

# Meine Alternative zur Stadtmitte am Fluss

## A. Die Berliner Promenade:

Die Berliner Promenade darf nicht einbetoniert werden. Sie ist städtebaulich wie auch architektonisch ein hervorragendes Ergebnis aus den 60iger Jahren meines Vorgängers, Dr. Ing. Krajewsky. Sie ist denkmalwürdig wie die Bergwerksdirektion. Allerdings wird Sie von den Bürgern nicht mehr so angenommen wie früher. Sie deswegen zu verbreitern ist sicherlich falsch, sie einzumauern ist ein schwerer städtebaulicher Fehler und löst nicht das Problem der Akzeptanz der Promenade.

Gegenüber der Promenade liegt die Stadtautobahn, die sicherlich früher oder später eingetunnelt werden wird. Damit entsteht an der Saar eine 6 – 7 m. hohe Wand. Die vorhandene Berliner Promenade in der charakteristischen Tektonik der Konstruktion mit der Uferfläche an der Saar von 19 m bis 24 m Breite ist das adäquate Uferprinzip zu der eingetunnelten Stadtautobahn auf der gegenüber liegende Saarseite mit der 6 m hohe Mauer.



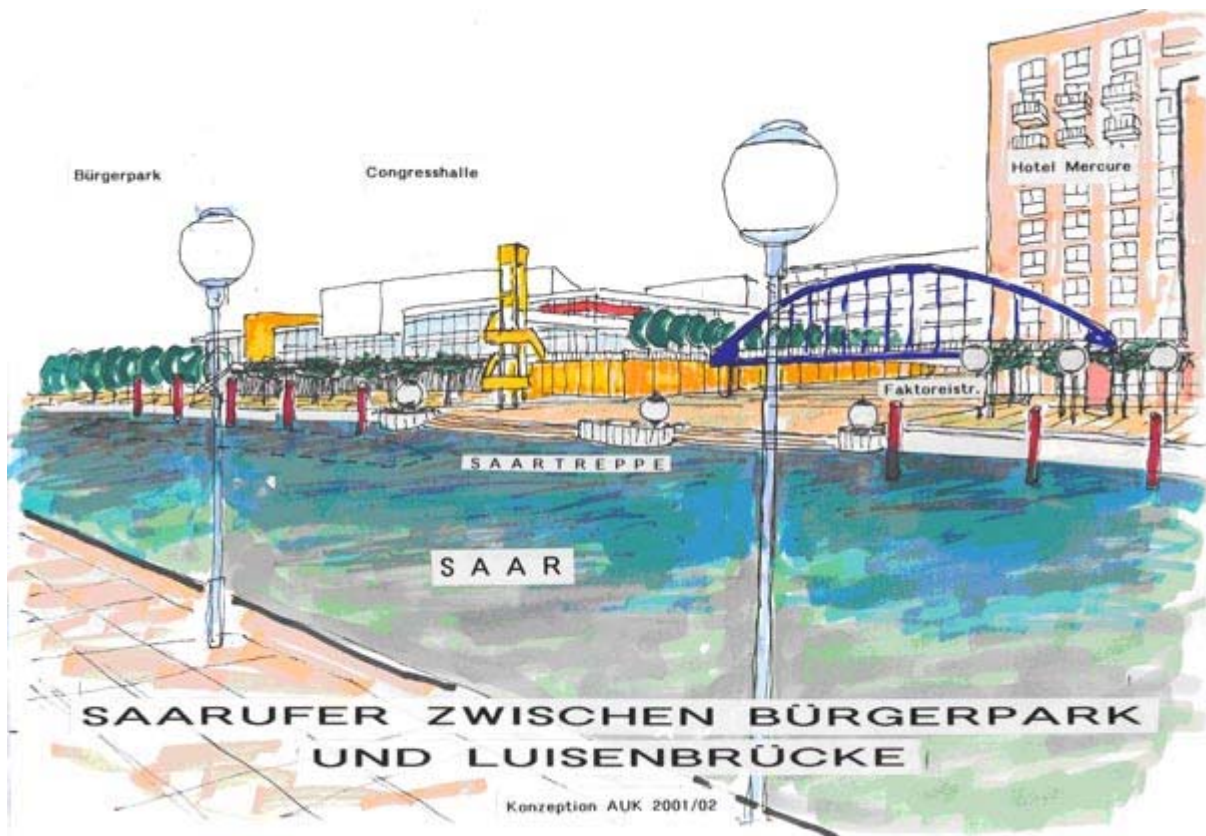
So großartig und attraktiv kann das Ufer unter der Promenade werden. Die gastronomische Betriebe der Promenade können über den Keller die gastronomischen Stützpunkte des Ufers betreiben.

Die Promenade, das Ufer und die hässlichen Kellerwände müssen dementsprechend richtig saniert werden. Die Promenade muss einen neuen Belag aus einem entsprechendem Steinmaterial erhalten. Das Flussufer muss entkrautet werden, d.h. das aufwachsende Grün, die Rasenflächen, wie die Asphaltflächen müssen ersetzt werden mit einer einheitlichen Steinfläche zwischen der Kaimauer und den Kellerwänden in der Qualität des Congressplatzes.

Die Fahrspuren werden mit Pfosten markiert, der Gehbereich wird mit geschnittenen Bäumen (analog Bahnhofstraße), Pavillons zur gastronomischen Versorgung und Sitzgruppen gegliedert.



Zwei Reihen Kugelleuchten und große weiße Kugeln unter der Promenade sind die öffentliche Beleuchtung. Die Kellerwände erhalten Betonpanelen mit veredelter Oberfläche und einer horizontalen Gliederung durch ein dunkelblaues Lichtband. Die Kellerwände werden ausgeleuchtet durch ein verdecktes Lichtband (Tageslichtröhren) an der Unterkante der Promenade / Kellerwände, gespeist aus Sonnenkollektoren, die über der Promenade als interessante Skulptur zusammengefasst werden. Bei Sonnenschein wird es unter der Promenade auch hell, bei trübem Wetter ist es unter der Promenade auch trüb. Es darf im gesamten Uferbereich keine Parkplätze mehr geben, um den Suchverkehr auszuschließen. Die Zufahrten zu den Parkplätzen innerhalb der Bebauung bleiben erhalten, wie auch die Anlieferung der Anlieger gewährleistet bleiben muss.



Durch diese Maßnahmen erhält die Saar auf St. Johanner Seite eine interessante lebendige (durch die wechselnde Ausleuchtung) Raumfassung als Gegensatz zu der einbetonierten Stadtautobahn. Hier wird die Einfallslosigkeit des Einbetonierens der Berliner Promenade deutlich.

**Kosten** : Berechnet mit den Kosten des Congressplatzes und meines Vorschlages für die Faktoreistrasse und dem Ufer zwischen Congresshalle und Luisenbrücke von 2002 kostet der Bereich zwischen Luisenbrücke und W.H.Brücke ca. 5 Mill. €. Die Stadt rechnet für die einbetonierte Lösung in diesem Bereich mit 15 Mio. €. Meine hier beschriebene Lösung entspricht meiner Konzeption für den öffentlichen Raum Umfeld Congresshalle. Diese Lösung wurde vom Baudezernenten und dem Stadtrat 2002 als zu teuer verworfen.

**Jetzt kann ich mit der gleichen Lösung für die Stadt 10 Mio. € einsparen** und die Stadt vor einem schweren städtebaulichen Fehler bewahren, nämlich dem unsinnigen Einbetonieren der Berliner Promenade.

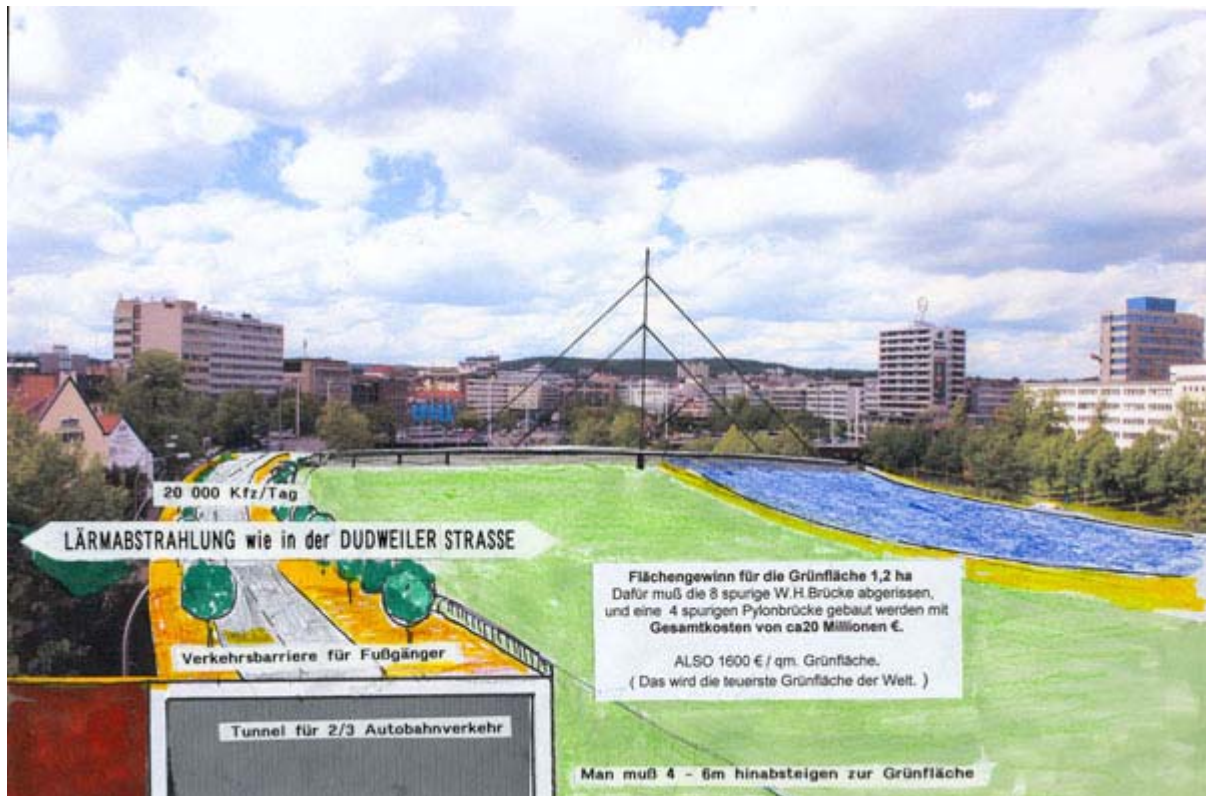
## **B. Die Stadtautobahn und die Wilhelm-Heinrich Brücke :**

Die Verfasser der Stadtmitte am Fluss haben einen zweistöckigen Autobahntunnel vorgeschlagen mit je zwei Fahrspuren / Tunnel – also eine vierspurige eingetunnelte Stadtautobahn, mit einem zusätzlichen Verkehr auf dem Tunnel (Zufahrt zur City über die W.H.Brücke) von ca. 20 000 Kfz./Tag. Das war die Berechnung 2004, die neueste Berechnung geht von 16 000 Kfz./Tag aus.

Es kann auch sein, das dieser Verkehr eines Tages nur noch 12 000 Kfz./Tag beträgt, wenn die Kunden für die City wegbleiben und lieber anderswo kaufen. Dieser Verkehr ist die Folge der abgehängten W.H.Brücke von der direkten Verknüpfung der Brücke mit der Stadtautobahn, denn die über die W.H.Brücke fahrenden Kunden der City müssen in Zukunft bereits an der Bismarckbrücke, bzw. an der Luisenbrücke die Autobahn verlassen, um im stop-and-go Verkehr auf dem Autobahntunnel über die W.H.Brücke die City zu erreichen.

Dieser Verkehr entspricht in etwa der Belastung der Dudweiler Straße im Bereich Beethoven Platz. Und so wie die Randbebauung an der Dudweiler Straße mit Lärm belastet wird, werden auch die Anlieger der eingetunnelten Stadtautobahn mit Lärm beschallt. Und wie in der Dudweiler Straße das Überqueren beeinträchtigt wird, werden auch die Fußgänger über die Alte Brücke durch diesen starken Verkehr beeinträchtigt.

Dieser zweistöckige Autobahntunnel mit dem Verkehr auf dem Tunnel und einer neugebauten W.H.Brücke, (wenn die Rampen abgetrennt werden, stürzt auf Grund der besonderen Verspannung der Konstruktion die W.H.Brücke ein) soll ganz nach Westen zum Hochhaus verschoben werden. Damit entsteht zwischen Autobahntunnel und Saar eine Fläche von ca. 1,2 ha. die als Grünfläche vorgeschlagen wird. Um diese Grünfläche zu erreichen, muss die Straße auf dem Autobahntunnel mit 20 000 Kfz./Tag überquert werden, um danach ca. 6 m an der Tunnelwand zu der Grünfläche herabzusteigen. Diese Grünfläche wird keine große Akzeptanz erhalten.



Eine Grünfläche, insbesondere eine so beschwerlich erreichbare Grünfläche - braucht die Stadt an dieser Stelle nicht. Nicht akzeptierbar ist die fehlende Verknüpfung der Stadtautobahn mit der W.H.Brücke. Dies ist die wichtigste Verknüpfung der Stadtautobahn mit der City.

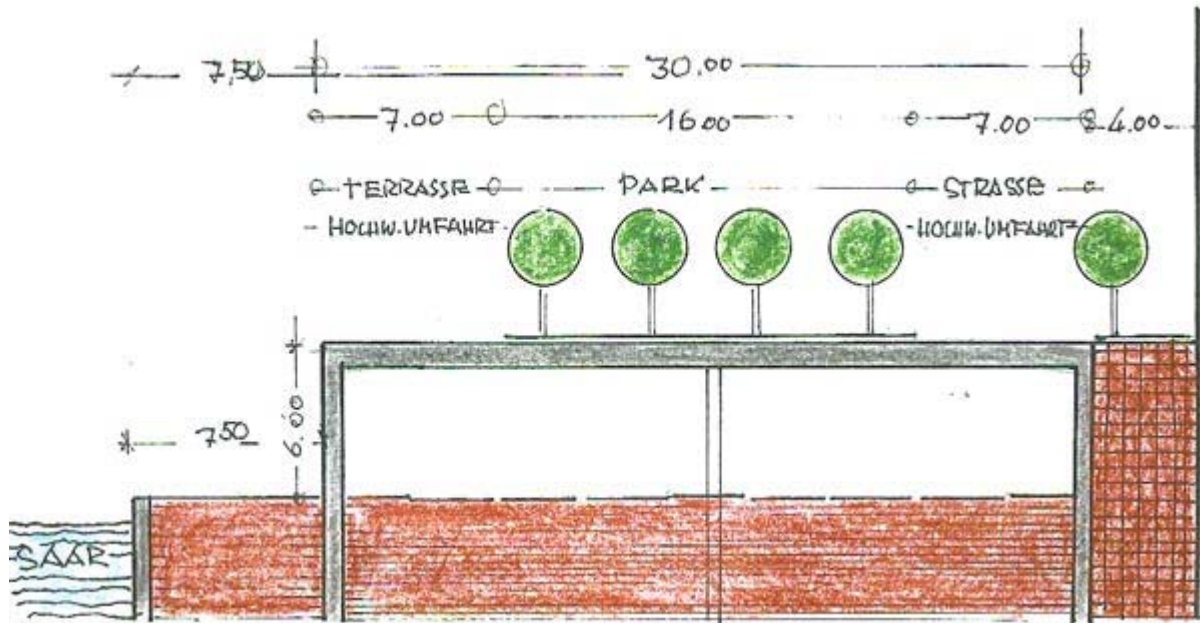
Des Weiteren ist der Abriss der W.H.Brücke (das ist die Konsequenz der nach Westen gedrückten Lage der Stadtautobahn zum Gewinn einer Grünfläche) nicht vertretbar:

- a.) wegen der unnötigen Kosten des Neubaus ( ca. 15 – 20 Mill. €) und
- b.) wegen der Beeinträchtigen der City in Folge einer zweijährigen Bauzeit.

Auch eine Grünfläche ist nicht erforderlich, die Stadt Saarbrücken ist in der glücklichen Lage an der Saar zwischen der Römerbrücke und Bürgerpark ein Grünflächenangebot für die Bürger zu haben, wie keine andere Stadt an einem Fluss. (Staden, Fläche am Theater und Finanzamt, Fläche beidseits der Bismarckbrücke, zukünftige Fläche *auf* der eingetunnelten Stadtautobahn gegenüber der Berliner Promenade und die 10 ha. Bürgerpark)

Allerdings bieten der zweistöckige nach Westen gedrückte Autobahntunnel mit Verzicht auf eine Verknüpfung mit der W.H.Brücke und die beschriebene Grünfläche von ca. 1.2 ha eine wichtige Ausweichfläche für das Hochwasser.

## Meine Alternative A :



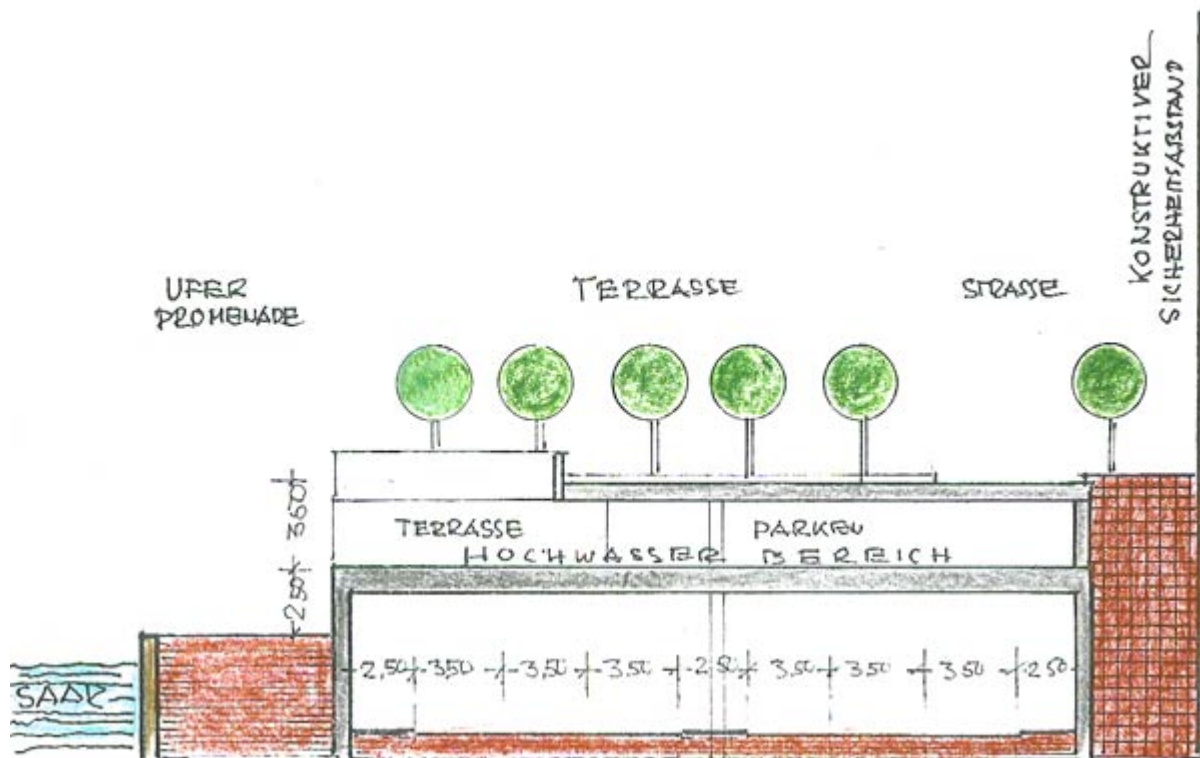
Für die Stadtautobahn schlage ich einen 6 spurigen Tunnel vor mit voller Verknüpfung mit der Wilhelm-Heinrich Brücke unter der Hochwasserumfahrt mit 4 m Sicherheitsstreifen vor dem Landtag.

Zur Saar bleibt bei diesen Maßen etwa 8 m. als Uferpromenade. Da die notwendige Ausgleichfläche für das Hochwasser fehlt, ist diese Lösung nur bei den anfallenden normalen Hochwasserständen vertretbar, nicht bei extremen Hochwassersituationen. Diese extremen Fälle können aller 3 – 4 Jahre einmal auftreten. In diesen Fällen muss der Tunnel geflutet werden, um andernorts Hochwasserschäden zu vermeiden.

Deshalb muss diese Lösung eine Hochwasserumfahrt haben. Die eine Richtung der vierspurigen Umfahrt ist die Franz Josef Röderstrasse vor dem Landtag. Für die Gegenrichtung schlage ich eine 7 – 8 m breite Uferpromenade auf der eingetunnelten Autobahn vor, also an der Saar, die im Hochwasserfall in Gegenrichtung als Hochwasserumfahrt nutzbar ist. In diesen Fällen kann diese Promenade nicht mehr begangen werden.

Am Kreisel W.H.Brücke muss eine entsprechende Lösung gefunden werden. Zwischen der Franz Josef Röderstraße und dieser Promadenfläche ist der Zwischenbereich mit Baumreihen, Verkaufspavillon etc belegt. Diese Promadenfläche, die alle paar Jahre an einigen Tagen als Teil der Hochwasserumfahrt genutzt werden kann, ist selbstverständliche mit edlen Steinen, analog Congressplatz belegt. Auf dieser Fläche am Congressplatz rangieren 20t Sattelschlepper seit 4 Jahren, ohne dass nur geringste Schäden auf der Steinfläche zu sehen sind.

## Alternative B :



Der 6 – spurige Tunnel wird tiefer gelegt, so dass er mit der Tunneloberkante ca. 2,50 m. über der Uferpromenade an der Saar liegt. Dieser Tunnel soll absolut hochwassersicher sein. Er wird bei extremem Hochwasser überspült.

Die Promenadenfläche des Tunnels ist wie bisher auf der Höhe der Franz Josef Röder Strasse, die auch beibehalten wird zur Erschließung der Anlieger. So entsteht ein Zwischengeschoß, zwischen der Promenadenfläche und der eingetunnelten Stadtautobahn von ca. 3,00 m lichte Raumhöhe, die für das Parken (etwa 800 – 1000 Plätze) zu nutzen ist.

Für die Besucher des Schlosses kann ein verglaster Aufzug am Schlossfelsen angebracht werden, so dass die Besucher einen großartigen Ausblick auf das Saartal erhalten.

Bei dieser Lösung können auch an der Uferkante der Eintunnelung zwischen Luisenbrücke und Schlossfelsen mehrgeschossige Wohneinheiten angeordnet werden, um die notwendige Verklammerung der Bebauung zwischen Luisenbrücke und W.H.Brücke mit dem Schlossfelsen (in Anlehnung an die Konzeption von Gottfried Böhm) zu erreichen.

Die Promenadenfläche zwischen der Franz Josef Röderstraße – Gerichtsstraße erhält **zwischen Luisenbrücke und W.H.Brücke** neben den Wohnbaukörper an der Uferkante ein 4 geschossiges Parkdeck an der Gerichtsstraße für ca. 400 Parkplätze über ein mit Passagen und Läden genutztes EG.

Das Parkdeck kann über die Saar mit einem verglasten Steg (eventuell mit Rollband) mit der Berliner Promenade und mit der Bahnhofstrasse verbunden werden. Die Restfläche wird als Park angelegt, so dass die Kinder der einkaufenden Eltern hier spielen können. Die Geschäfte der Bahnhofstrasse können auf dieser Fläche Spielgeräte aufstellen.

Die Berliner Promenade erhält mit diesem Parkdeck und dieser Parkanlage mehr Zulauf als durch die vorgesehen Erweiterung der Fläche mit dem Einbetonieren der Promenade.





**Die Kreiselfläche der W.H.Brücke** erhält in dem Auge des Kreisels eine große Wasserfontaine, der Gehbereich der Brücke wird verglast um optisch die riesige Fläche der Brücke zu gliedern.

Die Gegenseite mit dem Saarcener, IBM Hochhaus, Karstadt, Finanzamt kann mit einer Galerie über dem Straßenraum gefasst werden.

Im Bereich Finanzamt ist ein runder Hochhausturm mit einem Durchmesser von 25 m. und gesonderten Türmen für Aufzüge und Treppen denkbar, als Ersatz für die verlorene Nutzung am 2 geschossigen Flachbau des Finanzministeriums an der Alten Brücke in Folge des Abbruchs für die Stengelachse (sollte man sich zu dieser städtebaulich richtigen Maßnahme durchringen können).

Die Promenadenfläche zwischen W.H. Brücke und Schlossfelsen sollte nach (dem Vorschlag Gottfried Böhms folgend) überwiegend mit Wohnen genutzt werden. Ich bin aus zeitlichen Gründen nicht in der Lage, überzeugende Vorschläge zu erarbeiten.

Ab dem Schlossfelsen bis zur IHK wäre eine Promenadengestaltung sinnvoll. Anschließend sollte ein Museums-Pavillon mit einem Steg zur modernen Galerie das Museumsangebot der Region langfristig erweitern.

Unter allen oberirdischen Bauten sind Parkplätze denkbar, die direkt von der Stadtautobahn anfahrbar sind. Das ist langfristig die große Chance der richtig eingetunnelten Autobahn mit der richtigen Strategie zur Aktivierung der enormen Erschließungsqualität einer so zentral liegenden Stadtautobahn. Die Aufgabe ist die Optimierung der Chancen bei gleichzeitiger Minimierung der Nachteile.