

SSW VOLUME HIGH LOW

Der Südschnellweg ist Teil des modernen Straßennetzes, das der Stadtbaurat Rudolf Hillebrecht in den 1960ern geschaffen hat. **Das Straßenraster ist Hannovers jüngstes städtebauliches Erbe.**

Für viele ist es ein schwieriges Erbe, denn es entspricht nicht den heutigen Idealen. Aber man muss lernen, damit umzugehen. Hillebrechts Erbe kann nicht einfach „begraben“ werden.

Zugegeben, der Südschnellweg hat städtebauliche Fehler gemacht. Aber die kann man jetzt verbessern. **Man kann den Südschnellweg qualifizieren und seine Stärken ausbauen.**

Der Südschnellweg darf sich dort entfalten, wo es der Stadt gut tut. Ebenso nimmt sich die Straße dort zurück, wo sie sonst nur stört.

Der Südschnellweg lernt, leise zu sein. Ebenso erlauben wir ihm an einer Stelle auch ein bisschen Laut-STÄRKE.

Wir nutzen das bauliche Vokabular der Straße und setzen es strategisch ein. Wir nutzen den Trassenverlauf, um bestimmte Bereiche zu schützen und mehr Abstand zur lauten Straße zu bieten. Ebenso setzen wir die Trasse so, dass städtebauliche Impulse freigesetzt werden. **Wir zeigen, dass Straße und Umfeld auch eine starke Einheit sein können.**

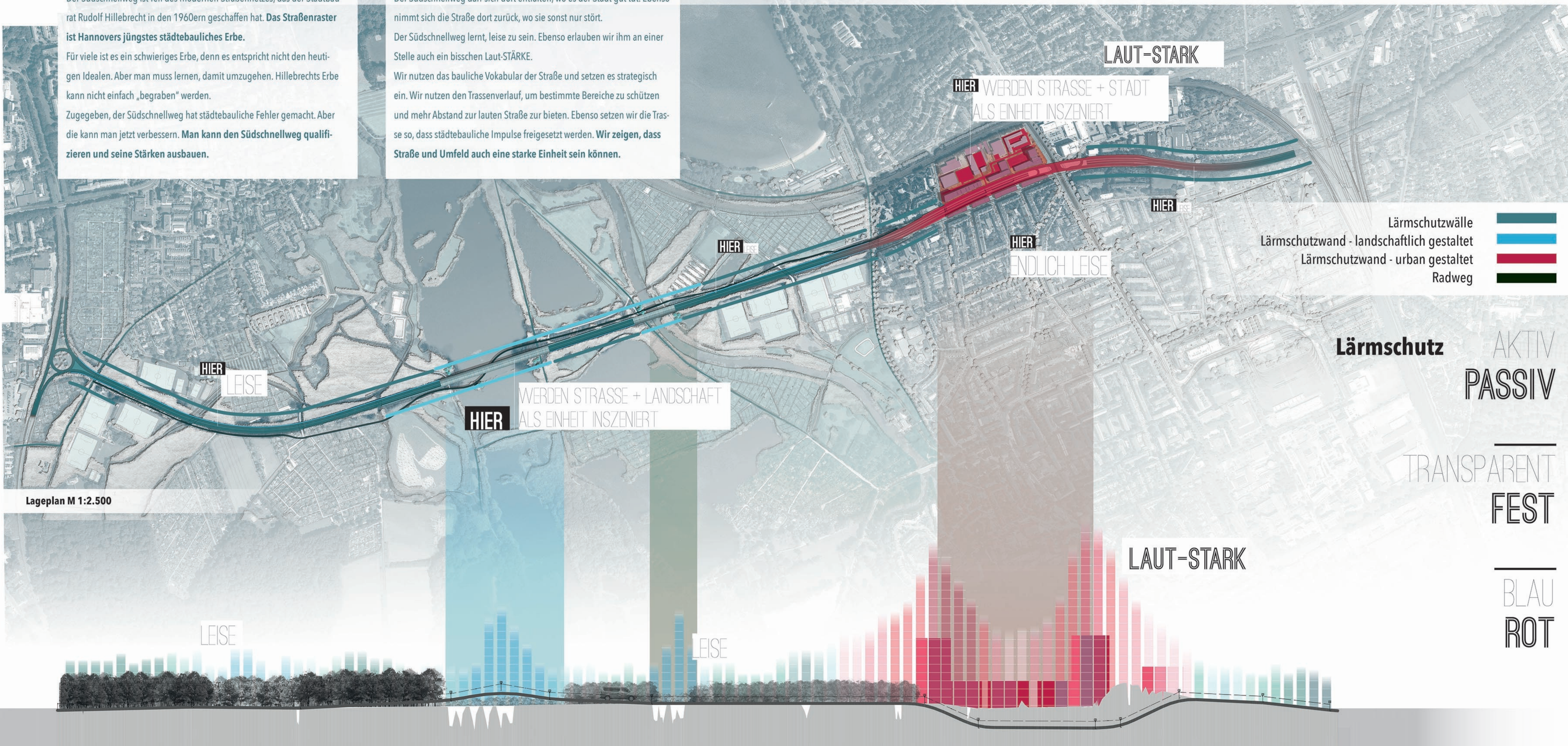
"LET'S SWING, BABY"

DIE NEUE TRASSE DARF SCHWINGEN, WEIL SIE SICH SO BESSER INS ORTSBILD EINFUEGEN KANN.

Schwingen, um zu schützen: Im Landschaftsbereich sorgt der leicht veränderte Trassenverlauf dafür, dass wertvolle Böschungsbereiche und Gehölzbestände erhalten werden. Der eingewachsene Charakter wird gewahrt.

Strategischer Schwingen, um Baupulse zu setzen: Die neue Trasse verläuft etwas mehr im Gewerbegebiet. Vier Bestandsgebäude müssen weichen. Der Eingriff ist gewollt. Denn nun entstehen neue Gebäude, die das auto-affine Gewerbegebiet qualifizieren. Das Gebiet bekommt Charakter.

Schwingen, um Abstand zu schaffen: Im bebauten Bereich wird die Trasse ganz leicht nach Norden verschwenkt. So wird ein Abstand zwischen der gründerzeitlichen Wohnbebauung und der lauten Straße geschaffen.



LAERMSCHUTZ ALS SEISMOGRAPH DES RAUMES

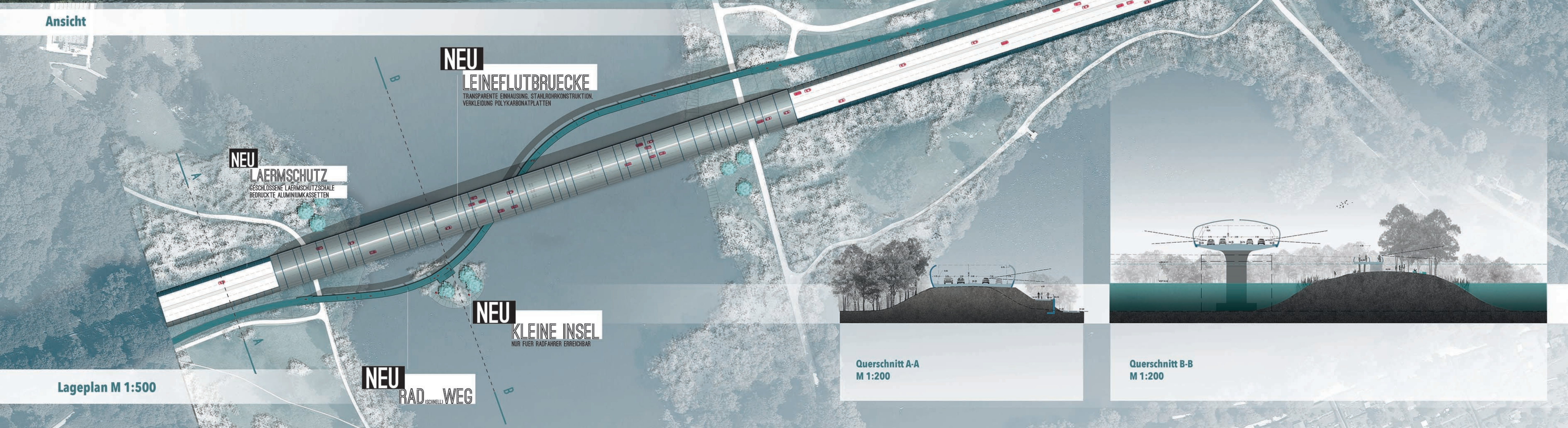
Der Lärmschutzbedarf wird durch aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen erreicht. In den nichtbebauten Bereichen wird der Lärmschutz vor allem durch Lärmschutzwände und -wälle hergestellt. Die Wände sind blau-grün gehalten.

In den bebauten Bereichen bilden lange Gebäude einen passiven Lärmschutz. Lärmschutz- und Stützwände in Troglagen werden hier mit roten Alukassetten ausgeführt. So erkennt je-

der Autofahrer deutlich, ob er sich im Stadtraum oder im Landschaftsraum befindet. An einigen Stellen werden Öffnungen und Sichtfelder zugelassen, so dass die Natur- und Wasserlandschaft auch für Autofahrer sichtbar wird. Die Gebäuderiegel und roten Stützwände im Bereich der Hildesheimer Straße bilden einen neuen markanten Eingang und be- weisen, dass Stadt und Straße eine Einheit bilden können.



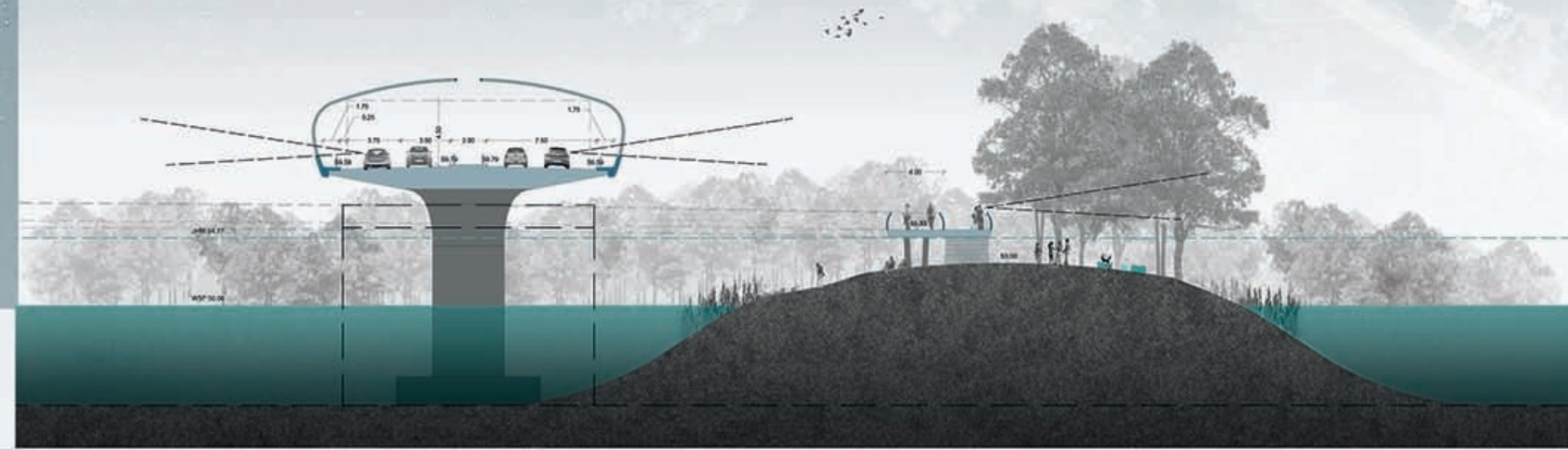
Ansicht



Lageplan M 1:500



Querschnitt A-A
M 1:200



Querschnitt B-B
M 1:200

LOW VOLUME

Die Trasse passt sich dem Auenlandschaftsraum der Leine an. Durch verbesserten Lärmschutz wird sie leise. Ebenso wird darauf geachtet, dass der Umbau keine großen Wunden im Landschaftsbild erzeugt. Durch einen leichten Schwenk in der Trassenführung bleiben auch in der Bauphase viele schützenswerte Bäume, die Dammbereiche und damit der eingewachsene Charakter erhalten.

Dort, wo der neue Südschnellweg über das Wasser geführt wird, zeigt sich die Straße mit einer eingehausten Glasbrücke und wird zum markanten Landschaftselement. Unter der Brücke verläuft der neue Radweg. Es entsteht ein einzigartiges Fahrerlebnis. Man gleitet mit leichtem Schwung über eine leise Seenlandschaft.

Der Radweg ist ein Nebenprodukt des Umbaus. Geplante Ausbaubreite: 4m, durchgängig Asphalt. Er hat somit Radschnellwegqualität. Er beginnt am Landwehrkreisel und wird bis zur neuen Leineflutbrücke auf der Südseite des Südschnellweges geführt. Nach der Brücke wird er auf der Nordseite weitergeführt und verläuft bis zur Hildesheimer Straße.



Abwicklung M 1:200

IM NORDEN RUHIG MAL ETWAS

LAUT-STARK

Der Straßenumbau qualifiziert das Gewerbegebiet. Die Raumkanten der neuen Gebäude geben der bisher unstrukturierten baulichen Ansammlung an Gebäuden eine Fassung. Die willkürlich und unpraktisch angeordneten Freiflächen werden neu organisiert. Es entsteht ein gestalteter Freiraum, der eine für den Ort und seine

Nutzungen passende Aufenthaltsqualität anbietet. Das Gewerbegebiet bekommt ein Gesicht und eine klare Identität - ein kluges Stück Suburbia zwischen zwei Stadtteilen. Ein qualifizierter gewerblicher Stadtteil mit eigener Ästhetik und Stärke. Ein im positiven Sinn „laut-starkes“ Gebiet.

ETWAS LAUTSTÄRKE KANN EIN ZEICHEN FÜR LEBENDIGKEIT, KRAFT UND LEBENSFREUDE SEIN.

ETWAS LAUTSTÄRKE TUT JEDER STADT GUT. DAS DARF DER SÜD-SCHNELLWEG NUN ENTFALTEN.

Lageplan M 1:500

Schwingen, um Abstand zu schaffen:

Im bebauten Bereich wird die Trasse leicht nach Norden verschwenkt. So wird ein Abstand zwischen der gründerzeitlichen Wohnbebauung und der lauten Straße geschaffen.

HIGH VOLUME

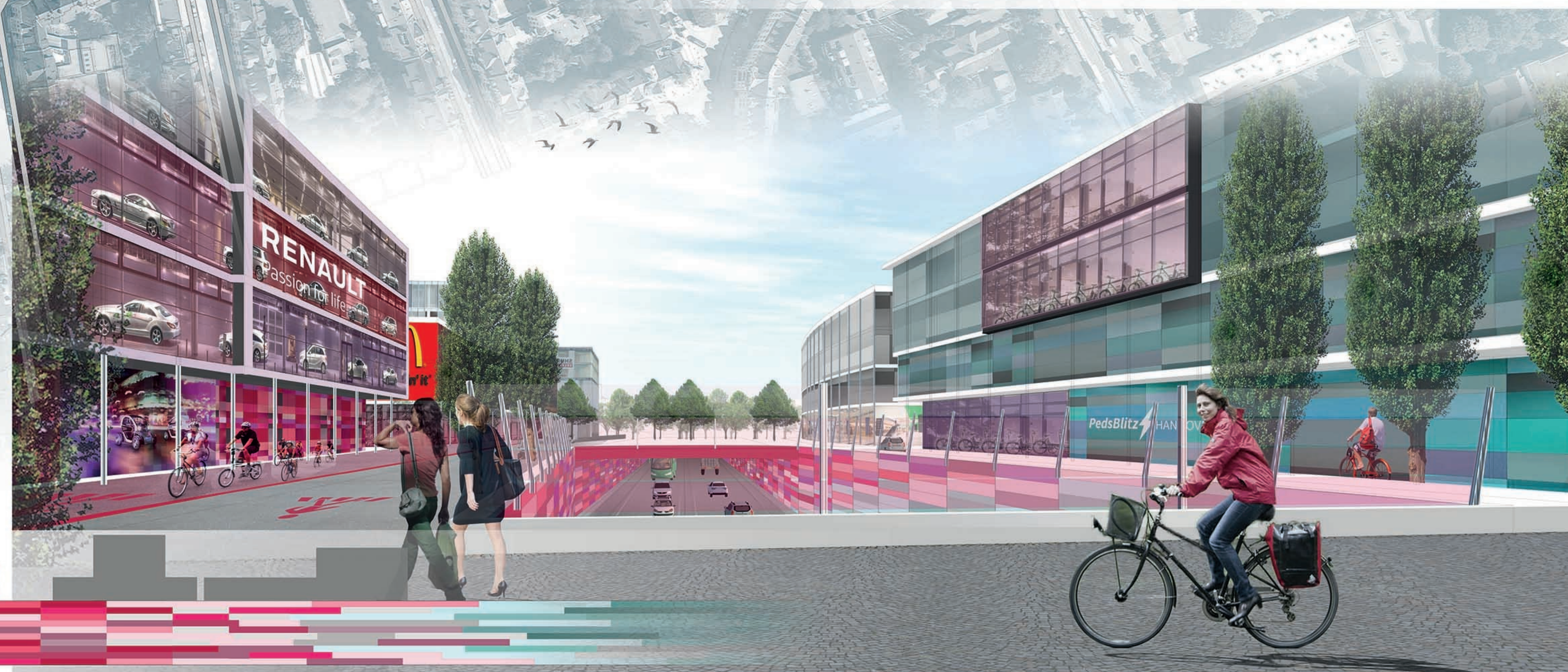
HIER

WERDEN STRASSE + STADT ALS EINHEIT INSZENIERT

Endlich leise. Durch den Rückbau der Hochstraße und die Verlagerung der Trasse entsteht ein neues linsenförmiges Bau- und Verkehrsgebiet, das mit einem geschlossenen, aber urban parzelliertem Gebäuderiegel bebaut wird. Es bildet den neuen Abschluss des gründerzeitlichen Wohnquartiers. Das Gebäude ist passgenau zum Standort entworfen. Es nutzt die Lage- und Sichtbarkeit und Dynamik durch den Verkehrsfluss.

IM SÜDEN NUN ENDLICH
MIT ABSTAND LEISE

Es entstehen große, zur Straße hin orientierte Schaufenster und Medienfassaden. Straße und Gebäude kommunizieren miteinander. Gemeinsam bilden sie einen neuartigen Raum, der durch Bewegung und Verkehrsfluss urbane Lebendigkeit erzeugt.



Abwicklung M 1:200

FAKTEN

22 MONATE
BAUZEIT

22 MONATE
OHNE VERKEHRSUMLEITUNG IN
SENSIBLE NACHBARGEBIETE

40 MIO
BAUKOSTEN

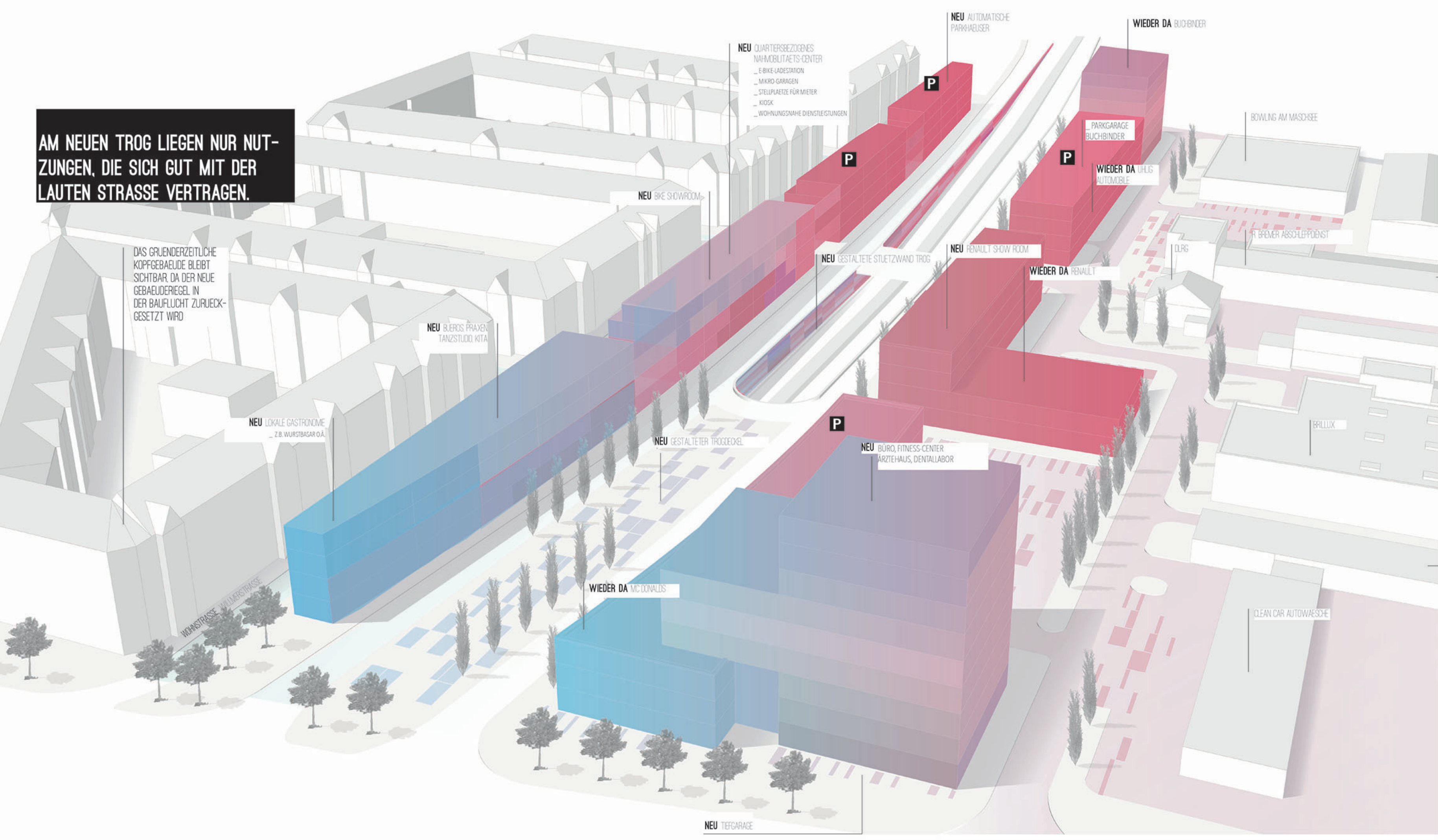
ECHTE INNOVATION
§ 166+165 BAUGB

MACHEN AUS EINER VERKEHRSBAUMASSNAHME
EINE STÄDTEBAULICHE ENTWICKLUNGSMASSNAHME

Die leichte Trassenverlegung bringt auch große Vorteile für den Bauablauf, denn sie schafft Raum für provisorische Fahrspuren und Ersatzbrücken in Seitenlage. So kann ein (fast) unterbrechungsfreier Verkehr auf dem Südschnellweg gewährleistet werden. Der Verkehr muss nur für einige Wochenenden umgeleitet werden. In den etwas mehr als zwei Jahren Bauzeit belastet der Umbau sonst keine anderen Gebiete. Auch kann ein Trog - trotz der Hochwasserschwierigkeiten - zu ca. 1/10 der Kosten eines Tunnels realisiert werden.

Besondere Innovation: Durch die neuen hochwertigen Baufelder beidseitig des Trogs besteht eine Re-Finanzierungsmöglichkeit, die über städtebauliche Instrumente (Möglichkeit zur Durchführung von Entwicklungsmaßnahmen, § 165 ff. BauGB, sowie Abschöpfung planungsbedingter Bodenwertsteigerungen nach § 166 BauGB) den Kommunen grundsätzlich zur Verfügung stehen. Dazu ist eine intensive Zusammenarbeit zwischen Stadtplanung, Stadtentwicklung und Bundesverkehrswegebau nötig. Diese Grundvoraussetzung ist in Hannover gegeben.

AM NEUEN TROG LIEGEN NUR NUTZUNGEN, DIE SICH GUT MIT DER LAUTEN STRASSE VERTRAGEN.

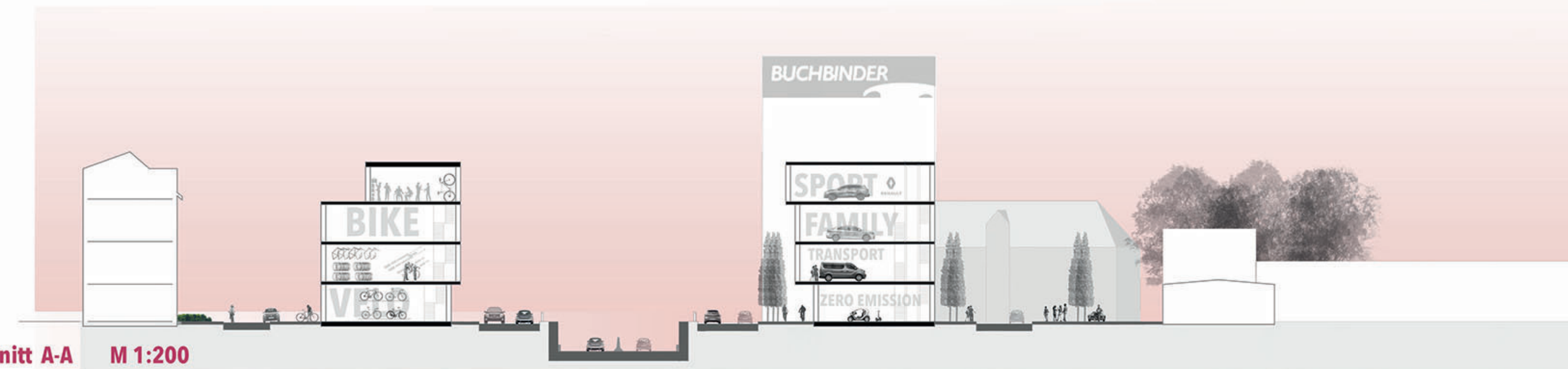


Laut und Leise, Erreichbarkeit und Lage: Anhand dieser Kriterien lassen sich verschiedene bauliche Nutzungen auf die neuen Gebäude aufteilen. Die etwas lautereren, aber gut sichtbaren und erreichbaren Lagen sind für folgende Nutzungen besonders attraktiv: Showrooms, Parkhäuser, Parkregale, Lagergebäude, Gewerbe und urbane Produktion. An den straßen-abgewandten Gebäudeteilen des süd-

lichen Gebäuderiegels sind z.B. quartiersnahe Studios, kleine Praxen, Loft-Wohnungen und Ateliers denkbar. Besonders attraktiv sind die neuen Gebäude an der Kreuzung Hildesheimer Straße. Sie sind mit allen Verkehrsmitteln sehr gut erreichbar und ebenso gut im Stadtraum sichtbar. Sie eignen sich z.B. für tertiäre Nutzungen (Büros, Labore, Arzthäuser, Hotels) und im Erdgeschoss für Gas-

tronomien, Einzelhandel und Läden. Der neue Platz auf dem Trogdeckel würde eine besondere Prägung bekommen wenn in das Kopfgebäudes des südlichen Gebäuderiegels eine Local-Food-Kultur einziehen würde, z.B. der in Hannover bekannte „Wurstbasar“ - als Gegenstück zur globalen Fast-Food-Kultur auf der Nordseite. Das lokale „W“ trifft auf das globale „M.“

Querschnitt A-A M 1:200



Querschnitt B-B M 1:200

