



Technische
Universität
Braunschweig

iSL Institut für Städtebau und Landschaftsplanung

RECLAIM THE STREET

MÜHLENPFORDTSTRASSE BRAUNSCHWEIG

SE - Stegreif

WS 2011/12

RECLAIM THE STREET

Die Mühlenpfordtstraße – der Straßenabschnitt zwischen Rebenring und Wendentor – wurde Mitte der 90-er Jahre in ihrer heutigen Dimension überformt, um die Erreichbarkeit des Stadtzentrums für den Autoverkehr effizienter zu gestalten und den historischen Straßenzug Am Wendenwehr vom Durchfahrtsverkehr zu entlasten. Der traditionelle Straßenzug wurde schon vor dem Krieg nach dem Architekt und Hochschullehrer Carl Mühlenpfordt umbenannt. Die Straße besteht aus zwei Fahrspuren in jede Richtung und zwei zusätzlichen Abbiegespuren an der Kreuzung Rebenring. Im nördlichen Teil sind die Fahrrichtungen durch einen begrünten Mittelstreifen getrennt. Eine große Bundesstraßenbeschilderungen überragt die Fahrbahn. In diesen Abschnitt münden die Schleinitz- und die Katharinenstraße - allerdings nur

richtungsgebunden, in die stadtauswärts führenden Fahrspuren. Bei der Katharinenstraße ist die Ein- und Ausfahrt möglich, bei der Schleinitzstraße nur die Ausfahrt. Neben den Fahrspuren gibt es auch beidseitig Geh- und Radwege. An der Westseite der Mühlenpfordtstraße stehen zwei Gebäude der TU, mit einem Seiteneingang zur Nr. 23 und zwei Blockrand-Häuser mit kommerzieller Nutzung im Erdgeschoss. Nach Norden hin schließt eine Freifläche an, die als TU-Parkplatz genutzt wird. An der östlichen Seite gibt es einen kleinen freistehenden Wohn-Geschossbau, ein historisches Blockrand-Eckhaus mit einem Kebab-Restaurant, einen angrenzenden Flachbau, in dem die Immatrikulationsstelle der TU untergebracht ist und ein quer zur Fahrtrichtung angeordnetes Wohnhaus. An der Ecke Rebenring/Müh-

lenpfordtstraße liegt ein Trakt der „Studentenwohnanlage APM - besser bekannt als „der Affenfelsen“. Zwischen dem Wohnhaus und dem Studentenheim befindet sich eine Zufahrt in die Wendenmaschstraße.



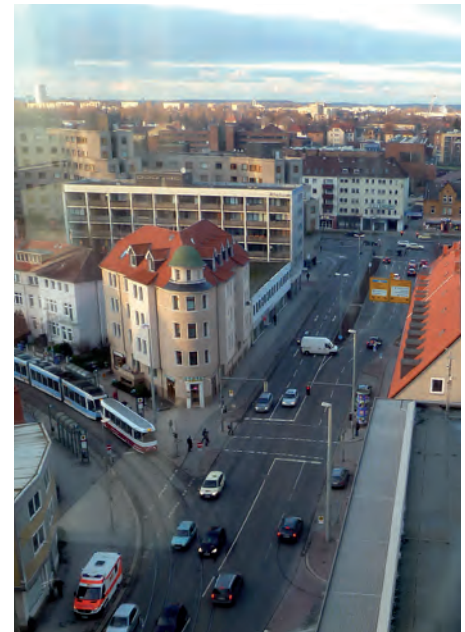
Wenn man die alltägliche Nutzung dieses Straßenraumes beobachtet, fällt auf, dass neben der Kfz-Relation Hamburger Straße – Innenstadt, für die die Straße ausgelegt worden ist, eine Fülle von Aktivitäten stattfinden, die von der Planung nicht berücksichtigt worden sind. Das sind: Die fußläufige Querung von der Katharinenstraße (TU-Gelände, Mensa) zur Immatrikulationsstelle bzw. umgekehrt, wobei die Menschen nicht den Umweg über den 50 m südlich ampelgeregelten Übergang nehmen, sondern die Trasse wild überqueren, wobei auch in Kauf genommen wird, dass man wegen des Kfz-Verkehrs minutenlang auf dem Mittelstreifen warten muss. Auf dem Mittelstreifen zeichnen sich zwei Fußweg-Querungen ab. Dazu kommt, dass auch den Autofahrern die Fahrbahntrennung hinderlich erscheint. Oft wenden Fahrzeuge, die von

Norden kommen, über die Sperrlinie und andere queren – aus der Katharinenstraße oder aus der Schleinitzstraße kommend die Sperrlinie, um auf kürzestem Weg die stadteinwärts führenden Fahrbahnen zu erreichen. Das Parken am Straßenrand ist nicht vorgesehen – mit der Folge, dass der Lieferverkehr auf den Geh- bzw. Radwegen hält. Am Wendenwehr mündet die Straßenbahn in die Mühlenpfordtstraße und fährt in sodann Mittellage zum bzw. von der Stadtmitte. Hier gibt es eine weitere, beliebte Fußgängerquerung, vom TU-Gebäude kommend, schräg über die Fahrbahn zur Straßenbahnhaltestelle – besonders dann, wenn einen Straßenbahn in Sicht ist. Der ampelgeregelte Übergang ist wegen der langen Grünphase für den Autoverkehr (50 Sek.) wenig attraktiv.



Das Gesamtbild ist also folgendes:
Der Raum ist vorrangig auf die Funktion des Durchgangsverkehrs ausgelegt, der hier zu manchen Tageszeiten tatsächlich ein großstädtisches Volumen annimmt. Die Bevorrangung des Kfz-Durchgangsverkehrs ist an dieser Stelle derart, dass Fahrtgeschwindigkeiten und Beschleunigungsvorgänge auftreten, wie sie sonst nur an peripheren Schnellstraßen praktiziert werden. Die streng funktionalistisch angelegte Gestaltung nimmt auf die zahlreichen kleinräumigen und spontanen Wunsch-Nutzungen keine Rücksicht.

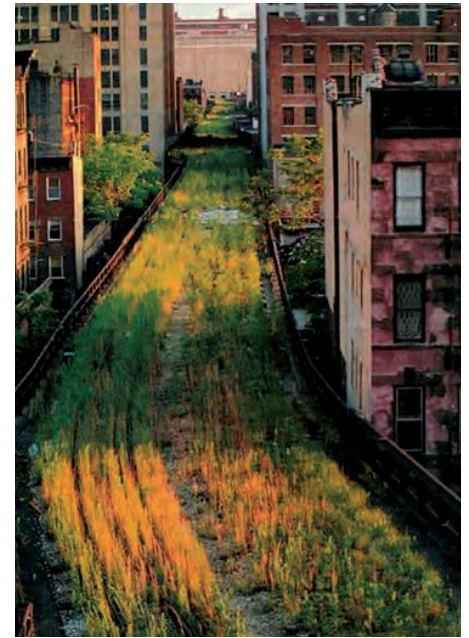
Eine kritische Auseinandersetzung mit diesem Raum und seiner Gestaltung muss natürlich auch die Tatsache behandeln, dass es sich hier um ein Teilstück jener vierspurigen Kfz-Verbindung handelt, die das gesamte Stadtzentrum bis zum J.F.-Kennedy-Platz durchquert. Diese erscheint vor allem seit der Neugestaltung des Schlossplatzes und des Bohlwegs im Zentrum fragwürdig. Die Kritik am vorhandenen Raum ist also nicht zuletzt eine Kritik an der Bevorteilung der Auto-Innenstadterschließung gegenüber den kleinräumigen Erfordernissen rund um die Technische Universität, die mit ihrem Campus eine fußläufige Insel bildet und an der Mühlenpfordtstraße auf das regionale Autoverkehrssystem stößt.

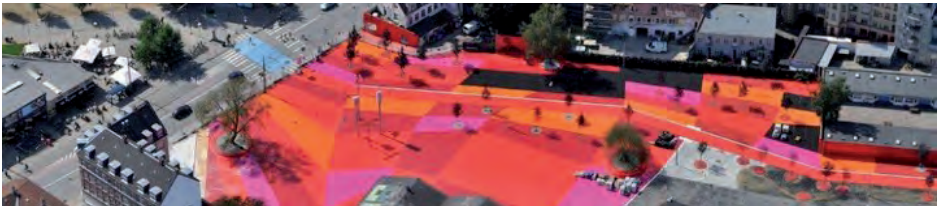


Die Aufgabe im Stegreif-Entwurf lautet also: Vorstellung einer anderen räumlichen Realität der Mühlenpfordtstraße, von der fußgänger/innenfreundlichen baulichen Umgestaltung (Shared Space?), über temporäre Aktionen bis hin zu einer Eliminierung dieses Abschnittes durch Bebauung. Dem experimentellen Charakter des Kurzzeitentwurfes entsprechend sind der Phantasie und dem Format keine Grenzen gesetzt.



MÖGLICHE ABGABE: MODELL, TEMPORÄRE AKTION, COLLAGE





Ausgabe
Abgabe

Freitag, den 02.12.2011 ab 10.00 Uhr
Montag, den 05.12.2011 bis 12.00 Uhr
am Institut für Städtebau, BS4_8.OG

TERMINE

Architektur Diplomstudiengang
Architektur Master / Bachelor

1 SWS
1 Leistungspunkt

ANERKENNUNG

Material / Pläne

im DOWNLOADBEREICH
http://www.tu-braunschweig-isl.de/STAEDTEBAU/?page_id=2

Technische Universität Braunschweig
iSL | Lehrbereich für Städtebau | Prof. Dr. Johannes Fiedler
Mühlenpfordtstraße 23 | 38106 Braunschweig

Koordination: Volker Pietsch, Tel. 391-3542
eMail: Volker.Pietsch@tu-braunschweig.de