

B3 | Ausbau Südschnellweg

Verkehrs-, stadt- und freiraumplanerischer Ideenwettbewerb

Dokumentation



Nichtoffener einphasiger
Ideenwettbewerb

Ausbau der B3 I Südschnellweg

Auslober

Niedersächsische Landesbehörde für
Straßenbau und Verkehr (NLStBV)
Zentraler Geschäftsbereich 3
Göttinger Chaussee 76 A

30453 Hannover

In Abstimmung mit
dem Bundesministerium für Verkehr und
digitale Infrastruktur (BMVI) und
dem Niedersächsischen Ministerium für

Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (MW)
sowie in Kooperation mit

der Landeshauptstadt Hannover (LHH)

Koordination

Machleidt GmbH
Städtebau I Stadtplanung
Mahlower Straße 23/24
12049 Berlin

mit Sroka Architekten

Titelbild:

1. Preis: DMSW Dahlhaus Müller Wehage
bbz landschaftsarchitekten
Perspektive

Hannover, Februar 2016

Einführung

Anlass und Ziel

Die Bundesstraßen B3, B6 und B65 verlaufen im Süden Hannovers als Südschnellweg vom Landwehrkreisel im Westen bis zum Seelhorster Kreuz im Osten und sind für den Großraum Hannover von großer verkehrlicher Bedeutung sowie wesentlicher Bestandteil der überregionalen Erschließung. Bei dem 3,8 km langen Streckenabschnitt des Südschnellweges zwischen Landwehrkreisel im Westen bis zur Unterführung der Bahntrasse der DB im Osten, der Gegenstand des Wettbewerbes ist, handelt es sich um eine 4-streifige Bundesstraße ohne Standstreifen, deren Regelquerschnitt den heutigen Anforderungen nicht mehr gerecht wird. Vier Brücken auf diesem Abschnitt weisen nur noch eine Restnutzungsdauer bis 2023 auf, so dass eine Erneuerung des gesamten Streckenabschnittes erforderlich wird. Mit dem Erfordernis der Erneuerung ergibt sich gleichzeitig die Chance, die derzeitige Trassierung zu überprüfen, ggf. Abschnitte in andere Höhenlagen zu verlegen und die Flächen einschließlich der angrenzenden Bereiche städtebaulich und freiraumplanerisch zu qualifizieren. Ziel ist die ästhetisch-funktionale Ausformulierung der Einzelaspekte zu einem Gesamtkonzept.

Der Südschnellweg führt im Planungsbereich durch sensible Bereiche wie die als Landschaftsschutzgebiet ausgewiesene Auenlandschaft der Leine und bedeutende Erholungsgebiete – hier liegt die Trasse zudem im gesetzlich festgelegten HQ-100-Gebiet – und innerstädtisches Gebiet mit unmittelbar angrenzenden Wohnhäusern und Gewerbebetrieben.

Mit dem Ideenwettbewerb wollte sich die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr Möglichkeiten aufzeigen lassen, wie der Südschnellweg für die zu erwartende Verkehrsbelastung bedarfsgerecht, aber auch landschafts- und stadtverträglich ausgebaut und wie urbane Räume zurück gewonnen, Barrieren in der Stadtstruktur überwunden, Quartiere auf städtischer Ebene besser vernetzt und die Lebensqualität in den angrenzenden Wohnquartieren mit Bezug zu den nahe gelegenen Erholungsgebieten gesteigert werden können.



Leineflutbrücke



*Dreiecksteich
(Quelle: hannover-park.de)*



*Willmerstraße Richtung
Osten*



*Kreuzung
Hildesheimer Straße*

Wettbewerbsverfahren

Die Auslobung erfolgte als nichtoffener einphasiger Ideenwettbewerb für Verkehrsplaner, Stadtplaner/Architekten und Landschaftsarchitekten nach den Richtlinien für Planungswettbewerbe (RPW 2013). Das Verfahren wurde mit 15 Teilnehmerinnen und Teilnehmern durchgeführt, von denen vier durch den Auslober gesetzt und elf in einem vorgeschalteten europaweiten Bewerbungsverfahren ausgewählt wurden. 14 Teilnehmer haben eine Wettbewerbsarbeit abgegeben.

Wettbewerbsgebiet

Das Wettbewerbsgebiet umfasst einen 3,8 Kilometer langen Streckenabschnitt des Südschnellwegs in den Stadtteilen Ricklingen und Döhren. Vom Landwehrkreisel Richtung Osten führt der Südschnellweg in Dammlage zunächst durch ein Gebiet mit Kleingärten, Sport- und Grünflächen. Im mittleren Abschnitt er durch die als Landschaftsschutzgebiet ausgewiesene Auenlandschaft der Leine sowie stadtwweit bedeutende Erholungsgebiete wie die Ricklinger Kiesteiche. Er überquert zunächst die Leineflutmulde und anschließend die Leine. Im weiteren Verlauf Richtung Osten grenzen im Norden Kleingartenanlagen und im Süden Sportanlagen an den Südschnellweg.

Im östlichen Abschnitt verläuft der Südschnellweg durch bebautes Gebiet im Stadtteil Döhren. Nach Überquerung der zweispurigen Schützenallee verläuft er zunächst als Hochstraße und

anschließend als Brücke über die Hildesheimer Straße, die als vierspurig ausgebaute Hauptverkehrsstraße Teil des übergeordneten Verkehrsnetzes ist. Aufgrund des schlechten Bauwerkszustands wird der Verkehr auf der Brücke seit Juni 2013 einstreifig je Fahrtrichtung geführt und ist die Brücke für genehmigungspflichtige Schwertransporte gesperrt. Auf städtischer Ebene verläuft beiderseits parallel zum Südschnellweg die Willmerstraße. Von dieser gelangt man im Osten kurz vor der Bahnüberführung und im Westen kurz vor der Schützenallee auf den Südschnellweg bzw. fährt von ihm ab.

Aufgabe

Gegenstand des Wettbewerbes war der Ausbau des Südschnellweges im Abschnitt zwischen Landwehrkreisel im Westen und der Eisenbahnüberführung im Osten. Die Grenzen des Plangebietes bildeten im Westen der äußere Rand der Kreisfahrbahn des Landwehrkreisels und im Osten das Brückenbauwerk der Bahn. Der Landwehrkreisel und die Eisenbahnüberführung der DB waren selbst nicht Gegenstand der Wettbewerbsaufgabe. Der Ausbau sollte sich an der bestehenden Trasse orientieren. Hinsichtlich der Breite und Ausbaurichtung des Querschnitts (nach Norden oder Süden) und der Höhenlage der Straße wurden seitens des Auslobers keine einschränkenden Vorgaben gemacht.

Im Bereich zwischen Schützenallee und Hildesheimer Straße war jedoch eine Beanspruchung von Flächen südlich der Willmerstraße ausgeschlossen. Generell sollten Eingriffe in den Be-

Wettbewerbsgebiet



stand auf der gesamten Strecke so gering wie möglich gehalten werden. Von den Teilnehmerinnen und Teilnehmern wurden Vorschläge für eine geeignete Trassenführung und bauliche Ausgestaltung des Südschnellweges erwartet, die sowohl den verkehrlichen Ansprüchen als auch Umweltbelangen, den Anforderungen an gesunde Wohn- und Lebensbedingungen, der Wirtschaftlichkeit und den Kriterien der Nachhaltigkeit Rechnung tragen.

Neben den Konzepten für den zukünftigen Ausbau des Südschnellweges einschließlich der Anbindung des untergeordneten Straßennetzes wurden Konzepte erwartet, in welchen Bauphasen gebaut und wie die Verkehre des Südschnellwegs und der Anschlüsse an das städtische Netz während der Bauzeit aufrecht erhalten werden können.

Ablauf

Europaweite Bekanntmachung	16.07.2015
Bewerbungsfrist	28.08.2015
Auswahl der Teilnehmer	03.09.2015
Ausgabe der Unterlagen	05.10.2015
Rückfragen bis	16.10.2015
Rückfragenkolloquium	27.10.2015
Abgabe der Arbeiten	16.12.2015
Preisgericht	10.02.2016
Ausstellung	23.02. bis 18.03.2016

Preisgericht

Fachpreisgericht

- » Prof. Dr. Carl-Alexander Graubner, Lehrstuhl für Massivbau an der TU Darmstadt
- » Prof. Dr. Christian Lippold, Lehrstuhl für Gestaltung von Straßenverkehrsanlagen, TU Dresden
- » Prof. Irene Lohaus, Lehrstuhl für Landschaftsbau TU Dresden
- » Dr. Antje Matern, Lehrstuhl für Regionalplanung BTU Cottbus

- » Gisela Stete, Verkehrsplanerin, Darmstadt
- » Prof. Dr. Hartmut Topp, Verkehrsplaner, Kaiserslautern (Vorsitz)
- » Prof. Dr. Kunibert Wachten, Lehrstuhl für Städtebau und Landesplanung RWTH Aachen
- » Tilman Latz, Landschaftsarchitekt, Architekt und Stadtplaner, Kranzberg (Stellvertreter)

Sachpreisgericht

- » Gerhard Rühmkorf, BMVI, Unterabteilungsleiter Straßenbau
- » Dr. Christoph Wilk, MW, Abteilungsleiter Verkehr
- » Uwe Bodemann, LHH, Stadtbaurat
- » Günther Henkenberens, NLStBV, Präsident
- » Ewald Nagel, SPD-Ratsfraktion, baupolitischer Sprecher
- » Michael Dette, Fraktion Bündnis90/Die Grünen, baupolitischer Sprecher
- » Andreas Bode, LHH, Leiter Fachbereich Tiefbau (Stellvertreter)
- » Claudia Meier, stellvertretende Bezirksbürgermeisterin Döhren-Wülfel (Stellvertreterin)
- » Andreas Markurth, Bezirksbürgermeister Ricklingen (Stellvertreter)

Sachverständige

- » Hinrike Böhm, NLStBV, Planung Bundesfernstraßen
- » Günter Dehmel, NLStBV, Bauwerksgestaltung
- » Bernd Ebeling, LHH, Fachbereich Tiefbau
- » Dr. Jens Hanel, NLStBV, Ingenieurbauwerke
- » Dr. Ulrich Kasting, NLStBV, Straßen in Wasserschutzgebieten
- » Stephan Köhler, NLStBV, Immissionsschutz
- » Norbert Kuczma, LHH, Umwelt und Stadtgrün
- » Wolfgang Metz, NLStBV, Verkehr
- » Heiko Rothschuh, NLStBV, Straßenentwurf
- » Dr. Hans-Heiner Schlesier, LHH, Stadtplanung
- » Sebastian Tacke, NLStBV, Bauablauf und Wirtschaftlichkeit



- » Wilfried Schnack, Institut für Geotechnik, Hannover
- » Martin Vey, infra Infrastrukturgesellschaft Region Hannover GmbH
- » Michaela Walter, NLStBV, Landschaftsplanung

Gäste

- » Andreas Rauterberg, Architektenkammer Niedersachsen
- » Karin Schwentek, Ingenieurkammer Niedersachsen
- » Antje Kellner, Bezirksbürgermeisterin Döhren-Wülfel
- » Nicole Jaschinski, Schüßler-Plan Ingenieurgesellschaft mbH
- » Ilka Schneider, Teilnehmerin des Planungsdialogs Südschnellweg
- » Oswald Dabergotz, Teilnehmer des Planungsdialogs Südschnellweg



Vorprüfung

- » Stefanie Kirchner (Koordination)
- » Daniel Klette
- » Steffen Wörsdörfer



Sitzungen des Preisgerichts

Das Preisgericht tagte am 10.02.2016 unter dem Vorsitz von Prof. Dr. Hartmut Topp. Die Bewertung der Arbeiten bezog sich vor allem auf

- » funktionale Qualitäten, insb. Leistungsfähigkeit und verkehrliche Anbindung des Südschnellweges, Plausibilität des Bauablaufs
- » die freiräumlichen Qualitäten, insb. Weiterentwicklung des Landschaftsraums und Wahrung der Schutzanforderungen im Landschaftsschutzgebiet
- » städtebauliche Qualitäten, insb. Eingriffe in den baulichen Bestand und perspektivischen bauliche Entwicklungsmöglichkeiten



Entscheidung

Nach zwei/drei Wertungsrundgängen und schriftlicher Beurteilung der Engeren Wahl hat da Preisgericht einstimmig beschlossen, Das Preisgericht hat der Ausloberin einstimmig empfohlen, die mit dem 1. Preis ausgezeichnete Arbeit der weiteren Bearbeitung zugrunde zu legen.

Ausstellung

Die Wettbewerbsarbeiten werden vom 23. bis 25. Februar im Freizeithaus Döhren, An der Wollebahn 1, 30519 Hannover und anschließend bis 18. März 2016 in der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Göttinger Chaussee 76A, 30453 Hannover öffentlich ausgestellt.

Ergebnis

Ein 1. Preis

1002
BPR Dipl. Ing. Bernd F. Kühne & Partner mbB (Hannover); Schneider + Schumacher StädtebauProjekte GmbH & Co. KG (Frankfurt a. M.); lad+ landschaftsarchitektur diekmann (Hannover); Fachberater: grbv Ingenieure im Bauwesen GmbH & Co. KG (Hannover)

Ein 1. Preis

1006
Hoffmann Leichter Ingenieurgesellschaft mbH (Berlin); Stadt Land Fluss, Büro für Städtebau und Stadtplanung (Berlin); Franz Reschke Landschaftsarchitektur (Berlin)

2. Preis

1012
Gertz Gutsche Rümenapp – Stadtentwicklung und Mobilität GbR (Hamburg); yellow z urbanism architecture (Berlin); bgmr Landschaftsarchitekten GmbH (Berlin); Fachberater: ifb frohloff staffa kühl ecker Tragwerksplanung (Berlin)

Engere Wahl

1014
TRANSVER GmbH (München); COBE Berlin GmbH (Berlin); Alexandre Mellier MAN MADE LAND (Berlin); Fachberater: osd GmbH & Co. KG (Frankfurt a. M.)

2. Rundgang

1001
Durth Roos Consulting GmbH (München); Brune Architekten (München); Terrabiota Landschaftsarchitekten und Stadtplaner GmbH (Starnberg); Fachberater: SSF Ingenieure AG (München)

1007
VKT GmbH Verkehrsplanung Köhler und Taubmann GmbH (Frankfurt a. M.); De Zwarte Hond GmbH (Köln); WES GmbH Landschaftsarchitektur mit H. H. Wehberg-Krafft (Berlin); Fachberater: Grontmij GmbH (Hannover)

1008
ARGUS Stadt- und Verkehrsplanung (Hamburg); TeleinternetcafeArchitektur und Urbanismus (Berlin); TH Treibhaus Landschaftsarchitektur/ Urbane Landschaften (Hamburg); Fachberater: Lärmkontor (Hamburg)

1009
SHP Ingenieure (Hannover); SCHULITZ Architekten GmbH (Braunschweig); nsp christoph schonhoff landschaftsarchitekten stadtplaner (Hannover); Fachberater: Drewes + Speth – Beratende Ingenieure im Bauwesen (Hannover)

1010
EIBS Entwurfs- und Ingenieurbüro Straßenwesen GmbH (Dresden); reicher haase assoziierte gmbH (Dortmund); Planergruppe GmbH Oberhausen (Oberhausen)

1011
R+T Ingenieure für Verkehrsplanung (Darmstadt); CITYFÖRSTER architecture + urbanism (Hannover); urbane gestalt johannes böttger landschaftsarchitekten (Köln); Fachberater: Dipl. Ing. Helmut Hesse Bauwirtschaftliche Ingenieure (Hannover)

1013

VIC Planen und Beraten GmbH (Potsdam); Kolb Ripke Architekten Planungsgesellschaft mbH (Berlin); geskes.hack Landschaftsarchitekten GmbH (Berlin)

1. Rundgang

1003

PGT Umwelt und Verkehr GmbH (Hannover); ELBBERG Stadt-Planung-Gestaltung Kruse-Schnetter-Rathje GbR (Hamburg) mit Agirbas Eittorf Friends architecture, urban planning (Hannover); Freiraumplanung Ostermeyer + Partner mbB Landschaftsarchitekten (Langenhagen); Fachberater: Dr. Ing. Peter A. Kugler und Franke GmbH (Leipzig)

1004

Büro StadtVerkehr (Hilden); orange edge (Hamburg); Planungsbüro DTP Landschaftsarchitekten GmbH (Essen) Fachberater: schlaich bergemann partner, sbp GmbH (Berlin)

1005

MIC Mobility in cahin (Milano); KH Studio & Tamandua (Paris); OLM Office of landscape morphology (Paris); Fachberater: SETZPFANDT Beratende Ingenieure GmbH & Co. KG (Weimar)

Ein 1. Preis

Verkehrsplanung

BPR Dipl. Ing. Bernd F. Kühne & Partner mbB, Hannover

Städtebau

Schneider + Schumacher StädteBauProjekte GmbH & Co. KG,
Frankfurt a. M.

Freiraumplanung

lad+ landschaftsarchitektur diekmann, Hannover

Beratung

grbv Ingenieure im Bauwesen GmbH & Co. KG, Hannover

Verfasser/in: Bernd Kühne

Mitarbeit: Michael Graupner, Michael Bartsch

Verfasser/in: Prof. Michael Schumacher

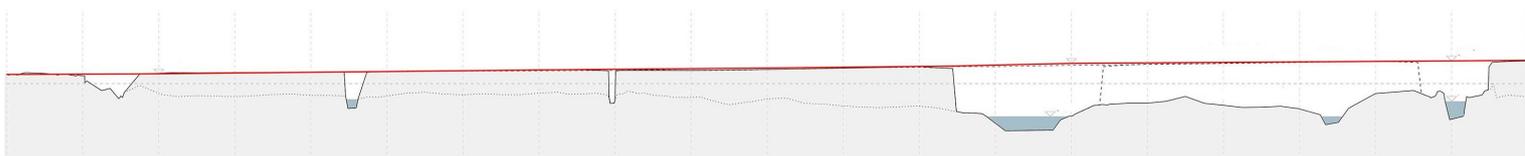
Mitarbeit: Joachim Wendt, Gordan Dubokovic, Alejandro Sanchez

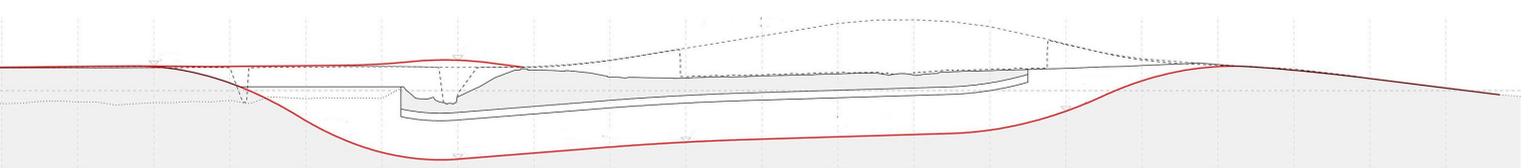
Verfasser/in: Martin Diekmann

Mitarbeit: Gregor Schütze, Maren Leyendecker, Florian Depenbrock, Stefanie Rötmeier

Auszug aus dem Erläuterungsbericht

„(Der) Verzicht auf den in der Mitte der Flutmulde befindlichen Straßendammb ermöglicht es, den Zusammenhang der sensiblen Landschaftsbereiche ... erlebbar zu gestalten. ... Die Verlegung des Durchgangsverkehrs in den Tunnel ermöglicht es, die Willmerstraße ... in eine mit Leben erfüllte Stadtstraße zu verwandeln. Die Neugestaltung des öffentlichen Raumes ... wird ... zum Katalysator für ein neues Stück Stadt ...“





Beurteilung des Preisgerichts

Die Funktionsqualität in Bezug auf die Qualität des Verkehrsablaufs ist mit der gewählten Brückenlösung im landschaftlichen Bereich und Tunnellösung im bebauten Bereich mit dem Regelquerschnitt von 25 m in vollem Umfang gegeben. Die verkehrlichen und betrieblichen Anforderungen sind erfüllt, bemerkenswert ist die ruhige Gradienten, die sich auch positiv auf das Landschaftsbild auswirkt.

Die Verknüpfung mit dem nachgeordneten Netz ist nur an der Hildesheimer Straße und zwischen Schützenallee und Heuerstraße gewährleistet und sachgerecht und funktional hergestellt. Auf eine Anbindung an die Schützenallee wird durch Zuhilfenahme zweier Brückenwerke verzichtet, die jedoch wirtschaftlich und stadtgestalterisch fragwürdig sind. Die Willmerstraße wird entsprechend als vierstreifige Stadtstraße entwickelt, bleibt jedoch mit den zusätzlich geführten Anliegerstraßen trotz Tunnellösung ein verkehrsdezentrierter Raum.

Die nördliche Stadtteilerweiterung stellt eine harmonische Fortsetzung des gründerzeitlichen Quartiers dar und bietet auch durch die internen Quartiersplätze hohe nachbarschaftliche Qualitäten. Östlich der Hildesheimer Straße ist jedoch keine stadträumliche Aufwertung erkennbar.

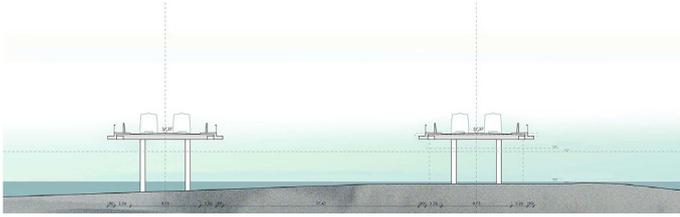
Die Baubarkeit des Tunnels im bestehenden Straßenraum ist durch schrittweise Herstellung der Tunnelröhren und die entsprechenden Verkehrsumlegungen belegt und realistisch.

Das großzügige Brückenbauwerk trägt zu ökologischer Vernetzung und Verbesserung der Wegeverbindungen und wird als Beitrag zur Aufwertung des Landschaftsbildes gewürdigt. Ob jedoch die Aufweitung der Richtungsfahrbahnen einen ökologischen Mehrwert darstellt ist mit Blick auf den erhöhten Gesamtflächenverbrauch zweifelhaft. Das vorhandene Wegenetz wird insbesondere in Nord-Süd-Richtung gestärkt und die Anbindung an Döhren und Ricklingen verbessert.

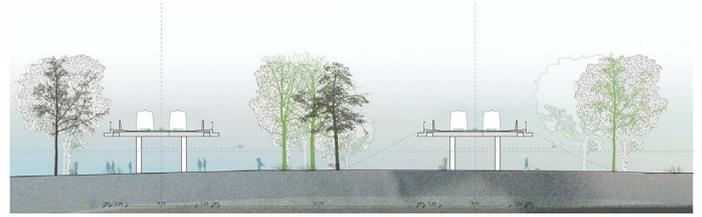
Insgesamt handelt es sich um eine überlegte und ausgereifte Arbeit, die jedoch in Döhren eine Betonung der Verkehrswirksamkeit zu Lasten der städtebaulichen Qualitäten zeigt.

Ricklinger Kiesteiche

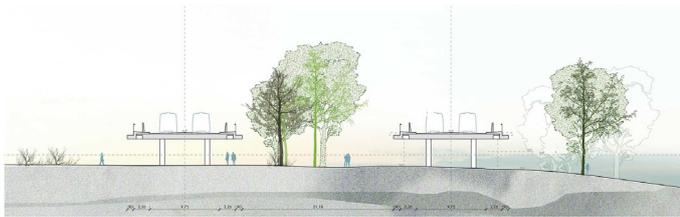




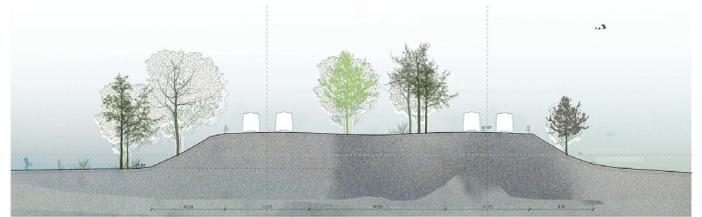
Querschnitt Leineflut



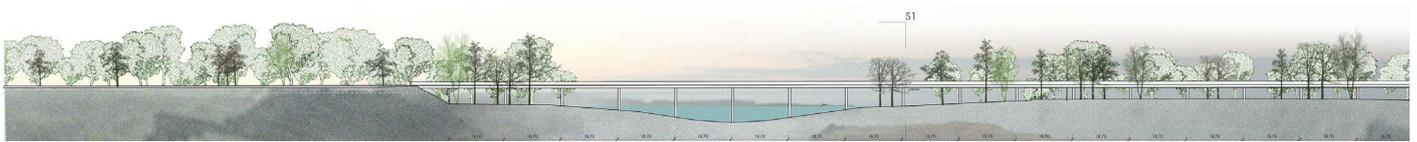
Querschnitt zwischen Leineflut und Leine



Querschnitt Leine



Querschnitt östlich Leine



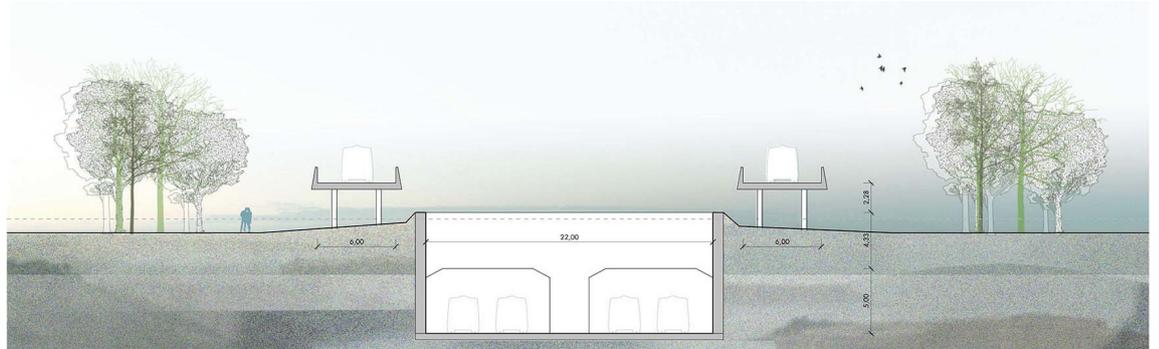
Längsschnitt



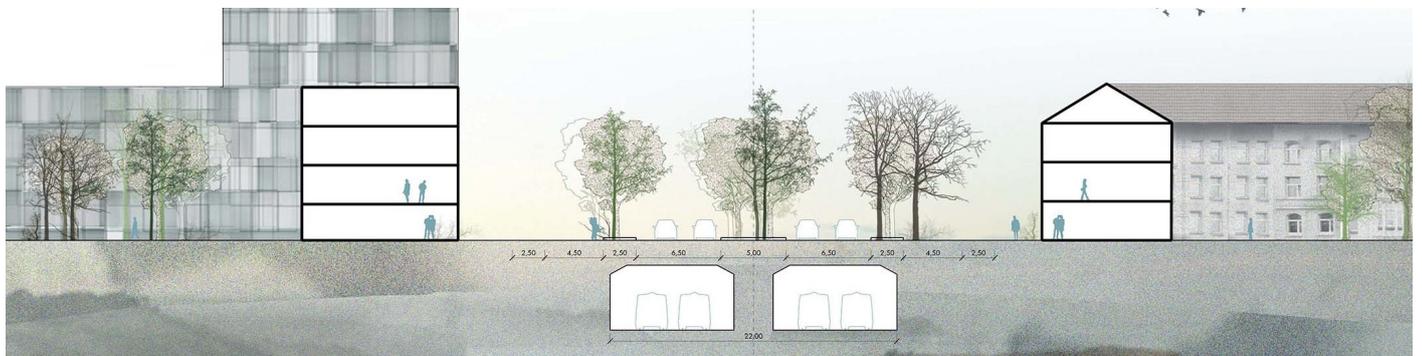


Willmerstraße





Querschnitt westlich Schützenallee



Querschnitt Willmerstraße



Ein 1. Preis

Verkehrsplanung

Hoffmann Leichter Ingenieurgesellschaft mbH, Berlin

Städtebau

Stadt Land Fluss, Büro für Städtebau und Stadtplanung, Berlin

Freiraumplanung

Franz Reschke Landschaftsarchitektur, Berlin

Beratung

Verfasser/in: Matthias Richter

Mitarbeit: Francesco Ladu, Michael Palzkill

Verfasser/in: J. Miller Stevens

Mitarbeit: Maria Feil, Georg Börsch-Supan, Norman Kaltschmidt

Verfasser/in: Franz Reschke

Mitarbeit: Malzahn, Janina Gäckler, Frederik Springer, Gerda Berger

Auszug aus dem Erläuterungsbericht

„Die eigenständigen Charaktere der Ricklinger Teichlandschaft und des Döhrener Quartiers bilden den Ausgangspunkt für eine differenzierte Strategie zum Umgang mit dem Südschnellweg. (Im) Landschaftsraum: Reduktion der Eingriffe ..., Durchlässigkeit ..., punktuelle Interventionen ... (Im) Stadtraum: Verbindung statt Trennung ..., urbane Potentiale nutzen ..., lebendige Nachbarschaft“



Beurteilung des Preisgerichts

Über die gesamte Länge des Neubaus des Südschnellweges zeigt die Arbeit unter verkehrlichen, landschaftlichen und städtebaulichen Gesichtspunkten ein sehr schlüssiges Konzept. Vor allem formuliert sie ein überzeugendes Bild der zukünftigen Entwicklungsmöglichkeiten der bislang lädierten Stadträume entlang der Hochstraße in Döhren. Überdies macht die Arbeit prägnant deutlich, dass ein neues Verkehrsbauwerk Funktionalität und stadträumlichen Gewinn in Einklang bringen kann. In den Landschaftsraum fügt sich der Neubau behutsam ein. Dort, wo heute die Straße in Dammlage verläuft, bleibt sie es auch zukünftig. Über die Leineflut und die Leine werden zurückhaltend gestaltete, neue Brücken gebaut. Die Eingriffe in den Landschaftsraum sind weitgehend minimiert. Damit wird den Anforderungen des Landschafts- und des Hochwasserschutzes in einem hohen Maß Rechnung getragen.

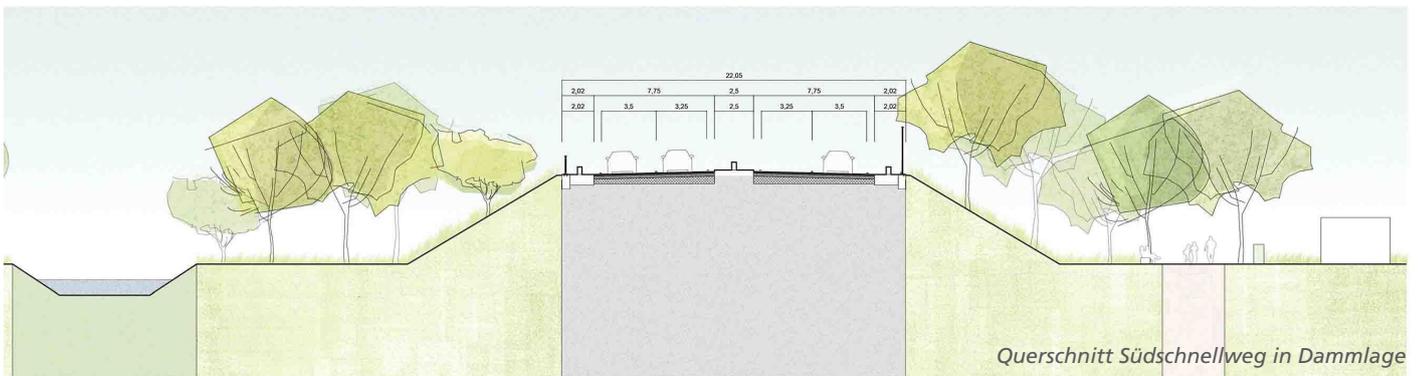
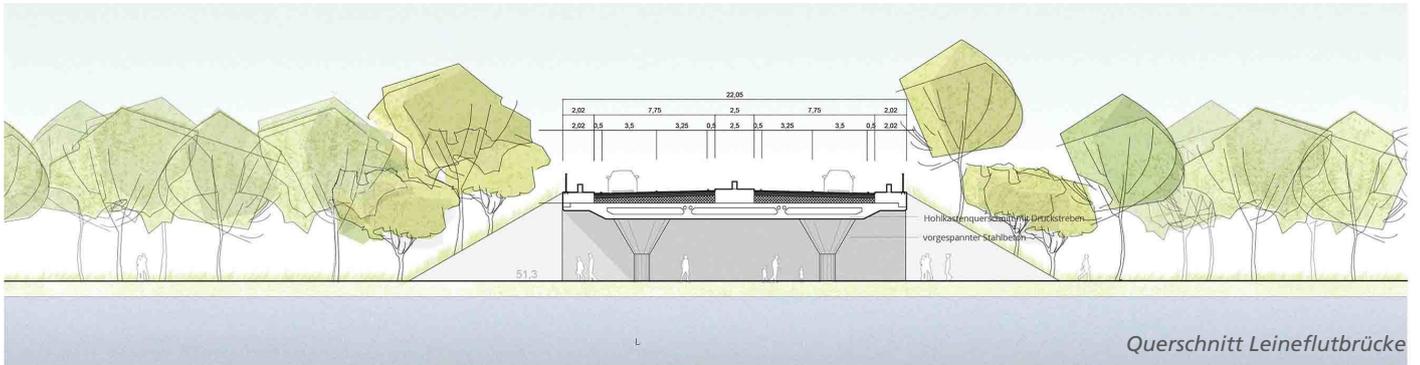
Der Verlauf der Willmerstraße wird bis östlich der Wienerstraße untertunnelt. Damit ergibt sich die stadträumliche Chance, einen angemessen breiten, städtischen Grünraum zu gestalten, der über die Hildesheimer Straße hinaus bis zur Wiener Straße geführt wird, sich im östlichen Abschnitt parkartig aufweitet und an der neu nord-süd-verknüpften Wiener Straße mit dem arrondierten Schularreal der Dietrich-Bonhoeffer-Schule einen prägnanten Abschluss findet. Gerade in diesem Raum zeigt die Arbeit einen großen stadträumlichen Mehrwert auf. Dieses Potenzial auszuschöpfen, setzt eine langfristig wirksame Aushandlung mit privaten Grundstückseigentümern und eine Übernahme der mit diesem Umbau verbundenen Kosten voraus. Ohne eine tragfähige Kosten-Nutzen-Relation hat diese Idee keine Chance auf Umsetzung. In ähnlicher Weise gilt dies auch für das gut gestaltete neue Baugebiet mit durchaus wertigen Adressen zwischen der Bahnlinie und der Willmerstraße. Auch dies lässt sich nur Stück für Stück in enger Abstimmung mit den Grundeigentümern umsetzen.

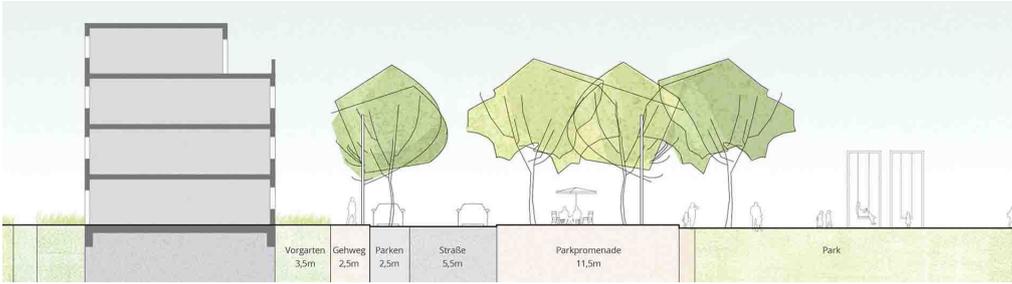
Auch unter verkehrsfunktionalen Gesichtspunkten ist das Konzept in den wesentlichen Zügen schlüssig angelegt, wenngleich es auch kleine Fragezeichen gibt. Der neue Südschnellweg ist im RQ 21 dimensioniert, müsste jedoch die Dimensionen des RQ 25 aufweisen. Auf den ersten Blick erscheint dies aber ohne Qualitätseinbußen umsetzbar zu sein. Nach der Überquerung des Landschaftsraums überbrückt der neue Südschnellweg noch die Schützenallee, bevor er in Höhe der Heuerstraße in den Tunnel abtaucht. Die Überbrückung der Schützenallee ist zwar angesichts des Ziel, sie stadteinwärts nicht zusätzlich belasten zu wollen, gut nachvollziehbar, führt aber zu einem unnötigen Eingriff in den Westabschnitt der Willmerstraße und zu einer wenig schlüssigen Gradienten. An der Hildesheimer Straße wird ein Vollknoten ausgebildet. Über beidseits angelegte Rampenpaare wird jede Verkehrsbeziehung mit dem Südschnellweg sichergestellt. Dies ist auch die Voraussetzung dafür, dass der neue Grünraum der Willmerstraße zu beiden Seiten jeweils nur von einer Fahrspur begleitet wird. Ob sich die Rampen stadträumlich so unauffällig - wie im Entwurf dargestellt - integrieren lassen, muss noch funktional und gestalterisch unter Berücksichtigung der notwendiger Steigungsmaße nachgewiesen werden. Ebenso wird zu prüfen sein, ob die Leistungsfähigkeit des Knotens an der Hildesheimer Straße ausreicht, um alle Verkehrsbeziehungen abzuwickeln.

Der Bauablauf ist ebenfalls schlüssig, bis auf die Tatsache, dass das Bestandsbauwerk in der Hildesheimer Straße beim Bau des Tunnels weiterhin verkehrlich benötigt wird, was im Zeitablauf zu Problemen führen könnte. Ansonsten müssen während der Bauphase Privatgrundstücke nur partiell beansprucht werden und vor allem ist kein baubedingter Gebäudeabriss erforderlich. Der Wettbewerbsbeitrag ist also als Gesamtkonzept schlüssig, zeigt gute stadträumliche Perspektiven auf, weist aber auch einige wirtschaftliche, finanzierungstechnische und verkehrsfunktionale Fragezeichen auf.

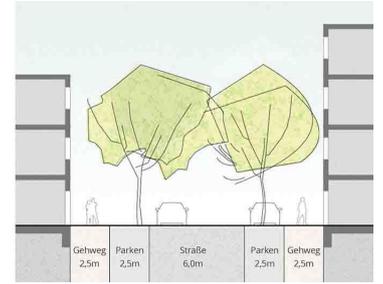


Ricklinger Kiesteiche

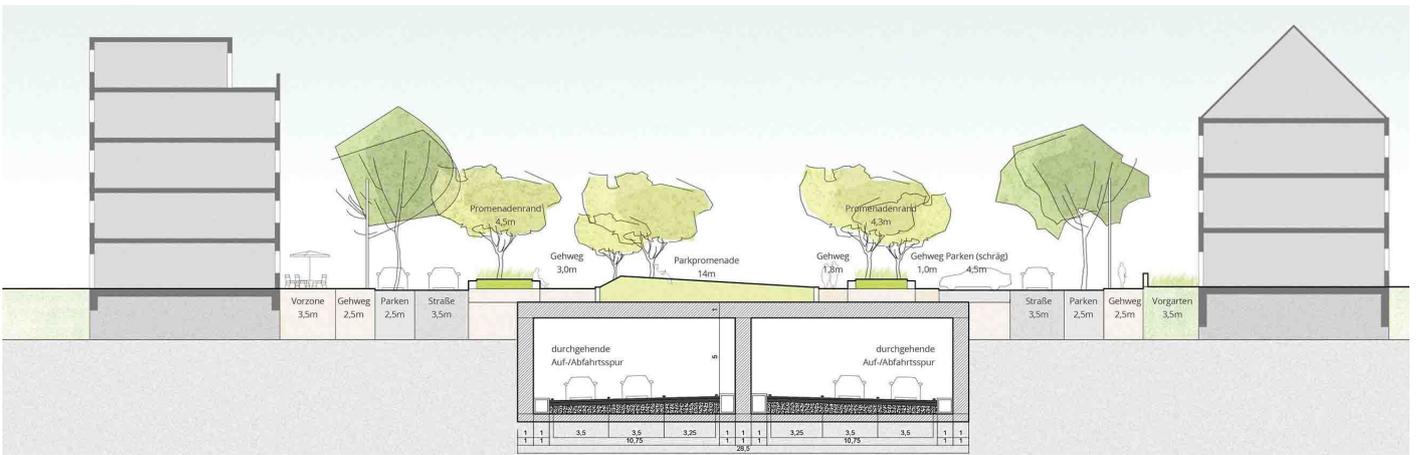




Querschnitt Quartiersstraße



Querschnitt Zeißstraße



Querschnitt Parkpromenade





Promenade Willmerstraße



Tunnelausfahrt Willmerstraße



Park Zeißstraße



2. Preis

Verkehrsplanung

Gertz Gutsche Rügenapp – Stadtentwicklung und Mobilität GbR,
Hamburg

Verfasser/in: Jens Rügenapp

Mitarbeit: Ben-Thure von Lueder

Städtebau

yellow z urbanism architecture, Berlin

Verfasser/in: Oliver Bormann

Mitarbeit: Mario Abel, Anastasia Thanou, Francesca Guarascio

Freiraumplanung

bgmr Landschaftsarchitekten GmbH, Berlin

Verfasser/in: Dirk Christiansen

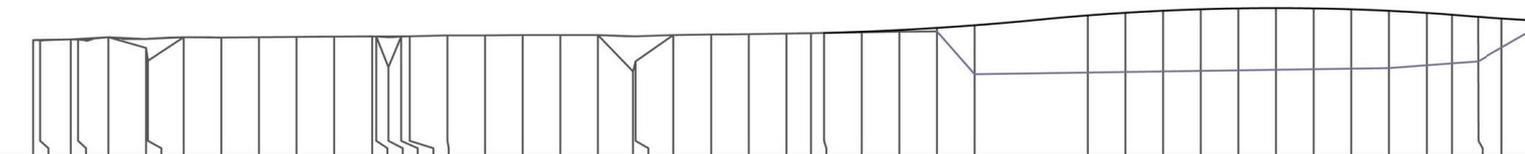
Mitarbeit: Friederike Lichtenthal, Martin Stockmann

Beratung

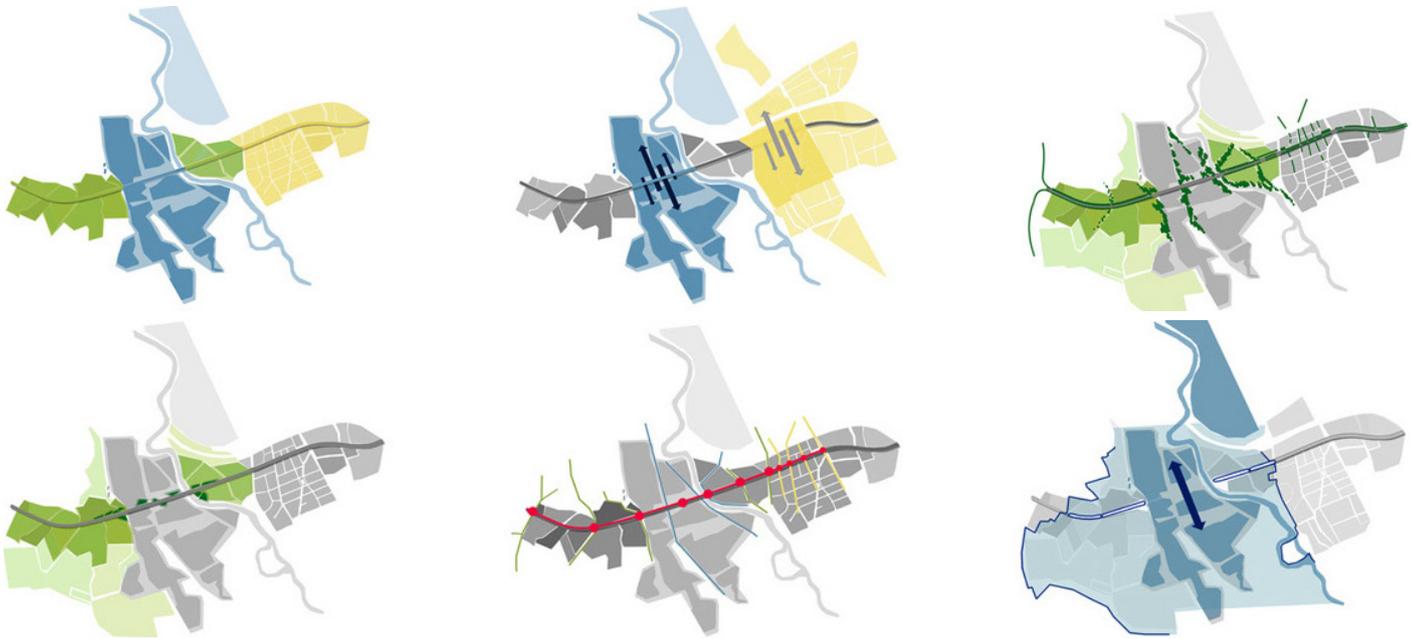
ifb frohloff staffa kühl ecker Tragwerksplanung, Berlin

Auszug aus dem Erläuterungsbericht

„Die landschaftlich geprägten Bereiche im westlichen Teil werden durch Aufhebung der trennenden Dammlage im zentralen Niederungsbereich zu einem durchgängigen, vernetzten und erfahrbaren Landschaftsraum vereint. Die urbanen Teilbereiche im Osten – insbesondere der Bereich zwischen Schützenallee und Hildesheimer Straße – werden als gemischt genutzte, dichte Stadteilerweiterung entwickelt“



Querschnitt östlich Leine



Beurteilung des Preisgerichts

Der Entwurf stellt eine sehr gelungene Zusammenführung von funktionalen, landschaftlichen und städtebaulichen Qualitäten auf Basis einer bestandsorientierten Trassenführung dar und zeichnet sich durch eine ganzheitliche Neugestaltung des Gebietes aus, die ohne Eingriff in die Bestandsbebauung ermöglicht wird.

Der Südschnellweg folgt ab dem Landwehrkreisel in seiner Trassierung zunächst dem Bestand. Im südlichen Bereich des Ortsteils Ricklingen wird die Trasse mit einer beidseitigen, teils doppelreihigen Baumallee aufgewertet. Diese betont zugleich den Verlauf des Schnellwegs im Landschaftsraum. Den Bereich der Leine-Aue überspannt ein großzügiges und durchgehendes Brückenbauwerk. Der bestehende Damm wird im zentralen Bereich geöffnet und schafft damit neue, hochwertige Sichtbeziehungen und Biotopvernetzungen unter der Brückenkonstruktion. Die angestrebte Verknüpfung zwischen den nördlichen und südlichen Teilen des Landschaftsraums ist damit in besonderer Weise erreicht. Die vorgesehenen Erdmodellierungen ermöglichen einen guten Anschluss von begleitenden und kreuzenden Wegen an die Auenbereiche und scheinen den Hochwasserschutz zu ermöglichen. Eine genaue Prüfung des Hochwasserschutzes ist jedoch erforderlich. Die dargestellte Strandnutzung im Landschaftsschutzgebiet wird infrage gestellt.

Begleitet wird der Südschnellweg von einem durchgängig angelegten Radschnellweg, der die Stadtteile Ricklingen und Döhren miteinander verbindet und der geschickt und selbstverständlich mit dem Landschaftsraum verknüpft wird. Der Erlebniswert des Panoramawegs wird dadurch gesteigert, dass er in unterschiedlich gestaltete Abschnitte unterteilt wird. Die Konstruktion des an das Brückenbauwerk angelagerten Radwegs muss allerdings geprüft werden. Die trassenbegleitende Baumallee wird östlich der Leine konsequent fortgeführt und bildet im Bereich östlich der Leine-Aue einen Filter für die angrenzenden Freizeitnutzungen.

Der im gesamten Streckenverlauf vorgesehene RQ 21 müsste, um die angestrebte Leistungsfähigkeit zu gewährleisten, auf einen RQ 25 erweitert werden. Dies scheint aber ohne Qualitätseinbußen umsetzbar zu sein.

Vor der Schützenallee taucht der Südschnellweg in Tunnellage. Die verkehrliche Verknüpfung des Südschnellweges mit der Schützenallee führt dabei möglicherweise zu unerwünschten verkehrlichen Mehrbelastungen in der Schützenallee. Dies ist zu prüfen. Auch die Ausbildung des Knotenpunktes ist verbesserungswürdig. Die Willmerstraße ist als ein vierspuriger städtischer Boulevard ausgebildet. Der breite Mittelstreifen ermöglicht eine flächenhafte Querung, vernetzt die beiden Stadtquartiere nördlich und südlich miteinander und führt zu einer deutlichen städtebaulichen Aufwertung des Gebietes. Die Eingänge in die Willmerstraße sind von Osten und

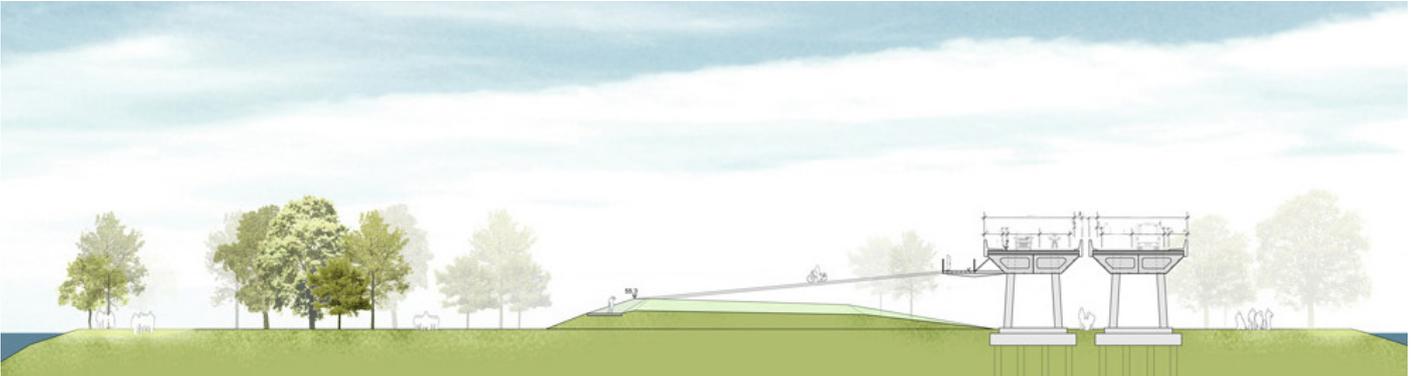
Westen durch begrünte Stadtplätze hervorgehoben. Die Blockstruktur der bestehenden Gründerzeitbebauung wird im Norden fortgesetzt und durch die Wagenfeldstraße zentral und abseits der belasteten Willmerstraße erschlossen. Die vorgeschlagenen Nutzungen im Quartier - mit Einzelhandel am S-Bahnhof und einem Mix aus Gewerbe und Wohnnutzung - greift gut den Bestand auf und unterstreicht den urbanen Charakter des Quartiers.

Der Knoten Willmer-/Hildesheimer Straße behält die bestehende verkehrliche Struktur bei. Die Leistungsfähigkeit ist zu prüfen. Östlich der Hildesheimer Straße erfolgt der Anschluss an den hier in Troglage verlaufenden Südschnellweg über zwei außenliegende Rampen. Die vorgeschlagene Fußgängerbrücke im östlichen Abschnitt schafft zumindest punktuell eine Fußwegeverbindung zwischen dem Wohngebiet im Norden und dem Schulstandort Dietrich-Bonhoeffer-Schule und den im Süden angrenzenden Quartieren.

Insgesamt ist der Entwurf als wertvoller Beitrag insbesondere im Bereich des Landschaftsraums zu werten, der auch im Stadtteil Döhren eine zukunftsfähige städtebauliche Qualität sichert.

Ricklinger Kiesteiche

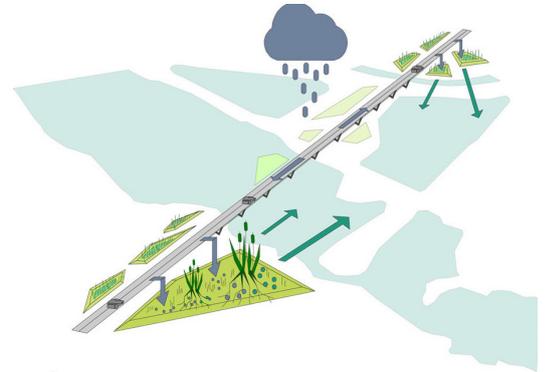




Querschnitt östlich Leine



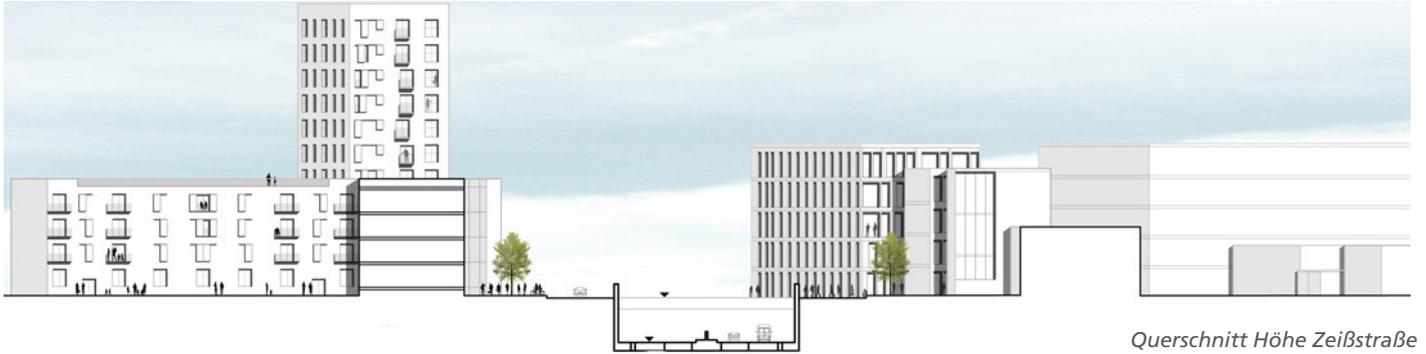
Querschnitt westlich Leine





Querschnitt Willmerstraße





Querschnitt Höhe Zeißstraße



Engere Wahl

Verkehrsplanung

TRANSVER GmbH, München

Städtebau

COBE Berlin GmbH, Berlin

Freiraumplanung

Alexandre Mellier MAN MADE LAND, Berlin

Beratung

osd GmbH & Co. KG, Frankfurt a. M.

Verfasser/in: Prof. Bernhard Friedrich

Mitarbeit: Stephan Hoffmann

Verfasser/in: Prof. Dr. Vanessa Miriam Carlow

Mitarbeit: Malte Schoemaker, Ines Dobosic, Anna Plückbaum,
Hana Lassová, Dusan Tasic, Binta von Rönn

Verfasser/in: Alexandre Mellier

Mitarbeit: Maria Zaghi

Auszug aus dem Erläuterungsbericht

„Die im Wettbewerbsgebiet und Umgebung liegenden Gebiete ... werden über, unter und parallel zum erneuerten Südschnellweg miteinander vernetzt. Im Ergebnis entsteht ein räumliches, funktionales und ökologisches Kontinuum, das die Lebensqualität in angrenzenden Gebieten deutlich erhöht, neue Flächen für städtische Entwicklung öffnet und gleichzeitig vorhandene Erholungsräume qualifiziert.“



Beurteilung des Preisgerichts

Der Wettbewerbsbeitrag liefert in städtebaulicher Hinsicht einen sehr positiven Lösungsansatz und weist mit der vorgeschlagenen Verkehrsberuhigung in der Willmerstraße ein Alleinstellungsmerkmal auf. Die geplante Verkehrsberuhigung wird jedoch durch eine deutlich erhöhte Verkehrsbelastung in der Schützenallee und dem angrenzenden Rudolf von Bennigsen Ufer erkaufte, was städtebaulich nicht vorstellbar ist. Des Weiteren erfolgt im Wettbewerbsbeitrag leider keine Auseinandersetzung mit den naturschutzfachlichen Belangen, wie dies in der Ausschreibung gefordert war.

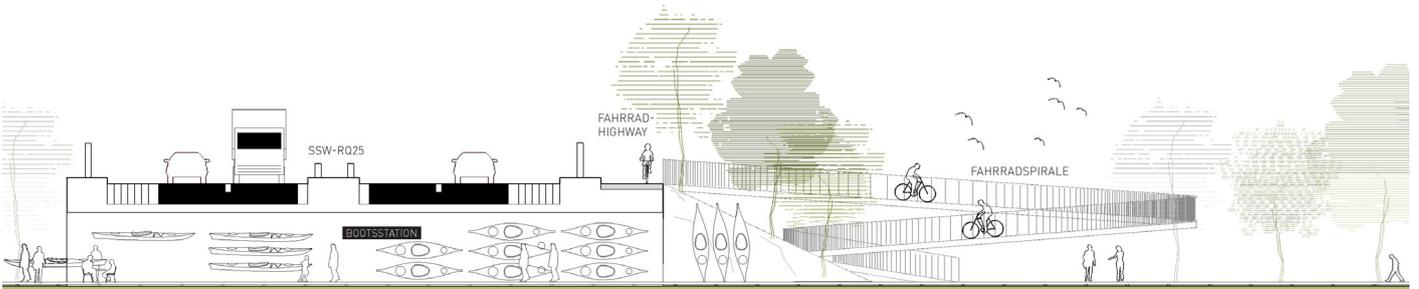
Kritisch zu würdigen ist in dieser Hinsicht die vorgesehene Aufhebung des derzeit ausgewiesenen Landschaftsschutzgebietes zwischen Leineflut und Leine durch Umwandlung in ein Freizeitgelände mit „Wasserpark“. Ein ähnliches Angebot mit Wassersportmöglichkeiten besteht bereits im Bereich des Maschsees, so dass die rechtlich problematische Umwandlung des Landschaftsschutzgebietes, die laut Ausschreibung auch nicht vorgesehen war,

fachlich nicht begründet werden kann. Des Weiteren sollen die vorhandenen Kleingärten zwischen Leine und Schützenallee in Sportplätze umgewandelt werden, deren Notwendigkeit zumindest zu hinterfragen ist, während der Bedarf an Kleingärten gegeben ist.

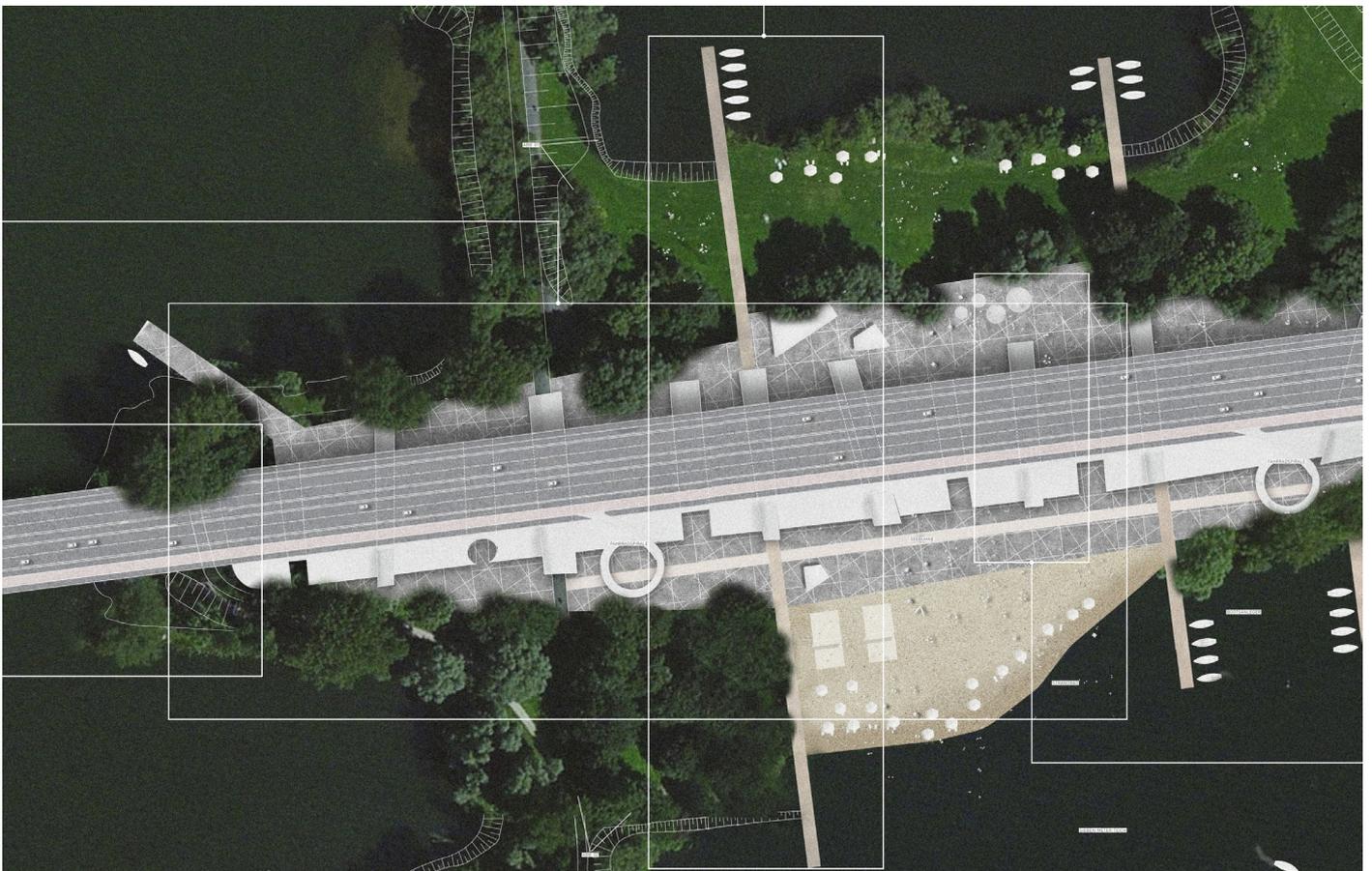
Im Wettbewerbsbeitrag 1014 wird die Verkehrsberuhigung der Willmerstraße geschickt genutzt, um eine grüne Fuge im Stadtkörper mit Möglichkeiten nachbarschaftlicher Aktivitäten und Interaktionen auszubilden. Östlich der Hildesheimer Straße ist der Versuch einer städtebaulichen Aufwertung zu erkennen. Die Kreuzung der Hildesheimer mit der Willmerstraße verbleibt in ihren gegenwärtigen Ausmaßen. Die vorgesehene Verkehrsführung über die Bestandstrasse während des Baues der nördlichen Tunnelröhre ist hinsichtlich der Restnutzungsdauer des bestehenden Bauwerks zu überprüfen.

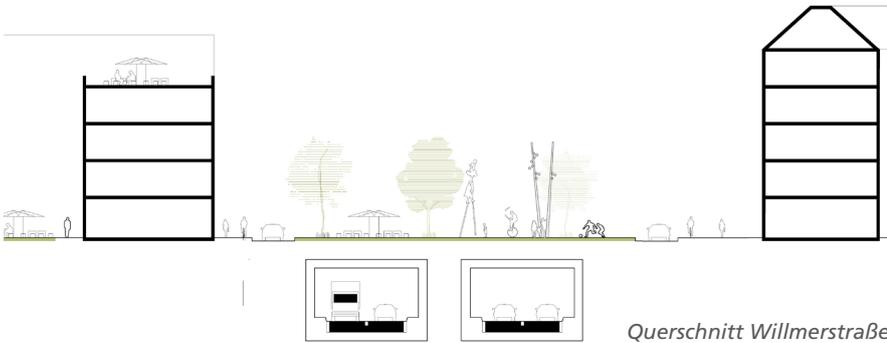
Insgesamt zeigt der Wettbewerbsbeitrag in Teilaspekten sehr gute Ansätze, vermag jedoch in der Gesamtschau nur bedingt zu überzeugen.





Querschnitt Leineaue





Querschnitt Willmerstraße



2. Rundgang

Verkehrsplanung

Durth Roos Consulting GmbH, München

Verfasser/in: Hans-Joachim Fischer

Mitarbeit: Tobias Mattehs, Marija Bosankic, Michelle Trillig, Anja frank, Nicole Frenzel

Städtebau

Brune Architekten, München

Verfasser/in: Wolfgang Brune

Mitarbeit: Jung-Hoon Lee, Franziska Beckert, Tilman Winter, Sandra Schank

Freiraumplanung

Terrabiota Landschaftsarchitekten und Stadtplaner GmbH, Starnberg

Verfasser/in: Mechthild von Puttkamer, Johann Christian Günther
Mitarbeit: Xin Yi

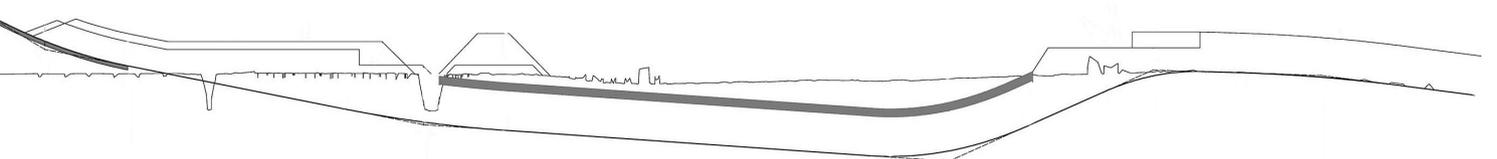
Beratung

SSF Ingenieure AG, München

Auszug aus dem Erläuterungsbericht

Entwurfsentscheidungen aus: Zum einen soll östlich das Quartier zwischen Willmerstraße und Bahnanlage möglichst langfristig als vielfältiges städtisches Quartier entwickelt werden ... Zum anderen soll westlich die anthropogene Landschaft mit ihren herausragenden Eigenschaften als Naherholungsgebiet ... durchlässig in Nord-Süd-Richtung entwickelbar werden. "





2. Rundgang

Verkehrsplanung

VKT GmbH Verkehrsplanung Köhler und Taubmann GmbH, Frankfurt a. M.

Verfasser/in: Christoph Sommer

Mitarbeit: Christoph Wegler

Städtebau

De Zwarte Hond GmbH, Köln

Verfasser/in: Matthias Rottmann

Mitarbeit: Kris Schaasberg, Bart van Leeuwen, Kit Chow, Martina Rotilio, Minjung Kim

Freiraumplanung

WES GmbH Landschaftsarchitektur mit H. H. Wehberg-Krafft, Berlin

Verfasser/in: Henrike Wehberg Krafft

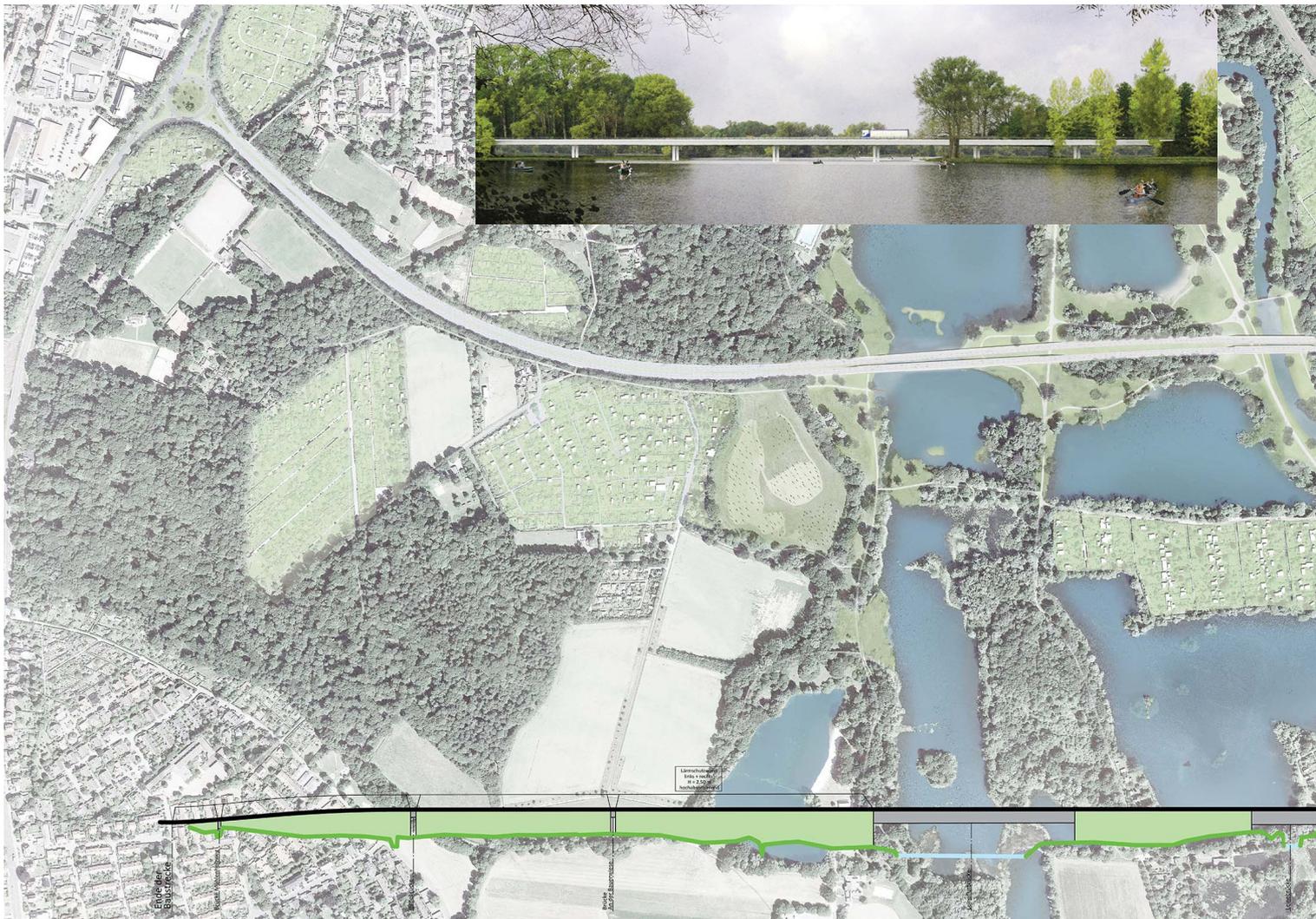
Mitarbeit: Mathias Maurerlechner, Marie Henze, Henriette Henning

Beratung

Grontmij GmbH, Hannover

Auszug aus dem Erläuterungsbericht

„Die Ambition ... ist es, eine grundlegende Verbesserung in jedem Abschnitt des Südschnellwegs zu erreichen 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.“





2. Rundgang

Verkehrsplanung

ARGUS Stadt- und Verkehrsplanung, Hamburg

Städtebau

Teleinternetcafe Architektur und Urbanismus, Berlin

Freiraumplanung

TH Treibhaus Landschaftsarchitektur/ Urbane Landschaften, Hamburg

Beratung

Lärmkontor, Hamburg

Verfasser/in: Konrad Rothfuchs

Mitarbeit: Frederick Aldenhoven, Tobias von Frajer, Christoph Ludwig, Christian Scheler

Verfasser/in: Andreas Krauth

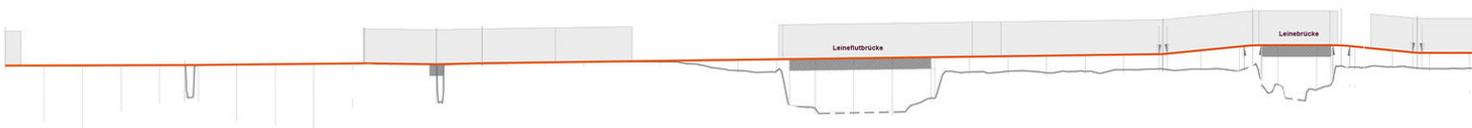
Mitarbeit: Urs Krumberger, Verena Schmidt

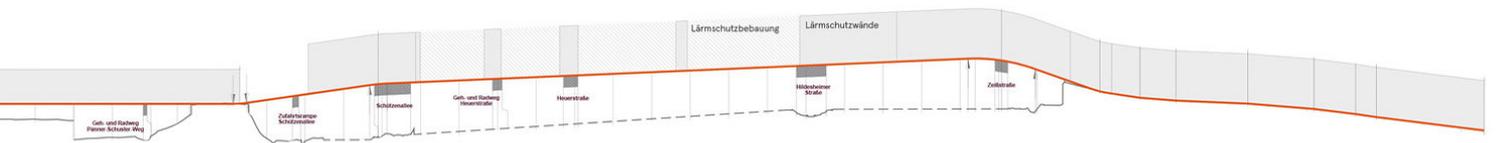
Verfasser/in: Gerko Schröder

Mitarbeit: Christoph Löbig, Julia Schulz, Sebastian Sowa, Luca Torini

Auszug aus dem Erläuterungsbericht

„Der Ausbau des Südschnellwegs soll nicht nur die verkehrlichen Anforderungen optimal lösen, sondern auch Voraussetzung und Teil einer städtischen und landschaftlichen Transformation werden. Es soll zusammen mit einem besonderen Straßenraum ein Plus an Nutzungsmöglichkeiten, Wohn-, Arbeits- und Lebensräumen sowie neuen vernetzenden Strukturen geschaffen werden.“





2. Rundgang

Verkehrsplanung

SHP Ingenieure, Hannover

Städtebau

SCHULTZ Architekten GmbH, Braunschweig

Freiraumplanung

nsp christoph schonhoff landschaftsarchitekten stadtplaner, Hannover

Beratung

Drewes + Speth – Beratende Ingenieure im Bauwesen, Hannover

Verfasser/in: Thomas Richter

Mitarbeit: Astrid Gutschke, Kathrin Gerland, Wolfgang Haller

Verfasser/in: Prof. Helmut C. Schulitz

Mitarbeit:

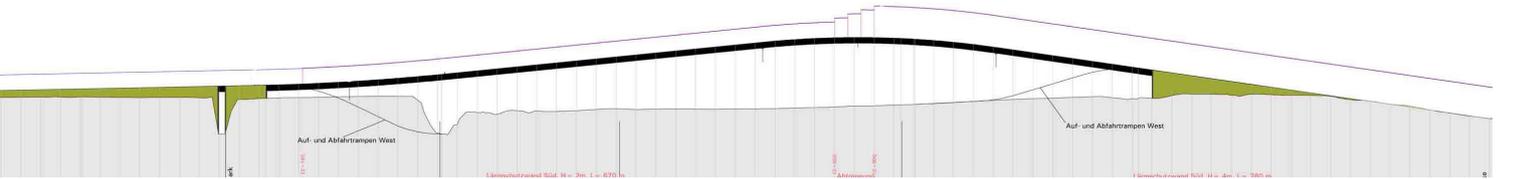
Verfasser/in: Christoph Schonhoff

Mitarbeit: Andreas Müller

Auszug aus dem Erläuterungsbericht

„Ziel der vorgeschlagenen Intervention ist es, die notwendigen verkehrlichen Maßnahmen in ein neues, zukunftsorientiertes Stadtraumgefüge zu implantieren. Dabei werden bestehende räumliche Barrieren aufgelöst und es entsteht ein neuer urbaner Stadtbaustein im Spannungsfeld unterschiedlicher Mobilitätsarten und Infrastrukturen.“





2. Rundgang

Verkehrsplanung

EIBS Entwurfs- und Ingenieurbüro Straßenwesen GmbH, Dresden

Städtebau

reicher haase assoziierte gmbH, Dortmund

Freiraumplanung

Planergruppe GmbH Oberhausen, Oberhausen

Beratung

Verfasser/in: Roland Pawandenat

Mitarbeit: Matthias Ferber, Nasser Aziz, Ernst-Ulrich Unger

Verfasser/in: Joachim Haase, Prof. Christa Reicher

Mitarbeit: Holger Hoffschroer, Ilka Mecklenbrauck, Fabian Deckel, Daniel Tries

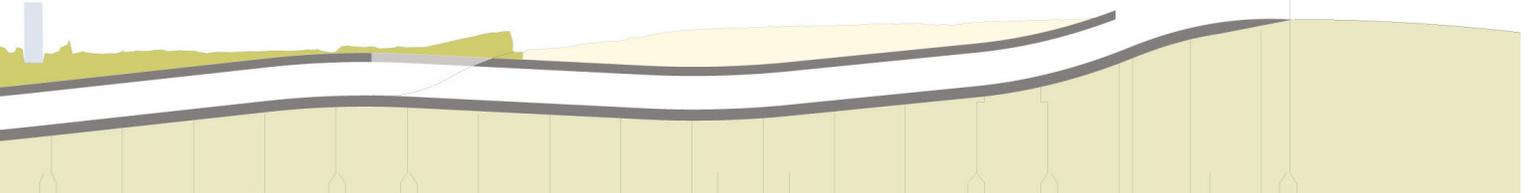
Verfasser/in: Thomas Dietrich

Mitarbeit: Marion Enders, Harald Fritz, Miriam Poßer, Ken Vanhecke

Auszug aus dem Erläuterungsbericht

„Es wird die Verlegung des Südschnellwegs in eine Tunnellage vorgeschlagen. So werden nicht nur Zäsuren im Landschafts- und Stadtraum repariert, sondern ... neue Beziehungen geschaffen und Hierarchien in der Mobilität neu und zukunftsweisend justiert. Unter dem Leitbild ‚Neuer Raum für Stadt und Landschaft‘ ... (werden) die vorhandenen Qualitäten der einzelnen Abschnitte herausgearbeitet, um individuelle Identitäten innerhalb der Segmente zu stärken.“





2. Rundgang

Verkehrsplanung

R+T Ingenieure für Verkehrsplanung, Darmstadt

Städtebau

CITYFÖRSTER architecture + urbanism, Hannover

Freiraumplanung

urbane gestalt johannes böttger landschaftsarchitekten, Köln

Beratung

Dipl. Ing. Helmut Hesse Bauwirtschaftliche Ingenieure, Hannover

Verfasser/in: Dr. Frank Schleicher-Jester

Mitarbeit: Lars Garber

Verfasser/in: Oliver Seidel, Nils Nolting

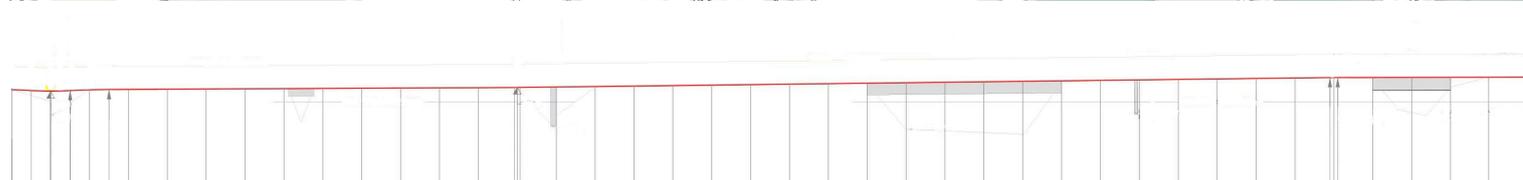
Mitarbeit: Tim Mohr, Carina Paulsen

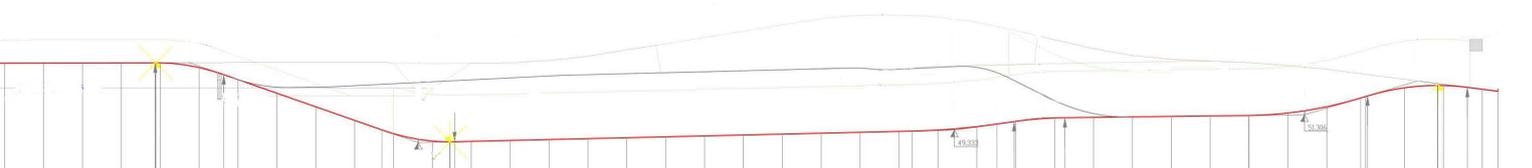
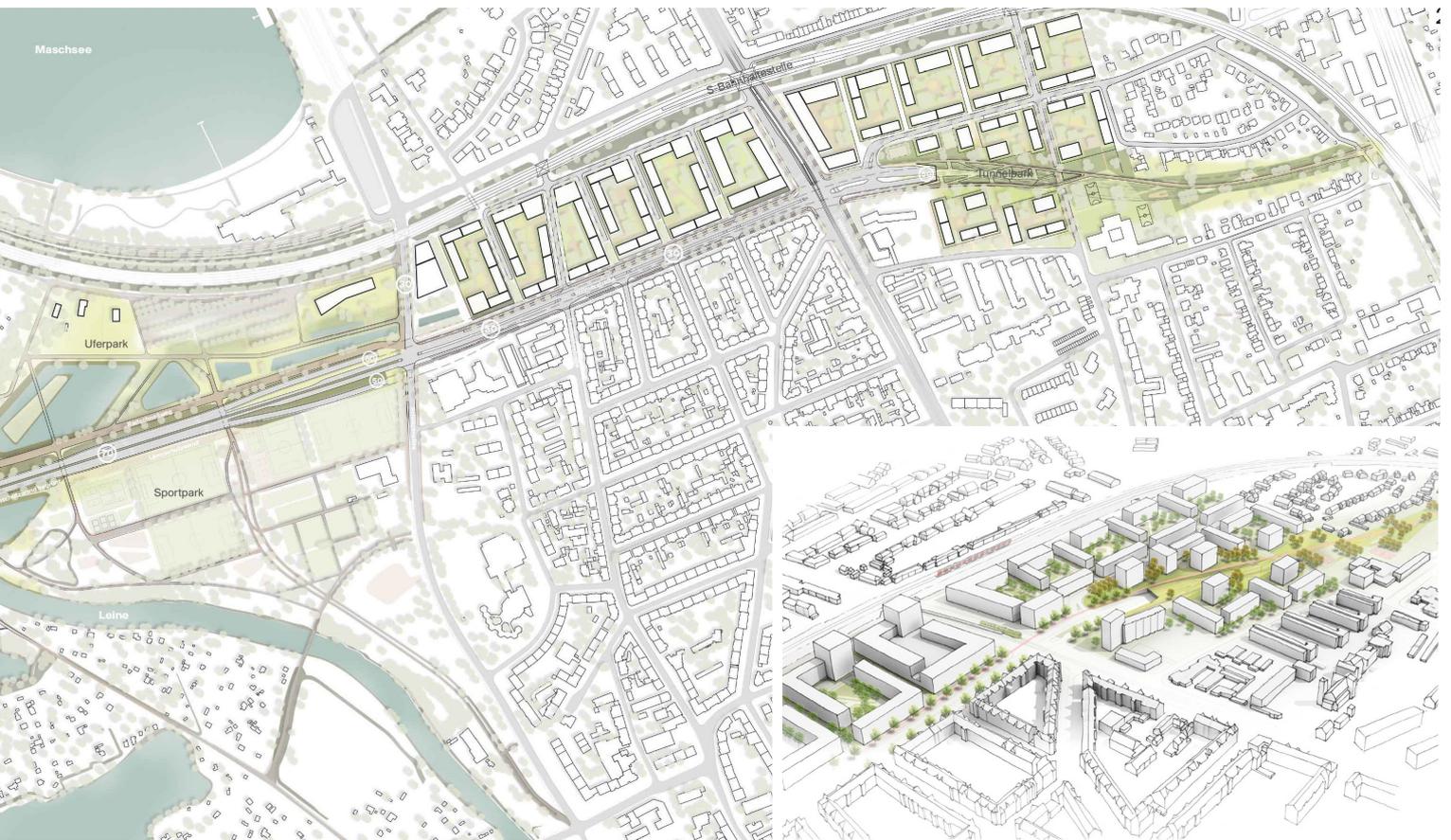
Verfasser/in: Johannes Böttger

Mitarbeit: Marie Tzchentke

Auszug aus dem Erläuterungsbericht

„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.“





2. Rundgang

Verkehrsplanung

VIC Planen und Beraten GmbH, Potsdam

Städtebau

Kolb Ripke Architekten Planungsgesellschaft mbH, Berlin

Freiraumplanung

geskes.hack Landschaftsarchitekten GmbH, Berlin

Beratung

Verfasser/in: Klaus Abraham, Jörg Titel

Mitarbeit: Lars Degenkolb

Verfasser/in: Henry Ripke

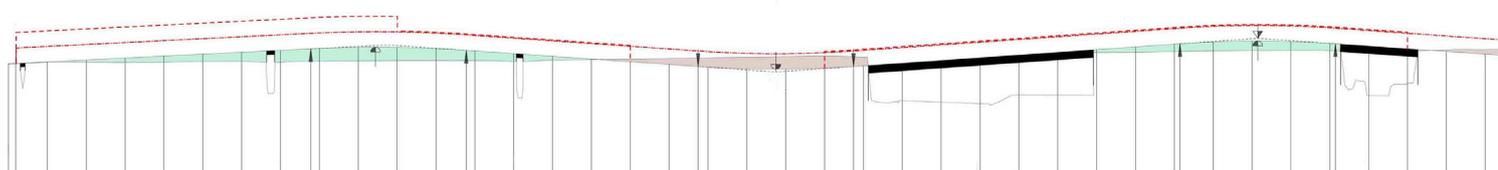
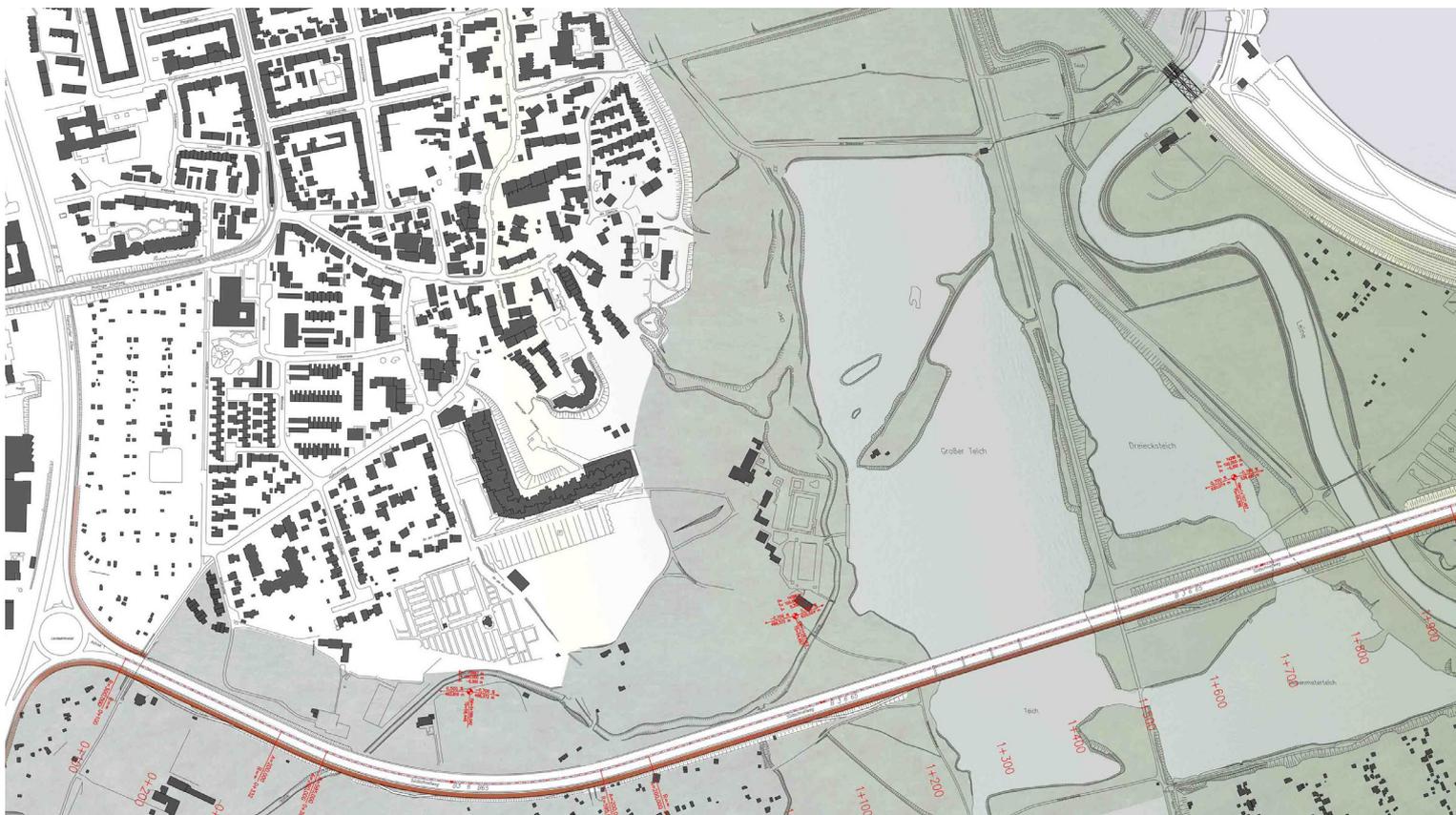
Mitarbeit: Ernst-Wolf Abée, Simon Hawkins, Henning Vogel,
Horia Racovitan

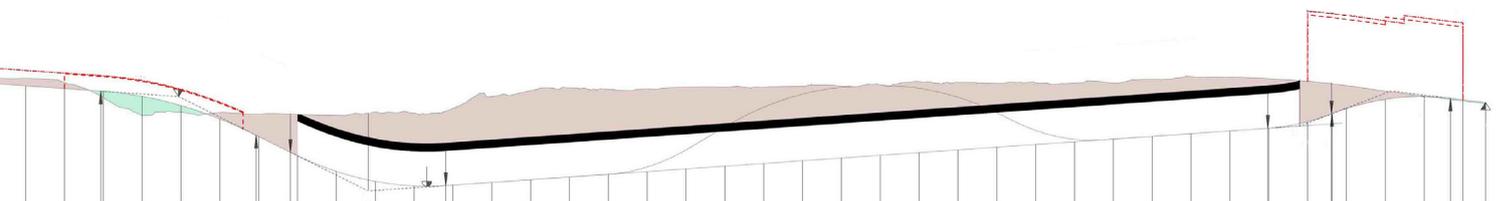
Verfasser/in: Christoph Geskes

Mitarbeit: Stefan Hack

Auszug aus dem Erläuterungsbericht

„Der Leitgedanke des Entwurfes ist es, die Unzulänglichkeiten des ... Gewerbe-Areals nördlich der bestehenden Trasse des SSW mit dem ‚Fiedelerviertel‘ zu einem Zentrum des Stadtteils Döhren zu entwickeln und einen zukunftsweisenden neuen Stadtteil zu schaffen, in dem Wohnen, Arbeiten und Erholen mit dem Verkehr in einem neuen Konzept zueinander gewichtet werden.“





1. Rundgang

Verkehrsplanung

PGT Umwelt und Verkehr GmbH, Hannover

Verfasser/in: Heinz Mazur

Mitarbeit: Ralf Losert, Dirk Lauenstein

Städtebau

ELBBERG Stadt-Planung-Gestaltung Kruse-Schnetter-Rathje GbR,
Hamburg mit Agirbas Eittorf Friends architecture urban planning,
Hannover

Verfasser/in: Volker Rathje

Mitarbeit: Patrick Felsch, Julia Kehrl, Ercan Agirbas, Frank Eittorf

Freiraumplanung

Freiraumplanung Ostermeyer + Partner mbB, Langenhagen

Verfasser/in: Eckhard Ostermeyer

Mitarbeit: Verena Schröder

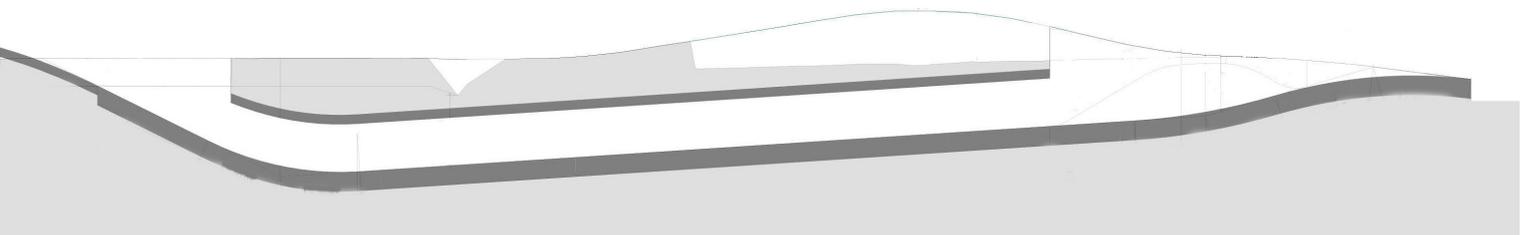
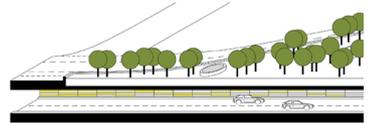
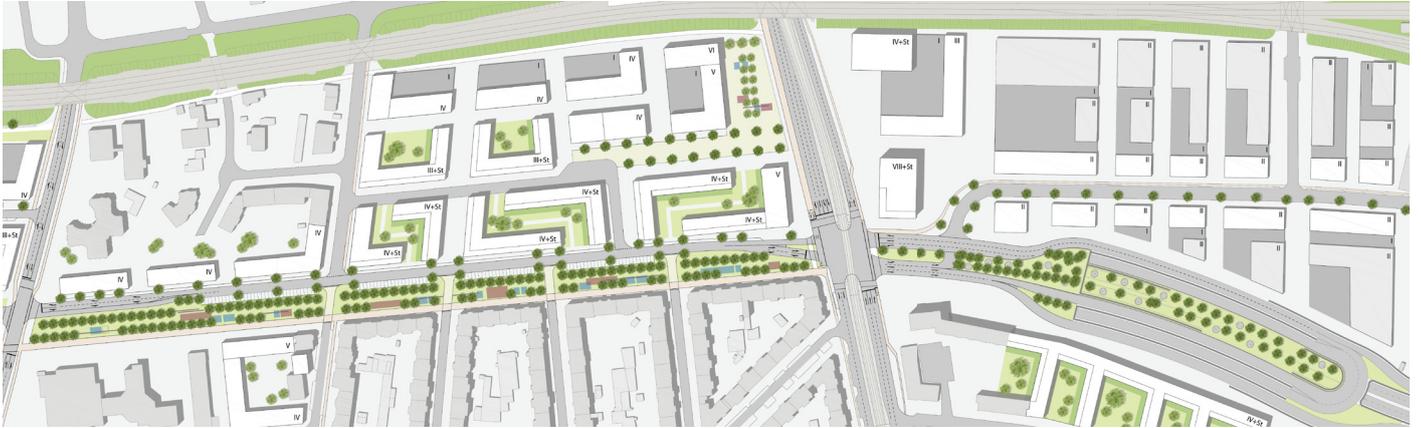
Beratung

Dr. Ing. Peter A. Kugler und Franke GmbH, Leipzig

Auszug aus dem Erläuterungsbericht

„Die gewählte Verkehrslösung mit der Tunnelung des Schnellwegs zwischen Bahn und Leine und dem anschließenden filigranen Brückenbauwerk ermöglicht eine attraktive Siedlungserweiterung im Bereich der Willmerstraße, die die Stadtteile Döhren, Waldheim, Ricklingen miteinander und mit dem attraktivsten und intensivsten Freizeitangebot der Leineaue ... vernetzt.“





1. Rundgang

Verkehrsplanung

Büro StadtVerkehr, Hilden

Städtebau

orange edge, Hamburg

Freiraumplanung

Planungsbüro DTP Landschaftsarchitekten GmbH, Essen

Beratung

schlaich bergemann partner, sbp GmbH, Berlin

Verfasser/in: Jean Marc Stuhm

Mitarbeit: Katharina Oppenberg

Verfasser/in: Dr. Stefanie Bremer

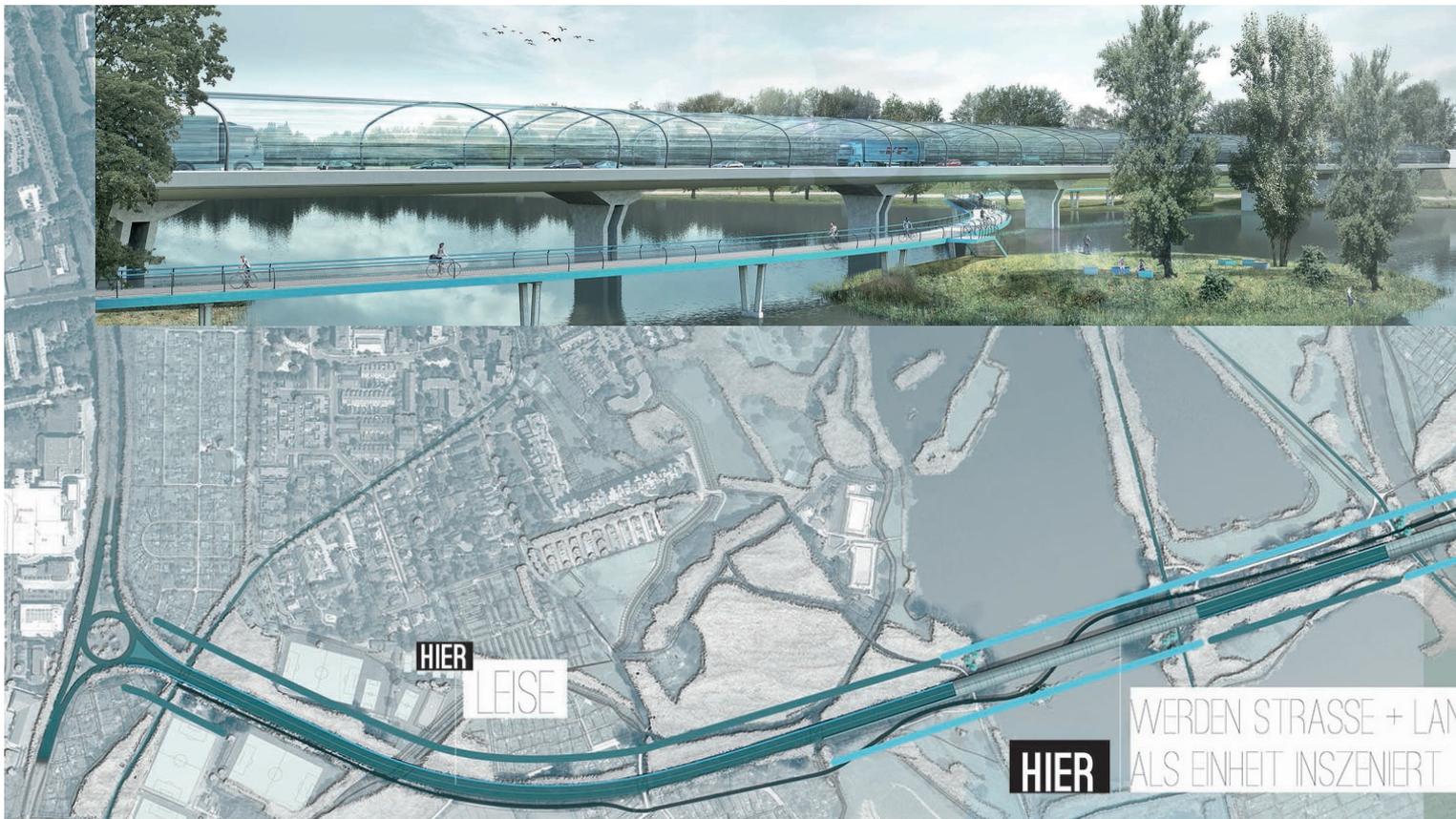
Mitarbeit: Henrik Sander, Philipp Wetzels, Paula Arndt, Anna Khodyreva, Aleksandra Kudriashova, Michael Singler, Vaishali Satyamurthy

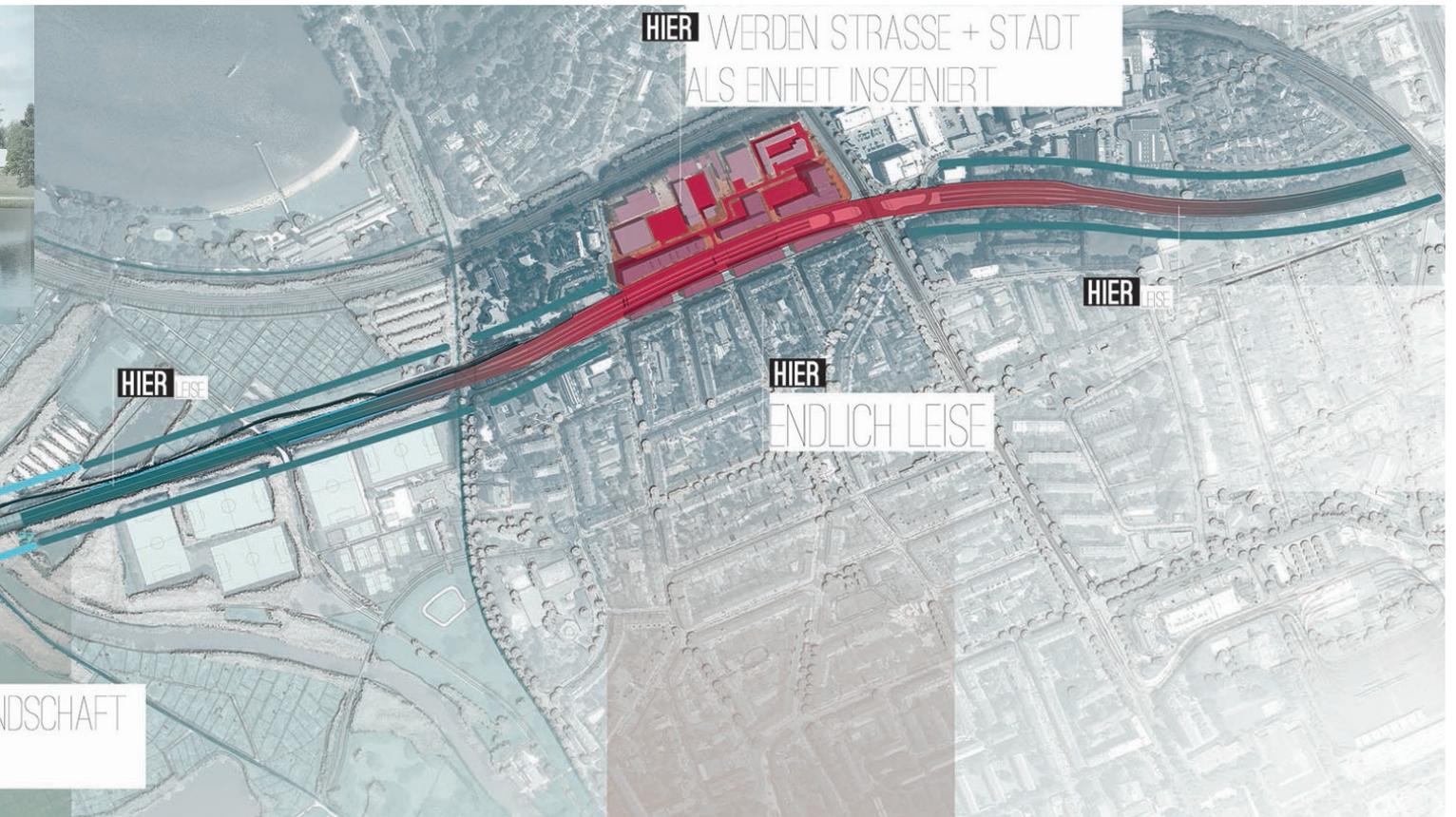
Verfasser/in: Peter Davids

Mitarbeit: Dennis Mescher, Daniel Schürmann, Martin Richard, Susanne Gebhardt, Marvin Baggen

Auszug aus dem Erläuterungsbericht

„Wir werden städtebauliche Fehler bereinigen und gleichzeitig die Stärken der Moderne zur Geltung bringen: Der Südschnellweg darf sich dort entfalten, wo es der Stadt gut tut. Ebenso nimmt sich die Straße dort zurück, wo sie nur stört. Der Südschnellweg lernt leise zu sein. Ebenso erlauben wir ihm, an einer Stelle auch ein bisschen LautSTÄRKE.“





1. Rundgang

Verkehrsplanung

MIC Mobility in cahin, Milano

Städtebau

KH Studio & Tamandua, Paris

Freiraumplanung

OLM Office of landscape morphology, Paris

Beratung

Verfasser/in: Federico Cassani

Mitarbeit: Maria AlessandraLuccioli, Guiseppa Vallelonga, Margherita Bernardi, Simone Fabbiano

Verfasser/in: Alessandro delli Ponti, Ilaria Novielli, LetiziaMartinnelli, Ferdinand Schmelzer

Mitarbeit: Clément Barbier, Davide Curatola Soprana

Verfasser/in: Philippe Coignet

Mitarbeit:

Auszug aus dem Erläuterungsbericht

„ Der Wettbewerb birgt ... die Möglichkeit, nicht nur die B3 als solche, sondern auch ihre Beziehung zur Umgebung und die Interaktion mit den bestehenden und geplanten Knotenpunkten neu zu denken. ... Der Südschnellweg als stärkste Ost-West-Verbindung ... soll nicht nur dem Kfz-Verkehr dienen, sondern auch von Fußgängern, Radfahrern und vom ÖPNV genutzt werden. Somit wird er besser wahrnehmbar und eher Teil der Stadt“

