

4.2 MÜHLENVIERTEL

Als Handlungsraum Mühlenviertel wird der Bereich verstanden, der sich an den zentralen Versorgungsbereich der Innenstadt, nordöstlich ab Beethovenplatz, anschließt und bis zum Bahndamm reicht. Beide Straßenseiten der Dudweilerstraße und der Bereich Meerwiesertalweg/Schützenstraße werden mitbetrachtet.

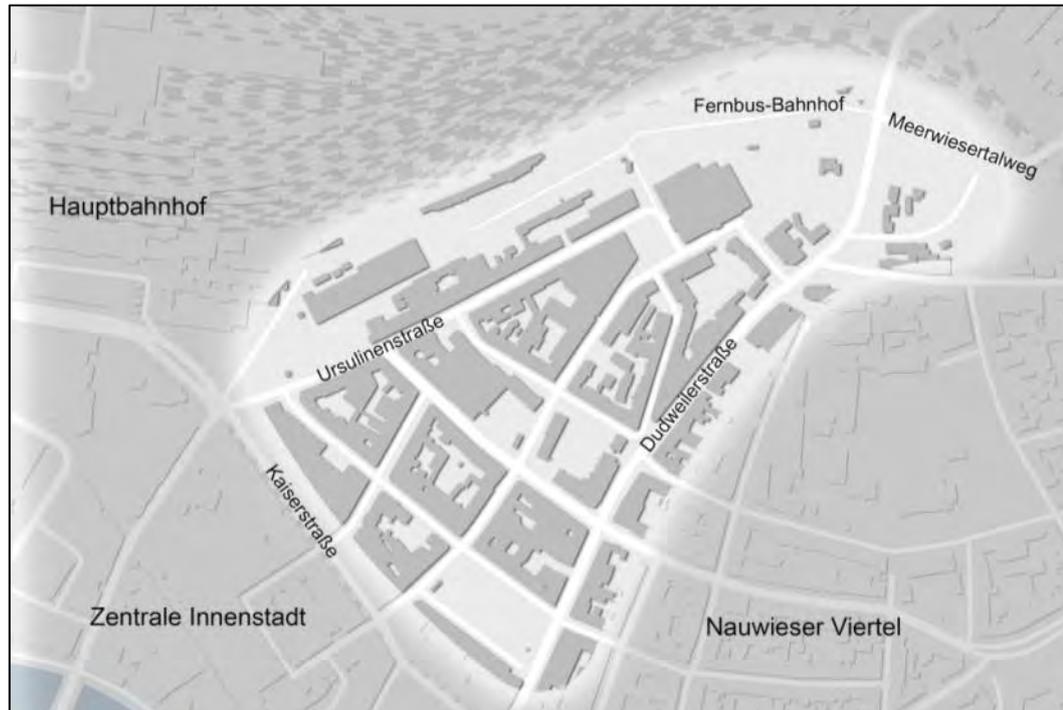


Abbildung 115: Handlungsraum Mühlenviertel

Quelle: LHS

4.2.1 Spezifische Probleme und Schwächen

Städtebau, Mobilität und urbane Freiräume	<ul style="list-style-type: none"> • Mit Büros und Wohnen gemischtes Gebiet in zentraler Lage. Gebäudebestand aus den 1920 bis 1970er Jahren, sehr dichte Bebauung, Mangel an Freiraum und Grün im öffentlichen Raum wie in den Blockinnenbereichen. • Es gibt einige Leerstände und Baulücken. • Trennwirkungen im Viertel lösen die Dudweilerstraße und Richard-Wagner-Straße aus. • Am Nordrand liegen undefinierte Raumsituation und unklare Nutzungsstrukturen und damit keine Aufenthaltsqualitäten. Die städtebauliche Funktion einer „Stadteinfahrt“ am Knoten Dudweilerstraße/Meerwiesertalweg ist stadträumlich nicht erkennbar. • Keine städtebauliche Integration des Fernbusbahnhofs. Mängel in der Erreichbarkeit und in der Erkennbarkeit und Zuwegung (fußläufig, ÖPNV), der Sicherheit und Mängel in der infrastrukturellen Ausstattung. • Nutzungskonflikte im öffentlichen Raum • Es liegt eine hohe MIV-Belastung der Dudweilerstraße und Richard-Wagner/Martin-Luther-Straße vor. • Es existiert „Schleichverkehr“ durch Schubertstraße/Ursulinenstraße. • Es gibt fehlende bzw. Mängel bei der Radinfrastruktur und hinsichtlich der Barrierefreiheit. • Hier herrscht sehr hoher Parkdruck im Straßenraum und in den Blockinnenbereichen, dagegen bestehen Restkapazitäten im Parkhaus Bormannspfad und Parkplatz Dudweilerstraße. • Es gibt keine öffentliche Zuwegung zu den Parkierungsflächen Bormannspfad aus dem Quartier heraus. • Nicht verträgliche Verkehrsbelastungen in der Richard-Wagner/Martin Luther-
--	--

	Straße und Dudweilerstraße sowie Defizite bei der Aufenthaltsqualität.
Demografie und Wohnen	<ul style="list-style-type: none"> • Einwohnerentwicklung im Distrikt 131 Hauptbahnhof seit den 1980er Jahren aus niedrigem Niveau kontinuierlich steigend. • Der Anteil an Familien mit Kindern, Jugendlichen und älteren Menschen ist Unterdurchschnittlich. • Wohnstandort für junge Leute in Ausbildung bzw. am Anfang des Berufslebens • Überdurchschnittliches Mietpreisniveau, Baualter und einige sichtbare Modernisierungsrückstände lassen auf Qualitätsmängel der Wohnungen schließen. • Es gibt eine überdurchschnittliche Leerstandsquote • Die Wohnumfeldqualität in Bezug auf Freiraum und Grün ist eingeschränkt. • Neue Wohnangebote liegen eher im hochpreisigen Bereich, Engpass bei den preisgünstigen Wohnungen.
Soziale Infrastruktur	<ul style="list-style-type: none"> • Es besteht ein privates Angebot für Kinderbetreuung und Senioren im „Alten Stadtbad“. • Bei Entwicklung des Nordrandes zu einem Wohngebiet entsteht ein zusätzlicher Bedarf an Einrichtungen.
Einzelhandel, Büro, Dienstleistungen	<ul style="list-style-type: none"> • Es gibt einen Biomarkt in der Dudweilerstraße, aber ein für den Einzelhandel schwieriges städtebauliches Umfeld begünstigt Mindernutzungen und „Trading Down“ in der Dudweilerstraße und Richard-Wagner-Straße. • Der Handelsstandort Tedox (Sulzbachstraße) ist von der Lage her nahe am Wohnquartier, bietet aber nicht das erforderliche Sortiment für die Nahversorgung. • Die Büro- und Dienstleistungsnutzungen sind eher kleinteilig, bei z.T. Leerständen von Büroflächen in den Obergeschossen.
Umwelt und Klima	<ul style="list-style-type: none"> • Hohe Schadstoff- und Lärmbelastung in der Dudweilerstraße und Richard-Wagner/Martin-Luther-Straße (hot-spots). • Die Wärmeinsel Innenstadt führt zu einer ungünstigen bioklimatischen Situation.
Grünflächen	<ul style="list-style-type: none"> • Insgesamt gibt es einen Mangel an begrünten Freiräumen (Öffentlich/Privat).

Landeshauptstadt Saarbrücken
 Teilräumliches städtebauliches Entwicklungskonzept Innenstadt

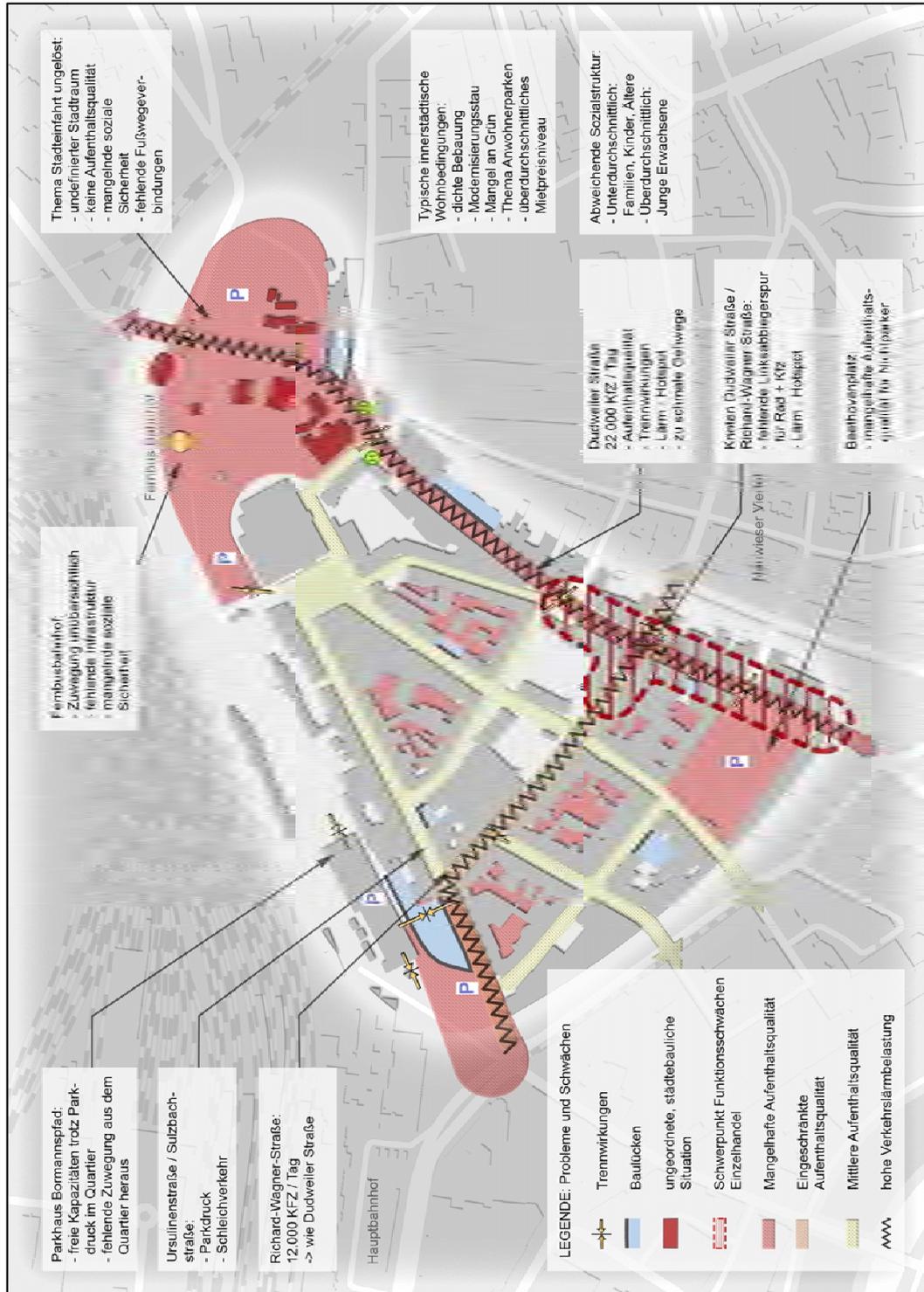


Abbildung 116: Probleme und Schwächen im Mühlenviertel
 Quelle: LHS

4.2.2 Spezifische Ziele und Potenziale

Am Nordrand des Mühlenviertels bis zum Bahndamm erstreckt sich eine für die städtebauliche Entwicklung der Innenstadt sehr wertvolle Restfläche. Die aktuelle Nutzung mit Tedox-Teppichmarkt, Fernbusbahnhof, dem Kontakthof der Drogenprostitution und Parkplätzen der Q-Park kann aus städtebaulicher Sicht nur eine Zwischenlösung sein. Der heutige Zustand ist damit zu erklären, dass dort seit den 1960er Jahren mit Hinweis auf die Planfeststellung und den Grunderwerb für eine autobahnähnliche Nordtangente keine sich verfestigende Bebauung, sondern nur Zwischennutzungen zugelassen wurden und auch private Grundstückseigentümer sich abwartend verhielten. In jüngster Zeit entstand durch städtische und private Entscheidungen wieder eine Dynamik (z.B. Fernbusbahnhof, Einrichtungshaus Maurer). Allerdings fehlt aktuell ein städtebauliches Gesamtkonzept.

Die Nutzung dieses Geländes hat großen Einfluss auf die Entwicklung des Mühlenviertels.

Ein entscheidender Impuls für die Entwicklung des Nordrandes ist von der im VEP 2030 vorgeschlagenen „kleinen Innenstadtumfahrung“ (VEP-Maßnahme D 4.1²⁰⁶) zu erwarten, siehe Kapitel 3.2.5.2.

Städtebau, Wohnen, Mobilität und Verkehrsinfrastruktur	<p>Ziele</p> <ul style="list-style-type: none"> • Im Sinne der Innenentwicklung (Potenziale im Innenbereich nutzen) ist das Mühlenviertel prädestiniert, zukünftig für das Wohnen in der Innenstadt eine stärkere Rolle zu spielen. Hierzu sind der Wohnungsbestand aufwerten und die Wohnumfeldbedingungen zu verbessern. Dabei soll die Multifunktionalität (Mischung von verträglichen Nutzungsarten) des Quartiers erhalten bleiben (z.B. wohnverträgliche Dienstleistungen, Büros). • Zur Verbesserung des Wohnumfeldes und zur Reduzierung der MIV-Belastung werden die Maßnahmen des VEP-Innenstadtkonzeptes beitragen (siehe unten). Im Gebiet selbst gilt es die Nahmobilität (insbesondere die Fuß- und Radverkehrsanbindung an die Innenstadt) auszubauen. • Trennwirkungen der Hauptverkehrsstraßen abbauen, Stärkung des Umweltverbundes (Fuß- und Radverkehr, ÖPNV), Barrierefreiheit ausbauen, „Stadt für Alle“, stadtverträgliche Organisation des ruhenden Verkehrs. <p>Potenziale und Ziele am Nordrand</p> <ul style="list-style-type: none"> • Am Nordrand des Mühlenviertels liegt die einzige größere zusammenhängende Entwicklungsfläche der Innenstadt mit unterschiedlichen Nutzungsoptionen. Für die städtebauliche Entwicklung wäre aus heutigem Kenntnis- und Diskussionsstand von folgenden Rahmensetzungen auszugehen: <ul style="list-style-type: none"> - Führung und Anschluss der Innenstadtumfahrung an den Knoten Dudweilerstraße/ Meerwiesertalweg möglichst weit nördlich, um die Entwicklungsflächen zu optimieren, - Berücksichtigung einer späteren ÖPNV-Trasse und Radverkehrsachse zur Universität in der Dudweilerstraße/ Meerwiesertalweg, - Städtebauliche Integration des Fernbusbahnhofs (bzw. Verlagerung in Zusammenhang mit einem neuen ÖPNV-Haltepunkt Richtung Meerwiesertal, - Stadträumlich sollten die neuen Gebäude in Höhe und Stellung die Bedeutung dieses Bereiches als nördliche „Stadteinfahrt“ markieren. Hier beginnt – im Gegensatz zur „Vorstadt“ an der Dudweilerlandstraße - die dichtere, innerstädtische Bebauung. Evtl. bauliche Ausgestaltung des Entrées mit dominanten Gebäuden, die als „Point de Vue“ (zentraler Punkt für Sichtachsen und Fußwegeverbindungen) platziert werden könnten, <p>Als Nutzungen (Alternativen) kommen in Frage:</p>
---	--

<p>Städtebau, Wohnen Mobilität und Verkehrsinfrastruktur</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Dichte Wohnbebauung (evtl. mit Anteil sozialer Wohnungsbau) und Nahversorgung, - Wissenschaftsstandort: Weiterentwicklung des Science Park - Konzeptes. Statt einer ausschließlichen Büronutzung sollte hier eine Durchmischung mit Wohnen, z.B. für Wissenschaftler/Studenten der neuen Forschungsinstitute angestrebt werden. Damit erhält dieser SciencePark einen innerstädtischen, urbanen Charakter, was ihn vom Universitätscampus unterscheidet, - Kleinteiliger Nutzungsmix Wohnen/Büro in strenger städtebaulicher Struktur, kein innenstadtrelevanter Einzelhandel (Ausnahme Nahversorgung). <div data-bbox="528 517 1390 956" style="text-align: center;"> </div> <p>Abbildung 117: Entwicklungsflächen am Nordrand des Mühlenviertels Quelle: LHS</p> <p>Potenziale und Ziele im Bestandsquartier</p> <ul style="list-style-type: none"> • Der Trend „Wohnen in der Stadt“ begünstigt zentrale Lagen wie das Mühlenviertel. • Hohes Zuwachspotenzial durch Aktivierung von Leerständen, Modernisierung von Altbausubstanz, Umwandlung von Büro zu Wohnungen. Das Potenzial zum Wohnen sollte durch Bebauungspläne mit das Wohnen begünstigenden Festsetzungen entwickelt werden (z.B. zur Zulässigkeit von Balkonen im Grenzabstand, Festsetzung eines besonderen Wohngebiets). • Die (langfristig mögliche) VEP-Maßnahme „kleine Innenstadtumfahrung“ eröffnet Umgestaltungsspielraum zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität bei allen belasteten Hauptverkehrsstraßen, z.B. Richard-Wagner-Straße, Dudweilerstraße – siehe Kap. 3.2.5. Sie gibt einen Impuls für Neubau in Baulücken: insbesondere Ursulinenstraße, weitere Baulücken: Sulzbachstraße, Dudweilerstraße. • Potenzial zur Entwicklung der Sulzbachstraße als interne „Achse der Nahmobilität“ (Fuß- und Radverkehr) zwischen zentraler Innenstadt und Mühlenviertel bis zum Nordrand. • Potenzial des ehemaligen Parkhauses Ursulinenstraße/Sulzbachstraße (ehemalige Simca-Garage) als Quartiersgarage. Das Gebäude befindet sich allerdings in Privateigentum.
<p>Soziale Infrastruktur</p>	<p>Ziel</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bedarfsgerechte Versorgung, Steigerung der Betreuungsquoten und Ganztageseinrichtungen. • Bei einer weiteren Zunahme von Wohnbevölkerung, z.B. durch Umwandlung von Büroflächen oder Neubau entsteht ein Bedarf an sozialer Infrastruktur, insbesondere Kinderbetreuung.
<p>Einzelhandel, Wirtschaft, Büro/ Dienstleistungen</p>	<p>Ziele</p> <ul style="list-style-type: none"> • Den zentralen Versorgungsbereich Innenstadt sichern. Das Mühlenviertel liegt außerhalb des zentralen Versorgungsbereichs, d.h. hier sollen keine Einzelhandelsbetriebe mit zentrenrelevanten Kernsortimenten angesiedelt werden. Aber: eine Nahversorgung sollte gewährleistet werden. • Mit einer Reaktivierung von leerstehenden Einzelhandelsflächen für Dienstleistungsnutzungen unter Beachtung der Sicherung und Stärkung der Multifunktionalität.

	<p>lität (Mischung von verträglichen Nutzungsarten).</p> <p>Potenziale</p> <ul style="list-style-type: none"> • Potenzial des Bereichs als zentral gelegenes, gemischtes Quartier für wohnverträgliches Arbeiten. • Siehe auch Städtebau. Nordrand als Standortpotenzial für einen weiteren „Science Park“ (Angebot an Büroflächen für „start ups“ aus dem universitären Umfeld), hier in Zusammenhang mit innerstädtischem Wohnungen. Die Büros könnten in den einen Stadteingang markierenden Hochhäusern entstehen. Begleitend wäre eine Verdichtung des ÖPNV-Angebotes sinnvoll: sowohl Richtung zentrale Innenstadt (besser noch HTW) als auch Richtung Universität.
<p>Umwelt und Klima</p>	<p>Ziele</p> <p>Senkung der Umweltbelastung, Minderung der Folgen des Klimawandels:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Lärmaktionsplan 2015 fortführen und Maßnahmen (Geschwindigkeit, Beläge, Fahrzeuge) umsetzen, • Luftqualität verbessern, • Saarbrücker Klimaschutzprogramm umsetzen (mehr Grün, weniger Verkehr, Schattenplätze, Reflektionsgrad erhöhen). <p>Potenziale</p> <ul style="list-style-type: none"> • Potenzial zur Verbesserung der Umwelt- und Wohnumfeldqualität durch Verminderung der Lärmbelastung der Hauptverkehrsstraßen (mögliche Aktionen: in der Richard-Wagner-Straße zulässige Geschwindigkeit auf Tempo 30 senken, bei Grundsanierungen der Fahrbahn lärmoptimierte Straßenbeläge einbauen, lärmreduzierte Fahrzeugflotte), siehe auch Mobilität. • Erstellung eines integrierten energetischen Quartierskonzeptes i.S. des EFRE (in einem festgelegten Städtebaufördergebiet). • Beachtung der Kaltluftabflusses aus dem Sulzbachtal zur Belüftung der Innenstadt. • Erhöhung des Vegetationsanteils durch mögliche Aktionen: Pflanzung von Straßenbäumen, Beethovenplatz entsiegeln und begrünen, Dach- und Fassadenbegrünungen in den Blockinnenbereichen. <div data-bbox="512 1176 1066 1520" data-label="Image"> </div> <p>Abbildung 118: Beispiel für Wohnumfeldverbesserung Ursulinenstraße Quelle: LHS</p>
<p>Grünflächen und urbane Freiräume</p>	<p>Ziele</p> <ul style="list-style-type: none"> • Qualitätvolle und gut erreichbare Freiräume für alle BürgerInnen. <p>Potenziale</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ein Impulsprojekt für das Mühlenviertel wäre die Umgestaltung des Beethovenplatzes in einen begrüneten, urbanen Freiraum. Der wegfallende Parkraum kann in der Tiefgarage entstehen. Dagegen spricht, dass dieser offene Parkplatz – im Gegensatz zu Tiefgaragen - bei den Besuchern der Innenstadt und der umliegenden Praxen, Kanzleien und Büros sehr beliebt ist und während der Bauzeit nicht zur Verfügung steht. Weitere Freiraumpotenziale, siehe Städtebau und Mobilität.

4.2.3 Handlungsvorschlag für das Mühlenviertel

Das Mühlenviertel ist eines der zentralen Wohnquartiere mit den daraus resultierenden typischen Problemen: dichte Bebauungsstruktur, zugeparkte Innenhöfe, keine Freiräume bzw. Grünflächen, laute Hauptverkehrsstraßen. Viele Wohnungen entsprechen nicht mehr den nachgefragten Qualitäten. Aus der Sicht der Landeshauptstadt ist diese Problemlage ähnlich wie in anderen innerstädtischen Gebieten. Maßnahmen der Stadterneuerung etwa nach dem besonderen Städtebaurecht sind nicht erforderlich. Das Gebiet ist sogar im Aufschwung mit der Tendenz, das Wohnen zu stärken. Private Investitionen wie zum Alten Stadtbad, Baulückenschließungen und Trendeinschätzungen der Immobilienwirtschaft²⁰⁷ zeigen positive Erwartungen von Investoren in die Entwicklung des Quartiers. Die Landeshauptstadt sollte diese Entwicklung zum Wohnen mit weiteren Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und zur Verbesserung des Wohnumfeldes begleiten.

Ein Handlungsanlass ergibt sich aus der ungeordneten Situation und dem städtebaulichen Potenzial des Bereiches an der Dudweilerstraße/Ursulinenstraße (Nordrand). Einerseits sollten sich zum Erhalt des Potenzials nicht noch weitere Nutzungen ohne ein städtebauliches Konzept verfestigen. Andererseits ist mit dem Ratsbeschluss über den VEP die Verwaltung gehalten, langfristig auf die Realisierung einer „kleinen Innenstadtumfahrung“ hinzuarbeiten.

Auch wenn die Innenstadtumfahrung derzeit noch nicht in Angriff genommen wird (siehe Kapitel 3.2.5.2), besteht Planungsbedarf, um die in Kapitel 4.2.2 Städtebau genannten Chancen und Potenziale, d.h. Weiterentwicklung der Mischung zwischen Wohnen und Dienstleistungen angemessen zu verfolgen. Insbesondere ist eine Konkretisierung der Planungsziele hinsichtlich der Nutzungen, der stadträumlichen Gestaltung und des Verkehrs notwendig. Für die Generierung stadträumlicher Vorstellungen wäre der städtebauliche Wettbewerb ein geeignetes Instrument. Die Trasse der zukünftigen Innenstadtumfahrung wäre im Vorfeld zu bemessen und festzulegen.

Zur Absicherung der Planung sind die entsprechenden planungsrechtlichen Instrumente (z.B. Vorkaufsrechte, Veränderungssperre, Bebauungsplan) frühzeitig einzusetzen.

²⁰⁷ Siehe Kapitel 2.4.2

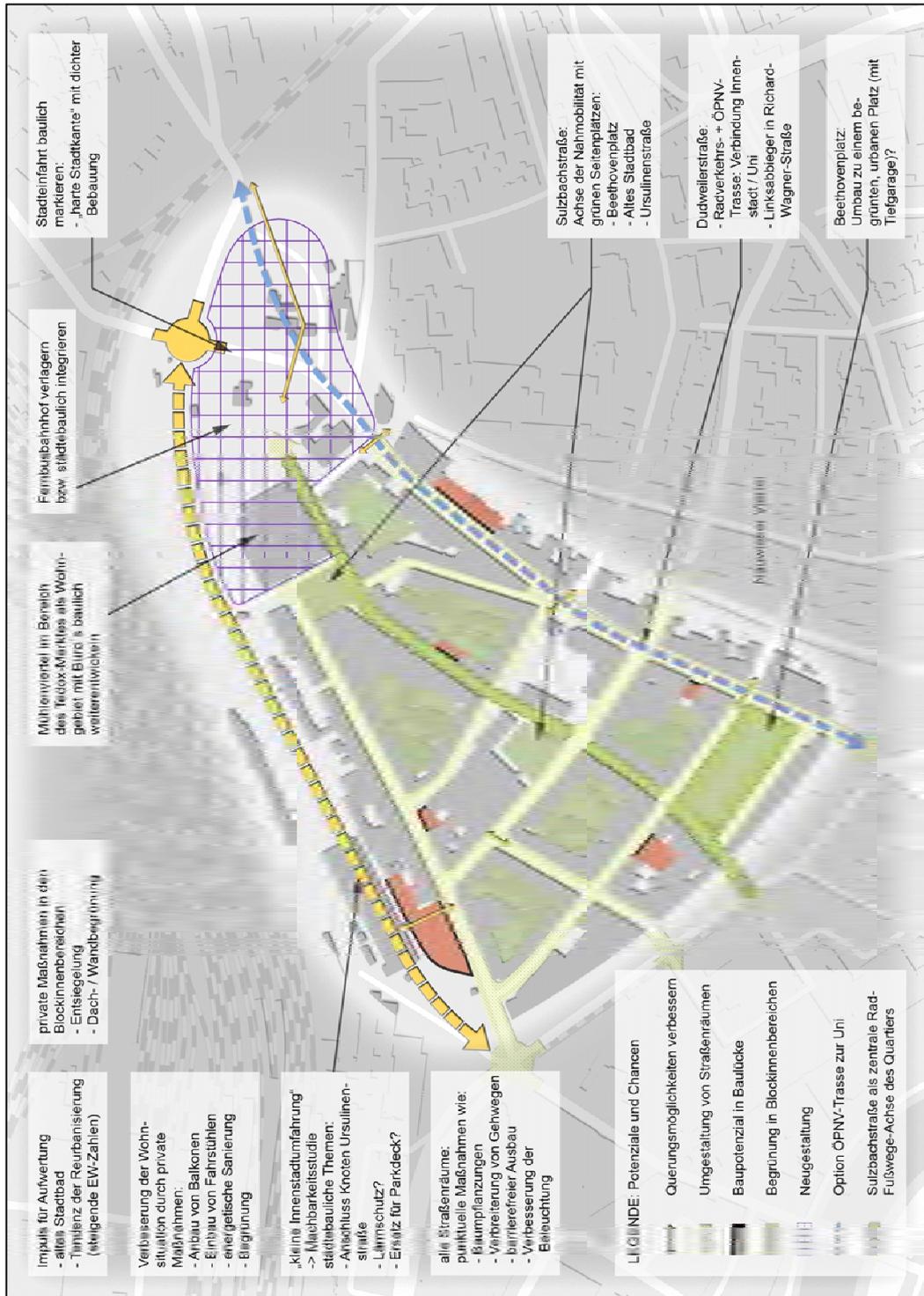


Abbildung 119: Potenziale und Chancen im Mühlenviertel

Quelle: LHS