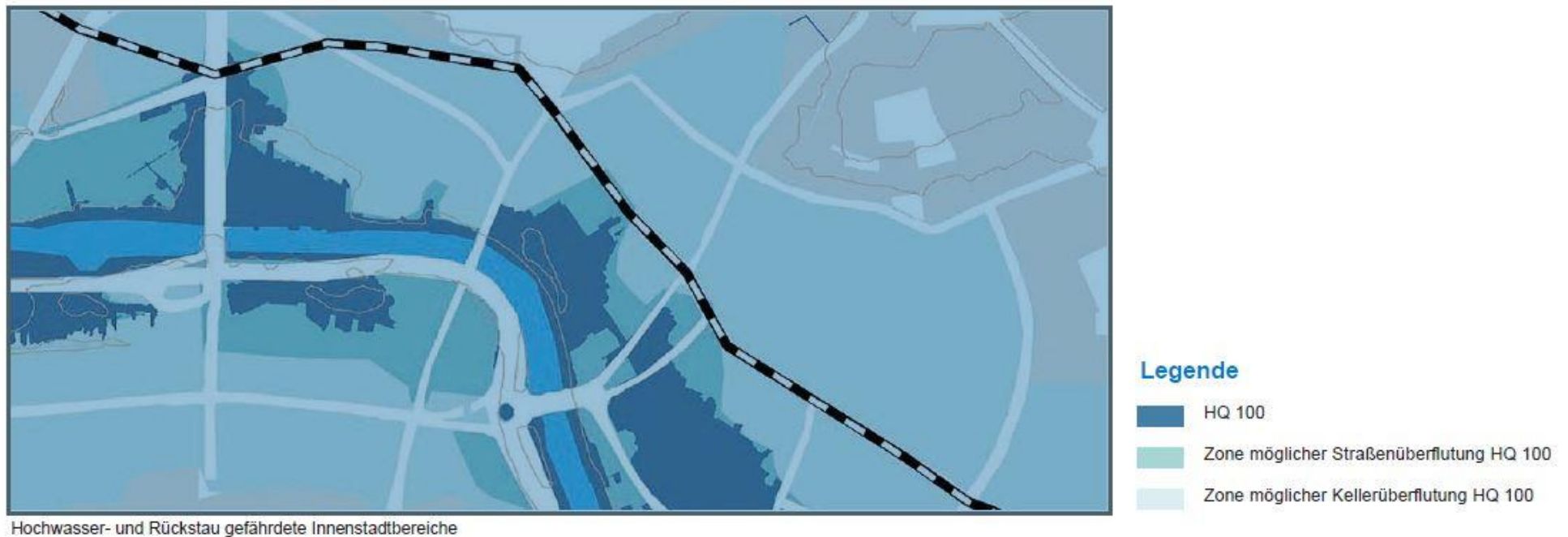


Abbildung 17: Hochwasserschutz

Je nach Ort, Wassermenge und Dauer / Intensität von Regenereignissen bzw. einer Schneeschmelze führen die Wassermassen aus der Blies und der Saar zu Hochwasser in Saarbrücken.

Schon 5-jährige Hochwasserereignisse führen zur Überflutung der innerstädtischen Trasse der A 620, die zwischen Bismarck- bzw. Luisenbrücke ihre tiefsten Punkte hat. Bei einem Hochwasser HQ 50 werden u. a. die Freiflächen an der Congresshalle und an der Berliner Promenade, geflutet.

Der Gesetzgeber hat zur Hochwasservorsorge strenge Vorgaben zum Schutz der Allgemeinheit erlassen, damit Vorsorgefunktionen wie Überschwemmungsgebiete gem. § 78 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) greifen können.

In § 78 Abs. 4 WHG wird in festgesetzten Überschwemmungsgebieten die Errichtung oder Erweiterung baulicher Anlagen nach §§ 30, 33, 34 und 35 BauGB untersagt, wobei § 78 Abs. 5 WHG hierzu Ausnahmen im Einzelfall vorsieht, wenn bestimmte Voraussetzungen vorliegen. Abweichend davon kann die zuständige Behörde eine bauliche Anlage im Einzelfall genehmigen, wenn das Vorhaben:

1. Die Hochwasserrückhaltung nicht oder nur unwesentlich beeinträchtigt und der Verlust von verlorenen gehendem Rückhalteraum umfang-, funktions- und zeitgleich ausgeglichen wird, den Wasserstand und den Abfluss bei Hochwasser nicht nachteilig verändert und den bestehenden Hochwasserschutz nicht beeinträchtigt und hochwasserangepasst ausgeführt wird. Vorgaben des § 78a WHG (sonstige Schutzvorschriften für festgesetzte Überschwemmungsgebiete) sind zu beachten, wie z. B. das Verbot zur Errichtung von Mauern, Wällen oder ähnlichen Anlagen, die den Wasserabfluss behindern können.

Eine aus Hochwasserschutzgründen unproblematische Errichtung eines Messe-, Kongress- Kulturforums ist möglich.

Lärmminderungsplanung



Abbildung 18:Lärmindikator

Die Belastung der Bevölkerung der Landeshauptstadt durch Straßenverkehrslärm ist eines der zentralen Umweltprobleme in der Innenstadt. Als sog. „Hot-Spots“ werden Bereiche mit hohen Lärmpegeln (LDEN >70 dB(A)) und einer hohen Zahl an betroffenen Einwohnerinnen und Einwohner definiert. In der strategischen Lärmkartierung 2013 wurden u. a. die Bereiche Dudweilerstraße, Talstraße und Eisenbahnstraße identifiziert. Ein besonderer Fall ist die Lärmsituation im innerstädtischen Saartal durch die A 620. Unmittelbar neben der Autobahn beträgt die Lärmbelastung >75 dB(A). Wegen einer vergleichsweise geringen Zahl stark betroffener Anwohnerinnen und Anwohner in den

Gebäuden wird das Saartal nicht zu den Hot-Spots gezählt. Gleichwohl führt die hohe Verkehrsbelastung der Autobahn zu erheblichen Lärmimmissionen gerade in Bereichen mit einer besonderen Attraktivität. Dies wiegt besonders schwer, weil diese Bereiche von der Berliner Promenade bis zum Bürgerpark/Hafeninselpark eine wichtige Freiraum- und Erholungsfunktion für die Bevölkerung der angrenzenden Stadtteile erfüllen. Im Lärmaktionsplan der 1. Stufe (2008 / 2009) wurden gem. Bundes-Immissionsschutzgesetz für besonders betroffene Hot-Spot-Bereiche kurz-, mittel- und langfristige Handlungsansätze formuliert und konkrete Maßnahmen zur Lärmreduzierung beschlossen.

In Stufe 2 des Lärmaktionsplans (2015) wurden die besonders betroffenen Hauptverkehrsstraßen noch einmal präzisiert und Vorschläge zur kurzfristigen Umsetzung von Lärminderungsmaßnahmen – auch für die Innenstadt – formuliert. In der Eisenbahnstraße wurde durch den abgeschlossenen Umbau und durch eine Beschränkung der Geschwindigkeit auf 30 km/h eine spürbare Entlastung erreicht.

Gegenstand des Lärmaktionsplans der Stufe 3 (Juni 2017) sind weitere Lärminderungsmaßnahmen aus dem aktuellen Lärmaktionsplan wie Geschwindigkeitsbegrenzungen (z. B. Tempo 30) in ausgewählten Hauptverkehrsstraßen angeordnet. Für die Umsetzung hat die Landeshauptstadt aus den so genannten Hot-Spots zunächst neun stark belastete Straßenabschnitte ($LDEN > 70\text{dB(A)}$ und $LNight > 60\text{dB(A)}$ nachts) mit einer Gesamtlänge von ca. 4,1 Kilometer ausgewählt (wie z. B. Metzger Straße).

Barock trifft Moderne

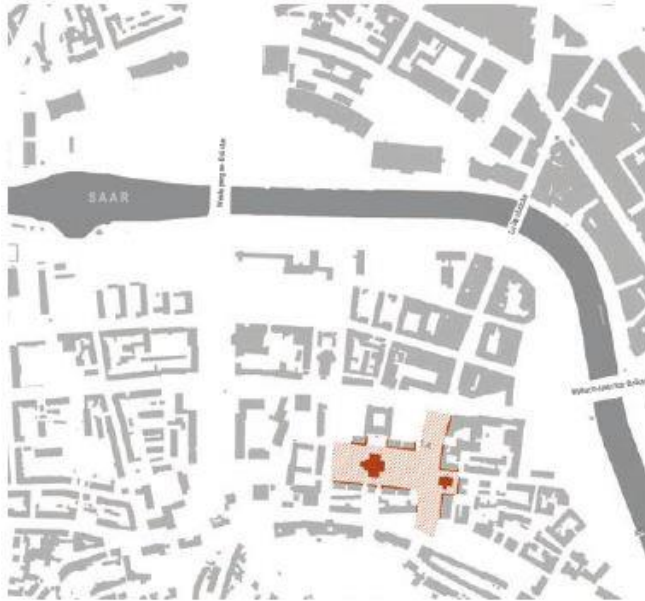


Abbildung 19: Förderkulisse Barock trifft Moderne



Abbildung 20: Umsetzung Fertigstellung Barock trifft Moderne

Das Projekt „Barock trifft Moderne“ als Projekt der Nationalen Städtebauförderung beschäftigt sich sehr konkret mit dem Erhalt und der Weiterentwicklung des baukulturellen Erbes von Barock und Nachkriegsmoderne im Stadtteil Alt-Saarbrücken, Bereich Eisenbahnstraße.

Hier treffen in einem räumlich kleinen Bereich herausragende architektonische Zeugnisse der beiden für die städtebauliche Entwicklung Saarbrückens wichtigen Phasen aufeinander: die barocke Achse mit der Ludwigskirche, dem Ludwigsplatz, der Friedenskirche und der

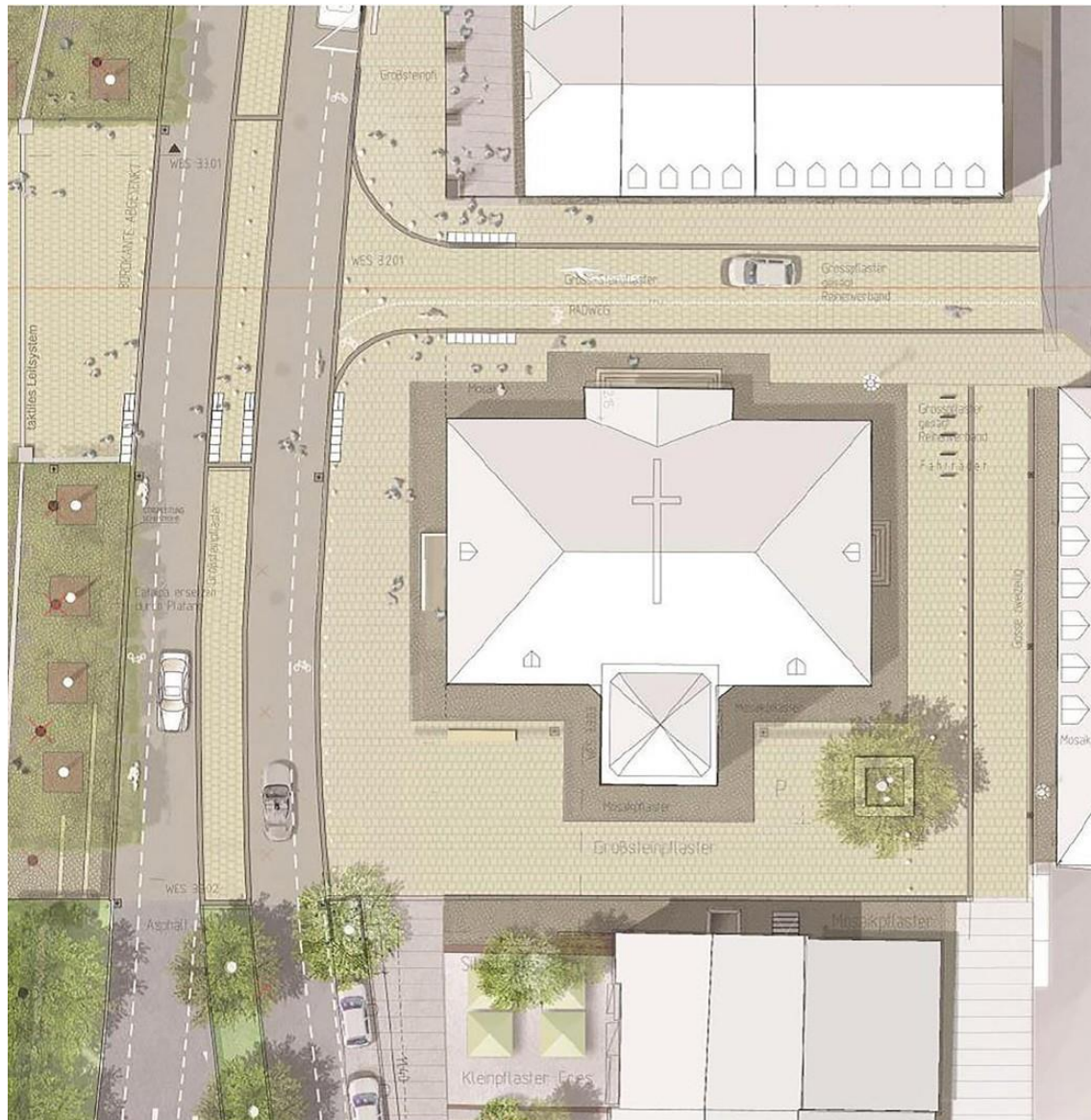


Abbildung 21: Lageplan öffentlicher Raum WES Landschaftsarchitekten /

Wilhelm-Heinrich-Straße und die Achse der Nachkriegsmoderne mit der Eisenbahnstraße und der Stengelanlage. Ziel war, dass sowohl die barocke Achse als auch die Achse der Nachkriegsmoderne im Stadtbild deutlicher wahrgenommen werden.

Die Maßnahmen an den beiden barocken Kirchen sollen neben den kirchlichen Zwecken auch einen Mehrwert für kulturelle und touristische Zwecke erzielen.

Neben der Ertüchtigung beider Barockkirchen (Substanz verbessernde Sanierungen) wurde das städtebauliche Umfeld der Kirchen erneuert. Neben einem baulichen Sanierungsbedarf wurde der öffentliche Raum an aktuelle städtebauliche Anforderungen angepasst. Hier wurde der Straßenraum aufgewertet und an aktuelle Bedürfnisse für Rad- und Fußverkehr angepasst. Die Maßnahmen wurden 2020 fertiggestellt.

Baukultur in der Praxis – die Modernen 50er in der Eisenbahnstraße



Abbildung 22: Gestaltwirksame Elemente

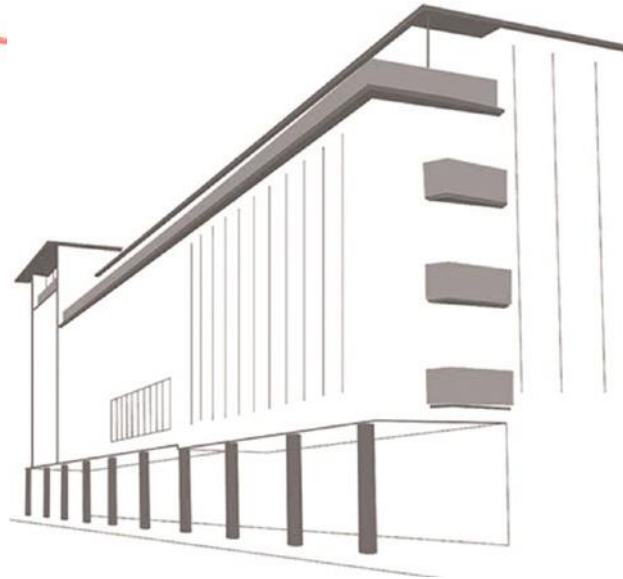


Abbildung 23: Besonders erwägenswerte Bausubstanz- Analyse

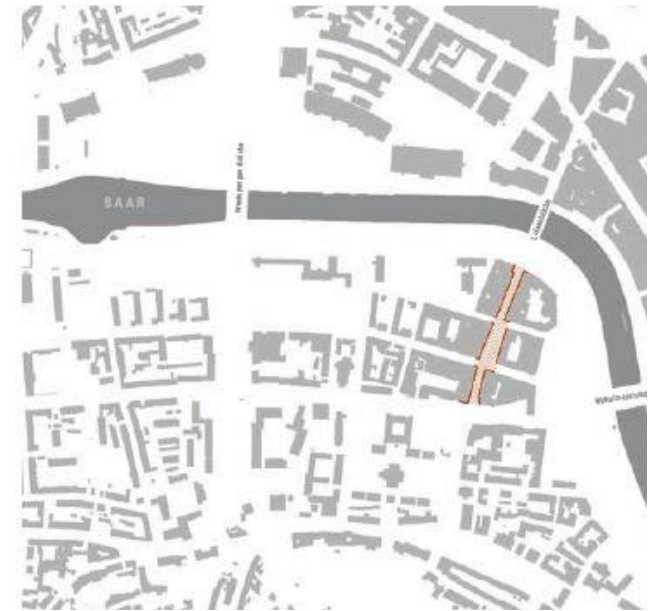


Abbildung 24: Förderkulisse- Baukultur in der Praxis

Das ExWoSt-Modellvorhaben hatte zum Ziel, das Bewusstsein für Baukultur auf kommunaler Ebene zu stärken und praxistaugliche Ansätze zur Sicherung unseres baukulturellen Erbes aufzuzeigen. Ziel des Saarbrücker Vorhabens war es, die gestalterischen Qualitäten der 50er-Jahre-Gebäude herauszuarbeiten und erforderliche qualitätsvolle Sanierungs- und Modernisierungsarbeiten in der Eisenbahnstraße zu unterstützen.

Die Saarbrücker Innenstadt wurde durch Bombenangriffe in großen Teilen zerstört und geprägt durch die französische Verwaltung ab den 50er Jahren wieder aufgebaut. Die Stadtquartiere wurden, trotz ursprünglicher Stadtplanung nach Vorbild Le Corbusiers, nach Protesten der Bevölkerung auf dem vorhandenen Stadtgrundriss wieder aufgebaut. Moderne Elemente wie Kolonnaden und großflächige Schaufenster prägen jedoch das Erscheinungsbild der zentralen Innenstadt bis heute. Rund 60 Jahre nach ihrer Entstehung stehen Modernisierungs- und Sanierungsmaßnahmen an, die die besonderen Elemente der 50er-Jahre-Baukultur zu zerstören drohen: schmale Fensterrahmen, Schmuckelemente an den Fassaden aus Fliesen, Lisenen und Balkongittern müssten durch neue Bauteile ersetzt werden. Die Vorschriften der EnEV zwingen Gebäudeeigentümerinnen und Gebäudeeigentümer zu Dämmmaßnahmen auf Neubauniveau, die die Fassadengliederung unter Wärmedämmung verschwinden lassen.



Abbildung 25: Eisenbahnstraße vor dem Umbau 2012



Abbildung 26: Eisenbahnstraße nach dem Umbau 2014

Mit dem Vorhaben „Baukultur in der Praxis“ (2012-2014) hatte die Bauverwaltung die Möglichkeit, sich mit dem Quartier modellhaft auseinanderzusetzen und aus Anlass von Aufwertungsmaßnahmen im öffentlichen Raum Impulse für die privaten Gebäudeerneuerungen zu setzen. Voraussetzungen waren die Analyse der vorhandenen Bausubstanz mit ihren typischen Bauelementen, Farbstudien und die Dokumentation der noch vorhandenen originalen Details und Materialien. Ausgangspunkt war die einzelne Immobilie und damit die Ansprache als Eigentümerin und Eigentümer, als Vermieterin und Vermieter, als Auftraggeberin und Auftraggeber. Mit den Institutionen Verbraucherberatung, IZES und dem Umweltzentrum der Handwerkskammer wurden auf Basis einer thermografischen Untersuchung des Musterhauses verschiedene Varianten der energetischen Sanierung gerechnet. Mit der konsequenten Umsetzung der gültigen EnEV hätte das Gebäude komplett eingehüllt und die Fassade 20 cm vor der Originalfassade „nachgebaut“ werden müssen. Über die Anwendung der Vorschriften zur „besonders erhaltenswerten Bausubstanz“ konnte die Straßenfassade erhalten bleiben, notwendig war / ist die „Kompensation“ durch Anschluss an Fernwärme und die Dämmung von Dach und Rückfassade.

Mit Kooperationspartnern wie der Handwerkskammer, die ein besonderes „Saarbrücker Fenster“ entwickelt hat, der Architektenkammer, der Hochschule für Technik und Wirtschaft sowie der Stiftung Baukultur Saar konnten die an der Sanierung beteiligten Fachleute angesprochen und sensibilisiert werden für die typischen Elemente und Gestaltungsmerkmale, die es zu erhalten gilt.

Im Stadtplanungsamt wurde ein „Gestaltungs- und Sanierungsleitfaden“ erarbeitet, der diese besonders erhaltenswerten Elemente benennt und Hinweise zum Umgang damit gibt. Mit Herstellerinnen und Herstellern von Farben und Fliesen wurde ein Farbfächer der damals verwendeten und heute noch verfügbaren Materialien erstellt. Am Musterhaus wurde die Kolonnade beispielhaft saniert. Mit der Sparkasse und der Saarländischen Investitions- und Kreditbank als Vermittlungsinstitutionen für die Förderung von Sanierungsmaßnahmen wurden besondere Konditionen der Förderung abgestimmt.

Wesentliche Bestandteile der Arbeit waren die umfassende Information der Öffentlichkeit und die aktive Einbeziehung der Betroffenen über Ausstellungen, Führungen und Vorträge. Die betroffenen Eigentümerinnen und Eigentümer wurden gezielt auf gestalterische Besonderheiten angesprochen, die bei der Sanierung erhaltenswürdig sind. Der Gestaltungs- und Sanierungsleitfaden wurde an die Beteiligten verteilt, vor allem an die Multiplikatoren und Institutionen.

Über die Ansprache und Vernetzung der wesentlichen fachlichen Akteure an Sanierungsmaßnahmen konnten auch das Handwerk und die mit der Sanierung Betrauten informiert, sensibilisiert und qualifiziert werden.

Die rechtliche Sicherung der Ergebnisse erfolgte über die Erhaltungssatzung und die Gestaltungssatzung für Werbeanlagen.

Stadtmitte am Fluss

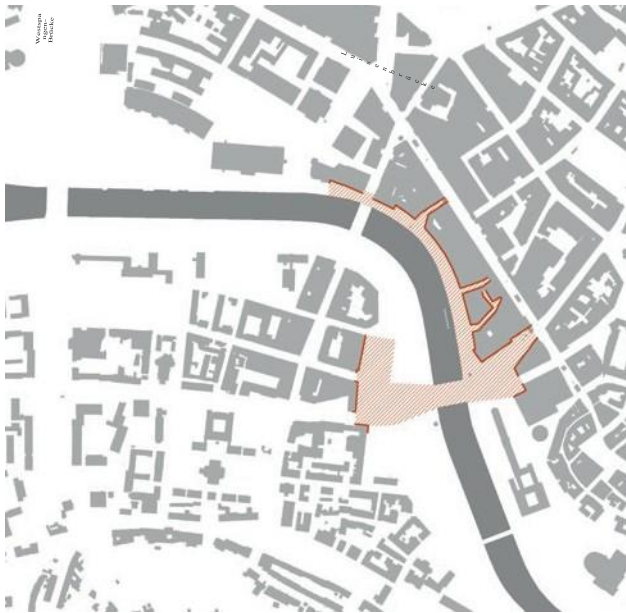


Abbildung 28: Förderkulisse- Stadtmitte am Fluss Abbildung 27: Masterplan Stadtmitte am Fluss, Machleidt + Partner, Atelier Loidl

Das städtebauliche Großprojekt hatte zum Ziel, die gravierenden negativen Auswirkungen der Stadtautobahn auf die angrenzenden Quartiere zu minimieren und die Trennwirkungen von Straßeninfrastruktur und Saar zu reduzieren. Die Bewohnerinnen und Bewohner und Besucherinnen und Besucher der Innenstadt sollten wieder einen nutzbaren und grünen Freiraum am Fluss (zurück-)erhalten. Außerdem sollten die Verbindungen der Stadtteile rechts- und linksseitigen Quartiere am Fluss stärker über Brücken verbunden werden.

Das in den Jahren 2004 bis 2014 aufgestellte und von der EU als Großprojekt unterstützte städtebauliches Gesamtprojekt Stadtmitte am Fluss umfasste:

- Städtebauliche Integration der A 620 durch Verlegung in einen 1,4 km langen Tunnel von der Luisenbrücke bis zur Bismarckbrücke,
- Gestaltung der freierwerdenden Flächen am Saarufer als Grün-, Frei- und Wasserflächen. Rampen und Treppen leisten die Verbindung des Wegesystems zur Stadtebene Boulevard,
- Umbau der Franz-Josef-Röder-Straße / Saaruferstraße zu einem baumbestandenen Boulevard mit breiten Geh- und Radwegen,
- Größere Baupotenziale entstehen am Neumarkt und Bismarckkreisel,
- Neubau von zwei Fußgängerbrücken (Berliner Promenade und Kulturufer),
- Umgestaltung des Osthafens zum Ausgleich von Retentionsraumverlusten.

Unabhängig von der Umsetzung des Tunnels hat die Landeshauptstadt bereits fünf Teilprojekte in der zentralen Innenstadt umgesetzt und damit vor allem die Aufenthaltsqualitäten im öffentlichen Raum aufgewertet. Dazu zählen die Neugestaltung der Berliner Promenade mit Promenadensteg, die Anhebung und Aufweitung der Schifferstraße, die Anhebung der Ufergasse, der Neubau der Freitreppe zwischen dem neugestalteten Willi-Graf-Ufer und dem Rabbiner-Rülf-Platz, die Umgestaltung der Faktoreistraße mit einem neuen Congress-Steg, der Bau einer Geh- und Radwegerampe am Finanzamt. Im Luisenviertel hat die Landeshauptstadt die Eisenbahnstraße und ihre Nebenstraßen umgebaut und erneuert.



Abbildung 29: Berliner Promenade während des Umbaus



Abbildung 30: Berliner Promenade nach dem Umbau

Workshop und Wettbewerb Tallage Alt-Saarbrücken



Abbildung 32: Alt-Saarbrücken Vertiefungsgebiet

In den Jahren 2010 und 2011 haben verschiedene Fachämter der Stadtverwaltung und das Stadtteilbüro Alt-Saarbrücken (GWA) gemeinsam mit Bewohnerinnen und Bewohnern und Akteurinnen und Akteuren des Stadtteils ein integriertes Stadtteilkonzept erarbeitet. Inzwischen haben sich aber für den Stadtteil wichtige Rahmenbedingungen geändert. Mit den Projekten in der Eisenbahnstraße (ExWoSt-Forschungsvorhaben „Baukultur in der Praxis“, dem Umbau des öffentlichen Raumes und der Geschäftsstraßenentwicklung) und dem nationalen Stadtentwicklungsprojekt „Barock trifft Moderne“ wurden und werden wichtige öffentliche Vorhaben in Alt-Saarbrücken umgesetzt, an die es heute anzuschließen gilt. Außerdem gibt es neue Entwicklungen und Herausforderungen auf die reagiert werden muss.

Aufbauend auf den Oberzielen des Stadtteilkonzepts hat als Auftakt für diesen Veränderungsprozess und als Anstoß für eine Diskussion ein offener Fachworkshop im November 2016 stattgefunden, der die Potenziale des Stadtteils und Entwicklungsmöglichkeiten aufzeigt.

Neu denken | Ideen für einen lebendigen Stadtteil

Der Workshop wurde unter Federführung der Landeshauptstadt Saarbrücken in Kooperation mit dem Städtebaubeirat der Landeshauptstadt Saarbrücken, der Schule für Architektur Saar, dem Bund deutscher Architekten Landesverband Saarland, dem Stadtteilbüro Alt-Saarbrücken, dem Deutschen Werkbund Saarland e. V. und der Stiftung Baukultur Saar veranstaltet.

Im Hinblick auf den weiteren Planungsprozess war es ebenfalls das Ziel, Handlungsbedarfe und Schwerpunktbereiche zu benennen, um diese im weiteren Prozess intensiver zu bearbeiten. Es gab und gibt neue Entwicklungen und Herausforderungen, auf die wir reagieren möchten. Um ein urbanes Viertel mit mehr Lebensqualität zu entwickeln und einen Zusammenhang zwischen den einzelnen Bestandteilen des Stadtteils zu schaffen, muss die Tallage als Ganzes betrachtet und entwickelt werden. Das Quartier soll sich Schritt für Schritt neu ausrichten.

Aufbauend auf den Ergebnissen des Workshops wurde eine vertiefte Befassung als städtebaulich-freiraumplanerischer Wettbewerb ausgelobt.

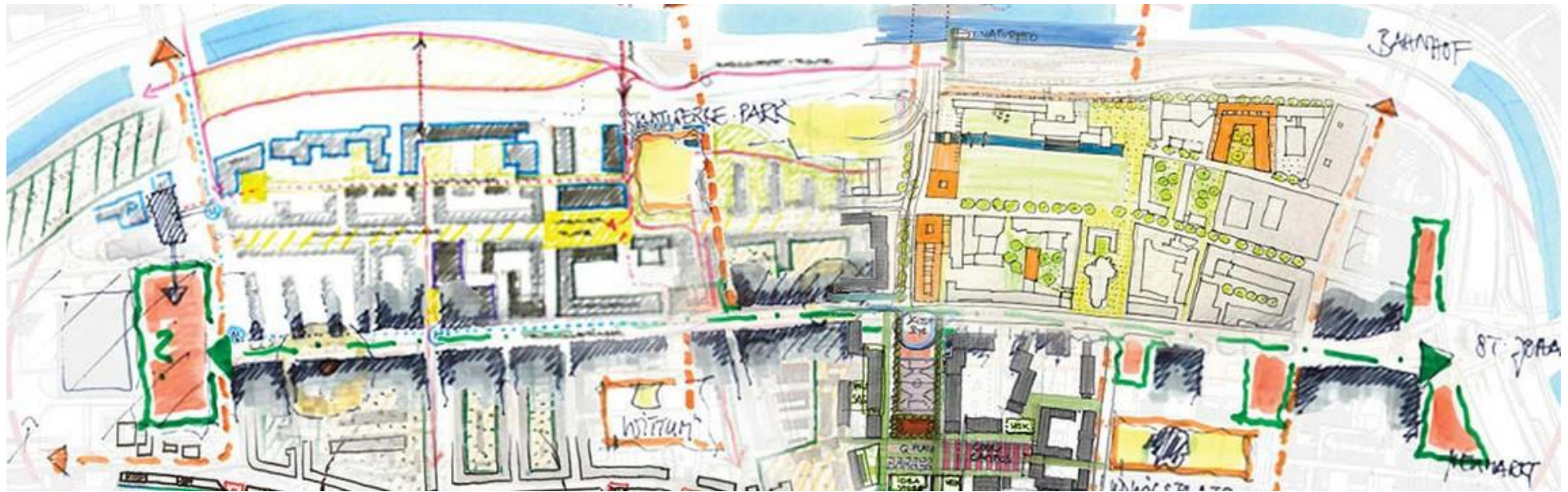


Abbildung 33: Collage aus den Skizzen des Workshops „Neu denken Ideen für einen lebendigen Stadtteil“, 2016

Im „Ideenteil“ sollten gesamtplanerische Lösungen für ein zukunftsfähiges urbanes, gemischtes, lebendiges und grünes Viertel erarbeitet werden, die auch die Entwicklungen der unterschiedlichsten Institutionen berücksichtigen. In den „Vertiefungsgebieten“ sollte die städtebauliche Neuordnung des „Parkplatz Roonstraße“ dem „Quartier eine Mitte“ geben und die „Heudukstraße“ - das „grüne Rückgrat“ soll als Anbindung an die Innenstadt des Weiteren in der Bearbeitung vertieft werden.

Wettbewerbsergebnisse Tallage Alt-Saarbrücken

Die vorliegenden Wettbewerbsergebnisse sind in Zusammenarbeit zwischen Stadtplanerinnen und Stadtplanern, Landschaftsarchitektinnen und Landschaftsarchitekten sowie Verkehrsplanerinnen und Verkehrsplanern entstanden.

Der Siegerentwurf sieht unter anderem vor, die konservierten innerstädtischen Brachflächen in Alt-Saarbrücken neu zu nutzen, den Stadtteil mit zwei neuen Brücken an die Saaraue anzubinden und den Verkehr durch zentrale Parkhäuser und Anwohnerparken besser zu lenken. Zwei neue Quartierseingänge, der „Stengelturm“ und der „HTW-Tower“, sollen entstehen, verbunden durch den „Heuduck-Boulevard“.

Dem Erweiterungsbedarf der Handwerkskammer wird mit einem Vorbau am Bestandgebäude mittels einer schlanken Hochscheibe in direkter Anbindung entsprochen und ergänzt wird diese Idee mit einem Neubau einer „Campanile“ am Westrand des Parks zur Schließung des Gebäudekomplexes zwischen der denkmalgeschützten Hochhausscheibe des Pingusson-Baus und dem Gebäudekomplex der Handwerkskammer.

Das Verkehrssystem Alt-Saarbrückens wird im erstplatzierten Entwurf nicht grundlegend geändert, jedoch mit dem Ziel weiterentwickelt, qualitätsvolle Aufenthaltsflächen zu schaffen. Deutlich wird dies in der Heuduckstraße, heute eine breite Straßenschlucht, für die eine gestalterische Aufwertung durch die Erweiterung des Straßenseitensraums geplant ist. Dies geschieht hier durch eine Reduktion der Fahrflächen auf das notwendige Maß. Ähnliches ist in der Roonstraße von der Westspange kommend vorgesehen, hier allerdings mit Hilfe des Einbaus einer langen Mittelinsel. Die Straßenräume sollen durch Alleen, Baumreihen und einzelne Baumpflanzungen gegliedert und aufgewertet werden, das „Grüne Rückgrat“ wird mit breiten Gehwegen, Bäumen und Sitzgelegenheiten aufgewertet.

Im Siegerentwurf wird vorgeschlagen, das Umfeld der Congresshalle durch den brachliegenden Saartoto-Parkplatz gegenüber zu erweitern und per Rad- und Fußgängerbrücke mit dem „Messegelände“ auf der gegenüberliegenden Saarseite zu verbinden. Das unterstützt die Verbindung zum Leinpfad (Anbindung des Stadtteils an die Saar), als auch die Freiflächennutzung des Bürgerparks. Die Konzentration von ruhendem Verkehr in zahlreichen Parkgebäuden ermöglicht eine Reduktion der Parkplätze im öffentlichen Raum. Die große Anzahl von

Parkplätzen im Parkgebäude auf dem heutigen Toto-Parkplatz muss im Zusammenhang mit der gleichzeitigen Nutzung als Teil der Innenstadtmesse konkretisiert werden, um abschließend beurteilt werden zu können. An der Stelle des Roonparkplatzes und der Roonstraße wird eine neue „Mitte für das Quartier“ geschaffen. In Höhe des neu konzipierten Roonplatzes soll die Hohenzollernstraße für den motorisierten Verkehr geschlossen und zwischen Kepler- und Gärtnerstraße als verkehrsberuhigter Bereich angelegt werden. Im Umfeld des neuen Roonparks und der Heuduckstraße ist neuer Wohnraum vorgesehen. Die Nähe zu zentral gelegenen Geschäften, kulturellen Einrichtungen, Grünflächen, Spiel- und Sportanlagen macht das Quartier zu einem idealen Ort, um dort Erholung zu finden und Freizeit zu verbringen. Es wird eine Freiraumachse und grüne Mitte mit Park entwickelt, die markant durch säulenförmige Bäume gerahmt wird. Die zentralen Grün- und Freiflächen schaffen mit baumbestandenen Wiesenflächen, Sportflächen und Wegeverbindungen neue Qualitäten für die angrenzenden Bildungseinrichtungen, die Bewohnerinnen und Bewohner Alt-Saarbrückens und darüber hinaus. Zu einem „grünen Band“ werden die bestehenden Parkanlagen vor dem Pingusson-Bau sowie der heutigen Stadtwerke geöffnet und über die Grünflächen der heutigen Gärtnerstraße (u. a. Kinderspielplatz) verbunden und mit einem Wegenetz erschlossen. Die Freiraumverbindung findet ihre Fortsetzung mit dem HTW-Campus bis zum Calypso, DFG und Stadtwald.

Der Stadtrat hat im Dezember 2017 die Verwaltung beauftragt, auf Basis des Ideenwettbewerbs detaillierte Konzepte für Vertiefungsgebiete zu entwickeln.

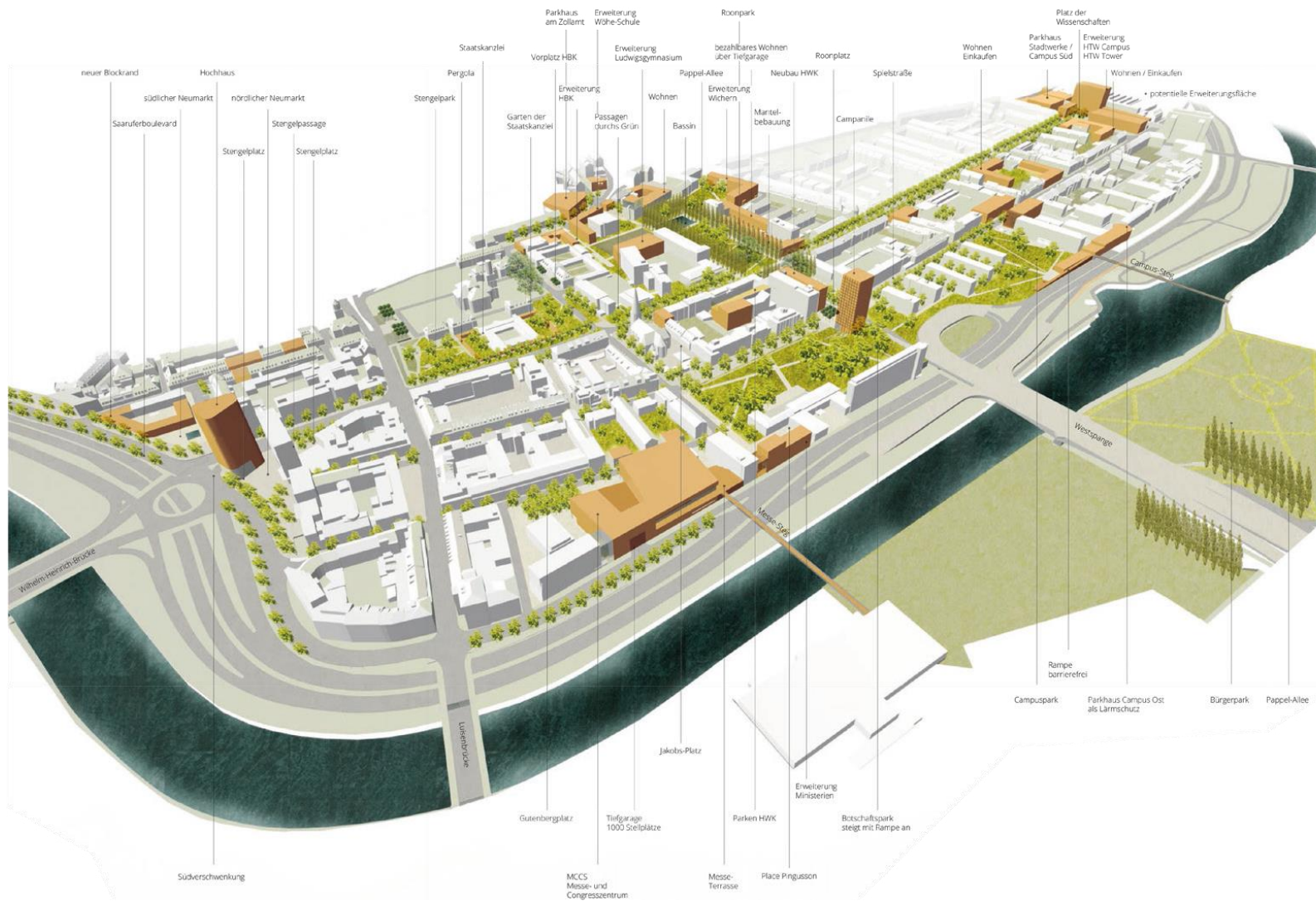


Abbildung 34: Städtebaulich-Freiraumplanerischer Wettbewerb Tallage Alt-Saarbrücken 1.Preis Bietergemeinschaft Kollmann Architekten (Saarbrücken), Latz + Partner (Kranzberg) und Schweitzer Ingenieure (Saarbrücken)

9. Entwicklungsstrategien

Zwischen Frankreich und der Region

Die Landeshauptstadt Saarbrücken ist in vielen Bereichen mit den umliegenden deutschen und französischen Gemeinden verflochten: Dies gilt insbesondere für die Arbeitsmärkte und Ausbildungsangebote, Dienstleistungen im Einzelhandel oder Gesundheitswesen, der Verkehrsnetze oder auch der Kultur- und Freizeitangebote. Ein Indikator, der die intensiven Verflechtungen auf dem Arbeitsmarkt gut abbildet, sind die Pendlerinnen- und Pendlerströme: Mehr als 72.000 Menschen pendeln täglich in die Landeshauptstadt, um hier zu arbeiten, darunter ca. 9.000 auch über die deutsch-französische Grenze.

Die intensiven Verflechtungen und die Bedeutung Saarbrückens für die grenzüberschreitende Region, die Finanzknappheit kommunaler Haushalte, der demografische Wandel, der zunehmende Wettbewerb zwischen den Regionen sowie die Komplexität sozialer, wirtschaftlicher und ökologischer Probleme erfordern eine Zusammenarbeit mit den benachbarten deutschen und französischen Kommunen.

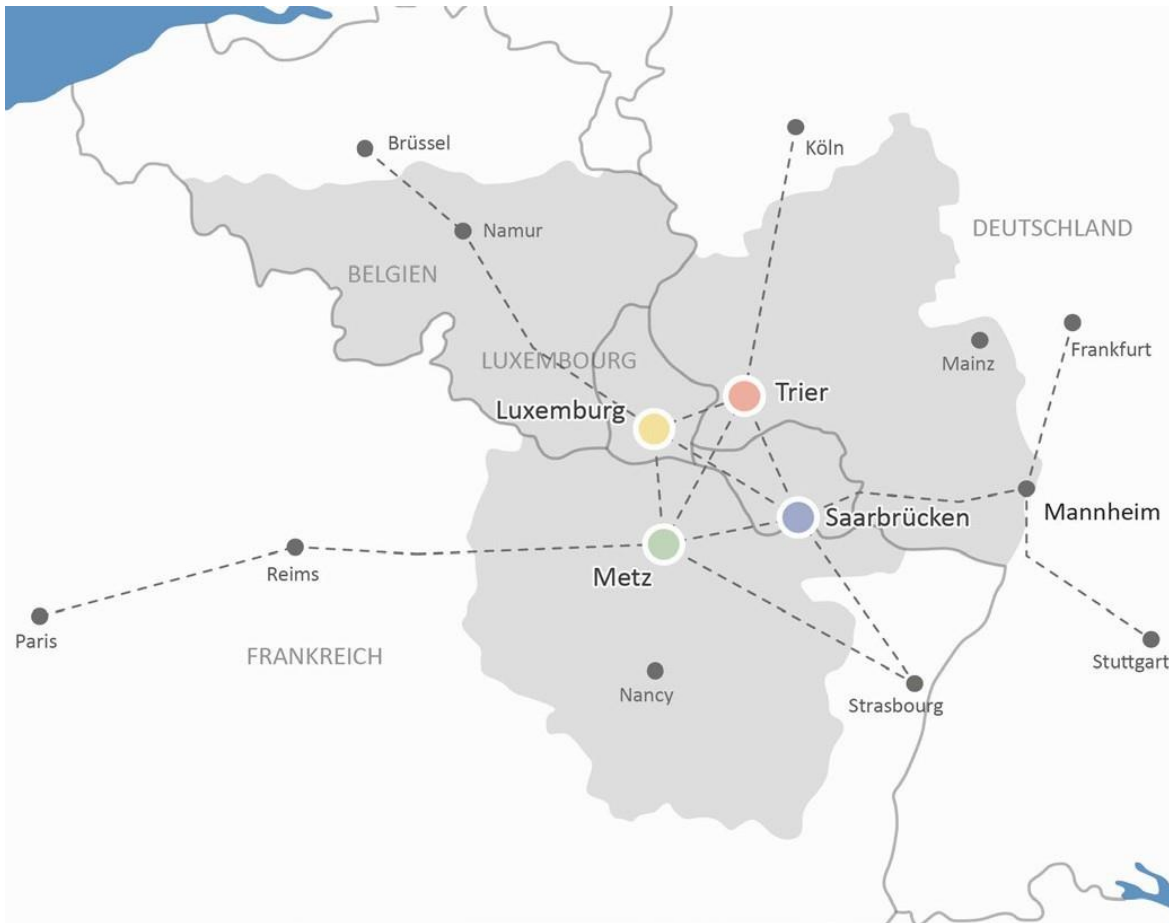
Die Landeshauptstadt kooperiert auf deutscher Seite mit neun weiteren selbständigen Städten und Gemeinden im Rahmen des Regionalverbandes Saarbrücken. Grenzüberschreitend engagiert sich die Landeshauptstadt im Eurodistrict SaarMoselle und im Städtenetz QuattroPole e. V..

Ziele Für die regionale und grenzüberschreitende Zusammenarbeit verfolgt die Landeshauptstadt die Ziele:

- Saarbrücken als Motor der regionalen Entwicklung stärken und weiterentwickeln,
- Interkommunale Zusammenarbeit innerhalb des Regionalverbands in Richtung einer Regionalstadt weiterentwickeln,
- Regionale und grenzüberschreitende Leitbilder gemeinsam umsetzen.

Die Landeshauptstadt Saarbrücken unterstützt aktiv die Ziele des Eurodistricts SaarMoselle:

- Entwicklung neuer Strukturen für eine effiziente und nachhaltige Zusammenarbeit,
- Trennungsfaktoren in den unterschiedlichen Ländersystemen abbauen,
- Durch aktive Beiträge das „Europa der Bürgerinnen und Bürger“ weiter entwickeln,
- Entwicklung und Förderung des Standortmarketings und der Wirtschaft der Grenzregion,
- Zukunftsthemen gemeinsam bearbeiten.



Im Städtenetz QuattroPole engagiert sich die Landeshauptstadt Saarbrücken u. a. für

- politisch abgestimmte Initiativen und vorausschauendes koordiniertes Handeln zur Bewältigung gemeinsamer Herausforderungen,
- die Sicherstellung der verkehrlichen Anbindung an die europäischen Wachstumsregionen und den Erhalt der ICE-TGV-Verbindung Paris – Frankfurt über Saarbrücken sowie die Verbesserung der Mobilität unter den 4 QuattroPole-Städten,
- die positive wirtschaftliche Entwicklung der Städte, um den Menschen auch in Zukunft Perspektiven zu bieten.

Abbildung 35: QuattroPole und Großregion

Urbanität durch soziale und funktionale Mischung

Entwicklung der Innenstadt St. Johann



Abbildung 36: St. Johanner Markt



Abbildung 37: Markt auf dem St. Johanner Markt

Die Saarbrücker Innenstadt umfasst den zentralen Hauptgeschäftsbereich um die Bahnhofstraße, den Altstadtkern von St. Johann sowie Eisenbahnstraße und Luisenviertel in Alt-Saarbrücken und die unmittelbar angrenzenden Quartiere mit Wohn- und Büronutzungen. Das Herzstück der Innenstadt ist der St. Johanner Markt, die „gute Stube“ mit seinen barocken Häuserfassaden und einem vielfältigen Gastronomieangebot. In der Saarbrücker Innenstadt konzentrieren sich Handel, Gastronomie, Dienstleistungen, das Kongresszentrum sowie Verwaltungseinrichtungen. Weitere kulturelle Einrichtungen wie das Staatstheater, Museen, Galerien, Stadtbibliothek sowie die Hochschule für Musik liegen in der Innenstadt. Die Innenstadt ist mit PKW, ÖPNV, Bahn und Rad gut erreichbar. Attraktive Straßen, Plätze und Grünflächen wie beispielsweise die Berliner Promenade mit dem Rabbiner-Rülf-Platz, der St. Johanner Markt, das Willi-Graf-Ufer, aber auch kleinere Parks wie der Wolfgang-Staudt-Platz bieten eine hohe Lebens- und Aufenthaltsqualität mitten in der Stadt.



Abbildung 38: Rathaus St. Johann



Abbildung 39: Willi-Graf Ufer

Die Innenstadt spielt eine entscheidende Rolle für die Identifikation der Menschen mit ihrer Stadt und prägt die Wahrnehmung der Stadt von außen. Sie stellt die Visitenkarte, das Aushängeschild Saarbrückens, dar. Das urbane Lebensgefühl entsteht in der Innenstadt durch hohe Bebauungsdichte und starke Mischung der öffentlichen und öffentlich zugänglichen Nutzungen, belebte Straßen und Plätze, durch viele, und insbesondere ganz unterschiedliche Menschen.

Aktuell besteht ein funktionsfähiges und zugkräftiges Innenstadtzentrum, allerdings gibt es Anzeichen von Funktionsschwächen im Geschäftsbesatz, in den Obergeschossnutzungen und im öffentlichen Raum. Außerdem ist die zentrale Innenstadt durch das hohe Verkehrsaufkommen lärmbelastet, die bioklimatische Situation ist ungünstig und wird durch höhere Temperaturen, geringeren Luftaustausch und erhöhte Schadstoffbelastung gekennzeichnet.

Strategische Planung als kooperativer Planungsprozess

Die städtebaulich-funktionale Verbindung der Stadtteile Alt-Saarbrücken und St. Johann und die Umsetzung der Ziele zur Integration eines multifunktionalen Messe- / Kongress- / Kultur-Ortes in die Innenstadt sollen durch kooperative Planungsprozesse ausformuliert werden.

Diese Prozesse beschränken sich nicht auf eine Akteursbeteiligung im Sinne einer frühzeitigen Information, sondern fokussieren die Einbindung in die Planung. Hier soll frühzeitig das Wissen möglichst vieler Akteurinnen und Akteure eingebunden werden. Die Planungsprozesse sollen sich öffnen und damit zum Kommunikationsmedium werden. Verschiedenste Beteiligungsformate haben über Jahre stattgefunden, wie z. B. Stadtteilkonferenzen, Workshops, (Neu Denken - Ideen für einen lebendigen Stadtteil 2016) oder auch besondere Formate wie „Mental-Maps“ Befragungen, die Rückschlüsse auf Räume und faktische Nutzungen analysierten.

„Das Erhebungsinstrument Mental-Map-Nutzerbefragung legt zum einen den räumlichen Bezug der tatsächlichen Nutzerperspektive offen. Zum anderen erfasst das Instrument die Nutzerperspektive mit Blick auf fördernde und hindernde Faktoren in Bezug zu den öffentlichen Räumen. Grundvoraussetzung für das Nutzen von öffentlichen Räumen ist die Wahrnehmung ihrer Existenz, die von zahlreichen Aspekten der subjektiven Raumwahrnehmung beeinflusst wird.

Die individuellen Perspektiven können als einzelne Puzzleteile verstanden werden, erst in deren Summe ergibt sich ein umfassenderes Bild von der Wahrnehmung und Nutzung des jeweiligen Stadtteils.“ (Auszug Masterarbeit C. Fiebig und A. Schipp)

Wir halten es für essentiell wichtig im Rahmen des Modellvorhabens die Kommunikation und Planungsprozesse des Gesamtprojektes und damit die Integration und Beteiligung der Stadtgesellschaft zu gewährleisten. Die erforderliche Änderung des öffentlichen Raumes in Planung, Bau und Nutzungen der neuen öffentlichen Räume und Einrichtungen sollten zu Identifizierungsprozessen mit dem Vorhaben

anstoßen. Das Beteiligungsverfahren für das Modellvorhaben unter Einbeziehung der Akteurinnen und Akteure in den Stadtteilen wird noch erarbeitet werden.



Abbildung 40: Masterarbeit „Nutzung, Wahrnehmung und Bedeutung öffentlich nutzbarer Räume in den gesellschaftlich vielfältigen Stadtteilen Aachen Nord und Alt-Saarbrücken“ Conny Fiebig und Alexandra Schipp

Doppelte Innenstadtentwicklung plus nachhaltige Mobilität



Abbildung 41: Saarbahn

Mit einer stärkeren Rückkehr der Bevölkerung aus dem Umland in die Innenstadt und der daraus resultierenden Nachfrage nach Wohnraum und weiteren Funktionen des Oberzentrums wird die Innenstadt ein immer dichteres Quartier, das entsprechende multifunktionale Freiräume benötigt („Doppelte Innenentwicklung“). Diese Freiräume müssen unterschiedlichste Anforderungen gleichzeitig erfüllen und daher flexibel sein. Straßenräume müssen ihre klassischen Funktionen „Verbindung und Erschließung mit Aufenthalt“ in vorbildlicher Weise in Übereinklang bringen.

Saarbrücken als „kompakte Stadt“ setzt sich zum Ziel, die mobilen Bedürfnisse des Alltags und der kurzen Wege im Modellvorhaben mit verschiedenen Schwerpunkten zu erarbeiten. Die Nahmobilität (Fuß- und Radverkehr, ÖPNV) stellt in der Innenstadtlage das zentrale Rückgrat der Fortbewegung dar, sie sollen entsprechend multifunktional nutzbar entwickelt werden. Mit einem ganzheitlichen Mobilitätskonzept für das Gesamtprojekt wird ein nachhaltiger Städtebau durch emissionsfreie / -reduzierte Mobilitätsstrukturen erzeugt.

Die Entwicklung eines Mobilitätskonzepts mit Prozessbegleitung, Planung und Beteiligung ist ein wesentlicher zu entwickelnder Baustein. Im Sinne einer kombinierten Mobilität ist in Saarbrücken der Ausbau der Multimodalität – die Wahl verschiedener Verkehrsmittel je nach Nutzungszweck - vorgesehen. Durch eine intelligente Verknüpfung verschiedenster Verkehrsmittel, z. B. durch zu entwickelnde

Mobilitätsstationen, können die Potenziale des stadtverträglichen Verkehrs optimal ausgeschöpft werden. Im Mittelpunkt einer verbesserten inter- und multimodalen Mobilität steht die Stärkung des Umweltverbunds aus Bahn / Bus / Taxi, Fahrrad, CarSharing und Fußverkehr. Klimaschutzaspekte sowie organisatorische Aspekte sind wichtige Bestandteile dieses Handlungsfelds. Mobilitätsstationen werden in dem Modellvorhaben mitgedacht.



Abbildung 42: Verkehrsentwicklungsplanung 2030



Abbildung 43: Carsharing Station Landwehrplatz

Durch innovative Ansätze eines neuen Parkraumkonzeptes soll der nicht zu verlagernde, notwendige motorisierte Individualverkehr sowohl für neue als auch für die im Umfeld der Congresshalle bestehenden Parkhäuser in Kooperationen mit Investoren und privaten Betreibern als Reallabore entwickelt werden. Hierzu sind innovative bauliche Gestaltungen und Aufwertung bestehender Anlagen erforderlich.

Die MIV-Infrastruktur im Umfeld ist hinsichtlich den neuen Anforderungen zu ertüchtigen (Optimierung St. Johanner Straße, Kreisverkehr Westspange, optimierte innovative Signalsteuerungskonzepte).

Digitalisierung und Innovation

Die Digitalisierung revolutioniert das Leben der Menschen umfassend. Sie beeinflusst die Stadtpolitik, das Verhältnis von Bürgerinnen und Bürgern, Politik und Verwaltung, der Kommunikationswege, die Art zu wirtschaften und zu arbeiten sowie die städtische Gesellschaft als Ganzes. Daher sind eine gesamtstädtische Digitalisierungsstrategie und die gezielte Entwicklung von Strukturen für die Digitalisierung wichtige Vorhaben, die die Anforderungen an eine verantwortungsvolle Raum- und Stadtentwicklung in entscheidender Weise verändern. Smarte Stadtquartiere sind eines der zentralen Themen für die Städte von morgen.

Digitalisierungsstrategie der Landeshauptstadt

Die Landeshauptstadt Saarbrücken verfolgt im Rahmen ihrer Digitalisierungsstrategie einen ganzheitlichen Ansatz, der die Konzepte der digitalen Verwaltung genauso umfasst wie die vielfältigen Anwendungs- und Handlungsfelder einer Smart-City. Die gesellschaftliche Perspektive der Digitalisierung und ihre Auswirkungen auf die Stadtentwicklung stehen explizit im Vordergrund: Mit den Mitteln der Digitalisierung sollen die Ziele einer intelligenten, zukunftsorientierten, europäischen Stadt verfolgt werden.

Ziel ist die Entwicklung einer für Saarbrücken passgenauen Strategie, bei der nicht das technisch Machbare im Mittelpunkt steht, sondern digitale Lösungen entstehen, die von Nutzen für das Leben aller Menschen in Saarbrücken sind. Die Digitalisierung soll sowohl im sozialen, ökologischen wie auch ökonomischen Sinne nachhaltigen Zielen dienen und darf diesen nicht entgegenwirken. Mit der Smart City Charta liegen auf Bundesebene Leitlinien und Empfehlungen vor, wie die digitale Transformation in den Kommunen nachhaltig und im Sinne einer integrierten Stadtentwicklung gestaltet werden kann.

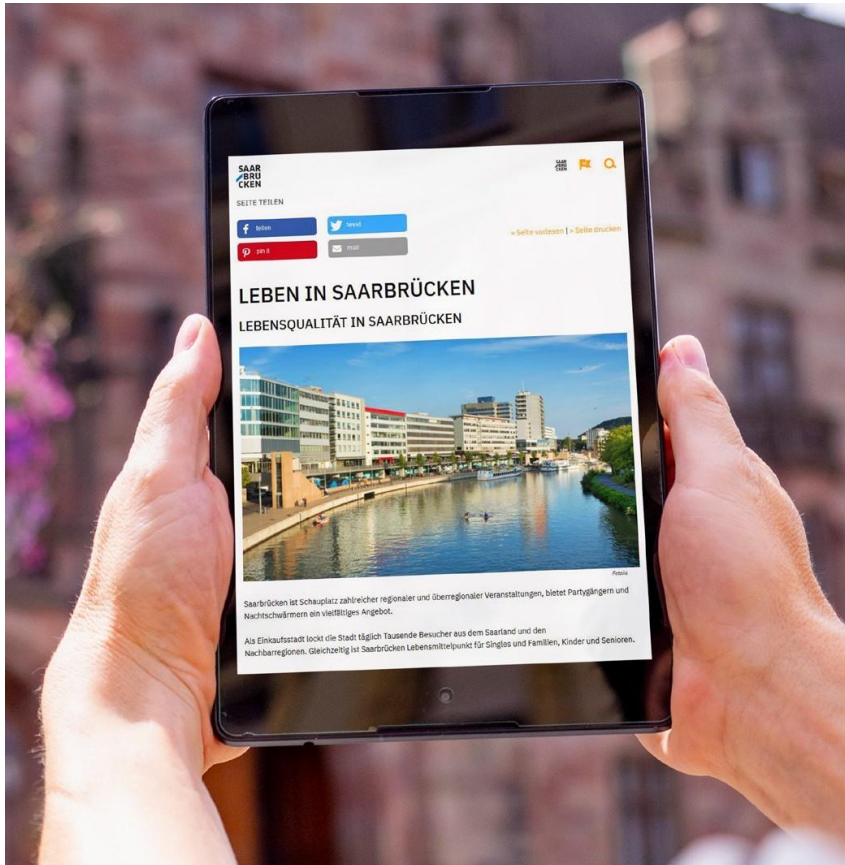


Abbildung 44: Onlinepräsenz Landeshauptstadt Saarbrücken

Die Landeshauptstadt versteht die digitale Transformation als zentrale Herausforderung für die Stadtentwicklung und befindet sich damit im Einklang mit der Smart City Charta. Das Leitbild ist Ausdruck des Selbstverständnisses der Landeshauptstadt Saarbrücken, den digitalen Wandel aktiv zu gestalten. Es stellt eine Selbstverpflichtung der Landeshauptstadt Saarbrücken, ihrer Eigenbetriebe und Gesellschaften dar. Es richtet sich jedoch gleichermaßen an Akteurinnen und Akteure aus Forschung, Wirtschaft und Stadtgesellschaft.

Mit den geplanten Projekten des Modellvorhabens zur Weiterentwicklung der Städtebauförderung entstehen Potenziale und Verknüpfungspotenziale im Rahmen der Digitalisierungsstrategie. Im quartiersbezogenen Prozess können Erkenntnisse und Synergien für die Gesamtstadt generiert werden und so der Standort Saarbrücken durch Schärfung seines Profils als innovative, smarte Stadt wirksam profiliert werden. Im Kern steht aber letztlich der Erkenntnisprozess wie Digitalisierung und Smart Cities im Kontext des Städtebaus und der Stadtverwaltung einen Mehrwert für jede Person, das Individuum, die Bürgerinnen und Bürger schaffen können.

Während die Technologie, technische Infrastruktur und Digitalisierungskonzepte einen Rahmen bilden können und müssen, entstehen die Mehrwerte erst durch die direkte Einbindung der Bürgerinnen und Bürger und der Wirtschaft, den Ideenprozess und die Kommunikation, Interaktion der Akteurinnen und Akteure im geschaffenen Milieu.

Modellvorhaben als Reallabor für die Saarbrücker Digitalisierungsstrategie

Der neue Messe-, Kongress- Kultur-Standort bietet die Chance zu einem Test- und Anwendungslabor neuer digitaler Anwendungen zu werden, die wiederum als positive Impulse für die Quartiersentwicklung genutzt werden können. Grundlage für die Entwicklung solcher innovativen Potenziale und Synergieeffekte ist der Aufbau einer zukunftsfähigen Telekommunikationsinfrastruktur, die einen Digitalisierungsaufschwung im Quartier erst ermöglicht.

Durch das Zusammenspiel in dieser interdisziplinären Umgebung schafft die Landeshauptstadt Saarbrücken eine langfristige Wertschöpfung auf verschiedenen Ebenen für die Stadtgesellschaft, Besucherinnen und Besucher, Unternehmen und die Umwelt - Mehrwerte werden dabei für die soziale Interaktion der Bürgerinnen und Bürger, die Kommunikation aller Akteurinnen und Akteure untereinander, den Bildungs- u. Forschungssektor, den Gründerbereich, die bestehende Wirtschaft, und im aktuellen Klimakontext natürlich auch für die Umwelt erzielt. Ein derartiger Innovationsimpuls braucht Anknüpfungspunkte für Vernetzung und Kooperation, insbesondere mit Blick auf Wissenstransfer und Kompetenzaufbau, denn neue digitale Dienstleistungen und Angebote erfordern nicht nur technische Lösungen, sondern fachübergreifende Kompetenzen.

Die Zusammenarbeit von Stadt, Forschung und Wirtschaft, lokalen Unternehmen und Stadtgesellschaft bekommt im Innovationsquartier durch diese Symbiose eine ganz neue strategische Dimension. Durch die Verknüpfung der Erkenntnisse werden besondere Synergien für die Gesamtstadt und seine Bürgerinnen und Bürger generiert und so der Standort Saarbrücken durch Schärfung seines Profils als innovative, smarte Stadt und grenzüberschreitendes Oberzentrum wirksam profiliert.

Die beiden Innenstadtquartiere in der Gebietskulisse werden dabei als „Smart District“ verstanden und eignen sich somit hervorragend zur Stärkung des lokalen Innovations-Systems.

Das „Smart District“ sollte dabei als Reallabor dienen. Die kommunale Aufgabe wird dabei sein, die erforderlichen „Laborbedingungen“ bereitzustellen. Dabei werden Akteurinnen und Akteure akquiriert und vernetzt sowie die Prozesse analysiert und gesteuert. Die Aufgabe der Verwaltung ist die einer „bürgerzentrierten“ Dienstleistung und nicht die eines Technologieverwalters oder „Überwachers“. Digitalisierung und Smart City sind kein Selbstzweck.

Im Mittelpunkt der Untersuchung sollen ausgewählte Themenfelder wie bspw. Mobilität, Wohnen, Risikoversorge, Sicherheit und Teilhabe stehen:

Welche Digitalisierungsprozesse sind im Zuge des Modellvorhabens möglich?

- Welche Infrastrukturen im Quartier können mit digitaler Technologie aus- bzw. aufgerüstet werden?
- Welche digitalen Instrumente sind nutzbar?
- Welche neuen Instrumente der Verwaltung / des Städtebaus sind notwendig?
- Welche Chancen aber auch Risiken bringen diese Prozesse mit sich?
- Wo liegt der Mehrwert dieser Prozesse im Sinne der Gemeinwohlorientierung?

Für das Reallabor bieten sich vielfältige Potenziale und Anwendungsmöglichkeiten. Im Folgenden ist hierfür eine Auswahl dargestellt.

Potenziale und Anwendungsmöglichkeiten:

Convention-Agentur (zentrale Verknüpfung von Veranstaltungsräumen, Bereitstellung von Hotel-Kontingenten u.v.m.)

smart-parking-Konzepte, Sharing-Konzepte (Fahrrad, Scooter, Autos etc.):

- Dezentrales Parkleitsystem (mobile Endgeräte und Smart-Car),
- Mobilitätswandel mit multimodalen Verknüpfungen, Verkehrslenkung, etc.,
- Verkehrstelemetrik, Sensorik (statisch oder mobil), digitale Beschilderung („Digital Signage“),
- smarte Infrastruktur (Laternen, Ampeln, Schilder, etc.).

City Management:

- City Portal (gemeinsame Plattform für Bürgerschaft, Wirtschaft und Verwaltung),
- Eventmanagement,
- Smart Retail (vernetzter lokaler Handel, Kombination von On- und Offline innerhalb der Stadt),
- Smart Startup (Kopplung von Social Media mit Verwaltung und Wirtschaft,
- Konzertierung bei der Vermittlung von Raum, KnowHow und Genehmigungen),
- City-Analytics (Monitoring).

Local management:

- Hyper Local Marketing (Autom. Angebote vgl. Smart Retail),
- Smart learning (im Bereich Bildung, ortsunabhängiges Lernen, digitaler Campus etc.).

Smart Infrastructure:

- Ver- und Entsorgung (smarte Zähler, Sensoren für Entsorgung),
- Augmented Services (überblendete Infos bzgl. Infrastruktur, z. B. Leitungen im Boden erfassen),
- Smart Factory (selbstregelnde, selbstwartende Prozesse, Echtzeitüberwachung),
- Dialog- und Projektplattform (Bündelung und Einbindung lokaler Kompetenzen, Netzwerke, Einbindung und Anknüpfung überörtlicher Anbieter),
- Politik- und Transparenzportal (Informations- und Beteiligungsplattform zu kommunalen Projekten),
- Herausforderungen.

Bei der Entwicklung einer effizienten Verwaltung ist die Vernetzung von möglichst allen Ebenen unerlässlich. Ein digital gestütztes Monitoring sowie die Steuerung von Prozessen und Verwaltungsabläufen wird erst durch eine möglichst vollständige Einbindung und Vernetzung aller Komponenten erreicht. Ein wesentliches Fundament sind Basisdaten, die über Big-Data-Komponenten bereitgestellt und ausgewertet werden können. Dazu ist jedoch eine technische und logistische Infrastruktur erforderlich.

10. Quartiersentwicklung

Verkehr und Mobilität

Bereits in der Analyse des Verkehrsentwicklungsplans VEP 2030 wurden die Problemlagen der Innenstadtverkehrsbereiche im Allgemeinen und in den Stadtteilen St. Johann und Alt-Saarbrücken im Besonderen dargelegt. Hierbei sind für das Modellvorhaben insbesondere folgende Feststellungen von Relevanz:

Bestandssituation

- Die Stadt verfügt über eine gute überregionale und regionale Anbindung und sehr gute Erreichbarkeiten für den Kfz-Verkehr. Gleichzeitig sind jedoch bei der innerstädtischen Verkehrsführung und Orientierung sowie im Hinblick auf die Umfeldverträglichkeit Defizite festzustellen.
- Durch die vorhandene Konzentration zahlreicher Innenstadtfunktionen im zentralen Bereich und die darüber hinaus geplante weitere räumliche Konzentration des Messe-, Kongress- Kulturforums am Standort Congresshalle / Hafenstraße werden sämtliche Wegebeziehungen zu diesem Standort einen weiteren Bedeutungszugewinn erfahren. Hierdurch ergibt sich auch ein verstärkter Druck zur Lösung der Verträglichkeitsprobleme, die mit dem derzeitigen und zu erwartenden Verkehr einhergehen. Die Erschließung des Standorts Congresshalle entspricht diesen Anforderungen derzeit noch nicht.
- Es bestehen Leistungsfähigkeitsengpässe im Bereich St. Johanner Straße, Westspange, Ludwigsbergkreisel im MIV.
- Das Erschließungssystem weist noch Mängel auf. Es gibt z. B. keine Ausfahrt aus Hafenstraße zur Westspange / A 620.
- Starke Mängel bei der Fußverkehrs- und Radinfrastruktur wurden festgestellt, die zusammen mit der fußläufigen und fahrverkehrsmäßigen Erschließung verbessert werden müssen.

- Mängel resultieren aus den stark durch den fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr geprägten, z.T. überdimensionierten Straßenräumen, die eine hohe Trennwirkung und nur geringe Aufenthaltsqualitäten aufweisen und in denen für den Fuß- und Radverkehr oftmals nur Restflächen übrigbleiben.
- Die Barrierefreiheit ist nicht durchgängig gegeben.
- Bedienungslücken im ÖPNV, die in den Abendstunden bestehen.



Abbildung 45: Ausgeprägter Kfz-Verkehrsraum



Abbildung 46: Ruhender Verkehr und überdimensionierter Straßenraum



Abbildung 47: Parkdruck in Alt-Saarbrücken Tallage



Abbildung 48: Angepasste Fuß- und Radverkehrsinfrastrukturen



Abbildung 49: Umbau der Wilhelm Heinrich-Brücke



Abbildung 50: Umgesetzte barrierefreie Bushaltestellen



Abbildung 51: Vorplatz Hauptbahnhof

Ziele und Potenziale

Aufbauend auf den benannten Defiziten der Bestandsituation wurden die Ziele innerhalb des VEP 2030 gewählt und anschließend Maßnahmen zu deren Erreichen formuliert.

Für den Bereich der Innenstadt, in dem das Modellvorhaben liegt, bedeutet dies:

- Umbau Hauptverkehrsstraßen zu mehr Aufenthaltsqualität; Fuß- und Radverkehrsfreundlichkeit,
- Konzentrierung des Parkens vorwiegend in Parkbauten als Grundlage für mehr Freiraum und Aufenthaltsqualitäten (Mitnutzung vorhandener Parkbauten und dortiger freier Kapazitäten),
- Ausbau der Infrastruktur für Fuß- und Radverkehr, konsequente Vernetzung der Infrastruktur, Lückenschlüsse,
- Förderung ÖPNV-Nutzung (Kombiticket),
- Infrastrukturelle Verbesserungen an neuralgischen Punkten zur Sicherstellung der notwendigen Erreichbarkeit und Leistungsfähigkeit (St. Johanner Straße, Kreisverkehr Westspange),
- Barrierefreiheit, Verkehrsberuhigung und Aufwertung von Neben- und Wohnstraßen,
- Ausbau der Leinpfade zur Radkomfortroute gemäß VEP 2030 und Anschluss an das Modellvorhaben,
- Radverkehrsachse Universität – Innenstadt – Alt-Saarbrücken / HTW in der Hohenzollernstraße als Fahrradstraße.

Für die Maßnahmen im Einzelnen bedeutet dies:

- Die Faktoreistraße, Kohlwaagstraße und die Hafestraße müssen gestalterisch verbessert werden. (z. B. TP 5, TP 10, TP 11, TP 12),
- Der Straßenzug Stengel- und Heuduckstraße soll als „grünes Rückgrat“ Alt-Saarbrückens als Teil des Gesamtkonzeptes außerhalb des Modellvorhabens entwickelt und umgesetzt werden. (z. B. TP 18, TP 19),
- Die Nebenstraßen Alt-Saarbrückens, wie z. B. die Gutenbergstraße oder die Keplerstraße, werden funktional und gestalterisch aufgewertet. (z. B. TP 16),
- Wichtige Wegebeziehungen für den Fuß- und Radverkehr, wie z. B. die Verbindungen zum Bürgerpark oder über die Faktoreistraße, sind zu stärken. (z. B. TP 6, TP 8, TP 9),
- Durch die Aufwertung der Luisenbrücke zwischen St. Johann und Alt-Saarbrücken wird der Fuß- und Radverkehr stadtteilübergreifend gefördert und erschafft neue Verkehrsbeziehungen und Erschließungspunkte (TP 02),
- Der Umbau des Knotens St. Johanner Straße / Westspange zum Kreisverkehr (TP 04), Vollanschluss der Hafestraße (TP 05) an den Kreisverkehr als Haupteerschließung des Messe-, Kongress- Kulturforums, veränderte Spuraufteilung in der St. Johanner Straße,
- Der Umbau des Knotens Trierer Straße / St. Johanner Straße und der St. Johanner Straße dienen der Verbesserung der Leistungsfähigkeit hinsichtlich des Innenstadt-Erschließungskonzeptes (TP 07).



Abbildung 53: Eisenbahnstraße nach Umgestaltung



Abbildung 52: Barock trifft Moderne

Die Maßnahmenvorschläge des VEP 2030 zum innerstädtischen Verkehrsnetz werden derzeit durch eine detaillierte Machbarkeitsstudie zum Innenstadtverkehrskonzept vertieft. Die darin enthaltenen Maßnahmenvorschläge ergänzen sich hervorragend mit den Zielen des Modellvorhabens und werden dazu beitragen, die städtebaulichen Potenziale des Messe-, Kongress-Kulturforums zur Wirkung kommen zu lassen. Die Teilmaßnahmen des Modellvorhabens bzw. des Gesamtkonzeptes in St. Johann und Alt-Saarbrücken wurden so gewählt, dass die beschriebenen Defizite im Gebietsbereich systematisch behoben werden.

Darüber hinaus werden sie einen deutlichen Beitrag zum Erreichen der gesamtstädtischen Ziele des VEP 2030 leisten können.

In der Machbarkeitsstudie zu den verkehrlichen Aspekten des Modellvorhabens wurden die Rahmenbedingungen und Maßnahmen ausführlich untersucht und beschrieben. („Integration einer multifunktionalen Einrichtung Messe / Kongresse, Verkehrskonzept“, R+T

Darmstadt, 2019). Aufgrund der veränderten Rahmenbedingungen im CCC 2.0 wird das Verkehrskonzept im Zuge des Prozessverlaufes des Modellvorhabens überprüft und ggfls. angepasst.

Öffentlicher Raum

Grünraumvernetzung beidseitig der Saarachse



Abbildung 54: Grünzug am Staden

Im Flusstal, das vom sanft mäandernden Lauf der Saar durchzogen wird, konzentrieren sich in der Kernstadt Zeugnisse der Stadtgeschichte wie:

- Relikte der römischen Wurzeln im Bereich des Osthafens,
- die Gründerzeit-Viertel am Staden,
- den Kulturbereich mit den wertvollen Solitären Saarland Museum und Moderne Galerie,
- die Hochschule für Musik,
- das vor dem 2. Weltkrieg erbaute Staatstheater
- entlang der grünen Saarachse, die sich von der Bismarckbrücke über die untere und obere Ebene der aufgewerteten Berliner Promenade
- zu den in den 90er Jahren am früheren Kohlehafen angelegten Bürgerpark, der sich bis hinter die Kongresshalle zieht,
- das Regierungsviertel mit dem Landtag,
- das Alte Rathaus,
- die Ludwigskirche
- bis zu den Zeugnissen französischer Stadtplanung mit dem Pingusson Gebäude,
- die Alte Brücke zwischen dem Schloss
- und dem mittelalterlichen St. Johann und
- die den Flussraum überspannenden barocken Sichtachsen der Residenzstadt Alt-Saarbrücken.

So bedeutend für die Region, wie diese baulichen Zeugnisse der Stadtgeschichte sind, ist auch die Nutzungen entlang beider Ufer in der Kernstadt: die Einkaufsmeile der Bahnhofstraße, die gastronomische Vielfalt des St. Johanner Marktes, die Regierungs- und Gerichtsgebäude in Alt-Saarbrücken und eine Vielzahl von Orten der Kultur, an denen Vielfalt und Lebensqualität von Stadt und Land gepflegt und gefördert werden.

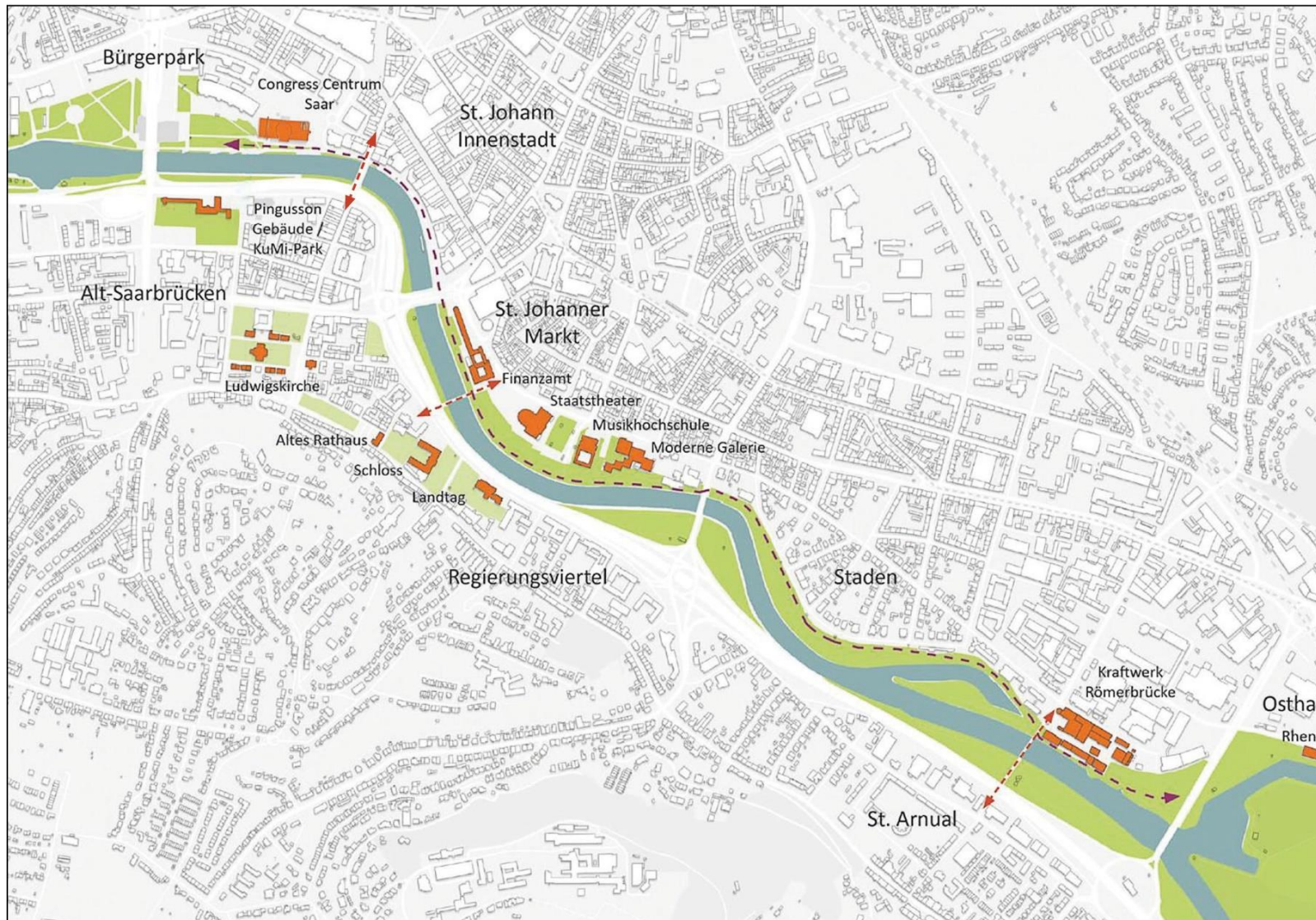


Abbildung 55 Freiraumstruktur an der Saar

Urbaner Freiraum



Abbildung 56: Cora Eppstein-Platz



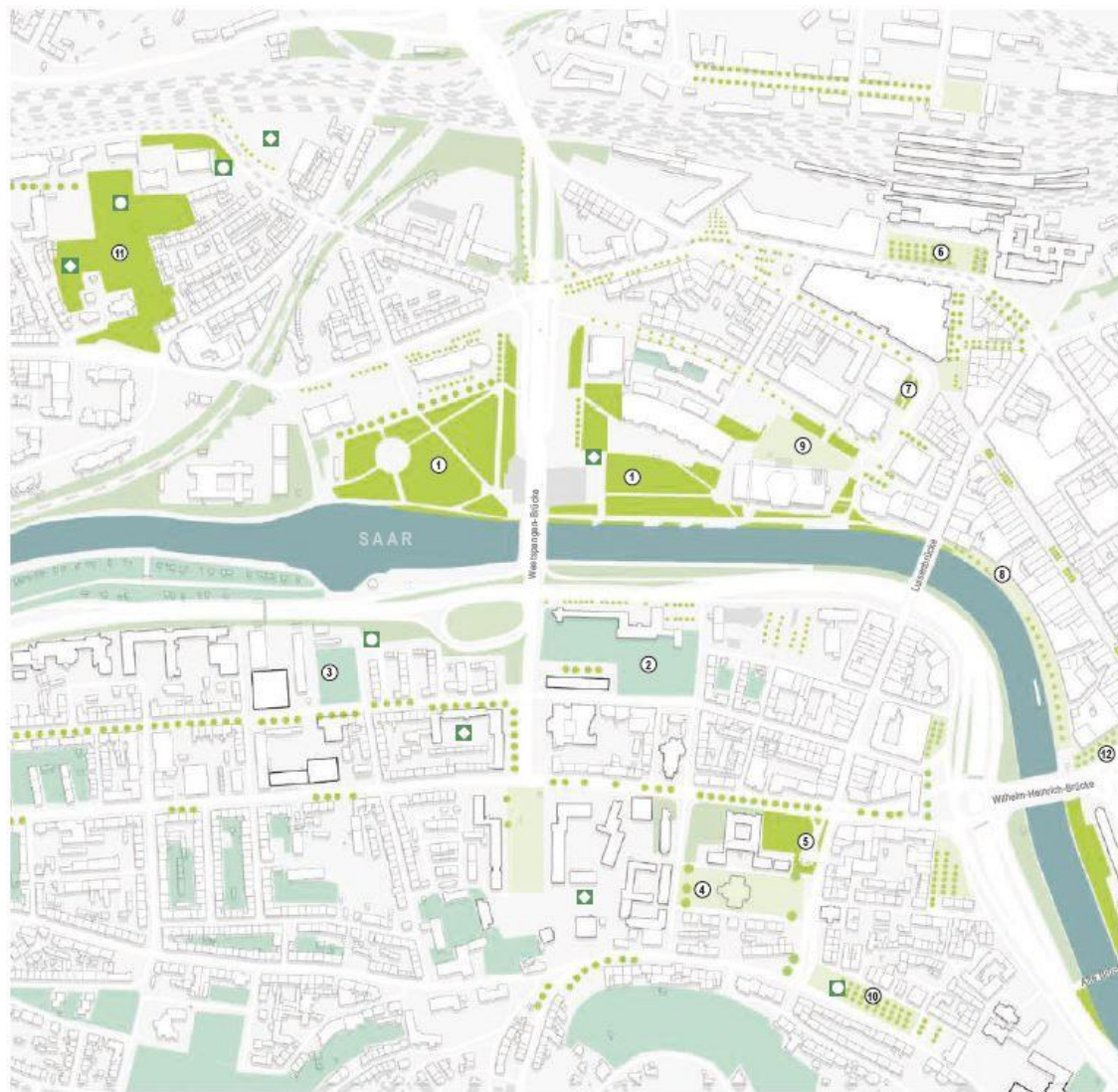
Abbildung 57: Landwehrplatz

Der städtische Raum wird geprägt durch seine öffentlichen Parks, Grünanlagen, Plätze und Straßenräume, die im dicht besiedelten urbanen Kernbereich der Stadt allen Bürgern frei verfügbar sind und im Sinne der grün-blauen Infrastruktur weiter vernetzt werden müssen. Die Urbanität, die spezifischen Kulturen des Städtischen sind ein bestimmter Typ von Ambivalenzen wie Anonymität und Gemeinschaft und / oder Distanz und Nähe. Der Freiraum ist der für jedermann zugängliche und nutzbare Raum, der die gebaute Stadt erst erlebbar macht und im Umkehrschluss integral die Stadt auch belebt. Das Nebeneinander unterschiedlicher öffentlicher und privater Räume sowie die Gleichzeitigkeit unterschiedlicher Aktivitäten wie Erholung, Sport und Kommunikation können in diesen Freiräumen stattfinden und führen zu einer hohen Qualität des städtischen Lebens. Neben diesen Bezügen ist der öffentliche Raum oftmals auch mit verschiedenen

Funktionen (Umweltbelange, Klima, Lärm, Artenschutz) und Anforderungen belegt. An den vielen zentralen Orten in der Stadt treffen häufig sehr viele Funktionen und unterschiedliche Nutzergruppen zusammen, die sich gegenseitig nicht stören oder ausgrenzen sollten.

Für die Zielsetzungen der Gestaltung des öffentlichen Raums greift die Verwaltung auf die verschiedenen Fachkonzepte (Freiraumentwicklungskonzept, Verkehrsentwicklungsplan, gestalterische Leitlinien) zurück. So ist die Verbesserung der Aufenthaltsqualität oder das Erscheinungsbild oftmals ein wichtiges Anliegen.

Die Entscheidung, das Messe-, Kongress- Kulturzentrum mit der Congresshalle und einem neuen Messe-, Kongress- Kulturforum, mit unmittelbarem Innenstadtbezug weiterzuentwickeln ist auch wesentlich von der Erkenntnis geleitet, dass die vorhandenen räumlichen Bezüge mit einem vielfältigen, attraktiven Angebot den Stadttourismus, die im Flanieren erlebbare Stadtgeschichte, Einkaufen, Gastronomie und Kulturangebot verbindet und die Stadt der kurzen Wege erlebbar wird. Um hier optimale Synergien zu ermöglichen, muss das unmittelbare Umfeld des Kulturstandortes besser an den Bahnhof und die Haupteinkaufsmeile in unmittelbarer Nähe und an das Saarufer angebunden werden.



Legende

- Parkanlage
- Abstandsgrün
- private Grünflächen
- Gepflasterte Plätze
- Kinderspielplatz
- ◇ Sportplatz
- ① Bürgerpark
- ② KuMi-Park
- ③ Park der Stadtwerke
- ④ Ludwigsplatz
- ⑤ Stengelanlage
- ⑥ Bahnhofplatz
- ⑦ Wolfgang-Staude-Platz
- ⑧ Berliner Promenade
- ⑨ Johannes-Hoffmann-Platz
- ⑩ Nanteser Platz
- ⑪ Kirchberg
- ⑫ Rabbiner-Rülf-Platz

Grün- und Freiräume

Abbildung 58: Grün und Freiflächen

Freizeitstadt für Bewohnerinnen und Bewohner und Besucherinnen und Besucher



Abbildung 59: Ludwigskirche

Die Stadtverwaltung Saarbrücken hat in Kooperation mit dem Regionalverband Saarbrücken eine „Tourismusstrategie Landeshauptstadt und Region Saarbrücken 2025“ erarbeitet. Ziel ist es dabei, die Tourismusarbeit für die nächsten fünf Jahre „auf strategische Beine“ zu stellen und so das städtetouristische Profil Saarbrückens zu schärfen. Auf Ebene des Eurodistrict SaarMoselle wird eine grenzüberschreitende Positionierung erarbeitet (Territoriale Strategie 2021-2027), die auch eine touristische Komponente beinhaltet und dazu dient, in der kommenden EU-Förderperiode Fördermittel für den Grenzraum zu akquirieren. Dies ist von strategischer Bedeutung, da Saarbrücken durch seine Grenzlage auch immer eine grenzüberschreitende Strahlkraft hat.

Die Projekte des Modellvorhabens sollen eine solche Strahlkraft in die Großregion und für die unmittelbaren Nachbarn im Department Moselle haben. Die Einbindung in den Eurodistrict und die Erarbeitung seiner künftigen territorialen Strategie wird helfen, diese grenzüberschreitende Strahlkraft auch im Sinne Messe, Kongresse und Kultur zu nutzen.

Gästeankünfte und Übernachtungszahlen

Die touristischen Kennziffern der Landeshauptstadt Saarbrücken nehmen seit Jahren eine positive Entwicklung. So sind beispielsweise im Zehnjahresverlauf (2008-2017) die Gästeankünfte um 37,5% und die Übernachtungen um 25,2% gestiegen.

Entwicklung Hotellandschaft

Die seit Jahren bundesweit niedrige Zinssituation und die Attraktivität des Standortes führen dazu, dass Saarbrücken zunehmend in den Fokus von Hotelentwicklern rückte und nach wie vorrückt.

In den letzten Jahren haben mehrere Hotels eröffnet. Diese Umsetzungen und Vorhaben spielen sich alle in einem Radius von ca. 500 m um die Congresshalle ab. In der Gäste- und Besucherstruktur kommt den Geschäftsreisenden eine große Bedeutung zu. Dies spiegelt sich auch in der vorhandenen Ausrichtung der Hotels wider, die sich hinsichtlich der Anzahl der Betriebe und Bettenkapazität hauptsächlich aus 2-4 Sterne-Businesshotels zusammensetzt. Die mit den neuen Hotelprojekten einhergehende Erhöhung der Bettenkapazität macht gleichzeitig deutlich, dass eine dringende Notwendigkeit besteht, die Congresshalle und das Umfeld zu dem zentralen innerstädtischen Messe-, Kongress- Kulturforum auszubauen, das den heutigen Kundenwünschen entspricht.

Der Standort des künftigen innerstädtischen Messe-, Kongress- Kulturzentrum zwischen Europagalerie, Eurobahnhof, Bahnhofstraße und Hotels auf der einen Seite und den touristischen Hot-Spots Ludwigskirche, Saarbrücker Schloss und Staatstheater auf der anderen Seite ist touristisch höchst attraktiv. Auch die Lage direkt an der Saar und in unmittelbarer Nachbarschaft zum Bürgerpark/Hafeninselpark ist perfekt geeignet für angenehme Pausen im Tagesverlauf von Veranstaltungen, die dort stattfinden werden.

Tourismus als Wirtschaftsfaktor



Abbildung 60: Schlosskirche



Abbildung 61: Schlossplatz

Tourismus als Wirtschaftsfaktor wirkt weit über die touristischen Betriebe im engeren Sinne hinaus. So entfällt im Saarland mit einem Bruttoumsatz von 619 Mio. EUR der Löwenanteil der Wertschöpfung auf den Einzelhandel. Naturgemäß sind das Gastgewerbe (519 Mio. EUR Bruttoumsatz) und weitere Dienstleistungen (241 Mio. EUR Bruttoumsatz) zentrale Bausteine der touristischen Servicekette. Rein monetär betrachtet aber ist der Einzelhandel der größte Profiteur vom Tourismus im Saarland. Die Landeshauptstadt Saarbrücken als einziges Oberzentrum und einzige Stadt mit einer 1A-Lage in der Region profitiert davon besonders.

Die Lage des Messe-, Kongress- Kulturforums in unmittelbarer Entfernung zur Bahnhofstraße als zentrale Einkaufsmeile lässt besondere positive Effekte auf den Einzelhandel erwarten.

Ein großer Teil der messe-, und kongressinduzierten Umsätze entfallen dabei auf den Einzelhandel und die Gastronomie. Weitere Nutznießer dieser Entwicklung sind die Dienstleistungsbranche und das Beherbergungsgewerbe. Damit liefert der Messe-, und Kongresstourismus einen wichtigen Beitrag zur Arbeitsplatzschaffung und -sicherung sowie zur Diversifizierung der gesamten Wirtschaftsstruktur.

11. Stadtteilportrait St. Johann

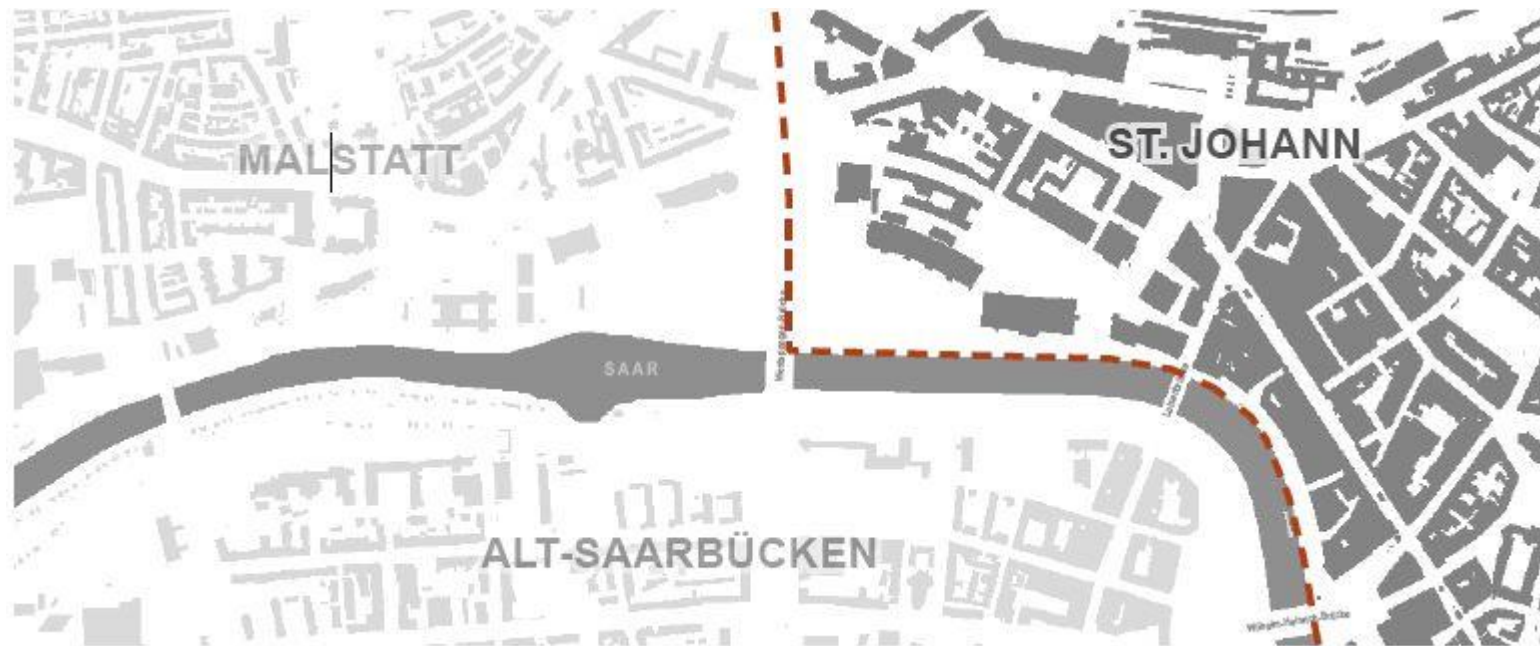


Abbildung 62: Zentrale Innenstadt

Zwischen dem historischen Kern der St. Johanner Altstadt und dem Hauptbahnhof sowie zwischen Berliner Promenade und dem Beethovenplatz liegt der zentrale Geschäfts- und Dienstleistungsbereich der Landeshauptstadt. Bis zur Kaiserstraße erstreckt sich der Bereich mit der höchsten Einzelhandelsdichte, hier „zentrale Innenstadt“ genannt. Kommerzieller Kern des Geschäftszentrums ist die Bahnhofstraße mit ihren Seitenstraßen. Die Bahnhofstraße ist geprägt von großvolumigen Kaufhäusern filialisierter Handelsbetriebe, in den Nebenlagen findet man kleinteiligere Fachgeschäfte.

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

Von den gründerzeitlichen Gebäuden / Fassaden sind nur ganz wenige erhalten geblieben. Insbesondere in der Bahnhofstraße geschah der Wiederaufbau z. T. Grundstücksgrenzen überschreitend, womit die Eignung für den großflächigen Einzelhandel verbessert wurde.

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

Ausdehnung und Geschäftigkeit der Bahnhofstraße geben ihr ein großstädtisches Flair. Nach Einschätzung der Branche ist die Bahnhofstraße die Haupteinkaufsstraße und einzige 1A-Lage der Region. Als Nebenlagen gelten das Umfeld zur Berliner Promenade, Kaiserstraße, sowie die Eisenbahnstraße. Durch den Umbau der Bahnhofstraße zur Fußgängerzone 1995 wurde die Anziehungskraft der Haupteinkaufsstraße weiter gesteigert. Die Beanspruchung der Oberfläche durch die hohe Nutzungsdichte (insbesondere die LKW-Andienung) machte allerdings eine Sanierung / Aufwertung der Straße erforderlich (Abschluss 2019).

Die positive Entwicklung in der Bahnhofstraße hat sich nicht automatisch auf die Seitenstraßen übertragen. Die Kunden orientieren sich stark an der linearen Achse Bahnhofstraße und frequentieren weniger die Seitenstraßen (ISEK Zentrale Innenstadt 2018).



Abbildung 63: Europagalerie



Abbildung 64: Bahnhofstraße

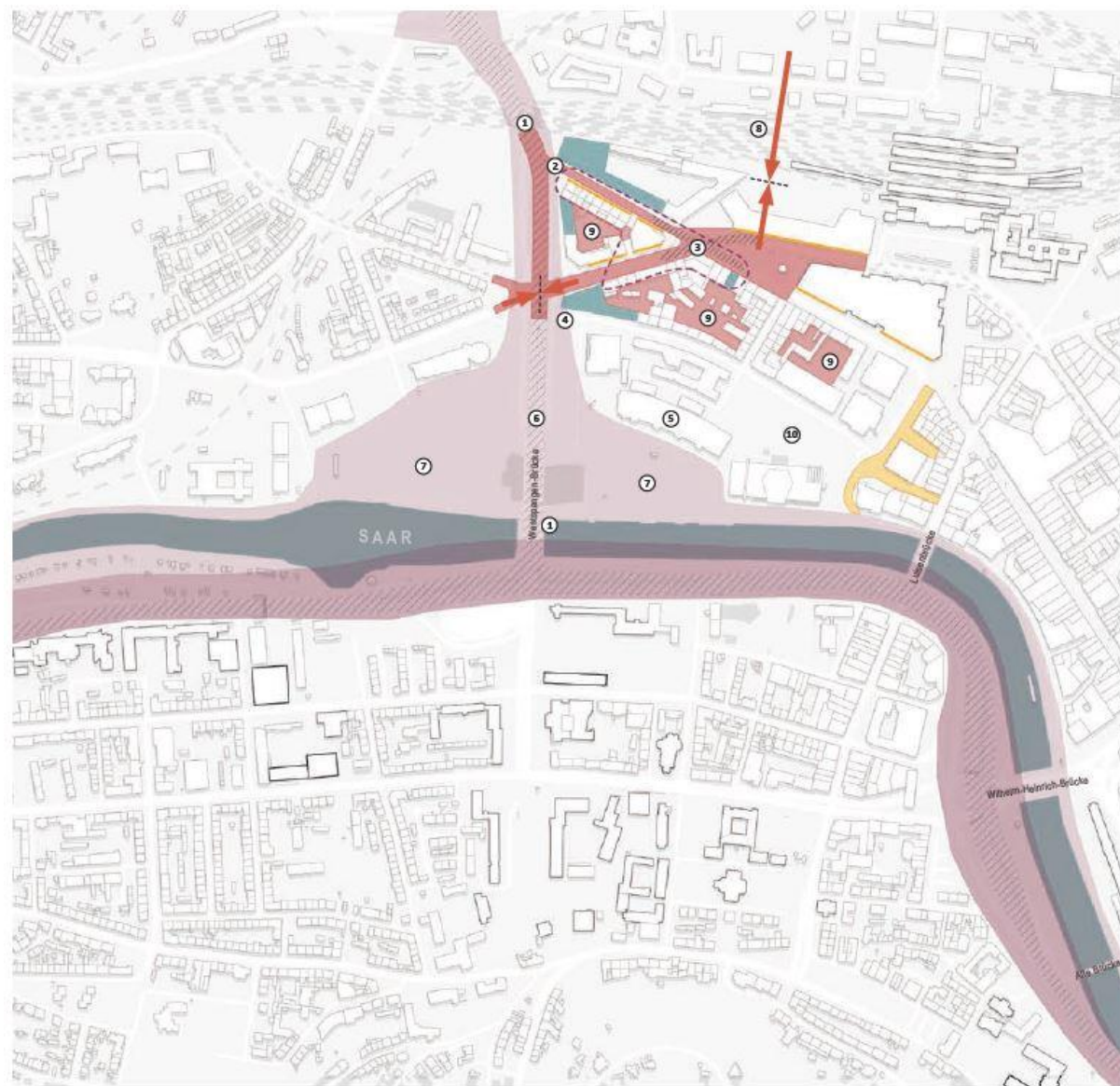
Mit dem Umzug an die Bahnhofstraße ist die Firma C&A dieser Entwicklung gefolgt und das ehemalige Kaufhaus C&A in der Kaiserstraße (ca. 7.500 m² Verkaufsfläche) steht seitdem leer. In der Viktoriastraße, Eisenbahnstraße, Kaiserstraße und Dudweilerstraße sind ebenfalls einige länger dauernde Leerstände,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

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










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, der Schifferstraße und dem Rabbiner-Rülf-Platz konnte dieser Bereich baulich erheblich aufgewertet und die trading down Entwicklungen gestoppt werden.

Derzeit gibt es in der Innenstadt einen Handlungsraum, für den ein ISEK erarbeitet wurde. Der Bereich „Zentrale Innenstadt“, zwischen Faktoreistraße, Bahnhofstraße, Viktoriastraße, Kaiserstraße und Dudweilerstraße.



Legende

-  Trading Down
 -  Mangelhafte Aufenthaltsqualität
 -  Eingeschränkte Aufenthaltsqualität
 -  Hohe Verkehrsbelastung
 -  Baulücken
 -  Unattraktive Erdgeschosszone / Trading down
 -  Lärmbelastung > 65 dB
 -  Lärmbelastung > 70 dB
 -  Trennwirkung
-
- ① Stadteinfahrt mit Stadtbildmängeln
 - ② Tierer Straße: keine Einfahrt möglich
 - ③ Knoten Trierer Straße: Verkehrsprobleme, Lärm Hotspot, keine Aufenthaltsqualität
 - ④ Hafenstraße: keine Einfahrt möglich
 - ⑤ Unterlastung Parkhaus
 - ⑥ Westspange: Hotspot für Lärm- und Luftschadstoffe
 - ⑦ Bürgerpark mit Funktionsschwächen: Lärmbelastung, Sicherheit, Ausstattung
 - ⑧ Lützelbachtunnel, Mängel in der: Gestaltung, Sicherheit, Sichtbarkeit, Anbindung
 - ⑨ Bockinnenbereich: hoher Parkdruck, wenig Grün, kaum Aufenthaltsqualität, schlechtes Bioklima
 - ⑩ Johannes-Hoffmann-Platz: fehlende Randnutzung, leblos

Schwächenanalyse Westliche Innenstadt, St. Johann

Abbildung 65: Schwächenanalyse westliche Innenstadt St. Johann

Zentrale Funktion westliche Innenstadt



Abbildung 66: Bahnhofstraße

Westlich der Faktoreistraße erstrecken sich im Umfeld der Congresshalle und des Bürgerparks / Hafeninselparks großformatige Bürogebäude mit vielen oberzentralen Nutzungen (Arbeitsamt, Landeszentralbank, Haus der Ärzte, Unternehmenssitze). Dieser Bereich entlang des Bürgerparks entstand als „westliche Cityerweiterung“ für Büro- und Dienstleistungsnutzungen entsprechend den Entwicklungszielen der „Strukturplanung Innenstadt“ 1977. Zum Bürgerpark / Hafeninselpark vorgelagert ist das Parkhaus „Q-Park Congresshalle“ mit 474 Stellplätzen. Nördlich der Hafenstraße bis zur Trierer Straße erstrecken sich in einem Kerngebiet die Bürogebäude als 5 - 8 geschossige Blockrandbebauung mit niedrigeren Hofgebäuden. Unbebaute Grundstücksteile sind als Parkplätze angelegt. Grünstrukturen fehlen weitgehend. Der Wohnungsanteil ist entsprechend gering.

Trotz der Fertigstellung der Westspange und des Bürgerparks /Hafeninselparks in den 1990er Jahren, ist die städtebauliche Entwicklung der „Westlichen Innenstadt“ noch nicht vollständig zum Abschluss gekommen. So gibt es am Verkehrsknoten Westspange / St. Johanner Straße immer noch eine städtebaulich auffällige Baulücke. Sie stellen heute im Zusammenhang mit dem geplanten neuen Messe-, Kongress-Kulturforum wichtige Potenziale dar. Der Bereich um den HBF ist im Wesentlichen seit Mitte der 1990er Jahre fertiggestellt worden (u. a. Fußgängerzone, Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes). Die Modernisierung des HBF erfolgte in den 2010er Jahren. In der Trierer Straße treten deutliche „trading down“ Symptome auf, insbesondere zwischen St. Johanner Straße und Westspange. Hinzu kommt, dass die fußläufige Anbindung an die zentrale Innenstadt durch tote Erdgeschossfassaden (entlang der Neuen Post und der Europagalerie) sowie Kfz-optimierte Straßenräume für Kunden unattraktiv ist.

Für das unter Denkmalschutz stehende Gebäude der Alten Post hat sich 2012 ein Investor gefunden, der das Gebäude modernisiert hat und als Mieter das Bildungsministerium und einen Gastronomiebetrieb gewinnen konnte. Die neue Nutzung und die Außengastronomie auf dem kleinen Platz an der Trierer Straße werten den Standort spürbar auf. Auch das 1993 entstandene Gebäude der Neuen Post steht seit 1995 leer. Aktuell gibt es verschiedene Nachnutzungen. Nördlich, direkt anschließend an den Hauptbahnhof, wurde mit dem Projekt Eurobahnhof seit 2007 rd. 7 ha Areal zu einem neuen durchmischten Stadtquartier entwickelt.

Gewerbe, Wirtschaft und Einkaufen



Abbildung 67: Europagalerie



Abbildung 68: Europagalerie von Innen

Die Bedeutung der Landeshauptstadt als Standort für Handel und Dienstleistung geht weit über den Versorgungsbedarf der eigenen Bewohnerinnen und Bewohner hinaus: Der Einzelhandel der Landeshauptstadt Saarbrücken ist ein Anziehungspunkt insbesondere für Kunden aus dem gesamten Saarland und grenznahen Lothringen sowie aus Rheinland-Pfalz und Luxemburg.

Alleine die Kundinnen und Kunden aus dem benachbarten Lothringen generieren nach aktuellen Untersuchungen rund 1/3 des innerstädtischen Einzelhandelsumsatzes. Mit etwa 1.200 Betrieben und einer Gesamtverkaufsfläche von ca. 400.000 m² ist die Landeshauptstadt der umsatzstärkste Einzelhandelsstandort im Saarland, knapp 25 % des saarländischen Einzelhandelsumsatzes werden hier erzielt. Vor allem die Bahnhofstraße, die einzige 1A-Lage im Saarland, gilt als Einkaufsmagnet.

Allerdings sind in den Nebenlagen der Bahnhofstraße, in der Viktoriastraße, Kaiserstraße und Dudweilerstraße länger andauernde Leerstände, vernachlässigte Immobilien und nicht adäquate Nutzungen zu beobachten.

Der Einzelhandel verändert sich stetig.

Aktuelle Entwicklungstrends im Einzelhandel, ein verändertes Einkaufsverhalten, die demographische Entwicklung und neue rechtliche Rahmenbedingungen führen zu neuen Anforderungen sowohl an die vorhandenen Standorte wie auch an neue Standorte. Insbesondere der zunehmende Online-Handel stellt den stationären Handel vor neue Herausforderungen. Eine monofunktionale Einkaufsinnenstadt ist nicht mehr zeitgemäß.

Um die Saarbrücker Innenstadt als Hauptgeschäftsbereich der Stadt zu sichern und zu stärken, hat die Landeshauptstadt Saarbrücken 2015 ein Einzelhandels- und Zentrenkonzept beschlossen.

Die starke Frequentierung der Innenstadt durch verschiedene Nutzergruppen mit ihren unterschiedlichen Interessen führt zu Nutzungskonflikten im öffentlichen Raum, insbesondere in den Bereichen Sicherheit und Sauberkeit. Die Sanierung der Bahnhofstraße und der Nebenlagen hat mit Unterstützung durch Städtebaufördermittel schon neue Impulse gesetzt und dies soll weiter ausgebaut werden.

Congresshalle + Messe-, Kongress- Kulturforum = Messe, Kongress- Kulturzentrum

Spezifische Ziele und Potentiale



Abbildung 69: Congresshalle, Ansicht aus der Hafenstrasse

Saarbrücken ist nicht nur Arbeits-, Wohn-, Einkaufs- und Universitätsstadt, sondern auch Drehscheibe für Kultur- und Freizeitveranstaltungen der Region. Im Selbstverständnis der Landeshauptstadt Saarbrücken bilden diese Funktionen wichtige Bestandteile. Die Landeshauptstadt verfügt über ein breit aufgestelltes Veranstaltungsangebot und eine Vielzahl an Kultureinrichtungen (z. B. Staatstheater, Moderne Galerie).

Seit Schließung des ehemaligen Messegeländes im Stadtteil Alt-Saarbrücken finden Messen - je nach Anforderungsprofil und Zielgruppe - in der Congresshalle, der Saarlandhalle oder dem E WERK statt.

Aktuell werden folgende Formate angeboten:

- Cake Sensation, Saarlandhalle
- Reisen und Freizeit, Congresshalle
- Genusswerk Messe, E-Werk
- Haus und Garten, E-Werk

In der Congresshalle finden neben Tagungen und Kongressen auch Konzerte und weitere Veranstaltungen unterschiedlichster kultureller Prägung statt. Die für Saarbrücken große Bedeutung der Geschäftsreisenden spiegelt sich auch in der vorhandenen Hotelinfrastruktur wider, die sich hinsichtlich der Anzahl der Betriebe und Bettenverteilung hauptsächlich aus 2-4 Sterne-Businesshotels zusammensetzt.



Abbildung 70: Johannes-Hoffmann Platz



Abbildung 71: Ansicht Congresshalle aus Richtung AltSaarbrücken



Abbildung 72: Historische Ansicht Congresshalle

Defizite

- Fehlende zeitgemäße Infrastruktur und Technik im Messe-, Kongress- sowie Veranstaltungs- und Eventsektor,
- teilweise Mängel im Stadtbild bezogen auf Immobilien und den öffentlichen Raum im Umfeld der heutigen Congresshalle mit der Folge geringer Aufenthaltsqualitäten,
- mit den städtebaulichen Mängeln einhergehende Funktionsverluste sowie Leerstände, die zur Schwächung der Attraktivität als Messe-, Kongress- und Kulturdestination führen,
- Trennwirkungen der Autobahn sowie der Saar zwischen dem Kongressbereich in der Innenstadt sowie dem Stadtteil Alt-Saarbrücken,
- Sicherheitsdefizite insbesondere im zur Congresshalle benachbarten Bürgerpark.

Potenziale

- Stärkung der Standortprofilierung des Oberzentrums der Landeshauptstadt Saarbrücken durch die städtebauliche Aufwertung des Messe-, und Kongressumfeldes sowie der Infrastruktur als neuer Image- und Marketingfaktor,
- moderne Infrastruktur und Technik stärken die Nachfrage am Standort als attraktive Veranstaltungs- und Eventsstätte,
- Erhöhung der Medienpräsenz und des Bekanntheitsgrades und damit die Positionierung der Landeshauptstadt Saarbrücken als Messe-, Kongress- und Veranstaltungsstandort,
- durch neue Messe-, und Kongresskonzepte wird weiterhin die Wettbewerbsstruktur für hiesige Unternehmen verbessert,
- aus den städtebaulichen und infrastrukturellen Entwicklungen ergeben sich weitere Potenziale für Hotellerie, Gastronomie und Freizeitangebote,
- grenzüberschreitende Anziehungs- und Ausstrahlungseffekte sind ebenso zu erwarten,
- Stärkung des Handels- und Dienstleistungsangebots: Messen, Kongresse und kulturelle Veranstaltungen sind für den Standort von wirtschaftlicher Bedeutung und zugleich ein prägender Imagefaktor. Ausstellerinnen und Aussteller und Besucherinnen und Besucher fragen Leistungen nach, die in unterschiedlichen Wirtschaftszweigen erhebliche Produktions- und Beschäftigungseffekte auslösen sowie zu Kaufkraftzuflüssen und Steuereffekten führen,
- neben Messen und Kongressen bringen auch Fachtagungen, Konzerte, Shows und gesellschaftliche Veranstaltungen zusätzlich Kaufkraft in die Region. Zielgruppenorientierte Angebotserweiterungen und Qualitätsoffensiven in den umliegenden Lagen sind zu erwarten. Insbesondere die benachbarten Handelslagen wie z. B. das Luisenviertel / Eisenbahnstraße und die Berliner Promenade können von einer gesteigerten Frequenz profitieren und die Leerstandsquoten reduzieren,
- Synergien und Impulse, die positiv auf die Stadtentwicklung und das Lebensumfeld wirken,
- mit der Aufwertung des städtebaulichen Umfelds der aktuellen Congresshalle ergeben sich zugleich Entwicklungsimpulse für die umgebenden Stadtquartiere (Nutzungen, Immobilien und öffentlicher Raum) sowie eine Steigerung der Urbanität. Mit der Schaffung von mehr Aufenthaltsqualität und Lebensqualität kann die Sicherheit durch zusätzliche Belebung (z. B. Bürgerpark) erhöht werden,

- die aufgewertete Verknüpfung der Stadtteile St. Johann und Alt-Saarbrücken über die Autobahn und den Fluss bindet auch die Bildungsstandorte HWK und HTW besser ein. Es ist in Folge der öffentlichen Investitionen mit der Schaffung hochwertiger Nutzungen im Umfeld, verbunden mit geringeren Leerstandsquoten, zu rechnen,
- Stärkung des Sektors Bau und Handwerk: Aufträge für den regionalen Bau- und Handwerkssektor in der Bauphase und im Betrieb des neuen Messe-, Kongress- Kulturforum sind zu erwarten,
- private Folgeinvestitionen in Immobilien im Umfeld zählen zu den avisierten Impulswirkungen.



Abbildung 73: Historische Aufnahme der Congresshalle von der Alt-Saarbrücker Saarseite

Bürgerpark



Abbildung 74: Postmodernes Wasserspiel

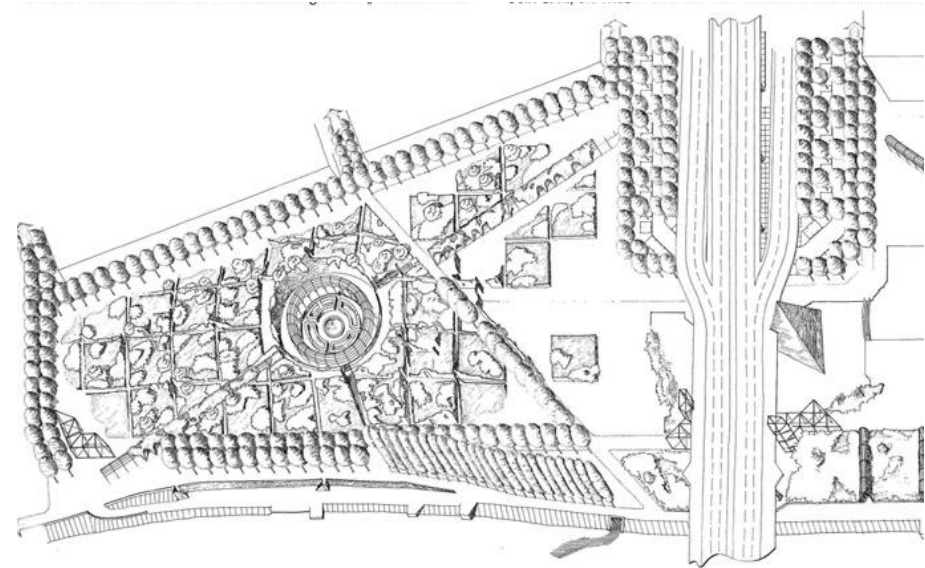


Abbildung 75: Syntaktisches Konzept (Prof. Peter Latz)

Nach der Begradigung der Saar gewinnt die Hafensinsel mit dem verbleibenden Altarm an Bedeutung als zentraler Kohlehafen mit Gleisanschluss. Ab 1937 verlor die Hafensinsel ihre industrielle Nutzung. Nach dem Krieg war die Hafensinsel als neues Verwaltungszentrum der Stadt mit Grün- und Freiflächen vorgesehen, dies wurde jedoch nicht realisiert.

Mit dem Bau der Westspange 1979 - 1986, die als neues Verknüpfungselement der zwei Autobahnen dienen soll, wurde die brachliegende Fläche in planerische Überlegungen eingebunden.

Die Planung von Prof. Peter Latz als „Syntaktisches Konzept“ beruht auf der Grundstruktur eines Sukzessionsparks, der Raum lässt für weitere zukünftige Entwicklungen. Um diese Struktur in ihren einzelnen Elementen während der Bauausführung rechtzeitig definieren zu können, kam eine syntaktische Konzeption zum Zuge, die darin bestand, Neubaelemente und vorhandenes Baumaterial mit historischen Situationen zu verbinden und in Sichtbezüge zu setzen.

Die Eröffnung der Parkanlage war 1989.

Heutzutage schließt die Hafeninsel mit dem Bürgerpark ohne Hindernisse an die dichtbebaute Innenstadt von Saarbrücken an. Südlich wird die Insel durch die Saar natürlich begrenzt. Der Bürgerpark als Stadtparkanlage, dient als grüne Ausgleichsfläche für die dicht besiedelten Stadtteile Unteres Malstatt und Alt-Saarbrücken, welche beide über keine nennenswerten Grünflächen besitzen.

Heute steht der Bürgerpark / Hafeninselpark für den Einzug der Postmoderne in die Landschaftsarchitektur: Moderne Elemente, Historie der Fläche, ökologische Stadterneuerung und die Begegnung von Vergangenheit und Gegenwart wurden zusammengefügt. Der Park wurde 2019 unter Denkmalschutz gestellt.



Abbildung 76: Grünachse im Bürgerpark



Abbildung 77:Skatepark 2019

Neben der Freiraumfunktion hat der Park eine hohe klimatische und ökologische Bedeutung.

Der Bürgerpark / Hafeninselpark ist die grüne Lunge für die Innenstadtlage Saarbrückens und wirkt entlastend für die hochverdichtete Zentrumsbebauung. Er dämpft den Verkehrslärm, unterstützt die Luftreinhaltung und wirkt temperatur- und wasserhaushaltsregulierend. Er ist faktisches Hochwasserschutzgebiet und damit als Retentionsraum im LEP Umwelt ausgewiesen.

Nach seiner Entstehung war der Bürgerpark / Hafeninselpark anfangs eher schwach genutzt, wurde aber mit der sich entwickelnden, parkprägenden raumbildenden Vegetation von der Bevölkerung vermehrt angenommen. Suchten bisher vorwiegend junge Menschen den Park als Treffpunkt, ist in den letzten Jahren eine starke Gruppe von Nutzenden aus den benachbarten Quartieren aus Malstatt und aus Alt-Saarbrücken hinzugekommen. Sie nutzen insbesondere den Baumplatz als Picknickplatz für die ganze Familie.

Der Skatepark wurde 2019 nach intensiver Beteiligung der nutzenden Jugendlichen eröffnet. Grüne öffentliche Freiräume sind die wichtigsten Freizeitorde und Treffpunkte unterschiedlicher sozialer Gruppen. Integration findet in besonderem Maße als Begegnung der Kulturen statt.

12. Stadtteilportrait Alt-Saarbrücken

Die Tallage Alt-Saarbrückens – vom Regierungsviertel bis zum Deutschmühlental – hat als innerstädtisches, gemischt genutztes Stadtquartier eine besondere Bedeutung im städtebaulichen Gefüge Saarbrückens: Wohnquartier, Arbeitsplatz-, Bildungsstandort.

Verschiedene Entwicklungen, insbesondere im westlichen Bereich der Tallage bringen eine neue Dynamik in den Stadtteil, die für weitere städtebauliche Verbesserungen genutzt werden können.

Der Bildungsstandort wird durch die geplante Erweiterung der HTW, den Neubau eines Ausbildungszentrums für die Handwerkskammer sowie die Generalsanierung des Kultusministeriums (ehem. franz. Botschaft / Pingusson-Gebäude) gestärkt. Am westlichen Ende wird das ehemalige Messegelände am Schanzenberg in ein Gewerbegebiet umgewandelt, das den Standort als Arbeitsplatz stärkt, während die Wohnentwicklung einerseits durch die Neubaumaßnahmen der Nachverdichtung „Im Wittum“, aber auch durch Sanierungsmaßnahmen der WOGÉ im Bereich hin zur Malstatter Straße stimuliert wird.

Stadtteilentwicklungsprozess Alt-Saarbrücken

Vor dem Hintergrund der oben genannten laufenden und anstehenden Veränderungen führte die Landeshauptstadt Saarbrücken zusammen mit Akteurinnen und Akteuren und Betroffenen den 2011 eingeleiteten Stadtentwicklungsprozess AltSaarbrücken / Tallage weiter. Der 2017 durchgeführte städtebaulich-freiraumplanerische Ideenwettbewerb hat eine ganze Reihe von Vorschlägen für ein zukunftsfähiges, urbanes, gemischtes, lebendiges und grünes Alt-Saarbrücken erarbeitet.

Städtebau, Nutzungen und Funktion im Quartier

Die städtebaulichen Stärken sind in dem zentralen Bildungsstandort mit Grund- und weiterführenden Schulen, Hochschulen, der Handwerkskammer des Saarlandes mit grenzüberschreitenden Bildungsangeboten, zahlreichen Verwaltungen und dem Stadtarchiv zu sehen. Ein Plus ist die gute Erreichbarkeit und verkehrliche Erschließung, auch für das innenstadtnahe Wohnen. Die unmittelbare Nähe zu Frankreich begünstigt die grenzüberschreitende Zusammenarbeit mit französischen Stellen und Unternehmen.

Deshalb ist auch die Vernetzung der Bildungseinrichtungen in Alt-Saarbrücken zu einer Bildungslandschaft ein großes Anliegen innerhalb des Modellvorhabens.

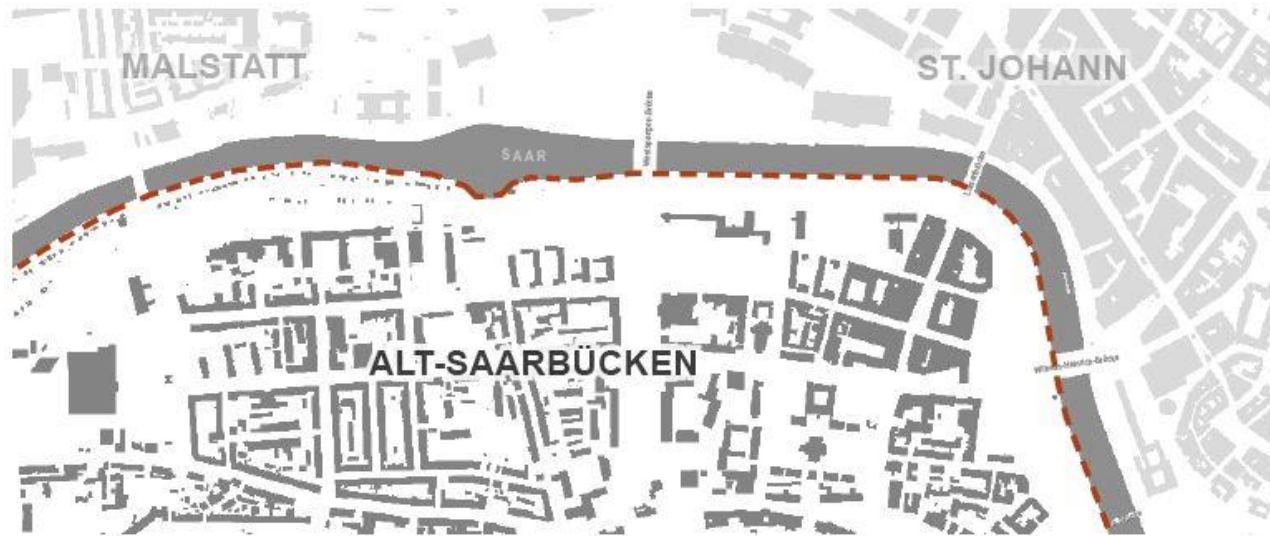


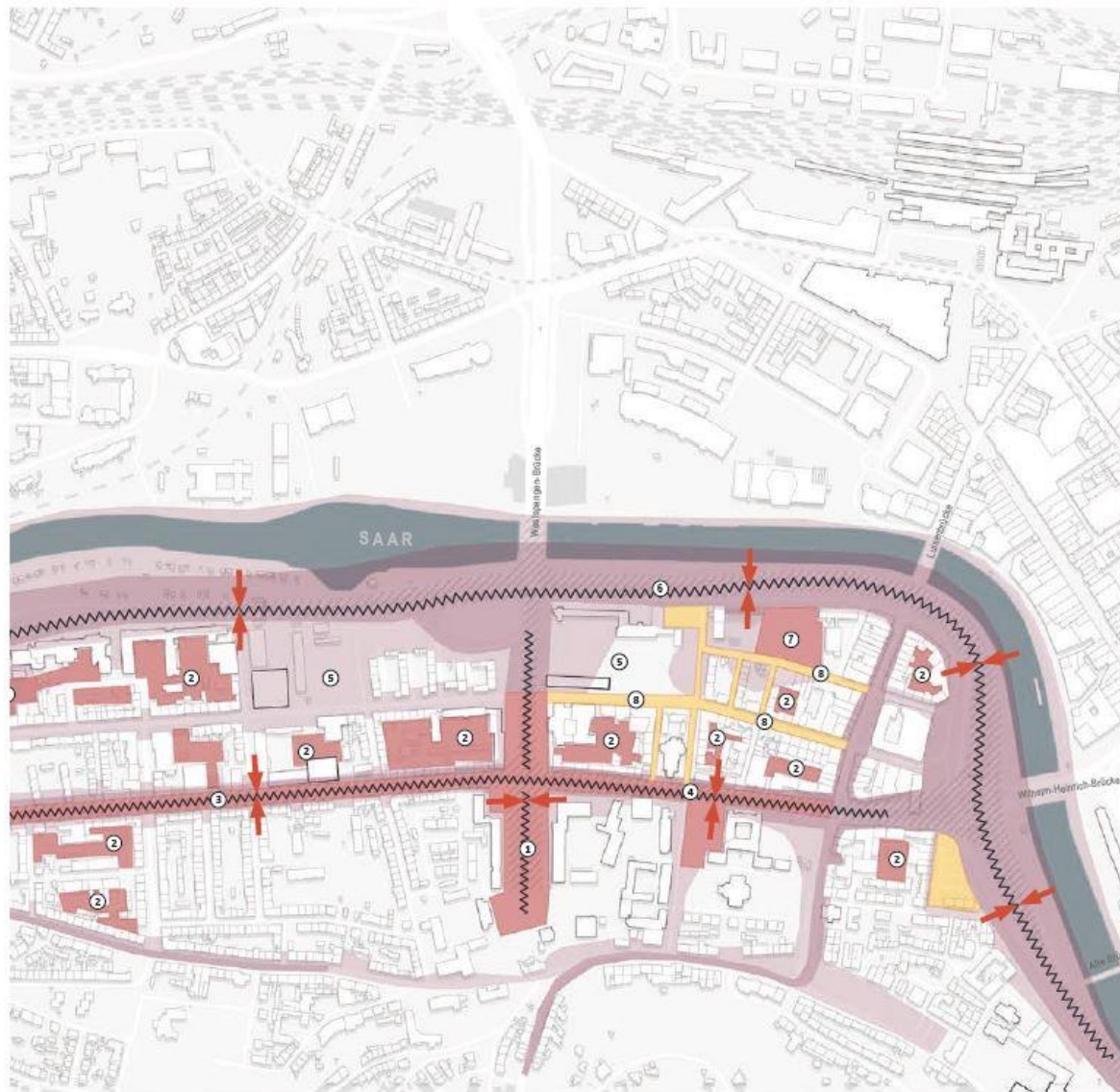
Abbildung 78: Alt- Saarbrücken, Tallage

Defizite

Die Defizite im Stadtteil sind vor allem in den Bereichen Freiraum, Städtebau und beim ruhenden Verkehr zu sehen. Alt-Saarbrücken ist durch den Bau der Autobahn von der Saar abgetrennt worden, es gibt nur wenige Verbindungen zu den dortigen Grünanlagen und Freiräumen. Gleichzeitig sind insbesondere in der Tallage des Stadtteils nur wenige öffentliche Freiflächen zu finden. Zwei für den Stadtteil wichtige Grünflächen (Stadtwerkepark und „Kumi-Park“) sind nicht öffentlich zugänglich.

Folgende Defizite sind zu verzeichnen:

- unattraktives Wohnumfeld,
- geringer Grünanteil und hoher Versiegelungsgrad führen zu einer hohen klimatischen Belastung im Stadtteil,
- Aufenthaltsqualität der Straßenräume ist durch den Verkehrsfluss beeinträchtigt,
- Parkdruck (Dominanz des Pkw im Straßenbild),
- es fehlt eine Mitte im Stadtteil und ein kommunikativer Ort des Verweilens,
- Sanierungsstau sowohl bei gründerzeitlichen Gebäuden als auch der Bausubstanz der Nachkriegszeit bieten wenig städtebauliche Attraktivität für Wohnqualitäten.



Legende

- Mangelhafte Aufenthaltsqualität
- Eingeschränkte Aufenthaltsqualität
- Hohe Verkehrsbelastung
- Lärmbelastung > 65 dB
- Lärmbelastung > 70 dB
- Trennwirkung
- Trennung durch Straßenraum
- ① Roonplatz
fast komplett versiegelt, ausschließlich Parkfläche
- ② Blockinnenbereich:
hoher Parkdruck, wenig Grün, kaum Aufenthaltsqualität, schlechtes Bioklima
- ③ Heuduckstrasse
hohes Verkehrsaufkommen, hoher Parkdruck, wenig Begrünung, keine Aufenthaltsqualität
- ④ Stengelstrasse
hohes Verkehrsaufkommen, wenig Begrünung, keine Aufenthaltsqualität
- ⑤ Privatisierung von Grünräumen
KuMi-Park, Park der Stadtwerke
- ⑥ Stadtautobahn A620:
Lärmbelastung, schneidet Alt-Saarbrücken von Saar ab, erhöhtes Stickstoffdioxidaufkommen
- ⑦ SaarToto Parkplatz
keine Aufenthaltsqualität trotz hoher wirtschaftlichen Ausnutzung
- ⑧ Quartiersinternen Erschließung:
kaum Aufenthaltsqualität, hoher Parkdruck

Schwächenanalyse von Alt-Saarbrücken Tallage

Abbildung 79: Schwächenanalyse Alt-Saarbrücken Tallage

Potentiale

Die wichtigsten Potenziale des Stadtteils sind neben den vorgenannten Funktionen im Stadtteil auch die Nähe zum St. Johanner Teil der Innenstadt mit den Einkaufs- und Aufenthaltsfunktionen entlang der Achse zwischen Hauptbahnhof und St. Johanner Markt.

- Innenstadtviertel, zentrale Lage mit kurzen Wegen und ÖPNV-Gunst,
- durch die Nutzungsmischung aus Nahversorgung, Verwaltung, Büros, Dienstleistungen und Wohnen in den östlichen Bereichen um die Eisenbahnstraße hat der Stadtteil eine hohe Attraktivität,
- Potenzial zum Ausgleich städtebaulich-freiraumplanerischer Defizite im Bereich der Bildungseinrichtungen,
- bessere Verknüpfung des HTW-Campus mit umliegendem Quartier,
- Umsetzung der Campus-Allee,
- Roonplatz als Potential zur "neuen Mitte" als "Grüne Lunge".

Bildungsstandort Tallage Alt-Saarbrücken



Abbildung 80: Übersicht Bildungsstandorte Alt-Saarbrücken

Die dominierende Nutzung im Quartier sind die Bildungseinrichtungen von der Kita bis zu Sekundarschulen, den Hochschulen und dem Ausbildungszentrum der Handwerkskammer. Außerdem sind wichtige Behörden und Institutionen angesiedelt: Ministerien und Regionalverband sowie Verwaltung der Stadtwerke. Die Hochschule für Technik und Wirtschaft des Saarlandes (HTW) setzt derzeit die Konzentration auf einen von zwei Standorten in Alt-Saarbrücken um. Dazu wird nach dem Neubau des Zentralgebäudes und dem Umbau des Hochhauses direkt an der Stadtautobahn zwischen Werder- und Malstatter Straße der Standort aktuell in Richtung Westen weiter entwickelt mit einem neuen Labor- und Studiengebäude. Mehrere Bestandsgebäude entlang der Autobahn sollen in

den nächsten Jahren erneuert bzw. ersetzt werden. Die Aufwertung der Campusfreiflächen und die Fortsetzung einer verbindenden „Campus-Allee“ sind ebenfalls vorgesehen. Die Handwerkskammer plant ihren Bildungsbereich durch den Neubau der zentralen Werkstätten (ca. 6.000 m² BGF) deutlich auszuweiten. Die Hochschule der Bildenden Künste Saar (HBK Saar) hat Bedarf für ein zusätzliches variabel nutzbares Ateliergebäude mit Werkstätten und Ausstellungsräumen im Umfeld des heutigen Standortes.

Durch das Modellvorhaben kann ein maßgeblicher Entwicklungsschritt zum Bildungsstandort Alt-Saarbrücken stattfinden, in dem alle öffentlichen Institutionen zu einem gemeinschaftlichen Interesse zusammengeführt werden. Zu diesem Prozess der Integration und Kooperation für Quartiersentwicklung, Bildung, Jugend und Gesellschaft, zählt auch die gesellschaftliche Diskussion um die ehemalige französische Botschaft, das Pingusson-Gebäude. Das ehemalige Kultusministerium wird seit vielen Jahren durch zahlreiche Initiativen einer breiten Öffentlichkeit zugänglich gemacht. Zahlreiche Workshops zur zukünftigen Nutzung, Ausstellungen, wie die der „Resonanzen“ zeigen ein breites Interesse an einem außerordentlichen Stück dt.-fr. Kulturgeschichte. Im Rahmen des Modellvorhabens sollen diese Initiativen als öffentlicher Ort für Veranstaltungen und im Weiterdenken zum Schlüsselmodul Messe-, Kongress- Kulturforum unterstützt werden.



Abbildung 81: Resonanzen „Die langen Wellen der Utopie“



Abbildung 82: Monument dt. - fr. Baukultur im Saarland

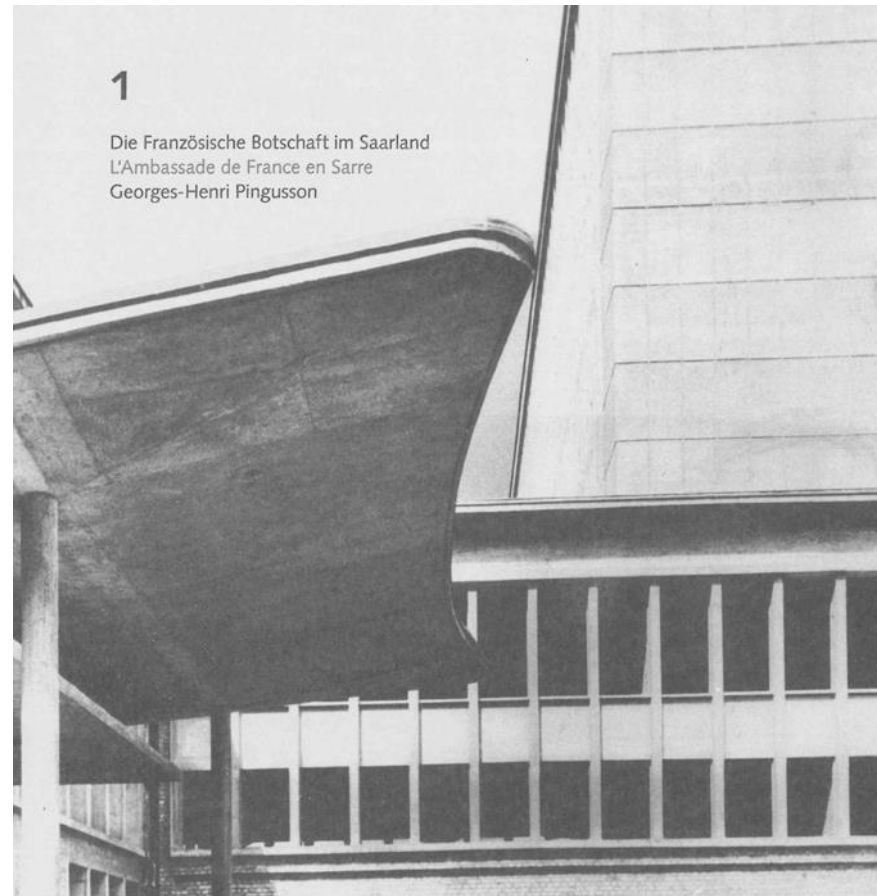


Abbildung 83: Band 1. Resonanzen, 2019 „Die Französische Botschaft im Saarland“

Wohnen und Gewerbe

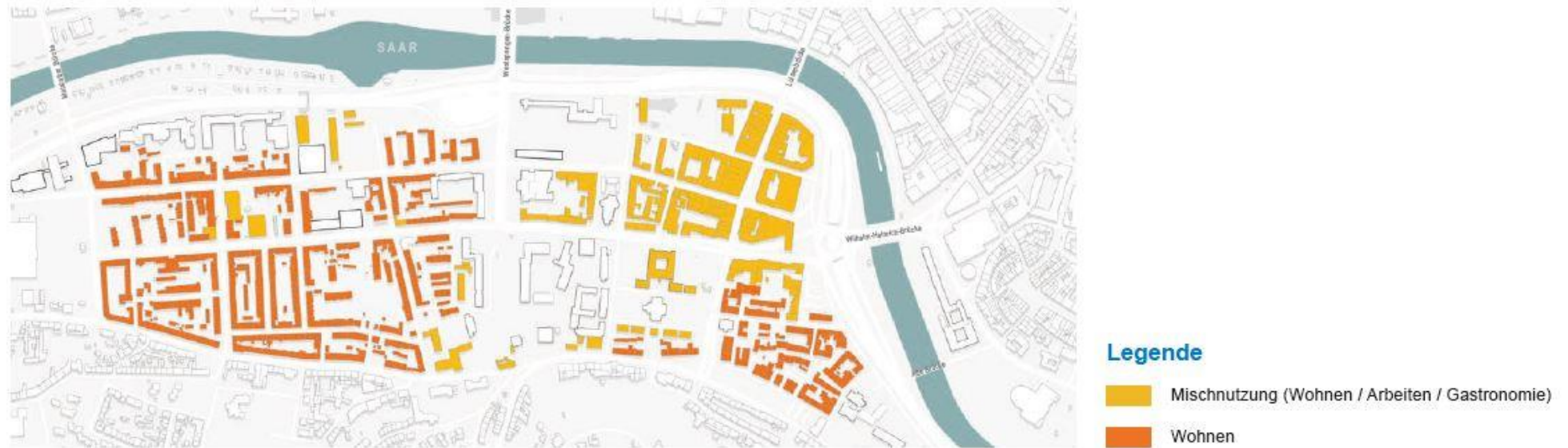


Abbildung 84: Wohnungsbestand

Bestandssituation

Die Tallage in Alt-Saarbrücken spiegelt die Wohnungsmarktsituation in Saarbrücken wieder. Strukturell ist der Wohnungsbestand überwiegend geprägt durch Mehrfamiliengebäude aus der Nachkriegszeit (60,6 % aus 50er Jahre). Die Wohnungen haben durchschnittlich 65 qm Wohnfläche. Ein Großteil des Wohnungsbestandes befindet sich im privaten Einzeleigentum. Lediglich 6 % des Wohnungsbestandes befindet sich im Eigentum kommunaler Wohnungsunternehmen. Leerstände sind nur vereinzelt sichtbar.

Die Wohngebäude befinden sich in einem durchschnittlichen Zustand. Nur vereinzelte Häuser v. a. in der Hohenzollernstraße und Heuduckstraße weisen einen deutlichen Sanierungsbedarf auf.

Trotz der zentralen Lage und der Nähe zu den Hochschulen HTW und HBK konnte sich das Quartier bisher nicht als studentischer Wohnort etablieren. Dies wird u. a. auf das Fehlen attraktiver Aufenthaltsmöglichkeiten im Viertel zurückgeführt. Studierende oder junge Haushalte vor der Familiengründung legen neben der zentralen Lage auch Wert auf ein interessantes Angebot an Gastronomie, Einzelhandel und attraktive Freiflächen und Grünräume. Das Fehlen dieser Angebote scheint bisher zu bewirken, dass das Quartier die Potenziale nicht voll ausschöpfen kann. Ein studentisches Leben oder Flair ist nicht im Viertel festzustellen. Auch als Wohnstandort für Studenten ist der Distrikt deshalb bisher kaum interessant. Allenfalls eine geringfügig höhere Nachfrage durch Studierende wird von den Marktakteurinnen- und akteuren bemerkt.

Die Bebauungsstruktur würde sich hingegen gut als studentischer Wohnort eignen, da die Wohnungsbestände aus den 50er und 60er Jahren einen hohen Anteil an kleineren Wohnungen umfassen und größere Wohnungen aus diesem Baualter in der Regel für Wohngemeinschaften geeignet sind (im Vergleich zu Gründerzeitgebäuden kaum Durchgangszimmer).

Bisher war die Nachfrage von Studierenden eher verhalten. Auch einzelne neuere Wohngebäude, in denen gezielt kleine Apartments realisiert wurden, werden heute hauptsächlich von alleinstehenden Männern bewohnt.



Abbildung 85: Traditioneller Einzelhandel in der Eisenbahnstraße

Um das Viertel stärker in den Fokus der Studentinnen und Studenten zu rücken, kooperiert das Stadtteilbüro Alt-Saarbrücken mit der HTW. So können freiwerdende Wohnungen in die studentische Wohnungsbörse der HTW eingestellt werden.

Die Attraktivität des Quartiers besteht vor allem in seiner Zentralität. Die dichte Bebauung weist keine Freiflächen oder Plätze auf, die ein Stadtleben ermöglichen. Auch die Blockinnenbereiche sind überwiegend mit Garagen bzw. Stellplätzen bebaut.

Das Quartier ist für eine innenstadtaffine Zielgruppe geeignet; Studierende sind hier nur eine Gruppe davon.

Ebenso junge Paarhaushalte vor der Familiengründungsphase wählen in der Regel Wohnquartiere mit innerstädtischem Charakter. Diese Zielgruppe legt jedoch in der Regel Wert auf ein interessantes Angebot an Gastronomie und Einzelhandel. Das Fehlen dieser Angebote scheint bisher zu bewirken, dass das Quartier nicht alle Potenziale, die durch die Lage entstehen, ausreizen kann. Hinzu kommt, dass der

Distrikt und auch der Stadtteil AltSaarbrücken bisher nicht als eigenständiges und durch eine gemeinsame Baustruktur oder ein gemeinsames Zentrum in sich geschlossenes Quartier wahrgenommen wird.

Wirtschaft und Einkaufen

Das wirtschaftliche Herz der Tallage Alt-Saarbrückens ist das Luisenviertel um die Eisenbahnstraße. Die Mischung aus Einzelhandel, Büros und Dienstleistungen mit Wohnen vor allem in den Obergeschossen soll auch in Zukunft erhalten und gestärkt werden.

Durch die Aufwertung des öffentlichen Raums in der Eisenbahnstraße, gekoppelt mit den Erhaltungs- und Gestaltungssatzungen für die umliegenden Gebäude, ist hier ein wichtiger Grundstein für die Stärkung der Wirtschaft an dieser Lage gelegt worden.

In Richtung Westen wird die Wohnbebauung vor allem durch Büro- und Dienstleistungsstandorte flankierend zu den Bildungseinrichtungen durchzogen. Mit den Stadtwerken Saarbrücken zwischen Gärtner- und Werderstraße wie auch dem Busdepot westlich der Malstatter Straße sind zwei wichtige städtische Arbeitgeber verortet.

Zwei größere Einzelhandelsbetriebe (Discounter und Vollsortimenter) liegen mitten in der Tallage während die vorwiegend inhabergeführten Geschäfte an der Deutschherrenstraße starke Probleme aufweisen.

Der starke Wirtschaftsstandort in der Tallage Alt-Saarbrücken führt in Kombination mit den Bildungseinrichtungen tagsüber zu einem hohen Parkdruck in den zum Teil engen Wohnstraßen. Erhebliche Flächen sind als Parkplätze für die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer vor Ort genutzt und führen auch zu den genannten Defiziten bei den Freiflächen.

Kultur, Freizeit und Erholung



Abbildung 86: Pingusson-Gebäude



Abbildung 87: Ludwigskirche

Bestandssituation

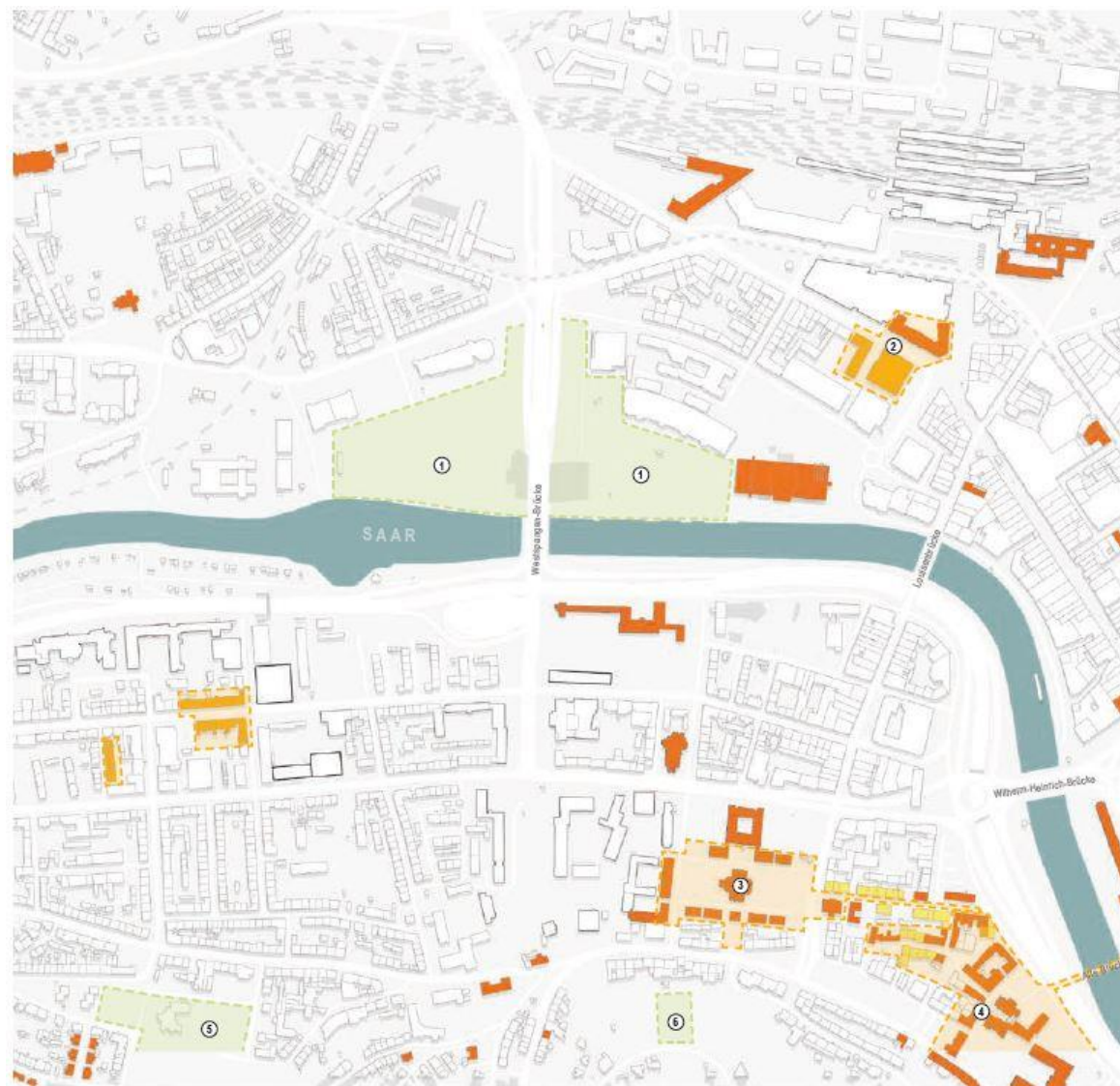
Das Angebot an architektonischen Sehenswürdigkeiten für den Kultur- und Städtetourismus ist in Alt-Saarbrücken vielfältig. Bei der Relevanz der Sehenswürdigkeiten, die sich schwerpunktmäßig dem Thema „Barock“ zuordnen lassen, kann Saarbrücken mit einer der schönsten Barockkirchen, der Ludwigskirche, trumpfen.

Die Tallage Alt-Saarbrücken besitzt eine Reihe von interessanten Beispielen der Architektur der Nachkriegsmoderne, wie die ehemalige französische Botschaft (Pingusson) und die Staatskanzlei, eingebunden in ein Ensemble beispielhafter erhaltener Straßenzüge der 50er Jahre.

Das Staatstheater hat mit der „Sparte 4“ einen Ort als offene Plattform für spezifische kulturelle Veranstaltungen etabliert. Die geringe Zahl an öffentlichen Grünflächen wie auch die starke Verkehrsbelastung lassen fast keine öffentlich zugänglichen, geschützten Bereiche zur Erholung zu. Potenzielle, eher abgeschirmte Bereiche wie die Campusallee an der HTW oder die Kleingartenanlage an der Saar sind zu wenig vernetzt und befinden sich eher in Randlagen.

Obwohl nicht direkt in der Tallage verortet, dient der „Alte Friedhof“ mit der großzügigen Parkanlage und dem Spielplatz auch den Bewohnerinnen und Bewohnern in der Tallage der Freizeit und Naherholung. Ein weiterer öffentlicher Spielplatz liegt direkt im Schatten der Schallschutzmauer der Autobahn an der Westspangenbrücke.

Die Tallage Alt-Saarbrückens benötigt zur Stärkung der Freizeit- und Erholungsfunktion sowie der Wohnqualität einen Ort in der Mitte. Hier bietet die Bildungslandschaft um den Bereich Roonstraße / Roonplatz einen Anknüpfungspunkt dafür.



Legende

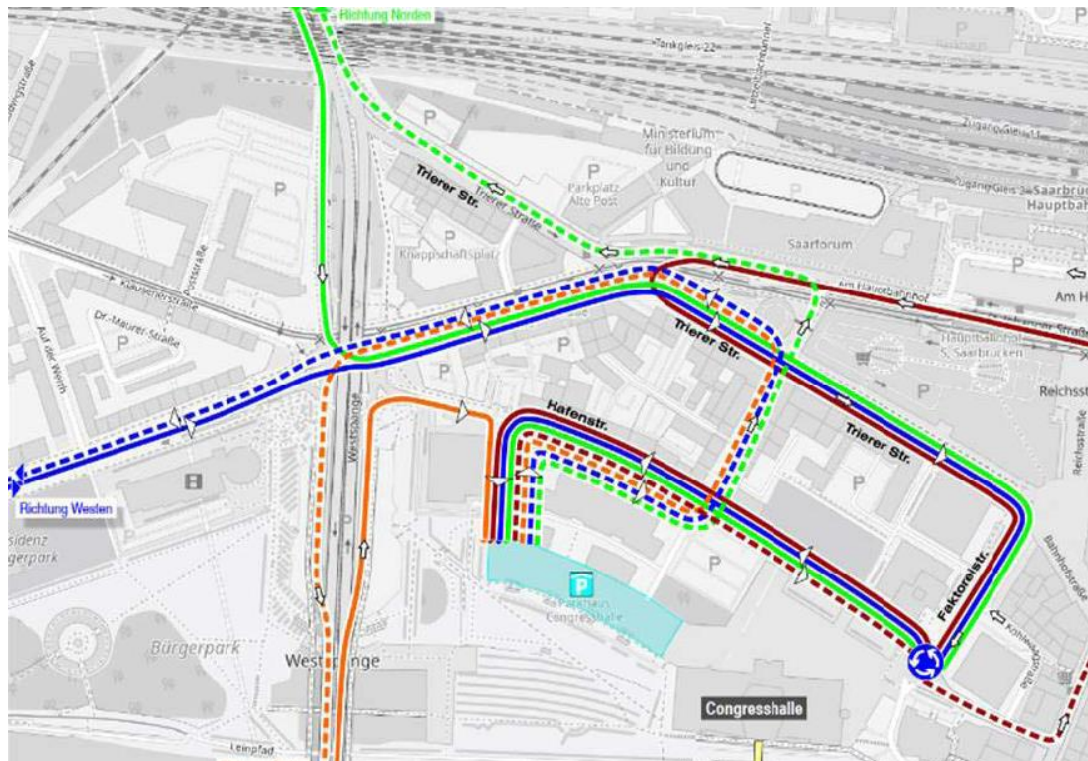
- Einzeldenkmäler
- Ensemble
- Ensemblebestandteile
- Ensemblebestandteile
- Gartendenkmal
- ① Bürgerpark
- ② Ensemble Triererstraße
- ③ Ensemble Ludwigskirche
- ④ Ensemble Schloss
- ⑤ Friedhofsanlage Alt-Saarbrücken
- ⑥ Triller

Historische Achse Stengelstraße auf die Ludwigskirche, Denkmäler und bedeutsame Bausubstanz

Abbildung 88: Historische Achsen

13. Machbarkeitsstudien

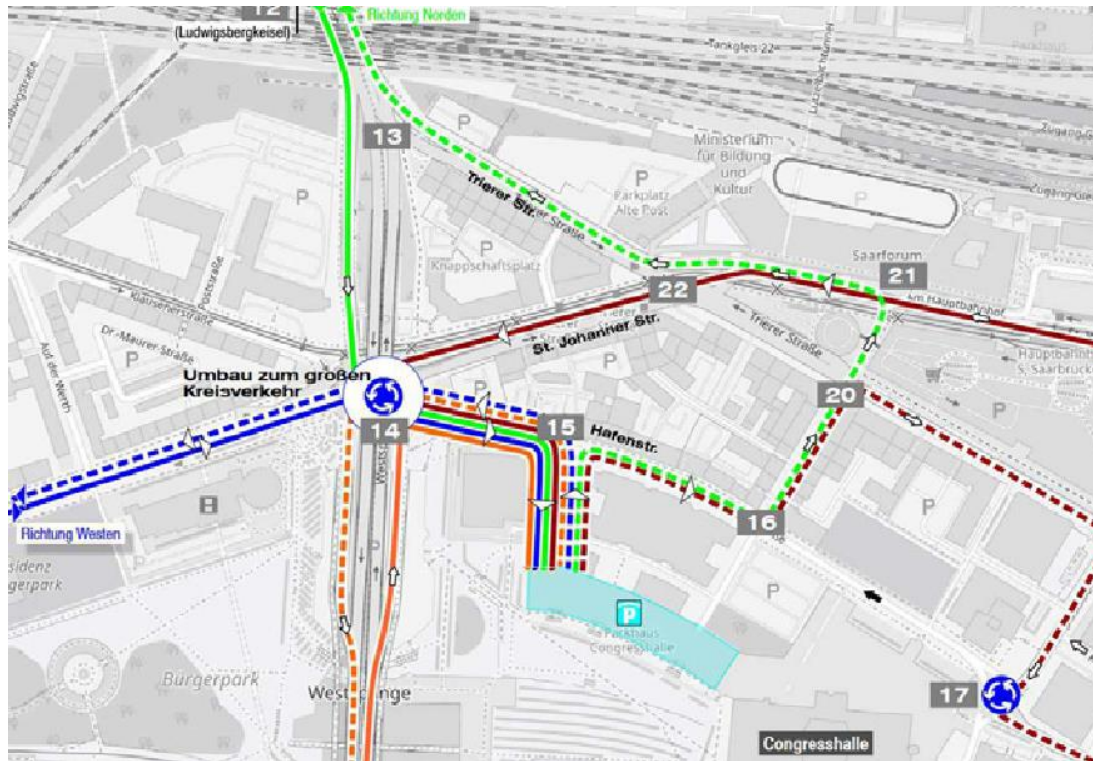
Integration einer multifunktionalen Einrichtung Messe / Kongresse / Kultur - Verkehrskonzept Saarbrücken R+T 2019



Es ist aus verkehrlicher Sicht möglich, das Congress Centrum Saar am heutigen Standort in der Hafenstraße zu einer multifunktionalen Einrichtung für Messe, Kongresse und Veranstaltungen zu erweitern. Die Ideen zum Innenstadtverkehrskonzept werden durch die vorliegende Konzeption unterstützt und weiterentwickelt. Zum Beispiel ist die Einrichtung einer Fahrradstraße in einem Teilbereich der Hohenzollernstraße schon umgesetzt.

Die Nähe zum Bahnhof und zur Innenstadt bietet Synergien für das erweiterte Messe-, Kongress-Kulturzentrum.

Abbildung 89: Aktuelle Verkehrslage St. Johann, R+T



Von besonderer Bedeutung für die Erweiterung des MKKs ist die Verbindung von Veranstaltungen mit einem saarVV-Ticket. Der Standort hat hinsichtlich der ÖV-Erschließung enormes Potenzial, um bei Veranstaltungen den Kfz-Verkehr der Besucher gering zu halten. Damit der ÖV im gewünschten Maß angenommen wird, ist es unerlässlich, dass Verstärkerfahrten bzw. Ergänzungen im ÖV-Angebot nach den abendlichen Veranstaltungen eingerichtet werden. Diese Ergänzungen beziehen sich auf den regionalen Bus- und Straßenbahnverkehr sowie auf den (über-)regionalen Eisenbahnverkehr. Folgerichtig wird darauf geachtet, dass im Zuge des Modellvorhabens auch attraktive Flaniererrouten entstehen, die man gerne geht. Hier unterstützt das „Lichtkonzept“. So kann auch städtebaulich eine deutliche

Abbildung 90: Angepasste Verkehrslage St. Johann, R+T

Aufwertung dieses Innenstadtbereichs erzielt werden. Auch die Ergänzung des Radwegenetzes ist ein wesentlicher Bestandteil des Projektes. Die aufgewerteten Verbindungen, können somit im Alltagsverkehr eine entsprechende Alternative zu anderen Verkehrsmitteln darstellen.

Ergänzungen der Infrastruktur für den Kfz-Verkehr erforderlich. Diese sind:

- Umbau des Knotenpunktes unter der Westspange zu einem Kreisverkehrsplatz (TP 04), um die Hafenstraße besser ins städtische Netz einzubinden und Umwege bei der Erschließung des neuen Messe-, und Kongress-Standortes zu vermeiden,
- in diesem Zuge soll auch der Engpass in der St. Johanner Straße behoben und durch einen Umbau an die Lastrichtungen angepasst werden (TP 07),
- begleitend sind Anpassungen der Verkehrsführung und Aufwertungen im Straßenraum im Bereich Faktoreistraße, östliche Hafenstraße und möglich und zielführend.

Aufgrund geänderter Rahmenbedingungen im CCC 2.0 wird das Verkehrsgutachten im Prozessverlauf zur Umsetzung des Modellvorhabens überprüft und ggfs. bedarfsgerecht angepasst.

Beihilferechtliche Untersuchung

Erweiterung der Congresshalle Saarbrücken Allen & Overy 2019

Bereits heute betreibt die Congress Centrum Saar GmbH (CCS), als gemeinsame Tochtergesellschaft des Saarlandes und der Landeshauptstadt Saarbrücken, mit der Saarlandhalle und der Congresshalle die beiden maßgebenden Veranstaltungskomplexe in Saarbrücken. Neben ihrer Eigenschaft als Betreiberin tritt sie auch als Organisatorin von Veranstaltungen aus verschiedenen Bereichen auf. Es ist der erklärte Wille des Saarlandes und der Landeshauptstadt Saarbrücken, dass dieses Engagement der CCS sich in Zukunft auf die geplante bauliche Erweiterung und das damit einhergehende Veranstaltungsprogramm ausweiten soll.

Dies wirft die Frage auf, ob ein solches Vorhaben EU-Beihilferechtliche Probleme aufwirft.

Zur Beantwortung dieser Frage wurde ein Gutachten bei der Kanzlei Allen & Overy in Auftrag gegeben. (siehe Anlage 6)

Dieses kommt zu dem Ergebnis, dass auf Grundlage eines entsprechenden Betrauungsaktes die CCS beihilferechtskonform mit der Wahrnehmung der geplanten Aufgaben betraut werden kann.

Die dem zu Grunde liegenden Erwägungen des Gutachters werden im Folgenden zusammenfassend dargestellt.

Vorliegen einer Beihilfe

Zu berücksichtigen ist bei der geplanten Vorgehensweise, dass die damit einhergehende Weiterleitung von Fördermitteln des Bundes, des Landes und der Landeshauptstadt an die CCS GmbH im Rahmen des Modellvorhabens mit hoher Wahrscheinlichkeit als Beihilfe im Sinne des Art. 107 Abs. 1 AEUV zu klassifizieren sein wird. Ausschlaggebendes Argument für diese Annahme ist der Umstand, dass hier öffentliche Mittel einem Unternehmen zur Verfügung gestellt werden, das die Dienstleistung der Veranstaltungsorganisation auf dem freien Markt mit grenzüberschreitender Bedeutung anbietet.

Zwar sprechen auch gute Gründe für die These, dass auf Grund fehlender EU-Binnenmarktrelevanz nicht von einer Beihilfezahlung auszugehen ist, da ja mit dem geplanten Neubau auch zum Teil alte Infrastruktur ersetzt und ein Angebotsschwerpunkt auf Veranstaltungen mit überwiegend lokaler Bedeutung gelegt werden soll. Doch ist angesichts der Tragweite des Vorhabens hier zur Gewährleistung größtmöglicher Rechtssicherheit von einer Bejahung des Beihilfetatbestands auszugehen.

Notifizierungspflicht

Obwohl die Weiterleitung von Fördermitteln an die CCS als Beihilfe zu deklarieren sein wird, besteht dennoch keine Notifizierungspflicht nach Art. 108 Abs. 3 AEUV. Der wesentliche Grund hierfür ist in der Erfüllung der Kriterien des Freistellungsbeschlusses der EU-Kommission aus dem Jahr 2012 zu sehen, der Beihilfen, die dem Ausgleich für die Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichen Interesse (kurz DAWI) dienen, von der Notifizierungspflicht befreit. Dabei ist festzuhalten, dass die CCS derartige Dienstleistungen erbringt; den EU-Mitgliedsstaaten bleibt bezüglich des allgemeinen wirtschaftlichen Interesses, dem sie dienen soll, ein

großer Ermessensspielraum. In Deutschland wird regelmäßig die Veranstaltung von Messen, Kongressen, Volksfesten etc. sowie der Bau und Betrieb der dazu notwendigen Infrastruktur hierunter subsumiert. Zwar ist hier zu erwähnen, dass sich auf Grund einer nicht unerheblichen Anzahl rein privatwirtschaftlicher Akteurinnen und Akteure im Bereich der Kongress- und Messeveranstaltung eine kritischere Prüfung von Seiten der EU-Kommission andeutet. Doch wird im Ergebnis auf das zu erwartende Veranstaltungsrepertoire abzustellen sein. Hier soll es ja gerade Aufgabe des geplanten Bauwerks sein, nicht zuletzt eine aktive Nutzung durch die Stadtbevölkerung zu ermöglichen, so dass sich insoweit das Nutzungsspektrum weiter dem lokalen Bedarf zuwendet, als dies bereits heute im Rahmen des CCS-Portfolios der Fall ist. Mithin wird die Erbringung von Dienstleistungen im allgemeinen wirtschaftlichen Interesse auch bei dem geplanten Neubau im überwiegenden Maße zu bejahen sein.

Neuer CCS-Betrauungsakt notwendig

Allerdings ist es erforderlich, die CCS durch ihre Gesellschafter mit der Wahrnehmung des geplanten erweiterten Aufgabenspektrums förmlich zu betrauen. Dabei ist in dem Betrauungsakt ein öffentlicher Auftrag zu sehen, in dem die CCS verpflichtet wird, die darin bezeichneten Aufgaben im öffentlichen Interesse zu erbringen.

Dieser förmliche Betrauungsakt muss den Bestimmungen des Freistellungsbeschlusses der EU-Kommission genügen. Diese lauten:

- Gegenstand und Dauer der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung müssen festgelegt sein; hierbei soll es jedoch ausreichend sein, nicht jede einzelne Tätigkeit aufzuführen, sondern vielmehr den Umfang von Tätigkeitsfeldern zu beschreiben,
- das Unternehmen und ggf. das betreffende Gebiet müssen festgelegt sein,
- die Art etwaiger dem Unternehmen durch die Bewilligungsbehörde gewährter ausschließlicher Rechte oder besonderer Rechte muss festgelegt sein,

- der Ausgleichsmechanismus und die Parameter für die Berechnung, die Überwachung und die Änderung der Ausgleichsleistungen müssen beschrieben sein,
- Maßnahmen zur Vermeidung und Rückforderung von Überkompensationszahlungen müssen festgelegt sein,
- der Betrauungsakt muss einen Verweis auf den Freistellungsbeschluss 2012 enthalten,
- der Zeitraum der Betrauung darf grds. nicht mehr als 10 Jahre betragen.

Bereits heute erbringt die CCS ihre Dienstleistungen auf Basis eines solchen Betrauungsaktes aus dem Jahr 2014. Dieser wird naturgemäß anhand der sich ändernden Anforderungen anzupassen sein. In erster Linie gilt es dabei, die im geplanten Neubau vorgesehenen Veranstaltungen zu charakterisieren und auch klar die – zumindest dort möglichen – nicht als DAWI zu klassifizierenden Events als solche zu kennzeichnen. Auch die Errichtung des Gebäudes selbst ist in den Betrauungsakt aufzunehmen. Gegenüber einer Änderung des bestehenden Betrauungsaktes ist eine Neufassung vor allem aus folgenden Gründen vorzugswürdig:

Die zulässige Höchstgrenze für Beihilfen im Rahmen einer Betrauung beträgt gemäß Freistellungsbeschluss der EU-Kommission max. 150 Mio. Euro in 10 Jahren. Bei beiden Varianten (Anpassung des bestehenden Betrauungsaktes oder Neufassung) muss die Höchstgrenze des Zuschusses gemäß Freistellungsbeschluss beachtet werden. Bei der Berechnung sind auch die laufend gezahlten Zuschüsse an die CCS (jährlicher Defizitausgleich zur Erbringung der DAWI) zu berücksichtigen. Insofern sind die Vorgaben bei beiden Varianten identisch. Allerdings wäre eine neue Betrauung ggf. im Hinblick auf die Harmonisierung der Laufzeit des Betrauungsaktes zum Abschreibungszeitraum für die Investition der CCS einer Ergänzung der bestehenden Betrauung vorzuziehen. Insofern wird eine Neufassung des Betrauungsaktes erfolgen.

Bestandsanalyse

Erläutert wird zunächst die Entwicklung des Tourismus vor Ort seit 2011, die zwar zumindest bis zum Jahr 2018 deutliche Anstiege der Übernachtungszahlen beinhaltet, jedoch zuletzt einen Rückgang erlitt und sowohl bei den Steigerungsraten als auch den absoluten Zahlen erheblich hinter ähnlich großen Vergleichsstädten in Deutschland zurückbleibt. Saisonale Schwankungen sind dabei eher gering.

Passend zum Anstieg der Übernachtungszahlen ist auch die Bettenkapazität in den Beherbergungsbetrieben sowie die Auslastung derselben mit Ausnahme des vergangenen Jahres kontinuierlich angestiegen. Insgesamt wird sowohl die Anzahl, als auch das Qualitätsangebot der ansässigen Beherbergungsbetriebe sowie deren Eignung für Kongressteilnehmer als gut bewertet.

Die Studie beschreibt zudem das heute bestehende Angebot an Multifunktionshallen in der Landeshauptstadt Saarbrücken. Ein besonderes Augenmerk liegt dabei neben der aktuellen Congresshalle in ihrer jetzigen Form vor allem auf der Saarlandhalle, die die größte Personenkapazität aller Räumlichkeiten in der Landeshauptstadt und - neben der Arena Trier - der gesamten Region bietet, jedoch sowohl ihrem baulich-technischem Zustand als auch ihrer äußeren Anmutung nach als veraltet bewertet wird.

Zusammenfassend wird festgestellt, dass Congress- und Saarlandhalle gemeinsam eine übergeordnete Rolle für das Veranstaltungsangebot zukommt. Während ersterer jedoch Entwicklungspotential attestiert wird, bleibt der Saarlandhalle lediglich das Attribut „nicht mehr zeitgemäß“. Für den Fall einer Schließung derselben kommt die Studie zu dem Ergebnis, dass nicht nur bedeutende Angebotskapazitäten wegfielen, sondern auch, dass diese durch keine der anderen Räumlichkeiten in Saarbrücken aufgefangen werden können. Hinsichtlich der Entwicklung der in der Congress- und Saarlandhalle stattfindenden Veranstaltungen stellt die Studie „keine weitere Dynamik“ im Verlauf der vergangenen Jahre fest, was letztlich dem, bis auf wenige Ausnahmen unflexiblen bzw. unattraktiven Raum- und Flächenangebot in den beiden Hallen zugeschrieben wird.

Insbesondere bei der Saarlandhalle wird auf Grund unerfüllter Qualitätsanforderungen ein Rückgang der Veranstaltungszahlen konstatiert.

Entwicklungspotenzial durch den geplanten Neubau

Mit Blick auf die Zukunft - erwartet die Studie in Folge des Erweiterungsbaus an dem Standort angrenzend zur heutigen Congresshalle eine stärkere Teilhabe des Standortes Saarbrücken am bundesweiten Messe- und Kongressaufkommen.

Erstmals stehen dazu Räumlichkeiten mit Bestuhlungsmöglichkeiten für große Kongresse mit bis zu ca. 1.600 Teilnehmern (Reihenbestuhlung) zur Verfügung. Zudem erlaubt die beabsichtigte Ausgestaltung eine hinreichende Anzahl an Nebenräumen für Begleitveranstaltungen sowie die Ausrichtung mehrerer Kongressveranstaltungen gleichzeitig.

Der anvisierte Neubau ist der Studie nach auf Grund der geringeren Größe nur zum Teil geeignet, die heutige Saarlandhalle zu ersetzen. Großveranstaltung mit mehr als 2.800 Personen (unbestuhlt) bzw. 1.600 Personen (Reihenbestuhlung) könne es nach Schließung der Saarlandhalle mit einem Neubau in verkleinerter Form dann in Saarbrücken nicht mehr geben. Insgesamt wird von einem eher konstant bleibenden Veranstaltungsaufkommen und tendenziell ab etwa 2029 sogar von einem Rückgang der absoluten Besucherzahlen für die CCS-Einrichtung insgesamt ausgegangen, da gewisse Kannibalisierungseffekte zwischen den Raumangeboten entstünden und Großveranstaltungen ersatzlos entfielen. Inwiefern zusätzliche Veranstaltungen akquiriert werden können, kann nicht abschließend beurteilt werden. Auf Grund des bestehenden Wettbewerbs um überregionale Tagungen und Kongresse wird dies von der Attraktivität der Ausgestaltung des Gesamtensembles abhängen. In jedem Fall wird von einer drei- bis vierjährigen Anlaufzeit nach der Fertigstellung ausgegangen.

Erwartet wird demzufolge auch - trotz der Besucherzahlenrückgänge - eine deutliche Erhöhung der Umsatzerlöse der Congresshalle samt Erweiterungsbau von 3,5 Mio. Euro (2018) auf rund 5,33 Mio. Euro (2029). Demgegenüber sieht die Studie jedoch auch höhere Kosten auf Grund eines höheren Personalbedarfs, der Abschreibungskosten für das neue Gebäude und der Marketingaufwendung in den Anlaufjahren.

Demnach wird sich das auszugleichende CCS-Defizit zunächst auch nur langsam reduzieren.

Erwartet wird jedoch vor allem ein positiver Einfluss auf die Gastronomie- und Beherbergungsbetriebe und damit nennenswerte Wertschöpfungseffekte.

Damit kann insgesamt von einem deutlichen Bedeutungszuwachs Saarbrückens durch mehr Kulturtouristinnen und Kulturtouristen und Tagungs- und Kongressbesuchende ausgegangen werden. Dies sollte sich, neben vorgenannten Wertschöpfungseffekten, nicht zuletzt auch in einer Imageverbesserung und einem höheren Bekanntheitsgrad in der Stadt niederschlagen.

Abschließend hält die Studie fest, dass das Vorhaben sich in übergeordnete Konzepte, darunter insbesondere in das städtebauliche Entwicklungskonzept, die Tourismuskonzeption Saarland 2025 und die Tourismusstrategie Region Saarbrücken 2020 nahtlos einfügt und sogar einen wichtigen Ankerpunkt für ebendiese darstellt.

Rechtliche Einordnung

Aus rechtlicher Sicht fällt auf, dass das Gutachten zunächst einzelne der Förderquellen, aus denen die Finanzierung des Projektes sichergestellt werden soll, benennt und sodann - im Ergebnis zutreffend - die Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Förderkriterien summarisch darstellt.

Allerdings findet eine zentrale Förderquelle in Form der im Rahmen des „Modellvorhabens zur Weiterentwicklung der Städtebauförderung“ des BBSR ausgelobten Mittel keine Erwähnung. Dort heißt es unter Ziffer 3 der Förderkriterien vom 10.04.2019 hinsichtlich - im Grundsatz durchaus förderfähiger - multifunktionaler Einrichtungen:

„Im Rahmen der Modellvorhaben sind innovative Mischnutzungsideen und multifunktionale Einrichtungen und Anlagen gefragt, um lebendige Quartiere mit verschiedenen attraktiven Angeboten für alle Bürger zu schaffen. Hierfür ist es notwendig, dass sich die Einrichtungen und Anlagen zum Stadtteil hin öffnen und eine Vielfalt an Angeboten bündeln, um so breiten Bevölkerungsgruppen zugänglich gemacht werden.“

Das Nutzungskonzept für die Einrichtung wird die Bedürfnisse lokaler Akteurinnen und Akteure einbeziehen (siehe Anlage 7). Neben den dargestellten regional und überregional ausgestalteten Angeboten wird es Zeitfenster geben, die der Bevölkerung vor Ort für eigene, selbst organisierte Veranstaltungen zur Verfügung stehen. Gemeint sind dabei klassische Betätigungen von Vereinen ebenso wie Experimentiermöglichkeiten für neue Formate. Durch eine kostengünstige, im Idealfall kostenlose, Zurverfügungstellung des Raumangebotes an die Bevölkerung werden dabei bewusst Interessen bezüglich der Wirtschaftlichkeit zu Gunsten eines kulturellen Impulses für die lokale Bevölkerung zurückgestellt. Konsequenterweise wird diese bei der Erstellung des Nutzungskonzeptes auch unmittelbar einbezogen.

Dies trägt auch rechtlichen Erwägungen Rechnung: So ist es einerseits gerade der Grundgedanke der Bundesförderung, soziale Strukturen durch einen innovativen Ansatz zu fördern. Dies erfolgt hier, indem modernste Infrastruktur, die unter Wirtschaftlichkeitsaspekten rein

lokalen Projekten in der Regel verschlossen bleibt, eben diesen eröffnet wird. Andererseits sind auch beihilferechtliche Überlegungen zu beachten: Auf Grund der öffentlichen Förderung der Einrichtung muss diese in jedem Fall einem allgemeinen öffentlichen Interesse dienen. Dies ist umso eher gegeben, je breiter das Angebot an Veranstaltungen gestreut und je leichter – also vor allem auch kostengünstiger – der Allgemeinheit der Zugang zu der Einrichtung ermöglicht wird. Da vor diesem Hintergrund die Wirtschaftlichkeit des Nutzungskonzeptes schon gar nicht im Vordergrund stehen darf, bieten die sich hier ergebenden rechtlichen Pflichten zugleich eine große Chance, die Einbeziehung der Bürgerinnen und Bürger konkret zu gestalten

14. Rahmenbedingungen, die zur Anpassung des Gesamtkonzeptes 2019 zum CCC 2.0 führten

In der Steuerungsgruppe des Modellvorhabens findet in vierwöchigem Rhythmus ein detaillierter, inhaltlicher und fachlicher Austausch unter den Projektbeteiligten, dem Ministerium für Inneres, Bauen und Sport (MIBS), dem Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr (MWAEV), dem Ministerium für Finanzen und Europa (MFE) sowie der Congress Centrum Saar GmbH (CCS) statt. Zwischenzeitlich ist auch die baufachliche Prüfstelle des Bundes vertreten. Zu einzelnen Sitzungen erfolgt bei Bedarf gegebenenfalls die Ladung anderer Beteiligter, z. B. dem Landesdenkmalamt Saarland. In diesen Sitzungen wurden Problemlagen im Hinblick auf die Planung und Umsetzung einzelner Teilprojekte (Bestandteil des Gesamtkonzeptes 2019) sowie deren inhaltliche Zusammensetzung und deren Schnittstellen hinsichtlich der städtebaulichen und freiraumplanerischen Anforderungen erkannt.

Vor allem die Einbindung der ursprünglich bezeichneten „Schlüsselmodule“ (TP 02 „Rad- und Fußgängerbrücke“, TP 03 „Multifunktions-Hub“ und TP 21 „Messe-, Kongress- Kulturforum“) in das bestehende Ensemble der drei Denkmäler Congresshalle, „Bürgerpark Hafeninselpark“ und Pingusson-Bau warf die Frage auf, ob die Realisierung des TP 02 „Rad- und Fußgängerbrücke“ in diesem Kontext als wirklich zielführend und realistisch umsetzbar angesehen werden kann.

Als weitere Herausforderung erwies sich auch die Integration der geplanten Nutzungsänderungen von in Anspruch zu nehmenden Landesliegenschaften in die betreffenden Teilprojekte und deren Logistik. Die Auswirkungen hätten überwiegend das TP 03 „Multifunktions-Hub“ und TP 15 „Place Pingusson“ (beide aus Stand 2019) tangiert.

Dieses Erkennen und Wissen veranlasste die Projektbeteiligten im Rahmen einer Klausurtagung (14.05.2021) das „Zusammenspiel“ der sog. „Schlüsselmodule“ (TP 02, TP 03 und TP 21) nochmals zu überdenken und sich auf die im angepassten Gesamtkonzept nachfolgend dargestellte, angepasste Projektzusammensetzung zu verständigen.

Die Projekte, die ursprünglich im Gesamtkonzept des Modellvorhabens vorgesehen waren und die im CCC 2.0 entfallen, sind grau hinterlegt. Die neuen Teilprojekte im CCC 2.0 sind blau hinterlegt:

Modellvorhaben	CCC 2.0
TP 01 Übergeordnete Maßnahmen	TP 01 Übergeordnete Maßnahmen
TP 02 Rad und Fußgängerbrücke	TP 02 Aufwertung Luisenbrücke (evtl. mit Saaruferstraße)
TP 03 Multifunktions-HUB	
TP 04 Kreisel unter der Westspange	TP 04 Kreisverkehr unter der Westspange
TP 05 Umgestaltung Hafestraße 1	TP 05 Umgestaltung Hafestraße 1
TP 06 Vorplätze	TP 06 Vorplätze
TP 07 Umgestaltung St. Johanner Straße	TP 07 Umgestaltung St. Johanner Straße
TP 08 Bürgerpark	TP 08 Vom Bürgerpark zum Hafenselpark
TP 09 Uferpromenade	TP 09 Uferpromenade und Congress-Steg
TP 10 Umgestaltung Faktoreistraße	TP 10 Umgestaltung Faktoreistraße
TP 11 Umgestaltung Kohlwaagstraße	TP 11 Umgestaltung Kohlwaagstraße
TP 12 Umgestaltung Hafestraße 2	TP 12 Umgestaltung Hafestraße 2
TP 13 Umgestaltung Saaruferstraße	TP 13 Colorful city – Sicher zum Hauptbahnhof, Parken und ÖPNV
TP 14 Gutenbergplatz	TP 14 Umgestaltung und Aufwertung Viktoriastraße
TP 15 Place Pingusson	TP 15 Aufwertungen der Fuß- und Radverkehrsverbindungen, u.a. Westspange
TP 16 Quartiersinterne Erschließung	TP 16 Quartiersinterne Erschließung
TP 17 Umgestaltung Roonstraße	TP 17 Umgestaltung Roonstraße
TP 18 Grünes Rückgrat Stengelstraße	TP 18 Grünes Rückgrat Stengelstraße
TP 19 Grünes Rückgrat Heuduckstraße	TP 19 Grünes Rückgrat Heuduckstraße
TP 20 Roonplatz	TP 20 Konzeption Grüne Lunge Alt-Saarbrücken
TP 21 Messe-, Kongress- Kulturforum	TP 21 Messe-, Kongress- Kulturforum

Tabelle 1: Übersicht Teilprojekte MV vs. CCC 2.0

15. Modellvorhaben zur Weiterentwicklung der Städtebauförderung „CCC 2.0“ – Übersicht der Teilprojekte

Aus der im Lageplan dargestellten Ergänzung des Gesamtkonzeptes zum CCC 2.0 ergibt sich für das angepasste Gesamtkonzept eine Anzahl von 20 umzusetzenden Teilprojekten. Die entbehrlichen Teilprojekte des Gesamtkonzeptes aus 2019 sind in der Abbildung **rot gestrichelt** dargestellt.

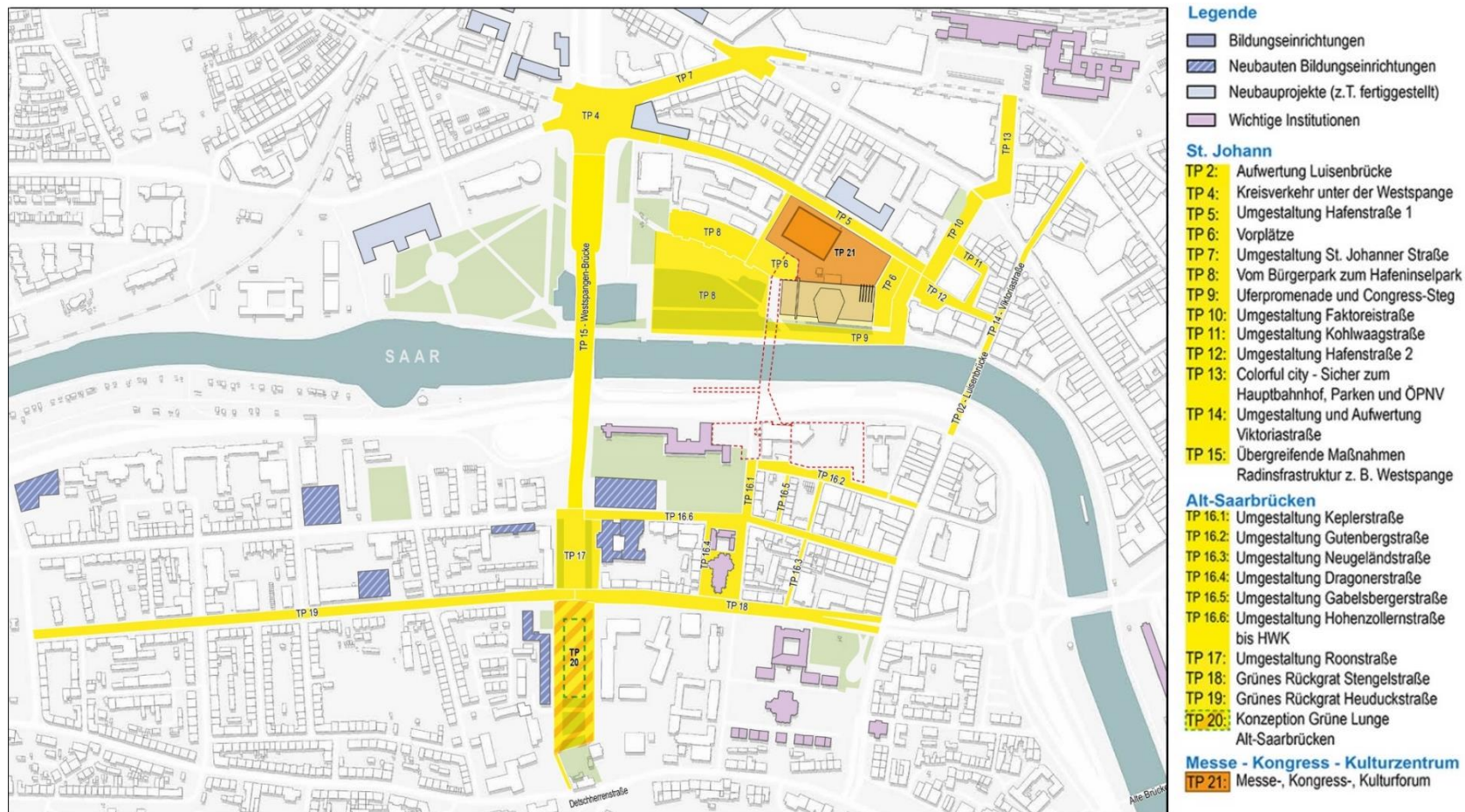


Abbildung 91: Konzept Gesamtkonzept CCC 2.0, mit entfallenen Teilprojekten, LHS, 2021

Der Wechsel in der Projektzusammensetzung wird sich nicht nur fachlich-inhaltlich positiv, sondern auch positiv auf den vorgegebenen Zeitrahmen auswirken, denn intensive Abstimmungen bzgl. Denkmalschutz (Bürgerpark / Hafensinselpark, Pingusson-Bau in Verbindung mit dem entfallenen TP 02 „Rad- und Fußgängerbrücke“) und der notwendigen Inanspruchnahme von Landesliegenschaften (Keplerstraße,

Saartoto-Gelände) entfallen. Weiter trägt das Abrücken vom Brückenneubau den Prinzipien des nachhaltigen, ressourcenschonenden Stadtbbaus und einem behutsamen Umgang mit den Werten und der Baukultur der gewachsenen Stadt Rechnung.

Der Fortfall des Brückenneubaus bedingt die Entbehrlichkeit des TP 03 „Multifunktions-Hub“ im Rahmen des „Modellvorhaben zur Weiterentwicklung der Städtebauförderung“. Hierdurch entfallen dann ebenfalls die 2019 festgelegten TP 13 „Umgestaltung Saaruferstraße“, TP 14 „Gutenbergplatz“ und TP 15 „Place Pingusson“ im Modellvorhaben.

Durch die Anpassung des Gesamtkonzeptes und den sinnvollen Austausch bzw. den Wechsel von Teilprojekten, ergeben sich auch Änderungen hinsichtlich der Kostenaufteilung.

Die Kostenzusammenstellung für das Modellvorhaben CCC 2.0 stellt sich folgendermaßen dar (inkl. prozentuale Kostensteigerung):

Teilprojekt	Baukosten (inkl. 25 % BNK)
TP 01 Übergeordnete Maßnahmen	5.073.500,00 €
TP 02 Aufwertung Luisenbrücke	3.800.000,00 €
TP 04 Kreisverkehr unter der Westspange	3.600.000,00 €
TP 05 Umgestaltung Hafenstraße 1	1.700.000,00 €
TP 06 Vorplätze	3.200.000,00 €
TP 07 Umgestaltung St. Johanner Straße	2.150.000,00 €
TP 08 Vom Bürgerpark zum Hafeninselpark	3.600.000,00 €
TP 09 Uferpromenade und Congress-Steg	3.776.500,00 €
TP 10 Umgestaltung Faktoreistraße	1.400.000,00 €
TP 11 Umgestaltung Kohlwagstraße	700.000,00 €
TP 12 Umgestaltung Hafenstraße 2	900.000,00 €
TP 13 Colorful city – Sicher zum Hauptbahnhof, Parken und ÖPNV	900.000,00 €
TP 14 Umgestaltung und Aufwertung Viktoriastraße	3.000.000,00 €
TP 15 Aufwertungen der Fuß- und Radverkehrsverbindungen, u.a. Westspange	1.000.000,00 €
TP 16 Quartiersinterne Erschließung	4.700.000,00 €
TP 17 Umgestaltung Roonstraße	1.350.000,00 €
TP 18 Grünes Rückgrat Stengelstraße	4.200.000,00 €
TP 19 Grünes Rückgrat Heuduckstraße	7.100.000,00 €
TP 20 Konzeption Grüne Lunge Alt-Saarbrücken	500.000,00 €
TP 21 Messe-, Kongress- Kulturforum	60.000.000,00 €
Gesamtkosten	112.650.000 €
Davon gefördert	99.000.000 €

Tabelle 2: Kostenzusammenstellung CCC 2.0, LHS, 2021

Die vier Teilprojekte, die nicht innerhalb der Fördersumme von 99 Mio. € abgedeckt sind, die

- TP 15 Aufwertungen der Fuß- und Radverkehrsverbindungen, u.a. Westspange,
- TP 17 Umgestaltung Roonstraße,
- TP 18 Grünes Rückgrat Stengelstraße,
- TP 19 Grünes Rückgrat Heuduckstraße.

Als Bestandteil des Gesamtkonzeptes sollen diese, nach Möglichkeit) durch andere Förderprogramme finanziert werden. ist.

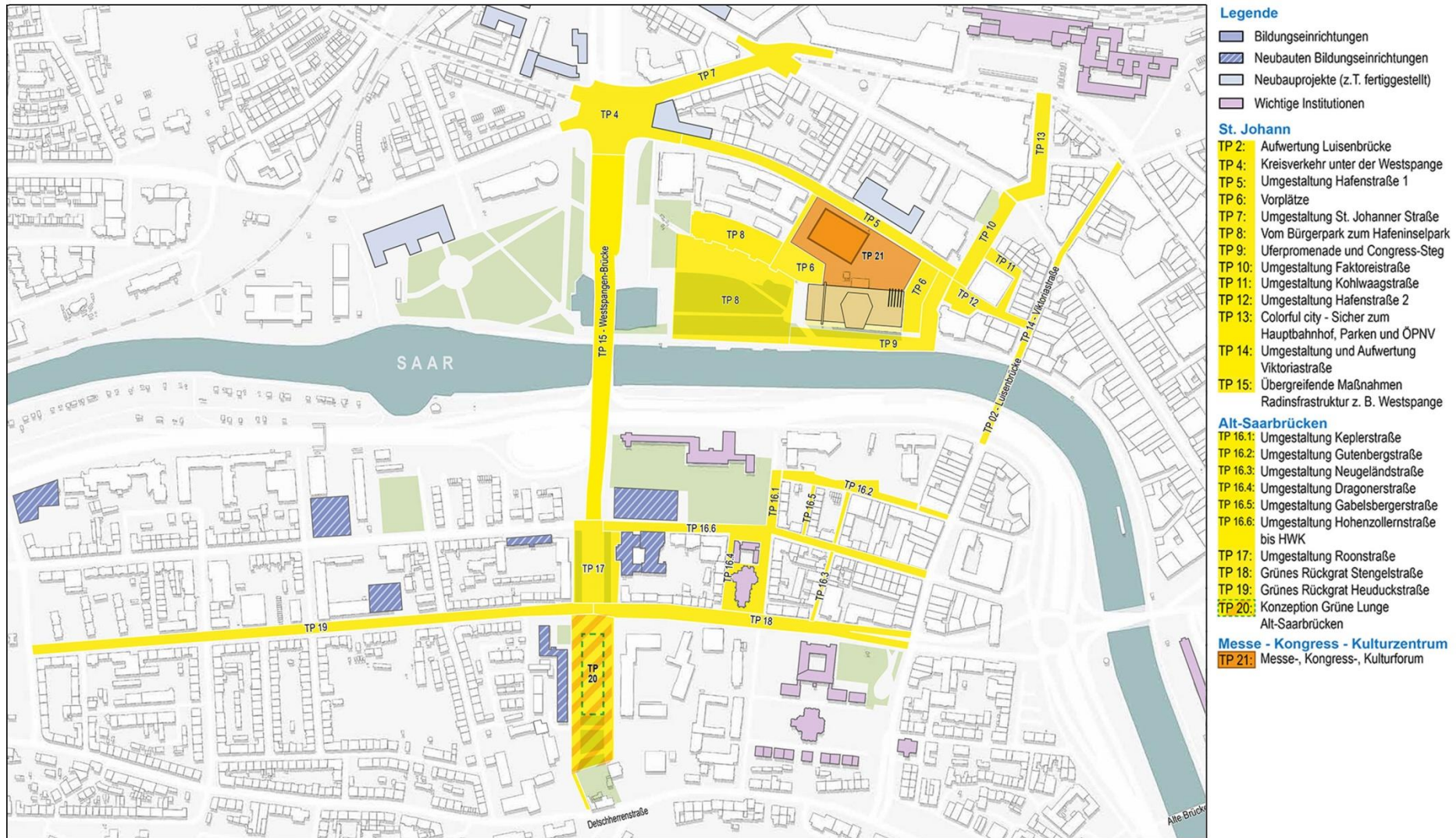


Abbildung 92: Konzept Gesamtkonzept CCC 2.0, LHS

16. Anpassungen / Änderungen der Projektstruktur im Gesamtkonzept und CCC 2.0 (neu aufgenommene Teilprojekte)

TP 01 „Übergeordnete Maßnahmen“

Das gleichleibende TP 01 „Übergeordnete Maßnahmen“ wird inhaltlich um die Leistungen zur Erstellung eines Lichtkonzepts „Licht im öffentlichen Raum zur Minimierung von Angsträumen“ und um Leistungen im Projektmanagement erweitert. In Anlehnung an den vorhandenen „Masterplan zur Sanierung der Straßenbeleuchtung“, auch Licht-Masterplan genannt (vgl. Anlage 8) der Landeshauptstadt Saarbrücken (LHS) werden auf Basis des zu erstellenden Lichtkonzeptes in der späteren Umsetzung insbesondere die fußläufigen öffentlichen Verbindungen zwischen Hauptbahnhof, Saarbahnhaltestelle und Busverknüpfungspunkt sowie die Wegeverbindungen von den in der Innenstadt verorteten Parkangeboten an die vielseitigen Nutzungen in der zentralen Innenstadt (Kultur und Dienstleistungsangebote, Gastronomie, Freizeitaktivitäten, Einkaufen, etc.) und das Messe-, Kongress- Kulturforum nutzungseinladend aufgewertet und sicher ausgestaltet. Diese Attribute übertragen sich dann auch im positiven Sinne auf die Atmosphäre der öffentlichen Räume zwischen Bahnhofstraße, St. Johanner Markt und Willi-Graf-Ufer und erhöhen die Aufenthaltsqualität und das Sicherheitsempfinden insgesamt. Somit trägt das Konzept „Licht im öffentlichen Raum“ wesentlich zur künstlerischen Aufwertung der gesamten zentralen Innenstadt und der dort verorteten Einrichtungen und des öffentlichen Raumes bei.

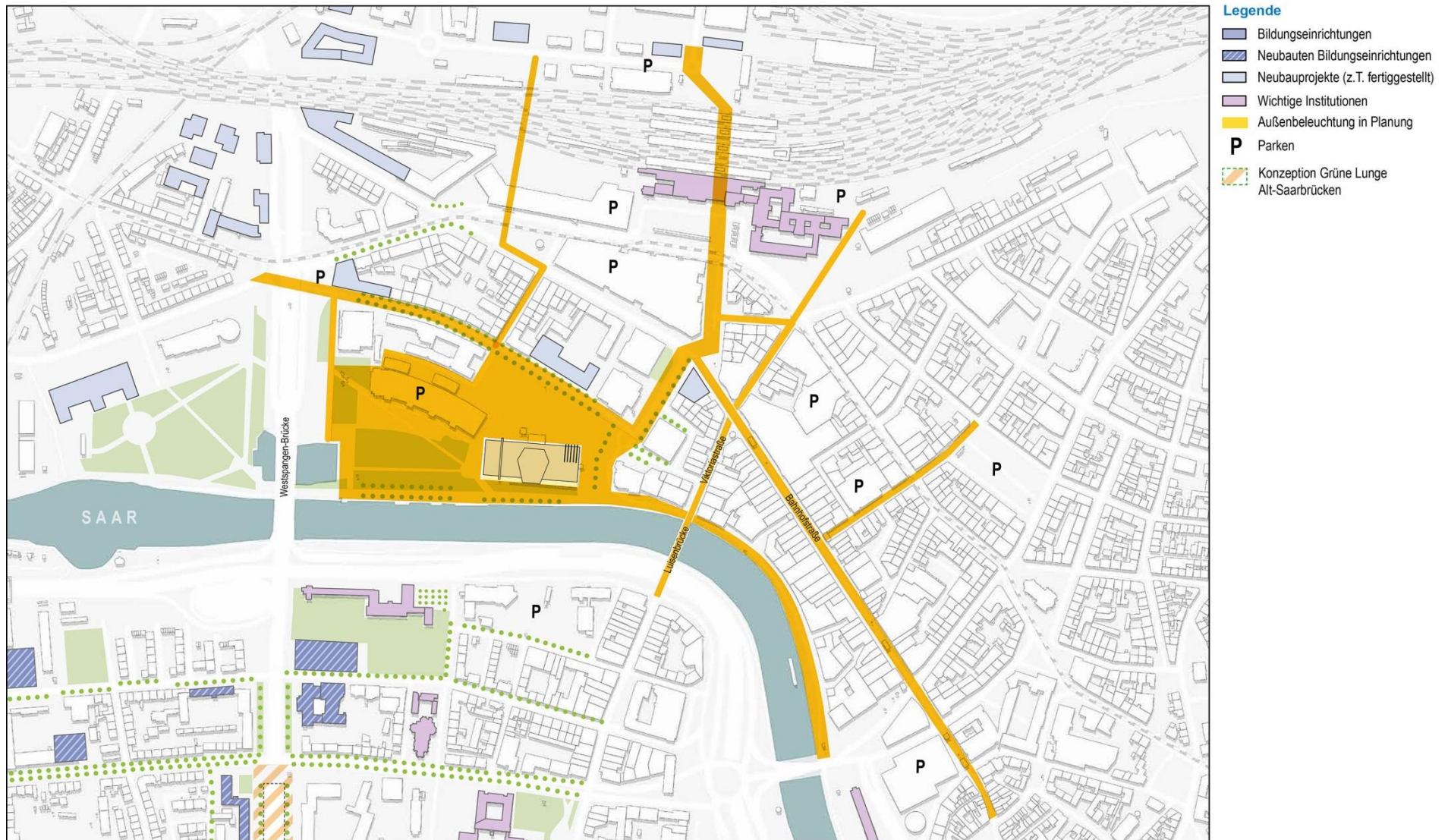


Abbildung 93: Konzept Licht im öffentlichen Raum zur Minimierung von Angsträumen CCC 2.0, LHS, 2021



Abbildung 94: Lichtrotation Expomedia, Quelle: GIU bzw. GIU/Haag

Die Umsetzung dieses Konzeptes führt weiterhin zu einer stärkeren Vernetzung der Stadtteile und wertet die Nutzung der fußläufigen Verbindungen über das neue TP 02 „Aufwertung Luisenbrücke“ auf. Es führt zu einer besseren Andienung und Nutzung der bestehenden und noch auszubauenden Mobilitätsangebote, unter besonderer Berücksichtigung von Bewohnerinnen und Bewohnern und Besucherinnen und Besuchern der zahlreichen Bildungseinrichtungen in Alt-Saarbrücken. Die planerische Konzeption erfolgt hierbei im TP 01 und wird baulich exemplarisch im neu aufgenommenen TP 13 „Colorful City - Sicher zum Hauptbahnhof, Parken und ÖPNV) umgesetzt. Im Rahmen der Konzepterstellung wird der endgültige Umsetzungsrahmen des TP 13 anhand einer detaillierten Bedarfsanalyse definiert.

Im Zuwendungsantrag TP 01 „Übergeordnete Maßnahmen“ werden u.a. folgende Leistungen beantragt:

- Bebauungsplanverfahren
- Personal, aktuell 5 Stellen (reduziert von sieben auf fünf Stellen)
- Beteiligung und Kommunikation
- Projektmanagement (neu im CCC 2.0)
- Fachberatung und Gutachten
- wissenschaftliche Begleitung
- Konzept „Licht im öffentlichen Raum“ (neu im CCC 2.0)
- Mobilitätskonzept
- Allgemeine Maßnahmen

Durch den Wegfall des TP 03 „Multifunktions Hub“ entfällt auch die Entwicklung des Konzeptes Multifunktions-Hub im TP 01.

Im Unterpunkt „Beteiligung und Kommunikation“ werden weitere inhaltlich konzeptionelle Fachplanungsmaßnahmen und Gutachten zur innovativen Weiterentwicklung der Landeshauptstadt Saarbrücken abgebildet. Hier konkret zu nennen ist das Konzept „Digitalisierung und Innovation“ und das „Mobilitätskonzept“. Die Inhalte, Ergebnisse und Handlungsempfehlung sollen in die Planung und Konzeption der einzelnen Teilprojekte mit einfließen.

Entwicklung des Konzeptes Mobilität im Modellvorhaben

Die Landeshauptstadt Saarbrücken beabsichtigt im Rahmen des Modellvorhabens mit dem Konzept Mobilität in Kombination mit dem TP 20 „Konzeption Grüne Lunge Alt-Saarbrücken“ als Mobilitäts-HUB, Beiträge zu einer nachhaltigen Infrastruktur für neue Mobilitätsformen und damit zugleich Beiträge zur klimaverträglichen und sozialorientierten Stadtquartiersentwicklung zu generieren. Ein „schlüsselfertiges“ Mobilitäts-Konzept gibt es derzeit noch nicht. Durch die Einbindung von Expertinnen und Experten aus unterschiedlichen Fachbereichen, wie Architektinnen und Architekten, Verkehrsplanerinnen- und -planer oder Landschaftsarchitektinnen und Landschaftsarchitekten soll ein innovatives Mobilitätskonzept für das gesamte Modellvorhaben entwickelt werden, welches insbesondere für das Quartier Alt-Saarbrücken mit dem TP 20 und von dort ausgehend für die gesamte Stadt einen modernen Ort der Dienstleistung, Begegnung, der Mobilität und der Identifikation darstellt.

Hierbei sind gesetzliche Vorgaben (Stellplatznachweise), der im Quartier vorhandene Bedarf an Gemeinschaftseinrichtungen in Gebäuden und öffentlichen Räumen mit ressourcenschonenden, effizienten Mobilitätsformen passgenau zu einem Betreibermodell in Verbindung mit öffentlichen Funktionen zu verbinden.

Die fachliche Vorbereitung und Präzisierung dieses neuartigen Ansatzes einer multifunktionalen Verkehrs- und Dienstleistungsinfrastruktur erfordern verwaltungsexterne Fachkompetenzen sowie zusätzliche Personalressourcen. Demnach wird einerseits unter Punkt 4, Nr. 2.7 die Durchführung eines Expertenworkshops beantragt sowie andererseits zur verkehrsplanerischen und mobilitätsbezogenen Gesamtkoordination eine Personalstelle im Bereich Mobilität/Verkehrsplanung unter Punkt 4, Nr. 2.1.

Konzept „Digitalisierung und Innovation“

Smarte Stadtquartiere sind eines der zentralen Fokusthemen für die Städte von morgen. Das Querschnittsthema „Digitalisierung“ benötigt spezifisches, externes Wissen, um aus Sicht der Kommune nicht nur eine technologische Entwicklung, sondern auch die, des Gemeinwohls weiterzudenken. In Workshops soll mit Expertinnen und Experten (Forschung und Anwendung, Betrieb) das Wissen um innovative Ansätze konkretisiert werden, ein entsprechender Kostenansatz ist unter Punkt 2, Nr. 2.6 vorgesehen.

Das Modellvorhaben bietet die Gelegenheit, Stadt- / Stadtteilentwicklung und Digitalisierung gemeinsam zu denken. Das Gebiet des Modellvorhabens kann zu einem Test- und Anwendungslabor neuer, digitaler Anwendungen werden, die wiederum als positive Impulse für die Quartiersentwicklung genutzt werden können. Die beiden Innenstadtquartiere in der Förderkulisse werden dabei als „Smart District“ verstanden und eignen sich somit hervorragend zur Stärkung des lokalen Innovations-Systems. Im Sinne eines Reallabors können die neuen Ansätze erprobt und die Übertragbarkeit auf die Maßstabsebene der Gesamtstadt geprüft werden. Gerade in Verbindung mit dem Multifunktions-Hub (TP 20) können spezielle Funktionen dieser Einrichtungen („virtuelle Messe“, virtueller Gemeinschaftsraum“) in Kooperation mit Forschungseinrichtungen, wie dem Deutschen Forschungszentrum für Künstliche Intelligenz (DFKI) u.a., vorgedacht, in tatsächlichen 3D-Modellen oder in Infrastrukturen für neue Mobilitätsformen erprobt werden. Ein Tool soll entwickelt werden, zukünftige Stadtentwicklungsprozesse als Möglichkeitsraum vorzudenken oder eben auch mit Risikovermeidung umzugehen.

Projektmanagement

Die Landeshauptstadt kann einen personalmangelbedingten Zeitverzug durch die Beauftragung ihrer Tochtergesellschaft, der GIU Gesellschaft für Innovation und Unternehmensförderung mbH & Co. Flächenmanagement Saarbrücken KG (GIU FM KG) mit Teilleistungen des Projektmanagements über das TP 01 vermeiden. Die GIU FM KG ist sowohl zeitlich, als auch von ihrer personellen und fachlichen Ausstattung her in der Lage, die erforderlichen Unterstützungsleistungen im Projektmanagement zu gewährleisten.

Die ausschreibungsfreie Vergabe (sog. Inhouse-Vergabe) der Leistungen an die GIU FM KG ist zulässig, da sie fast ausschließlich für ihre alleinige Gesellschafterin, die LHS, tätig wird. Nach dem Verständnis der zugrundeliegenden Förderkriterien des Bundes sind die Leistungen des Projektmanagements auch bei einer Inhouse-Vergabe förderfähig. Die Landeshauptstadt beabsichtigt mit der GIU FM KG einen Rahmenvertrag über die Erbringung dieser Leistungen im Rahmen des „Modellvorhabens zur Weiterentwicklung der Städtebauförderung / CongressCultureCity“ abzuschließen.

Ein wesentlicher Baustein zur Umsetzung des Modellvorhabens ist die Beteiligung und Kommunikation. Grundsätzlich sollen die Vielzahl an Teilprojekten, die größtenteils parallel umgesetzt werden müssen, einer intensiven Öffentlichkeitsinformation und -beteiligung unterzogen werden. Es sollen auch innovative und digitale Formen der Bürgerbeteiligung als modellhafter Ansatz erprobt werden. Damit verbunden ist das Ziel, Bevölkerungsgruppen anzusprechen, die durch "klassische" Formate der Beteiligung bislang nicht erreicht werden konnten. Parallel sollen ebenfalls „klassische“ Präsenzveranstaltungen zur Öffentlichkeitsarbeit genutzt werden. Diese Veranstaltungen verursachen einen erheblichen finanziellen Aufwand und müssen an die derzeitigen Pandemieerfahrungen angepasst werden. Nach einem Erfahrungsaustausch mit auf Beteiligungsformate spezialisierten Büros kann nur weitergegeben werden, dass aus dortiger Sicht **interaktive** Online-Beteiligungsformate einen höheren Arbeits- und Kostenaufwand erzeugen als Präsenz- oder reine Online-

Informationsveranstaltungen. Auf dieser Grundlage ist bereits ein gewisser Risikozuschlag ebenso wie erhöhte Kosten für ein Hygienekonzept in die Kostenannahme eingeflossen.

Wissenschaftliche Begleitung

Durch die Modellvorhaben sollen beispielhaft Modernisierungs- und Anpassungsstrategien für unterschiedlichste Themfelder (z.B. klimagerechter Umbau, Nachverdichtung und Nebeneinander von Nutzungen) entwickelt werden, um daraus Rückschlüsse für die Weiterentwicklung der Bund-Länder-Städtebauförderung zu ziehen. Durch die Weiterentwicklung der Städtebauförderung des Bundes können hieraus Rückschlüsse für die Landeshauptstadt Saarbrücken abgeleitet werden.

Hierfür sollen innovative Ansätze zur Quartiersentwicklung erprobt und angewandt werden, um die Städtebauförderung an veränderte Rahmenbedingungen anzupassen. Dabei sollen praxisbasierte Erkenntnisse generiert werden, deren Fokus auf städtebaulichen Konzepten, Instrumenten und Maßnahmen, Verfahren- und Organisationsformen, der verkehrsplanung- und -überwachung und der Bürger- und Akteursmitwirkung liegt.

Optimale Rahmenbedingungen für die wissenschaftliche Forschungsbegleitung des Modellvorhabens sind in Saarbrücken durch die direkte Nähe zu lokalen Experten und Akteuren im Quartier gegeben. Gestützt wird die Integration der lokalen Bildungsinstitutionen und damit deren Expertise bei der Entwicklung von potentiellen Indikatoren, Methoden und Evaluationen bei der Messung der Zielerreichung und die Beantwortung von Forschungsleitfragen durch ihren Standort innerhalb des räumlichen Umgriffs des Modellvorhabens selbst. Sie können und sollen damit effektiv an der inhaltlichen Gestaltung des Modellvorhabens mitwirken. Aufbauend auf den verfügbaren Eingangsdaten und der erwartbaren Auswertungsergebnisse des städtischen Amtes für Entwicklungsplanung, Statistik und Wahlen dient das in der LHS vorliegende Stadtteilindikatorensystem grundsätzlich als sinnvolle Ausgangsbasis. In Kooperation mit den Bildungseinrichtungen kann somit eine wissenschaftliche Begleitung in Form von beispielsweise Studenten-, Bewohner- und

Passanteninterviews, -zählungen und –befragungen zur Akzeptanz und Nutzung von neuen, innovativen verkehrlichen Angeboten und Aufwertungen von Wegebeziehungen zu öffentlichen Freiräumen vorgenommen werden. Die wissenschaftliche Begleitung dient, als eines der wesentlichen Instrumente zur Kontrolle der Zielerreichung und der Wirkung der einzelnen Teilprojekte sowie des gesamten Modellvorhabens, sowie der Öffentlichkeitsbeteiligung.

Die wissenschaftliche Begleitung im Modellvorhaben soll sich vor allem mit den folgenden Forschungsleitfragen auseinandersetzen:

- Inwieweit sind die Ziele einer integrierten und nachhaltigen Stadtquartiersentwicklung erreicht worden? Welche Umsetzungsdefizite sind festzustellen? Worin bestehen die Erfolgsfaktoren und Umsetzungshemmnisse?
- Welche Innovationen bringt das Modellvorhaben in Art und Gestaltung von Produkten und Prozessen der Stadterneuerung hervor? Welche Innovationen erscheinen übertragbar und nachahmenswert in ähnlichen Gebiets- und Aufgabenkonstellationen?
- Inwieweit sind die Ziele, Aufgaben und Maßnahmen durch die bisherige Städtebauförderprogrammatik abgedeckt? Welche weitergehenden Stadterneuerungserfordernisse, welcher zusätzliche Bedarf und welche neuen Gegenstände zur Städtebauförderung lassen sich identifizieren? Welche der durch die Städtebauförderprogrammatik bislang nicht abgedeckten Stadträume weisen Förderbedarf auf?

Neben den grundsätzlichen Forschungsleitfragen der Städtebauförderung, sollen auch spezifische Leitfragen zum Gelingen des Modellvorhabens in der LHS untersucht werden:

- Wie hoch ist die Akzeptanz der umfangreichen Beteiligungsformate in der Bevölkerung generell? Kann durch die umfassenderen und vielfältigeren Beteiligungsformate ein größeres Verständnis für die Planungen des Modellvorhabens insgesamt erreicht werden?
- Welche innovativen Formen der Bürgerbeteiligung können sinnvoll im Planungs- und Umsetzungsprozess angewandt werden?

- Wird die Rücknahme von Verkehrsflächen des MIVs bzw. öffentlicher Parkflächen zu Gunsten von öffentlichen Freiräumen bzw. mehr Platz für Fuß- und Radverkehr von der Bevölkerung akzeptiert und sieht sie hierin einen größeren Mehrwert für alle?
- Können vorlaufende temporäre Maßnahmen die Akzeptanz der Umbaumaßnahmen im Straßenraum steigern?
- Kann durch die Beteiligungsformate während der Bauausführungen eine höhere Akzeptanz und mehr Verständnis für befristete Einschränkungen des Verkehrs erreicht werden?
- Kannn durch die zahlreichen Beteiligungsformate und die Aufwertung durch Umsetzung der einzelnen Teilprojekte die Wahrnehmung und Sicherheit von Fuß- und Radverkehr in der Stadt insgesamt gesteigert werden?
- Wie werden Stadt und Freiraum trotz der unterschiedlichen Höhenentwicklung von Landschaft und Baukörper zugänglich gemacht, bzw. wie können sie von der Höhenentwicklung profitieren?
- Wie gelingt es die neuen Baukörper mit allseitigem Bezug zum öffentlichen Raum zu schaffen, damit der öffentliche Raum von deren Offenheit und Transparenz (soziale Kontrolle) profitieren kann?
- Welche Auswirkungen hat die Umsetzung des Konzeptes „Licht im öffentlichen Raum zur Minimierung von Angsträumen“ auf das Empfinden der Öffentlichkeit?
- Wie entwickelt sich der öffentliche Raum und dessen Aufenthaltsqualität durch die Bündelung von öffentlichen Stellplätzen?

TP 02 „Aufwertung Luisenbrücke“



Abbildung 95: Ansicht Luisenbrücke heute, LHS, 2021

Bereits heute bildet die Luisenbrücke die wichtigste und schnellste Verbindung vom Saarbrücker Hauptbahnhof (HBF) nach Alt-Saarbrücken. Aktuell ist sie allerdings stark funktional durch den motorisierten Verkehr geprägt und wenig attraktiv für Fußgängerinnen

Grundsätzlich verzichtet das angepasste Gesamtkonzept auf den Neubau einer Rad- und Fußgängerbrücke (TP 02) zu Gunsten einer deutlichen Aufwertung der Luisenbrücke, d.h. die „**Luisenbrücke**“ wird als neues **TP 02** als quartiersvernetzendes Teilprojekt in das Modellvorhaben CCC 2.0 aufgenommen. Dies trägt dem Prinzip des nachhaltigen und zeitgemäßen Umbaus von Bestandsbaustrukturen Rechnung. Bestehende, gewachsene städtebauliche Strukturen werden aufgegriffen, ihre Defizite identifiziert und zukunftsorientiert optimiert um so einen Mehrwert für die Quartiere zu schaffen.

und Fußgänger und Radfahrerinnen und Radfahrer. Ihr Straßenraum besteht aus insgesamt vier Fahrspuren, zwei je Richtung. Dies stellt eine Überdimensionierung der Verkehrsflächen im Verhältnis zur tatsächlichen Nutzung für den MIV dar. Städtebaulich kann sie als „Ungestalt“ eingestuft werden.

Ihre aktuelle Stellung als stärkstes quartiersvernetzendes Element wird durch die geplante städtebauliche Aufwertung im Rahmen des CCC 2.0 wesentlich gefestigt. Hierzu gibt es - vorbehaltlich einer noch zu erstellenden Fachplanung - schon Denkansätze für eine neue



Abbildung 96: Aktuelle Spuraufteilung Luisenbrücke, LHS, 2021

Querschnittsaufteilung zugunsten nachhaltiger Verkehrsteilnehmer.

Die Ansätze zur Anpassung der Spuraufteilung beruhen auf der verkehrlich verträglichen Reduzierung von Richtungsfahrbahnen für den motorisierten Verkehr. Dies geschieht zu Gunsten der Verbesserung der Radfahrinfrastruktur.

Die dadurch mögliche Neuordnung der Flächen des Straßenquerschnittes für ÖPNV, Radverkehr und MIV sind Gegenstand der Planung unter Berücksichtigung der Überleitungen in die Eisenbahnstraße (Alt-Saarbrücken) und die Viktoriastraße (St. Johann). Die Anlegung eines eigenständigen Radfahrstreifens ist hierbei Prüfgegenstand. Dem Radverkehr wird ein größerer Abstand zum MIV eingeräumt, was das Sicherheitsempfinden für Radfahrerinnen und Radfahrer steigert. Durch die Minimierung der MIV-Flächen entsteht für den Radverkehr und den ÖPNV ein wesentlicher Nutzungskomfort und

somit wird die Luisenbrücke in ihrer Funktion als wesentliches, quartiersvernetzendes Element zwischen Alt-Saarbrücken und St. Johann über die Saar und die BAB 620 aufgewertet.

Zentrales, städtebaulich prägendes, identitätsstiftendes, besonderes Element der Innenstadt von Saarbrücken sind die Kolonnaden, die nicht nur in der 1A-Lage der Bahnhofstraße, sondern auch in den B-Lagen Viktoriastraße und Eisenbahnstraße vorhanden sind. Unterbrochen wird dieses optisch einheitliche Bild auch praktisch funktional durch die Luisenbrücke. Durch die Aufwertung wird der Lückenschluss zwischen den Kolonnaden-Gängen der Eisenbahnstraße und der Viktoriastraße für den Fußgängerverkehr städtebaulich überplant und umgesetzt.



Abbildung 97: Luisenbrücke, Skizze Begrünung

In Weiterführung der Gestaltung der Eisenbahnstraße wird durch die Reduzierung und Neuaufteilung der MIV-Spuren auf der Luisenbrücke, die Anlage einer sicheren und komfortablen Radinfrastruktur angestrebt.

Geprägt durch die historische Vorlage der Luisenbrücke wird das Kolonnadenbild zwischen den Kolonnadengängen der Eisenbahnstraße und der Viktoriastraße planerisch wieder aufgegriffen, in die Form- und Funktionssprache der heutigen Zeit übersetzt und daher mit einem Witterungsschutz, vorrangig für Fußgängerverkehre, geplant.



Abbildung 98: Luisenbrücke Bestand, Seitenansicht Baukonstruktion, Quelle: LHS

Hierbei wird für die vorhanden ca. 4,00 m breiten Gehwege der Luisenbrücke eine Schutzkonstruktion hergestellt, die sowohl die Bedürfnisse der potenziellen Nutzerinnen und Nutzer sowie die Anforderungen an einen neuzeitlichen und innovativen Städtebau vereint.

Im Hinblick auf eine klimaschonende, nachhaltige und grüne Stadt sollen die auf der Luisenbrücke neu geschaffenen „Kolonnaden“ abschnittsweise mit zeitgemäßen Gründächern versehen werden. Um insbesondere für Insekten u. a. Bienen eine Brückenfunktion zwischen verschiedenen Lebensräumen zu schaffen ist eine extensive Begrünung mit heimischen, bienenfreundlichen Wiesenblumen wünschenswert.

Denkbar ist, in Erinnerung an die Namensgeberin der Luisenbrücke - Königin Luise von Preußen - eine temporäre Ausschmückung der Luisenbrücke mit deren Lieblingsblumen - hier heimische, blaue Kornblumen - einzusetzen.



Durch die Steigerung der Attraktivität und Nutzbarkeit der Luisenbrücke wird auch die Besucherinnen- und Besucherfrequenz der bereits im Rahmen des Projektes „Stadtmitte am Fluss“ und „Barock trifft Moderne“ aufgewerteten Straßenräumen, öffentlichen Plätzen und der noch umzubauenden Viktoriastraße gestärkt. Dies kann zu positiven Effekten bei der Belegung der Erdgeschosszonen dieser Straßen in der Innenstadt B-Lage beitragen.

Abbildung 99: Luisenbrücke, Visualisierung Überdachung, LHS, 2021

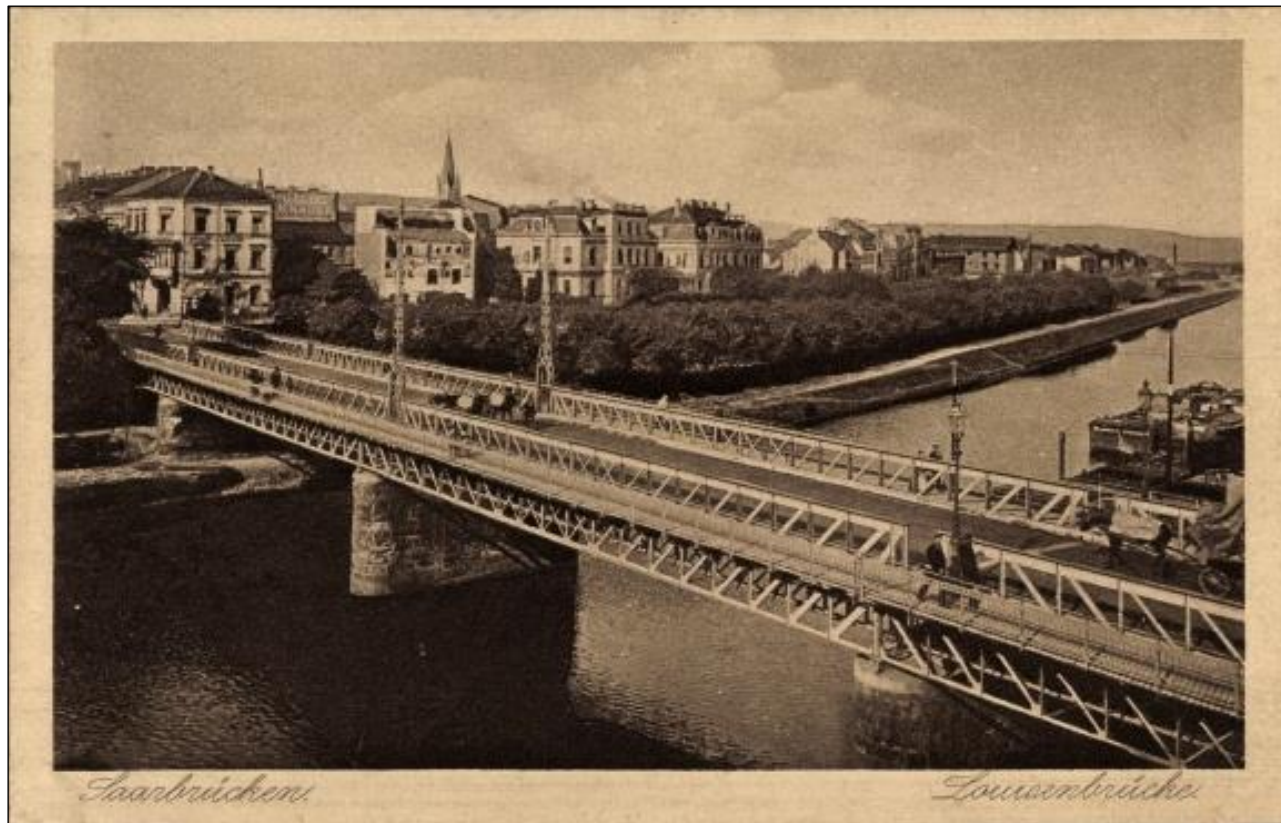


Abbildung 100: Historische Ansicht Luisenbrücke

Durch die Aufwertung der Luisenbrücke wird die städtebauliche Barrierewirkung von BAB 620 und Saar reduziert und die Verbindung zwischen den Quartieren, zur Berliner Promenade, der Bahnhofstraße, dem Hauptbahnhof, den Bildungseinrichtungen in Alt-Saarbrücken und der Congresshalle bzw. dem neuen Erweiterungsneubau (TP 21 „Messe-, Kongress- Kulturforum“), insbesondere für nachhaltige, klima-schonende Verkehre wie den Fuß- und Radverkehr, wesentlich gestärkt.

Zusammen mit dem neuen Teilprojekt TP 14 „Umgestaltung und Aufwertung Viktoriastraße“ und den aus dem Gesamtkonzept aus 2019 übernommenen Teilprojekten TP 10 „Umgestaltung Faktoreistraße“, TP 11 „Umgestaltung Kohlwaagstraße“ und TP 12 „Umgestaltung Hafenstraße 2“ (jetzt alle Kernprojekte) bildet die Luisenbrücke in Weiterführung über das ebenfalls neu aufzunehmende TP 13 „Colorful city - Sicher zum Hauptbahnhof, Parken und ÖPNV“ ein städtebauliches Delta zum Hauptbahnhof.

Die Teilprojekte TP 09 „Uferpromenade und Congress-Steg“ (vormals „Uferpromenade“) und TP 08 „Vom Bürgerpark zum Hafenselpark“ (vormals „Bürgerpark“) schaffen die Sichtbarkeit und Wahrnehmung einer attraktiven, vom motorisierten Verkehr getrennten, Verbindung zwischen der Luisenbrücke und dem Leinpfad für Bewohnerinnen, Bewohner, Besucherinnen und Besucher und vernetzen die Bereiche Naherholung und Urbanität.

So gelingt über die Luisenbrücke sowohl eine bessere Anbindung von Viktoriastraße und Innenstadt als attraktive, verkehrsberuhigte, elementare Fuß- und Radverkehrsverbindung, als auch die von Alt-Saarbrücken in seiner Funktion insbesondere als Bildungsstandort, an das überregionale Radverkehrsnetz.

Durch die Aufwertung der Luisenbrücke wird die nachhaltige Mobilität in den Quartieren gestärkt und sie ist hierdurch als ein konstitutives Element des angepassten Gesamtkonzeptes zur Quartiersvernetzung anzusehen.

An die Luisenbrücke schließt sich auf Alt-Saarbrücker Seite die Eisenbahnstraße an, die im Rahmen der Projekte „Stadtmitte am Fluss“ und „Barock trifft Moderne“ bereits umfassenden städtebaulichen Aufwertungsmaßnahmen unterzogen wurde. Auch die öffentliche Wahrnehmung des baukulturellen Erbes von Saarbrücken - Barock und Nachkriegsmoderne - mit Ludwigskirche, Ludwigsplatz, Friedenskirche und Wilhelm-Heinrich-Straße bzw. Eisenbahnstraße und Stengelanlage wird weiter gestärkt. Die bessere Vernetzung mit Hauptbahnhof und Innenstadt steigert die subjektive Sicht- und Erlernbarkeit des baukulturellen Erbes der Landeshauptstadt.

Die verkehrstechnische Anpassung des Kreuzungspunktes Luisenbrücke / Saaruferstraße soll im Rahmen der Verkehrsplanung und baulichen Umsetzung der Luisenbrücke mit betrachtet werden. Diese Öffnung der Saaruferstraße im Gegenverkehr soll die Andienung des geplanten Parkhauses (Finanzierung außerhalb des Modellvorhabens) auf der Saartoto Fläche und vielleicht sogar die Andienung des Quartiers (TP 16) ermöglichen.

Außerdem erfuh das öffentliche städtebauliche Umfeld sowie die Verkehrsanlagen für den Fuß- und Radverkehr eine umfassende Aufwertung, mit besonderem Augenmerk auf die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum. Hieran soll nun mit der Aufwertung der Luisenbrücke - bzw. in Fortführung auf St. Johanner Seite, mit der Umgestaltung und Aufwertung der Viktoriastraße (TP 14), der Hafens- und Faktoreistraße und der Kohlwaagstraße (TP 05, TP 12, TP 10 und TP 11) - angeschlossen werden.

Durch den städtebaulichen Lückenschluss zwischen Hauptbahnhof und Ludwigskirche erfolgt eine direkte Leitung von Besuchenden vom Hauptbahnhof zu den komplementären Einrichtungen und (Bildungs-) Institutionen auf Alt-Saarbrücker Seite, wovon auch die bereits aufgewerteten kulturellen Einrichtungen, wie z. B. die Ludwigs- und Friedenskirche bzw. die Stengelanlage profitieren und Synergieeffekte auf St. Johanner Seite zu erwarten sind.

Ein weiteres Ziel des hier dargestellten Gesamtkonzeptes ist die bessere Vernetzung und dadurch eine gesteigerte Belebung der westlichen Innenstadt. Diesem Ziel wird durch die Umgestaltung der „Uferpromenade und Congress-Steg“ (TP 09), der „Hafenstraße“ (TP 05, TP 12) sowie der Erstellung des Erweiterungsneubaus „Messe-, Kongress- Kulturforum“ (TP 21) und die Modernisierung der bestehenden Congresshalle in Verbindung mit der Luisenbrücke (TP 02), der bereits aufgewerteten Bahnhofstraße als zentrale Einkaufsmeile und der modernisierten Berliner Promenade (Stadtmitte am Fluss) Rechnung getragen.

Die Aufwertung der Luisenbrücke bildet derzeit die letzte noch bestehende Modernisierungslücke im städtebaulichen Delta Hauptbahnhof - Ludwigskirche - Congresshalle. Im Zusammenspiel mit den Teilprojekten TP 14 „Umgestaltung und Aufwertung Viktoriastraße“, TP 10 „Umgestaltung Faktoreistraße“, TP 11 „Umgestaltung Kohlwaagstraße“, TP 05 und TP 12 „Umgestaltung Hafenstraße 1 und 2“ wird diese Wegebeziehung geschlossen und damit das derzeit noch unvollständige, innerstädtische Quartiersnetz durch ein neues, modernes Teilstück komplementiert.

TP 13 „Colorful city Sicher zum Hauptbahnhof, Parken und ÖPNV“



Abbildung 101: Lichtrotation Expomedia, Quelle: GIU bzw. GIU/Haag

Die städtebauliche Aufwertung, die durch das Modellvorhaben CCC 2.0 insgesamt erreicht wird, wird durch das im TP 01 „Übergeordnete Maßnahmen“ neu zu entwickelnde Konzept „Licht im öffentlichen Raum zur Minimierung von Angsträumen“ ergänzt, welches beispielhaft im TP 13 „Colorful city Sicher zum Hauptbahnhof, Parken und ÖPNV“ umgesetzt wird. In diesem TP liegt der Fokus auf der Sichtachse Reichsstraße - Faktoreistraße als Hauptverbindung zwischen dem Hauptbahnhof und dem Messe-, Kongress-Kulturforum und der Congresshalle. Langfristig ist die weitere Umsetzung in anderen Untersuchungsbereichen des Konzeptes angedacht. Die positiven Wirkungen des Lichtkonzeptes sollen durch die wissenschaftliche Begleitung untersucht werden, um darauf aufbauend Handlungsempfehlungen und Kriterien für weitere Anwendungsfelder des Lichtkonzeptes abzuleiten.

Durch die Entwicklung eines innovativen, digitalen Lichtkonzeptes werden öffentliche Angsträume minimiert, öffentliche Einrichtungen vernetzt um die soziale Kontrolle und die Aufenthaltsqualität deutlich zu verbessern. Hierdurch werden insbesondere die Wegebeziehungen zwischen einzelnen Einrichtungen - wie z. B. zwischen dem Hauptbahnhof, dem MKK und öffentlichen Parkhäusern - aufgewertet und die Nutzung des ÖPNV im Bereich des Hauptbahnhofs vor allem in den Abendstunden sicherer. Von dieser Aufwertung des öffentlichen



Abbildung 102: Bestandssituation Reichstraße,
Quelle: LHS

Raumes profitiert jede Nutzung im Umsetzungsrahmen des Lichtkonzeptes - Kultur, Dienstleistungen, Gastronomie, Handel, etc. - und somit grundsätzlich die Bewohner und Bewohnerinnen ebenso wie die Besucher und Besucherinnen der Landeshauptstadt.

Die Beleuchtung wird dabei als aktives, innovatives und leitendes Instrument zur Gestaltung des öffentlichen Raumes eingesetzt. Der öffentliche Raum und das baukulturelle Erbe der Landeshauptstadt werden durch eine neuartige Beleuchtung in Wert gesetzt. Dabei spendet diese Beleuchtung nicht nur Licht und ein subjektiv besseres Sicherheitsgefühl, sie soll auch temporär ein künstlerisches Instrument zur Bespielung des öffentlichen Raumes sein, welches insbesondere zu Nachtzeiten die Qualität des öffentlichen Raumes steigert.

Die Umsetzung von TP 13 soll zur Vermeidung von Lichtverschmutzung und Lichtsmog beitragen.

Als Lichtverschmutzung wird die Aufhellung des Nachthimmels durch künstliche Lichtquellen, deren Licht in der Atmosphäre gestreut wird, bezeichnet. Das natürliche nächtliche Licht wird durch künstliche Lichtquellen „verschmutzt“. Lichtverschmutzung ist häufig bedingt durch schlecht konstruierte oder ineffektiv installierte Lichtquellen. Durch intelligent konzipierte Lichtquellen wie im TP 13 vorgesehen ist dies einfach und ohne großen Mehraufwand vermeidbar.

Die künstliche Aufhellung des Nachthimmels hat nicht zu unterschätzende ökologische Konsequenzen für den Mensch und die Natur, da sie den Tagesrhythmus von Helligkeit und Dunkelheit beeinflusst. Tagaktive Lebewesen brauchen die Dunkelheit zum Schlafen, Entspannen und Regenerieren. Nachtaktive hingegen brauchen sie für die Nahrungssuche und sogar für die Fortpflanzung. Pflanzen benötigen den Tag-Nacht-Rhythmus für ihre Photosyntheseprozesse. Zugvögel können durch angeleuchtete Bauwerke oder Beamer irritiert werden. Leuchten mit hohen UV-Anteilen ziehen besonders stark Insekten an und sind daher zu vermeiden.

Durch Einsatz moderner und intelligenter LED-Technologie soll der Energieverbrauch minimiert werden.

Zur Umsetzung dieses Projektes ist beabsichtigt, die regionalen Kompetenzen der regionalen Wissenscluster der hier ansässigen Bildungs- und Forschungsinstitutionen zu nutzen und die kreativen Kapazitäten von Künstlerinnen und Künstlern einzusetzen.

TP 14 „Umgestaltung und Aufwertung Viktoriastraße“



Abbildung 103: Bestandssituation Viktoriastraße heute, LHS 2021



Abbildung 104: Bestandssituation Viktoriastraße heute, LHS 2021

Der auf St. Johanner Seite an die Luisenbrücke anschließende, rein funktionale, unwirtliche und zu großzügige Straßenraum ohne Grün der Viktoriastraße wird zusätzlich als TP 14 „Umgestaltung und Aufwertung Viktoriastraße“ in das Gesamtkonzept als Kernprojekt aufgenommen.

Die Viktoriastraße verläuft im Anschluss an die Luisenbrücke in nördlicher Richtung bis zur Kaiserstraße und bildet damit eine zentrale Achse im zentralen Innenstadtbereich des Stadtteils St. Johann. Gemeinsam mit der Luisenbrücke stellt sie eine wichtige Verbindung für den Fuß- und Radverkehr, den ÖPNV (Bus) und den motorisierten Verkehr zwischen Alt-Saarbrücken und der Fußgängerzone Bahnhofstraße bzw. dem Hauptbahnhof dar. Die städtebauliche Qualität des Straßenraums ist insgesamt als negativ zu bewerten, da die Flächen zwischen der Bebauung fast vollständig durch Fahrbahnen für den motorisierten Verkehr belegt sind. Es gibt keine Gliederung oder Auflockerung des Straßenraums, zum Beispiel durch Grünelemente oder Mittelinseln / Querungshilfen.

Die Straße ist größtenteils, mit Ausnahme zwischen Hafenstraße und Luisenbrücke eine Einbahnstraße Richtung HBF, nur dem ÖPNV ist auf einer gesonderten Spur das Fahren Richtung Alt-Saarbrücken erlaubt.

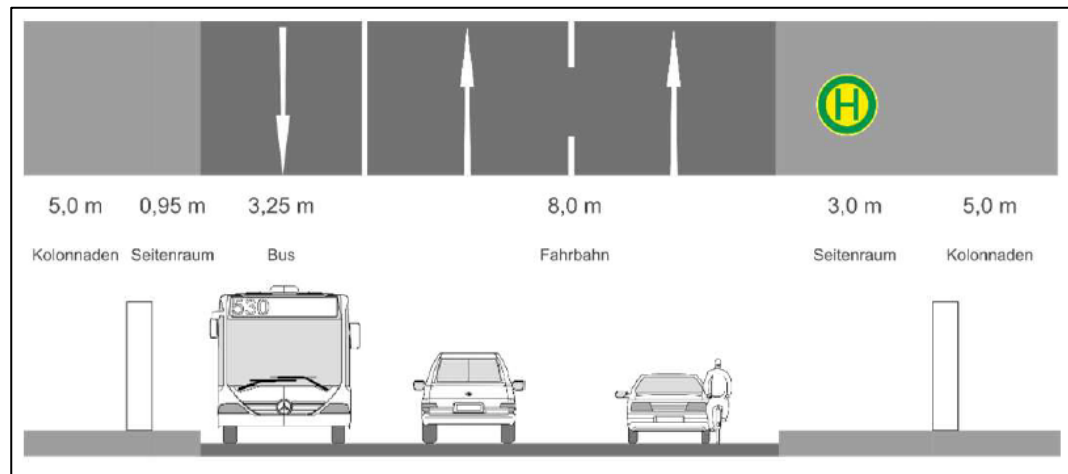


Abbildung 105: Bestand Spuraufteilung Viktoriastraße, VEP 2030 Innenstadtverkehrskonzept, LHS

Die Spuraufteilung erfolgt analog zur Anbindung an das neue TP 02 „Luisenbrücke“. Durch eine städtebauliche und verkehrliche Aufwertung nach dem Vorbild der Eisenbahnstraße wird die Radwegebeziehung in Richtung Hauptbahnhof, City und Messe-, Kongress-Kulturforum vervollständigt.

Die bisher vorwiegend auf den motorisierten Verkehr ausgelegte Infrastruktur wird an die Bedürfnisse des Fuß- und Radverkehrs angepasst und der Straßenraum wird insgesamt gestalterisch aufgewertet. In Verbindung mit der Umgestaltung der Luisenbrücke soll eine durchgehende, sichere Radverkehrsverbindung zwischen den Stadtteilen geschaffen und an das bestehende/geplante Radverkehrsnetz angeschlossen werden. Die Seitenbereiche sollen verbreitert und attraktiv gestaltet werden. Die Kfz-Fahrspuren sollen auf das notwendige Mindestmaß reduziert werden und der Straßenraum durch eine begrünte Mittelinsel optisch gegliedert und gestalterisch aufgewertet werden.

Planerischer Denkansatz ist zum einen eine mögliche Verbreiterung der Seitenräume zu Gunsten der Fußverkehrsflächen zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität und zur Schaffung besserer und komfortablerer Querungsmöglichkeiten.

Hierdurch entfällt insgesamt ein Fahrstreifen zu Gunsten des Radverkehrs. In Fahrtrichtung HBF soll für den Radverkehr ein Radstreifen bzw. ein Schutzstreifen angelegt werden. Der Fahrstreifen in Richtung Alt-Saarbrücken wird vom Bussonderfahrstreifen zur Umweltpur. Der Bussonderfahrstreifen in Richtung Saar wird mit ca. 3,2 m Breite für den Radverkehr freigegeben. Der damit einhergehende, ebenfalls vorgesehene barrierefreie Umbau der verorteten Bushaltestellen und die Herstellung einer durchgehenden begrünten Mittelinsel, mit Bepflanzungen analog der Eisenbahnstraße in einer Breite von ca. 2 m, bringt für den nutzenden Fußgänger- und Radverkehr eine deutliche Attraktivitätssteigerung. Diese Maßnahme ist im beschlossenen VEP 2030 Innenstadtverkehrskonzept integriert und beschrieben.

Eine städtebaulich einheitliche Gestaltung trägt dem Vorbild des Masterplanes „Öffentlicher Raum“ Rechnung. Das TP 14 ist Kernprojekt und somit Bestandteil des Modellvorhabens.

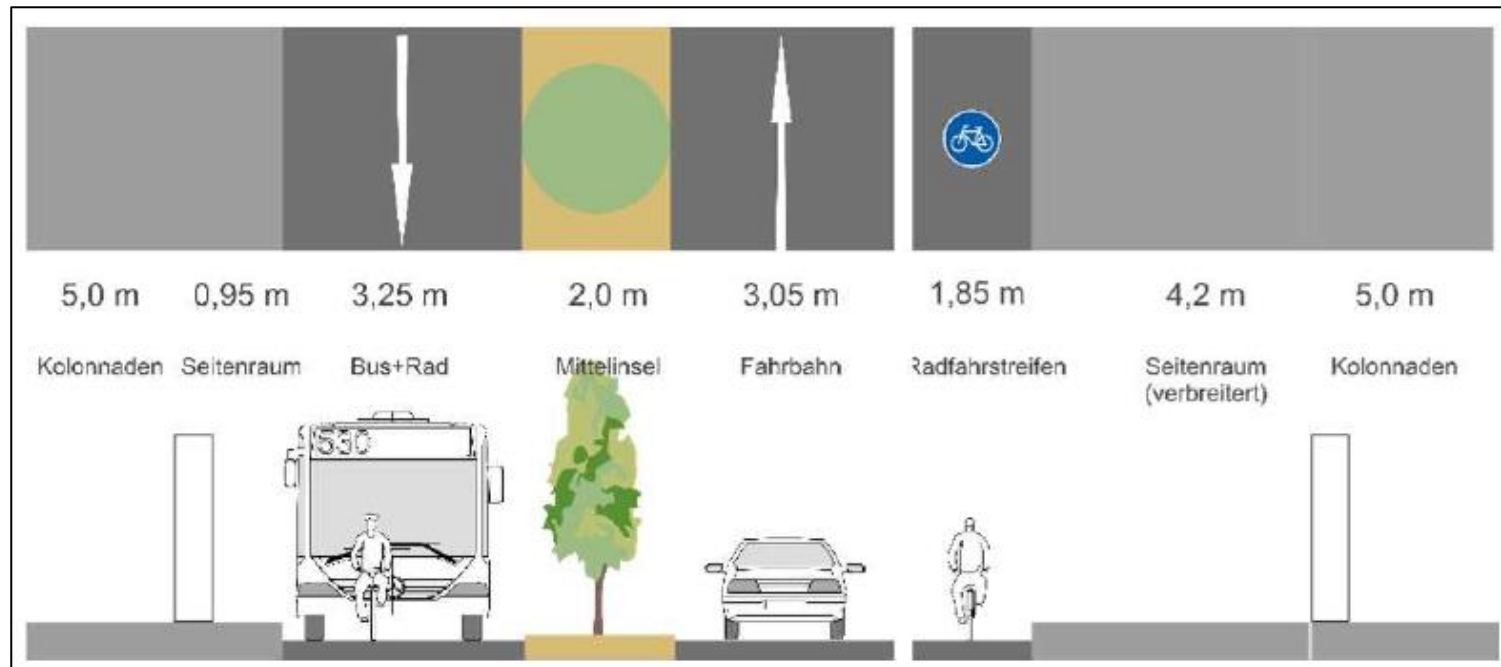


Abbildung 106: Mögliche Spuraufteilung, Variante 1, VEP 2030 Innenstadtverkehrskonzept, LHS

Eine weitere Denkvariante sieht, ebenfalls, unter der Reduzierung einer MIV-Spur und der Neuaufteilung des Querschnittes, eine Trennung von Radfahrstreifen und MIV/ ÖPNV-Fahrspuren durch eine begrünte Mittelinsel vor. Der ÖPNV wird zusammen mit dem MIV auf einer Fahrspur geführt. Hierdurch wird dem Radverkehr mehr Platz und ein größerer Abstand zum motorisierten Verkehr eingeräumt, was das Sicherheitsempfinden für den Radverkehr steigert.

Bei diesen beiden Variantenbetrachtungen handelt es sich um grundsätzliche Denkansätze, die in der folgenden Planung plausibilisiert und den Förderkriterien entsprechend konkretisiert werden.

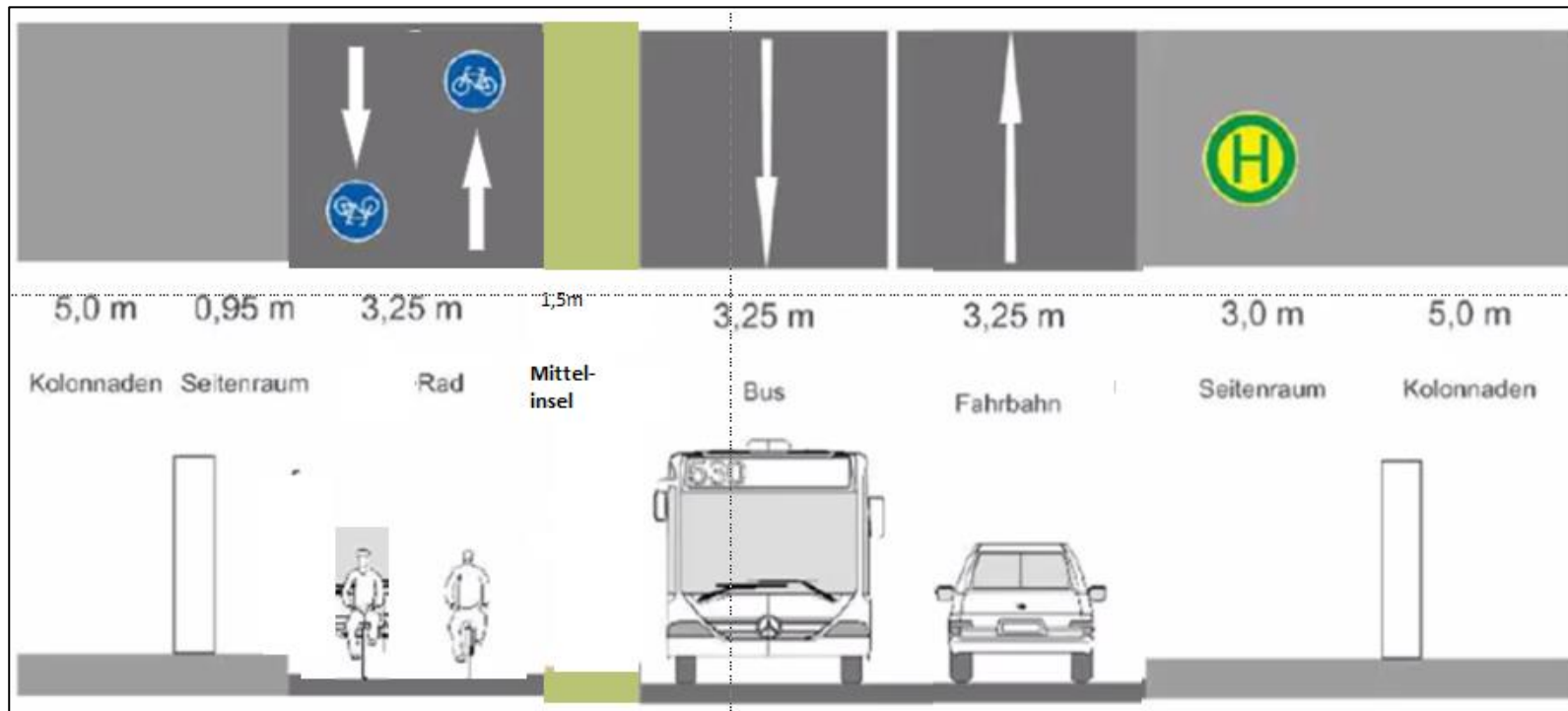


Abbildung 107: Mögliche Spuraufteilung, Variante 2, LHS, Juli 2021



Abbildung 108: Viktoriastraße, Visualisierung Straßenraumkonzeption, VEP 2030 Innenstadtverkehrskonzept, LHS

Hinsichtlich der Radverkehrsführung in der Viktoriastraße können noch weitergehende planerische Überlegungen an-gestellt werden, um eine insgesamt möglichst komfortable Lösung für den Radverkehr zu finden. Dabei können auch noch alternative Denkanstöße (z. B. Protected Bike Lane) mit in die Betrachtung aufgenommen und überprüft werden.

TP 15 „Aufwertungen der Fuß- und Radverkehrsverbindungen, u.a. Westspange“



Abbildung 109: Bestandssituation Westspange mit Rückstau, Quelle: LHS



Abbildung 110: Bestandssituation Westspange, Quelle: LHS

Eine Abgrenzung der Gebietskulisse des Gesamtkonzeptes und die räumliche Einbindung in die gesamtstädtische Entwicklungsstrategie wird durch die zusätzliche Aufnahme des TP 15 „Aufwertungen der Fuß- und Radverkehrsverbindungen, u.a. Westspange“ als ergänzendes Teilprojekt in das Gesamtkonzept abgebildet.



Abbildung 111: Bestandssituation Westspange, LHS 2021

Bereits heute weist die Westspange trotz ihrer größtenteils durch MIV geprägte Nutzung, eine sehr hohe Frequentierung von Fuß- und Radverkehr auf. Für viele Menschen bietet sie eine gute, teilweise schnellere Alternative, um von St. Johann nach Alt-Saarbrücken zu gelangen, abhängig vom Ziel in Alt-Saarbrücken. Hinzu kommt die nahe der Westspange gelegene Saarbahnhaltestelle „Trierer Straße“, die viele Menschen als Ausstiegsstelle nutzen, um von hier über die Westspange nach Alt-Saarbrücken zu gelangen.

Für den MIV bildet die Westspange einen wichtigen Verknüpfungspunkt zwischen BAB 620 im Süden und den BAB 1 und BAB 623 im Norden. Eine Verringerung der Verkehrsfläche bzw. eine neue Spuraufteilung ist nicht zielführend, da sonst die Verkehre auf der Westspange selbst, aber auch in den an sie anschließenden Straßenräumen in St. Johann und Alt-Saarbrücken, aber auch direkt auf der BAB 620 komprimiert würden, was zu einer höheren Lärm- und Schadstoffbelastung dort führen würde.

Daher kann u.a. die Westspange für den Fuß- und Radverkehr aufgewertet werden, um einerseits die Nutzung sicherer zu gestalten, aber auch, um durch die Attraktivierung eine Frequenzsteigerung zu erreichen.

Hierfür wird im Nachgang der Umsetzung der Teilprojekte im „Modellvorhaben zur Weiterentwicklung der Städtebauförderung“ zur attraktiveren und sichereren Nutzung für den Fußgänger- und Radverkehr, insbesondere zu den Bildungseinrichtungen, den Wohnquartieren, der HTW und der HWK sowie der Hafensinsel und dem Leinpfad auf Alt-Saarbrücker Seite, die Applikation eines getrennten Rad- und Fußweges auf der östlichen Brückenkappe geprüft.



Abbildung 112: Visualisierung Witterungsschutz Westspange, LHS, 2021

Bei einer Umsetzung der Maßnahme werden im nördlichen Bereich der Brücke zusätzlich auch Verkehrszeichen und vorhandene Lichtmasten versetzt. Somit wird eine ausreichende Nutzbreite hergestellt. Optional wird ein Witterungs- und Lärmschutz mit integrierter Beleuchtung diskutiert, um ein angenehmes, sicheres Ambiente zu schaffen. Als technisches Highlight kann geprüft werden, ob der nachträgliche Einbau beheizbarer Elemente in den östlichen Kappen möglich ist, um so eine sichere Nutzung für die Fußgänger und Radfahrer in den Wintermonaten zu erreichen. Hierdurch erfolgt außerdem eine Reduzierung des Streusalzeinsatzes und somit ein Beitrag zum Umweltschutz.

TP 20 „Konzeption Grüne Lunge Alt-Saarbrücken“



Abbildung 113: Bestandsfoto Roonplatz, Quelle: GIU

Am geplanten Standort der Grünen Lunge Alt-Saarbrücken befindet sich derzeit der Roonplatz, der fast vollständig versiegelt und größtenteils als Parkplatz genutzt wird. Der Parkplatz liegt sehr zentral in Alt-Saarbrücken und grenzt an die vielbefahrenen Straßen Heuduck- und Stengelstraße im Westen bzw. Osten und an die Roonstraße bzw. die Westspange im Norden. Er befindet sich im Eigentum der Parkhausgesellschaft Saarbrücken mbH und ist an Q-Park verpachtet. Das Umfeld ist derzeit wenig ansprechend und stark vom parkenden Kfz-Verkehr geprägt. Eine echte Aufenthaltsqualität für Bewohnerinnen, Bewohner, Besucherinnen und Besucher besteht nicht. Nachts ist der Platz völlig unbelebt und stellt einen subjektiv empfundenen Angstraum und somit eine räumliche Barriere dar.

Im direkten Umfeld befinden sich eine Vielzahl an Bildungseinrichtungen und Arbeitsplätzen. Aktuell finden in unmittelbarer Angrenzung an den Roonplatz diverse Entwicklungsüberlegungen statt, die den gesamten Bereich in den kommenden Jahren neu prägen und somit insgesamt für den Stadtteil Alt-Saarbrücken eine starke Impulswirkung entfalten können. Zu diesen Entwicklungstendenzen rund um den Roonplatz zählen insbesondere:



- Die Umnutzung / der Verkauf des Gebäudes der RZVK (westlich des Roonplatzes); hierzu steht die LHS in stetigem Kontakt mit dem Eigentümer
- Die Entwicklungswünsche der Diakonie (südwestlich des Roonplatzes), die neuen Wohnflächen errichten wollen
- Der Neubau der Hochschule für Bildende Künste Saar (HBKSaar; südlich des Roonplatzes); hier soll ein neues Gebäude der Hochschule entstehen.

Abbildung 114: Schrägluftbild Bestandssituation Roonplatz, LHS, 2021



Durch die Aufnahme der Leistungen zur Konzepterstellung und der Durchführung eines städtebaulichen Wettbewerbes in das Modellvorhaben erfolgt ein Meilenstein auf dem Weg den aktuell rein verkehrlich genutzten Platz zukunftsorientiert städtebaulich und verkehrlich-funktional deutlich aufzuwerten. Damit rückt der minder wahrgenommene und einseitig genutzte zentrale, öffentliche Raum in Alt-Saarbrücken in den Quartiersfokus.

Als städtebauliche Weiterentwicklung des ursprünglichen TP 20 „Roonplatz“ aus dem Modellvorhaben, wird das neue TP 20 unter dem Titel „Konzeption Grüne Lunge Alt-Saarbrücken“ im CCC 2.0 vorbereitet um städtebaulich zu Gunsten des Quartiers aufgewertet zu werden.

Abbildung 115: Bestandssituation Roonplatz heute, LHS 2021

Aufgrund der vielfältigen Entwicklungen im gesamten Umfeld des Roonplatzes und des damit erhöhten Abstimmungsbedarfes, soll das neue TP 20 inhaltlich in einer ersten Entwicklungsstufe die Konzeptausschreibung zur Entwicklung eines geeigneten Nutzungskonzeptes sowie den städtebaulich / architektonischen Wettbewerb enthalten.

Ohne eine detaillierte Abstimmung aller Entwicklungstendenzen in diesem Bereich, kann eine optimale Wirkung des TP 20 nicht erreicht werden. Daher soll die Umsetzung des eigentlichen Hochbaus mit all seinen quartiersbezogenen Nutzungen erst nach dem Abschluss des Modellvorhabens und dem Einklang aller Umfeldplanungen erfolgen. Hierdurch ist sichergestellt, dass für Alt-Saarbrücken ein neues Quartierszentrum geschaffen wird, das allen Bedürfnissen der dort ansässigen Bewohnerinnen und Bewohner und Nutzerinnen und Nutzern gerecht wird.

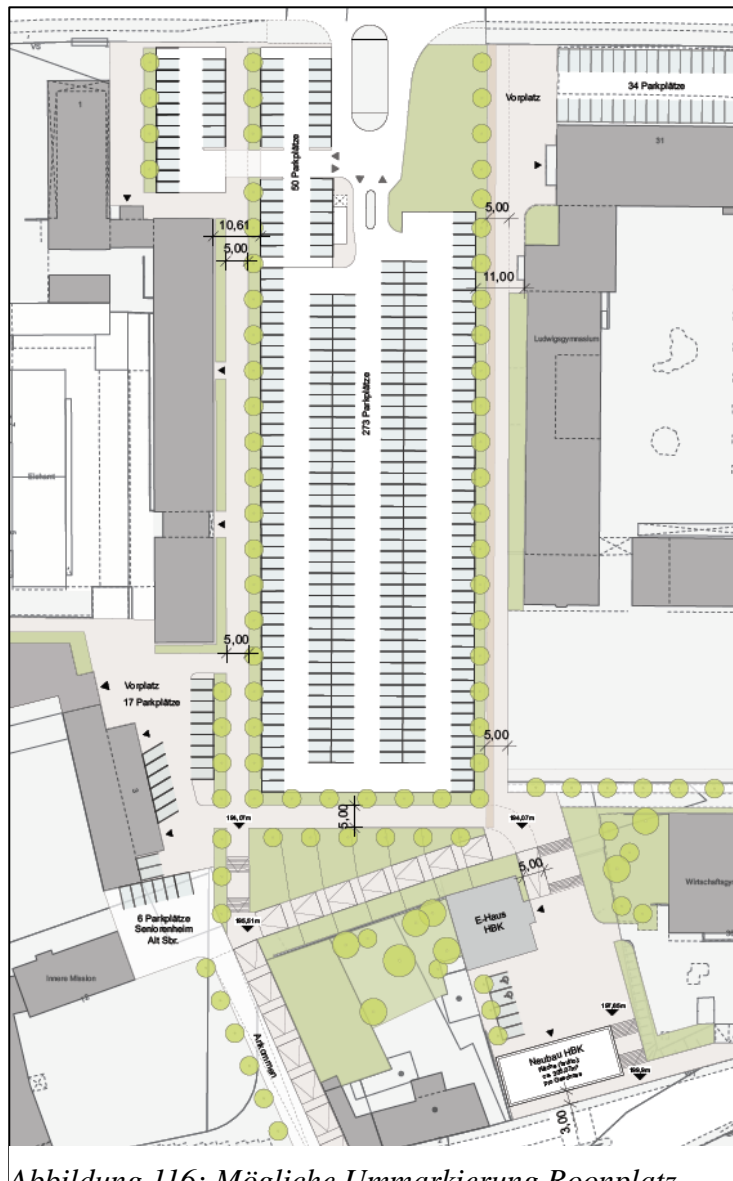


Abbildung 116: Mögliche Ummarkierung Roonplatz, LHS, 2021

Beispielsweise könnte im TP 20 eine zu den künftigen Nutzungen komplementäre Einrichtung platziert werden, wie z. B. Sportflächen, eine KiTa oder Räume zum Treffpunkt für ältere Menschen, sollte in der Umgebung altersgerechtes Wohnen entstehen.

Um aber eine zeitnahe Wirkung und Aufwertung des TP 20 zu gewährleisten, soll der Roonplatz in einem Zwischenschritt verkehrlich optimiert und intensiver begrünt werden, um kurzfristige Klimaanpassungsmaßnahmen zu ergreifen. Durch die zusätzliche Verschattung vermindert sich die Aufheizung der Asphaltdecke und damit der Hitzeinseleffekt insgesamt, der heute aufgrund der vollständigen Versiegelung des Roonplatzes stark ausgeprägt ist. Außerdem entsteht durch die Optimierung im Süden des Roonplatzes eine neue Freifläche, da hier Stellplätze entfallen, die auf dem Roonplatz selbst wieder nachgewiesen werden.

Durch die verkehrliche Optimierung als temporäre Maßnahme sinken auch die Belastungen, die durch verstärkten Parksuchverkehr aufgrund einer mangelhaften Organisation und einer ineffizienten Erschließung entstehen. Außerdem werden die Verbindungen für Fuß- und Radverkehr von der Kreuzung Stengelstraße / Heuduckstraße / Roonplatz über den Roonplatz selbst nach Süden zur Deutscherrenstraße und zum geplanten Neubau der HBK deutlich aufgewertet. Durch die Ummarkierung entfallen lediglich 34 Stellplätze, es bleiben 352 Stellplätze erhalten.

Das Konzept der „Grünen Lunge Alt-Saarbrücken“ soll die Anpassungsstrategie für klimagerechten, grünen und nachhaltigen Bau zur Nachverdichtung des Quartiers durch multifunktionale Einrichtung beinhalten, die ein Nebeneinander von Sport, Wohnen, Freizeit, Kultur und Gewerbe berücksichtigen und somit den sozialen Zusammenhalt aller Akteurinnen und Akteure im Quartier fördern. Dies trägt zur Zielerreichung des Modellvorhabens besonders bei. Neben der Integration einer Vielzahl von öffentlichen Begegnungsstätten, Funktionen und Einrichtungen ist vorgesehen, das „Quartierparken“ dort zu ermöglichen, um somit den sehr hohen Parkdruck im öffentlichen Raum von Alt-Saarbrücken zu entlasten und in Folge die Straßenräume dem Fuß- und Radverkehr aufgewertet zurückzugeben. Das multifunktionale Gebäude kann als zentraler Baustein für Alt-Saarbrücken zahlreiche Angebote und Infrastrukturen enthalten:

- Öffentliche Nutzungen, z. B. Kita, Stadtteiltreff
- Parkmöglichkeiten für PKW und Fahrräder für Stadtteilbewohner, Pendler und Pendlerinnen, Kunden und Kundinnen, Besucher und Besucherinnen
- Sharing-Systeme für Autos, E-Scooter, Fahrräder, Lastenräder etc., Förderung von Ride-Sharing (Vermittlung von Mitfahrern und Mitfahrerinnen)
- Paketstation, Servicestation und Zentral-Depot für innerstädtische Liefersysteme und Mikro-Depots

Wichtiger Bestandteil des Konzeptes des Teilprojektes ist die Integration von innovativen Mobilitätskonzepten, die sowohl neue Mobilitätsangebote als auch aktuelle technologische Entwicklungen (Digitalisierung) berücksichtigen. Hierbei wird insbesondere das Leitbild der Landeshauptstadt Saarbrücken zur Digitalisierungsstrategie zu berücksichtigen sein (siehe Anlage 9), dass gemäß der Zielsetzung der Smart City Charta des Bundes entwickelt wurde. Die „Grüne Lunge“ als nachhaltiges Gebäude schafft einen Nukleus für eine neue grüne Infrastruktur in Alt-Saarbrücken. Dabei wird mit innovativen, neuartigen Begrünungsformen für die Architektur gearbeitet, welche auch die grüne Hülle des Gebäudes als Freifläche für Bewohner und Bewohnerinnen sowie für Besucher Besucherinnen nutzbar macht.

Neben der neuen, ebenerdigen Anbindung für Fuß- und Radverkehre zwischen Roonstraße und Deutschherrenstraße kann auch die neue, grüne Dachfläche der „Grünen Lunge“ nach der späteren baulichen Umsetzung als Wegeverbindung genutzt werden, die gleichzeitig als öffentlicher Freiraum geschaffen wird. Hierdurch wird in Alt-Saarbrücken eine zusätzliche, neue öffentliche Grünfläche geschaffen.

Die über ein herkömmliches Parkhaus hinausgehenden, innovativen Merkmale des Gebäudes, als Verknüpfung zwischen Mobilität, Digitalisierung und Technologie, die es zu einem Multifunktions-Hub weiterentwickeln und damit zum Element einer nachhaltigen Innenstadt machen (z. B. E-Ladestationen, automatisierte kennzeichenbasierte Buchungs- und Abrechnungssysteme, intelligentes Parkraummanagement mit gestaffelten Gebührensystemen; Sharing-Angebote), werden ebenso Teil des Modellvorhabens, wie die Nachverdichtung und das Nebeneinander von Sport, Wohnen, Freizeit und Gewerbe zur Stärkung des sozialen Zusammenhaltes.

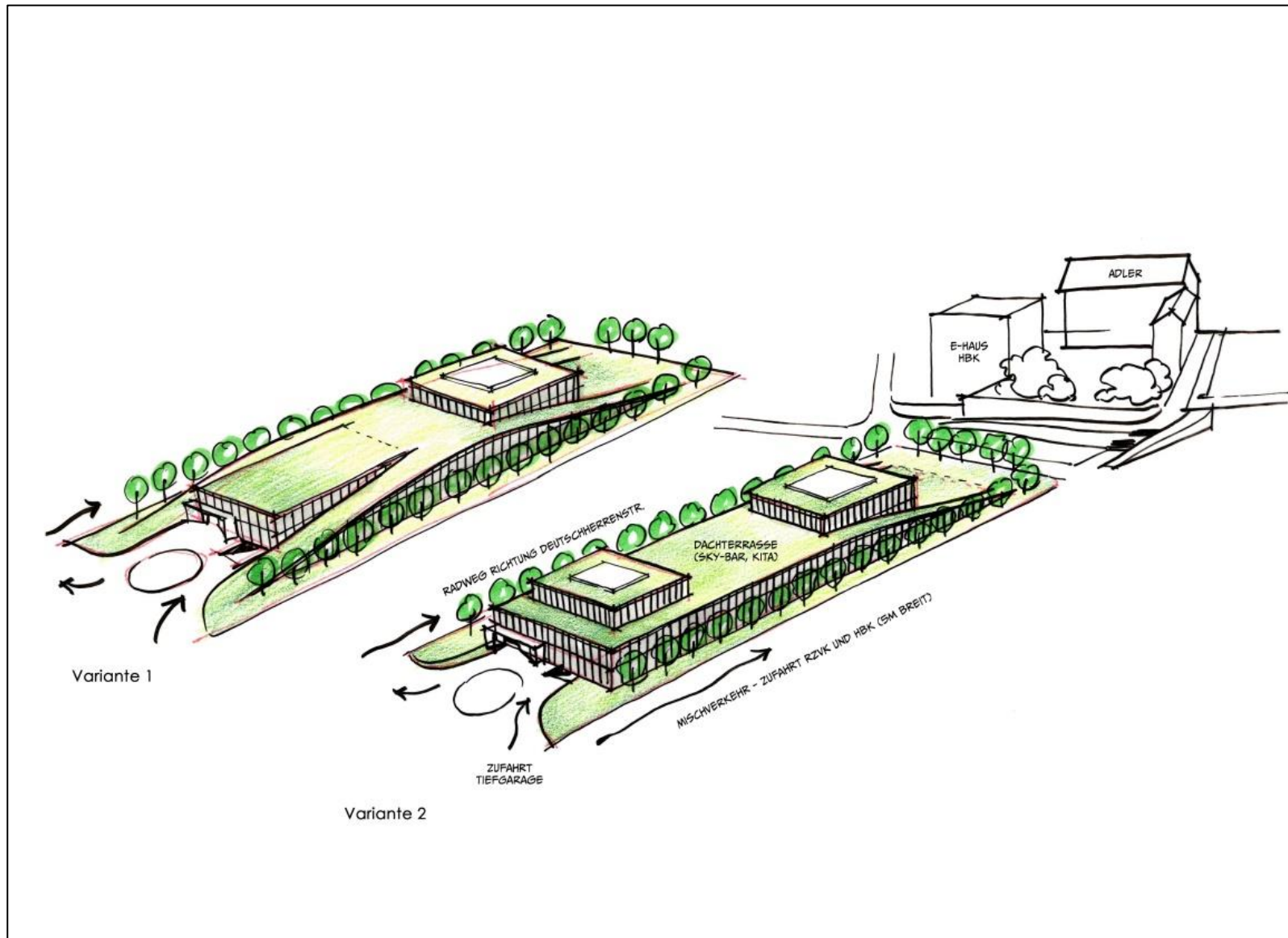


Abbildung 117: Skizzenhafte Darstellung TP 19 Grüne Lunge Alt-Saarbrücken, LHS, 2021



Abbildung 118: Beispielhafte Nutzung Grüner Dächer, Stadtbibliothek Warschau,
Quelle: <https://warsawtour.pl/wp-content/uploads/2018/11/Ogr%C3%B3d-Biblioteki-Uniwersytetu-Warszawskiego-fot.-Warszawska-Organizacja-Turystyczna.jpg>

Die planungsrechtlichen Voraussetzungen des Projektes werden im Rahmen der Projektentwicklung und Konzeption umgesetzt. Die Fläche liegt im Umgriff des rechtskräftigen Bebauungsplans 113.02.00 „Baugruppeneinheit XXVII, XXVIII“. Sie ist derzeit als Verkehrsflächen festgesetzt. Daher sind Anpassungen des Planungsrechts erforderlich. Als zentraler Platz in Alt-Saarbrücken in direkter Nähe zahlreicher Bildungsinstitutionen wird der Roonplatz von einer reinen Verkehrsfläche zu einem multifunktionalen Mobilitätsgebäude weiterentwickelt werden. Hierfür wird ein Aufstellungsbeschluss für einen neuen Bebauungsplan nach der Sommerpause von den Gremien der LHS gefasst.

17. Wechselwirkungen der neuen Projektstruktur im Gesamtkonzept und CCC 2.0

Die nicht in Kapitel 16 beschriebenen und mit dem Gesamtkonzept in 2019 beschlossenen Teilprojekte, werden mit kleineren inhaltlichen Änderungen und Anpassungen Bestandteil des Gesamtkonzeptes CCC 2.0 bleiben als:

TP 04 „Kreisverkehr unter der Westspange“



Abbildung 119: Bestandssituation Kreuzungsbereich unter der Westspange, Quelle: GIU

Das TP 04 bildet zusammen mit TP 07 ein wichtiges Projekt zur Verbesserung der verkehrlichen Erschließung der westlichen Innenstadt und der Erreichbarkeit des TP 21 „Messe-, Kongress- Kulturforum“ mit der Congresshalle. Der derzeitige Kreuzungspunkt unter der Westspange, welcher nicht alle Wegebeziehungen ermöglicht, wird zu einem Kreisverkehrsplatz mit intelligenter Lichtsignalanlage umgebaut. Im Wesentlichen bleibt das Teilprojekt inhaltlich unverändert.

Durch das Ausklammern des Mobilitäts-Hubs (TP 03 alt) aus dem Modellvorhaben und dem Verzicht auf die Fußgängerbrücke (TP 02 alt) kommt es nicht zu einer

Veränderung der Verkehrswegebeziehungen, insbesondere der des Parkverkehrs.

Ursprünglich angedacht war das Ableiten des Parkverkehrs bei Veranstaltungen von der Bundesautobahn 620 über die Saaruferstraße direkt in den Mobilitäts-Hub. Von dort aus sollten die Gäste über die neue Fußgängerbrücke das neue Messe-, Kongress- Kulturforum fußläufig erreichen. Durch die Anpassungen des Modellvorhabens und die neue Zusammensetzung der Teilprojekte im CCC 2.0 ist der Bau eines Parkhauses an gleicher Örtlichkeit – finanziert außerhalb des „Modellvorhaben zur Weiterentwicklung der Städtebauförderung“ vorgesehen und die fußläufige Erreichbarkeit über die Luisenbrücke gesichert. Im weiteren Projektverlauf wird geprüft ob eine Anpassung des Verkehrsgutachtens erforderlich wird.

Die vom neuen Messe-, Kongress- Kulturzentrum fußläufig am einfachsten erreichbaren, innerstädtischen Bestandsparkplatzangebote „Congresshalle“, „Westspange“ und „GIU-Parkhaus Eurobahnhof Nord“ liegen alle auf der nördlichen Saarseite im Innenstadtbereich und sind an den neuen Kreisverkehr unter der Westspange angebunden.

Im Sinne einer einheitlichen Gestaltsprache wird die städtebauliche Ausstattung dieses Teilprojektes mit denen im Umfeld befindlichen Teilprojekten durch den Masterplan „Öffentlicher Raum“ (TP 01) harmonisiert

Inhaltliche Änderungen zum ursprünglichen Projekt (MV) bestehen nicht.

Im Rahmen einer möglichen späteren Umsetzung des TP 15 „Aufwertungen der Fuß- und Radverkehrsverbindungen, u.a. Westspange“ außerhalb des Modellvorhabens kann eine verbesserte und hier insbesondere eine sicherere und erkennbarere Wegführung für Fuß- und Radverkehr zwischen St. Johann und Alt-Saarbrücken über das neue TP 04 erfolgen.

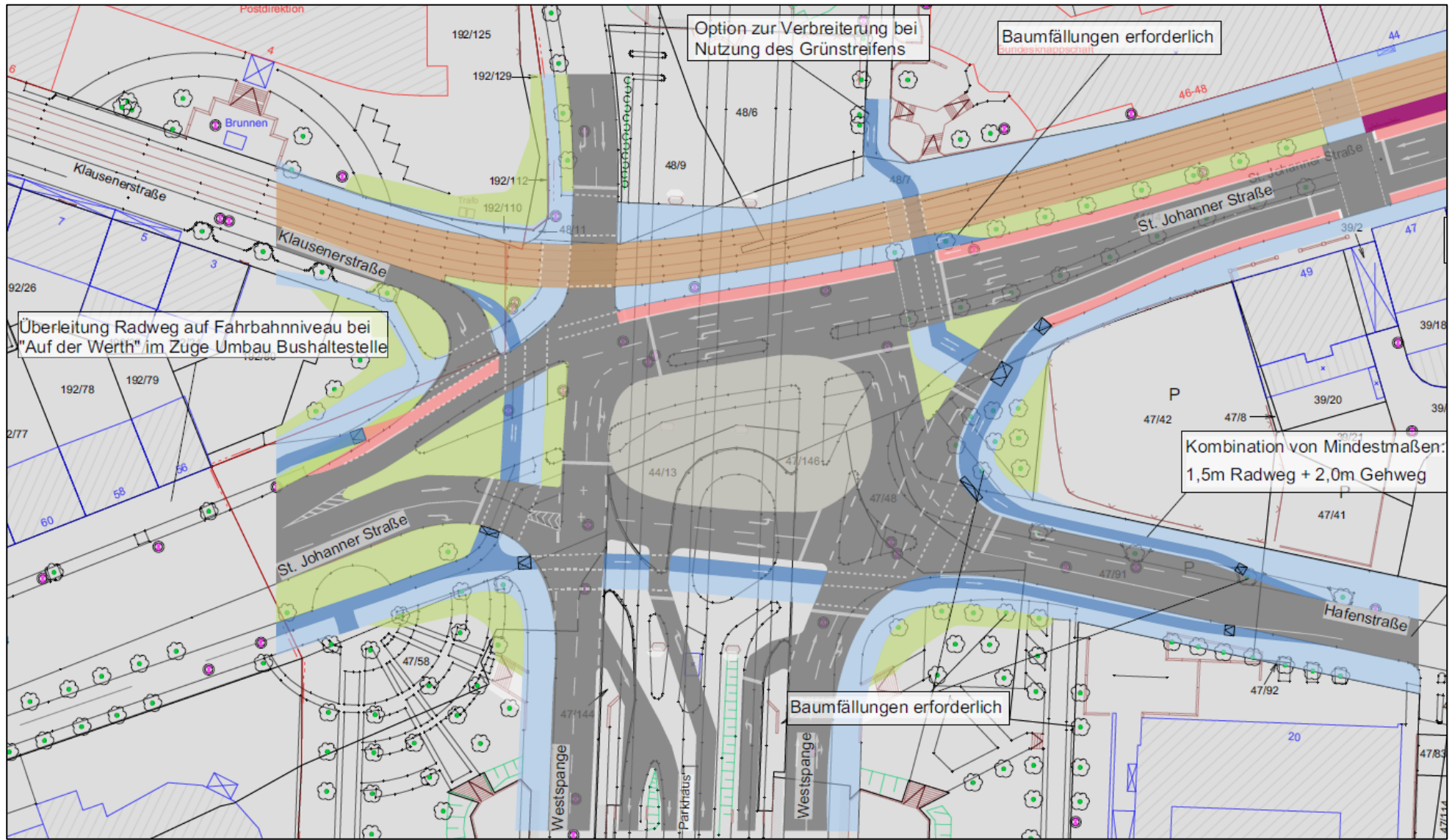


Abbildung 120: Planskizze, TP 04 Kreisel unter der Westspange, VEP 2030 Innenstadtverkehrskonzept, LHS

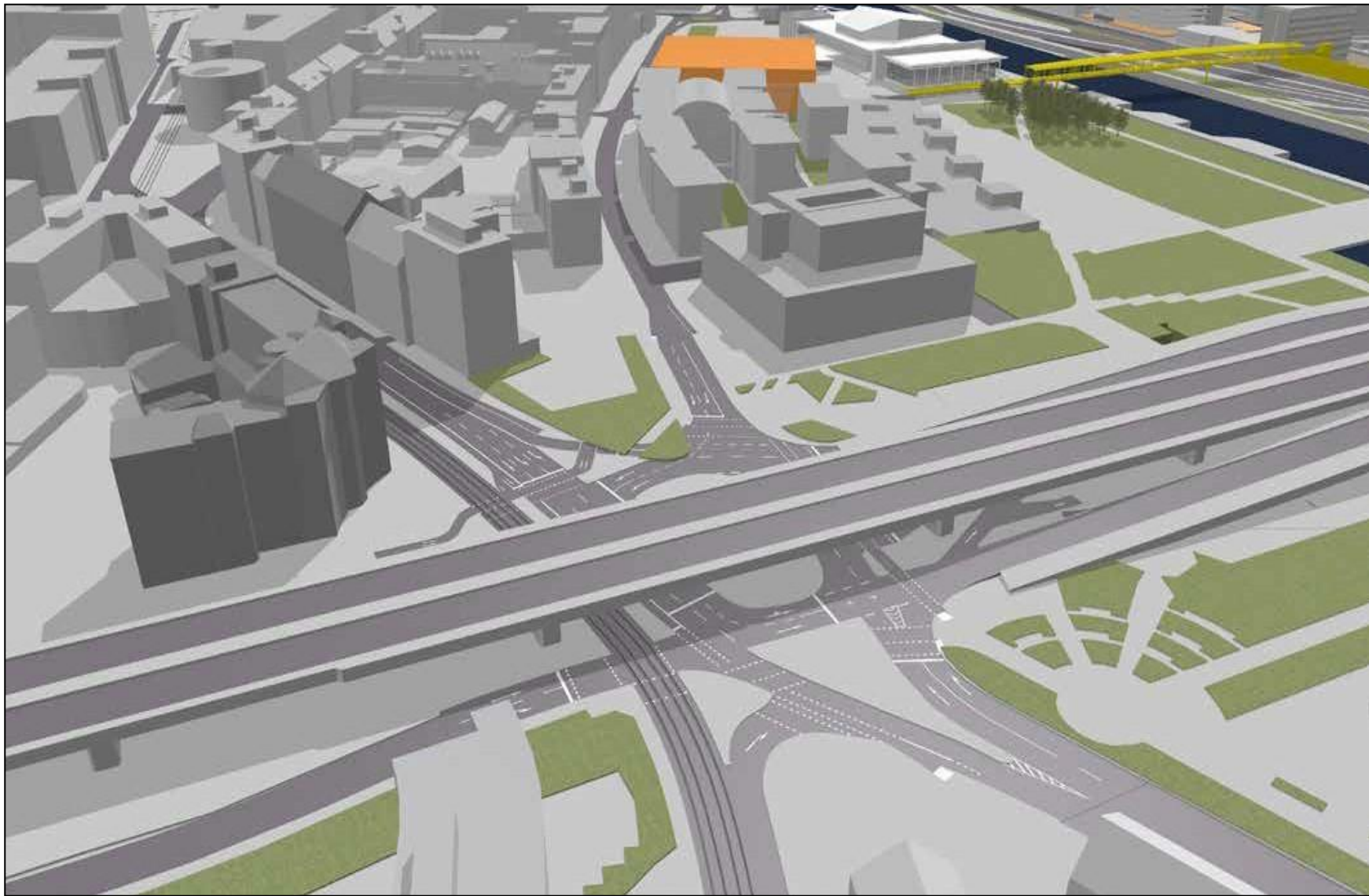


Abbildung 121: 3-D Visualisierung, TP 04 Kreisel unter der Westspange, LHS, 2021

TP 05 „Umgestaltung Hafenstr a e 1“ und TP 12 „Umgestaltung Hafenstr a e 2“



Abbildung 122: Bestandssituation Hafenstr a e,
Quelle: GIU

Das Projekt Umgestaltung der Hafenstr a e bleibt wie im ursprünglichen Gesamtkonzept in zwei Teilprojekte untergliedert. Das Projekt ist baulich und inhaltlich am Kreuzungspunkt zur Faktoreistraße getrennt. Diese Trennung bleibt im CCC 2.0 weiterhin bestehen.

Die Hafenstr a e ist aktuell eher für den MIV und den Parkverkehr ausgelegt. Daher wird sie in ihrer momentanen Gestaltung häufig als Durchgangsstraße von Fahrzeugen genutzt, die von der Westspange in die Innenstadt fahren. Weiterhin erfüllt die Hafenstr a e die wesentliche Erschließungsfunktion für die dort angesiedelten Nutzungen (Hotels / Dienstleistungsunternehmen), die daher in den Planungsprozess eingebunden werden müssen. Durch die hohe Verkehrsbelastung entfaltet sie keine wirkliche Attraktivität für Fuß- und Radverkehr und erfüllt auch ihre Rolle als  uberleitendes Element zur Congresshalle und den Hafeninselpark nicht, was auch mit ihrer mangelnden Ausstattung hinsichtlich Aufenthaltsqualität zu tun hat.

Die Hafenstr a e soll im Rahmen des TP 05 verkehrsberuhigt und fußgänger- und radfahrerfreundlich umgestaltet und aufgewertet werden. Hierdurch wird eine flexiblere Nutzung des öffentlichen Raumes erreicht, was die Wertigkeit der gesamten umliegenden Nutzungen steigert. Durch die effiziente Umgestaltung der TP 04 (Kreisverkehr unter der Westspange“) und TP 07 (Umgestaltung St. Johanner Straße)



*Abbildung 123: Hafenstraße Bestand, Blick in Richtung Westen,
Quelle: LHS 2021*

kann die Hafenstraße als verkehrsberuhigte Einbahnstraße ausgestaltet werden. Durch die Schließung der Hafenstraße an der Einmündung zum Kreisverkehr unter der Westspange für KfZ-Verkehr, wird der aktuelle Durchgangsverkehr zwischen Westspange und Innenstadt vermieden. Die Durchfahrt für den Radverkehr bleibt weiterhin möglich und eine temporäre Nutzung für Anlieferverkehr der umliegenden Nutzungen und der Congresshalle muss im Verlauf des Beteiligungsprozesses mit den unterschiedlichen Akteuren diskutiert und gegebenenfalls weiter untersucht werden. Hierdurch bietet sich gleichzeitig die Möglichkeit, bestehende Verkehrsbeziehungen und logistische Abläufe zu optimieren und besser aufeinander abzustimmen. Als Resultat wäre auch der Kreisverkehr in der Hafenstraße entbehrlich, der zu Gunsten anderer Verkehrsteilnehmer rückgebaut werden kann.

Wesentliches Ziel der Aufnahme dieser beiden TP in das Modellvorhaben, sind die Aufwertung und Umgestaltung des öffentlichen (Verkehr-)raumes zu einem attraktiven, städtebaulich und freiraumplanerisch ansprechenden Umfeld und die Reduzierung der Verkehrsbelastungen in diesem Bereich. Neben der Reduzierung des



Abbildung 124: Bestandssituation Hafenstraße, Quelle: LHS

städtebauliche Zusammenhang zum TP 21 „Messe-, Kongress- Kulturforum“ hergestellt. Die Grenträume des TP 05, insbesondere die unmittelbar an das TP 06 und TP 21 angrenzen sollen im Rahmen des Ideenbestandteils des Wettbewerbs mitbetrachtet werden.

Ziel der Teilprojekte 05 und 12 ist die Umgestaltung des derzeitigen Verkehrsraumes zu einem multifunktionalen, barrierearmen öffentlichen Raum, der auch eine Entree- und Zugangsfunktion, über das TP 06 „Vorplätze“ zum TP 21 „Messe-, Kongress- Kulturforum“, hat. Um diese zu erreichen sind die Grenträume des TP 05 Bestandteil des Ideenwettbewerbs. Die Verkehrsberuhigung durch Verkehrsentlastung soll neben baulichen Maßnahmen auch durch verkehrsrechtliche Maßnahmen (z. B. Einbahnregelung) erreicht werden.

Durchgangsverkehrs generell wird auch die Durchfahrtsgeschwindigkeit durch eine Umgestaltung der Verkehrsflächen erreicht, was zu einer Abnahme der Lärmemissionen und der Luftschadstoffe führt. Gleichzeitig wird der Bereich somit für den Fuß- und Radverkehr aufgewertet.

Mit dem TP 05 und dem TP 12 wird das Messe-, Kongress- Kulturzentrum räumlich, inhaltlich sinnvoll mit dem Umfeld verknüpft. Eine einheitliche Gestaltsprache wird hierbei durch die Inhalte des im TP 01 verankerten „Masterplan öffentlicher Raum“, welcher durch neu eingestelltes Personal der LHS stadintern erarbeitet werden soll, gewährleistet. Auf diese Weise wird eine harmonische und sinnvolle Gestaltung der öffentlichen Räume sowie eine nachvollziehbare Wegeführung über die einzelnen Teilprojekte gewährleistet und der

Stadträumlich bildet die Hafenstraße eine Verbindungsachse zwischen der Westspange und der Luisenbrücke. Durch die Umwandlung des Straßenraumes zu einem öffentlichen, verkehrsberuhigten Raum, wird die Nutzbarkeit für den Fuß- und Radverkehr erheblich gesteigert.

Die TP 05 und 12 sind Kernprojekte des Modellvorhabens.

Inhaltliche Änderungen zum ursprünglichen Projektes (MV) sowie davon ausgehende veränderte Wechselwirkungen zu anderen Teilprojekten (CCC 2.0) bestehen nicht.

TP 06 „Vorplätze“



Abbildung 125: Bestandssituation Vorplatz Congresshalle, Quelle: GIU

Der Vorplatz umfasst die Flächen zwischen der Hafenstraße (Norden), dem Parkplatz der RZVK bzw. den Wasserdächern und dem Treppenabgang in den Hafeninselpark (Westen), der Congresshalle (Süden) und dem Kreisel Hafenstraße bzw. dem Willi-Graf-Ufer (Osten).

Die aktuelle Ausgestaltung der Vorplätze hat wenig bis keine Aufenthaltsqualität. Der relativ weit gefasste Platz ist momentan fast vollständig versiegelt und durch einen bepflanzten Grünstreifen von der Hafenstraße getrennt. Dieser Grünstreifen verbessert die Aufenthaltsqualität nicht, da er keine städtebauliche oder freiraumplanerische Funktion einnimmt. Vielmehr steigert er die visuelle und räumliche Trennung zwischen der Hafenstraße und den Vorplätzen, was einerseits zum Funktionsverlust der Vorplätze selbst führt und andererseits die soziale Kontrolle auf den Vorplätzen einschränkt, da hierdurch keine öffentliche Einsehbarkeit von der Hafenstraße gegeben ist.

Auch im Osten wird der Vorplatz vom Willi-Graf-Ufer bzw. dem Kreisel Hafenstraße durch einen Grünstreifen getrennt. Der bestehende Höhenunterschied (ca. 2m) wird durch eine Treppenanlage und eine behindertengerechte Rampe ausgeglichen. Durch den Höhenunterschied wird die intuitive Weiterleitung aus der Innenstadt auf die Vorplätze ebenfalls erschwert.

In Abhängigkeit des räumlich gegebenen Realisierungskorridors (Baufeld) für den durchzuführenden Wettbewerb des geplanten Erweiterungsbaus TP 21 „Messe-, Kongress- Kulturforum“ entstehen neue Platzsituationen vor und um das Gebäudeensemble der denkmalgeschützten Congresshalle und des Messe-, Kongress- Kulturforums. Die Gestaltung der neu entstehenden Platzsituation ist Bestandteil des Realisierungswettbewerbes. Diese werden im Rahmen des Modellvorhabens durch das Einbeziehen und die Umgestaltung des östlichsten Wasserdaches des Parkhauses Congresshalle vergrößert und städtebaulich neu gestaltet. Dabei werden attraktive Aufenthalts- und Begegnungsräume für Bewohnerinnen und Bewohner sowie für die Besucherinnen und Besucher der Quartiere und Gäste des MKK entstehen und einladende stadträumliche Eingangssituationen für das neue Forum geschaffen.

Die Teilprojekte 06 und TP 21 sind Bestandteil des Realisierungswettbewerbs.

Die neugestalteten Vorplätze werden die angrenzenden Projekte, TP 08 „Vom Bürgerpark zum Hafeninselpark“ und TP 09 „Uferpromenade und Congress-Steg“ sowie das TP 05 „Hafenstraße 1“ mit dem Messe-, Kongress- Kulturzentrum und dem umliegenden öffentlichen Raum verknüpfen sowie die Zugänglichkeit und Sichtbarkeit dieser Maßnahmen erhöhen. Die Vorplätze werden städtebaulich zeitgemäß und multifunktional nutzbar gestaltet. Durch die Einbindung in das Teilprojekt TP 13 „Colorful City - Sicher zum Hauptbahnhof, Parken und ÖPNV“ werden zur Steigerung des Wohlbefindens der Bürgerinnen und Bürger Angsträume vermieden und es werden künstlerische Lichtelemente in die Gestaltung integriert.

Inhaltliche Änderungen zum ursprünglichen Projektes (MV) sowie davon ausgehende veränderte Wechselwirkungen zu anderen Teilprojekten (CCC 2.0) bestehen nicht.

TP 07 „Umgestaltung St. Johanner Straße“



Abbildung 126: bestandsituation St. Johanner Straße
Kreuzungspunkt Trierer Straße

Das TP 07 bildet zusammen mit TP 04 ein wichtiges Projekt zur Verbesserung der verkehrlichen Erschließung der westlichen Innenstadt und somit auch des TP 21 „Messe-, Kongress- Kulturforum“. Der Querschnitt der St. Johanner Straße wird entsprechend den verkehrlichen Bedarfen und Wegebeziehung so umgebaut und neu aufgeteilt, dass neue Radinfrastruktur integriert, der Verkehrsfluss, insbesondere in den Spitzenstunden, verbessert wird und mehr Wegebeziehungen ermöglicht werden. Zur Stärkung des ÖPNV werden vorhandene Haltestellen barrierefrei umgebaut und zur Erhöhung des Nutzerkomforts wird die Anlegung einer zusätzlichen barrierefreien Haltestelle an der Ecke St. Johanner Straße / Trierer Straße geprüft.

Um die heute unbefriedigende Situation zu verbessern und damit auch die Voraussetzung für einen geordneten Verkehrsablauf bei Veranstaltungen in dem neuen Messe-, Kongress-, Kulturforum zu gewährleisten, ist folgende Umgestaltung der St. Johanner Straße und des Knotenpunktes St. Johanner Straße (TP 07) auf Grundlage des VEP 2030 vorgesehen:



Abbildung 127: Bestandssituation St. Johanner Straße, Quelle: GIU

- Änderung der Spuraufteilung in der St. Johanner Straße (zwei Spuren stadtauswärts und eine Spur stadteinwärts bis zum Knotenpunkt Trierer Straße)
- Anlegen von zwei Radfahrstreifen (einer je Fahrtrichtung)
- Verbesserung der Anbindung für den Fuß- und Radverkehr zum Eurobahnhof und zum Wohnquartier Rodenhof über den Lützelbachtunnel

Notwendige Baumfällungen im Rahmen der baulichen Umsetzung werden ausgeglichen.

Über das TP 04 „Kreisverkehr unter der Westspange“ kann nach einer späteren Umsetzung außerhalb des Modellvorhabens in Kombination mit dem TP 15 „Aufwertungen der Fuß- und Radverkehrsverbindungen, u.a. Westspange“ auch eine attraktivere und sicherere

Wegebeziehungen zwischen St. Johann und Alt-Saarbrücken für nicht motorisierte Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer entstehen. Durch die Aufnahme von TP 15 in das Gesamtkonzept erfolgt eine verbesserte Wegeführung für den Fuß- und Radverkehr zwischen St. Johann und Alt-Saarbrücken über das TP 04 „Kreisverkehr unter der Westspange“ und in Verlängerung über das TP 07. Damit erfolgt auch eine Aufwertung des Anschlusses des TP 07 für diese Verkehrsteilnehmer, da insbesondere die Verbindung zwischen Hauptbahnhof und Alt-Saarbrücken über die TP 04, 07 und 15 (CCC 2.0) deutlich aufgewertet werden würde.

Weiter wird die derzeit deutlich verbesserungswürdige Fahrradinfrastruktur optimiert, in dem die wichtige Verbindung für den Fuß- und Radverkehr zwischen dem Wohngebiet Rodenhof und der City über den Lützelbachtunnel in die Planung integriert wird. Durch die



Abbildung 128: Bestandssituation St. Johanner Straße, LHS 2021



Abbildung 129: Bestandssituation St. Johanner Straße, LHS 2021

funktionale Abhängigkeit mit dem TP 04 „Kreisverkehr unter der Westspange“ ergeht auch hier der Hinweis, dass im Zuge des weiteren Planungsprozesses die Erforderlichkeit einer Anpassung des vorliegenden Gutachtens zu prüfen ist.

Im Sinne einer einheitlichen Gestaltsprache wird die städtebauliche Ausstattung dieses Teilprojektes mit denen im Umfeld befindlichen Teilprojekten durch den Masterplan „Öffentlicher Raum“ (TP 01) harmonisiert.

Inhaltliche Änderungen zum ursprünglichen Projektes (MV) bestehen nicht.

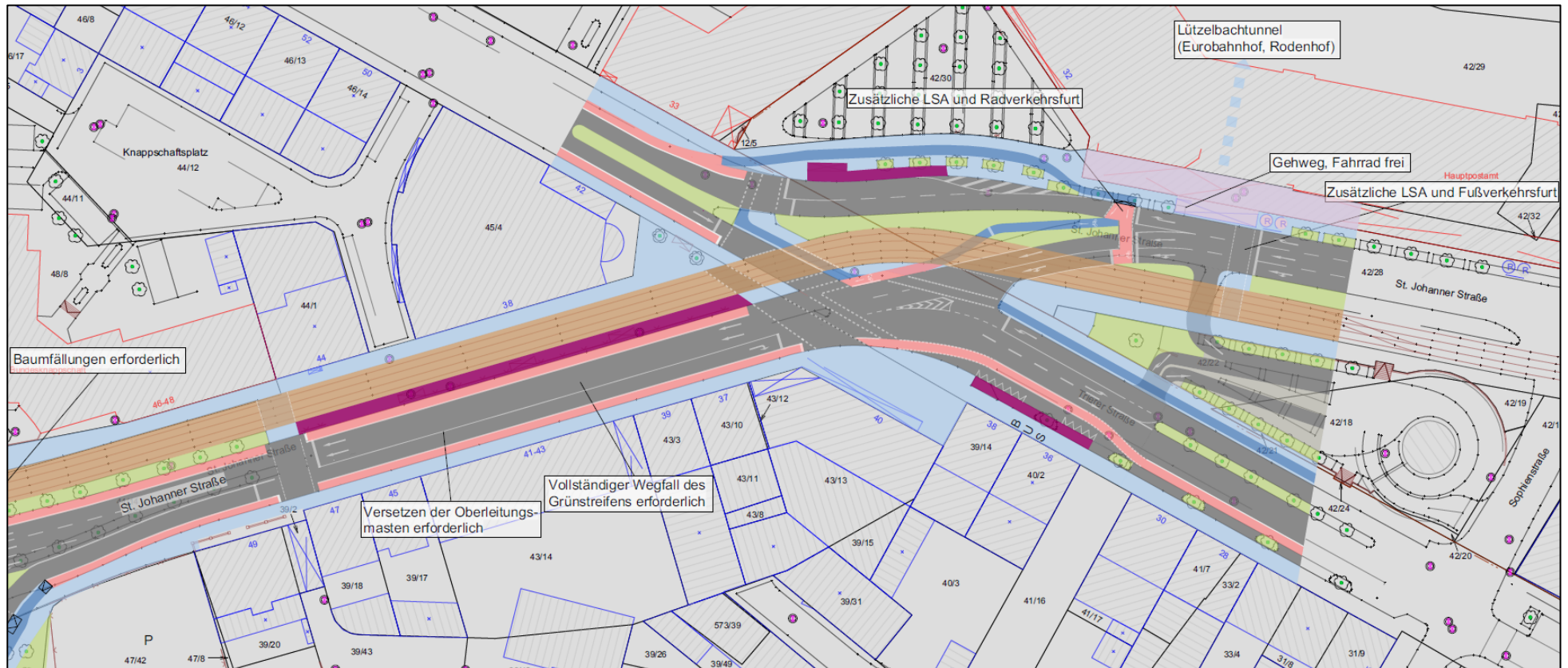


Abbildung 130: Planskizze TP 07 „Umgestaltung St. Johanner Straße, VEP 2030 Innenstadtverkehrskonzept, LHS

TP 08 „Vom Bürgerpark zum Hafeninselpark“ (vormals TP „Bürgerpark“)



Abbildung 131: Bestandssituation Bürgerpark, Quelle: GIU



Abbildung 132: Bestandssituation Bürgerpark, Quelle: GIU

Das mit dem Gesamtkonzept aus 2019 beschlossene TP 08 „Bürgerpark“ verändert sich geringfügig. Der ursprünglichen Projektierung gemein bleibt die Aufwertung des denkmalgeschützten Bürgerparks zu einer attraktiven Freianlage für alle Alters- und Bevölkerungsgruppen. Durch die Umgestaltung eines großen Teils des Parkhausdaches (Parkhaus Congresshalle) wird die ursprünglich zum Park gehörende Fläche wieder für den Park zurückgewonnen.

Aktuell wird der Name „Bürgerpark“ von vielen Bewohnerinnen und Bewohnern und Besucherinnen und Besuchern der Landeshauptstadt, trotz bereits erfolgter und gut angenommener Aufwertungen wie der Skateranlage, eher negativ assoziiert. Dies soll sich durch die neue Bezeichnung „Hafeninselpark“ zum Positiven ändern. Mit dem neuen Namen wird auch der historischen Bedeutung der heutigen Parkanlage als ehemaliger Hafen Saarbrückens Rechnung getragen. Zur Sicherstellung der städtebaulichen und freiraumplanerischen Aufwertung, wird das TP 08 in den im TP 21 verankerten, städtebaulich-freiraumplanerischen Ideenbaustein des Realisierungswettbewerb verankert, der insbesondere die harmonische und stimmige

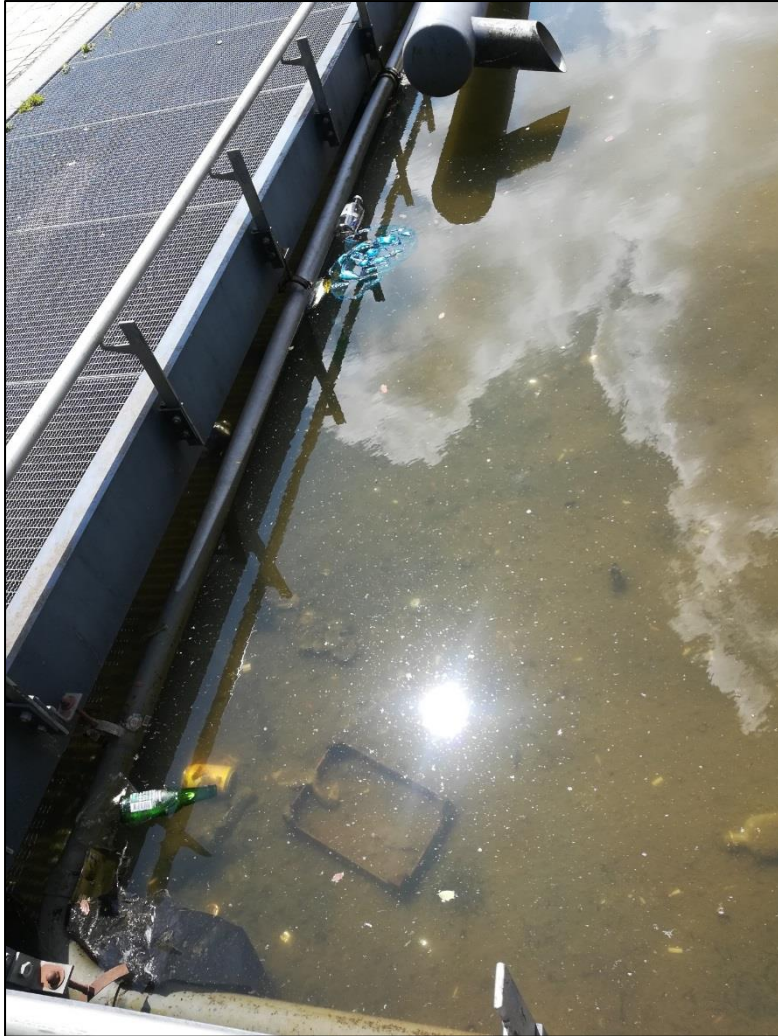


Abbildung 133: Vermüllung Wasserdächer, LHS, 2021

Ausgestaltung der im Wettbewerb integrierten Teilprojekte selbst, aber auch das Zusammenspiel ihrer Schnittstellen beinhalten soll.

Inhaltliche Änderungen des ursprünglichen Projektes (MV) bestehen nicht.

Durch die Neuaufnahme des TP 02 „Aufwertung Luisenbrücke“ ergeben sich veränderte Wechselwirkungen im Hinblick auf die Fuß- und Radverkehrsverbindung nach Alt-Saarbrücken. Das TP 09: „Uferpromenade und Congress-Steg“ stellt nun das verbindende Element zwischen dem Brückenschlag nach Alt-Saarbrücken über die Luisenbrücke und dem Bürgerpark / Hafeninselpark dar.

Im Zusammenspiel mit der Nutzbarmachung der Flächen der Wasserdächer wird sich der Hafeninselpark stärker für die Öffentlichkeit öffnen, indem seine Zugänglichkeit erleichtert und aufgewertet wird, im Osten der Anlage erfolgt eine Öffnung durch das TP 09. Hinzu kommt diese ergänzende Nutzung der heutigen Wasserdächer die Aufenthalts- und Erholungsqualitäten deutlich gestärkt werden. Die Aufwertung der Wasserdächer im Rahmen des TP 08 werden neu in des Teilprojekt mit aufgenommen. Es umfasst die bestehenden Wasserbecken über dem Parkhaus der Congresshalle und die fußläufige Verbindung zwischen den Wasserbecken und Agentur für Arbeit. Die aktuelle Bestandssituation hat keinerlei Aufenthaltsqualität und trägt vielmehr zu einer negativen Wahrnehmung

des gesamten Areals (inkl. bestehendes Areal Bürgerpark / Hafeninselpark) bei. Die Wasserbecken sind verschmutzt und dienen aktuell leider als großer „Mülleimer“ für die sich dort aufhaltenden Personen. Hierdurch verfestigt sich ein sehr negatives Image bei der Saarbrücker Bevölkerung und vor allem bei Besucherinnen und Besuchern von MKK und Hafeninselpark. Daher sollen die Wasserbecken im Rahmen des CCC 2.0 einer umfassenden städtebaulichen, aber vor allem freiraumplanerischen Aufwertung unterzogen werden. Hierdurch entsteht ein neuer großräumiger, öffentlicher Frei- und Erholungsraum, der zur zusätzlichen Vernetzung den Abgang in das TP 08 „Vom Bürgerpark zum Hafeninselpark“ großzügig und nutzungsfreundlich gestalten soll. Diese derzeit wenig attraktive Wegebeziehung vom Vorplatz der Congresshalle über die schwer einsehbare und schlecht beleuchtete, schluchtartige Treppe angrenzend an den Saal West, entfällt zu Gunsten einer offenen, grünen und barrierearmen Verbindung zwischen Innenstadtquartier St. Johann und Saar.

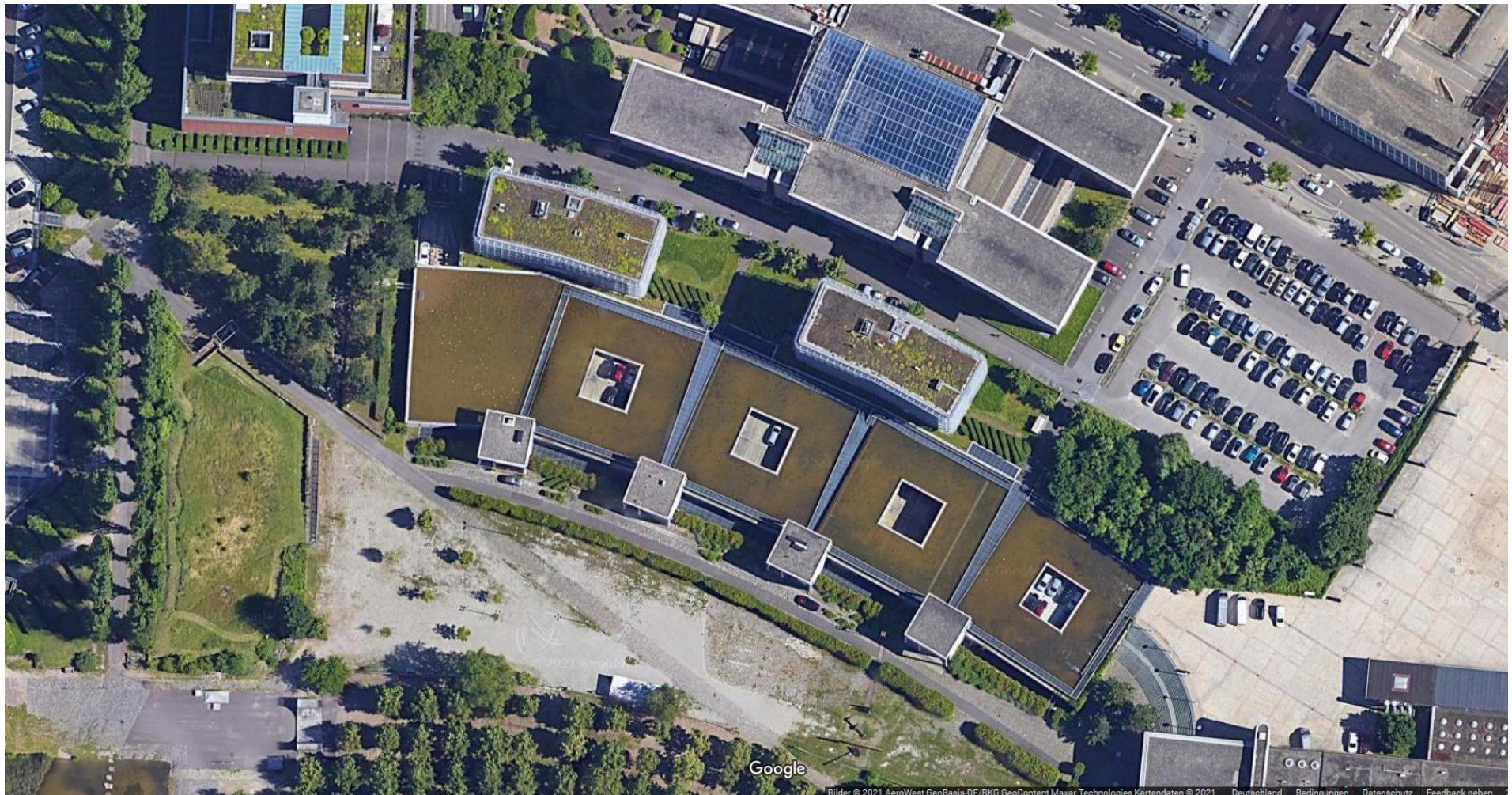


Abbildung 134: Luftbild Bestandssituation, LHS, 2021



Abbildung 135: Bestandssituation Wasserbecken & Treppenabgang Vorplätze in Bürgerpark, LHS, 2021

Hierzu sollen die bestehenden ca. 5.000 m² großen Wasserbecken zum Großteil in eine begehbare, öffentlich zugängliche Grünfläche mit einer hohen Aufenthaltsqualität umgewandelt werden. Das östlichste Wasserbecken soll dem Vorplatz der Congresshalle zugeschlagen werden. So entstehen eine bessere, offenere Wegebeziehungen zwischen Hafeninselpark und Vorplätzen und eine gut sichtbare Anbindung an die öffentlichen Räume der Hafen- und Fritz-Dobisch-Straße. Die genauen Belastungsmöglichkeiten der Dachflächen werden im weiteren Verfahren statisch geprüft.

In dem städtebaulichen-freiraumplanerischen Ideenbaustein des Realisierungswettbewerbs sollen die Schnittstellen des Teilprojektes mit den anderen Teilprojekten (hier insbesondere TP 05, TP 06, TP 09 und TP 21) entwickelt werden. Auf diese Weise wird der Abgang in den Hafenselpark und zur Saar sowie die Wegebeziehung über die Vorplätze der Congresshalle qualitativ hochwertig gestaltet. Durch die Maßnahme wird die Anzahl der Stellplätze im darunterliegenden Parkhaus „Congresshalle“ nicht verändert.

Als Ergänzung zum Hafenselpark und des Vorplatzes des Messe-, Kongress- Kulturforums wird somit eine großflächige, öffentliche grüne Verweilfläche neu entstehen, die einen Mehrwert für Erholung und Aufenthalt der ansässigen Quartiersbevölkerung und der Besucherinnen und Besucher der Stadt darstellt. Hier wird auch der „Übergang“ vom Niveau des Vorplatzes der Congresshalle in den Hafenselpark attraktiver für die Öffentlichkeit gestaltet. Der aktuelle Abgang durch die bestehende enge Treppensituation weicht einem großzügig gestalteten öffentlichen Verbindungselement, das den Hafenselpark stärker für Besucherinnen und Besucher aus Richtung des Quartieres der westlichen Innenstadt öffnet, aber auch für die gesamte Bevölkerung der LHS und ihrer Besucherinnen und Besucher attraktiviert. Durch die erhöhte, attraktivere und verbesserte Zugänglichkeit wird die Sichtbarkeit des Hafenselparks erhöht, die soziale Kontrolle gestärkt und dadurch auch die Besucherfrequenz gesteigert.

Durch eine vertikale Nutzung des Raumes und die Belegung mit unterschiedlichen Funktionen wird der innerstädtisch schon vorhandene (Park-)Raum optimal genutzt. Die Kombination aus bestehenden Stellplätzen im Quartier und Steigerung des für Menschen und Tiere nutzbaren Grün- und Freiraumes trägt wesentlich zur Zielerreichung der Förderkriterien des Bundes hinsichtlich „Nachhaltige Mobilität“ sowie die „Berücksichtigung von Grün- und Freiflächen“ und des „Klimaschutzes“ bzw. einer „Klimaanpassung“ bei.

Die Wegeverbindungen zwischen den vorhandenen Parkhäusern – hier insbesondere die Verbindung zwischen dem Parkplatz unter der Westspange – und dem Messe-, Kongress- Kulturforum, die auch für Fußgängerinnen, Fußgänger und Radfahrerinnen und Radfahrer aus westlicher Richtung von Bedeutung sind, sollen ebenfalls als Bestandteil des neu angedachten Lichtkonzeptes in dem Punkt „Licht im

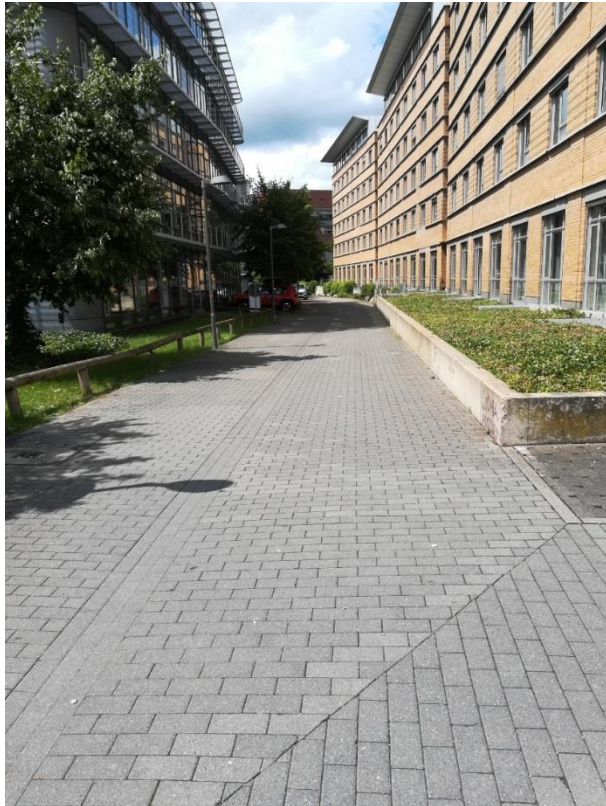


Abbildung 136: Zwischengang Agentur für Arbeit/ Wasserdächer, Quelle: LHS

öffentlichen Raum zur Minimierung von Angsträumen“ untersucht werden. Hierdurch soll das Sicherheitsempfinden der Besucherströme gestärkt und die Quartiere deutlich belebt werden. Licht ist dabei nicht nur ein leitendes, funktionales, sondern auch ein künstlerisch, städtebaulich, baukulturell gestaltendes Instrument.

Die Zusammenführung und Vernetzung der zuvor beschriebenen Module, die neue Begrünung des Parkhausdaches in Kombination mit der Umsetzung des Lichtkonzeptes werden in diesem angepassten Teilprojekt, dargestellt. Auf diese Weise wird ebenfalls eine Attraktivierung der Wege für Fuß- und Radverkehr zwischen Westspange, durch den Hafenselpark, über die Vorplätze in die westliche Innenstadt, erzielt und eine zusätzliche Vernetzung über die Fritz-Dobisch-Straße an die Trierer Straße geschaffen.

Insgesamt entsteht somit mehr Begegnungs- und Aufenthaltsfläche und Frei- und Grünraum für die Bewohnerinnen und Bewohner, der durch die verbesserte Anbindung an Alt-Saarbrücken, durch Aufnahme des TP 02 „Aufwertung Luisenbrücke“, wieder stärker von den Bewohnerinnen und Bewohnern und Besucherinnen und Besuchern genutzt werden soll. Auch die Nutzerinnen und Nutzer der vielen Bildungsinstitutionen profitieren von der besseren Verbindung zwischen Alt-Saarbrücken und dem Bürgerpark / Hafenselpark.

TP 09 „Uferpromenade und Congress-Steg“ (vormals TP „Uferpromenade“)



Abbildung 137: Bestandssituation Congress-Steg hinter der Congresshalle

Die derzeitige Situation zwischen Luisenbrücke und Congresshalle über den Congress-Steg und der Bereich zwischen Willi-Graf-Ufer und dem Bürgerpark / Hafenserpark stellt sich ungeordnet und fragmentarisch dar. Wertvollen Entwicklungsimpulsen, wie dem Bau des Congress-Steges und die Errichtung der unterhalb gelegenen Sitzstufenanlage fehlt die durchgängige „Sprache“, d. h. eine gestalterische und funktionale Vernetzung zur Innenstadt, zur Berliner Promenade und dem Bürgerpark Hafenserpark besteht nicht.

Das Teilprojekt 09 „Uferpromenade und Congress-Steg“ bezieht sich auf die städtebauliche, gestalterische Aufwertung dieses Uferbereiches an der Saar, entlang der derzeitigen Congresshalle sowie dem Willi-Graf-Ufer für die Fußgängerinnen und Fußgänger und den Radverkehr. Durch die neu hinzukommenden Projekte TP 14 „Umgestaltung und Aufwertung der Viktoriastraße“ und TP 02 „Aufwertung der Luisenbrücke“ gewinnt dieses Teilprojekt an Bedeutung.

Bedingt durch den Wegfall des Brückenneubaus wird die bestehende Luisenbrücke zu einem zentralen, quartiersvernetzenden Element. Diese Aufwertung wird im TP 02 neu projektiert. Mit dem Teilprojekt Luisenbrücke und dem unmittelbar damit verbundenen Teilprojekt der Aufwertung der Viktoriastraße erfolgt eine städtebauliche und funktionale Verbesserung der bestehenden Wegebeziehungen,



Abbildung 138: Bestandssituation, Abgang Congresshalle, Leinpfad, Quelle: LHS

insbesondere für den Fuß- und Radverkehr. Durch die Weiterführung der inhaltlichen Idee der Eisenbahnstraße, nämlich die der neuen optimierten Querschnittsaufteilung und Zuordnung der Verkehrsflächen, auch auf der Luisenbrücke, wird die Anlage einer sicheren und komfortablen Radinfrastruktur möglich. Die Radwegebeziehungen von Alt-Saarbrücken in Richtung Hauptbahnhof, City und Messe-, Kongress-Kulturforum werden so vervollständigt. Das ursprüngliche Projekt „Uferpromenade“ bildet hierzu ein zentrales verbindendes und vernetzendes Element. Der Congress-Steg wird dadurch in seiner Funktion als zentrale Fuß- und Radwegebeziehung von der Luisenbrücke und Alt-Saarbrücken kommend zum neuen Messe-, Kongress- Kulturforum gestärkt. Der Übergangsbereich zwischen dem Congress-Steg und dem Bürgerpark / Hafeninseelpark über die „Terrasse“ der Congresshalle wird radverkehrsfreundlich durch den Bau einer Rampenanlage im Übergang zum „unteren Niveau“ Saarufer Hafeninseelpark umgestaltet.

Weiter ermöglicht die neue Uferpromenade die Zugänglichkeit vom überregionalen Radweg Leinpfad zum Messe-, Kongress-Kulturforum. Über den Congress-Steg wird die Erreichbarkeit von Alt-Saarbrücken für den überregionalen Radverkehr durch eine attraktive Wegeverbindung erheblich verbessert.

Aufgrund der inhaltlichen Anpassung wird dieses Projekt auch namentlich ergänzt und wird fortan als „Uferpromenade und Congress-Steg“ bezeichnet.

Zieländerungen zum ursprünglichen Projekt (MV) bestehen nicht. Wie bereits beschrieben, erlangt das neue TP 09 durch die Aufnahme des TP 02 „Aufwertung Luisenbrücke“ einen deutlichen Mehrwert im CCC 2.0 verglichen zum ursprünglichen MV. Es dient in der Weiterführung des TP 02 als verbindendes Element zwischen den öffentlichen Grünräumen auf St. Johanner Seite und den Bewohnerinnen und Bewohnern bzw. Besucherinnen und Besuchern in Alt- Saarbrücken. Somit wird der Stellenwert des TP 09 im CCC 2.0 im Vergleich zum MV deutlich höher eingestuft, da er eine wichtige Verbindungsfunktion übernimmt.

In diesem Zusammenhang werden auch die Anschlusspunkte der in den vergangenen Jahren mit öffentlichen Mitteln geförderten Maßnahmen „Berliner Promenade“ und „Das blaue Band“ beachtet und gestalterisch integriert, um eine einheitliche Stadtgestaltung zu fördern.

TP 10 „Umgestaltung Faktoreistraße“



Abbildung 139: Bestandssituation Faktoreistraße, Quelle: GIU

Die Faktoreistraße stellt die direkte Verbindung von der Congresshalle zur Fußgängerzone Bahnhofstraße und zur Reichsstraße /Hauptbahnhof dar und ist von daher von besonderer Bedeutung für das Modellprojekt. Die Faktoreistraße hat nur eine Länge von ca. 125 m und stellt die Verbindung zwischen der Bahnhofstraße/Trierer Straße und der Hafenstraße/Congresshalle her.

Für den Kfz-Verkehr bildet die Relation Trierer Straße - Faktoreistraße - Hafenstraße die einzige Fahrbeziehung in West-Ost-Richtung im westlichen Innenstadtbereich dar (Für die Gegenrichtung besteht über den Tunnel am Bahnhofsvorplatz und die St. Johanner Straße eine Fahrbeziehung in Ost-West-Richtung.). Die Verkehrsbelastung der Faktoreistraße ist nicht allzu hoch und liegt bei ca. 6.000 Kfz/Tag. Die Faktoreistraße führt als

Einbahnstraße mit einer ca. 3,50 m breiten Fahrspur von der Trierer Straße zu dem Kreisverkehr in der Hafenstraße. Für den Radverkehr sind in beiden Fahrrichtungen Radfahrstreifen markiert. Entlang der Straße sind einige wenige Längsparkplätze (Kurzparken, Behindertenparken) sowie eine Ladezone im Bereich vor dem Hotel Premier Inn vorhanden. Die beiden Seitenräume sind mit einer Breite von jeweils gut 10 m sehr großzügig. Der Seitenraum auf der westlichen Straßenseite wurde vor wenigen Jahren neu angelegt. Dabei wurde im nördlichen Teil vor dem ehemaligen Saarberg-Gebäude mit dem Wolfgang-Staudte-Platz ein kleiner, schön gestalteter Park

angelegt. Als kleine grüne Oase wertet er den Straßenraum erheblich auf und bietet eine wohltuende Abwechslung in diesem urbanen Umfeld. Auch der südlich anschließende Bereich vor dem Haus der Ärzte wurde in enger Abstimmung mit den Grundstückseigentümern mit neuen Belägen, Baumpflanzungen und Ausstattungselementen (Bänke, Fahrradbügel etc.) so umgestaltet, dass er den aktuellen und zukünftigen Planungsanforderungen entspricht.

Die Umgestaltung des östlichen Seitenraums wurde zurückgestellt, da derzeit im Bereich des Eckgrundstücks Faktoreistraße/Bahnhofstraße (Bahnhofstraße 111) eine neue Eckbebauung errichtet wird. Der private Investor errichtet dort ein neues Gebäude mit einer Einzelhandelsnutzung in den beiden unteren Etagen und einem Hotel in den oberen Etagen. Nach der Fertigstellung des Neubaus soll auch der östliche Seitenraum und die Fahrbahn der Faktoreistraße neu hergestellt werden.

Das Teilprojekt TP 10 „Umgestaltung Faktoreistraße“ bleibt inhaltlich ohne Änderung zum Gesamtkonzept 2019.

Das TP 10 Faktoreistraße stellt das zentrale Bindeglied zwischen der Congresshalle und der Innenstadt (Fußgängerzone Bahnhofstraße) bzw. dem Hauptbahnhof dar. Deshalb wird entlang der Faktoreistraße eine großzügige, attraktiv gestaltete Fuß- und Radverkehrsanbindung geschaffen, die als Entreé-Situation von der Innenstadt zur Congresshalle fungiert und die beiden Bereiche eng miteinander verknüpft. Dabei soll der Charakter einer hochwertigen Flanierroute erzeugt und damit intuitiv die Wegebeziehung zur Congresshalle aufgezeigt werden. Der westliche Seitenraum der Faktoreistraße entspricht bereits weitestgehend diesen Anforderungen, weshalb im Rahmen des Teilprojekts 10 der Fokus auf der Umgestaltung des restlichen Straßenraums der Faktoreistraße liegt.

Ziel ist die Umgestaltung des derzeit durch den motorisierten Verkehr geprägten und belasteten Straßenraums zu einem multifunktionalen, barrierearmen, öffentlichen Stadtraum. Als direkte Verbindung zwischen Hauptbahnhof, Messe-, Kongress- Kulturforum, Berliner Promenade und Luisenbrücke wird durch die Aufwertung ihre Bedeutung im Fuß- und Radwegenetz erheblich gesteigert und aufgewertet.



Abbildung 140: Bestandssituation Faktoreistraße,
Quelle: LHS

Zusätzlich bildet dieser Raum das nord-östl. Entree zu dem Ensemble „denkmalgeschützte Congresshalle und Messe-, Kongress- Kulturforum“ über die neugestalteten Vorplätze.

Zur Stärkung der sichtbaren Achse Hauptbahnhof – Reichstraße (TP 13) – Gebäudeensemble Congresshalle / MKK wird hier besonders auf die Beleuchtungssituation geachtet.

Das TP 10 „Umgestaltung Faktoreistraße“ ist ein Kernprojekt und wird damit im Rahmen des Modellvorhabens abgebildet.

Durch die Neuaufnahme des TP 13 „Colorful city - Sicher zum Hauptbahnhof, Parken und ÖPNV“ rückt auch das TP 10 stärker in den Fokus. Durch die Aufwertung der Aufenthalts- und Verbindungsfunktion des TP 13 erfolgt eine direktere und sicherere Weiterleitung des Fuß- und Radverkehrs zwischen Bahnhof, Congresshalle, Bahnhofstraße und der Luisenbrücke bzw. Alt-Saarbrücken. Hierdurch erhält auch das TP 10 einen größeren Stellenwert im CCC 2.0. Zur Stärkung der sichtbaren Achse Hauptbahnhof – Reichstraße (TP 13) zum Gebäudeensemble Congresshalle und Messe-, Kongress-Kulturforum wird hier besonders auf die Beleuchtungssituation geachtet.

TP 11 „Umgestaltung Kohlwaagstraße“



Abbildung 141: Bestandssituation Kohlwaagstraße, Quelle: GIU

Bei der Kohlwaagstraße handelt es sich um eine kleine L-förmige Erschließungsstraße, die um das sog. Haus Berlin in Einbahnrichtung von der Hafestraße zur Faktoreistraße verläuft und nur zur Erschließung der umliegenden Gebäude dient. Es handelt sich dabei um eine asphaltierte, ca. 6 m breite Fahrgasse, auf der neben der Fahrspur ein Bewohnerparkstreifen bzw. ein Ladebereich angelegt ist. Neben der Fahrgasse befinden sich unterschiedlich breite, gepflasterte Gehwege. Vor dem Eingang zum Haus Berlin befinden sich zwei Behindertenstellplätze. Auf der nördlichen Seite des Haus Berlin befindet sich eine private Fläche (Eigentümerin ist die städtische Siedlungsgesellschaft), über die Zu- und Ausfahrt zu dem Parkhaus bzw. den Parkplätzen des Hauses Berlin erfolgt. Die Zu- und Ausfahrten sind über Schrankenanlagen gesichert. Entlang der nördlichen Grundstücksgrenze des Haus Berlins steht eine Baumreihe mit recht großen Bäumen, die den Straßenraum gliedert und aufwertet. In dem Kurvenbereich befindet sich ein breiter Durchgang zur Viktoriastraße, der im Sinne einer fußläufigen Vernetzung wichtig ist, aber optisch nicht gerade einladend wirkt. Insgesamt bietet der Straßenraum einen eher unbefriedigenden Zustand, der durch die parkenden Autos, die technischen Einrichtungen (Poller, Schranken) und den teilweise vorherrschenden Hinterhof-Charakter der umliegenden Bebauung geprägt wird.

Das Teilprojekt TP 11 „Umgestaltung Kohlwaagstraße“ erfährt keine inhaltliche Änderung.

Die derzeitige städtebauliche „Hinterhof-Situation“ soll als attraktive fußläufige Verbindung zwischen Viktoria-, Hafen- und Faktoreistraße, die auch vom Radverkehr mitgenutzt wird, aufgewertet werden, um Angsträume zu vermeiden. Es soll ein baulich räumlich einheitliches, barrierearmes Bild mit fließendem Übergang zum TP 10 „Umgestaltung Faktoreistraße“ entstehen, welches dem Masterplan öffentlicher Raum Rechnung trägt und für die Nutzenden Angsträume vermeidet.

Das TP 11 „Umgestaltung Kohlwaagstraße“ ist ein Kernprojekt und wird damit im Rahmen des Modellvorhabens abgebildet.

Damit wird davon ausgegangen, dass das vollständige Gesamtkonzept mit Abschluss des CCC 2.0 bis Ende 2026 fertiggestellt ist. Inhaltliche Änderungen zum ursprünglichen Projekt (MV) bestehen nicht. Durch die Neuaufnahme des TP 13 „Colorful city - Sicher zum Hauptbahnhof, Parken und ÖPNV“ rückt auch das TP 11 stärker in den Fokus, die städtebauliche Ausgestaltung betreffend und somit die Annehmlichkeit für den nicht motorisierten Nutzenden wird so deutlich verbessert. Durch die Aufwertung der Aufenthalts- und Verbindungsfunktion des TP 13, erfolgt eine direktere und sicherere Weiterleitung des Fuß- und Radverkehrs zwischen Hauptbahnhof, Congresshalle, dem erweiterungsneubau MKK, der Bahnhofstraße und der Luisenbrücke bzw. Alt Saarbrücken. Das städtebauliche Aussehen des Karrees „Kohlwaagstraße – Hafenstraße – Faktoreistraße“ wird deutlich aufgewertet und harmonisiert. Hierdurch erhält auch das TP 11 einen größeren Stellenwert im CCC 2.0.

TP 16 „Quartiersinterne Erschließung“



Abbildung 142: Bestandssituation
Quartiersinterne Erschließung, LHS 2021



Abbildung 143: Bestandssituation
Quartiersinterne Erschließung, LHS 2021



Abbildung 144: Bestandssituation
Quartiersinterne Erschließung, Quelle: GIU

Straßen- und Platzräume sind ein Hauptbestandteil des öffentlichen Raumes einer Stadt. Die Attraktivität dieser Räume ist ein wichtiger Faktor, der die Qualität des öffentlichen Raumes einer Stadt bestimmt. Sie dienen als Grundlage und als Bindeglied des gesellschaftlichen öffentlichen Lebens.

Im Teilprojekt „Quartiersinterne Erschließung“ wird die fuß- und radverkehrsfreundliche Anpassung und die qualitative Aufwertung und Attraktivierung der Straßen zwischen Roonstraße, Stengelstraße und Saaruferstraße umgesetzt. Konkret bezieht sich das Projekt auf folgende Straßen: Keplerstraße, Gutenbergstraße, Neugeländstraße, Dragonerstraße, Gabelsbergstraße und die Hohenzollernstraße bis zur Handwerkskammer des Saarlandes (HWK). Ziel ist es, sichere und attraktive Wegebeziehungen für den Fuß- und Radverkehr zu schaffen und die Aufenthaltsqualität insgesamt deutlich zu steigern. Zusätzlich soll durch die quartiersinterne Erschließung die Schul- und Hochschulinfrastruktur in Alt-Saarbrücken so besser in das bestehende Radverkehrsnetz integriert werden.



Abbildung 145: Bestandssituation Quartiersinterne Erschließung, LHS 2021

Die derzeit in Umsetzung befindliche Maßnahme „Fahrradstraße Hohenzollernstraße“ ist ein erster Schritt in diese Richtung. In diesem Projekt wird der 1. BA zwischen Neumarkt und Roonstraße, also bis zur HWK, umgesetzt. Hierdurch besteht besonders die Möglichkeit, den Straßenraum insgesamt zu beruhigen und durch spezifische Regelungen für den Radverkehr attraktiver zu gestalten.

Inhaltliche Änderungen zum ursprünglichen Projektes (MV) bestehen nicht. Durch die Neuaufnahme des TP 20 „Konzeption Grüne Lunge AltSaarbrücken“ kommt allen Teilprojekten in Alt-Saarbrücken im CCC 2.0 eine größere Bedeutung zu. Das „Aufräumen“ und die Homogenisierung des Erscheinungsbildes der öffentlichen Räume in Verbindung mit Grünstrukturen führen zu einer Aufwertung des Straßenraums und somit zu mehr Aufenthaltsqualität und zu einer Stärkung aller Teilprojekte, die eine Umnutzung und Umstrukturierung der öffentlichen Verkehrsfläche zum Inhalt haben. Durch die Reduzierung des Parkverkehrs durch die Rücknahme von bewirtschafteten Kurzzeitparkplätzen im Straßenraum zu Gunsten von Anliegerstellflächen in den Straßen Alt-Saarbrückens erfahren alle Straßenräume eine deutliche Aufwertung für Bewohner und Besucher des Stadtquartiers.



Abbildung 146: Fahrradstraße Hohenzollernstraße, Quelle: LHS



Abbildung 147: Fahrradstraße Hohenzollernstraße, Quelle: LHS



Abbildung 148: Entwurf TP 16 Quartiersinterne Erschließung, Kollmann Architekten

TP 17 „Umgestaltung Roonstraße“



Abbildung 149: Bestandssituation Roonstraße, Quelle: GIU

Mit der Umgestaltung der Roonstraße als ergänzender Baustein außerhalb des Modellvorhabens wird die Vernetzung mit dem benachbarten Quartier verbessert und die Bildungsinstitutionen unter Einbeziehung des ergänzenden TP 15 „Aufwertungen der Fuß- und Radverkehrsverbindungen, u.a. Westspange“ besser verknüpft. In dem städtebaulichen Wettbewerb Tallage Alt- Saarbrücken war die Umgestaltung der Roonstraße mit dem Ziel einer besseren Verbindung zwischen den Quartieren als Baustein aufgeführt. In Kombination mit der „Grünen Lunge Alt-Saarbrücken“ und den Teilprojekten in Alt-Saarbrücken kann somit eine deutliche Attraktivierungen der öffentlichen Räume im Stadtteil erfolgen und die Stärkung alternativer Verkehrsformen durch Straßenräume, die verkehrsberuhigt, fuß- und radverkehrsfreundlich, barrierearm und begrünt umgestaltet werden.

Der Straßenraum der Roonstraße ist relativ breit und wird als Zufahrt zur Westspange sehr stark vom Kfz-Verkehr dominiert. Die Gehwege erscheinen angesichts der vorhandenen Fußgängerströme (zahlreiche Bildungseinrichtungen) noch ausreichend dimensioniert. Diese Annahme soll im Zuge der späteren Planung eingehend geprüft werden.



Abbildung 150: Bestandssituation Roonstraße, LHS 2021

Die Trennwirkung des Straßenraums ist trotz signalisierter Fußgängerfurten beträchtlich, wozu auch ein zwischen den beiden Fahrtrichtungen liegender, begrünter Mittelstreifen beiträgt. Die Aufenthaltsqualität ist angesichts des stark Kfz-dominierten Erscheinungsbildes der Straße ausbaufähig. Zudem belastet der Verkehrslärm von der Stadtautobahn viele der Straßenräume. Somit bestehen insgesamt negative Auswirkungen auf die Aufenthaltsqualität. Diese kann gestalterisch verbessert werden. Wesentliche Maßnahmen zur Lärminderung im Hinblick auf die BAB 620 sind nicht projektiert.

Mit Grünstrukturen und einer Neustrukturierung soll vor allem für nachhaltige Verkehrsteilnehmer wie den Fuß- und Radverkehr die Fläche attraktiver gestaltet.

Da der Bildungsstandort insgesamt bislang wenig über den öffentlichen Raum vernetzt ist, bietet sich dabei in Verbindung mit dem „Campusplan“ der HTW die Möglichkeit, dieses Defizit zu beheben. In der Roonstraße erfolgt somit in direkter Verlängerung zur „Grünen Lunge Alt-Saarbrücken“ eine Stärkung dieser verbindenden Funktion für die nachhaltige Mobilität in Alt-Saarbrücken insgesamt und eine Attraktivitätssteigerung des nördlichen Stadtteileingangs von der Westspange her.

Die Roonstraße bildet den nördlichen Stadteileingang nach Alt-Saarbrücken und stellt derzeit durch die dominierende Verkehrsfunktion eine städtebauliche Barriere dar. Durch die geplante Umgestaltung soll diese Trennwirkung aufgehoben, eine direkte Verbindung zum Roonplatz und der „Grünen Lunge Alt-Saarbrücken“ und eine bessere Vernetzung zu den weiter westlichen Quartieren mit dem Campus der HTW bzw. dem Stadtteil St. Johann weiter östlich hergestellt werden. Mit einer Aufwertung der Westspange für den Fuß- und Radverkehr wird der Brückenschlag zur westlichen Innenstadt geschlossen.

Die Umsetzung dieses TP außerhalb des Modellvorhabens führt durch standortangepasste Stadtmöblierung und Begrünungselemente auch zu einer Aufwertung des öffentlichen Straßenraums für mehr Vernetzung der Quartiersbewohnenden mit den Besucherinnen und Besuchern der Bildungseinrichtungen und ansässigen Institutionen und somit zu einer Stärkung aller Teilprojekte, die eine Umnutzung der öffentlichen Verkehrsfläche zum Inhalt haben. Die Straßenräume Alt-Saarbrückens können somit einer Aufwertung für Bewohner und Besucher des Stadtquartiers zugeführt werden. Angrenzend an die Roonstraße entsteht der Neubau der HBK, dessen Vorplätze und Außenbereich gestalterisch mit der Roonstraße verbunden werden sollen.

Das TP 17 ist ein ergänzendes Teilprojekt und wird inhaltlich, finanziell und zeitlich außerhalb des Modellvorhabens durchgeführt.

TP 18 „Grünes Rückgrat Stengelstraße“ TP 19 „Grünes Rückgrat Heuduckstraße“



Im Rahmen der Teilprojekte TP 18 „Grünes Rückgrat Stengelstraße“ TP 19 „Grünes Rückgrat Heuduckstraße“ wird die bestehende, überwiegend auf den motorisierten Verkehr ausgelegte Infrastruktur an die Bedürfnisse des Radverkehrs angepasst. Somit entsteht ein attraktives, grünes Band des nachhaltigen Stadt- und Quartiersverkehrs durch Alt-Saarbrücken in Richtung Eisenbahnstraße und St. Johann. Auch die Bildungseinrichtungen werden besser und sicherer an das bestehende Radverkehrsnetz angeschlossen. Aus reinen Straßenverkehrsräumen werden attraktive öffentliche Freiräume die nicht nur Verbindungs- sondern auch Aufenthalts- und Begegnungsfunktion haben.



Das TP 19 „Grünes Rückgrat Heuduckstraße“ ist ein ergänzendes Teilprojekt und wird damit nicht im Rahmen des Modellvorhabens abgebildet. Zur Umsetzung dieses Teilprojektes sind im städtischen Investitionshaushalt ausreichende Mittel für Planung und Bau über andere Städtebauförderprogramme eingeplant, so dass sicher angenommen werden kann, dass das TP 19 bis zum Abschluss des Modellvorhabens umgesetzt ist.

Abbildung 151: Bestandssituation Stengelstraße (oben), Heuduckstraße (unten), Quelle: GIU

Inhaltliche Änderungen der ursprünglichen Projekte (MV) bestehen nicht. Durch die Neuaufnahme des TP 20 „Grüne Lunge Alt-Saarbrücken“ kommt allen TP in Alt-Saarbrücken im CCC 2.0 eine größere Bedeutung zu. Die Integration des

Quartiersparkens im späteren Umsatz des TP 20 führt zu einer Aufwertung des öffentlichen Straßenraums für mehr Aufenthaltsqualität und somit zu einer Stärkung aller Teilprojekte, die eine Umnutzung der öffentlichen Verkehrsfläche zum Inhalt haben. Durch die Reduzierung des Parkverkehrs in den Straßen Alt-Saarbrückens erfahren alle Straßenräume eine deutliche Aufwertung für Bewohnerinnen und Bewohner und Besucherinnen und Besucher des Stadtquartiers.



Abbildung 152: Entwurf TP 19, Grünes Rückgrat Heuduckstraße, Kollmann Architekten

TP 21 „Messe –, Kongress- Kulturforum“



Abbildung 153: Bestandssituation Congresshalle, Quelle: GIU

Quartiersvernetzung wird angepasst. Durch den Verzicht auf den Neubau einer Fuß- und Radverkehrsbrücke mit direktem Ankerpunkt am neuen Kulturforum wird dieser vernetzende Charakter auf die bestehende Luisenbrücke (TP 02) übertragen und wird dadurch in ihrer Funktion gestärkt und besonders hervorgehoben. So können nicht nur ressourcenschonend die Potentiale des Bestandes genutzt werden. Die Intensivierung von Laufwegen im Bestand durch die Integration neuer Nutzungen ins Quartier und die Verbesserung des Zusammenspiels der unterschiedlichen Funktionen und Formate führt zu einer Belebung der umliegenden öffentlichen Räume.

Das Teilprojekt TP 21 „Messe-, Kongress- Kulturforum“ ist der zentrale Baustein im Rahmen des Modellvorhabens. Durch den Erweiterungsneubau der bestehenden, denkmalgeschützten Congresshalle wird dieses neue Ensemble zu einem quartiersvernetzenden multifunktionalen „Messe-, Kongress-Kulturforum“, welches Bürgerinnen und Bürgern und Besucherinnen und Besuchern gleichermaßen dient und zur nachhaltigen Belebung der Innenstadt durch die Sicherung bestehender Funktionen und der Integration neuer Funktionen und Formate beiträgt. Der Standort der Congresshalle ist lokal, regional und auch überregional sehr gut an das bestehende ÖPNV-Netzwerk angebunden.

Das Teilprojekt ändert sich inhaltlich nicht. Lediglich seine räumliche Einbindung in den Gesamtkontext der multifunktionalen



Abbildung 154: Ansicht auf die bestehende Congresshalle und den RZVK Parkplatz

Das wichtigste Projekt des Gesamtvorhabens „Modellvorhaben zur Weiterentwicklung der Städtebauförderung“ stellt das städtebauliche Gebäudeensemble des Erweiterungsneubaus (MKK) und der denkmalgeschützten Congresshalle dar. Es schafft neue Flächen für Kongresse, Messen und Ausstellungen sowie weitere Veranstaltungsformate – insbesondere solche, die von den und für die Bürgerinnen und Bürger der Stadt gestaltet werden und forciert die touristische Attraktivität der Stadt Saarbrücken.

Das in besonderer Innenstadtlage befindliche MKK liegt in unmittelbarer Nachbarschaft des Saarbrücker Hauptbahnhofs und der Bahnhofstraße, die mit einem passenden Angebot an Gastronomie, Hotellerie und Einzelhandel punktet. Es soll den Messestandort Saarbrücken wieder in die Innenstadt holen, trägt zur wirtschaftlichen wie kulturellen Belebung der zentralen Innenstadt bei und bietet Platz für

besondere Angebote an die Stadtgesellschaft, Besucher, Kultur und Gastronomie. Es werden leicht zugängliche Räumlichkeiten zur Verwirklichung von öffentlichen Veranstaltungsprojekten zur Verfügung gestellt. Mit dem Neubau wird das Stadtbild entlang der Saar im direkten Umfeld des Hafenselparks und der Saarpromenade aufgewertet. Er dient durch seine öffentlichen Veranstaltungen und Räume als ein verbindendes Element zwischen den Bürgerinnen und Bürgern der Stadtteile Alt-Saarbrücken und St. Johann. Darüber hinaus berücksichtigt und forciert die Entwicklung des MKK die Anforderungen eines anspruchsvollen integrierten Maßnahmenbündels, welches u. a. Multifunktionalität, Barrierefreiheit, Grünraumentwicklung und Vernetzung, städtischen Klimaschutz und Klimaanpassung, soziale Teilhabe, Baukultur und Bauqualität sowie nachhaltige Mobilität umfasst.

Im besonderen Fokus des neuen Messe-, Kongress-, Kulturforums (MKK) steht vor allem die funktionale Verbindung und Vernetzung der Quartiere „Alt-Saarbrücken Tallage“ und „Westliche Innenstadt (St. Johann)“, welche zurzeit durch die Saar und die Stadtautobahn voneinander abgegrenzt werden. Bei der Stärkung der Quartiersentwicklung soll der Erweiterungsbau der bestehenden Congresshalle unterstützen. Mit der Nachverdichtung und Neukonzipierung als multifunktionales Messe-, Kongress- und Kulturforum soll ein vielfältiges Nutzungsangebot geschaffen werden, das sowohl Platz für öffentliche Veranstaltungen für die Bewohnerinnen und Bewohner der Innenstadtquartiere bietet als auch das touristische Potenzial des Standortes herausstellt. Die besondere Bedeutung liegt hierbei in der Berücksichtigung einer Vielzahl von innovativen Ansätzen für die bauliche Entwicklung (zeitgenössische Weiterentwicklung unter baukulturellen Aspekten des Denkmalschutzes, Lebenszyklusbetrachtung des Gebäudes, klimaaktive Fassade), als auch in der Berücksichtigung der Zugänglichkeit für jeden. Darüber hinaus soll durch das MKK auch das Umfeld weiter attraktiviert und belebt werden, wie z. B. der Hafeninselpark.

Aber auch das Entstehen eines quartiersübergreifenden Forums und Begegnungsortes, das die Menschen, die in den Innenstadtquartieren leben und arbeiten, zusammenführt, ist ein wichtiges Element des Teilprojektes.

Bauherr ist die Congress-Centrum Saar GmbH (CCS: Anteilseigner LHS 20 %; Land 80 %).

Um die erforderlichen Stellplätze für den operativen Betrieb des Messe-, Kongress-, Kulturforum abbilden zu können wird derzeit über den Bau eines Parkhauses auf der Landesliegenschaft, dem Saar-Toto-Gelände in der Saaruferstraße nachgedacht. Dies soll außerhalb des Modellvorhabens finanziert und durchgeführt werden.

Die städtebauliche Einbindung des TP 21 mittels eines Realisierungswettbewerbs mit Ideenbestandteilen für das Umfeld kombiniert. So wird gewährleistet, dass die Schnittstellen der unmittelbar an das TP 21 angrenzenden städtebaulich-freiraumplanerischen Teilprojekte (TP 08, TP 09, Grenzbereich zu TP 05) mit dem TP 21 verwoben werden. Das TP 06 „Vorplätze“ wird aufgrund seiner direkten Nähe auch im Realisierungswettbewerb betrachtet.

CCC 2.0 – besondere Abhängigkeiten und Wettbewerb

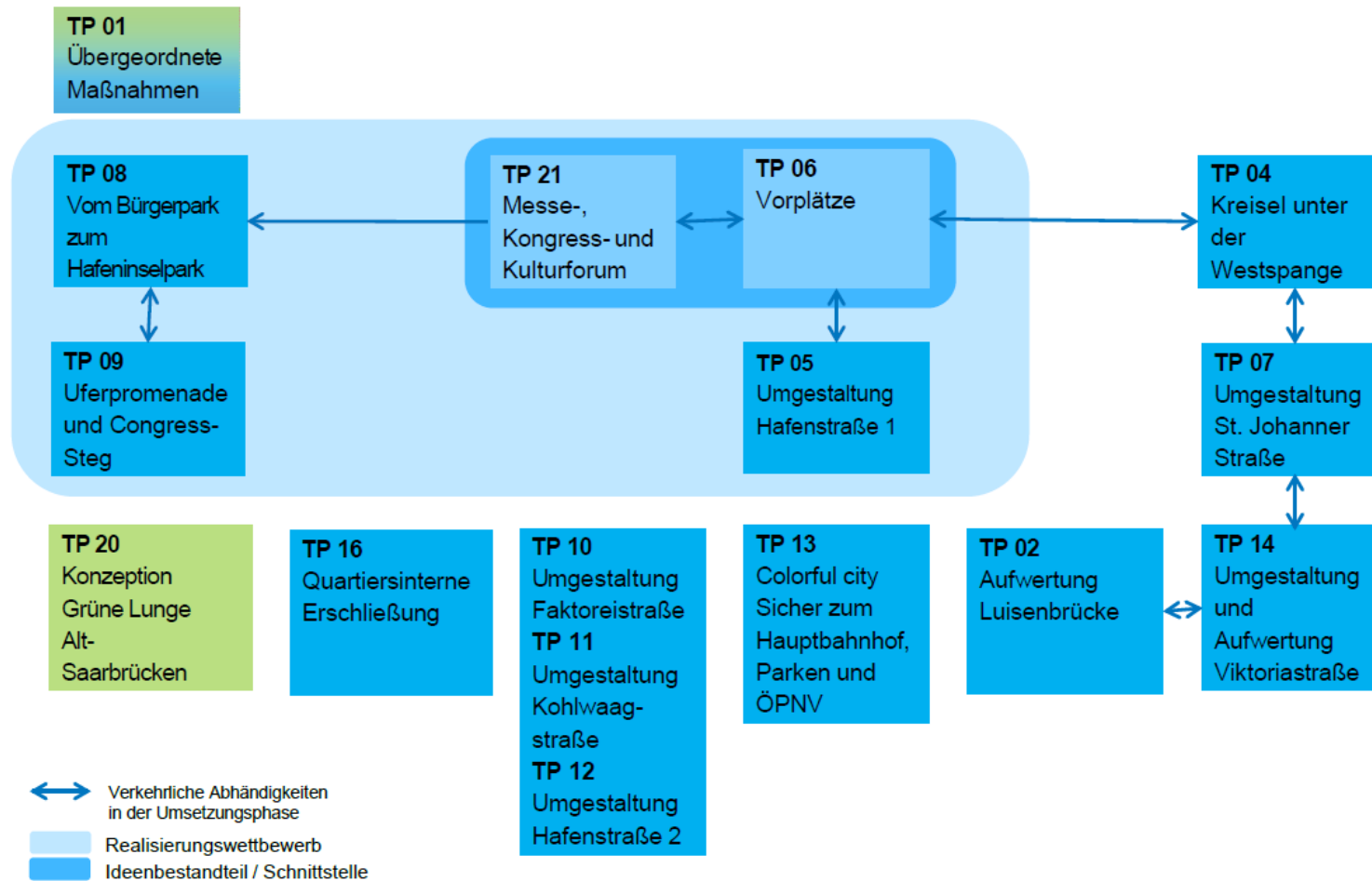


Abbildung 155: Besondere Abhängigkeiten und Wettbewerb

18. Finanzdarstellung

Grundsätze der Förderung

Viele städtebauliche, funktionale und soziale Missstände können aufgrund ihrer absoluten Größe oder ihrer Komplexität nur in gesamtstaatlicher Verantwortung bewältigt werden. Der Bund und die Länder stellen sich dieser Verantwortung und unterstützen die Städte und Gemeinden mit einem differenzierten Förderspektrum.

Damit die Städte die neuen Aufgaben und Herausforderungen besser bewältigen können, unterstützt der Bund die Herstellung nachhaltiger städtebaulicher Strukturen mit Mitteln der Städtebauförderung. Dazu gewährt der Bund den Ländern Finanzhilfen gemäß Artikel 104 b Grundgesetz, die durch Mittel der Länder und Kommunen ergänzt werden. Nach § 64 b Absatz 1 Baugesetzbuch (BauGB) geschieht dies auf der Grundlage einer Verwaltungsvereinbarung zwischen Bund und Ländern.

Der Bund hat zur Unterstützung der Kommunen drei Städtebauförderungsprogramme aufgelegt:

- Lebendige Zentren Erhalt und Entwicklung der Orts- und Stadtkerne
- Sozialer Zusammenhalt – Zusammenleben im Quartier gemeinsam gestalten
- Wachstum und nachhaltige Erneuerung – Lebenswerte Quartiere gestalten

Das Saarbrücker Projekt CCC 2.0 wird allerdings nicht aus einem dieser „klassischen“ Städtebauförderprogramme finanziert, sondern ist ein sogenanntes „Modellvorhaben zur Weiterentwicklung der Städtebauförderung“.

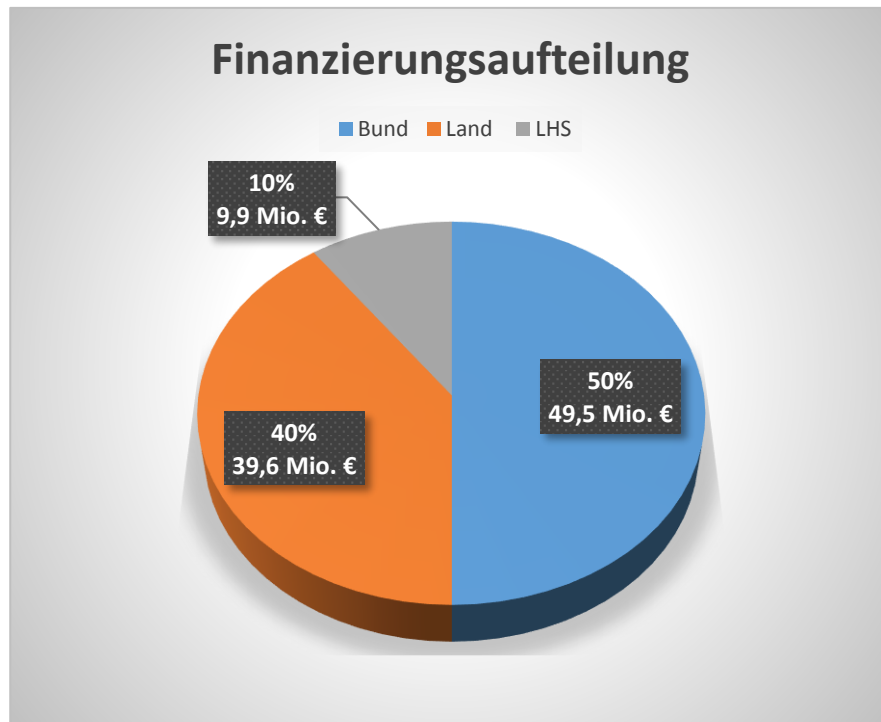
Mit dem Haushalt 2018 beschloss der Deutsche Bundestag erstmals die Förderung von Modellvorhaben zur Weiterentwicklung der Städtebauförderung in Hamburg und Saarbrücken. Im Bundeshaushalt 2019 wurde die Durchführung von vier weiteren Modellvorhaben in (Duisburg, Erfurt, Rostock und Plauen) ergänzt. In 2020 wurde das Modellvorhaben Brockwitz neu mit aufgenommen. Alle Vorhaben umfassen umfangreiche Maßnahmenpakete der Quartiersentwicklung und sollen über sieben Jahre laufen.

Mit den Modellvorhaben unter dem Dach der nationalen Stadtentwicklungspolitik sollen beispielhaft Modernisierungs- und Anpassungsstrategien für den klimagerechten Umbau, Infrastruktur für neue Mobilitätsformen, für Nachverdichtung und Nebeneinander von Sport, Wohnen, Freizeit und Gewerbe und den sozialen Zusammenhalt entwickelt werden. Ziel ist es, aus den Ergebnissen, Rückschlüsse für die Weiterentwicklung der Bund-Länder-Städtebauförderung nach Artikel 104b GG zu ziehen. Dabei soll beispielhaft untersucht werden, wie innovative Ansätze zur Quartiersentwicklung entwickelt und angewendet werden können und wie die Städtebauförderung an veränderte Rahmenbedingungen angepasst werden kann.

Vor diesem Hintergrund gelten die Kriterien der Nationalen Stadtentwicklungspolitik. Die Modellvorhaben sollen:

- innovativ sein und in ihrem Aufgabenfeld dazu beitragen, neue Wege zur Lösung komplexer Herausforderungen für die zukunftsorientierte Stadtentwicklung zu beschreiten,
- beispielgebend sein, sich aktuellen Herausforderungen stellen und geeignet sein, die zukünftige Stadtentwicklung mit zu prägen,
- partnerschaftlich konzipiert sein und möglichst viele Projektbeteiligte einbeziehen.

Analog zur Städtebauförderung liegt der Fokus bei den Modellvorhaben in der Entwicklung von integrierten Entwicklungsstrategien und deren Umsetzung für von den Kommunen räumlich abgegrenzten Gebieten. Auf Grund ihres Modellcharakters wird von den Modellvorhaben ein hohes Innovationspotential und sehr hohe fachliche Qualität erwartet.



Zuwendungsgeber für die Modellvorhaben zur Weiterentwicklung der Städtebauförderung ist der Bund, vertreten durch das Bundesministerium des Inneren für Bau und Heimat (BMI). Die praktische Fördermittelabwicklung läuft über das BBSR (Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung). Die maximale Zuwendungssumme des Bundes aus Mitteln der Modellvorhaben beträgt 49,5 Mio. €.

Die Kofinanzierung von 49,5 Mio. € tragen die Landeshauptstadt Saarbrücken und das Saarland.

Die Komplementärförderung des Landes wird aus Mitteln des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr (MWAEV), des Ministeriums für Inneres, Bauen und Sport (MIBS) und des Ministeriums für Finanzen und Europa (MFE) gestellt.

Abbildung 156: Finanzaufteilung, Quelle: LHS/ GIU

Die Eigenmittel der Landeshauptstadt in Höhe von 9,9 Mio. € sind im Haushalt der Landeshauptstadt eingestellt.

Das Gesamtinvestitionsvolumen des Modellvorhabens als Summe von Bundes-, Landes- und kommunalen Mitteln beträgt 99 Mio. €.

Antragsteller und Zuwendungsempfänger der Fördermittel ist die Landeshauptstadt Saarbrücken.

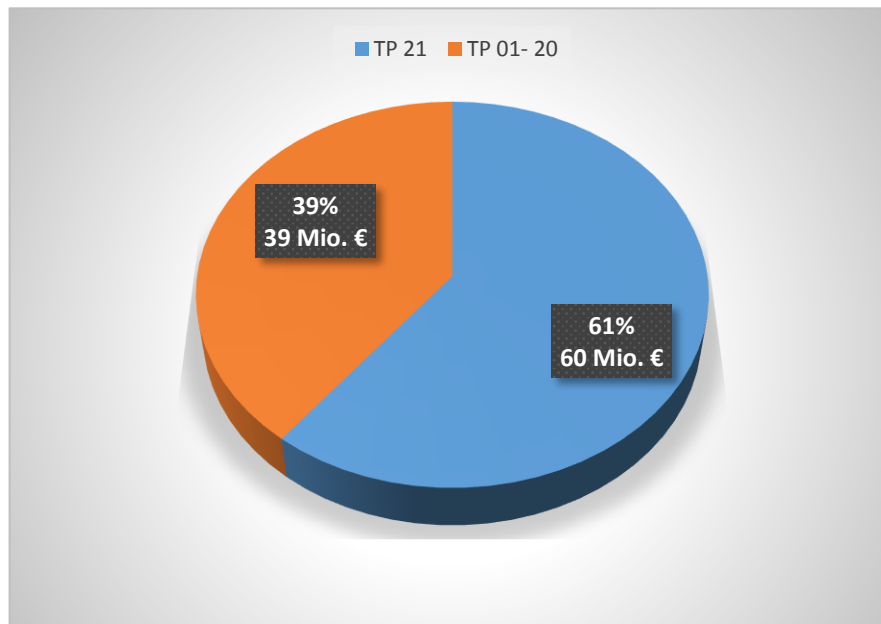


Abbildung 157: Aufteilung des Projektvolumen, Quelle: LHS/ GIU

Bund und Länder messen der Städtebauförderung große wirtschaftliche, soziale und kulturelle Bedeutung bei. Sie sehen in ihr eine wichtige innen- und kommunalpolitische Aufgabe und im Sinne eines Leitprogramms ein zentrales Instrument der nachhaltigen Stadtentwicklung.

Hauptziel der Städtebauförderung ist es, die Städte und Gemeinden nachhaltig als Wirtschafts- und Wohnstandorte zu stärken und entgegenstehende Mängel oder Missstände dauerhaft zu beheben.

Ziele der Städtebauförderung nach § 164b Baugesetzbuch sind:

- Stärkung von Innenstädten und Ortszentren in ihrer städtebaulichen Funktion, auch unter Berücksichtigung des Denkmalschutzes
- Herstellung nachhaltiger städtebaulicher Strukturen
- Städtebauliche Maßnahmen

Der Fokus der Städtebauförderung liegt dabei auf einer integrierten Quartiersentwicklung. Das Modellvorhaben CCC 2.0 ist daher finanziell in zwei „Projektcontainer“ untergliedert. Modul 1 ist das wichtige Teilprojekt TP 21 „Messe-, Kongress- Kulturforum“. Hierbei handelt es sich um eine Hochbaumaßnahme, die als Nukleus und Keimzelle zur Entwicklung der Innenstadtquartiere beidseits der Saar dienen soll. Ergänzend dazu werden mit TP 02 bis 19 „reine“ städtebauliche-freiraumplanerische Maßnahmen zur Beseitigung von Mängeln und Missständen und zur Anpassung der Bestandssituation an die neuen Rahmenbedingungen durchgeführt. Davon sind im Rahmen des Modellvorhabens folgende Teilprojekte abgebildet: TP 02, TP 04, TP 05, TP 09, TP 07, TP 08, TP 09, TP 10, TP 11, TP 12, TP 13, TP 14

und TP 16. Die Teilprojekte 01 und 20 sind innerhalb des Modellvorhabens rein konzeptioneller Art. Diese städtebaulichen-freiraumplanerischen Maßnahmen haben ihren direkten Fokus auf dem Quartier (zur Kostenaufteilung der Teilprojekte).

Die vorgenannten Teilprojekte werden als Kernprojekte innerhalb des Modellvorhabens im Rahmen der maximal zur Verfügung stehenden 99 Mio. € finanziert. Die ergänzenden Teilprojekte TP 15 „Aufwertung der Fuß- und Radverkehrsverbindungen, u.a. Westspange“, TP 17 „Umgestaltung Roonstraße“, TP 18 „Grünes Rückgrat Stengelstraße“ und TP 19 „Grünes Rückgrat Heuckstraße“ (alle ergänzenden Teilprojekte des Gesamtkonzeptes) sollen möglichst über andere Förderprogramme zeitnah überplant und umgesetzt werden.

Besonderes Städtebaurecht

Innovation und Förderung

Die Landeshauptstadt hat langjährige Erfahrungen mit der Durchführung von Maßnahmen nach besonderem Städtebaurecht. Im Unterschied zu vielen Kommunen wurden alle Sanierungs- und Stadtumbaumaßnahmen bisher ohne externe Begleitung durch einen Sanierungsträger bearbeitet und teilweise auch abgerechnet. Die Erfahrungen sind also unmittelbar in der eigenen Verwaltung gemacht worden.

Wie in vielen Kommunen festgestellt wurde, liegen die Herausforderungen zunehmend in der Bewältigung des bürokratischen Aufwandes in der Abwicklung und Abrechnung, der zu einem zögerlichen Mittelabfluss und zu einem hohen personellen Aufwand führt. Daher beschäftigen sich bereits seit einigen Jahren verschiedene Institutionen und Forschungseinrichtungen mit Fragen der Verschlankung und Weiterentwicklung der Städtebauförderung. Beispielhaft seien hier der Deutsche Städtetag (Vorbericht für die 421. Sitzung am 13.11.2018), der Städte- und Gemeindebund Nordrhein-Westfalen (14.03.2018: Städtebauförderung muss einfacher werden) und das Deutsche Institut für Urbanistik (Studie zur Städtebauförderung: Erfolgsfaktoren und Hemmnisse der Fördermittelbeantragung, -bewilligung und -abrechnung, März 2018) genannt.

Folgende auf die Förderung bezogene Punkte sollen im Fokus der Betrachtung im Modellvorhaben zur Fortentwicklung der Städtebauförderung stehen und stellen Hypothesen dar, die es zu überprüfen gilt:

Mitteleinsatz flexibilisieren

Vorbereitende Untersuchungen bzw. Stadtentwicklungskonzepte richten oftmals den Blick 10-20 Jahre in die Zukunft. Mit der Maßgabe des BauGB, die Sanierung innerhalb von 15 Jahren abzuschließen, wurde bereits 2007 von Seiten des Gesetzgebers ein klarer Fokus auf eine absehbare Umsetzung der Maßnahmen gesetzt. Dennoch sind zum Zeitpunkt der Erstellung viele Details noch nicht bekannt und können nicht vorhergesehen werden. Planungsabsichten von Vorhabenträgerinnen und Vorhabenträgern oder Eigentümerinnen und Eigentümern ändern sich, Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger führen zu veränderten Zielsetzungen oder Zeitabläufen.

Die Vorbereitung der Gesamtmaßnahme nimmt aufgrund der Komplexität und der doch zeitlich weitgerichteten Perspektive in der Regelförderung sehr viel Zeit in Anspruch: Ziel bei Modellvorhaben sollte insbesondere sein, Bewilligungszeiträume gegenüber den Ausführungszeiträumen zu verkürzen.

Nach Vorliegen des Bewilligungsbescheids verbleiben den Kommunen dann festgesetzte Zeiträume zur Umsetzung.

Um die Planungssicherheit bei den Kommunen zu erhöhen und den bürokratischen Aufwand bei der Mittelverwendung zu reduzieren, müssen Ausführungszeiträume verlängert oder flexibel anpassbar gestaltet sein. Dabei sollte eine Mittelverschiebung zwischen den einzelnen Projekten einer Gesamtmaßnahme oder sogar der Ersatz von Projekten durch andere, vergleichbare Projekte einfach und ohne aufwändige Genehmigungsverfahren möglich sein.

Räumliche und inhaltliche Überschneidung unterschiedlicher Städtebauförderprogramme und Projekte akzeptieren

Derzeit teilt sich die Bund-Länder-Städtebauförderung in drei unterschiedliche Förderprogramme mit thematischen Schwerpunkten auf. Jeder thematische Schwerpunkt hat seine Berechtigung, lässt sich aber nicht isoliert in den Kommunen vorfinden.

Neben diesen Handlungsschwerpunkten gibt es auch Querschnittsaufgaben, die in nahezu jeder Maßnahme vorkommen und deren Förderung auch weiterhin möglich sein sollte. Aufgrund der unterschiedlichen thematischen Schwerpunkte kommt es häufig zu einem räumlichen Nebeneinander verschiedener Städtebauförderprojekte. Daraus ergeben sich räumliche, inhaltliche Schnittstellen und Schnittstellenprojekte, welche derzeit nur aus einem Fördertopf finanziert werden können, im integrierten Kontext allerdings der Entwicklung des gesamten Quartieres und der Erreichung der Ziele unterschiedlicher Förderprojekte dienen.

Die hier bereits vom Bund angedachte Bündelung der Städtebauförderprogramme entspricht aus Sicht der LHS damit den tatsächlichen Bedarfen in der Quartiersentwicklung.

Im Projektgebiet des Modellvorhabens ergibt sich folgende Situation:

Die Teilprojekte TP 10 „Umgestaltung Faktoreistraße“, TP 11 „Umgestaltung Kohlwaagstraße“ und TP 12 „Umgestaltung Hafenstraße 2“ liegen räumlich z. B. im Stadtumbaugebiet „Zentrale Innenstadt“ und sind allerdings als Teilprojekte im Rahmen des Modellvorhabens vorgesehen, um die Zugänge zum vorhandenen Kongresszentrum aufzuwerten. Sie dienen jedoch gleichermaßen dem Modellvorhaben und dem Stadtumbaugebiet „zentrale Innenstadt“.

Das Modellvorhaben beinhaltet Ziele und Maßnahmen, die nicht an einer definierten Fördergebietsgrenze „enden“ (z. B. TP Stengel-/Heuduckstraße). Die Aufwertung von öffentlichen Räumen reicht über den Umgriff der Masterplanung hinaus. Alle benannten Teilprojekte

dienen der Aufwertung der Quartiere im Sinne der vorgegebenen Qualitätskriterien. Mit einem Pool aus Maßnahmen, die den Förderzielen dienen, soll eine räumliche und zeitliche Flexibilisierung erreicht werden.

Im Modellvorhaben kann der flexible Umgang mit zusammenhängenden Teilprojekten aus einem Gesamtpaket unabhängig von einer festgesetzten Gebietskulisse erprobt werden. Die Modell-Teilprojekte grenzen bzw. überlagern dabei vorhandene oder ehemalige Fördergebiete, wie SUW „Zentrale Innenstadt“, Soziale Stadt Malstatt, SUW Berliner Promenade, ExWoSt Eisenbahnstraße und Nationale Städtebauförderung „Barock trifft Moderne“. Das Modellvorhaben muss hier auf aktuelle Finanzierungserfordernisse und bestehende Zweckbindungsfristen abgestimmt werden. Man könnte dies zum Gegenstand der Forschungsleitfragen machen.

Zweckbindungsfristen flexibilisieren

Für bauliche Maßnahmen, welche durch Mittel der Städtebauförderung finanziert wurden, gelten lange Zweckbindungsfristen. Im Zeitraum der Zweckbindungsfrist sind diese Maßnahmen zum einen von Abnutzung betroffen, und zum anderen ggf. durch einen Wandel der Rahmenbedingung nicht mehr zeitgemäß. Im Modellprojekt soll in einem solchen Fall eine Anpassung der Bindungsfrist an die geänderten Rahmenbedingungen mit entsprechender Begründung förderunschädlich möglich sein. Denkbar wäre auch eine Flexibilisierungsklausel für die Zweckbindungsfristen.

Folgekosten und Instandhaltung in der Förderung berücksichtigen

Derzeit wird im Rahmen der Städtebauförderung nur die neue Initiierung bzw. bauliche Umsetzung von Projekten finanziert. Häufig lösen diese Investitionen allerdings Folgekosten im Betrieb und Instandhaltung aus. Die Finanzierung dieser Kosten ist bisher nicht förderfähig. Im Modellvorhaben sollen Ansätze möglicher Unterstützungen der Kommunen über die gesamte Laufzeit erprobt werden, um ggf. in die Regelförderung aufgenommen zu werden. Finanzieller Anhaltspunkt könnte hier die anfallende AfA über den Zweckbindungszeitraum sein.

Förderung von zusätzlich benötigtem städtischem Personal ermöglichen

Die Betreuung und Umsetzung von geförderten Maßnahmen in engen Zeiträumen erfordert die Bereitstellung von entsprechend qualifiziertem Personal. Dies ist vor allem in Haushaltsnotlage-Kommunen nicht (mehr) vorhanden, da nur Pflichtaufgaben umgesetzt werden können. Neue Stellen zur Bewältigung der Förderprogramme, die über die benötigte Zeit gefördert werden, könnten deren Umsetzung beschleunigen. Hierzu kann auch durch Auftragsvergaben an Dritte (GIU FM) profitiert werden.

Befristete Projektstellen könnten zur Qualifizierung von Nachwuchs dienen.

Im Zuge des Modellvorhabens können Personalstellen zur Umsetzung der Projekte geschaffen werden. Hier wird im Zuge der Abwicklung zu prüfen sein, inwieweit sich hier Vorteile zur Regelförderung ergeben, insbesondere im Hinblick auf Gewinnung und Sicherung von Know-How für die Projekt- und Quartiersentwicklung innerhalb der Stadtverwaltung.

In Analogie der bereits gegenwärtig förderfähigen Vergabe von Dienstleistungen an Sanierungsträger wird vorgeschlagen, zusätzliches städtisches Fachpersonal aus dem Modellprogramm zu finanzieren.

Neue Verfahren- vereinfachende Strukturen einführen

Vorgeschlagen wird die Anwendung neuer Hilfsmittel in der Bearbeitung, z. B. Verwendung einer „digitalen Projektplattform“, in der alle notwendigen Unterlagen abgelegt und zur Einsicht und Bearbeitung den Beteiligten zur Verfügung gestellt werden, Videokonferenzen für Besprechungen mit dem Fördermittelgeber (BMI / BBSR) zur Reduzierung von Reiseaufwand sollen erprobt werden.

Innovative Projektstrukturen fördern

Im Modellvorhaben können innovative Projektstrukturen entwickelt und erprobt werden.

Deckung des kommunalen Eigenanteils durch andere Beiträge zulassen

Die Erbringung des kommunalen Eigenanteils ist insbesondere bei finanzschwachen Kommunen problematisch.

Die bisherige Praxis des Abzugs von Einnahmen von den Gesamtkosten führt dazu, dass der Eigenanteil nicht verringert werden kann.

Nicht förderfähige Bestandteile der „freiwilligen“ Maßnahmen in Förderprojekten belasten die kommunalen Haushalte zusätzlich.

Forschungsbegleitung, Evaluierung und Implementierung der Ergebnisse der Forschungsfragen aus dem Modellprogramm

Eine qualifizierte Beantwortung der Forschungsleitfragen und der Ergebnisse der Umsetzung des Modellvorhabens setzt eine frühzeitige und neutrale Begleitung des Prozesses voraus.

Es wird daher eine externe wissenschaftliche Begleitung und ein Projekt begleitender Erfahrungsaustausch und Wissenstransfer mit entsprechender Expertise vorgeschlagen.

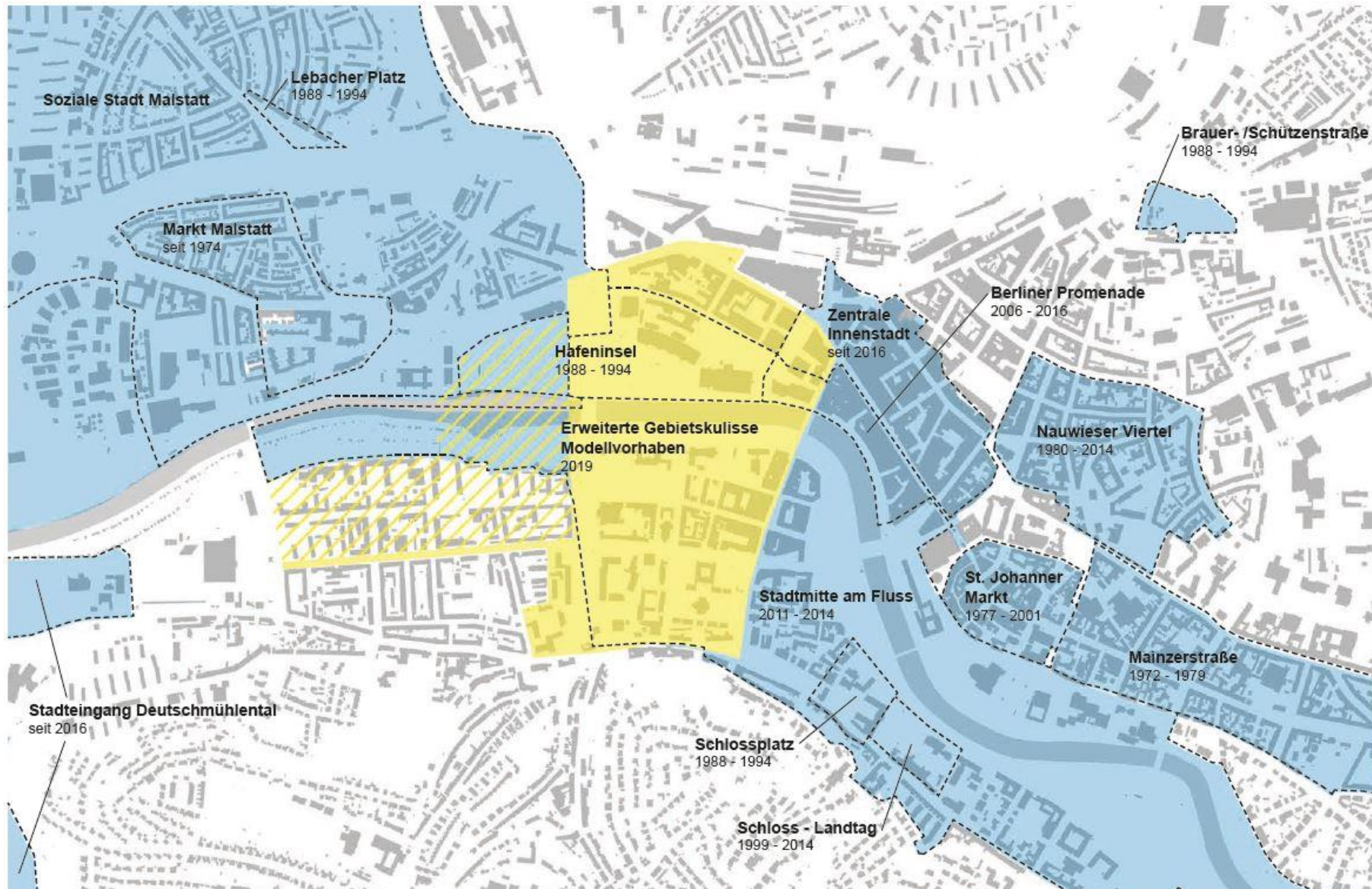


Abbildung 158: Darstellung der Fördergebiete

Vergaberechtlich Grundlagen

Die Landeshauptstadt Saarbrücken ist ein öffentlicher Auftraggeber im Sinne von §§ 98 ff. GWB, grundsätzlich ist die VgV zu beachten. Maßgeblich für eine Schwellenwertbetrachtung im Sinne des § 106 Abs. 1 GWB ist der ab dem 01.01.2020 geltende Schwellenwert für Bauaufträge bzw. Liefer- und Dienstleistungen entsprechend der Bekanntmachung der geltenden EU-Schwellenwerte für die Vergabe öffentlicher Aufträge vom: 09.12.2019 des Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BAnz AT 31.12.2019 B2).

Das gesamte Modellvorhaben hat ein Investitionsvolumen von 99 Mio. € in Summe aller Bau- und Dienstleistungen. Die im Jahr 2021 geltenden Schwellenwert liegen für Bauaufträge bei 5,35 Mio. € und für Liefer- und Dienstleistungen bei 214.000,00 €. Einzelne Lose bzw. (Bau- und Dienst-)Leistungen müssen daher europaweit ausgeschrieben werden.

Für die Frage, ob Bauleistungen oder Liefer- und Dienstleistungen national oder europaweit ausgeschrieben werden müssen, ist der Schwellenwert maßgeblich.

Die Ermittlung des Schwellenwertes hat nach § 3 VgV zu erfolgen. Maßgeblich ist insoweit § 3 Abs. 7 VgV:

“Kann das beabsichtigte Bauvorhaben oder die vorgesehene Erbringung einer Dienstleistung zu einem Auftrag führen, die in mehreren Losen vergeben wird, ist der geschätzte Gesamtwert aller Lose zugrunde zu legen. Bei Planungsleistungen gilt dies nur für Lose über gleichartige Leistungen.”

Danach könnten die Schwellenwertermittlungen der einzelnen Planungs- und Bauleistungen (Architektenleistungen, Tragwerksplanung, TGA, Brandschutz, Verkehrsanlagen, Freianlagen etc.) isoliert erfolgen, da es sich insoweit nicht um gleichartige Leistungen handelt.

In § 3 Abs. 7 VgV wurde der Umstand gesetzlich geregelt, der bereits seit Jahren noch unter der Geltung der VOF durch richterliche Entscheidungen gebildet worden war.

Allerdings hat die EU-Kommission bereits im Jahr 2015 (d. h. vor Inkrafttreten der VgV) ein Vertragsverletzungsverfahren gegen die Bundesrepublik Deutschland eingeleitet (Elze-Verfahren). Hintergrund war eine Vergabe von Planungsleistungen durch die Stadt Elze, die Planungsleistungen für Objektplanung, Tragwerksplanung und TGA im Gesamtauftragswert von 457.222,00 € ohne VOF-Verfahren vergeben hatte, da die Auftragswerte der einzelnen Planungsleistungen jeweils unter dem damaligen Schwellenwert (209.000,00 €) lagen. Die EU-Kommission begründete ihre Ansicht mit einer Entscheidung des EuGH vom 15.03.2012 (Niedernhausen-Entscheidung), wonach:

“ein einheitlicher Auftrag dann vorliegt und folglich die Einzelleistungen für den Auftragswert zusammenzurechnen sind, wenn die Leistungen in wirtschaftlicher und technischer Hinsicht eine innere Kohärenz und eine funktionelle Kontinuität aufweisen.”

Dieser Sichtweise hat sich auch das OLG München angeschlossen, so dass zwischenzeitlich Einigkeit darüber herrscht, dass die Regelungen in § 3 Abs. 7 VgV europarechtswidrig sind und folglich nicht mehr zur Anwendung kommen.

In der Konsequenz bedeutet dies, dass Planungs- und Bauleistungen dann zusammengerechnet werden müssen, wenn diese eine „funktionale Einheit“ bilden.

Dies ist bei Planungs- und Bauleistungen für ein und dasselbe Vorhaben, wie die Umsetzung des Modellvorhabens CCC 2.0 in der Landeshauptstadt Saarbrücken mit seinen 20 Teilprojekten, im Zweifel immer anzunehmen.

Nach einer Mitteilung des Bundesbauministeriums sieht sich dieses nicht zu einer Novellierung der (ohnehin noch nicht lange in Kraft befindlichen) Regelung des § 3 Abs. 7 VgV veranlasst. Vielmehr ist das Bundesbauministerium der Ansicht, dass die in § 3 Abs. 7 VgV enthaltene Begrenzung auf “gleichartige Leistungen” mit dem Begriff der “funktionalen Einheit” gleichzusetzen ist. Somit sind auch

nach einer Stellungnahme des Bundesbauministeriums Planungsleistungen immer dann zusammenzurechnen, wenn sie einen zeitlichen, räumlichen und funktionalen Zusammenhang besitzen.

Dies ist bei Planungs- und Bauleistungen für ein und dasselbe Bauvorhaben stets zu bejahen.

In der Konsequenz führt dies dazu, dass letztendlich sämtliche Planungs- bzw. Bauleistungen eines Bauvorhabens jeweils zusammenzurechnen sind.

Was im Rahmen des Modellvorhabens zur Weiterentwicklung der Städtebauförderung als ein Bauvorhaben zu betrachten ist, wird im Rahmen der Projektvorbereitung geklärt. Auf Anregung aller Projektbeteiligten wird angestrebt, dass die Betrachtung des Schwellenwertes sich auf alle Leistung bezieht die in einem Zuwendungsantrag beschrieben sind.

Das durch die Zuwendungsgeber definierte Gesamtinvestitionsvolumen des Modellvorhabens zur Weiterentwicklung der Städtebauförderung als Summe aller Bau-, Liefer- und Dienstleistungen beläuft sich auf rd. 99 Mio. € zur Realisierung von 20 einzelnen Teilprojekte, die insgesamt in 13 Zuwendungsanträgen zugeordnet sind.

CCC 2.0 – Zuordnung Zuwendungsanträge

Zuwendungsantrag 1	
TP 01 Übergeordnete Maßnahmen	
Zuwendungsantrag 2	
TP 02 Aufwertung Luisenbrücke	
Zuwendungsantrag 3	
TP 04 Kreisverkehr unter der Westspange TP 07 Umgestaltung St. Johanner Straße	
Zuwendungsantrag 4	
TP 05 Umgestaltung Hafenstraße 1	
Zuwendungsantrag 5	
TP 06 Vorplätze	
Zuwendungsantrag 6	
TP 08 Vom Bürgerpark zum Hafenselpark	
Zuwendungsantrag 7	
TP 09 Uferpromenade und Congress-Steg	
Zuwendungsantrag 8	
TP 10 Umgestaltung Faktoreistraße TP 11 Umgestaltung Kohlwaagstraße TP 12 Umgestaltung Hafenstraße 2	
Zuwendungsantrag 9	
TP 13 Colorful city Sicher zum Hauptbahnhof, Parken und ÖPNV	
Zuwendungsantrag 10	
TP 14 Umgestaltung und Aufwertung Viktoriastraße	
Zuwendungsantrag 11	
TP 16 Quartiersinterne Erschließung	
Zuwendungsantrag 12	
TP 20 Konzeption Grüne Lunge Alt-Saarbrücken	
Zuwendungsantrag 13	
TP 21 Messe-, Kongress- Kulturforum	

Abbildung 159: Zuordnung der Zuwendungsanträge

Die Anwendung des 20 % Kriteriums

Es besteht allerdings die Möglichkeit, einen Teil der Planung- und Bauleistungen ohne europaweite Ausschreibung zu vergeben (Kontingent-Vergabe).

Maßgebliche Regelung hierzu ist § 3 Abs. 9 VgV:

“Der öffentliche Auftraggeber kann bei der Vergabe einzelner Lose von Absatz 7 Satz 3 sowie Absatz 8 abweichen, wenn der geschätzte Nettowert des betreffenden Loses bei Liefer- und Dienstleistungen unter 80 000 Euro und bei Bauleistungen unter 1 Million Euro liegt und die Summe der Nettowerte dieser Lose 20 Prozent des Gesamtwertes aller Lose nicht überersteigt.”

In der Praxis führt dies gleichwohl zu erheblichen Problemen. So sind bei der Ermittlung des Gesamtauftragswertes der Planungsleistungen auch bereits im Vorfeld “freihändig” vergebene Planungsleistungen (z. B. Machbarkeitsstudien, Voruntersuchungen, geotechnische Untersuchungen, Grundlagenermittlungen etc.) hinzuzurechnen, obwohl zu diesem Zeitpunkt die eigentliche Vergabeentscheidung noch nicht getroffen war. Die Vergabestelle steht dann vor der Situation, dass das 20-Prozent-Kontingent bereits aufgebraucht ist, bevor überhaupt die Ausschreibung für die Objektplanung auf den Weg gebracht wurde. So sind die bislang beauftragten Gutachten und auch die Mehrfachbeauftragung bereits anzurechnen.

Das 20 % Kriterium soll strategisch angewendet werden um „kleinere Leistungspakete“ und Gutachten zu finanzieren, die vorab nicht absehbar sind und kurzfristig erforderlich werden und daher schnell und unkompliziert auszuschreiben und zu vergeben sind.

Im Rahmen des Modellvorhabens wird eine saubere Vergabedokumentation geführt um die Kapazität und den Stand des 20 % Kriteriums nachweisen zu können.

Finanzierungsplanung

Kostenschätzungen für die Teilprojekte

In den Zuwendungsanträgen sind jeweils Kostenschätzungen enthalten, deren Gesamtsumme die vorgesehene Fördersumme von 99 Mio. € für alle Kernprojekte des Modellvorhabens in Summe einhalten. Für die ergänzenden Teilprojekte sollen im Sinne der Mittelbündelung zusätzlich andere Förderprogramme wie Stadtumbau West, Nachfolgeprogramm der Gemeindeverkehrsfinanzierung, o. ä. zur Finanzierung eingesetzt werden.

Die ergänzenden Teilprojekte können auch nach dem Förderzeitraum umgesetzt werden, wenn dies aus finanziellen Gründen oder wegen zeitlicher Abhängigkeiten erforderlich wird.

Die Kostenschätzungen basieren auf aktuellen Baukosten.

Tabelle 3: Kostenaufteilung der Teilprojekte, LHS, Juli 2021

Teilprojekt	Baukosten (inkl. 25 % BNK)
TP 01 Übergeordnete Maßnahmen	5.073.500,00 €
TP 02 Aufwertung Luisenbrücke	3.800.000,00 €
TP 04 Kreisverkehr unter der Westspange	3.600.000,00 €
TP 05 Umgestaltung Hafenstraße 1	1.700.000,00 €
TP 06 Vorplätze	3.200.000,00 €
TP 07 Umgestaltung St. Johanner Straße	2.150.000,00 €
TP 08 Vom Bürgerpark zum Hafeninselpark	3.600.000,00 €
TP 09 Uferpromenade und Congress-Steg	3.776.500,00 €
TP 10 Umgestaltung Faktoreistraße	1.400.000,00 €
TP 11 Umgestaltung Kohlwagstraße	700.000,00 €
TP 12 Umgestaltung Hafenstraße 2	900.000,00 €
TP 13 Colorful city – Sicher zum Hauptbahnhof, Parken und ÖPNV	900.000,00 €
TP 14 Umgestaltung und Aufwertung Viktoriastraße	3.000.000,00 €
TP 15 Aufwertungen der Fuß- und Radverkehrsverbindungen, u.a. Westspange	1.000.000,00 €
TP 16 Quartiersinterne Erschließung	4.700.000,00 €
TP 17 Umgestaltung Roonstraße	1.350.000,00 €
TP 18 Grünes Rückgrat Stengelstraße	4.200.000,00 €
TP 19 Grünes Rückgrat Heuduckstraße	7.100.000,00 €
TP 20 Konzeption Grüne Lunge Alt-Saarbrücken	500.000,00 €
TP 21 Messe-, Kongress- Kulturforum	60.000.000,00 €
Gesamtkosten	112.650.000 €
Davon gefördert	99.000.000 €
Teilprojekt	Baukosten (inkl. 25 % BNK)

19. Projektbeteiligte

Rahmenbedingungen und Projektpartner

Die Landeshauptstadt Saarbrücken wird im Rahmen des Modellvorhabens Zuwendungsempfängerin gegenüber dem Bundesinnenministerium und dem Ministerium für Inneres, Bauen und Sport des Saarlandes. Als solche obliegt ihr die Planung und Durchführung des Vorhabens in seiner Gesamtheit unter Wahrung der Förderkriterien. Das Saarland beabsichtigt, das Vorhaben finanziell aus Mitteln der Städtebau- und Tourismusförderung zu unterstützen, die der Landeshauptstadt Saarbrücken zweckgebunden zur Verfügung gestellt werden.

Für die Organisationsstruktur ergeben sich folgende Rahmenbedingungen:

- Die den „Prozess begleitende übergreifende Steuerungssgruppe“ ist von der Kommune einzurichten und Ansprechpartnerin für den BBSR,
- die Arbeitseinheit muss in der Lage sein, inhaltlich und administrativ alle Projekte zu steuern im Sinne der „Einpassung“ in das von Ministerrat und Stadtrat beschlossene und vom Fördergeber bewilligte Gesamtkonzept,
- sie muss die Fördersumme verwalten (Controlling und Finanzsteuerung, Fördermittelabwicklung),
- die Mittel des Bundes, des Landes und der LHS bilden eine finanzielle Gesamtheit mit einheitlichen Fördervoraussetzungen.

Das Modellvorhaben im Rahmen der Städtebauförderung kann nur verwirklicht werden, wenn eine Vielzahl unterschiedlicher Akteurinnen und Akteure und Projektbeteiligte konsensorientiert zusammenwirken.

In Bezug auf die finanzielle und organisatorische Abwicklung sind die Zuwendungsgeber von Seiten des Bundes mit dem BMI und dem BBSR kontinuierlich in den Prozess zu integrieren. Von Seiten des Landes sind das MIBS, das MWAEV und das MFE als Zuwendungsgeber projektbeteiligte Stelle.

In der operativen Abwicklung der städtebaulichen Teilprojekte sind neben der LHS und ihren betroffenen Fachämtern hier insbesondere das WSA und die Autobahn GmbH (besonders beim TP 02), die Saarbahn, die Parkhausbetreiber Q-Park (besonders beim TP 04, 07 und 20), des Landesdenkmalamt sowie die Träger öffentlicher Belange, die Architektenkammer des Saarlandes, sonstige fachlich betroffene Stellen, die GIU in ihrer beauftragten Funktion und die Betreuerinnen und Betreuer des Themenkomplex „Beteiligung und Kommunikation“.

Bei TP 21 ist die Congress Centrum Saar GmbH Bauherrin. Die CCS befindet sich wiederum in öffentlicher Hand, d. h. 80 % Saarland und 20 % Landeshauptstadt Saarbrücken.

Zur logistischen Abstimmung des Bauablaufes der städtebaulichen Teilprojekte in Koordination mit dem Bauablauf des TP 21 „Messe-, Kongress-Kulturforum“ wird die CCS GmbH vollumfänglich eingebunden.

Zur Gewährleistung der Sicherheit im Bauablauf sollen das Ordnungsamt, die Feuerwehr und die Polizei möglichst frühzeitig zu geeigneten Zeitpunkten in die bauliche Umsetzung des Modellvorhabens mit eingebunden werden. Durch transparente und offene Kommunikation sollen die Kapazitäten und der Wissensschatz dieser Akteurinnen und Akteure genutzt werden, um zielführende Sicherheits- und Baustellenkonzepte zu entwickeln.

Von besonderer Bedeutung für die städtebaulichen Teilprojekte sind die Anwohnerinnen und Anwohner, Anliegerinnen und Anlieger (Einzelhandel, Gastronomie, Hotellerie, sonstige Gewerbebetriebe), Bildungseinrichtungen und Nutzerinnen und Nutzer der Infrastruktur. Trotz bestmöglicher Vorbereitung kann es im Laufe des Bauablaufes der einzelnen Teilprojekte zu zusätzlichen Belastungen und

Einschränkungen für die Akteurinnen und Akteure und eine während der Baumaßnahme negative Entwicklung der Passantenfrequenz in den angrenzenden Einkaufsstraßen kommen. Um die Akzeptanz und das Verständnis für die Maßnahmen zu steigern ist eine transparente, offene, verständnisvolle und lösungsorientierte Kommunikation von Beginn an erforderlich.

Projektorganisation

Die Projektsteuerung / Leitung / Koordination ist beim Baudezernat der Landeshauptstadt Saarbrücken angesiedelt und koordiniert das Gesamtprojekt. Sie ist Ansprechpartner für alle Belange innerhalb des Modellvorhabens.

Die Projektsteuerung / Leitung / Koordination besteht aus mehreren Personen.

Die Teilprojekte werden auf Basis des Gesamtkonzeptes (Ziele / Qualitäten / Kosten / Termine) in der Verwaltung umgesetzt. Dazu werden jeweils federführende Ämter benannt, die Teams bilden.

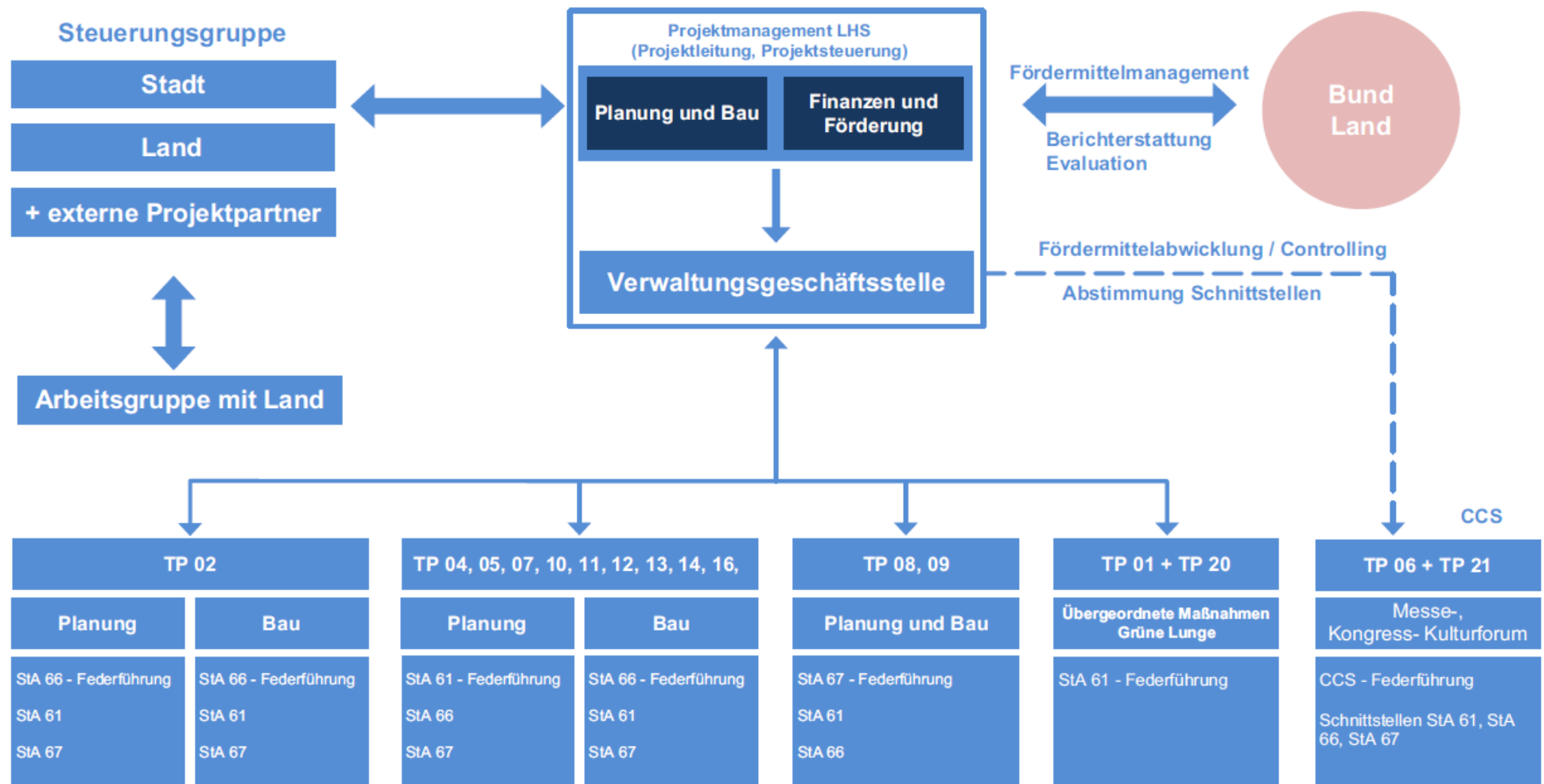


Abbildung 160: Organisationsstruktur Gesamtprojekt, LHS, Juli 2021

20. Ablaufplan Modellvorhaben

Verfahren und Rechtsgrundlagen

Für die Maßnahmen im öffentlichen Raum, das heißt städtebaulich-freiraumplanerische wie auch verkehrsplanerische, ist ein „Masterplan öffentlicher Raum“ zu erstellen. Ziel des Masterplans ist die Definition von Standards, Materialien und Möblierungselementen, die bei einer zeitversetzten Umsetzung von einzelnen Teilprojekten die Kontinuität ermöglichen und somit eine einheitliche Gestaltsprache des Gesamtkonzeptes ermöglichen.

Bei der Umsetzung ist insbesondere hinsichtlich der Ablaufplanung zu differenzieren, welche Maßnahmen für die Funktion des Messe-, Kongress- Kulturforums baulich essentiell wie auch – insbesondere bei verkehrlichen Maßnahmen – für die künftigen Abläufe unabdingbar sind. Entsprechend können auch die davon unabhängigen, vor allem städtebaulich wertvollen Maßnahmen gegebenenfalls vorgezogen oder zumindest selbständig umgesetzt werden.

Die Ablaufplanung ist in Anlage 10 angehängt.

21. Wissenschaftliche Begleitung und Evaluation

Forschungsleitfragen

Gemäß Förderkriterien des BMI – SWI 1 / SW I 4 sollen die Modellvorhaben mit folgenden Zielen durchgeführt werden:

- Mit den Modellvorhaben sollen beispielhaft Modernisierungs- und Anpassungsstrategien für den klimagerechten Umbau, Infrastruktur für neue Mobilitätsformen, für Nachverdichtung und Nebeneinander von Sport, Wohnen, Freizeit und Gewerbe und den sozialen Zusammenhalt entwickelt werden.
- Ziel ist es, aus den Ergebnissen Rückschlüsse für die Weiterentwicklung der Bund-Länder-Städtebauförderung nach Artikel 104b GG zu ziehen.
- Dabei soll beispielhaft untersucht werden, wie innovative Ansätze zur Quartiersentwicklung entwickelt und angewendet werden können und wie die Städtebauförderung an veränderte Rahmenbedingungen angepasst werden kann.

Zu diesem Zweck wird von den Modellvorhaben erwartet, dass sie innovativ, beispielgebend und partnerschaftlich konzipiert sind. Im Fokus stehen integrierte Entwicklungsstrategien und deren Umsetzung für abgegrenzte Gebiete, in Übereinstimmung mit bisherigen übergeordneten gesamtstädtischen Entwicklungsstrategien.

Das Modellvorhaben dient dem Zweck, praxisbasierte Erkenntnisse für die Weiterentwicklung der Städtebauförderung von Bund und Ländern zu generieren. Dabei ist der Fokus auf die städtebaulichen Konzepte, Instrumente, Maßnahmen und deren Resultate in den

Modellvorhaben zu richten. Dazu gehören insbesondere auch Verfahren und Organisationsformen der Planung, der internen und externen Kooperation, der Bürgermitwirkung und weiteren Akteursbeteiligungen.

Für Dokumentation und Auswertung des Modellvorhabens sind folgende Forschungsfragen leitend:

1. Inwieweit sind die Ziele einer integrierten und nachhaltigen Stadtquartiersentwicklung erreicht worden? Welche Umsetzungsdefizite sind festzustellen? Worin bestehen die Erfolgsfaktoren und Umsetzungshemmnisse?
2. Welche Innovationen bringt das Modellvorhaben in Art und Gestaltung von Produkten und Prozessen der Stadterneuerung hervor? Welche Innovationen erscheinen übertragbar und nachahmenswert in ähnlichen Gebiets- und Aufgabenkonstellationen?
3. Inwieweit sind die Ziele, Aufgaben und Maßnahmen durch die bisherige Städtebauförderprogrammatik abgedeckt? Welche weitergehenden Stadterneuerungserfordernisse, welcher zusätzlicher Bedarf und welche neuen Gegenstände zur Städtebauförderung lassen sich identifizieren? Welche der durch die Städtebauförderprogrammatik bislang nicht abgedeckten Stadträume weisen Förderbedarf auf?

Leitfragen zur Freiraumentwicklung

Die öffentlichen Freiräume von Faktoreistraße, Hafenstraße, Bürgerpark / Hafenselpark und Saarufer sind wichtige Bestandteile der zukünftigen Entwicklung Saarbrückens. Ihre Bedeutung umfasst insbesondere soziale Interaktion, Gesundheit, Ästhetik und Kultur, darüber hinaus ökologische Aspekte (Biodiversität, Stadtökologie und Klimaanpassung), Nahmobilität, Freizeit und Erholung vor allem für die direkt anliegende Wohn- und Geschäftsbebauung sowie für die Besucherinnen und Besucher Saarbrückens (Hotelbebauung).

Der alte Saar-Verlauf mit Begradigung und Altarm war ausschlaggebend für die räumliche Entwicklung von Faktoreistraße, Hafenstraße und Bürgerpark / Hafenselpark.

Bewohnerinnen und Bewohner sehen und erleben das Kongressquartier an der Saar über den Freiraum. Als öffentlicher Raum soll er allen Bevölkerungsschichten und -gruppen gleichermaßen zur Verfügung stehen. Er ist maßgebend für die Adresse und verankert das neue Kongressquartier in der Stadt. Deshalb muss ein Freiraumkonzept die Integration in die angrenzenden Quartiere St. Johann, Malstatt und Alt-Saarbrücken sicherstellen.

1. *Wie hoch ist die Akzeptanz der umfangreichen Beteiligungsformate in der Bevölkerung generell? Kann durch die umfassenderen und vielfältigeren Beteiligungsformate ein größeres Verständnis für die Planungen des Modellvorhabens insgesamt erreicht werden?*
2. *Welche innovativen Formen der Bürgerbeteiligung können sinnvoll im Planungs- und Umsetzungsprozess angewandt werden?*
3. *Wird die Rücknahme von Verkehrsflächen des MIVs bzw. öffentlicher Parkflächen zu Gunsten von öffentlichen Freiräumen bzw. mehr Platz für Fuß- und Radverkehr von der Bevölkerung akzeptiert und sieht sie hierin einen größeren Mehrwert für alle? (TP 16 „Quartiersinterne Erschließung“)*
4. *Können vorlaufende temporäre Maßnahmen die Akzeptanz der Umbaumaßnahmen im Straßenraum steigern?*
5. *Kann durch die Beteiligungsformate während der Bauausführungen eine höhere Akzeptanz und mehr Verständnis für befristete Einschränkungen des Verkehrs erreicht werden?*

6. *Kann durch die zahlreichen Beteiligungsformate und die Aufwertung durch Umsetzung der einzelnen Teilprojekte die Wahrnehmung und Sicherheit von Fuß- und Radverkehr in der Stadt insgesamt gesteigert werden?*
7. *Wie werden Stadt und Freiraum trotz der unterschiedlichen Höhenentwicklung von Landschaft und Baukörper zugänglich gemacht, bzw. wie können sie von der Höhenentwicklung profitieren?*
8. *Wie gelingt es, die neuen Baukörper mit allseitigem Bezug zum öffentlichen Raum zu schaffen, damit der öffentliche Raum von deren Offenheit und Transparenz (soziale Kontrolle) profitieren kann?*
9. *Welche Auswirkungen hat die Umsetzung des Konzeptes „Licht im öffentlichen Raum zur Minimierung von Angsträumen“ auf das Empfinden der Öffentlichkeit?*
10. *Wie entwickelt sich der öffentliche Raum und dessen Aufenthaltsqualität durch die Bündelung von öffentlichen Stellplätzen?*

Um diese Fragestellungen zu bearbeiten ist es beabsichtigt, ein externes wissenschaftliches Büro zu beauftragen, dass zusammen mit den beteiligten Ämtern die Ausgangslage und Entwicklung des Gesamtprojektes im Hinblick auf die Forschungsfragen bearbeitet. Dabei ist vorgesehen, Ausgangsgrößen für vergleichende Betrachtungen (Haushaltsbefragungen, Frequenzen, u. a.) in den Quartieren zu erheben, um Veränderungen messbar zu machen.

Indikatoren und Kennzahlen sollen überschaubar entwickelt werden, um in der Evaluation entsprechende Aussagen treffen zu können.

22. Schlussfolgerungen

Das durch das Saarbrücker Modellvorhaben grundsätzlich verfolgte und im Gesamtkonzept festgeschriebene Ziel, die vielfältige, funktionale und städtebauliche Verbindung der beiden Innenstadtquartiere „Westliche Innenstadt“ und „Alt-Saarbrücken“ bleibt unverändert.

Die Landeshauptstadt Saarbrücken definiert ihre individuellen Ziele für das Modellvorhaben wie folgt:

- Vernetzung der Quartiere:

Die physische Trennwirkung durch Saar und Bundesautobahn zwischen der westlichen Innenstadt und der Tallage Alt-Saarbrückens sollen mittels geeigneter Maßnahmen (Aufwertung der Luisenbrücke und Westspangen-Brücke) abgebaut werden. Durch die Integration neuer Funktionen in die Quartiere (MKK) soll der Austausch zwischen und innerhalb der Potentiale der Quartiere verbessert und intensiviert werden.

- Urbane öffentliche Räume

Die Beschäftigung mit dem öffentlichen Raum und seine Nutzbarkeit für alle Bevölkerungsgruppen zu jeder Zeit sind ein zentrales Anliegen im Rahmen der Umsetzung des Modellvorhabens. Der öffentliche Raum soll mittels verschiedener Maßnahmen sicherer gemacht werden, dies bezieht sich nicht nur auf die Verkehrssicherheit, sondern auch die subjektive Sicherheit und die Vermeidung von Angsträumen in den Dunkelstunden. Weiter soll die Zugänglichkeit durch den barrierefreien Umbau des Straßenraumes und eine bessere Vernetzung der öffentlichen Grün- und Freiflächen mit dem Quartier und den umliegenden Quartieren verbessert werden. Durch einen Umbau der bestehenden Verkehrsinfrastruktur sollen der bisherige Straßenraum als Aufenthalts- und Stadtraum erlebbar gemacht und seine Nutzbarkeit für nachhaltige Mobilitätsarten gesteigert werden. Durch den Einbau geeigneter

Grünstrukturen soll das innerstädtische Kleinklima verbessert werden und mehr Attraktivität und Qualität im öffentlichen Raum geschaffen werden.

- Zentrale Innenstadt

Die Innenstadt beidseits der Saar soll durch die Implementierung neuer Funktionen im MKK in ihrer Multifunktionalität gestärkt und zeitgemäß weiterentwickelt werden. Durch die Vernetzung der unterschiedlichen Räume, Funktionen und Format soll der Austausch zwischen den einzelnen Institutionen und Akteuren der Innenstadt verbessert werden und die Innenstadt nachhaltig belebt werden.

- Synergie des Schlüsselmoduls

Durch eine geeignete Kombination unterschiedlicher städtebaulicher Maßnahmen sollen die entstehenden Synergieeffekte durch das MKK für die Quartiere optimal genutzt werden, um so eine zeitgemäße Weiterentwicklung der Innenstadt zu erzielen. Vom MKK ausgehende Impulse sollen aufgegriffen werden um Situationen und Räume im Quartier nachhaltig zu verbessern (Verbesserung der Infrastruktur für alle Mobilitätsarten, Aufwertung öffentlicher Räume, Reduzierung von Angsträumen durch den gezielten Einsatz von Licht).

Das Teilprojekt mit dem größten Finanzvolumen innerhalb des Modellvorhabens, das TP 21, hat Bestand; vielmehr erfolgt durch den Wegfall diverser Schnittstellen und Abhängigkeiten von den TP 02 „Fuß- und Radwegeverbindung“ und TP 03 „Multifunktions-Hub“ eine erhebliche zeitliche Risikominimierung in den Projektphasen „Planung und Bau“. Hierdurch sind auch die TP 13 „Umgestaltung Saaruferstraße“, TP 14 „Gutenbergplatz“ und TP 15 „Place Pingusson“ im Modellvorhaben entbehrlich.

Das konstitutive Element des Modellvorhabens – die bereits erwähnte städtebauliche Aufwertung der Quartiersvernetzung – bleibt durch die Aufnahme des neuen TP 02 „Aufwertung Luisenbrücke“ – und in deren Verlängerung TP 14 „Umgestaltung und Aufwertung

Viktoriastraße“ und TP 15 „Aufwertungen der Fuß- und Radverkehrsverbindungen, u.a. Westspange“ - erhalten und wird noch fokussiert. Respektive erfolgt durch deren Aufnahme der quartiersübergreifende Lückenschluss zwischen den bereits teilweise umgesetzten Städtebaufördermaßnahmen „Barock trifft Moderne“, „Stadtmitte am Fluss“ und den wichtigsten Institutionen und Einrichtungen auf beiden Saarseiten, wie beispielsweise dem Hauptbahnhof, der Ludwigskirche, den Bildungseinrichtungen in Alt-Saarbrücken, der Congresshalle und ihrem Erweiterungsneubau sowie der Bahnhofsstraße und der Berliner Promenade als wichtigste Einkaufs- und Flaniermeile der Landeshauptstadt.

Unterstützt wird diese quartiersübergreifende Vernetzung von diversen Aufwertungsmaßnahmen von öffentlichen Räumen, die die Qualität des öffentlichen Lebens bestimmen, Menschen zusammenbringen und damit als gesellschaftliches Bindeglied dienen. Weiterhin gefördert wird die angestrebte Quartiersvernetzung durch die Neuaufnahme des TP 13 „Colorful city - Sicher zum Hauptbahnhof, Parken und ÖPNV“ und das hierfür im TP 01 „Übergeordnete Maßnahmen“ verankerte, zu entwickelnde Konzept „Licht im öffentlichen Raum“, das Wegeverbindungen verbessert und Angsträume minimiert. In Kombination mit der Anwendung des Aktionsplans der Landeshauptstadt Saarbrücken zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention werden somit die städtebauliche Aufwertung und damit die Lebensqualität aller Menschen insgesamt in der Landeshauptstadt durch das Modellvorhaben gefördert.

Die aktuell hohe Flächenversiegelung und die Bebauungsdichte führen zu ungünstigen kleinklimatischen Ausgangssituationen in beiden Innenstadtquartieren. Daher wird bei der Umsetzung der Teilprojekte im Modellvorhaben großer Wert auf die Attraktivierung von öffentlichen Räumen und die Zugänglichkeit und Verfügbarkeit von öffentlichen Grün- und Erholungsflächen gelegt. Namentlich für diese Veränderung steht das TP 08 „Vom Bürgerpark zum Hafeninselpark“. Zweifelsohne wird der Bürgerpark / Hafeninselpark aktuell weder seinem Namen, noch seiner Funktion gerecht. Der Hafeninselpark soll seiner eigentlichen Funktion als öffentlicher Erholungsraum zugeführt und durch die Erweiterung um die Wasserdächer leichter zugänglich, wieder erlebbar gestaltet werden und vor allem die soziale Kontrolle wieder zurückgeholt werden.

Insbesondere für die Menschen in Alt-Saarbrücken fehlt es an öffentlichen Grün- und Erholungsflächen. Durch die Aufwertung der Luisenbrücke, der Uferpromenade und des Congress-Stegs erfolgt für die Bewohner dieses Stadtteils eine bessere Verbindung zum Hafenselpark und zur Saar.

Hinzu kommt die geplante Neuschaffung eines eigenständigen öffentlichen Grünraums mitten in Alt-Saarbrücken. Durch das TP 20 „Konzeption Grüne Lunge Alt-Saarbrücken“ erfolgt nicht nur die bloße Bereitstellung von Grünflächen. Hierdurch wird zusätzlich die aktuelle Versiegelung des Roonplatzes kompensiert, was insgesamt zur Verbesserung der klimatischen Bedingungen in Alt-Saarbrücken beiträgt. Neben einer Integration diverser wichtiger Funktionen für das Quartier (z. B. Sharing-Systeme für E-Mobilität, KiTa, Stadteiltreff), wird mit dem Angebot des Quartiersparkens zusätzlich Park-Such-Verkehr aus den Straßen Alt-Saarbrückens verbannt. Damit trägt das TP 20 sowohl eigenständig zur Quartiersaufwertung bei und setzt gleichzeitig positive Impulse für den gesamten Stadtteil Alt-Saarbrücken sowie die umliegenden Nutzungen und Institutionen. Aufgrund der vielfältigen Entwicklungen im gesamten Umfeld des Roonplatzes und des damit erhöhten Abstimmungs- und Zeitbedarfes, soll das TP 20 inhaltlich lediglich den städtebaulich / architektonischen Wettbewerb sowie die Konzeptausschreibung zur Entwicklung eines geeigneten Nutzungskonzeptes enthalten. Die Umsetzung des eigentlichen Hochbaus soll erst nach dem Abschluss des Modellvorhabens und dem Einklang aller Umfeldplanungen erfolgen.

Durch die Neukonzipierung (CCC 2.0) werden sämtliche bereits beschlossenen Ziele der Landeshauptstadt weiterverfolgt, die sich im Einklang mit den Förderkriterien des Bundes befinden. Vielmehr erfolgt eine Weiterentwicklung des gesamten Projektes bzw. eine Anpassung der Teilprojekte an die aktuellsten Rahmenbedingungen und an die Umsetzungsfähigkeit der Vorhaben. Durch die neue Projektkonstellation der zeitgemäßen, klimagerechten und grünen Anpassung des Bestandes wird ein wesentlicher Mehrwert für die Quartiersentwicklung und Vernetzung geschaffen und somit Synergieeffekte für die Innenstadtquartiere und eine lebenswerte Innenstadt insgesamt ermöglicht.

23. Abkürzungsverzeichnis

Abkürzung	Bedeutung
Abs.	Absatz
BAB	Bundesautobahn
BBSR	Bundesinstitut für Bau-, Stadtund Raumforschung
bzgl.	bezüglich
bzw.	beziehungsweise
CCS	Congress Centrum Saar GmbH
dB(A)	
d. h	das heißt
EnEV	Energieeinsparverordnung
etc.	et cetera
EU	Europäische Union
ExWoSt	Experimenteller Wohnungs- und Städtebau
FEP	Freiraumentwicklungsprogramm
GIU FM KG	Gesellschaft für Innovation und Unternehmensförderung mbH & Co. Flächenmanagement Saarbrücken KG
GWA	Gemeinwesenarbeit
HBF	Hauptbahnhof
HBK	Hochschule der Bildenden Künste

HTW	Hochschule für Technik und Wirtschaft
HWK	Handwerkskammer des Saarlandes
IMAG	Interministeriale Arbeitsgruppe
ISEK	integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept
IZES	Institut für ZukunftsEnergie- und Stoffstromsysteme
LDEN	Pegelklasse des Schalls
LEP	Landesentwicklungsplan
LHS	Landeshauptstadt Saarbrücken
MFE	Ministerium für Finanzen und Europa
MIBS	Ministerium für Inneres, Bauen und Sport
Mio.	Million
MIV	motorisierter Individualverkehr
MKK	Messe-, Kongress-Kulturforum
MV	Modellvorhaben
MWAEV	Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr des Saarlandes
Nr.	Nummer
OB	Oberbürgermeister
OLG	Oberlandesgericht
ÖPNV	öffentlicher Personennahverkehr
PKW	Personenkraftwagen

RZVK	Ruhegehalts- und Zusatzversorgungskasse des Saarlandes
sog.	sogenannt
SUW	Stadtumbau West
TP	Teilprojekt
vgl.	vergleiche
VgV	Vergabeverordnung
VWT	Verwaltungsvorlage
WHG	Wasserhaushaltsgesetz
WOGÉ	Wohnungs GmbH Saarland
z. B.	zum Beispiel
z.T.	Zum Teil

24. Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Schreiben des Landes vom 04.12.2019	15
Abbildung 2: Kooperations- und Finanzierungsvereinbarung.....	17
Abbildung 3: Konzept Gesamtplanung, Beschlusslage, LHS, 2019.....	18
Abbildung 4: Konzept 'Kernprojekte' Modellvorhaben (zwei konzeptionelle und neun bauliche Teilprojekte), Beschlusslage, LHS, 2019	20
Abbildung 5: Lageskizze Radverkehr CCC 2.0, LHS, 2021	23
Abbildung 6: Lageskizze Grünflächen CCC 2.0, LHS 2021	25
Abbildung 7: Zielkonzept der Landeshauptstadt Saarbrücken zum Modellvorhaben, LHS, 2019	32
Abbildung 8: System Stadtentwicklungsplanung	35
Abbildung 9: ISEK Zentrale Innenstadt.....	37
Abbildung 10: Handlungsräume der Innenstadt und angrenzende Handlungsräume, Teilräumliches Entwicklungskonzept Innenstadt 2018.....	38
Abbildung 11: Übersicht Gebietskulissen.....	39
Abbildung 12: Modal Split Saarbrücken, Bestand und Zielwerte, VEP 2030.....	41
Abbildung 13: ÖPNV Infrastruktur	43
Abbildung 14: Freiraum am Staden.....	44
Abbildung 15: Klimaanalyse	47
Abbildung 16: Klimapotentialbereiche.....	51
Abbildung 17: Hochwasserschutz.....	52
Abbildung 18: Lärmindikator	54
Abbildung 19: Förderkulisse Barock trifft Moderne	56
Abbildung 20: Umsetzung Fertigstellung Barock trifft Moderne.....	56
Abbildung 21: Lageplan öffentlicher Raum WES Landschaftsarchitekten /	57
Abbildung 22: Gestaltwirksame Elemente	58
Abbildung 23: Besonders erwägenswerte Bausubstanz- Analyse	58
Abbildung 24: Förderkulisse- Baukultur in der Praxis	58
Abbildung 25: Eisenbahnstraße vor dem Umbau 2012	60
Abbildung 26: Eisenbahnstraße nach dem Umbau 2014	60
Abbildung 28: Masterplan Stadtmitte am Fluss, Machleidt + Partner, Atelier Loidl	62
Abbildung 27: Förderkulisse- Stadtmitte am Fluss.....	62
Abbildung 29: Berliner Promenade während des Umbaus.....	64
Abbildung 30: Berliner Promenade nach dem Umbau	64

Abbildung 31: Berliner Promenade vorher und nachher	64
Abbildung 32: Alt-Saarbrücken Vertiefungsgebiet	65
Abbildung 33: Collage aus den Skizzen des Workshops „Neu denken Ideen für einen lebendigen Stadtteil“, 2016	67
Abbildung 34: Städtebaulich-Freiraumplanerischer Wettbewerb Tallage Alt-Saarbrücken 1.Preis Bietergemeinschaft Kollmann Architekten (Saarbrücken), Latz + Partner (Kranzberg) und Schweitzer Ingenieure (Saarbrücken)	70
Abbildung 35: QuattroPole und Großregion.....	73
Abbildung 36: St. Johanner Markt	74
Abbildung 37: Markt auf dem St. Johanner Markt	74
Abbildung 38: Rathaus St. Johann	75
Abbildung 39: Willi-Graf Ufer	75
Abbildung 40: Masterarbeit „Nutzung, Wahrnehmung und Bedeutung öffentlich nutzbarer Räume in den gesellschaftlich vielfältigen Stadtteilen Aachen Nord und Alt-Saarbrücken“ Conny Fiebig und Alexandra Schipp	77
Abbildung 41: Saarbahn.....	78
Abbildung 42: Verkehrsentwicklungsplanung 2030	79
Abbildung 43: Carsharing Station Landwehrplatz.....	79
Abbildung 44: Onlinepräsenz Landeshauptstadt Saarbrücken	81
Abbildung 45: Ausgeprägter KFZ-Verkehrsraum.....	87
Abbildung 46: Ruhender Verkehr und überdimensionierter Straßenraum.....	87
Abbildung 47: Parkdruck in Alt-Saarbrücken Tallage	87
Abbildung 48: Angepasste Fuß- und Radverkehrsinfrastrukturen.....	88
Abbildung 49: Umbau der Wilhelm Heinrich-Brücke	88
Abbildung 50:Umgesetzte barrierefreie Bushaltestellen	88
Abbildung 51: Vorplatz Hauptbahnhof	88
Abbildung 53: Barock trifft Moderne	91
Abbildung 52: Eisenbahnstraße nach Umgestaltung	91
Abbildung 54: Grünzug am Staden.....	92
Abbildung 55Freiraumstruktur an der Saar	94
Abbildung 56: Cora Eppstein-Platz	95
Abbildung 57: Landwehrplatz	95
Abbildung 58: Grün und Freiflächen	97
Abbildung 59: Ludwigskirche	98
Abbildung 60: Schlosskirche	100
Abbildung 61: Schlossplatz	100

Abbildung 62: Zentrale Innenstadt	102
Abbildung 64: Bahnhofstraße	104
Abbildung 63: Europagalerie	104
Abbildung 65: Schwächenanalyse westliche Innenstadt St. Johann.....	106
Abbildung 66: Bahnhofstraße	107
Abbildung 67: Europagalerie	109
Abbildung 68: Europagalerie von Innen.....	109
Abbildung 69: Congresshalle, Ansicht aus der Hafenstrasse.....	111
Abbildung 70: Johannes-Hoffmann Platz	112
Abbildung 71: Ansicht Congresshalle aus Richtung AltSaarbrücken.....	112
Abbildung 72: Historische Ansicht Congresshalle	113
Abbildung 73: Historische Aufnahme der Congresshalle von der Alt-Saarbrücker Saarseite.....	115
Abbildung 74: Postmodernes Wasserspiel	116
Abbildung 75: Syntaktisches Konzept (Prof. Peter Latz)	116
Abbildung 76: Grünachse im Bürgerpark	118
Abbildung 77:Skatepark 2019	118
Abbildung 78: Alt- Saarbrücken, Tallage.....	121
Abbildung 79: Schwächenanalyse Alt-Saarbrücken Tallage	123
Abbildung 80: Übersicht Bildungsstandorte Alt-Saarbrücken.....	125
Abbildung 81: Resonanzen „Die langen Wellen der Utopie“	126
Abbildung 82: Monument dt. - fr. Baukultur im Saarland.....	127
Abbildung 83: Band 1. Resonanzen, 2019 „Die Französische Botschaft im Saarland“	127
Abbildung 84: Wohnungsbestand	128
Abbildung 85: Traditioneller Einzelhandel in der Eisenbahnstraße	130
Abbildung 86: Pingusson-Gebäude	132
Abbildung 87: Ludwigskirche	132
Abbildung 88: Historische Achsen	134
Abbildung 89: Aktuelle Verkehrslage St. Johann, R+T.....	135
Abbildung 90: Angepasste Verkehrslage St. Johann, R+T	136
Abbildung 91: Konzept Gesamtkonzept CCC 2.0, mit entfallenen Teilprojekten, LHS, 2021	150
Abbildung 92: Konzept Gesamtkonzept CCC 2.0, LHS	154
Abbildung 93: Konzept Licht im öffentlichen Raum zur Minimierung von Angsträumen CCC 2.0, LHS, 2021	156
Abbildung 94: Lichtrotation Expomedia, Quelle: GIU bzw. GIU/Haag	157

Abbildung 95: Ansicht Luisenbrücke heute, LHS, 2021	165
Abbildung 96: Aktuelle Spuraufteilung Luisenbrücke, LHS, 2021	166
Abbildung 97: Luisenbrücke, Skizze Begrünung	167
Abbildung 98: Luisenbrücke Bestand, Seitenansicht Baukonstruktion, Quelle: LHS	168
Abbildung 99: Luisenbrücke, Visualisierung Überdachung, LHS, 2021	169
Abbildung 100: Historische Ansicht Luisenbrücke	170
Abbildung 101: Lichtrotation Expomedia, Quelle: GIU bzw. GIU/Haag	173
Abbildung 102: Bestandssituation Reichstraße, Quelle: LHS	174
Abbildung 104: Bestandssituation Viktoriastraße heute, LHS 2021	176
Abbildung 103: Bestandssituation Viktoriastraße heute, LHS 2021	176
Abbildung 105: Bestand Spuraufteilung Viktoriastraße, VEP 2030 Innenstadtverkehrskonzept, LHS	177
Abbildung 106: Mögliche Spuraufteilung, Variante 1, VEP 2030 Innenstadtverkehrskonzept, LHS	179
Abbildung 107: Mögliche Spuraufteilung, Variante 2, LHS, Juli 2021	180
Abbildung 108: Viktoriastraße, Visualisierung Straßenraumkonzeption, VEP 2030 Innenstadtverkehrskonzept, LHS	181
Abbildung 109: Bestandssituation Westspange mit Rückstau, Quelle: LHS	182
Abbildung 110: Bestandssituation Westspange, Quelle: LHS	182
Abbildung 111: Bestandssituation Westspange, LHS 2021	183
Abbildung 112: Visualisierung Witterungsschutz Westspange, LHS, 2021	184
Abbildung 113: Bestandsfoto Roonplatz, Quelle: GIU	185
Abbildung 114: Schrägluftbild Bestandssituation Roonplatz, LHS, 2021	186
Abbildung 115: Bestandssituation Roonplatz heute, LHS 2021	187
Abbildung 116: Mögliche Ummarkierung Roonplatz, LHS,2021	188
Abbildung 117: Skizzenhafte Darstellung TP 19 Grüne Lunge Alt-Saarbrücken, LHS, 2021	191
Abbildung 118: Beispielhafte Nutzung Grüner Dächer, Stadtbibliothek Warschau, Quelle: https://warsawtour.pl/wp-content/uploads/2018/11/Ogr%C3%B3d-Biblioteki-Uniwersytetu-Warszawskiego-fot.-Warszawska-Organizacja-Turystyczna.jpg	192
Abbildung 119: Bestandssituation Kreuzungsbereich unter der Westspange, Quelle: GIU	194
Abbildung 120: Planskizze, TP 04 Kreisel unter der Westspange, VEP 2030 Innenstadtverkehrskonzept, LHS	196
Abbildung 121: 3-D Visualisierung, TP 04 Kreisel unter der Westspange, LHS, 2021	197
Abbildung 122: Bestandssituation Hafenstraße, Quelle: GIU	198
Abbildung 123: Hafenstraße Bestand, Blick in Richtung Westen, Quelle: LHS 2021	199
Abbildung 124: Bestandssituation Hafenstraße, Quelle: LHS	200
Abbildung 125: Bestandssituation Vorplatz Congresshalle, Quelle: GIU	202
Abbildung 126: bestandssituation St. Johanner Straße Kreuzungspunkt Trierer Straße	204

Abbildung 127: Bestandssituation St. Johanner Straße, Quelle: GIU	205
Abbildung 128: Bestandssituation St. Johanner Straße, LHS 2021	206
Abbildung 129: Bestandssituation St. Johanner Straße, LHS 2021	206
Abbildung 130: Planskizze TP 07 „Umgestaltung St. Johanner Straße, VEP 2030 Innenstadtverkehrskonzept, LHS.....	207
Abbildung 131: Bestandssituation Bürgerpark, Quelle: GIU	208
Abbildung 132: Bestandssituation Bürgerpark, Quelle: GIU	208
Abbildung 133: Vermüllung Wasserdächer, LHS, 2021	209
Abbildung 134: Luftbild Bestandssituation, LHS, 2021	211
Abbildung 135: Bestandssituation Wasserbecken & Treppenabgang Vorplätze in Bürgerpark, LHS, 2021	212
Abbildung 136: Zwischengang Agentur für Arbeit/ Wasserdächer, Quelle: LHS	214
Abbildung 137: Bestandssituation Congress-Steg hinter der Congresshalle	215
Abbildung 138: Bestandssituation, Abgang Congresshalle, Leinpfad, Quelle: LHS	216
Abbildung 139: Bestandssituation Faktoreistraße, Quelle: GIU	218
Abbildung 140: Bestandssituation Faktoreistraße, Quelle: LHS	220
Abbildung 141: Bestandssituation Kohlwaagstraße, Quelle: GIU	221
Abbildung 142: Bestandssituation Quartiersinterne Erschließung. LHS 2021	223
Abbildung 143: Bestandssituation Quartiersintere Erschließung, LHS 2021	223
Abbildung 144: Bestandssituation Quartiersintere Erschließung, Quelle: GIU	223
Abbildung 145: Bestandssituation Quartiersintere Erschließung, LHS 2021	224
Abbildung 146: Fahrradstraße Hohenzollernstraße, Quelle: LHS	225
Abbildung 147: Fahrradstraße Hohenzollernstraße, Quelle: LHS	225
Abbildung 148: Entwurf TP 16 Quartiersinterne Erschließung, Kollmann Architekten	226
Abbildung 149: Bestandssituation Roonstraße, Quelle: GIU	227
Abbildung 150: Bestandssituation Roonstraße, LHS 2021	228
Abbildung 151: Bestandssituation Stengelstraße (oben), Heuduckstraße (unten), Quelle: GIU	230
Abbildung 152: Entwurf TP 19, Grünes Rückgrat Heuduckstraße, Kollmann Architekten	231
Abbildung 153: Bestandssituation Congresshalle, Quelle: GIU	232
Abbildung 154: Ansicht auf die bestehende Congresshalle und den RZVK Parkplatz	233
Abbildung 155: Finanzaufteilung, Quelle: LHS/ GIU	238
Abbildung 156: Aufteilung des Projektvolumen, Quelle: LHS/ GIU	239
Abbildung 157: Darstellung der Fördergebiete	248
Abbildung 158: Organisationsstruktur Gesamtprojekt, LHS, Juli 2021	260

25. Anlagenverzeichnis

Anlage 1	Beschluss des Stadtrates vom 29.10.2019
Anlage 2	Rahmenkonzept Kurzfassung
Anlage 3	Beschluss Ministerrat vom 04.12.2019
Anlage 4	Beschluss des Stadtrates vom 03.12.2019
Anlage 5	Kooperations- und Finanzierungsvereinbarung
Anlage 6	Beihilfe
Anlage 7	Nutzungskonzept CCS Erweiterungsbau Ift
Anlage 8	Masterplan zur Sanierung der Straßenbeleuchtung
Anlage 9	Leitbild Digitalisierung
Anlage 10	Ablaufplan Modellvorhaben
Anlage 11	Tabelle Gegenüberstellung MV- CCC2.0 Gesamtkonzept
Anlage 12	Tabelle Gegenüberstellung MV- CCC2.0 Finanzkonzept
Anlage 13	Beschluss des Stadtrates vom 28.09.2021
Anlage 14	Information über Ministerrat vom Oktober 2021

KONTAKT

Landeshauptstadt Saarbrücken Bahnhofstraße 31

66111 Saarbrücken

Frau Zapper- Klein

Telefon +49 681 905-4122

Herr Heinrich

Telefon +49 681 905-4158

Telefax +49 681 905-4155

www.saarbruecken.de

26. Impressum

Herausgeberin Landeshauptstadt Saarbrücken **Redaktion und Konzeption**

Layout und Satz LHS, GIU FM KG

Bildnachweise Landeshauptstadt Saarbrücken, Alle Rechte vorbehalten Kartengrundlagen und Luftbilder Vermessungs- und Geoinformationsamt

© Fotografen: BeckerBredel, Steven Gläser, Gerd Kugelgen, Joachim Lischke, , Dirk Michler, Bernhard Schiestel. Die Verbundpartner Deutscher Werkbund Saarland e. V., Ministerium für Bildung und Kultur des Saarlandes, K8 Institut für strategische Ästhetik gGmbH der Hochschule der Bildenden Künste Saar; Kongress-Touristik Service GmbH; Landesbildstelle Saarland; Stadtarchiv Saarbrücken.

www.saarbruecken.de

Landeshauptstadt
SAAR
 **BRÜ**
CKEN