SoftSüdSchnellWeg

Neuinterpretation einer Tangente als Verbindung – **Die drei Städte der B3**

251065

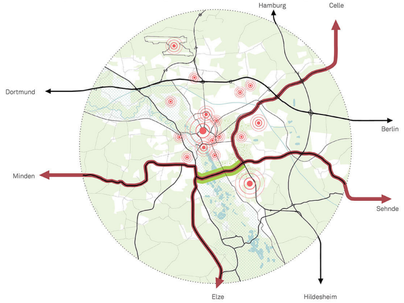
Der SSW als städtisches Baryzentrum

Car City
- Autobahn
- Schnellweg
- Hauptverkehrsstraßen
- Cityring
- Sekundäres Netz
- Bahn
- Wettbewerbsstrecke

Der SSW als potentielle grüne Verkehrsachse

Soft City
- Stadtbahn
- S-Bahn
- Bus
- Fahrradverbindungen
- SSW als fehlendes Stück

Ein hybrider Schnellweg verbindet Stadt und Umgebung



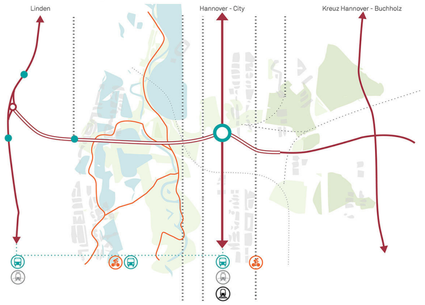
- Regionale und überregionale Verknüpfungen
- Stadtzentren - polyzentrische Stadt SSW als Verbindung von Zentren und Unterzentren
- Lage der SSW im Tal von Leine und Ihme

Der Südschnellweg ist die wichtigste Ost - West Verbindung im Süden Hannovers, durch das Naturschutzgebiet um Maschsee und Ricklinger Teiche gibt es nicht viele Alternativen. Er durchquert als Hochstraße Döhren und dann als Damm das Naturschutzgebiet. In beiden Fällen stellt er eine starke Zäsur dar. Andererseits bietet er auch die Möglichkeit, die gefühlt sehr getrennten Stadtviertel Döhren und Ricklingen zu verbinden. Aus dieser Situation heraus ergeben sich folgende Strategien:

- Verbesserung der Verbindungen in Nord - Süd Richtung und mehr Durchlässigkeit. Die A-Bauwerke im westlichen Bereich werden breiter wiedererrichtet, z.B. die Ihme bekommt einen erweiterten Durchfluss. Die Leineflutbrücke wird verlängert so dass die Verbindung zwischen den Ricklinger Teichen geöffnet wird. Im Bereich zwischen Schützenallee und Eisenbahnstrecke verläuft der Südschnellweg nun auf einer deutlich höheren Brücke und die Auffahrten sind nach Osten bzw. Westen verschoben, um ihre Trennwirkung im Stadtraum zu vermindern.

- Die Trasse des Südschnellweges wird zusätzlich als Vektor für einen gut ausgebauten Fahrradweg, eine sogenannte Fahrradautobahn genutzt. Die Struktur der Brückenbauwerke wird als Querung für Radfahrer mitgenutzt. Ein Schnellbus nutzt den SSW.

Der Südschnellweg der Stadtteile und Städte



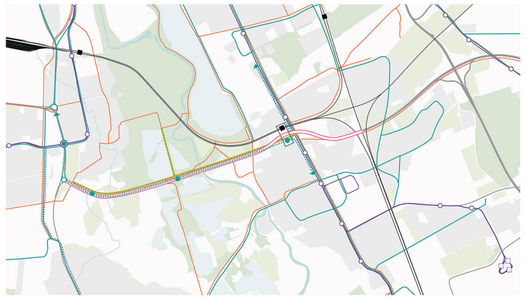
Der Südschnellweg verbindet über den behandelten Streckenabschnitt hinaus wichtige Nord - Süd Verbindungen von Hannover, nicht nur des Kfz Verkehrs sondern auch des ÖPNV. Darin steckt ein großes Potential denn es gibt nur unzureichende Verbindungen des ÖPNV in Ost - West Richtung in diesem Teil der Stadt.

Um Hannover mehr als Polyzentrische Stadt zu verstehen und neue Verbindungen zu schaffen schlagen wir den Südschnellweg auch als Strecke für eine Schnellbuslinie vor. Somit können Döhren und Hildesheimer Straße besser mit Ricklingen verbunden werden. Durch diese Verbindung wird das vor Allem im Sommer stark frequentierte Erholungsgebiet der Ricklinger Teiche zentral über eine Busstation an Südschnellweg erschlossen. Der Schnellbus schafft auch eine Verbindung zwischen den Stadtbahnlinien der U3 und U7 in Ricklingen zur U2 und U8 an der Hildesheimer Straße. Der neue S - Bahnhof und der geplante Mobility-Hub verstärken den Nutzen solch einer Verbindung. Der Schnellbus könnte das System der Schnellwege weiternutzen, ggf. bis nach Sehnde. Der Südschnellweg wird zwischen Schützenallee und Landwehrkreisel um zwei verbreiterte Seitenstreifen ergänzt. Somit hat man einen RQ26 plus 50cm mehr Seitenstreifen auf beiden Seiten. Die neuen Seitenstreifen können im Falle von Staus als Busspur genutzt werden. Solch ein Vorteil für das Verkehrsmittel Bus wird den ÖPNV noch attraktiver machen.

Gleiches gilt für einen zu schaffenden schnellen Fahrradweg, der Döhren und Ricklingen für Fahrradfahrer auf schnellem Wege verbindet. Wichtige Fuß - und Radwegachsen des Naturschutzgebietes werden so mit verknüpft.

Das zur Zeit mit niedrigen und großflächigem Gewerbe belegte Gebiet zwischen Wilmerstraße und Bahnstrecke in Döhren wird eine Metamorphose durchmachen. Durch eine bessere Integration der neuen Hochstraße und die gute Anknüpfung kann dort dichtere Bebauung entstehen die z.B. Freizeit - und Sportnutzungen anbietet. Unter und zwischen der Hochstraße und der gründerzeitlichen Bebauung wird ein neuer und interessanter öffentlicher Raum entstehen.

Suche nach Verknüpfungsmöglichkeiten und Wiederaufnahme von Verbindungen



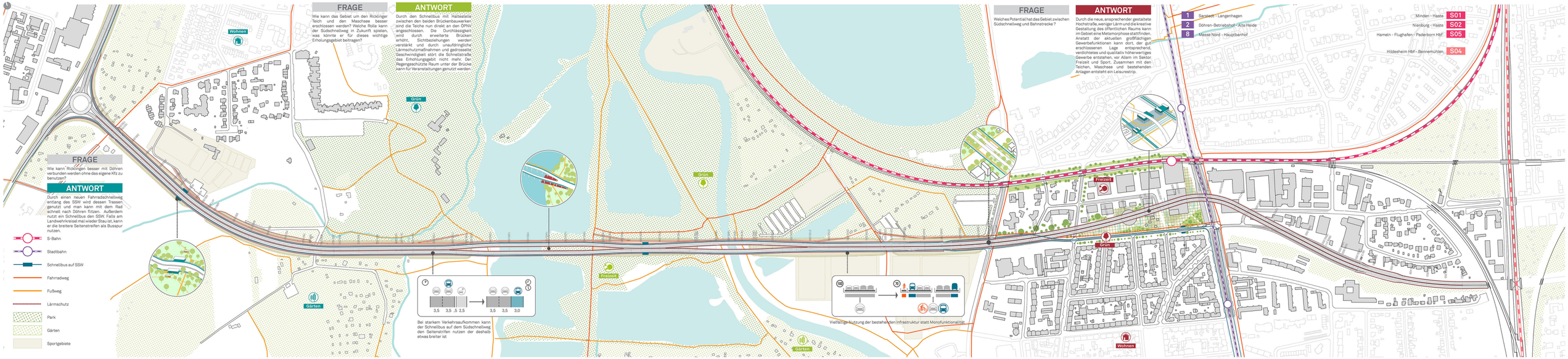
- Geplante Stadtbahn-erweiterung
- Vorschlag neue Fahrradwege
- Vorschlag neuer Schnellbus
- Mobility - Hub (P+R)
- Vorschlag Haltestelle
- Vorschlag Umsteigepunkt Bus/Stadtbahn

Lageplan - 1:2500

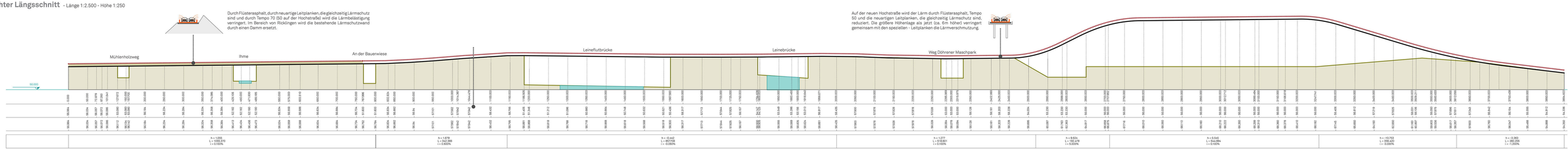
Die Wohnstadt

Die Parkstadt

Die Freizeitstadt



Überhöhter Längsschnitt - Länge 1:2.500 - Höhe 1:250

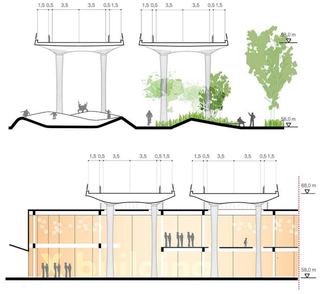


Lageplan - 1:500

Funktionsprogramm des neuen Stadtraums

Organisation des Mobility Cube

Querschnitt A - B - 1:200



Phase 0 - Aktivierung

Pragmatisch - eine rasche Realisierung neben dem Bestand

Die Fläche für die neue Hochstraße, die nun eine große Entfernung zur gründerzeitlichen Wohnbebauung hat, ist möglichst klein gehalten. Die Realisierung einer neuen Hochstraße anstatt eines Tunnels ist um die Hälfte günstiger. Zwischen Häuserfront und neuer Infrastruktur und unter ihr entsteht eine öffentlicher Raum als originelle künstliche Landschaft. Durch ihre größere Höhe und leichtere Struktur wirkt die Hochstraße weniger erdrückend, der Raum unter ihr ist besser nutzbar und heller. Ihre Realisierung neben der bestehenden Hochstraße erleichtert den Bauablauf.

Phase 2 - integrierte Infrastruktur

Verdichtungs- und Verkehrsknotenpunkt

Das Gebiet zwischen Bahnlinie und Willmerstraße ist für seine verkehrsgünstige Lage zur Zeit sehr spärlich genutzt. Die verkehrliche Verknüpfung wird nun weiter verbessert durch einen multimodalen Mobility Cube mit P + R und den neuen S - Bahnhof Zusammen mit dem ansprechenden öffentlichen Raum können als Ausgleich für verlorene Fläche neue gewerbliche Funktionen mit höherer Dichte entstehen und die aktuellen, welche die großflächigen Funktionen langsam ersetzen.

Phase 3 - Post Car city

Ein neuer Blick auf eine weiche Infrastruktur 2030

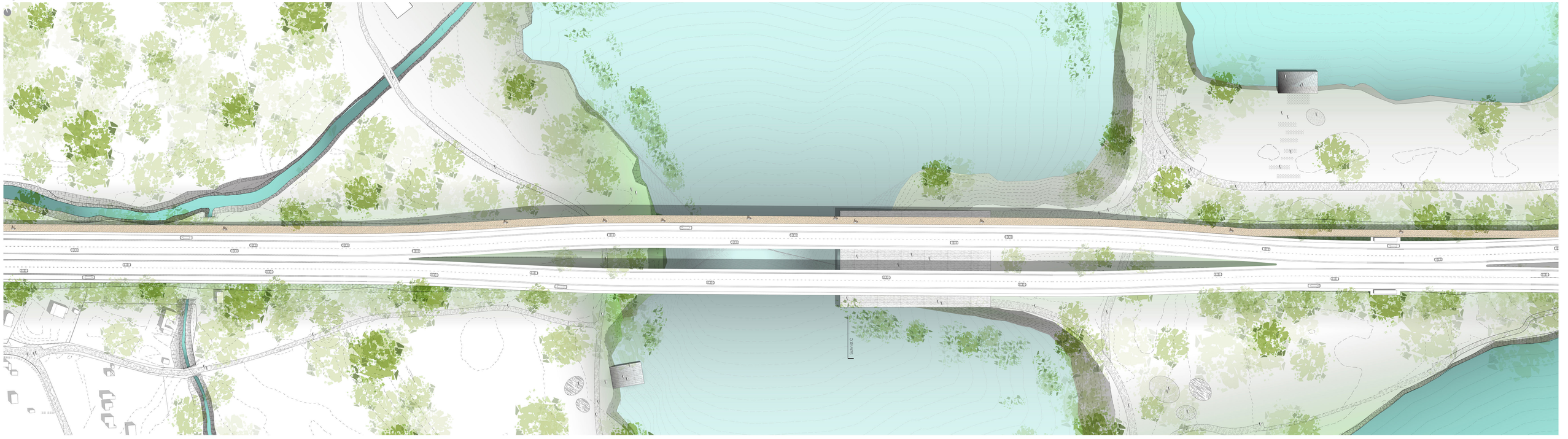
Mit der Metamorphose des Gebietes zwischen Bahn und Willmerstraße hat man ein verdichtetes Gewerbegebiet mit Schwerpunkt Freizeit - und Sportfunktionen. Es ist attraktiv durch eine hervorragende verkehrliche Erschließung, der Südschnellweg wird durch eine leichte Infrastruktur, ansprechende Gestaltung, geringere Geschwindigkeit und Lärmschutz sowie neue Transportsysteme in der Zukunft ein integrierter Teil des Ensembles. Ein direkter Anschluss der Schnellstraße an die P + R Struktur ist denkbar.

Querschnitt A - 1:500

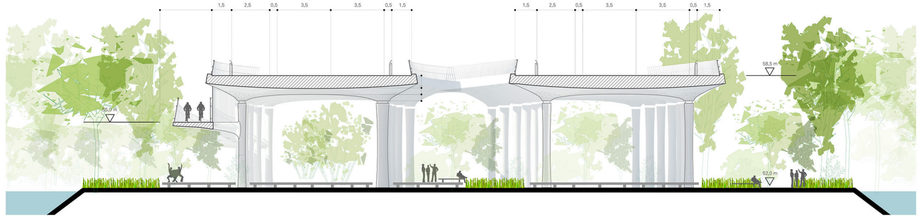
Perspektive Willmerstraße

Blickrichtung Westen

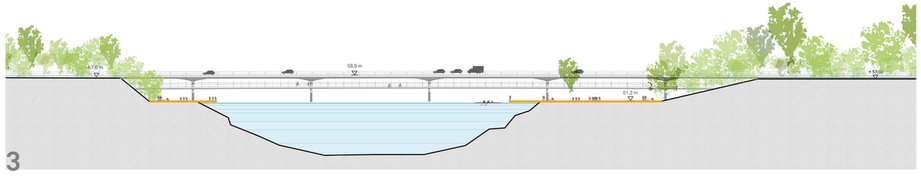
Lageplan - 1:500



Querschnitt C - 1:100



Ansicht - 1:500



Perspektive Ricklinger Teich

Blickrichtung Westen