Bürgerorientierte Planung von Großprojekten

Überblick

Wer wir sind

Forschungsinstitut Demokratie leben Saarbrücken (FIDES e.V.)

FIDES e.V. ist ein gemeinnütziges Forschungsinstitut mit engagierten Saarländern, die, um der Sache willen, der Gesellschaft dienen möchten. Zweck des Vereins ist es, systemische Problemkomplexe der parlamentarischen Demokratie mit wissenschaftlichem Anspruch zu erforschen und umsetzbare Gestaltungsvorschläge, wie das Zusammenleben noch besser gefördert werden könnte, zu erarbeiten.

Die Demokratieforschung erfolgt soweit wie möglich disziplinübergreifend im Rahmen von problemorientierten Forschungsprojekten (d.h. unabhängig der Zugehörigkeit zu den wissenschaftlichen Fachdisziplinen). So auch hier.

Weil die Problematik mit unseren Saarwiesen in Saarbrücken **alle Generationen** betrifft, sind wir froh eine Arbeitsgruppe bekommen zu haben, die aus verschiedensten Blickwinkeln und Schwerpunkten die „Stadtmitte am Fluss“ betrachtet.

Abbildung 1: Von links: Esther Marettek, Manuel Hipfel, Ulrike Marettek, Christian Marettek, Dietrich Bickelmann

Die Fachdiskussion in dieser FIDES-Arbeitsgruppe wird im Folgenden zusammengefasst (Redaktion Christian Marettek, 06.07.2017).

Die Situation aus Sicht der Demokratieforschung

Aus **Sicht der Bürger** ist es immer wieder unverständlich, warum der Staat bei vielen Großprojekten versagt. Großprojekte wie der Flughafen BER oder die Hamburger Elbphilharmonie (jetzt endlich abgeschlossen, allerdings mit erheblichen Mehrkosten) und ganz besonders so durchgreifende Projekte wie Stuttgart 21 tragen nach unserer Überzeugung dazu bei, dass die Bürger sich schlecht verwaltet fühlen. Schließlich sind es ihre mühsam erarbeiteten Steuermittel, die allzu oft nicht sinnvoll ausgegeben werden. Dies hat natürlich sehr unterschiedliche Gründe:

- Die baulichen Herausforderungen ambitionierter Großprojekte wie BER und Elbphilharmonie resultieren teilweise natürlich daraus, dass diese Projekte den Anspruch hatten, architektonische Meilensteine zu sein.
- Die extreme Komplexität derartiger Großprojekte ergibt sich ferner unmittelbar aus dem existierenden öffentlichen Bau- und Genehmigungsrecht (z.B. Planfeststellungsverfahren).
- Die Bürgerinnen und Bürger fühlen sich bisweilen nicht Ernst genug genommen, wie das Großprojekt im Prozess der politischen Willensbildung verabschiedet wird.

Nur zu der letzten Problematik hat FIDES ein kleines Forschungsprojekt begonnen:

Als saarländisches Institut für Demokratieforschung haben wir die **bisherige Diskussion** zu dem größten saarländischen Großprojekt der letzten 10 Jahre ausgewertet:[1] Stadtmitte am Fluss als das vom Land und der Stadt geplante Großprojekt. Vereinfachend gesagt: In einem Tunnel soll die A620 verlagert werden, um in der Mitte der Landeshauptstadt die Lebensqualität (hohe Lärm- und Feinstaubbelastung) deutlich zu verbessern.

Die aktuelle Fachdiskussion wurde Anfang 2017 durch eine Initiative des Bürgerforums e.V. neu angestoßen.

Großprojekt Stadtmitte am Fluss Saarbrücken

Notwendige Leitinvestition für eine ganze Region

Saarbrücken hat anerkannt eine hohe Lebensqualität. Als kleinste Landeshauptstadt[2] bietet die Stadt dennoch so ziemlich alles, was auch ehrgeizige bzw. anspruchsvolle Bürger brauchen – in landschaftlich schöner und dünn-besiedelter Umgebung, z.B. wenn man an das Biosphärenreservat Bliesgau denkt (10 Minuten auf der A 620 Richtung Osten vom Saarbrücker Stadtzentrum entfernt). Trotzdem: Es dürfte unbestritten sein – da sind sich die Beobachter einig: Die gesamte Region würde durch eine städtebauliche Aufwertung und Verschönerung der Saarbrücker Stadtmitte profitieren. Die Attraktivität der ganzen Region könnte positiv beeinflusst werden – immerhin konkurriert Saarbrücken mit den historisch besser erhaltenen Nachbarstädten Trier, Luxemburg, Metz und Nancy.

Aus städtebaulicher Sicht, genauso wie aus verkehrspolitischer Sicht (Bundesverkehrswegeplan identifiziert hier einen Engpassfaktor) besteht unbestritten **massiver Handlungsbedarf**. Um die wirtschaftliche Bedeutung des Stadtzentrums von Saarbrücken zu skizzieren: Die Bahnhofstraße in Saarbrücken ist die meist frequentierte

[1] Vgl. http://www.saarbruecken.de/rathaus/stadtentwicklung/stadtmitte_am_fluss Hintergrund: Bedauerlicherweise gibt es bislang wenig Forschung zu Großprojekten und deren demokratiekonforme Bewältigung. Hintergrund ist die Heterogenität der Interessen, was man an dem Beispiel von Saarbrücken recht gut (vereinfacht) zusammenfassen kann.

[2] In der geographischen Fachsprache handelt es sich um das einzige Oberzentrum mit Teilfunktionen eines Großzentrums.

Einkaufsstraße westlich des Rheins (in Deutschland), mit Ausstrahlung auf große Teile von Lothringen und dem nördlichen Elsass.

In diesem Umfeld ist aus demokratietheoretischer Sicht interessant, wie das Saarland und die Landeshauptstadt gemeinsam seit über 10 Jahren darüber nachdenken, ob die, mitten durch die Stadt führende, A620 (mit täglich rund 90.000 Nutzern, bislang ohne Lärmschutzlösung) in einen Tunnel, ähnlich der Lösung von Düsseldorf (Verlagerung der B1 parallel zum Rhein) verlegt werden soll.

Abbildung 2: Bilder der aktuellen Situation gegenüber der beliebten „Saarwiesen". Aufnahme von der „Alten Brücke"

Das besondere Problem ist im Saarbrücker Fall, dass die Saar, die parallel zur A620 fließt, von Zeit zu Zeit Hochwasser führt, sodass in diesem Fall die A620 als Retentions-Fläche für das Hochwasser dienen muss, sodass in diesem Fall die sog. Hochwasserumfahrung (4-spurig) ebenfalls parallel zur Saar verläuft. Ergebnis ist ein sehr hoher Betonanteil im absoluten Stadtzentrum und eine sehr hohe Lärm- und Feinstaubbelastung. Stadt und Land haben daher vor einigen Jahren damit begonnen, einen hochwasserdichten Autobahntunnel unter der heutigen Hochwasser-Umfahrung zu planen. Der Bund hat, als Eigentümer der A620, Mittel von über 80 Millionen € bewilligt, die im Rahmen der Generalsanierung der A620 für Lärmschutz-Lösungen zur Verfügung stehen. Demgegenüber haben sich die etablierten Parteien seit Jahren dafür ausgesprochen, die viel teurere Tunnellösung anzustreben, die auf Kosten von etwa 500 Millionen € geschätzt wird.

Realistische Einbeziehung der Bedürfnisse der Bürger

Was heißt realistisch?

Aus demokratietheoretischer Sicht ist grundsätzlich zu überlegen, welche Personengruppe die Richtige ist, um sich gegebenenfalls im Rahmen der demokratischen Willensbildung einzubringen und ggf. mit abzustimmen. Nach Überzeugung von FIDES hilft die Forderung nach Volksabstimmungen nur begrenzt. Entscheidend ist doch, ob die Bedürfnisse der Bürger erkennbar bei der Planung von Großprojekten berücksichtigt werden. Dies muss nicht unbedingt mit Volksabstimmungen geschehen, aber die Regierenden bzw. gewählten Vertreter müssen **erkennbar** die Bedürfnisse der Bürger berücksichtigen.

Dabei müssen mindestens 5 verschiedene Sichtweisen berücksichtigt werden:

- Die Sicht der Anwohner im Kernbereich von Saarbrücken (Zum Beispiel „Am Staden“)
- Die Sicht der übrigen Saarbrücker Bürger
- Die Sicht der Bürger des Regionalverbands Saarbrücken
- Die Sicht der übrigen Saarländischen Bürger
- Die Sicht der Lothringer, Luxemburger und Elsässer, die häufig nach Saarbrücken pendeln.

Sicht der Anwohner

Abbildung 3: Bilder der aktuellen Situation. Aufnahme von der „Alten Brücke“ in Richtung Bismarckbrücke

Für die unmittelbaren Anwohner in den Saarbrücker Statteilen St. Johann und Alt-Saarbrücken bedeutet die Stadtautobahn eine extreme Quelle von Lärm und Feinstaubbelastung. Durch die Tallage sind selbst Bürger der Alt-Saarbrücker Höhenlagen lärmbelastet. In den, als Stadtpark fungierenden, beliebten Saarwiesen, bis hin zum Staden ist das Sonnenbaden nur mit erhöhter Feinstaub- und Lärmbelastung möglich.

Sicht der übrigen Saarbrücker Bürger

Die Bürger in den äußeren Saarbrücker Stadtteilen wie Güdingen, Bübingen, Ensheim (siehe Foto) oder Klarenthal haben überwiegend ihr Eigenheim im Hinblick auf die Stadtautobahn erworben: Einerseits genießen sie die schon ländliche Natur (Biosphärenreservat Bliesgau) – andererseits sind sie innerhalb von 10 Minuten im absoluten Stadtzentrum von Saarbrücken. Um die Stadtteile zu entlasten, wurden in der Vergangenheit sogar möglichst viele innerstädtische Verkehre auf der Stadtautobahn gebündelt.[3] Diese Verkehre können nicht ohne weiteres auf Umfahrungen um die Stadt umgelenkt werden.

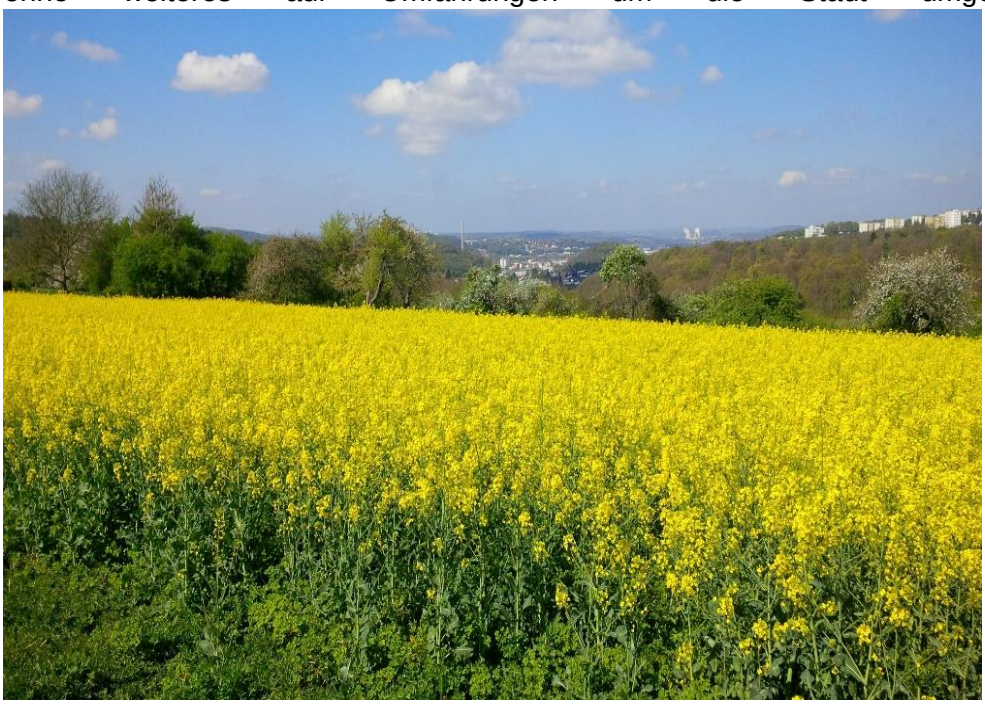

Abbildung 4: Felder in der Nähe von Saarbrücken-Ensheim (ca. 12 km von den Saarwiesen)

Sicht der Bürger des Regionalverband Saarbrücken

Hierbei gibt es kaum einen Unterschied zu den Saarbrücker Stadtteilen. Jeweils dominiert das Interesse, möglichst schnell in die Innenstadt Saarbrücken (Anschlussstelle Wilhelm-Heinrich-Brücke und Luisenbrücke) zu kommen.

Aus demokratietheoretischer Sicht vergrößert sich mit dem Regionalverband allerdings die Anzahl potentieller Wähler, die im Falle einer Volksabstimmung über das Großprojekt entscheiden würden.

[3] Wie auch die Analyse der Stadt Saarbrücken zeigt (http://www.saarbruecken.de/media/download-532aefccc6f24 Folie 2.6)

Sicht der übrigen Saarländischen Bürger

Abbildung 5: Bilder der aktuellen Situation. Blick in Richtung "Alte Brücke" von der Franz-Josef-Röder Straße

Das obige Bild verdeutlicht die große Bedeutung, die die Stadtautobahn für alle saarländischen Bürger hat: Ein beachtlicher Teil der Saarbrücker Arbeitsplätze gehört Pendlern, die täglich von anderen Teilen des Saarlandes zu ihrem Arbeitsplatz pendeln - aber auch in der Freizeit gibt es weitere Gründe, in die Landeshauptstadt zu pendeln. Entweder wollen sie z.B. zu einer Einrichtung der Landesverwaltung, hier symbolisiert durch das Landtagsgebäude links, oder sie wollen (im Hintergrund rechts) die Anschlussstelle Wilhelm-Heinrich-Brücke nutzen, um dort das Einkaufszentrum um die Bahnhofsstraße/ Sankt Johanner Markt oder die kulturellen Einrichtungen (z.B. das Staatstheater) zu besuchen.

Sicht der Lothringer, Luxemburger und Elsässer, die häufig nach Saarbrücken pendeln

Über 9000 Pendler kommen täglich aus Lothringen über die Grenze, um in Saarbrücken zu arbeiten.[4] Aber auch als Einkaufs- und Kultur-Ziel kommen täglich ganz viele Bürger aus Lothringen, Luxemburg und dem Elsass nach Saarbrücken.

Die Interessen dieser Ein- und Auspendler unterscheiden sich ebenfalls nur kaum von denen der Saarländischen Bürger. Zahlreiche grenznahe Dörfer sind durch Eigenheime von Bürgern dominiert, die in Saarbrücken arbeiten. Aus demokratietheoretischer Sicht ist nur festzuhalten, dass deren Interessen im Hinblick auf das Großprojekt nicht per Abstimmung umgesetzt werden können (allenfalls über Institutionen der Saar-Lor-Lux-Regionalentwicklung).

In der politischen Diskussion sollte daher nach unserer Würdigung stärker beachtet werden, dass 80 % der Fahrer in die Stadt oder raus aus der Stadt wollen, lediglich 20 % sind Durchgangsverkehre.[5] Für 80% der Fahrer beinhaltet damit die offizielle „große Tunnellösung“ wie sie von Stadt und Land gefordert wird – kaum befriedigende Lösungen.

---

[4] http://www.saarbruecken.de/wirtschaft/standort_in_europa/aktiv_in_europa
[5] http://www.saarbruecken.de/media/download-532aefccc6f24 Folien 2.8ff

Die Folgerung heißt: Für 80% der Nutzer der Stadtautobahn bedeutet ein Wegfall der innerstädtischen Anschlussstellen Wilhelm-Heinrich-Brücke und Luisenbrücke eine deutliche **Verschlechterung der Ist-Situation**. Diese Autobahnnutzer dürften bei Realisierung der großen Tunnellösung (so wie von Stadt und Land geplant) vereinfachend gesagt in Staus an der Bismarckbrücke oder der Westspange stehen. Der Weg in den Kernbereich der Saarbrücker Innenstadt würde sich für viele deutlich verlängern.[6]

Politische Kalküle

Seit 10 Jahren wird der Tunnel propagiert, ohne dass aber die Bürger eine Änderung sehen. Der Lärm belastet unverändert insbesondere den viel besuchten Stadtpark „Am Staden", sowie die angrenzenden Wohngebiete. Es ist klar, dass das kleine, hochverschuldete Land den Tunnel nicht alleine finanzieren kann, andererseits will man den Tunnel aber auch nicht unmöglich machen, indem man jetzt eine Lärmschutzüberbauung bauen würde. Die etablierten Parteien verfolgen jedoch offenbar den Tunnel mit „halbem Herzen".

Ergebnis ist: Es passiert gar nichts. Hintergrund: Insbesondere die beiden großen Parteien wagen es offenbar nicht, den Bürger tatsächlich mit einer Großbaustelle zu konfrontieren, weil sie im Grunde wissen, dass die geplante Tunnellösung nicht nur wegen der Großbaustelle, sondern wegen den bei der projektierten Lösung wegfallenden Anschlussstellen, weder in Saarbrücken noch im Saarland, mehrheitsfähig ist. Der langjährige politische Beobachter kommt zum Ergebnis, dass eine Veränderung der Situation offenbar für alle Beteiligten zu risikobehaftet ist. Die gilt auch deshalb, weil die Situation in der Saarbrücker Innenstadt die Bürgerzufriedenheit des gesamten Saarlandes beeinflusst. Die Bürger sind bislang nicht gefragt worden, ob sie den hochwasserfesten Tunnel, so wie geplant, überhaupt haben wollten. Es gibt begründete Indizien, dass die Konsequenzen des langjährigen Großbauprojektes – insbesondere der dauerhafte Wegfall der zentralen Autobahn-Anschlussstellen „Wilhelm-Heinrich-Brücke" und „Luisenbrücke" sowohl in Saarbrücken, als auch in dem insgesamt betroffenen Saarland, nicht mehrheitsfähig wären. Der Wegfall der innerstädtischen Anschlussstellen ist bislang in der politischen Diskussion gar nicht aufgegriffen worden. Die Anschlussstelle Wilhelm-Heinrich-Brücke ist zudem ein bundesweit seltener Zugang zu einem absoluten Stadtzentrum.

Gerade solche Großprojekte und deren Ausgestaltung sollten in der politischen Öffentlichkeit ehrlich diskutiert werden. Dies bedeutet, dass man die „autogerechte Stadt" und die damit entstandene Lebensqualität offen anspricht, damit die Bürger der Region über die konkrete Ausgestaltung des Großprojektes mitreden können. Wie Stuttgart 21 teilweise vorbildlich gezeigt hat, lässt sich mit einer regionalen Abstimmung durchaus eine Befriedung erreichen.

Aber zurück nach Saarbrücken. Mittelfristig ist der Status-Quo genauso schädlich, wie wenn die Tunnellösung einfach gebaut werden würde, weil beide Alternativen die Bürgerzufriedenheit negativ beeinflussen würden. Eine demokratiekonforme Problemlösung bedeutet, dass eine Volksabstimmung im Saarland über mehrere Varianten des Großprojektes erfolgen sollte.

Dabei sollte nicht nur die bislang skizzierte, „radikale" Tunnellösung zur Alternative gestellt werden, sondern auch eine bereits jetzt finanzierbare Lärmschutzlösung unter Beibehaltung der gelegentlichen Überflutung.

Ansonsten würde die Glaubwürdigkeit der Politik unseres Erachtens weiter gefährdet. Die erschreckende Lärm- und Feinstaubbelastung dürfte im Grunde gemäß Bundes- und Europarecht gesetzwidrig sein (es sind keine aktuellen Lärmpegel oder Feinstaubmesswerte veröffentlicht).

---

[6] Rheinland-Pfälzische Pendler wurden hier vereinfachend nicht separat berücksichtigt.

Fazit: Demokratie-konforme Problemlösung

Wie kann ein Interessenausgleich gelingen?

Die betroffenen Bürger der Innenstadt schimpfen begründet über den Lärm und die Feinstaubbelastung. Die Bürger der gesamten Großregion schätzen aber Saarbrücken ebenfalls begründet vor allem deshalb, weil man viel kürzer als in anderen Ballungsräumen ins absolute Zentrum autogerecht fahren kann.

In dieser Situation wäre eine demokratie-konforme Lösung nach unserer Überzeugung zu akzeptieren, dass nach der absehbaren Bürgermeinung die beiden Anschlussstellen nicht wegfallen sollten, sondern dass zum Lärmschutz endlich kurzfristig eine realisierbare Überdeckelung konzipiert werden sollte. Dabei muss nach unserer Würdigung das Stadtgrün viel stärker als bisher die Gesamtlösung dominieren.

Das eigentliche städtebauliche Problem ist die Kombination von 60er-Jahre-Beton mit der innerstädtischen Nutzung der Bundesautobahn. Der kriegsbedingt so hohe Anteil von Häusern mit 60er-Jahre-Beton kann nach unserer Einschätzung nicht durch zusätzlichen Beton (wie an der Berliner Promenade) ausgeglichen werden – auch nicht durch einen Jachthafen. Eine wesentliche Veränderung wird wohl nur durch zusätzliches Stadtgrün erreicht.

Graphische Darstellungen möglicher Lösungsansätze

Selbstverständlich kann und will FIDES e.V. hier den Wettbewerb über die architektonisch schönste Ausgestaltung nicht vorwegnehmen. Allerdings sind wir davon überzeugt, dass eine **begrünte und begehbare Überdeckelung** als Lärmschutzlösung über der Autobahn[7] professionell als zusätzliche Alternative geplant werden sollte.

Dabei ist klar, dass die spezielle Saarbrücker Situation ein **genaues Hinschauen** verlangt:

- Die Begrünung des Lärmschutzdeckels benötigt einen gewissen Platz für den Mutterboden.
- Die vorgeschlagene Baumreihe am Rande der Franz-Josef-Röder-Straße benötigt einigen technischen Aufwand, damit auch größere Bäume gesund wachsen können.
- Die Fläche des heutigen Bürgersteigs sollte hierfür nach unserem Vorschlag durch je einen gepflanzten Baum unterbrochen werden.
- Zwangsläufig ist dann auf der ebenerdig begehbaren Überdeckelung zunächst der neue Bürgersteig einzurichten (mit Parkautomaten usw.).
- Die (teilweise wohl sinnvolle) Tieferlegung der Stadtautobahn um einen bis zwei Metern ist nur begrenzt möglich, damit keine häufigeren Überflutungen durch die benachbarte Saar erfolgen müssen.
- Dabei ist zu beachten, dass die LKWs immer höhere Aufbauten haben.
- Der begrünte Lärmschutzdeckel sollte nicht höher als das Niveau der Franz-Josef-Röder-Straße gebaut werden, weil ansonsten u.a. der positive städtebauliche Effekt konterkariert würde und eine zu hohe optische Mauer entstünde (Blick vom Ostufer der Saar).
- Die Überdeckelung wird technisch aufwendiger, wenn sogar – wie von uns auf der Fotomontage angedacht – eine zweite kleinere Baum- oder Buschreihe in Höhe der Mittel-Leitplanken der A620 (also in entsprechend aufwendigen Kübeln, eingelassen in der Decke des Lärmschutzbauwerks) errichtet werden würde.

Das zuletzt genannte Detail hat natürlich nur begrenzte Realisierungschancen – auch die begrünte Lärmschutzlösung „Grüne Stadtmitte“ darf nicht zu teuer werden! Nach unserer Überzeugung würde, selbst wenn aus Kostengründen gar keine Baumreihe westlich der Saar

[7] Welche weiterhin im Hochwasserfall in gesteuertem Umfang als Retentionsfläche dient, also überflutet wird.

zusätzlich entstünde, sondern nur ein mit Gräsern und Blumen begrünter Autobahndeckel (unterbrochen von Glas), eine erhebliche Verbesserung gegenüber der Ist-Situation erreicht werden (ganzjährige Grünflächen, Schutz vor Lärm und Feinstaub).

Hintergrund zum städtebaulichen Gestaltungsmittel „Baumreihen“: Saarbrücken ist dort am schönsten, wo an der Saar gepflegte Reihen gleicher Baumarten existieren. Gerade dieses traditionelle Gestaltungsmittel, sollte wieder verstärkt umgesetzt werden (wichtigstes, bislang in der Diskussion nicht berücksichtigtes Instrument) - und zwar in Saarbrücken **auf beiden Seiten der Saar** viel stärker als derzeit[8]: Die eigenständige städtebauliche Ästhetik, die systematisch gepflegte Baumreihen parallel zu Flüssen und anderen Verkehrswegen besitzen, wären vielleicht das stärkste städtebauliche „Gegenmittel“, damit unsere Stadt - trotz der wenig änderbaren Bausubstanz der Gebäude - wieder von vielen Besuchern als attraktiv und gepflegt wahrgenommen wird.

Was wäre aus den städtebaulichen Überlegungen der kleinen Projektgruppe wohl das Wichtigste?

1. Es sollte endlich professionell eine begrünte und begehbare Überdeckelung als architektonisch attraktive Lärmschutzlösung über der Autobahn geplant werden.
2. Daneben dürfte die obere Baumreihe als optische Abgrenzung auf Alt-Saarbrücker Seite das größte städtebauliche Potential besitzen, um von den Bürgern als echte Verschönerung der Saarbrücker Innenstadt wahrgenommen zu werden.
3. Unser Vorschlag „Grüne Stadtmitte am Fluss“ bedeutet auch ein Wiederentdecken der originären Saarbrücker Stadtgeschichte: Der Bereich beiderseits der Saar sollte nach unserer Vorstellung mit ähnlich viel Stadtgrün angereichert werden, wie es den vor dem Bau der Stadtautobahn dort vorhandenen Parkanlagen bzw. viel größeren Schlossgärten entsprach.

Mit den folgenden Fotomontagen möchten wir nur etwas Vorfreude auf die **tatsächlich mögliche Verschönerung** unserer Innenstadt machen, was trotz Beibehalten der Anschlussstelle Wilhelm-Heinrich-Brücke mittels begrünter, teilweise verglaster Überdeckelung möglich ist.

Gerade die Baumreihen würden entscheidend das Bild der Innenstadt verändern. Mit der Gesamtlösung (begrünter Radschnellweg oberhalb der Stadtautobahn) kann nicht nur die dringend benötigte Lärm-Feinstaub-Entlastung gelingen, sondern insoweit auch eine beachtliche Verschönerung des Stadtbildes in Verbindung mit der dringend benötigten Attraktivitätssteigerung der Saarwiesen.

Da aus Kostengründen vermutlich nur eine Baumreihe an der Franz-Joseph-Röder-Straße realisierbar sein dürfte, haben wir die Fotomontage entsprechend modifiziert:

[8] Dieses Gestaltungselement sollte nach unserer Einschätzung auf Alt-Saarbrücker Seite auch noch direkt an der Saar viel stärker als bislang umgesetzt werden. Entsprechendes gilt auch für die St. Johanner Seite: hierdurch könnten die beiden bislang nicht städtebaulich optimal integrierten Maßnahmen Berliner Promenade und Bürgerpark wesentlich gewinnen (unbedingt mit durchgängigem Radweg zu verbinden).

Abbildung 6: Fotomontage zu möglicher "Überdeckelung" der Stadtautobahn. Rechts im Bild die "Alte Brücke"

Zur Verdeutlichung des Gesagten haben wir noch einen Querschnitt der überdeckelten und begrünten Autobahn beigefügt.

Abb. 8 Skizze für begrünte Überdeckelung