Die multimodale Stadt

211777

Verkehre verfeinern.
Freiräume ranholen.
Bebauung weiterdenken.

Der Umbau des Südschnellwegs ist eine Chance von herausragender Qualität. Anstatt einer trennenden Fuge mit hoher infrastruktureller Bedeutung kann entlang des Schnellwegs eine durchgehende lebenswerte Stadt entstehen. **Eine Stadt, die mit all ihren Funktionen, Räumen und Atmosphären multimodal ausbalanciert ist.** Dazu gehört die Integration von Transiträumen genauso wie das Zusammendenken von Freiraum und Bebauung und eine programmatische Diversität, die Synergien ermöglicht und flexibel auf Veränderungen reagieren kann. Und das alles ohne den Kontakt zum gewachsenen Bestand - Bebauung UND Freiraum - zu verlieren.

Auf den folgenden drei Leitgedanken basiert der Entwurf:

VERKEHRE VERFEINERN.

Die an den Südschnellweg angrenzenden Stadtteile Ricklingen, Döhren und Waldhausen sind hervorragend an das übergeordnete Straßenverkehrsnetz angebunden. Gleichzeitig geht vom Südschnellweg neben den hohen Lärm- und Abgasemissionen räumlich eine stark trennende Wirkung aus, dazu kommt der hohe Flächenverbrauch. Es gilt also den Verkehrsfluss aufrecht zu erhalten, Barrierewirkungen und Lärm- und Abgasbelastungen abzubauen und innerstädtische Flächen zurück zu gewinnen.
Mit der vorgeschlagenen Lösung gelingt dies: Der gewählte Straßenquerschnitt in der Leinemasch minimiert durch den **Verzicht auf Standstreifen** die Eingriffe in den Landschaftsraum.
Die Willmerstraße wird zur querbaren **lebendigen Stadtstraße** mit hohen Wohn- und Aufenthaltsqualitäten durch die **Tunnellage des Südschnellweges** ab der Schützenstraße. Östlich der Hildesheimer Straße entsteht mit dem "Tunnelpark" ein wertvoller Freiraum für die angrenzenden Stadtgebiete und dringend erforderliche, neue Wohnbebauung.
Parallel zur Optimierung des Südschnellwegs werden **nachhaltige Fortbewegungsmöglichkeiten** stark aufgewertet: Ricklingen und Döhren/Waldhausen werden durch einen **Radschnellweg** und eine tangentiale Bustrasse (Bushaltestelle auf dem Südschnellweg) wesentlich besser miteinander verbunden. Die in Nord-Süd-Richtung verlaufende Hauptroute des Radverkehrs durch die Leinemasch wird zum Radschnellweg ausgebaut und mit dem in Ost-West-Richtung verlaufenden Radschnellweg verknüpft. Dadurch werden auch weitere Strecken mit dem Fahrrad attraktiv. Über die Radschnellwege und die **neue Bushaltestelle** an den Ricklinger Teichen wird auch eine sehr gute Anbindung des hannoverweit bedeutsamen Naherholungsgebietes Leinemasch geschaffen.
Die Querung des Flussraums zwischen Döhren und Ricklingen wird bequem und mit unterschiedlichen Verkehrsarten ermöglicht. Darüber hinaus wird das Fuß- und Radwegenetz durch **vielfältige neue Querungen** in der Leinemasch, im Bereich Willmerstraße und im Tunnelpark verfeinert.
Signalgesicherte **Querungsstellen** der Willmerstraße sind an der Schützenallee, der Landwehr-/Heuerstraße, der Cäcilienstraße und der Hildesheimer Str. vorgesehen. Weitere bauliche Querungshilfen gibt es in Höhe der Pagenstraße und Spartanerstraße. Wichtige Querungsstellen im Osten sind die Nord-Süd-Verbindungen Wiener Straße/ Helmstedter Straße und Hans-Eyl-Straße/Besselstraße.
MobilityHUBS am "Leineflutbrückenkopf" und "Döhrener Tor" verdichten die sich ergänzenden Verkehrsflüsse. In der "Leinemasch" treffen sich Fuß- und Radschnellwege mit ÖPNV und Badesteg. S-Bahn- und Stadtbahnhaltestellen, E-Car-Sharing, Fahrradstationen und Radschnellweg kumulieren am "Döhrener Tor".

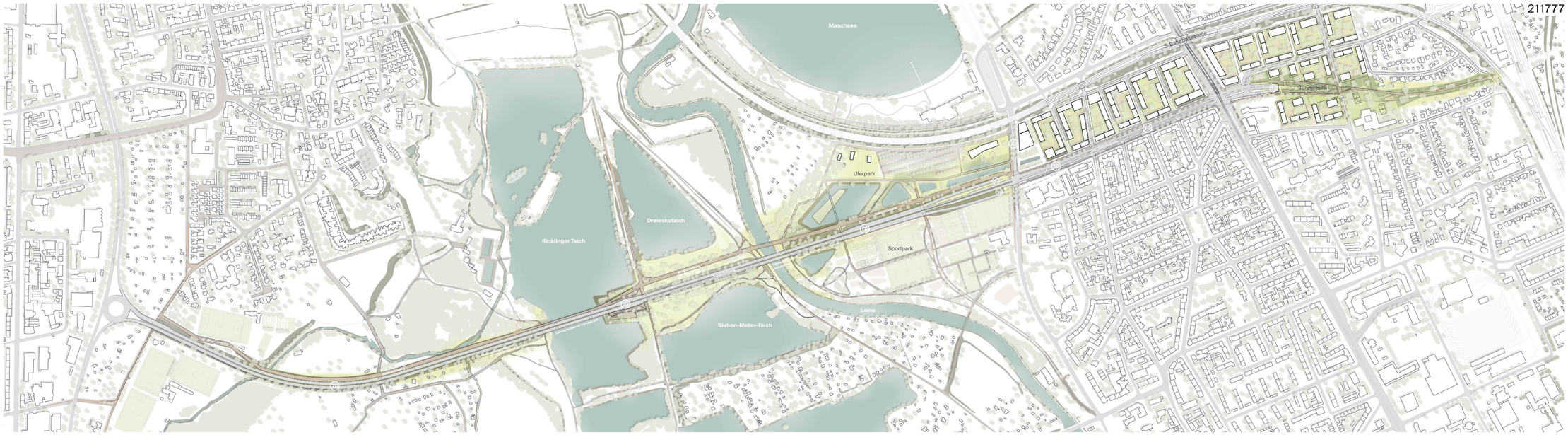
FREIRÄUME RANHOLEN.

Von der Wohnung oder dem Arbeitsplatz (un)mittelbar erreichbare Freiräume tragen stark zur Lebensqualität bei und somit zum Erfolg von Stadtteilen. Mit der Leinemasch liegt eines der hochwertigsten Naherholungsgebiete Hannovers mit wertvollen und erlebbaren Naturräumen vor der Haustür von Ricklingen und Döhren. Eine attraktive und schnelle Erreichbarkeit zu Fuß, mit dem Fahrrad oder dem ÖPNV ist momentan nicht ausreichend gewährleistet. Von Döhren aus gesehen schlägt der Entwurf eine **stärkere Ost-West Vernetzung** vor. Das Leineufer ist bereits heute ein attraktiver Raum, durch die bessere Anbindung und Aktivierung von Nutzungen entsteht ein hervorragender Park. Die Verbindungen **folgen den Linien der städtebaulichen Anlage**. Die **Sportanlagen** südlich des Schnellwegs werden hierfür in geringem Umfang neu geordnet. Für die Vereine ergeben sich neue Bekanntheit und Mitglieder, der Sport wird stärker in den Alltag und die alltäglichen Wegstrecken eingebettet.
Eine besondere Chance arbeitet der Entwurf für den Raum zwischen den Trassen des Schnellwegs und des Eisenbahndamms heraus. Die vorhandenen Funktionen Steilplatz und Kleingärten werden fortgeschrieben, zusätzlich entsteht ein von **Mulden und Gewässern** geprägter Freiraum, der die **Qualität der Leinemasch bis an die Schützenallee** heranträgt. Die für den Neubau der Straße notwendige Verbreiterung des Damms wird im gleichen Raum durch Schaffung neuer Retentionsräume ausgeglichen, der Fahrradschnellweg wird durch einen interessanten Raum geführt und Döhren rückt an die Leine.
Südlich der Leineflutbrücke entsteht ein kleinräumiger **attraktiver Freizeitort** genau dort, wo über eine Bushaltestelle neue Bedeutung und Erreichbarkeit erzeugt wird. So wird aufgegriffen, was im Bestand ablesbar ist, entlang des Schnellwegs werden die Ricklinger Teiche und die Leinemasch nutzbar. Aufgrund der hohen Schutzwürdigkeit werden **gebündelte Attraktoren** vorgesehen, die keine langen Wege in der Landschaft etablieren.
Des Weiteren wird die Versorgung mit vielfältig **nutzbarem wohnungsnahen Freiraum** in Döhren verbessert. Entlang der neuen Willmerstraße bilden die Baufelder **großzügige Gebäudevorzonen** und aktivierende Erdgeschossnutzungen aus, eine aktive Stadt mit guten Bewegungsräumen und Orten des Verweilens. Innerhalb der großen Höfe können zudem **gute und durchgrünte neue Wohnumfelder** entstehen. Der **"Tunnelpark"**, der östlich der Einmündung Zeißstraße auf dem Schnellwegtunnel entsteht dient als Treffpunkt der angrenzenden Quartiere und Ort der Erholung, sowie spielsportlichen Betätigung. Die Einbeziehung der technisch notwendigen Topographie ist eine Chance für einen **maßgeschneiderten und spezifischen Ort**. Ein sicherer Schulweg für die Realschule und eine Vernetzung der Wohnquartiere sind wichtige Nebeneffekte.

BEBAUUNG WEITERDENKEN.

Von dem ineffizient genutzten und gestalterisch mangelhaften Gewerbeband nördlich des Südschnellweges geht eine stark trennende Wirkung aus. Trotz der räumlichen Nähe wirkt Döhren weit entfernt vom Maschsee oder Waldhausen. Diese Distanz wird mit dem neuen Städtebau überwunden. Die vorhandenen **Stadtstrukturen** südlich des Schnellweges werden nach Norden zukünftigen Anforderungen entsprechend weiterentwickelt. Das betrifft die solitärartige Bebauung entlang der Schützenallee genauso wie die Blockrandbebauung an der Willmerstraße oder den aufgelockerten Siedlungsbau östlich der Hildesheimer Straße. Räumliche **Brüche und Grenzen werden überwunden** und Übergänge ausgebildet.
Städtebauliche Setzungen an den Kreuzungen Willmerstraße / Schützenallee und Willmerstraße / Hildesheimer Straße markieren wichtige Raumsequenzen und dienen der **Orientierung**. Hochpunkte im nördlichen Entwurfsgebiet reagieren auf die Präsenz des Bahndamms und schaffen visuelle Verknüpfungen in Richtung Innenstadt und Maschsee.
Programmatisch wird die im Entwurfsgebiet vorzufindende **Funktionsvielfalt** von Gewerbe, Einzelhandel, Dienstleistungen und Wohnen aufgenommen. Die bisher vorhandene strikte Funktionstrennung wird zugunsten einer lebhaften Urbanität im neuen Mischgebiet aufgelöst. Das bedeutet, dass die **robuste Stadtstruktur** vielfältige Nutzungen wie Wohnen, Dienstleistungen und Einzelhandel aufnehmen kann. In den Erdgeschossen entlang der Willmerstraße befinden sich kleinteilige Dienstleistungs- und Einzelhandelsprogramme. In den Geschossen darüber überwiegen Wohnen und Arbeiten. Entlang des Bahndamms und am "Döhrener Tor" hingegen wechselt das Nutzungsverhältnis zugunsten von **Nichtwohnnutzungen**. Befördert wird die Schaffung von Synergien durch programmatische Verschränkung durch die flexiblen Gebäudestrukturen und die hohe **bauliche Dichte**. Letztere zeugt von einem sparsamen Umgang mit der **Ressource Boden**.

Insgesamt werden mit den Maßnahmen die Verkehrsfunktionen des Südschnellwegs und seiner Anschlüsse gewahrt, der Fuß-, Rad- und öffentliche Verkehr vielfältig befördert, die Verkehrsfunktionen gut in die Straßen- und Landschaftsräume integriert, die Gestalt- und Aufenthaltsqualitäten deutlich erhöht, die Gebiete südlich und nördlich des Südschnellwegs und der Willmerstraße erheblich aufgewertet und die Zusammenhänge der städtischen Räume besser wahrnehmbar.



Südschnellweg, landschaftlicher Teil: Tempo 70 zum Lärmschutz und zur sinnvollen Abstufung zu angrenzenden Tempo 50-Abschnitten

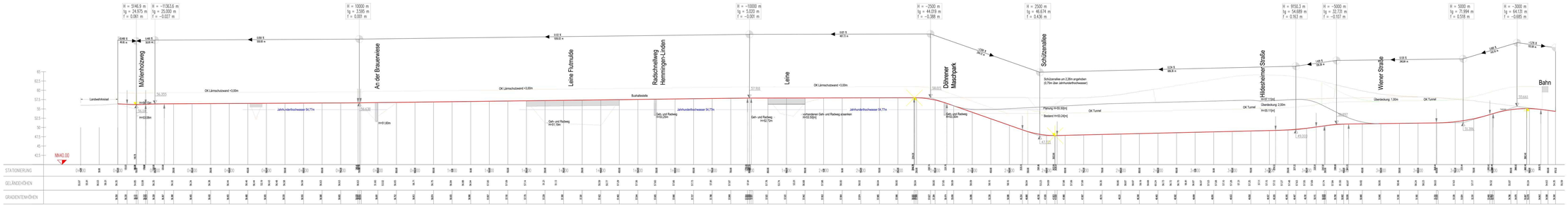
Südschnellweg, Bushaltestelle Ricklinger Teiche: Tempo 50 zum leichteren Einfädeln der Busse, zur besseren Aufenthaltsqualität und zum erhöhten Lärmschutz

Südschnellweg, Tunnel: Tempo 50 zur besseren Verkehrsqualität und Verkehrssicherheit (Verflechtungsvorgänge)

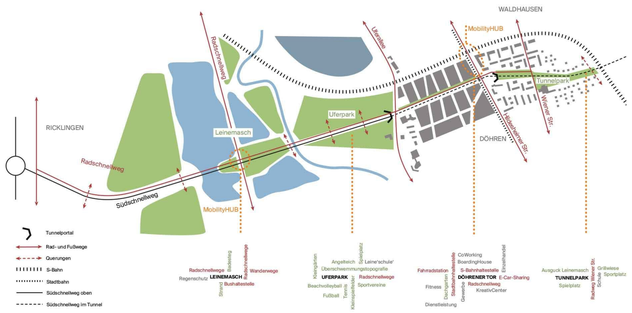
Schützenallee: Tempo 30 für eine erhöhte Qualität der Naherholung und zur Vermeidung von Verkehrszuwächsen (aufgrund Anschluss SSW)

Willmerstraße, zwischen Landwehrstr. u. Hildesheimer Str.: Tempo 30 zum Lärmschutz, für einen besseren und sicheren Verkehrsablauf (Fuß- u. Radquerungen, Ein- u. Ausparken) und für eine höhere Aufenthaltsqualität

Lageplan Gesamtstreckenverlauf. 1:2500



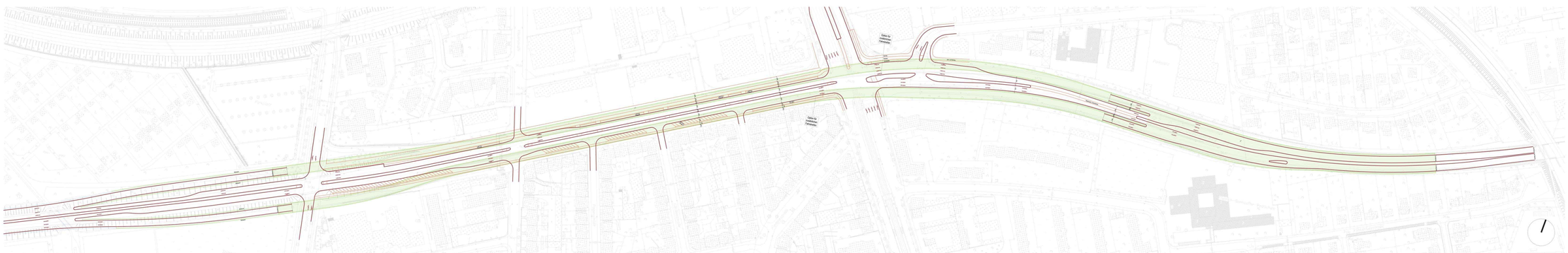
Längsschnitt. 1:2500 | 1:250



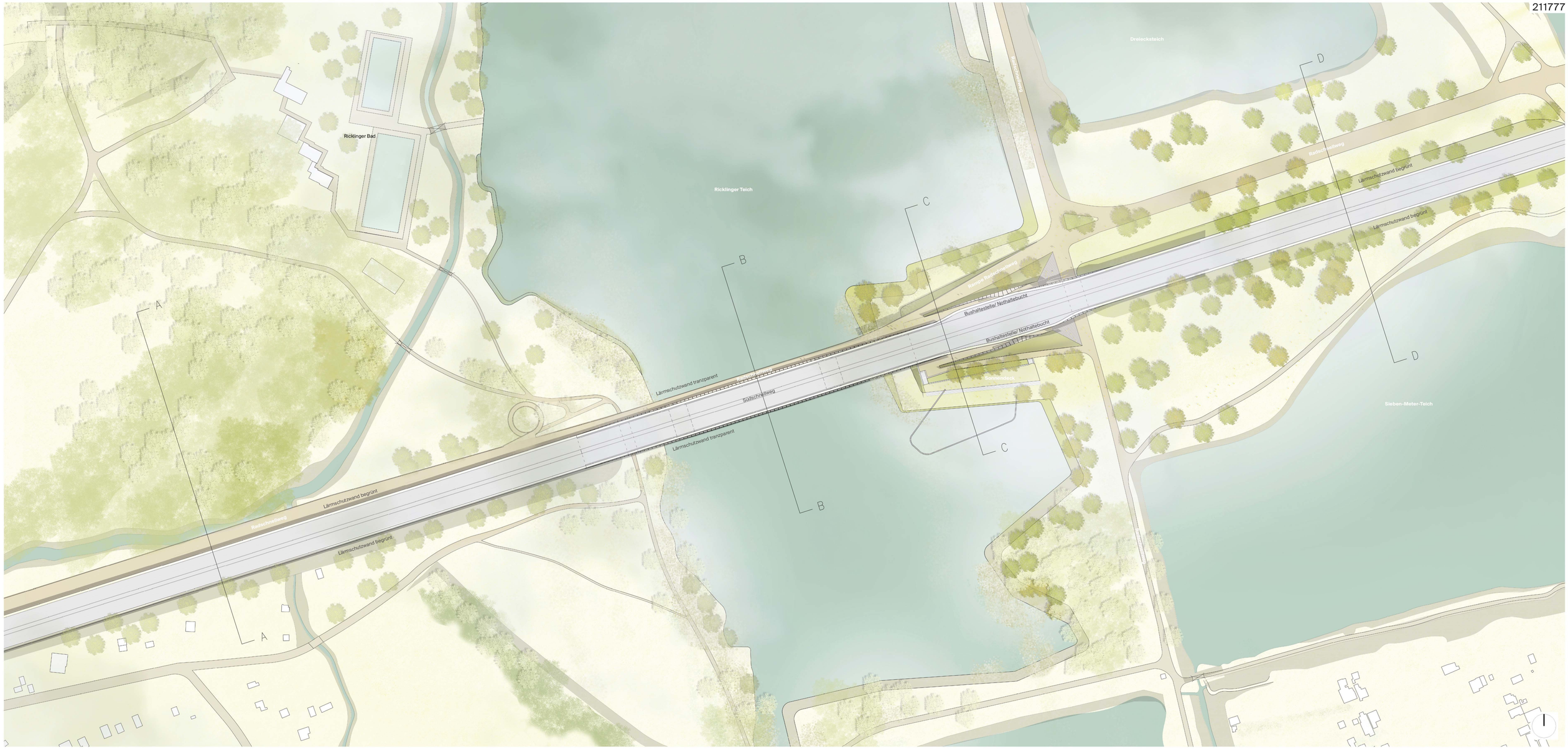
Projektübersicht. Verbindungen. Freiräume. Bebauung.

Leineflutbrücke. Stahlverbundbrücke. Sonnendeck. Bushaltestelle.

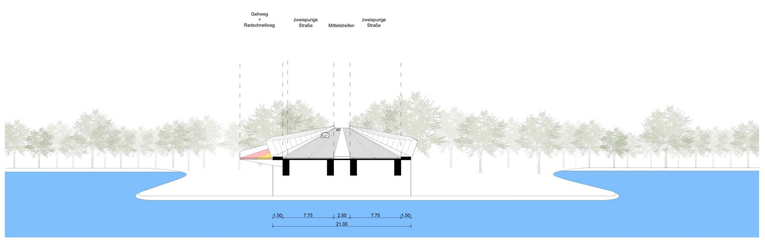
Leinebrücke. Stahlverbundbrücke. Stützenfrei am Ufer. Lärmschutz auf Brücken transparent - sonst begrünt.



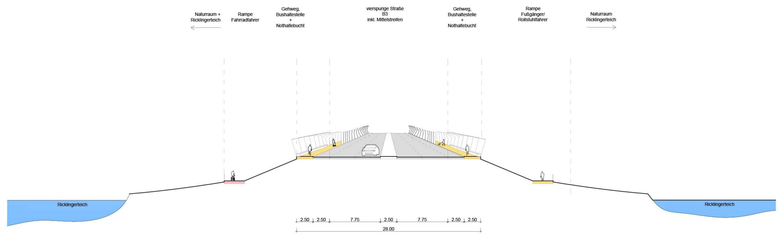
Überlagerung Entwurf | Bestand. Trassierung Tunnel-Südschnellweg + Willmerstraße. 1:1000



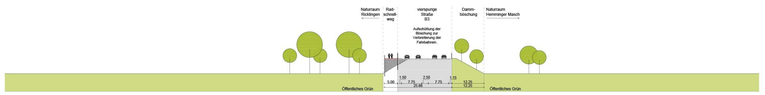
Vertiefungsbereich Leineflutbrücke, 1:500



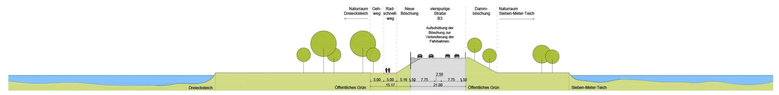
Schnitt BB. Leineflutbrücke 1:200



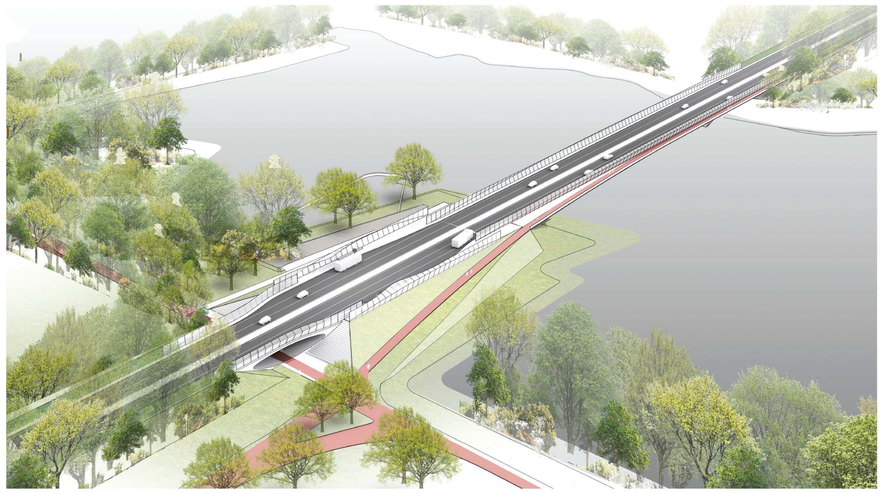
Schnitt CC. Brückenkopf 1:200



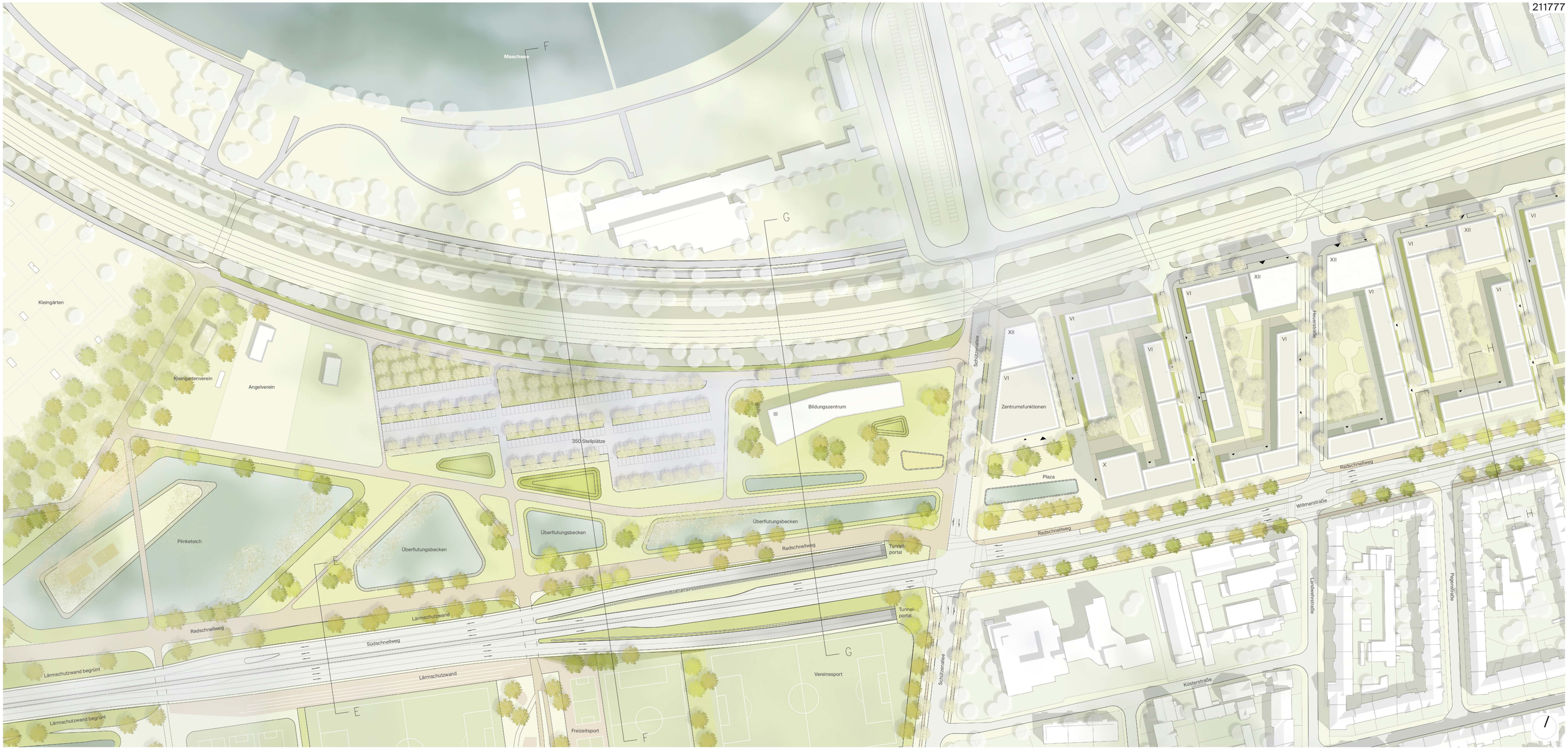
Schnitt AA. Führung des Radschnellwegs 1:500



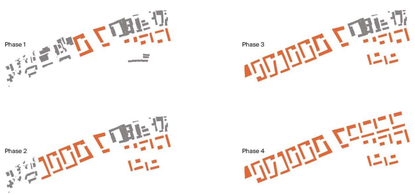
Schnitt DD. Landschaftsraum 1:500



Leineflutbrücke von Nord-Ost. Kreuzungspunkt Radschnellwege Herrmingen-Linden mit Ricklingen-Döhren. Bushaltestelle auf Dammbauwerk. Sonnenterrasse nach Süden.

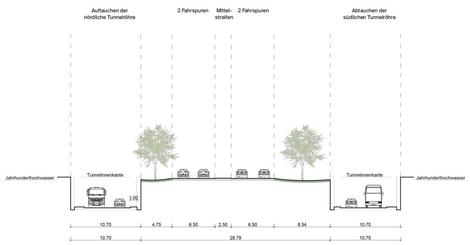


Vertiefungsbereich Schützenallee bis Bahnunterführung. 1:500

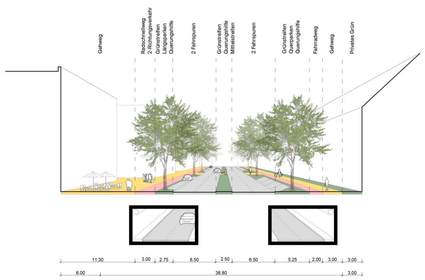


Phasierung. Städtebau

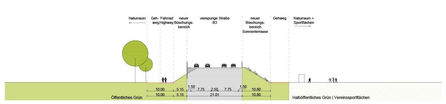
Nutzungsverteilung. Städtebau



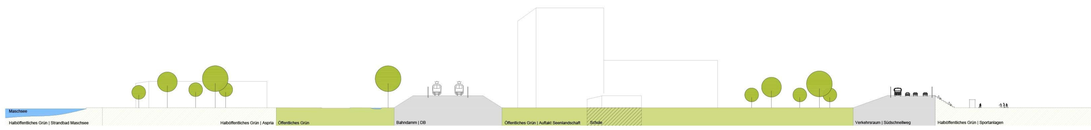
Schnitt GG. Anschluss Schützenallee 1:200



Schnitt HH. Willmerstraße 1:200

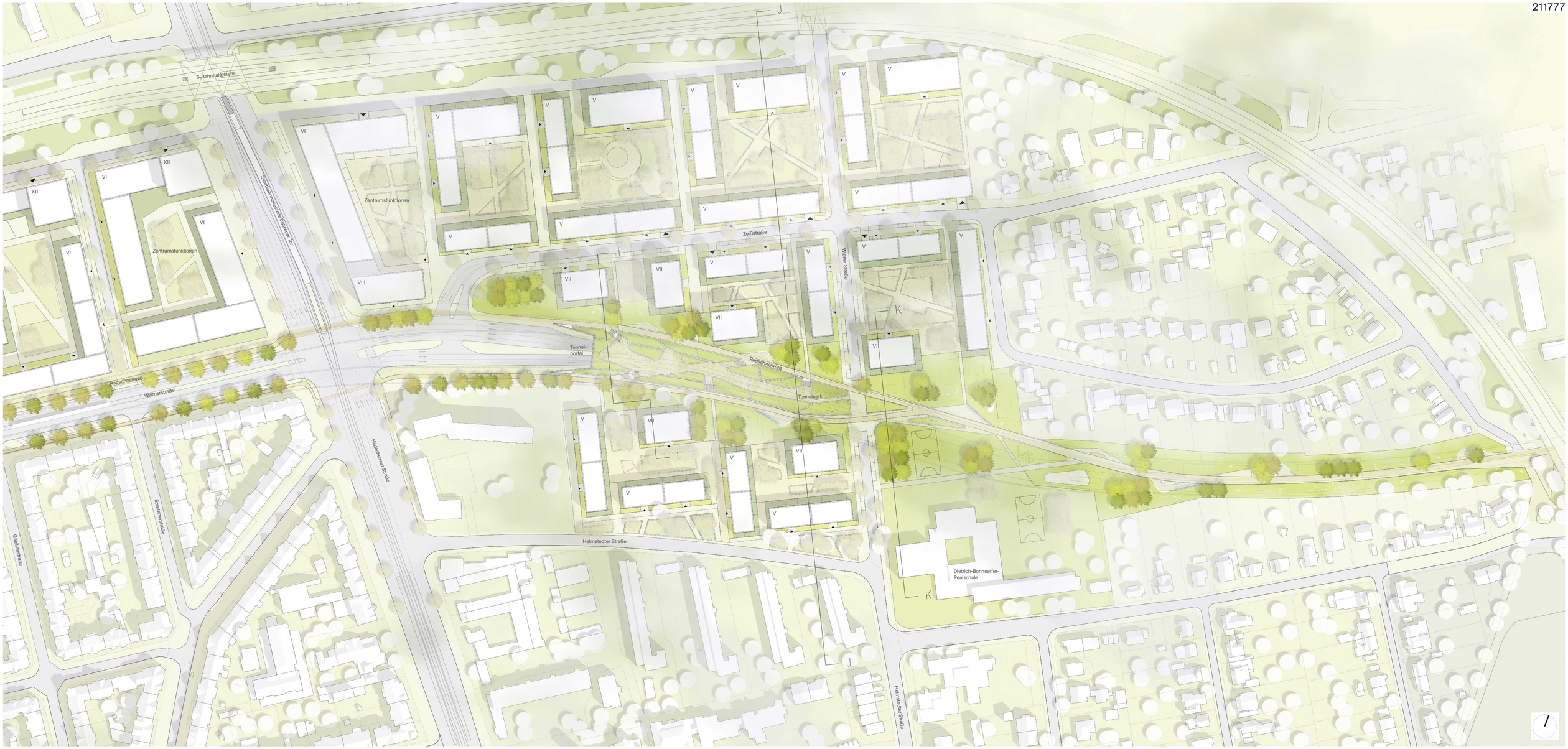


Schnitt EE. Landschaftsraum Sportanlagen 1:500

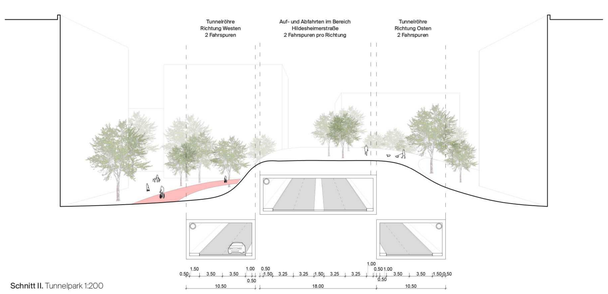


Schnitt FF. Landschaftsraum 1:500

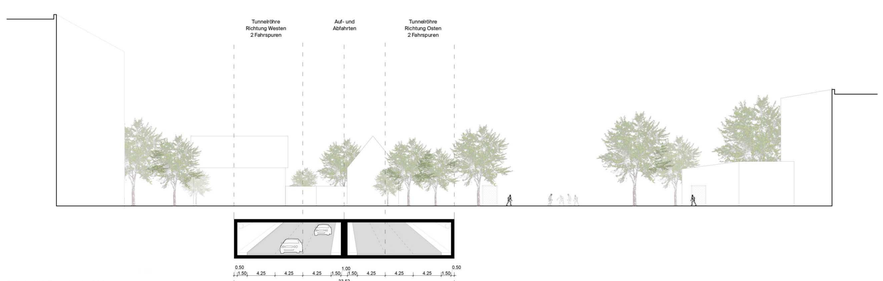
Blick von Süd-West. Uferpark, Tunnelportal West, Willmerstraße.



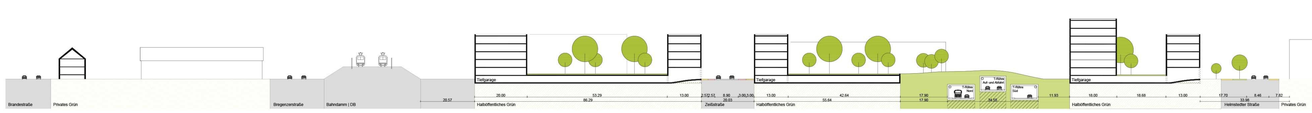
Vertiefungsbereich Schützenallee bis Bahnunterführung, 1:500



Schnitt II. Tunnelpark 1:200



Schnitt KK. Tunnelpark 1:200



Schnitt JJ. 1:500

Blick von Süd-West. Willmerstraße. Döhrener Tor. Tunnelpark.