

Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept Osthafen Saarbrücken

Impressum

Herausgeberin:
Landeshauptstadt Saarbrücken

Bearbeitung:

Amt für Stadtgrün und Friedhöfe
Dudweilerstraße 26-30, 66111 Saarbrücken
und Agence Ter.de GmbH
Hübschstraße 19, 76135 Karlsruhe

Erstellungsdatum: 18.06.2021

agenceter
LANDSCHAFTSARCHITEKTEN



Landeshauptstadt
**SAAR
BRÜ
CKEN**



Ministerium für
Inneres, Bauen
und Sport
SAARLAND



Landeshauptstadt
**SAAR
BRÜ
CKEN**

Inhaltsverzeichnis

1 Einleitung		4 SWOT-Analyse	S.60
1.1 Aufgabenstellung	S.6	5 Entwicklungsziele	S.66
1.2 Methodik und Inhalt	S.7	6 Abgrenzung Fördergebiet	S.68
2 Einbindung in die gesamstädtischen Planungen		7 Leitbild und Maßnahmenkonzept	
2.1 Städtebauliche Struktur	S.8	7.1 Handlungsfelder und Ziele	S.70
2.2 Freiraum und Klima	S.10	7.2 Maßnahmen	S.74
2.3 Tourismus	S.13	7.3 Umsetzungsstrategie	S.108
2.4 Bevölkerungs-/Wirtschaftsstruktur	S.14	7.4 Kosten- und Finanzierungsübersicht	S.110
3 Analyse Osthafen		8 Quellen & Abbildungsverzeichnis	S.112
3.1 Lage und Umfeld	S.16	Anhang	
3.2 Planungsrechtliche Situation	S.18	<i>Protokolle Beteiligungen</i>	
3.3 Städtebau und Erschließung	S.22	<i>Lageplan Leitbild, A0 1:1000</i>	
3.4 Altlasten und Lärmbelastung	S.26		
3.5 Anbindung	S.28		
3.6 Geschichte	S.34		
3.7 Landschaft und Klima	S.38		
3.8 Vorhandene Planungen und Konzepte	S.46		



Abb. 1: Luftbild Osthafen

1 Einleitung

1.1 Aufgabenstellung

Ziele

Die Landeshauptstadt Saarbrücken plant die zukunftsorientierte Weiterentwicklung des Umfeldes Osthafen. Ziele sind vor allem die Weiterentwicklung der Freiraumnutzung und -verbindung entlang der Saar, ein Sichtbarmachen der römischen Geschichte sowie eine städtebauliche Aufwertung. Grundlage dafür ist das Ergebnis des städtebaulichen und freiraumplanerischen Wettbewerbs von 2017 zu diesem Gebiet. Im Rahmen der Städtebauförderung "Zukunft Stadtgrün" soll mit dem Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzept (ISEK) ein städtebaulich freiraumplanerisches Konzept für den Standort Umfeld Osthafen als Grundlage für weitere Förderprojekte entwickelt werden.

Wichtige Funktionen des ISEK:

- » Selbstbindung: Das Leitbild ist Grundlage und Leitfaden weiterer Entscheidungen im Entwicklungsprozess des Osthafens für alle Beteiligten
- » Partizipation: Das ISEK benennt Maßnahmen, in denen Eigentümer, Öffentlichkeit und Behörden beteiligt werden
- » Städtebaufördermittel: Das ISEK Osthafen ist Grundlage für den Einsatz von Städtebaufördermitteln
- » Integration in die Finanzplanung: Das ISEK enthält ein Maßnahmenkonzept mit Finanzierungsübersicht

Flächenumgriff

Der Umgriff des Planungsbereichs für das Entwicklungsgebiet „Osthafen“ umfasst im Kern die nördlich des Hafenbeckens gelegenen Brach-, Frei- und überbauten Flächen. Der weitere Bereich prägt den Charakter des Kernbereichs wesentlich und stellt darum einen wichtigen Bestandteil des Betrachtungs- und Bearbeitungsraums dar. Der Flächenumgriff Umfeld Osthafen beträgt gesamt ca. 190.000 m²

Schwerpunkte

Schwerpunkte des ISEK sind die integrierte Erarbeitung:

1. Eines freiraumplanerischen Konzeptes unter besonderer Berücksichtigung:
 - » der landschafts- bzw. freiraumplanerischen Standortqualität
 - » einer Inwertsetzung des Bodendenkmals "Römerkastell"
 - » die Möglichkeiten der Nutzung für Veranstaltungen (Kultur- und Szenenutzung)
 - » der Einbeziehung von Naherholungsflächen
 - » der möglichen Schaffung von Retentionsraum
 - » eines Standorts für Reisemobile
 - » ggf. einer Erweiterung um touristische Nutzungen
2. Eines funktionalen Erschließungssystems einschließlich
 - » der erforderlichen Fuß- und Radwegeverbindungen und vor allem eines Durchgangs unter der Saarbahntrasse
 - » ggf. mit einem Haltepunkt der Saarbahn
3. Eines städtebaulichen Konzeptes
 - » unter Berücksichtigung der Bestandsnutzungen
 - » und einer funktionalen und gestalterischen Verknüpfung mit den umgebenen Nutzungen Freiraum und Natur sowie produzierendes Gewerbe, Handel und Dienstleistungen sowie des vorhandenen Freizeithafens
 - » mit zeitgemäßen und gebietsangepassten Gebäudetypen sowohl gewerblicher als auch ggf. untergeordneter wohnungswirtschaftlicher Art
 - » einer Aussage zur Gestaltung der Stadteingangssituation aus Richtung Ostspange

1.2 Methodik und Inhalt

Das vorliegende ISEK umfasst eine Bestandsanalyse des Osthafens sowie dessen Umfeld, die Analyse und Auswertung vorhandener Planungen und Konzepte innerhalb oder angrenzend an das Bearbeitungsgebiet. Verschiedene Akteure wurden im Rahmen von Abstimmungsterminen in den ISEK Prozess eingebunden und deren Interessen und Anliegen ausgewertet und integriert.

Als Ergebnis der Analyse und der Beteiligung werden Handlungsfelder definiert, die die wichtigen Angriffspunkte zusammenfassen und im Rahmen einer SWOT-Analyse im einzelnen bewerten und hierarchisieren. Das Ergebnis stellt sich in einem Leitbild dar, das alle Einzelmaßnahmen in ein schlüssiges Konzept zusammenfasst. Es dient als planerisches Instrument und Leitfaden für die weitere Entwicklung des Osthafens.

2 Einbindung in die gesamtstädtischen Planungen

2.1 Städtebauliche Struktur

Die folgenden Konzepte geben einen Überblick über die Stadtentwicklungspolitik Saarbrückens. Das Stadtentwicklungskonzept formuliert die Rahmenbedingungen und gesamtstädtischen Leitlinien, aufgrund derer die gesamtstädtischen Fachkonzepte entwickelt werden. Diese Konzepte bilden die Grundlage für konkrete Projekte und Maßnahmen der Integrierten Stadtentwicklung. Die für den Osthafen und dessen Umfeld relevanten Konzepte und Zielformulierungen werden im Folgenden kurz umrissen.

Stadtentwicklungskonzept Saarbrücken (STEK) 2009¹

Das Stadtentwicklungskonzept bietet den Orientierungsrahmen für eine integrierte Stadtentwicklungspolitik der Stadt Saarbrücken. Für eine zukunftsfähige Stadtentwicklung werden aus fachübergreifender Sicht Leitlinien und Ziele für die relevanten Belange des städtischen Lebens formuliert.

Aus den Handlungsfeldern:

- » „Saarbrücken fördert Lebensqualität und Urbanität“
- » „Saarbrücken setzt auf lebendige Stadtteile“
- » „Saarbrücken schützt Klima und Umwelt“

lassen sich Ziele für die Entwicklung des Umfeldes Osthafen ableiten. So trägt die Stärkung und Weiterentwicklung der Grün- und Freiräume wesentlich zur guten Aufenthalts- und Freizeitqualität bei. Abwechslungsreiche Freiräume dienen der Erholung und dem Sport, schaffen Verbindungen innerhalb der Stadt, sind Arbeitsplätze, Rückzugsräume, Spielflächen und Orte der Kommunikation. Zudem ist der Osthafen ein Ort der kreativen Begegnung und Kultur, den es zu stärken gilt. Auch für den grenzüberschreitenden Wassertourismus mit seinen ergänzenden Freizeitaktivitäten ist der Osthafen von Bedeutung. Mit der angrenzenden offenen Landschaft der St. Arnualer Wiesen spielen die Ziele des Klima- und Umweltschutzes eine herausragende Rolle bei der Entwicklung des Osthafens.

Von Relevanz sind :

- » die Sicherung und Erweiterung der Kulturlandschaft
- » die Freihaltung von Retentionsräumen
- » die Verbesserung der Luft- und Wasserqualität
- » der Schutz von Boden und Grundwasser
- » die Unterstützung von Umweltpädagogik und ehrenamtlichem Naturschutz

¹ Landeshauptstadt Saarbrücken, Stadtentwicklungskonzept, Saarbrücken 2009

Städtebauliches Entwicklungskonzept (SEKO) 2011²

Das Städtebauliche Entwicklungskonzept vertieft die Zielsetzungen des STEK für die räumlichen Rahmenbedingungen der Stadt. Mit seinen Fragen zur Stadterneuerung und städtebaulichen Entwicklung der gesamten Stadt verfolgt das SEKO einen integrativen und interdisziplinären Ansatz. Handlungsfelder des SEKO, aus denen sich Aussagen zur Entwicklung des Osthafens ableiten lassen, betreffen die Themenbereiche Tourismus, Freiraum und Klima / Umwelt. Formuliert werden jeweils längerfristig gültige Kernziele sowie die daraus abgeleiteten Maßnahmen. Hinsichtlich des Tourismus sollen die Potenziale des Flussraumes besser genutzt werden. Die Inwertsetzung des Osthafens wird als räumlicher Handlungsschwerpunkt mit der Möglichkeit, den Wassertourismus auszubauen, gesehen. Gestaltungskonzepte für Anlegestellen sowie die Einrichtung von Wasserwanderrastplätzen werden als Maßnahmen benannt. Von touristischem Belang ist ebenso die Schaffung von attraktiven „Entrées“ in die Stadt. Der Anschluss des Saar-Radweges an die Innenstadt für eine verbesserte Erreichbarkeit wurde weitgehend hergestellt.

Zum Handlungsfeld Freiraum werden Ziele hinsichtlich

- » „Urbane Freiräume“
- » „Vernetzung“
- » „Kulturlandschaft“

als Schwerpunkte der Freiraumentwicklung formuliert. Die Sicherung und der Erhalt bestehender Freiräume und deren Qualität wird als Grundlage für die Lebensqualität der Bürger, die Naherholung und den Tourismus, das Stadt- und Landschaftsbild, des ökologischen Wertes und der wirtschaftlichen Standortqualität gesehen. Gleichzeitig sollen Freiräume das Naturerlebnis in der Stadt ermöglichen und zur Anpas-

² Landeshauptstadt Saarbrücken, Städtebauliches Entwicklungskonzept Gesamtstadt, Saarbrücken 2011

sung an die Auswirkungen des Klimawandels beitragen. Der öffentliche Freiraum soll gut erreichbar sein und den unterschiedlichen Nutzern der Stadt verschiedene Möglichkeiten öffnen ohne auszuschließen.

Explizit wird der Osthafen bei der Aufwertung der Saarfleiräume für Naherholung und Tourismus aufgeführt. Ebenso soll der Wassersport gefördert und Hochwasserdurchfluß sowie Retentionsraum gesichert werden. Entlang der Saar, dem Rückgrat der Freiraumstruktur, besteht die Zielsetzung eines durchgehenden Grünzugs in den Saaraue mit einem vernetzenden Fuß- und Radwegesystem. Von Bedeutung war in diesem Zusammenhang die Umsetzung des Interreg-Projektes „Das Blaue Band der Saar“. Dem Römischen Vicus mit Straße am Osthafen und dem benachbarten Landschaftspark Halberg kommen als historische Freianlagen besondere Bedeutung zu. Diese sollen gesichert und für Bürger und Besucher erlebbar gemacht werden.

Innerhalb des Schwerpunktes „Kulturlandschaft“ können Ziele hinsichtlich der Anpassung an den Klimawandel sowie der Förderung einer naturnahen, urbanen Landwirtschaft für das Umfeld des Osthafens, insbesondere der St. Arnualer Wiesen, abgeleitet werden. Wiesen und landwirtschaftlich genutzte Flächen, vor allem entlang der Saar, sollen gesichert oder ausgeweitet werden. Sie tragen zur Kaltluftentstehung und -versorgung verdichteter Stadtquartiere bei. Auch wird der Aspekt der Naturerfahrung im Wohn- und Arbeitsumfeld angesprochen. Grünflächen und Gärten weisen in der Regel eine hohe Biodiversität auf. Der Ostspangenberg wird als Beispiel für eine herausragende Grünanlage aufgrund seltener Arten genannt. Als Leitlinien gelten die Sicherung der Möglichkeiten der natur- und stadtrandbezogenen Freiraumnutzung sowie das Angebot von Naturerlebnis in der Stadt.

2.2 Freiraum und Klima

Das Blaue Band der Saar – Die Saarachse 2002 -2014^{3,4}

Der Masterplan zum Regionalpark Saar identifiziert die Saarachse als wichtige Leitlinie und Entwicklungsachse des grenzüberschreitenden Entwicklungsraumes. Für einen grenzüberschreitenden Planungs- und Umsetzungsprozess zur Aufwertung und Entwicklung der urbanen Flusslandschaft haben deutsche und französische Kommunen und Kommunalverbände entlang der Saar, die RAG Montan Immobilien GmbH, der Verein Zukunft SaarMoselle Avenir und das Zentrum für Bildung und Beruf Saar gGmbH unter Moderation des Ministeriums für Umwelt, Energie und Verkehr das Projekt "Das Blaue Band" gestartet. Ziel war, eine grenzüberschreitende Raumentwicklung anzustoßen und neue Orte der Identifikation zu schaffen.

Im Rahmen der Raumanalyse zum Blauen Band ist der Osthafen unter den Aspekten „Stadtentwicklung und Städtebau entlang der Saar“ und „Das Saartal als Naherholungsraum und Tourismusdestination“ eingeordnet. Bei einer nachhaltigen und der Saar zugewandten Siedlungsentwicklung bieten brachliegende Altindustriestandorte Potenzial für interessante Freiraum- und städtebauliche Projekte. Zudem wird dem Osthafen, dem Schloss Halberg und den St. Arnualer Wiesen Potenzial für ein attraktives Ziel für den Wander-, Fahrrad- und Wassertourismus zugesprochen.

In der Raumvision „Saar leben“ wird Saarbrücken als eines der Leitprojekte definiert. Ziel war, das damalige Projekt „Stadtmitte am Fluss“ mit den Stadtteilen und Freiräumen an den Rändern der Stadt zu vernetzen. So soll u.a. der Landschaftspark Halberg von der Saar aus erschlossen werden. Längs der Saar wird eine verbesserte Verknüpfung saaraufwärts über die St. Arnualer Wiesen angestrebt.

Neben den Leitprojekten wurden von den Projektpartnern

zwei Leitmotive für den gesamten Projektraum des Blauen Bandes definiert. Die Saar und das Saartal sollen so stärker in das Bewusstsein der Bevölkerung rücken - „Sich mit dem Fluss bewegen“ und „Sich dem Fluss zuwenden“. Gemeinsames Marketing und Qualitätsstandards sowie ein einheitliches Informationssystem sind Voraussetzungen für den Ausbau von Flusstourismus und Wassersport. Als ein weiteres anspruchsvolles Ziel wird das „Schwimmen in der Saar“ genannt. Weitere Ziele neben der Wasserqualität sind die Schaffung von Zugängen zum Fluss sowie die Gestaltung der Ufer und Situationen an der Saar, die auch außerhalb der Badesaison nutzbar sind. Mit dem Leitmotiv „Sich dem Fluss zuwenden“ sollen die Städte wieder stärker an den Fluss gebracht werden. Die Aufwertung von Frei- und Erholungsnutzungen sowie die Belebung der Ufer durch neue Nutzer mit der Entwicklung neuer Wohn- und Arbeitsstandorte am Fluss stehen dabei im Mittelpunkt. Ebenso sollen fußläufige Verbindungen aus den Siedlungsbereichen an die Saar geschaffen und trennende Barrieren überwunden werden.

Im Rahmen des Projektes Das Blaue Band wurden im Bereich Osthafen das Ufer nördlich des Altarms durch die Herstellung von Wegeverbindungen und dem Bau einer Absturzsicherung auf der Kaimauer aufgewertet, zugänglich gemacht und an das übergeordnete Rad- und Fußwegenetz entlang der Saar angebunden.

Stadtklimatische Gesamtanalyse der LHS (2012)⁵

Für die Stadtklimatische Gesamtanalyse wurde eine modellgestützte Analyse zu den klimaökologischen und lufthygienischen Funktionen für das Stadtgebiet durchgeführt. In diesem Zusammenhang wurden die unterschiedlichen Teilflächen der Stadt nach ihren klimatischen Funktionen abgegrenzt und die klimaökologisch wichtigen Raumstrukturen herausgearbeitet: Siedlungsräume mit überdurchschnittlich hoher Wärmebelastung und nächtliche Kalt- und Frischluftströme, die zum Abbau der Belastungen beitragen, konnten definiert werden. Die Sicherung, Entwicklung und Wiederherstellung klima- und immissionsökologisch wichtiger Oberflächenstrukturen für die Erhaltung und Verbesserung günstiger bioklimatischer Verhältnisse der Siedlungsgebiete können daraus abgeleitet werden.

Die St. Arnualer Wiesen bilden eine Freifläche von sehr hoher bioklimatischer Bedeutung. Sie sind eine von 6 Kaltluftleitbahnen, die Saarbrücken mit Frischluft versorgt. Leitbahnen verbinden Kaltluftentstehungsgebiete und Belastungsbereiche und sind somit elementarer Bestandteil des Luftaustausches. Die östlichen Innenstadtsiedlungen werden ausschließlich von der Kaltluftleitbahn der St. Arnualer Wiesen mit Frischluft versorgt. Das eine hohe Wärmebelastung erzeugende Gewerbegebiet Ost mit einem hohen Versiegelungsgrad und die zukünftigen neuen Bebauungen im Umfeld der Mainzer Straße grenzen unmittelbar an.

Die St. Arnualer Wiesen werden eingestuft mit „Höchster Empfindlichkeit gegenüber Nutzungsänderungen“. Von Bedeutung sind der barrierefreie Zufluss zu dem bioklimatisch ungünstigen Siedlungsraum durch Vermeidung/Beseitigung baulicher und sonstiger Hindernisse sowie der Erhalt und die Vernetzung der Grün- und Freiflächen.



⁵ Landeshauptstadt Saarbrücken, Stadtklimatische Gesamtanalyse, Saarbrücken 2012

Abb. 2: Ausschnitt Stadtklimaanalyse Saarbrücken

³ Ministerium für Umwelt des Saarlandes, Das Blaue Band – Die Saarachse - Raumanalyse, Saarbrücken 2009

⁴ Ministerium für Umwelt, Energie und Verkehr des Saarlandes, Das Blaue Band – Die Saarachse - Raumvision, Saarbrücken 2010

Freiraumentwicklungsprogramm 2008⁶

Das Freiraumentwicklungsprogramm diente vor gut 10 Jahren einer Neuorientierung in der Freiraumpolitik der Landeshauptstadt Saarbrücken. Es wurde aufgestellt, um die Grün- und Freiräume der Stadt an die Veränderungen der Stadtentwicklung anzupassen. Zielsetzung war, das Stadtbild und die Stadtentwicklung durch Qualifizierung und Profilierung der Freiräume positiv zu beeinflussen, den Strukturwandel und Transformationsprozess aufzugreifen und Prioritäten und Gestaltungsschwerpunkte zu formulieren. Öffentliche Ressourcen sollten auf wesentliche Handlungsfelder konzentriert werden, um damit die Unterhaltungskosten langfristig nachhaltig zu gestalten.

Im Freiraumstrukturkonzept wird das Umfeld des Osthafens dem „Stadtgrün – Stadtränder und grüne Inseln“ als dem Grundgerüst der Freiräume zugeordnet. Das sind die Nahtstellen zwischen innen und außen, die Stadt(innen)ränder und die großen Freiraumstrukturen entlang der Saar und den Grünzügen der Seitentäler und Talauen. Extensivierung der Gestaltung und Pflege gehen mit einer Förderung der naturnahen Entwicklung und individuellen Aneignung einher, die trotz reduzierter Unterhaltungsmaßnahmen ästhetisch ansprechende Freiräume hervorbringen sollte. Darüber hinaus sollen aber auch Potentiale, die der Fluss für Tourismus, Freizeit und Veranstaltungen bietet, genutzt und entwickelt werden. Das Ziel war, den Fluss als Ort für Freizeit und Erholung ins Bewusstsein der Bürger*innen zu rücken, so auch den Osthafen.

Im Freiraumentwicklungsprogramm werden die St. Arnualer Wiesen als Vorbild für eine funktionierende Nutzungsüberlagerung von land- und forstwirtschaftlicher Nutzfläche angeführt. Sie stellen ein ökologisch wertvolles und stadtnahes, intensiv genutztes Erholungsgebiet dar.



Abb. 3: St. Arnualer Wiesen

Heute, über 10 Jahre später, haben sich die Herausforderungen an den öffentlichen Freiraum wiederum deutlich verschoben. Erfolgreiche Freiraumpolitik muss nun auch als Krisenmanagement fungieren und den Freiraum mit resilienten Strukturen ausstatten. Dies gilt besonders im Hinblick auf die Folgen des Klimawandels und einer verstärkten Nutzung der Freiräume durch die Bevölkerung, nicht zuletzt infolge sozialer Integration und als Folge der Pandemie. Abzuleitende Maßnahmen müssen verstärkt verknüpfenden Konzepten und Ansätzen hinsichtlich sozialen, kulturellen, ökologischen und ökonomischen Belangen unterliegen. Aus diesem Grund erfolgt aktuell eine Überarbeitung des Freiraumentwicklungsprogramms.

2.3 Tourismus

Tourismusstrategie Region und Landeshauptstadt Saarbrücken 2025, (2020)⁷

Aufbauend auf den in den letzten Jahren erarbeiteten solidären Strategien „Tourismusstrategie Region Saarbrücken 2020“ und „Touristische Zielsetzung Landeshauptstadt Saarbrücken 2020“ wird mit der Tourismusstrategie Region und Landeshauptstadt Saarbrücken die Zielsetzung verfolgt, touristische Alleinstellungsmerkmale zielgerichteter und nachhaltiger zu vermarkten. Städtische und kommunale sowie touristische Entscheidungsträger aus Saarbrücken und der Region sowie zentrale Leistungsträger aus dem Tourismussektor haben erstmals an einer gemeinsamen Positionierungsstrategie -unter der Federführung von Regionalverband und Landeshauptstadt Saarbrücken- gearbeitet.

Aufbauend auf der Analyse wurde gemeinsam die Positions- und Potenzialbestimmung für Landeshauptstadt und Region abgestimmt. In der Konzeptionsphase wurde eine klare Positionierungsstrategie in Hinblick auf Ziele, Zielgruppen und Profilt Themen sowie Zielmärkte erarbeitet. Die Kernbotschaft lautet: „Kreativ-Region und Hauptstadt des guten Geschmacks“. Innerhalb der drei freizeittouristischen Profilt Themen „Lebensraum“, „Kunst und Kultur“ und „Naturraum“ ließe sich der Osthafen mit seinem Umfeld aufgrund seines angedachten weitgefächerten Angebotspektrums gut einordnen.

Die Tourismusstrategie bildet die Basis für ein systematisches Umsetzungsmanagement in gemeinsamer Verantwortung der Akteure. Der Umsetzungsplan umfasst 7 Handlungsfelder und 11 ausgewählte Schlüsselprojekte zur Steuerung tourismusfördernder Prozesse.

⁶ Landeshauptstadt Saarbrücken, Freiraumentwicklungsprogramm der Landeshauptstadt Saarbrücken, Saarbrücken 2008

⁷ Regionalverband und Landeshauptstadt Saarbrücken, Tourismusstrategie, Saarbrücken 2020

2.4 Bevölkerungs- und Wirtschaftsstruktur

Bevölkerungs-/Wirtschaftsstruktur im erweiterten Umfeld des Osthafens

Die Landeshauptstadt Saarbrücken hat sich im Rahmen des Strukturwandels vom Industriestandort (Bergbau, Stahlindustrie) in eine Universitäts-, Kongress-, Messe- und Einkaufsstadt und zum wirtschaftlichen und kulturellen Zentrum des grenzüberschreitenden Ballungsraumes Saar-Moselle entwickelt.

Die Aufgabe des Standorts der Rhenania/Lagera Ende der 1960er Jahre bedeutete für den Osthafen auch das Ende der Hafennutzung für den Waren- und Güterverkehr. In den bestehenden Gebäuden und Silos von Rhenania haben sich zum Teil Subkultur und Kreativwirtschaft angesiedelt. Der Hafen wird von Vereinen für Freizeit und Wassersport genutzt.

Das Umfeld des Osthafens wird aktuell noch von gewerblichen Nutzungen beherrscht. Der Rückgang der Lebensmittel- und fleischverarbeitenden Industrie und zuletzt der Markthalle hat jedoch die Notwendigkeit einer umfassenden städtebaulichen Unstrukturierung

angestoßen. Diesem Umstand wird bereits mit Änderungen von Bebauungsplänen Rechnung getragen. Durch die verkehrlich gute Lage ist der Standort für großflächigen Einzelhandel und hochwertige Büroflächen sehr interessant. So hat sich mit der Möbel Martin GmbH & Co. KG ein Einzelhandel mit großflächigen Stellplatzflächen angesiedelt. In dem als "City-Ost" bezeichneten Entwicklungsgebiet nördlich der Bahngleise entstehen erste auch in der Höhe besondere Bürostandorte, die weiter wachsen sollen und dem Stadtteil ein neues Gesicht geben. Wohnnutzungen sind im weiteren Umfeld wegen Emissionsproblemen nicht realistisch. Gegenüber des Möbelhauses ist mit der Saar Metallwerke GmbH ein metallverarbeitender Betrieb angesiedelt. Dieser zeugt von dem immer noch präsenten industriellen Kern, bei dem der Metallbau und die Zulieferindustrie für den Fahrzeugbau eine wichtige Rolle spielen.

(Sub)kulturelle Zwischennutzungen in ehemaligen Betriebsstätten machen das Gebiet für Teile der Stadtgesellschaft attraktiv, werden aber auch durch Nachnutzungen verdrängt. Ein wichtiges Ziel der Stadt Saarbrücken ist es daher, den vorhandenen und auch neuen kulturellen und kreativen Akteuren am Osthafen eine dauerhafte Bleibe zu schaffen.

FAZIT

Die Entwicklung des Osthafens ist nun schon seit längerem im Fokus der Stadtentwicklung. Er verknüpft wie kaum ein anderer Ort Saarbrückens vielfältige Belange des städtischen Lebens und die Verbindung von Stadt und Land. Heraus-kristallisiert haben sich seine Bedeutung als Ort für Kultur, Freizeit, Wassersport und –tourismus sowie Klima- und Umweltschutz. Jungen Kreativen bietet er Arbeitsplatz und Bühne.

Mittlerweile wurden und werden gute Voraussetzung für eine Entwicklung des Gebiets geschaffen: Infolge der Ansiedlung des Möbelhauses wurde die Grünfläche um das Römerkastell vollständig entsiegelt. Die Flächen liegen nun komplett in öffentlicher Hand. Der Verkauf des Rhenaniagebäudes für eine umfassende Nachnutzung steht bevor, ebenso eine Nutzungsänderung auf dem Grundstück östlich des Silos. Als Bindeglied zwischen den hoch verdichteten Stadtteilen St. Johann und Brebach soll der Osthafen zu einer attraktiven Stadtlandschaft entwickelt werden, die eine offene und vielfältige Nutzung und Zugänglichkeit für die Bewohner ermöglicht.

3 Analyse Osthafen

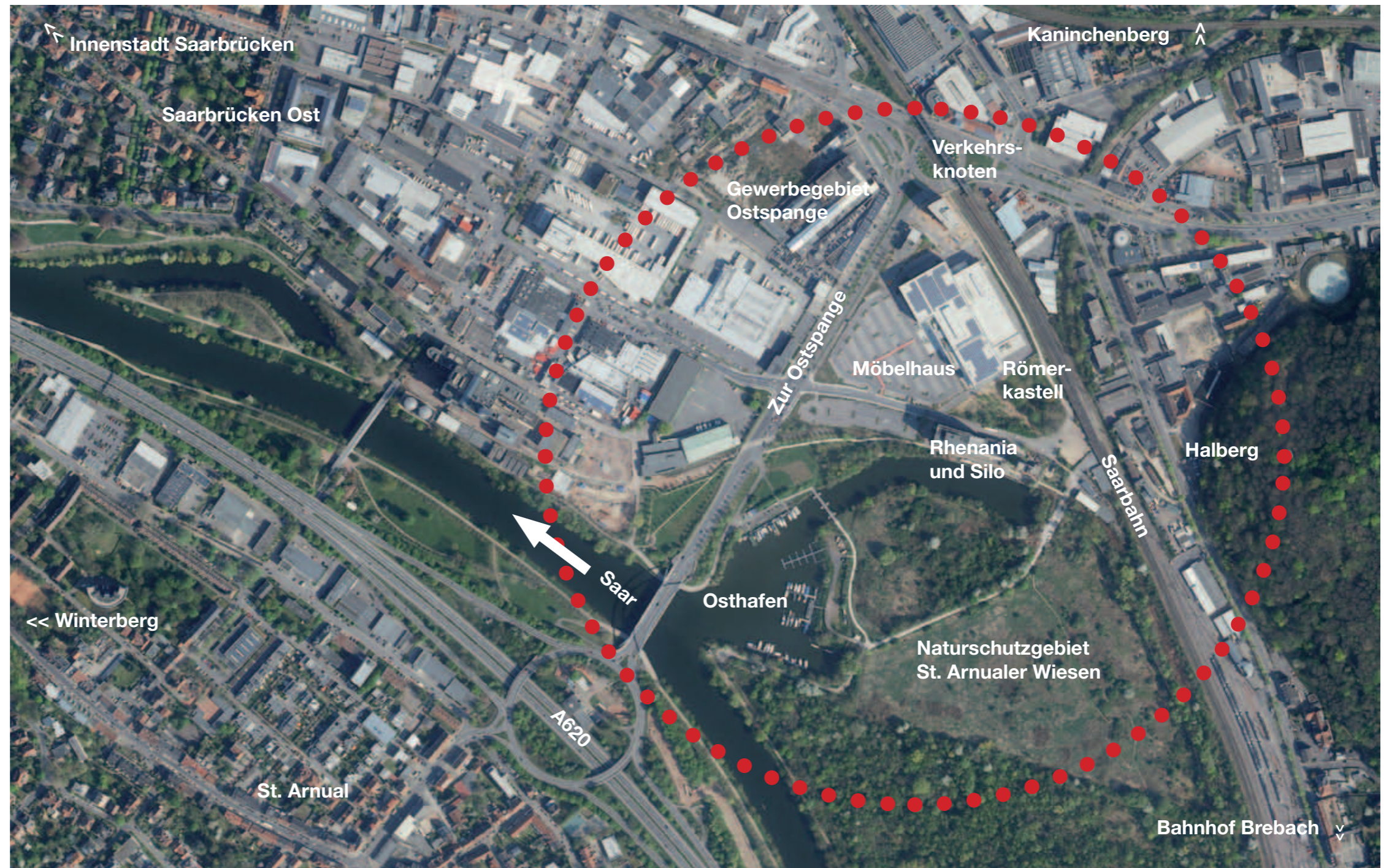
3.1 Lage und Umfeld

Der Osthafen liegt am östlichen Rand von Saarbrücken im Stadtteil St. Johann. Gerahmt wird das Gebiet von drei linearen Infrastrukturen: der Bahnlinie der Saarbahn im Osten, der Straße "Zur Ostspange" im Westen und der Saar, deren Altarm sich heute, nach mehrfacher Überformung durch unterschiedliche Flächenbelegungen, als das Hafenbecken des Osthafen darstellt.

Räumliche, städtebauliche und funktionale Einordnung

Zentrale Bereiche, die den Standort Osthafen definieren, sind:

- » der Saar-Altarm bzw. die Lage am Wasser
- » der Natur- und Erholungsraum der St. Arnualer Wiesen
- » die drei Erhebungen: Halberg, Kaninchenberg und Winterberg
- » die Erschließungsachsen der Straße "Zur Ostspange" und der Bahnlinie in Richtung Sarreguemines
- » das „Gewerbegebiet Ostspange“ auf der gegenüberliegenden Straßenseite „Zur Ostspange“
- » das Denkmal „Römerkastell“
- » die Nutzung der Silo- und Hafenanlage durch die Kreativszene
- » das Einrichtungshaus



● ● ● ● Betrachtungsraum

Abb. 4: Osthafen im Kontext

3.2 Planungsrechtliche Situation

Eigentumsverhältnisse

Ein Großteil der Flächen des Betrachtungsraumes, inklusive der Wasserfläche des Osthafens, befinden sich im Besitz der Landeshauptstadt Saarbrücken.

Ein Teil der Wasserfläche mit den verschiedenen Bootsanlegern ist unter Bundesverwaltung (Bundeswasserstraße Mosel-Saar-Lahn).

Das Rhenania-Gebäude ist momentan noch im Besitz einer städtischen Gesellschaft. Aktuell wird der Verkauf an einen

privaten Investor ausgeschrieben. Die Fläche vor Rhenania und Silo ist im Eigentum der ESLL - Energie Saar Lor Lux AG. Die Grundstücke nördlich und südlich der Straße "An der Römerbrücke" sind im Besitz der Möbel Martin GmbH & Co. KG, die 2019 hier ein Einrichtungshaus mit Stellplätzen realisiert hat.

Ein weiterer Eigentümer sind die Stadtwerke, die Teile des Ostspangens im Anschluss an das Heizkraftwerk und einen bahnp parallelen Streifen zwischen St. Annualer Wiesen und Saarbahntrasse besitzen.



Abb. 5: Eigentumsverhältnisse

- Stadt
- Stadtwerke
- Bahn
- Bund Straßen / Flächen
- Bund Sonstige
- Land Sonstige



Abb. 6: Bebauungsplan Osthafen

Bebauungsplan⁸

Das Gewerbegebiet westlich der Straße „Zur Ostspange“ ist Teil des Bebauungsplans „135.06.00 Gewerbegebiet Ostspange“, in dem bis heute auch die Fläche der Standortentwicklung Osthafen liegt. 1995 in Kraft getreten, legt er neben den gewerblichen Nutzungen in diesem Bereich auch das Verhältnis zwischen der Bebauung und dem Straßenraum durch eine Baulinie entlang der Hauptachse fest, welche jedoch mit Ausnahme des Burger-King-Gebäudes nur westlich der Straße umgesetzt wurde.

Im BPlan ist der Ostenspangepark als öffentliche Grünfläche gesichert.

Für die Fläche des Einrichtungshauses wurde ein neuer Bebauungsplan aufgestellt – 135.06.04 "Osthafen". Dieser hat die formelle Planreife des Verfahrens erreicht.

Link zum BPlan 135.06.04 "Osthafen":

https://www.saarbruecken.de/leben_in_saarbruecken/planen_bauen_wohnen/bebauungsplaene/bebauungsplan_osthafen

Ergänzend dazu, soll in ein einem zweiten Teil die Überplanung der Flächen südlich der Straße „An der Römerbrücke“ bis zur Bahntrasse und zum Naturschutzgebiet „St. Arnualer Wiesen“ neu erfasst werden.

Flächennutzungsplan⁸

Eine Änderung des Flächennutzungsplan des Regionalverbands ist im Zuge der Gesamtentwicklung erforderlich. Im aktuell gültigen Flächennutzungsplan sind die Flächen des Geltungsbereiches des B-Plans „Ostspange“ überwiegend als gewerbliche Bauflächen ausgewiesen. Der Bereich des Römerkastells wurde bislang als Sonderbaufläche „Denkmal“ gekennzeichnet. Zukünftig wird die Fläche inklusive der Gewerbefläche südlich des Denkmals als Grünfläche mit der Kennzeichnung Bodendenkmal „Römerkastell“ dargestellt. Des Weiteren umfasst das Plangebiet bzw. der Geltungsbereich des künftigen Bebauungsplanes Straßenverkehrsflächen der B51 sowie im Süden eine Teilfläche eines Überschwemmungsgebietes (vorläufige Ausweisung). Die Teiländerung des Flächennutzungsplanes, unter Berücksichtigung der o.g. Belange, erfolgt im Parallelverfahren zur Aufstellung des Bebauungsplanes „Ostspange“ für die Gesamtentwicklung.



Abb. 7: Ausschnitt aus dem Flächennutzungsplan (Stand 2017)

Landschaftsplanung

Der Landschaftsplan des Regionalverbands Saarbrücken formuliert u.a. die Sicherung von Grünzäsuren, Freiraumverbindungen und begleitenden Wegeverbindungen entlang des Altarmverlaufs sowie die Sicherung der Auen, des Klima- und Hochwasserschutzes und die Offenlandnutzung der St. Arnualer Wiesen. Die Fläche zwischen südlichem Hafenbeckenrand und St. Arnualer Wiesen ist als Freizeit- und Erholungsfläche ausgewiesen.



Abb. 8: Ausschnitt aus dem Landschaftsplan

- Sicherung Grünzäsuren
- ◆ Sichtschutzpflanzung
- Sicherung Auen, Klima- und Hochwasserschutz
- Grünfläche
- Offenlandnutzung
- Freizeit- und Erholungsfläche
- Freizeiteinrichtungen

Fazit

Die im Landschaftsplan formulierte Grünzäsur wird heute von der Hafenkante Osthafen unterbrochen und taucht beidseits der Straßenbrücke nur fragmentarisch auf. Zusammen mit den grünen Uferflächen bilden die Baumvolumen jedoch eine räumlich wichtige Schicht. Dahinter kann sich städtebaulich der Schwung des Altarmverlaufs mittels baulicher Kante materialisieren. Das Grüne "Saar-Vorland" bleibt eine wichtige Grünfläche, die mit den grünen Uferzonen saarabwärts vernetzt ist und die von Bebauung weitgehend freigehalten werden soll. Die städtebauliche Ergänzung südlich der Straße "An der Römerbrücke" ist als Gewerbegebiet (eingeschränkt) festgesetzt.

Eine Wohnnutzung ist aus Gründen der Lärmbelastung an dieser Stelle ausgeschlossen. Städtebaulich handelt es sich um eine wichtige Fläche, die langfristig zur Bildung des Stadtentrées beitragen muss.

Der Weg entlang der Bahnleise mit Widmung als Fußweg ist eine wichtige Nord-Süd Verbindung zwischen Verkehrsknoten/Haltestelle Römerkastell und Osthafen.

Das Römerkastell ist als öffentliche Grünfläche mit Zweckbestimmung Parkanlage definiert. Zuvor handelte es sich um eine „Sonderbaufläche Denkmal“.

Die Halbinsel gegenüber des Osthafens kann als ausgewiesene Freizeit- und Erholungsfläche wichtige Impulse in der Neuausrichtung des Areals setzen. Eine ähnliche, wenn auch deutlich extensivere, Funktion ist auch mit der Offenlandnutzung auf den St. Arnualer Wiesen zu erwarten.

⁸ Landeshauptstadt Saarbrücken, Bebauungsplan Nr.135.06.04 „Osthafen“, Begründung mit Umweltbericht, Saarbrücken 2018

3.3 Städtebau und Erschließung



Abb. 9: Schwarzplan Bestand

Bestehende Städtebauliche Strukturen

Die vorhandenen baulichen Strukturen unterschiedlicher Maßstäblichkeit und Ausrichtung zeichnen sowohl die naturräumliche Setzung mit Saar und Saarlarm als auch die großen Infrastrukturtrassen von Bahn- und Straßennetz nach. Durch die durch Strukturwandel ausgelösten Mängel im Umfeld des Osthafens zeigt sich der für Saarbrücken wichtige Stadeingang in einem eher schlechten Licht. Mit anderen Nutzungen und neuen Gebäuden werden erste Aufwertungs-tendenzen sichtbar, auch wenn mittelfristig Leerstand, nicht adäquate Zwischennutzungen und Brachflächen das Bild prägen werden.

Die wichtigsten Stadtbausteine sind:

- (1) Hochpunkt am Kreiverkehr
- (2) Städtebauliche Kante Gleise/Altarm
- (3) Möbel Martin
- (4) GAMOR (in Bau) und Heizkraftwerk mit Turm
- (5) Rhenania und Silotürme

Zukünftige Entwicklungsgebiete:

- (6) City Ost
- (7) Gewerbegebiet Ostspange

Hafennutzung und Rhenania

Die Hafennutzung des Osthafens begann mit der Ansiedlung der LAGERA GmbH in den 1920er Jahren (Transport, Lagerung und Vertrieb von Nahrungsmitteln, Baustoffen und anderen Verbrauchsmaterialien für die Industrie). Die Gleise am Ufer stammen von einem fahrbaren Kran, der zum Be- und Entladen von Schiffen und Waggons genutzt wurde.

In den 60-er Jahren wurde aus LAGERA und Rhenania die "Rhenania-Lagera GmbH". In dieser Zeit entstanden die heutigen Gebäude und das Silo.

Das Rhenania-Gebäude und der Silo-Turm dominieren heute aufgrund ihrer großen Kubaturen neben dem Einrichtungs-haus den Standort.

Das Rhenania-Gebäude befindet sich noch im Eigentum der Stadt, aktuell laufen jedoch Verkaufsverhandlungen mit einem privaten Investor. Das Silo wurde vor 5 Jahren von der Firma Greencells gekauft. Genutzt werden Rhenania und Silo zur Zeit nur zur einem kleinen Bruchteil: als Eventstätte, Treffpunkt für Künstler (Künstlerkollektiv Sektor Heimat e.V) und Gaststätte mit Biergarten.



Abb. 11: Möbel Martin

Möbelmarkt

Der Baukörper des Möbelmarktes orientiert sich im Nord-Osten des Plangebietes mit der Rückfront zur Bahnlinie und der gut sichtbaren Eingangsfront zur Ostspange. Aufgrund seiner außerordentlichen Größe dominiert der Baukörper das Umfeld. Der vorgelagerte Stellplatzbereich nimmt den kompletten Bereich zwischen Möbelhaus und der Straße „An der Römerbrücke“ ein. Südlich der Straße „An der Römerbrücke“ hat Möbel Martin weitere Grundstücke erworben. Hier sind ebenfalls Stellplatzflächen für das Möbelhaus.

Da es sich hier um Privatflächen der Möbel Martin GmbH & Co. KG handelt, ist an dieser Stelle ein überzeugendes Konzept bzw. eine wirtschaftliche Umsetzbarkeit der gemachten Vorschläge von besonderer Bedeutung. Andererseits sollte das Gesamtkonzept notfalls auch ohne eine Überbauung dieser Fläche funktionieren.



Abb. 10: Silo und Rhenania

Nutzungen

Der Osthafen zeugt heute noch vom früheren Saarverlauf sowie die Kaimauer von der früheren Hafennutzung. Das nördlich des Hafens angrenzende Gebiet wird heute flächenmäßig durch ein Einrichtungshaus dominiert. Optisch prägnant ist auch die Bebauung entlang des Saar-Altarms, vor allem das in den 1960er Jahren entstandene und seit vielen Jahren leerstehende Rhenania-Gebäude und das östlich dahinter liegende Silo. Ergänzt werden diese zwei Bebauungsschwerpunkte im unmittelbaren Umfeld des Hafens durch verschiedene gewerbliche Nutzungen (Löwen Play, Umwelt Walter usw.), durch Freiflächen westlich und östlich der „Ostspange“ sowie durch die „St. Arnualer Wiesen“ (FFH Gebiet). Einen weiteren zentralen Baustein im „Nutzungsmix Osthafen“ stellt die Grünfläche rund um die historisch wichtige Ausgrabungsstelle mit Funden aus römischer Zeit -Römerkastell und Villen- dar, die jedoch in der aktuell rückwärtigen Lage kaum wahrgenommen wird. In jüngster Zeit hat sich zudem, vor allem in den Sommermonaten, eine lebhafte Szene um die gastronomischen und kulturellen Angebote im Erdgeschoss des Silogebäudes am Saarufer entwickelt.

Eine Entwicklung in Richtung Wohnnutzung war in den letzten Jahren unter anderem durch die nächtlichen Lärmemissionen der Kühllastwagen im Bereich des ehemaligen Großmarktes nicht möglich; weitere gewerbliche Nutzungen sind aus diversen anderen Gründen (Eigentumsverhältnisse, Grundstückszuschüsse, Werterwartungen der Eigentümer usw.) ebenfalls nicht entstanden. Nun bietet sich durch den Erwerb des Großmarktes (sowie weiterer Flächen im Umfeld) durch die Möbel Martin GmbH & Co. KG die Chance auf eine Weiterentwicklung des gesamten Standorts. Insbesondere der Bereich südlich der Straße „An der Römerbrücke“ sowie das Römerkastell und die gewerblichen Ausläufer am Ende der Straße



Abb. 12: Biergarten am Silo

sind zum Teil untergenutzt. Hier besteht die Möglichkeit, diese Flächen in einem städtebaulichen Kontext weiterzuentwickeln. Die funktionale Verbindung zu den Gewerbeflächen westlich der Straße „Zur Ostspange“ ist zwar gering, stadträumlich aber von umso größerer Bedeutung als „Stadteingang“ für den Saarbrücker Osten. Zu den Flächen östlich der Bahnlinie sind weder funktionale noch stadträumliche Verbindungen existent, da die auf einem Damm verlaufende Bahnlinie hier eine starke Trennwirkung erzeugt.

Fazit

Mit dem Strukturwandel im Gewerbe und den Entwicklungskonzepten für Osthafen und vor allem City Ost besteht die Chance, langfristig die baulichen, funktionalen und nutzungsbedingten Defizite zu beseitigen und einen behutsamen Strukturwandel anzustoßen. Um nicht die Fehler anderer Stadtentwicklungsmaßnahmen zu wiederholen, ist eine qualitätsvolle städtebauliche Planung und Evaluierung sowie die Stärkung zivilgesellschaftlicher Akteure und Initiativen wichtig, um hier einen dauerhaft nutzungsgemischten und attraktiven Stadtteil zu schaffen und Nischen für nichtkommerzielle Angebote zu erhalten.



Abb. 13: Nutzungen Osthafen und Umfeld

Kulturelle Nutzung	(8) Bodendenkmal Römerkastell	(16) Büro- und Dienstleistungsgebäude
(1) Sektor Heimat Kulturzentrum	(9) Ostspangepark	(17) Vertrieb
(2) Silodom Club/ Veranstaltungen	(10) Brachfläche/Sukzession	(18) Gebiet Mischnutzung Gewerbe/ Handel/Dienstleistung
Hafennutzung / Bootsanleger	(11) Wander/Ausflugsziel Halberg	(19) Gewerbegebiet Ostspange
(3) Yachthafen S.A.L.T	Gastronomie	(20) Saar-Metallwerke
(4) Städtischer Anleger	(12) Silo Biergarten und Lounge	(21) Markthalle
(5) Motorbootclub Saar e.V.	(13) Restaurant im Einrichtungshaus	Sonstiges
(6) Polzeisportverein Saar e.V.	(14) Fast Food Restaurant	(22) Heizkraftwerk
Grünfläche / Naturraum	Gewerbe / Handel / Dienstleistung	(23) Gaskraftwerk (in Bau)
(7) Naturschutzgebiet St. Arnualer Wiesen	(15) Einrichtungshaus Möbel Martin	

3.4 Altlasten und Lärmbelastung

Altlasten⁸

Im Rahmen des Projekt Stadtmitte am Fluss wurde 2008 ein Umwelttechnischer Bericht erstellt. Das Ergebnis des Berichts:

"Abfalltechnische Untersuchungen im Bereich "Osthafen" in Saarbrücken" und "Abfalltechnische Untersuchungen im Bereich der Uferböschung des Osthafens Saarbrücken, von WPW Geoconsult"

werden in diesem Kapitel wiedergegeben (kursiv gedruckt). Die vollständigen Berichte liegen der LHS Saarbrücken vor.

Zusammenfassung der Inhalte:

Die Tiefe der Schürfen lag zwischen 3,7 m und 4,3 m. Es wurden folgende Schichten erkundet:

- » *Autochthoner Oberboden*
- » *Quartärer Auelehm*
- » *Quartäre feinkornreiche Sande*

Für die Verwertung bzw. Entsorgung von Aushubmassen aus dem Bereich des Retentionsraumes ergeben sich folgende Konsequenzen:

- » *Der vorhandene autochthone Oberboden weist lediglich einen leicht erhöhten Zinkgehalt, vermutlich infolge von Überflutungen durch die Saar, auf. Er kann im Bereich unempfindlicher Flächen (z. B. Industrie- und Gewerbegebiete) bzw. bei Rekultivierungsmaßnahmen verwertet werden.*
- » *Der quartäre Auelehm und die quartären feinkornreichen Sande können stofflich verwertet werden.*
- » *Bei einem Einbau in technischen Bauwerken sind die Vorgaben für den eingeschränkten offenen Einbau in Gebieten mit*

hydrogeologisch ungünstigen Deckschichten (Einbauklasse 1.1) relevant.

- » *Eine Verwendung in bodenähnlichen Anwendungen ist ohne Einschränkung möglich (Einbauklasse 0).*

Für die Verwertung bzw. Entsorgung von Aushubmassen aus dem Bereich Uferböschung ergeben sich folgende Konsequenzen:

- » *Untersucht wurden Hafensedimente und Auffüllung aus dem Bereich der Uferböschung.*
- » *In beiden Fällen handelt es sich um gefährliche Abfälle (früher als besonders überwachungsbedürftige Abfälle bezeichnet). Die Entsorgung muss in Verbindung mit einem genehmigten Entsorgungsnachweis im Begleitscheinverfahren erfolgen.*



Abb. 14: Altlastenverdachtsflächen

Ostspange

Mit rund 30.000 Kfz/Tag gehört die Ostspange nach der Stadtautobahn und der Westspange zu den „Top 3“ der am stärksten belasteten Straßen in Saarbrücken – mit den entsprechenden Folgen für die Lärmbelastungen im Umfeld. Dabei handelt es sich mehrheitlich um Binnenverkehr der Stadt Saarbrücken. Dennoch wird dieser Straßenabschnitt im Verkehrsentwicklungsplan grundsätzlich als „verträglich“ eingestuft, das heißt (etwas vereinfacht), die Belastung der Straße im Verhältnis zu ihrer baulichen Situation und dem Umfeld weist derzeit wenig oder keine Mängel auf. Mit dem Umbau der Kreuzung Ostspange/ An der Römerbrücke wurde auf das erhöhte Verkehrsaufkommen infolge der Ansiedlung des Einrichtungshauses bereits reagiert.

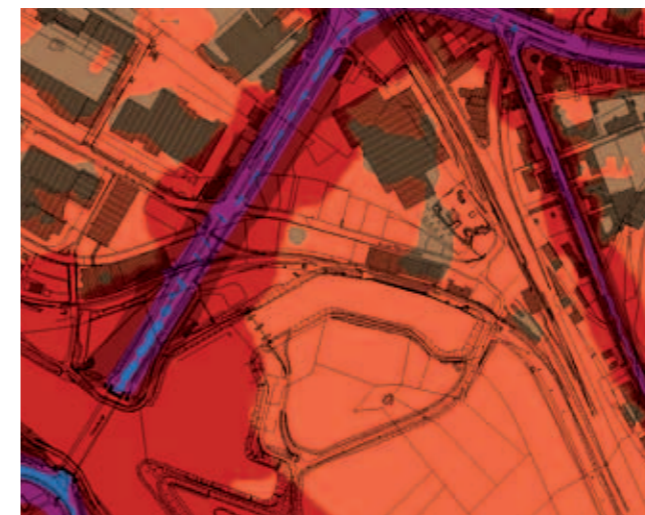


Abb. 15: Lärmaktionsplan Tag

Bahnlinie

Die Bahnlinie Saarbrücken–Sarreguemines gehört in diesem Bereich mit weniger als 30.000 Zügen/Jahr zu den eher wenig befahrenen Strecken in Saarbrücken. Dennoch sind insbesondere die Nachtwerte für eine potenzielle Wohnnutzung zu berücksichtigen.

Veranstaltungsnutzung Silo

Die Veranstaltungsnutzung im Silo stellt eine weitere Lärmquelle dar.

Eine Wohnbebauung ist im Osthafen aufgrund der Lärmbelastung zur Zeit baurechtlich ausgeschlossen.

Grenzwerte Urbanes Gebiet:

tags 63 dB
nachts 45 dB

- < 50 dB(A)
- 50- 55 dB(A)
- 55-60 dB(A)
- 60-65 dB(A)
- 65-70 dB(A)
- 70-75 dB(A)
- < 75 dB(A)

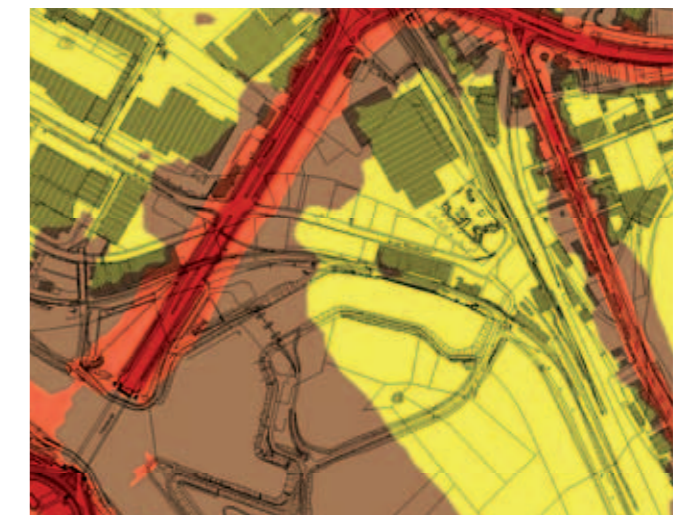


Abb. 16: Lärmaktionsplan Nacht

⁸ WPW Geoconsult, Abfalltechnische Untersuchungen im Bereich "Osthafen" in Saarbrücken, 2008 und Abfalltechnische Untersuchungen im Bereich der Uferböschung des Osthafens, Saarbrücken 2008

3.5 Anbindung

Nahverkehr

Der Osthafen ist über die Saarbahn Linie S1 an das regionale Schienennetz angebunden. Die nächst gelegenen Haltepunkte sind Römerkastell (Entfernung ca. 600m/7 Min. Fußweg) und Bahnhof Brebach (Entfernung ca. 1500m/18 Min. Fußweg).

An der Haltestelle Römerkastell halten ebenfalls mehrere Buslinien. Eine weitere Bushaltestelle befindet sich östlich der Saarbahntrasse (Halberg Römerstadt).

Eine zusätzliche Haltestelle der Saarbahn am Osthafen (zwischen Römerkastell und Bahnhof Brebach) würde den Komfort erhöhen und erscheint vor allem im Hinblick auf die zukünftige Entwicklung der City Ost sinnvoll. Ebenso kann durch die Verbesserung des ÖPNV die Notwendigkeit von PKW-Stellplätzen geringer ausfallen.



Abb. 17: Saarbahn am Osthafen



Abb. 19: "Zur Ostspange" mit Blick auf Ostspangenbrücke



Abb. 20: Straße "An der Römerbrücke"

MIV

Die Erschließung des MIV erfolgt über die Straße "Zur Ostspange", die über die Ostspangenbrücke an die Autobahn A620 anbindet.

Die Straße an der Römerbrücke dient der Zufahrt zu den Parkplätzen und der Anlieferung des Möbelhaus Martin, sowie den Nutzungen in Rhenaniengebäude, Silo und den weiteren Bestandsgebäuden (Gewerbe, Vertrieb).

Parken

Beidseitig der Straße an der Römerbrücke sind Längsparkplätze angeordnet, eine Wendemöglichkeit befindet sich am Ende der Straße. Des Weiteren befindet sich ein öffentlicher Parkplatz am Beginn des Weges in das Naturschutzgebiet.

Fuß-/Radwege

Der touristischen Viersterne-Saar-Radwege führt entlang des Saarufers von Sarreguemines in Frankreich bis nach Konz. Vor wenigen Jahren wurde der Radweg auf der zur City

gewandten Seite ausgebaut. Über die so genannte „Geisterbrücke“ in Höhe St. Annual kommt man nun entlang der Saar und kann mittels einer Pontonbrücke das alte Hafenbecken queren. Durch die Ergänzung des Radwegs entlang der Hafenkante wurde das Netz noch weiter verdichtet. Weitere Lückenschlüsse von der Pontonbrücke aus in direkter Linie nach Osten zur Hafenkante sowie eine Querung der Saarbahngleise können das Netz vervollständigen.

Querung der Bahngleise

Die Bahnlinie stellt heute eine Barriere dar. Eine Überquerung der Bahngleise ist am Verkehrsknoten zur Ostspange (Kreisverkehr) nördlich des Möbelhaus Martin möglich. Eine weitere Möglichkeit ist erst südlich des Bahnhof Brebach vorhanden.

Querung Straße an der Ostspange

Eine Unterquerung der Ostspangenbrücke ist vorhanden. Eine Straßenquerung über eine Lichtsignalanlage ist am Kreuzungspunkt "Zur Ostspange" - "An der Römerbrücke" ge-

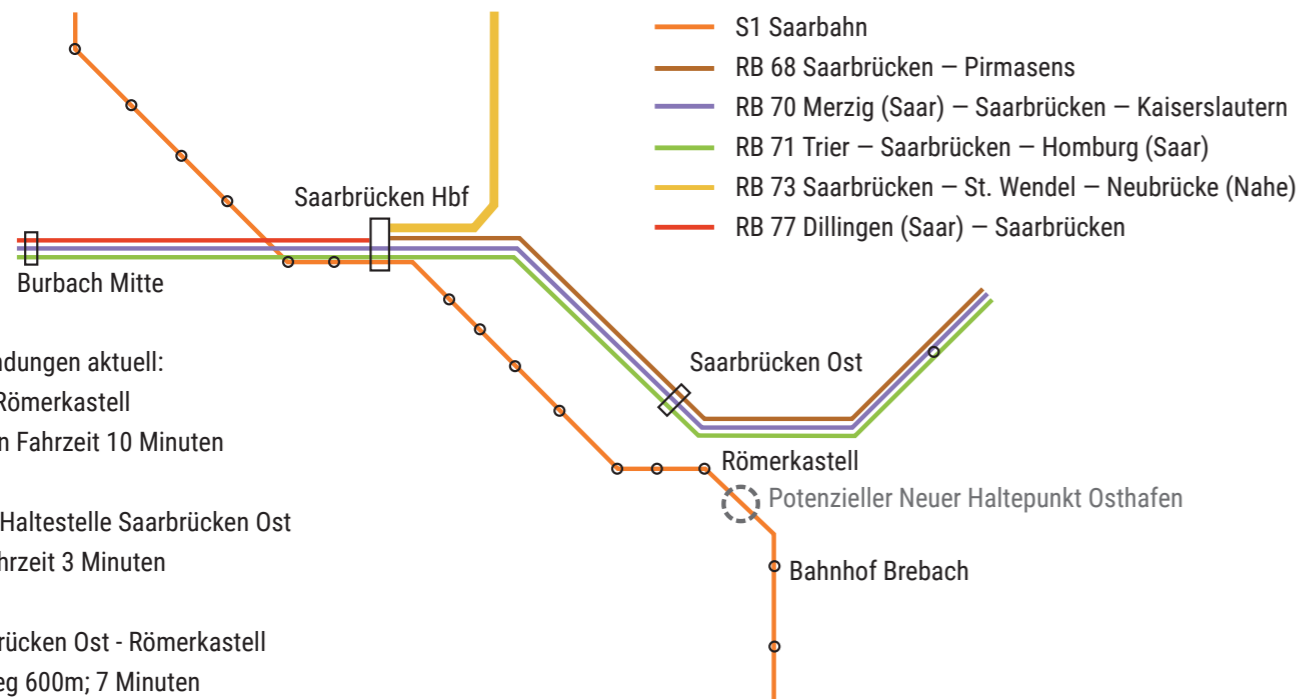


Abb 18: Schema Regionales Schienennetz Saarbrücken



Abb. 21: Hauptwegeverbindungen und Lückenschluss

- Fußgänger/Radfahrer
- ÖPNV (Saarbahn)
- PKW
- Lückenschluss Fußgänger / Radfahrer

geben. Im Wettbewerb zur Entwicklung des Osthafens (2017) auf den im folgenden noch genauer eingegangen wird, wird eine Fußgänger- und Radfahrer-Brücke vorgeschlagen.

Touristische Erschließung

Der Halberg ist ein historisch bedeutsamer Ort, mit einzigartigen Stätten wie z.B. der Mithraskapelle, einer römischen Kultstätte, Erinnerungstücken an das Fürstenhaus Nassau-Saarbrücken und sein Barockschloss Monplaisir aus dem 18. Jahrhundert, das heutige Schloss Halberg des Carl Ferdinand Freiherr von Stumm-Halberg aus dem 19. Jahrhundert und die Halberg-Stellung des Westwalls aus der Zeit des Dritten Reiches.

Ein bestehendes Netz aus Waldwegen und Aussichtspunkten machen den Halberg zu einem beliebten Ausflugsziel.



Abb. 23: Mögliche Unterquerung der Bahnleise



Abb. 22: Ponton Brücke über das Hafenbecken

Fazit

Um die Aufenthaltsqualität substantiell zu erhöhen, sollte die Straße "An der Römerbrücke" eine reine Erschließungsfunktion für die Gebäude erhalten und das Straßenraumprofil am Zugang zum Park Römerkastell enden. Eine Überfahrt über die neue Platzfläche soll nur zur Andienung der ansässigen Vereine und der Erschließung der bestehenden und neuen Gebäude möglich sein. Der Parkplatz am Beginn des Naturschutzgebietes sollte aus diesem Grund auch entfallen und an anderer Stelle vorgesehen werden. Langfristiges Ziel im Zusammenhang mit einer Unterführung der Bahnleise wäre, die Stellplätze auf der östlichen Seite der Gleise nachzuweisen, auch in Mit- oder Mehrfachnutzung mit anderen Stellplatzerfordernissen.

Eine neue zusätzliche Unterquerung als direkte Verbindung für Fußgänger und Radfahrer zwischen Osthafen und "City Ost", aber auch als Anschluss an den Halberg und dessen touristische Wanderwege, würde die fußläufige Anbindung signifikant verbessern und eine höhere Frequentierung des

3.6 Geschichte

Bodendenkmal „Römerkastell“⁹

Aus römischer Zeit befinden sich im Bereich des Osthafens Überreste eines Römerkastells und, wie auch auf der anderen Seite der Bahnlinie, einer Siedlung. Teile davon sind freigelegt, jedoch sind noch weitere Bereiche zu beachten. Ziel ist, dass diese historische Dimension erlebbar wird. Die Siedlung bestand aus Häusern in Steinbauweise, kombiniert mit Fachwerk- bzw. Lehmbauten mit Steinfundament, die zum Teil über aus Stein errichtete Keller verfügten – oft das einzige, was in den Grabungen ab den 1950er Jahren dokumentiert wurde.

Ein Lageplan der Siedlung erschließt sich anhand der kartierten Befunde derzeit nicht, dennoch ist davon auszugehen, dass es sich im Kernbereich um eine Straßensiedlung an einer Wegekreuzung gehandelt hat. Auf der Fläche südlich

des Altarms wurden Reste der alten römischen Straße von Mainz nach Metz gefunden. Am Saarufer war ein größeres Gebäude errichtet, das mit mehreren beheizbaren Räumen über eine gehobene Ausstattung verfügte. Aufgrund eines Namensgraffitos auf einer Amphore wurde dieser Bau als „Villa des Masusus“ bezeichnet; die Funde belegen eine Hauptnutzungszeit im 2. Jahrhundert. Bestattungen konzentrierten sich in zwei Bereichen: zwischen Kastell und Straßenkreuzung liegen Gräber von Brandbestattungen der frühen Siedlung; östlich der Siedlung, an der Straße nach Worms, liegen Körpergräber der Spätzeit.

Das Bodendenkmal ist denkmalrechtlich geschützt und unterliegt daher denkmalpflegerischen Belangen. Im Bebauungsplan "Osthafen" ist die Fläche am Bodendenkmal als öffentliche Grünfläche ausgewiesen.

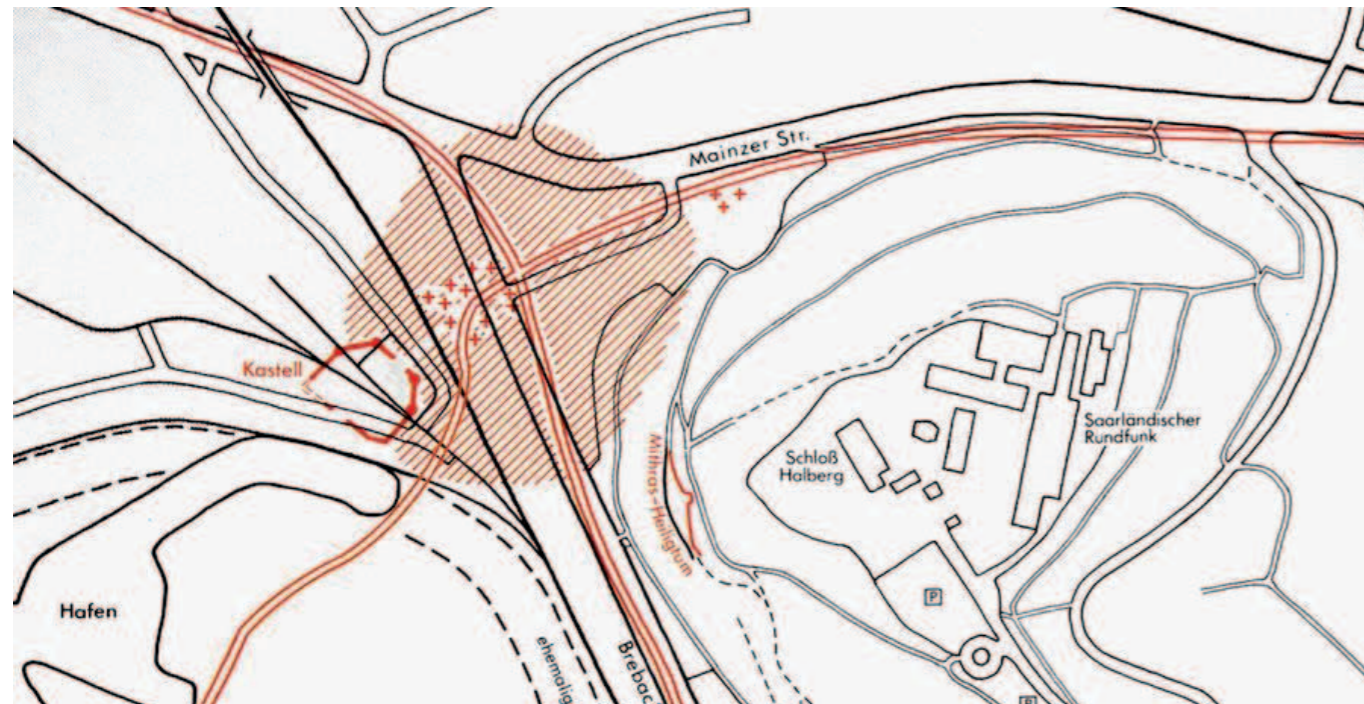


Abb. 26: Römische Überreste im Osten der Saarbrücker Kernstadt mit Kastell, Ausdehnung der Siedlung und dem Mithräum am Westhang des Halbergs (LDA).

Lage, Umfeld, Gestaltung

Die Fläche stellt sich heute als parkartige Grünfläche mit Wiesenflächen und Bäumen dar. Besonders hervorzuheben ist der erhaltenswerte Baumbestand, der heute das Bild des Römerkastells prägt. Die großkronigen Bestandsbäume prägen die Stimmung des Ortes und sind das wichtige raumbildende Grundgerüst der Parkfläche. Die Ausgrabungen (Überreste von Fundamenten und Mauern) befinden sich in Geländevertiefungen und sind frei zugänglich. Mobilar und



Abb. 27: Baumbestand



Abb. 28: Relikte Fundamente

Ausstattungs-elemente sind nicht vorhanden. Die Fläche ist teilweise eingezäunt und am südlichen Rand zur Straßen an der Römerbrücke durch dichten Gehölzaufwuchs begrenzt. Nördlich grenzt das Gelände des Möbelhaus Martin mit seiner Anlieferungszufahrt an. Das zum Römerkastell hin orientierte Restaurant des Möbelhaus mit Terrasse gibt einen Ausblick auf die Grünfläche. Östlich und parallel zur Bahntrasse verläuft ein Fußweg der nach Norden in Richtung Kreisverkehr hin und an die Haltestelle "Am Römerkastell" anbindet.

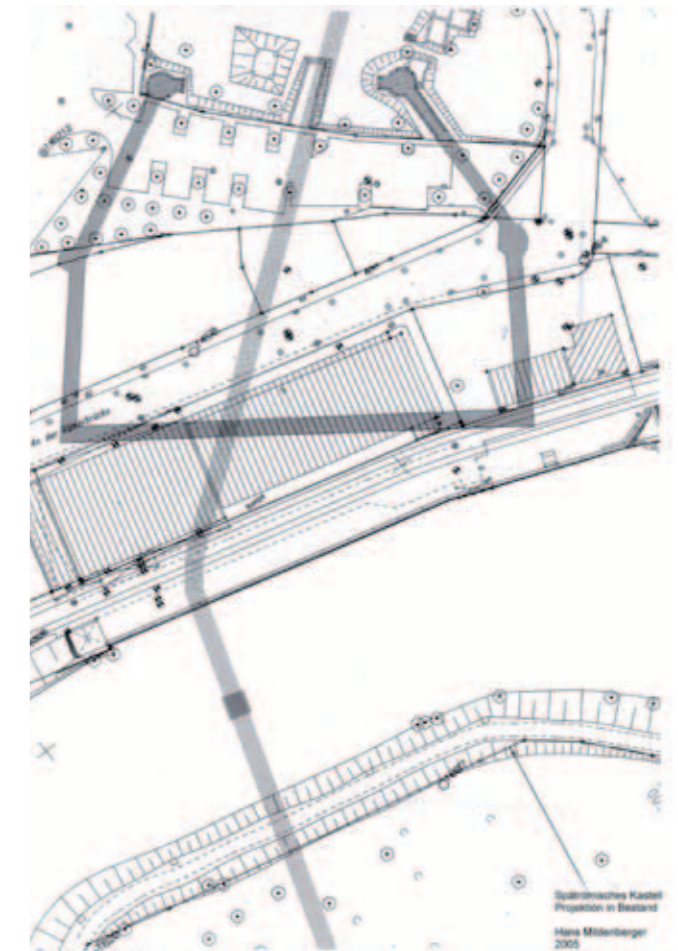


Abb. 29: Umriss Römerkastell Projektion in Bestand (LDA)

⁹ Ines Berwanger, Archäologische Sondierungsmaßnahmen im Rahmen der Erschließung der geplanten Retentionsfläche im Rahmen des Projektes „Stadtmitte am Fluss“ in Saarbrücken, Regionalverband Saarbrücken, am Osthafen in Saarbrücken-St. Arnual, Grabungsbericht, Saarbrücken 2009

Weitere Archäologische Sondierungsmaßnahmen⁹

Im Rahmen der Erschließung der geplanten Retentionsfläche innerhalb des Projektes ‚Stadtmitte am Fluss‘ in Saarbrücken wurden auf der Fläche südlich des Altarm Archäologische Sondierungsmaßnahmen durchgeführt.

Das Ergebnis des Berichts:

Grabungsbericht vorgelegt von Ines Berwanger; Dezember 2009 wird im diesem Kapitel wiedergegeben (kursiv gedruckt). Der vollständige Bericht liegt der LHS Saarbrücken vor.

Zusammenfassung der Inhalte:

Die Grabungsergebnisse förderte eine erstaunliche Fülle und Vielfalt an archäologisch relevanten Befunden zutage, die dem Bereich der Osthafeninsel eine neuartige Bewertung innerhalb der römischen Besiedlung in Saarbrücken zuschreiben. Unterhalb der Schicht aus Hochflutlehm, ab einer Tiefe von ca. -1,20 m unter GOK im Süden bis -1,90 m im nördlichen Zentrum, wurden Befunde aus römischer Zeit erfasst und dokumentiert:

Römerstraße

- » Hinweise auf Siedlungstätigkeit (Gruben, Pfostengruben, Feuerstelle, Furt/ Uferrandbefestigung)
- » Hinweise auf Kultpraktik (Opfergruben, Gruben mit Holzkohle und Tierknochen)

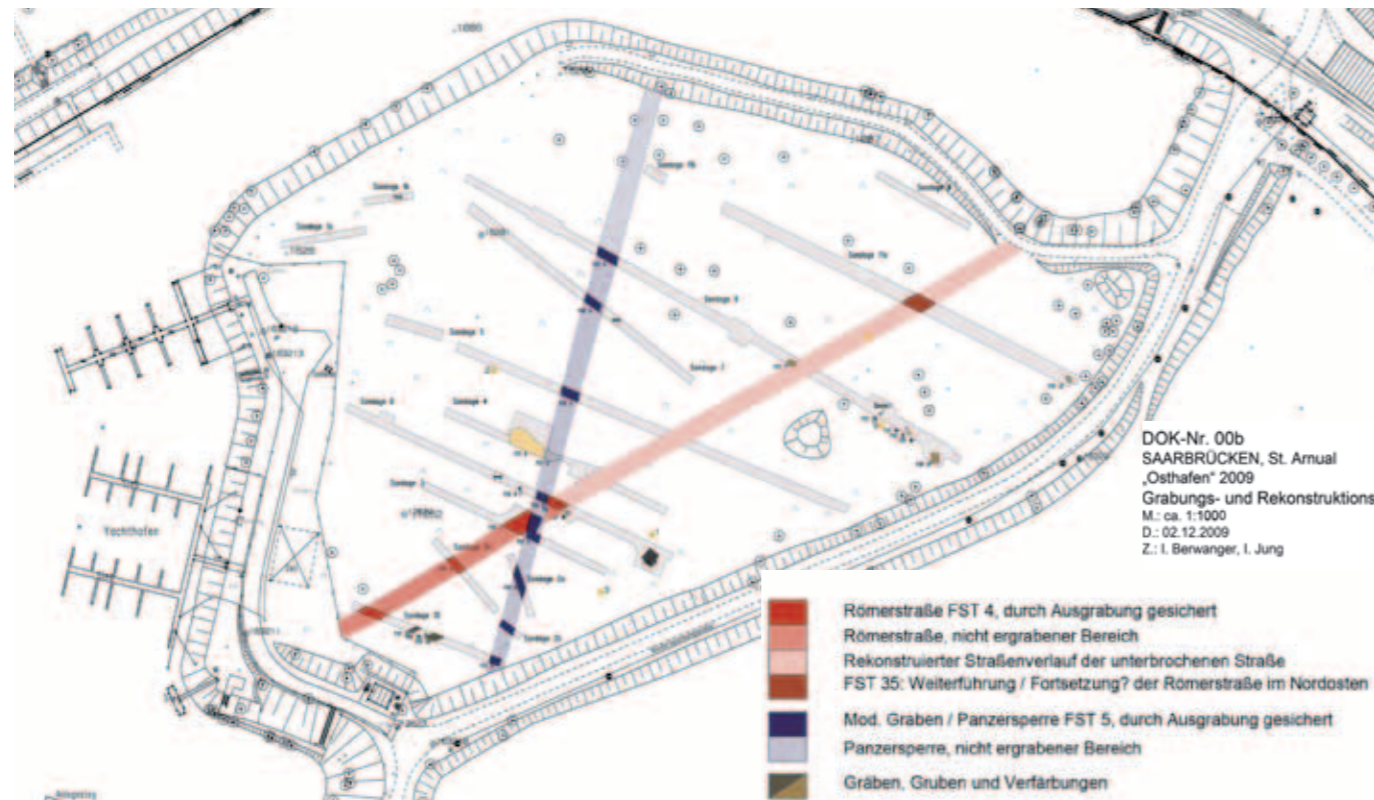


Abb. 30: Grabungs- und Rekonstruktionsplan

Mithras-Kapelle auf dem Halberg

Die Mithras-Kapelle (auch Heidenkapelle) befindet sich auf dem Halberg (Ausrichtung nach Westen, in Richtung Osthafen). Die in den Berg gehauene Grotte wurde in der Römerzeit zu Kultzwecken, als Verehrungsstätte des Mithras, errichtet. Später wurde die Kapelle zur christlichen Kultstätte, im 18. Jahrhundert dann Teil des Landschaftsparks des Schloß Monplaisir.

Heute ist die teilrekonstruierte Kapelle eine Station des Wanderwegs "Straßen der Römer".



Abb. 31: Das Mithräum in einer Höhle am Westhang des Halbergs (LDA).

Fazit

Zwischen Möbelhaus, Bahnlinie und Rhenania-Gebäude kommt das Römerkastell heute weder als touristische Anlaufstelle noch als Aufenthaltsraum wirklich zur Geltung. Die Lage in einer "Sackgasse", der fehlende räumliche Bezug zur Ostseite der Bahngleise und zu den Stätten am Halberg sowie südlich des Hafenbeckens sind ein maßgeblicher Grund für die ausbleibende Nutzung der Grünfläche. Weiter fehlen die Aufenthaltsangebote und ein umfassendes Freiflächengestaltungskonzept, das die Fläche in Wert setzt und wieder ins Bewusstsein der Saarbrücker rücken kann.

Die Fundstellen sind bedeutsam, allerdings vermutlich untergeordnet als Attraktor für Geschichts- und Kulturinteressierte zu sehen. Es handelt sich um wenig bis nicht repräsentative Funde, die eine Ausstellungsmöglichkeit nicht nahelegen würden (nur für die Fachwelt von Interesse). Eine Mehrfach- oder Neucodierung der Fläche wird als zielführend im Hinblick auf soziale Kontrolle und der Wertschätzung der Fläche gesehen.

⁹ Ines Berwanger, Archäologische Sondierungsmaßnahmen im Rahmen der Erschließung der geplanten Retentionsfläche im Rahmen des Projektes ‚Stadtmitte am Fluss‘ in Saarbrücken, Regionalverband Saarbrücken, am Osthafen in Saarbrücken-St. Annual, Grabungsbericht, Saarbrücken 2009

3.7 Landschaft und Klima

Landschaftliche Bezüge

Der Osthafen befindet sich in einer naturräumlichen Sonderlage, die von vielfältigen landschaftlichen Qualitäten geprägt und mehrfach überformt ist. Die Gewässerumbauten, Umlagerung von Boden und Schutt, die historischen Siedlungsschichten wirken aber alle in gewisser Weise auf den Standort ein.

"Kulisse" /Topografie:

Drei bewaldete Erhebungen -Halberg, Kaninchenberg und Winterberg- mit ihren prägnanten Waldkanten bilden die Kulisse des Osthafens.

Wasser:

Das Wasser hat den Ort geformt, sowohl "natürlich" in Form des ehemaligen Altarmverlaufs, als auch durch menschlichen Einfluss: der Bau des Hafenbeckens zum Zweck der Warenverschiffung. Die direkte Lage am Wasser (Saar bzw. Hafenbecken) ist eine besondere Standortqualität sowohl im städtebaulichen als auch freiraumplanerischen Sinn.

Offenland:

Das Naturschutzgebiet St. Arnualer Wiesen bietet mit dem Offenland, einer offenen Wiesenfläche mit niedriger Vegetation, und dem dichten Gehölzsaum zur Saarbahn und der Waldfläche im Süden diverse landschaftliche Strukturen in unmittelbarer Nähe.

Vegetation:

Besonders prägnant sind die Gehölzstrukturen der St. Arnualer Wiesen.

Eine markante Platanenreihe begleitet das in Fließrichtung linke Ufer (Leinpfad). Platanen kommen ebenfalls auf der anderen Uferseite in Form von abschnittswisen Alleen vor. Die Baumreihen und Alleen im Ostspangenbergpark und entlang der Straße "Zur Ostspange" sind noch relativ jung und in markanter geometrischer Anordnung gepflanzt.

Besondere Einzelbäume sind am Römerkastell zu finden. Die Ufer um den Osthafen und an der Saar sind teilweise von dichter Ufervegetation gesäumt.

Freiraumvernetzung:

Das grüne "Vorland" ist beidseitig der Saar als teilweise gestaltete und teilweise extensive Grünflächen mit Infrastruktur in Form von Wegen ausgebildet.



Abb. 32: Wasserlandschaft Osthafen



Abb. 33: Wiese südlich der Straße "An der Römerbrücke"

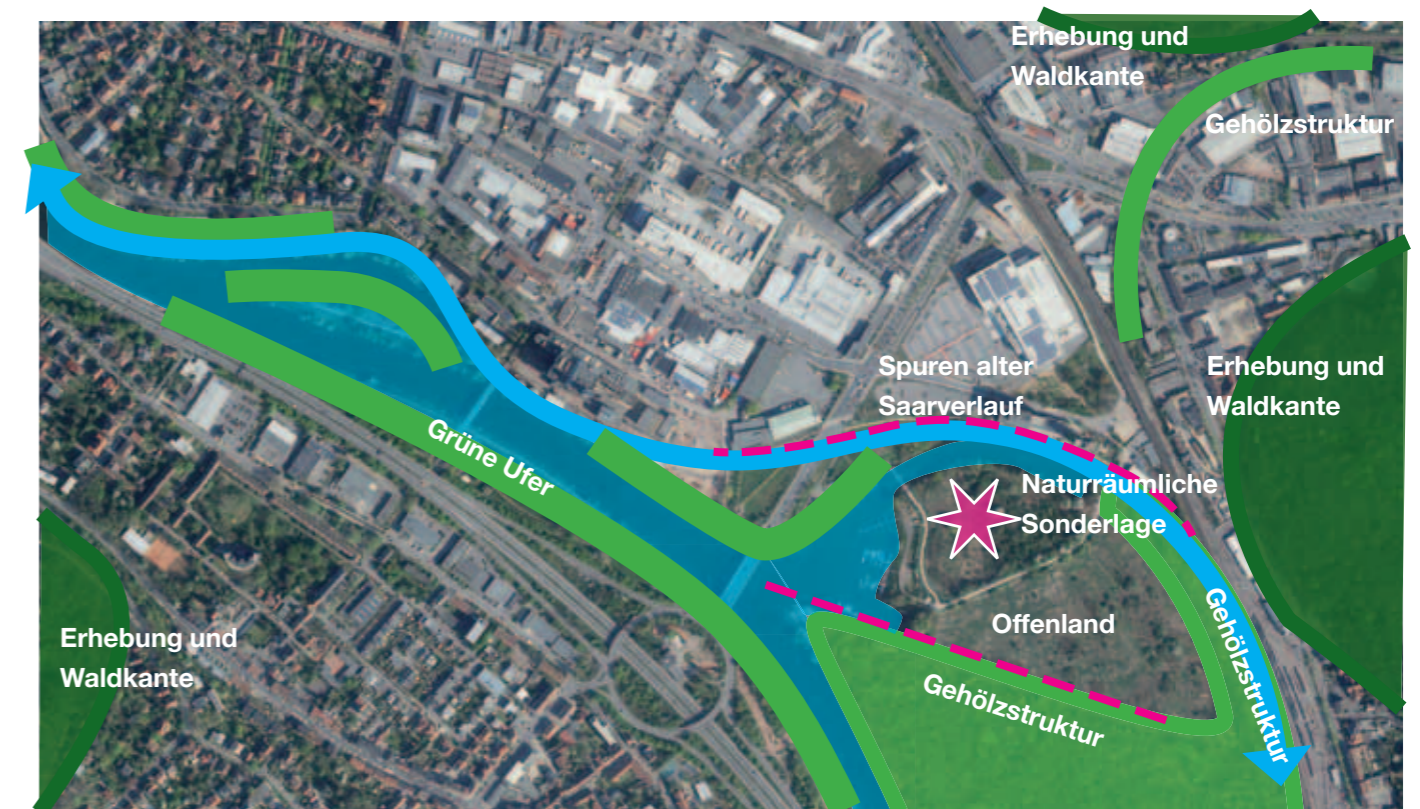


Abb. 34: Analyse bestehender landschaftlicher Strukturen

St. Arnualer Wiesen / Daarler Wiesen

Räumlich wirksam und als Erholungsraum auch funktional mit dem Plangebiet verbunden sind die St. Arnualer Wiesen. Diese Flächen gehörten ursprünglich zum Stadtteil St. Arnual, welcher auf der anderen Saarseite liegt. Sie wurden durch die Verfüllung des Altarms der Saar und dem neuen Durchstich direkt vor dem Stadtteil von St. Arnual abgetrennt und mit den Stadtteilen St. Johann und Brebach „über Land“ verbunden.

Zwischen 1909 und 1939 sowie von 1945 bis 1955 war hier der Flughafen von Saarbrücken, bevor der neue Flughafen in Ensheim in Betrieb genommen wurde. Neben Trümmerschutt aus der Kriegszeit wurde auch Aushubmaterial aus dem



Abb. 35: Weg entlang des Naturschutzgebiets



Abb. 36: Blick auf das Offenland St. Arnualer Wiesen

Saardurchstich auf der St. Arnualer Wiese abgelagert. Nach wiederholten Planungen zur Ansiedlung von Industrie und Gewerbe wurden diese Idee Mitte der 1990er-Jahre fallengelassen. Die Fläche ist heute im überwiegenden Teil als Naturschutzgebiet und als FFH-Gebiet ausgewiesen. Die St. Arnualer Wiesen sind heute ein wichtiges Naherholungsgebiet.

Laut Verordnung ist im Naturschutzgebiet eine Freizeitnutzung eingeschränkt. Unter Spaziergängerinnen und Spaziergängern - insbesondere mit Hunden - sind die Wege dort jedoch sehr beliebt. Der Bereich unmittelbar am Südrand des Altarmes liegt außerhalb des Schutzgebietes und könnte hier standortangemessen behutsam in Richtung Erholungsnutzung entwickelt werden. Die Stadt strebt einen Ausbau der Wegeverbindung nach Güdingen mit Anschluss an die linke Saarseite an.

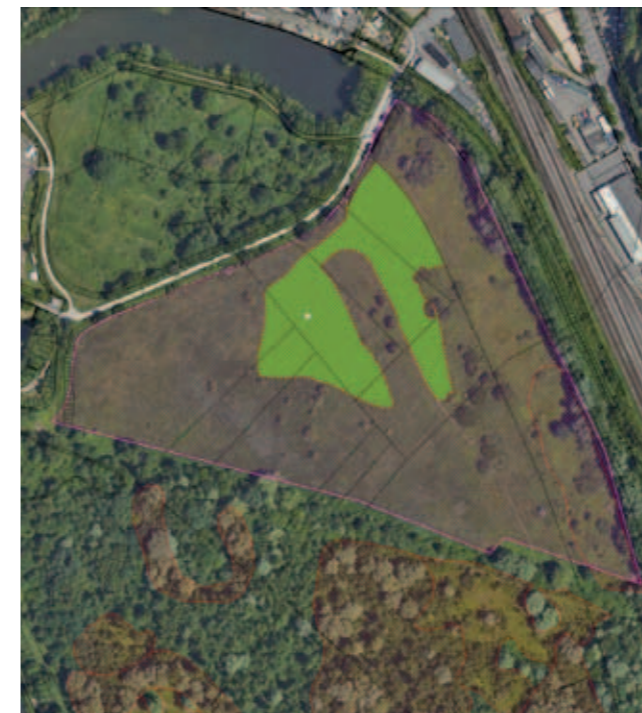


Abb. 37: Offenland Natura 2000 - Biotope

Naturschutz

- » Betroffenheit geschützter europäischer Vogelarten, Fledermäuse und insbesondere der Mauereidechse
- » Lineare Strukturen entlang der Gleise sind Lebensraum für Mauereidechse
- » Grünfläche Römerkastell ist Trittsteinbiotop
- » älterer, wertvoller Baumbestand v.a. nahe des Römerkastells unterliegt der Baumschutzsatzung der Stadt
- » Geschützte Biotope und Natura 2000 Lebensraumtypen im Bereich des Offenlands

Konfliktträchtig sind heute bereits die Stellplätze im Bereich des Schutzgebiets, die hauptsächlich von Hundebesitzern genutzt werden. Da die Stellplätze zu 90% im Schutzgebiet liegen sind sie laut Verordnung unzulässig.

Auszug aus:

Verordnung über das Naturschutzgebiet „St. Arnualer Wiesen“ (N 6708-308) vom 4.11.2015; letzte berücksichtigte Änderung: geändert durch Artikel 101 der Verordnung vom 5. November 2019 (Amtsbl. I S. 886)

§ 4 Unzulässige Handlungen und Nutzungen¹⁰

- » 6. Freilauf von Hunden, ausgenommen sind Hütehunde im Rahmen der Weideführung oder, soweit erforderlich, Diensthunde im Einsatz; Hundekot ist aufzunehmen und ordnungsgemäß zu entsorgen
- » 9. das Schutzgebiet mit motorgetriebenen Fahrzeugen zu befahren, ausgenommen sind der land- und forstwirtschaftliche Verkehr sowie der Wartungsdienst für Ver- und Entsorgungsanlagen

¹⁰ Verordnung über das Naturschutzgebiet „St. Arnualer Wiesen“ (N 6708-308) vom 4.11.2015; letzte berücksichtigte Änderung: geändert durch Artikel 101 der Verordnung vom 5. November 2019 (Amtsbl. I S. 886)

Stadtklima

Stadt-/ bioklimatisch ist der Osthafen, im Zusammenhang mit dem Naturschutzgebiet Daarler Wiesen und der Saar, von sehr hoher Bedeutung.

Kaltluft bildet sich über dem Offenland der St. Annualer Wiesen (gehölzfreien Flächen mit niedriger Vegetation), wo der Boden die tagsüber gespeicherte Wärme nachts ungehindert in die Atmosphäre abstrahlen kann. Bei entsprechendem Luftaustausch kann Kaltluft das Klima in den angrenzenden innerstädtischen Gebieten verbessern. Die Hauptströmungsrichtung der Flurwinde in den Freiflächen bewegen sich von Süden bzw. Südosten nach Nordwesten.

Hochwasser⁸

Das festgesetzte Überschwemmungsgebiet der Saar reicht bis in den südlichen Teilbereich des Möbelhauses. Der Wasserstand bei HQ100 beträgt im Plangebiet ca. 192,02 m üNN, d.h. Wassertiefen von 0,5-4 m.

Westlich des Möbelhauses verläuft der Kieselbach in einer Tiefe von 4,3-5,1 m als kanalisiertes Fließgewässer III. Ordnung, verrohrt und intensiv überbaut. Eine Offenlegung wurde im Rahmen des Verfahren Bebauungsplan "Osthafen" bereits ausgeschlossen. Die Entwässerung der Oberflächen erfolgt derzeit über einen Regenwasserkanal in der Straße "An der Römerbrücke". Das Plangebiet liegt vollständig im Wasserschutzgebiet St. Annual, Schutzzone III.

Saar-Altarm / Wasserlage

Seit der Begradigung der Saar in den 1960er Jahren sind von der ehemals direkten Saarlage des Bearbeitungsbereichs (Kernbereich) nur noch die Hafenanlage und ein Rest des Altarms vorhanden. Diese prägen bis heute den wasserbezogenen Charakter des Osthafens. Durch die Entfernung von Schiffswracks vor einigen Jahren und der teilweisen Aufwertung beider Uferseiten (Yacht- und Freizeithafen, Pontonbrücke, Fuß- und Radwege, Boots- und Hausbootsvermietung) hat die Qualität im Plangebiet schon heute gewonnen – ohne dass jedoch das Potenzial der Flächen ausgeschöpft wird.



Abb. 39: Blick von der Hafenkante nach Osten

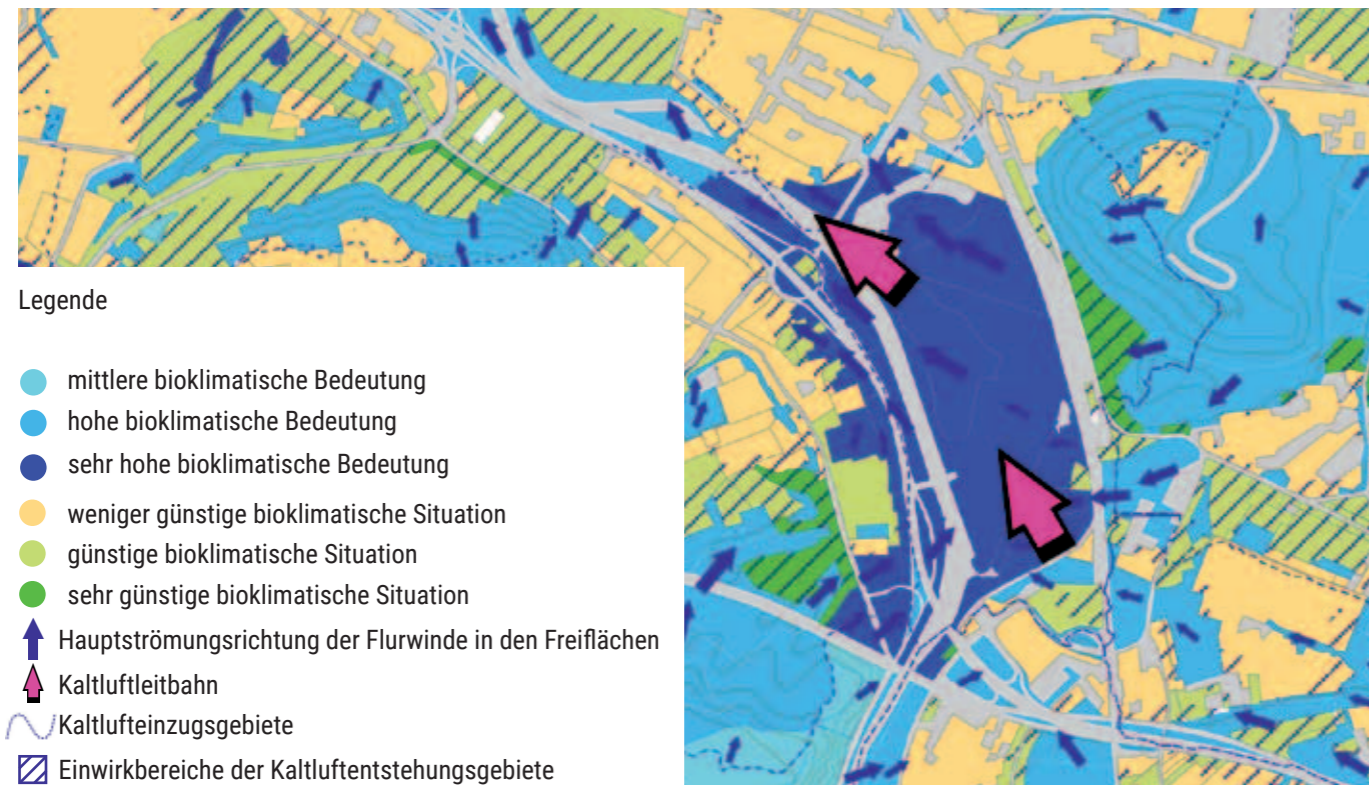


Abb. 38: Ausschnitt Stadtklimaanalyse Saarbrücken



Abb. 40: Hochwasserkarte HQ 100 (Geoportal Saarland)

⁸ Landeshauptstadt Saarbrücken, Bebauungsplan Nr.135.06.04 „Osthafen“, Begründung mit Umweltbericht, Saarbrücken 2018

Wasserqualität

Mit Hinblick auf die eventuelle Nutzung des Osthafens als Badesee oder Naturbad zur Erweiterung des Wassersportangebotes wurde 2009 eine Untersuchung der Wassergüte durchgeführt. Das Ergebnis des Berichts:

Bericht über Untersuchung des Hafengewässers und der Wechselwirkung zwischen Sediment und Wasserkörper hinsichtlich einer sensiblen Nutzung im Osthafen der Stadt Saarbrücken, durch Institut Dr. Nowak

wird im diesem Kapitel wiedergegeben (kursiv gedruckt). Der vollständige Bericht liegt der LHS Saarbrücken vor.

Zusammenfassung der Ergebnisse¹²

- » *aktuell zu hoher Phosphat- und Phosphor-Gehalt*
- » *Reduzierung durch phosphatbindende Mittel notwendig und auch erreichbar*
- » *keine gesundheitlichen Beeinträchtigungen durch Schadsubstanzen im Wasser zu erwarten*
- » *potenziell problematisch ist das schadstoffhaltige Sediment: Verschlechterung des Gewässerzustands durch Aufwirbelung*
- » *denkbar: neu aufzubringende Strandzone mit sauberem Material (Sand)*
- » *weitere Wassersportarten möglich, sofern keine Aufwirbelung entstehen*



Abb. 41: Bootsanleger Osthafen



Abb. 42: Eingezäunter Bereich Motorbootclub



Abb. 43: Ponton Brücke



Abb. 44: Blick auf die Hafenkante von Ponton Brücke



Abb. 45: Blick von der Hafenkante nach Westen

Fazit

Aus klimatischer Sicht und aus Gründen des Hochwasserschutzes ist von baulichen Eingriffen, südlich des Hafenbeckens und im Bereich angrenzend an die St. Arnualer Wiesen abzusehen.

Durch eine klare Ausweisung und Trennung der Flächenbelegung in intensivere Freizeitnutzung und extensive Naherholung können Nutzungskonflikte und -konkurrenzen vermieden oder minimiert werden. Naturschutz und Naherholung können hier zusammen funktionieren.

Das Besondere am Osthafen ist seine einmalige Wasserlage, die als räumliche und atmosphärische Standortqualität in Wert gesetzt werden muss. Für die Stadtgesellschaft fehlende oder nicht ausreichend vorhandene Angebote am oder im Wasser sollen hier verstärkt ermöglicht werden. Die hier ansässigen Vereine sollen dabei selbstverständlich miteinbezogen und ihre Gestaltungsimpulse aufgegriffen werden.



Abb. 46: Uferbewuchs

¹² Landeshauptstadt Saarbrücken, Amt für Klima- und Umweltschutz, Bericht über Untersuchung des Hafengewässers und der Wechselwirkung zwischen Sediment und Wasserkörper hinsichtlich einer sensiblen Nutzung im Osthafen der Stadt Saarbrücken, durch Institut Dr. Nowak, Saarbrücken August 2009

3.8 Vorhandene Planungen und Konzepte

Hegelmann und Dutt (Planung 2001)

Im Jahr 2000 hatte das damalige Büro Hegelmann und Dutt im Auftrag der Stadt Saarbrücken eine Konzeption für den Osthafen entwickelt. Die Konzeption wurde auch in den städtischen Gremien beschlossen. Allerdings konnte die Idee aufgrund der Auswirkungen des 11. September 2001 auf die beteiligten Investoren nicht weiter verfolgt werden. Neben einer hochbaulichen Arrondierung der Osthafenkante und dem Bau eines Ausstellungspavillons stand vor allem die Entwicklung eines großen Sport- und Freizeithafens mit Slipanlagen, Hafenmeisterei und großen Anlegern im Fokus. Die wesentlichen Entwurfsgedanken des damaligen Konzeptes waren¹³:

Die Stadt vom Fluss aus erobern:

Nicht nur Sportbootbegeisterte werden den Osthafen entdecken. Mit dem Ausbau des Osthafens öffnet sich die Stadt zum Wasser hin.

Gewerbestandort Osthafen:

Aufgereiht wie an einer Perlenkette hängen Gebäude für Dienstleistung und Gewerbe eines attraktiven Gewerbestandorts aneinander. Durchblick ist nicht nur zur Wasserfläche erlaubt.



Abb. 47: Visualisierung, Hegelmann und Dutt

Tourismus:

Freizeitkapitäne nutzen den Hafen als Ausgangspunkt für grenzübergreifende Ausflüge

Was taten die Römer am Fluss?

Die Funde um das Römerkastell - einst errichtet zur Sicherung wichtiger Wegeverbindungen über die Saar - wecken Neugier auf die vielfältige Geschichte Saarbrückens.

Zum Greifen nah:

Wer Natur sucht, wird sie hier finden. Die benachbarten St. Arnauer Wiesen, Refugium seltener Pflanzen und Tiere inmitten der Stadt, laden zum Beobachten und Verweilen ein.

Fazit

Die Idee der Aktivierung der Wasserfläche für ein größeres Publikum sowie die intensive Nutzung des brachliegenden Areals gegenüber der Hafenkante sind hier auch als Impuls für zukünftige Konzepte zu verstehen.

Mit dem Erhalt des Rhenania-Gebäudes und der Nutzungen der Flächen durch Möbel Martin sind die Punktbauten entlang der Straße "Am Römerkastell" aus heutiger Sicht mittel- bis langfristig unrealistisch.

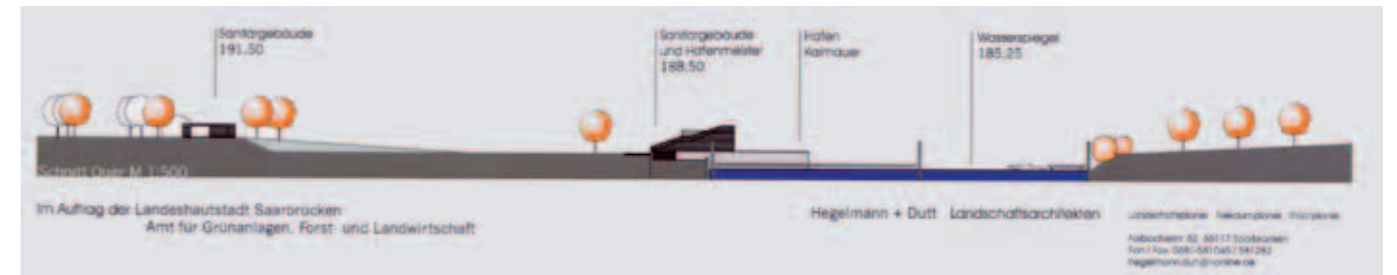


Abb. 48: Schnitt, Hegelmann und Dutt

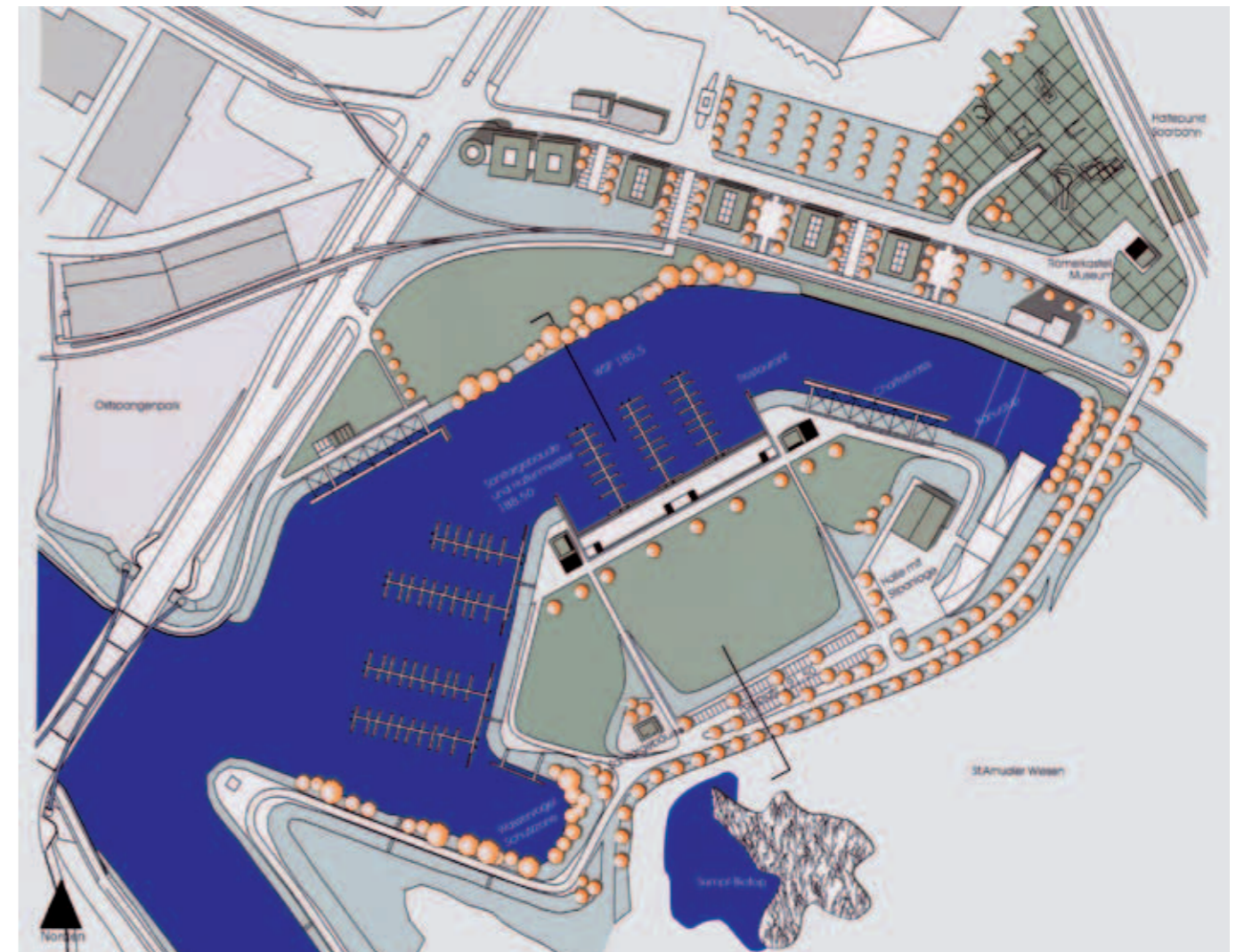


Abb. 49: Lageplan Konzeption, Hegelmann und Dutt

Retentionsraum

Im Rahmen des Projekts "Stadtmitte am Fluss", Teilprojekt Aufwertung Osthafen, wurde durch GLF Plan eine Umgestaltung des südlichen Hafenbeckenufers entworfen.

Die Planung ist als Retentionsraumausgleich für zukünftige Projekte zu sehen.

Auswirkungen auf den Archäologischen Bestand (Römerstraße) wurden im Rahmen des der LHS Saarbrücken vorliegenden Grabungsberichtes geprüft und dargelegt.

>> Archäologische Sondierungsmaßnahmen im Rahmen der Erschließung der geplanten Retentionsfläche im Rahmen des Projektes 'Stadtmitte am Fluss' in Saarbrücken, Regionalverband Saarbrücken, am Osthafen in Saarbrücken-St. Annual, Grabungsbericht vorgelegt von Ines Berwanger (Dezember 2009)<<

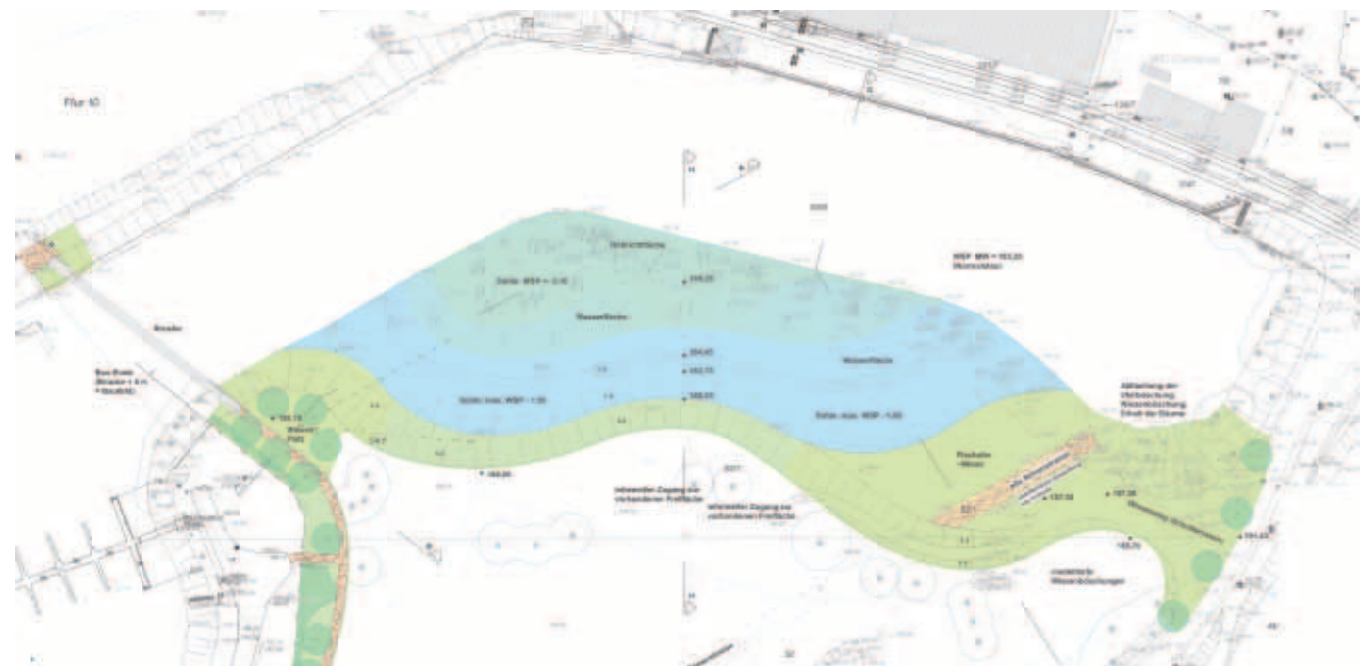


Abb. 50: Lageplan Entwurfsplanung, GLF Plan

Fazit

Die Planung von GLF Plan lässt sich nicht nur funktional, sondern auch gestalterisch gut in das Konzept des Osthafens integrieren.

Die Insel kann zum landschaftlichen Gegenüber der harten/urbanen Hafenkante mit weicher Formensprache werden.

Die Dynamik des Wassers und der Wasserstände werden sichtbar und es entsteht durch teilweise Rodung der Ufervegetation ein besserer optischer Bezug zum Wasser und der Hafenkante. Neue Habitate für Flora und Fauna entstehen und fördern die Biodiversität. Eine Nutzung/Zugänglichkeit sollte jedoch, z.B. über Stege, gewährt bleiben. Die höher liegende Fläche "Festland" bietet Platz für Freizeitnutzung außerhalb des dauerhaft überschwemmten Bereichs.

Reisemobilplatz

Auf der Suche nach einem geeigneten Standort zur Etablierung von Reisemobilstellplätzen wurde der Osthafen 2018 als Option untersucht und bewertet.



Abb. 51: Variante Reisemobilpark am Osthafen, LHS Saarbrücken

Bewertung aus der Variantenuntersuchung¹⁴

Pro:

- » Ideal am Altarm der Saar neben dem Motorbootclub Saar e.V.
- » Grundstück gehört der LHS zu 100 %
- » Gute Erreichbarkeit und ÖPNV-Verbindung (Saarbahn)
- » Gute Radwegeverbindung in die Innenstadt und für Ausflüge entlang der Saar
- » Sanitärinfrastruktur vorhanden (Motorbootclub, erweiterbar)
- » direkt neben Naturschutzgebiet gelegen

Contra:

- » Konfliktpotential Nutzung Silo (nächtlicher Lärm)
- » Konfliktpotential Hunde
- » genehmigungsrechtliche Hürden: Außenbereich, daher Bebauungsplan erforderlich; Wasserschutzgebiet Zone III; Überschwemmungsgebiet; neben FFH/NSG, Konflikt mit Naturschutz; Retentionsfläche; Denkmalschutz: alte Römerstraße, ein Teil der Fläche ist noch nicht untersucht

¹⁴ Landeshauptstadt Saarbrücken, Amt für Stadtgrün und Friedhöfe, Variante Reisemobilstellplatz am Osthafen, Saarbrücken 2019

Fazit

Vor allem die hohe Gesamtanzahl der Stellplätze, die für eine wirtschaftliche Betreibung des Reisemobilparks notwendig sind, hat sich im Rahmen des ISEK als Problem dargestellt. Die hohe Anzahl an Stellplätzen ist landschaftlich nicht integrierbar und der Flächenverbrauch steht mit weiteren potentiellen öffentlichen Freiraumnutzungen im Konflikt. Hinzu kommen der Bedarf an Erschließungsflächen (Zufahrt, Wendemöglichkeit etc.) und die nicht erwünschte stärkere Frequentierung durch den motorisierten Verkehr zur Saar hin. Ein weiterer sehr gewichtiger Aspekt ist die Lärmbelastung, die hauptsächlich nachts, durch Veranstaltungen im Silo hervorgerufen wird. Dadurch scheint ein längerer Aufenthalt zum Zweck der Erholung/Urlaub am vorgeschlagenen Ort nicht sinnvoll.

Von einer Berücksichtigung eines Reisemobilparks im Leitbild wird aus den oben genannten Gründen abgesehen. Auch an anderer Stelle im Betrachtungsgebiet lässt sich eine solche Nutzung nicht sinnvoll integrieren. Eine verstärkte Etablierung von Hausboot Standorten im Osthafen könnte eine flexiblere Alternative darstellen, die ohne weitreichende Eingriffe umgesetzt werden kann.

An das Plangebiet angrenzend sollten zwei Standorten als mögliche Alternativen geprüft werden:

1.) Jenseits der Saar im Stadtteil St. Annual im Grünzug entlang der lärmgeschützten Autobahn (Gastronomie, Freizeitanlagen, Geschäfte für den täglichen Bedarf und die Anbindung an den Saarradweg und die St. Annualer Wiesen/Osthafen sind gegeben)

2.) Südlich der St. Annualer Wiesen am Rande des Stadtteils Brebach (das Ausbildungszentrum von Saint Gobain nahe dem Bahnhof Brebach)

Mehrfachbeauftragung Standortentwicklung 2017

Die 2017 von der Stadt ausgelobte Mehrfachbeauftragung konnte die Planungsgemeinschaft HDK Dutt & Kist GmbH aus Saarbrücken mit architecture + aménagement aus Luxemburg für sich entscheiden. Gegenstand des Verfahrens war die Erarbeitung eines städtebaulich-freiraum planerischen Entwurfs für den Standort „Osthafen“ unter besonderer Berücksichtigung der angrenzenden Nutzungen und der Verbindung zum Naturschutz- bzw. FFH-Gebiet „Daarler Wiesen“.

Der Siegerentwurf sieht eine Entwicklung vom Silogebäude ausgehend nach Westen in Richtung Staden vor. Kultursilo und Rhenania-Gebäude sollen als Keimzelle des Areals dienen. Die Kulturszene Osthafen soll wiederum durch die städtebauliche Entwicklung in ihren Aktivitäten unterstützt und gestärkt werden. Der Stadteingang wird durch einen Hochpunkt betont und durch eine Fuß-/Radwegebrücke inszeniert. Die Entwicklung des Hafensareals wird als urbanes und gemischt genutztes Stadtquartier gesehen.



Abb. 52: Lageplan, Dutt & Kist mit architecture + aménagement

Qualitäten des Entwurfs aus Sicht des Preisgericht¹⁵ (Zusammenfassung):

- » Weiterentwicklung der Morphologie der Stadtkante zum Fluss zu einem stabilen städtebaulichen Gefüge mit einer klar herausgearbeiteten Stadtkante
- » angemessene städtebauliche Dichte mit einer guten Nutzungsmischung für den Standort, insbesondere durch die Vielfalt in den EG-Zonen
- » Der Stadteingang wird durch den Entwurf klar definiert
- » Die Freianlagen sind qualitativ, gut differenziert und definiert durch die dazugehörigen Nutzungen in den Gebäuden
- » Die Lage am Wasser wird gut genutzt und durch Kante an der Kaimauer und Landschaftsterrassen beidseitig des vorderen Hafenbeckens klar abgegrenzt
- » Einbindung des Naturschutzgebietes durch die Reaktivierung des Wasserlaufs im Bereich des ehemaligen Altarms der Saar und durch die Schaffung eines zusätzlichen Anknüpfungspunktes an den Naturraum (Mobilitätsknoten)
- » Bodendenkmal Römerkastell besticht durch eine klare Ausweisung und Verortung mit einer räumlichen Fassung
- » bessere Anbindung des Mithrasdenkmals durch zusätzliche fußläufige Verbindung mit dem Bereich Halberg vom Mobilitätsknoten
- » klare Fuß- und Radwegeverbindungen über den Boulevard mit einer Querung über die Ostspange, ergänzt mit einer neuen Fußgängerbrücke
- » Mobilitätsknoten im südöstlichen Bereich schafft für die Bereiche Römerkastell und Silo eine zweite Eingangssituation, sowohl für den ÖPNV wie auch durch die Passage für den Fuß- und Radverkehr

Kritisch zu überdenken seien:

- » Wohnnutzung am Wasser (Lärmschutzproblematik)
- » geschlossenen Blockstrukturen für die Hafenhäuser
- » Parkplätze direkt am Römerkastell

Fazit

Für das Leitbild Osthafen wird eine stärkere Ausdifferenzierung des Freiraums südlich der Hafenkante und der Umgang mit dem Offenland der St. Arnularer Wiesen als zielführend erachtet. Durch stärkeres Einbeziehen der gegenüberliegenden Uferseite kann der Nutzungsdruck von der Hafenkante genommen werden. Auch das Römerkastell kann aus seiner rückseitigen Lage befreit werden. Ebenso ist die zukünftige Entwicklung der City Ost miteinzu beziehen, durch die der Mobilitätsknoten mit Unterführung der Bahnlinie eine umso größere Bedeutung erhält und den Osthafen von seiner "Randlage" stärker in den Mittelpunkt rückt. Die Brücke an der Ostspange wird als starke Geste zur Bildung des Stadtentrées wertgeschätzt, wobei die städtebaulichen Setzungen einer "Stadtkante" entlang des Altarmverlaufs und die Akzentuierung des Stadtentrées im Zuge der Bebauung des heutigen Parkplatz (Hafenhäuser) als vorrangig gesehen wird. Die Wegeführung auf "Stadtebene" entlang der ehemaligen Gleistrassen ist aufgrund der GAMOR Planung (Einzäunung des Betriebsgeländes) zukünftig nicht vollständig gegeben. Eine Anpassung/Überarbeitung der Wegestruktur und Blickachsen muss unter Berücksichtigung der heutigen Schnittstellen erfolgen. Im Bereich des Ostspangenparks ist eine durchlässige Gestaltung zwischen Wasser- und Stadtebene umso wichtiger.

¹⁵ Beurteilung durch das Preisgericht, Städtebaulich-freiraumplanerischer Entwurf für den Standort Osthafen, Mehrfachbeauftragung, Saarbrücken 2017

Rhenania Studie

Zur Revitalisierung des Gebäudes wurde 2018 eine Machbarkeitsstudie von der GIU erstellt. Spannend bei der Entwicklung des Rhenania-Gebäudes ist dabei das Nebeneinander der gewerblichen und kulturellen Nutzung.

Das Ergebnis der Studie:

Machbarkeitsstudie zur Revitalisierung des Rhenania-Gebäudes sowie Erläuterungen zur Endpräsentation der GIU vom 18.06.2018

wird im diesem Kapitel wiedergegeben (kursiv gedruckt). Die vollständige Studie, sowie die Erläuterung, liegt dem Stadtplanungsamt vor.

Zusammenfassung der Inhalte¹⁶

Rückbauoptionen:

- » Grundsätzliche Empfehlung Rückbau von Bürogebäude und Silotürmen zur Freistellung des Lagerhochhauses Rhenania.
- » Innerhalb des Lagerhochhauses (...) können zusätzliche Rückbaumaßnahmen erforderlich werden (...)
- » massive Stahlskelettbauweise --> Potential für architektonisch ansprechendes Gesamtbild

Umfeld / Städtebau:

- » Lage am Wasser, sehr gute Autobahn- sowie recht gute ÖPNV-Anbindung
- » Exponiertheit mit entsprechender Fernwirkung
- » erfolgreiche Gebäudeentwicklung ist maßgeblich von städtebaulichen Entwicklung des Gesamtstandorts „Osthafen“ mit qualitativ höherwertigen baulichen Ergänzungen abhängig, da Standort momentan noch nicht über die notwendige Adressbildung verfügt und auch „Möbel Martin“ mit seinen weitläufigen Parkplatzflächen nicht zur Verbesserung der städtebaulichen Gesamtsituation beitragen wird
- » bauliche Verdichtung als Grundvoraussetzung zur Qualitätsschaffung und -sicherung.
- » auch notwendig, die umgebenden Freiflächen hinsichtlich Gestaltung und Nutzungsmöglichkeiten für die Bevölkerung

attraktiver zu machen, um Anziehungspunkte zu kreieren und den Standort kontinuierlich zu beleben.

- » weitere Voraussetzung für die langfristige Entwicklung des Osthafens: Optimierung der ÖPNV-Anbindung mit einem Haltepunkt der Saarbahn

Nutzungsvarianten:

- » Vielfalt und gegenseitige Befruchtung der einzelnen Nutzungen
- » industriellen Charme bewusst aufgreifen als Adressbildung
- » Co-Working und Short-Stay-Appartments als Schwerpunkt
- » Gastronomie im EG mit Wasseranbindung, ergänzende kulturelle Angebote
- » Büro- und Wohnangebote für die Gesamtwirtschaftlichkeit

Stellplatzsituation:

- » erforderliche Stellplätze für die neuen Nutzungen des Lagerhochhauses Rhenania: ebenerdige Stellplatzanlagen neben dem Gebäude sowie eine weitere Anlage am Ende der Straße „An der Römerbrücke“
- » mehrgeschossiges Parkdeck östlich des Gebäudes aufgrund der geringen, zur Verfügung stehenden Fläche unwirtschaftlich und aus städtebaulichen Gründen in direkter Wasserlage nicht empfehlenswert.
- » Verringerung des Straßenquerschnitts „An der Römerbrücke“ zum Bau weiterer Stellplätze

Lärm/Schallschutz:

- » Veranstaltungsbetrieb Silo als K.O.-Kriterium für Entwicklung am Osthafen als Wohn- und Arbeitsstätte

Bauleitplanung:

- » Empfohlen wird die Ausweisung als Urbanes Gebiet (MU), wegen größtmöglicher Spielräumen für die Realisierung der verschiedenen Entwicklungsszenarien.

Fazit

Die Revitalisierung des Rhenania-Gebäudes/Silo ist eine der wichtigsten initialen Maßnahmen. Die Bestandsgebäude sind identitätsstiftend für den Osthafen. Wie auch in der Studie geschildert ist die Maßnahme allein jedoch nicht ausreichend, um den Standort aufzuwerten - die städtebauliche Entwicklung des Gesamtstandorts ist maßgeblich und damit auch bauliche Ergänzungen in Form eines An- oder Neubaus. Aufgrund der hohen Lärmbelastung (Gewerbe-, Straßen- und Bahnlärm sowie Veranstaltungsbetrieb im Silo) ist eine Wohnnutzung ausgeschlossen. Auch das Problem des Stellplatzbedarf wird zutreffend beschrieben und erläutert. Ein monofunktionales, mehrgeschossiges Parkdeck am Ende der Straße an der Römerbrücke wird aus städtebaulicher Sicht als nicht vertretbar gesehen. Vorübergehend können ebenerdige Stellplätze an den vorgeschlagenen Stellen verortet werden. Langfristig und in Verbindung mit der geplanten Unterführung der Gleise, sollten sie jedoch in der City Ost untergebracht werden.

Rückbau 1:
(Nebengebäude 2-geschossiger Bürotrakt mit 1-geschossiger Lagerhalle)

Rückbau 2:
(Silogebäude H=ca. 31 m)

Freistehendes Rhenaniagebäude mit Teilrückbau
(9 Geschosse, 2 Untergeschosse)



Abb. 53: Rückbauoptionen aus Machbarkeitsstudie, GIU

¹⁶ GIU, Machbarkeitsstudie zur Revitalisierung des Rhenania-Gebäudes mit Erläuterungen zur Endpräsentation, Saarbrücken 2018

GAMOR¹⁷

Auf dem an das bestehende Heizkraftwerk an der Römerbrücke angrenzende Gelände wird durch Energie SaarLorLux - in enger Zusammenarbeit mit den Stadtwerken Saarbrücken und der ENGIE-Gruppe das neue Gasmotorenkraftwerk (GAMOR) gebaut.

Der Entwurf ist das Ergebnis einer Mehrfachbeauftragung, die durch das Architekturbüro CBAG.Studio aus Saarlouis und atelier le balto aus Berlin (Freiraumplanung) gewonnen wurde.

Der hohe Schornstein des Heizkraftwerks Römerbrücke ist bereits markant, von weitem sichtbar und ortsbildprägend. Ziel für das GAMOR war, eine attraktive Ansicht von der Saar und den Ufern aus zu finden und eine Fassadengestaltung und Freiflächengestaltung zu erhalten, die dem Anspruch an die Entreesituation gerecht wird und sich in die Vorstellungen zur Quartiersbildung „Osthafen“ einfügt.

Dies wird durch eine Photovoltaikfassade umgesetzt. Sie trägt zum Ausbau der Erneuerbaren Energien bei und symbolisiert die Energiewende, die in den nächsten Jahren mit dem Einsatz von erneuerbaren Energien voranschreiten wird.



Abb. 54: GAMOR Freiraumplanung (Genehmigungsplanung)



¹⁷ Energie SaarLorLux AG mit atelier le balto landschaftsarchitekten, GAMOR Freiraumplanung, Genehmigungsplanung, Saarbrücken 2020

Abb. 55: Visualisierung GAMOR (Quelle <https://www.kraftwerk-saarbruecken.com>)

Eine einheitliche Gestaltung aus Pflanz- und Rasenflächen erstreckt sich aus dem Betriebsgelände in das Saarvorland. Dabei wird die formale Gestaltungssprache des Bestands aufgegriffen. Die Einzäunung des Betriebsgeländes ist bei der Planung der zukünftigen Wegeverbindungen in/aus dem städtebaulichen Entwicklungsgebiet "Schachthof Areal" zu berücksichtigen.

Übergeordnete Wegeverbindungen zwischen Saaruferweg und dem Ostspangepark sind durch direkte Wegeanschlüsse gegeben. Neben den formalen Pflanzflächen sind Baumgruppen/Baumcarrées aus großen Laubbäumen auf und außerhalb des Betriebsgeländes geplant.

Fazit

Eine Aufwertung des an den Osthafen anschließenden Ostspangeparks in seiner Gesamtheit und die damit verbundene Klärung der Wege- und Blickbeziehungen in Nord-Süd Richtung (zwischen Stadtebene und Wasser) aber auch zwischen Ost und West (Anbindung Osthafen an den Saaruferweg) ist wichtig. Der Ostspangepark soll von GAMOR über die Straße "An der Ostspange" hinaus bis an die Hafenkante Osthafen einen durchgängigen Park mit direkten und selbstverständlichen Wegeverbindungen bilden. Die Zugänge und Blicke zum Wasser und Orientierungspunkten im Saarferraum sind hier ebenfalls weiter zu thematisieren.



Abb. 56: Heizkraftwerk und Gewerbegebiet an der Ostspange aus Sicht des Osthafens

Greencells / Sektor Heimat

Das Künstlerkollektiv Sektor Heimat e.V. und die Saarbrücker Greencells Group, einer der größten europäischen Anbieter von PV-Anlagen, hat ein Konzept zur kulturellen und kommerziellen Nutzung des Gesamtkomplexes am Osthafen erstellt. Die Präsentation wird im diesem Kapitel wiedergegeben (kursiv gedruckt). Die vollständige Präsentation liegt der LHS Saarbrücken vor.

Zusammenfassung der Inhalte¹⁸

Ziel:

- » *Ein Ort für Kulturschaffende - mehr Freiraum für Kreativität und nachhaltiges Wirtschaften*

Nutzungskonzept:

- » *nach Umbau: Verlegung des Firmensitz Greencells in oberen Stockwerken des Rhenania Gebäudes.*
- » *40 % der Fläche sollen für Kreative zur Verfügung stehen (Studios, Werkstätten und Ateliers), nur monatliche Betriebskosten werden umgelegt*
- » *Nutzung der Dachflächen für Gastronomie*
- » *Kletterwände und Aussichtsplattform an Silotürmen*

Freiraum an der Hafenkante:

- » *als "Ateliergasse", Freiluft- Ausstellungen, offene Ateliers*

Zugang zum Wasser:

- » *"Hypercube" als Seebühne, begehbare Virtual Reality Erfahrung, Projektionsfläche*
- » *Zuschauerterrassen am Hafenbecken*

Infrastruktur/ Parkmöglichkeiten:

- » *müssen mit der Landeshauptstadt entwickelt werden*
- » *Vorschlag: Haltestelle Buslinie 136 als erster Schritt*

Römerkastell:

- » *In Szene setzen der Ausgrabungen*
- » *zusätzliche Ausstellung von Artefakten aus Museen*

Nachhaltigkeit:

- » *Solar-aktives Dach und weitere Dachflächen zur optischen und energetischen Aufwertung mit Solarpanels ausstatten*
- » *Begrünung und Urban Gardening*

Weitere Ideen und Vorschläge:

- » *Campus Standort (Blockrandbebauung)*
- » *Brücke als Verbindung der beiden Türme als Landmarke*

Fazit

Die Kultur- und Kreativszene ist als etablierter Nutzer der richtige Impulsgeber für die Standortentwicklung Osthafen. Die Bestandsgebäude sind allerdings nicht ausreichend, um einen zukunftsfähigen, lebendigen Standort zu schaffen. Durch das Formen einer Mitte/Schwerpunkts durch eine städtebauliche Ergänzung (z.B. Anbau Silo) sollte der heute "rückseitige" Bereich in Richtung Römerkastell stärker einbezogen werden. So würde sowohl der starke Fokus von der Hafenkante genommen als auch eine Tiefe generiert werden,

die auch die Lage des Römerkastell stärkt.

Das Römerkastell kann als Stadtteilpark zu einem Teil des Konzepts werden (z.B. in Form von künstlerischer Auseinandersetzung mit kulturellem Erbe: Freiluftmuseum, Lehrpfad, Ausstellungsflächen o.Ä.). Um einen größeren Bereich zu beleben kann auch der gegenüberliegende Naturraum als Gegenüber/Mitspieler zum Aktionsraum werden.

Die Anzahl und Unterbringung der notwendigen Stellplätze im Bereich des Osthafen stellt eine Herausforderung dar. Das vorgeschlagene Parkdeck würde an der gezeigten Stelle den motorisierten Verkehr unerwünscht weit in das Gebiet hineinziehen. Perspektivisch und langfristig sollen die Stellplätze auf der östlichen Seite der Bahngleise untergebracht werden (City Ost). So kann das Bau Feld mit anderen Nutzungen besetzt werden. Die Herstellung einer Querung der Bahngleise (Unterführung) ist in diesem Fall zwingend notwendig.



¹⁸ Sektor Heimat e.V. mit Greencells Group, Präsentation des Konzept zur kulturellen und kommerziellen Nutzung des Gesamtkomplexes am Osthafen, Saarbrücken 2020

Abb. 57: Gesamtkomplex am Osthafen (aus Präsentation-osthafen-2020; Greencells/Sektor Heimat e.V.)

Städtebauliches Konzept "City Ost" (2020)¹⁹

Das städtebauliche Konzept sieht für die Flächen zwischen Bahntrasse und Brebacher Landstraße eine dichte Bebauung aus Blockstrukturen mit grünen Innenhöfen vor. Die heutige, in Nutzung und Bausubstanz mangelhafte, Bestandssituation soll mit einer städtebaulich prägnanten und kongruenten Überformung nachhaltig verbessert werden und auch in die Siedlungsstruktur hinein positive Aktivierungsprozesse auslösen.

Ein städtebaulicher Akzent in Form eines Hochpunkts im Norden am Kreisverkehr setzt zusammen mit dem Neubau auf der anderen Seite der Gleise ein markantes Entrée. Langfristig soll ein Haltepunkt der Saarbahn die Anbindung verbessern. Diese soll sich am zentralen Platz befinden, wo auch ein direkter Zugang zum Osthafen verortet ist. Als Nutzung werden Forschung, Entwicklung, Produktion sowie Büro, Verwaltung, Gastronomie und Hotel (in Hochpunkt) vorgeschlagen.

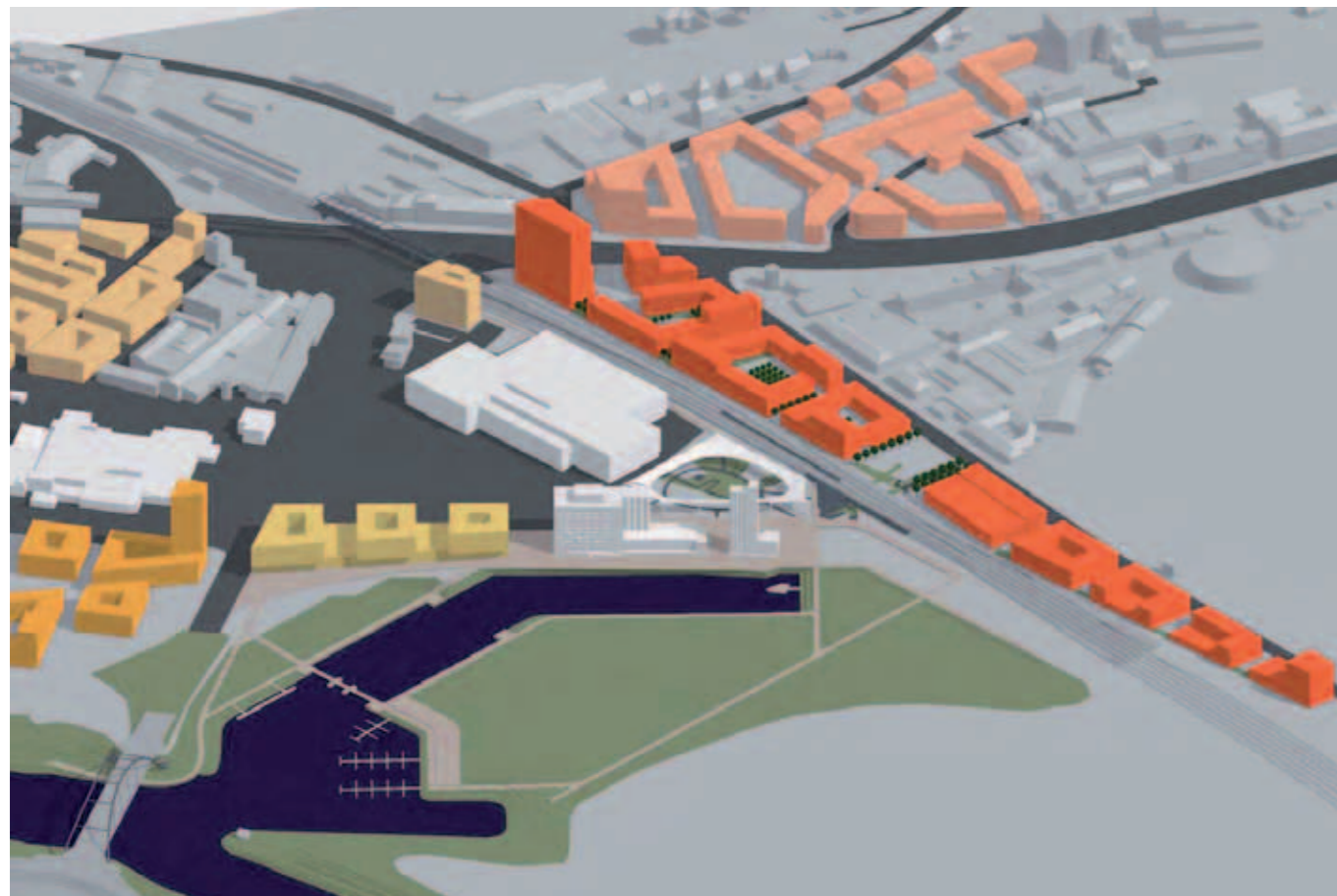


Abb. 58: Städtebauliches Konzept

¹⁹ Landeshauptstadt Saarbrücken, City Ost Stadtentwicklung, Saarbrücken 2020

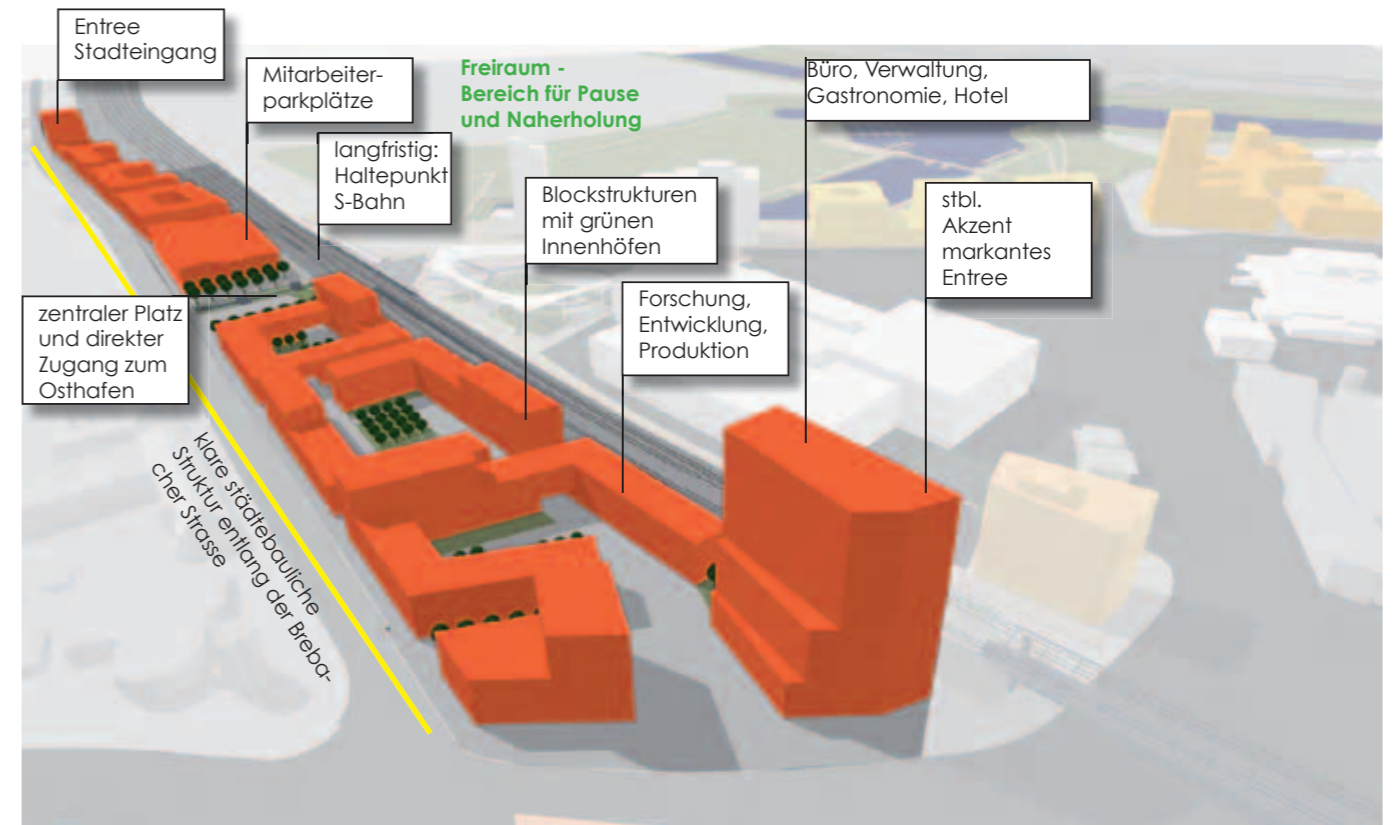


Abb. 59: Städtebauliches Konzept - Nutzungen

Fazit

Das städtebauliche Konzept der City Ost ist ein zentraler Baustein für die langfristige Entwicklung des gesamten Stadtgebietes, da diese Maßnahme in alle Himmelsrichtungen einen starken und positiven Impuls auf räumlicher, funktionaler und stadtgestalterischer Ebene entfalten kann. Auch mit dem Osthafen ist diese Entwicklung eng verbunden, weshalb ein Teilbereich der City Ost auch Untersuchungs- und Analyse-raum für das vorliegende ISEK darstellt. Um der Bedeutung der City Ost für die Gesamtstadt gerecht zu werden, wird die Stadt Saarbrücken ein separates ISEK-Programm für dieses

Areal durchführen. Für den Osthafen bedeutet das in der Entwicklungsstrategie, dass hier von gestuften Entwicklungen auszugehen ist, bei denen jede Stufe für sich robust und nachhaltig funktionieren soll.

In das Leitbild Osthafen wurde ein Arbeitsstand (Januar 2020) der Planung City Ost nachrichtlich übernommen, der sich aktuellen Entwicklungen anpassen muss. Folgende Punkte werden Berücksichtigung finden:

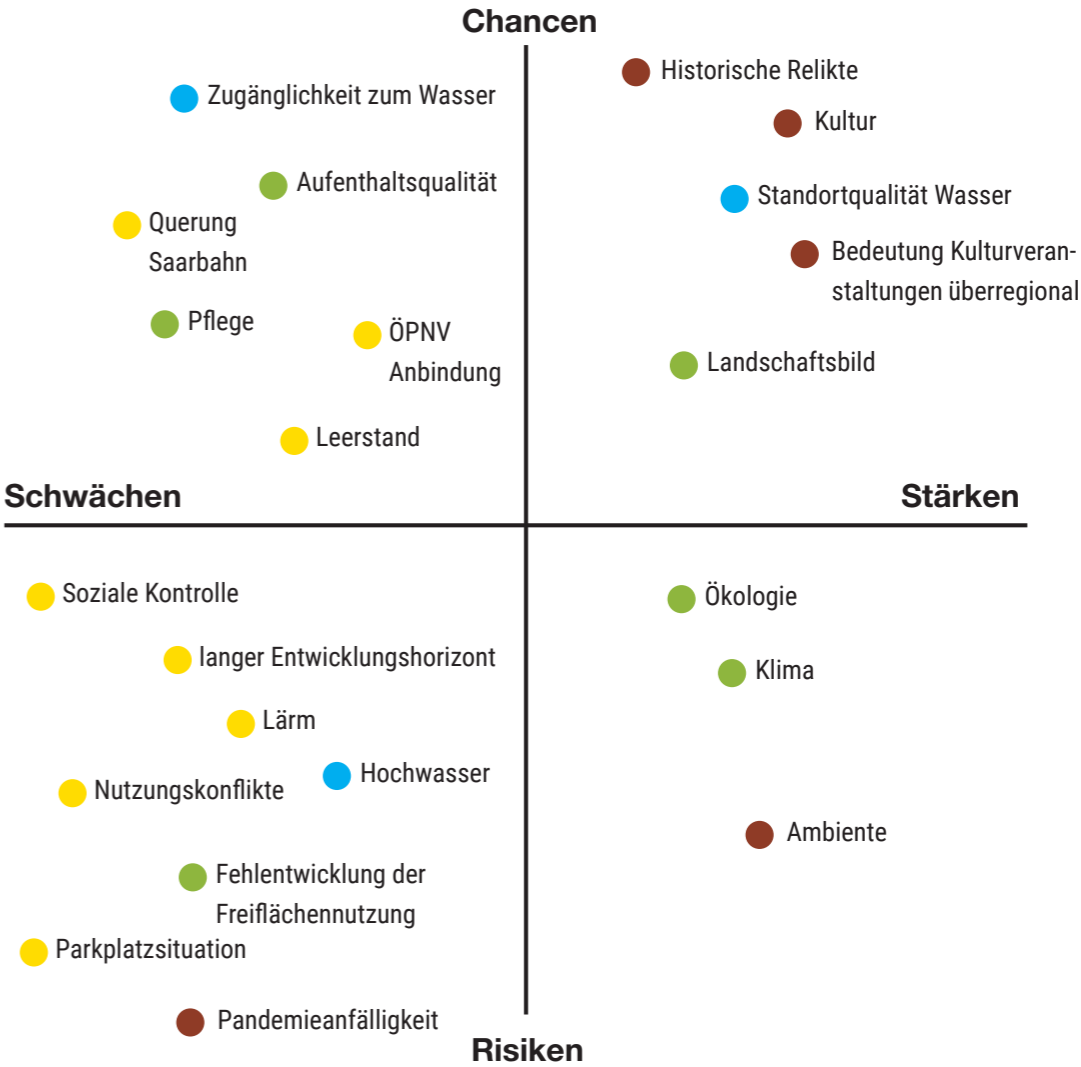
- » Querverbindungen zwischen den Höfen
- » Platzkanten/ genaue Lage und Größe des zentralen Platzes
- » Anbindung an den Halberg

4 SWOT Analyse

Die SWOT-Analyse untersucht die Stärken (Strengths), Schwächen (Weaknesses), Chancen (Opportunities) und Risiken (Threats) im Bestand des Osthafens.

Die Analyse wird jeweils für die vier Themenbereiche / Handlungsfelder "Freiraum, Freizeit & Natur", "Städtebau & Erschließung", "Aquaticher Freiraum" und "Kultur- & Kreativwirtschaft" durchgeführt.

- Freiraum, Freizeit & Natur
- Städtebau & Erschließung
- Aquatischer Freiraum
- Kultur- & Kreativwirtschaft



4 SWOT Analyse

Stärken



- » Landschaftlich vielfältiger Bestand (Halberg, Naturschutzgebiet St. Arnualer Wiesen, Saar, Baumbestand...)
- » beliebtes Spazier- und Ausflugsziel (Halberg, St. Arnualer Wiesen, Leinpfad)
- » Stadtklimatische Funktion der St. Arnualer Wiesen als Kaltluftschneise
- » gute Freiraumvernetzung nach Westen (in Richtung Innenstadt entlang der Saar) und Süden (St. Arnualer Wiesen)
- » Planungen und Konzepte zur Freiraumentwicklung vorhanden

- » sehr gute Anbindung MIV (Autobahn, Ostspange)
- » Infrastruktur an Rad-, Wanderwegen teilweise schon vorhanden und teilweise gut vernetzt - vor allem nach Westen, in Richtung Innenstadt und Süden, St. Arnual
- » angebunden an überregionale, touristische Infrastruktur (Saar-Radweg)

- » Wasser als Standortqualität (Atmosphäre, Klima, Freizeitwert, Aussicht)
- » etablierte Wasser-/Hafen-Nutzung durch ansässige Vereine: Motorbootclub, Polzeisportverein, S.A.L.T (Wassersport, Freizeit)

- » Ort mit kultureller Geschichte und Bedeutung (Römer)
- » sichtbare historische Relikte
- » etablierte, lebendige Kultur- und Kreativszene am Standort (Konzerte, Feste, Theater, Ausstellungen etc.)
- » Rund- und Themenweg "Historischer Halberg" mit zahlreichen historischen Stätten in unmittelbarer Nähe

Schwächen



- » fehlendes Nutzungsangebot der Freiflächen
- » Gestaltung/Qualität der Freiräume, fehlende Aufenthaltsqualität
- » Pflegezustand
- » keine freiräumliche Vernetzung in Richtung Osten / zum Halberg

- » Lärm (Ostspange und Bahn)
- » Status Quo Städtebau/Umgebung in Neuorientierungs- bzw. Entwicklungsphase (Möbel Martin, City Ost, Gewerbegebiet ehemaliges Schlachthofareal)
- » Leerstand
- » wenig öffentlichkeitswirksame Nutzung
- » fehlende soziale Kontrolle
- » Bahngleise als räumliche Barriere
- » teilweise fehlen wichtige Wegeverbindungen
- » Flächen abseits der Wege sind nicht erschlossen und können kaum genutzt werden

- » fehlendes Nutzungsangebot für die Öffentlichkeit auf, am und im Wasser
- » wenig Zugänglichkeit zum Wasser
- » Wahrnehmbarkeit eingeschränkt durch dicht bewachsene Ufer
- » Flächeninanspruchnahme der Vereine (beschränkte Zugänglichkeit, Zäune)

- » Römerkastell in isolierter/rückseitiger Lage
- » Konzentration des kulturellen Angebots an der Hafenkante (hoher Nutzungsdruck)
- » Denkmalschutz vs. Nutzung (Überbaubarkeit, Schutz der Relikte, bauliche/verändernde Eingriffe in die Flächen)

4 SWOT Analyse

Chancen



Risiken



- » Große verfügbare Grünflächen mit Potential für Etablierung von Freizeit- und Erholungsnutzung (Römerkastell, Ostspangenberg, Brachfläche südlich des Hafens)
- » Umsetzung von Freiraumentwicklungsmaßnahmen
- » Qualifizierung der Freiflächen

- » Saarbahn mit Potential zur Verbesserung ÖPNV-Anbindung durch neue Haltestelle
- » Osthafen als Impuls für städtebauliche und freiraumplanerische Neuentwicklung der Umgebung
- » Schließung von Lücken im Rad- und Wanderwegenetz

- » Übernutzung der Freiräume und Nutzungs-, Interessenskonflikte zwischen Naturschutz und Freizeit/ Naherholung
- » fehlende oder unzureichende Pflege und Instandhaltung der Grünanlagen aufgrund fehlender finanzieller und personeller Ressourcen
- » Ansiedlung von Nutzungen, die die freie Zugänglichkeit von Flächen ausschließen

- » Eigentumsverhältnisse
- » Abhängigkeiten von Umgebung (Entwicklung City Ost, Gewerbegebiet "Alter Schlachthof"): Funktioniert Osthafen autark?
- » Erhöhung Verkehrsaufkommen und Stellplatzbedarf durch Entwicklung des Standorts und Attraktivierung
- » Zerstörung von Genius loci/Ambiente, "alternativem Flair"

- » Wasser als Thema
- » Etablierung Freizeit- und Erholungsnutzung mit Schwerpunkt am, im und auf dem Wasser
- » Verbesserung des Hochwasserrisikos durch Schaffung von zusätzlichem Retentionsraum

- » Anschluss des Römerkastell an bestehende touristische Infrastruktur (Historischer Halberg)
- » Ausbau der Kultur- und Kreativszene am Standort (Verbindung von kultureller und kommerzieller Nutzung)
- » Künstlerkollektiv Sektor Heimat e.V und Green-cellsgroup, als Eigentümer des Silos und interessierter Investor des Rhenania-Gebäudes legt Konzept zur Schaffung weiterer Räumlichkeiten für Kreativschaffende (40% der Fläche) vor
- » Kreativsszene als Impuls für Neuentwicklung Umgebung

- » Hochwasserrisiko
- » Wasserqualität
- » Genehmigungen

- » Zerstörung von Genius loci/Ambiente, "alternativem Flair "
- » Interessens- und Nutzungskonflikte
- » Kreativ-Nukleus, fehlende Wirksamkeit nach Außen?
- » Wirtschaftlichkeit/fehlende kommerzielle Kraft Kreativ-/Kultursektor?
- » verstärkte Lärmbelastung

5 Entwicklungsziele

Die vorhergehende Analyse zeigt, dass alle vier identifizierten Handlungsfelder Stärken und Schwächen aufweisen, die sich auch gegenseitig bedingen. Zielführend für die Entwicklung des Osthafens ist daher die Betrachtung aller vier Handlungsfelder gleichermaßen. Dabei sind neben der Optimierung

jedes einzelnen Bereichs vor allem die Korrespondenzen untereinander wichtig, um das um das Potential des Osthafens als Standort in seiner Gesamtheit auszuschöpfen. Die vier Handlungsfelder Freiraum/Freizeit & Natur, Städtebau & Erschließung, Aquatischer Freiraum sowie Kultur- &

Kreativwirtschaft lassen sich dabei sehr gut und sinnfällig in einem gemeinsamen Leitbild des Osthafens vereinen, dessen Hauptidentitätsträger natürlich der offene, weite und aquatische Saaruferraum darstellt.

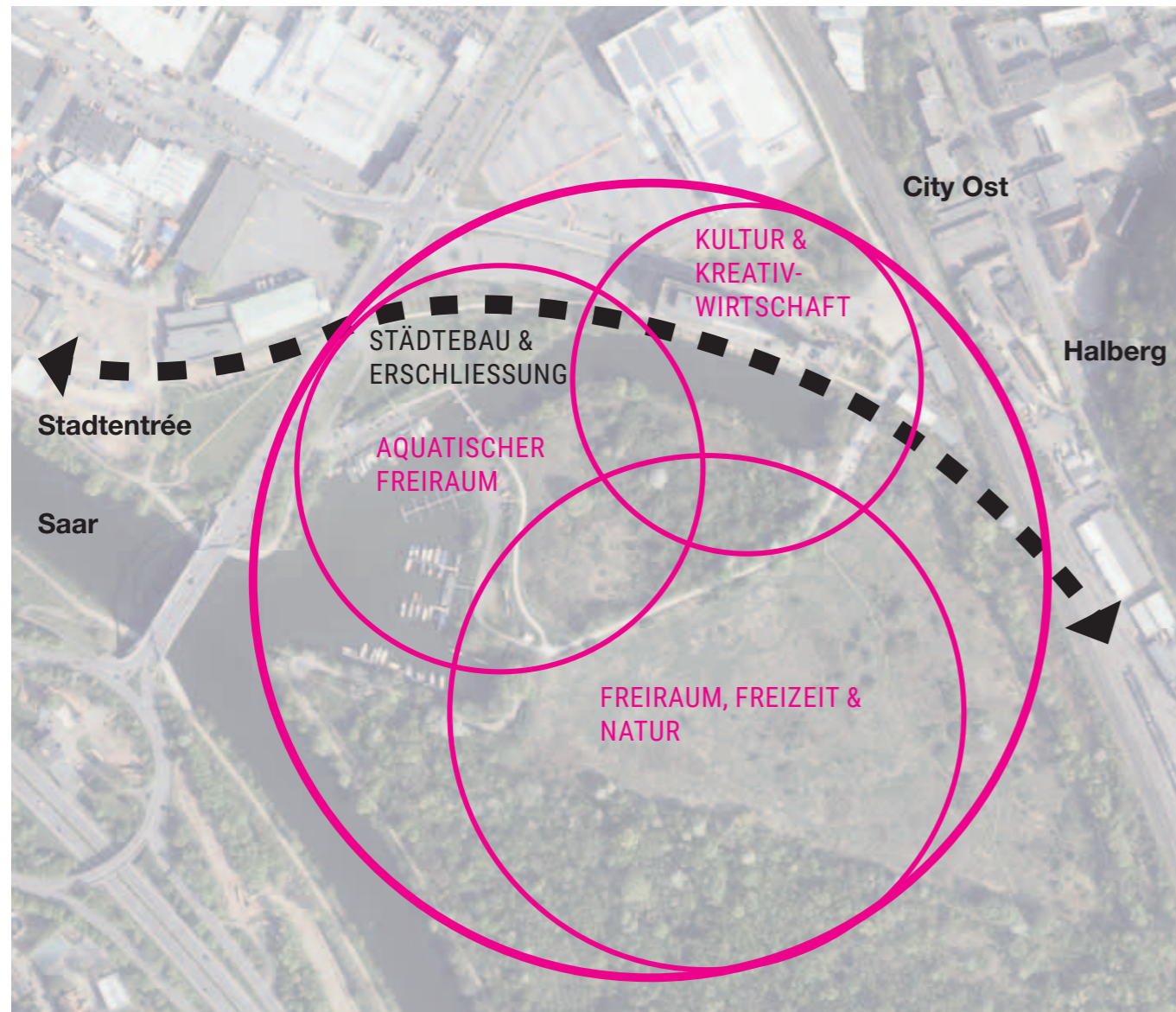


Abb. 60: Handlungsfelder

Übergeordnete Ziele

Freiraumplanerisches Konzept mit:

- » landschafts- bzw. freiraumplanerischen Standortqualität
- » Inwertsetzung des Bodendenkmals "Römerkastell"
- » Möglichkeiten der Nutzung für Veranstaltungen (Kultur- und Szenenutzung)
- » Einbeziehung von Naherholungsflächen
- » Schaffung von Retentionsraum
- » ggf. Erweiterung um touristische Nutzungen

Funktionales Erschließungssystem mit:

- » erforderlichen Fuß- und Radwegeverbindungen
- » Durchgang unter der Saarbahntrasse
- » ggf. mit einem Haltepunkt der Saarbahn

Städtebauliches Konzept mit:

- » Berücksichtigung der Bestandsnutzungen
- » funktionaler und gestalterischer Verknüpfung mit den umgebenen Nutzungen Freiraum und Natur und produzierendes Gewerbe, Handel und Dienstleistungen sowie des vorhandene Freizeithafens
- » zeitgemäßen und gebietsangepassten Gebäudetypen sowohl gewerblicher als auch ggf. untergeordneter wohnungswirtschaftlicher Art
- » Aussage zur Gestaltung der Stadteingangssituation aus Richtung Ostspange

6 Abgrenzung Fördergebiet

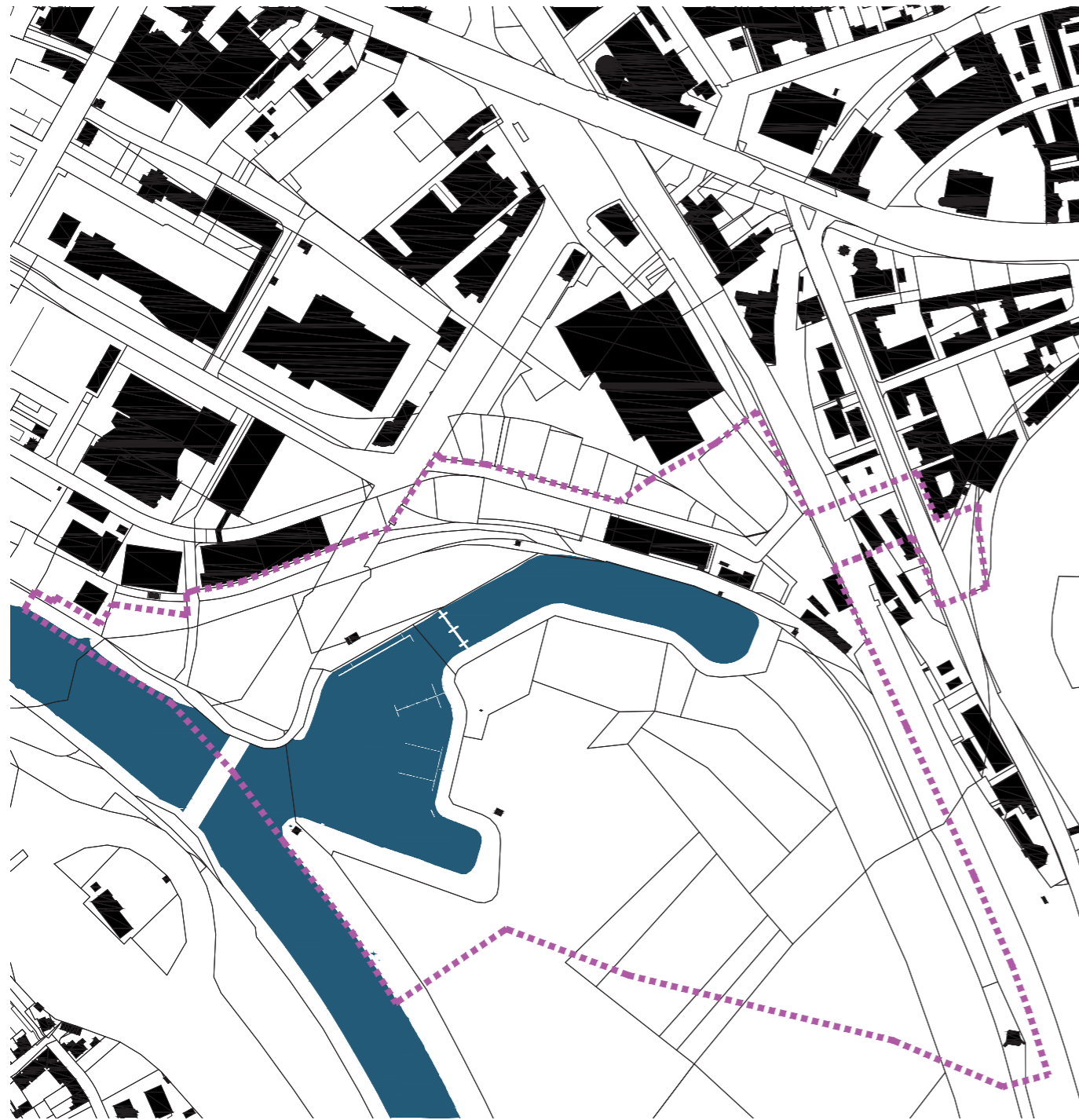


Abb. 61: Abgrenzung Fördergebiet

Das Fördergebiet umfasst eine Fläche von ca. 27,7 ha. Die Umgrenzung ergibt sich weitgehend aus bestehenden landschaftlichen und stadträumlichen Bezügen. Sie verläuft im Norden bis an das Grundstück Möbel Martin und schließt dabei gemäß neuer Flächennutzung B-Plan das Römerkastell, die Straße an der Römerbrücke sowie den Stellplatz südlich der Straße mit ein. Nach Westen verläuft die Umgrenzung entlang der Stadtkante (ehem. Gleise Hafenkran) bis zum GAMOR und dann am Saarufer entlang. Den südlichen Abschluss bildet die Baumkante, die das Offenland räumlich definiert. Im Osten verläuft die Umgrenzung an der Bahntrasse entlang, geht jedoch an der Schnittstelle zur City Ost (Platzfläche) darüber hinaus, um die Anbindung an die City Ost und an den Halberg miteinzuschließen.

7 Leitbild und Maßnahmenkonzept

7.1 Handlungsfelder und Ziele

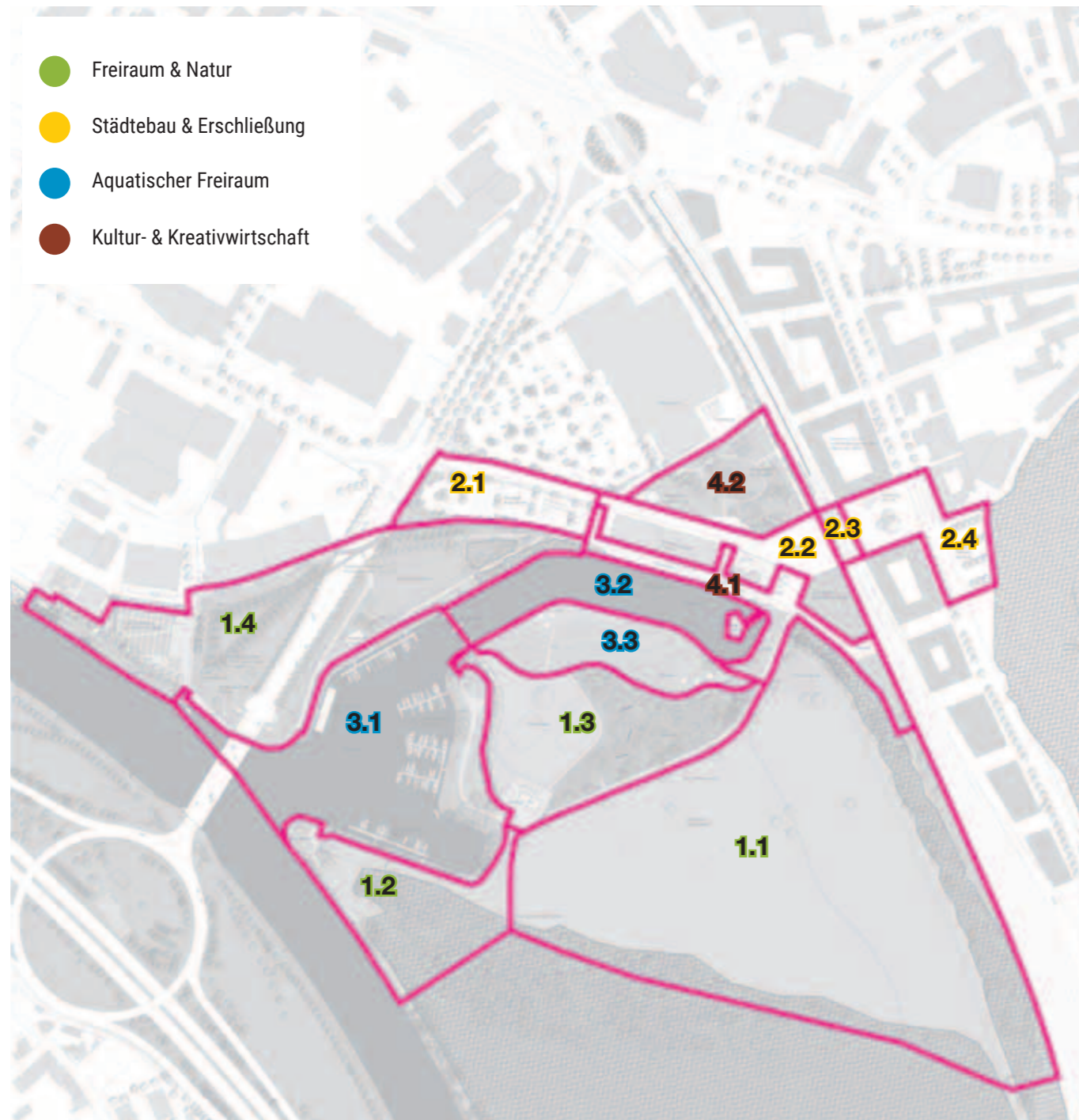


Abb. 62: Maßnahmenübersicht

1 Freiraum, Freizeit & Natur

- (1.1) Pflege-/Beweidungskonzept Offenland
- (1.2) Hafentrée an der Landspitze
- (1.3) Freizeitinsel Osthafen
- (1.4) Ostspangenberg / Grünes Stadtrée

2 Städtebau & Erschließung

- (2.1) Stadtrée "An der Römerbrücke"
- (2.2) Platz am Kulturhafen
- (2.3) Unterführung und Halt Saarbahn
- (2.4) Anbindung/Platz City Ost und Halberg

3 Aquatischer Freiraum

- (3.1) Aufwertung Bootshafen
- (3.2) Altarm
- (3.3) Retentionsraumerweiterung

4 Kultur & Kreativwirtschaft

- (4.1) Kulturhafen/Kulturufer
- (4.2) Park Römerkastell

Aus der Analyse abgeleitet lassen sich mehrere Projekte bzw. Einzelmaßnahmen zur Umsetzung des Leitbilds und der definierten Ziele ausmachen.

Diese sind im Folgenden den vier Handlungsfeldern zugeordnet, ausgehend von Ihrem höchsten Wirkungsgrad auf das jeweilige Themenfeld. Die Zuordnung dient auch der Auslotung der Zuständigkeiten und Beteiligungsfelder, hat jedoch keine Auswirkung auf die Umsetzungsstrategie.

Die insgesamt 13 Maßnahmen wurden hauptsächlich aus den vorangegangenen Zielen abgeleitet. Ergänzend flossen Maßnahmen aus vorherig erarbeiteten, gesamtstädtischen Konzepten, wie z.B. dem "Blauen Band der Saar" ein oder sind aus der Beteiligung der Akteure im Rahmen des ISEK-Prozesses entstanden. So wird ein integriertes Maßnahmenpaket gewährleistet.



Abb. 63: Leitbild Osthafen

7.2 Maßnahmen

Freiraum, Freizeit & Natur



Abb. 64: Maßnahmenübersicht

Freiraum, Freizeit & Natur

(1.1) Pflege-/Beweidungskonzept Offenland

(1.2) Hafentrée an der Landspitze

(1.3) Freizeitinsel Osthafen

(1.4) Ostspangenberg / Grünes Stadtrée

Einzelmaßnahme:
Pflege-/Beweidungskonzept des Offenland St. Arnualer Wiesen

Maßnahmennummer: 1.1
 Zeithorizont: kurzfristig, ab 2021
 Grobe Kosteneinschätzung: 200.000 Euro
 Träger: Stadt Saarbrücken, private Träger



Abb. 65: Verortung Maßnahme

Pflege-/Beweidungskonzept Offenland St. Arnualer Wiesen
 "Bestehenden Qualitäten einbinden und durch gezielte Eingriffe herausarbeiten"

Das Offenland ist aus Gründen der Biodiversität und aus klimatischer Sicht besonders wertvoll und seine Freihaltung wichtig. Große Teile der ehemals offenen Wiesenbereiche des NSG St. Arnualer Wiesen verbuschen zusehends, weil seit Jahren keine Bewirtschaftung mehr erfolgt. Damit wird in wenigen Jahren ein Habitat verloren gehen, das unter anderem für verschiedene Wiesenbrüter und Arten der offenen Landschaft von großer Bedeutung ist. Das eigentliche Schutzziel wird damit verfehlt. Um diese Entwicklung zu stoppen bzw. eine gegenläufige einzuleiten, soll künftig eine Bewirtschaftung in Kombination aus Mahd und Beweidung herbeigeführt werden, die sowohl aus ökologischer als auch aus ökonomischer Sicht Vorteile bringt.

Die Maßnahme dient der Wiederherstellung von Lebensräumen und der nachhaltigen Sicherung der Arten- und Lebensraumvielfalt des Offenlands im Naturschutzgebiet St. Arnualer Wiesen. Das Fachreferat Arten- und Biotopschutz des Ministeriums für Umwelt und Verbraucherschutz, sieht in der extensiven Beweidung eine Aufwertung des Gebietes. Sonstige Finanzierungsquellen: Eine Förderung als Agrarumweltmaßnahme wird geprüft.

Neben der landschaftspflegerischen Maßnahme soll auch die Erlebbarkeit des Naturschutzgebiets für die Bevölkerung behutsam erhöht werden. Naturerlebnis und Umweltbildung sind wichtige Themen, die den Umgang mit Schutzgebieten verdeutlichen und zur Wertschätzung geschützter, vermeintlich für den Menschen nicht nutzbarer, Flächen beitragen. Durch die Installation von Beobachtungsstegen und Infor-

mationstafeln am Wegesrand sollen gezielt Einblicke von Außen geschaffen werden, ohne den Naturraum zu stören. Der bestehende Weg in Dammlage bietet sich durch seine erhöhte Lage zu den umliegenden Flächen für die Einrichtung von Aussichtspunkten besonders an. Er ist als Teil des beliebten Wander- und Ausflugswegenetzes rund um das Naturschutzgebiet bereits heute stark frequentiert. Das FFH Gebiet St. Arnualer Wiesen bietet nicht nur ein reizvolles Landschaftsbild, sondern ist Lebensraum zahlreicher Tier und Vogelarten. Die Nutzung der Offenlandfläche durch Weidevieh schafft einen weiteren Anreiz zur Beobachtung und Erlebens der Tierwelt, die von Jung und Alt geschätzt wird. Bisher sind keine Aufenthalts- oder Rastorte in diesem Bereich vorhanden. Eine Sanierung der Wegeflächen und ggf. Ergänzung / Lückenschluss des Wegenetzes ist ebenfalls Teil der Maßnahme.

Die Maßnahme dient dem Erlebniswert des Naturschutzgebietes St. Arnualer Wiesen und in diesem Zusammenhang vor allem der Wertschätzung der Offenland-Fläche als solche.

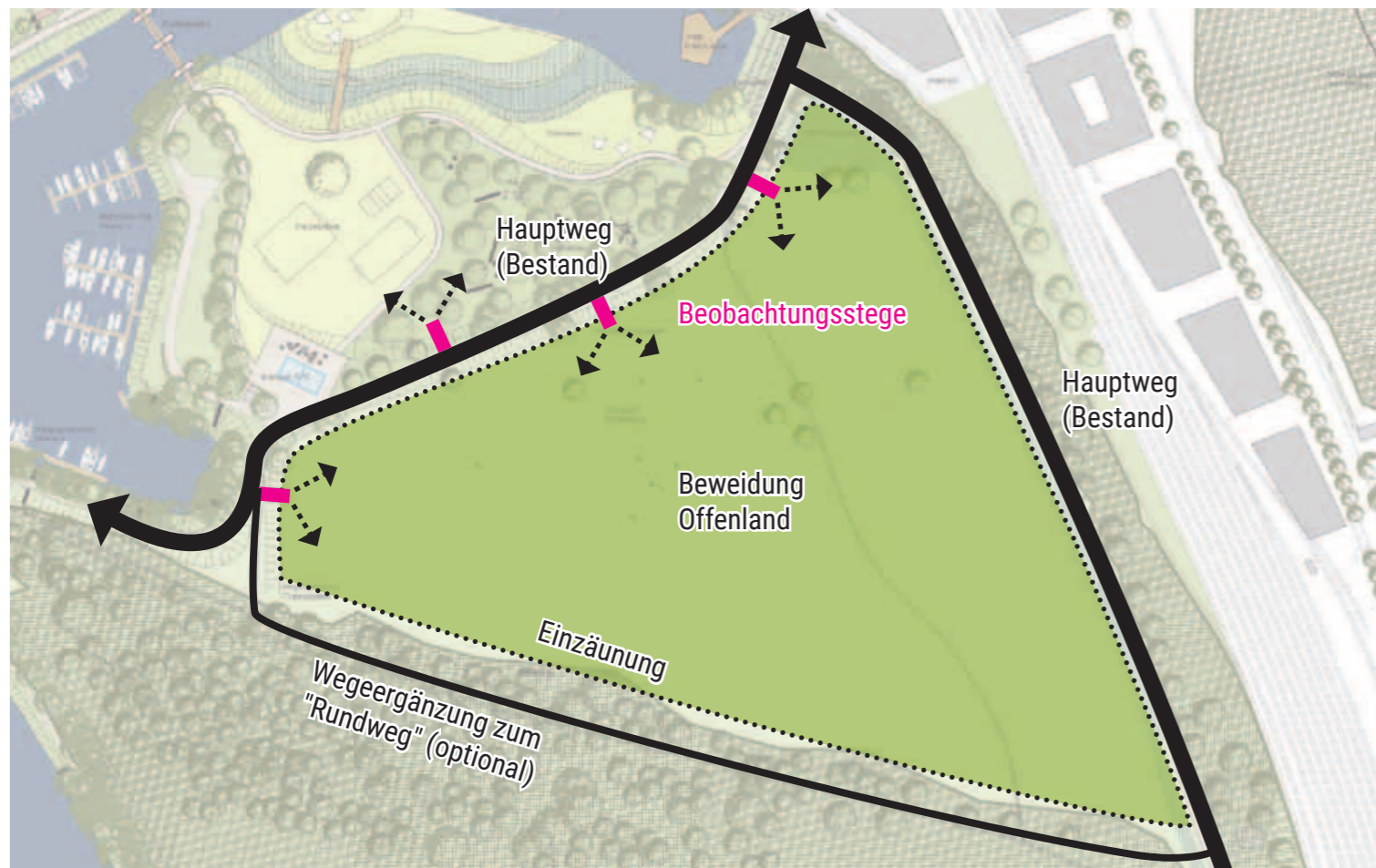


Abb. 66: Wegekonzzept Offenland

Einzelmaßnahme:
Hafenentree an der Landspitze

Maßnahmennummer: 1.2
Zeithorizont: kurzfristig
Grobe Kosteneinschätzung: 386.000 Euro
Träger: Stadt Saarbrücken, private Träger



Abb. 67: Verortung Maßnahme

Hafenentree an der Landspitze "Ein besonderer Ort mit Aussicht"

Die "Landspitze" des Osthafens ist ein besonderer Ort. Charakteristisch markiert er das Entrée zum Osthafen von der Wasserseite aus und ist ein Orientierungspunkt im Stadtbild. "Die Mühle" ist im Panorama des Osthafens nicht wegzudenken. Ein Zusammenspiel, sozusagen als "Vis à vis", ist mit dem gegenüberliegenden Aussichtspunkt am Brückenpfeiler gegeben.

Die Maßnahme hat vor allem einen sozialen Nutzen. Sie steigert die Aufenthaltsqualität und leistet einen Beitrag zum künstlerischen und kulturellen Geschehen der Stadt Saarbrücken. Durch die besondere Lage kann sie, auch vom Wasser her, zur Verbesserung des Stadtbildes beitragen.

Das bestehende Gebäude wurde 1990 unter dem Namen „Die Mühle“ als Teilstück des Kunstprojekts "Heizkraftwerk Römerbrücke" errichtet und ist eine Skulptur der Künstlerin Katharina Fritsch. Die Mühle ist aus Beton gegossen, das Mühlrad aus Holz. Mittlerweile ist es in die Jahre gekommen, fällt immer wieder Vandalismus zum Opfer und ist Leinwand für Graffiti-Künstler.

Ziel ist es den Aussichtspunkt als "Ort" mit Wiedererkennungswert aufzuwerten, Aufenthaltsqualität zu schaffen und die Sicherheit und soziale Kontrolle zu erhöhen. Dabei soll die Qualität des sonnigen Verweilort weiter erhalten werden.

Neues Sitzmobiliar eröffnet die Möglichkeit, den Ort als Raststation eines Ausflugs rund um die St. Arnualer Wiesen zu nutzen und ein Picknick mit Aussicht zu genießen. Eine angemessene Beleuchtung erhöht die Sicherheit am Abend und beugt weiterem Vandalismus vor. Eine Bespielung durch den angrenzenden Polizeisportverein oder die Kunst- und Kulturschaffenden aus Rhenania und Silo ist ebenfalls denkbar. In Kooperation mit den Kunst- und Kulturschaffenden kann der Ort temporär oder dauerhaft zum Aktionsraum werden. Auch die Künstlerin der bestehenden Installation kann in eine Revitalisierung des Ortes einbezogen werden.

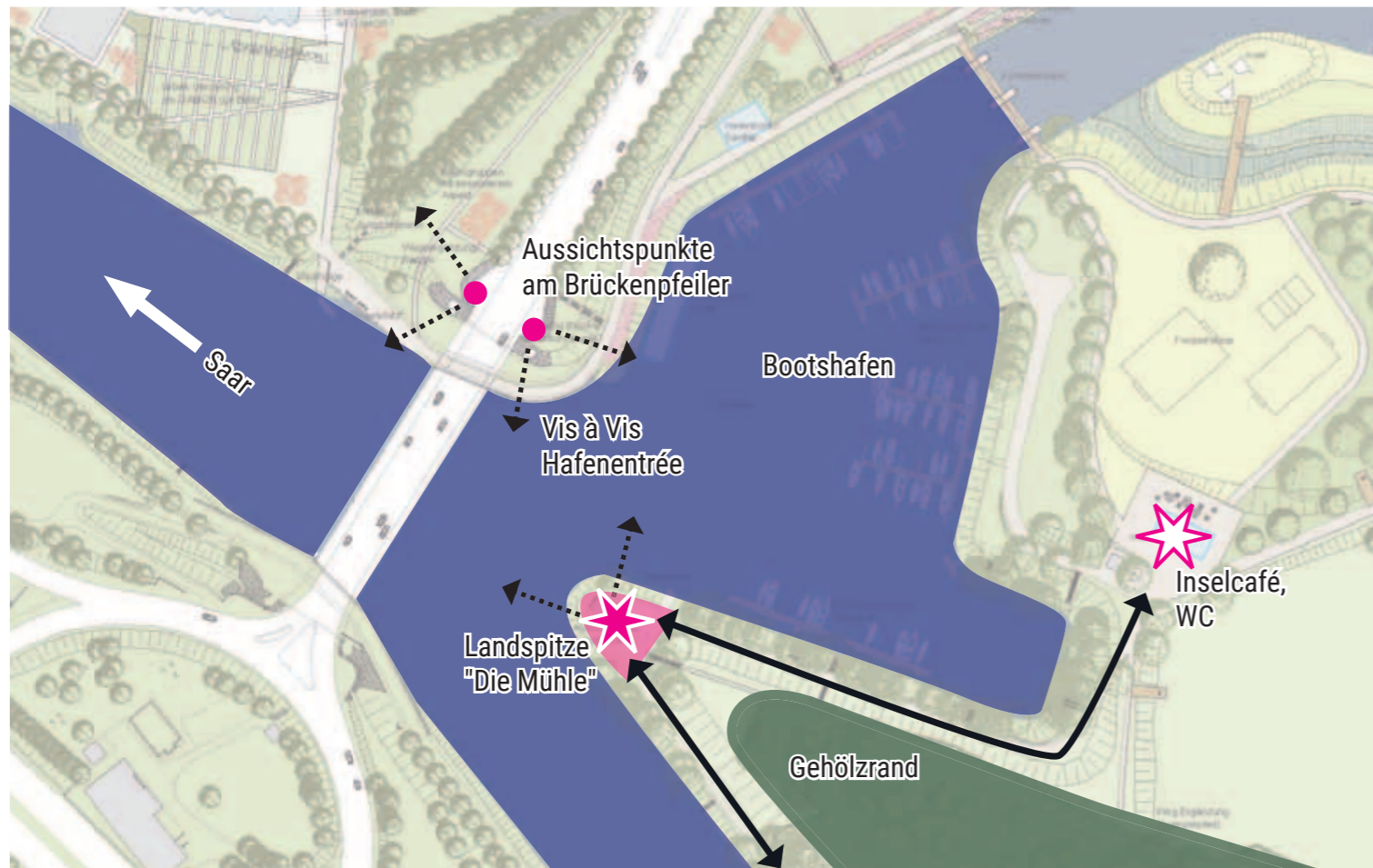


Abb. 68: Besondere Orte an der Landspitze

Einzelmaßnahmenbezeichnung:
Freizeitinsel am Osthafen

Maßnahmennummer: 1.3
Zeithorizont: kurz- bis mittelfristig
Grobe Kosteneinschätzung: 1.563.000 Euro
Träger: Stadt Saarbrücken



Abb. 69: Verortung Maßnahme

Freizeitinsel am Osthafen

"Ein Naturpark mit hohem Freizeitwert für Saarbrücken"

Die nördlich an das Offenland angrenzende Grünfläche ist nicht Teil des Schutzgebiets. Der Flächennutzungsplan sieht hier eine Freizeitnutzung vor. Aktuell zeigt sich die Fläche als von Sukzessionsgrün dominierte Brachfläche ohne zugewiesene Funktion oder Nutzungsangebote.

Die bestehenden Wege sind Teil des beliebten Wander- und Ausflugsnetzes rund um die St. Annaler Wiesen.

Zugänglich ist die Fläche über die Pontonbrücke über das Hafenbecken im Norden und den Wegeanschluss am Silo. Südlich verläuft der bestehende Rad- und Fußweg in Dammage, der weiter an die Wege um die St. Annaler Wiesen anschließt.

Im Westen grenzt das Grundstück des Motorbootclubs an, das durch einen Zaun abgetrennt ist und von Gehölzbewuchs gesäumt wird.

Durch das Wasser des umgebenden Hafenbeckens ergibt sich eine "Halbinsellage". Die Zugänglichkeit über die Pontonbrücke verstärkt diesen Eindruck.

Ziel ist die Grünfläche als naturnahen Park zwischen Fluss, Stadt und Natur zu entwickeln. Entstehen soll ein Ort mit mehreren Schichten: Aktiv-Zonen, naturbelassenen Freiräumen, Berührungspunkten mit Wasser und neu modellierte Uferbereiche.

Die Unterteilung der Fläche in Zonen ermöglicht Bereiche mit unterschiedlicher Nutzungs-, Gestaltungs- und Pflegeintensität.

Verschiedene (Freizeit-) Nutzungsangebote, wie z.B. eine Freizeitwiese mit Sportangeboten (Beachvolleyball, Bolzplatz etc.) und ein Spielwäldchen mit Picknickzone erhöhen die

Aufenthaltsqualität. Auch die Etablierung eines Café oder Kiosk ist Teil der Maßnahme, der als Magnet am Wegeknoten zum neuen sozialen Treffpunkt werden soll. Die Lage ist außerdem aus Gründen der Hochwassersicherheit und Synergien mit dem MBC, sowie dem Anschluss an Versorgungsleitungen an der vorgeschlagenen Stelle sinnvoll.

Die Fläche hat das Potential nicht nur lokal für den Osthafen, sondern für die Gesamtstadt Saarbrücken (Erweiterung und Entlastung für übernutzten Staden) und auch in touristischem Sinne eine überregionale Rolle einzunehmen und dient auch der Aufwertung des Gastanlegers. Durch die Lage am Saar-Radweg und dem Ausflugsziel St. Annaler Wiesen ist der Ort ein Teil des Freiraumnetzes von Saarbrücken am landschaftlichen Rückgrat - der Saar.

Spielangebote schaffen einen sozialen Treffpunkt für Kinder und Familien. Sportangebote tragen zur Förderung von Gesundheit und Fitness bei.

Außerdem können die ansässigen Vereine gestärkt werden, indem sie, z.B. durch den Verleih von Kanu oder SUP, Angebote für die Allgemeinheit anbieten.

Die Belegung der Fläche als Park dient zudem der weiteren Sicherung der wichtigen stadtklimatischen Funktion.

Die Maßnahme erfüllt somit soziale, ökologische und klimatische Funktionen und kann durch ein entsprechend ausgearbeitetes Konzept viele Interessen und Bedürfnisse vereinen (24/7 Nutzung der Fläche durch unterschiedliche und neue Nutzergruppen).

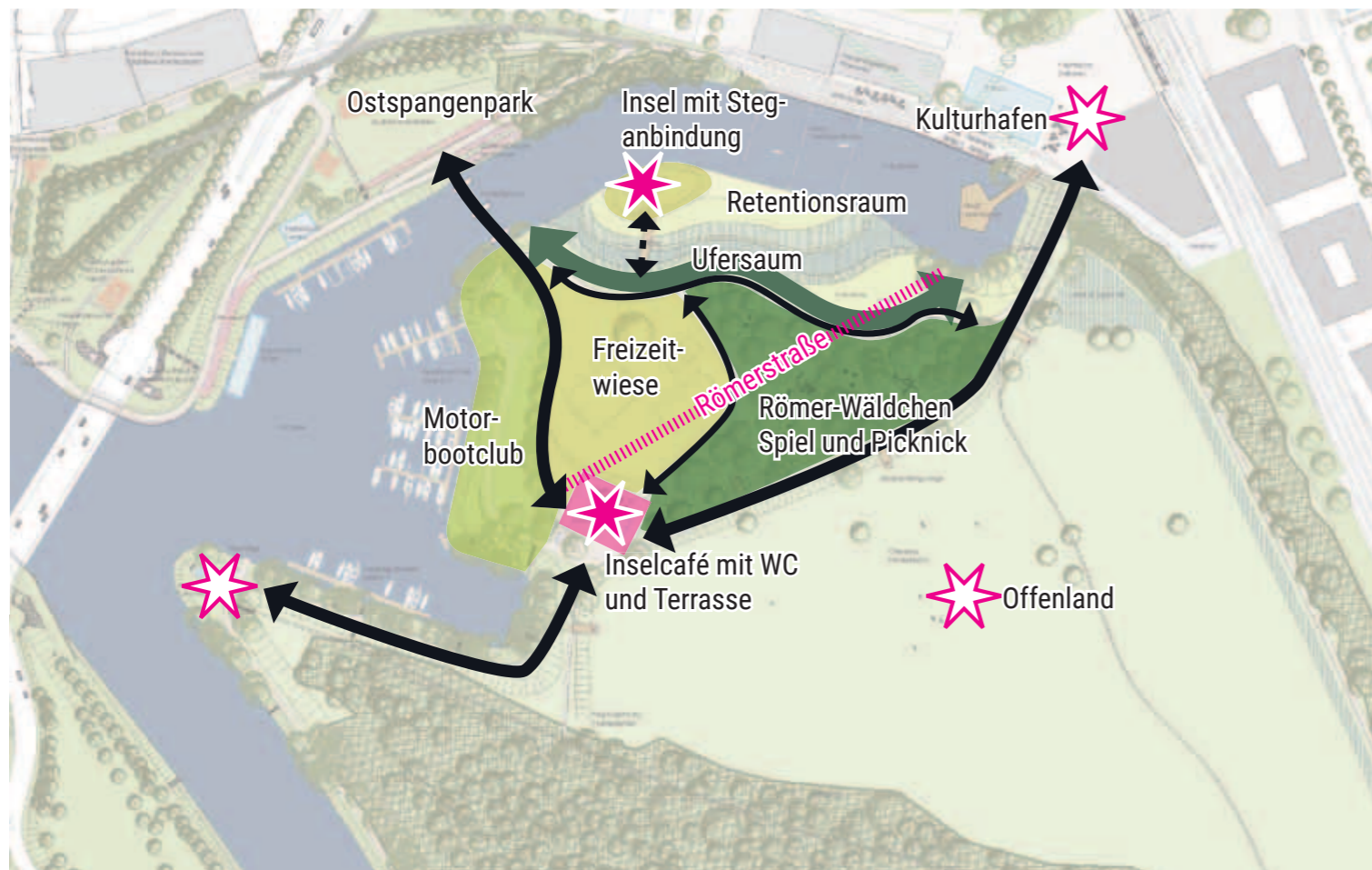


Abb. 70: Zonierung Freizeitinsel

Einzelmaßnahmenbezeichnung:
Ostspangepark

Maßnahmennummer: 1.4
Zeithorizont: kurz- bis mittelfristig
Grobe Kosteneinschätzung: 935.000 Euro
Träger: Stadt Saarbrücken



Abb. 71: Verortung Maßnahme

Ostspangepark "Das grüne Stadtentree"

Der Ostspangepark ist das wichtige Bindeglied zwischen Stadt- und Wasserebene. Mit dem Neubau GAMOR und der dazugehörigen Freiraumgestaltung ändern sich die Randbedingungen und die bevorstehende städtebauliche Entwicklung des Gewerbegebiet an der Ostspange und bedingt eine genauere Betrachtung der Rolle des Ostspangeparks im stadträumlichen Gefüge. Die Fläche erfüllt eine wichtige Funktion der Freiraumvernetzung und ist Teil des Bewegungsraums entlang der Saar zwischen Saarbrücker Innenstadt und dem Naherholungsraum St. Annularer Wiesen.

Die Umgestaltung des Ostspangeparks soll unter Gesamtbetrachtung der Fläche über die Straße "An der Ostspange" hinaus erfolgen. Die optische wirksame Stadtkante folgt den landschaftlichen Gegebenheiten (Historie Saarverlauf), definiert den Freiraum und bildet die Rahmenbedingung für den Städtebau. Übergeordneten Raumsequenzen, gliedern den Raum zwischen Ufer und der Stadtkante über die gesamte Abwicklung, von GAMOR bis zum Kulturhafen um Rhenania und Silo. Resultierenden Blickachsen/Fugen und Wege zum Wasser hin, vernähen das "Hinterland" mit dem "Vorland" und der Uferkante und geben dem "Hinterland" eine Adresse. Das Stadtentree und der Kulturhafen bilden sich als "Fenster" zwischen den bestehenden Grünsäumen heraus.

Die aktuelle Gestaltung des Ostspangeparks erfüllt eher formalistische Zwecke. Die Bestandsbäume sind noch relativ jung und können zum Teil in die neue Gestaltung integriert werden. Bestehende Blick- und Wegebeziehungen sind vor allem im Zusammenspiel mit der zukünftigen Entwicklung des ehemaligen Schlachthofareals neu herauszuarbeiten und zu ergänzen. Das Aussichtsronnell ist auf die neuen Randbe-

dingungen hin zu überprüfen und kann ggf. entfallen bzw. an eine andere Stelle versetzt werden.

Für die Freiflächengestaltung des GAMOR liegt eine Planung (Stand Genehmigungsplanung) der Landschaftsarchitekten Atelier le Balto vor, die die formalistische Gestaltungssprache des Bestands aufgreift und Durchwegungen ermöglicht.

Zielführend für den Ostspangepark wird eine formale Gestaltung im Sinne eines urbanen Grüns, des "Vorlands" sein, das sich vom naturnahen, sukzessiven Grünsaum der Saarauen absetzt und ein repräsentatives Entree schafft. Dabei können bestehenden und geplanten Strukturen aufgegriffen und weiter ausformuliert werden. Angestrebt werden sollte ein überbindendes Thema, das den Park über die Straße hinweg zusammenhält (z.B. besondere Gestaltungssprache, besondere Baumgruppen etc.). Im östlichen Bereich des Parks soll eine Multifunktionsfläche vorgesehen werden, die neben der funktionalen Anforderungen (Kraufstellfläche für Pontonbrücke) Platz für verschiedene temporäre Nutzungen bieten kann z.B. Märkte, Veranstaltungen etc. Der Kontakt zum Wasser bietet sich am südexponierten Sonnenufer besonders an, der durch Landschaftsterrassen/Sitzstufen am Ufer hergestellt werden kann. Weitere Maßnahmen sind der Lückenschluss der Wegeverbindung in Richtung Hafenkante und die Verortung eines Kiosk mit WC-Anlage im Bereich des S.A.L.T Geländes.

Durch die besondere Lage am östlichen Stadteingang über die Brücke "Ostspange" hat die Fläche eine wichtige Funktion für das Stadtbild Saarbrückens. Die Aufwertung der Parkfläche dient der Sicherung des grünen Stadtentrees. Sie ist im Zusammenspiel mit der baulichen Arrondierung der "Stadtkante" zu sehen, kann aber auch für sich als "Vorreiter" wichtige stadträumliche Setzungen forcieren und vorgeben.

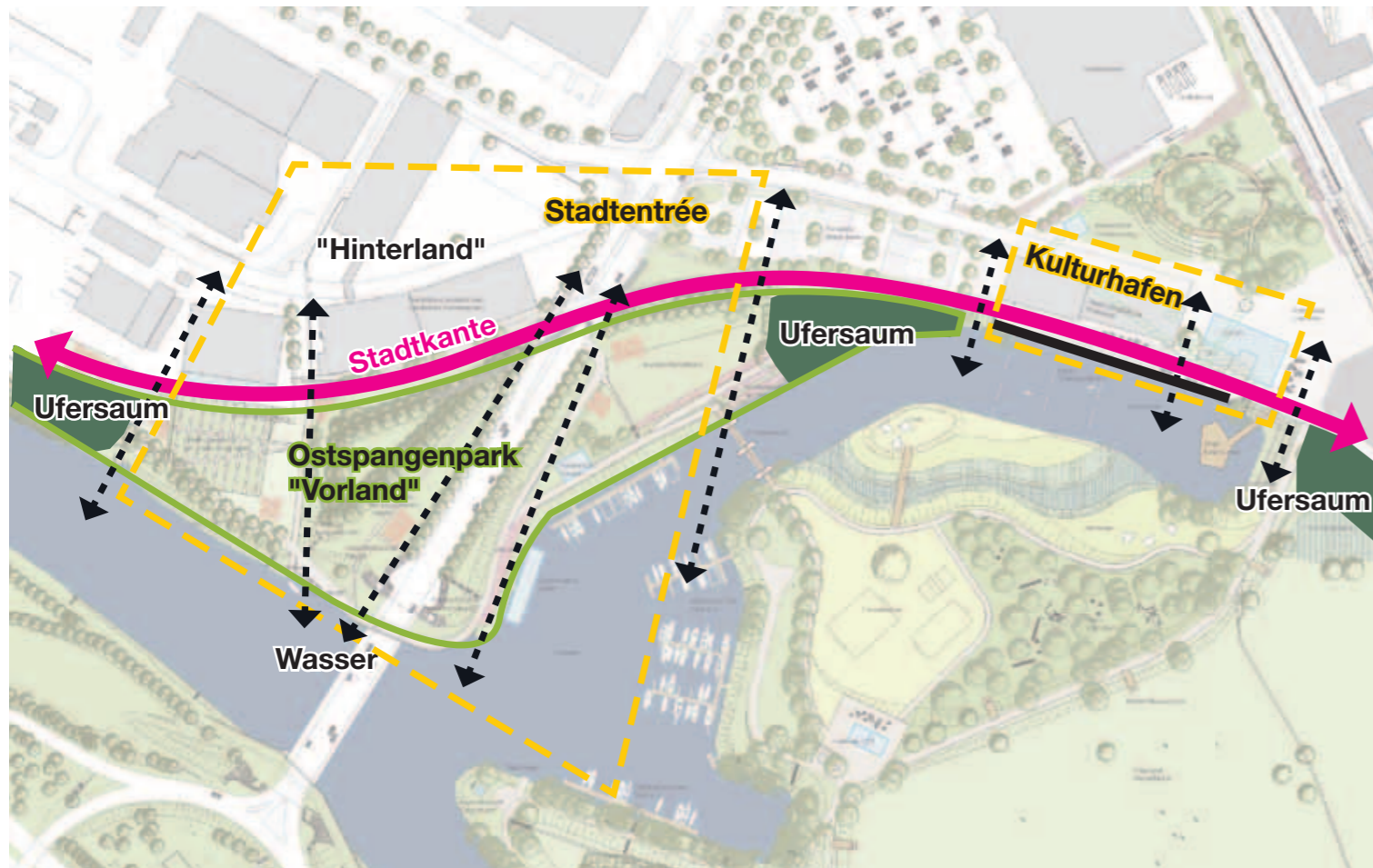


Abb. 72: Raumsequenzen Ostspangepark

7.2 Maßnahmen

Städtebau & Erschließung

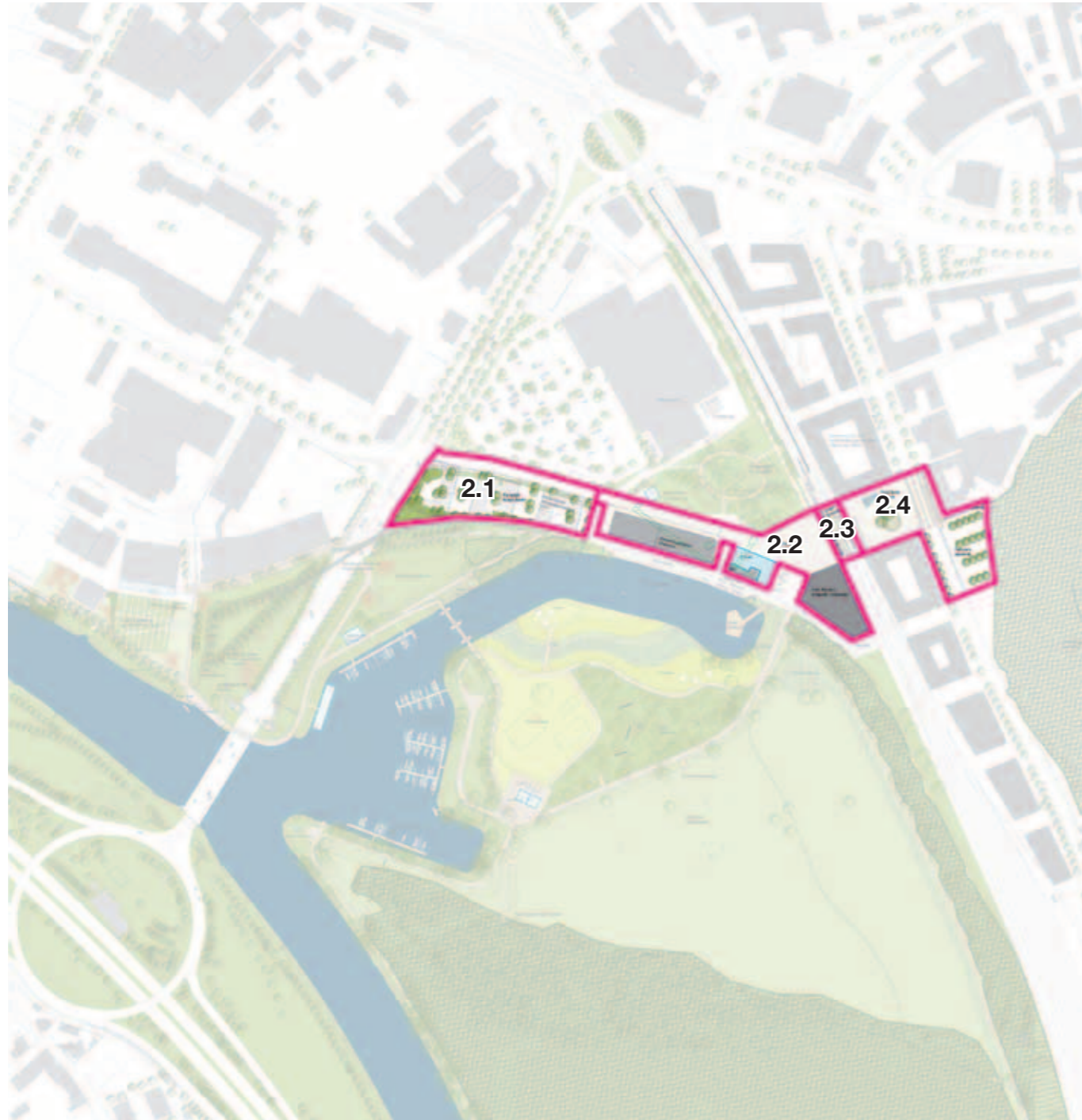


Abb. 73: Maßnahmenübersicht

Städtebau & Erschließung

(2.1) Stadtentree "An der Römerbrücke"

(2.2) Platz am Kulturhafen

(2.3) Unterführung Saarbahn

(2.4) Anbindung / Platz City Ost und Halberg

Einzelmaßnahmenbezeichnung:
Stadtentree "An der Römerbrücke"

Maßnahmennummer: 2.1
 Zeithorizont: kurz- bis langfristig
 Grobe Kosteneinschätzung (nur Freiflächen):
 64.000 Euro
 Träger: Stadt Saarbrücken



Abb. 74: Verortung Maßnahme

Stadtentree "An der Römerbrücke"

Das Baufeld an der Straße "An der Römerbrücke" liegt in prominenter Lage am östlichen Stadteingang von Saarbrücken. Der Zugang erfolgt über die Brücke "Ostspange". Vor diesem Hintergrund ist das Ziel eine Entwicklung in angemessener städtebaulicher und architektonischer Qualität, sowie der Ansiedlung von Nutzungen, die diesen Qualitätsanspruch in funktionaler und gestalterischer Weise erfüllen. Die Fläche ist durch den rechtskräftigen Bebauungsplan „Osthafen“ geregelt und als Gewerbegebiet (eingeschränkt) ausgewiesen.

Ein Konzept für die "Hafenhäuser" wurde bereits 2017 im Rahmen der Mehrfachbeauftragung "Standortentwicklung Saarbrücken-Osthafen" erstellt (Planungsgemeinschaft HDK Dutt & Kist GmbH aus Saarbrücken mit architecture + aménagement aus Luxemburg). Dabei soll durch die vorgeschlagenen Punktbauten, den "Hafenhäusern", eine westlich anschließende Platzsituation sowie einem Hochpunkt an der gegenüberliegenden Straßenseite eine städtebauliche Geste zur Betonung des Stadteingangs geschaffen werden. Die klar entwickelte urbane Struktur bildet ein stabiles Grundraster, das im weiteren Planungsverfahren flexibel und mit individueller Architektur ausgeformt werden kann. Durch eine freiraumplanerisch hochwertige Anbindung des Flusses soll im Osthafen ein einzigartiger Ort für die Stadt geschaffen

werden. Das Konzept ist hinsichtlich der aktuellen Rahmenbedingungen anzupassen und weiter auszuarbeiten, vor allem im Hinblick auf das Entwicklungskonzept von Rhenania und Silo und der vorherrschenden Lärmbelastung aus dem Umfeld. Das Grundstück befindet sich nicht in städtischem Besitz und ist daher in gemeinsamen Interesse mit der Möbel Martin GmbH & Co. KG zu entwickeln.

Eine Fuß- und Radwegebrücke über die Straße "Zur Ostspange" kann als markante Geste mit Wiedererkennungswert das Stadtentree markieren und als komfortable Quermöglichkeit die Fuß-/Radwegeverbindung zwischen Gewerbegebiet Ostspange und Osthafen verbessern. Sie bietet eine alternative, kreuzungsfreie Quermöglichkeit zur Erschließung über die Straße "An der Römerbrücke" (Querung der Straße "Zur Ostspange" über LSA). Durch das neue GAMOR, das sich aktuell im Bau befindet, haben sich die Rahmenbedingungen im Vergleich zum Stand des Wettbewerbs geändert. Die Brücke muss hinsichtlich der neuen Rahmenbedingungen auf sinnvolle Wegeanschlüsse überprüft werden. Außerdem ist ein Konflikt mit Baumbestand des Ostspangenparks abzuwägen.

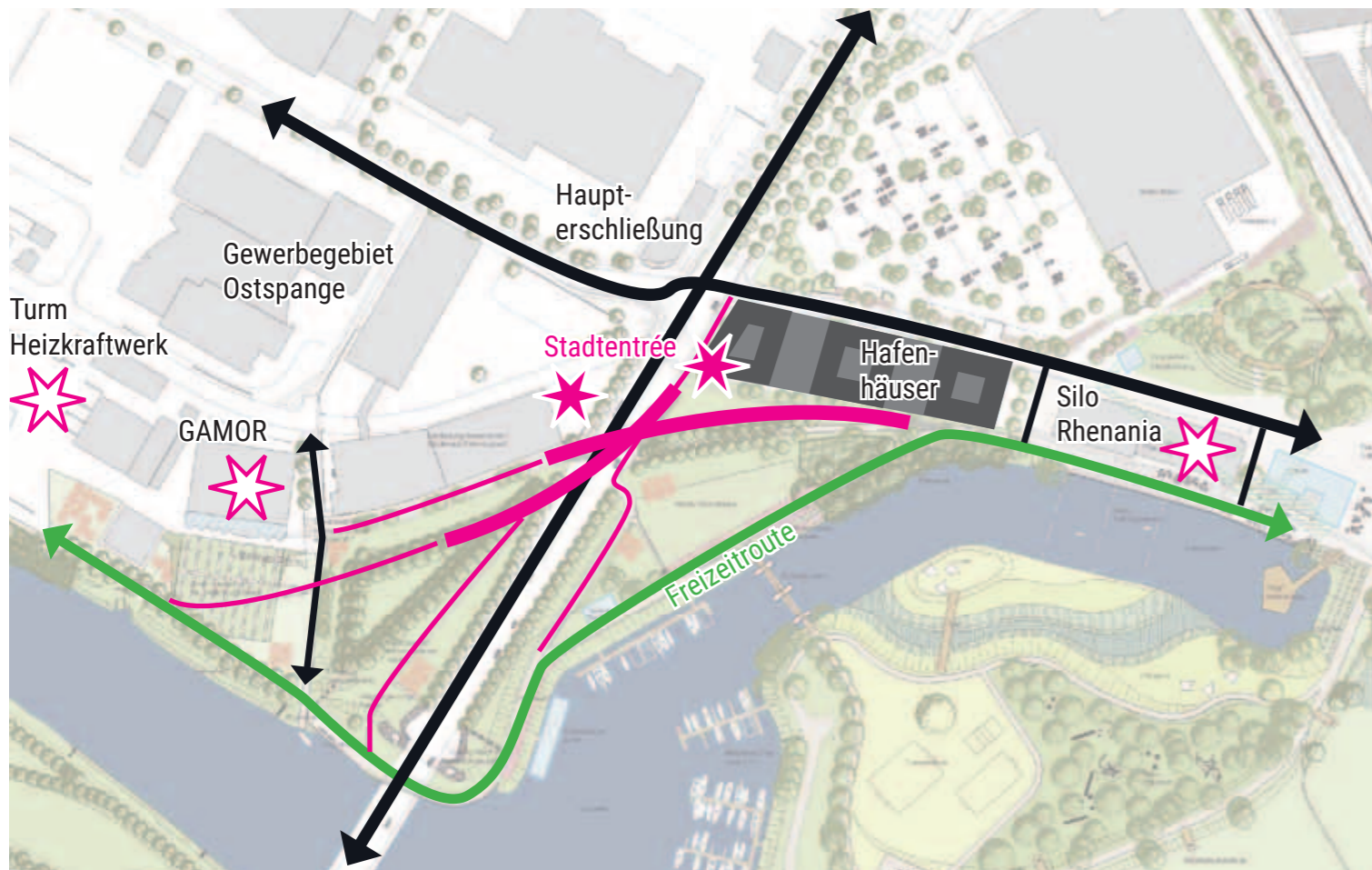


Abb. 75: Wegekonzept Stadtentree

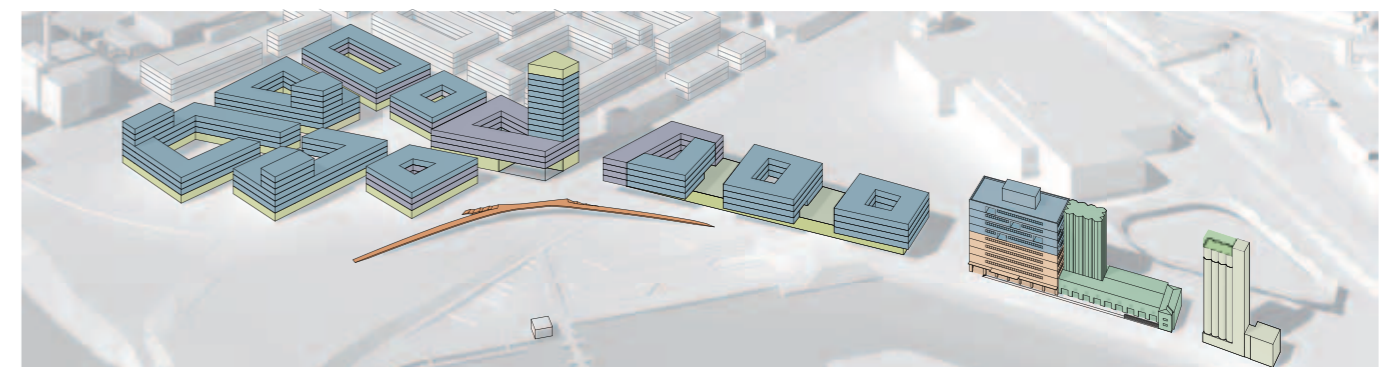


Abb. 76: Standortentwicklung Osthafen, 2017, Dutt und Kist / architecture + aménagement

Einzelmaßnahmenbezeichnung:
Platz am Kulturhafen

Maßnahmennummer: 2.2
Zeithorizont: langfristig
Grobe Kosteneinschätzung (nur Freiflächen):
1.314.000 Euro
Träger: Stadt Saarbrücken



Abb. 77: Verortung Maßnahme

Platz am Kulturhafen "Kultur-Kreativ-Innovations-HUB"

Die Sanierung bzw. der Umbau des Bestandsensembles Rhenania & Silo ist eine initiale Maßnahme zur Aufwertung des Standorts. Die Sanierung hat das Ziel, bereits etablierte Nutzer aus der Kultur- und Kreativwirtschaft mit kommerzieller Nutzung zu vereinen. Dabei ist auch eine Bespielung des Außenraums (Gastronomie, Ausstellungsflächen, Werkhöfe etc.) eingeschlossen.

Es liegt bereits eine Machbarkeitsstudie für die Sanierung der Gebäude vor, die den Teilrückbau sowie eine bauliche Verdichtung im Rahmen der Standortentwicklung empfiehlt. Der Ansatz, die bestehenden Gebäude zu sanieren, ergibt vor allem im Hinblick auf ihre stadtbildprägende Figur und den geschichtlichen Bezug Sinn. Die Gebäude zeugen von der Hafennutzung des Osthafens und sind wichtiger Bestandteil des atmosphärischen Charakters des Ortes.

Ein Anbau an das bestehende Ensemble (z.B. an das Silo als "Forum" / "Gewächshaus") kann eine städtebauliche "Tiefe" schaffen, die den heute rückwärtigen Bereich zum Römerkastell hin stärker miteinbezieht. Die Entwicklung orientiert sich somit nicht nur zur Hafenkante, sondern auch zur City Ost. Zudem wird so ein flexibleres und wirtschaftlicheres Nutzungskonzept nach den Bedürfnissen des Nutzers ermöglicht.

Als zentraler Knotenpunkt der Entwicklung spielt die Platzfläche "Platz am Kulturhafen" eine besondere Rolle. Sie bindet alle anschließenden baulichen und freiraumplanerischen Einzelmaßnahmen zusammen.

In der weiteren Bearbeitung ist die Ausarbeitung eines funktionalen Erschließungssystem und vor allem eines verträglichen Parkraumkonzepts, das die örtlichen Freiraumqualitäten

nicht beeinträchtigt, besonders wichtig.

Die Beteiligung lokaler, bereits am Standort ansässiger Akteure verspricht ein nachhaltiges Konzept mit einem besonders hohen sozialen Nutzen. Die Sanierung des Gebäudes und die räumliche und funktionale Belegung der Freiflächen können als erste Schritte zur Aktivierung des Standorts dienen, die soziale Kontrolle durch neue und verstärkte Nutzung erhöhen und den Standort für weitere zukünftige Nutzer ins Bewusstsein rücken und attraktivieren.

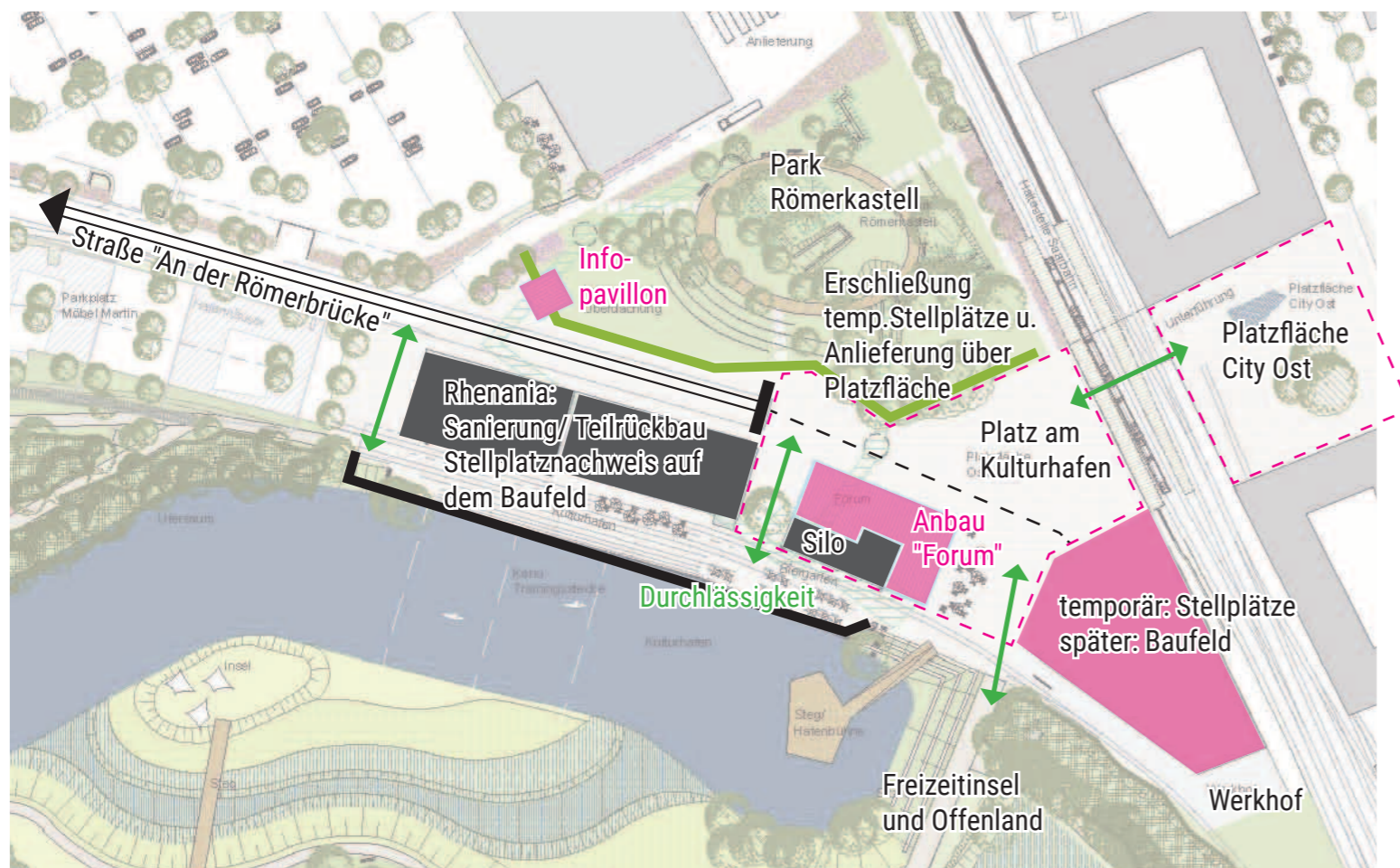


Abb. 78: Bauliche und freiraumplanerische Maßnahmen um den Platz am Kulturhafen

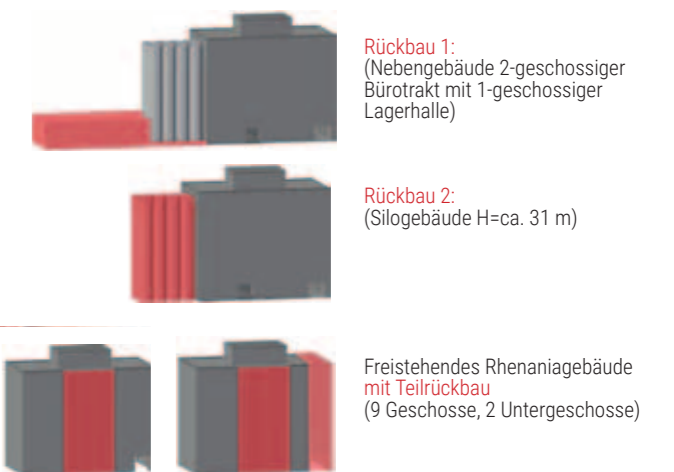


Abb. 79.: Rückbauoptionen aus Rhenania Studie, 2018, GIU

Einzelmaßnahmenbezeichnung:
Unterführung Saarbahn

Maßnahmennummer: 2.3
Zeithorizont: langfristig
Grobe Kosteneinschätzung: 2.661.000 Euro
Träger: Stadt Saarbrücken



Abb. 80: Verortung Maßnahme

Unterführung Saarbahn "Tür zur City Ost"

Eine Unterführung für Fußgänger und Radfahrer unter den Bahngleisen der Saarbahn im Bereich des Römerkastell stellt den wichtigsten Lückenschluss der Verbindung zwischen Osthafen und City Ost bzw. dem Halberg dar. Sie bringt eine erhebliche Verbesserung der stadträumlichen Vernetzung. Zusammen mit neuen Platzflächen beidseitig der Gleise kann eine neue großzügige Eingangssituation, ein Tor zum Osthafen entstehen.

Aktuell kann die Gleisanlage am Kreisverkehr an der Straße "Zur Ostspange" sowie südlich über die Straße "Zur alten Fähr" auf Höhe des Bahnhof Brebach gequert werden. Die Distanz zwischen den beiden Punkten beträgt ca. 1,5 km. Die vorgeschlagene Stelle bietet sich aufgrund der schon bestehenden Höhendifferenz zwischen Gleiskörper und Belagsniveau von ca. drei Metern für eine Unterführung besonders an.

Im Zusammenhang mit der Querung der Bahngleise soll auch ein neuer Haltepunkt der Saarbahn die Anbindung an den Osthafen verbessern.

Die Maßnahme bringt infrastrukturelle und wirtschaftliche sowie ökologische Vorteile mit sich. Sie vernetzt das Freiraumgerüst entlang der Saar und um die St. Arnualer Wiesen mit den unmittelbar angrenzenden, aber heute räumlich durch die Bahntrasse unterbrochenen Freiräumen im Osten. Zudem ergibt sich ein ökologischer Nutzen durch den reduzierten Parkplatzbedarf, der mit einer direkten ÖPNV-Anbindung einhergeht. Umwege werden reduziert und für Ausflügler sowie spätere Nutzer am und um den Osthafen (Handel, Gewerbe, Büro etc.) ist eine niederschwellige Erreichbarkeit gegeben.

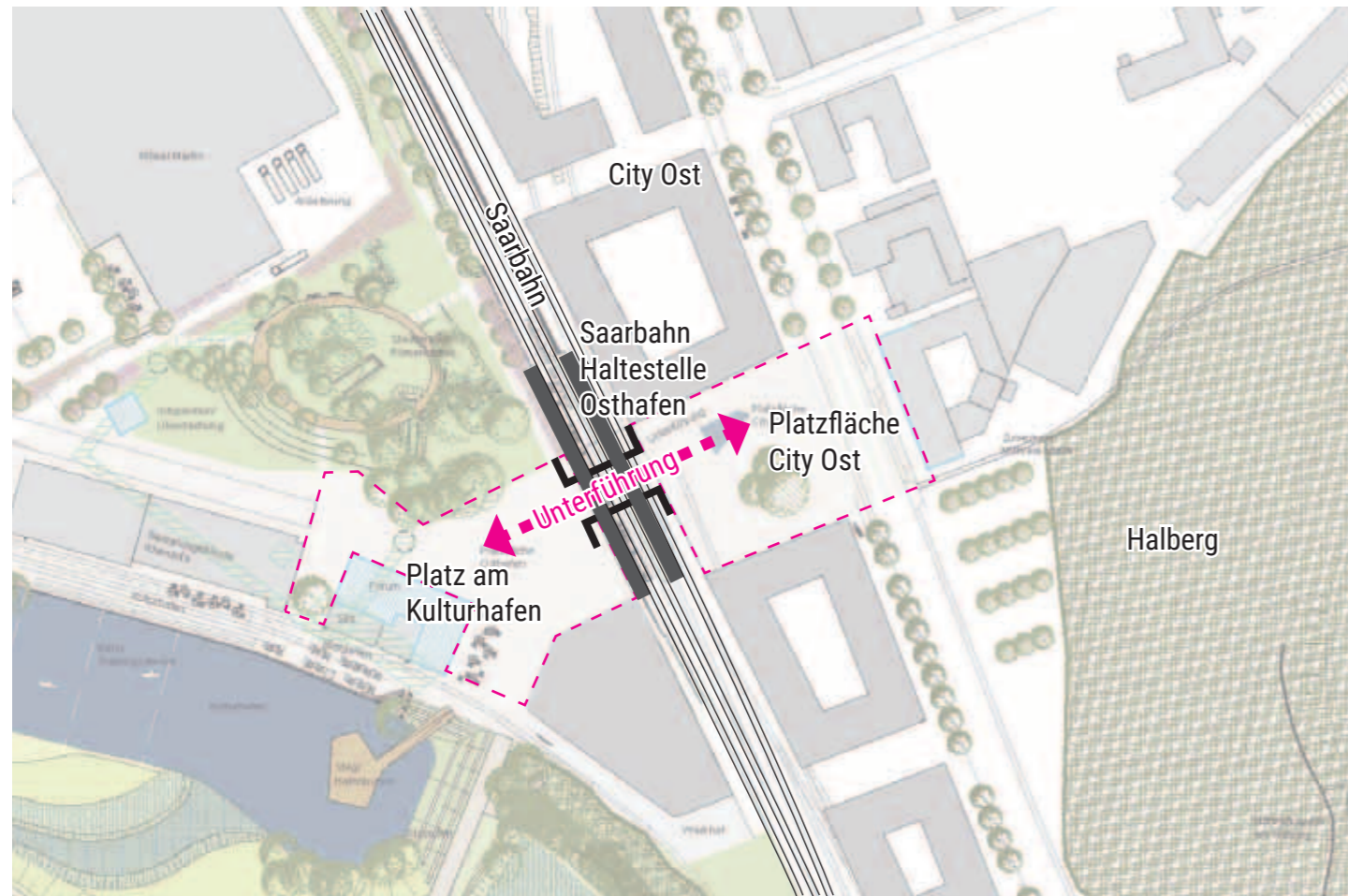


Abb. 81: Stadträumliche Vernetzung durch Unterführung der Saarbahngleise

Einzelmaßnahmenbezeichnung:
Anbindung/ Platz City Ost und Halberg

Maßnahmennummer: 2.4
Zeithorizont: langfristig
Grobe Kosteneinschätzung: 1.986.000 Euro
Träger: Stadt Saarbrücken



Abb. 82: Verortung Maßnahme

Anbindung/ Platz City Ost und Halberg "Freiräumlich-touristische Vernetzung und Synergien zwischen Osthafen und Neuer City Ost"

Während sich der Osthafen nach Westen hin als offene Fläche mit hohem Freizeitpotential präsentiert, versperrt die Bahnlinie im Osten jegliche Entwicklung und Anbindung in vorhandene Grün- und Stadtstrukturen. Mit der anstehenden Entwicklung einer City Ost entlang der Brebacher Landstraße besteht die einmalige Gelegenheit, die beiden eher linear in Nord-Südrichtung ausgerichteten Strukturen durch eine Querung der Bahngleise zu verbinden. In direkter Nachbarschaft dazu befindet sich mit dem Halberg ein landschaftlich schöner, historisch bedeutsamer und überregional bekannter Ort.

Im Zusammenhang mit der Querung der Bahngleise soll auch die Anbindung an den Halberg verbessert werden. Geplant ist eine möglichst direkte Wegeverbindung zwischen Römerkastell und den Wanderwegen am Halberg, um das Bodendenkmal mit den weiteren Stätten am Halberg besser zu verknüpfen.

Ziel ist eine Gestaltung von neuen Platzflächen beidseitig der Bahngleise, die in Zusammenhang mit der Maßnahme "Unterführung Saarbahn" ein stadträumlich und freiraumplanerisch stimmiges Gesamtkonzept erhalten sollen.

In direktem Anschluss an die Platzfläche auf der Ostseite soll eine Wegeverbindung auf den Halberg ausgebaut werden. Dabei können bestehende Wege genutzt bzw. daran angeschlossen werden.

Ein neuer Parkplatz am Fuße des Halberg kann auch den Parkplatzbedarf am Osthafen entlasten und die im Leitbild entfallenen Stellplätze am Naturschutzgebiet "Parkplatz am Osthafen" ausgleichen.

Die Maßnahme dient unter anderem der Verbesserung der touristischen Infrastruktur durch Verdichtung und Lückenschluss innerhalb des Wander- und Ausflugswegenetzes, sowie der freiräumlichen Vernetzung, Orientierung und Niederschwelligkeit der kulturellen Erlebbarkeit durch das stärkere Inverbindungsetzen der historischen Stätten (Römerkastell, Mithraskapelle und Weitere bedeutende Orte am Halberg). Die Platzfläche im Kreuzungspunkt zwischen den Wegebeziehungen Ost-West: Osthafen - Halberg und Nord-Süd: Weg durch die Höfe der zukünftigen Baufelder City Ost, lässt einen zentralen Ort in der schlauchförmigen City Ost entstehen, der identitätsstiftend und zum Ort des sozialen Austausch wird.

Durch die Unterführung der Gleise und damit direkter Verbindung zwischen Ost- und Westseite können Synergien zwischen den beiden Entwicklungsstandorten Osthafen und City Ost entstehen, welche sich positiv auf die Lagequalität / weiche Faktoren für Ansiedlungspolitik und Standortentscheidungen auswirken.

In der City Ost sollen vorrangig hochwertige Büroflächen für Firmen und Startups mit starkem Bezug zur Forschung, Entwicklung und Kreativwirtschaft entstehen.

Die Nähe zum Osthafen mit den vielfältigen Kultur- und Freizeitangeboten ist dabei ein herausragender Standortvorteil, den potentielle Investoren als Umfeld für ihre Firmen und Mitarbeitenden sehen (Stichwort Weiche Faktoren). Zusammen mit der sehr guten verkehrlichen Anbindung in einem lebendigen und sich entwickelndem Umfeld, kann die neue Verbindung zum Osthafen die Lagequalität entscheidend verbessern. Kurze Wege, spezifische Atmosphären und die Verbindung von Arbeits- und Freizeitwelten werden so zum wesentlichen Faktor für eine Standortentscheidung in der City Ost. Auch für die Vermarktungskonzept ist so ein klares, starkes und robustes Image gegeben (Ansiedlungspolitik).

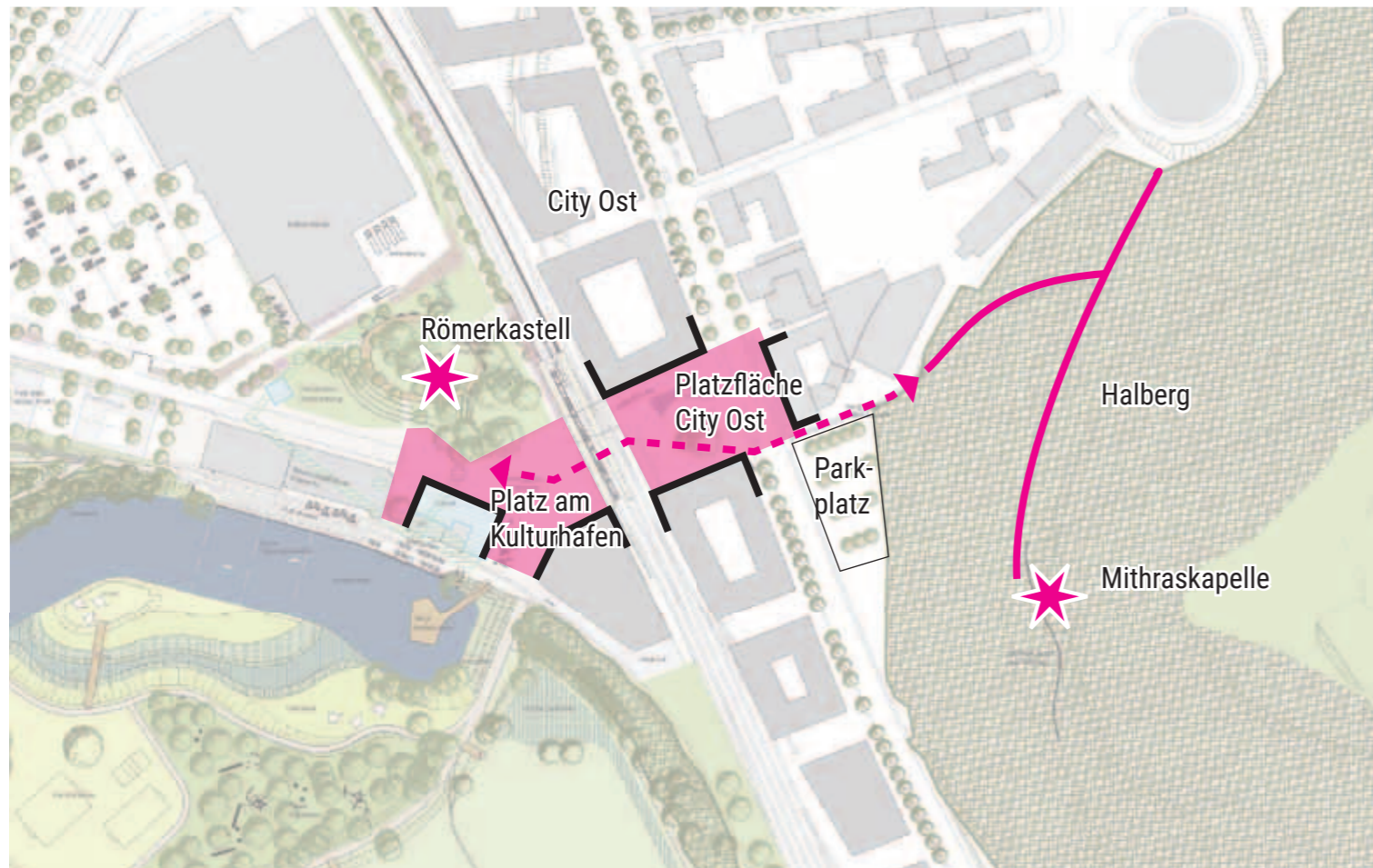


Abb. 83: Vernetzung zwischen Osthafen und City Ost/ Halberg

7.2 Maßnahmen Aquatischer Freiraum

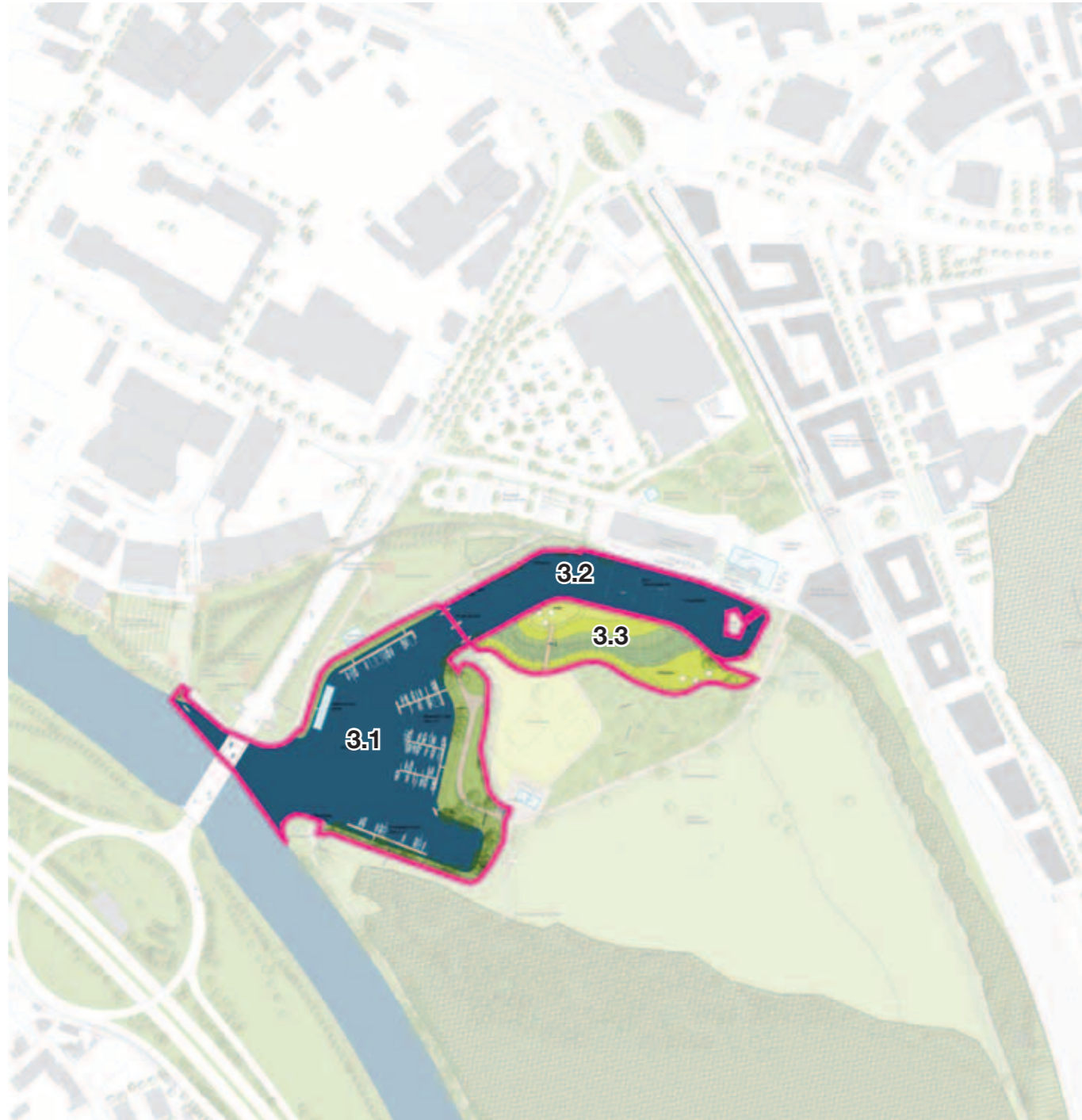


Abb. 84: Maßnahmenübersicht

Aquatischer Freiraum

(3.1) Aufwertung des Bootshafen

(3.2) Altarm

(3.3) Retentionsraum

Einzelmaßnahmenbezeichnung:
Aufwertung des Bootshafen

Maßnahmennummer: 3.1
Zeithorizont: kurz- bis mittelfristig
Grobe Kosteneinschätzung: 385.000 Euro
Träger: Stadt Saarbrücken, private Träger



Abb. 85: Verortung Maßnahme

Aufwertung des Bootshafen "Neue Impulse für Wassertourismus und Freizeitwert am Wasser"

Aktuell wird der Bootshafen von Vereinen genutzt (Motorbootclub Saar e.V., S.A.L.T. und Polizeisportverein Saar e.V.), außerdem ist ein städtischer Gastanleger vorhanden. Die Nutzung der Wasserfläche im Bereich des Bootshafens soll für die ansässigen Vereine ausgebaut und das Angebot auch der Öffentlichkeit stärker zugänglich gemacht werden. Der Gaststeg für Motorboote bedarf einer Aufwertung, einer besseren Ausschilderung und einer besseren Bewerbung im Internet. Ziele für den städtischen Gastanleger sind eine höhere Frequentierung des Anlegers in Verbindung mit einer Attraktivierung des Umfeldes. Die Aufwertung und Nutzbarkeit der Aussenanlagen des MBCS im Übergang zur Freizeitinsel und Verknüpfung durch Mehrfachnutzung des Gebäudes werden als Möglichkeit gesehen. Zur weiteren Entwicklung des Angebots der Vereine sollen verschiedene Kooperationen mit den Vereinen untereinander oder auch den Betreibern vom Silo bzw. Rhenania angestrebt werden (z.B. hinsichtlich Veranstaltungen). Eine neue Slipanlage soll am Ufer westlich der Ostspange verortet werden, in Verbindung mit einer Anlegestelle unter der Ostspange und einer kleinen Platzfläche als "Angelplatz", die mit Sitzmöglichkeiten ausgestattet ist. Die Slipanlage auf dem Pachtgelände im Bereich des Steges vom Polizeisportverein ist in einem sehr schlechten Zustand. Zudem ist die Anlage aufgrund der steilen Zuwegung nicht anfahrbar. Die neue Anlage könnte über die Bismarckstraße angefahren werden und öffentlich zugänglich sein. Die Durchfahrt im Bereich des Kraftwerkes (im Anschluß an die Bismarckstraße) ist ein Privatweg und wurde im Zuge des Baus von GAMOR von ESLL gesperrt. Hier sollte wieder eine Öffnung angestrebt werden.

Die Maßnahme lässt sich konzeptionell gut in die Umgestaltung des Ostspangenparks integrieren. Konkrete Ausgestaltungsdetails, wie die Ausrichtung der Anlage in Strömungsrichtung sind in der weiteren Planung auszuarbeiten.

Weiter sollen ein Ausbau des Hausbootangebots und ein Gastronomieschiff südlich der Steganlage S.A.L.T. die Hafennutzung für die Öffentlichkeit verstärken. Für beides sind bereits Interessenten bekannt. Aktuell besteht eine große Nachfrage, Hausboote zu mieten. Insgesamt könnten 10 Liegeflächen für Hausboote angeboten werden. Auch Motorboote, die am Osthafen liegen, sind stark nachgefragt. Die Ansiedlung einer wassernahen Gastronomie im Bereich des Hafens mit Sichtkontakt zum Wasser wäre ein zusätzlicher besonderer Attraktor im Osthafen. Es besteht bereits Betreiberinteresse seitens des Betreibers der Steganlage S.A.L.T.. Ein Teil der Infrastruktur (Wegeanbindung über Promenadenweg und Treppe, Privatanschluss Abwasserleitung mit Pumpe) sind an dem vorgesehenen Ort bereits vorhanden. Langfristig sinnvoll wäre zudem die Ansiedlung einer Werft zum Reparieren von Schiffen (ggf. im Bereich des Gewerbegebiets Ostspange) sowie einer Tankstelle für Motorboote. Derzeit gibt es in der näheren Umgebung keine Möglichkeit zur Reparatur von Booten, sodass dies aktuell in der Nähe von Frankfurt oder bei Trier erfolgen muss. Die Maßnahme ist im Zusammenhang mit der Entwicklung des Gewerbegebiet Ostspange weiter zu überprüfen.

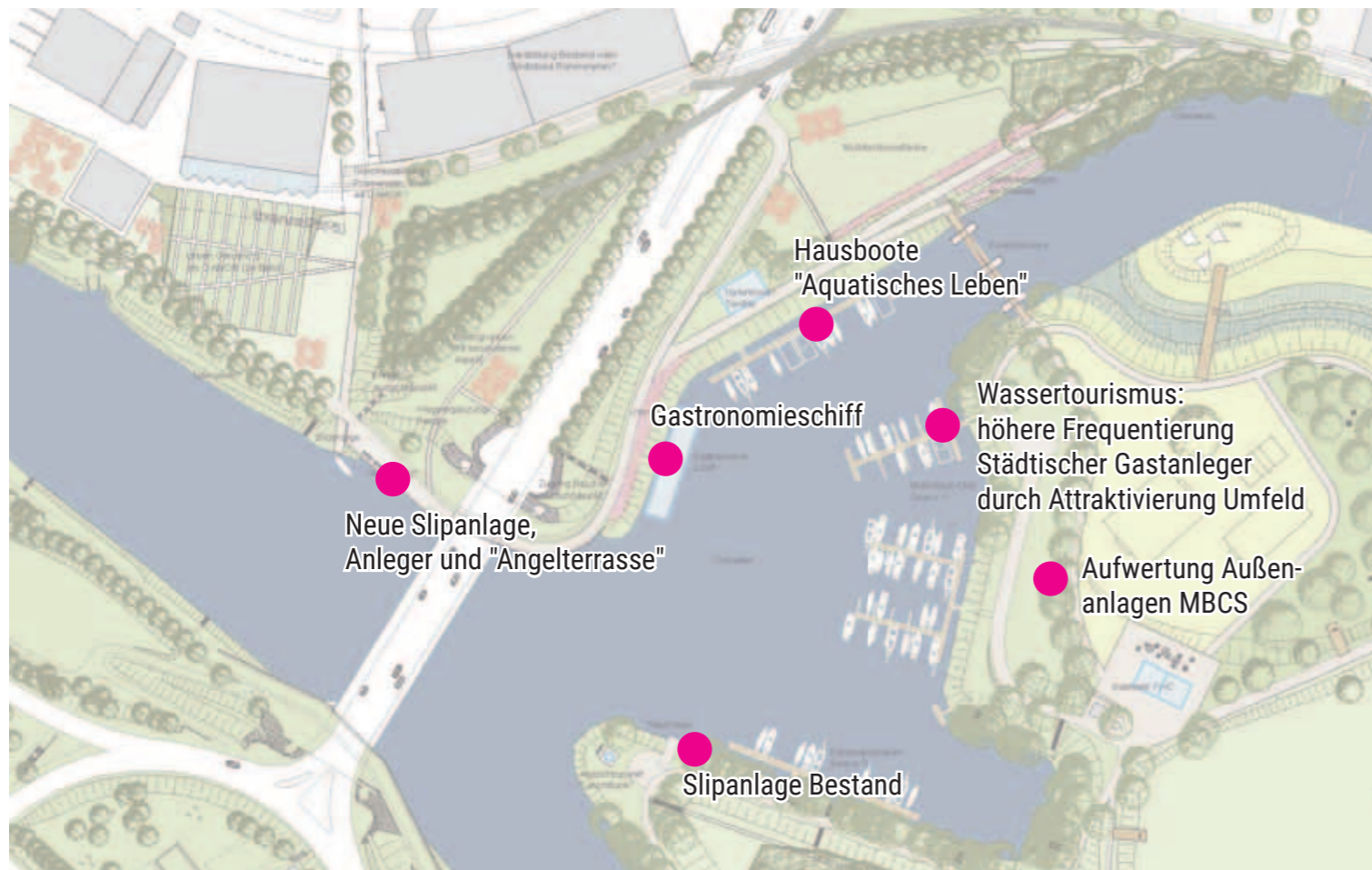


Abb. 86: Maßnahmen am Bootshafen

Einzelmaßnahmenbezeichnung:

Altarm

Maßnahmennummer: 3.2

Zeithorizont: kurz- bis mittelfristig

Grobe Kosteneinschätzung: 25.000 Euro

Träger: Stadt Saarbrücken, private Träger



Abb. 87: Verortung Maßnahme

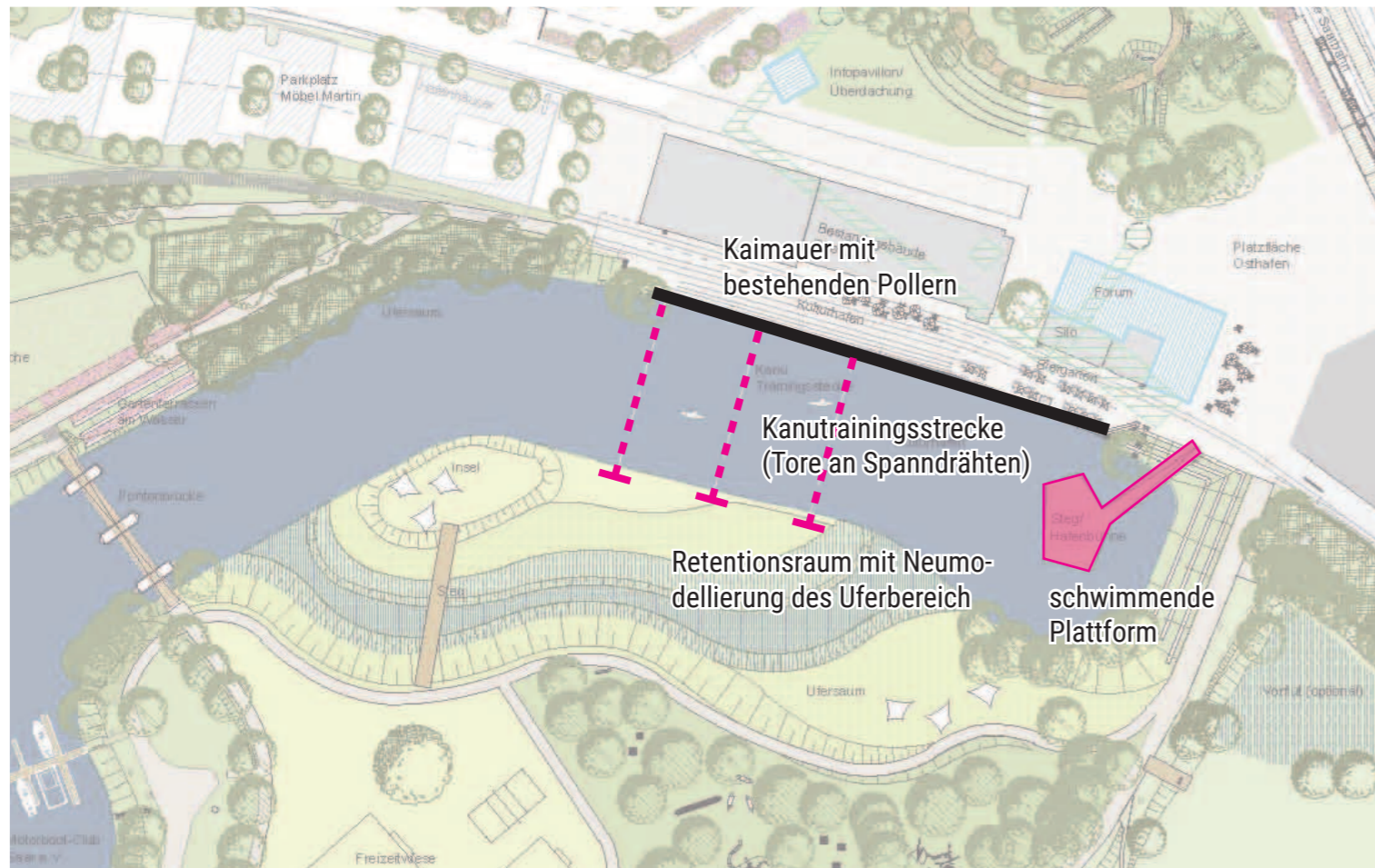


Abb. 88: Maßnahmen am Altarm

Altarm

"Freizeitqualität auf dem Wasser etablieren"

Die Nutzung der Wasserfläche des Hafenbeckens soll für die ansässigen Vereine und die Öffentlichkeit ausgebaut werden.

Der Polzeisportverein beabsichtigt mit Erlaubnis der LH Saarbrücken im Bereich des Saaraltarmes beim Silo Römerbrücke eine Trainingsstrecke für Kanusportler zu installieren. Die bestehende Anlage neben dem Steg des Polzeisportvereins ist zu klein und hat einen zu kurzen Anlaufbereich.

Die Trainingsstrecke soll grundsätzlich allen Vereinen der Landeshauptstadt zur Verfügung stehen.

Dieser Bereich der Wasserfläche ist Eigentum der Stadt Saarbrücken. Die Bestimmungen der BinnenSchStrO finden im städtischen Bereich des Altarmes keine Anwendung. Das Ufergrundstück gehört nicht zum Naturschutzgebiet.

Die Kosten zur Herstellung übernimmt die Abt. Wassersport im Polzeisportverein Saar e.V.. Voraussetzung dazu ist, dass die LHS dem PSV Saar e.V. die Nutzungserlaubnis für diese

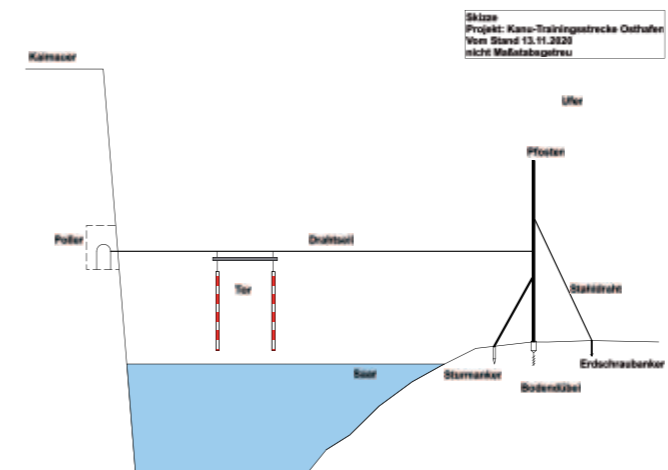


Abb. 89: Skizze Querschnitt Toranlage, 2020, Polzeisportverein

Wasserfläche und ESLL- Energie SaarLorLux die Erlaubnis zur Nutzung der Kaimauer erteilt.

Die eingelassenen Poller für die Saarschiffahrt an der alten Kaimauer am Silo können zur Befestigung der Spanndrähte genutzt werden, die dann bis zum gegenüberliegenden Ufer gespannt werden. An diesen Drähten werden die Tore befestigt. Die Pfosten am Ufer werden mit Schraub-Erdankern verspannt. Sie bleiben also mobil und können kurzfristig entfernt werden.

Eine aktuelle Beprobung der Wasserqualität im Altarm liegt vor. Es konnten keine Giftstoffe nachgewiesen werden. Die Analyse ergab eine Wasserqualität unterhalb der saarländischen Trinkwasserverordnung. Eintrübungen würden durch pflanzliche Schwebstoffe hervorgerufen. Eine wasserrechtliche Genehmigung ist für die Errichtung der Kanurennstrecke nicht notwendig.

Die Erschließung des Hafenbeckens für weitere Wassersportliche Nutzung (Kanu-/oder auch SUP Verleih, auch für Private) würde die Freizeitqualität des Osthafens erhöhen und bringt daher einen sozialen Nutzen für den Standort mit sich. Außerdem stärkt sie die ansässigen Vereine und erweitert das Sportangebot der Stadt Saarbrücken. Die Eingriffe sind durch das Nutzen bestehender Strukturen (Kaimauer) und die kurzfristige Reversibilität der Anlage gering.

Im Weiteren ist die Planung hinsichtlich der Funktion im Zusammenspiel mit dem geplanten Retentionsraum und einer schwimmenden Plattform zur hauptsächlich kulturellen Nutzung ("Hafenbühne") zu prüfen.

Einzelmaßnahmenbezeichnung:
Retentionsraumerweiterung

Maßnahmennummer: 3.3
Zeithorizont: mittel- bis langfristig
Grobe Kosteneinschätzung: 1.573.000 Euro
Träger: Stadt Saarbrücken, private Träger



Abb. 90: Verortung Maßnahme

Retentionsraumerweiterung

Im Rahmen des Projekts "Stadtmitte am Fluss", Teilprojekt Aufwertung Osthafen, wurde durch GFL Plan eine Umgestaltung des südlichen Hafenbeckenufers geplant. 2013 wurde die Entwurfsplanung erstellt, die im Rahmen eines Grabungsberichtes auf Auswirkungen auf den Archäologischen Bestand (Römerstraße) geprüft wurde. Geplant ist eine Modellierung des südlichen Hafenbeckenufers. Durch den Abtrag von Boden wird die Wasserfläche vergrößert und eine kleine Insel herausgebildet. Durch die Modellierung der Böschungen entstehen Flachwasserzonen, die standortgerecht bepflanzt werden. Ein regelmäßig gepflegter Ufersaum bildet den Übergang zur anschließenden Freifläche ("Freizeitinsel", Maßnahme 1.3). Die Planung ist als Retentionsraumausgleich für zukünftige Projekte zu sehen und lässt sich nicht nur funktional, sondern auch gestalterisch gut in das Gesamtkonzept des Osthafens integrieren. Die Insel kann zum landschaftlichen Gegenüber der harten/ urbanen Hafenkante mit weicher

Formensprache werden. Die Dynamik des Wassers und der Wasserstände werden sichtbar und es entsteht ein besserer optischer Bezug zum Wasser und der Hafenkante durch teilweise Rodung der Ufervegetation. Gestalterisch ist die Fläche als eine Einheit mit der Freizeitinsel zu betrachten. Eine Nutzung/Zugänglichkeit sollte deshalb in gewisser Weise ebenfalls gewährt werden (z.B. über Wege, Stege, informelle Aufenthaltsmöglichkeiten). Die höher liegenden Bereiche der "Freizeitinsel" bieten Platz für Freizeitnutzung außerhalb des dauerhaft überschwemmten Bereichs. Die Maßnahme wirkt sich positiv auf die Umwelt und das Klima aus. Neben der Hochwasservorsorge werden auch neue Habitate für Flora und Fauna geschaffen und somit die Biodiversität gefördert. Als langfristige Option zur Retentionsraumerweiterung und vor allem der Verbesserung der Wasserqualität im Hafenbecken ist ein Wideranschluss des Altarmzuflusses um die St. Arnularer Wiesen an den Hauptstrom der Saar angedacht (Kanal/ Vorflut).

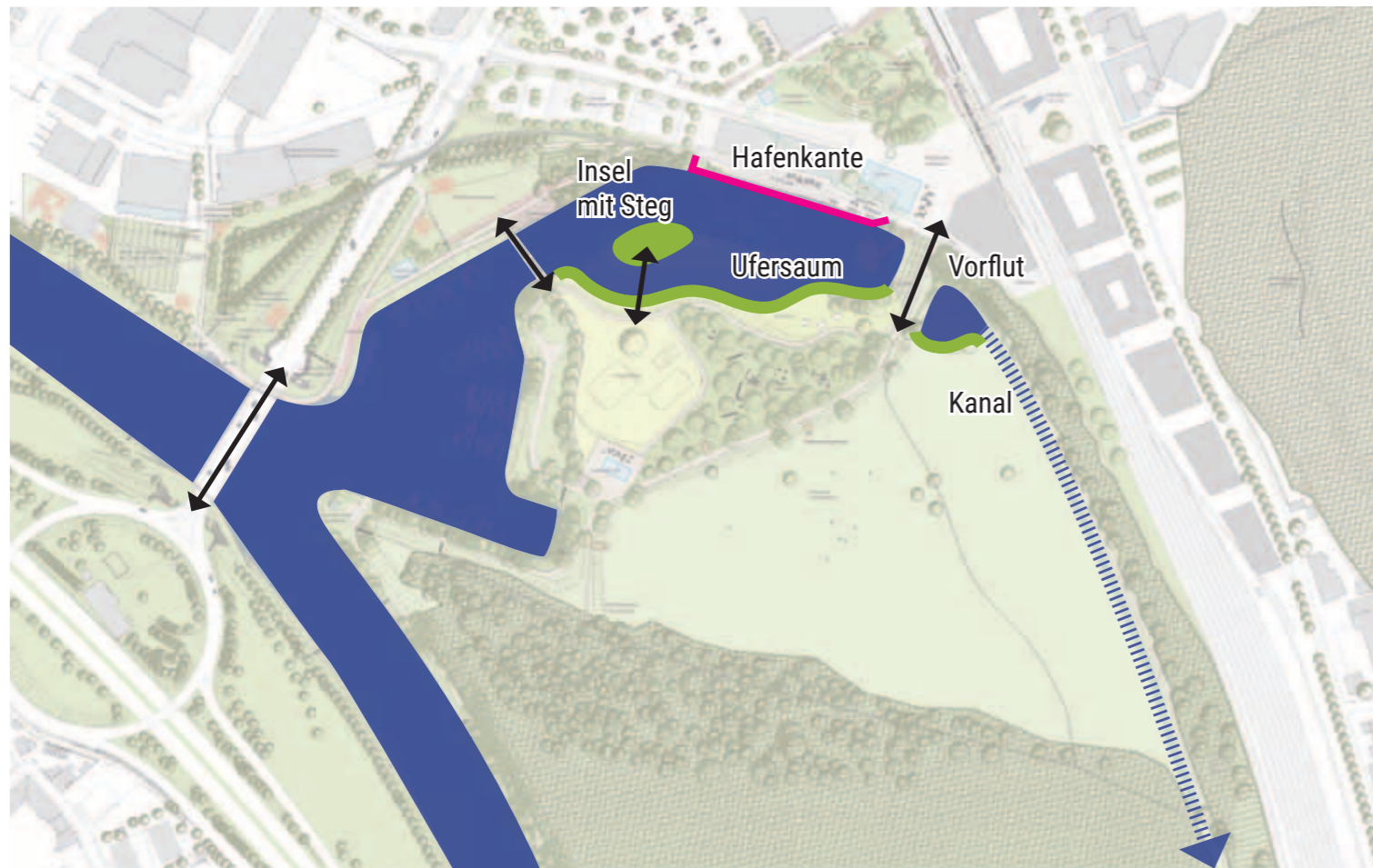


Abb. 91 : urbane Hafenkante und landschaftliches Gegenüber

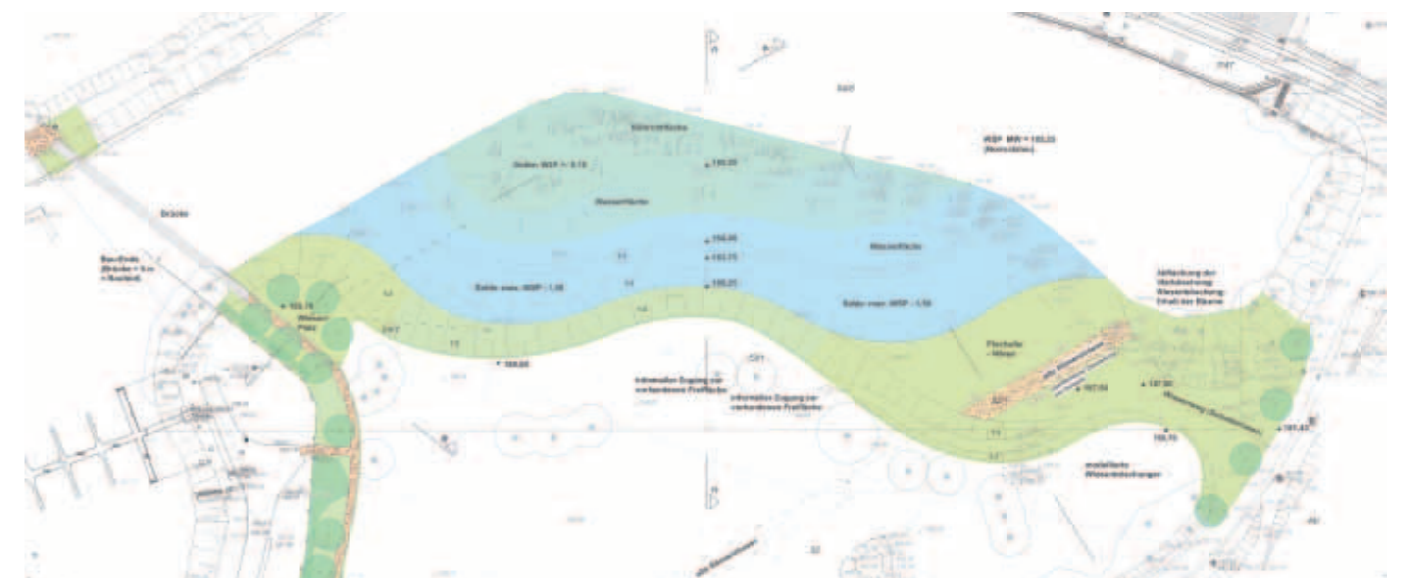


Abb. 92: Entwurfsplanung Retentionsraum, GFL Plan, 2013

7.2 Maßnahmen

Kultur und Kreativwirtschaft

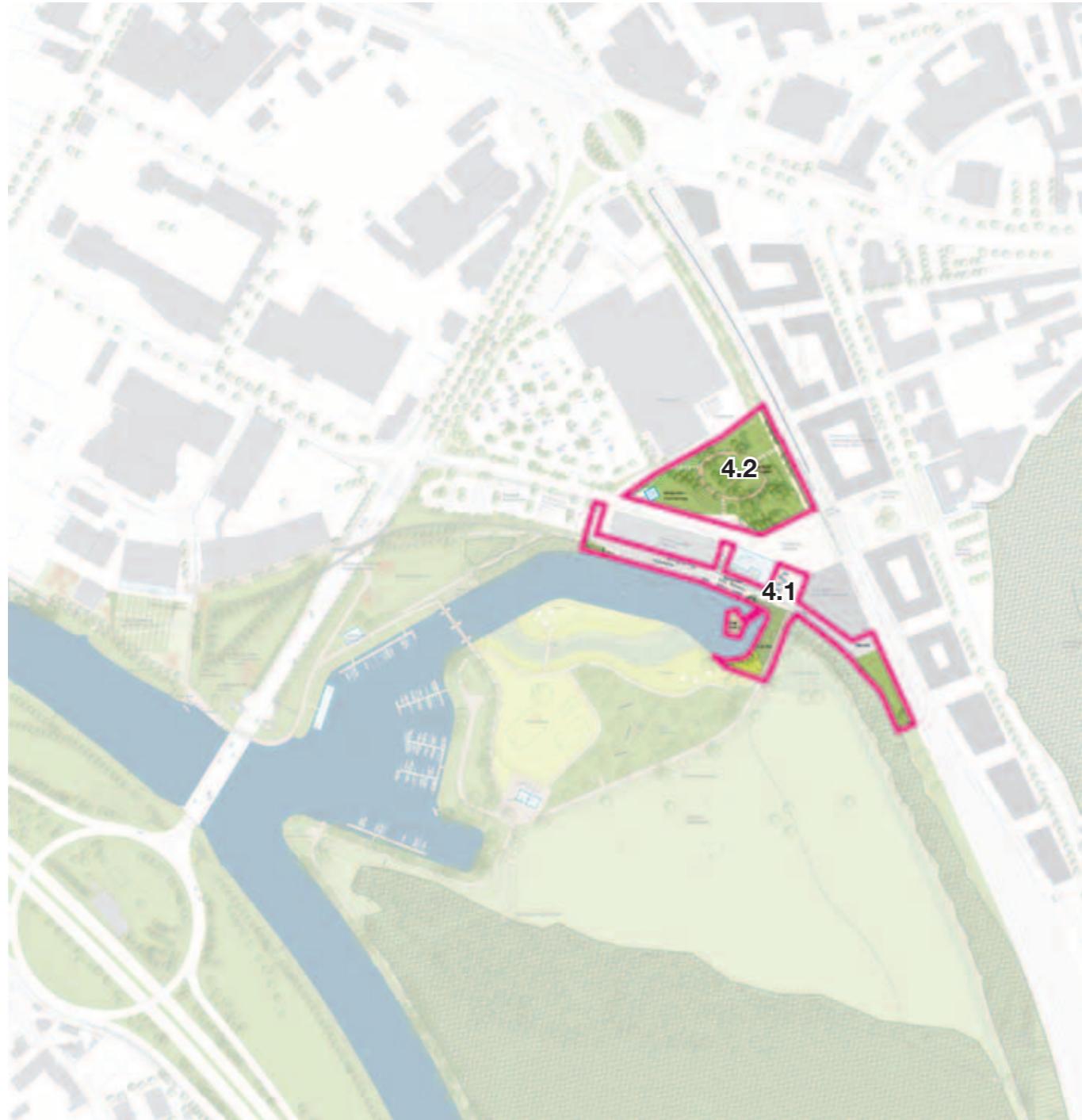


Abb. 93: Maßnahmenübersicht

Kultur und Kreativwirtschaft

(4.1) Kulturhafen/Kulturufer

(4.2) Park Römerkastell

Einzelmaßnahmenbezeichnung:
Kulturhafen / Kulturufer

Maßnahmennummer: 4.1
Zeithorizont: mittelfristig
Grobe Kosteneinschätzung: 2.162.000 Euro
Träger: Stadt Saarbrücken



Abb. 94: Verortung Maßnahme

Kulturhafen / Kulturufer "Aktionsraum für kreatives Leben"

Die Hafenkante ist mit dem Biergarten am Silo schon heute der Nutzungsschwerpunkt und Hauptaufenthaltsraum am Osthafen. Durch die Revitalisierung von Rhenania und Silo mit dem Schwerpunkt auf der Etablierung von Kunst- und Kreativwirtschaft kommen zukünftig weitere potentielle Freiraumbelegungen ins Spiel.

Durch Attraktivierung des gesamten Areals können die Probleme von Vandalismus und Diebstahl beseitigt werden, andere Nutzergruppen das Areal erschließen und Konflikte reduziert oder beseitigt werden.

Ziel ist, dass der Kulturhafen langfristig als Ort für Kreativität, Kultur und Veranstaltung, zum Austausch zwischen der allgemeinen Öffentlichkeit, heute bereits Ansässigen besteht und sich durch das Ansiedeln neuer Akteure im Sinne eines lebendigen, attraktiven Standort weiterentwickelt.

Der Bereich an der Kaimauer ist durch den Bezug zum Wasser besonders attraktiv. Um diesen Bereich nicht zu überlasten, soll sich die Aufwertung aber auch auf die Zwischenräume und den rückwärtige Bereich in Richtung Römerkastell ausdehnen.

Eine Ausdehnung in/auf das Wasser und auf die Uferbereiche des gegenüberliegenden Ufers des Hafenbeckens ist ebenso gewünscht.

Das Nutzungskonzept des interessierten Investors sieht den Bereich an der Kaimauer als Aktionsraum, in dem Passanten mit Künstlern in Kontakt kommen. Freiluft-Ausstellungen und offene Ateliers wurden bereits in den letzten Jahren erfolgreich getestet.

Weitere gastronomische Angebote und Aufenthaltsbereiche mit Blick auf das Hafenbecken werden den Ort in sozialer

Hinsicht und im Sinne der Freiraumqualität weiter auf.

Eine Hafenbühne auf dem Wasser mit Zuschauerterrassen in Form von Sitzstufen am Ufer soll die Nutzung auf die Wasserfläche ausweiten und schafft einen besonderen Ort für kulturelle Veranstaltungen und Events.

In der weiteren Planung zu berücksichtigen ist die Konfliktminimierung zwischen den Aufenthaltsbereichen und dem Verlauf des Radwegs auf den ehemaligen Schienen. Ziel ist ein umfassendes Freiraumkonzept, dass die verschiedenen Nutzerinteressen vereint und miteinander verbindet.

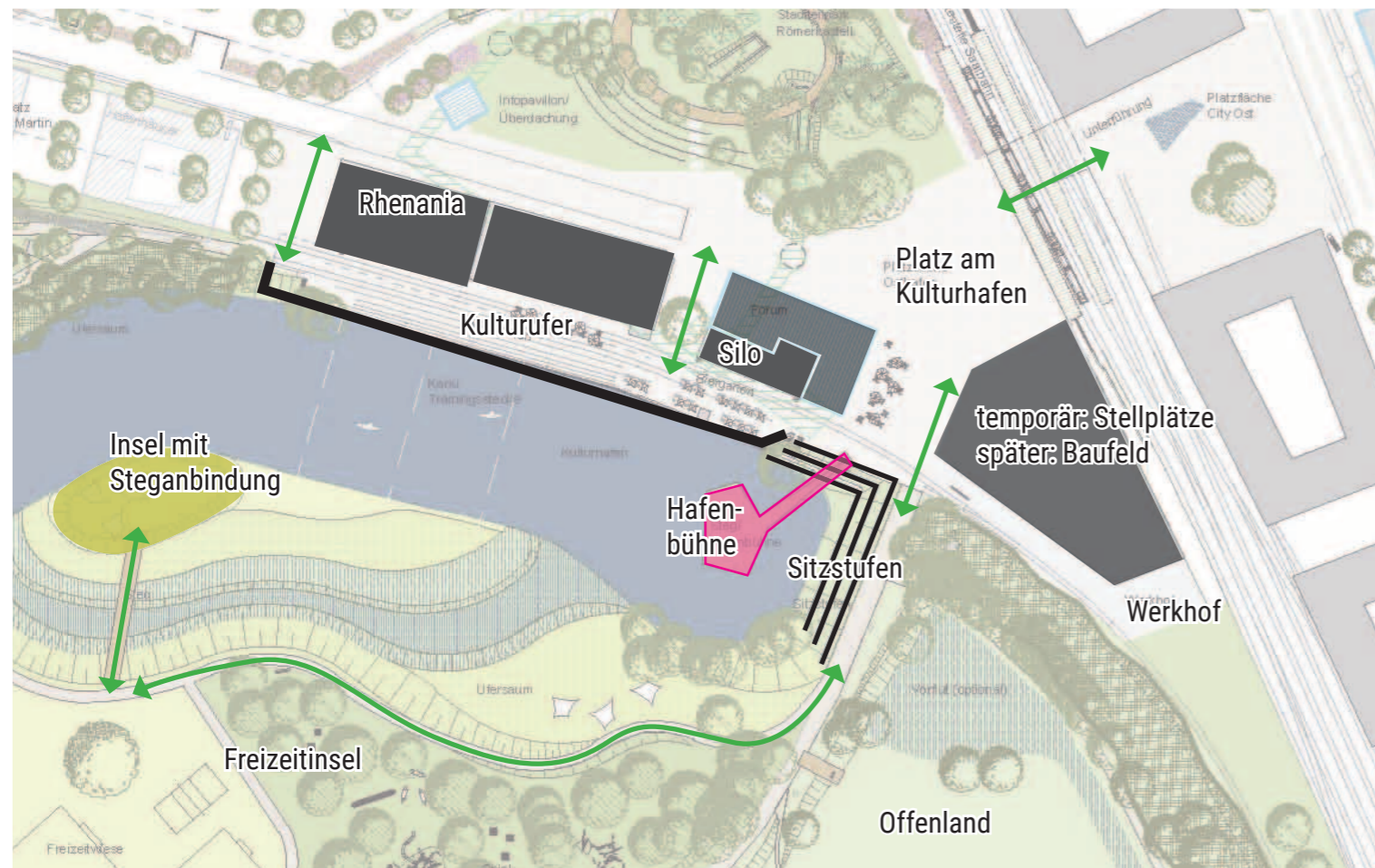


Abb. 95: Erweiterung und Anbindung von Aktionsräumen

Einzelmaßnahmenbezeichnung:
Stadtteilpark Römerkastell

Maßnahmennummer: 4.2
Zeithorizont: kurz- bis mittelfristig
Grobe Kosteneinschätzung: 1.864.000 Euro
Träger: Stadt Saarbrücken



Abb. 96: Verortung Maßnahme

Stadtteilpark Römerkastell "Geschichte aufleben lassen"

Der Bereich des Bodendenkmals Römerkastell zeigt sich heute als eine Grünfläche mit Baumbestand und Ausgrabungen historischer Relikte (Fundamente/Mauerreste).

Die Geschichte des Ortes ("Wiege der Stadt") gibt Anlass, diesen besonderen Ort stärker zu würdigen und im Sinne der geschichtlichen Bedeutung und einer besseren Freiraumqualität in Wert zu setzen. Dabei wird eine Mehrfach- oder Neucodierung der Fläche als zielführend erachtet, um die soziale Kontrolle und die Wertschätzung der Fläche wiederherzustellen.

Die Freiflächengestaltung findet unter Aufsicht und in enger Abstimmung dem dem Landesdenkmalamt statt.

Prinzipien der Parkgestaltung aus Sicht des Denkmalschutzes:

- » Bereiche für Aufenthalt und bewusstes Wahrnehmen der Dimensionen sind wichtig für historische Schicht
- » ein zeitgemäßer Umgang mit der historischen Schicht: Dimensionen, Lage und Maßstäbe des Römerkastells oder der Römerstraße vor allem dort sichtbar machen, wo durch Gebäude, Straßen oder Grün überschattet

- » eine konzeptionelle bzw. künstlerische Auseinandersetzung ist denkbar (mit Farbe, Belägen, Pflanzungen, Markierungen etc.)
- » Baumbestand: vorhandene Bäume sind als atmosphärisch räumliches Element wichtig für eine Inwertsetzung
- » Freiräumen gemäß historischer Raum-Konstellation: Der Zaun und die dichten Sträucher zur Straße hin widersprechen dem historischen Raumgefüge (Zentrum des Lagers). Ein Öffnen und Miteinbeziehen in die Gesamtgestaltung ist sehr zu empfehlen und vermindert Vandalismus und Vermüllung.
- » Möbel Martin als Impulsgeber: Gastronomie mit Außenbereich ist zur Fundamentstelle hin ausgerichtet: Sichtbarkeit/Aufmerksamkeit/Erlebnis für den Einkaufenden sind gegeben und inszenierbar; die Frage nach Zugänglichkeit und Wegführung vom Möbelhaus für Parkgestaltung ist dann sehr wichtig.

Für die Aufwertung des Römerkastells wird die Betrachtung von zwei Ebenen als zielführend erachtet.

Ebene 1: Die Einbindung in die regionale/überregionale Infrastruktur als (touristisches) Ausflugsziel im Zusammenspiel mit den historischen Stätten am Halberg.

Ebene 2: Die Funktion als Grünraum in der Stadt für das lokale Umfeld, vor allem im Hinblick auf die zukünftigen Standortentwicklungen im Umfeld (City Ost und Gewerbegebiet Ostspange)

Die aktuell größten Defizite sind die fehlende Vernetzung an die bestehende touristische Ausflugs-Infrastruktur und die von zwei Seiten betrachtete rückseitige Lage, zwischen Möbelhaus und Rhenania Gebäude.

Die Sackgassen-Situation kann durch eine Unterführung unter den Bahngleisen aufgelöst werden. Somit wäre ein neuer Zugang geschaffen und die direkte Anbindung an den

Halberg (mit Mithraskapelle und Wanderweg "Straße der Römer") gegeben.

Durch Rodung des Gehölzaufwuchses zur Straße "An der Römerbrücke" und Wegeergänzung zur Terrasse des Restaurant Möbel Martin kann die Fläche weiter zum Umfeld geöffnet werden. Auch in Richtung Saar und St. Arnualer Wiesen mit seinen Spazier- und Radwegen kann das Römerkastell angebunden werden.

Ein weiterer Fokus liegt auf der Aufwertung der Informationsvermittlung von Geschichte und Archäologie, z.B. durch interaktive Elemente, Inszenierung und Ergänzung der sichtbaren Relikte durch mediale Informationsvermittlung, Aktionen im Zusammenhang mit den Kunst-/Kulturschaffenden aus Rhenania/Silo, einem „Freiluftmuseum“ mit Infopavillon, Café etc.

Als "Stadtteilpark" gestaltet kann das Römerkastell verschiedene Nutzungen vereinen:

- » Öffentliche Grünfläche, Rückzugsort, Spielplatz etc.
- » Outdoor Workspace, Pausen-/Feierabendtreffpunkt
- » Aktionsraum für Kunst-/Kulturschaffende aus Rhenania/Silo

Essentiell dafür ist ein Freiraumkonzept mit Wegen und Sitzmöglichkeiten sowie der besonderen gestalterischen Berücksichtigung der Randbereiche und Zugänge.

Der Baumbestand stellt eine Qualität dar und bildet das räumliche Grundgerüst. Dieser ist ebenso wie die Ausgrabungen und noch im Boden verbliebenen Relikte bei einer zukünftigen Gestaltung besonders zu berücksichtigen.



Abb. 97: Planausschnitt Römerkastell

7.3 Umsetzungsstrategie



Abb. 98: Phasierung

Die Entwicklung des Osthafens lässt sich in zwei Phasen gliedern, die mit der städtebaulichen Entwicklung des Umfelds, Gewerbegebiet Ostpange und City Ost mit Bau einer Unterführung der Bahngleise zusammenhängen. Die Maßnahmen der ersten Phase sind unabhängig von der Entwicklung des Umfelds und ohne Unterführung der Saarbahngleise möglich. Das Parkraumkonzept kommt nicht ohne eine Berücksichtigung der Flächen auf der östlichen Seite der Bahngleise aus. Aus diesem Grund werden in der ersten Phase temporäre Parkplatzflächen notwendig sein, die mit Umsetzung der zweiten Phase entfallen können und final auf der östlichen Seite nachgewiesen werden.

Phase 1

- (1.1) Pflege-/ Beweidungskonzept Offenland
- (1.2) Hafentrée an der Landspitze
- (1.3) Freizeitinsel Osthafen
- (1.4) Ostspangenberg / Grünes Stadtentree
- (2.2) Platz am Kulturhafen (mit temporären Stellplätzen)
- (3.1) Aufwertung Bootshafen
- (3.2) Altarm
- (4.1) Kulturhafen / Kulturufer
- (4.2) Park Römerkastell

Phase 2

- (2.1) Stadtentree "An der Römerbrücke"
- (2.2) Platz am Kulturhafen mit Baufeld
- (2.3) Unterführung Saarbahn
- (2.4) Anbindung / Platz City Ost und Halberg

Die Maßnahmen innerhalb der Phasen können weitestgehend flexibel und unabhängig voneinander umgesetzt werden (angebotsabhängig, Nutzung des stärksten Impuls für einen Bereich jeweils mit Rückgriff auf das Gesamt-Leitbild). Einige kleinere Maßnahmen lassen sich kurzfristig und ohne umfassende Planungsleistungen und Genehmigungen umsetzen. Andere Maßnahmen bedürfen einer ausführlichen planerischen Betrachtung ggf. mit Begleitung durch Bürgerbeteiligungsprozesse und sind daher mittel- bis langfristig anzugehen.

kurzfristig:

- (1.1) Pflege-/ Beweidungskonzept Offenland
- (1.2) Hafentrée an der Landspitze

kurz- bis mittelfristig:

- (1.3) Freizeitinsel Osthafen
- (1.4) Ostspangenberg / Grünes Stadtentree
- (3.1) Aufwertung Bootshafen
- (3.2) Altarm
- (4.2) Park Römerkastell

mittelfristig:

- (4.1) Kulturhafen / Kulturufer

mittel- bis langfristig:

- (3.2) Retentionsraumerweiterung

langfristig:

- (2.1) Stadtentree "An der Römerbrücke"
- (2.2) Platz am Kulturhafen
- (2.3) Unterführung Saarbahn
- (2.4) Anbindung / Platz City Ost und Halberg

7.4 Kosten- und Finanzierungsübersicht

Nr.	Maßnahme	Fläche in qm	Summe grobe Kostenschätzung (brutto)	Priorität /Durchführung	Finanzierung			
					Zukunft Stadtgrün	Anderer Förderprogramme	Privat	Städt.
1.1.	Pflege-/Beweidungskonzept Offenland	99.246	200.000 €	1	X		X	X
1.2.	Hafenentree an der Landspitze	15.424	385.000 €	1	X		X	X
1.3.	Freizeitsessel Osthafen	22.328	1.563.000 €	1-2	X			X
1.4.	Ostspangelpark / Grünes Stadtentree	37.371	935.000 €	1-2	X			X
2.1.	Stadtentree "An der Römerbrücke" (nur Freiflächen, ohne Privatgrundstück Möbel Martin)	2.541	64.000 €	1-3	X			X
2.2.	Platz am Kulturhafen (nur Freiflächen)	5.152	1.314.000 €	3	X			X
2.3.	Unterführung S-Bahn	1.075	2.661.000 €	3	X	X		X
2.4.	Anbindung / Platz City Ost und Halberg	7.786	1.986.000 €	3	X			X
3.1.	Aufwertung des Bootshafen	34.925	385.000 €	1-2	X		X	X
3.1.	Freizeithafen Altarm	12.135	25.000 €	1-2	X		X	X
3.3.	Retentionsraum	10.485	1.573.000 €	2-3	X	X	X	X
4.1.	Kulturhafen/ Kulturufer	8.476	2.162.000 €	2	X			X
4.2.	Park Römerkastell	9.320	1.864.000 €	1-2	X			X
Summe		266.264	15.118.000 €					

Prioritätsstufen:

1 Kurzfristig (< 3 Jahre)

2 Mittelfristig (3-5 Jahre)

3 Langfristig (> 5 Jahre)

Farbliche Unterscheidung = Zuordnung zu den einzelnen Themenfeldern:

Freiraum, Freizeit & Natur

Städtebau & Erschließung

Aquatischer Freiraum

Kultur & Kreativwirtschaft

Hinweise zu Schnittstellen Kostenermittlung:

- Kosten Brutto

- inkl. Planungshonorare und Beteiligungen

- ohne Grundstückserwerb

- ohne Zuschlag für Kleinflächen/ Bauabschnitte etc.

- ohne Gebäude (Hafenhäuser, Rheinaria, Silo, Anbauten, neue Baufelder)

- Kosten für Kiosk/WC/kleiner Pavillon sind enthalten

8 Quellen- und Abbildungsverzeichnis

Literatur

- » 1) Landeshauptstadt Saarbrücken, Stadtentwicklungskonzept, Saarbrücken 2009
- » 2) Landeshauptstadt Saarbrücken, Städtebauliches Entwicklungskonzept Gesamtstadt, Saarbrücken 2011
- » 3) Ministerium für Umwelt des Saarlandes, Das Blaue Band – Die Saarachse - Raumanalyse, Saarbrücken 2009
- » 4) Ministerium für Umwelt, Energie und Verkehr des Saarlandes, Das Blaue Band – Die Saarachse - Raumvision, Saarbrücken 2010
- » 5) Landeshauptstadt Saarbrücken, Stadtklimatische Gesamtanalyse, Saarbrücken 2012
- » 6) Landeshauptstadt Saarbrücken, Freiraumentwicklungsprogramm der Landeshauptstadt Saarbrücken, Saarbrücken 2008
- » 7) Regionalverband und Landeshauptstadt Saarbrücken, Tourismusstrategie, Saarbrücken 2020
- » 8) Landeshauptstadt Saarbrücken, Bebauungsplan Nr.135.06.04 „Osthafen“, Begründung mit Umweltbericht, Saarbrücken 2018
- » 9) WPW Geoconsult, Abfalltechnische Untersuchungen im Bereich "Osthafen" in Saarbrücken, 2008 und Abfalltechnische Untersuchungen im Bereich der Uferböschung des Osthafens, Saarbrücken 2008
- » 10) Ines Berwanger, Archäologische Sondierungsmaßnahmen im Rahmen der Erschließung der geplanten Retentionsfläche im Rahmen des Projektes ‚Stadtmitte am Fluss‘ in Saarbrücken, Regionalverband Saarbrücken, am Osthafen in Saarbrücken-St. Annual, Grabungsbericht, Saarbrücken 2009
- » 11) Verordnung über das Naturschutzgebiet „St. Annualer Wiesen“ (N 6708-308) vom 4.11.2015; letzte berücksichtigte Änderung: geändert durch Artikel 101 der Verordnung vom 5.November 2019 (Amtsbl. I S. 886)
- » 12) Landeshauptstadt Saarbrücken, Amt für Klima- und Umweltschutz ,Bericht über Untersuchung des Hafengewässers und der Wechselwirkung zwischen Sediment und Wasserkörper hinsichtlich einer sensiblen Nutzung im Osthafen der Stadt Saarbrücken, durch Institut Dr. Nowak, Saarbrücken August 2009

Planungen und Studien

- » 13) Hegelmann und Dutt, Konzeption Osthafen, Saarbrücken 2001
- » 14) Landeshauptstadt Saarbrücken, Amt für Stadtgrün und Friedhöfe, Variante Reisemobilstellplatz am Osthafen, Saarbrücken 2019
- » 15) Beurteilung durch das Preisgericht, Städtebaulich-freiraumplanerischer Entwurf für den Standort Osthafen, Mehrfachbeauftragung, Saarbrücken 2017
- » 16) GIU, Machbarkeitsstudie zur Revitalisierung des Rhenania-Gebäudes mit Erläuterungen zur Endpräsentation, Saarbrücken 2018
- » 17) Energie SaarLorLux AG mit atelier le balto landschaftsarchitekten, GAMOR Freiraumplanung, Genehmigungsplanung, Saarbrücken 2020
- » 18) Sektor Heimat e.V. mit Greencells Group, Präsentation des Konzept zur kulturellen und kommerziellen Nutzung des Gesamtkomplexes am Osthafen, Saarbrücken 2020
- » 19) Landeshauptstadt Saarbrücken, City Ost Stadtentwicklung, Saarbrücken 2020

Abbildungen

Agenceter.de GmbH:

Abb. : Titel, 3, 4, 9-13, 17-25, 27, 28, 32-36, 39, 41-46, 56, 60-75, 77, 78, 80-88, 90, 91, 93-98

Landeshauptstadt Saarbrücken:

Abb. : 1, 2, 5, 6, 14-16, 37, 38, 40, 51, 58, 59

Regionalverband Saarbrücken:

Abb. : 7

Stadtverband Saarbrücken, 2004:

Abb. : 8

Landesdenkmalamt:

Abb. : 26, 29, 31

Abbildungen aus Literatur / Planungen und Studien

siehe Literaturquelle 9) :

Abb. : 30

siehe Literaturquelle 13) :

Abb. : 47-49

GLF Plan, Entwurfsplanung Stadtmitte am Fluss - Teilprojekt
Aufwertung Osthafen, 2013

Abb. : 50, 92

Dutt & Kist / architecture + aménagement:

Abb. : 52, 76

siehe Literaturquelle 16) :

Abb. : 53, 79

siehe Literaturquelle 17) :

Abb. : 54, 55 (<https://www.kraftwerk-saarbruecken.com>)

siehe Literaturquelle 18) :

Abb. : 57

Polizeisportverein Saar e.V.:

Abb. : 89