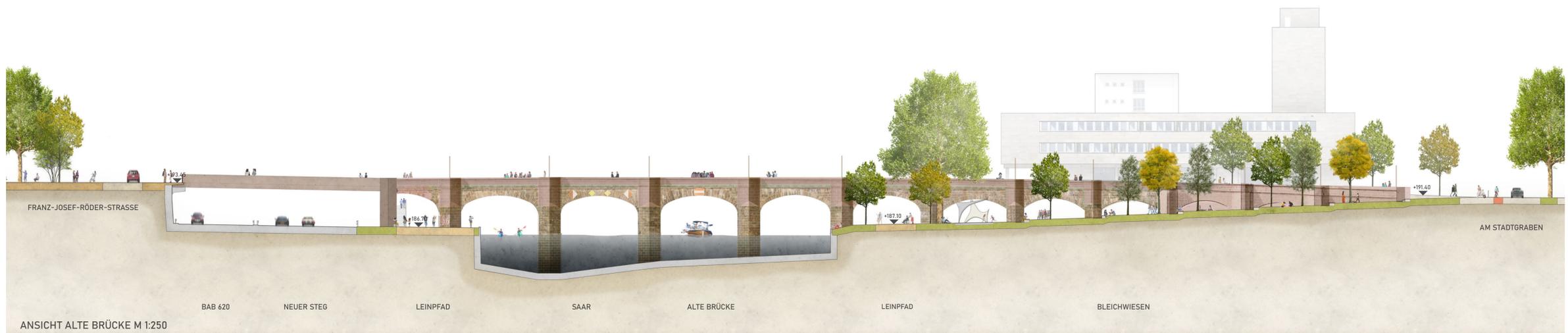




BLICK AUF DIE ALTE BRÜCKE

- EINFELDRIGE BRÜCKE ÜBER AUTOBAHN
- WIEDERHERSTELLUNG DER HISTORISCHEN BRÜCKENDIMENSIONEN
- BRÜCKENSCHLAG VOM „SCHLOSSFELSEN“ ZUR „BLEICHE“
- ST. JOHANN ÖFFNET SICH ZUM SAARUFER
- VERKEHRSBERUHIGTE KREUZUNGSBEREICHE IM STADTGAREBN UND F.J. RÖDER-STR.
- ENTSIEGELUNG UND BAUMNACHVERDICHTUNG
- SCHLOSSKRICHPLATZ WIRD GRÜN UND AUTOFREI
- DIE BRÜCKE ALS PROTAGONIST DER LICHTDRAMATURGIE
- VERGRÖßERUNG DER HOCHWASSER-RETENTION



ANSICHT ALTE BRÜCKE M 1:250



DETAILLIERUNGSBEREICHE UND LÄNGSSCHNITT M 1:250

SCHLOSSPLATZ

SCHLOSSKIRCHPLATZ

PFÄHLKOPFPLATTE MIT AUSKRAGUNG

NEUES AUFLAGER FRANZ-JOSEF-RÖDER STRASSE

BAB 620

AUFLAGER UND BARRIEREFREIER ABGANG LEINPFAD

STATISCHE ERTÜCHTIGUNG DER ALTEN BRÜCKE DURCH MIKROPFÄHLE

Schloßplatz

Am Schloßberg

Schloßkirche

Museum Kreisständehaus

VHS-Zentrum

Saarbrücker Schloß

Schloßgarten Nordterrasse

Franz-Josef-Röder-Strasse

BAB 620 - Fahrtrichtung Luxemburg

BAB 620 - Fahrtrichtung Mannheim

Saar

Alte Brücke

Leinpfad

Temporäre Bühne

Fuß- & Radwegverbindung St. Johann & Leinpfad

Bei Hochwasserereignis auf Spuren erweiterbar

Bei Hochwasserereignis auf Spuren erweiterbar

Zugang Aufzug Standort „Der geizige Bäcker“

Radwegverbindung zur Wilhelm-Heinrich-Brücke

Treppenanlage

Hydr. Stau +185.25

PELSSHORIZONT +179.24

+187.30

+193.10

+192.80

+192.45

+192.60

+192.45

+192.60

+192.44

+192.60

+204.50

+186.70

+187.10

+187.10

+193.60

+193.45

+192.80

+193.10

+187.10

+185.25

+179.24



Leitidee
Die Alte Brücke verbindet in nahezu ursprünglicher Dimension über den Schlosskirchplatz und „die Bleiche“ die Stadtteilzentren von Alt Saarbrücken und St. Johann. Durch ihre stadträumlich Lage zwischen Schlossfelsens und St. Johanner Ufer, ihre wechsel-volle Morphologie in der Historie und den Fakt, dass sie namensgebend für die Landeshauptstadt ist, hat sie eine Bedeutung im Range der Augustabrücke in Dresden, der Neckarbrücke in Heidelberg oder der Alten Brücke in Regensburg. Der Tbilisser Platz rückt weg von der Brückennachse, wird in seiner durch die NS-Ideologie begründeten Größe beschnitten und auf die dem Gelände des Staatstheater angemessene Raumdimension ausgebaut. Die neue Brücke hebt sich in Konstruktion und Materialität deutlich ab, spannt aber – in der Fernwirkung wahrnehmbar – einen durchgehenden Bogen vom Schlossfelsens zum Stadtgraben.

Alte Brücke
Die Ertüchtigung des Bestandes wird analog zur Wettbewerbsunterlage mittels Stahlbetonmassivplatte auf einer Pfahlgründung realisiert. Der Bestand der Alten Brücke erhält anstelle des bestehenden Geländers eine massive Stiehlbrüstung analog zum Stengel-schen Vorbild, während die neue Brücke sich in Materialität und Konstruktion zur Kennzeichnung der Zeitschicht deutlich abhebt. Die historischen Eisbrecher werden bis zur Fahrbahn „hochgezogen“, sodass auf deren Oberflächen Kanzen an den Pfeilern ausgebildet werden. Auf der Sankt Johanner Seite werden die ersten 3 Bögen in der Ansicht aus Sandstein optisch sichtbar gemacht („herausgestellt“), damit die historische Dimension der Alten Brücke erkannt werden kann.

Brückenschlag
Das Erfordernis, auf dem Altsaarbrücker Ufer einen Treppenabgang mit barrierefreiem Aufzug für die Alte Brücke auszubilden, wurde genutzt, um eine Abtrennung zwischen Autobahn und Grünstreifen zu schaffen. Dadurch verbreitert man den für Fußgänger nutzbaren Durchgang zwischen der Saar und dem Abgang. Die Alte Brücke wird bis zu diesem Abgang verlängert und das Feld zwischen dem Abgang und der F-J-Röder-Straße als Stahlohlokkastentrogbrücke ausgebildet. Die konstruktive Ausbildung des Abganges erfolgt möglichst schlank, damit der Hochwasserdurchflussschnitt der Saar gegenüber dem Brückenbestand nicht eingeschränkt wird. Der Ersatz für den NoSteg wird mit einem Überbau aus Stahlohlokkastentrogbrücke geplant. Er hat eine Spannweite von ca. 12 m. Die seitlichen Hohlkästen haben eine Breite von 40 cm und eine statische Höhe von 2,0 m. Sie ragen 1,3 m über die Fahrbahn hinaus. Sie dienen gleichzeitig als Absturzschirmer. Alte und neue Brücke haben eine Gehbreite von 7,0 m. Die neue Brücke ist in ihrer Außenansicht mit ihrer stählernen Materialität sichtbar. Die innere Brüstung ist mineralisch analog zur Alten Brücke be-kleidet.

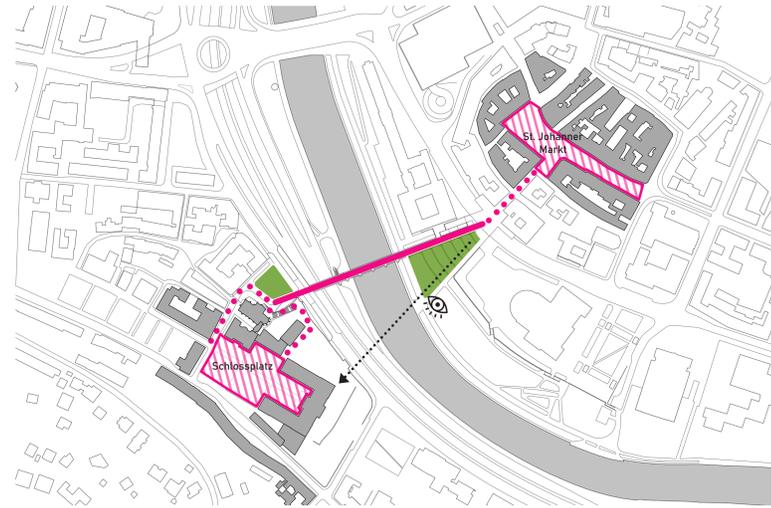
Schlosskirchplatz und Übergang Franz-Josef-Röder-Straße
Der Schlosskirchplatz, in seiner historischen Bebauung auch „Metzgerinsel“ genannt, wird weitgehend au-todrei, Restverbleibe über die Randbereiche ab. Der Platz wird zukünftig als Baustein der klimaresilienten Stadt durch schattenspendende Bäume begrünt und in der Binnenfläche entsiegelt. Die Bäume stehen in pflegeextensiven Rasenfeldern, die Laufflächen sind mit einer ungebundenen Erde versehen. Passive Wasserspeicher nehmen nach dem Prinzip der Schwammstadt das Nieder-schlagswasser auf und geben es verzögert an die alten und neuen Bäume ab. Die F-J-Röder-Straße bleibt in ihrer Funktion als Hochwasserumfahrroute erhalten, sie wird jedoch auf einer Länge von jeweils ca. 50 m ab Brückennachse in beide Richtungen in ihrem Erscheinungsbild verändert.

„Bleiche“, Tbilisser Platz und Übergang Am Stadtgraben
In Anlehnung an die historische Bleiche am St. Johanner Ufer fügt sich zwischen Brückenbauwerk und Tbilisser Platz eine grüne Fuge, die es ermöglicht, die verschütteten Pfeiler und Bögen der Alten Brücke durch restauratorische Arbeit andeungsweise sichtbar zu machen. Der Zugang vom Stadtzentrum St. Johann zur Saar wird durch eine neue Raumqualität, die doch die alte ist, erlebbar und bespielbar gemacht. Im Rhythmus der Brückenpfeiler zeichnen Sitzstufen wie Höhenlinien den Geländeverlauf in den Wiesentälchen der „Bleiche“ nach. An Fuß der neuen Stützmauer verbindet ein als barrierearme Rampe ausgebildeter Weg Leitpfad und Brückenkopf, stellt somit die gewünschte Radwegverbindung her und ermöglicht die erleichterte Mobilität im Sinne der Inklusion. Die stadtklimarelevanten Funktionen ähneln denen am Schlosskirchplatz. Die grüne Fuge der „Bleiche“ steht im Kontrast zum befestigten Tbilisser Platz, der trotz reduzierter Fläche weiterhin als multifunktionaler Veranstaltungsort dient.

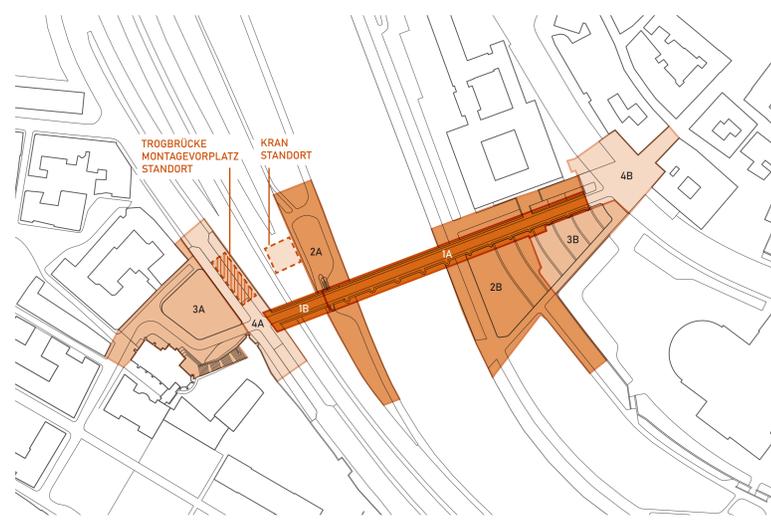
Die Lichtdramaturgie
Die Dramaturgie des Kunstlichtkonzeptes hebt die Alte Brücke als Protagonist der nächtlichen Bühne dezent aus dem leuchtend urbanen Umfeld hervor. Die heterogene Struktur der Sandsteinoberflächen wird erlebbar. Der Baukörper wird als Ganzes sichtbar, ohne sich zu sehr in den Vordergrund zu spielen. Es entsteht bewusst eine Interaktion mit der Wasseroberfläche der Saar, die durch Spiegelung mit der dezenten Aufhellung der Unterseite der Bögen spielt. Das Volumen der Brücke wird auf romantische-rende Weise sichtbar und lädt zum Erkunden ein. Ein leuchtender Saum entlang der Brüstung erzeugt auf der Verkehrsfläche eine Einladung an Besucher, dem Weg zu folgen und sich in den Erkern einen Platz zur nächtlichen Aussicht zu suchen.

Fußgänger- und Fahrradgerechte Stadt
Der Ausbau zur autogerechten Stadt hat die Stadteile Alt-Saarbrücken und Sankt Johann voneinander getrennt. F-J-Röder-Straße, Stadtautobahn und Straße Am Stadtgraben, allesamt versprig ausgebaut, legen sich als physische und gefühlte Barrieren vor Saar und Schlossfelsens. Zentrales Element der vernetzten Fuß- und Fahrradwege ist die neue Brücke mit ihren angehängten Auf- und Abstiegsmöglichkeiten, im Zusammenspiel mit der nur 200 m entfernten Wilhelm-Heinrich-Brücke beidseitig der Saar barrierefrei. Für KFZ gilt in den aufgeweiteten Dueringbereichen Tempo 10 (Schrifttempo). In einem Testlauf soll überprüft werden, ob hier auf die Lichtsignalanlagen verzichtet werden kann.

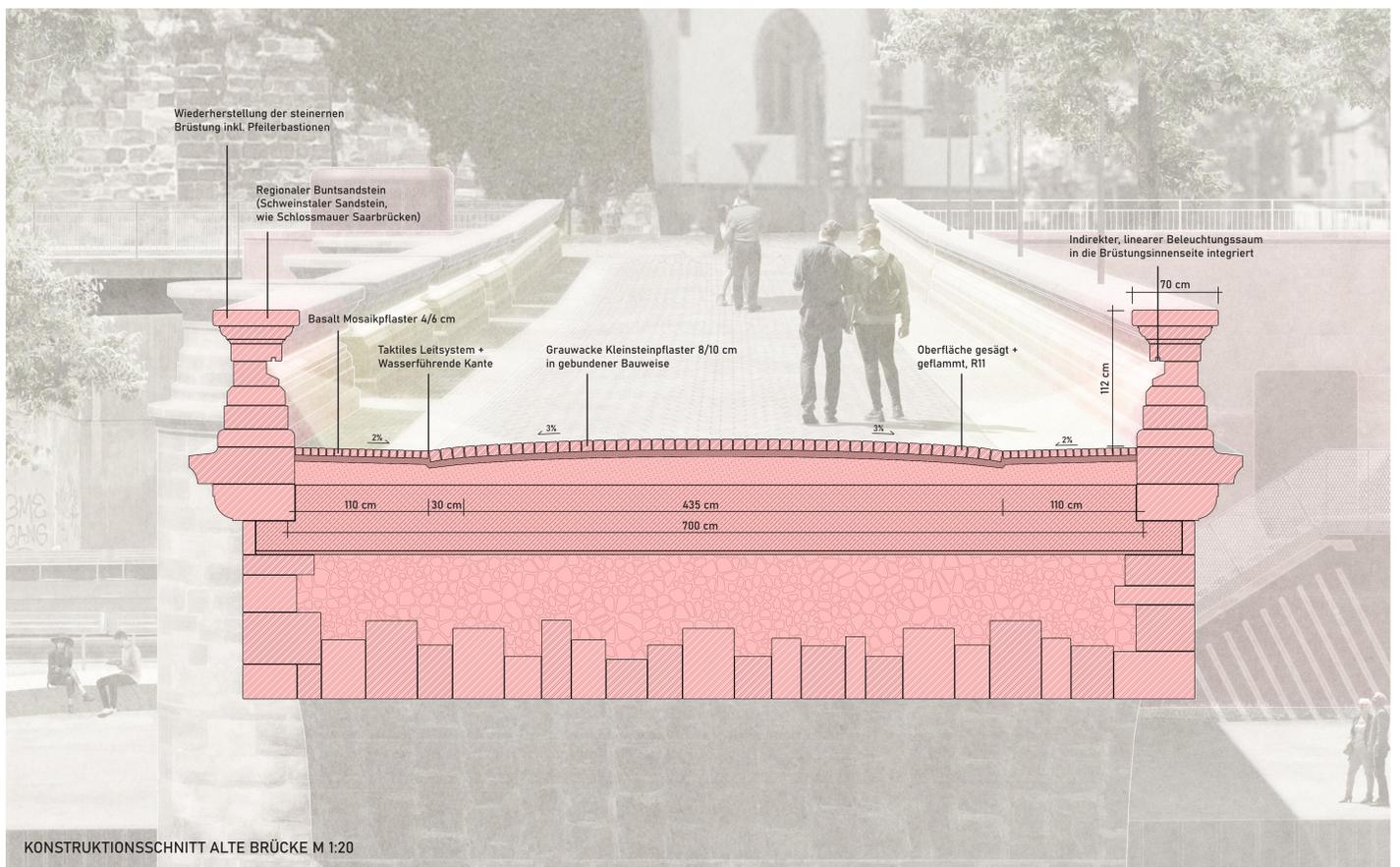
Materialien
Die neue Brücke wird als rüftriste Montagebrücke über der Autobahn mit Stahlgüte S355 errichtet. Aus der Nachhaltigkeitsdebatte heraus gesehen ist in der Region hergestellter Stahl das richtige Baumaterial für Bauwerke mit hohen Anforderungen an Dauer-haftigkeit und hoher Tragfähigkeit. Durch seine hohe Recyclingquote wird der Baustoff aus eingeschmolzenem Altstahl hergestellt. Die gewählten Natursteinmaterialien für die Brüstung und die Hauptträgerverkleidung sowie den Fahrbahnbelag sind Naturprodukte, die ohne zusätzliche CO2-Freisetzung verwendet werden können. Nur dort, wo es aus konstruktiven Gründen keine sinnvolle Alternative gibt, kommen die CO2-intensiven Werkstoffe Stahlbeton und Gussasphalt zum Einsatz. Die hohe Gebrauchstauglichkeit des neuen Brückenfeldes wird durch die robuste Konstruktion sichergestellt. Diese weist durch die vergleichsweise hohe statische Bauhöhe der Hohlträger nur geringe Durchbiegungen auf. Infolge des Belags aus Grauwackepflaster, das auf dem Gussasphalt verlegt wird, vermindert sich die Schwingungsanfälligkeit des Überbaus, was ebenfalls die Dauerhaftigkeit erhöht. Der Belag im Fahrbahnbereich auf der Alten Brücke erfolgt analog zum Bestand in den seitlichen Anschlussflächen aus Basalt-Mosaikpflaster, die mittigen Laufflächen in robraun-grauer Farbigkeit aus Grauwacke-Kopfsteinpflaster. Die Mosaikpflasterbän- sind durch eine wasserführende Kante vom mittigen Grauwackepflaster abgesetzt. Die Kante dient als taktiles Leitsystem.



STÄDTEBAULICHE EINBINDUNG



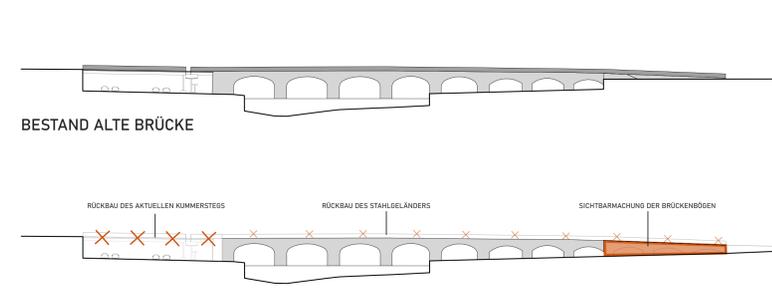
BAUABSCHNITTSPANUNG



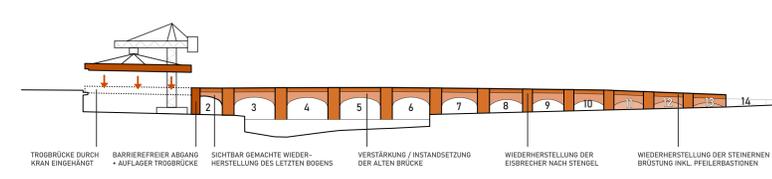
KONSTRUKTIONSSCHNITT ALTE BRÜCKE M 1:20



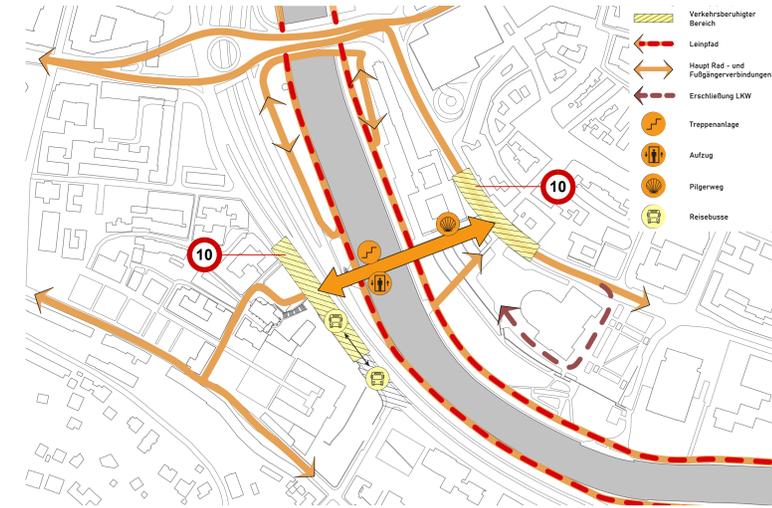
FREIRAUMTYPLOGIE



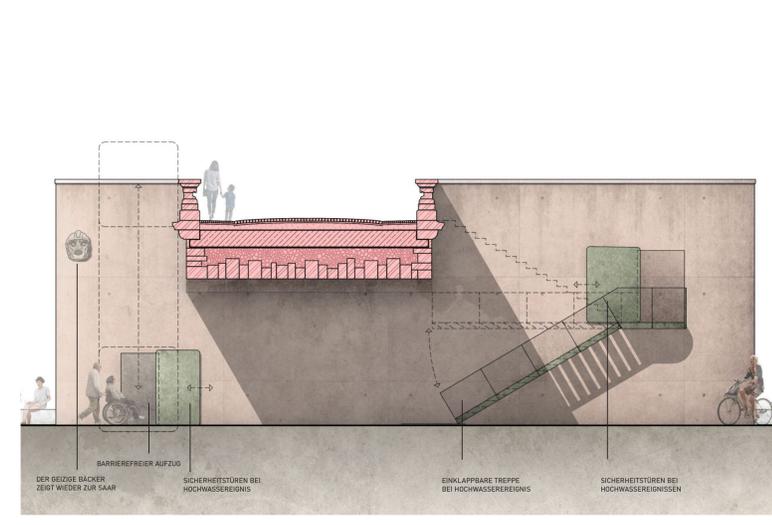
RÜCKBAU UND SICHTBARMACHUNG BRÜCKENBÖGEN



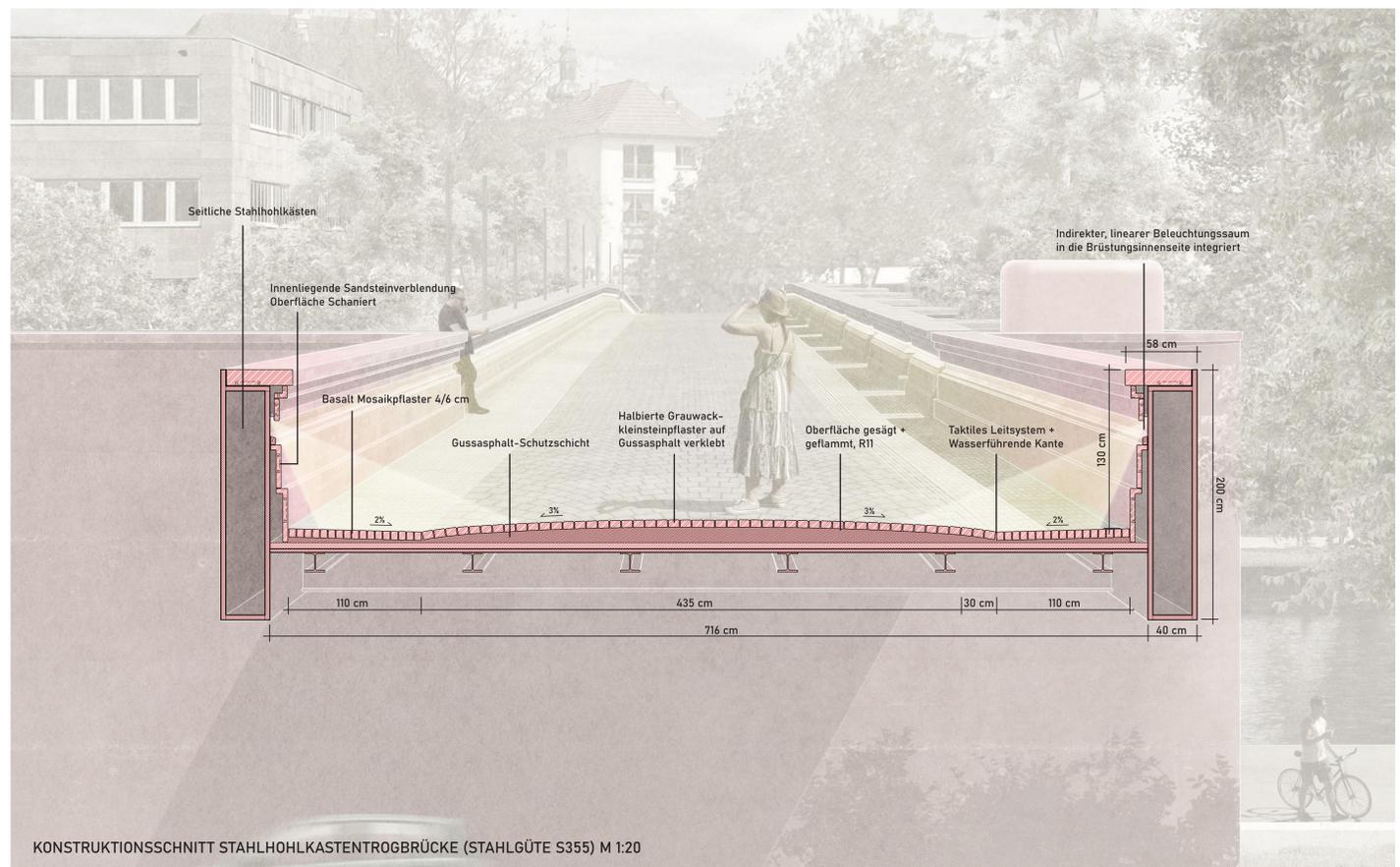
SANIERUNG DER ALTEN BRÜCKE UND NEUER STEG



ERSCHLISSUNG UND VERKEHR



FUNKTIONEN AUFLAGER NEUER STEG



KONSTRUKTIONSSCHNITT STAHLHOHLKASTENTROGBRÜCKE (STAHLGÜTE S355) M 1:20

