JOHANNES-GÖDERITZ-PREIS 2021/22
Studentischer Ideenwettbewerb

DIE ZUKUNFT DER GROSSEN STRASSE

Von einer autogerechten zu einer menschengerechten Stadt?

JOHANNES-GÖDERITZ-PREIS 2021/22
Studentischer Ideenwettbewerb

DIE ZUKUNFT DER GROSSEN STRASSE

Von der autogerechten zu einer menschengerechten Stadt?

EDITORIAL

Die Mobilitätswende zählt zu den großen gesellschaftlichen Transformationen unserer Zeit. Sie ist unerlässlich, um unsere Klimaziele zu erreichen und sie wird sich positiv auf Umwelt und Gesundheit auswirken – so viel steht fest. Aber wie wird sie sich auf unsere Städte auswirken?
Dieser Frage hat sich der diesjährige Göderitz-Preis gewidmet und Studierende aus Aachen, Braunschweig, Dresden, Kassel und Hannover dazu eingeladen, städtebauliche Visionen für das Jahr 2040 zu entwickeln.
Als Fallbeispiel diente ihnen die Vahrenwalder Straße, eine der größten und meistbefahrenen Verkehrswege Hannovers und ein Sinnbild für die Auswüchse der autogerechten Stadt. Die Beiträge der Studierenden zeigen eindrucksvoll, welche ungeahnten Möglichkeiten die Mobilitätswende bietet, um unsere vom Individualverkehr dominierten Städte attraktiver und lebenswerter zu machen.

INHALT

01	Wettbewerb	8
02	Grußwort	12
03	Johannes Göderitz	13
04	Anlass und Hintergrund	16
05	Auslobung	24
06	Wettbewerbsbeiträge	32
07	Jurysitzung	104
08	Preisverleihung und Austellung	108
09	Quellennachweise und Abbildungsverzeichnis	116
10	Impressum	120

Ausrichtende Universität

Leibniz Universität Hannover
Fakultät für Architektur und Landschaft
Institut für Entwerfen und Städtebau
Stadt- und Raumentwicklung
Prof. Tim Rieniets
Wissenschaftliche Mitarbeit:
Julia Streletzki und Lena Lauermann

Eingeladene Universitäten

Rheinisch-Westfälische Technische
Hochschule Aachen
Lehrstuhl und Institut für Städtebau und Entwerfen
Prof. Christa Reicher
Wissenschaftliche Mitarbeit:
Anne Söfker-Rieniets und Canan Çelik

Technische Universität Braunschweig
Institut für Städtebau und Entwurfsmethodik
Prof. Uwe Brederlau
Wissenschaftliche Mitarbeit:
Marie Jacobsen und Janek Meyer

Technische Universität Dresden
Institut für Städtebau und Regionalplanung
Prof. Melanie Humann
Wissenschaftliche Mitarbeit:
Gudrun Deppe und Beatriz Alés Gregori

Universität Kassel
Institut für Urbane Entwicklungen
Prof. Stefan Rettich
Wissenschaftliche Mitarbeit:
Sabine Tastel und Annika Beckel

Weitere Informationen:
www.johannes-goederitz-stiftung.de

01
WETTBEWERB

„Die diesjährige Wettbewerbsaufgabe trifft in Hannover auf ein aktuelles Thema. Die in dieser Dokumentation abgebildeten Entwürfe veranschaulichen, wie unterschiedlich die Herangehensweise der Studierenden an die Aufgabenstellung war. Sie machen deutlich, wie sich ein Verkehrsraum bis zum Jahr 2040 zu einem Stadtraum wandeln könnte."

02
GRUSSWORT DES VORSITZENDEN DER JOHANNES-GÖDERITZ-STIFTUNG

03
JOHANNES GÖDERITZ

GRUSSWORT DES VORSITZENDEN DER JOHANNES-GÖDERITZ-STIFTUNG

Prof. Uwe Brederlau

Ein immer wieder herausfordernder Aspekt des Johannes-Göderitz-Wettbewerbes sind die aktuellen Aufgaben, die von den auslobenden Instituten in Zusammenarbeit mit den jeweiligen Städten konzipiert werden. Die in der Regel konkreten, urbanen Fragestellungen und der direkte Kontakt zu den Städten sind es auch, welche zu einem großen Engagement der Studierenden führen.

Die Art und Weise, wie an die Aufgabenstellungen herangegangen wird, divergiert je nach Ausrichtung in den Instituten und der Schwerpunktsetzung durch die Studierenden. Die Hannoveraner näherten sich der Aufgabe vermutlich auf eine andere Weise wie die Dresdner, auch die Studierenden der RWTH Aachen, der Uni Kassel oder der TU Braunschweig haben jeweils ihre eigenen Antworten gefunden. Die eingereichten Arbeiten lassen jedenfalls darauf schließen.

Bei den Entwürfen finden sich die übertragbaren, realitätsnahen Lösungen ebenso wie experimentelle Ansätze. Und hierzu entzünden sich im Preisgericht regelmäßig Debatten. Häufig sind es gerade die experimentell ausgerichteten Entwürfe, welche kontroverse Diskussionen hervorrufen und je nach Grad ihrer Durcharbeitung eine erweiterte Sichtweise auf den Lösungsraum der Aufgabenstellung eröffnen. Durch den Diskurs auch anhand sehr unterschiedlicher Entwurfsansätze wird der Kriterienkatalog bei der Beurteilung von städtebaulichen Entwürfen qualitativ erweitert und gleichzeitig präziser. Davon profitierten neben dem Preisgericht auch alle weiteren am Johannes-Göderitz-Wettbewerb beteiligten Akteure.

Die diesjährige Wettbewerbsaufgabe „DIE ZUKUNFT DER GROSSEN STRASSE" trifft in Hannover auf ein aktuelles Thema. Die Stadt plant, viele Verkehrsräume zurückzuerobern, attraktiver für seine Bürger*innen zu gestalten und den Autoverkehr zu reduzieren.

Dieses stellt eine große Herausforderung für die Stadt Hannover dar, deren Wiederaufbau als verkehrsgerechte Stadt in der damals jungen BRD beispielhaft war. Ein großer Teil der Innenstadt zeugt durch weite Verkehrsräume noch heute von den damaligen Planungen.

Die Vahrenwalder Straße ist in der Aufgabenstellung bereits ausführlich charakterisiert worden, ihre Dimension, die Trassenbreite wie auch das große Verkehrsaufkommen und alle Einflussfaktoren, negative wie positive, die auf den angrenzenden Stadtraum einwirken.

In ihrer ganzen Länge von ca. fünf Kilometern ist die Vahrenwalder Straße eine wichtige Adresse für die Stadt. Als eine der Hauptmagistralen verweist dieser Korridor auf die zu erwartenden Qualitäten, die Atmosphären und Besonderheiten Hannovers.

Die Aufgabe des diesjährigen Johannes-Göderitz-Wettbewerbs ist eine Herausforderung an die Studierenden, ein komplexes Thema wie die Transformation der Vahrenwalder Straße über städtebauliche Szenarien zu klären. Die in dieser Dokumentation abgebildeten Entwürfe veranschaulichen, wie unterschiedlich die Herangehensweise der Studierenden an die Aufgabenstellung ist. Darüber hinaus zeigen die Arbeiten vielfältige und spannende städtebauliche Konzepte für den Korridor Vahrenwalder Straße. Die gezeigten Lösungen machen Freude, sie veranschaulichen auf ihre jeweils eigene Weise, wie sich ein Verkehrsraum bis zum Jahr 2040 zu einem Stadtraum wandeln könnte.

Für die hervorragende Unterstützung des Johannes-Göderitz-Preis 2021/22 danke ich im Namen der Stiftung allen am Wettbewerb Beteiligten, dem Institut für Entwerfen und Städtebau (LUH), der Abteilung Stadt- und Raumentwicklung Prof. Tim Rieniets, Julia Streletzki, Dr. Joachim Rosenberger und Lena Lauermann, ebenso wie Belit Onay, Oberbürgermeister der Landeshauptstadt Hannover und Thomas Vielhaber, Baudezernent der Landeshauptstadt Hannover.

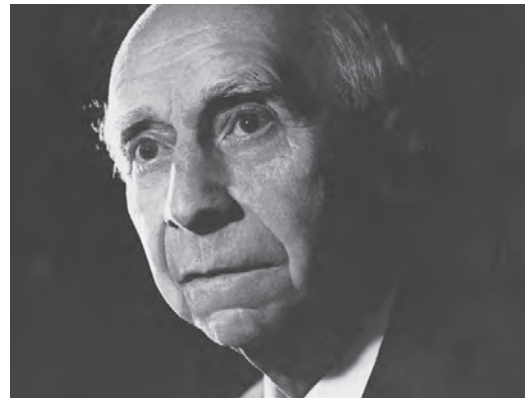
Ein besonderer Dank geht an die Studierenden für die ausgearbeiteten Entwürfe, den teilnehmenden Städtebau-Instituten, den wissenschaftlichen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie dem Preisgericht für das große Engagement.

Im Jahr 1978 entschlossen sich ehemalige Schüler*innen und langjährige Mitarbeitende, nach einer Idee von Ernst-Martin Winterstein, durch eine Stiftung das Wirken und die Persönlichkeit des international anerkannten Hochschullehrers Prof. Dr.-Ing. E.h. Johannes Gustav Ludwig Göderitz anlässlich seines 90. Geburtstages zu würdigen. Johannes Göderitz konnte die offizielle Bestätigung der ihn ehrenden Stiftung nicht mehr erleben, da er kurz zuvor verstarb.

Göderitz gehörte zu den einflussreichsten Architekten und Städtebauern des 20. Jahrhunderts. Er wurde am 24. Mai 1888 in Ramsin im Landkreis Bitterfeld geboren. Bruno Taut holte Johannes Göderitz – der gerade 33 Jahre alt geworden war – im Juni 1921 nach Magdeburg. Bereits 1923, als Taut Magdeburg verließ, wurde Göderitz Magistratsbaurat, Dezernent der Hochbauverwaltung und 1927 zudem Dezernent der Stadtplanung und Stadterweiterung der Domstadt.

1933 endet Göderitz' Arbeit in Magdeburg mit der Amtsenthebung durch die Nationalsozialisten. In der Folge schärfte er zunehmend sein Profil als Städtebauwissenschaftler und Hochschullehrer. 1936 bis 1945 war Göderitz Geschäftsführer der Deutschen Akademie für Städtebau, Reichs- und Landesplanung. Von 1945 bis 1953 nahm er die Position des Stadtbaurats in Braunschweig ein. Weiterhin wurde er zum Honorarprofessor für Landesplanung, Städtebau und Wohnungswesen an der Technischen Hochschule Braunschweig ernannt. Dort lehrte er bis zu seinem 82. Lebensjahr am Fachbereich Architektur.

Johannes Göderitz war maßgeblich an der Gründung des Instituts für Städtebau und Wohnungswesen der Deutschen Akademie an der Technischen Universität München beteiligt und bis 1962 dessen Direktor. Die wegweisenden Arbeiten von Göderitz, besonders auf dem Gebiet der Stadterweiterung und Stadterneuerung, liegen in zahlreichen Veröffentlichungen vor. Am bekanntesten ist fraglos das Werk *Die gegliederte und aufgelockerte Stadt* von 1957, das zusammen mit Hubert Hoffmann und Roland Rainer verfasst wurde.



Wegen seiner großen Verdienste wurde Johannes Göderitz mit der Cornelius-Gurlitt-Medaille der Deutschen Akademie für Städtebau- und Landesplanung sowie dem Großen Bundesverdienstkreuz und dem Plett-Preis ausgezeichnet. Die nach ihm benannte Johannes-Göderitz-Stiftung vergibt alljährlich Preise zur Förderung studentischer und wissenschaftlicher Arbeiten im Bereich Städtebau.[1,2]

Aufgrund von weiteren, neuen Erkenntnissen zur Biografie von Johannes Göderitz werden seine Aktivitäten insbesondere für die Jahre 1936 bis 1944 gegenwärtig überprüft.

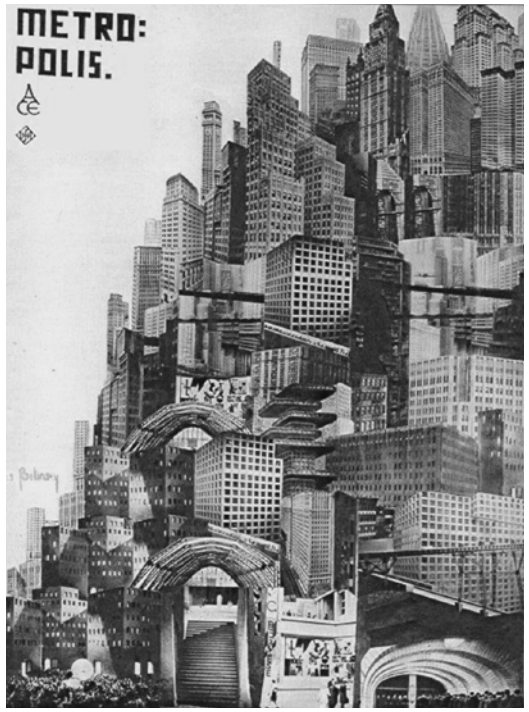
04
ANLASS UND HINTERGRUND

VON DER AUTOGERECHTEN ZU EINER MENSCHENGERECHTEN STADT?

Prof. Tim Rieniets

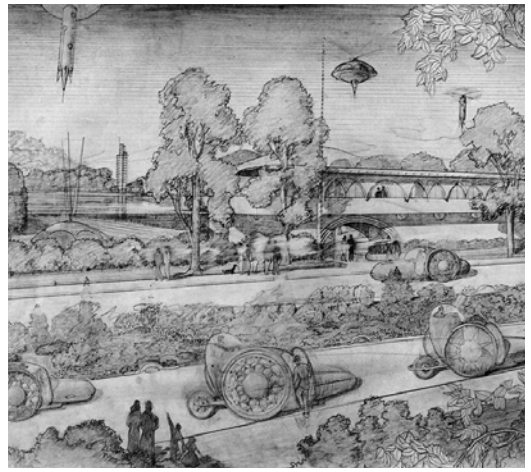
1920 bis 1940: Das Auto beflügelt die Fantasie

Die Geschichte der Massenmobilität ist nicht nur eine Geschichte technischer Fortschritte und gesellschaftlicher Veränderungen, sie ist auch eine Geschichte mutiger und zuweilen auch übermütiger Stadtvisionen. Mal waren es Architekt*innen und Planende, die den technischen Fortschritt ihrer Zeit aufgriffen, mal waren es Schriftsteller*innen und Regisseur*innen, die dem technischen Fortschritt in ihren Stadtfantasien vorzugreifen versuchten. Sie erschufen Bilder von Städten, in denen Architektur und Mobilität zu gänzlich neuen Lebenswelten verschmolzen. Rückblickend lässt sich sagen, dass die Entwicklung moderner Verkehrsmittel und der Beginn der Massenmobilität ein unvergleichlich produktives Genre für den Städtebau war, denn kaum ein anderes Thema hat die Fantasie von Architekt*innen und Planenden mehr beflügelt als dieses.



Die Anfänge dieser Liaison gehen auf den Beginn des 20. Jahrhunderts zurück, als viele Industriestädte bereits unter den Folgen ihres, nach heutigen Maßstäben weitestgehend ungeplanten, Wachstums litten. Immer mehr Menschen und Güter mussten über immer größere Distanzen transportiert werden, aber die Städte waren nicht auf die Bewältigung solcher Verkehrsströme ausgelegt. Besonders in den historischen Stadtkernen stieß diese Entwicklung bald an Grenzen, weil das wachsende Verkehrsaufkommen dort auf engem und begrenztem Raum bewältigt werden musste. Die damit verbundenen Konflikte hatten schließlich zur Folge, dass sowohl im Maschinenbau als auch im Städtebau eine überaus innovationsträchtige Zeit anbrach. Bereits im ausgehenden 19. Jahrhundert wurde an der Entwicklung neuartiger Verkehrsmittel getüftelt, die entweder durch Dampf, durch Elektrizität oder durch Verbrennungsmotoren getrieben wurden (letztere setzten sich erst ab den 1910er Jahren als dominierende Antriebstechnik durch). Auch die Fertigungsmethoden für diese Fahrzeuge wurden revolutioniert und führten schließlich zum ersten, massengefertigten Automobil, dem Model T von Ford, das ab 1910 vom Fließband rollte und nun für größere Bevölkerungsschichten erschwinglich war. Keine andere technische Innovation sollte die Städte in den kommenden Jahrzehnten stärker verändern als das industriell gefertigte Automobil.

Dies ahnten auch viele führende Archtekt*innen und Planende jener Zeit. Le Corbusier – ein großer Bewunderer von Autos, Flugzeugen und Schiffen – war nicht nur fasziniert von Design und Technik dieser modernen Verkehrsmittel, sondern erkannte auch die weitreichenden Folgen, die insbesondere das Automobil für die Städte und deren Architektur haben könnte. Für ihn (wie auch für viele andere Architekt*innen dieser Zeit) war das Auto nicht das Problem, sondern die Rettung für die von Enge, Überfüllung und Lärm geplagten Stadtbewohner*innen. Mit seinem Entwurf für *die Stadt der Gegenwart mit drei Millionen Einwohner* (1922) zeichnete er erstmals eine Idealstadt, die auf der Idee des Individualverkehrs beruhte. Wenige Jahre später entwickelte er diese Ideen im *Plan Voisin* weiter (1925). In diesem, vom französischen Automobil- und Flugzeughersteller Voisin finanzierten Entwurf, plädierte Le Corbusier für den Abriss eines mittelalterlichen Stadtquartiers in Paris, um an dessen



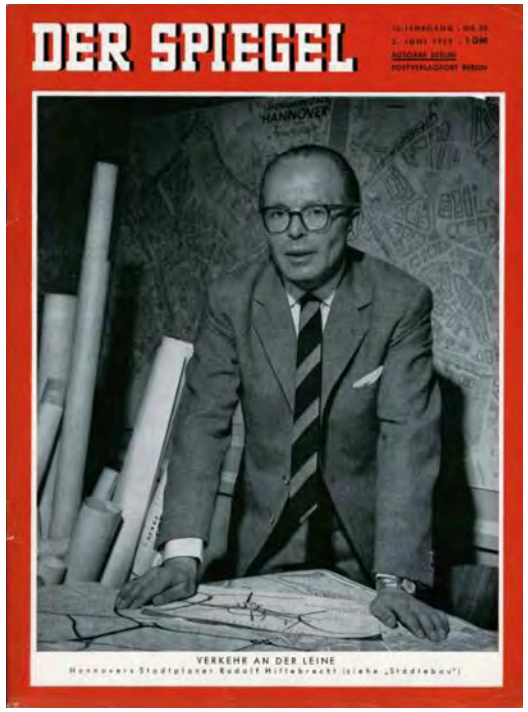
Stelle kreuzförmige Wohnhochhäuser zu errichten, die von mehrspurigen, kreuzungsfreien Straßen umflossen werden. Le Corbusier hätte kaum deutlicher zum Ausdruck bringen können, wie hoch er die Bedeutung des Automobils einschätzte und wie gering die Bedeutung der historischen Stadt. (Abb. S. 17, links)

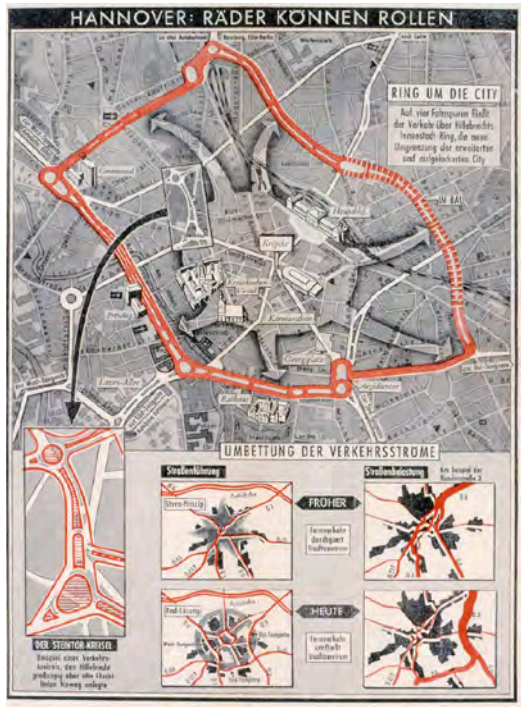
Auch Frank Lloyd Wright polemisierte in den 1930er Jahren vehement gegen die, nach seiner Meinung, unerträglichen Zustände in den wachsenden Industriemetropolen. Um dem städtebaulichen Wildwuchs und der Immobilienspekulation ein Ende zu machen, schlug er kurzerhand vor, die dichten Städte aufzulösen, zugunsten einer weiträumigen und dezentralen Siedlungsstruktur mit geringer Dichte.[1] In seinem utopischen Entwurf *Broadacre City* (1935) ist zu sehen, wie die großen Distanzen zwischen den einzelnen Siedlungselementen durch Autos und futuristische Flugobjekte überwunden werden sollen. (Abb. S. 17, rechts)

Zwar wurde keine dieser radikalen Stadtvisionen der Zwischenkriegszeit je gebaut, doch nahmen die Entwürfe von Le Corbusier, Wright oder Ludwig Hilbersheimer vorweg, was nach dem Zweiten Weltkrieg die Stadtentwicklung in allen westlichen Industrienationen prägen sollte: Zum einen der autogerechte Umbau der Kernstädte und zum anderen die Suburbanisierung des Umlandes.

1950 bis 1970: Göderitz, Hillebrecht und die autogerechte Stadt

Auch in Deutschland prägte die Idee der autogerechten Stadt den Wiederaufbau der kriegszerstörten Städte. Vor allem zwei Stadtplaner waren maßgeblich für die theoretischen und praktischen Grundlagen der autogerechten Stadt in Deutschland verantwortlich und müssen im Zusammenhang mit der vorliegenden Auslobung genannt werden: Zum einen Johannes Göderitz, der Namensgeber dieses Wettbewerbes, der als Stadtbaurat für den Wiederaufbau der Stadt Braunschweig verantwortlich war. Gemeinsam mit Hubert Hoffmann und Roland Rainer veröffentlichte er 1957 das einflussreiche Buch *Die gegliederte und aufgelockerte Stadt*.[2] In diesem Buch empfahlen die drei Autoren einen Städtebau, der sich durch geringe Dichte und klar gegliederte Siedlungsräume auszeichnete, die in großzügige Grünräume und ein weitläufiges Straßennetz eingebettet sind. Ihre Vorschläge waren zwar weniger radikal als die der Visionäre aus den 1920er Jahren, aber auch ihnen ging es um einen Gegenentwurf zur dichten, konzentrischen Stadt. Und im Unterschied zu den Idealstädten von Le Corbusier oder Wright, bot *Die gegliederte und aufgelockerte Stadt* detaillierte Planungsgrundlagen, die im Wiederaufbau vieler deutscher Städte zur Anwendung kamen.





Anstelle „einen erheblichen Teil seiner Freizeit auf umständlichen Wegen über Treppen, Aufzügen und Bahnen" zu verbringen, so Göderitz, Hoffmann und Rainer, sei das Ziel, „der einzelnen Familie ein Maximum an persönlicher Freiheit und Selbstständigkeit in einem eigenen räumlichen Bereich – am besten einem Haus – zu geben, bei gleichzeitiger möglichst enger Verbindung dieser Einheit zu Nachbarschaften mit gemeinschaftlichen Eirichtungen für Versorgung, Erschließung, Verkehr usw." Doch sie überschätzten die Umsetzbarkeit und damit auch die Erfolgsaussichten ihres Konzeptes. Statt die Alltagsbedürfnisse in ihrem Siedlungsbereich zu befriedigen und damit weniger Zeit im Stadtverkehr zu verbringen, wie es Göderitz vorschwebte, machten die Menschen immer häufiger gebrauch vom Auto und deckten ihre Alltagsbedürfnisse in einem immer größeren Einzugsgebiet ab. *Die gegliederte und aufgelockerte Stadt* (oder das, was von ihr umgesetzt wurde) sorgte nicht für eine Verringerung des Verkehrs, sondern vergrößerte die Distanzen, die von ihren Bewohnern und Bewohnerinnen zurückgelegt wurden.

Als zweites ist Rudolf Hillebrecht zu nennen, der von 1948 bis 1975 als Stadtbaurat der Landeshauptstadt Hannover tätig war. Wie Göderitz, war auch er mit dem Wiederaufbau seiner Stadt betraut worden. Er sprach aber lieber vom „Neuaufbau" und ließ für diesen Zweck, kurz nachdem er ins Amt gewählt wurde, die ursprünglichen Pläne für eine Revitalisierung der kriegszerstörten Innenstadt zu den Akten legen. Anstatt die Altstadt zu revitalisieren, schwebte ihm der Bau eines modernden Stadtzentrums vor, das ganz auf die Anforderungen des Individualverkehrs zugeschnitten war. Ihm gelang es – teils gegen heftige Widerstände – Grundstücke umzulegen und historische Bausubstanz in beträchtlichem Ausmaß abreißen zu lassen, um Platz für einen mehrspurigen Stadtring zu schaffen. Als besonders verlustreich gilt heute die Zerstörung der Leineinsel mit ihrer kleinteiligen, mittelalterlichen Bebauung (auch Klein-Venedig genannt) sowie von wertvollen Einzelbauten, wie die Wasserkunst oder das Friederikenschlösschen. [3]

Ausgehend vom neuen Stadtring plante Hillebrecht breite Verkehrsachsen, die das Stadtzentrum radial mit dem Umland und dem Fernverkehr verbinden. Eine dieser Verkehrsachsen ist die Vahrenwalder Straße, die im Zentrum der vorliegenden Wettbewerbsausschreibung liegt.Sie führt vom Hauptbahnhof schnurgerade nach Norden, bis zur A42 und dem dahinterliegenden Umland. Die Vahrenwalder Straße gehört nicht zu den Prunkstücken von Hillebrechts Planung und ist auch nicht von hochkarätiger Nachkriegsarchitektur gesäumt, wie sie – ebenfalls unter Hillebrechts Ägide – entlang des Stadtrings entstanden ist. Die Vahrenwalder Straße steht viel mehr für das Durchschnittliche und das Alltägliche der autogerechten Stadt, wie es nicht nur in Hannover, sondern in allen deutschen Großstädten zu finden ist. Sie steht für jenen Städtebau, der dem Individualverkehr absolute Priorität einräumte und dafür bereit war, andere städtebauliche Zielsetzungen, wie Schönheit, Gesundheit oder Lebensqualität zu opfern.

Wie Göderitz war auch Hillebrecht ein glühender Verfechter des Neuen Bauens, aber griff beim Weideraufbau auch auf Erfahrungen und persönliche Netzwerke zurück, die er während des Kriegs als Mitglied des Arbeitsstabs für den Wiederaufbau bombenzerstörter Städte unter der Leitung von Albert Speer knüpfen konnte. Auch mit Johannes Göderitz war Hillebrecht gut bekannt. 1955 beauftrage er seinen Braunschweiger Kollegen mit einer Studie für die Sanierung des Stadtteils Linden. Das Ergebnis, das Göderitz 1958 vorlegte, sah den Abriss der gesamten historischen Blockrandbebauung vor, die durch Zeilen und Punkthäuser ersetzt werden sollte. Die Limmerstraße, die inzwischen zum Inbegriff urbanen Lebens in Hannover avanciert ist, sollte – ähnlich der Vahrenwalder Straße – vierspurig ausgebaut und mit einem Gleisbett für die Stadtbahn versehen werden. Studentenproteste, Hausbesetzungen und eine aktive Bürgerinitiative konnten die Umsetzung des „Göderitz-Plans" schließlich verhindern. [4]

Zunächst aber sorgte Hillebrechts kompromisslose Planung über die Landesgrenzen hinaus für Aufmerksamkeit und Anerkennung. 1959 widmete DER SPIEGEL eine Titelgeschichte dem „Wunder von Hannover" und schwärmte „von autobahnähnlichen, kreuzungsfreien Straßen, über die der Fern- und Durchgangsverkehr ohne Geschwindigkeitsbegrenzung surrt". [5] (s. Abb. S. 18)

1980 bis 2020:
Das Auto verliert sein utopisches Potenzial

Im Laufe der Zeit begann sich die Euphorie für die autogerechte Stadt jedoch in Skepsis zu wandeln. Die uneingeschränkte Priorität für das Auto, so die wachsende Erkenntnis, brachte den Stadtbewohner*innen nicht nur Vorteile, sondern auch erhebliche Nachteile. Lärm, Gestank, Stau und Parkplatznot sowie die zunehmende Verödung verkehrsbelasteter Stadträume ließen die Stahlkraft der autogerechten Stadt allmählich verblassen. Hinzu kam die Anzahl der Verkehrsunfälle, die kontinuierlich anstieg und 1972 den traurigen Höhepunkt von bundesweit 18.800 Todesopfern erreichte.[6] Diese Entwicklung gab den Anstoß für eine beispiellose Aufrüstung von Fahrzeugen und Verkehrsräumen mit Sicherheitstechnik. Durch verbesserte Karosserien, Gurtpflicht, Promillegrenze, Tempolimits und Airbag, konnte die Zahl der Todesopfer bei Verkehrsunfällen inzwischen wieder auf 2.700 gesenkt werden.[7]

Die Zahl der Verkehrsunfälle ist aber insgesamt unvermindert hoch und ereignet sich in fast 70 Prozent aller Fälle in Städten. Entsprechend hoch ist der Stellenwert baulicher Sicherheitsmaßnahmen in der Stadt, wie Barrieren, Brüstungen, Abstandsflächen, Bordsteinkanten usw. Doch solche Maßnahmen erhöhten nicht nur die Sicherheit in der Stadt, sondern auch die trennende Wirkung, die viele Straßen im Stadtgefüge habe. Das führte dazu, wie der britische Soziologe John Urry fest-

stellte, dass die Fortbewegung im Auto immer schneller, komfortabler und sicherer wurde, die Fortbewegung zu Fuß aber immer beschwerlicher und unattraktiver wurde.[8] Ein Teufelskreis zum Nachteil der Städte.

Trotz der immer offensichtlicher werdenden Probleme auf den Straßen, wurden aber auch in den 1960er und 1970er Jahren kühne Stadtvisionen entwickelt, die von den Erfolgen der Raumfahrt und von den neuesten Entwicklungen in der Verkehrstechnik inspiriert waren. Die Metabolisten zum Beispiel ließen Siedlungsräume und Verkehrsräume zu gigantischen, dreidimensionalen Megastrukturen verschmelzen. Als wollten sie die Stadt von allen natürlichen oder baulichen Zwängen befreien, sollten diese bewohnbaren Strukturen über der Erdoberfläche schweben, wo sich das moderne Leben frei entfalten sollte.

Der Idee, die Stadt mit Hilfe moderner Konstruktions- und Verkehrstechnologien von ihren örtlichen Bindungen zu befreien, wurde von zahlreichen, avantgardistischen Architekt*innen jener Zeit verfolgt (Yona Friedman, Kisho Kurokawa, Friedrich Kiesler, Richard J. Dietrich u.a.). Ihre radikalste Form fand diese Idee aber in der *Walking City*, einem Projekt von Ron Herron, Mitglied der britischen Architektengruppe Archigram. Inspiriert von den fahrbaren Raketenstartrampen der NASA, zeichnete er futuristische Stadtmaschinen, die sich wie riesenhafte Insekten – und mit samt ihrer 20.000 Einwohner*innen – durch eine unbewohnbar gewordene Umwelt bewegen. Mit seiner *Walking City* thematisierte Ron Heron die Widersprüchlichkeit des technischen Fortschritts, der einerseits die natürlichen Lebensgrundlagen des Menschen gefährdet aber gleichzeitig die Rettung vor der Katastrophe bringen soll. In diesem Sinne war die *Walking City* keine Verkehrsutopie, sondern eine städtebauliche Dystopie. Und trotzdem stellt sie eine der radikalsten Mobilitätsvisionen des 20. Jahrhunderts dar, weil sie die Stadt selbst zum Verkehrsmittel erklärt hat.

Jenseits dieser avantgardistischen Stadtentwürfe mehrten sich jedoch die kritischen Stimmen, die die moderne, vom Auto dominierte Stadt als „architektonische Umweltzerstörung" brandmarkten (Rolf Keller, 1973)[9] und ihr „Unmenschlichkeit" unterstellten (Hugo Kükelhaus, 1973).[10] Die Kritiker sahen das Auto nicht länger als Garanten für eine moderne und fortschrittliche Stadt, wie es Le Corbusier oder Rudolf Hillebrecht taten, sondern als Ursache für soziale, ökologischen und gesundheitliche Probleme. Auch in der Öffentlichkeit

mehrten sich Proteste gegen den Bau von Verkehrswegen und die damit verbundene Zerstörung von Landschafts- und Siedlungsräumen.

In den 1980er Jahren setzten sich schließlich neue städtebauliche Leitbilder durch, die auf die Reduzierung des Verkehrs abzielten und auf eine Zurückgewinnung urbaner Qualitäten im öffentlichen Raum. Die wohl bekannteste und heftig umstrittene Bewegung dieser Art war der New Urbanism, die in den USA ihren Anfang nahm, aber auch in Europa an Einfluss gewann. Der New Urbanism zielte auf dichte, gemischte und kleinstädtische Siedlungsstrukturen nach historischem Vorbild ab. Für seine Befürworter*innen war der New Urbanism eine Kampfansage gegen die gesichtslose und vom Verkehr dominierte Stadtentwicklung der Gegenwart. Seine Kritiker*innen sahen in ihm einen reaktionären Angriff auf die ästhetischen Errungenschaften der Moderne.

In Deutschland setzte sich zur gleichen Zeit das Konzept von der „Stadt der kurzen Wege" durch. Dieses Konzept setzt auf eine nutzungsdurchmischte Stadt, bei der die räumlichen Distanzen verringert und so der Anteil des Fußgänger- und Radverkehrs erhöht werden kann. Dieses Konzept genießt bis heute breite Zustimmung und wird inzwischen von weiterentwickelten Konzepten, wie der „Walkable City" oder der „15-Minuten-Stadt", flankiert.

In den Stadtvisionen dieser Zeit gewannen nun soziale und ökologische Themen an Bedeutung. Das Auto, dass für Jahrzehnte die Fantasie von Architekt*innen und Planenden beflügelte, verlor an Bedeutung. Zwar stieg die Zahl der PKW auf Deutschlands Straßen unvermindert an, aber auf den Zeichnungen der Architekt*innen wurden die Autos immer weniger. Wunsch und Wirklichkeit klafften immer weiter auseinander.

2020 bis 2040: Die Mobilitätswende

Heute, rund hundert Jahre nach dem Aufstieg des Automobils zum massentauglichen Verkehrsmittel, steht die Verkehrstechnik abermals vor gewaltigen Umwälzungen. Getrieben von den immer strengeren Anforderungen der Klima- und Umweltpolitik, werden inzwischen Milliarden in die Entwicklung umweltfreundlicher Energieträger und Antriebstechnologien investiert. Von ihnen verspricht man sich, die Emission klimaschädlicher Abgase und die Konzentration von Feinstaub in den Ballungsräumen zu verringern. In Norwegen haben bereits heute über 50 Prozent aller neuangemeldeter Fahrzeuge einen Elektromotor, in Deutschland sind es nur 12 Prozent. Damit Deutschland seine Klimaziele erreichen kann, sollen bis 2030 nach Plänen der Bundesregierung sieben bis zehn Millionen Elektrofahrzeuge zugelassen sein, was ungefähr einem Anteil von 20 Prozent aller Fahrzeuge entspricht. Umweltverbände gehen davon aus, dass der Anteil der Elektrofahrzeuge deutlich höher liegen muss. Zu den Zielen der Bundesregierung gehört auch, dass bis 2030 eine Millionen Ladepunkte zur Verfügung stehen sollen. Nicht nur an allen Tankstellen soll man künftig Batteriefahrzeuge laden können. Größere Parkplätze, die zu Wohn-, Firmen- oder sonstigen Gebäuden gehören, müssen künftig ebenfalls mit Ladeinfrastrukturen ausgestattet werden. Auch private Wohnungseigentümer*innen sollen durch den Einbau von Lademöglichkeiten ihren Anteil beitragen.

Die Entwicklung neuer Antriebstechnologien und neuer Energieträger (Akkus, Brennstoffzellen etc.), stellen ein zentrales Innovationsfeld der Mobilitätswende dar. Ein zweites, großes Innovationsfeld liegt in der Digitalisierung von Fahrzeugen und Verkehrsinfrastrukturen. Ziel ist es, den Verkehrsfluss auf den Straßen effizienter und sicherer zu machen. Noch befinden sich solche Systeme in der Entwicklungs- und Erprobungsphase, so dass ihre Auswirkungen auf den städtischen Raum nicht in Gänze absehbar sind. Möglich ist, dass Fahrspuren und Stellplätze verkleinert werden können, da die automatisch gesteuerten Fahrzeuge in der Lage sind, mit geringeren Abständen zu manövrieren. Auch die Anzahl von Stellplätzen könnte durch ein dynamisches Parkplatzmanagement reduziert werden. Ob der so gewonnene Raum tatsächlich anderen Nutzungen zugeführt wird und zur Aufwertung des städtischen Raumes beiträgt, bleibt allerdings abzuwarten.

Auch das Auto soll durch die Digitalisierung revolutioniert werden. Es soll nicht mehr nur Fahrzeug sein, sondern zu einem Medium vielfältiger Mobilitätsdienstleitungen werden, die von den Fahrenden individuell konfiguriert werden können. Ähnlich wie bei einem Smartphone sollen verschiedene Leistungs- und Komfortpakete zur Verfügung stehen, die man nach Bedarf für sein Auto buchen kann. Zu diesen Leistungen zählt auch der Fahrassistent, der das Fahrzeug automatisch durch den Verkehr manövriert, während die Fahrzeuginsassen anderen Tätigkeiten nachgehen können. Ein echter Zeitgewinn, wie uns die zukünftigen Anbieter solcher Systeme versprechen – aber eine weitere Vertiefung der Kluft zwischen Fahrzeug und öffentlichem Raum, wie John Urry sie beschrieben hat: Mussten sich die Fahrer eines Fahrzeugs bisher zumindest visuell mit dem öffentlichen Raum und mit den anderen Verkehrsteilnehmern auseinandersetzen, können die Insassen eines autonomen Fahrzeuges in Zukunft von A nach B fahren, ohne auch nur einen Blick aus dem Fenster werfen zu müssen. Das Auto wird zur mobilen Erweiterung des privaten Raums, der seine Nutzer*innen vollständig von der Auseinandersetzung mit dem öffentlichen Raum entbindet.

Auch das dritte Innovationsfeld der Mobilitätswende basiert auf digitalen Technologien: Der Ausbau von Miet-, Sharing- und Fahrdienstangeboten. Neben dem Taxi und der klassischen Autovermietung, wie es sie seit Jahrzehenten gibt, sind in den vergangenen Jahren zahlreiche neue Formate entwickelt worden. Das Spektrum reicht von neuen Fahrzeugen (E-Roller, Scooter) bis zu neuen Fahrdiensten (Uber, Moia, Free Now etc.). Die zentrale Idee hinter all diesen Diensten ist aber immer die gleiche: Die Anbieter stellen die Fahrzeuge und die Logistik zur Verfügung, so dass die Nutzer*innen die Fahrzeuge unkompliziert und bedarfsgerecht buchen können, ohne sich um Anschaffung und Pflege kümmern zu müssen. Die Vorteile, die durch diese Dienstleistungen für den städtischen Raum erzielt werden könnten, sind gewaltig. Denn heute wird ein privater Pkw im Durchschnitt nur 45 Minuten am Tag bewegt, die restliche Zeit wird er abgestellt.[11] Die Folge dieser geringen Auslastung sind vor allem in den Städten sichtbar, wo ein überdurchschnittlich großer Anteil der Fahrzeuge im Straßenraum abgestellt wird. Würden die Stadtbewohner*innen ihre Pkw-Fahrten nicht mit privaten Fahrzeugen, sondern mit Sharing-Fahrzeugen zurücklegen, ließe sich die Auslastung der Fahrzeuge deutlich erhöhen und die Anzahl der Fahrzeuge, die im Straßenraum abgestellt werden, erheblich senken. Hinzu kommen die Einsparungspotenziale, die durch Mitfahr-Konzepte erzielt werden können. Denn je mehr Menschen ein Fahrzeug gleichzeitig benutzen, desto weniger Fahrzeuge sind auf den Straßen unterwegs. Letztlich könnten nach Schätzung von Expert*innen ca. 30 Prozent der heutigen Verkehrsflächen durch geteilte Mobilität eingespart und für andere Zwecke verwendet werden.[12] Wie weit dieses Potenzial tatsächlich ausgeschöpft werden kann, hängt von der Bereitschaft der Menschen ab, auf die Vorzüge (und das Prestige) des eigenen Autos zu verzichten.

Neue Mobilität, alte Stadt?

Für die Ingenieur*innen, Programmierer*innen und Designer*innen, die momentan an den Zukunftstechnologien der Mobilitätswende arbeiten, könnte es kaum eine bessere Zeit geben. Seit der Erfindung des Automobils hat es kein so innovationsfreudiges Klima mehr gegeben. Auch die Industrie sieht goldenen Zeiten entgegen. Dank Elektromobilität und Digitalisierung stehen ihr neue Märkte in Aussicht, wie es sie seit der Einführung der Fließbandproduktion durch Henry Ford nicht mehr gegeben hat. Aber von den Architekt*innen und Planenden, die im vergangenen Jahrhundert jede technische Innovation freudig aufgriffen haben und sich auch nicht scheuten, in ihren Stadtvisionen über das Menschenmögliche hinauszugehen, ist derzeit wenig zu sehen. Die Mobilitätswende böte mindestens ebenso viel Stoff für radikale Visionen und wegweisende Entwürfe, wie der Beginn der Massenmobilität in den 1920er Jahren. Aber die Skepsis der Architekt*innen und Planenden gegenüber dem Auto sitzt tief. Und die Angst, sich arglos in den Dienst der Mobilität zu stellen, wie es so viele Visionäre im 20. Jahrhundert taten, um der Stadt schließlich mehr damit zu schaden als ihr zu nützen, ist groß.

Die Mobilitätswende zu ignorieren könnte jedoch genauso schädlich sein. Denn wenn nicht die Architekt*innen die Zukunft der Städte entwerfen, dann tun es andere: Die Marketingabteilungen der großen Automobilkonzerne und Netzwerkanbieter zum Beispiel. Sie produzieren bereits viele schillernde Bilder von der neuen Welt des Verkehrs. Dass auf den Bildern der Autokonzerne futuristische Fahrzeuge zu sehen sind, ist wenig überraschend. Aber die Städte, die man auf ihren Bildern sieht, sind erstaunlich konventionell. Ein bisschen grüner, ein bisschen sauberer und ein bisschen urbaner als die Städte von heute. Mehr nicht. „Alles wird besser, aber nichts wird anders", so könnte man die Botschaft dieser Bilder interpretieren, die die Marketingabteilungen an ihre zukünftige Kundschaft richten wollen. Dabei gibt es gute Gründe, dass die Zukunft anders werden sollte.

Die Verbreitung des Automobils hat die Städte verändert, wie keine andere technische Entwicklung je zuvor. Sie hat den Menschen ungeahnte Freiheiten beschert, aber mit erheblichen Folgen. Vielerorts hat die Massenmobilität Wohn- und Aufenthaltsqualitäten verschlechtert, hat zusammenhängende Stadträume zerschnitten, hat Straßen zu Gefahrenzonen gemacht und Freiräume zu Stellplätzen degradiert. Sie hat zur Verkehrsüberlastung in den Innenstädten geführt und hat die Zersiedelung der Stadtränder möglich gemacht. Nun bietet die Mobilitätswende die einmalige Chance, zumindest einige Fehler der Vergangenheit zu korrigieren. Und dafür brauchen wir die Kompetenzen und die Fantasie der Architekt*innen und Planenden.

05
AUSLOBUNG

DIE VAHRENWALDER STRASSE

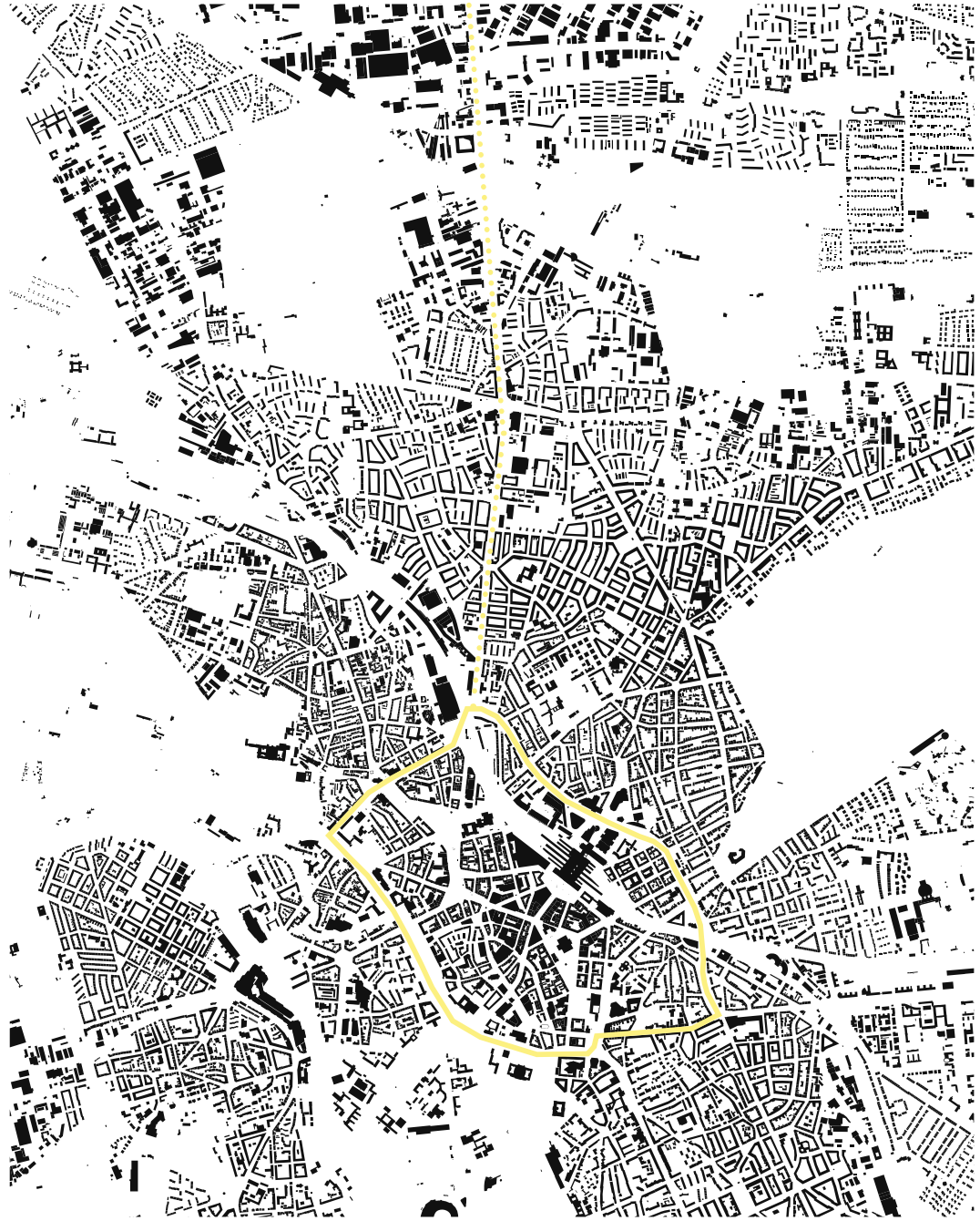
Für die meisten Hannoveraner*innen ist die Vahrenwalder Straße ein Korridor, ein Durchgangsort - die schnellste Möglichkeit in die Stadt zu gelangen oder sie zu verlassen. Aber auf ihrer Länge von knapp fünf Kilometern zwischen Innenstadt und Vahrenheide wird auch gelebt, gearbeitet und eingekauft; es wird getankt, geschraubt und geheiratet. Die Straße ist Schauplatz illegaler Autorennen sowie Treffpunkt der Autotuner- und der Drogenszene. Die Vahrenwalder Straße ist laut, schmutzig und gefährlich. Sie ist hochfrequentiert, aber ungeliebt. Brüchig, widersprüchlich und gesichtslos.

Identitätsstiftend wirken höchstens einzelne Gebäude entlang der Straße: Ein alter Wasserturm inmitten eines Gewerbegebiets im nördlichen Verlauf zwischen A2 und Mittellandkanal, etwas weiter südlich das mehrgeschossige Finanzamt Hannover-Nord aus den 1960er-Jahren, das Vahrenwalder Bad samt Freizeitheim zwischen Dragonerstraße und Vahrenwalder Platz sowie die unter Denkmalschutz stehende ehemalige Hauptverwaltung der Continental AG an der Ecke Werderstraße. Ansonsten finden sich in diesem südlichen Abschnitt vor allem Wohn- und Geschäftshäuser aus der Nachkriegszeit wieder. Je weiter man Richtung Norden gelangt, desto höher wird der Anteil an großflächigen, von der Straße abgewandten Gewerbebauten. Hier fällt die Orientierung schwer. Am besten gelingt sie derzeit anhand der in regelmäßigen Abständen angeordneten einschlägigen Tankstellen, Autohäusern und Fast-Food-Restaurants.

Der gesamte öffentliche Raum folgt heute der Logik des motorisierten Verkehrs: Pendler*innen müssen schnell vorankommen, LKW müssen störungsfrei die angrenzenden Gewerbebetriebe bedienen können und wer hier einen Termin im Nagelstudio oder eine Verabredung im Wettbüro hat, möchte vor dem Laden parken dürfen.

In der Mitte der Vahrenwalder Straße verlaufen ab Höhe der Dörnbergstraße oberirdisch Straßenbahngleise. Hier verkehrt die Linie U1 (Sarstedt – Langenhagen) und bis zum Vahrenwalder Platz zusätzlich die Linie U2 (Alte Heide – Döhren). Die Gleise verhindern das Überqueren der Straße für Fußgänger*innen oder Radfahrer*innen. Ein Wechseln der Straßenseite ist ausschließlich an den Kreuzungen möglich.

Zentral zwischen Innenstadt und Mittellandkanal kreuzt der Niedersachsenring die Vahrenwalder Straße. Der Niedersachsenring sollte einst in den 1970er Jahren als hochleistungsfähige Stadtautobahn („Nordtangente") zur Verbindung des Messeschnellwegs mit dem Westschnellweg weitergebaut werden. Doch er wurde nur in einem kleinen Teilabschnitt östlich der Vahrenwalder Straße realisiert.[1] So findet man heute an dieser Stelle eine undefinierte, willkürlich wirkende Kreuzungssituation vor. Ein namenloser (Park-)platz zwischen Wohn- und Geschäftshäusern, einem Autohaus, Supermärkten und Verwaltungsgebäuden. Und mittendrin bis zu achtspurige Straßen, auf denen zuletzt wegen des Unfalltods eines elfjährigen Fahrradfahrers Radwege signalrot eingefärbt und die Ampelschaltung neu justiert wurde.[2] Rund um diese Kreuzung befindet sich der Fokusraum.



Ziele und Inhalte des Wettbewerbs

Die Vahrenwalder Straße soll unter Berücksichtigung der durch die Mobilitätswende entstehenden Möglichkeiten transformiert werden. Es wird davon ausgegangen, dass die Minderung von Lärm- und Luftemissionen, die Reduktionen von Verkehrsflächen für den fließenden und ruhenden Verkehr, sowie der abnehmende Gebrauch alter Verkehrsbauwerke ein erhebliches Transformationspotenzial bieten werden. Darüber hinaus wird angenommen, dass durch die Etablierung alternativer Verkehrsmittel und Mobilitätskonzepte neue Anforderungen an den städtischen Raum gestellt werden, z.B. in Form von Abstellflächen für Sharing Fahrzeuge oder Logistik, Ladestationen usw.

Der Wettbewerb fordert nicht nur die funktionale und gestalterisch Anpassung der Straßenräume im Wettbewerbsgebiet, sondern verlangt eine grundsätzliche Neuausrichtung aller Verkehrsflächen inklusive der angrenzenden baulichen Strukturen.

Das Entwurfsgebiet ist als städtebauliches Experimentierfeld zu verstehen, in dem die Möglichkeiten und Grenzen dieser städtebaulichen Neuausrichtung erprobt werden sollen. Besonderes Augenmerk gilt der Vahrenwalder Straße im Kreuzungsbereich Niedersachsenring. Hier soll überprüft werden, inwieweit ein vom Verkehr dominierter Straßenraum qualifiziert und von einem trennenden zu einem integrierenden Bestandteil des Stadtraumes werden kann.

Neben den baulichen und infrastrukturellen Maßnahmen sollen die Wettbewerbsbeiträge auch programmatische Veränderungen berücksichtigen. Es ist zu beachten, dass die Transformation des Entwurfsgebietes im Sinne einer sozial verträglichen und ökologisch nachhaltigen Stadtentwicklung erfolgen soll. In diesem Zusammenhang sind Erhalt, Umnutzung oder Umbau von Bestandsgebäuden erwünscht. Wo es das Entwurfskonzept erforderlich macht sind Neubaumaßnahmen und Neuordnungen möglich.

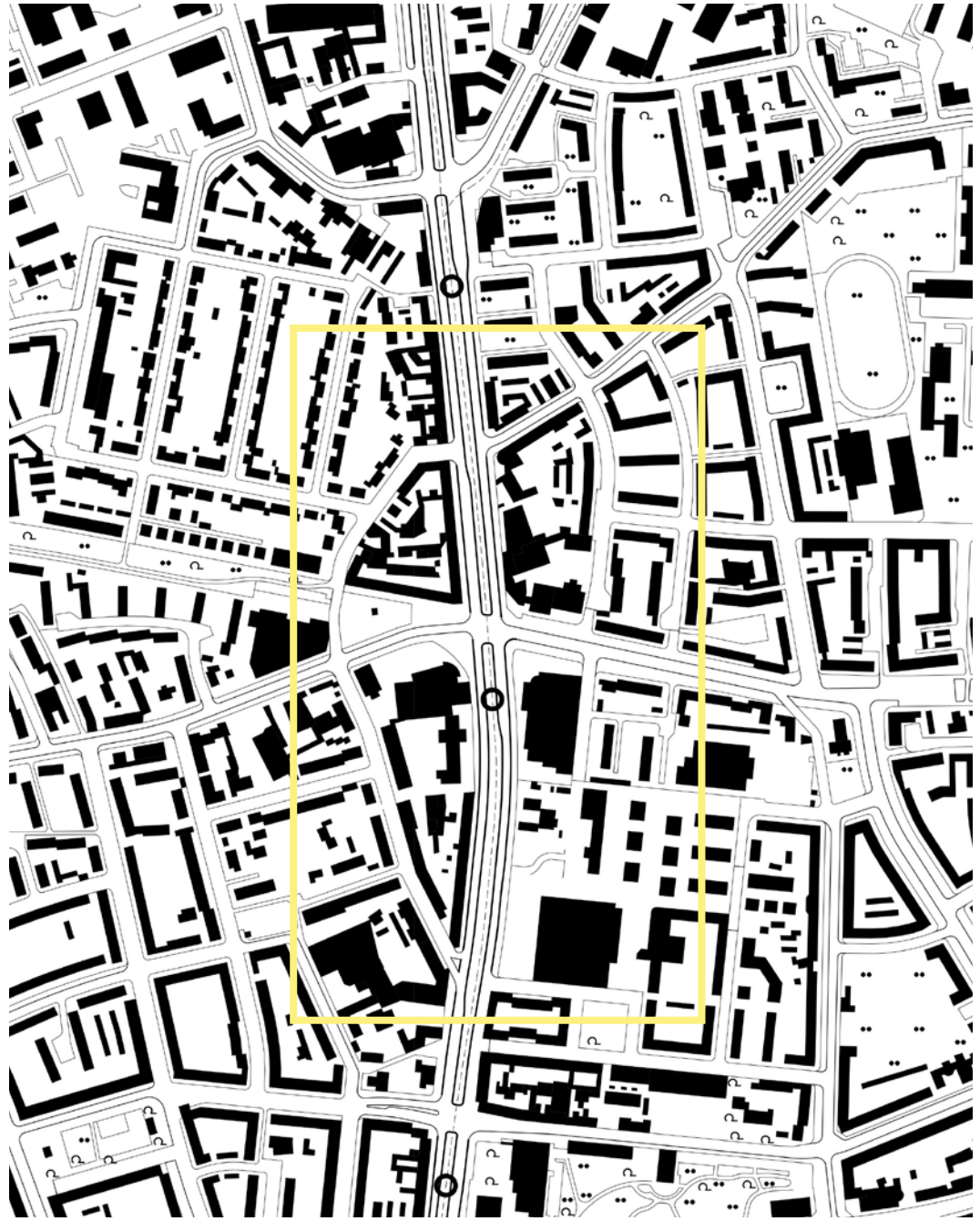
Zusammenfassend besteht das Ziel des Wettbewerbes darin, die Potenziale der Mobilitätswende auf bestmögliche Weise für eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung des Entwurfsgebietes zu nutzen. Die Ergebnisse sollen in Form einer städtebaulichen Vision für das Jahr 2040 dargestellt werden.

Szenario

Dem Wettbewerb wird ein Szenario zugrunde gelegt, das an Schätzungen und Modellrechnungen ausgewählter Studien aus der Mobilitätsforschung angelehnt ist. Es beschreibt, wie sich die Mobilität bis 2040 verändern wird und wie sich diese Veränderungen auf das Wettbewerbsgebiet auswirken können. Da das Ziel des Wettbewerbes darin besteht, die städtebaulichen Potenziale der Mobilitätswende möglichst umfassend darstellen zu können, wurde bewusst ein progressives Szenario gewählt. Das bedeutet, dass sich dieses Szenario zwar im Bereich des Möglichen befindet, die städtebaulich relevanten Aspekte jedoch besonders hervorhebt.

50 Prozent weniger Fahrzeuge

Die Mobilität der Zukunft ist vielfältiger, smarter und enger vernetzt. Der öffentliche Nahverkehr wird ausgebaut und durch Sharing-Konzepte unterschiedlicher, zum Teil autonom gesteuerter, Verkehrsmittel ergänzt.[3] Die Ausweitung des öffentlichen Nahverkehrs auf das Umland und den ländlichen Raum sowie die örtliche und zeitliche Flexibilisierung des beruflichen Alltags entzerren die Mobilität in der Stadt.Aufgrund des hohen Komforts und der individuellen Buchungs-



möglichkeiten dieser Mobilitätskonzepte, werden zukünftig immer mehr Menschen auf den Besitz eines eigenen Autos verzichten und sich für „geteilte" Verkehrsmittel entscheiden.[4] Schätzungen, wie sich die Anzahl der KFZ-Zulassungen und die Intensität des Verkehrs auf den Straßen entwickeln werden, gehen weit auseinander. Einigkeit besteht jedoch darin, dass urbane Gebiete besonders von der Mobilitätswende profitieren werden, weil sie sich am besten für die Umsetzung von ÖPNV- und Sharing-Konzepten eigenen.

Die Kreuzung Vahrenwalder Straße/Niedersachsenring ist heute mit 60.000 KFZ in 24 Stunden eine der verkehrsreichsten der Stadt.[5] Da die Straße die Innenstadt mit der Region sowie dem Fernverkehr verbindet, wird sie vor allem von Berufspendler*innen genutzt. Im Rahmen des Wettbewerbs kann davon ausgegangen werden, dass sich die Anzahl der zugelassenen KFZ um 50 Prozent reduziert, die Intensität des Verkehrs um bis zu 30 Prozent sinkt.

Verringerung der Verkehrsfläche um 30 Prozent
Aufgrund der geringeren Anzahl zugelssener KFZ wird weniger Verkehrsfläche benötigt. Hinzu kommt der Einsatz vernetzter Steuerungssysteme, die für einen platzsparenden und reibungslosen Verkehrsfluss sorgen und die Reisezeiten reduzieren.[6] Ein dynamisches Parkraummanagement trägt außerdem dazu bei, den durch die Parkplatzsuche verursachten Verkehr zu verringern. Expert*innen gehen davon aus, dass die Verkehrsfläche durch diese Maßnahmen um bis zu 30 Prozent reduziert werden kann.[7]

Auf der Vahrenwalder Straße kann in jeder Fahrtrichtung eine Spur eingespart werden. Außerdem steht den Wettbewerbseilnehmer*innen offen, die Straßenbahn im Bereich des Wettbewerbsgebietes zu verlegen oder durch ein anderes öffentliches Verkehrsmittel zu ersetzen, wenn sich diese Maßnahme durch die so gewonnenen städtebaulichen Qualitäten und verkehrlichen Vorteile rechtfertigen lässt.

Einsparung von Stellplätzen um 50 Prozent
Aufgrund der geringeren Anzahl von Fahrzeugen, können die straßenbegleitenden, wie auch die in der Fläche organisierten, KFZ-Stellplätze stark reduziert werden. Hinzu kommt die Zunahme an Ride-, sowie Car-Sharing Fahrzeugen, die eine deutlich höhere Auslastung haben als Privatfahrzeuge und somit weniger Stellplätze benötigen.[8] Insgesamt kann von einer Reduzierung von Stellplätzen um 50 Prozent ausgegangen werden.[9]

Im Entwurfsgebiet kann die Hälfte aller ausgezeichneten Stellplätze eingespart werden. Auf eine straßenbegleitende Anordnung von Stellplätzen kann gänzlich verzichtet werden. Es ist jedoch zu überdenken, ob diese Flächen dem fließenden Verkehr oder anderen verkehrlichen Nutzungen wie beispielsweise dem Lieferverkehr zur Verfügung gestellt werden.

Eine weitere Verringerung von Stellplätzen ist möglich, wenn die eingesparten Flächen an anderer Stelle nachgewiesen werden können.

Infrastrukturen für alternative Verkehrsmittel und Sharing-Konzepte
Neben der Benutzung neuer, elektrisch betriebener Fortbewegungsmittel, wie E-Auto, E-Scooter, E-Roller und E-Fahrräder werden auch Fahrräder und Lastenräder in den Innenstadtbereichen deutlich zunehmen.[10]

Im Wettbewerbsgebiet sollen entsprechende Infrastrukturen wie Lade- und Abstellmöglichkeiten unter Berücksichtigung funktionaler und gestalterischer Anforderungen eingeplant werden.

Mehr Wohn- und Aufenthaltsqualität
Im Jahr 2040 werden 50 Prozent der privaten Fahrzeuge durch Elektromotoren angetrieben.[11] Durch den Wechsel von Verbrennungsmotoren auf emissionsarme Antriebe sowie durch eine Effizienzsteigerung der konventionellen Fahrzeuge, kann die Belastung städtischer Räume durch Lärm und Feinstaub deutlich reduziert werden.

Wegfall alter Infrastrukturen
Die Mobilitätswende führt dazu, dass die Anzahl von Tankstellen, Parkhäusern und anderer Verkehrsinfrastrukturen an Nachfrage verlieren bzw. an die technischen Anforderungen der neuen Verkehrsmittel anzupassen sind.

Ablauf

Auslobung der Wettbewerbsaufgabe: 01.10.21
Schriftliche Rückfragen: bis 03.11.21
Auftakt und Rückfragenkolloquium: 05.11.21
Abgabefrist der Entwürfe: 11.03.22
Jurysitzung: 28.04.22
Preisverleihung und Vernissage der prämierten Arbeiten: 23.06.22 - 30.06.22

1. Preis
Gemeinsam verändern – 34
Nicolai Scheinhardt und Raja Bretschneider
From devider to connector – 40
Judith Stadtmann und Julius Wehrkamp

2. Preis
Straßen im Wandel – 46
Ludwig Weimert und Paul Gucinski
Transforming Streets – 52
Helena Grüning und Vanessa Seidel

3. Preis
Hyper, Hyper! – 58
Konrad Voges und Clara Roth
Stadtteile verknüfen, Menschen vernetzen – 64
Eva-Maria Kraus und Melanie Hacker-Heller

Anerkennung
Wir sehn' uns bald... – 70
Leonie Seifert und Ole Brederlau
VahrenWALD – 74
Lisa Jagemann und Christien Burandt

Transform it! – 78
Duc Anh Hoang und Tjerk Spille
Hannover Hardcore – 80
Marie Schwarz und Mathis Bergmann
The Green Passage – 82
Sandra Agnieszka Kik und Ann-Kathrin Krämer
Die hochsensible Straße – 84
Chiara Schmidt und Hannah-Lea Gerlach
Veloline – 86
Larissa de Jong und Sophia Heinisch
Das multikodierte Herz – 88
Shuyi Zhang und Ziyao Qin
Vahrenwalder Hoch 2 – 90
Neele Feil und Toni Bethäuser
Stadtrot – 92
Louise Kleinheyer und Miriam Pröbstle
REprogram and RElive – 94
Wu Zhewen
Herz von Vahrenwald – 96
Lina-Marie Sandjohann und Jan Zapkau
Rue de Place – 98
Johannes Tim Deichmann und Korbinian Schmidt
Lifeline – 100
Julian Geurts und Anna Vyhuliar
Frei.Raum – 102
Susann Warkentin und Smilla Marina Schäfer

06 WETTBEWERBS-BEITRÄGE

GEMEINSAM VERÄNDERN

Partizipative Stadtentwicklung für eine nachhaltige Transformation

A

B

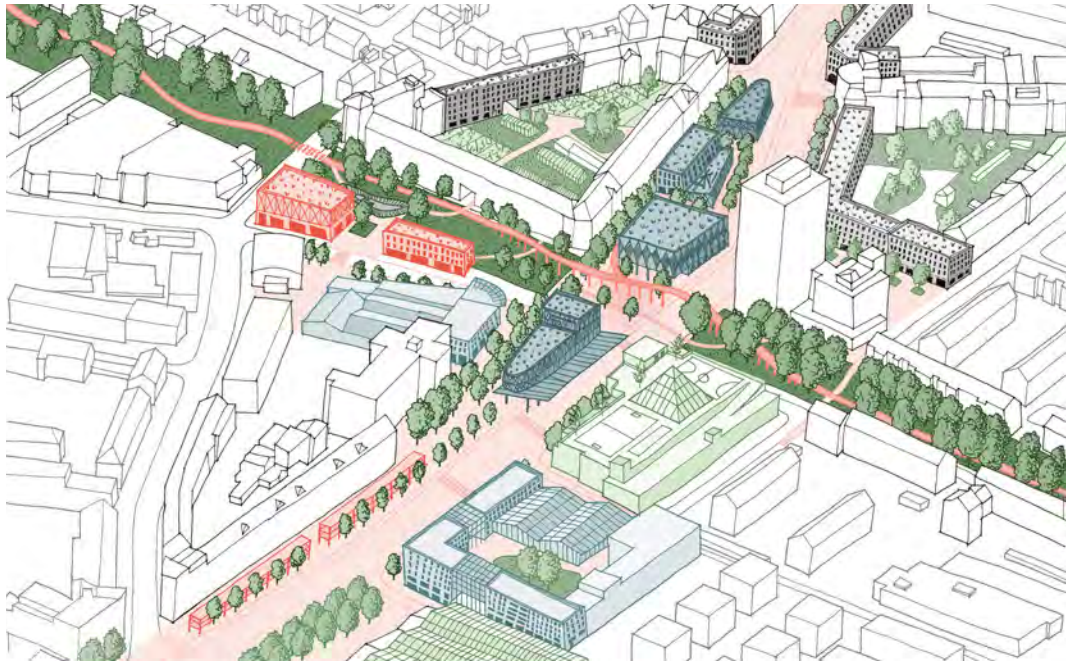
C

A Die ehemals vom Verkehr dominierte Kreuzung wird zu einem Shared-Space mit einem vielfältigen Nutzungsangebot und Aufenthaltsmöglichkeiten.
B Die sternförmig verlaufenden Stadtbahnlinien werden um ringförmige Buslinien ergänzt und miteinander verbunden. An den Schnittstellen der Stadtbahn- und Ringbusverbindungen ergeben sich strategisch wichtige Orte für Mobilität und Logistik.
C Durch eine großflächige Entsiegelung des Niedersachsenrings werden bereits bestehende Grünflächen miteinander verbunden. Es entsteht ein grün-blauer Gürtel um das Stadtzentrum.

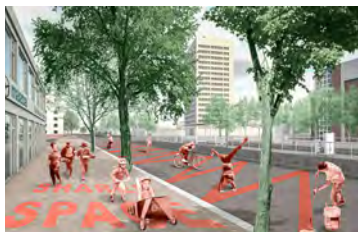
TU Dresden
Raja Bretschneider, Nicolai Scheinhardt

D Der Kreuzungsbereich wird durch gezielte bauliche Setzungen nachverdichtet.
E Die Neuverteilung der ehemaligen Verkehrsflächen findet sukzessive und unter Einbeziehung der Bürgerschaft statt.
F Mit einem verkehrsberuhigten, teilentsiegelten Shared Space schafft die Vahrenwalderstraße künftig Raum für Begegnungen.

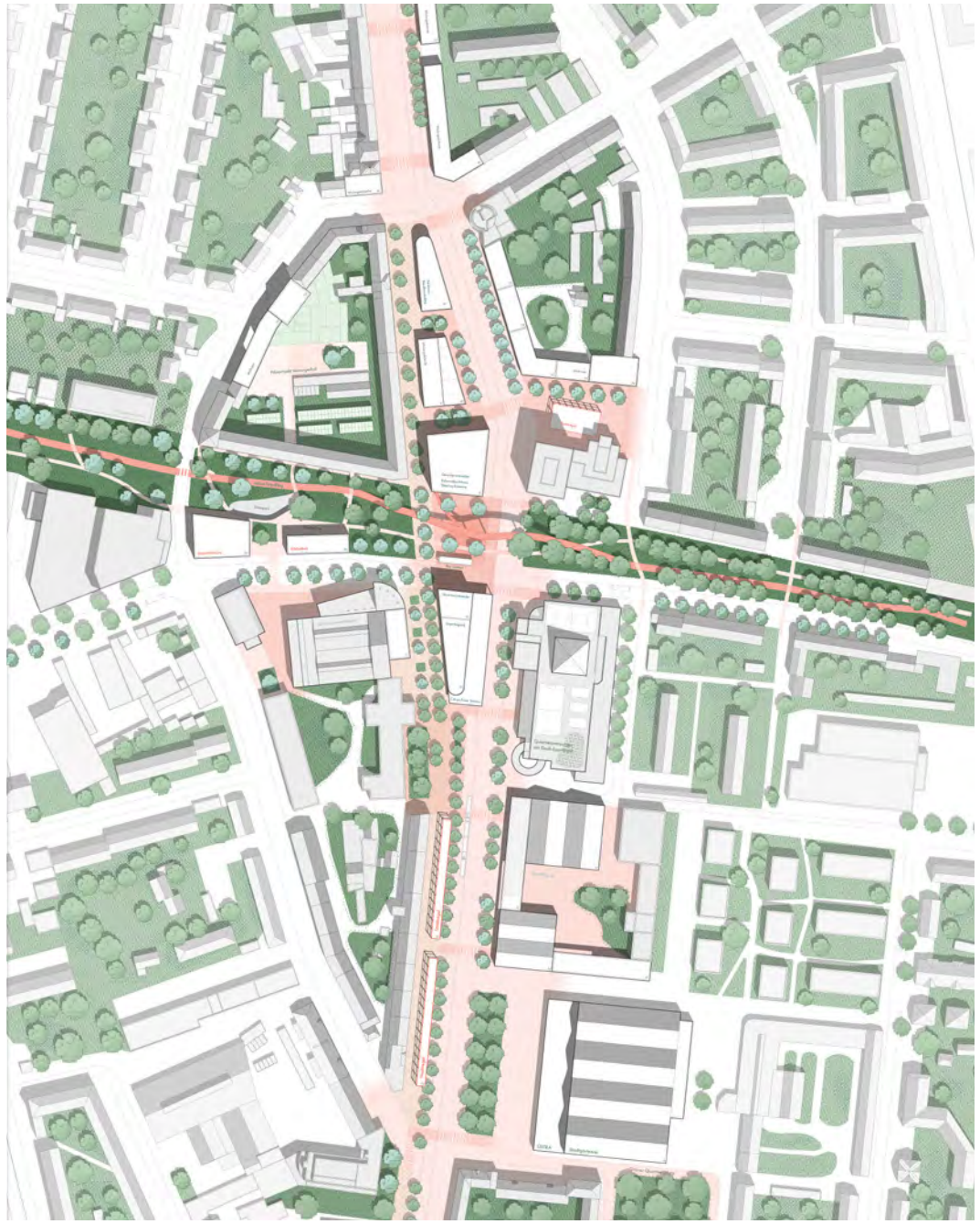
D



E



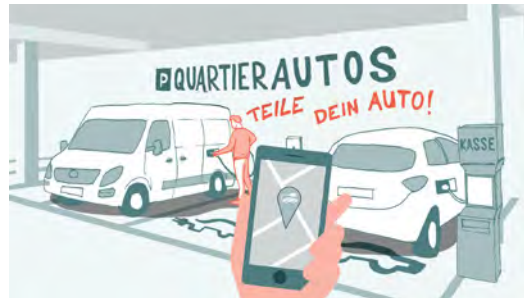
F



Beurteilungstext der Jury Unter dem Titel „Gemeinsam verändern" schlagen die Verfasser*innen einen differenzierten, schrittweisen Prozess zur Transformation der Vahrenwalder Straße unter intensiver Beteiligung der Bürger*innen vor. Die Arbeit überzeugt nicht nur in städtebaulicher und verkehrlicher Hinsicht, sondern bezieht auch ökologische, ökonomische und soziale Aspekte in den Transformationsprozess mit ein. So sollen beispielsweise Formen der lokalen Produktion dazu beitragen, die Mobilitätsbedürfnisse der Bewohner*innen zu reduzieren und die öffentliche Nutzung der Straßenräume zu erhöhen. Aus verkehrlicher Sicht wird auf eine konsequente Geschwindigkeitsreduzierung und eine Reduzierung der Fahrspuren für den MIV gesetzt. Dies ermöglicht eine vielfältige Nutzung des Straßenraums, eine einfachere Querung und damit eine engere Verknüpfung der Stadtteile. Auf diese Weise entstehen geschützte Räume im Verkehrsraum. Ergänzende Maßnahmen wie Mobilitätshubs, die Erweiterung der Straßenbahn zur Cargo-Bahn und autonome Ringbuslinien sind Alternativen zur aktuellen Mobilität. Die Bebauung wird stellenweise ergänzt oder erneuert.
Der Bestand bleibt weitgehend erhalten, aber lässt die Transformation der Vahrenwalder Straße durch zum Teil signifikante Umbaumaßnahmen architektonisch sichtbar werden. Die städtebaulichen Setzungen ergänzen den Straßenraum sinnvoll und erzeugen in der Abfolge kleinere Platzsituationen.
Die Mittelbebauung im Bereich Vahrenwalder Straße/Niedersachsen Ring ist schlüssig durchgearbeitet. Auch die Vernetzung der Grünflächen durch die Umwandlung des Niedersachsenrings in einen Grünzug ist konsequent.
Der Arbeit gelingt es auf überzeugende Weise, die Mobilitätswende in einen vielschichtigen und partizipativen Transformationsprozess einzubetten und, aufbauend darauf, in konkrete und qualitativ hochwertige Stadträume zu überführen. Ob die vorgeschlagene, verkehrliche Organisation der Vahrenwalder Straße den zukünftigen Ansprüchen genügen wird, bleibt offen. Dennoch ist hervorzuheben, dass es der Arbeit gelingt, einen realistischen und zugleich visionären Ansatz darzustellen.

G

H



I

J

G Ein Wandel der Mobilität ist ohne einen Wandel in der Gesellschaft nicht möglich.
H Durch ein erweitertes Sharing-Angebot wird der motorisierte Individualverkehr reduziert.
I Ehemalige Verkehrsstrukturen werden um- und weitergenutzt.
J Während der Transformation des Straßenraums werden temporäre, flexibel bespielbare „Stadtregale" errichtet.

FROM DEVIDER TO CONNECTOR

Vernetzung auf allen Ebenen

A

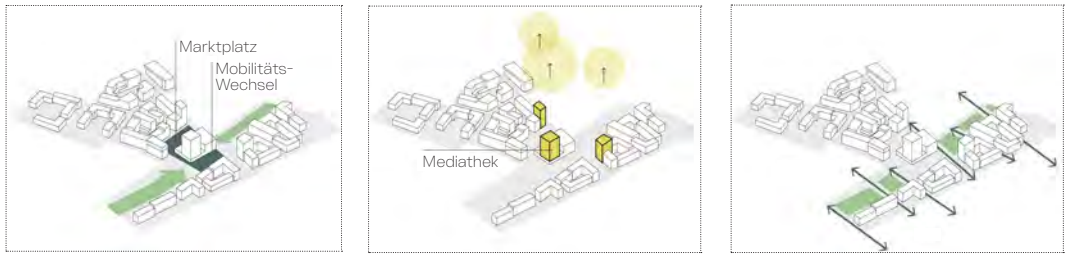
1.
PREIS

B

TU Braunschweig
Judith Stadtmann, Julius Wehrkamp

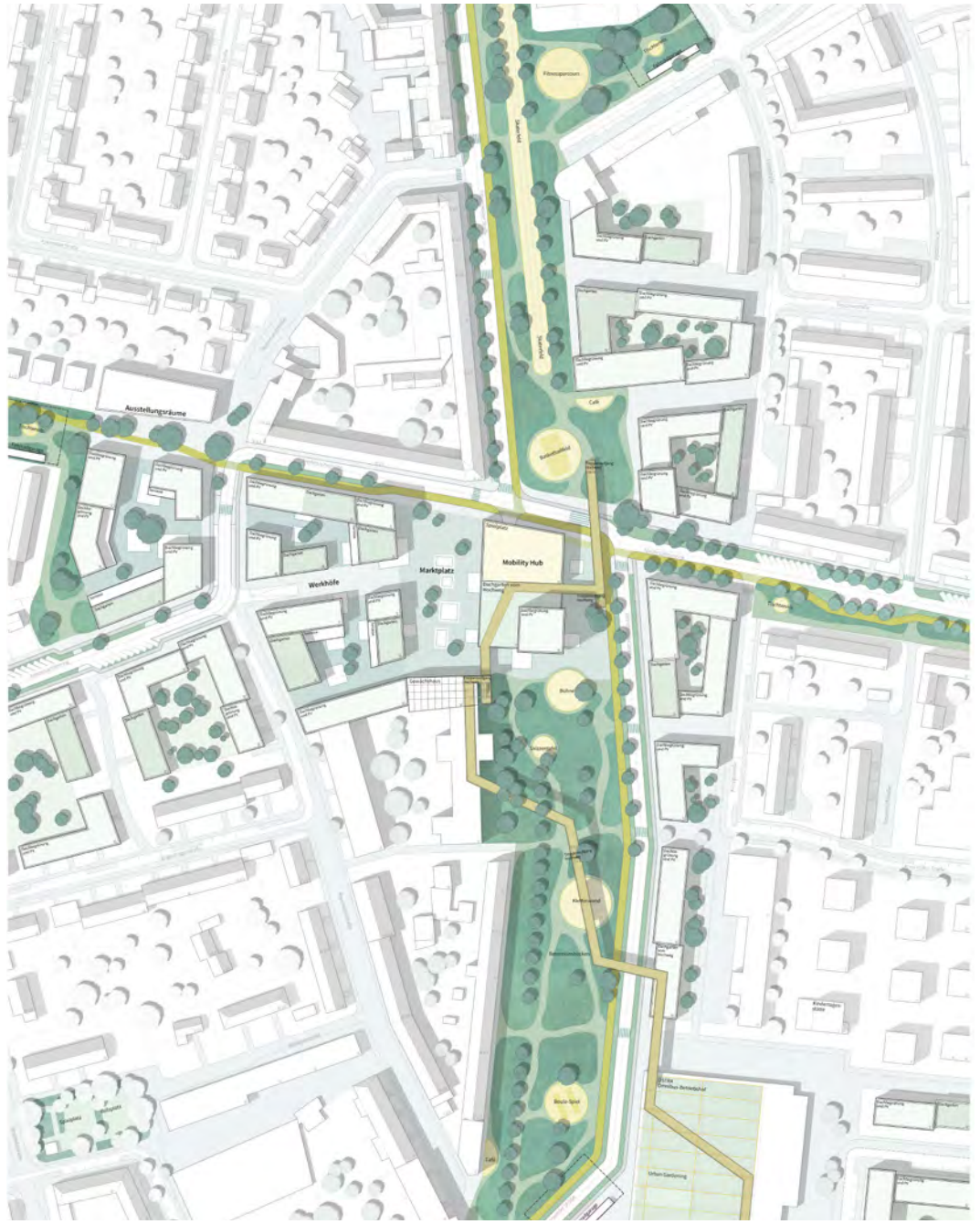
A Blick auf die Kreuzung Vahrenwalder Straße/ Niedersachsenring: Die große Straße der Zukunft wird ein Treffpunkt für Anwohnende der umliegenden Quartiere.
B Ehemalige Kreuzungsbereiche bilden zukünftig Quartiersplätze aus, die zur besseren Vernetzung der Stadtteile beitragen.
C Auf den Quartiersplätzen entstehen architektonisch prägnante Baukörper. Sie bilden städtebauliche Hochpunkte aus und markieren einen Mobilitätswechsel zwischen den Zonen „nur ÖPNV“, „Sharing (E)“ und „Individual (E)“.
D Ein Hochweg schließt an die, von der Stadt Hannover geplanten, „Roofwalks“ in der Innenstadt an und ermöglicht, den Stadtraume aus einer neuen Perspektive zu erleben.
E Die Vahrenwalder Straße der Zukunft ist geprägt durch ein vielfältiges Angebot an Freiräumen. Die angrenzenden Quartiere werden nachverdichtet.

C



D

E



Beurteilungstext der Jury Der Beitrag besticht durch die konsequente Umwandlung der durch die Verkehrswende gewonnen Flächen in attraktive und nutzbare Grünräume und schreibt auf diese Weise die grundlegende Transformation dauerhaft lesbar in den Stadtgrundriss ein. Durch die umfangreichen Entsiegelungen entstehen großzügige Grünflächen, die die angrenzenden Stadteile überzeugend vernetzen, durch die Linearität einen stadtklimatischen Mehrwert generieren und das bestehende Grünraumdefizit der angrenzenden Stadtteile ausgleichen können. Die Fortführung der „Roofswalks", die bereits für die Innenstadt von Hannover geplant werden, sind ein interessanter Ansatz, der die nach wie vor vielfach vernachlässigten Potenziale von Dachflächen markant hervorhebt. Der Grünraumgewinn wird durch ein schlüssig vorgetragenes Verkehrskonzept möglich, das den verbleibenden MIV sinnvoll integriert und entschleunigt, ein attraktiv durch die Grünräume geführtes Veloroutennetz anbietet sowie durch klug platzierte Mobilitätshubs den Wechsel auf umweltverträgliche Mobilitätsformen fördert.
Die Entschleunigung wird durch bauliche Interventionen an markanten Ost-West-Verbindungen unterstützt, die die Axialität des Straßenraums durchbricht. Die vorgeschlagenen baulichen Nachverdichtungen sind nachvollziehbar und könnten auch unter Berücksichtigung des Bestands erfolgen.
Insgesamt überzeugt die Arbeit durch ihr starkes und konsequent umgesetztes Konzept sowie die hohe städtebauliche Qualität, die bis in den architektonischen Maßstab überzeugend dargestellt wird. Die zum Teil starken Eingriffe in den Bestand sind in Hinblick auf eine nachhaltige und integrative Stadtentwicklung zu hinterfragen. Im Rahmen der gestellten Aufgabe, eine Vision für die Zukunft der großen Straße zu entwickeln, sind die Maßnahmen jedoch mit den gewonnenen stadträumlichen Potenzialen und entstandenen Qualitäten zu rechtfertigen. Darüber hinaus überzeugt die Arbeit durch die graphisch hervorragende Präsentation.

F

F Blick von Norden auf die Kreuzung Vahrenwalder Straße/Niedersachsenring
G Der Bestandsbunker wird umgenutzt und dient Ausstellungszwecken.

G

STRASSEN IM WANDEL

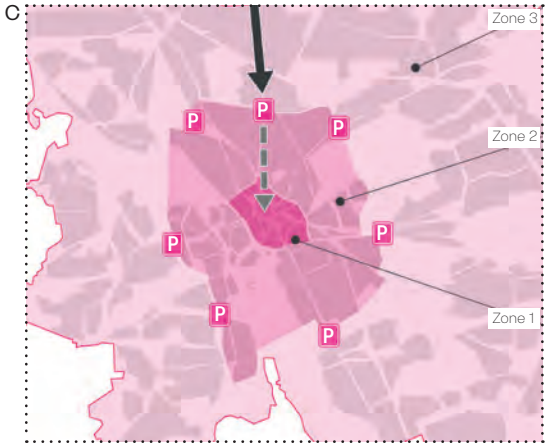
Impulse zu einer neuen Dynamik der Mobilität

A

2.
PREIS

B

C



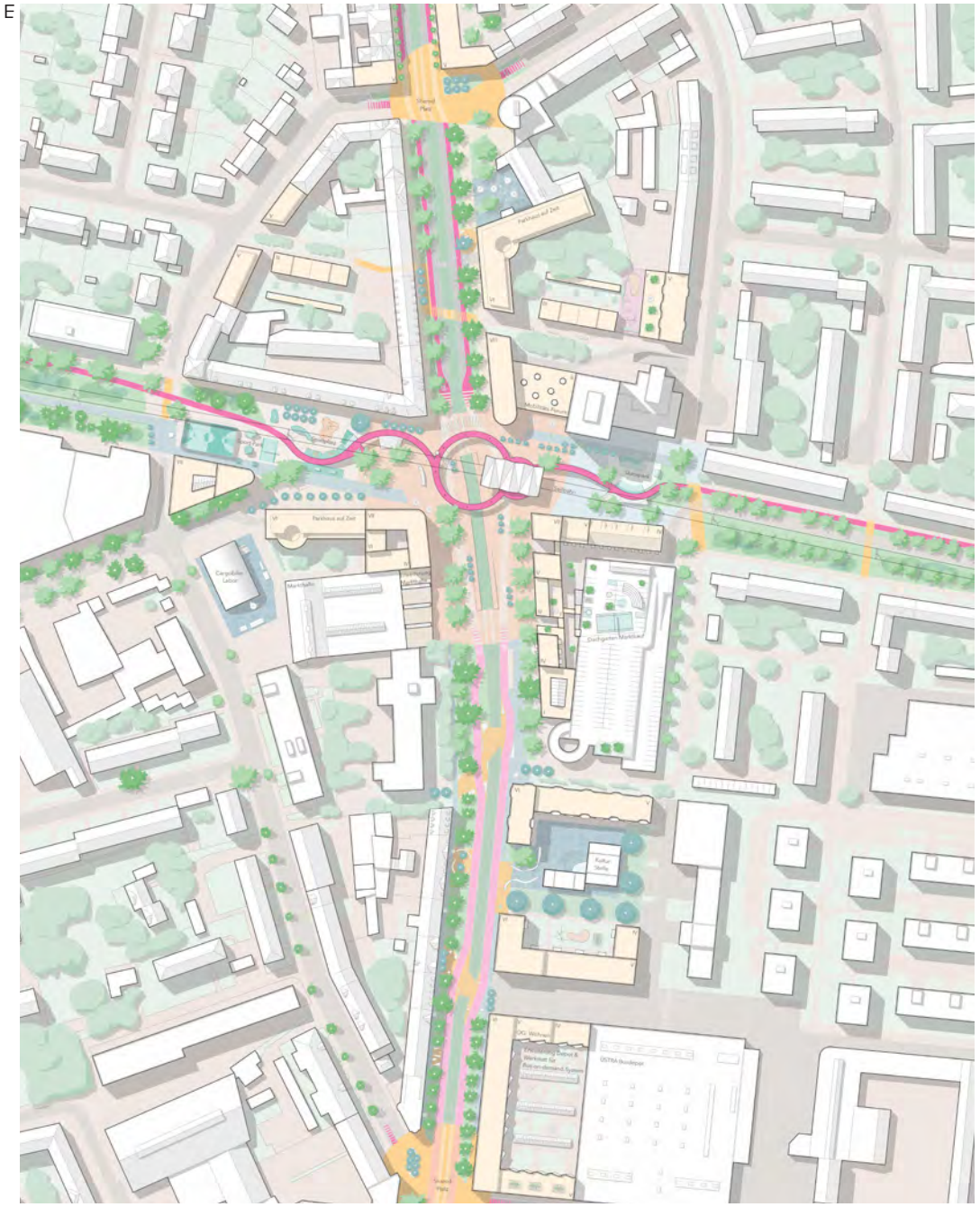
A Die Kreuzung Vahrenwalder Straße/ Niedersachsenring bildet einen Mobilitätsknoten, umgeben von qualitativen Aufenthaltsflächen.
B Aufgrund eines geplanten Seilbahn-Rings als Ergänzung zum ÖPNV werden die Pendlerverkehre reduziert und zusätzliche Flächen im Stadtraum gewonnen.
C Hannover wird in drei Mobilitätszonen eingeteilt. In Richtung des Stadtzentrums findet eine Umverteilung vom MIV auf den ÖPNV statt. Ergänzend werden kleinteilige und umweltverträgliche neue Mobilitätsformen vorgeschlagen.

TU Dresden
Ludwig Weimert und Paul Gucinski

D Im Kreuzungsbereich, entlang des Julius-Trip-Rings, bildet eine Fahrradbrücke einen visuellen und räumlichen Schwerpunkt aus.
E Es werden drei Grundprinzipien aufgestellt, die auf verschiedenen Ebenen die planerischen Prozesse beeinflussen und eine schrittweise und nachhaltige Transformation der Straße ermöglichen.
Der Masterplan zeigt ein mögliches Szenario.

D

E



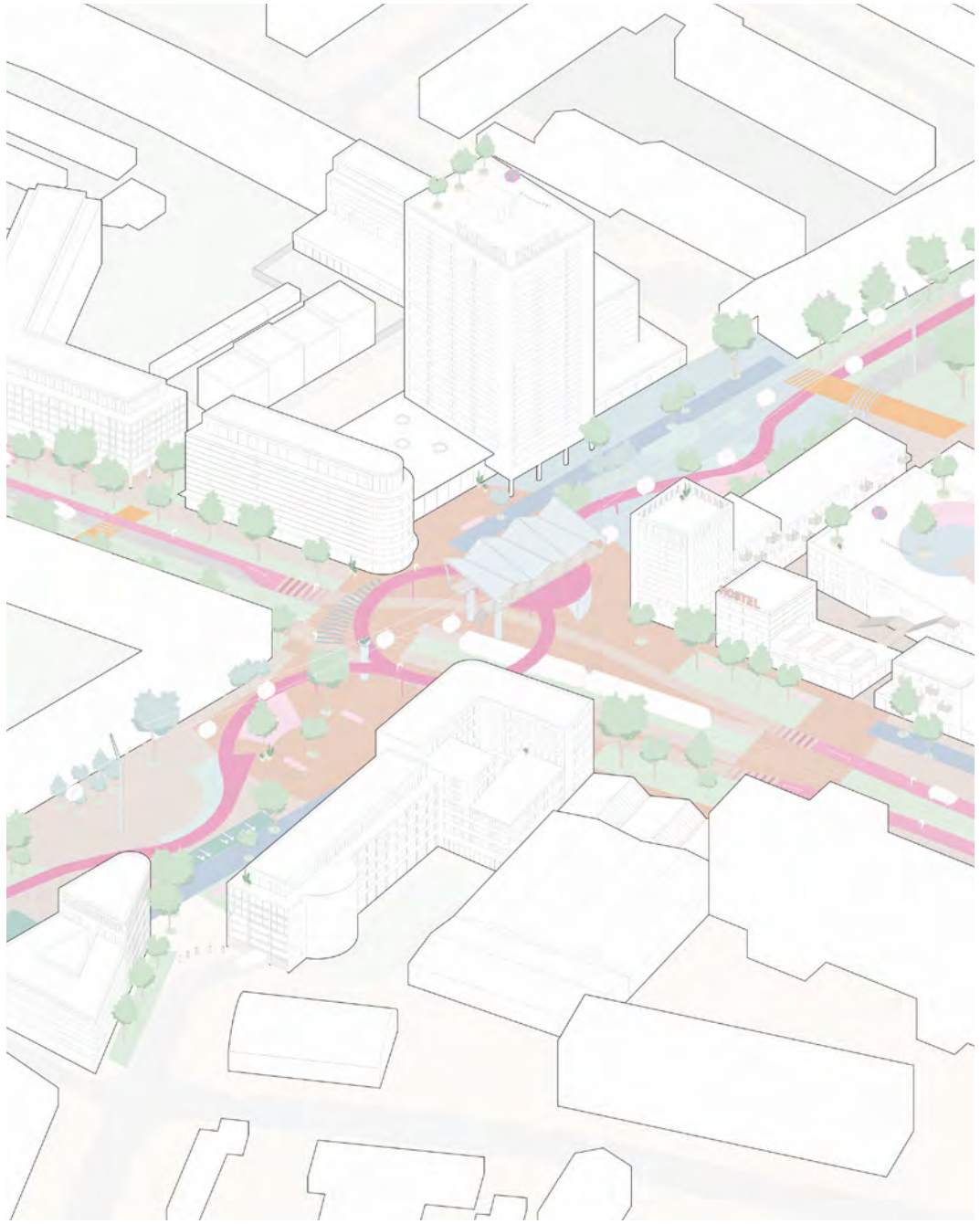
Beurteilungstext der Jury Die Arbeit zeichnet sich durch ihre vielfältigen Betrachtungsebenen der Wettbewerbsaufgabe aus. So wird eine überzeugende Konzeption formuliert, die entwurflich weitestgehend plausibel übersetzt wird. Es wird erkannt, dass die Transformation der Vahrenwalder Straße davon abhängt, dass durch stadtweite Maßnahmen das Mobilitätsverhalten und das Verkehrsaufkommen verändert werden. Dazu werden diverse Vorschläge formuliert, wie die Einrichtung von Mobilitätszonen, die Verlagerung von Logistikverkehren auf die Schiene („Public Cargobahn"), oder die Ergänzung des ÖPNV-Netzes durch eine Seilbahn.
Es wird positiv bewertet, dass sich die Arbeit mit der Organisation der verbleibenden Verkehre auf der Vahrenwalder Straße auseinandersetzt, statt diese in die Umgebung oder unter die Erde zu verlagern. Es entsteht eine bestandsorientierte und damit ressourcen- und energieschonende Lösung: eine integrierte Stadtstraße, die im Vergleich zum Bestand eine deutlich höhere Aufenthaltsqualität aufweist, durch Platzsituationen strukturiert und weniger als Barriere wahrgenommen wird.

Der Entwurf für die Kreuzung am Niedersachsenring berücksichtigt beides – die verkehrlichen ebenso wie die stadtgestalterischen Funktionen und Nutzungsansprüche: Es wird ein großzügiger Stadtplatz mit Flächen für Vegetation, Stadtmöbeln und Sport/Spiel entworfen. Gleichzeitig wird hier ein Mobilitätsknoten gestaltet, an dem sich Straßenbahn, Seilbahn und Radhauptweg in Form eines Mobilitätshubs und einer ringförmigen Radbrücke verbinden.
Zudem wird begrüßt, dass auch der Umgang mit obsoleten und neuen Mobilitätsarchitekturen adressiert wird, in Form von Vorschlägen zur Umnutzung der Tankstelle und der Skizzierung von adaptiven Parkhäusern. Die Setzungen der baulichen Nachverdichtung werden teils kritisch kommentiert in Bezug auf Abstandsflächen oder zum Teil etwas beliebig wirkende Detaillierungen.
Die Notwendigkeit der Seilbahnroute und der Radringbrücke werden von einigen Jurymitgliedern in Frage gestellt.
Die Jury ist sich einig, dass die Qualität der Frei- bzw. Straßenräume gestalterisch und ökologisch noch verbessert werden könnte u.a. durch mehr Vegetation und Entsiegelung.

F

F Ungenutzte sowie ehemalige, dem MIV vorbehaltene Flächen und Bauwerke, werden auf unterschiedliche Art und Weise temporär bespielt. Projekte mit viel Zuspruch werden in langfristige Planungen einbezogen und verstetigt. Das Beispiel zeigt eine Tankstelle, die zukünftig als „Kulturstelle" mit Kino genutzt werden könnte.
G Der Mobilitätsknoten an der ehemaligen Kreuzung verbindet den bestehenden ÖPNV mit einer Ring-Seilbahn. Die Pendlerverkehre werden hier abgefangen.

G



TRANSFORMING STREETS

Die Transformation der Vahrenwalder Straße

A

B

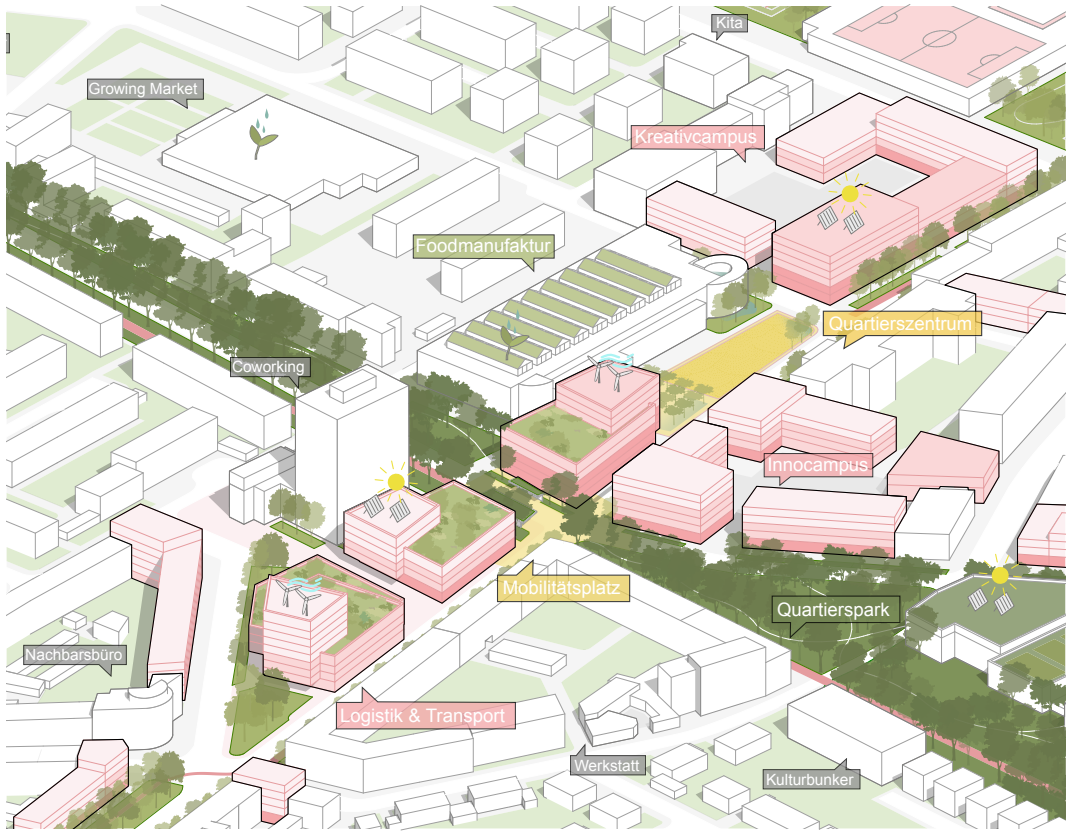
A Die Kreuzung Vahrenwalder Straße/ Niedersachsenring wird zu einem Stadtplatz mit zentralen Verkehrsfunktionen.
B Entlang der Vahrenwalder Straße entsteht ein vielfältiges Grün- und Freiraumangebot.

2. PREIS

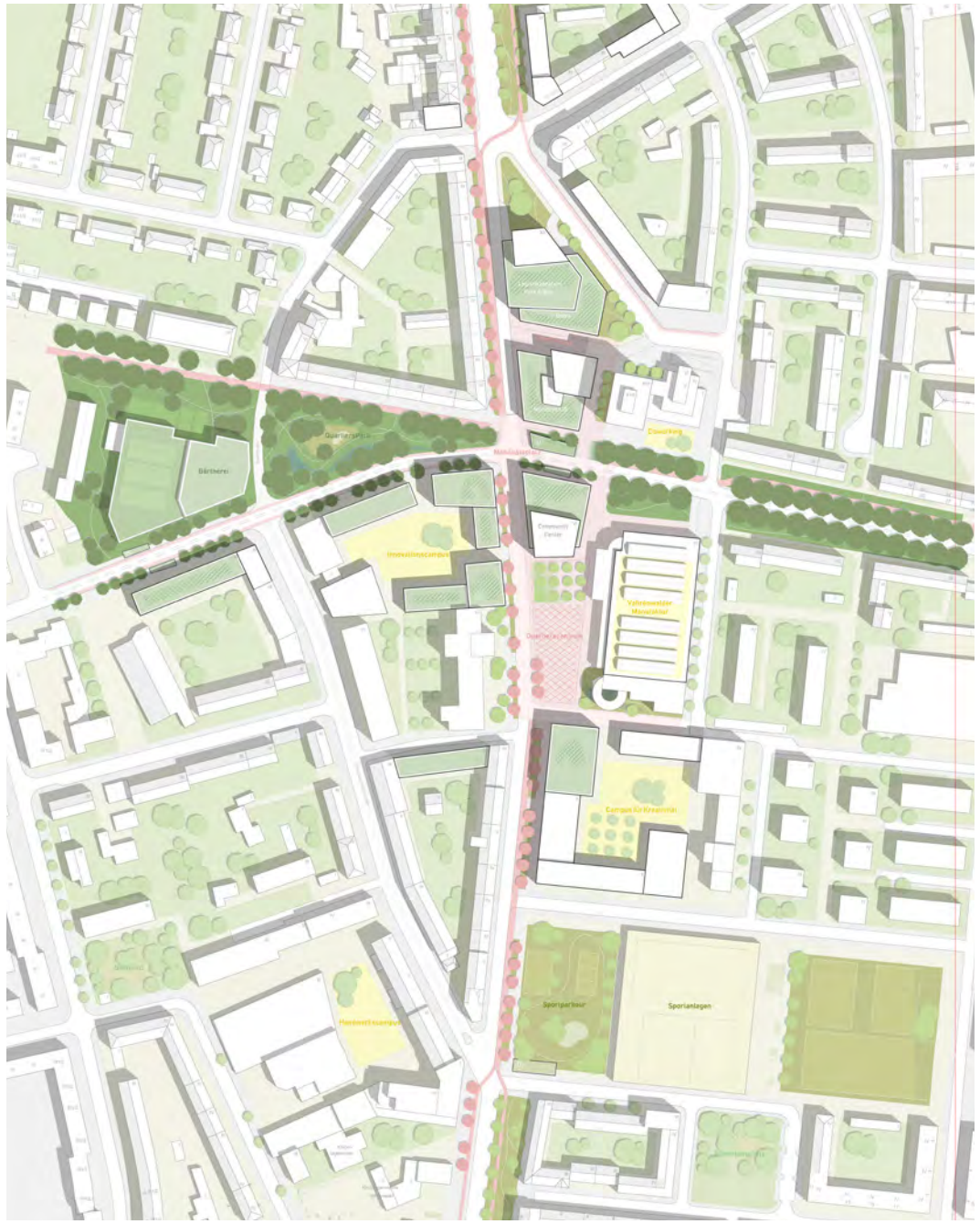
TU Dresden
Helena Grüning und Vanessa Seidel

C An ausgewählten Kreuzungsbereichen entlang der Vahrenwalder Straße werden „multimodale Knoten" installiert, die eine Verbindung der durch die Straße getrennten Stadtteile herstellen und die vormals monofunktionalen Verkehrsräume in vielfältig genutzte urbane Räume transformieren.
Der Mobilitätshub im Kreuzungsbereich Vahrenwalderstraße/Niedersachsenring ist in drei unabhängigen Gebäudevolumen organisiert.
Diese beinhalten ein Logistikzentrum mit Park-and Ride-Angebot, einen Terminal der ÜSTRA, einen Hub mit einem vielfältigen Mobilitätsabgebot und gewerblichen Nutzungen sowie eine U-Bahn-Station.
D Die Bestandsstrukturen innerhalb des Betrachtungsgebiets werden um- oder weitergenutzt. Punktuell entstehen Neubauten, die den Bestand ergänzen. Der Niedersachsenring wird stillgelegt und als öffentlicher Grünraum ausgebaut, der im westlichen Kreuzungsbereich einen Quartierspark mit dichter Baumbepflanzung ausbildet. Flankiert wird der Platz von Neubauten mit vielfältigen, öffentlichkeitswirksamen Nutzungen, wie einem Innovationscampus, einer Gärtnerei, Co-Working Spaces oder einem Community-Center.

C



D



Beurteilungstext der Jury Unter dem Titel „Transforming Streets“ entwickeln die Verfasserinnen ein Konzept zur verkehrlichen Umverteilung sowie zur Rückeroberung und Aneignung städtischer Räume durch die Bürger*innen. Eine übergeordnete Abfolge von transformierten Kreuzungen - den „multimedialen Knoten“ – erleichtert die Querung der Vahrenwalder Straße und sorgt durch alternative Mobilitätsangebote für eine weitere Verringerung des MIV. Nicht mehr benötigte Verkehrsflächen werden an städtebaulich wichtigen Punkten entsiegelt und in stadtteilverbindende Plätze transformiert.
Anstelle eines radikalen Masterplans schlagen die Verfasserinnen eine Vielzahl kleinteiliger, aufeinander aufbauender Maßnahmen vor. Insbesondere dieses feinfühlige und sensible Vorgehen wird als besondere Qualität des Entwurfs gewürdigt.

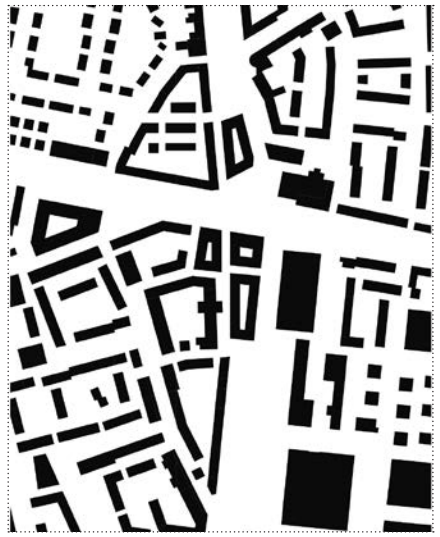
Das ausdifferenzierte Netz der multimodalen Knoten bildet durch seine Dezentralität und Agilität eine gute Grundlage, um auf sich verändernde Rahmenbedingungen zu reagieren. Das durch die Reduzierung des MIV und die Verlegung der Straßenbahn in den Untergrund nunmehr maßvolle Nebeneinander unterschiedlicher Verkehrsteilnehmer*innen wird als belebend und ausgewogen wahrgenommen.
Durch die behutsame Ergänzung und Nachverdichtung der Bestandsstruktur entstehen Stadträume im menschlichen Maßstab. Plätze und Aufweitungen sind wohlproportioniert und zeigen glaubhaft, dass die unterschiedlichen Nachbarschaften zusammenwachsen können.
Insgesamt stellt die Arbeit mit ihrem transformatorischen und prozesshaften Ansatz eine äußerst resiliente und realistische Lösungsmöglichkeit dar.

A

3. PREIS

B

C



A Der Entwurf „Hyper, Hyper" orientiert sich an dem Prinzip der Superblöcke in Barcelona und schlägt eine Neuordnung des Stadtraumes entlang der Vahrenwalder Straße in autoarme Quartiere vor. Die Bestandsstrukturen werden punktuell durch Neubauten ergänzt.
B Die Stadtstruktur im Jahr 2021
C Und nach der Transformation 2045.

Leibniz Universität Hannover
Clara Roth und Konrad Voges

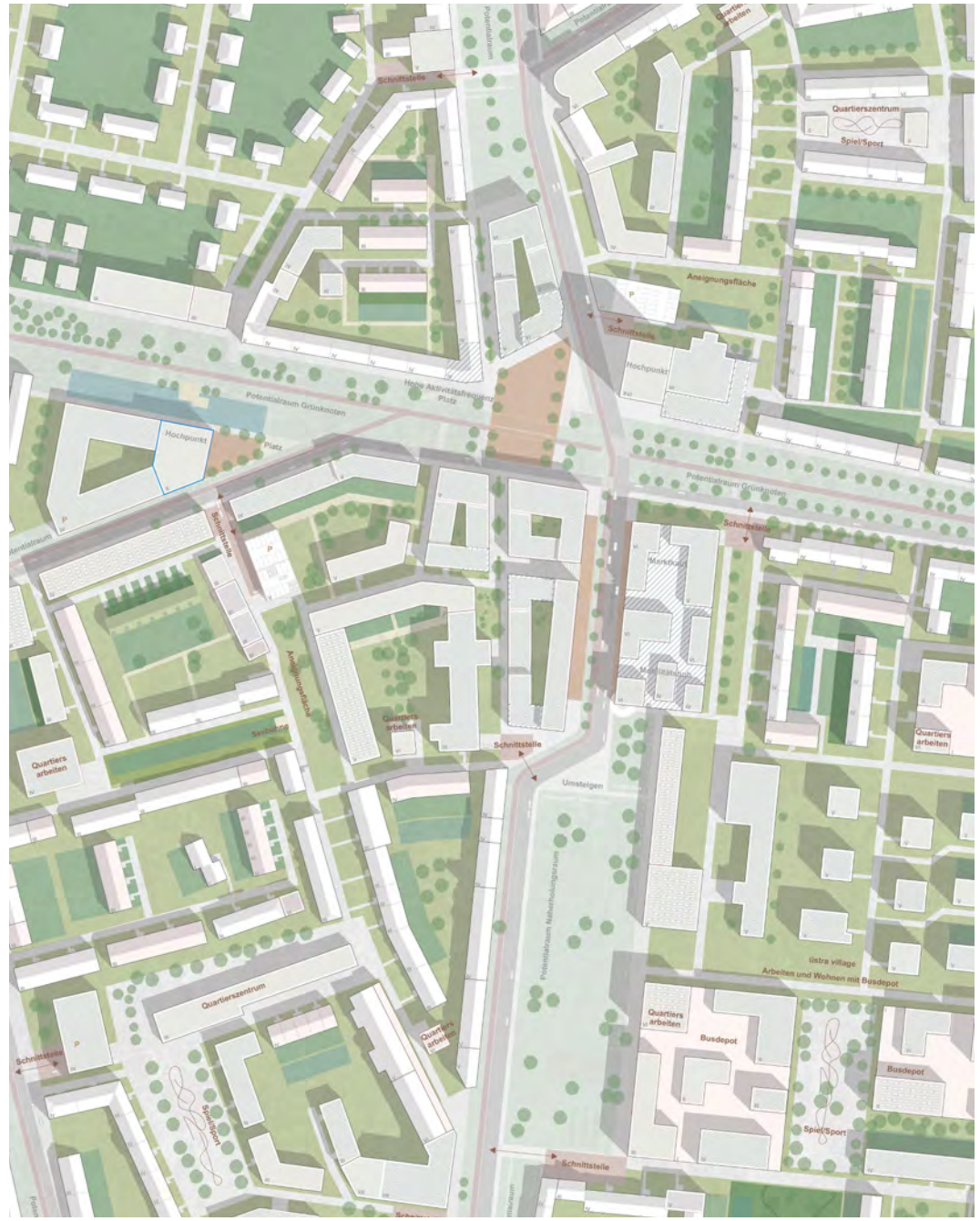
C+D Räumliche Ausdifferenzierung innerhalb der Hyperblöcke: Während die Baukörper entlang der Straße aufgrund ihrer Höhe und öffentlichen Nutzungen städtische Kanten ausbilden, werden die Baukörper zum Blockinneren niedriger und kleinteiliger, die Nutzungen zunehmend privater.

E Die Kreuzung wird zu einem städtischen Platz mit zentralen Verkehrsfunktionen umgestaltet. Der Platz wird durch ergänzende Bebauungen mit öffentlich genutzten Erdgeschossen bespielt. Der Niedersachsenring bildet zukünftig den größten Potenzialraum im Entwurfsgebiet aus, der von den Bewohnenden vielfältig genutzt werden kann.

C

D

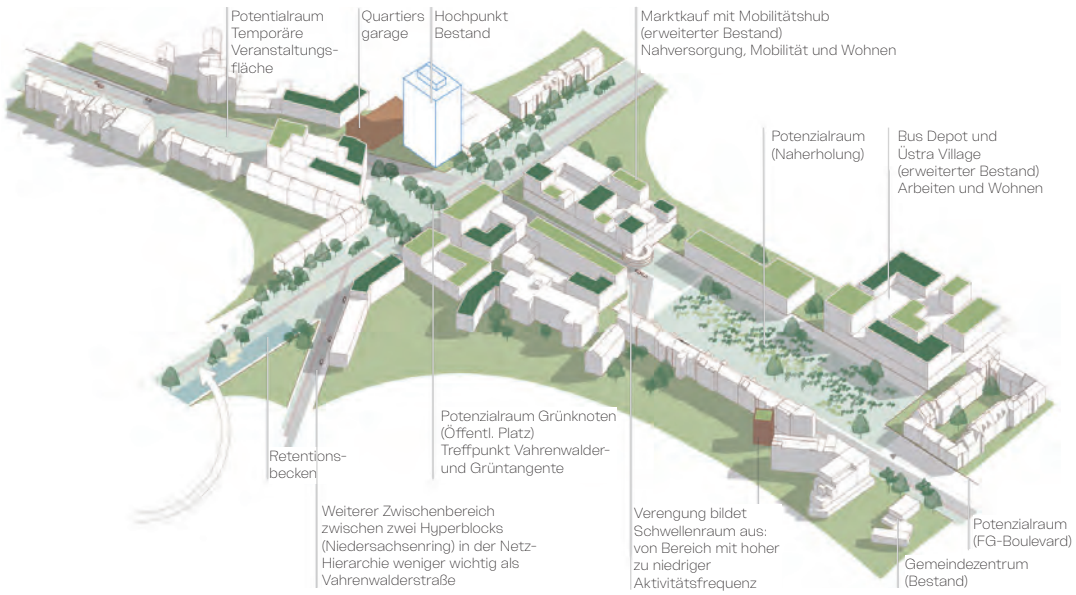
E



Beurteilungstext der Jury Die Verfasser*innen konzentrieren sich auf die Standquartiere rechts und links der Vahrenwalder Straße und schlagen vor, diese in so genannte „Hyperblocks“ zu transformieren. Diese zeichnen sich durch eine hohe bauliche dichte, soziale Durchmischung und ein autofreies Straßennetz aus. Letzteres wird durch die gezielte Setzung von Mobilitätshubs sowie Quartiersgaragen ermöglicht, die in jedem Hyperblock entstehen sollen und langfristig umgenutzt werden können. Die großflächigen „Zwischenräume“, die den Individualverkehr, den Radverkehr und den ÖPNV aufnehmen, werden sinnvoll durch städtebauliche Interventionen und Funktionskonzentrationen flankiert. Durch großzügige Entsiegelung der durch die Verkehrswende gewonnenen Flächen können Potenzialräume für die Naherholung gewonnen werden, die deutliche stadtklimatische Verbesserungen sowie eine erhöhte Biodiversität und einen Ausgleich des Grünraumdefizits in den hochverdichteten Stadtteilen erwarten lassen.

Besonders hervorzuheben ist der überzeugend dargelegte Prozess, der die schrittweise Transformation querschnittsorientiert in Bezug auf die verkehrlichen, logistischen, städtebaulichen, freiräumlichen, ökologischen sowie auch rechtlichen Belange untermauert. Bemerkenswert ist gleichermaßen der sensible Umgang mit dem Gebäudebestand, der weitgehend erhalten und umstrukturiert wird sowie die intensive Auseinandersetzung mit Aspekten der Kreislaufwirtschaft. Für die „Zwischenräume“ werden beispielhafte Entwicklungsszenarien angeboten, die eine sehr gute Grundlage zur Konkretisierung in einem Beteiligungsprozess darstellen, die großen, stadträumlich-atmosphärischen Potenziale jedoch nicht abschließend transportieren können.
Die Arbeit überzeugt insgesamt durch die Vielschichtigkeit der betrachteten Aspekte, die detaillierte Ausarbeitung und dem konsequent vorgetragenen Ansatz der Hyperblöcke.

F

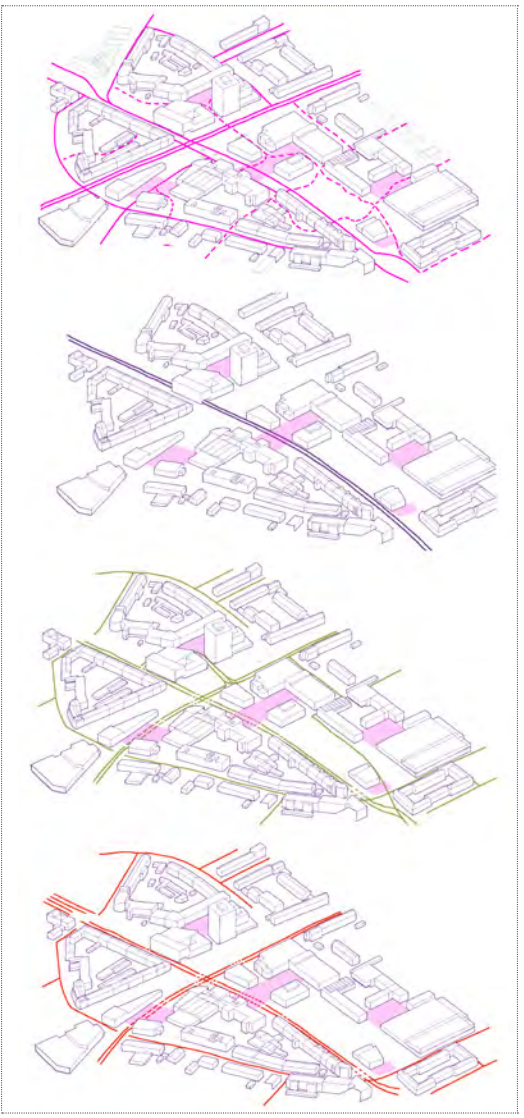


F Beispielhafte Entwicklungsszenarien für die entstehenden Potenzialräume.

STADTTEILE VERKNÜPFEN – MENSCHEN VERNETZEN

A

B



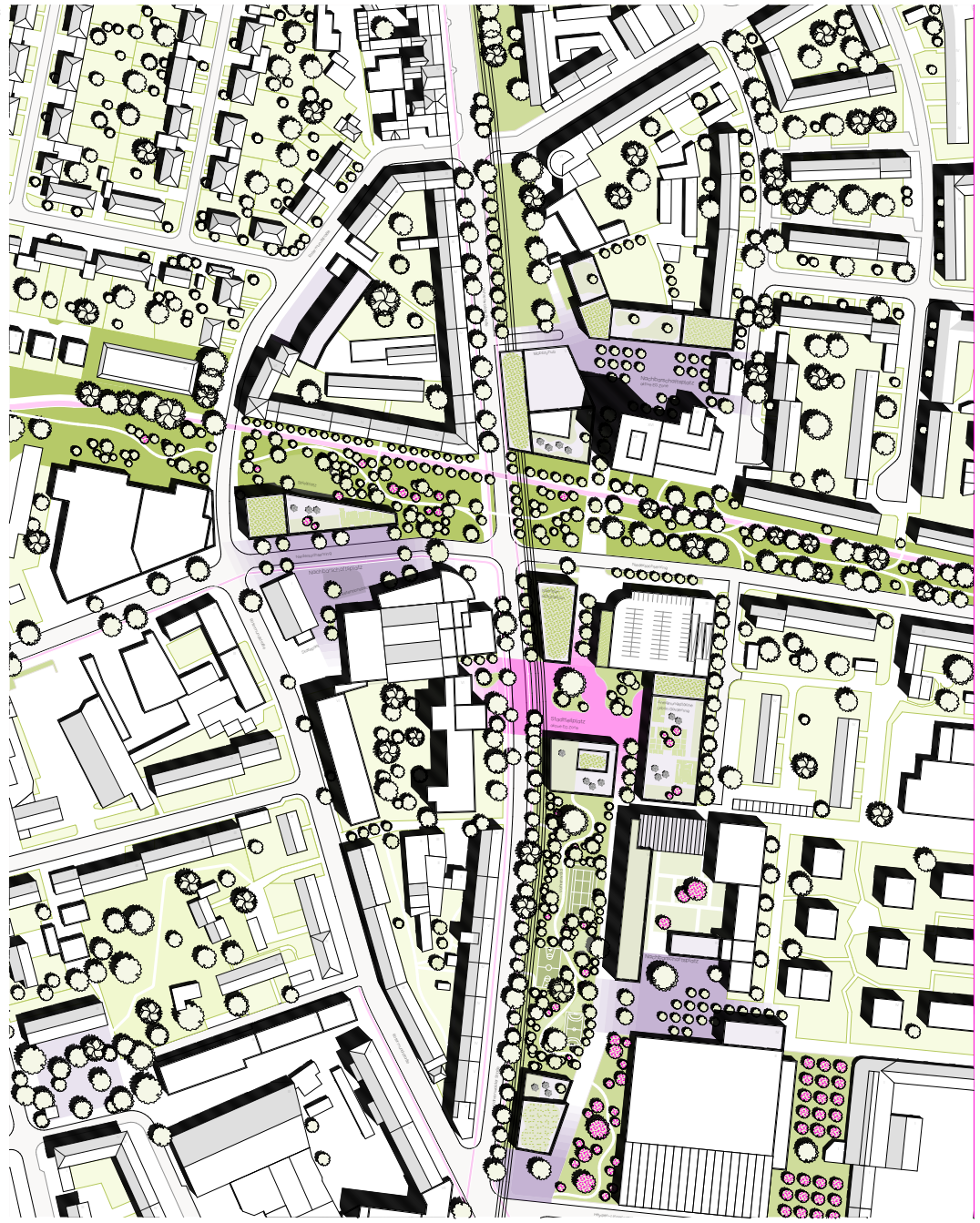
A Der Kreuzungsbereich wird zu einem zentralen Ort umgewandelt. Auf verschiedenen Nachbarschafts- und Stadtteilplätzen entsteht ein vielfältiges Nutzungsangebot.
B Die Verkehrsräume der unterschiedlichen Mobilitätsformen variieren. (Darstellung: von oben nach unten: Fahrrad, Stadtbahn, On-demand-Shuttle, motorisierter Individualverkehr)

3. PREIS

TU Dresden
Melanie Hacker-Heller und Eva-Maria Kraus

C Der zuvor vom Verkehr dominierte Straßenraum wird durch ein diverses Angebot an öffentlichen Plätzen sowie durch gezielte bauliche Setzungen mit öffentlichen Nutzungen von einem trennenden zu einem verbindenden Element. Um die Qualität und Diversität des Ortes zu steigern, wird der Niedersachsenring großflächig entsiegelt und begrünt.

C



Beurteilungstext der Jury Unter dem Titel „Stadtteile verknüpfen – Menschen vernetzen" schlagen die Entwurfsverfasserinnen mit Hilfe schlüssig ausformulierter Mobilitätskonzepte eine städtebauliche Vernetzung der heute durch den Verkehr dominierten Stadträume vor sowie eine bewusste Brechung der Achse der Vahrenwalder Straße. Diese wird durch eine großzügige Grünzone entlang des Niedersachsenrings als zweites „Rückgrat" des Quartiers ergänzt, das nicht nur die Grünraumdefizite des Quartiers auffängt, sondern auch einen wichtigen Beitrag zur Vernetzung mit dem Landschaftsraum leistet.
Durch gezielte Interventionen werden die freiwerdenden Verkehrsflächen mit einzelnen, behutsam gesetzten Baukörpern nachverdichtet. Auf diese Weise wird - im Zusammenspiel mit den transformierten Teilen der Bestandsgebäude - eine Abfolge von bauliche gefassten und funktional ausdifferenzierten Quartiersplätzen erreicht, die in ihrer maßstabsgerechten Ausprägung und ihrer Belebung durch öffentliche Nutzungen einen maßgeblichen Beitrag zur Entwicklung des Stadtteils und der Bildung neuer Nachbarschaften leisten.
Besonders hervorzuheben ist, dass die Entwurfsverfasserinnen die Prinzipien einer nachhaltigen Stadtentwicklung konsequent berücksichtigt haben. So sollen zunächst die Wünsche der Menschen im Quartier abgefragt und auf dieser Basis die Leitlinien des Entwurfs im Sinne eines Bottom-up-Prinzips entwickelt werden, was die spätere Akzeptanz des Projektes erhöhen dürfte. Auch wird ein Großteil der Bestandsgebäude um- oder weitergenutzt, während freiwerdende Flächen großzügig entsiegelt werden. Der gesamte Prozess ist mehrphasig angelegt, so dass das Projekt auf etwaige Veränderungen der Rahmenbedingungen flexibel reagieren kann.
Insgesamt überzeugt die Arbeit durch ihre partizipativen und strategischen Lösungsansätze. Mit ihren unterschiedlichen Facetten gibt die Arbeit wertvolle Impulse für einen nachhaltigen und konsensorientierten Umgang mit der Vahrenwalder Straße.

D

D Der Stadtteilplatz im Süden der Kreuzung wird durch eine Markthalle bespielt, die lokale Produkte vertreibt.
E Bei der Herleitung des Konzepts wird die Meinung der Bewohner*innen berücksichtigt (hier: Annahmen der Verfasserinnen).

E

9% der Vahrenwalder sind unzufrieden mit der Erreichbarkeit von Einkaufsmöglichkeiten via Fuß und Rad.

61% der Vahrenwalder fehlen Restaurants, Cafés und Kneipen.

27% der Vahrenwalder wünschen sich eine bessere und direktere Medizinische Versorgung.

62% vermissen Kultur- und Freizeitangebote

37% finden, in Vahrenwald sind die Banken und Postfilialen nicht dicht genug gesät.

45% wünschen sich mehr Parks und Grünflächen in Vahrenwald.

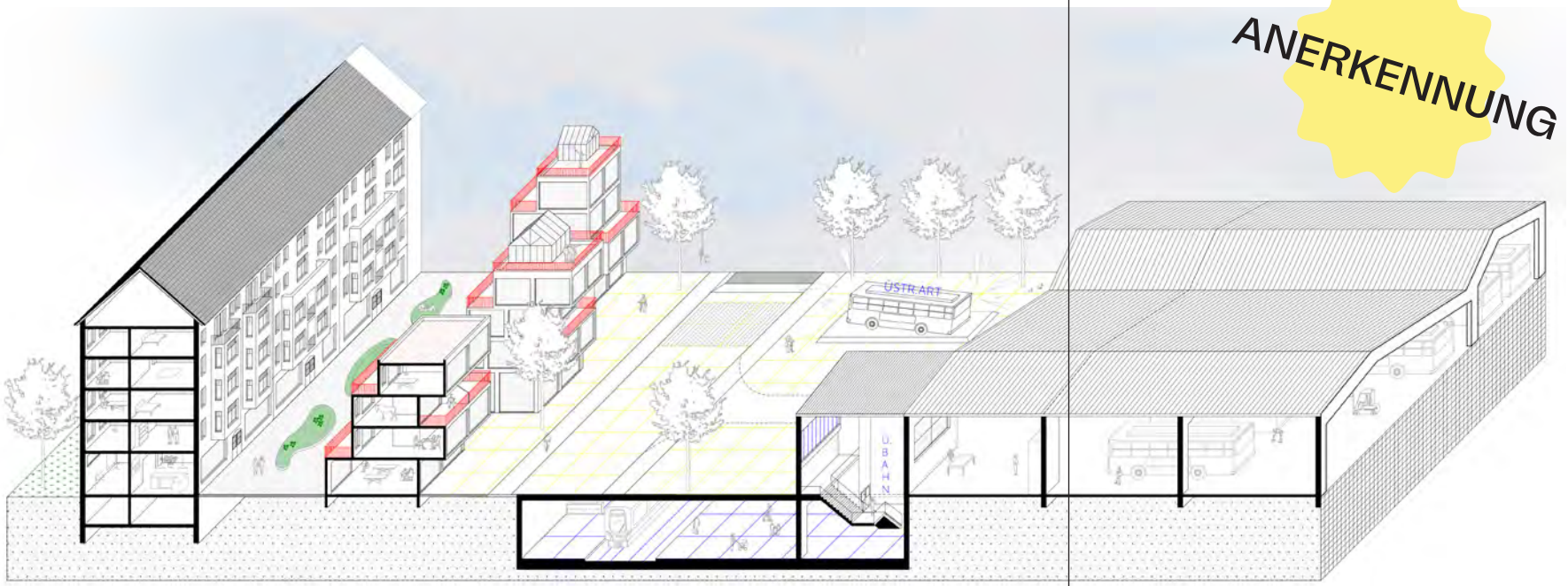
6% fühlen sich mit dem Angebot des öffentlichen Nahverkehrs nicht gut bedient.

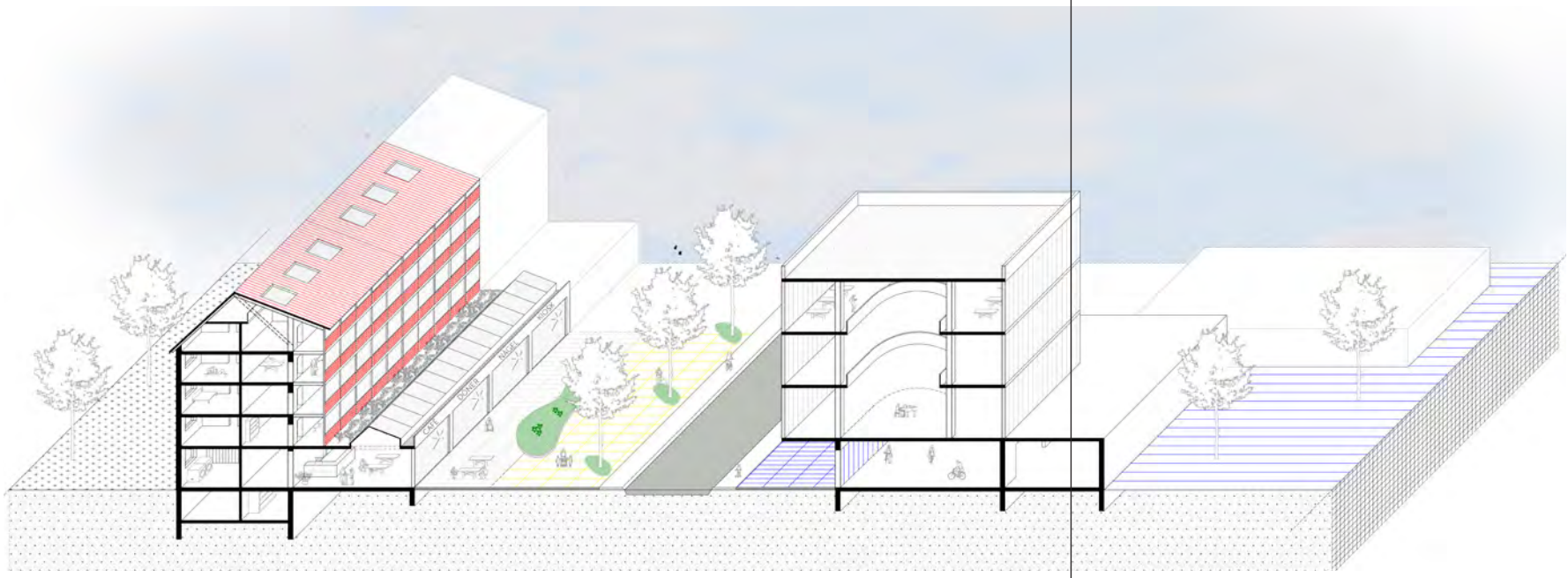
48% sind unzufrieden mit den Spiel- und Betreuungseinrichtungen für Kinder und Jugendliche.

WIR SEH'N UNS BALD..

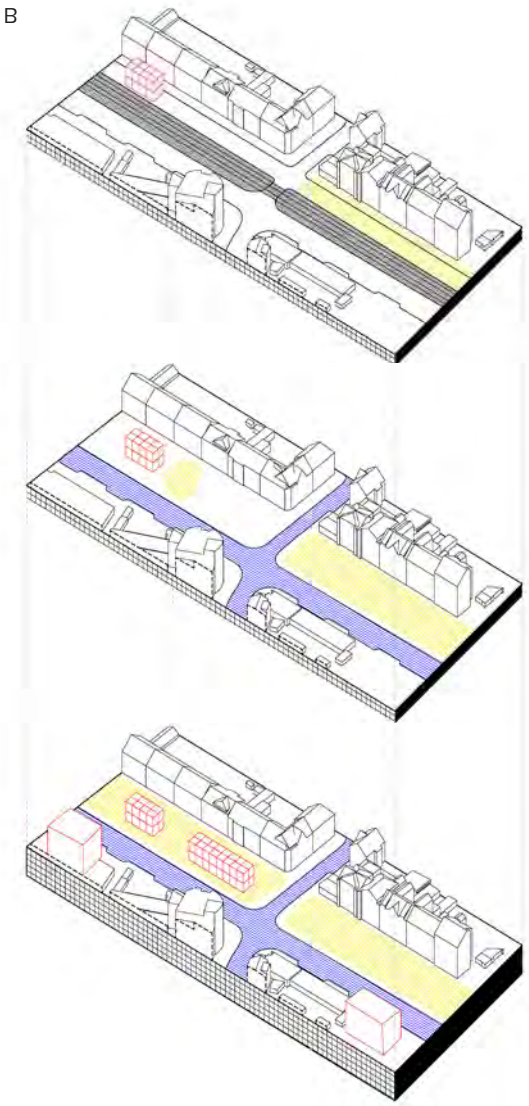
in Vahrenwald!

A





B

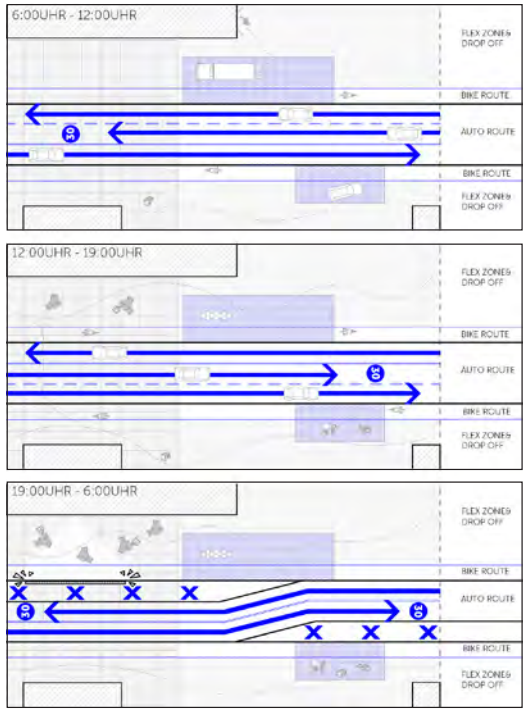


A Die bestehende Wohnbebauung entlang der Vahrenwalder Straße wird nach den Prinzipien „Andocken, Aufstocken, Abrücken" nachverdichtet. Es entsteht ein vielfältiges Angebot an Wohntypologien.
B Die Transformation der Straße erfolgt schrittweise. (Umsetzung des Monilitätskonzepts, Neuaufteilung der obsoleten Verkehrsfläche, Nachverdichtung vorhandener Baustrukturen)

Leibniz Universität Hannover
Ole Brederlau und Leonie Seifert

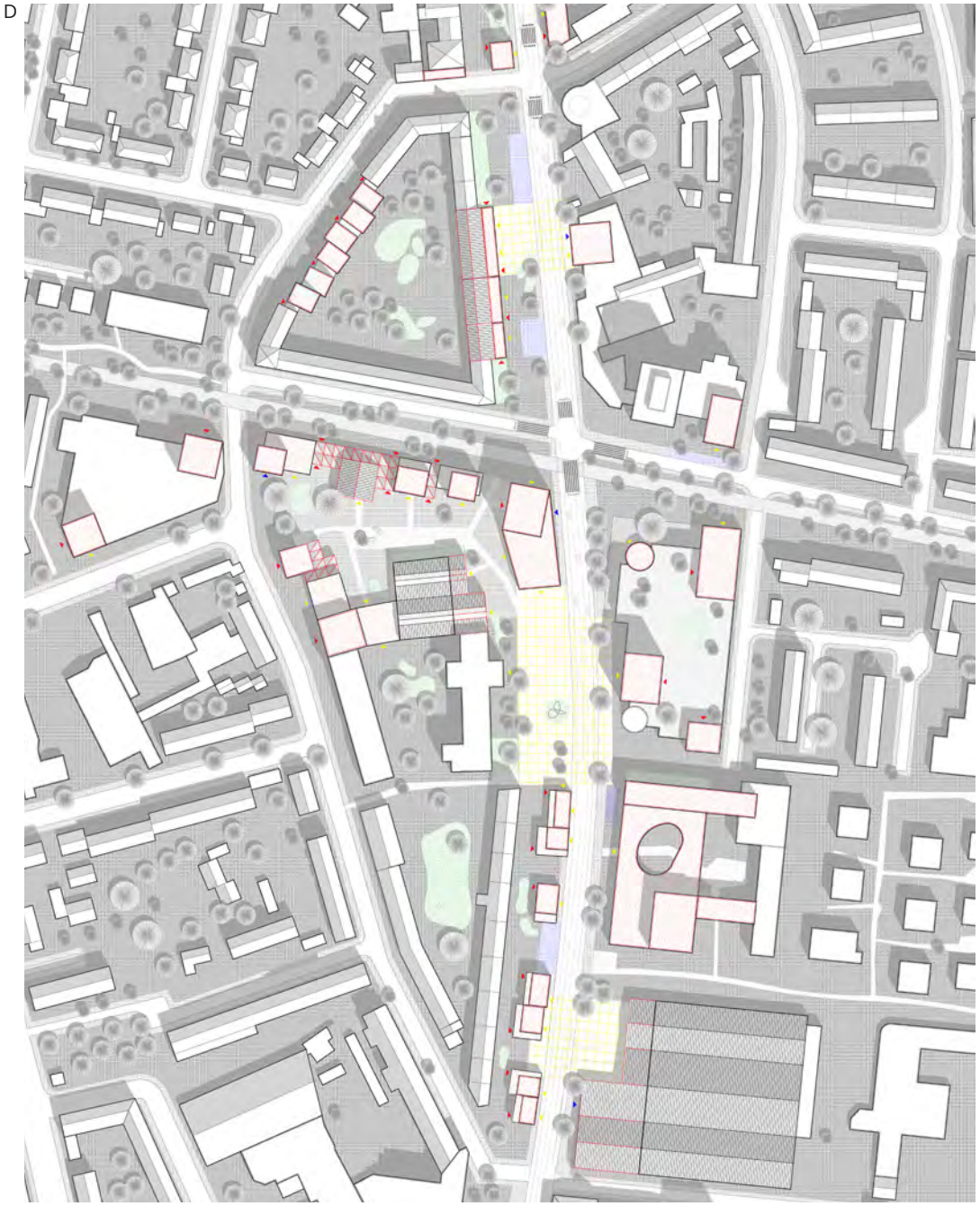
Beurteilungstext der Jury Die Arbeit sieht eine inkrementelle Transformation der Vahrenwalder Straße vor. Durch die eigens für diesen Zweck entwickelten Strategien zur Nachverdichtung, wie „Andocken“, „Aufstocken“, „Abrücken“ und „Abfahren“ gelingt es den Verfasser*innen, ein abwechslungsreiches Straßenbild entstehen zu lassen, unter weitgehender Bewahrung des baulichen Bestandes. Die Kleinteiligkeit der genannten Maßnahmen erlaubt es, dass der Transformationsprozess der Vahrenwalder Straße flexibel auf die jeweiligen Umstände reagieren kann.
Aus verkehrlicher Sicht setzt das Konzept auf eine Verlagerung der Straßenbahn in den Untergrund und auf die Reduzierung der Verkehrsfläche auf zwei dauerhafte und eine flexibel nutzbare Fahrspur. Mobilitätshubs, Ring-Buslinien und Radwege sollen die Voraussetzung für attraktive Mobilitätsalternativen bieten. Insbesondere die dynamische Straßenraumgestaltung ist eine Stärke des Konzeptes, da sie es ermöglicht, flexibel auf tageszeitliche Verkehrsspitzen reagieren zu können, wie zum Beispiel Berufsverkehre. Durch die stellenweise Bebauung des Mittelstreifens wird der breite Straßenquerschnitt geteilt und es können neue, autofreie Stadträume geschaffen werden. Die Tunnelung der Straßenbahn sorgt für eine zusätzliche Entlastung das Straßenraumes, es ist jedoch fraglich, ob dieser massive, bauliche Eingriff mit dem prozessualen Anspruch der Verfasser*innen umgesetzt werden kann.
Der städtebauliche Ansatz ist konsequent aus dem Konzept abgeleitet. Das hohe Maß an Flexibilität, das sowohl die verkehrliche Organisation als auch die städtebauliche Transformation bestimmt, wird positiv hervorgehoben. Kritisch diskutiert wurden hingegen die gestalterischen und ökologischen Qualitäten der neu entstehenden Stadträume.
Insgesamt zeigt die Arbeit einen visionären Charakter, der aber inhaltlich und städtebauliche noch Fragen offen lässt.

C



C Durch den Rückgang des Individualverkehrs kann die Anzahl der Fahrspuren der Vahrenwalder Straße von sechs auf drei reduziert werden. Die Aufteilung der Fahrspuren kann dem Verkehrsaufkommen angepasst werde
D Der Verkehrsraum der Kreuzung wird durch bauliche Interventionen reduziert. Die neuen Setzungen schaffen individuelle Platzräume und beleben den Stadtraum durch vielfältige, öffentliche Nutzungen.
Platzflächen, dessen Bodenbelag sich über die Straße zieht, symbolisieren eine veränderte Hierarchisierung der Verkehre, in der Autos nicht länger Vorfahrt haben.
Der Niedersachsenring wird zu einer grünen Verbindung zwischen dem Stadtwald Eilenriede und dem Stadtteil Hainholz ausgebaut.

D



VahrenWALD

Gutes Klima für Hannover

A

B

TU Braunschweig
Christien Burandt und Lisa Jagemann

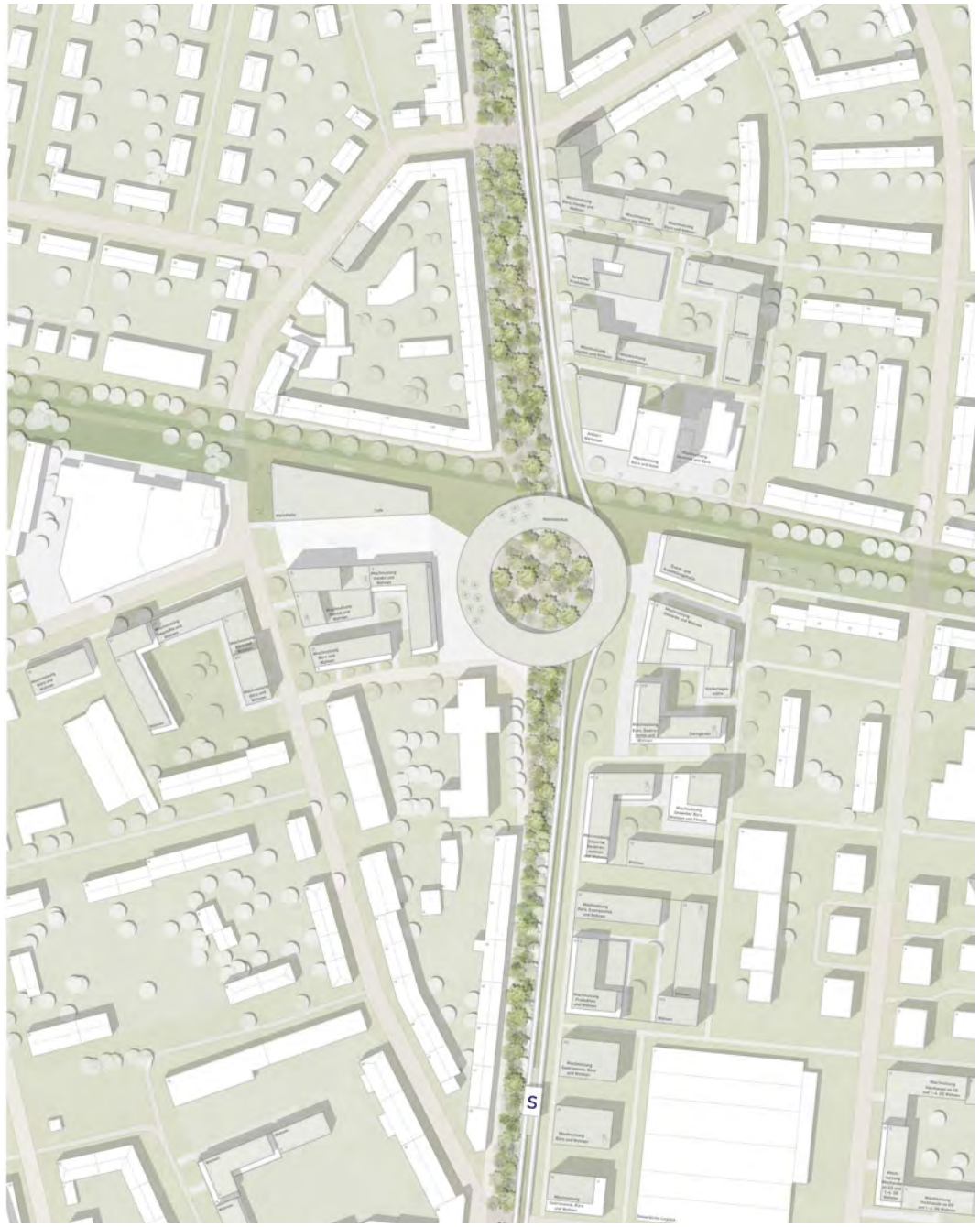
Beurteilungstext der Jury Die Verfasserinnen der Arbeit formulieren eine klare Konzeption und ein prägnantes Bild: Die Vahrenwalder Straße soll in einen linearen Wald transformiert werden - den VahrenWALD.
Der Straßenraum wird weitestgehend entsiegelt und durch dichte Baumpflanzungen gestaltet. Dies ist möglich durch ein Verkehrskonzept, das den MIV komplett verlagert. Die Straßenbahn wird aufgeständert und bildet darunter eine leicht querbare Trasse für den Rad- und Fußverkehr; autonome Shuttles stärken den ÖPNV und stellen Verbindungen in die umliegenden Gebiete her; Logistikverkehre werden unterirdisch abgewickelt. Mobilitätshubs sind als ringförmige Architekturen entworfen, die sich im Bereich der ehemaligen Straßenkreuzungen in den Freiraum schieben und den VahrenWALD gliedern. Großmaßstäbliche Bestandsgebäude werden durch Neubauten ersetzt und Aufweitungen im Straßenraum nachverdichtet. Auf diese Weise wir der Straßenraum insgesamt besser gefasst.

Die Idee, den öffentlichen Raum in dieser Lage in einen Wald zu transformieren, überzeugt jedoch nicht in Gänze. Dass der Wald die angrenzenden Quartiere verbinden und als Ort für nachbarschaftliche Begegnung fungieren kann, wird nicht offensichtlich. Auch die nicht unerheblichen Abrissmaßnahmen und die aufwendige Aufständerung der Bahn wurden kritisch diskutiert.
Die Arbeit zeichnet sich jedoch dadurch aus, dass es ihr gelingt, entlang der Vahrenwalder Straße und darüber hinaus neue räumliche Qualitäten zu erzeugen. Der ökologische Mehrwert (Mikroklima, Biodiversität, Regenwassermanagement etc.) ist positiv zu bewerten, ebenso wie der Zugewinn von neuen Orten für Erholung und Freizeit. Auch die Intention, die Mobilitätshubs als ikonografische Architekturen auszubilden, d.h. als attraktive Umsteigeorte mit Wiedererkennungswert, wird als wertvoller Beitrag im Wettbewerb gewürdigt.

C

A Auf der ehemaligen Verkehrsfläche entsteht ein dichter Wald, der nicht nur zur Verbesserung des Stadtklimas beiträgt, sondern auch Lebensraum für Tiere und Erholung für Menschen bietet. Zentral durch den Wald führt ein Steg für Fußgänger*innen.
B An ausgewählten, ehemaligen Verkehrsknoten treffen Grünzüge auf den „VahrenWALD“ und verbinden ihn mit bereits bestehenden Grünräumen in der Umgebung.
C Die Mobilitätshubs sind als städtebaulich dominante Baukörper zentral auf der ehemaligen Verkehrsfläche positioniert.
D Bestehende Strukturen werden durch neue Bauvolumen ergänzt, nachverdichtet oder ersetzt.

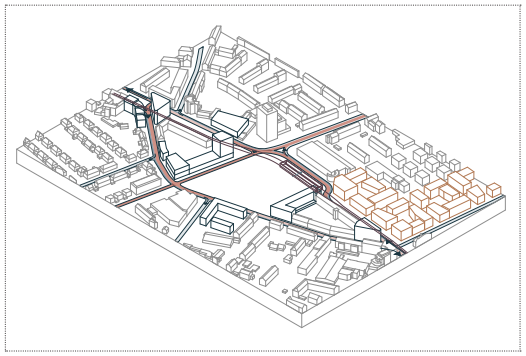
D



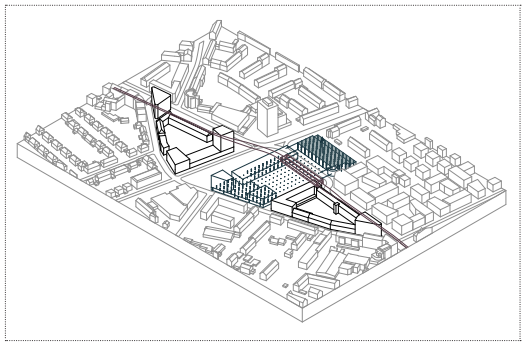
TRANS(FORM) IT

Die Zukunft der großen Straße

A



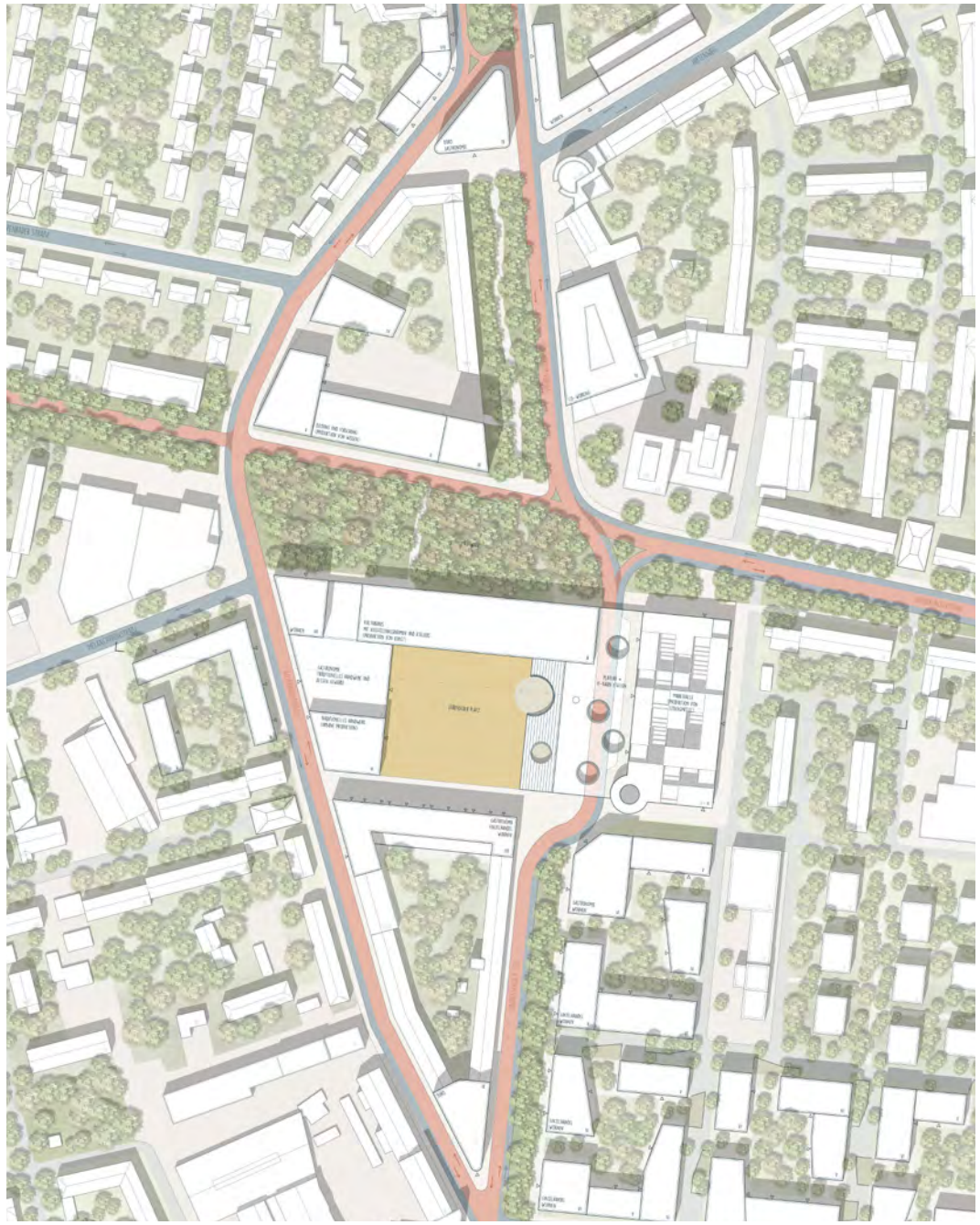
B



A Der Individualverkehr wird durch den Einsatz von Mobilitätshubs, die neben Parkmöglichkeiten auch den Umstieg auf kleinteilige, umweltverträglichere Mobilitätsformen anbieten, schrittweise reduziert. Der verbleibende MIV wird im Kreuzungsbereich über die Nebenstraßen umgeleitet. Die Vahrenwalder Straße selbst wird zu einer Fahrradstraße.
B Die zusätzliche Verlegung der Straßenbahn in den Untergrund schafft schafft Räume für zukünftige Entwicklungen.
C Über ein begehbares Plateau, das an den ehemaligen Makrtkauf anschließt, werden die beiden Stadträume entlang der Vahrenwalder Straße miteinander verbunden. Der neu entstehende Gebäudekomplex bildet programmatisch sowie städtebaulich das Zentrum des Fokusbereichs.
D Die ehemalige Kreuzung wird durch einen Stadtwald neu besetzt und von Neubauten mit öffentlichen Nutzungen flankiert.

C

D



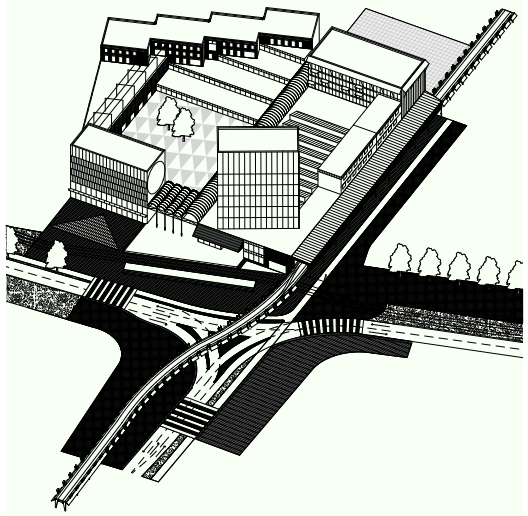
TU Braunschweig
Duc Anh Hoang und Tjerk Spille

HANNOVER HARDCORE

Eine exemplarische Untersuchung der Gestaltbarkeit des Urbanitäts-gefälles entlang großer Einfallsstraßen im Rahmen der Mobilitätswende

A

B



A Der Entwurf stützt sich auf die Beobachtung eines abnehmenden Dichteverlaufs entlang der Vahrenwalder Straße, die stellvertretend für den Typus der Ausfallstraße steht. Um der Verstädterung des suburbanen Raums entgegenzuwirken, wird die Stadt in drei Zonen (Softcore, Hardcore und Citycore) unterteilt, die verschiedenen Regularien unterliegen. Diese haben sowohl Auswirkungen auf die baulichen und freiräumlichen Strukturen als auch auf die vorherrschenden Mobilitätsformen.
B An den Übergängen der Zonen Soft- und Hardcore befinden sich städtebaulich prägnante Baukörper, die unter anderem Mobilitäts-Hubs beinhalten. Sie markieren den Wechsel der Mobilitätsform und fungieren gleichzeitig als symbolische Stadttore.
Während im Bereich Hardcore obsolete Verkehrsflächen vorrangig zur Nachverdichtung genutzt werden, werden diese im Bereich Softcore entsiegelt.
C Neue bauliche Setzungen ergänzen den Bestand und schaffen vielfältige städtische Platzräume.

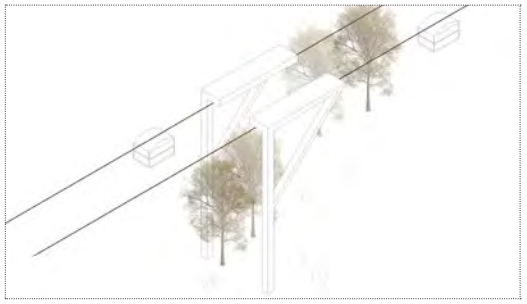
C

Leibniz Universität Hannover
Mathis Bergmann und Marie Schwarz

THE GREEN PASSAGE

Keep the city cool by introducing nature

A



B

A Eine Seilbahn ersetzt zukünftig die Straßenbahn. Die Verlagerung des Stadtverkehrs in die Luft ermöglicht eine großzügige Begrünung der ehemaligen Verkehrsflächen, mit dem Ziel, eine wassersensible und hitzeangepasste Stadt zu entwickeln.
B Der Mobilitätshub vereint verschiedene Mobilitätsformen. Hier befinden sich die Seilbahnstationen, Sharing-Angebote , eine Haltestelle für autonom fahrende Shuttle-Busse sowie Paketstationen für Transportdrohnen.
C Die ehemalige Kreuzung Vahrenwalder Straße/ Niedersachsenring wird zu einem Park umgestaltet. Dieser wird von multifunktionalen Pavillions und umgebauten Bestandsstrukturen mit öffentlichen Nutzungen belebt.
D Um den Park autofrei zu gestalten, wird der motorisierte Individualverkehr über Nebenstraßen umgeleitet. Der ehemalige Niedersachsenring wird stillgelegt und als öffentlicher Grünraum ausgebaut, der die Stadtteile neu miteinander vernetzt.

C

D

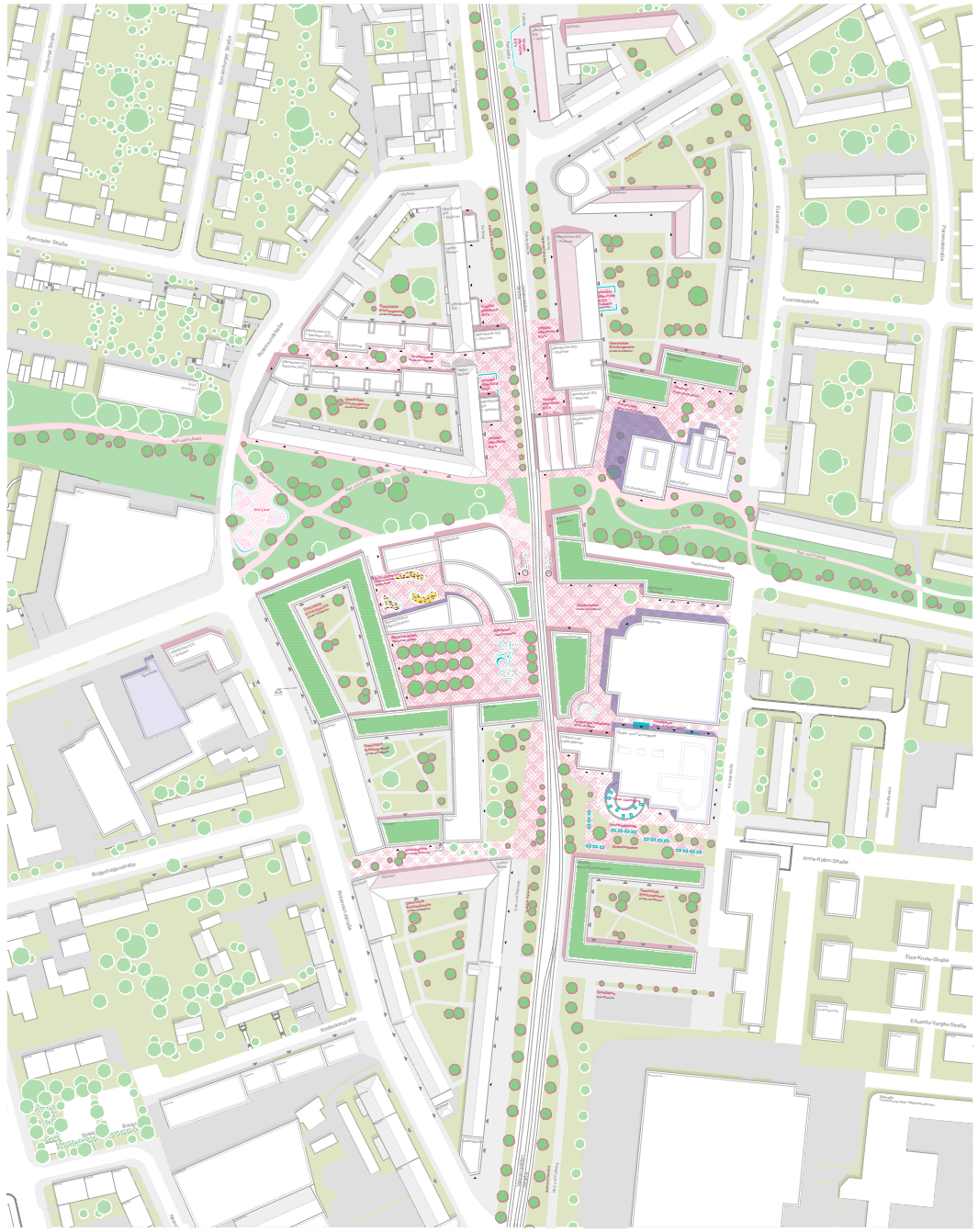
RWTH Aachen
Sandra Agnieszka Kik und Ann-Kathrin Krämer

DIE HOCHSENSIBLE STRASSE

A Die Verfasserinnen des Entwurfs stellen die phänomenologische Wahrnehmung von Stadträumen in den Vordergrund und entwickeln ein Szenario mit programmatisch und gestalterisch vielfältigen, öffentlichen Räumen, die vollständig befreit sind von motorisiertem Individualverkehr.
B Der Straßenraum im Planungsgebiet wird durch bauliche Interventionen verjüngt, behält aber ansonsten seine ursprüngliche Breite und Linearität bei. Im Bereich der ehemaligen Kreuzung Vahrenwalder Straße/ Niedersachsenring werden die Bestandsstrukturen durch neue bauliche Setzungen ergänzt, vorrangig mit Wohnnutzungen und öffentlichen Erdgeschosszonen. Es entstehen vielfältig nutzbare, öffentliche Plätze und Grünräume.

A

B



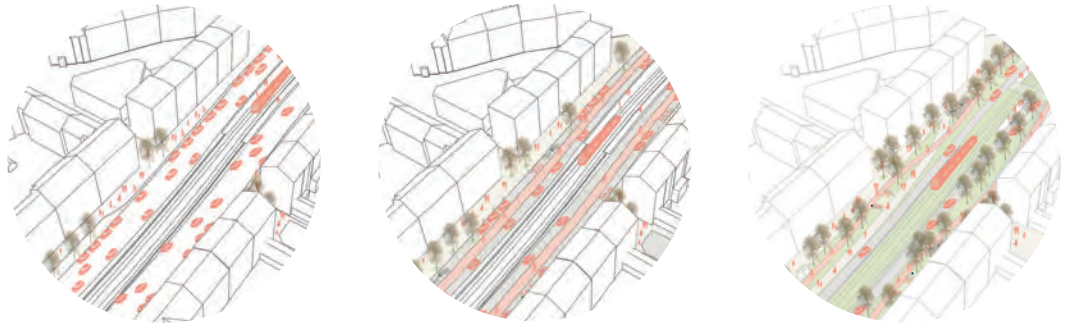
TU Dresden
Chiara Schmidt und Hannah-Lea Gerlach

VELOLINE

Ein Pedaltritt in die Zukunft

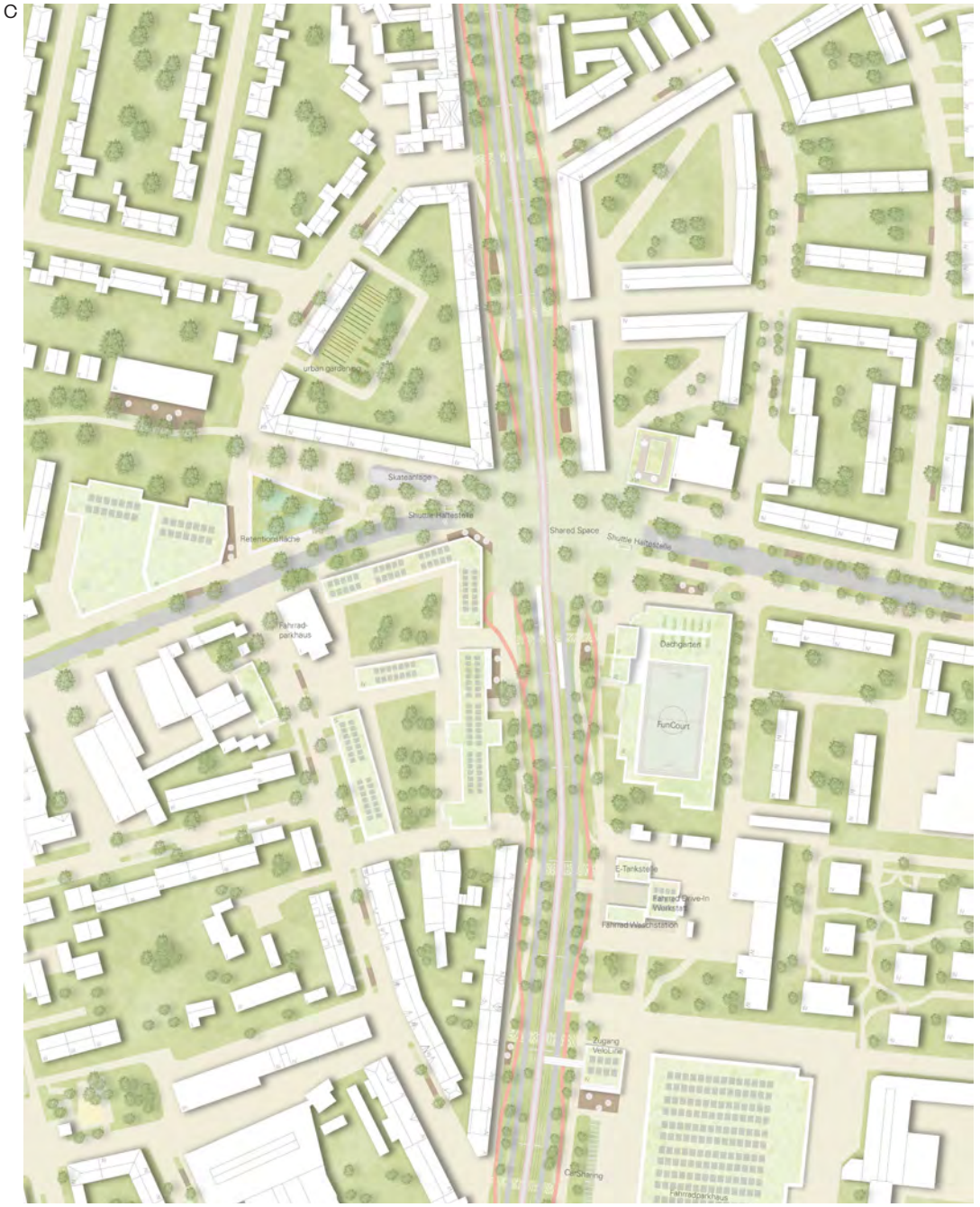
A Die Verfasserinnen schlagen eine schrittweise Transformation der Vahrenwalder Straße vor: Während der MIV nach und nach reduziert wird, werden obsolete Verkehrsflächen zu Aufenthaltsflächen umgenutzt oder zur Verbesserung des Stadtklimas sowie zur Erhöhung der Pflanzen- und Artenvielfalt entsiegelt.
B Für eine schnelle und wetterunabhängige Fortbewegung mit dem Fahrrad schlagen die Verfasserinnen die Integration eines Radschnellwegs in Form einer überdachten Hochstraße entlang der Vahrenwalder Straße vor.
C Die Kreuzung wird zu einem Shared Space mit einem hohen Anteil an Grünflächen umgestaltet. Die Bestandsstrukturen werden um- und weitergenutzt.

A



B

C



RWTH Aachen
Larissa de Jong und Sophia Heinisch

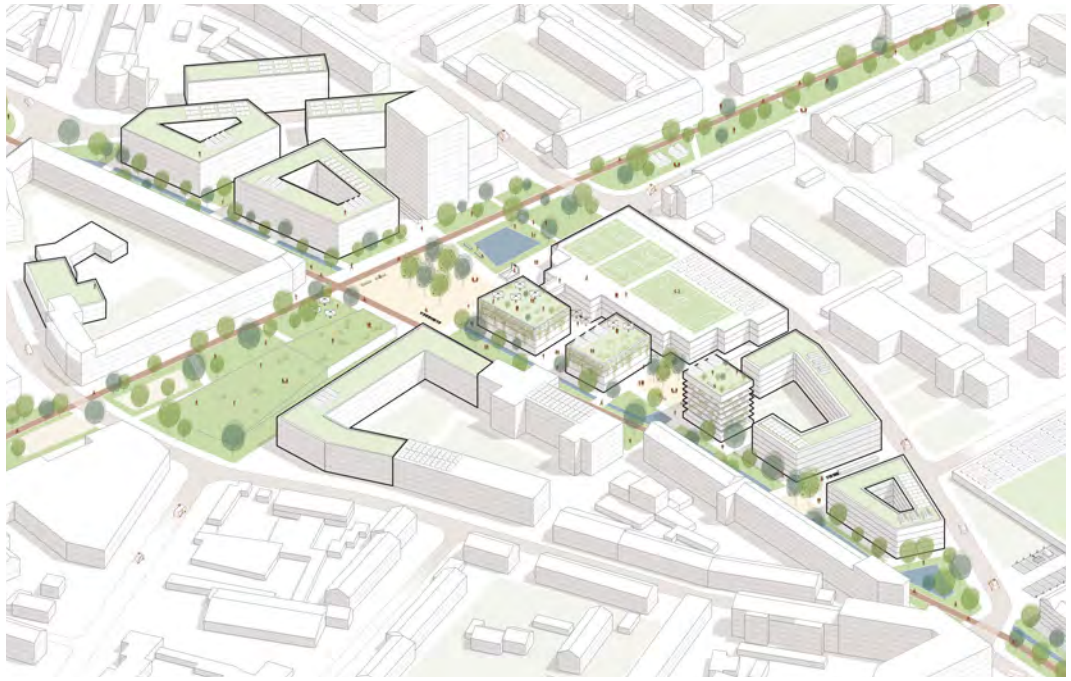
DAS MULTIKODIERTE HERZ

Von der Kreuzung zum künftigen Bezirkszentrum

A

A Die Verfasserinnen des Entwurfs schlagen ein autofreies Bezirkszentrum im Kreuzungsbereich vor, das sowohl programmatisch als auch städtebaulich den Mittelpunkt der Vahrenwalder Straße bildet.
B Im Zentrum entsteht ein städtischer Platz, der von vier- bis sechsgeschossigen, öffentlich genutzten Baukörpern sowie einem zweigeschossigen Kulturzentrum mit begehbaren Gründächern flankiert wird.
C Der ehemalige Niedersachsenring wird stillgelegt und führt als urbaner Grünraum mit einem vielfältigen Nutzungsangebot über den ehemaligen Kreuzungsbereich.

B



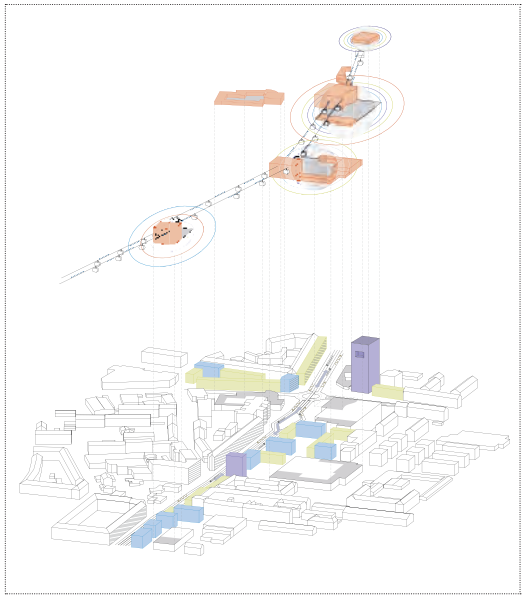
C

RWTH Aachen
Shuyi Zhang und Ziyao Qin

VAHRENWALDER HOCH 2

Die Zukunft der großen Straße

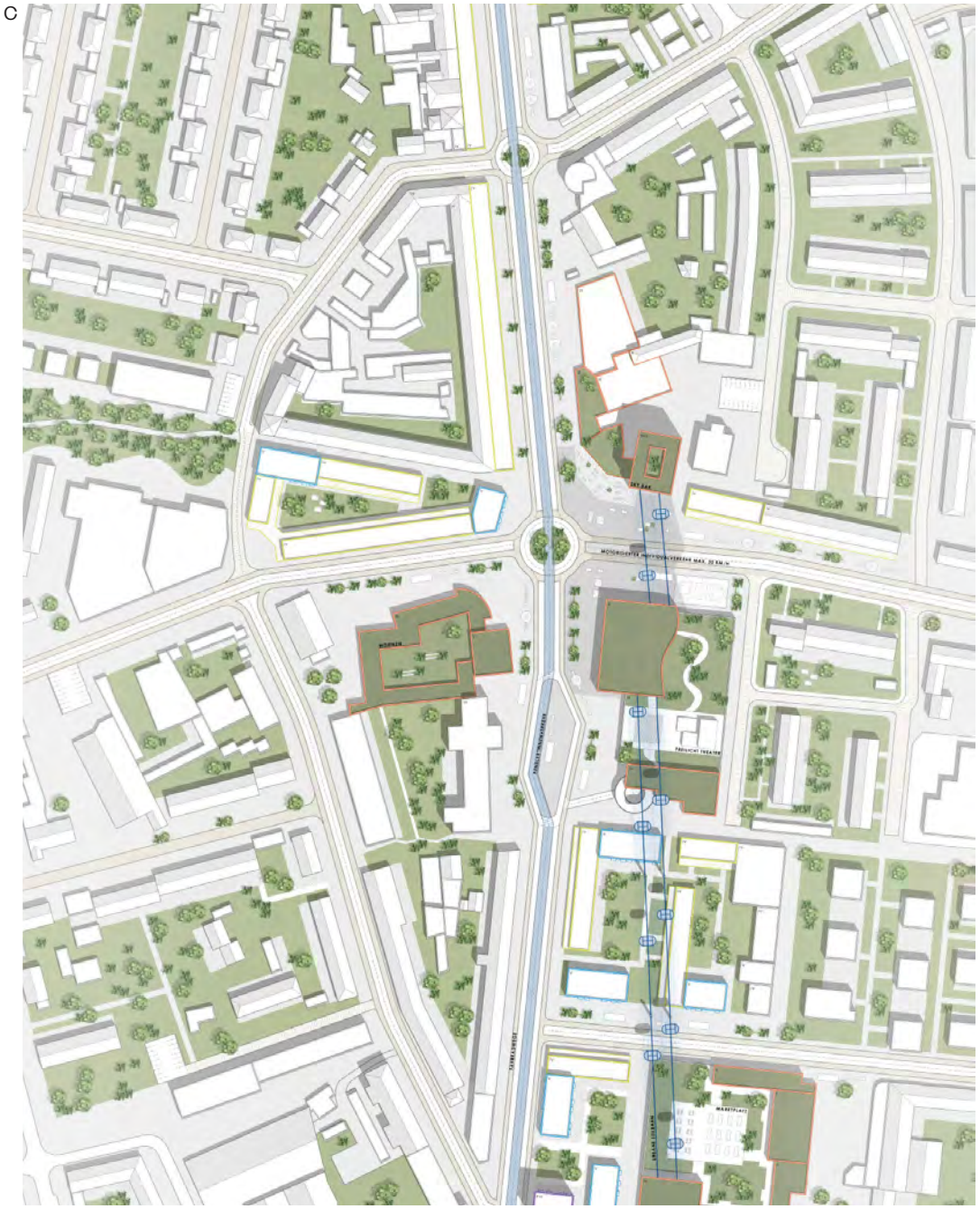
A



A Zugunsten eines effizienten, verdichteten und urbanen Straßenraumes, entstehen öffentlich nutzbare Freiräume auf ausgewählten Gebäudedächern, die über die Straße hinweg mit einer Seilbahn verbunden werden.
B Die aktivierten Dächer sind zum Teil mit öffentlichen Nutzungen versehen und dienen dem Aufenthalt sowie der Erholung.
C Die Kreuzung wird zu einem städtischen Platz mit zentralen Verkehrsfunktionen umgestaltet. Über eine große Freitreppe wird der Straßenraum mit der Dachlandschaft verbunden.

B

C



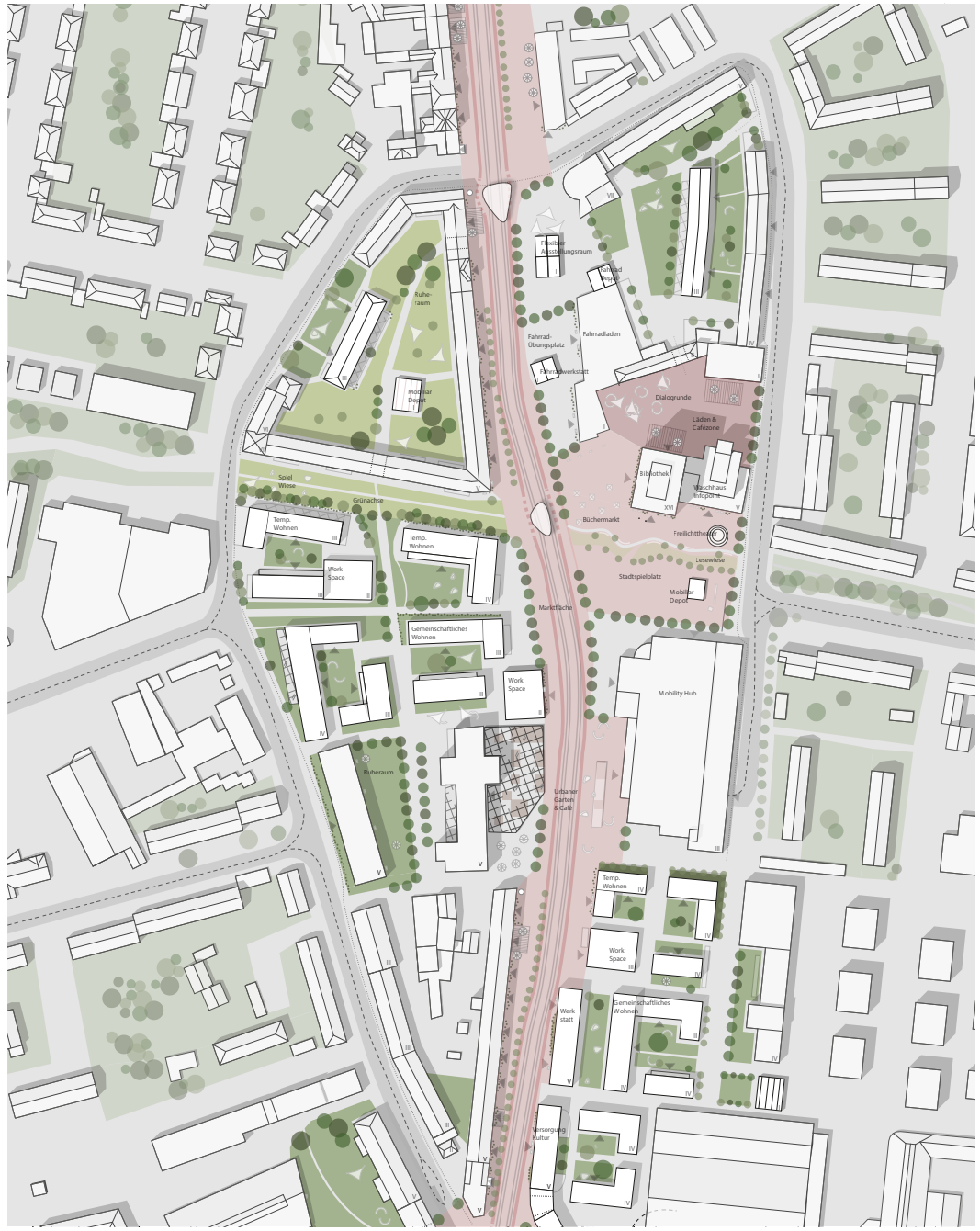
Leibniz Universität Hannover
Toni Bethäuser und Neele Feil

STADTROT

A Um die Querbarkeit der Vahrenwalder Straße zu verbessern und die Stadträume miteinander zu verknüpfen, wird die Straße zukünftig autofrei. Die ehemaligen Fahrspuren werden zu breiten Fahrrad- und Fußwegen umgenutzt. Um die Gleise barrierearm überqueren zu können, wird zudem das Gleisbett auf das Niveau der Straße angehoben.
B Auf obsoleten Verkehrsflächen werden modulare Baukörper platziert, die Impulse zur Aneignung und Mitgestaltung der städtischen Räume geben sollen. Durch die Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern an der prozesshaften Umgestaltung des Straßenraums soll eine integrative und nachhaltige Stadtentwicklung ermöglicht werden.

A

C



Universität Kassel
Louise Kleinheyer und Miriam Pröbstle

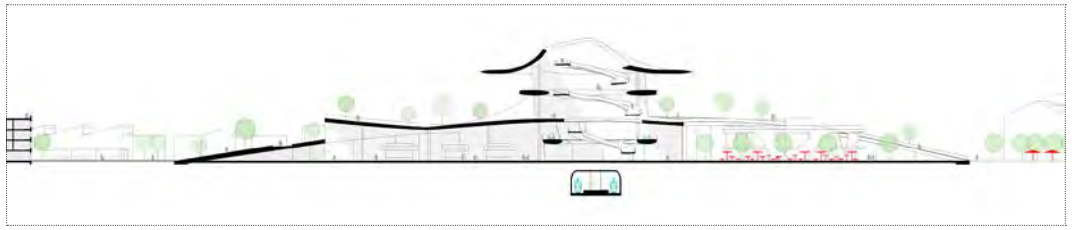
REprogram AND RElive

Vahrenwalder Street

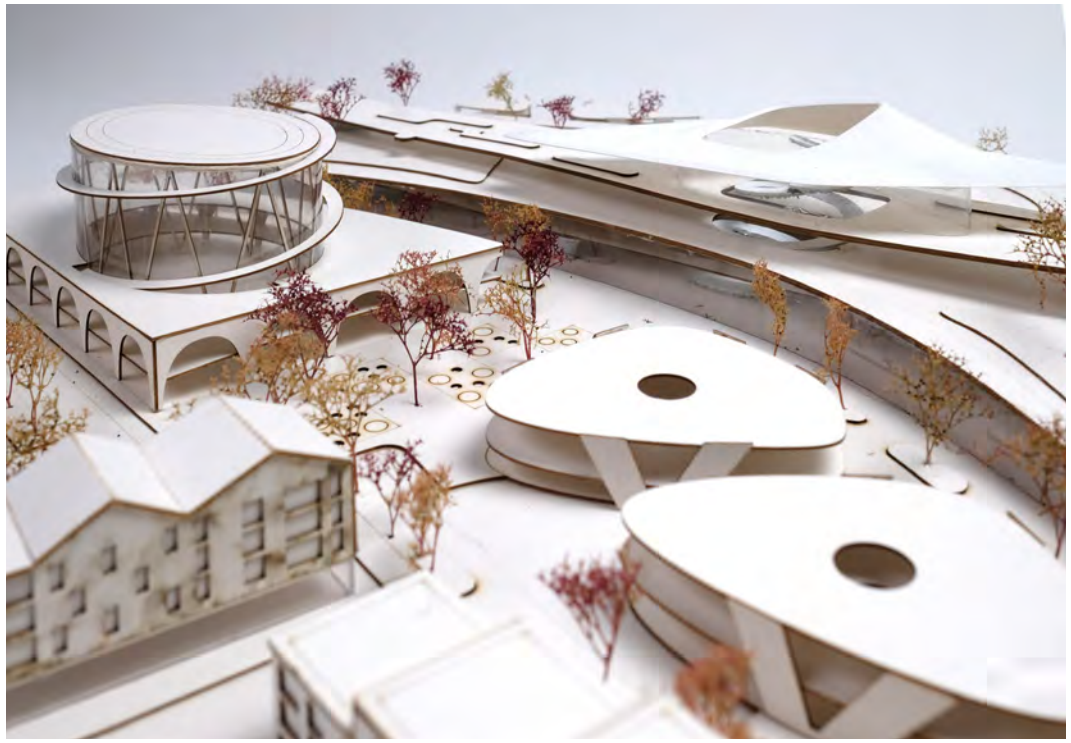
A Um großzügige Freiflächen zu generieren, werden die Verkehre in der Mitte der Vahrenwalder Straße gebündelt. Die verschiedenen Mobilitätsformen werden dabei voneinander getrennt und in der Höhe neu organisiert. Sowohl die Dachfläche des neuen Verkehrsbauwerkes als auch die darunter befindliche Straßenebene ist frei von motorisiertem Individualverkehr.

B Die Bestandsbebauung an der ehemaligen Kreuzung weicht zu großen Teilen dem „Vahrenwalder Plateau", einer begrünten Ebene, die im Erdgeschoss verschiedene verkehrliche Funktionen und öffentlichen Nutzungen bereitstellt.
C Die angrenzenden Blockstrukturen werden transformiert, indem die bestehenden Gebäude ergänzt oder zugunsten neuer Strukturen mit begrünten Dachlandschaften ersetzt werden.

A



B



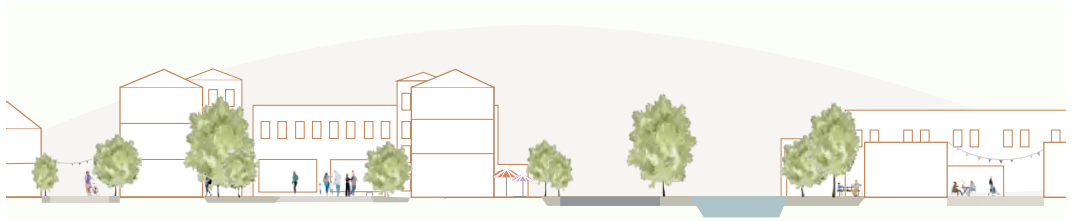
C

TU Braunschweig
Zhewen Wu

HERZ VON VAHRENWALD

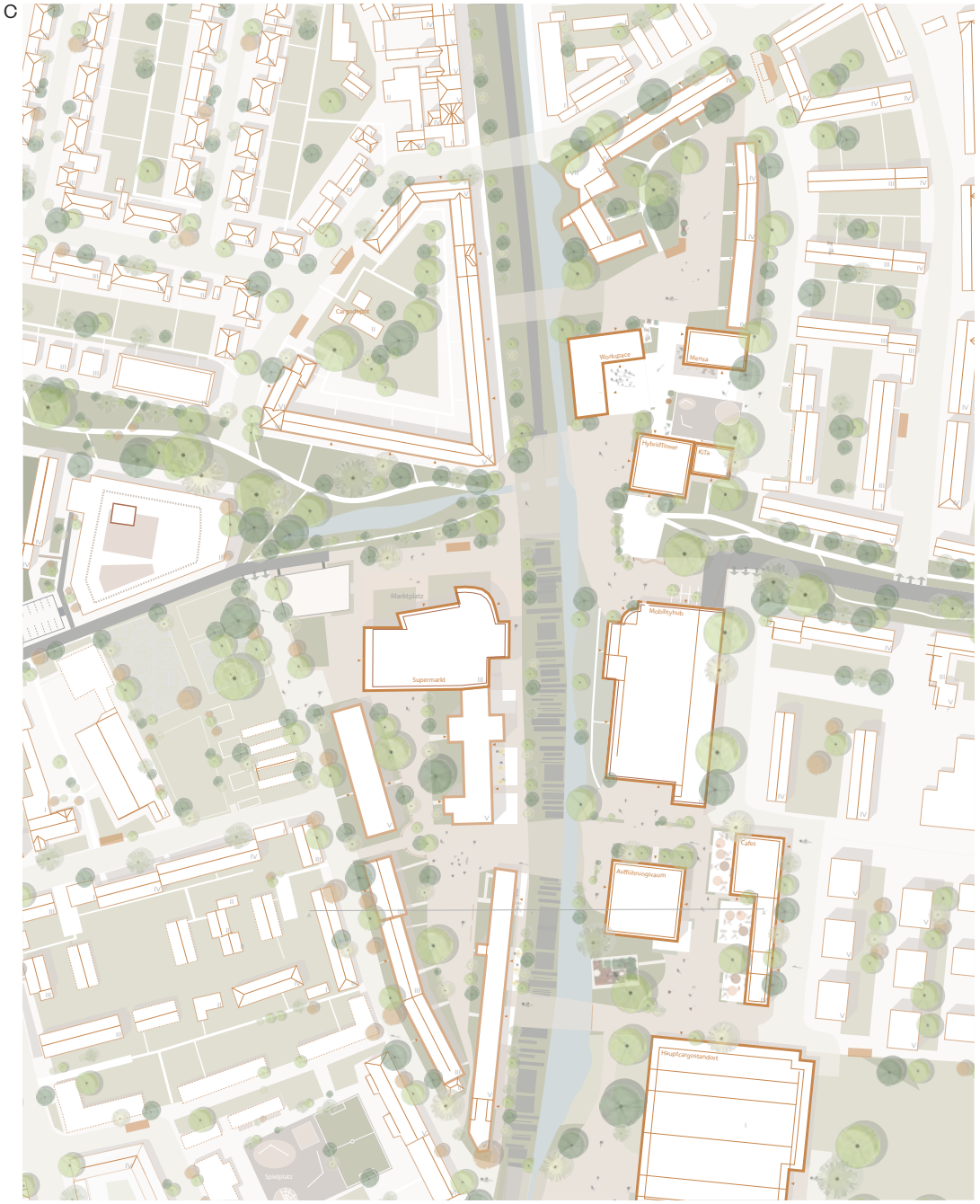
A Über ein vielfältiges Mobilitätsangebot soll der Anteil an motorisiertem Individualverkehr im Entwurfsgebiet verringert werden. Obsolete Verkehrsflächen werden entsiegelt und begrünt. Zusätzlich entsteht in der Mitte der Vahrenwalder Straße ein künstlicher Kanal, der die Aufenthaltsqualität in dem ehemals von Verkehr dominierten Stadtraum verbessern soll.
B Der Niedersachsenring wird zu einer großzügigen Parkanlage umgestaltet. Die flankierende Bestandsbebauung wird umgenutzt und mit öffentlich oder gewerblich nutzbaren Erdgeschossen versehen.
C Um den Kreuzungsbereich zu einem Platzraum mit Aufenthaltsqualitäten zu transformieren, wird die Verkehrsfläche auf eine Fahrspur je Richtung reduziert. Die Höchstgeschwindigkeit ist auf Schritttempo begrenzt.

A



B

C

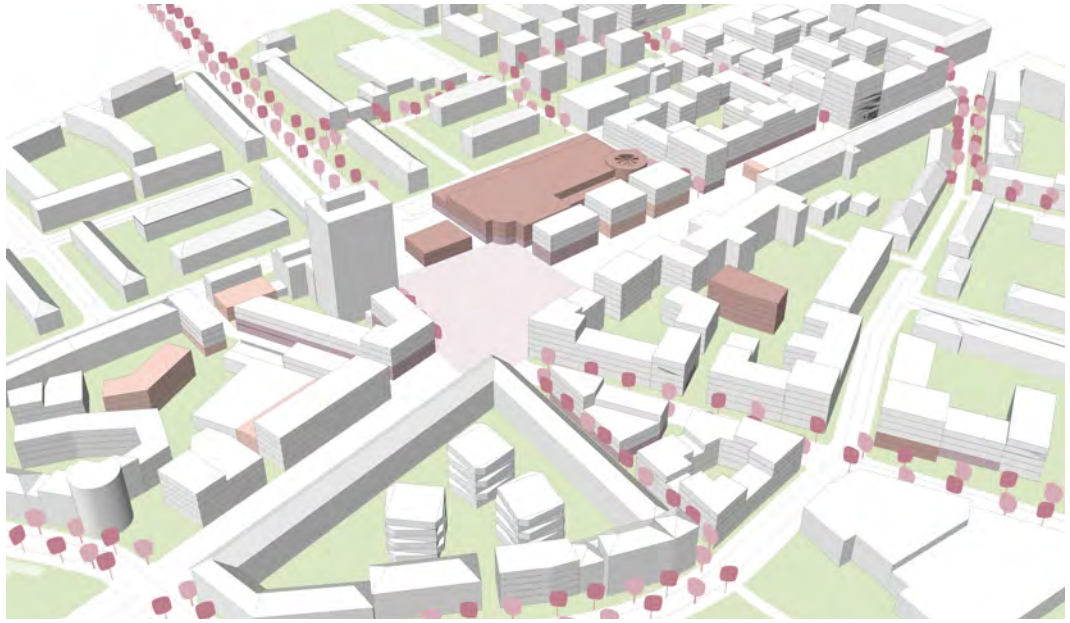


Universität Kassel
Louise Kleinheyer und Miriam Pröbstle

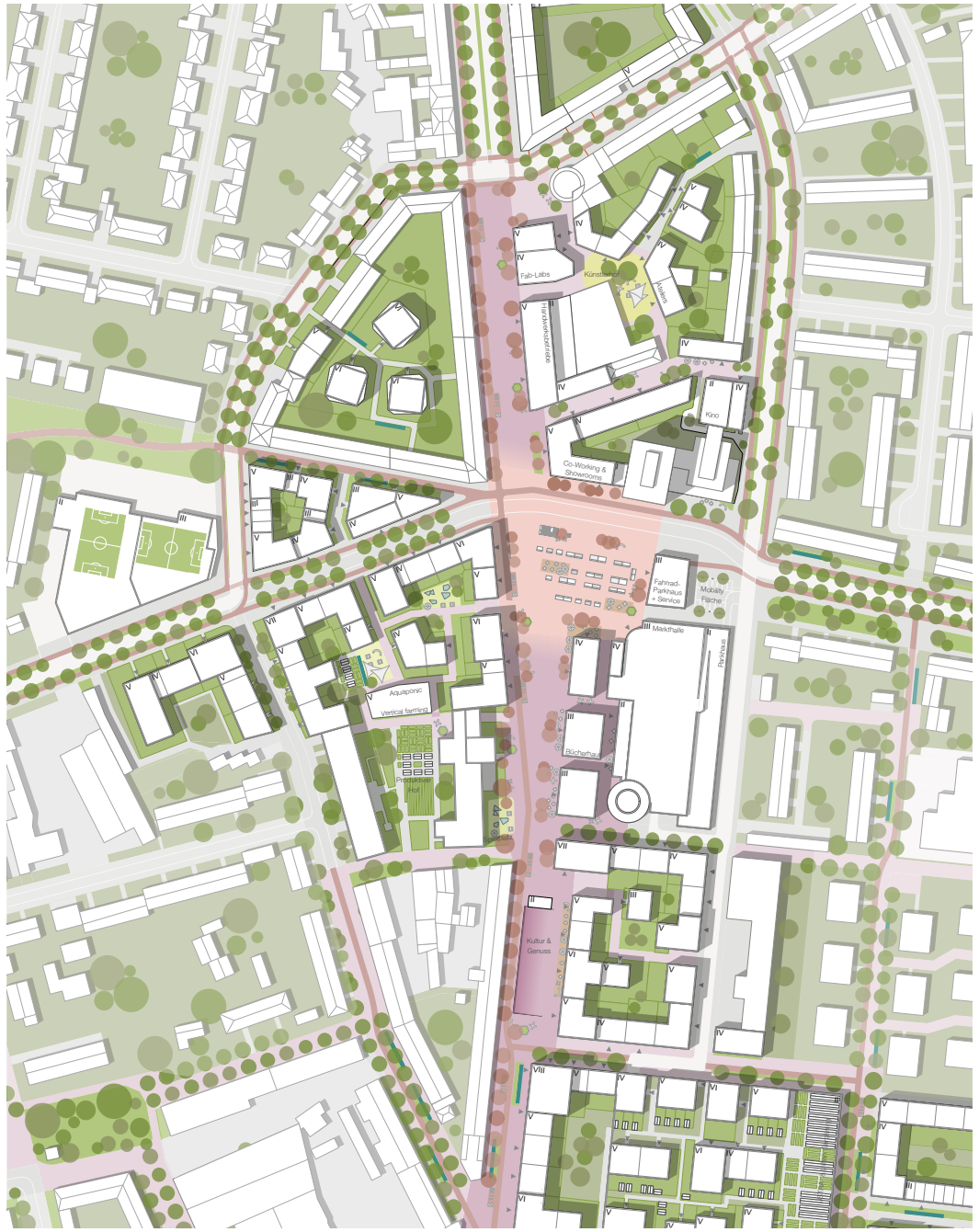
A

A Die Vahrenwalder Straße wird vom Hirtenweg im Norden bis zur U-Bahn-Station Werderstraße im Süden des Plangebietes in eine Fußgängerzone umgewandelt.
B Gezielte bauliche Neusetzungen sowie Ergänzungen der Bestandsstrukturen durchbrechen die Axialität der Vahrenwalder Straße und heben ihre trennende Wirkung auf.
C Während westlich der ehemaligen Kreuzung der Bestand hauptsächlich um Wohnbebauung ergänzt wird, befinden sich im Osten öffentliche Gebäude mit gewerblichen Nutzungen, Dienstleistungsangeboten oder Mobilitätsfunktionen.
Die Kreuzung wird zu einem Platz mit einem vielfältigen Nutzungsangebot. Zusätzlich entstehen Grünräume, welche die bereits bestehenden Freiräume in der Umgebung miteinander verknüpfen.

B



C



Universität Kassel
Johannes Tim Deichmann und Korbinian Schmidt

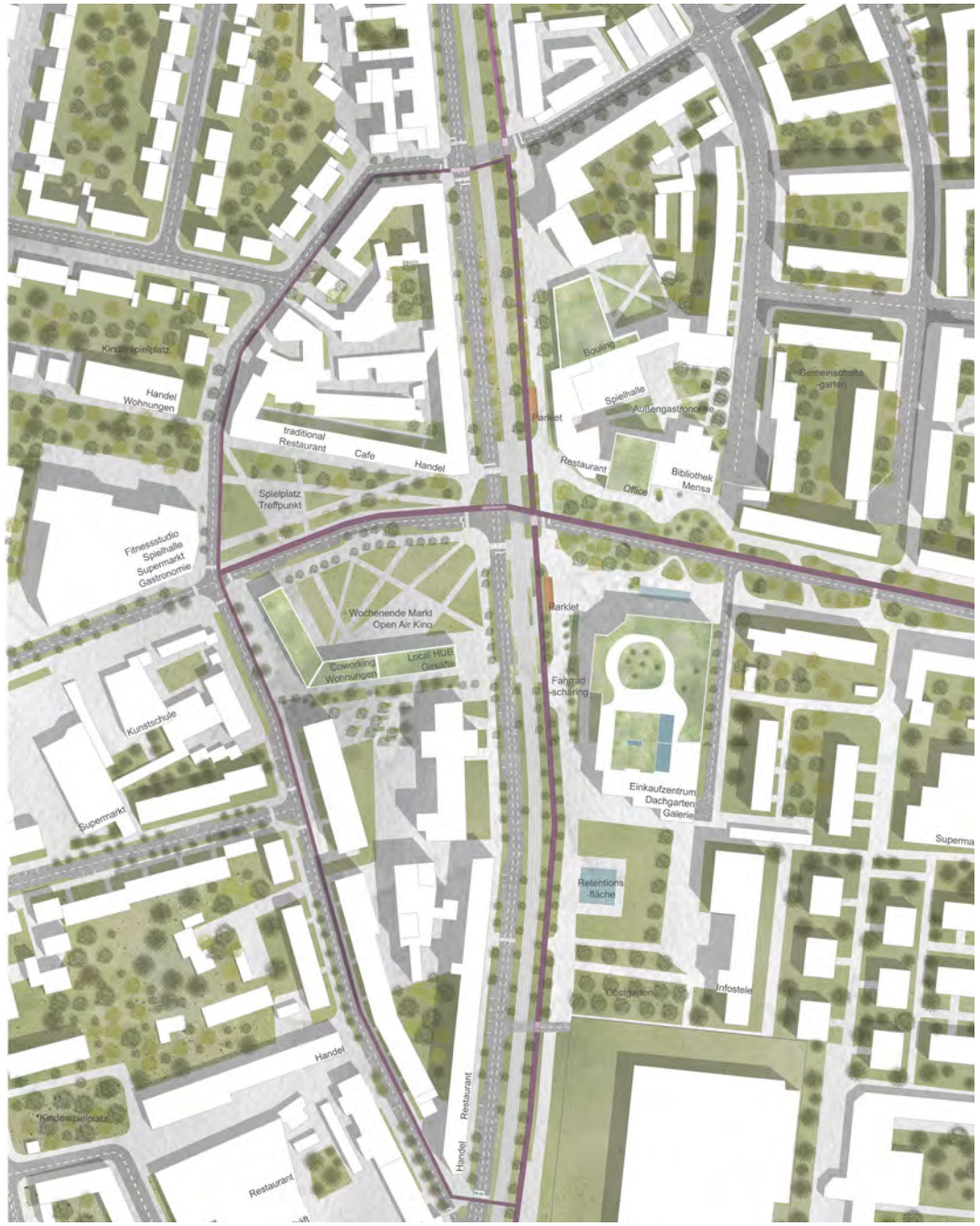
VAHRENWALDER LIFELINE

A Die Verfasser*innen des Entwurfs schlagen eine prozesshafte, klimatische Anpassung des Stadtraumes und eine Verbesserung der Lebensqualität durch kurze Wege sowie eine funktionale Nutzungsmischung vor.
B Durch die Realisierung von Mobilitätshubs, die ein erweitertes Angebot des ÖPNVs durch autonome Fahrzeuge und Sharing-Systeme anbieten, wird eine Reduktion des MIV erreicht. Die übrigen noch notwenigen, Verkehrsflächen werden neu geordnet und flexibel gestaltet.
C Die Kreuzung wird zu einem Quartiersplatz mit zentralen Verkehrsfunktionen umgestaltet. Sie ist geprägt von großmaßstäblichen Grünräumen sowie öffentlichen, urbanen Platzstrukturen.

A

B

C



RWTH Aachen
Julian Geurts und Anna Vyhuliar

A

A Auf der Kreuzung entsteht ein Quartiershaus mit nachbarschaftsfördernden Nutzungen.
B Die Transformation der Straße erfolgt schrittweise. Die durch die Reduktion des Verkehrs gewonnene Fläche dient der Integration von Pflanzen zur Verbesserung des Stadtklimas sowie der Herstellung öffentlicher Grün- und Aufenthaltsräumen.
C Entlang der Vahrenwalder Straße entstehen autoarme Quartiere. Jedes Quartier ist ein für sich funktionierender Ortsteil, der Infrastrukturen für den täglichen Bedarf bereitstellt. Dies soll zu einem nachhaltigen Rückgang des motorisierten Individualverkehrs führen.

B

C

RWTH Aachen
Susann Warkentin und Smilla Marina Schäfer

07
JURYSITZUNG

Jurymitglieder

Stimmberechtigte Jurymitglieder
- Prof. Mark Michaeli (TU München)
- Prof. Irene Lohaus (Göderitz Stiftung, TU Dresden)
- Thomas Vielhaber (Göderitz Stiftung, Stadtbaurat Hannover)
- Thorsten Warnecke (Stadt Hannover)
- Prof. Dr. Verena Brehm (Cityförster, Uni Kassel)
- Bernd Riedel (Ellery Studio, Berlin)
- Tev Wilhelmsen (Mosaik Architekten, Hannover)
- Henrik Sander (Orange Edge, Hamburg, Leibniz Universität Hannover)

Beratende, nicht stimmberechtigte Jurymitglieder
- Prof. Uwe Brederlau (Göderitz Stiftung, TU Braunschweig)
- Prof. Tim Rieniets (Leibniz Universität Hannover)

Vorprüfung + Protokoll
- Julia Streletzki, Leibniz Universität Hannover
- Jean Sauerländer, Leibniz Universität Hannover

JURYSITZUNG

Leibniz Universität Hannover

A

B

C

A Die Jury fand sich am Morgen des 28.04. in den Räumlichkeiten der Leibniz Universität zusammen, um die 21 eingereichten Wettbewerbsbeiträge zu beurteilen und die Siegerentwürfe auszuwählen.
B In mehreren Rundgängen begutachtete die Jury die studentischen Arbeiten.
C Tev Wilhelmsen erläutert eines der Projekte.
D Die Mitglieder der Jury, von links nach rechts: Bernd Riedel, Prof. Mark Michaeli, Henrik Sander über Webex, Thorsten Warnecke, Prof. Irene Lohaus, Dr. Verena Brehm, Tev Wilhelmsen.

D

08
PREISVERLEIHUNG UND AUSTELLUNG

PREISVERLEIHUNG

Literarischer Salon im Conti-Foyer, Hannover

Die Preisverleihung fand passend zum Thema des Wettbewerbs an einem der Knotenpunkte des Cityrings statt – im ehemaligen Verwaltungsgebäude des Autozulieferers Continental aus den 50er Jahren. Veranstalterin war der „Literarische Salon", eine Gesprächsreihe, die 1992 durch Studierende der Germanistik an der Leibniz Universität gegründet wurde. Damals war er studienbegleitendes Hobby; heute ist er ein profesioneller und bundesweit bekannter Kulturveranstalter.
Schirmherr des diesjährigen Göderitz-Preises war der Oberbürgermeister der Landeshauptstadt, Belit Onay, der sich für die Verkehrswende in seiner Stadt stark macht. Er vergab die Preise und eröffnete die einwöchige Ausstellung der prämierten Arbeiten. In der anschließenden Podiumsdiskussion wurde über die studentischen Entwürfe sowie über die Chancen und Schwierigkeiten der Verkehrswende diskutiert. Mit Belit Onay diskutierten Prof. Tim Rieniets (Leibniz Universität Hannover) und die Mobilitätsexpertin Dr. Lisa Ruhrort (Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung).

A + B

C

D

A-C Die Verfasser*innen der prämierten Entwürfe werden gewürdigt. Im Anschluss überreicht der Oberbürgermeister Belit Onay ihnen die Urkunden.
D Die Verfasser*innen stoßen gemeinsam mit Prof. Tim Rieniets auf einen gelungenen Abschluss des Wettbewerbs an.
E Zur Eröffnung der Podiumsdiskussion beantworten die Preisträger*innen Fragen zu ihren Entwürfen.

Fotos Copyright: Nerea Lakuntza
http://www.nerealakuntza.com/

E

AUSSTELLUNG

23.-30.05.22 im Conti Foyer, Hannover

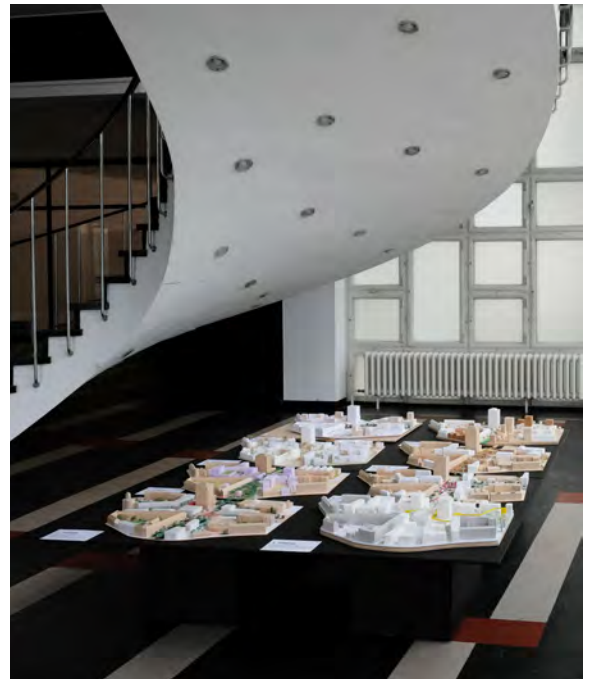
A

B + C

A Die Ausstellung befand sich an einem der verkehrsreichsten Orte Hannovers – dem Königworther Platz. Er liegt direkt am Cityring, einer bis zu acht-spurigen Straße, die rund um die Innenstadt führt.
B+C Das Team während des Aufbaus der Ausstellung.
D–F Die Ausstellung zeigte für eine Woche die Pläne und Modelle der acht prämierten Arbeiten.

Fotos: Aaron Schedler / Julia Streletzki

D + E



F

09
QUELLENANGABEN UND ABBILDUNGS-VERZEICHNIS

Quellennachweise

03 Johannes Göderitz
[1] http://www.johannes-goederitz-stiftung.de/?page_id=2137
[2] Gisbertz , Olaf: Gebr.-Mann Verlag (Hg.), *Bruno Taut und Johannes Göderitz in Magdeburg. Architektur und Städtebau in der Weimarer Republik,* Berlin, 2000

04 Anlass und Hintergrund
[1] Wright, Frank, Lloyd: *The disappearing city*, New York, 1932
[2] Hoffmann, H., Göderitz, J., Rainer, R.: *Die gegliederte und aufgelockerte Stadt*, Tübingen, 1957
[3] Dorn, R.: *Der Architekt und Stadtplaner Rudolf Hillebrecht. Kontinuitäten und Brüche in der deutschen Planungsgeschichte im 20. Jahrhundert*, Berlin, 2017
[4] "Ästhetisches Chaos bleibt unbehoben", in *Hannoversche Allgemeine Zeitung*, 02. 03. 2012
[5] "Das Wunder von Hannover", in: *Der Spiegel*, 03.06.1959, Titelgeschichte in Ausgabe 23/1959
[6] Statistisches Bundesamt
[7] ebenda
[8] Urry, J.: *Mobilities*, Cambridge, 2007
[9] Keller, Rolf: *Bauen als Umweltzerstörung. Alarmbild einer Un-Architektur der Gegenwart*, Zürich 1973
[10] Kükelhaus, Hugo: *Unmenschliche Architektur. Von der Tierfabrik zur Lernanstalt*, Köln 1973
[11] Nobis, C., Kuhnimhof, T.: *Mobilität in Deutschland – MiD Ergebnisbericht*, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, 2018
[12] Vgl. Braun, Steffen: Entwicklungsperspektiven für den Verkehr von morgen in: Rieniets, T. et al. (Hg.): *urbainable – stadthaltig. Positionen zur europäischen Stadt für das 21. Jahrhunderts*, Berlin, 2020

05 Entwurfsort, Aufgabenstellung und Szenario
[1] Landeshauptstadt Hannover, "137. Änderungsverfahren zum Flächennutzungsplan Hannover Bereich: Vahrenwald, Hainholz, Burg, Leinhausen, Herrenhausen, Nordstadt / Hauptverkehrsstraßennetz, Niedersachsenring", Hannover, 2005
Online verfügbar unter: https://e-government.hannover-stadt.de/lhhSIMwebdd.nsf/9E2B-383761C2AFA9C1256FDA002AEA10/$FILE/0810-2005_Anlage3.pdf, 28.09.21
[2] Hellerling, Peer: "Rote Fahrradspuren für die Vahrenwalder Straße", in: *Hannoversche Allgemeine Zeitung*, 11.07.2018
[3] ADAC e.V. (Hg.), *Die Evolution der Mobilität – Eine Studie des Zukunftsinstituts im Auftrag des ADAC*, München, 2017, S. 34
[4] ebenda, S. 29
[5] Verkehrsmengenkarte 2018, © Landeshauptstadt Hannover
[6] ADAC e.V. (Hg.), *Die Evolution der Mobilität – Eine Studie des Zukunftsinstituts im Auftrag des ADAC*, München, 2017, S. 30
[7] Braun, Steffen: „Entwicklungsperspektiven für den Verkehr von morgen" in: Rieniets, T. et al. (Hg.): *urbainable – stadthaltig. Positionen zur europäischen Stadt für das 21. Jahrhunderts*, Berlin, 2020
[8] Braun, Steffen/ Schatzinger, Susanne/ Schaufler, Claudius/ Rutka, Christina-Maren/ Fanderl, Nora, in: Fraunhofer-Institut für Arbeitswirtschaft und Organisation IAO (Hg.), *Autonomes Fahren im Kontext der Stadt von Morgen (AFKOS), Autonomes Fahren als Bestandteil symbiotischer Mobilität*, Stuttgart, 2019, S.40
[9] Braun, Steffen: „Entwicklungsperspektiven für den Verkehr von morgen" in: Rieniets, T. et al. (Hg.): *urbainable – stadthaltig. Positionen zur europäischen Stadt für das 21. Jahrhunderts*, Berlin, 2020
[10] Agora Verkehrswende (Hg.), *Mit der Verkehrswende die Mobilität von morgen sichern. 12 Thesen zur Verkehrswende* (Kurzfassung), Berlin, 2017, S.13
[11] ADAC e.V. (Hg.), *Die Evolution der Mobilität – Eine Studie des Zukunftsinstituts im Auftrag des ADAC*, München, 2017, S. 25

Abbildungsverzeichnis
Die Herausgeber*innen haben sich bemüht, alle Inhaber*innen der Bildrechte zu identifizieren und die Nutzungsrechte ordnungsgemäß zu erwerben. Für die Richtigkeit der Nennung der Urheber*innen übernehmen die Herausgeber*innen keine Gewähr. Sollten Nennungen unabsichtlicherweise fehlen oder fehlerhaft wiedergegeben worden sein, bitten wir um Entschuldigung und um Mitteilung.

Titelbild
Copyright: Aaron Schedler

03 Johannes Göderitz
S. 13 Fotografie von Johannes Göderitz
Quelle: http://www.johannes-goederitz-stiftung.de/?page_id=2137, 30.08.22

04 Anlass und Hintergrund
S. 16: Boris Bilinski (1900-1948) Plakat für den Film „Metropolis" von , Fritz Lang, 1927
Copyright: Boris Konstantinowitsch Bilinski, Public domain, via Wikimedia Commons
S. 17, links: Plan Voisin, Le Corbusier, 1927
Copyright: SiefkinDR, CC BY-SA 4.0, via Wikimedia Commons
S. 17, rechts: Zeichnung von Frank Lloyd Wright, Broadacre City, The Living City, 1958
Copyright: Kjell Olsen, CC BY-SA 2.0, via Wikimedia Commons
S. 18, links: Erläuterung der Verkehrsplanung Hillebrechts, in: DER SPIEGEL, Augabe Nr. 23, Juni 1959
S. 18, rechts: Rudolf Hillebrecht auf dem Cover des Spiegels in: DER SPIEGEL, Augabe Nr. 23, Juni 1959
S. 20: Bildzitat aus: Archigram – The Book, Warren Chalk, Peter Cook, Dennis Crompton, David Greene, Ron Herron, Michael Webb (Herausgeber), Park Books (Verlag), 2018
S. 23: Darstellung „Neue Mobilität: Vernetzte Verkehrssysteme in der Stadt"
Copyright: Mercedes-Benz AG
Quelle: https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/ausstattung-technik-zubehoer/autonomes-fahren/technik-vernetzung/aktuelle-technik/

05 Entwurfsort, Aufgabenstellung und Szenario
S. 26: Copyright: Aaron Schedler
S. 27: Übersichtsplan Vahrenwalder Straße, Quelle der Plangrundlage: https://www.hannover.de/Leben-in-der-Region-Hannover/Verwaltungen-Kommunen/Die-Verwaltung-der-Landeshauptstadt-Hannover/Dezernate-und-Fachbereiche-der-LHH/Stadtentwicklung-und-Bauen/Fachbereich-Planen-und-Stadtentwicklung/Geoinformation/Open-GeoData/Digitale-Stadtkarten/Stadtkarte-1-1000-SKH1000#
S. 28: Copyright: Aaron Schedler
S. 29: Übersichtsplan Vahrenwalder Straße, Quelle der Plangrundlage: https://www.hannover.de/Leben-in-der-Region-Hannover/Verwaltungen-Kommunen/Die-Verwaltung-der-Landeshauptstadt-Hannover/Dezernate-und-Fachbereiche-der-LHH/Stadtentwicklung-und-Bauen/Fachbereich-Planen-und-Stadtentwicklung/Geoinformation/Open-GeoData/Digitale-Stadtkarten/Stadtkarte-1-1000-SKH1000#
S. 30: Copyright: Aaron Schedler

06 Wettbewerbsbeiträge
Die Rechte aller abgebildeten Darstellungen liegen bei den Verfasser*innen der Projekte.

07 Jurysitzung
A,B: Copyright: Bernd Riedel
D: Copyright: Prof. Tim Rieniets

09 Preisverleihung und Ausstellung
Preisverleihung:
A-E: Copyright: Nerea Lakuntza

Ausstellung
A: Copyright: Aaron Schedler
B-F: Copyright: Julia Streletzki

10
IMPRESSUM

Herausgeber*innen:
Prof. Tim Rieniets
Julia Streletzki
Institut für Entwerfen und Städtebau
Leibniz Universität Hannover

Studentische Mitarbeit:
Jean Sauerländer
Aaron Schedler
Marleen Hahn

Projekt und Konzeption:
Leibniz Universität Hannover
Fakultät für Architektur und Landschaft
Institut für Entwerfen und Städtebau
Prof. Tim Rieniets , Julia Streletzki,
Dr. Joachim Rosenberger
Herrenhäuser Straße 8
30419 Hannover
www.stadtundraumentwicklung.de

Koordination:
Julia Streletzki

Ausloberin:
Johannes-Göderitz-Stiftung
info@johannes-goederitz-stiftung.de
www.johannes-goederitz-stiftung.de

Partner*innen:
Landeshauptstadt Hannover
ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe AG

Die Schirmherrschaft für den diesjährigen Göderitz-Preis übernahm der Oberbürgermeister der Landeshauptstadt Hannover, Belit Onay.

Unser herzlicher Dank gilt:

Allen Studierenden und wissenschaftlichen Mitarbeiter*innen, die am Göderitz-Preis 2021/22 mitgewirkt haben.

Den Mitgliedern und dem Vorsitzenden des Preisgerichts für die ausdauernde und leidenschaftliche Diskussion der studtentischen Arbeiten.

Prof. Dr. Andreas Knie und Josep Bohigas für ihre Fachvorträge.

Dem Literarischen Salon Hannover für die professionelle Unterstützung und für die wunderbare Veranstaltung, die wir gemeinsam im Conti-Foyer durchführen konnten.