

**Kreisstadt Saarlouis
Dezernat für Bauen, Umwelt
und Immobilien**

Großer Markt 1

66740 Saarlouis

Herrn Manfred Heyer

15.09.2010



Sehr geehrter Herr Heyer,

vielen Dank für Ihr Schreiben vom 02.07.2010, bezüglich Stellungnahme „Stadtumbau West“, Teilbereich Roden / Fraulautern.

Wir haben am 19. Juli 2010 das teilräumliche Konzept mit Frau Geiger besprochen. Nach umfangreicher Analyse des Sachstandsberichtes, der die Ist-Situation wiedergibt, haben wir die Schwerpunkte für unseren Zuständigkeitsbereich Fraulautern erarbeitet und in drei Bereiche gegliedert.

- Stadtteilzentrum (Teil 2)
- Verkehr im Stadtteil (Teil 3)
- Begrünung des Stadtteils (Teil 4)

Ergänzt wird die Stellungnahme durch eine Vorbemerkung (Teil 1) und den historischen Verlauf des Stadtteils (Teil 5).

Unsere Vorschläge zu den einzelnen Detailprojekten können durch das Projekt „Stadtumbau West“ und durch Einstellungen in den städtischen Haushalt realisiert werden. Die finanzielle Zuordnung der Detailprojekte sollte durch die zuständigen Fachbereiche der Verwaltung erfolgen.

Für weitere Detailplanungen bieten wir unsere Mithilfe an und stehen für Rückfragen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Josef Feiler
Vorsitzender
IFBV e.V.

Guido Fontaine
Vorsitzender
FOG e.V.

Teil 1, Vorbemerkungen

Städtebauliches Entwicklungskonzept

Stadt Saarlouis

Teilräumliches Konzept
Roden/Fraulautern

Stellungnahme
der

IFBV - Interessengemeinschaft Fraulauterner Bürger und Vereine e. V.
Vertreten durch Josef Feiler, Vorsitzender

sowie

die FOG - Fraulauterner Ortsinteressengemeinschaft für Handel, Handwerk
und Gewerbe e. V.

Vertreten durch Guido Fontaine, Vorsitzender

unter Mitwirkung des Vereins für
Geschichte und Heimatkunde Saarlouis-Fraulautern e. V.
Vertreten durch Guido Fontaine, Vorsitzender

Saarlouis-Fraulautern, September 2010

Im Rahmen des Städtebauförderungsprogrammes "Stadtumbau West" hat die Stadt Saarlouis ein städtebauliches Entwicklungskonzept erarbeitet und den gesamtstädtischen Konzeptteil am 29.09.2009 durch den Ausschuss für Stadtplanung, Bauen und Umwelt sowie am 06.10.2009 durch den Stadtrat gebilligt.

Das teilräumliche Konzept, dessen erster Sachstandsbericht vom 10.06.2010 in schriftlicher Form vorliegt, ist Gegenstand dieser Stellungnahme.

In die Stellungnahme eingebunden ist die Interessengemeinschaft Fraulauterner Bürger und Vereine e. V. (IFBV), die als gemeinnütziger, politisch und konfessionell neutraler Verein die Stadtteilinteressen auf religiösen, kulturellem, sportlichem Gebiet sowie in Handel, Verkehr und Gewerbe vertritt und weiterentwickelt. Als Zusammenschluss von mehr als 36 Vereinen mit ihren ca. 6.100 Mitgliedern repräsentiert der Verein die Mehrzahl der am Vereinszweck orientierten Fraulauterner Mitbürgerinnen und Mitbürger.

Der Fraulauterner Ortsinteressengemeinschaft für Handel, Handwerk und Gewerbe (FOG) gehören zurzeit 64 ortsansässige Gewerbetreibende und Freiberufler an. Sie ist ein Zusammenschluss ortsansässiger Unternehmer und Gewerbetreibender, denen es darum geht, die Bevölkerung des Stadtteils Fraulautern über die Grundversorgung hinaus mit gewerblichen und handwerklichen Leistungen und Dienstleistungen zu versorgen und damit die ortsansässige Gewerbevielfalt zu erhalten und zu stärken. In ihrer vielfältigen Zusammensetzung vertritt die FOG demzufolge einen Großteil des örtlichen Einzelhandels, der Handwerkerschaft und der freien Berufe.

Beratend tätig wurde im Rahmen dieser Stellungnahme auch der neu gegründete Verein für Geschichte und Heimatkunde Saarlouis-Fraulautern e. V.

Im Rahmen einer gesamtstädtischen Bestandanalyse wurde - wie das städtebauliche Entwicklungskonzept ausweist - in gewissem Rahmen in Teilbereichen der Innenstadt Saarlouis, insbesondere aber in Teilbereichen der Stadtteile Roden und Fraulautern, erheblicher Handlungsbedarf ermittelt, der kurzfristig zu erfüllen ist. Für das Stadtumbaugebiet Roden/ Fraulautern wurde ein teilräumliches Konzept erarbeitet.

Vorliegende Stellungnahme befasst sich lediglich mit dem Stadtteil Fraulautern, der in den Festlegungen des Stadtumbaugebietes in grober Beschreibung mit der Fläche innerhalb der Straßen B 51 (neu), Klosterstraße, Saarlouiser Straße, Bahnhofstraße, Lebacher Straße, Friedhofstraße, Alpenstraße, Schwarzwaldstraße, Hülzweiler Straße, Ulanenstraße, Oststraße, In den Helden, Südstraße, Saarbrücker Straße bis Ortsausgang umschrieben werden kann.

Von der Gesamtfläche des Stadtteils Fraulautern von ca. 518 ha wird lediglich der Kernbereich betroffen, nämlich die Industrieflächen südlich der Saarbrücker Straße, der kleingewerbliche Bereich zwischen Friedhof und Schwarzwaldstraße, der Industriebereich untere Lebacher Straße/ Güterbahnhofstraße sowie der Hauptgeschäftsbereich Lebacher Straße (ab Friedhofstraße), Saarbrücker Straße ab Oststraße (unter Einschluss Ulanenstraße) sowie Bereich der Eisenbahnbrücke/ Bahnhofstraße bis Brückenstraße.

Teil 2

Sachstand und Stellungnahme Stadtteilzentrum

Nach Analyse des Sachstandes haben wir folgende Punkte identifiziert und geben im Anschluss dazu unsere Stellungnahme ab:

1. Handlungsbedarf besteht sowohl in **funktionaler** als auch in **struktureller** Hinsicht. Vor allem Bauzustand (vielfach stadtbildprägende Bausubstanz, aber z.T. erheblicher Modernisierungstau), Wohnumfeld, Nutzungskonflikte und Verkehr erfordern Lösungen.
2. Das Stadtteilzentrum ist als solches und als "sozialer Treffpunkt" kaum erlebbar.
3. Um den Ortskern des Stadtteils Fraulautern mit der momentan mischgenutzten Struktur langfristig zu erhalten und zu stabilisieren, kommt der Ausbildung eines erlebbaren Mittelpunktes mit durchgrünten Aufenthalts- und Kommunikationsbereichen eine hohe Bedeutung zu.
4. Die differenzierte Nutzungsstruktur führte bisher vielfach zu Nutzungskonflikten innerhalb des Stadtumbaugebietes. Diese entstanden durch unmittelbar an die Wohnbebauung herangerückte Gewerbe- und Industriebetriebe sowie durch Belastungen mit von den Betrieben verursachten Quell- und Zielverkehren (v.a. Bahnhofstraße, Güterbahnhofstraße und Lebacher Straße). Zur Entschärfung der Problematik haben die großen Betriebe bereits verschiedene Maßnahmen durchgeführt. So wurden beispielsweise emittierende Teilnutzungen von den Wohngebieten Richtung Güterbahnhof wegverlagert.
5. Durch geplante verkehrliche Maßnahmen könnten zukünftig durch die Betriebe verursachte verkehrliche Belastungen verringert werden. Eine Maßnahme stellt z.B. die Herstellung eines Anschlusses an die B 51 im Bereich der Betriebe Nedschroef und Verzinkerei Becker dar.
6. Der Bauzustand der Gebäude entspricht im Stadtumbaugebiet in vielen Bereichen noch dem Nachkriegszustand.
7. Es steigt die Gefahr von Leerständen bzw. des sozialen Abstiegs im Stadtteilzentrum.
8. Es ergibt sich die Notwendigkeit, die Bausubstanz innerhalb des Stadtumbaugebietes aufzuwerten und an die bestehenden Wohnbedürfnisse anzupassen und damit die Attraktivität der alten Ortskerne als Wohnstandorte zu erhöhen, langfristig zu sichern und einer steigenden Leerstandsquote vorzubeugen.

9. Fehlende Grünstrukturen in den privaten Vorzonen sowie geringe Gestaltqualitäten der gebietsinternen Wohn- und Hauptstraßen mit fehlender Straßenraumbegrünung wirken sich negativ auf das Wohnumfeld aus.
10. Eine fehlende Straßenraumgestaltung wirkt sich vor allem in dem Stadtteilzentrum negativ auf deren Attraktivität aus.
11. Eine geringe Gestaltqualität der öffentlichen Plätze sowie das Fehlen von Aufenthalts- bzw. sozialen Treffpunkten im öffentlichen Raum und die unausgeschöpften Gestaltungsspielräume bzw. die ungünstige Lage der gebietsinternen Kinderspielplätze (Kreuzungsbereich Lebacher Straße / Bahnhofstraße / Saarbrücker Straße) beeinträchtigen die Wohnqualität in den Quartieren.

Stellungnahme Stadtteilzentrum:

Als Schwerpunktgebiete für die im Rahmen des Stadtumbaus Roden - Fraulautern im Bereich des Stadtteils Fraulautern sind im Wesentlichen nachfolgende vier Bereiche abzugrenzen:

1. Planung, Erwerb und Neugestaltung des Bereiches Pfarrgarten (Hl. Dreifaltigkeit), Notkirche Fraulautern sowie Umgebung des Kriegerdenkmals. Dieser Bereich wird umschlossen von den Straßen Puhlstraße, Hinter der Kirche und Heydingerstraße.
2. Neugestaltung der Umgebung Apolloniakirche mit Einrichtung von Ruhezonem; Errichtung einer Urnenwand als Abgrenzung zwischen "Alter Friedhof" und neu gestaltetem Ruhe-/ Begegnungsbereich.
3. Planung, Erwerb und Neugestaltung der Industriebrache Friedhofstraße (Lagerplatz Bauunternehmung Leick) entsprechend dem Charakter seiner näheren Umgebung.
4. Begrünung und Neugestaltung der Einfallstraßen (Saarbrücker Straße/ Lebacher Straße, Bahnhofstraße) mit dem Ziel der Beruhigung des einfallenden Durchgangsverkehrs sowie zur Klimaverbesserung

Im Einzelnen:

1. Bereich Pfarrgarten/Heydingerstraße

Der Bereich wird geprägt durch die unmittelbare Nachbarschaft zur Pfarrkirche „Hl. Dreifaltigkeit“ Saarlouis-Fraulautern und dem unmittelbar anschließenden Pfarrhaus, nachteilig allerdings beeinflusst durch den Zustand der nach dem Krieg erbauten Notkirche, die inzwischen in ihrer Bausubstanz höchst gefährdet ist. Eine Eigennutzung oder gar Vermietung dieser ehemaligen Notkirche ist nicht mehr möglich und baupolizeilich fragwürdig. Zudem erfüllt diese Anlage in keinsten Weise die Anforderungen nach baurechtlichen Gesichtspunkten.

Die Mauer, die den Pfarrgarten zur Straße "Hinter der Kirche" sowie zur Heydingerstraße begrenzt, ist instabil und bietet zurzeit nicht nur durch abgeplatzte Verputze ein unschönes Bild, sondern stellt auch zukünftig ein Gefahrenpotential dar. Eine Nutzung oder gar Neubebauung dieser Flächen ist durch die Eigentümerin der Parzellen, die kath. Kirchengemeinde "Hl. Dreifaltigkeit" Saarlouis - Fraulautern, aus finanziellen Gründen in der heutigen Zeit nicht möglich; zudem bedeutet die Neustrukturierung der Pfarrgemeinden bzw. der Pfarrbezirke mit Streichung zahlreicher Seelsorgerstellen ein nicht überwindbares Hindernis. Es sind Signale dafür vorhanden, dass die kirchlichen Behörden in Trier gegen eine Veräußerung dieser Flächen (mittelfristig sogar einschließlich des Pfarrhauses) keine Bedenken haben. Es würde sich daher anbieten, diese Flächen zu erwerben, um entsprechend der bisherigen Bebauung entlang der Straße "Hinter der Kirche" und der Heydingerstraße einen kleingewerblichen Bereich mit Gastronomie einzurichten. Gleichzeitig könnte durch eine fachgerechte Gestaltung des Innenbereiches (Fläche des heutigen Pfarrgartens) unter Einschließung der Umgebung des Kirchenhauses eine zusammenhängende Fläche gestaltet werden, die der örtlichen Versammlung und Kommunikation dienen kann, indem dort möglicherweise neben einer Brunnenanlage Ruhezonem eingerichtet werden. Die Einrichtung zusätzlicher Parkflächen erübrigt sich wegen des unmittelbar vor der Kirche befindlichen Parkplatzes. Neben der Pfarrkirche in

Turmseite bzw. hinter der Pfarrkirche könnten zusätzliche Parkplätze für Dauerparker ausgewiesen werden.

Schließlich wäre auch die Verbindung einerseits mit dem Vereinshaus Fraulautern gegeben, andererseits mit dem gewerblichen Kernbereich in der mittleren Lebacher Straße.







2. Ruhezone Apolloniakirche

In der Umgebung der Apolloniakirche könnte ohne große finanzielle Mittel eine Ruhezone eingerichtet werden. Dazu kommt folgendes: Das Abgehen von Erdbestattungen und das Übergehen zu Urnenbestattungen und die vielerorts bereits stattgefundene Einrichtung von Urnenwänden legen die Idee nahe, im Bereich der unteren Begrenzung des alten Friedhofes, die nordwestlich des Grabes von Bürgermeister Neis verläuft, eine Urnenwand zu errichten, die damit gleichzeitig (zumindest teilweise) einen Abschluss zwischen der Friedhofsfläche und der neu einzurichtenden Ruhezone bildet. Die Ausgestaltung der Ruhezone erfordert keine größeren Anstrengungen und auch keine größeren Mittel. Die Zone müsste lediglich mit entsprechenden Sitzeinrichtungen versehen sowie teilweise neu bepflanzt werden. Zudem besteht wegen des stark rückläufigen Kirchenbesuches auch in der Pfarrei Hl. Dreifaltigkeit die Vorstellung seitens der Pfarrei, die Apolloniakirche für werktägliche Gottesdienste regelmäßig zu nutzen. Dies würde bedeuten, dass der Bereich Apolloniakirche stärker frequentiert wird, was die Gefahr mutwilliger Beschädigungen und Verschmutzungen senken dürfte. Die verstärkte Benutzung der Apolloniakirche dürfte daher zusätzlich garantieren, dass seitens der Besucher des Gotteshauses erhöhte Rücksicht genommen wird auf die Umgebung. Zudem würde die Möglichkeit verbleiben, den bisherigen Friedhofseingang zu gewissen Zeiten zu verschließen, um unbefugte Benutzung auszuschließen. Der heutige Eingang könnte demzufolge unverändert verbleiben.





Fotomontage mit Urnenwand

3. Industriebrache Friedhofstraße

Das Lagergelände einer vormaligen Bauunternehmung (davor Sägewerk Mathieu) wird seit längerer Zeit nicht genutzt, außer zum Abstellen nicht mehr fahrbereiter Pkws. Dort würde sich anbieten, eine Anlage für betreutes Wohnen zu planen und zu errichten, die in ihrer Größe abgestimmt sein könnte auf den Fraulauterner Stadtteilbedarf. Die Friedhofstraße ist nur eine wenig befahrene Ortsstraße. Zudem ist der anschließende Friedhofsbereich eine der ruhigsten Grünanlagen im Stadtteilzentrum. Schließlich ist das Angebot solcher Einrichtungen im Stadtteil Fraulautern kaum ausreichend. Bekannt ist, dass die "alten Fraulauterner" eher in andere Einrichtungen anderer Stadtteile ausweichen müssen, obwohl sie ein Wohnen im Ortsmittelpunkt an ruhiger Stelle bevorzugen würden. Nach dem Erwerb des Geländes wäre es sicher möglich, einem privaten Investor diese Fläche zu überlassen.





4. Begrünung und Neugestaltung der Einfallstraßen



Die Einfallstraßen nach Fraulautern waren seit jeher der Stolz des Stadtteils. Bei den Einfallstraßen Lebacher Straße und Saarbrücker Straße wie auch bei der Bahnhofstraße handelt es sich um breite Straßen mit Alleecharakter. Die Lebacher Straße war bis zum 2. Weltkrieg mit großen schattenspendenden Bäumen rechts und links bepflanzt. Das gleiche gilt für die Saarbrücker Straße, wenngleich dort die Bepflanzung im Zeitpunkt ihrer Vernichtung durch die Fliegerbomben des zweiten Weltkrieges noch relativ jung war. Am imposantesten war jedoch die Ausgestaltung der Bahnhofstraße mit Alleebäumen, zumal (vom Ortsmittelpunkt gesehen) die linke Seite das Fraulauterner "Villenviertel" war, in dem sich zahlreiche Gründer der ortsansässigen Gewerbebetriebe aber auch städtische Beamte und Kreisbeamte ihre Wohnsitze erstellten. Die drei genannten Straßen dürften infolge ihrer Breite des Straßenkörpers aber auch der Breite ihrer Gehwege die Voraussetzungen dafür bieten, dass eine

Baumbepflanzung verkehrstechnisch und verkehrsrechtlich möglich ist. Insbesondere dürfte eine Begrünung der genannten Straßen dazu geeignet sein, die ohnehin durch polizeiliche Maßnahmen zu reduzierende Durchfahrtsgeschwindigkeit weiter zu senken. Ein Baumbestand würde verkehrsrechtliche Beruhigung bringen und insbesondere im Hinblick auf die Schadstoffbelastung im Stadtteil Fraulautern, die zu den höchsten im südwestdeutschen Bereich gehört, eine Verbesserung der Klimasituation zur Folge haben.

5. Als begleitende bzw. übergreifende Maßnahme wären zu überlegen, die im für Fraulautern ausgewiesenen Stadtumbaugebiet liegenden Straßen, soweit verkehrstechnisch möglich, als verkehrsberuhigte Zonen auszuweisen, wie dies für den Bereich der Heydingerstraße bereits gilt.

Schlussbemerkung

Die hier vorliegende Stellungnahme ist bei ihrer Vorstellung innerhalb einer gemeinsamen Vorstandssitzung der IFBV und FOG am 11.08.2010 allseits begrüßt worden.

Als vordringlich wurde die Herstellung eines Ortsmittelpunktes um die Pfarrkirche angesehen. Dort sollte ein Zentrum der Kommunikation entstehen.

Der Platz wäre schließlich auch ausreichend, um zukünftig dort die bekannten Fraulauterner Festivitäten abzuhalten, so dass auch die damit bisher verbundenen Verkehrsstörungen in der Saarbrücker Straße und Ulanenstraße hinfällig werden.

Teil 3

Sachstand Verkehr und Stellungnahme im Stadtteil

Verkehr und Infrastruktur

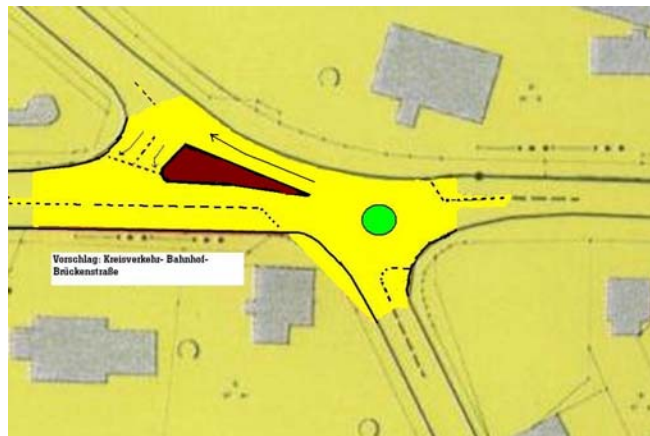
Nach Analyse des Sachstandes haben wir folgende Punkte identifiziert und geben im Anschluss dazu unsere Stellungnahme ab:

1. Betroffen ist das Ortszentrum des Stadtteils Fraulautern, welches durch die verkehrsbedingten Belastungen, aber auch die unattraktive Straßenraumgestaltung, in seiner Funktionsfähigkeit gefährdet wird.
2. Lärm und Abgase mindern die Aufenthaltsqualität deutlich. Verkehrsregelnde wie auch bauliche und gestalterische Maßnahmen sind erforderlich.
3. Die hohe Verkehrsbelastung i.V. mit nicht entsprechend ausgebauten Verkehrsknotenpunkten führt dazu, dass sich der Verkehr insbesondere am Knotenpunkt Lebacher Straße – Bahnhofstraße staut (Eisenbahnbrücke).
4. Zudem entstehen Unfallschwerpunkte. Dies ist im Bereich der Kreuzung Bahnhofstraße / Brückenstraße der Fall.
5. Der Integrierte Entwicklungsplan Lärm + Verkehr verdeutlicht den dargestellten Handlungsdruck: Für die Bereiche Bahnhofsstraße, Rodener Straße, Lebacher Straße, Saarbrücker Straße und Ulanenstraße wird eine unverträgliche Kfz-Ausgangsbelastung mit hoher bis sehr hoher bzw. deutlicher Überlastungswirkung festgestellt.
6. Durch Verschneiden der Verkehrsempfindlichkeitsstufen mit der Lärmbetroffenheit zeigt der Entwicklungsbedarf innerhalb der Lebacher Straße / Saarbrücker Straße / Ulanenstraße ein erhöhtes bis starkes Gesamtkonfliktpotenzial.
7. Die Öffnung des Ostrings (nordöstlich des Stadtumbaugebietes Roden/Fraulautern) kann zu einer Entlastung der beiden Stadtteile führen.
8. Der bisherige Ausbau der B 51 neu führt derzeit noch zu keiner signifikanten Entlastung – insbesondere des Stadtteilzentrums von Fraulautern – da die Straße nicht in ausreichendem Maße angenommen wird. Hier sind ggf. Verkehrslenkungsmaßnahmen erforderlich.
9. Eine hohe punktuelle Belastung der Wohnnutzung durch Liefer- bzw. Lkw-Verkehre zeigt sich zudem im Bereich der Güterbahnhofstraße sowie dem sich unmittelbar anschließenden Abschnitt der Lebacher Straße auf Grund des dortigen gebietsinternen Gewerbeschwerpunktes.

Stellungnahme Verkehr im Stadtteilzentrum

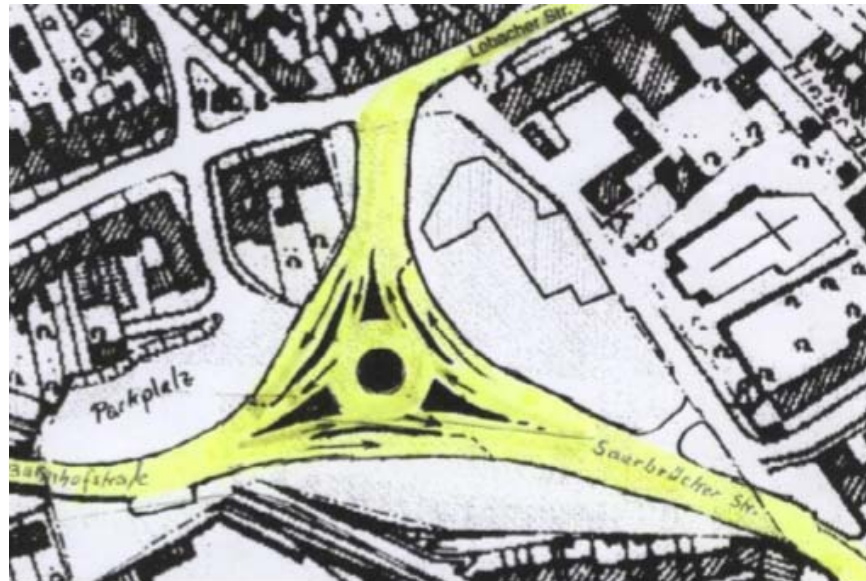
Als vordringlich, weil zusätzlich auch mit geringem finanziellem Aufwand zu realisieren, sind folgende Punkte:

1. Obere Hülzweiler- und Ulanenstraße: Durchfahrtsverbot für LKW und Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 kmh
2. Rodener Straße: Durchfahrtsverbot für LKW mit Ausnahme des Zielverkehrs
3. Brücken-/ Bahnhofstraße: Änderung der Verkehrsführung entweder durch Änderung der Vorfahrt oder Anlage eines Kreisverkehrs



4. Verkehrsverlagerung der B 405 über die Ostumgehung, insbesondere Entlastung der Lebacher-, Saarbrücker-, Bahnhof-, Ulanen - und Brückenstraße

5. Knotenpunkt Eisenbahnbrücke: Ausbau als Kreisverkehrsplatz



6. Ausweisung des Bereiches innerhalb der Lebacher-, Jahn-, Schacht-, Ulanen- und Saarbrücker Straße als verkehrsberuhigte Zone



7. Anlage von Parkplätzen in der Lebacher Straße sowie im Mündungsbereich der Puhlstraße und der Straße Hinter der Kirche jeweils in Fahrtrichtung, -um 45' versetzt

8. Anlage zusätzlicher Parktaschen in der Saarbrücker Straße im Bereich des Vereinshauses

Damit sollen die verkehrsrechtlichen Vorbedingungen abschließend behandelt sein, zumal für die Erledigung der verkehrsrechtlichen Problemstellungen andere finanzielle Mittel zur Verfügung stehen und die im Rahmen des Stadtumbaus bereitstehenden Geldmittel nur eine Lösung punktueller Maßnahmen ermöglichen.

Teil 4

Sachstand Begrünung und Soziales

Nach Analyse des Sachstandes haben wir folgende Punkte identifiziert.

Unsere Stellungnahme ist in Anlage 2 und Anlage 3 enthalten.

1. In Fraulautern existiert lediglich eine größere Grünfläche in Form des Friedhofs.
2. Innerhalb des Stadtumbaugebietes liegt lediglich ein Gehölzstreifen mit Kinderspielplatz entlang der Lebacher Straße. Der Spielplatz ist damit – wenn auch nicht auf gleichem Höhenniveau – unmittelbar an dem stark befahrenen Kreuzungsbereich Lebacher Straße/ Bahnhofstraße/Saarbrücker Straße gelegen und weist entsprechend eine hohe verkehrliche Belastung und geringe Aufenthaltsqualität auf.
3. Der größtenteils versiegelte und kaum gestaltete Freibereich bzw. Schulhof ist bislang zwar als Bolzplatz nutzbar, bietet Kindern und Jugendlichen insgesamt aber kaum Anreize zur Nutzung außerhalb der Schulzeit. Insbesondere auf Grund der fehlenden Freiflächen und Aufenthaltsbereiche im Ortskern von Fraulautern stellt die Fläche damit ein Potenzial zur Erhöhung der Freizeitqualität für Kinder und Jugendliche dar.
4. Die geringen Gestaltqualitäten der gebietsinternen Wohn- und Hauptstraßen mit fehlender Straßenraumbegrünung wirken sich negativ auf das Wohnumfeld aus. Eine fehlende Straßenraumgestaltung wirkt sich vor allem negativ auf deren Attraktivität aus.
5. Das Betreute Wohnen ist auf Grund der Randlage jedoch von den beiden Ortskernen abgeschnitten, die Trennwirkung wird verstärkt durch die stark befahrene Bahnhofstraße sowie die Bahnlinie. Um die sozialen und kulturellen Einrichtungen des näher gelegenen Ortskerns von Fraulautern zu erreichen müsste der stark befahrene Knotenpunkt Fraulauterner Brücke gequert werden.
6. Die bestehende Fußgängerunterführung weist allerdings gestalterischen Handlungsbedarf auf.
7. Weitere spezielle Wohnformen oder barrierefreie Wohnanlagen für die ältere Bevölkerung sind nicht vorhanden. Zwar liegt der Anteil der älteren Bevölkerung in Fraulautern zurzeit im bzw. unter dem städtischen Durchschnitt, dennoch werden vor dem Hintergrund eines insgesamt steigenden Seniorenanteils künftig verstärkt quartiersbezogene Wohnkonzepte für diese Altersgruppe in integrierten Lagen mit einer guten Ausstattung des Wohnumfeldes nachgefragt werden und innovative Ansätze zur Integration in die Stadtteile und zur Förderung des Austausches zwischen den Generationen erfordern.

8. Die Nachfrage nach Wohnraum in Fraulautern ist ähnlich wie im gesamtstädtischen Trend rückläufig
9. Ein Bedarf für Neubaugebiete in Fraulautern lässt sich nicht nachweisen. Handlungsbedarf besteht im Stadtumbaugebiet Fraulautern vorrangig bezüglich der Aufwertung der Wohnqualität

Teil 5

Historischer Verlauf



Der Stadtteil Fraulautern, bis 1936 selbständige Gemeinde mit eigener Bürgermeisterei, war seit Beginn der Industrialisierung zum Ende der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts eines der größten Industrieorte der preußischen Rheinprovinz, und zwar dies nicht im Bereich der Schwerindustrie (Eisen- und Stahlwerke, Grubenanlagen), sondern im Bereich der eisenweiterverarbeitenden Industrie, der holzbearbeitenden Industrie und der Emailleindustrie. Nach dem eisenbahnbedingten Niedergang des Schiffbaues, der in Fraulautern jahrhundertlange Tradition besaß, entwickelte sich an dessen Stelle in

Fraulautern eine Stuhlindustrie, teilweise auf den Flächen der ehemaligen Schiffsbauanlagen als Fabriken, teilweise in Hausarbeit. Die "Alt Fabrik", das Eisenwerk Fraulautern, wurde im Jahre 1838 in den Nebengebäuden des Torhauses Souise gegründet und wurde nach anfänglichen Schwierigkeiten zu einem bedeutenden Unternehmen in der Blech- und Stanzindustrie. Überwiegend durch ortsansässige ehemalige Arbeiter des Eisenwerkes begründet, entwickelte sich eine starke Emailleindustrie, die erst nach dem ersten Weltkrieg durch Wegfall der französischen Absatzgebiete zum Erliegen kam. Im Jahre 1852 wurde schließlich in Fraulautern die erste deutsche Harzproduktenfabrik errichtet, dessen Gründer dafür sorgte, dass die Gemeinde Fraulautern noch vor der Stadt Saarbrücken in den Genuss einer gasbetriebenen Straßenbeleuchtung kam.

Stets war das Gewerbe in Fraulautern bestimmt durch die im Dezember 1858 fertig gestellte Eisenbahnlinie Saarbrücken-Trier, die den Ort Fraulautern in zwei Hälften zerschnitt und die beiden Ortsteile "Lautern" und "Kirchhofen" voneinander trennte. Die Saarbrücker Straße verlor trotz des Neubaus von Autobahnen (z. B. A 620) nicht ihre Bedeutung für den aus südöstlicher Richtung einfließenden Verkehr. Die Lebacher Straße (B 405) ist die einzige Zuwegung aus dem Gebiet Saarwellingen, Reisbach, Nalbach und dem Lebacher Raum.



B 51 (alt) und B 405 schließlich münden im Bereich der Eisenbahnbrücke in die Bahnhofstraße, die - ohne dass es wirklich Ausweichmöglichkeiten geben würde - den gesamten an- und abfließenden Verkehr aufnehmen muss und damit insbesondere in den Hauptverkehrszeiten zu einem fast unüberwindlichen Fahrzeugstrom wird. Diese verkehrsrechtlichen Voraussetzungen müssen Grundlage einer jeden Betrachtung und Bewertung eines städtebaulichen Entwicklungskonzeptes sein, denen die soeben benannten

Durchgangsstraßen für die örtliche Bevölkerung aber auch für die Gewerbetreibenden und damit auch für die städtebauliche Entwicklung den Handlungs- und Entwicklungsraum aufs Stärkste ein. Die vorliegende Stellungnahme muss sich daher wegen des unabdingbaren Zusammenhanges der verkehrsrechtlichen Voraussetzungen bei der Erstellung eines städtebaulichen Entwicklungskonzeptes mit der dargestellten Vorbelastung befassen, wenngleich sie nicht Schwerpunkt dieser Ausarbeitung sein kann. Die verkehrsrechtlichen Benachteiligungen sind vielmehr in einem kommunalen Verkehrsentwicklungsplan darzustellen und weiterzuentwickeln.

„Teilräumliche Entwicklungskonzepte“ wurden bereits in der Vergangenheit mehrfach für den Stadtteil Fraulautern aufgestellt.

Nachdem sehr schnell feststand, dass der sogenannte „Menkesplan“ wegen seiner futuristischen Ideen und der Rigorosität seiner großflächigen Beplanung und den damit verbundenen Umsiedlungsfolgen an der bodenständigen örtlichen Bevölkerung scheitern musste, entwickelten sich bereits Anfang der 50er Jahre des vergangenen Jahrhunderts Ideen, wie man unter Beibehaltung der örtlichen Verkehrsstruktur den Ortsteil Fraulautern neu errichten und weiterentwickeln könnte. Maßgebend war seinerzeit der Ortsinteressenverein Fraulautern (OIV) an diesen Planungen als Ideengeber beteiligt. Die ersten Gedanken zur Verbesserung der Lebensqualität im Stadtteil Fraulautern wurden bereits in einer Denkschrift vom 20.10.1951 dargestellt. Bürgermeister Merziger bestätigte am 11.11.1952 die vom OIV Fraulautern erarbeitenden Gedanken und Vorschläge (vom 04.11.1952), sichert eine eingehende Überprüfung zu und eine anschließende Mitteilung des Ergebnisses.

Die Gedanken des OIV beschäftigten sich insbesondere mit der Herstellung von Grünanlagen in verschiedenen Problembereichen des Stadtteils, vor allem dort, wo die Bausubstanz durch Kriegseinwirkungen in stärkstem Maße zerstört war. Die Stellungnahme des OIV beschäftigt sich auch mit der engeren Ortsplanung und stellt fest, dass trotz Neuaufbau in allen Teilen, trotz lang dauernder Planung, der Stadtteil Fraulautern trotzdem "kein Gesicht" bekommen hat. Wenn wir auch nicht verkennen, welche Rolle der sogenannte Menkesplan beim Wiederaufbau spielte, so sehen wir den Grund für den heutigen Zustand in Fraulautern doch hauptsächlich in einer mangelhaften Tätigkeit des Bauamtes. Das Stadtbauamt hat es insbesondere zur Zeit Menkes unterlassen, die

Fraulauterner Aufbauwilligen auf die Undurchführbarkeit des Menkesplanes hinzuweisen und sie daneben im Sinne einer Neuplanung anzuhalten. Nur so war es möglich, dass zum Beispiel die Lebacher Straße in derselben ungünstigen Weise wiederentstanden ist wie sie ehemals war."

Weiter heißt es: "Der Plan zum Neuaufbau des Zentrums von Fraulautern war nach seiner Fertigstellung und seiner Genehmigung durch die Regierung des Saarlandes von der Bevölkerung sozusagen einstimmig gutgeheißen worden. Es hat allenthalben hier Entrüstung ausgelöst, dass bisher sämtliche Teilstücke, anders als im Plan vorgesehen, aufgebaut wurden."

Schließlich beschäftigen sich die Vorschläge des OIV Fraulautern mit dem Wiederaufbau der Apolloniakirche als Kriegergedächtniskapelle sowie mit dem Bau einer Turnhalle für die sporttreibenden Vereine und der Einrichtung eines "Volksparkes" auf dem Gelände der Oberen Mühle (Schoenen's Mühle).

Auch die späteren Stadtverordneten des Stadtteils Fraulautern setzten sich für Verbesserungen sowohl der Infrastruktur (Straßenführung, Parkplätze) als auch der Verschönerung des Stadtteils Fraulautern ein, selbst dann noch, als durch den Umbau der Eisenbahnbrücke und den in der Folgezeit stark anwachsenden Verkehr weitere Fakten geschaffen wurden. Auch die Interessengemeinschaft der Fraulauterner Bürger, die Vorläuferin der heutigen IFBV, die bis in das Jahr 1968 existierte, widmete sich der gleichen Problematik.

In der späteren Zeit kamen weitere Punkte hinzu. Thematisiert wurde ein gesonderter Anschluss der Industriewerke "Verzinkerei Becker" und "Eisenwerk Fraulautern" (heute Nedschroef) an die B 51 neu, die bereits anfangs der 80er Jahre geplant wurde.

In einer gemeinsamen Stellungnahme der FOG und der Bürgerinitiative Fraulautern (Vorgängerin der IFBV) vom 04.02.1999 wurden detaillierte Vorstellungen zu Papier gebracht, die den doch nur sehr groben Verkehrsentwicklungsplan für Fraulautern in einzelnen Details ausfüllten.

Als wichtige vordringliche Punkte wurden erwähnt:

1. Befreiung der Gehwege von parkenden Autos
2. Einrichtung von Querungshilfen in Form von Gehwegvorstreckungen und Mittelinseln in Hauptverkehrs- und Hauptsammelstraßen
3. Einrichtung von Fußgängerüberwegen
4. Aufstellung von Sitzbänken zur Aufwertung der Aufenthaltsqualität
5. Maßnahmen zur besonderen Sicherung der Schulwege
6. fahrbahnintegrierte Führung von Radverkehrswegen in Form von Radfahrstreifen und Schutzstreifen
7. freundliche Gestaltung der Haltestellen im ÖPNV
8. Anpassung der Signalregelung an die Bedürfnisse der Verkehrssicherheit
9. Neuregelung des Parkraumangebotes im Innenbereich

Als wichtigster aller Punkte blieb seit dieser Zeit ständiger Diskussionspunkt die **Herstellung der Ostumgehung Fraulautern**, nämlich eine Zusammenführung des Ostringes/Süd mit dem Ostring/Ost, welche damals noch wegen des benutzten Standortübungsplatzes/Panzererprobungsgeländes in weiter Ferne war.



In den Folgejahren wurden seitens der großen Fraulauterner Parteien Ideen entwickelt zur Gestaltung eines Zentrums im Ortskern von Fraulautern sowie die Weiterführung und Weiterentwicklung der bereits angedachten Verkehrsberuhigungsmaßnahmen.

Teilweise gipfelten diese Vorschläge in einer völligen Niederlegung der Eisenbahnbrücke mit der Alternative eines Bahnüberganges über die bestehende Eisenbahnstrecke oder gar in der Idee einer Untertunnelung derselben mit der gleichzeitigen Einrichtung einer Station der Saartalbahn. Für die Finanzierung des Gesamtprojektes, nämlich Ostring, Anbindung Verzinkerei/Eisenwerk an die B 51 (neu), der Bau des Kleinbahnhofes und der Unterführung der Bahn sowie die Gestaltung des neuen Parkplatzes wurde mit 100 bis 150 Millionen DM veranschlagt. Davon hätte die Stadt Saarlouis einen Anteil von 10 bis 15 Millionen DM zu übernehmen. Letzten Endes scheiterten diese Ideen an dem erheblichen Kostenaufwand. Die Ideen wurden wegen fehlender Realität nicht weiter verfolgt.



Im Jahre 2000 wurde der kommunale Verkehrsentwicklungsplan (VEP) Saarlouis Fraulautern vorgestellt, der von dem Verkehrsplanungsbüro Axel Thös, Saarbrücken erarbeitet wurde. In diesen kommunalen Verkehrsentwicklungsplan sind bereits viele Ideen eingeflossen, die die örtlichen Politiker und Vereine, vor allem aber auch die damals schon bestehende IFBV, eingebracht hatten. Noch einmal wurden die Ergebnisse durch Pressemitteilungen der beiden größeren Parteien kommentiert und ergänzt. In diese Stellungnahme sind wesentliche Forderungen eingeflossen, die die IFBV bereits seit Jahren gefordert und öffentlich vertreten hatte.

Im Einzelnen lauten auch die heute noch gültigen Problemschwerpunkte wie folgt:

1. Umsetzung des VEP Fraulautern (Primärziel der Koalitionsvereinbarung vom 18.04.2005)
Sofortmaßnahmen, die im Verantwortungsbereich der Verwaltung liegen (VEP Seite 122 bis 127)
2. Ableitung des überregionalen Durchgangsverkehrs aus der Saarbrücker-, Bahnhof- und Brückenstraße auf die B 51 (neu), zur Entlastung des Stadtteilzentrums
3. Antrag auf Umsetzung der VEP Maßnahmen, die im Verantwortungsbereich von Bund und Land liegen (VEP Seiten 128 bis 132)
Planfeststellungsverfahren Ostring erstellen, Verkehr L343 über Ostring Süd ableiten, Ulanenstraße abstufen
4. Martin Luther King Schule gefahrlose Anfahrtstelle für Schulbusse und sonstige Zubringer an B 405,
Anlage eines Verbindungsweges zur Schule, Reduzierung der Verkehrsströme im Bereich Kreuzberg-, Jahn- und Schachtstraße
5. Kreisverkehrsplatz auf der Eisenbahnbrücke anlegen
6. Kreisverkehrsplatz im Bereich Bahnhof-Brückenstraße anlegen
7. Planungen für die Sanierung des Stadtteilzentrums einleiten
8. Anbindung der Verzinkerei und Eisenwerk an die B 51-neu. Bahnschranke in der Straße "An der Saar" dauerhaft schließen
9. Gehwege im Stadtteilzentrum, soweit noch nicht erledigt (wie in der Jahnstraße), erneuern

Nach eingehender geschichtlicher Betrachtung muss die Frage erlaubt sein:

Warum hat der Stadtteil Saarlouis - Fraulautern kein Zentrum und eine so schlechte Infrastruktur?

Eine Kurzfassung

1. Mit der Aufgabe der kommunalen Selbstverwaltung im Jahr 1936 und der Neugründung der Stadt Saarlautern, wurde die Verantwortung von Infrastrukturmaßnahmen von der Gemeinde Fraulautern auf den Stadtrat von Saarlautern übertragen.
2. Unser Stadtteil wurde durch den 2. Weltkrieg zu 90% zerstört. Am 14. Juli 1945 wurde Saarlautern, durch die französische Militärverwaltung, in Saarlouis umbenannt.
3. Laut Menkesplan sollte Roden und Fraulautern nicht mehr aufgebaut werden. Jedoch gegen den Willen der Verwaltung wurde der Wiederaufbau von den Bürgern getätigt. Wichtige Infrastrukturen wurden durch Kriegseinwirkungen zerstört und nicht wieder hergestellt (Gebäude, Baumbestände und Grünflächen).
4. Alternativ zur geplanten Ostumgehung, durch den Kölner Baudirektor Arnzt, wurden 1955 in der Lebacher Straße Wohn- und Geschäftshäuser abgerissen, um die heutige B405 und B51alt der neuen Eisenbahnbrücke zuzuführen. Unser seit Jahrhunderten bestehender Marktplatz wurde für diese Maßnahme zusätzlich geopfert.
5. 1985 wurde die Ostumgehung nur teilweise umgesetzt. Die Jahnstraße und die Kohlbrunnenstraße wurden an die Teilstücke der Ostumgehung angebunden. Ein Gewerbegebiet „Ost“ wurde eingerichtet. Durch dieses Projekt der Stadtplanung wurde die Ostumgehung durch die Wohngebiete erschlossen. (Jahnstraße, Schachtstraße, Hülzweiler Straße und Kohlbrunnenstraße)
6. Die Landstraße L343 von und nach Hülzweiler mündete in die B51 alt, in die Saarbrücker Straße. Als die B51 neu gebaut wurde, hat man die L 343 nicht angebunden, obwohl die Gelder bereitgestellt waren. Gegenüber der Planung wurde die B51 neu von der Brückenstraße bis zur Hohenzollern Straße erweitert.
7. Als die Rodener Straße 2002 als Haupterschließungsstraße zwischen B 405 über den Stadtteil Steinrausch zur A 8 ausgewiesen wurde, waren die Fakten hergestellt. Das Ergebnis: Unzumutbare Verkehrszustände im Stadtteilzentrum von Fraulautern.

Fazit:

- Der Bau des neuen Vereinshauses (1992) und das Gebäude der Stadtparkasse ist als einziger positiver städtebaulicher Akzent der letzten 60 Jahre zu nennen.
- Die erforderliche Infrastruktur wurde **nicht** nachgeführt und trägt die Handschrift des 19. Jahrhunderts.
- Mit der Aufgabe der kommunalen Selbstverwaltung 1936 wurde die aktive Ortsentwicklung in Fraulautern beendet.
- Die Fokussierung der Stadtentwicklung liegt nicht auf den Stadtteilen.
- Es fehlt bisher der politische Wille, die Verantwortung für diese Mängel zu übernehmen und zu korrigieren.