

Hauptkonzept

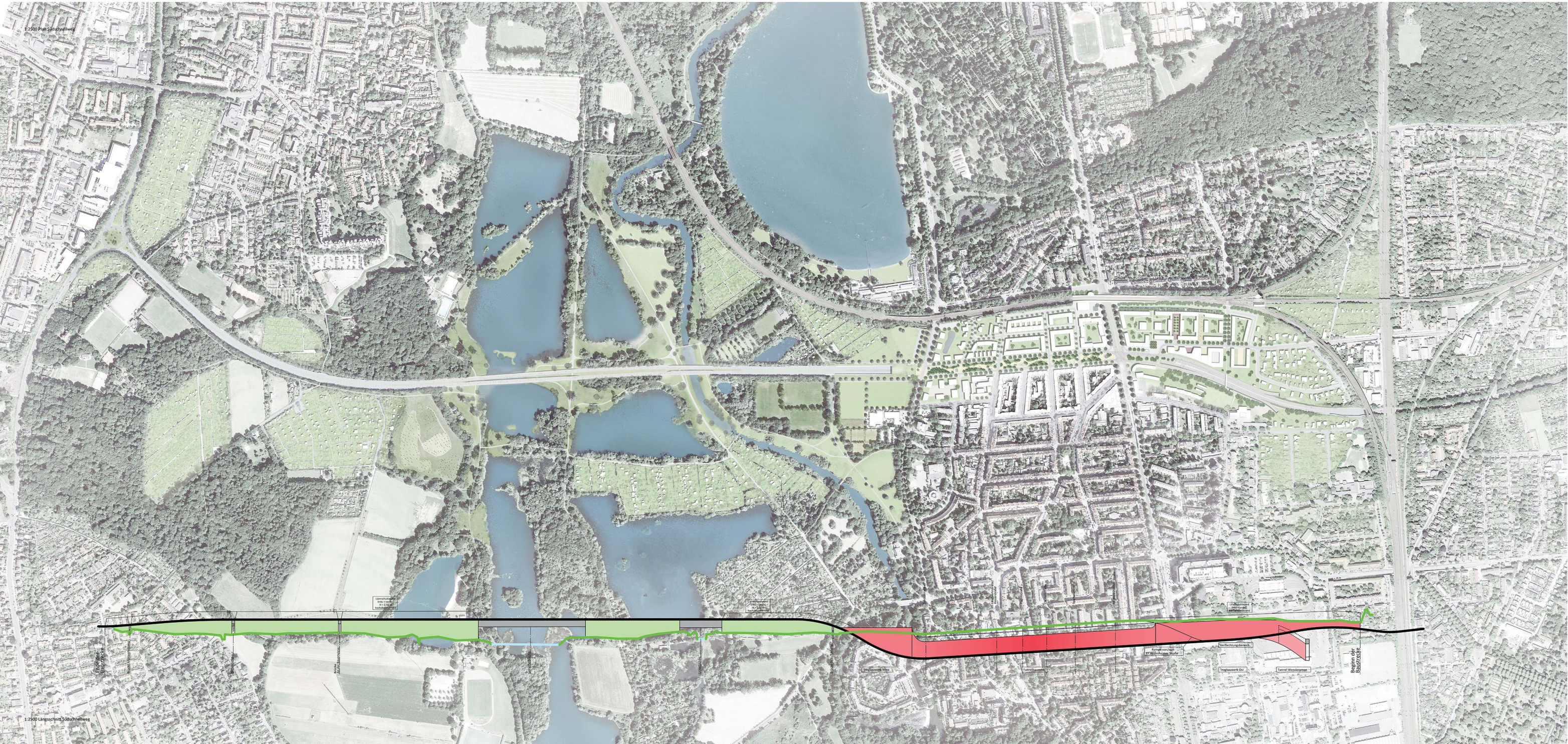
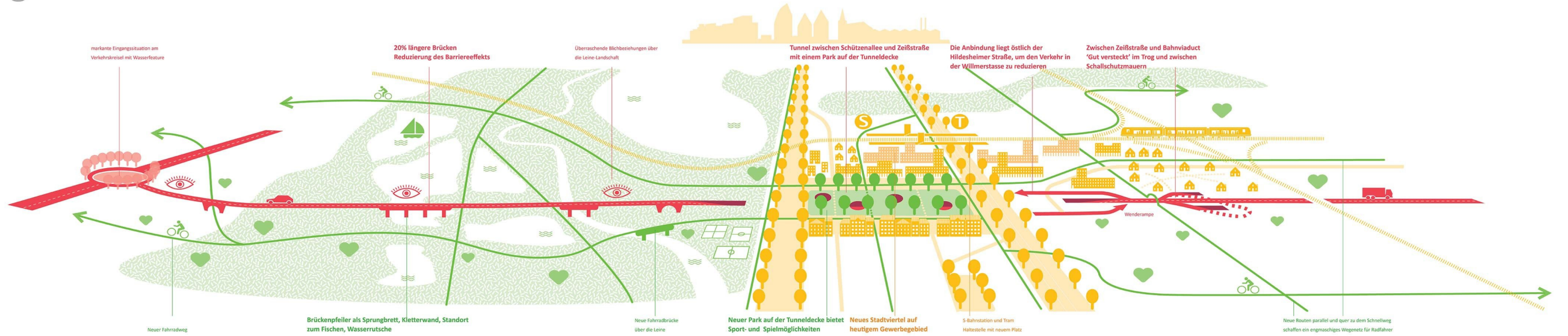
Ambition
Die Ambition des "Südschnellweg: ImPuls einer lebenswerten Stadt" ist es, eine grundlegende Verbesserung in jedem Abschnitt des Südschnellwegs zu erreichen, vom Landwehrkessel im Westen bis an die Eisenbahnunterführung im Osten. Der Ansatz ist integral: Neben einem funktionalen und schönen Südschnellweg schaffen wir ein noch lebenswerteres, schöneres und besser erschlossenes Hannover. Obwohl dies ein Ideenwettbewerb ist, war das Ziel ein Gleichgewicht zwischen Ideal, Qualität und Wirtschaftlichkeit zu finden.

Drei Themen
Der Entwurf kann anhand von drei Themenfeldern erläutert werden:

Der neue Südschnellweg
Selbstverständlich integriert

Bike-Netzwerk und Erholung
Nicht nur besser für Autos

Entwicklungspotenzial
Ein neues Stadtquartier für Wohnen und Arbeiten



Der neue Südschnellweg – selbstverständlich integriert im Parklandschaft

Keine Barriere

Die Brückenbauwerke sind um rd. 20% verlängert worden, um die Barrierewirkung des Straßendammes zu reduzieren. Im Bereich der Leineflutbrücke und der Leinebrücke überspannen die neuen Brückenbauwerke den attraktiven Landschaftsraum großzügig, so dass er wieder als Einheit wahrgenommen wird und Wegebeziehungen sinnvoll ergänzt werden können. Die Brücken legen sich mit ihrem sehr elegant zurückhaltenden und schlanken Design über die Landschaft, um den visuellen Einfluss auf die Landschaft zu minimieren.

Erlebnis

Die Landschaft wird Teil des Fahrerlebnisses auf dem Südschnellweg, beginnend an dem Landwehrkreis, einem charakteristischen Eingangspunkt mit einer kreisförmigen Wasserfläche und mit dann folgenden, überraschenden Blicken über die Leinelandschaft.

Parklandschaft Heute

Heute sind die Durchgänge unter den Brücken kurz. Der Straßendamm bildet eine Barriere.

Landschaft Konzept

Längere Brücken zu Gunsten einer ungestörten Landschaft

1:200 Schnitt A-A' - Leineflutbrücke

Bike-Netzwerk und Erholung – nicht nur besser für Autos

Feinkörnige Netzwerk

Die Neuordnung des Südschnellwegs ist eine große Chance zur Verbesserung der parallel und quer verlaufenden Radwege sowie zur Schaffung eines fein abgestimmten Wegenetzes für Fahrrad und Fußgänger. Anstatt völlig neue Wege zu gestalten werden Vorschläge zu dem bestehenden Netz aus Wegen hinsichtlich möglicher Abkürzungen sowie Optimierungen bzw. Ergänzungen gemacht.

Ost-West-Route

Es wird ein komfortabler und direkter Radweg quer durch den Park und die Umgebung vorgeschlagen. Der Pfad folgt einer weitestgehend bereits bestehenden Route zwischen den Seen, mit einer neuen leichten Brücke über die Leine, entlang der Sportplätze in Richtung des neuen Willmerstrasparks mit Fahrradwegen, über die Hildesheimer Straße bis zur Zeilstraße.

Nord-Süd-Routen

Neben der Verbesserung der bestehenden Radrouten entlang der Schützenallee und Hildesheimer Straße, werden die Radwege um zwei Nord-Süd-Routen ergänzt: Die Route Landwehrstraße-Landwehr-Wieherstraße und die Route Hoppensdorfstraße-Wien-Helmstedtstraße. Sie machen den Radfahrer weniger abhängig von belebten Straßen und holen die Nachbarschaften aus ihrer Isolation.

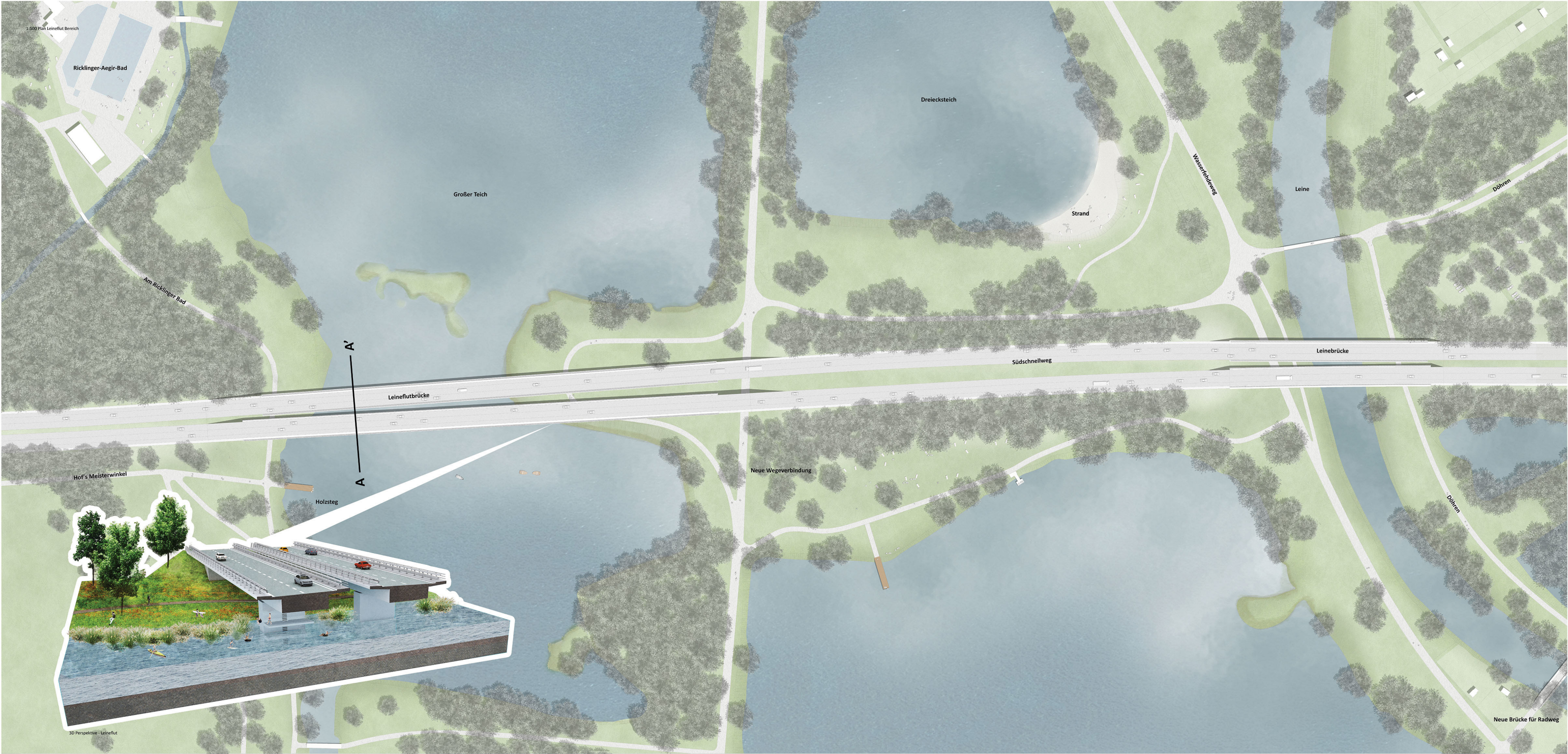
Landschaft Konzept

Erholung entlang der Südschnellweg

Der neue Südschnellweg ermöglicht eine Reihe von neuen und ergänzenden Freizeitaktivitäten in der Nachbarschaft und Parklandschaft.

Der Park auf dem Tunnel in der Willmerstrasse wird neue Möglichkeiten für Sport, Spiel und Erholung für alle Altersgruppen bieten, ganz in der Nähe von zu Hause. Die Brücken über die Leine und Leineflut stehen inmitten eines Erholungsgebietes, das von der ganzen Stadt genutzt wird. Ein Sprungturm, eine Kletterwand, eine Plattform zum Fischen oder z.B. eine Wasserrutsche sind Funktionen, die an den Pfeilen der Brücke integriert werden können und durch die neue Ost-West-Route verbunden werden.

Durch gezielte und sensible Eingriffe im Gehölz an den Ufern der Teiche können interessante Blickbeziehungen und das Zugänglichmachen einiger Uferbereiche die Qualität dieser Landschaft erlebbarer machen, was durch z.B. einige einfache Maßnahmen wie z.B. Holzsteg ins Wasser, zusätzliche offene/ freie Wiesenflächen und Bänke ergänzt werden kann.



Südschnellweg: ImPuls einer lebenswerten Stadt

Der neue Südschnellweg – selbstverständlich integriert im Stadtquartier

Tunnel zwischen Schützenallee und Zeißstraße

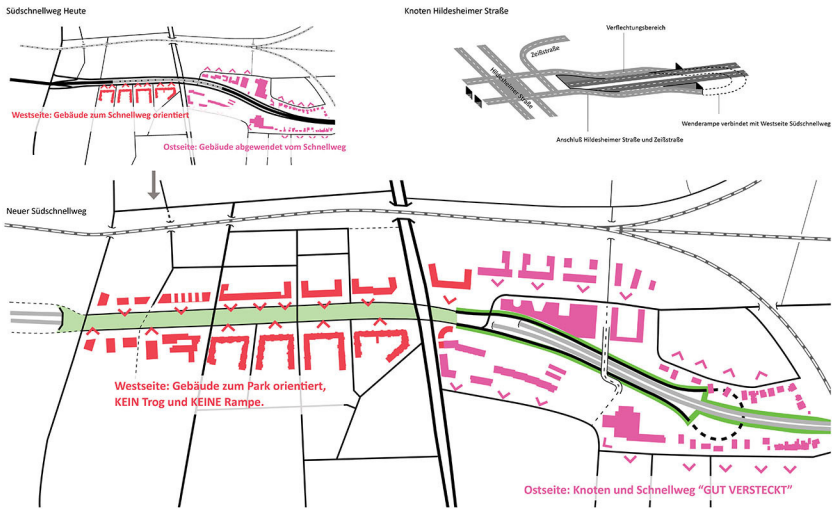
Der Südschnellweg wird in diesem sensiblen Abschnitt inmitten der Stadt Hannover in einen Tunnel verlagert, um Platz für einen neuen Stadtbalken zu schaffen, die Qualität in der bestehenden Umgebung zu erhöhen und um die Rekonstruktion der Nord-Süd-Verbindungen in der Stadt zu ermöglichen.

Knoten Hildesheimer Straße

Eine prinzipielle Entscheidung war die komplexen Auf- und Abfahrten zum Schnellweg im Osten der Hildesheimerstraße zu bündeln, um den Verkehr in dem Bereich der Willmerstraße sehr stark zu reduzieren, in dem die Stadt mit ihren Gebäuden direkt an die Trasse grenzt. Es macht Querungen der Straßen weniger komplex und verbessert die räumliche Qualität. Östlich der Hildesheimer Straße liegt der Schnellweg auf der Rückseite bestehender Gebäude, so dass sich hier die notwendige Erschließung besser integrieren lässt. Eine unterirdische Wenderschleife nimmt den westlichen Anschluss auf.

„Gut versteckt“ zwischen Zeißstraße und Bahnhöfen

In diesem Abschnitt wird der Südschnellweg abgelenkt und zwischen Schützengasse und Zeißstraße versteckt. Die Rückseiten dieser Gebäude sind angehöht und grün bepflanzt, um den Gärten einen attraktiven Abschluss in einem hübschen Garten zu bieten. Ein neues Büro und / oder Geschäftshaus kann die vorhandenen Gewerbebauten zwischen Zeißstraße und Südschnellweg ersetzen und als Schuttschutz für die dahinterliegenden Gebäude dienen.

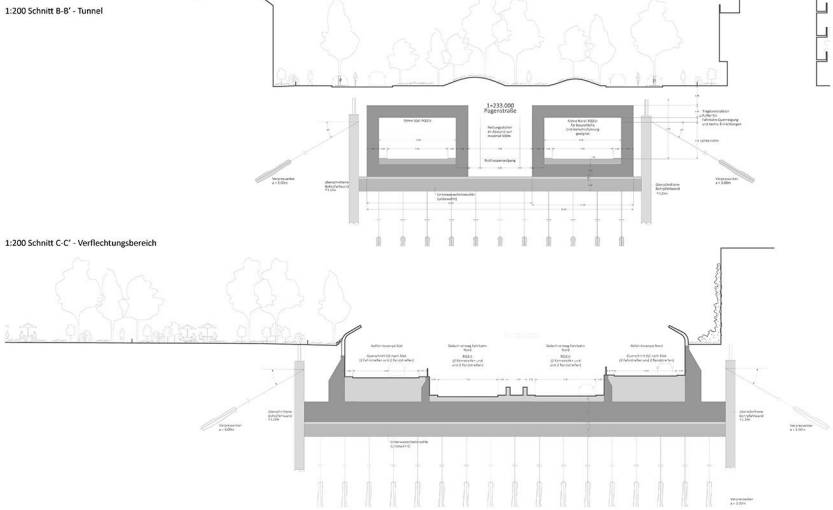


Verkehrskonzept und Ingenieurbau

Der Südschnellweg wird östlich der Hildesheimer Straße über Rampen und Verflechtungstreifen an das städtische Verkehrsnetz angeschlossen. Über eine Wenderrampe in der -1. Ebene werden die Verflechtungsbereiche miteinander verbunden, sodass Verkehrsbeziehungen in alle Fahrrichtungen möglich sind.

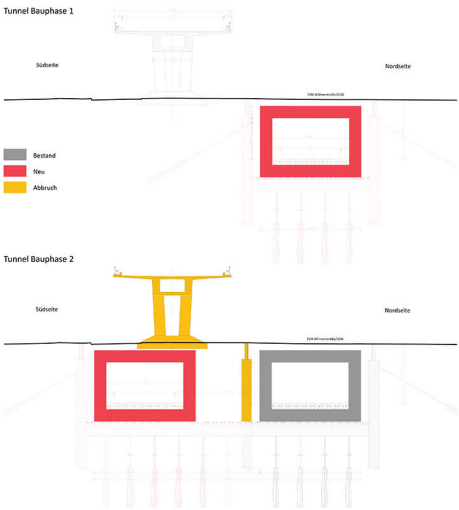
Zwischen Hildesheimer Straße und Schützenallee wird der Südschnellweg in einen 750 m langen Tunnel zweifelligen Tunnel mit jeweils einer lichten Weite von 9,50 m errichtet. Flachmöglichkeiten werden über Notausgänge zwischen den beiden Tunnelteilen platziert. In jeder Tunnelröhre wird eine Nothaltebucht errichtet. Westlich der Schützenallee bis zum Landwehrreisel verläuft die B 3 auf dem vorhandenen Straßendamm. Die verbreiterte Fahrbahn wird bereichsweise auf einseitigen Dammerbreitungen errichtet, um nur auf einer Böschungseite in den Bewuchs eingreifen zu müssen.

Zur Aufwertung der Landschaft werden die Leineweberbrücke und die Leineweberbrücke mit vergrößerten Pfeilerabständen verlängert. Die Unterseiten beider Bauwerke liegen an der Freibordhöhe über dem höchsten Hochwasserstand analog zum Bestand, sodass die Dammhöhe unverändert bleibt. Auf der freien Strecke und auf den Brücken werden je Fahrtrichtung zwei Fahrstreifen und ein Seitenstreifen vorgesehen. In Trog- und Tunnelbereichen wird auf den Seitenstreifen verzichtet, um den Eingriff in benachbarte Grundstücke und anliegende Bausubstanz zu minimieren und damit die Baukosten zu senken.



Bauphasenkonzept

Der Neubau des Südschnellweges erfolgt in zwei wesentlichen Bauphasen. In der ersten Bauphase werden die Straßen und Bauwerke außerhalb der vorhandenen Verkehrswege und Bauwerke errichtet. Der Verkehrsfluss auf dem Südschnellweg kann hierbei in einer Verkehrsführung auf Teilen der vorhandenen Fahrbahn aufrechterhalten werden. Nach Abschluss der ersten Bauphase wird der Verkehr in einer 2+0-Verkehrsführung auf die in der ersten Bauphase fertig gestellten Streckenabschnitte umgelegt. In der folgenden 2. Bauphase werden zunächst die vorhandenen Straßen und Bauwerke zurückgebaut und in deren Lage die geplanten Bauwerke und Straßen errichtet. Alle Tunnel- und Rampenbauwerke werden innerhalb einer wasserdrichten Baugrubenumschließung aus vertikalen Baugrubenwänden und einer rückverankerten Unterwasserbetonsohle in grundwasserschonender Bauweise erstellt. Auch alle Baugrubenwände können außerhalb der Bestandsbauwerke hergestellt werden. Für beide Bauphasen werden jeweils getrennte Baugruben erstellt. Bei kreuzenden Straßen oder Gassen über diese Linienbaugruben werden Straßenüberführungen oder Gleichführbrücken vorgesehen, die auf den Verbauwänden aufgelagert werden. Die Verhuberstellung in diesen Bereichen sowie der Ein- und Rückbau von Behältern- oder Hilfsbrücken ist jeweils in verlängerten Wochenendsperrpausen möglich, sodass nur geringe Verkehrsbeeinträchtigungen entstehen.



Entwicklungspotenzial – ein neues Stadtquartier für Wohnen und Arbeiten

Isoliert

Auf dem Landstreifen zwischen dem Südschnellweg und dem Bahndamm liegt derzeit ein etwas überhöhtes Gewerbegebiet. Obwohl zwischen beliebten Vierteln gelegen und ideal in der Nähe von Hannover-City, Maschsee und einem großem Naturgebiet, wird es derzeit von großen Infrastrukturfächen geprägt. Diese Situation wird sich ändern, wenn der Südschnellweg von einem wunderschönen Park ersetzt wird und der neue S-Bahn-Bahnhof Waldhausen entstanden ist. Es steckt ein großes Entwicklungspotenzial in diesem Plan.

Return on investment

Die Kosten des Südschnellwegs teilweise unterirdisch zu bauen sind signifikant, aber die Investition wert: Die bestehende Nachbarschaft von Döhren wird eine gesünder und attraktiverer Ort zum Leben. Zwischen 1000 und 1500 Wohneinheiten könnten im Bereich des heutigen Gewerbegebietes entwickelt werden: Einführung neuer Steuerzahler und Verbraucher in die Stadt und zeitweise die Schaffung von Arbeitsplätzen.

Wohngebiet

Die Annahme dieses Plans ist es, in erster Linie eine flexible Menge an Büro und Geschäftsräume zu schaffen. Auf dem dreieckigen Grundstück zwischen Zeißstraße und Südschnellweg kann das vorhandene Gewerbegebäude durch ein neues multifunktionales Gebäude ersetzt werden, was auch dem Schallschutz der nördlich davon liegenden Wohnbebauung dient. Nachbarschaftseinrichtungen wie eine Kita, Geschäfte und öffentliche Funktionen werden im Bereich der Hildesheimer Straße angesiedelt sein wie auch neben dem S-Bahnhof.

Flexible Entwicklungsstrategie

Legend:

- Höherer Dichtungs-Bahnhof
- Geringere Dichte am Rand
- Klare Definition der Straßenfluchtlinien
- Exakte Ausrichtung der Straßen fluss

Flexibilität und Mehrbesitz

Der Streifen zwischen dem Südschnellweg und dem Bahnhof hat heute viele verschiedene Eigentümer. Daher ist es wahrscheinlich, dass das Gebiet nach und nach zu entwickeln ist, anstatt in großen Schritten. In diesem Fall ist eine flexible Entwicklungsstrategie besser geeignet als ein fester Masterplan. Um die Abhängigkeiten bei der Entwicklung zu reduzieren, wird die bestehende Straßenführung so weit wie möglich beibehalten. Die exakte Ausrichtung der neuen Straßen sollte flexibel bleiben. Eine Reihe von Grundregeln legen aber grundsätzliche Dinge wie Bauleichte, klare Definition der Straßenfassaden entlang Wilmerstraße, Hildesheimer Straße und Zeißstraße fest sowie die richtige Balance zwischen Einheitlichkeit- und Variation in der Architektur.

ÖPNV-orientierte Entwicklung (TOD)

Die Ausnutzung der Baufelder, respektive der Dichte, orientiert sich an der Nähe zum ÖPNV. Die Straßenbreiten und Gebäudehöhen orientieren sich an dem Gründerzeitviertel südlich der Wilmerstraße. In der Nähe der S-Bahn-Station und Straßenbahnhaltestelle ist die Bebauungsdichte höher mit Aufbauten auf einer Basis von einem Block mit vier Geschossen. Richtung Schützenallee im Westen und Abbestraße im Osten wird die Bebauungsdichte jeweils reduziert und die Struktur wird offener, um die vorhandenen Gebäude zu integrieren bzw. um einen nachvollziehbaren Umgang zu schaffen.

Erschließung und Strassenprofil

Zur Erschließung des Gebietes werden 3 Typen von „Straßen und Wegen“ eingesetzt: 1) Zubringerstraßen (Wilmerstraße/ Zeiß-Straße) mit getrennten Gehwegen und Stellplätzen, 2) Wohnstraßen mit ebenen Gehwegen und Stellplätzen (westlich von Hildesheimer), 3) Mischverkehrsflächen ohne Stellplätze (östlich von Hildesheimer). Die untergeordneten Wege werden immer als „Schlaufe“ angelegt damit kein „Durchgangsverkehr“ entsteht.

Ruhender Verkehr

Für Wohnungen werden Stellplätze innerhalb des Baufeldes realisiert oder in zentralisierten Stellplatzanlagen gebündelt um Carsharing zu fördern und Doppelnutzung von Stellplätzen mit Gewerbe möglich zu machen. Für den ruhenden Verkehr werden im Straßenraum nur Besucherstellplätze vorgesehen. Die öffentlichen Stellplätze befinden sich immer nur an einer Straßenseite um „PKW dominierte“ Straßen zu vermeiden.

Schallschutz/Verkehrslärm

Der Verkehrslärm, insbesondere durch die Schiene, erfordert den Einsatz von besonderen baukonstruktiven Lösungen wie z.B. schallgeschützten Fenstern. Andere Möglichkeiten liegen in Einheiten aus Wohn- und Arbeitsräumen, bei denen die Arbeitsräume auf der Seite zum Bahndamm angeordnet werden um eine ruhige Zone dahinter zu schaffen. Der Verkehrslärm des Südschnellwegs wird durch Schallschutzwände und Gebäude als Schallschutz reduziert.

Der öffentliche Raum

Mit dem großen neuen Park in der Wilmerstraße, kann der Rest der Straßen in dem neuen Wohnviertel kompakt und einfach in der Gestaltung bleiben. Die Anzahl der an Straßen parkenden Autos wird auf ein Minimum reduziert, um lebenswerte Straßen voller Bäume sicher zu stellen. Ein kompakter, kleiner Stadtplatz neben der zukünftigen S-Bahn-Station bildet den



neuen Nord-Eingang zu Döhren. Es wird vorgeschlagen in der Wilmerstraße und u.U. auch in dem neuen Stadtviertel Pflaster auf den Fahrbahnen zu verwenden, um den Wohn-Charakter zu unterstreichen.

Der neue Park an der Wilmerstraße verbindet das attraktive, sehr urbane Wohngebiet südlich mit dem neuen Stadtviertel im Norden. Geschwungene großzügige und leicht modellierte Grünbereiche, unter einem lichten Baumdach, bilden unterschiedliche Plätze und Nischen die den unterschiedlichen Nutzergruppen unterschiedliche Angebote machen. Durch Einfassungen in Sitzhöhe bieten sie Platz zum Sitzen und Liegen, die immer wieder Öffnungen nach Norden und Süden bilden, um die Verknüpfung der beiden Stadtviertel zu stärken. Die Nutzungsangebote orientieren sich an der Lage in der Stadt. Im Westen, in der Nähe zum Maschsee und Park, sind bisher ruhigere Rückzugsmöglichkeiten angedacht, zum in der Sonnenseite, Lesen und Ausruhen. In Richtung Osten, mit zunehmender Verdichtung bis zur Hildesheimerstraße kommen Angebote wie für Sport oder Spielplätze und auch z.B. Angebote für Scooter hinzu, um dem Anspruch an eine lebendige, moderne Stadt gerecht zu werden.

Gebäudetypologien und soziale Mischung

Die verschiedenen Größen der Baufelder als auch die unterschiedlichen Gebäudetypologien vom Reihenhäuser über den typischen Geschosswohnungsbau mit 2 und 3 Spinnern bis hin zu Hofhäusern und kleinen Solitären sorgen für ein lebendiges Viertel in dem jeder nach seinem Geschmack und seinen individuellen Bedürfnissen und Möglichkeiten eine Wohnung finden kann. Jedes Baufeld soll mit einem Mix aus Eigentumswohnungen und Mietwohnungen bebaut werden.

