

Masterplan Nordhoffachse

Integriertes räumliches Konzept

Teil 1 - Bericht der Erkundungsphase



Stadt Wolfsburg

Masterplan Nordhoffachse

Integriertes räumliches Konzept

Teil 1 - Bericht der Erkundungsphase

Impressum

Auftraggeberin:

Stadt Wolfsburg
Porschstraße 49
38440 Wolfsburg

Koordination:

Stabsstelle für Sonderplanungen und Projektsteuerung
beim Stadtbaurat Kai-Uwe Hirschheide

Team Stadt Wolfsburg:

Annett Hesse, Stabsstelle für Sonderplanungen und Projektsteuerung
Julia Leusmann, Stabsstelle für Sonderplanungen und Projektsteuerung
Pierre Rey, GB Stadtplanung und Bauberatung
Caroline Welpinghus, Referat Strategische Planung, Stadtentwicklung und Statistik
Eike Sabina Westenströer, GB Straßenbau und Projektkoordination
René Strahl, GB Straßenbau und Projektkoordination

Team AS+P - Albert Speer + Partner GmbH:

Vertreten durch: Dr. Michael Denkel, Stadtplanung, Prokurist, Gesellschafter, Partner
Teamleitung / Federführung: Michael Heller, Architektur / Stadtplanung, Projektpartner
Michael Dinter, Verkehrsplanung, Projektpartner
Moritz Mücke, Architektur / Städtebau, Projektpartner
Frederik Lux, Stadtplanung / Verkehrsplanung
Dorothee Hock, Landschaftsarchitektur
Flora Gudemann Oliveira, Raumplanung
Julian Weigand, Stadtplanung

Kartengrundlage: Auszug aus den Geobasisdaten
der Niedersächsischen Vermessungs- und Katasterverwaltung
Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung (LGLN Niedersachsen) 2018

Frankfurt am Main, April 2019

Inhalt

01.	Über alles gesehen	6
02.	Anlass und Ziel	8
03.	Vorgehensweise	9
04.	Steckbriefe	10
05.	Allgemeine Befunde	12
06.	Der Wolfsburger Hauptbahnhof	14
07.	Das Konzept Innovationsroute	16
08.	Möglicher Umgang mit den Stellplätzen	18
09.	Schrittweise verkehrliche Erschließung	22
10.	Generelle Überlegungen zum Städtebau	24
11.	Mögliche freiraumplanerische Aufgaben	26
12.	Das verkehrliche Grundgerüst	28
13.	Städtebauliche Rahmenbedingungen	30
14.	Freiraumplanerische Spielräume	32
16.	Synoptische Darstellung der Ansätze	34

1. Über alles gesehen

Aufgaben, wie die Masterplanung Nordhofachse, sind Projekte der sogenannten „Innenentwicklung“. Sie zählen zu den faszinierendsten und nicht zuletzt auch zukunftsweisendsten Herausforderungen der europäischen Stadtplanung. Mit einem komplexen Feld an beteiligten bzw. zu beachtenden Akteuren erfordern sie einen hohen Kommunikations- und Koordinationsaufwand. Innenentwicklung bedeutet:

Operation am offenen Herzen der Stadt.

Innenentwicklung bedeutet auch Orte innerhalb der gebauten Stadt mit bestehenden und teilweise nicht mehr adäquat genutzten, aber nach wie vor sehr werthaltigen Infrastrukturen bevorzugt zu entwickeln. Solche hocherschlossenen Areale müssen künftig bevorzugt gefördert und planerisch organisiert werden. Damit können sowohl die bestehenden als auch künftige Verkehrssysteme deutlich effizienter betrieben werden. In dieser Form kann der sogenannte „Nachhaltige Städtebau“ mit Wirkung organisiert und umgesetzt werden. Die Stadt auf der geduldigen „grünen Wiese“ erfinden und technisch aufwendig neu erschließen zu müssen, ist heute - zumindest im infrastrukturstarken Europa - kaum eine Alternative.

Über alles gesehen ist der Transitraum Nordhoffachse weniger eine Grauzone und akuter Brennpunkt im Gefüge der Stadt Wolfsburg, denn ein besonderer und vor allem einmaliger Möglichkeitsraum von gesamtstädtischer und teilweise regionaler Bedeutung.

Im Falle eines konsensfähigen Endprodukts und einer einvernehmlichen weiteren Vorgehensweise wären die Stadt Wolfsburg und die Volkswagen AG in der Lage, ohne übermäßigen Druck und in überlegten planvollen Schritten dieses einmalige „wartende

Land“ auf künftige Gelegenheiten und Entwicklungen – in unterschiedlichsten Größenordnungen und Zeiträumen - optimal vorzubereiten.

Bereits zu Projektbeginn lag ein breites Spektrum an Studien und Gutachten zu einzelnen Teilräumen vor. Die nun laufende Masterplanung stellt jedoch die erste großräumige planerische Gesamtbetrachtung der Achse dar. Die „Flughöhe“ solcher Betrachtungen liefert in der Regel wesentlich weiterführende Erkenntnisse als eine Vorgehensweise mittels kleiner und isolierter Untersuchungen.

Die Erkundungsphase, die eine möglichst vorurteilsfreie Analyse und Herleitung als Grundlage der nun anstehenden Planungsaufgabe ermöglichte, bildete den Ausgangspunkt. Hierzu wurden Fachgespräche mit Akteuren aus Verwaltung und Wirtschaft geführt. Allgemeine Erwartungen, Anregungen und Hinweise wurden erörtert und aufgrund der hohen Bandbreite der Erkenntnisse, systematisch geordnet mittels Steckbriefen dokumentiert. Diese Steckbriefe bilden die Datengrundlage und Trittsteine für die sich anschließende Entwurfsphase. Aber auch während und nach Abschluss der Entwurfsphase sollen die Steckbriefe fortgeschrieben werden und damit auch in fortgeschrittenen Planungsstadien als Datenbanken des Planwerks verfügbar bleiben.

Diese Bandbreite an bestehendem Wissen, Chancen und Möglichkeiten, mit teilweise noch nicht absehbarer Verfügbarkeit von Grund und Boden, erfordert mehr als nur das große Bild einer Momentaufnahme des Jahres 2019. Oberstes Ziel der Planung war es daher, eine langfristige strategische Ausrichtung zu entwickeln, die robust und flexibel auf Unwägbarkeiten reagieren kann.

Der Begriff „Strategie“ wird damit im vorliegenden Projekt als Kette von Rückfallpositionen verstanden, die sich an einer abgestimmten großen Leitlinie orientiert. Diese Leitlinie sollte, im Falle sich ändernder Rahmenbedingungen nicht gefährdet bzw. wesentlich geändert werden.

Der Hauptbahnhof mit ICE-Halt wurde als zentrale Erschließungsquelle der Nordhoffachse erkannt. Die Bahnen verbinden heute die Stadt in unerwartet attraktiver zeitlicher Erreichbarkeit. Am Hauptbahnhof setzen die Planung und alle Überlegungen zur Erschließung der Achse an. Es gilt vorrangig, dieses besondere und rare Gut voll und ganz in den Dienst der Entwicklung und Erschließung zu stellen. Das Ziel muss es sein, dass künftig deutlich mehr als nur jeder zweite ICE in Wolfsburg Halt macht. Die Art der künftigen Nutzungen im Einzugsbereich des Hauptbahnhofs muss damit ausdrücklich auf diesen besonderen Standortvorteil ausgerichtet werden. Dies stellt heute eine bedeutsame Reserve dar. Eine weitere, vergleichbare Chance besitzt die Stadt nicht.

Die größte Begabung der Achse besteht vermutlich in der Möglichkeit der Ansiedlung überregional bedeutsamer Nutzungen, die unter anderem den Produktionsstandort ergänzen und stärken könnten. Insbesondere an überregionale Mobilität gebundene Nutzungen sind hierbei von Bedeutung. Gleichzeitig ist die prominente Lage in Nestwärme und Sichtweite zum Stadtkern ein entscheidender Faktor für die Ansiedlung relevanter Akteure.

Die Nordhoffachse ist somit ein Raum von gesamtstädtischer Bedeutung und könnte künftig die Rolle von Wolfsburgs „innerer Stadtansicht“ und Visitenkarte spielen.

Neben der hohen Erschließungsgunst durch Schiene und Straße besteht eine Besonderheit des Untersuchungsraums in der Dimension seiner Entwicklungsbausteine. Typisch für die clusterartig aufgebaute Stadt ist auch hier die Größenordnung der Bausteine, die überwiegend weit über typische Parzellengrößen hinausgehen. Raumgreifende VW Stellplatzanlagen, teilweise rückgängiger Kleingartenbetrieb, ein raumgreifendes „VW- und Audi- Zentrum“ sowie das enge, deutlich unternutzte Bahnhofsumfeld sind Areale in der Größenordnung von 5 bis 25 ha.

Das Gebot des haushälterischen Umgangs mit dem Boden bedeutet einerseits eine intelligente bauliche Verdichtung. Andererseits müssen aber auch die verkehrliche Erschließung, der relevante Freiraum sowie die besondere Lage am Wasser und nicht zu-

letzt auch der Denkmalschutz in Einklang gebracht werden. Der Raum der Achse verfügt hierbei über unterschiedlichste und vielfältige Begabungen, die bislang noch nicht in der Zusammenschau betrachtet und in spannungsvolle Wechselwirkungen zueinander gesetzt wurden. Lineare grüne Freiräume und inselartige Erlebnisräume legen sich an die Ufer des Kanals. Aber auch bedeutsame Querbeziehungen über den Kanal hinweg in die sich gegenüberliegenden Stadträume hinein, sind noch nicht vollständig erkundet. Es steht zu erwarten, dass der besondere Raum am Wasser insbesondere für die Bürger der Stadt eine ganz andere Rolle als bisher spielen wird. Die Entdeckung der Qualitäten und Begabungen der Wolfsburger Wasserlage ist bislang nur im Ansatz, wie beispielsweise am Hauptbahnhof, im Bereich Nordausgang und am Ufer der Autostadt zu beobachten.

Urbane Begabungen wie diese hat der Masterplanprozess erkundet und soll nun deren Qualifizierung und Förderung initiieren. Angesichts dieser großen Bandbreite an Möglichkeiten muss der Masterplan in dieser frühen Phase der Entwicklung als strategisches Instrument ausgebildet werden, das künftigen Entwicklungen sowohl klar abgestimmte Leitplanken setzt, als auch Spielräume für bislang noch nicht erkennbare Chancen eröffnet.

Die Nordhoffachse soll zum künftigen urbanen Bewegungs- und Begegnungsraum der Stadt Wolfsburg nebst umgebender Gemeinden entwickelt werden. Die Perspektive und oberstes Ziel der Masterplanung Nordhoffachse lautet:

Die Nordhoffachse - urbaner Stadtraum für alle!



Der Untersuchungsraum Nordhoffachse

2. Anlass und Ziel

Am Nordufer des Mittellandkanals spannt sich im Abschnitt Wolfsburg mit dem Stammwerk der Volkswagen AG eine der weltweit spektakulärsten Industriekulissen auf. Gemeinsam mit einem Ensemble aus Hafenbecken, Autostadt, Volkswagen-Arena und phaeno hat sich an dieser Stelle, neben dem größten Automobilwerk der Welt, auch eine unverwechselbare urbane Bühne entlang einer der bedeutsamsten Hauptstrecken der Deutschen Bahn AG entwickelt. Mehrere tausend Fahrgäste erleben auf dem Weg in Richtung Bundeshauptstadt dieses eindrückliche Schauspiel täglich aus dem ICE. Mit diesem einmaligen „Auftritt“ hat sich nicht nur ein unverwechselbares Bild der Marke Volkswagen, sondern auch der Name der Stadt Wolfsburg in die Wahrnehmung der Menschen im Lande und vermutlich weit darüber hinaus eingepägt. Letzteres gilt es mittels des Projekts weiter zu fördern.

Während das Werk in diesem Raum sein bauliches Gesicht präsentiert, wendet sich das Gefüge der Stadt Wolfsburg dem Südraum zu und bildet entlang der Nordhoffachse eine überwiegend brüchig ausgebildete Rückseite und Grauzone aus.

Das Infrastrukturbündel aus Mittellandkanal, Bahnlinie Hannover-Berlin und Heinrich-Nordhoff-Straße, sowie die querende Autobahn A39 und B188/L322 wirken gemeinsam als infrastrukturelles Grundgerüst der Erschließung der Stadt Wolfsburg. Der bandartige Untersuchungsraum spannt sich auf einer Länge von etwa 7 km in dieses Infrastrukturgerüst hinein. Er bildet heute mit etwa 500.000 qm Entwicklungsfläche zuzüglich weiterer Flächen zur Nachverdichtung und Transformation, die besterschlossendste Reserve des gesamten Wolfsburger Siedlungsraums.

Die Nordhoffachse könnte künftig etwa 20.000 Menschen neuen Raum für Wohnen und Arbeiten liefern. Eine rein städtebauliche Betrachtung dieser Reserve genügt allein nicht, sondern nur ein integriertes räumliches Konzept kann die Grundlage für das weitere Vorgehen bilden. Bisher erkannte zentrale Fragen lauten:

- Welches verkehrliche Erschließungskonzept kann die Entwicklungschancen gewährleisten?
- Welche Nutzungsarten entsprechen der besonderen urbanen Begabung des Raumes?
- Welche Aufgaben muss der Raum neben rein ökonomischer Nutzung künftig übernehmen?
- Welche weiteren Bereiche des Stadtraums, stehen in Abhängigkeit zur Nordhoffachse?
- Soll das Bild der Achse eine Folge von Inseln oder ein kompaktes Band darstellen?



Das bauliche Gefüge des Untersuchungsraums im Schwarzplan

3. Vorgehensweise

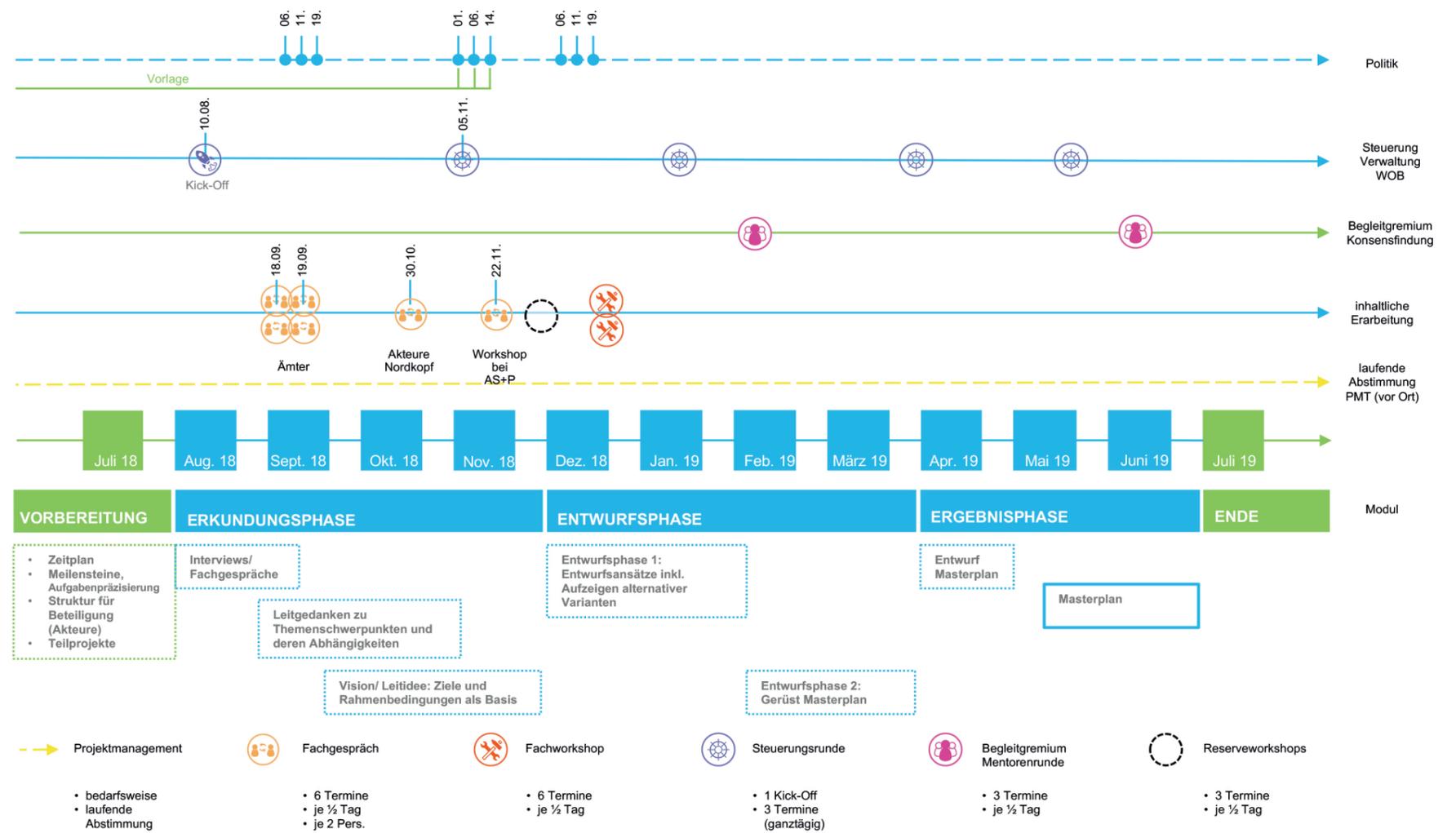
Planen heißt sich verständigen. Schwer überschaubare Areale der Größenordnung und Komplexität der Nordhoffachse sind entwicklungstechnisch selten mittels eines großen Wurfs bzw. einer schlagartig wirkenden Momentaufnahme zu bewältigen. In der Regel handelt es sich in dieser Kategorie um interdisziplinär ausgerichtete Klärungsprozesse, die sich mittels iterativ ausgerichteter und abgestimmter Vorgehensweisen aufbauen. Damit wächst die Chance, am Ende der Bearbeitung eine konsensfähige und belastbare Grundlage für das weitere Vorgehen der folgenden Jahre zu erlangen. Für das Zeitbudget eines Jahres wurde daher eine Vorgehensweise über drei Phasen vereinbart:

- Erkundungsphase
- Entwurfsphase
- Ergebnisphase

Ausgehend von einem ersten konzeptionellen Statement - dem Testentwurf der Bewerbungsphase des Projekts - wurden Gespräche mit allen beteiligten Ämtern und Akteuren geführt. Diese Gespräche dienten, neben der Entwicklung der gemeinsamen Wahrnehmung der Aufgabenstellung und der Vervollständigung des relevanten Informations- und Planungsbestands, auch der Erlangung erster Aufschlüsse und Reaktionen zu Hypothesen und Entwurfsansätzen von AS+P. Insbesondere der Blick über den Perimeter der Nordhoffachse hinaus auf die Gesamtstadt, sowie die Betrachtung der Lage Wolfsburgs im Großraum haben im Zuge der Erkundungsphase wertvolle Erkenntnisse geliefert. Die Erkundungsphase hat aber neben allgemeinen Befunden auch erste konzeptionelle Ansätze für die Entwurfsphase geliefert, die nachfolgend mitbetrachtet werden.



Bewerbungsphase 2017: erste Hypothese zur Entwicklung der Nordhoffachse



Zeit- und Aktionsschiene - Stand Dezember 2018

4. Steckbriefe

Der Blick auf den großen Maßstab liefert erfahrungsgemäß ganz andere und unter Umständen bedeutendere Aufschlüsse als die Vorgehensweise mittels Teiluntersuchungen im kleineren Maßstab. Das bei raumrelevanten Projekten bewährte Prinzip des Arbeitens auf mindestens drei verschiedenen Maßstabsebenen wurde daher auch der Bearbeitung des Masterplans Nordhoffachse zugrunde gelegt. Damit wurde zunächst der Blick auf den großen Gesamt- raum gerichtet, bevor die eigentliche Achse und ihre Teilräume ins Blickfeld genommen wurden.

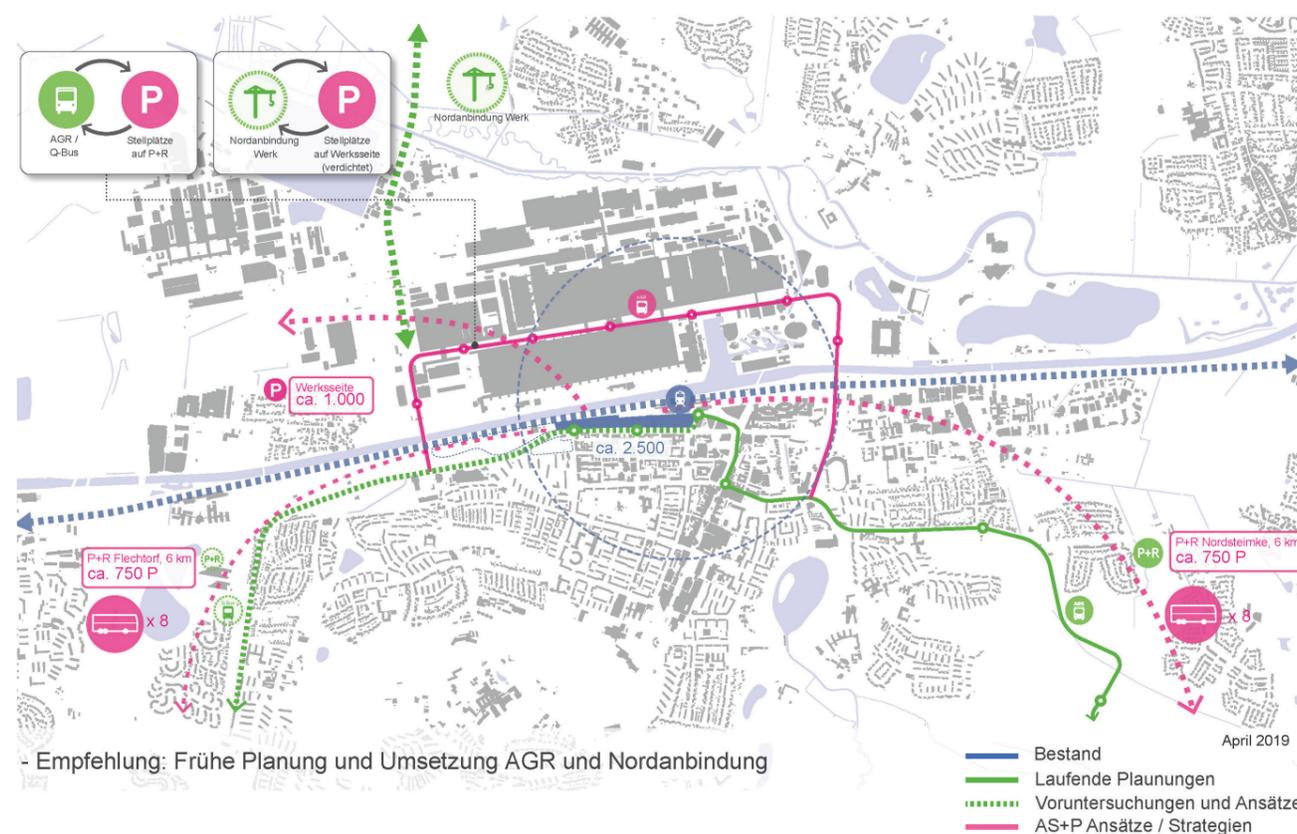
Ziel der Bearbeitung der Erkundungsphase war es daher, möglichst vorbehaltlos und mit der Brille von außen, ein umfassendes Bild über den engeren und erweiterten Untersuchungsraum, sowie zu Detailfra-

gen zu erlangen. Insbesondere auf den Fachgebieten Verkehr und Freiraum hat diese Vorgehens- und Betrachtungsweise weiterführende Erkenntnisse geliefert. Eine erste belegbare Erkenntnis bestand jedenfalls darin, dass die Entwicklung der Nordhoffachse als innerstädtischer Transitraum nicht nur von lokaler, sondern vielmehr von gesamtstädtischer Bedeutung und teilweise weit darüber hinaus sein wird.

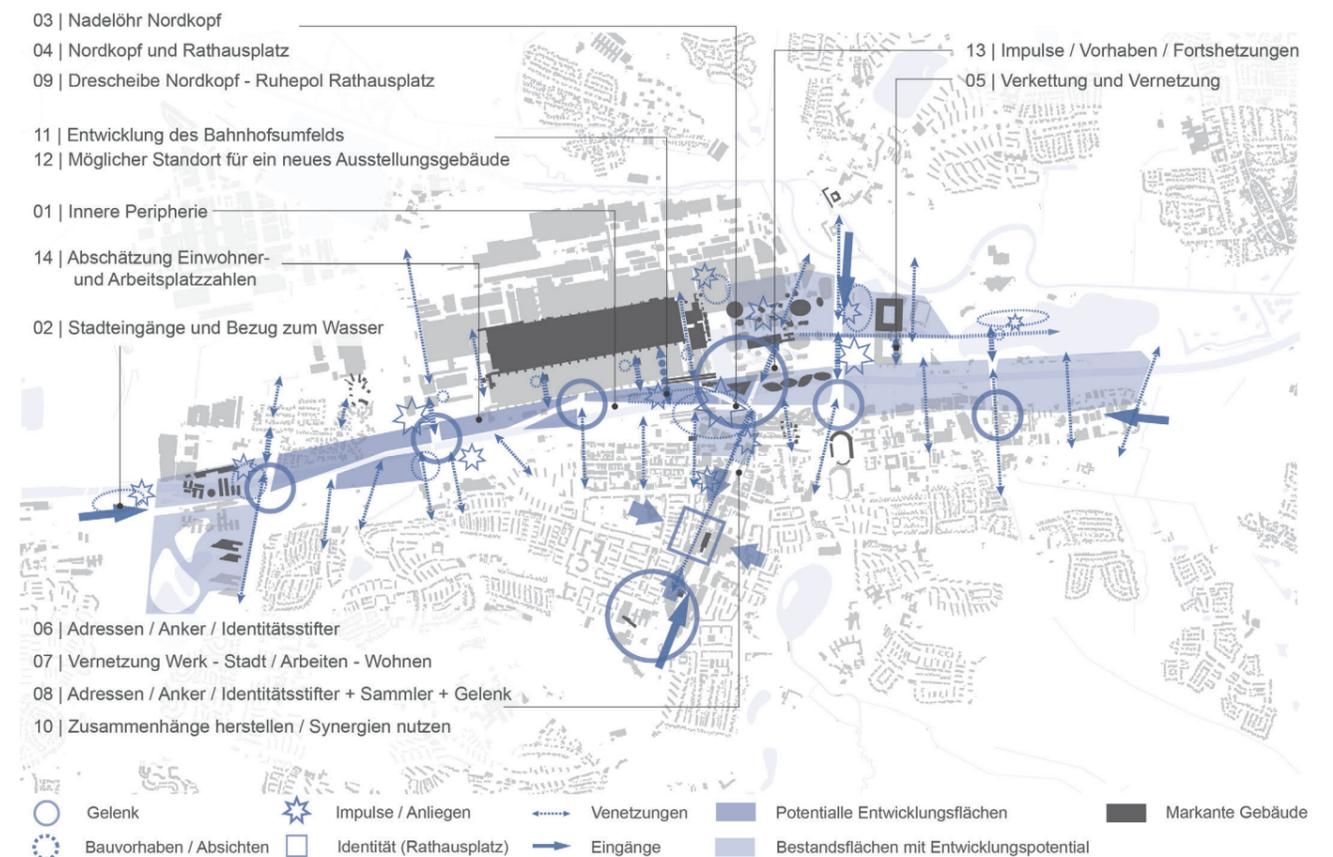
Planungsräume aus einer Hand, wie etwa große Bahn- und Konversionsflächen, erlauben in der Regel einen raschen Einstieg in die Entwurfsphase. Der Raum der Nordhoffachse setzt sich jedoch aus einem Gefüge aus Flächen, Gegenständen und Infrastrukturen unterschiedlichster Akteure und unsicherer Veränderungswahrscheinlichkeit zusammen. Dieser

Umstand erforderte eine gründlichere Ausein- setzung mit dem Planungsraum und seiner jüngeren Geschichte als erwartet.

Zu Beginn der Projektbearbeitung war bereits eine große Zahl an Erkenntnissen in Form von Studien und Einzelgutachten vorhanden. Aus diesem Grunde wurden das vorgefundene Material sowie die eigenen Beobachtungen und Analysen systematisch geordnet und zu Steckbriefen verarbeitet. Auch einst verwor- fene oder mittlerweile nicht weiterverfolgte Ziele wur- den in dieses Spektrum der Befunde aufgenommen. Diese sollen teilweise als Zukunftsoptionen mitgeführt und bei Bedarf wieder aufgenommen und/oder wei- terverfolgt werden können. Sie werden den Planungs- prozess begleiten.



Beispiel des Aufbaus eines Steckbriefs, Strategien - ruhenden Verkehr neu strukturieren



Übersicht Steckbriefe Städtebau

Mit dem daraus entstanden Repertoire aus bestehendem Wissen und neuen Ansätzen von AS+P wurde am Ende der Erkundungsphase eine Reihe großräumiger Übersichten erstellt, die im Zusammenwirken mit ersten Lösungsansätzen, als Kommunikations- und Argumentationsbasis für erste strategische Richtungsentscheide dienen. Auch einst verworfene Erkenntnisse - wie beispielsweise ein Regionalhalt östlich des Hauptbahnhofs und Trassenführungen für einen verkehrliches System zur Feinverteilung - wurden wieder ins Repertoire der Planungsinstrumente aufgenommen.

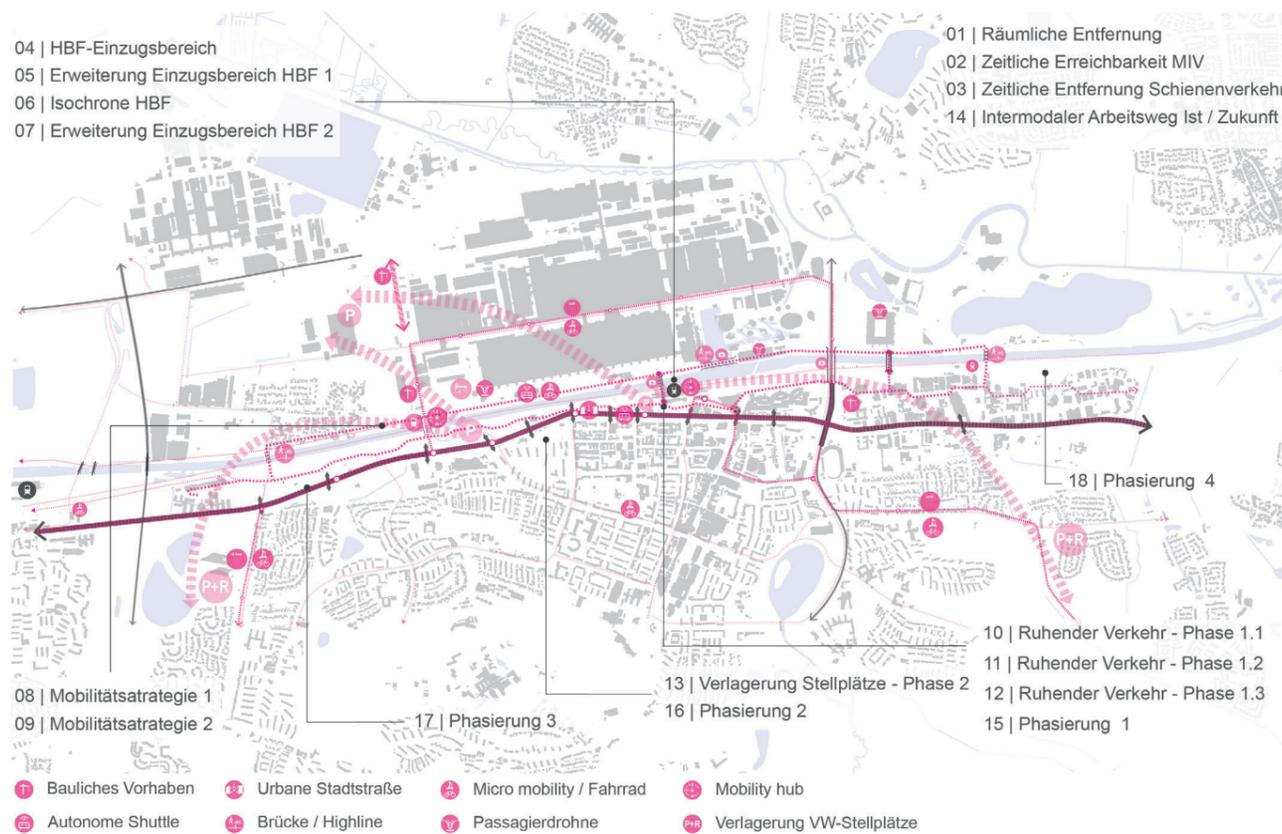
Auf den Ebenen der drei Fachgebiete Städtebau, Verkehr und Freiraum wurden in Fachgesprächen und internen Workshops sowohl bestehendes um-

fangreiches Material als auch neuerlangte Befunde erkundet. Sie dienen insbesondere der sich anschließenden Entwurfsphase als Trittsteine. Die Übersichtlichkeit und Benutzerfreundlichkeit dieser integrierten Vorgehensweise lieferte die systematische Ordnung der Informationen nach jeweils drei Kategorien:

- Laufende Planungen
- Beobachtungen
- Strategien

Diese Steckbriefe stellen sowohl Momentaufnahmen als auch Bausteine in einem mittel- bis langfristig zu erwartenden Entwicklungsprozess (15 Jahre+) dar. Sie sollten im Laufe der Entwicklung immer wieder überprüft und ggf. aktualisiert werden.

Die Entwicklungsstrategie „Nordhoffachse“ baut sich sowohl auf diesen Steckbriefen als auch auf ergänzenden Ideen und Hypothesen kettenartig auf. Sollten sich einzelne Elemente dieser Kette verändern oder weitere hinzukommen, so müssten diese nachjustiert werden, um Brüche oder Stolpersteine bei der Umsetzung zu vermeiden. Hierzu wurden bisher erkannte Abhängigkeiten einzelner Bausteine zueinander und mögliche Ausweichpositionen geklärt. Sollte beispielsweise die geplante Station Heinrich-Nordhoff-Straße an der Brücke Oststraße unerwartet entfallen, so wäre die Entwicklung des ruhenden Verkehrs im Einzugsbereich der verworfenen Station adäquat zu überprüfen und ggf. anzupassen.



Übersicht Steckbriefe Verkehr



Übersicht Steckbriefe Freiraum

5. Allgemeine Befunde

Die Nahtstelle der beiden Stadthälften wurde offensichtlich bislang keiner städtebaulichen Gesamtbeurteilung unterzogen. Die überwiegende Funktion besteht bis heute in raumgreifender Parkierung und schlichter Gewerbenutzung. Dies hat zum Bild einer Grauzone bzw. Hinterhofsituation geführt. In der Regel besteht die Folgeerscheinung darin, dass sich mögliche städtebauliche Adressen von diesen Orten abkehren. Mögliche Adressen, d.h. Eingangssituationen und ansprechende bauliche Gesichter von Gebäuden werden architektonisch nicht adäquat ausgebildet. Damit schreibt sich das Bild der unwirtlichen Gemengelage unweigerlich weiter fort.

Hinzu kommt, dass die verkehrliche Erschließung von Volkswagenwerk und Gesamtstadt, den Raum der Heinrich-Nordhoff-Straße zu einem primären

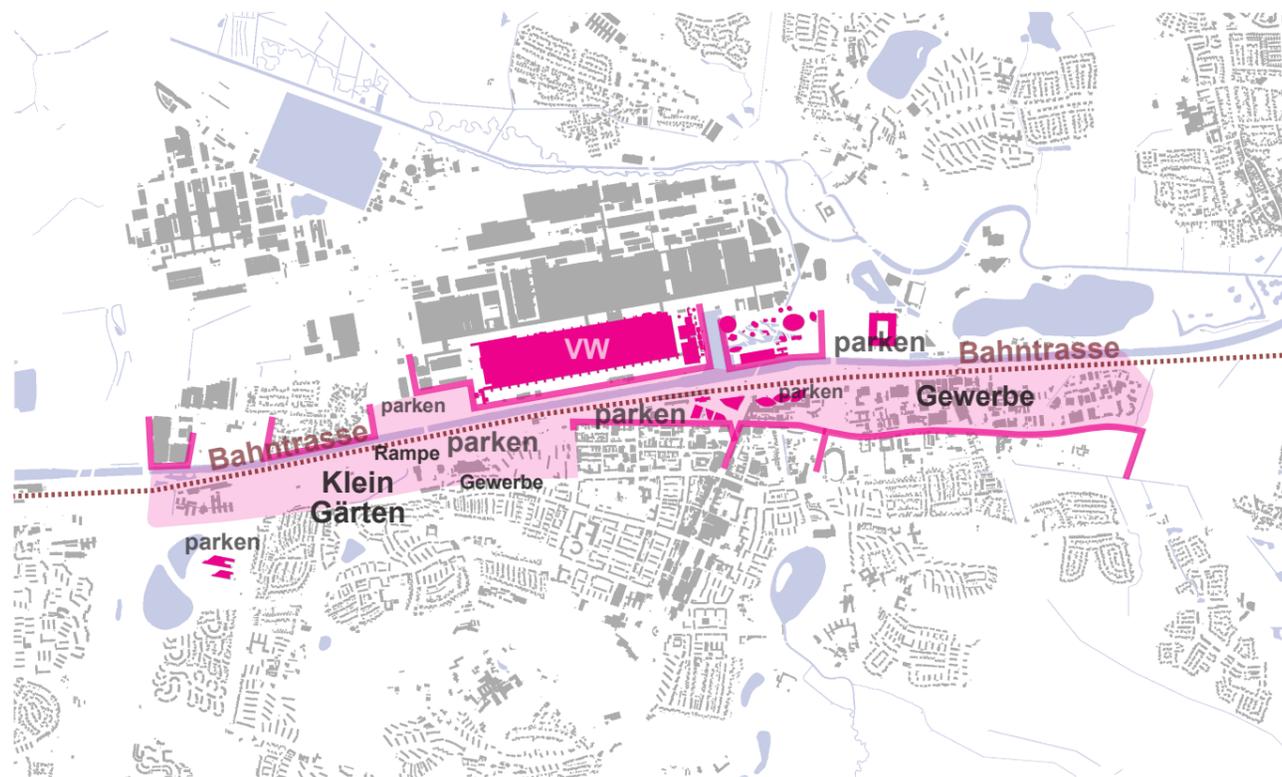
Transitkorridor überformt haben. Der Einsatz eines Tunnelbauwerks im sensibleren Teilabschnitt der Porschestraße, nebst begleitender Portale und sperriger Rampenanlagen sind die Begleiterscheinungen solcher Infrastrukturen in urbanem Kontext. Die Transformation solcher Anlagen gestaltet sich im Falle von weiterführenden städtebaulichen Entwicklungen als äußerst schwierig und kostenintensiv.

Obwohl sich der Raum entlang des Kanals heute teilweise mit attraktiven und sogar spektakulären Bausteinen sukzessive entwickelt hat, fehlt die übergeordnete gestalterische Handschrift, die solche teilweise positiven Ansätze in Wert setzen und fortschreiben könnte.

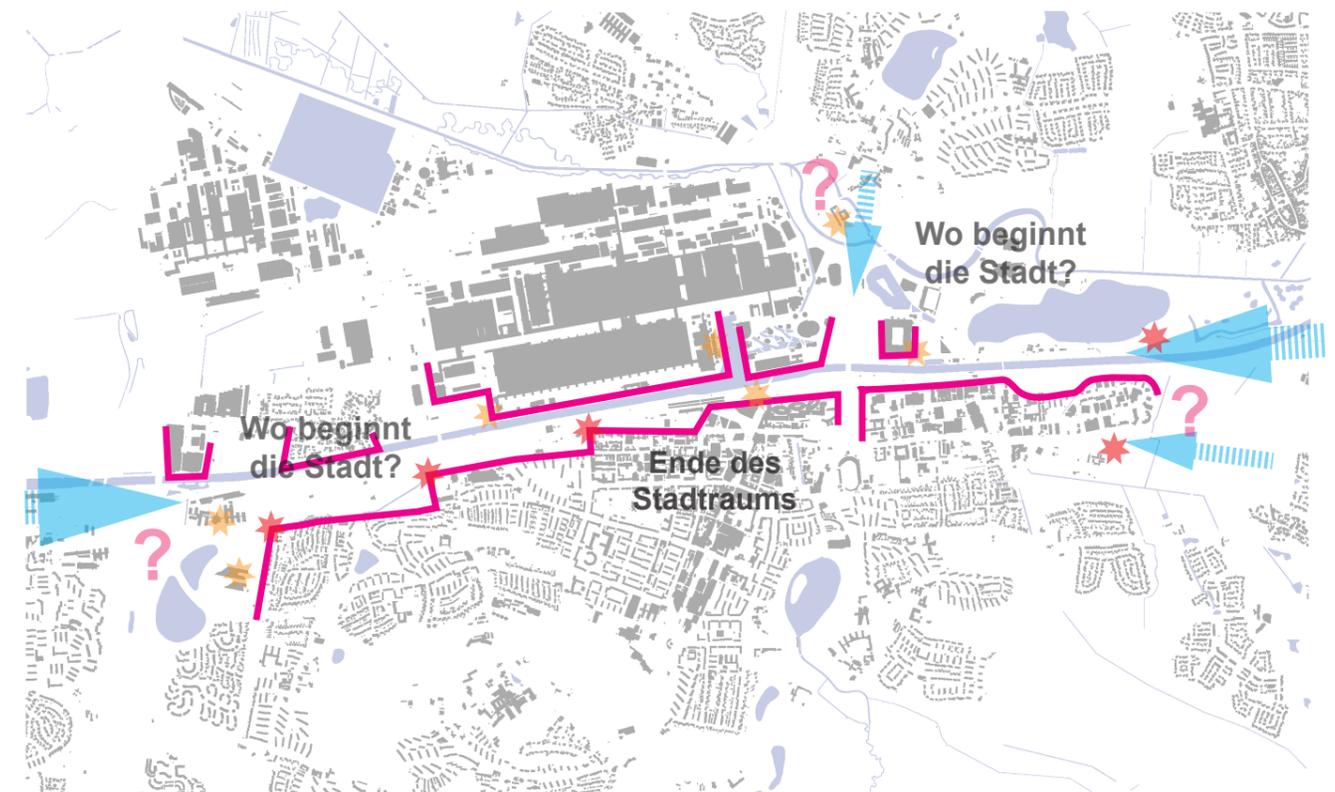
Die spektakulärste und dominanteste Raumkante bil-

det der Auftritt des Volkswagenwerks mit seinen flankierenden Bauten und Anlagen. Phaeno, Hauptbahnhof und Handwerkerviertel schieben sich von Süden her in den Raum. Östlich und westlich dieser Raumkanten löst sich das Bild der Stadt auf. Kleingartenanlagen und Gewerbeadressen vermitteln das Bild von Vorstadt.

Die Heinrich-Nordhoff-Straße und ihre östliche Verlängerung, die Dieselstraße, binden das Umland an die Stadt Wolfsburg an. An welchen Stellen beginnt die Stadt genau und wie könnten die Eingänge künftig städtebaulich ausgebildet sein?



Nutzungsstruktur der heutigen Grauzone



Räumliche Begrenzungen

Der Komplex des Volkswagenwerks schiebt sich heute zwischen das Gefüge der Stadt Wolfsburg und das seiner nördlichen Nachbarn Nordstadt und Kästorf. Damit besteht die einzige attraktive und logische Verbindung dieser Siedlungsteile in der Stadtbrücke. Diese legt sich in die Achse der Porschestraße und weist in ihrer Ausrichtung auf Schloss und Alt-Wolfsburg.

Tatsächlich endet diese Achse heute jedoch vor den Toren der Autostadt. Damit ergibt sich in Bezug auf die Erreichbarkeit der beiden Siedlungskörper und der östlich dazwischenliegenden Parklandschaft das untenstehende Bild eines Nadelöhrs. Die beiden östlich benachbarten Querungsmöglichkeiten bestehen in der weitgehend dem motorisierten Individualverkehr vorbehaltenen Berliner Brücke sowie einem nur schwer auffindbaren Fußgängersteg durch das Gewerbegebiet an

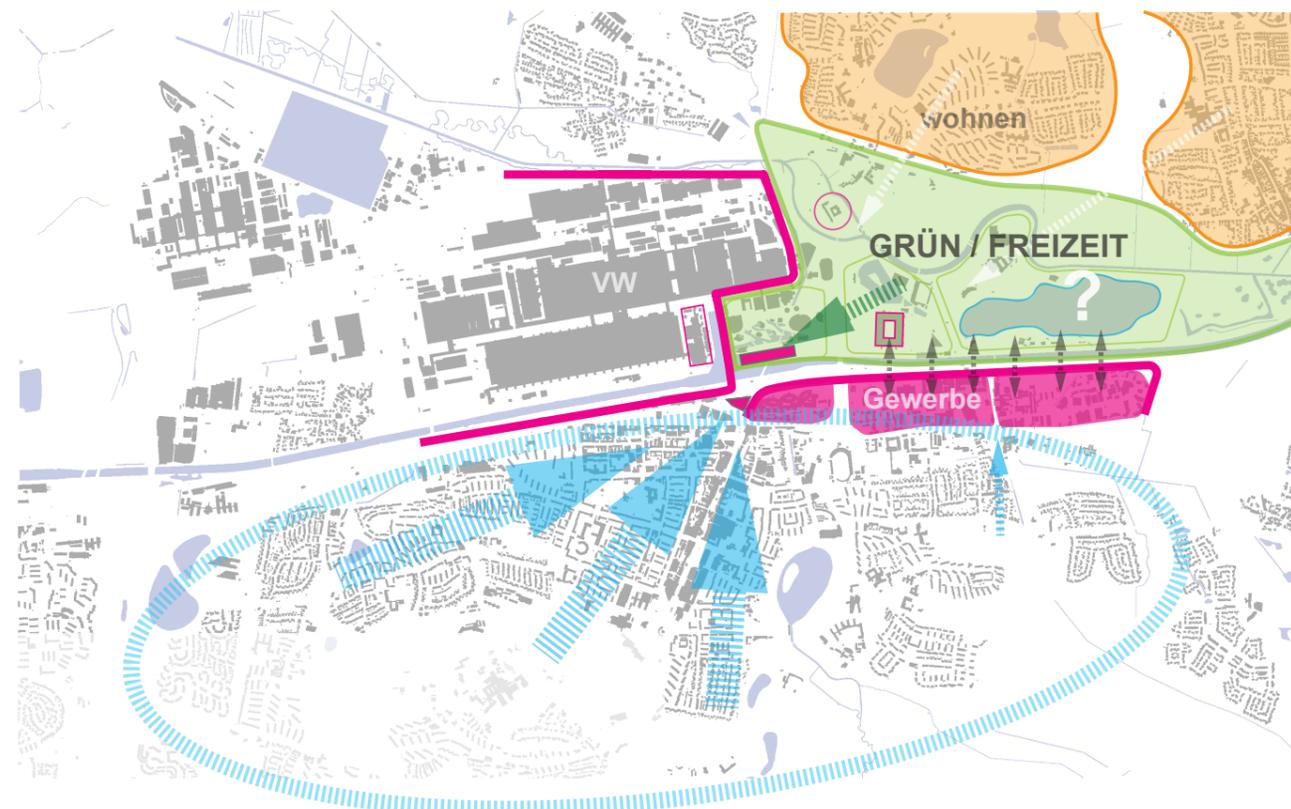
der Dieselstraße in Richtung Allersee. Eine schlüssige Anbindung des urbanen Südraums an die Volkswagen Arena fehlt.

Die Brücke Oststraße könnte im Zuge einer möglichen Reorganisation der Werkerschließung und durch die Integration eines Regionalbahn-Haltepunkts einen weiteren bedeutsamen Sprung über den Kanal nach Norden ermöglichen.

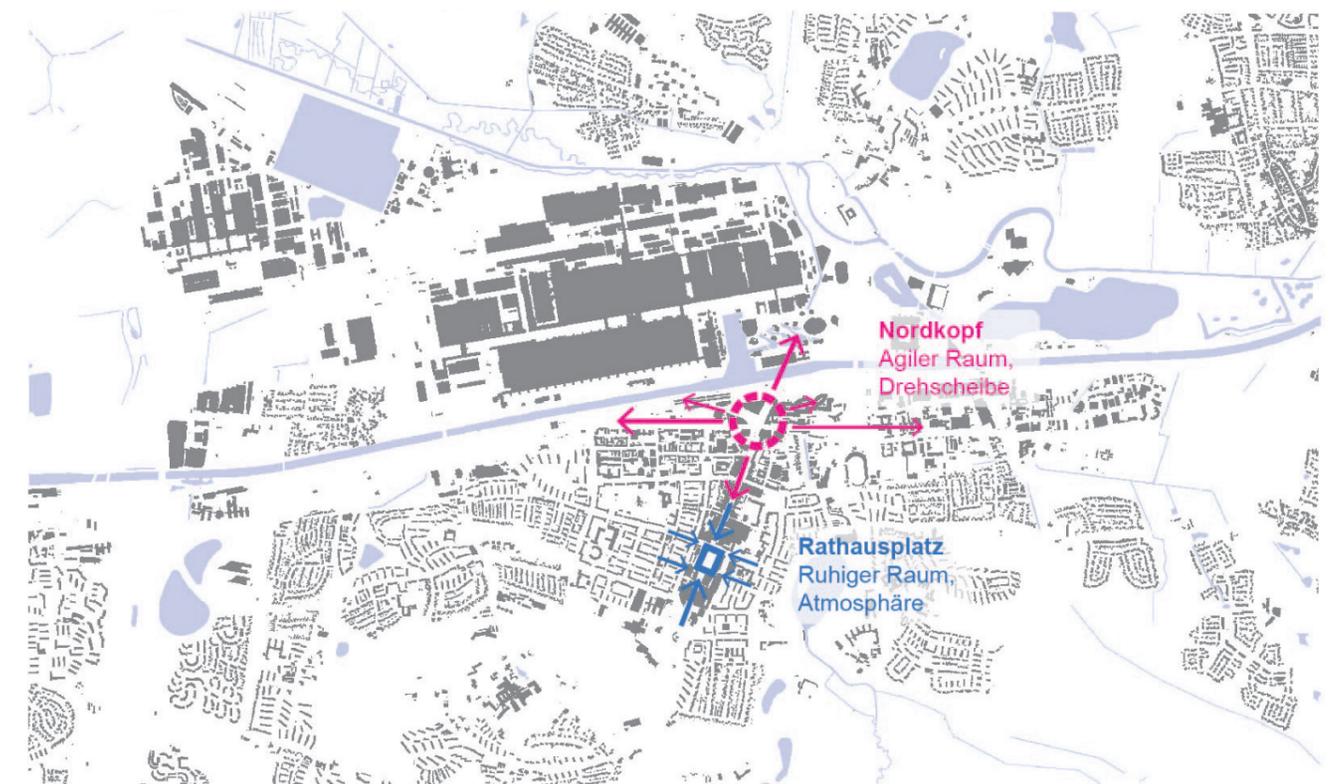
Der sogenannte Nordkopf hat heute und vermutlich auch künftig die Rolle eines gelenkartigen Verteiler- raums der Innenstadt. Er vermittelt sowohl zwischen Porschestraße und Hauptbahnhof, zwischen Porschestraße und Designeroutlet Wolfsburg (DOW) sowie zwischen Heinrich-Norhoff-Straße und Dieselstraße. Die Autostadt bietet der Porschstraße ihre gläsernen

Türme von weitem sichtbar als Zielmarke an, diese schiebt sich vorbei am Phaeno bis an den Gleiskörper der Deutschen Bahn AG heran und endet dort vergleichsweise unspektakulär am Sicherheitszaun.

Will der Nordkopf künftig als neue Mitte der Stadt verstanden sein, so sollte beachtet werden, dass im Süden mit dem Rathausplatz ein weiterer bedeutsamer Stadtraum wartet. Dieser besitzt heute schon mit dem besucherfrequentierten Rathaus nebst Wochenmarkt- nutzung die Begabung einer „guten Stube“ bzw. eines bedeutsamen Begegnungsraums der Stadt.



Verbindung der beiden Stadträume



Funktionen von Rathausplatz und Nordkopf

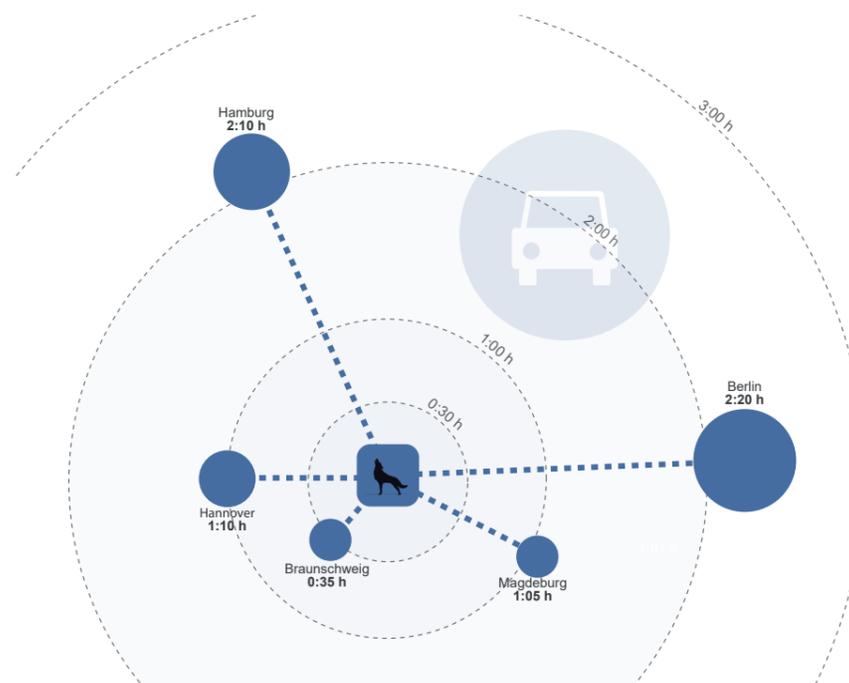
6. Der Wolfsburger Hauptbahnhof



Räumliche Distanzen im Großraum

Im Vergleich zur Anbindung durch die Straße verkürzen sich durch das Schienennetz die Entfernungen zu den bedeutsamen urbanen Nachbarschaften Wolfsburgs etwa um die Hälfte. Die Entfernung zur Bundeshauptstadt reduziert sich beispielsweise nahezu auf S-Bahn Distanz. Sowohl für die Attraktivität Wolfsburgs als Arbeitsstandort, als auch für die allgemeine Entwicklung der Stadt ist der Zeitfaktor der Erreichbarkeit aus ihren urbanen Nachbarschaften von zentraler Bedeutung.

Um diesen Standort- und Zeitvorteil nutzen zu können und um künftig die besten internationalen Köpfe und Adressen für Wolfsburg erreichen zu können, muss das Umfeld des Hauptbahnhofs in verkehrlicher Hinsicht adäquat organisiert sein. Zeitverluste durch lange und umständliche Orientierungs- und Umsteigevorgänge müssen durch den Einsatz ggf. auch experimenteller Angebote der verkehrlichen Feinverteilung vermieden werden.

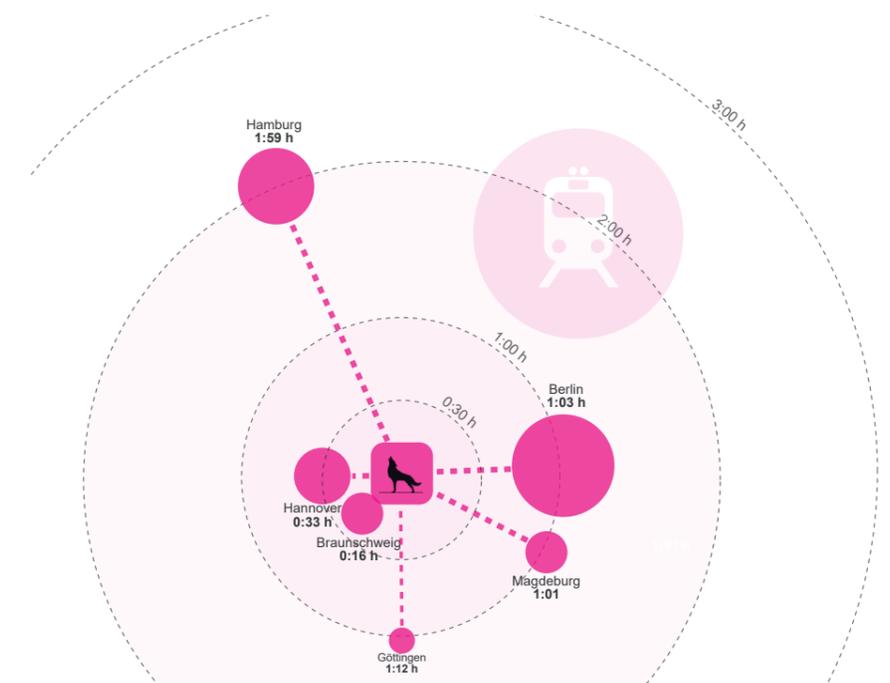


Zeitliche Distanzen - Straße/MIV

Die Bahntrasse bildet insbesondere mit dem ICE-Halt, aber auch mit den optional möglichen Haltepunkten für den Regionalverkehr, den entscheidenden Faktor für die Auswahl und Ansiedlung künftiger Adressen auf den zur Diskussion stehenden Arealen. Derzeit hält etwa jeder zweite ICE in Wolfsburg. Ein weiteres Ziel könnte darin bestehen, mehr Fahrgäste auf die Bahn zu bringen, diese Ressource intensiver auszuschöpfen und die Anzahl der ICE-Halte zu erhöhen.

Der Einzugsbereich des Hauptbahnhofs ist heute noch längst nicht vollumfänglich ausgeschöpft und auch in städtebaulich-räumlicher Hinsicht adäquat ausgebildet. Damit liegen heute in der vorliegenden Planungsaufgabe besondere Chancen für einen innovativen und integrierten Umgang mit dem raren Gut bestehender schienengebundener Infrastrukturen.

Die knappen Entwicklungsspielräume des denkmalgeschützten Empfangsgebäudes nebst seiner westlich



Zeitliche Distanzen - Schienenverkehr

benachbarten dienenden Infrastrukturen, müssen aus diesem Grunde im Zuge der anstehenden Entwicklungen gesichert werden. Falls die Akzeptanz des Schienenverkehrs weiter steigen sollte, könnte die Stadt Wolfsburg Reserven für eine gestalterische und kundenfreundlichere Fortschreibung bzw. Reorganisation des Hauptbahnhofs anbieten.

Diese Reserven sind räumlich und funktional eingeschränkt und in ihrem Flächenzuschnitt eher linear und schmal ausgerichtet. Im Zuge der Masterplanung haben aber erste städtebauliche Testentwürfe belegt, dass ein Ausbau des Hauptbahnhofs - auch und gerade unter Beachtung denkmalpflegerischer Belange - interessante architektonische und betriebliche Möglichkeiten eröffnen könnte.

Die Entwurfsphase wird diese Spielräume testen und die relevanten Erkenntnisse im Schlussdokument behandeln.

Die Nordhoffachse - als Entree und räumlicher Querverteiler der Stadt Wolfsburg - soll sich zu einem Stadtraum für alle künftig relevanten Mobilitätsarten entwickeln und nach Möglichkeit einen Raum mit Modell- bzw. Vorzeigecharakter bilden.

Veränderungen auf den technischen und planerischen Gebieten der Mobilität sind derzeit, wie schon lange nicht mehr, in vollem Gange. In Forschung und Praxis befinden sich hierbei unterschiedlichste Modelle im Versuchs- und Prüfstadium. Die Stadtplanung reagiert generell jedoch mit Vorsicht auf dieses Zeitphänomen. Im Umgang mit dem ruhenden Verkehr - insbesondere in Form von Tiefgaragen - sowie in der Bereitstellung von Trassen für sogenannte innovative Verkehrsmittel, herrscht in der deutschen Planung heute generell größere Vorsicht und Zurückhaltung.

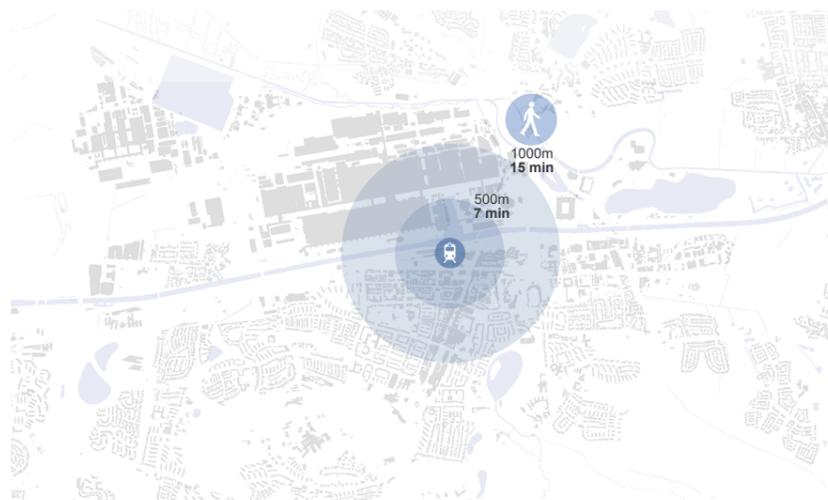
Die Masterplanung Nordhoffachse ist auf einen Zeithorizont von 10 bis 25 Jahren ausgerichtet. Sie soll und kann damit nicht in vorausseilender Euphorie nur

auf eine aktuell bedeutsame verkehrliche Konzeption oder Erfindung ausgerichtet sein. Es geht vielmehr darum, der Entwicklung dieser Achse Spielräume mit auf den Weg zu geben, die es ermöglichen, künftige weiterführende Lösungen zu testen und - vor der Kulisse des größten Automobilwerks der Welt vorzustellen. Der Touareg Parcours ist ein erstes, wenn auch spielerisch und erlebnisartig ausgerichtetes Beispiel für die Präsentation von weiterführender Technik. Die Nordhoffachse muss jedoch als Wirtschafts- und Lebensraum künftig insgesamt deutlich mehr leisten.

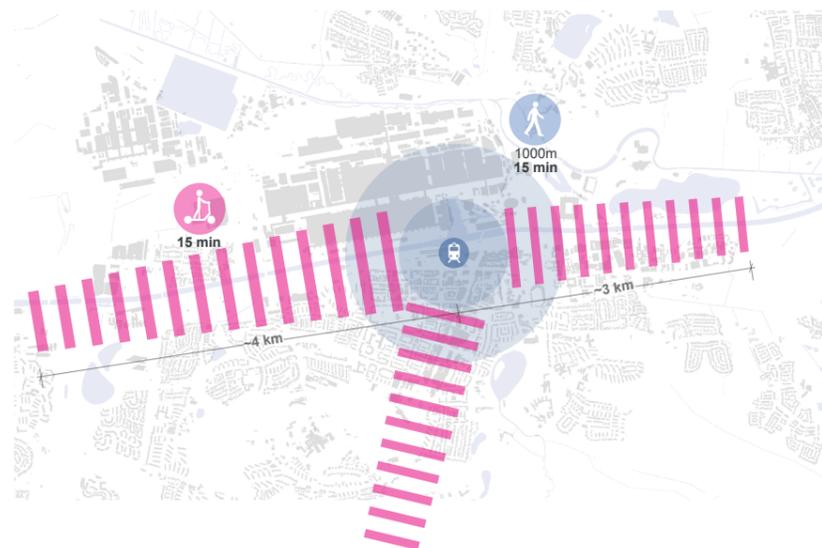
Die Erschließungsgunst eines Hauptbahnhofs muss nicht zwangsläufig innerhalb der klassisch zugrunde gelegten Isochrone erschöpft bzw. ausgeschöpft sein. Im Falle des Wolfsburger Hauptbahnhofs bestehen in westlicher und östlicher Richtung räumliche Reserven, die eine Erweiterung dieser einmaligen Gunst ermöglichen können. Der Städtebau darf hierbei zunächst die Tiefe der angrenzenden Räume nicht durch übermäßige Verdichtung abriegeln. Es gilt

vielmehr im engeren Umfeld des Bahnhofs, Raum für Orientierung und kürzestmögliche sowie attraktivste Umsteigevorgänge in feinverteilende Verkehrsmittel anzubieten. Auch die Sichtbeziehungen zu weiter entfernten Zielorten der neuen Entwicklungen müssen von Beginn an im engeren Bahnhofsumfeld mitbetrachtet werden.

Bereits in der Erkundungsphase wurde neben der Heinrich-Nordhoff Straße die Notwendigkeit eines weiteren Korridors für Langsamverkehre bzw. für die Integration neuartiger Verkehrsmittel erkannt und thematisiert. Mittels dieser untergeordneten inneren Route könnte die Erschließungsgunst des Hauptbahnhofs erweitert werden. Gleichzeitig wäre dieser Raum geeignet, die künftigen Pendler und Besucher in einen erlebnisreichen Laborraum zur Erkundung und Erprobung sogenannter innovativer Verkehrsmittel unter Normalbedingungen zu führen. Die Idee einer Innovationsroute ist auf Seite 16 erläutert.



Isochrone HBF - Prinzip der ca. 10-Gehminuten-Erreichbarkeit



Prinzipisckizze zur Erweiterung des Einzugsbereichs des Hauptbahnhofs



Isochrone: Räumliche Auswirkung der Erweiterung des HBF-Einzugsbereichs

7. Das Konzept Innovationsroute

Eines der obersten Ziele ist es, der Entwicklung der Nordhoffachse deutlich mehr Funktionen und Gestaltung mit auf den Weg zu geben, als nur die eines Gewerbestreifens bestehend aus aneinandergereihten Blockfeldern entlang der Heinrich-Nordhoff-Straße. Um mehr zu gewinnen, als jeweils eine Vorderseite zur Heinrich-Nordhoff-Straße und einer Rückseite zum Kanalraum gilt es, die Körnigkeit der baulichen Strukturen kleinteiliger auszubilden und ihnen eine Mitte zu geben. Mit dieser Vorkehrung könnte wertvoller Zwischenraum gewonnen werden, der aus verkehrlich immer wieder neu und in anderer Form genutzten Flächen und gestaltetem Freiraum bestehen könnte.

Eine besondere Chance würde darin bestehen, durch die Erweiterung des Einzugsbereichs des Wolfsburger Hauptbahnhofs mittels einer Route für Langsamverkehr, der sogenannten Innovationsroute, dem bandartigen Körper eine eigene Atmosphäre und Adressengunst zu verleihen. Gelegenheiten für Begegnung und den physischen Austausch der neuen kreativen Nutzer der Achse sollen mit dem neuen Binnenraum angeboten und gefördert werden.

Während auch eine Heinrich-Nordhoff-Straße der Zukunft - in deutlich urbanerer Anmutung als heute - weiterhin als Transitachse die südliche Begrenzung bilden würde, könnte die Innovationsroute die Begeg-

nungs- und Adressen-gebende Hauptstraße des gesamten Streifens werden.

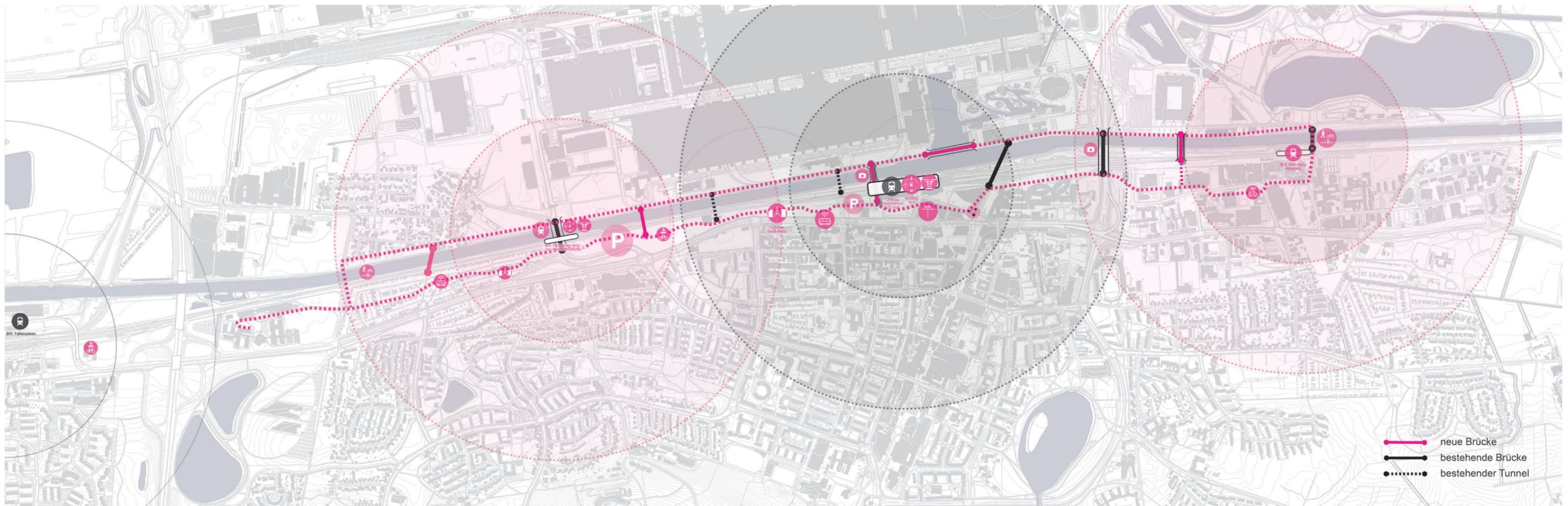
Mit etwa 8-10 m Breite würde sich damit im linearen Gesamtraum der Achse ein Korridor entwickeln, der aufgrund seiner geschützten Lage und einer abwechslungsreichen räumlichen Führung und Gestaltung eine eigene Qualität und Atmosphäre entwickeln soll. Die neue Route könnte den Auftakt eines neuen Netzes sein und künftig zunächst primär Quell- und Zielverkehre von und zum Hauptbahnhof bzw. zu den möglichen Regionalhaltepunkten übernehmen. Eine schrittweise Realisierung ist daher von zentraler Bedeutung.



Raum für die gleichberechtigte Nutzung unterschiedlicher Mobilitätsarten



Mobilität, Belegung und Austausch als künftiges Bild der Innovationsroute



Möglichkeit einer Route für Langsamverkehre auf beiden Uferseiten

Neben notwendigen Lieferverkehren, die nur innerhalb von Zeitfenstern und in kurzen Abschnitten geführt werden sollten, wäre die Route Fußgängern, Radverkehren und künftigen, so genannten innovativen Verkehrsmitteln vorbehalten. Die Anbindung des ruhenden Verkehrs sollte auf kurzem Wege, unmittelbar nach dem Verlassen der Heinrich-Nordhoff-Straße erfolgen und möglichst nicht oder nur in kurzen Abschnitten über den Raum der Route erfolgen.

Die Aneinanderreihung städtebaulich begründeter Platzräume würde innerhalb der Innovationsroute sowohl auf die Werksseite als auch auf die Stadtseite referenzieren. Der Blick auf die Werkssilhouette könnte von diesem ruhigeren linearen Raum und seinen Plätzen wesentlich spannungsvoller inszeniert

werden, als aus dem Raum der auf verkehrliche Leistungsfähigkeit ausgerichteten Heinrich-Nordhoff-Straße heraus.

Der westlichen Pol der Route sollte im Endausbau im Bereich des Mobile Life Campus und dem Forum Autovision liegen. Der östliche Pol könnte sich etwa südlich an den Allerpark legen, um Besuchern von Sportveranstaltungen und Events eine sichere und attraktive Wegeverbindung anbieten zu können. Im Zusammenspiel mit den Bewegungsabläufen von Autostadt nebst Hafenaerial und Touareg-Parcours sowie den möglichen künftigen Erweiterungsbausteinen des VfL Wolfsburg und dem Anschluss an den Allerpark, würden sich bislang noch nicht erkannte Potenziale eröffnen.

Mittel- bis langfristig könnte das Thema der besonderen Bewegungsräume auch zum Sprung über den Kanal ansetzen. Die Besucherrouten der künftigen Werkstouren könnten, im Zusammenspiel mit der Route, Möglichkeiten für unterschiedliche Rundgänge oder Rundfahrten und evtl. sogar neue Kanalquerungen anbieten. Ausgehend vom Hauptbahnhof würden sich diese Rundgänge je nach Bedarf und schrittweise in den Raum der Nordhoffachse legen. Dieser Ansatz birgt auch evtl. die Chance, neue Verbindungen über den Kanal hinweg zu entwickeln.

Dieser erste Entwurfsansatz muss ebenso wie die Stellplatzthematik - sorgfältig mit den Akteuren des Volkswagenwerkes und den weiteren Betroffenen abgestimmt werden.

8. Möglicher Umgang mit den Stellplätzen

Das Modell der raumgreifenden Parkieranlagen an der Heinrich-Nordhoff-Straße, im Einzugsbereich von Hauptbahnhof und Innenstadt, ist in der heutigen Lage und Größenordnung für etwa 5.000 Fahrzeuge sowie einem mehrfachen täglichen Umschlag als fragwürdig zu bezeichnen. Dieser historisch begründete Standort am südlichen Kanalufer, mit historischer Brücken- und heutiger Tunnelanbindung an das Werk, ist im Zuge des stetig nach Norden wachsenden Konzerns, heute nicht mehr zukunftstauglich. Folgeerscheinungen dieser Lösung sind zeitintensive An- und Abfahrten in der Heinrich-Nordhoff-Straße, sowie weite Wege innerhalb eines inzwischen deutlich angewachsenen Werksareals. Nicht zuletzt werden hocherschlossene Areale, mit besonderer Bedeutung für die allgemeine Stadtentwicklung, blockiert.

Eine zeitgemäße Lösung würde heute in einer dezentralen räumlichen Organisation der Parkplätze bestehen, die durch ein innovatives, besonders komfortables Bussystem unterstützt werden könnte. Als Standorte kämen nach derzeitigem Kenntnisstand Nordsteimke, Flechtorf und verschiedene werksseitige Standorte in Frage.

Das hierbei erforderliche sogenannte Qualitätsbusssystem würde von der P+R Anlage im Südosten (Nordsteimke) über die in Planung stehende Alternative Grüne Route (AGR) und der P+R Anlage im Westen (Flechtorf) über das bestehende und teilweise auszubauende Straßennetz (u.a. Heinrich-Nordhoff-Straße) geführt werden. Für die Durchsetzung des Systems müsste von Beginn an der Zeit- und

Komfortgewinn durch die Nutzung der Qualitätsbusse signifikant spürbar werden und deutliche Vorteile gegenüber dem Pkw aufweisen.

Die Nordseite des Mittellandkanals bietet augenscheinlich räumliche Reserven für die Verortung weiterer Parkieranlagen. Mit einer eigenen „Nordanbindung“ an das regionale Straßennetz, wären diese Standorte ohne Belastung des innerstädtischen Straßennetzes erschließbar und zügiger erreichbar als über die Heinrich-Nordhoff-Straße.

Insgesamt wäre das robuste Werksgelände für die Stapelung von Parkierungsflächen besser geeignet als die sensibleren Bereiche der Nordhoffachse.



Abwicklung der beiden Uferrbereiche aus dem engeren Bahnhofsumfeld betrachtet

Eine der zentralen Fragen der Erkundungsphase lautete: Mit welchen Planungswerten und korrespondierenden Stellplatzzahlen wäre im Falle einer integrierten und gemischten Entwicklung der Nordhoffachse grundsätzlich zu rechnen?

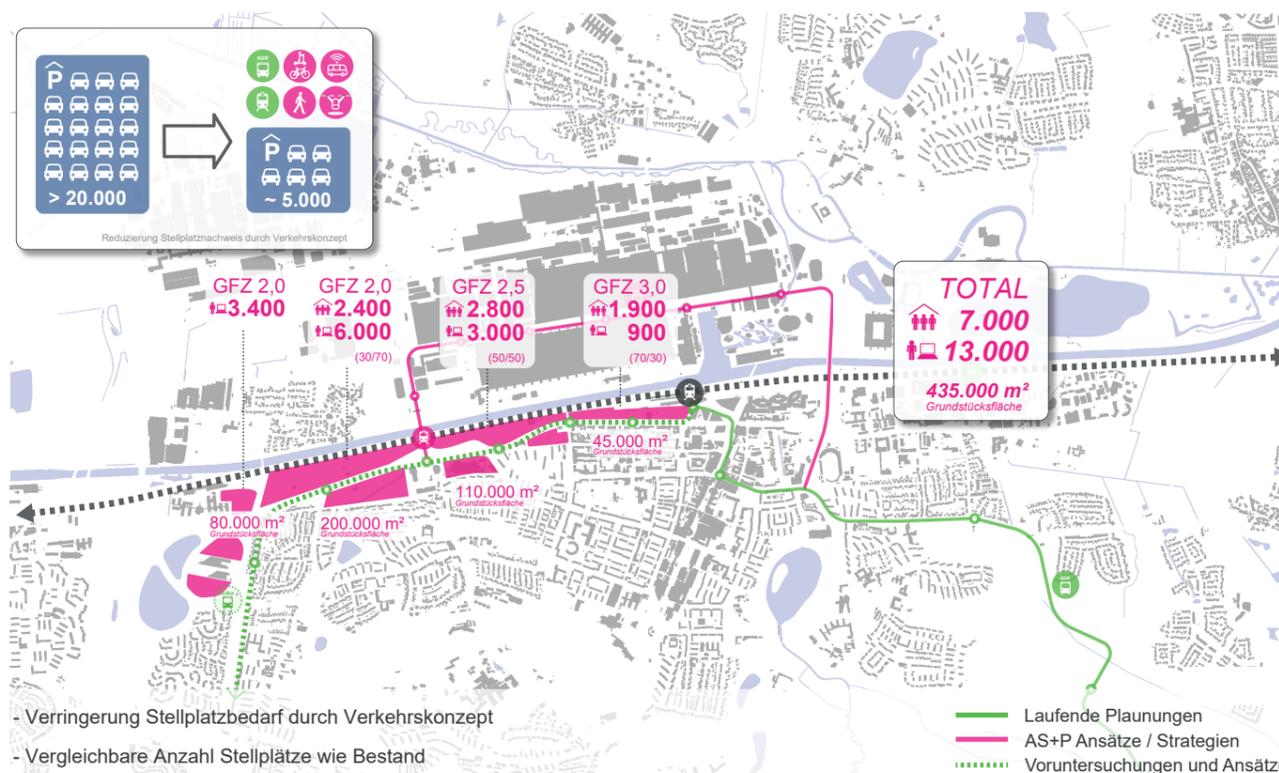
Aufgrund der hohen gesamtstädtischen Bedeutung der Achse sollte die Gunst dieser hocherschlossenen Ressource nicht leichtfertig verschenkt oder unter Wert entwickelt werden. Selbst wenn sich zeitweise keine kompakten Bausteine anbieten sollten, wäre eine Abkehr von einer urbanen und kompakten Entwicklung sehr sorgfältig abzuwägen. Jeder bauliche Eingriff in den Raum der Achse wird Fragen nach dem Umgang mit dem Stellplatzbestand sowie der Anzahl und Lage der neu zu schaffenden Plätze aufwerfen

Auf der rot dargestellten Grundfläche von rund 435.000 qm könnte, einer ersten Schätzung zufolge, Raum für beispielsweise 7.000 Einwohner und 13.000 Beschäftigte entstehen.

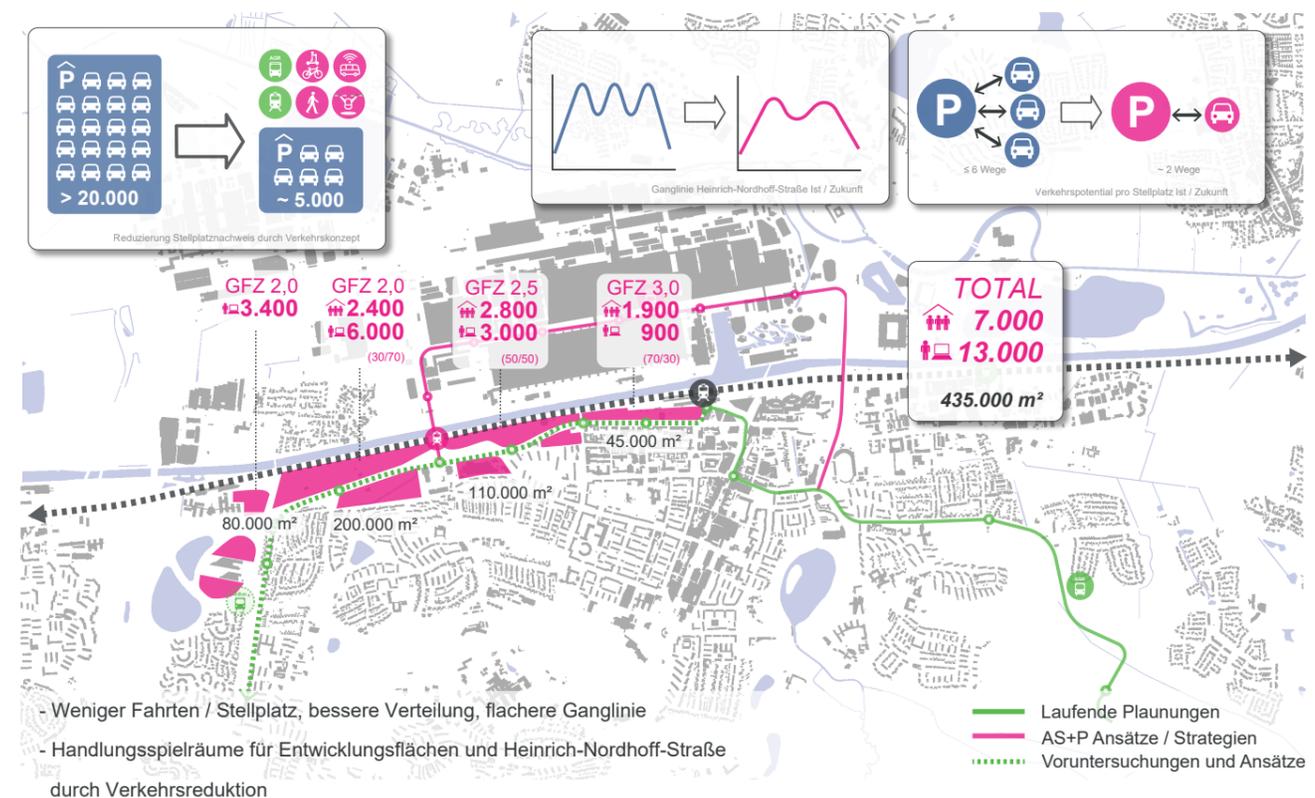
Im engeren Bahnhofsumfeld wären dabei Geschossflächenzahlen (GFZ) von 3.0, im weiteren westlichen Umfeld 2.5 und ab der Brücke Oststraße etwa 2.0 realistisch. Im Zuge der anstehenden Entwurfsphase können sich diese Werte jedoch - je nach Art der bevorzugten Baustrukturen und Baukörperformen sowie unter Abwägung von Denkmalschutzbelangen - noch deutlich ändern. Nicht nur städtebauliche Rahmenbedingungen, sondern auch die Leistungsfähigkeit und Art der gewählten Erschließung, könnte eine Stell-schraube für das maximal zu erzielende Gesamtvolu-

men darstellen. Der relevante Stellplatznachweis für diese neuen Nutzungen würde, nach konventioneller Berechnung, eine Summe von 20.000 Stellplätzen erforderlich machen. Diese würde etwa eine Erhöhung der heutigen Stellplatzzahlen auf das Drei- bis Vierfache bedeuten.

Zu den zentralen Aufgaben der Gesamtentwicklung sollte es gehören, mittels einer urbaneren Mischnutzung sowie einer Mobilitätsstrategie eine flachere verkehrliche Ganglinie zu erzeugen und durch den Einsatz einer den Hauptbahnhof tangierenden Innovationsroute, die Verkehrsbelastungen und Stellplatzbedarfe zu reduzieren.



Erste Abschätzung von Einwohner- und Arbeitsplatzzahlen



Erste Abschätzung von Einwohner- und Arbeitsplatzzahlen - Mobilitätsstrategie

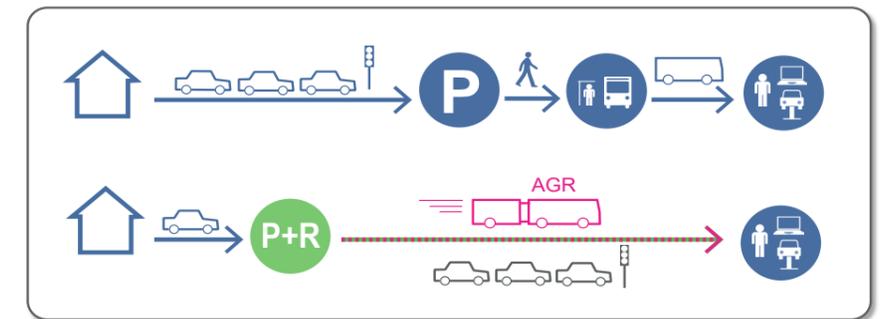
Generell ist davon auszugehen, dass die Umnutzung der bestehenden Parkplätze schrittweise erfolgen wird. steht ein schrittweiser und mittelfristiger Umgang mit der Frage der Umsetzung von Parkierungsstrategien zu erwarten. Sollte kurzfristiger Bedarf entlang der Nordhoffachse entstehen, ist evtl. eine Lösung mittels temporär einsetzbarer Parkierungssysteme auf dem bestehenden Areal denkbar. Diese sollten aber aus städtebaulichen Gründen rückbaubar gehalten werden.

Neue bauliche Entwicklungsmodule der Nordhoffachse sollten darüberhinaus auch ihre eigenen Parkierungslösungen mitbringen. Maximal eingeschossige Tiefgaragen sowie die intelligente Integration von Parkierungsebenen innerhalb der baulichen Volume-

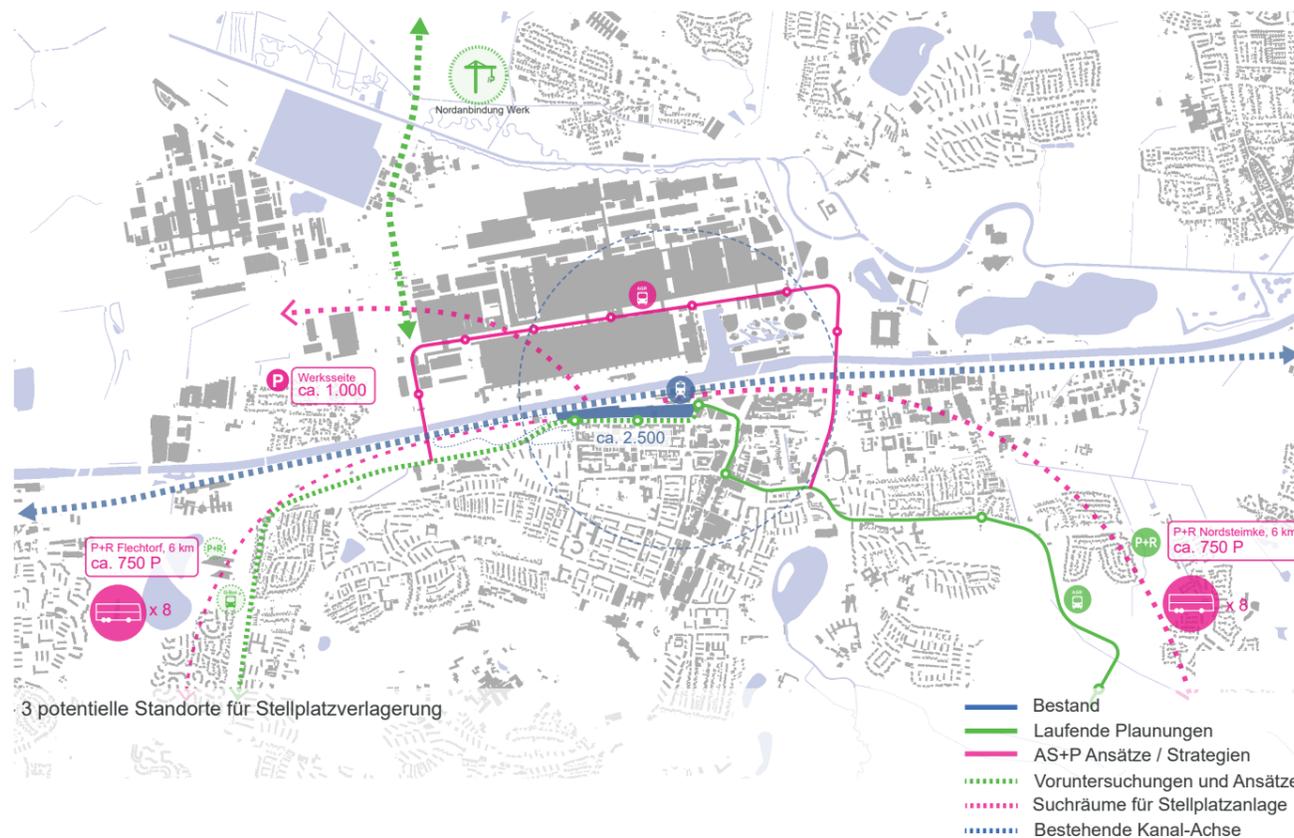
trie wären sinnvoll. Der besondere Wert der Areale sollte bei der Entwicklung aller vorgesehenen Etappen keinesfalls in Vergessenheit geraten.

Eine wesentliche Voraussetzung für die Entwicklung der Achse besteht jedenfalls in der frühen Umsetzung des Qualitätsbussystems. Im Gegensatz zu schienen gebundenen Lösungen wäre dieses System auch in der Lage, inselartige Entwicklungsbausteine auf der raumgreifenden Achse flexibel und ökonomisch zu erreichen. Begünstigend wäre hierbei jedenfalls die erklärte Bereitschaft der Volkswagen AG zur schrittweisen Reorganisation der gesamten Parkierungssituation. Unmittelbar auf ein solches Signal könnte die sukzessive Neuorganisation gesichert erfolgen. Die bauliche und infrastrukturelle Entwicklung der

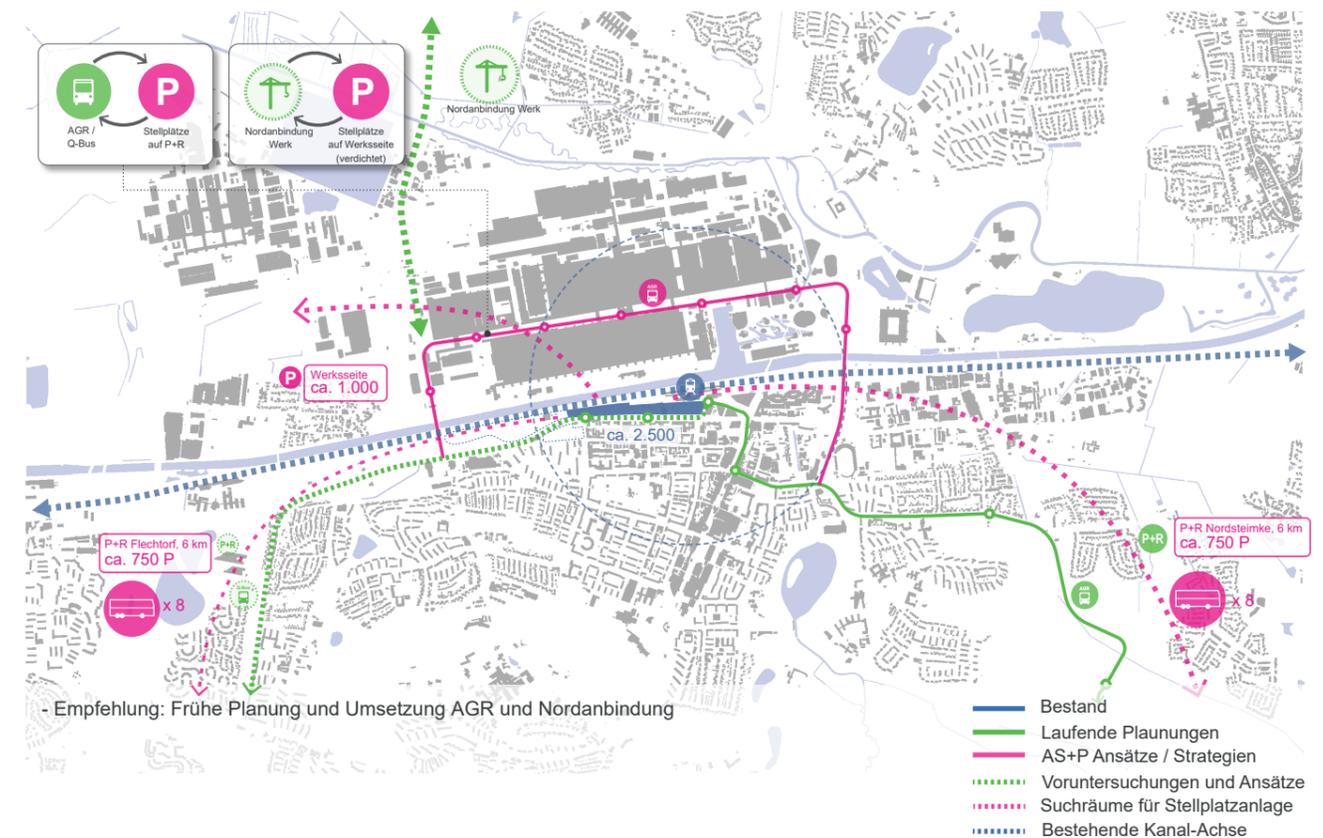
Nordhoffachse wird sich schrittweise und in bisher noch nicht absehbaren Größenordnungen vollziehen. Sollte eine Neuordnung der großen Stellplatzfläche grundsätzlich möglich sein, würde auch diese nicht-schlagartig erfolgen.



Intermodaler Arbeitsweg - Ist / Zukunft



Möglichkeiten der Neustrukturierung des ruhenden Verkehrs



Möglichkeiten der Neustrukturierung des ruhenden Verkehrs - Phase 1

Ideal wäre eine Entwicklung ausgehend vom Wolfsburger Hauptbahnhof in Richtung Westen, in „Tuchfühlung“ mit dem bestehenden Stadtkörper. Aber auch die Reihenfolge der ggf. freierwerdenden Abschnitte ist nicht vorhersehbar. Aus diesem Grunde wurden erste Annahmen getroffen, um Aufschlüsse über Chancen und Risiken zu erlangen.

Ein möglicher erster Abschnitt könnte sich mit der Entwicklung des Nordkopfes ergeben, womit der Raum zwischen Siegfried-Ehlers-Straße und Lessingstraße betroffen wäre. Dieser Abschnitt würde die Verlagerung von 2.500 Stellplätzen bedeuten.

Nach heutigem Kenntnisstand erscheinen 3 P+R Anlagen grundsätzlich sinnvoll. Auf der Nordseite

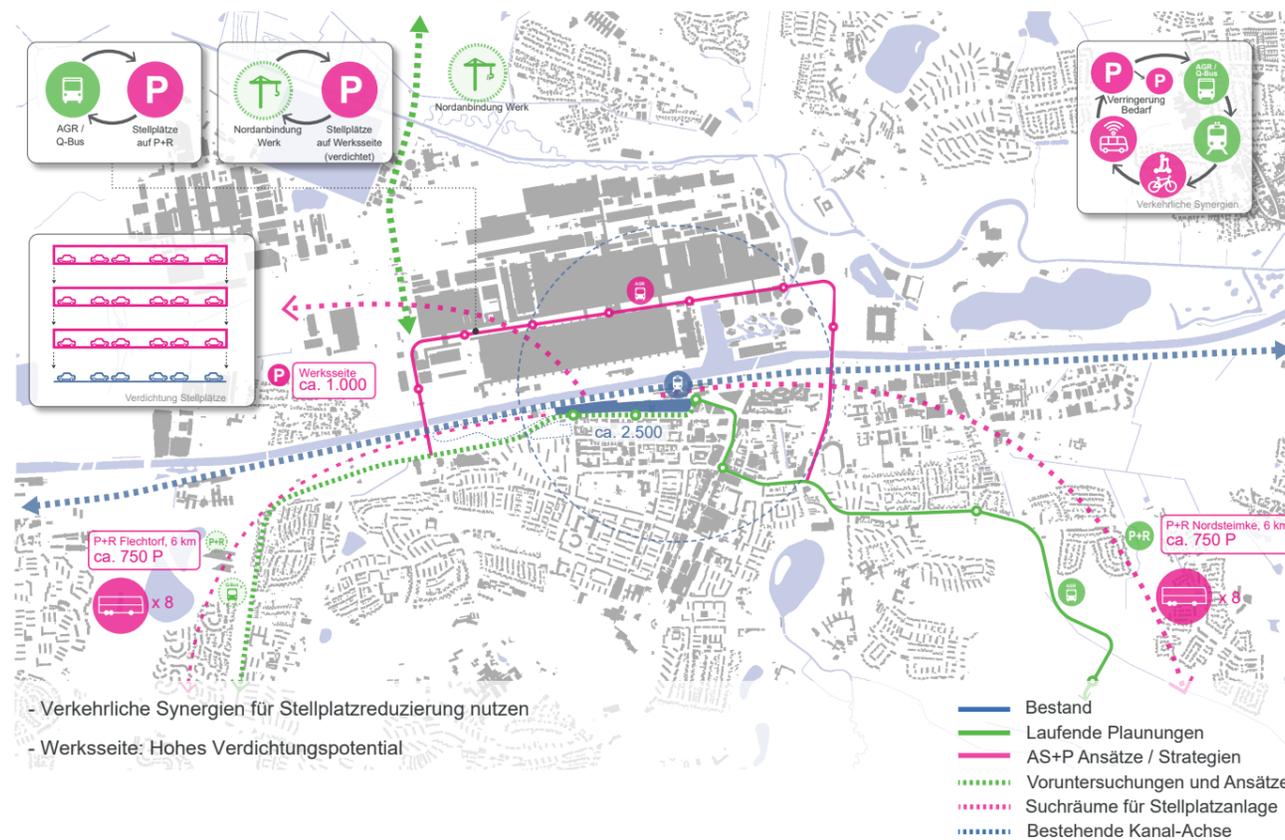
des Mittellandkanals könnten schätzungsweise 1.000 Stellplätze evtl. mittels einer mehrgeschossigen Parkierungsanlage realisierbar sein, die allerdings weiterhin über die Heinrich-Nordhoff-Straße und Brücke Oststraße angefahren werden müsste.

Jeweils etwa 750 Stellplätze könnten in einem ersten Schritt auf den beiden P+R Anlagen im westlichen und südöstlichen Stadtraum geschaffen werden. Diese müssten über das neue Qualitätsbussystem an das Werk angeschlossen werden. Eine noch genauer zu bestimmende Führung des Qualitätsbusses durch das Werk ist anzustreben.

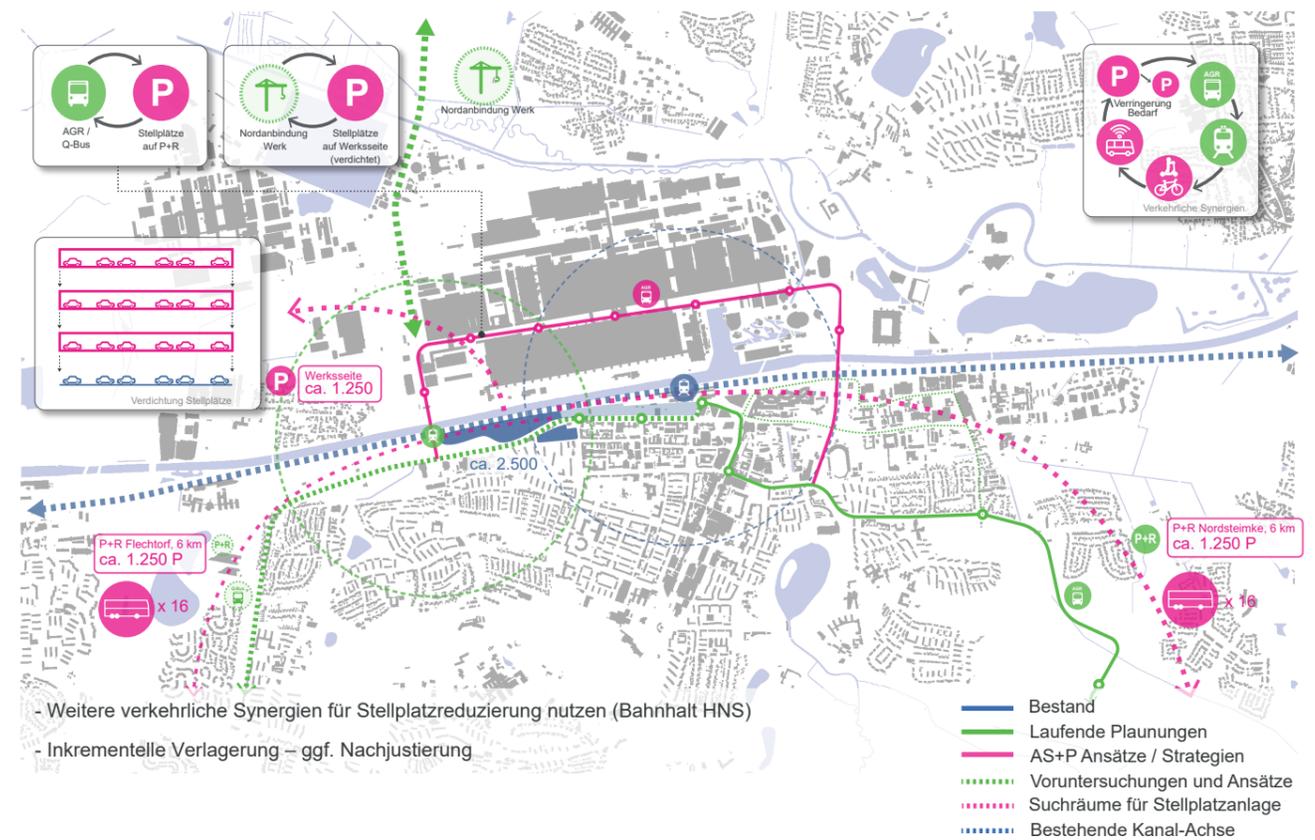
In einem zweiten Abschnitt wären die heutigen, ca. 2.500 Stellplätze im Raum zwischen Lessingstraße

und Brücke Oststraße auf die vorgenannten drei Orte und Systeme zu verteilen. Im Falle einer bis dahin verfügbaren Nordanbindung könnte der Stellplatzstandort nördlich Sandkamp erweitert werden.

Die in den Abbildungen rot dargestellte Schlaufe durch das Werksgelände ist als Prinzipskizze zu verstehen. Diese unmittelbare Andienung von Arbeitsplätzen des Werks könnte auch in anderen Varianten geführt werden.



Möglichkeiten der Neustrukturierung des ruhenden Verkehrs - Phase 1



Mögliche Verlagerung der Stellplätze - Abhängigkeiten, Phase 2

9. Schrittweise verkehrliche Erschließung

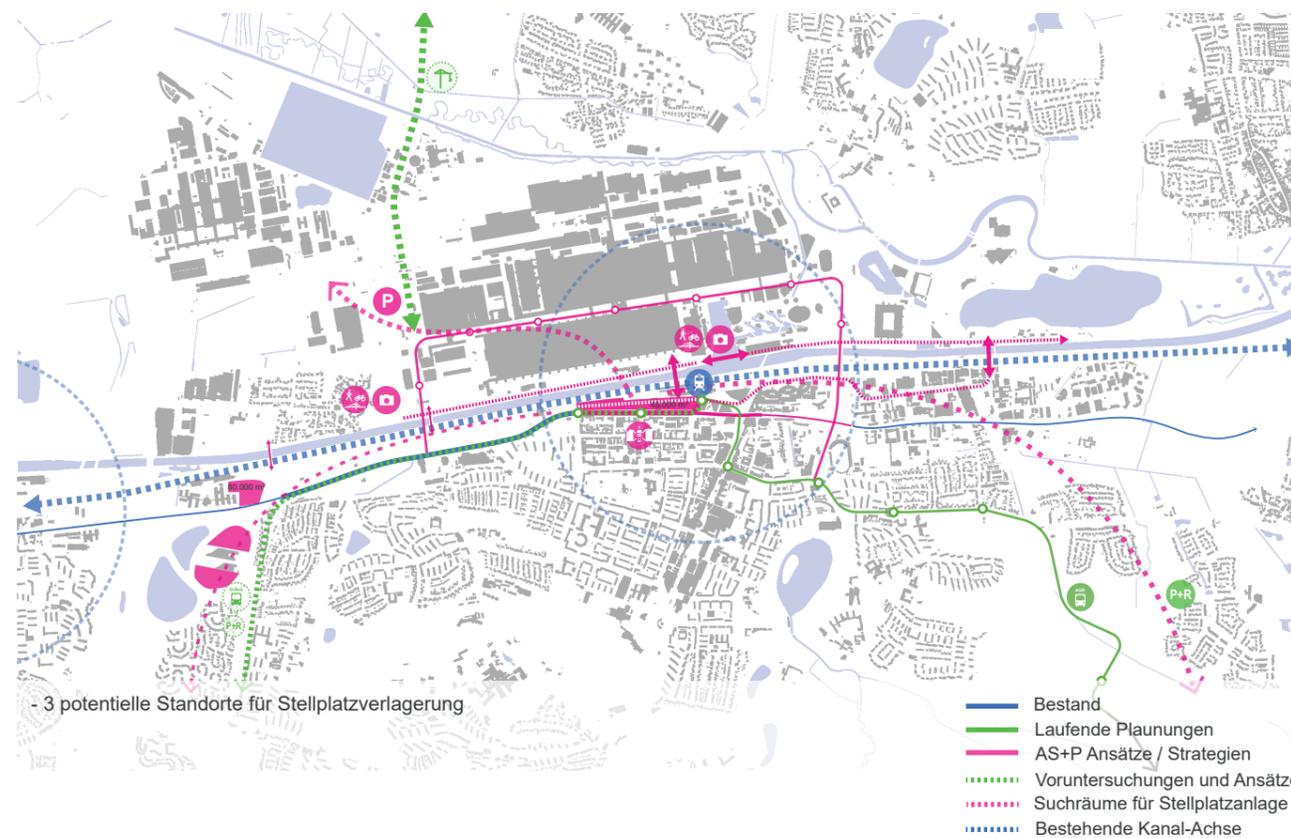
Das Drehbuch einer ersten plausiblen verkehrlichen Entwicklung könnte sich baukastenartig, wie nachfolgend in vier Phasen skizziert, darstellen. Die Erneuerung bzw. Reorganisation der Heinrich-Nordhoff-Straße sollte sich zeitlich entkoppelt von allen Maßnahmen realisieren lassen. Eine frühe Entwicklung des Qualitätsbussystems nach Westen sollte hierbei möglich sein, die im Querschnitt dieses neuen Transitraums untergebracht werden müsste.

Zunächst könnte die Nordkopfentwicklung den baulichen Auftakt der Realisierung bilden. Hierbei muss die parallel zur Heinrich-Nordhoff-Straße geführte Langsamverkehrsachse bereits mitgedacht und, wenn möglich, auch realisiert werden. Zumindest wäre die Sicherung dieses Korridors empfehlenswert,

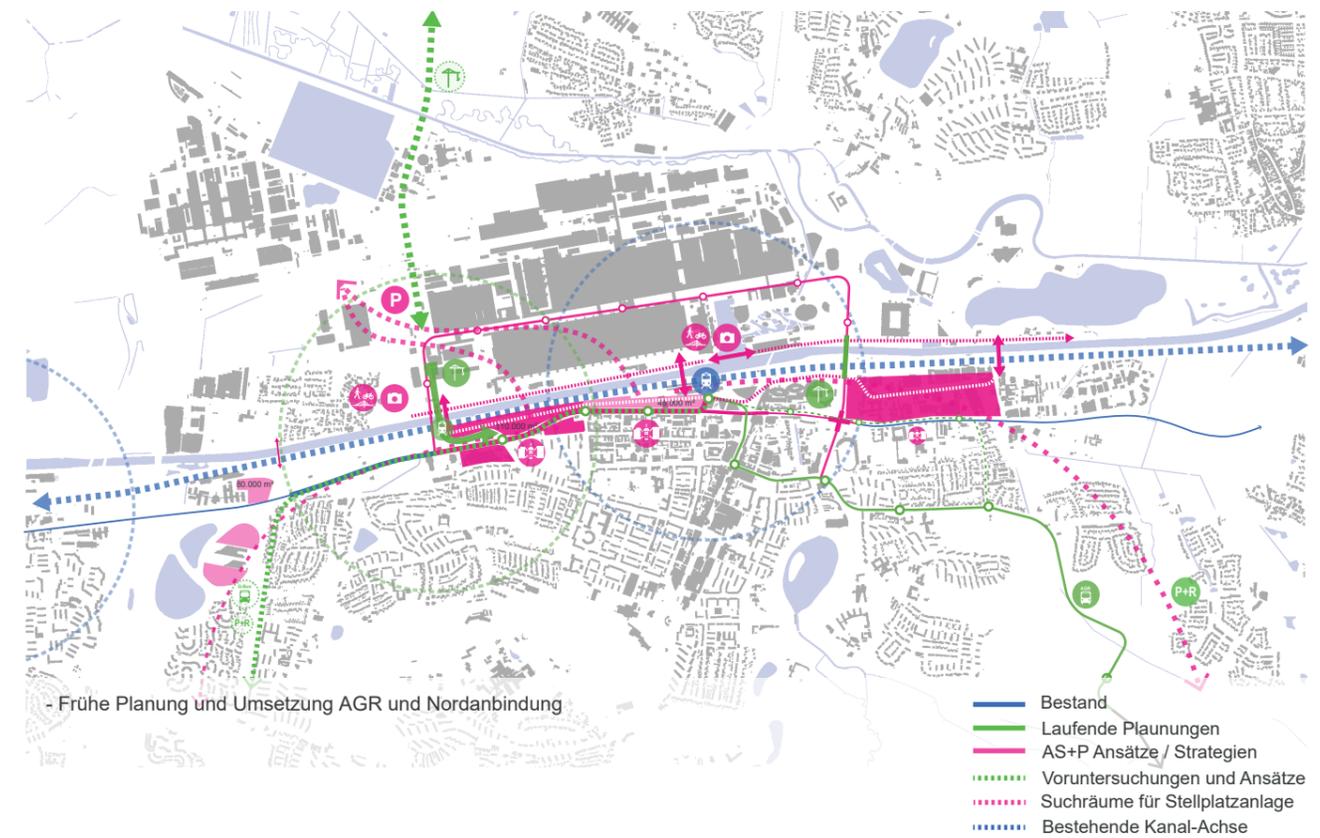
sofern er in einem ersten Abschnitt noch nicht notwendig wäre.

Im äußersten Westen der Achse könnte sich gleichzeitig die sogenannte „Auto Uni“ sowie der Innovations Campus erweitern. Insbesondere im Falle des Campus wäre die Innovationsroute sinnvoll vorab zu realisieren, da der Campus den westlichen Ziel- und Endpunkt der Nordhoffachse bilden könnte und vom Hauptbahnhof profitieren kann. Diese Möglichkeit ist räumlich bereits vorbereitet. Mit Inbetriebnahme des Qualitätsbussystems wären diese Nutzungen zunächst durch den öffentlichen Verkehr erschlossen und jedenfalls an das Werksgelände und den Hauptbahnhof angebunden. In einer sich anschließenden Phase könnte der zweite, westliche Abschnitt

der Stellplatzanlage zwischen Brücke Oststraße und Lessingstraße umgesetzt werden. Die mögliche Sanierung der Brücke Oststraße, die Einrichtung einer Verkehrsstation des Regionalverkehrs sowie eine mögliche Transformation des VW- und Audi-Zentrums Wolfsburg, wären hier denkbar - ein Bereich, der künftig eine adäquate Dichte fordert. Die Weiterführung der Innovationsroute würde auch diesen Baustein betreffen. Der Qualitätsbus würde in der Achse der Heinrich-Nordhoff-Straße unmittelbar am möglichen neuen Regionalbahn-Halt die Arbeitsplätze auf der Werksseite sowie den Hauptbahnhof andienen. Das bereits vorliegende Konzept zur Entwicklung des Gewerbequartiers Dieselstraße könnte ebenfalls schlüssig in das Erschließungskonzept eingebunden werden.



Bebauung und Mobilitätsinfrastruktur Phase 1



Bebauung und Mobilitätsinfrastruktur Phase 2

Eine mögliche dritte Phase könnte sich schwerpunktmäßig mit der schrittweisen Entwicklung der Kleingartenareale sowie mit dem engeren westlichen Umfeld der neuen Haltestelle befassen. Die Entwicklung dieses Bereichs würde den Schulterschluss zum bestehenden „Innovations Campus Wolfsburg“ und der sogenannten „AutoUni Wolfsburg“ herstellen.

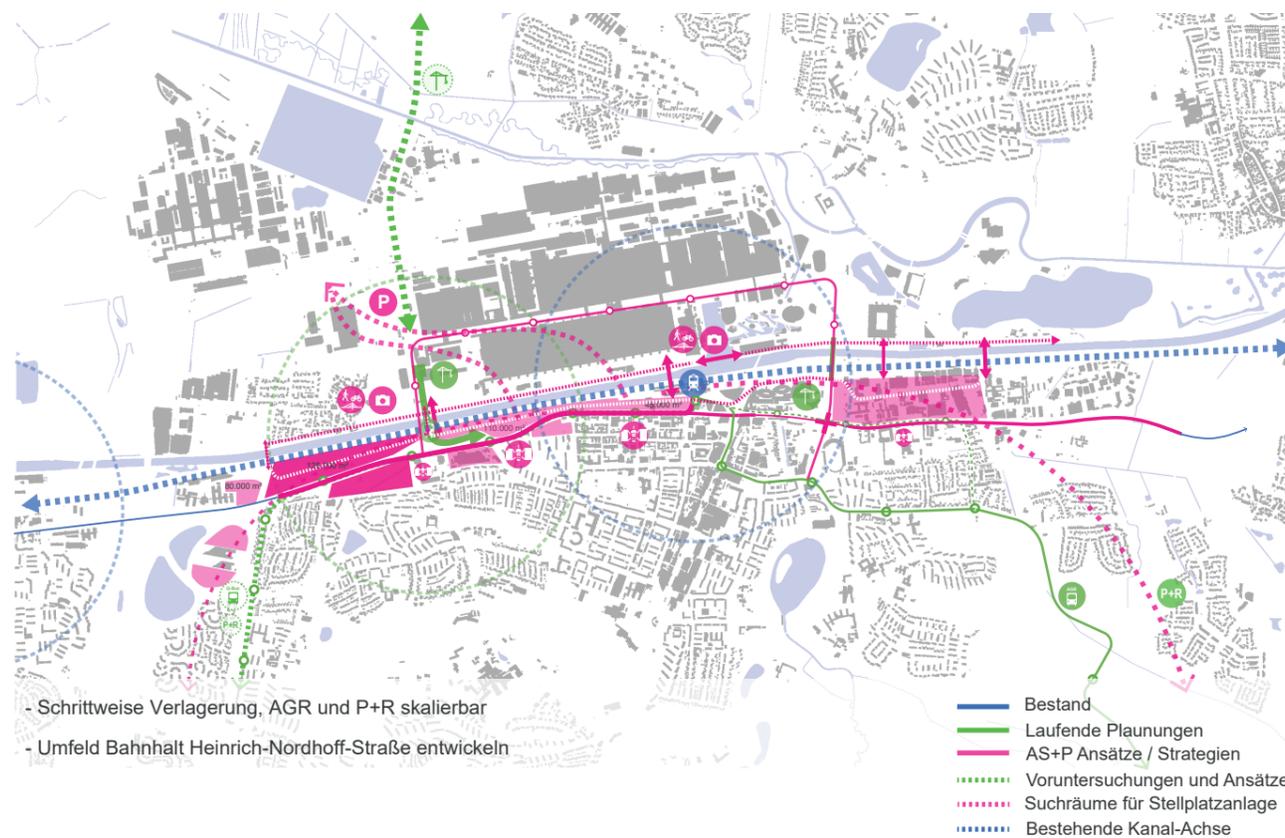
Während die östlich benachbarten Flächen für Dienstleistungen aber auch gemischte Nutzungen geeignet sind, wären die Areale der Kleingärten insbesondere für die Entwicklung besonderer Wohnangebote wie spezielle Microapartments und studentisches Wohnen geeignet. Auch hierdurch könnte der Mobilitätsbedarf der künftigen Anlieger positiv beeinflusst werden. An dieser Stelle könnte die Inno-

vationsroute schlüssig in die Mitte des bestehenden Campus geführt werden und vorläufig dort enden. Mittels Qualitätsbus und Innovationsroute wären damit diejenigen Bereiche der Achse erschlossen, die die höchste Akzeptanz dieses Mobilitätsangebots erwarten lassen.

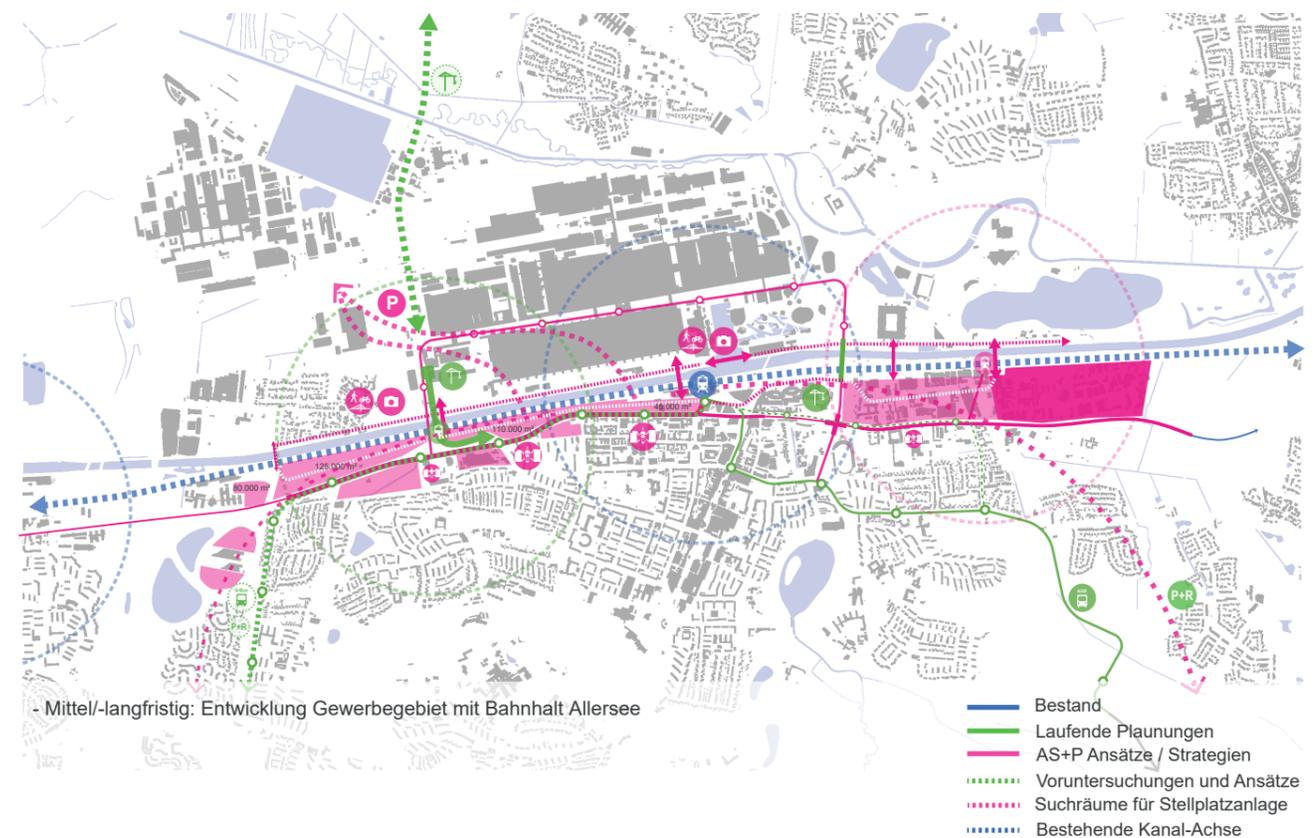
Der mögliche Schlussstein der Entwicklung könnte im äußersten Osten der Achse liegen, aber bereits heute in kleinen Schritten angestossen werden. In privilegierter Lage - eingerahmt von südlichem Kanalufer und Dieselstraße - breitet sich heute gegenüber dem Allerpark die Gemengelage des östlichen Gewerbegebiets aus. Für den westlichen Teil dieses Bereichs liegt bereits ein Rahmenkonzept zur schrittweisen Erneuerung vor.

Im Sinne einer in sich schlüssigen Gesamtkonzeption sollte aber auch der äußere östliche Teil eine mittel- bis langfristige Perspektive erhalten. Dabei sollte nicht zuletzt auch die langfristige Option eines weiteren Regionalbahn-Haltepunkts im Auge behalten und auch gesichert werden. Damit würde die primäre infrastrukturelle Ausbildung der Nordhoffachse noch weiter fortgeschrieben werden.

Gemeinsam mit einem zusätzlichen Brückenschlag nach Norden und einer möglichen Anbindung der neuen Siedlungsprojekte in Nordsteinke an das Kanalufer und den Allerpark könnte sich im Osten der Stadt eine weitere interessante Perspektive eröffnen.



Bebauung und Mobilitätsinfrastruktur Phase 3



Bebauung und Mobilitätsinfrastruktur Phase 4

10. Erste generelle Überlegungen zum Städtebau

Die nachfolgend gestellten Fragen und Hypothesen dominierten von Anfang an die Arbeiten der Erkundungsphase. In diesem Arbeitsschritt wurden die Sammlung von Informationen und Eindrücken, als auch erste unweigerlich auftretende Vermutungen und Ideen simultan abgewogen und verarbeitet. Die Fragen verdeutlichen gleichzeitig die großen Spielräume, die sich im Umgang mit dieser besonderen Raumreserve für alle Akteure ergeben:

- Soll der südliche Stadtraum künftig in den Bereich der Nordhoffachse schlüssig hineinwachsen und dort arrondiert werden?
- Soll die Achse einen starken eigenständigen Raum bilden und eine eigene Identität und Charakteristik entwickeln?

- Sollen sich Volkswagenwerk und Stadt künftig in diesem linearen Raum miteinander intelligent verklammern?
- Ist die Nordhoffachse künftig das öffentliche Schaufenster oder die Innovationsmeile des Werks?
- Wird der lineare Raum als strategische logistische Reserve liegen bleiben?
- Wird der Raum künftig in Gänze transformiert oder nur in Teilen?
- Welche grundsätzliche Bedeutung hat das Thema Freiraum in dieser Achse?
- Stellt die verkehrliche Erschließung das zentrale Problem dar oder ist sie sogar die große Chance?

Klarheit und Sicherheit haben in dieser Situation die Methodik der schrittweisen und integrierten Herangehensweise sowie der Blick auf den großen Raum geliefert. Die Tatsache und Erkenntnis, dass der Hauptbahnhof und die damit verbundene vorteilhafte Vernetzung Wolfsburgs mit dem umgebenden Räumen den zentralen Vorteil darstellt, ist der Schlüssel zur Klärung der Entwicklungsperspektive. Wenn diese Jahrhundertchance für Wolfsburg nun ergriffen und vollumfänglich ausgeschöpft werden soll, müssen sich die wesentlichen Überlegungen der städtebaulichen Entwicklung am Thema des Hauptbahnhofs und der generellen verkehrlichen Erschließung orientieren.

Rein monofunktionale Überlegungen, gleichgültig von welcher Stadtseite aus sie auch kommen mögen, werden den in der Achse vergrabenen Schatz nicht



Blick über den GeländeParcours zum Kraftwerk



Blick über die Infrastrukturlandschaft mit phaeo und Werksfassade

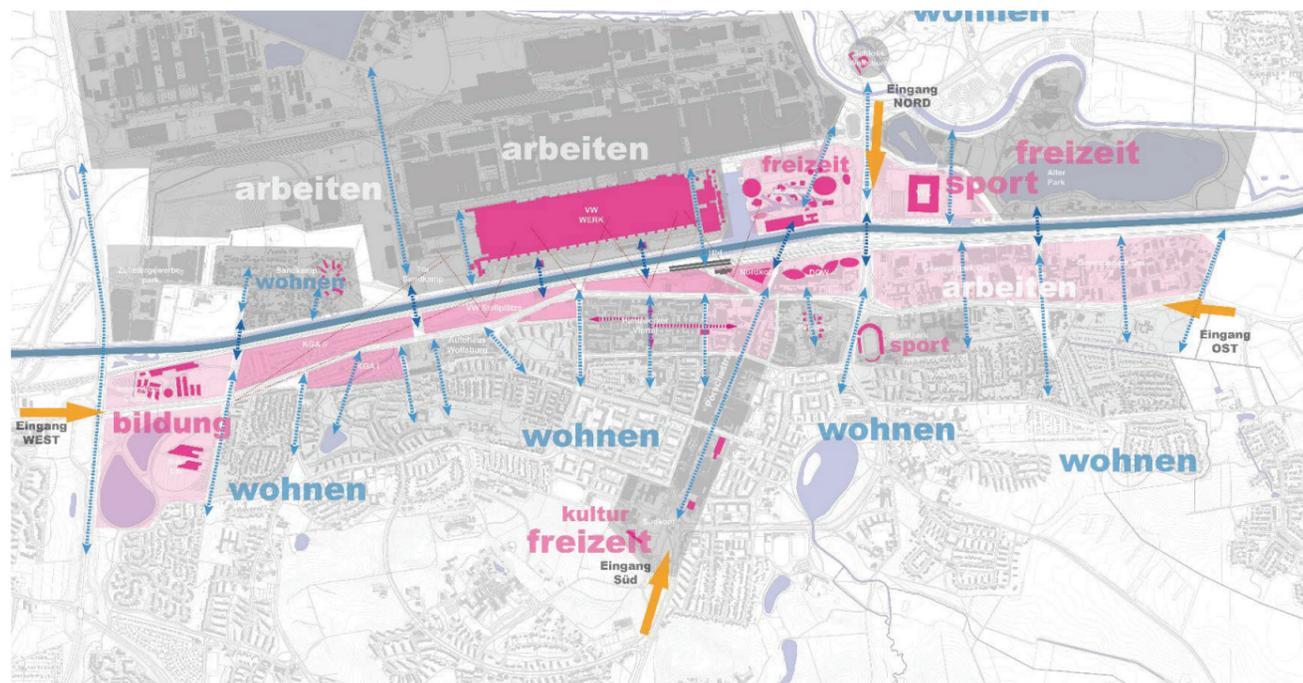
wirkungsvoll und umfänglich heben können. Sollte es gelingen, die Wünsche beider Seiten im Raum der Achse zu koordinieren, so hat die Entwicklung von „Stadt“ an dieser Stelle eine Chance.

Die vorgefundenen städtebaulichen Bau- und Trittsteine einer möglichen Entwicklung wurden in der Vergangenheit planerisch eher inselartig behandelt und umgesetzt. Die mögliche städtebaulich-räumliche Vernetzung der Gesamtheit dieser Elemente könnte nunmehr sowohl in Ost-West- als auch in Nord-Süd-Richtung eine einmalige urbane Kette aus Aktions- und Erlebnisräumen hervorbringen. Dieser Blick auf die Aufgabe erscheint bis dato als zielführender, denn eine rein auf baulich-räumliche Arrondierung ausgerichtete Strategie. Das bekannte und typische städtebauliche Grundmuster der Stadt würde mittels einer neuen aber ebenfalls eigenständigen städtebaulichen

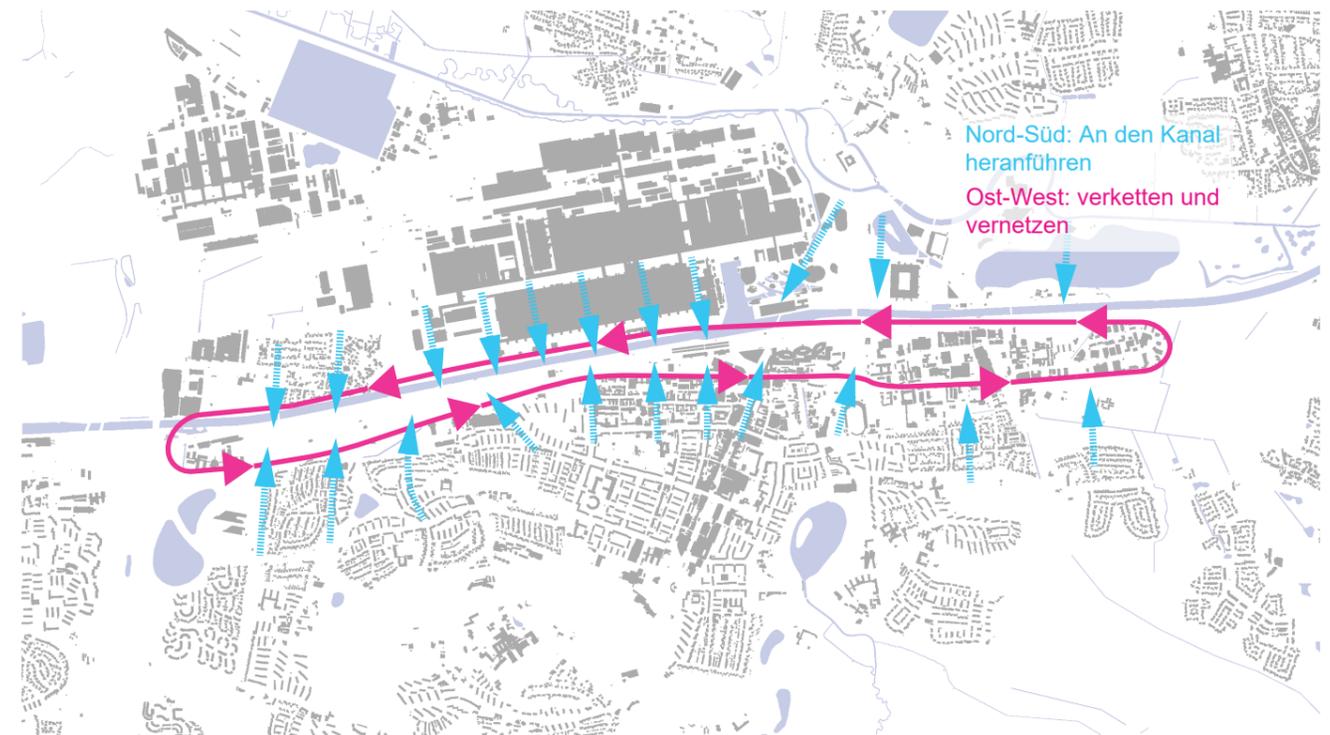
Grundfigur sinnfälliger fortgeschrieben werden. Die Achse sollte im Bild der „schwimmenden“ urbanen Muster der Stadt ein neues Zeitdokument beisteuern. Der Neuigkeitswert dieses möglichen Wolfsburger Zeitdokuments könnte in der integrierten Auffassung und Haltung der Planung bestehen sowie in der Mitbetrachtung und Fortschreibung von Begabungen der Gesamtstadt, wie beispielsweise den Freiräumen, bestehen.

Der bislang im Masterplanungsprozess rein zweidimensional ausgerichtete Erkenntnisgewinn soll in der Entwurfsphase durch einen ersten Exkurs in die dritte Dimension erweitert werden. Die hohe Erschließungsgunst sowie der Bestand an städtebaulichen Dominanten, insbesondere von Hochpunkten, spricht auch für die Suche nach weiteren Standorten für Hochpunkte. Je nach Standortkriterien und Stellplatz-

anforderungen wäre neben dem engeren und weiteren Bahnhofsumfeld auch der Raum der gesamten Achse in Bezug auf solche Möglichkeiten auszuloten. Hochpunkte geben bekanntlich neben ihrer repräsentativen, wirtschaftlichen und gestalterischen Bedeutung, die grundsätzliche Möglichkeit, die fernwirksame „Erklärung“ von Stadträumen zu übernehmen. In zufälliger bzw. planloser Streulage verursachen sie unter Umständen Verwirrung und schädigen das Bild der Gesamtstadt. Aber gerade die Achse, ihre möglichen Pole und Stadteingänge könnten sich sowohl innerhalb eines „lichten“ Stadtbilds und im Blick von außen auf die Stadt als Meilensteine und Wegweiser bewähren. Die bereits bestehenden Hochpunkte im Stadtgebiet und nicht zuletzt die fernwirksamen Bauten des Volkswagenwerks sollten in der Entwurfsphase einer ersten gesamthaften Betrachtung und Bewertung unterzogen werden.



Prinzip der großräumigen Verklammerung und Vernetzung von bestehenden und neuen Bausteinen der Stadt - Nord-Süd



Prinzip der großräumigen Verklammerung und Vernetzung von bestehenden und neuen Bausteinen der Stadt - Ost-West

11. Mögliche freiraumplanerische Aufgaben der Achse

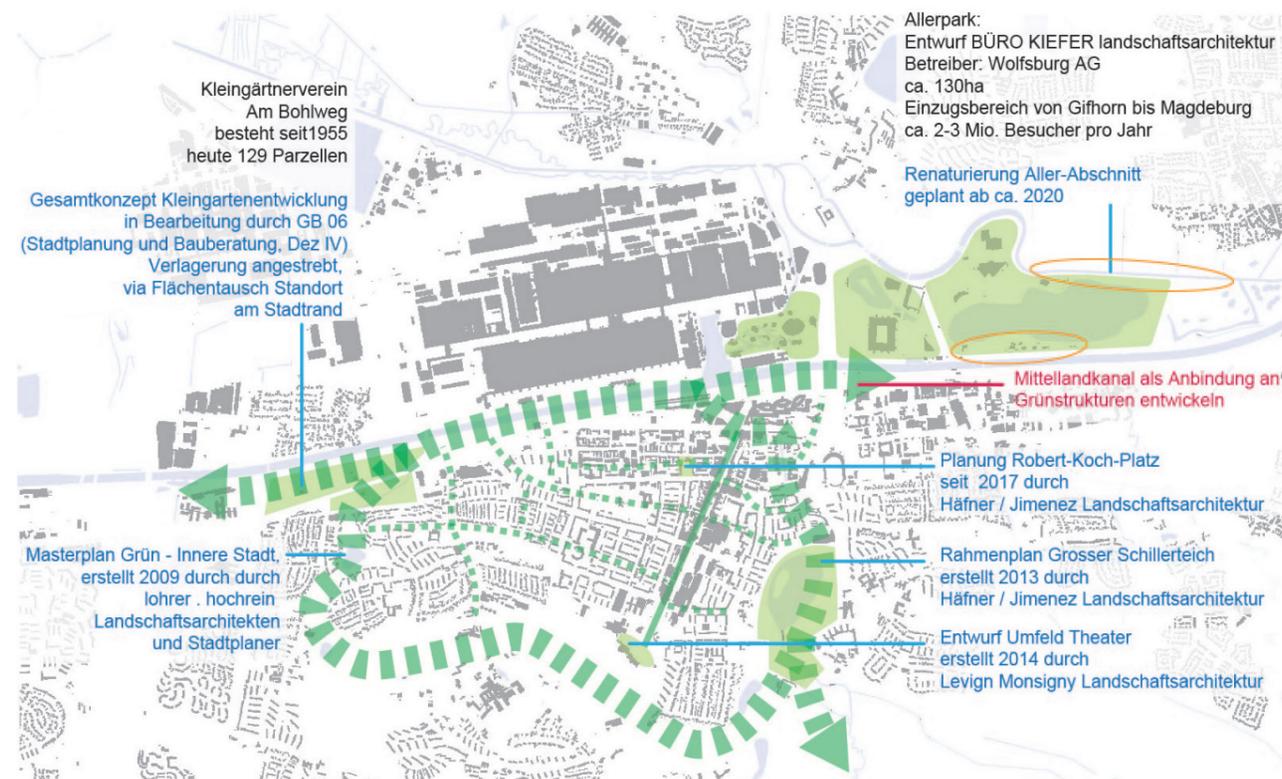
Der obligatorische Blick auf den Gesamttraum der Stadt ergab unter anderem, dass auch zum künftigen Umgang mit den Freiräumen bereits ein gewisses Repertoire an Gutachten und Erkenntnissen besteht. Einige relevante Arbeiten werden im weiteren Vorgehen auf Möglichkeiten einer schlüssigen Aufnahme in das Planwerk untersucht. Insbesondere der „Masterplan Grün“ von 2009 erweist sich als bedeutsam, da er eine ringartige Verkettung bestehender Grünräume vorsieht, die im Norden über die Nordhoffachse geführt und geschlossen werden könnten. Neben seinen allgemeinen Zielbestimmungen könnte der Raum des Mittellandkanals auch die Anbindung des Stadtkörpers an die großen Grünstrukturen im Osten und Westen der Stadt übernehmen.

Die Freiräume entlang der Nordhoffachse sind heute schon in Ansätzen erkennbar. Sie sollten sich künftig als drei parallele Stränge weiter qualifizieren:

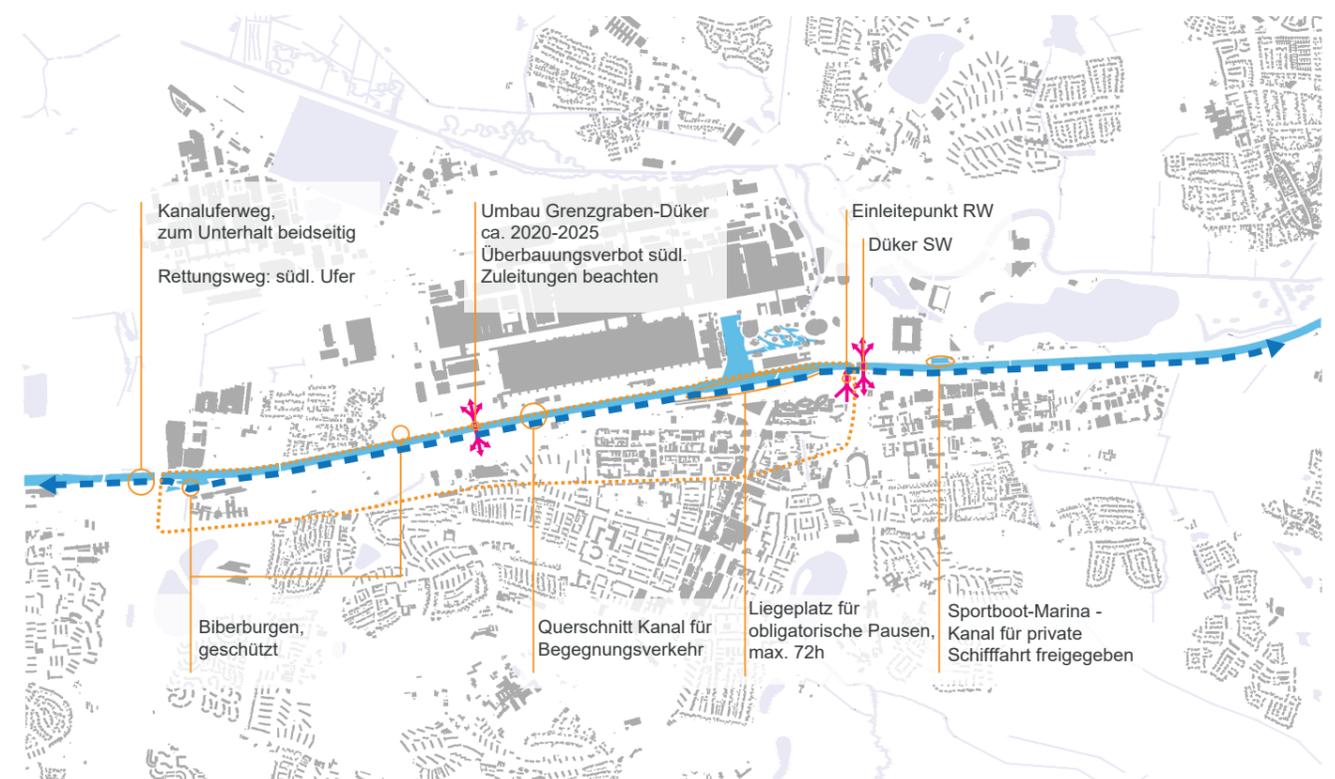
- der Mittellandkanal mit Ufern
- die Innovationsroute
- die Heinrich-Nordhoff-Straße.

Als längste künstliche Wasserstraße Deutschlands ist der Mittellandkanal primär eine verkehrlich genutzte technische Infrastruktur. Der Wasserlauf zieht sich mit seinem beeindruckenden Gefolge aus Schleusen und Hafenanlagen durch die Landschafts- und Stadträume dreier Bundesländer. Neben dem Gütertransport haben sich auch fahrplanmäßig Fahrgastschiffe auf

dem Kanal etabliert. Die wachsende Begeisterung für das Leben entlang großer Wasserräume hat auch in einigen Regionen des Mittellandkanals die Suche nach Naherholungsmöglichkeiten geweckt. Die in der Regel beide Uferseiten begleitenden Betriebswege sind heute für Fußgänger und Radfahrer nutzbar. Geboten ist hierbei jedoch die permanente Freihaltung der Räume für die Befahrbarkeit durch die Wasser- und Schiffsämter. Im Abschnitt Wolfsburg hat bislang überwiegend das Volkswagenwerk den Kanal als logistisches und repräsentatives Element entdeckt und genutzt. Im Allerpark setzt sich die intelligente Nutzung attraktiver Wasserlagen nur teilweise fort, da die Uferbereiche nicht adäquat genutzt werden. Der südlich gelegene Stadtraum kehrt dem Kanal



Untersuchungs- und Planungsbestand zum Freiraum



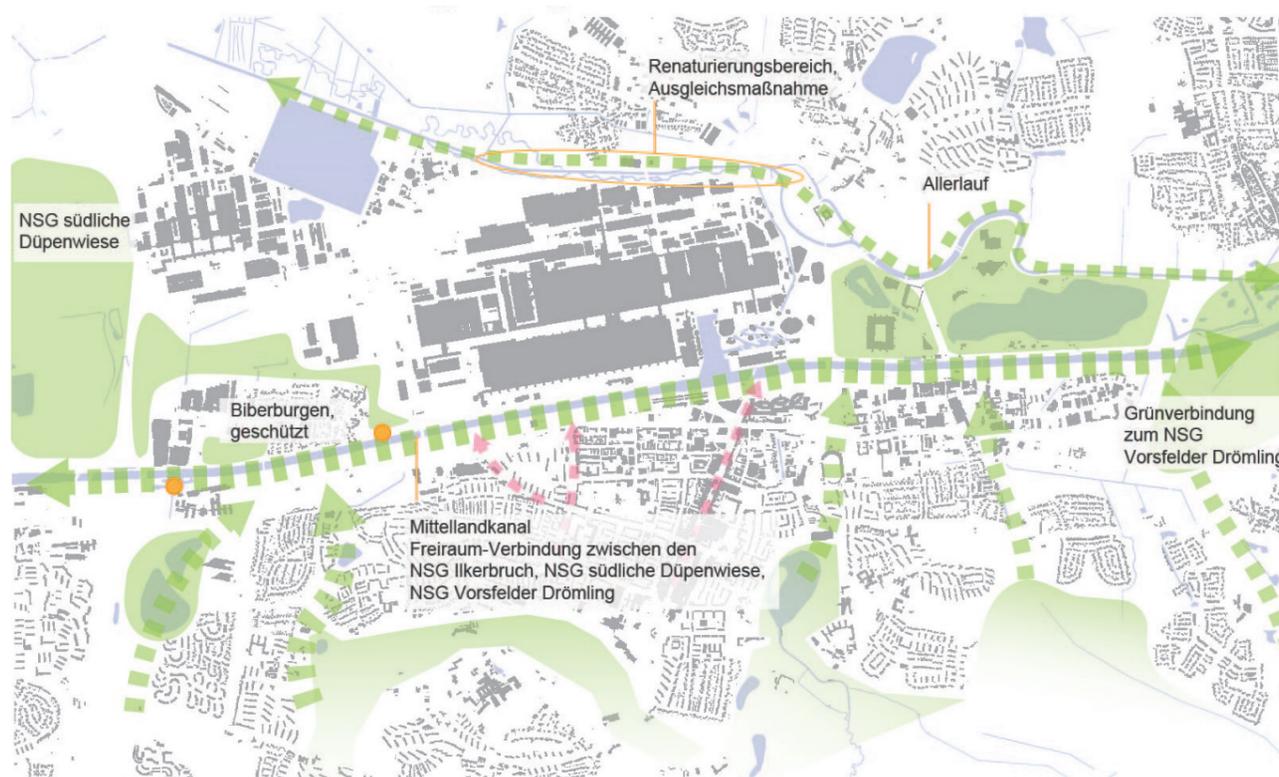
Zu beachtende Anforderungen an den Mittellandkanal

gänzlich den Rücken. Die Verweilqualitäten und die attraktive verbindende Wirkung des Kanals und seiner Uferbereiche in Ost-West Richtung sind bislang unterschätzt worden. Auch seine mögliche Anziehungskraft für die nördlich und insbesondere südlich angelagerten Stadträume, muss im Zeitfenster der Masterplanung mitbetrachtet und gefördert werden. Die östlich und westlich an das Untersuchungsgebiet angelagerten Naturschutzgebiete können über den Raum der Nordhoffachse attraktiv miteinander verbunden werden sowie als Naherholungs- und Erlebnissräume erschlossen und kenntlich gemacht werden. Dieses Prinzip linearer Grünvernetzung könnte mittelfristig auch dazu eingesetzt werden, die inselartigen

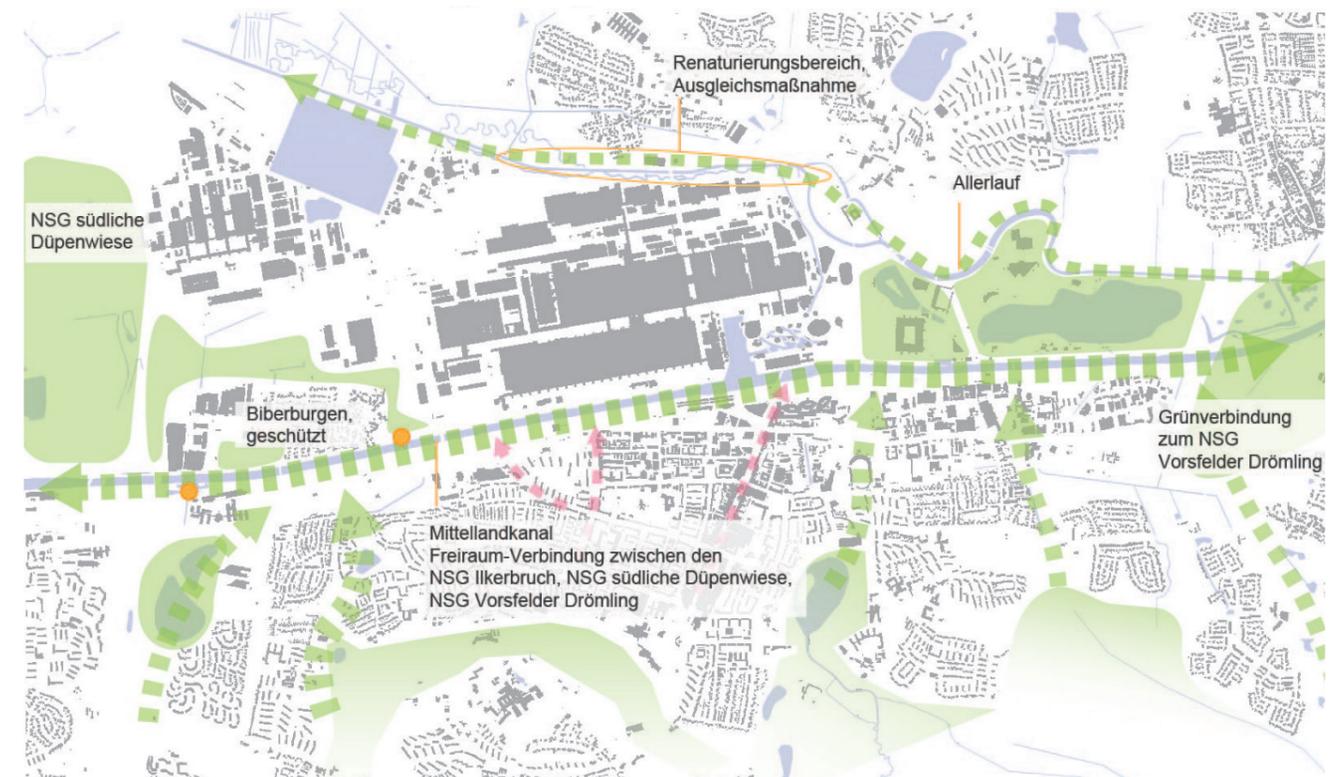
Grünstrukturen im südlichen Stadtraum zu neuen Stadtrundgängen aufzufädeln bzw. zusammenzubinden und an die Wasserlagen heranzuführen. Damit würde sich insgesamt ein grünes Korsett in das Gefüge der Stadt legen, das die baulichen Cluster langfristig einbetten und sichern könnte. Der relevante Abschnitt der Nordhoffachse wäre damit unter anderem ein zentraler grüner Boulevard der Stadt.

Die rasante Entwicklung der vergleichsweise jungen Stadt Wolfsburg hat eine vielfältige Landschaft aus Siedlungsbausteinen und Freiräumen unterschiedlichster Muster und Nutzungsarten entstehen lassen. Weitläufige extensive Grünflächen verteilen sich, teilweise ohne unmittelbaren räumlichen Bezug zur um-

gebenden Bebauung, in Streulagen über den Stadtraum. Kleingartenkolonien und Naturschutzgebiete mischen sich hinzu und bilden ein großes Potential an städtisch und landschaftlich geprägten Freiraumtypen. Das mittel- bis langfristige Ziel könnte es sein, ein zusammenhängendes, sich in vielen differenzierten Qualitäten und Funktionen wie Bewegung und Verweilen ergänzendes Grünsystem zu entwickeln. Zu prüfen wäre im Nachgang der Masterplanung evtl. die Möglichkeit und Chance - im Sinne einer planerischen „Strategie der Anlässe“ - die Nordhoffachse und ein mögliches grünes System der Stadt gemeinsam mittels eines neuen Ausstellungsanlasses als Katalysatoren der Stadtplanung einzusetzen.



Erste Ansätze zum Umgang mit dem Freiraum im Planungsgebiet



Ansätze für die Entwurfsphase

12. Das verkehrliche Grundgerüst

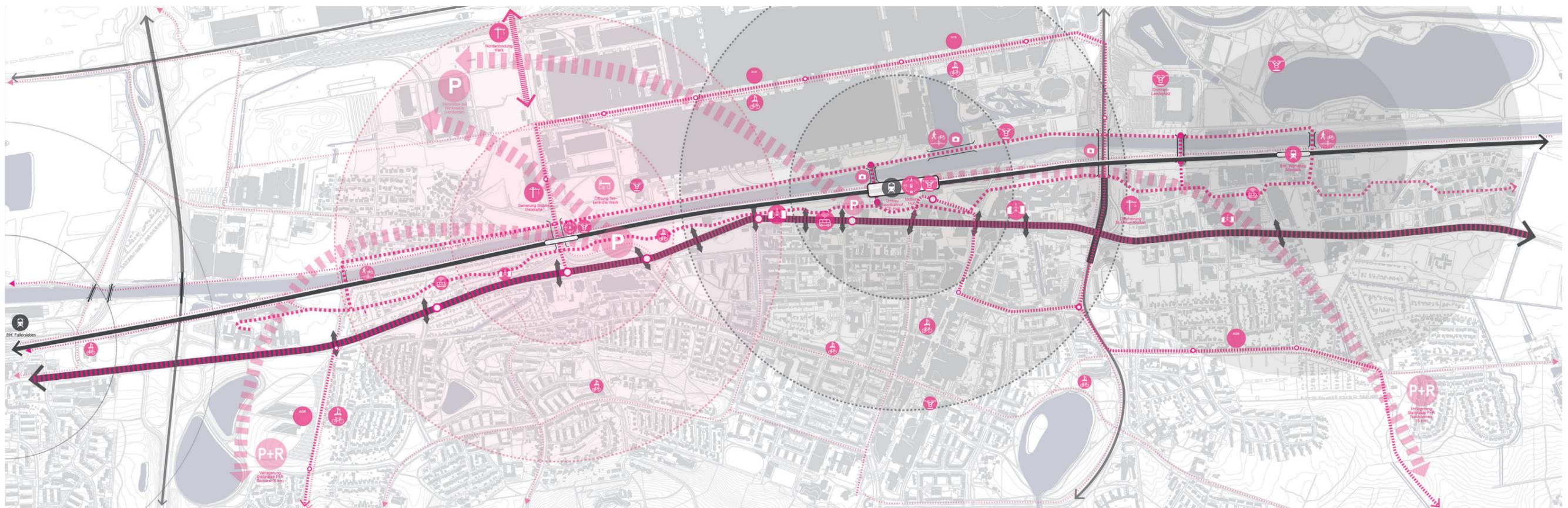
Die besondere Lage und der lineare Zuschnitt des Planungsraums lässt das Thema der verkehrlichen Erschließung in den Vordergrund rücken. Die Entwicklungsschancen können nur dann vollumfänglich genutzt und adäquat ausgeschöpft werden, wenn künftig verkehrliche Erschließung und Städtebau simultan gedacht werden. Die Erkundungsphase hat zudem gezeigt, dass die Planung der Freiräume frühzeitig einbezogen werden muss, wenn hinreichende Gestaltungsspielräume gesichert werden sollen. Damit setzt sich das Grundgerüst der sich anschließenden Entwurfsphase weiterhin aus diesen klassischen drei Disziplinen zusammen, die auf den nachfolgenden Seiten einzeln beschrieben und abschließend in synoptischer Betrachtung überlagert werden.

Die Workshops der Erkundungsphase haben das Thema der verkehrlichen Erschließung vorrangig behandelt und gesicherte Erkenntnisse und Grundlagen für das weitere Vorgehen geliefert. Die verkehrliche Grundlage der Entwurfsphase soll damit zunächst aus einem Bündel aus drei linearen Elementen bestehen:

- der Bahntrasse
- der Heinrich-Nordhoff-Straße
- und einer Route für Langsamverkehre.

Die symbolisch dargestellte Route für Langsamverkehre (Innovationsroute) stellt eine Hypothese dar, die im Zuge der Entwurfsphase geprüft werden soll.

Die Bahntrasse ist in Bezug auf die Anbindung der Stadt in die regionalen und überregionalen Räume unverzichtbar. Sie hält aber auch bedeutsame Reserven vor, die im Zuge der Entwicklung der Achse mobilisiert werden müssen. Insbesondere anlässlich der später folgenden Gesamtbetrachtung des Masterplans wird die Bedeutung einer Weiterentwicklung des heute vergleichsweise kleinen Hauptbahnhofs thematisiert werden. Hiefür gilt es bereits jetzt, die entsprechen Reserven anzulegen und zu sichern. Dies betrifft auch die Sicherung eines möglichen künftigen Brückenschlags aus dem Südraum der Stadt über die Bahnsteige hinweg bis zur Werksseite hin. Hinzu kommt die Chance, neben einer mittel- bis langfristigen Erhöhung der Anzahl der ICE-Halte,



Der Untersuchungsraum Nordhoffachse

auch den Regionalverkehr weiter zu fördern und in den Dienst der Entwicklung zu stellen. Der Masterplan wird in der Entwurfsphase auch die Option einer Station im Bereich Allerpark planerisch mitbetrachten, selbst wenn hierbei Unsicherheiten bestehen sollten.

Eine mögliche Station an der Brücke Oststraße ist primär von Bedeutung für die Erschließung des Werksgeländes. Sie könnte sich dabei sowohl entlastend für die Stellplatzanlagen als auch für den Hauptbahnhof auswirken. Nicht zuletzt könnte auch eine Netzverbesserung durch Umsteigemöglichkeiten von Qualitätsbus auf die Bahn erreicht werden. Somit wäre der neue Brückenkopf auch für die Bewohner des südwestlichen Stadtraums und nicht zuletzt für die Entwicklung der Nordhoffachse selbst relevant.

Insbesondere der Bereich der heutigen Kleingartenanlagen im Einzugsbereich der Station sollte nicht leichtfertig verschenkt werden. Mit einer adäquaten Entwicklung dieser Flächen könnten Nutzungen an die Achse herangeführt werden, deren Erschließung durch den ÖPNV sich günstig auf die Stellplatzbilanz der Achse auswirken könnte.

Eine integrierte bauliche Realisierung dieses Knotenpunktes wäre einerseits überlegenswert. Andererseits sollten aber aus derzeitiger Sicht die mögliche Brückensanierung einschließlich einer begleitenden Umgestaltung der Vorlandbrücke sowie die Einrichtung der neuen Station zeitlich voneinander entkoppelt möglich sein.

Die im Osten inzwischen verworfene Station am Allerpark sollte ebenfalls in die Entwurfsphase einbezogen und entwerferisch geprüft werden, um sie ggf. begründet wieder aufnehmen oder auch qualifiziert

verwerfen zu können. Die dort bestehende Kanalbrücke könnte ggf. in einer Kombination mit der Brücke sinnvoll weiterentwickelt werden.

Die Heinrich-Nordhoff-Straße bildet heute den einzigen Transitkorridor der Stadt und die bauliche Ausbildung der Straße ist entsprechend auf Leistungsfähigkeit ausgerichtet. Die Entwicklung des Qualitätsbussystems im Querschnitt des heute verfügbaren Straßenraums gibt Anlass für eine grundsätzliche Reorganisation der Verkehrsachse. Dieser Gegenstand soll ebenfalls im Zuge der Entwurfsphase ausgelotet werden. Oberstes Ziel sollte aber ein urbanerer und entschleunigender Gestus der Straße sein, der die Bildung neuer Adressen und deren Erschließung fördern könnte.

Der künftige Umgang mit dem bestehenden Tunnelbauwerk steht in Abhängigkeit zur künftigen Frequenz der Heinrich-Nordhoff-Straße. Hierbei ergeben sich Chancen, die Wegeverbindungen zwischen Hauptbahnhof, neuem Zentralen Omnibus Bahnhof (ZOB) und der Stadt zu verbessern.

Auch der St.-Annen-Knoten steht im unmittelbaren Einflussbereich der neuen Entwicklungen entlang der Heinrich-Nordhoff-Straße. Seine künftige bauliche Ausformung sollte ebenfalls in der Gesamtbetrachtung der sich möglicherweise ändernden bzw. verschiebenden Verkehrsbelastung angepasst werden. Nach einer notwendigen Neubewertung der Verkehre wäre die Transformation in einen urbaneren und wenig raumgreifenderen Knotenpunkt anzustreben.

Der dritte mögliche Strang - die Innovationsroute - wurde bereits in einem eigenen Abschnitt behandelt. Die Route ist aber jedenfalls als Teil des Systems

Nordhoffachse zu verstehen und muss sowohl in der Masterplanung als auch in der später vertiefenden Planung mit den beiden beschriebenen Strängen synchron betrachtet und abgestimmt werden.

Ein weiterer Faktor der verkehrlichen Reorganisation wird im Umgang mit dem Thema des ZOB bestehen. Heute legt sich eine Kette gebildet aus 12 Haltestellen ringartig um die bauliche Nachbarschaft des Hauptbahnhofs.

Die Benutzerfreundlichkeit und Orientierbarkeit sowie die Qualität des umgebenden Stadtraums leiden heute unter dieser Organisation. Noch bestehen aber räumliche Reserven für eine Verbesserung. Diese sollen im Zuge der Entwurfsphase mittels eines Workshops vertiefend untersucht werden. Ziel sollte es jedenfalls sein, die Anzahl der Plätze auf das nötige Minimum zu reduzieren, kürzeste Umsteigezeiten anzubieten und das städtebauliche Bild des neuen ZOB auf seine möglichen baulichen Nachbarschaften abzustimmen.

Aber auch die optimale Verknüpfung von Bus, Schiene und sogenannten innovativen Verkehrsmitteln muss bei einer Reorganisation des Bahnhofsumfelds beachtet werden.

Die Rampen des im Einzugsbereich des Hauptbahnhofs bestehenden Tunnels blockieren im Bereich der Siegfried-Ehlers-Straße die Fuß- und Radwegeverbindung in den südlichen Raum der Stadt. Derzeit besteht dort jedoch kein akuter Handlungsbedarf. Im Zuge der Entwicklung des Nordkopfes und der sich langfristig evtl. verändernden Frequenzen der Heinrich-Nordhoff-Achse könnte sich eine Reorganisation der Tunnellösung als zweckmäßig erweisen.

13. Städtebauliche Rahmenbedingungen

Die Erschließungsgunst der Nordhoffachse für Zwecke der Stadtenwicklung zu mobilisieren und qualitätsvolles neues Leben an den Kanalraum heranzuführen, sind die obersten Ziele der Masterplanung.

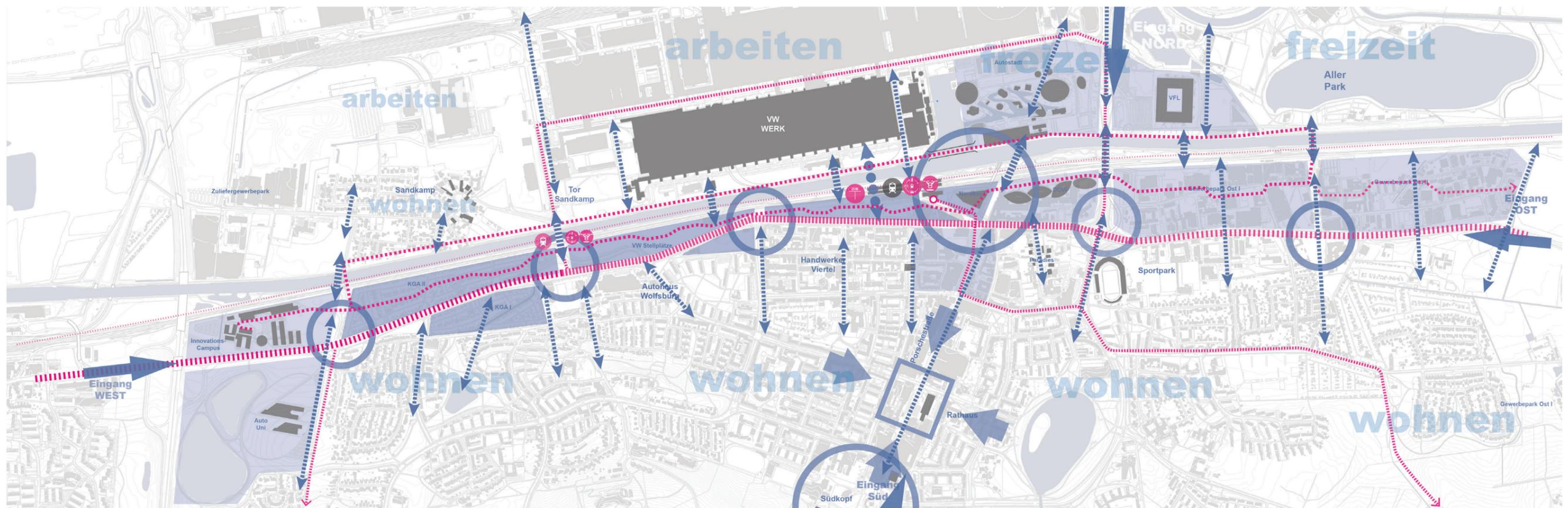
Der städtebauliche „Körper“ der Achse, seine bauliche Körnung und Struktur könnten im Kontext der typischen in sich geschlossenen Siedlungsbausteine des Wolfsburger Raumgefüges durchaus ein weiteres eigenständiges Zeitdokument bilden. Die Erkundungsphase hat unter anderem ergeben, dass dieser mögliche neue „Körper“ aus einzelnen Gliedern bestehen wird und auch so entwickelt werden muss. Hierzu könnte zunächst die heutige brüchig erscheinende nördliche Stadtkante einen klaren räumlichen

Abschluss zur Heinrich-Nordhoff-Straße erhalten, damit die Volumetrie der neuen Bebauung als eigenes neues Siedlungselement und neues Zeitdokument in Erscheinung treten kann.

Die aus dem Südraum der Stadt an die Achse heranrückenden Straßen- und Wegeverbindungen sollten zunächst einmal in den Raum der Achse einbezogen werden. Die damit entstehenden Kreuzungspunkte und Schnittstellen könnten städtebaulich und räumlich so kenntlich gemacht werden, dass sich gleichzeitig eine Gliederung des linearen Raums ergibt. Den denkmalpflegerischen Anforderungen an zu erhaltende bzw. neu zu schaffende Blickachsen in Richtung Volkswagenwerk könnte mittels dieser Fugen

oder „Fenster“ möglicherweise entsprochen werden. Insbesondere diejenigen Achsen, die einen Sprung über den Kanal implizieren oder auf bedeutsame Blickbeziehungen zum Nordufer hindeuten, sollen in der Achse besondere gestalterische Aufmerksamkeit finden. Hieraus könnte sich eine Kette aus besonderen Orten, die sowohl in Nord-Süd- als auch in Ost-West-Richtung künftig als Meilensteine für besondere Nutzungen und nach Möglichkeit sogar als architektonische Landmarken der Achse wirken könnten.

Das bauliche Band der Nordhoffachse sollte aus diesem Grunde nicht zu dicht, aber wegen der hohen Erschließungsgunst auch nicht allzu zurückhaltend entwickelt werden. Allein um dem schlanken Raum-



Der Untersuchungsraum Nordhoffachse

gebilde eine eigene Atmosphäre und Lebendigkeit mitgeben zu können, ist eine kritische Dichte von Bedeutung. Das Denken in qualitätvollen atmosphärisch geprägten Räumen wird in der Entwurfsphase von zentraler Bedeutung sein, wenn die Achse ein Begunungsraum für ein breites Publikum werden soll.

Diese Blickdurchlässigkeit zu entscheidenden Teilen des Werks soll an besonderen, noch genauer zu klärenden Stellen getestet werden. Damit könnte die Innovationsroute künftig als beschauliche Referenzstrecke für die Präsentation der gegenüberliegenden denkmalgeschützten Werkssilhouette wirken, während die Heinrich-Nordhoff-Straße vornehmlich verkehrlichen Zwecken vorbehalten sein wird.

Fluss- und Hafenstädte haben den besonderen Vorteil, dass die Wasserräume den Blick auf innere Stadtansichten freigeben. Diese Chancen werden in nahezu allen europäischen Städten besonders intensiv weiterentwickelt und gepflegt. In der Entwurfsphase sollen beide Uferseiten des Mittellandkanals als Vorderseiten betrachtet und behandelt werden. Der Kanalraum kann, als räumlicher Querschnitt durch den Stadtkörper, künftig den Blick auf zwei attraktive Stadtsilhouetten freigeben und als Vistenkarte zur Transitachse der Deutschen Bahn hin wirken.

Im Verlauf der Erkundungsphase wurde immer wieder auf die Bedeutung der Porschestraße hingewiesen. Die künftigen Adressen der Nordhoffachse dürfen mit denen der Porschestraße nicht in Konkurrenz treten. Es sollte vielmehr darum gehen, dass die Nordhoffachse zum Sammler und Zubringer von Besucherfrequenzen wird, die der Porschestraße räumlich attraktiv und schlüssig zugeführt werden. Hierbei kommt der Rolle des sogenannten Nordkopfes als

Gelenk- und Verteilerraum eine immer bedeutsamere Rolle zu. Die Entwurfsphase soll daher Aufschlüsse liefern, inwieweit dieser Raum als Drehscheibe und unmissverständlicher und einladender Zugang zur Porschestraße entwickelt werden könnte. Auch die Begabung dieses Raumes hinsichtlich der Erlangung von Verweilqualität, von der derzeit kaum etwas zu erkennen ist, wäre zu untersuchen,

Das Phaeno dominiert diesen Raum und weist mit seinem keilförmigen baulichen Volumen auf das gegenüberliegende eindrucksvolle Werkspanorama hin, insbesondere auf das Kraftwerk mit seinen mächtigen Schornsteinen. Dieser urbane Auftritt braucht jedoch seinen Raum. Der Nordkopf leidet hierdurch deutlich unter mangelnder räumlicher sowie maßstäblicher Fassung und Belebung. Auch die Erdgeschosszone der großen baulichen Skulptur liefert kaum einen Beitrag für den umgebenden Stadtraum. Die Entwurfsphase soll daher auch zeigen, wie man im Zuge der Realisierung der Nordhoffachse mit dieser Thematik umgehen könnte. Insbesondere durch eine Neuordnung des Zentralen Omnibusbahnhofs könnte im Bereich der Nordhoffachse benutzbarer Stadtraum zurückgewonnen werden.

In diesem Bereich tritt das Designer Outlet Wolfsburg (DOW) als möglicher nördlichster Pol der Porschestraße heute kaum in Erscheinung. Sollte das DOW künftig eine Erweiterung der Angebote der Porschestraße darstellen, so müsste diese noch südlich der Heßlinger Straße adäquate erdgeschossige Angebote liefern, die den Nordkopf überbrücken und bis an den heute eher schlicht wirkenden Abschluss der Porschestraße am Mittellandkanal heranreichen. Dort könnte künftig ein einladenderer Zugang als heute die Fußgängerverkehre in Empfang nehmen.

Die beiden äußersten Pole der Nordhoffachse sollten durch die Bildungs- und Forschungseinrichtungen im Westen und die Gewerbeareale im Osten der Stadt repräsentiert werden. Diese Orte sollten in Zukunft deutlich erkennbar als Stadteingänge wirken und über die Heinrich-Nordhoff-Straße und Dieselstraße attraktive urbane Verbindungen in den Stadtraum einleiten.

Während der westliche Pol durch den Innovations-Campus und erste Bausteine der sogenannten Auto Uni bereits in Ansätzen erkennbar ist, wirkt der östliche Abschluss der Stadt heute als ausgeblendet grauer Restraum mit einem mehr als unterschätztem nördlichen Gegenüber - dem Allerpark. Diese beiden peripheren Bereiche müssten wesentlich enger und schlüssiger an den Stadtraum angebunden werden, da sie wertvolle kulturelle und wirtschaftliche Bausteine der Stadt darstellen. Mittels der Innovationsroute und der bestehenden Transitachse könnte auch hier mittel- bis langfristig eine Verbindung mit dem Stadtkörper hergestellt werden. Für beide Bereiche existieren bereits Überlegungen zu deren Weiterentwicklung. Diese sollten mit den Ergebnissen dieser Masterplanung fortgeschrieben werden.

Diese äußeren Bereiche, inklusive St.-Annen-Knoten, sind im Zuge der Erkundungsphase mit aufgenommen worden. Sie werden jedoch in einer anderen Tiefe, als der Kernbereich der Achse mitbetrachtet.

Inwieweit die Achse all diese Bausteine auffädelt, schlüssig miteinander verbindet und immer wieder mit dem Nordraum vermitteln kann, soll die Entwurfsphase beleuchten.

14. Freiraumplanerische Spielräume

Obwohl das Thema der Erschließung und einer adäquaten ökonomischen Entwicklung im Vordergrund der Planungsaufgabe stehen, muss im Falle der besonderen Lage und Ausformung der Nordhoffachse, das Thema der Freiraumplanung mit in Betracht gezogen werden. Es geht darum, der Entwicklung dieses speziellen Raumes nicht nur möglichst viel Aufenthalts-, und Erlebnisqualität mit auf den Weg zu geben, sondern auch ökologische Aspekte nicht zu übersehen.

Eine besondere, auf den Industriestandort und die Infrastrukturlandschaft ausgerichtete bzw. maßgeschneiderte Freiraumplanung könnte das künftige Image und das Interesse der Bürger an dem neuen

Raum am Kanal fördern. Auch das Thema Transtraum ist hierbei von Bedeutung. Der Kanalraum erfreut sich mit seinem breiten Spektrum an technischen und natürlichen Landschaftsformen sowie urbaneren Abschnitten entlang Hafenanlagen und Stadtsilhouetten, immer größerer Beliebtheit. Dies belegt der stetig steigende Rad- und Fußgängerverkehr.

Die Entwurfsphase soll diese Begabungen weiter herausarbeiten und in Wert setzen. Mittels der Masterplanung müssen am Ende des Verfahrens die entsprechenden Vorkehrungen und Leitplanken gesetzt werden, die die Entwicklung solcher Chancen mittel- bis langfristig sichern können. Die ersten Ansätze für die städtebauliche Entwicklung der Achse zeigen eine

deutliche Gliederung des linearen Raumes in Entwicklungs- und evtl. Nutzungsabschnitte. Gliedernde Fugen legen sich damit in die Innovationsroute und öffnen sich in Querrichtung zu Kanalraum und Heinrich-Nordhoff-Straße. Diese Fugen bzw. Knotenpunkte müssen einerseits zwar freiraumplanerisch behandelt werden, andererseits aber nicht unbedingt von großen Menschenmengen bevölkert sein. Hier geht es um das Angebot von Raum im Sinne von Achtungsfuge und „Aussichtsfenster“ zum Kanal und der Werkssilhouette. Die Entwurfsphase soll zeigen, welche räumliche Dimension man sich hier leisten möchte und ob die „Fensterräume“ grün und/oder steinern gestaltet werden sollten.



Der Untersuchungsraum Nordhoffachse

Während die Stadtbrücke das Nadelöhr der Nord-Süd-Verflechtung darstellt, bilden die beiden vergleichsweise schmalen Uferseiten im Raum der Achse - insbesondere auf der Stadtseite - einen Engpass in Ost-West-Richtung.

Eine besondere Herausforderung besteht mittelfristig darin, diesen Raum der Öffentlichkeit zu erschließen und die bisher getrennten Uferseiten enger zu verbinden. Hierbei wird die besondere entwerferische Frage darin bestehen, wie die passende gestalterische Handschrift und Nutzung aussehen könnte. Insbesondere das große Vorgelege vor dem raumgreifendem historischen Werkskomplex, wird weiterhin zu einem Ort der industriellen Produktion gehören, der respektvoll und sinnfällig - in evtl. interpretativer industrieller Anmutung - gestaltet werden muss.

Orte, wie die New-York-Highline, der Zaryadye Park in Moskau oder auch die Zeche Zollverein in Essen, zeigen heute erlebnisreich inszenierte Rundgänge und Wegeführungen durch urbane Landschaften. Das Laufen auf Niveau +1 wird an diesen Orten inszeniert. Von Landschaftsarchitekten erdacht oder neu entdeckt, ziehen sie die Menschen in unerwarteter Zahl an.

Die Entwurfsphase soll u.a. auch zeigen, in wie weit die neue Innovationsroute sich mit solchen innovativen Bewegungsräumen vernetzen oder sie sogar integrieren könnte. Ein solches Angebot - auch aus unterschiedlich langen Rundgängen - könnte auch mit Werks- oder anderen Erlebnistouren bis in den Allerpark hinein gekoppelt werden.

Eine Perspektive wäre es hierbei sogar, längere Aufenthalte, wie beispielsweise Wochendausflüge nach

Wolfsburg anzuregen, die durch eine attraktive Anbindung von Designer Outlet Wolfsburg (DOW), Phano, Autostadt und anderen kulturellen Angeboten im Süden der Porschestraße auch in den südlichen Stadtraum reichen könnten.

Das grüne Grundgerüst für die Entwurfsphase zeigt bereits die groben Muster der Grünpotentiale der Stadt Wolfsburg auf. Am Nordufer des Kanals warten die großen raumgreifenden Grünräume auf ihre weitere Bestimmung. Unterschiedlich dimensionierte Grünverbindungen treffen aus dem Südraum der Stadt an der Heinrich-Nordhoff-Straße an. Hierbei bietet sich die besondere Chance an, die Achse als Ringschluss für Rundgänge bzw. Rad-Rundfahrten durch die Stadt einzusetzen.

Die neuen Siedlungsräume im Südosten der Stadt könnten über solche Grünzüge attraktiv an den Kanalraum, den Allerpark und langfristig sogar an den optionalen Regionalhalt angebunden werden.

Solche urbanen Grünzüge zeichnen sich durch intensiv genutzte Sport, Spiel- und Aufenthaltsräume, verbunden durch extensiv gestaltete offene Grünflächen, aus. Sie bieten allen Bevölkerungsgruppen attraktive nutzbare Freiräume und tragen zur Wohn- und Lebensqualität bei. Sie fördern sowohl die Erholung und Bewegung der Stadtbewohner, als auch die Biodiversität und Resilienz der städtischen Lebensräume. Sie unterstützen zudem die Umweltbildung und Klima-Anpassung.

Ein starkes, gut wahrnehmbares und stabiles Grünsystem wirkt zudem adressbildend und identitätsstiftend auf die angebundenen Siedlungsteile und verbindet auch inhomogene Stadtbausteine miteinander

der sowie mit zukünftig zu ergänzenden Folgenutzungen und Entwicklungsflächen.

Die beiden Naturschutzgebiete Vorsfelder Drömling im Osten und Düpenwiesen im Westen bilden die große Klammer für eine Kette unterschiedlicher Freiraumtypen am Nordufer. Im Osten greifen der Erlebnispark Autostadt, das VfL Areal und der Allerpark kongenial ineinander. Vor die Werksilhouette legt sich eine Folge unterschiedlich intensiv gestalteter Grünanlagen und im Westen schwingt sich ein kleiner Grünzug rayonartig um das Dörfchen Sandkamp herum.

Eine sicherheitsunempfindliche öffentliche Verbindung der Elemente dieser großen Klammer würde einen äußerst attraktiven Lückenschluss am nördlichen Ufer des Mittellandkanals ergeben, der hohe Besucherfrequenzen erwarten ließe. Eine solche Aufwertung würde in der Folge unter Umständen die Erweiterung des Angebots an Fuß- und Radwegeverbindungen in Querrichtung über den Kanalraum hinweg initiieren.

Wenigstens drei solcher möglichen Brückenschläge sind derzeit erkennbar und diese könnten, je nach architektonischer Gestaltung als Symbole der Verklammerung der beiden Stadthälften wirken und Impulse für die kontinuierliche Entwicklung der Achse geben.

15. Synoptische Betrachtung der Ansätze

