

Stadtmitte am Fluss, Konzeption der Stadt (Architektenvorschlag)

Die 2- stöckig eingetunnelte Autobahn zwischen Bismarck- und Luisenbrücke

DIE GRÜNFLÄCHE AN DER SAAR

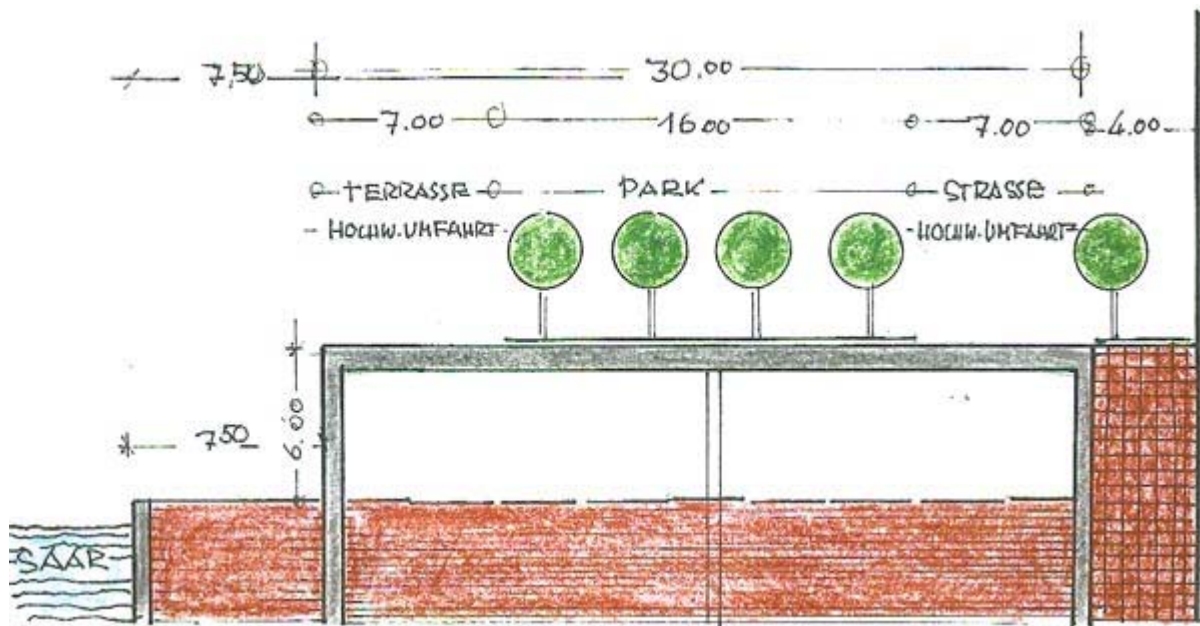
Absicht dieses 2-stöckigen Tunnels für die Stadtautobahn mit Abbruch der Wilhelm – Heinrich Brücke und Neubau einer schmäleren Brücke ist möglichst viel Platz an der Saar zu erhalten, um eine attraktive Grünfläche an der Saar zu schaffen. Dafür wird ein Verkehr auf der eingetunnelten Autobahn, zwischen Bismarck – und Luisenbrücke, nämlich der Verkehr von der Autobahn zur City über die W.H.Brücke und der Verkehr von der City zur Autobahn in Kauf genommen, mit Zu- und Abfahrt an der Bismarck- bzw. an der Luisenbrücke. Das ist ein Drittel des Autobahnverkehrs – ca. 20 000 Kfz./Tg. – den nun die Bürger beim Gang über die Alte Brücke (ampelgeregelt) kreuzen müssen.

Diese Strapaze müssen auch die erwarteten Besucher einer neuen Grünfläche an der Saar auf sich nehmen. Diese Besucher der neuen geplanten Grünfläche von ca. 1,2 ha. Fläche müssen zusätzlich noch von der überquerten, Uferpromenade ca. 6 m. an der Tunnelwand herabsteigen, um die Grünfläche zu erreichen (das entspricht 2 Stockwerke eines Gebäudes).

Wegen dieser Grünfläche verliert die City die wichtige direkte Anbindung an die Stadtautobahn. Im Hochwasserfall ist diese Grünfläche mit 1,2 ha allerdings ein Teilersatz für die überschwemmte Straßenfläche der Stadtautobahn in der Tieflage von ca. 4,2 ha, zwischen Bismarck- und Luisenbrücke, die mit der Eintunnelung entfällt. Auch der zweistöckige Autobahntunnel bietet an der Saar eine breite Fläche für den Hochwasserfall.

Diese neue Grünfläche an der Saar, die sehr beschwerlich zugänglich ist, halte ich für problematisch und sicherlich nicht für notwendig. Saarbrücken hat an der Saar zwischen der West- und der Ostspange 6 Grünanlagen, von 1,5 ha an der Römerbrücke bis 10 ha des Bürgerparks. Ca. 20 ha Grünflächen hat die Stadt in diesem Bereich an der Saar, so dass es unsinnig ist, für 1,2 ha. Grünfläche die wichtigste direkte Zufahrt von der Autobahn zur City und zurück zu opfern und dafür auch noch den Neubau einer Brücke in Kauf zu nehmen.

MEINE ALTERNATIVE A:

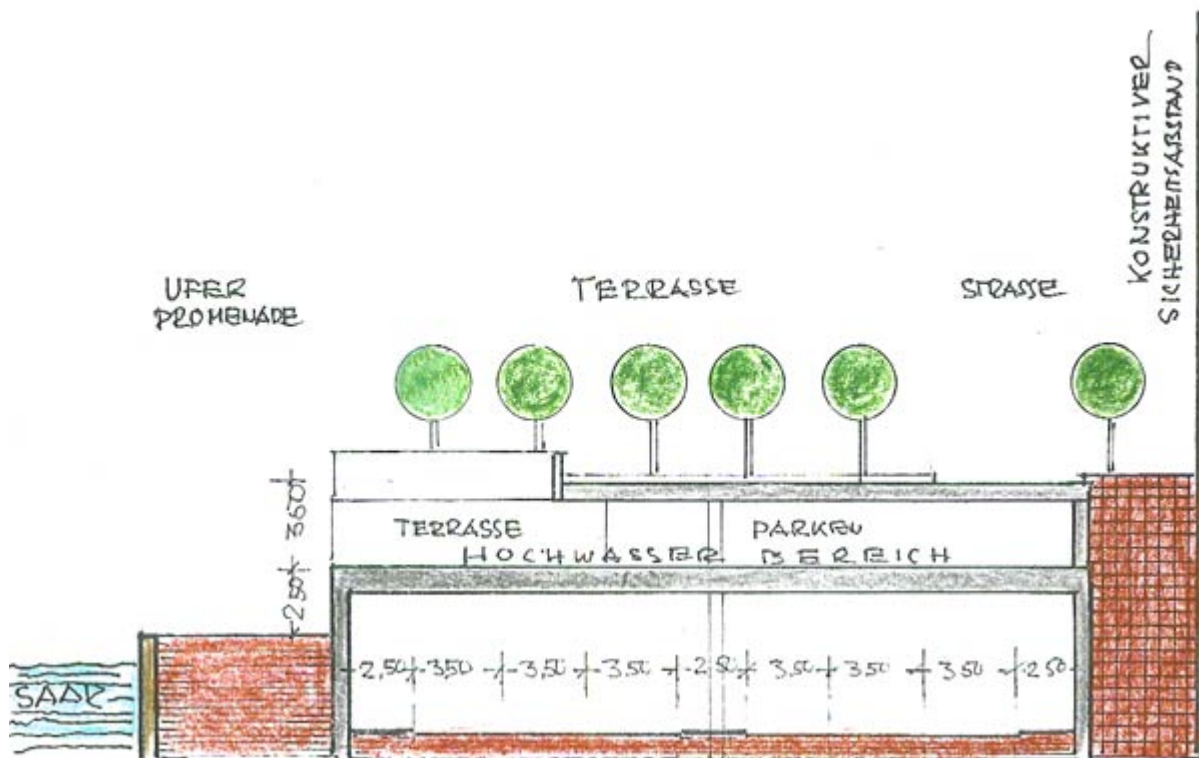


ein Autobahntunnel für den gesamten Verkehr, also 6 Spuren, in einer Ebene, zwischen Bismarck – und Luisenbrücke, mit Erhalt der W.H. Brücke und ihrer vollständigen Verknüpfung mit der Stadtautobahn, wie bisher. Da bei dieser Tunnellösung keine Restitutionsflächen für das Hochwasser möglich sind, gehe ich davon aus, dass bei der Mehrzahl der Fälle, bei der die Autobahn nunmehr vor dem Hochwasser geschützt wird, keine Restitutionsfläche erforderlich ist. Für den besonders schwerwiegenden Hochwasserfall, also aller vier bis fünf Jahre, müsste der Tunnel geflutet werden. Folglich muss eine Hochwasserumfahrt vorgehalten werden. Und diese breite öde Fläche ist bisher städtebaulich, und für das Stadtbild das schwerwiegendste Opfer.

Mein Vorschlag:

Mit der Franz-Josef-Röder-Strasse am Schloßfelsen wäre für eine Fahrtrichtung eine 2 spurige Hochwasserumfahrt vorhanden. Am saarseitigen Tunnelrand ist auf alle Fälle eine Promenade erforderlich. Wenn diese Promenade durchgehend 7 m. breit – ohne Einbauten, Bäume etc. – angelegt wird, selbstverständlich mit edlen Steinen, wie Congressplatz, könnte diese Promenade im Hochwasserfall als 2 spurige Gegenrichtung der Hochwasserumfahrt genutzt werden. Und so könnte auch dieser Tunnel für alle Hochwasserfälle funktionieren.

MEINE ALTERNATIVE B:



ein hochwassersicherer Tunnel für jeden Fall, der Autobahnverkehr wird durch Hochwasser nicht tangiert. Für diesen Fall muss der Tunnel für 6 Spuren tiefer gelegt werden, so dass er in den besonderen extremen Fällen, etwa alle vier bis fünf Jahre, überschwemmt werden kann. Ich habe daher die Oberkante des Tunnels mit 2,50 m über dem Weg an der Saar angenommen. D.h. sobald das Hochwasser der Saar diese Höhe erreicht, steht die gesamte Oberfläche des Tunnels für das Wasser zur Verfügung.

Über dieser Fläche ist die Promenadenfläche in Höhe der Franz-Josef-Röder-Strasse. Der Zwischenraum bietet ein Parkplatzangebot von ca. 800 – 1.000 Plätzen für die Anlieger, das Schloss mit verglasten Aufzug am Schlossfels, für die Museen auf der St. Johanner Seite mit einem Steg, etc. Diese Terrassenfläche kann nun vielseitig genutzt werden, ohne belastenden Verkehr von 20.000 Einheiten/Tag. Diese verkehrsfreie Promenadenfläche über der breiten eingetunnelten Autobahn hat sicherlich einen wesentlich größeren Wert für die Bürger, als die eingezwängte Grünfläche an der Saar.