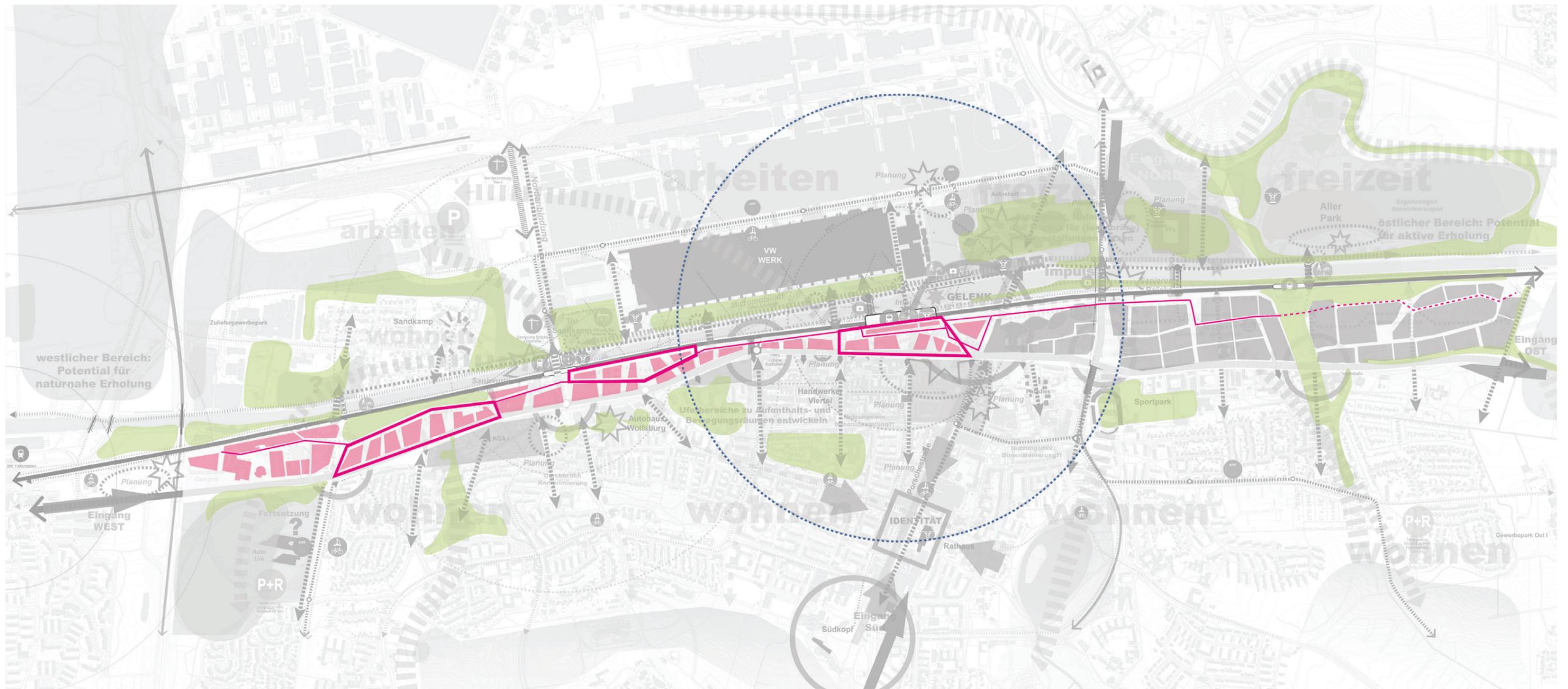


# Masterplan Nordhoffachse

## Integriertes räumliches Konzept

### Teil 3 - Bericht der Ergebnisphase





Stadt Wolfsburg

# Masterplan Nordhoffachse

Integriertes räumliches Konzept

Teil 3 - Bericht der Ergebnisphase

# Impressum

## Auftraggeberin:

Stadt Wolfsburg  
Geschäftsbereich Stadtplanung und Bauberatung  
Geschäftsbereich Straßenbau und Projektkoordination  
Referat Strategische Planung, Stadtentwicklung und Statistik  
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 Westernströer, GB Straßenbau und Projektkoordination

## Team AS+P - Albert Speer + Partner GmbH:

Vertreten durch: Dr. Michael Denkel, Stadtplanung, Prokurist, Gesellschafter, Partner  
Teamleitung: Michael Heller, Architektur / Stadtplanung, Projektpartner,  
Michael Dinter, Verkehrsplanung, Projektpartner  
Moritz Mücke, Architektur / Städtebau, Projektpartner  
Veronika Valek, Verkehrsplanung  
Ron Reck, Verkehrsplanung  
Maik Schütze, Verkehrsplanung  
Dorothee Hock, Landschaftsarchitektur  
Jan Lorez, Landschaftsarchitektur  
Flora Güdemann Oliveira, Raumplanung

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

Frankfurt am Main, November 2019

# Inhalt

01.	Über alles gesehen - die Ergebnisphase	6
02.	Hinweise aus der Entwurfsphase	7
03.	Spielräume für Bebauungsmuster	10
04.	Mögliche städtebauliche Akzente	11
05.	Nordkopf und Porschestraße	14
06.	„VW Campus“ und Brücke Oststraße	16
07.	Der „Mittellandpark“ am Kanalufer	18
08.	Erster Test von Art und Maß der Nutzung	20
09.	Grundgerüst verkehrliche Erschließung	22
	09.1 Entwicklungsspielräume des Hauptbahnhofs	
	09.2 Zentraler Omnibusbahnhof	
	09.3 AGR / Qualitätsbus und P+R Angebote	
	09.4 Querschnitte Heinrich-Nordhoff-Straße	
	09.5 Innovationsroute und Rundwege	
	09.6 Brücke Oststraße / Regionalbahnhof	
	09.7 Stellplätze für künftige Nutzungen	
10.	Möglichkeiten der räumlichen Etappierung	34
11.	Umgang mit den Mitarbeiterstellplätzen	36
12.	Der Faktor Freiraum	40
13.	Ausblick und Handlungsempfehlungen	46

# 1. Über alles gesehen - die Ergebnisphase

Die zentrale Frage zu Beginn des Projekts war es, inwiefern ein ungewöhnlich schmaler und linearer Raum, wie der der Nordhoffachse, einer attraktiven städtebaulichen Entwicklung zugeführt werden könnte und wie die Frage der adäquaten verkehrlichen Erschließung beantwortbar sein würde.

Sollte hier eine moderne Großform entstehen, ein möglicher Superblock bzw. eine kühne Antwort auf die großen und dominanten „Fußstapfen“ des Gegenübers? Oder wäre ein weitestgehender Verzicht auf Bebauung, das heißt eher eine landschaftsarchitektonisch geprägte Lösung zielführend? Ist die Frage der künftigen verkehrlichen Erschließung und Parkierung für die Mitarbeiter der Volkswagen AG als Grundvoraussetzung eines planerischen Umgangs mit dem Thema überhaupt grundsätzlich und zeitgemäß lösbar?

Nachdem die Erkundungsphase die Erkenntnis geliefert hatte, dass die Achse insbesondere durch den Wolfsburger Hauptbahnhof sowie durch die Heinrich-Nordhoff-Straße hervorragend erschlossen ist, lag die Entscheidung nahe, diesen besonderen und für Wolfsburgs Zukunft bedeutsamen Raum so urban wie möglich zu gestalten. Klar war damit auch, dass die hohe Erschließungsgunst des Raumes künftig durch Nutzungen beantwortet werden muss, die deutlich auf diese Begabung des Raumes eingehen.

Die Entwurfsphase hat damit zunächst erste Belege dafür geliefert, dass das schmale Band der Nordhoffachse im Sinne einer urbanen und zukunftsweisenden städtebaulichen Adresse grundsätzlich entwickel- und erschließbar ist. Diese Entwicklung könnte sich je nach Frequenz in Etappen etwa der Größenordnung eines typischen Wolfsburger Stadtbausteins

darstellen. Damit könnte auch der Duktus des unkonventionellen Wolfsburger Städtebaus der Insel- oder Clustertypologien in Form einer unkonventionellen kettenartigen Lösung fortgeschrieben werden.

Gleichzeitig bedeutet dies auch, dass das Band nicht zwangsläufig aus einer simplen Aneinanderreihung einzelner Blocktiefen oder Großaufelder, gebildet aus je einer Vorderseite zur Heinrich-Nordhoff-Straße und einer Rückseite zum Kanal hin, entwickelt werden muss. Die Nordhoffachse könnte künftig vielmehr als eine Kette unterschiedlicher Quartiere wirken.

Einige der Vorschläge wirken vermeintlich unspektakulär, insbesondere die Brückenschläge über den Mittellandkanal. Verbindungen über die Bahnsteige des Hauptbahnhofs sowie den Kanal nach Norden oder die Ost-West-Verbindung am Nordufer, über das Portal des Hafenbeckens hinweg, sind bedeutsam und teilweise überfällig. Sie bedürfen besonderer planerischer Vorbereitung und Begleitung, auch wenn sie heute nur als simple Strichzeichnung auf dem Plan erscheinen.

Das integrierte räumliche Konzept des Masterplans ist strategisch ausgerichtet. Das auf Wirkung bedachte Dokument rechnet so weit wie möglich mit dem Unvorhersehbaren. Als Regiebuch einer Entwicklung für die nächsten 15-20 Jahre bilden der vorliegende konzeptionelle Rahmen und das Repertoire an Bausteinen das „Planwerk Masterplan Nordhoffachse“.

Die in den letzten Jahren vermittelte Idee des „großen städtebaulichen Wurfs“ passt nicht zur Größenordnung der Masterplanung Nordhoffachse, die eher eine Entwicklung in Etappen aufzeigt und erfordert.

Zu viele Akteure und zeitliche Abhängigkeiten sprachen im Grunde gegen eine Superlösung und Großform. Auch der Blick auf die anstehenden Abstimmungen auf politischer Ebene sowie der Ebene der Schlüsselakteure des Volkswagen Konzerns spricht für die zugrundegelegte, modulare Vorgehensweise.

Die Mitbetrachtung der Freiraumthematik hat sich mehr als förderlich sowohl für die Entwicklung des Gesamttraums als auch für die Achse selbst erwiesen. Hier hat sich der Blick über den so genannten „Tellerrand“, d.h. die Betrachtung über bestehende und einst verabredete Grenzen hinweg als nützlich erwiesen. Diese Thematik besitzt vielmehr so viele Potentiale, dass eine eigene planerische Vertiefung empfehlenswert ist. Hier ist für Wolfsburg mittel- bis langfristig vermutlich weit mehr zu erreichen als nur die Sicherung eines grünen Schatzes.

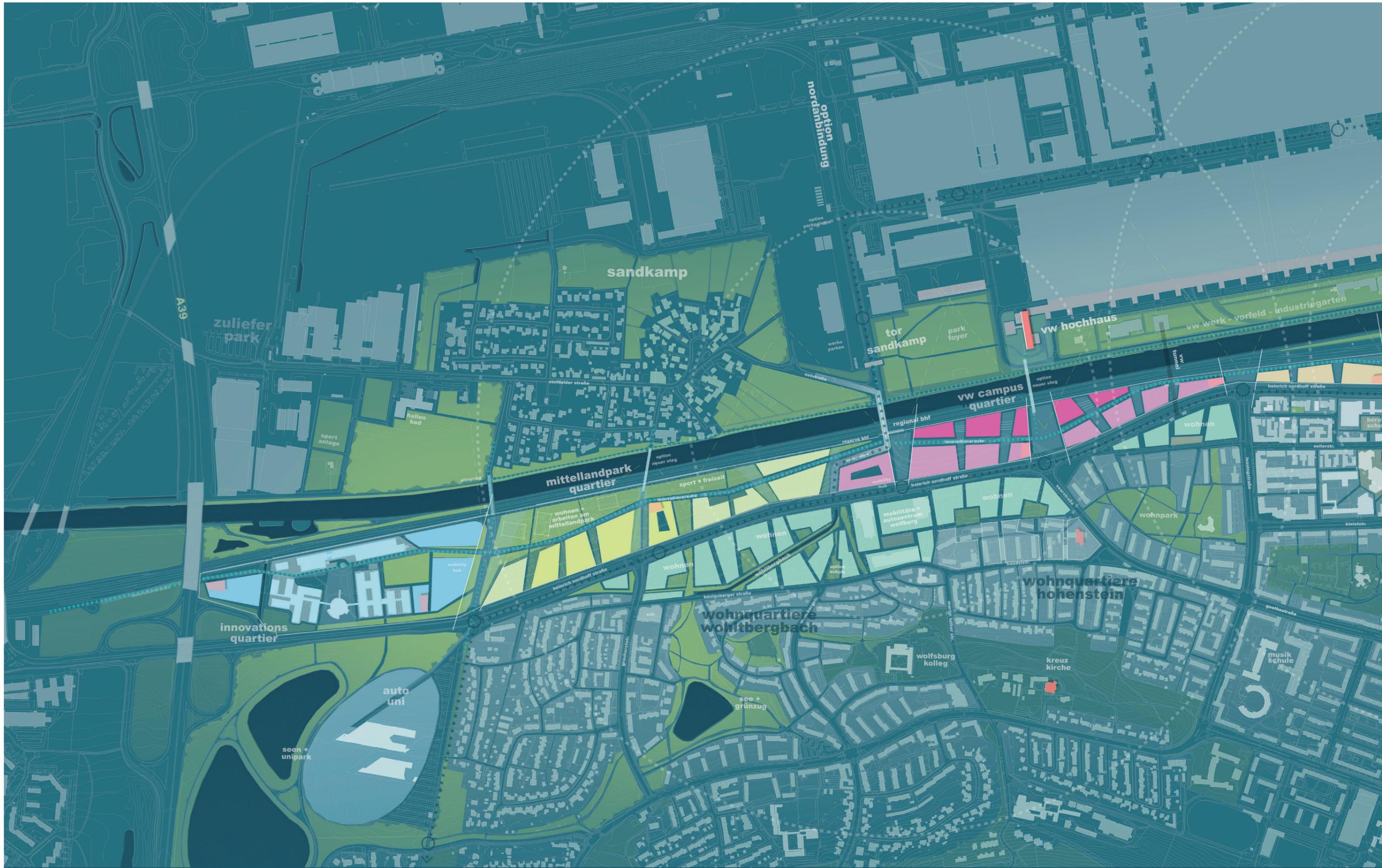
Gemeinsam mit den Bausteinen zukunftsweisender Lösungsvorschläge für die Mobilität in Wolfsburg, insbesondere durch den Öffentlichen Verkehr, ist nunmehr die Grundlage für ein nachhaltiges Stadtentwicklungsprojekt und die Entwicklung eines „Urbanen Raumes“ gegeben.

## 2. Hinweise aus der Entwurfsphase

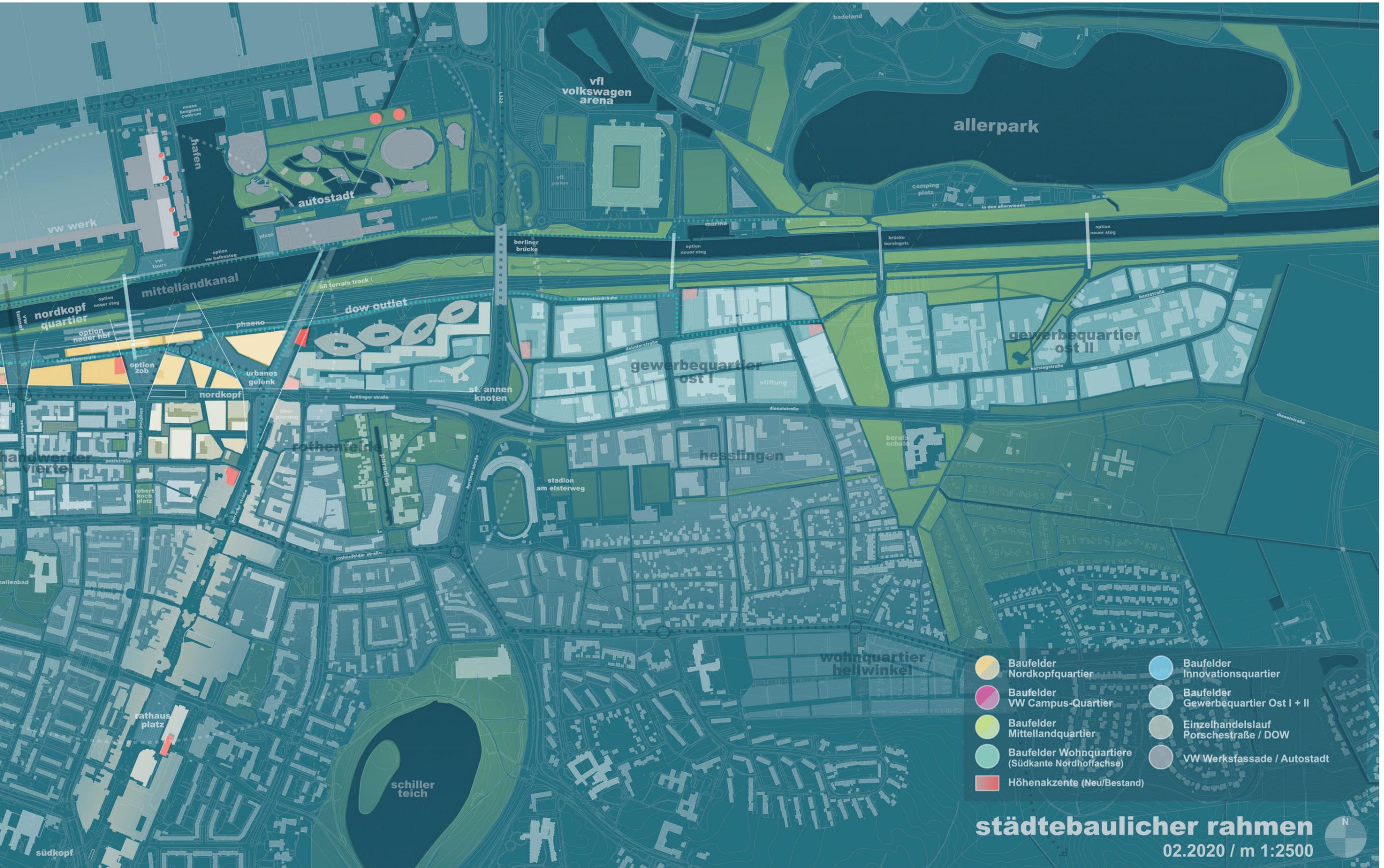
Das vorliegende Material wurde in Werkstattgesprächen mit der Verwaltung, im Mentorenkreis, im Planungs- und Bauausschuss, im Strategieausschuss, in den Ortsräten sowie auch im Gestaltungsbeirat vorgestellt. Diese Anlässe haben wertvolle Hinweise für die Überarbeitung und die Stabilisierung des Masterplans geliefert. Nachfolgend sind die wesentlichen Anmerkungen dokumentiert. Manche Punkte können jedoch erst in späteren Phasen der Planung beantwortet werden.

- Im Sinne einer langfristigen Laufzeit sollte die Körnigkeit bzw. Detailschärfe des Masterplan-Materials geklärt werden.
- Umsetzungsetappen sollten, so weit derzeit möglich, präzisiert (Zeit) und quantifiziert (BGF) werden.
- Verkehrliche Konzepte und Stellplatzthematik auf schrittweise Umsetzung skalieren (Etappen) und städtebaulich überprüfen (Funktionalität, Volumen und Höhe der Systemparkhäuser).
- Anforderungskatalog erstellen für die Konkretisierung der Vielzahl von Bedürfnissen.
- Thema Mobilität als zentralen Impuls- und Innovationsgeber für Städtebau und Freiraum denken.
- Bestehende Überlegungen zur Mobilität auf Digitalisierung und Prozesshaftigkeit ausrichten.
- Ist das innovative an der Innovationsroute der freigehaltene Verkehrsraum für Mikromobilität und andere zukünftige Mobilitätsformen? Sind die anliegenden Nutzungen innovativ? Oder beides?
- Parkierungsfrage muss in Handlungsempfehlungen und Schritten umgesetzt werden.
- Es geht zunächst nicht um einen neuen Bahnhof, sondern darum, die möglichen Erweiterungsspielräume für den bestehenden HBF zu sichern.
- Umgang mit Schiene, Kanal, Werksgränze und Freiraum verdeutlichen.
- Adäquates vis-a-vis zur Werkssilhouette anstreben, die Werkssilhouette „über den Kanal bringen“.
- Bauliche Nutzungen und Dichte der dargestellten Strukturen quantifizieren.
- Anzahl der Nord-Süd-Achsen nicht zu hoch wählen - bedeutsamste Achsen führen zu Hochhaus und Kraftwerk.
- Nicht zu viele Fenster zum Werk wählen, sondern anhand der städtebaulichen Bedeutung bewusst wählen sowie die Breite der „Fenster“ teilweise etwas großzügiger anlegen.
- Mischnutzung anstelle monofunktionaler Büronutzung nahe zur Innenstadt konzentrieren – Belebung.
- Die Geometrien der Gebäudekubaturen erscheinen städtebaulich zu heterogen und sind zu überdenken. Rasterstrukturen bzw. Orthogonalität haben sich bewährt und sind Zeichen für Stabilität im Städtebau.
- Die Feinjustierung der Hochpunkte sollte an bedeutsamen Orten, wie HBF und Endpunkt Porschestraße besonders beachtet werden.
- Was ist moderner Freiraum? Intelligente Freiraumangebote ziehen junge Menschen in die Stadt – definieren und benennen.
- Was genau geschieht im Raum zwischen Kanal und Werk?
- Nachhaltigkeit, Ökologie, Lebensqualität ... Grün als Zugpferd einsetzen.
- Das System wechselnder Freiflächen beiderseits des Kanals hervorheben.
- Grüne Raumfolgen parallel der Heinrich-Nordhoff-Achse in und zwischen den Blöcken als System denken.
- Deutlichere Darstellung der Freiraumvernetzung von Plangebiet mit weiterem Stadtorganismus.

Neben allgemeinen Aufgaben werden diese Gegenstände nachfolgend betrachtet und behandelt. Aber auch die Berichte der beiden vorangegangenen Phasen können letzte Fragen beantworten, da das erarbeitete umfangreiche Material anlässlich der Vorträge und Gespräche nicht vollumfänglich kommuniziert werden konnte.



Übersicht städtebaulicher Rahmen



### 3. Spielräume für Bebauungsmuster

Die Anzahl und Grundform der Quartiere sollte im Zuge der weiteren Planungen nach Möglichkeit beibehalten werden, ebenso der Verlauf der Innovationsroute.

Flexibel ist hingegen die Ausformung der Baufelder. Sie wurden im Entwurf zunächst dem polygonalen Gesamtverlauf der Achse angepasst. Dies wurde nicht zuletzt auch vorgenommen, um die städtebaulichen Muster der Achse von denen der südlich angrenzenden Stadt abzusetzen bzw. kenntlich zu machen. Damit wurden Baufelder erzeugt, die etwa ähnlich dem Zuschnitt des Phaeno Baufelds oder den beiden Gebäuden der „Auto Uni“, ein unkonventionelles Profil aufweisen.

Es wurden aber Referenzbeispiele gezeigt, die Belege dafür liefern, dass solche Baufelder nicht nur spannungsvolle Bauwerke aufnehmen, sondern auch wirtschaftlich realisierbar sein können.

Der untenstehende Plan reagiert auf Hinweise aus der Entwurfsphase und hat die Spielräume erkundet, möglichst viele rechte Winkel in den Polygonzug der Achse einzufügen. Dieser Test hat belegt, dass die bisher entwickelte Grundidee über die Robustheit verfügt, auch eine konventionellere Formensprache zuzulassen.

Besonders wünschenswert wäre es jedoch, die gemässigten Hochpunkte, d.h. die 6-7 geschossigen

„Meilensteine“ an den Zugängen zu den Kanalquerungen und der Innovationsachse im Zuge der weiteren Planungen festzuhalten. Sie gliedern die lange Achse wohltuend, geben ihr mehr „städtebaulichen Körper“ und markieren die Quartiere und ihre Zugänge. Sie könnten auch, im Sinne von „Schrittmachern“ der Entwicklung, Maßstäbe für die architektonische Qualität der einzelnen Bausteine der Achse setzen.



Möglichkeiten einer orthogonaleren Ausbildung der Baufelder

## 4. Mögliche städtebauliche Akzente

Blendet man das Bild des Hochhauses am Hohenstein Quartier und das der Kreuzkirche gedanklich aus, so ergibt sich, in Bezug auf die Standorte von punktförmigen Dienstleistungs- und Verwaltungsbauten im Stadtraum, das Bild zweier ineinandergfügter Dreiecke.

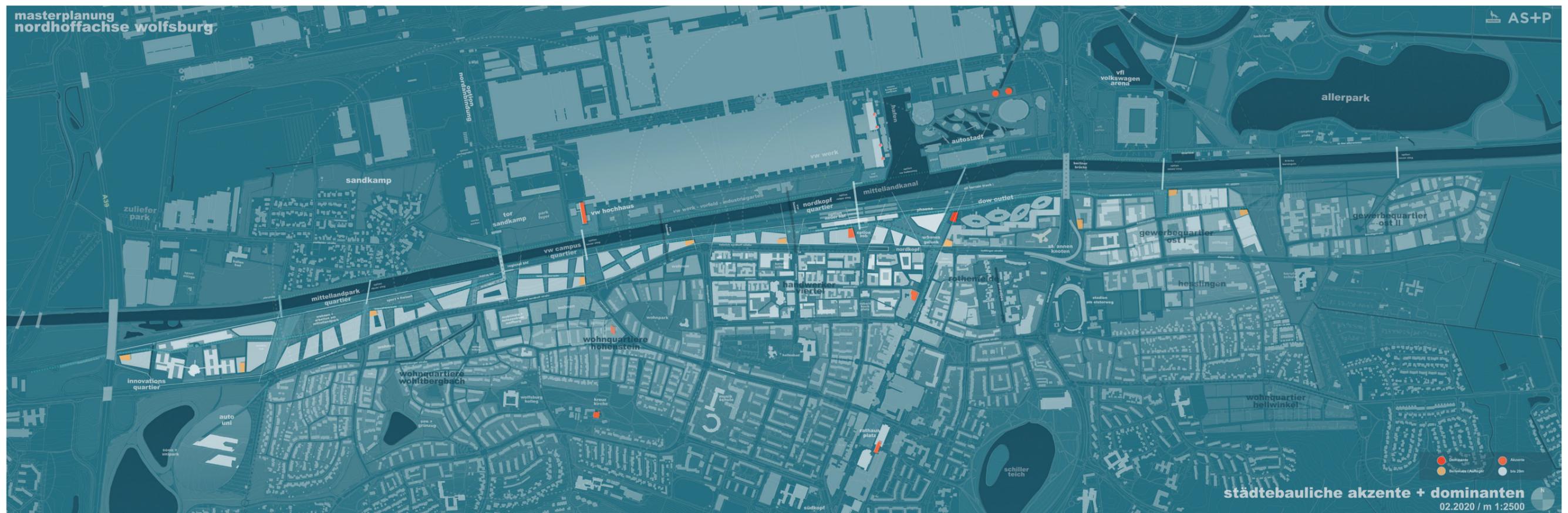
Das äußere und größere Dreieck wird gebildet durch das VW Verwaltungshochhaus im Westen, das Rathaus im Süden und die beiden zylindrischen Glastürme der Autostadt im Norden. Das innere und kleinere Dreieck könnte sich durch zunächst einen Hochpunkt abbilden, der den Hauptbahnhof im Stadtbild fernwirksam ankündigt und als Tor zur neuen Nordkopfentwicklung wirken könnte.

Ein zweites Signal wäre das Europahochhaus an der Ecke Porschestraße / Poststraße denkbar, das den Südeingang in die neue Nordkopfentwicklung signalisieren könnte.

Der dritte Hochpunkt schließlich markiert den nördlichen Endpunkt der dominanten Porschestraße. Dies würde an einer Stelle geschehen, die heute eher den Stadtraum veröden lässt. Nicht nur das Phaeno könnte ein kongeniales Ausrufezeichen erhalten. Auch das Designer Outlet wäre im Raum der langen Straßenachse wahrnehmbar womit der Einzelhandelskomplex als Bereicherung des Angebots der Kernstadt besser angebunden wäre. Nachfolgend wird aber auch dargestellt, in wie weit auch eine andere bauliche Form

und Nutzung einen würdigen Abschluss der Porschestraße am Zaun des Gleiskörpers bilden könnte. Die Abstimmung der genauen Höhenentwicklung der möglichen neuen Hochpunkte sollte im Nachgang der Masterplanung geklärt werden. Dieses Thema gehört in eine gesamtstädtische Betrachtung und kann allein mit dem Ergebnis der Achse nicht hinreichend begründet werden.

Im vorangegangenen Abschnitt wurde der Umgang mit den Hochpunkten der mittleren Klasse - der 7-geschossigen Bauwerke - empfohlen. Auch für das Gewerbegebiet Ost wurden in vorangegangenen Studien Vorschläge für Standorte solcher Gebäude gemacht.



Mögliche städtebauliche Akzente und Dominanten



Die Nordkopffentwicklung wird voraussichtlich nur in einer für Wolfsburger Verhältnisse ungewöhnlich dichten Form wirtschaftlich realisierbar sein. Dies fordert nicht zuletzt der zwingende und unumstößliche Fakt der hervorragenden Hauptbahnhoflage. Das Ergebnis muss daher in einem dichten und lebendigen Quartier für Arbeiten und Wohnen bestehen, das unter Umständen mehr als nur 12 Stunden am Tag aktiv sein wird.

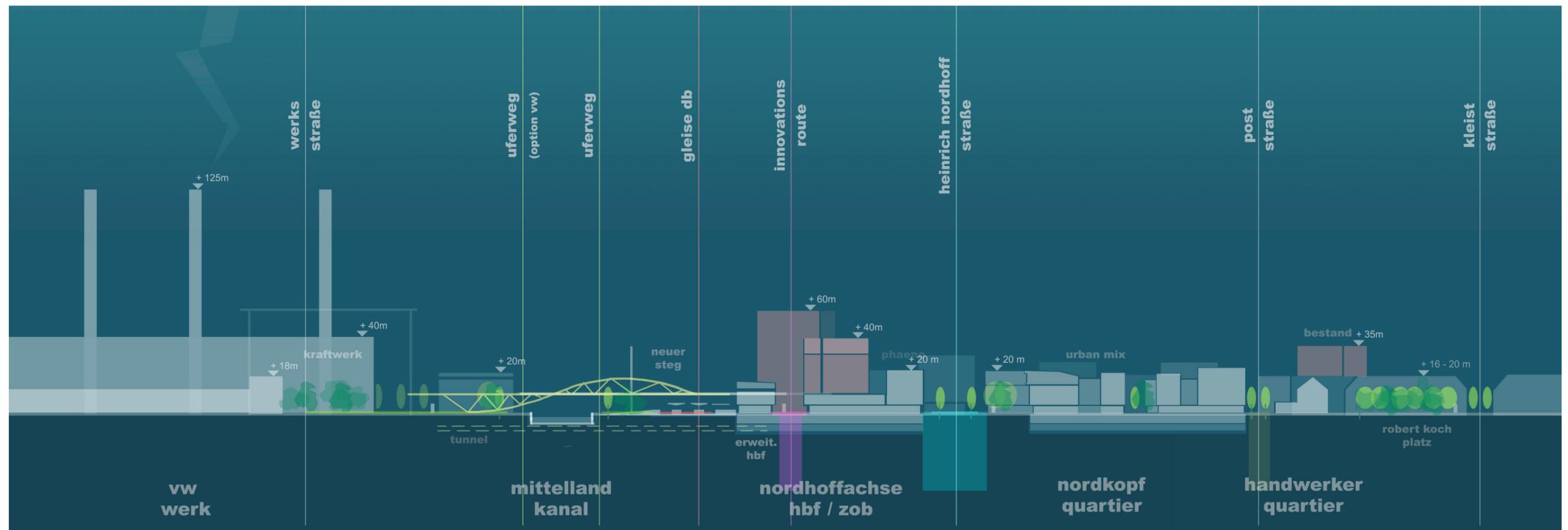
Der untenstehende Schnitt zeigt die Variante einer Untersuchung möglicher Höhenentwicklungen des Quartiers. Der dargestellte Hochpunkt orientiert sich an der Höhe des bestehenden VW Verwaltungshochhauses. Das Kraftwerk und seine Schornsteine

werden auch künftig die dominanten Ikonen und die „Luftöheit“ des Wolfsburger Stadtbilds der Zukunft bilden.

Der Schnitt verdeutlicht vor allem die Haltung des Masterplans, möglichst keine zu weiten Sprünge mit möglichen Groß- oder Megaprojekten zu unternehmen. Die Möglichkeit und Notwendigkeit einer neuen Kanalquerung darf nicht gekoppelt werden mit einer kompakten architektonischen Vision. Es empfiehlt sich eher, die wünschenswerten Verbesserungen in diesem Teil der Nordhoffachse gelenkig, d.h. in einzelnen Bausteinen zu halten, als in einem integrierten Großbauprojekt. Damit bleiben die Akteure handlungsfähiger.

Ein möglicher neuer Brückenschlag und eine Erweiterung des bestehenden Hauptbahnhofs betreffen sowohl den Akteur Deutsche Bahn AG als auch die Volkswagen AG. Sollte eine der vorgeschlagenen Lösungen zeitnah greifen, dann wäre die Koppelung mit einem gemeinsamen Großprojekt eher hinderlich. Der Sprung über den Kanal im engeren Areal des Hauptbahnhofs solle rasch plan- und realisierbar sein. Alle weiteren Bausteine sollten sich im Sinne eines möglichen Nordkopf- oder Bahnhofsmasterplans ineinanderfügen und schrittweise realisierbar sein.

Das System der Höfe des Handwerkerviertels sollte bis zur Porschestraße attraktiv weitergeführt werden.



Schnitt „Nordkopf“ - mittlere Höhenentwicklung

## 5. Nordkopf und Porschestraße

Die bereits besprochenen Beispiele einer Nordkopfentwicklung basieren auf einem bestandsschonenden Ansatz. Sollte aber eine vollständig neue Überbauung des Areals angestrebt werden, bestünde die Empfehlung darin, eine kleinteilige Bebauungsstruktur zu wählen. Im Gegensatz zu überlangen Fluchten sorgt diese Abfolge kleinteiliger Volumina zum einen für eine homogenere und lebendigere Belebung des Areals und seiner umgebenden Stadt- bzw. Straßenräume. Zum anderen können die kleinen zum Teil abgewinkelten Blockformate dem Areal etwas mehr Tiefenwirkung und Halt verleihen. Im Gegensatz zu kurzen orthogonalen Durchstichen durch das Quartier verleihen die sich immer wieder abwinkelnden kurzen Straßenabschnitte in ihrer Addition dem Areal eine

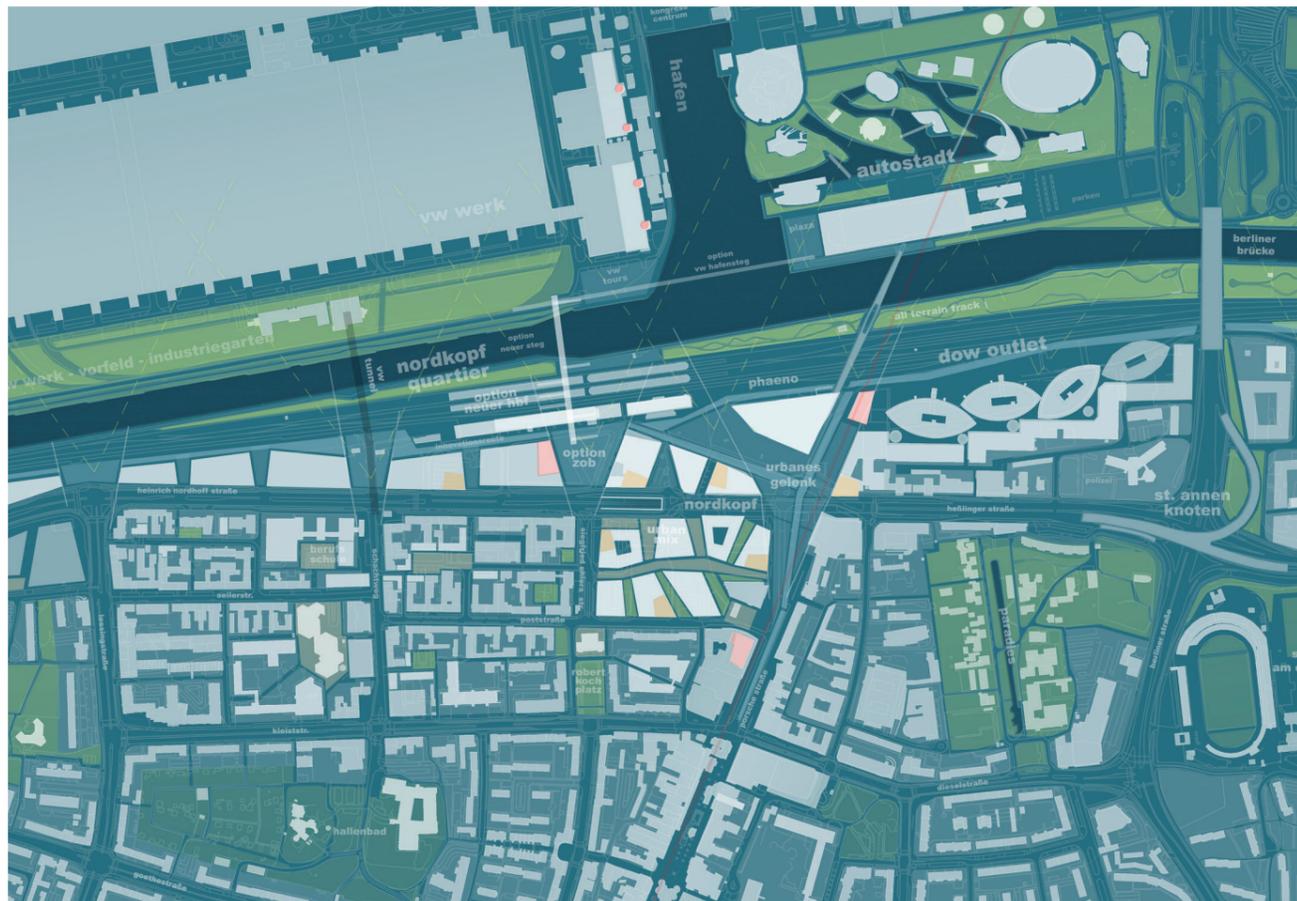
gewisse Tiefe und Atmosphäre. Vorausgesetzt ist, dass eine hohe architektonische Qualität insbesondere in der Fassadengestaltung zugrunde gelegt wird. Dieses Prinzip ist in der Skizze rechts unten erläutert.

Das Beispiel der Achse Heinrich-Nordhoff-Straße / Hesslinger Straße belegt in diesem Bereich, dass ein geradliniger Durchstich durch das Areal eher eine trennende denn eine kohäsive Wirkung erzeugt.

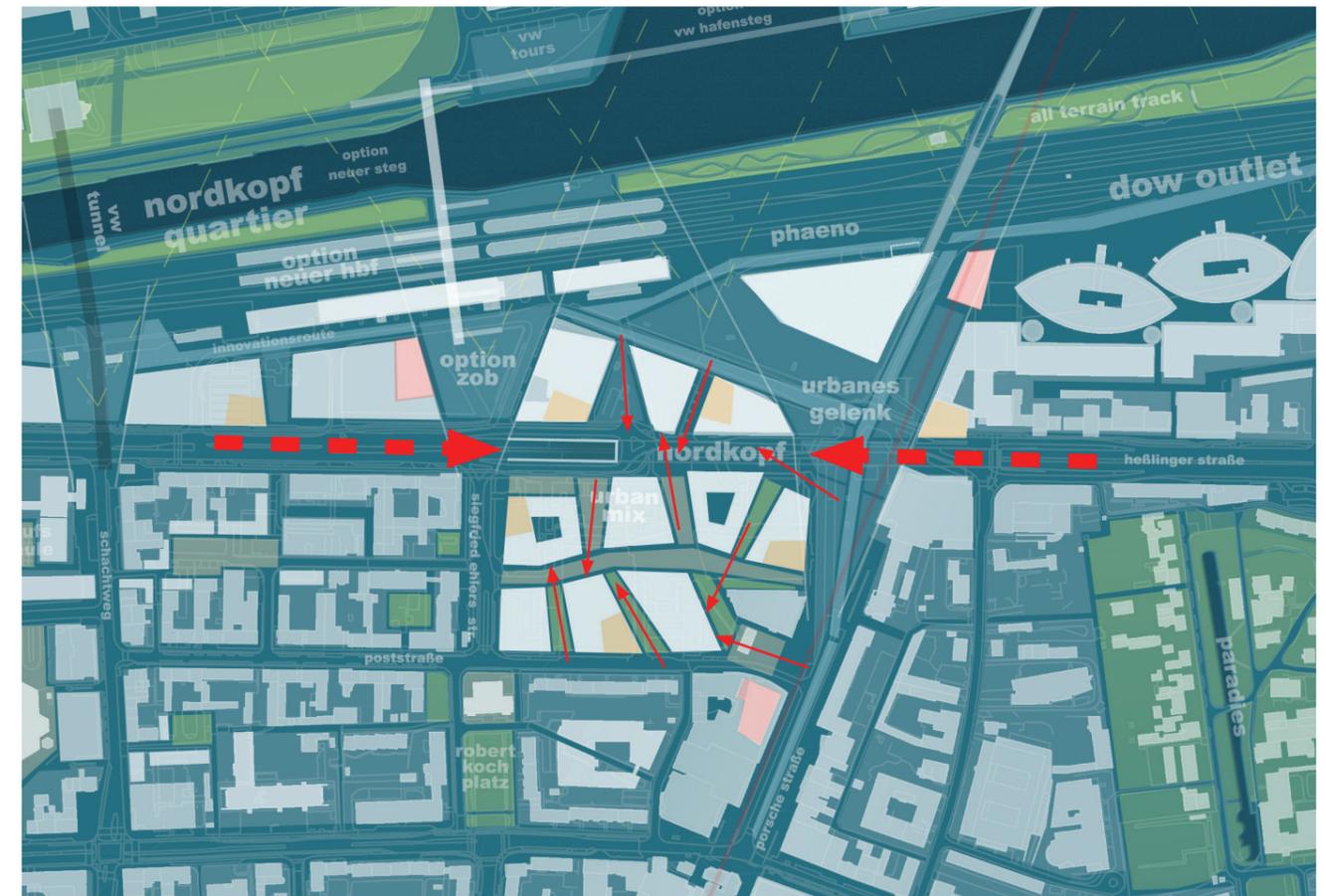
Im Zuge einer solchen Entwicklung sollte das Thema des Tunnels und seiner westlichen Rampenanlage mitbetrachtet werden. Eine Verlagerung des Tunnelportals nach Westen würde dem neuen Quartier etwas mehr Bewegungsspielraum eröffnen und gleich-

zeitig die Siegfried-Ehlers-Straße attraktiver an den Hauptbahnhof anbinden. Die Wirkung einer allseitig verteilenden Drehscheibe könnte hierdurch gefördert werden.

Eine unterirdische Führung der Fußwegebeziehungen - etwa in Sinne einer Shopping Mall - wäre der gewünschten Belebung des Quartiers nicht zuträglich, da hierdurch dem ebenerdigen Stadtraum das Leben entzogen werden wird.



Kleinteilige polygonale Struktur einer möglichen Nordkopfentwicklung



Mögliche Prinzipien der Nordkopfentwicklung - kohäsive und poröse Strukturen

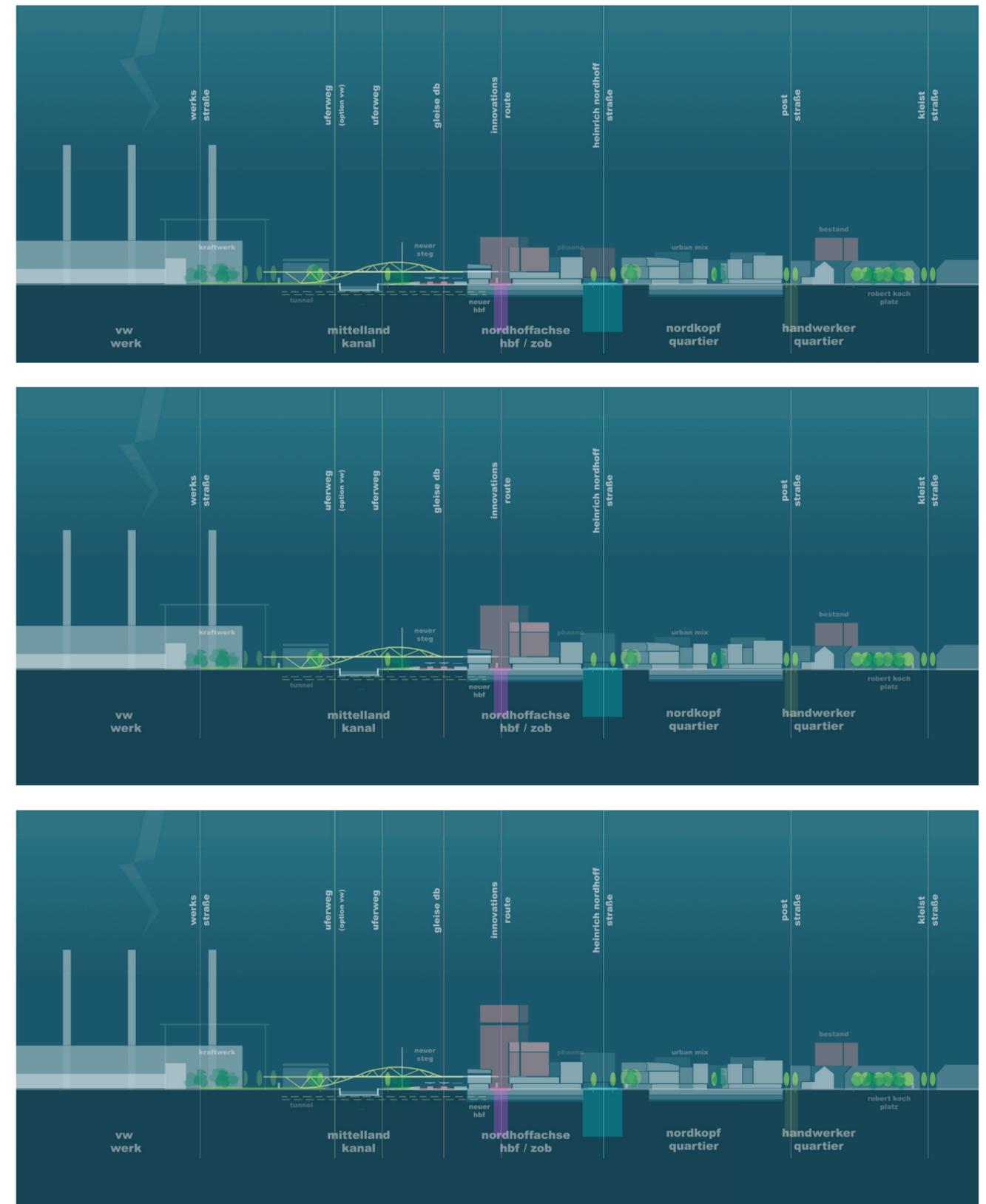
Das Leitthema der Nordkopfentwicklung wird eine verträgliche, aber möglichst hohe Dichte und Durchmischung von Nutzungen sein. Das bedeutet, dass je nach Marktlage an geeigneter Stelle auch mit Hochhausentwicklungen zu rechnen ist. Idealerweise sollten diese insbesondere dem Bahnhof einen Auftritt im Stadtraum geben. Auch dann, wenn zu erwarten wäre, dass das schlichte Bahnhofsgebäude selbst, am Ende der Entwicklung im Stadtbild keine signifikante Rolle mehr spielen wird.

Der Hochpunkt der obersten der drei nebenstehenden Darstellungen orientiert sich an bestehenden Hochpunkten wie der Rathausseiche. Als Signal für den Standort des Hauptbahnhofs wird er sich im Stadtraum vermutlich weniger durchsetzen können.

Die Höhenentwicklung der mittleren Darstellung orientiert sich am 63 m hohen VW Verwaltungshochhaus. Hiermit könnte sich der Standort am Hauptbahnhof in der gesamten Silhouette der Nordhoffachse durchsetzen und sich gleichzeitig im gesamten Stadtbild einfügen.

Die untere eher visionäre Darstellung setzt ein etwa 80 m hohes Zeichen im Sinne einer Landmarke, das sehr vermutlich im gesamten Stadtraum gelesen werden kann.

Im Zusammenhang mit der Diskussion von Höhenentwicklungen sind damit neben der Art der Nutzung und der Nutzer selbst auch die zu erwartende architektonische Qualität dieser dominanten Bauwerke und ihrer Akzeptanz von Bedeutung.



Synopse Höhenentwicklung Nordkopf

## 6. „VW Campus“ und die Brücke Oststraße

Mit einer westlichen Führung der Rampe bzw. Vorlandbrücke einer evtl. sanierten „Brücke Oststraße“, wäre die Entwicklung eines homogenen und großzügigen Campus' grundsätzlich möglich.

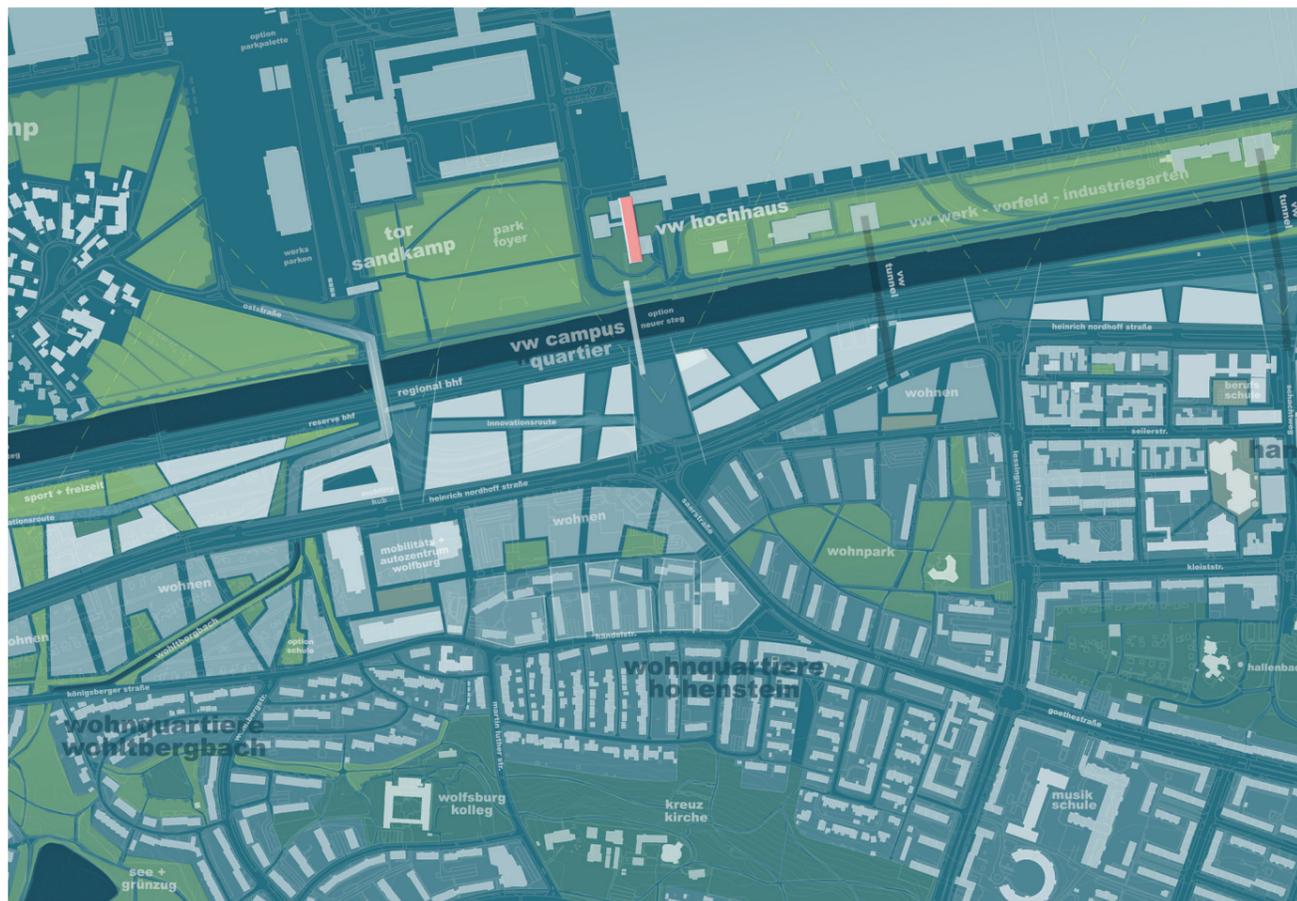
Der neue Platzraum südlich des VW Verwaltungshochhauses sowie das gleichzeitige „Fenster zum Werk“ wären verkehrlich weniger belastet und als repräsentatives städtebauliches Motiv umsetzbar. Nicht zuletzt würde auch der Kreuzungspunkt Heinrich-Nordhoff-Straße/Saarstraße weniger belastet (Seite 32). Zu klären wäre jedoch die kritische Länge der Rampe, deren verträgliche bauliche Ausführung sowie die Möglichkeit einer attraktiven Trassierung der Innovationsroute.

Eine mögliche Führung der Rampe östlich der Achse „Brücke Oststraße“ würde zunächst wie gehabt den Knotenpunkt an der Saarstraße besetzen. Der Campus wäre im westlichen Teil allerdings räumlich zerschnitten und die Zuwegung zum neuen Regionalhaltepunkt wäre weniger attraktiv. Der spitze Winkel der Rampe zum Knotenpunkt hin, würde den Zuschnitt der Baufelder eingrenzen.

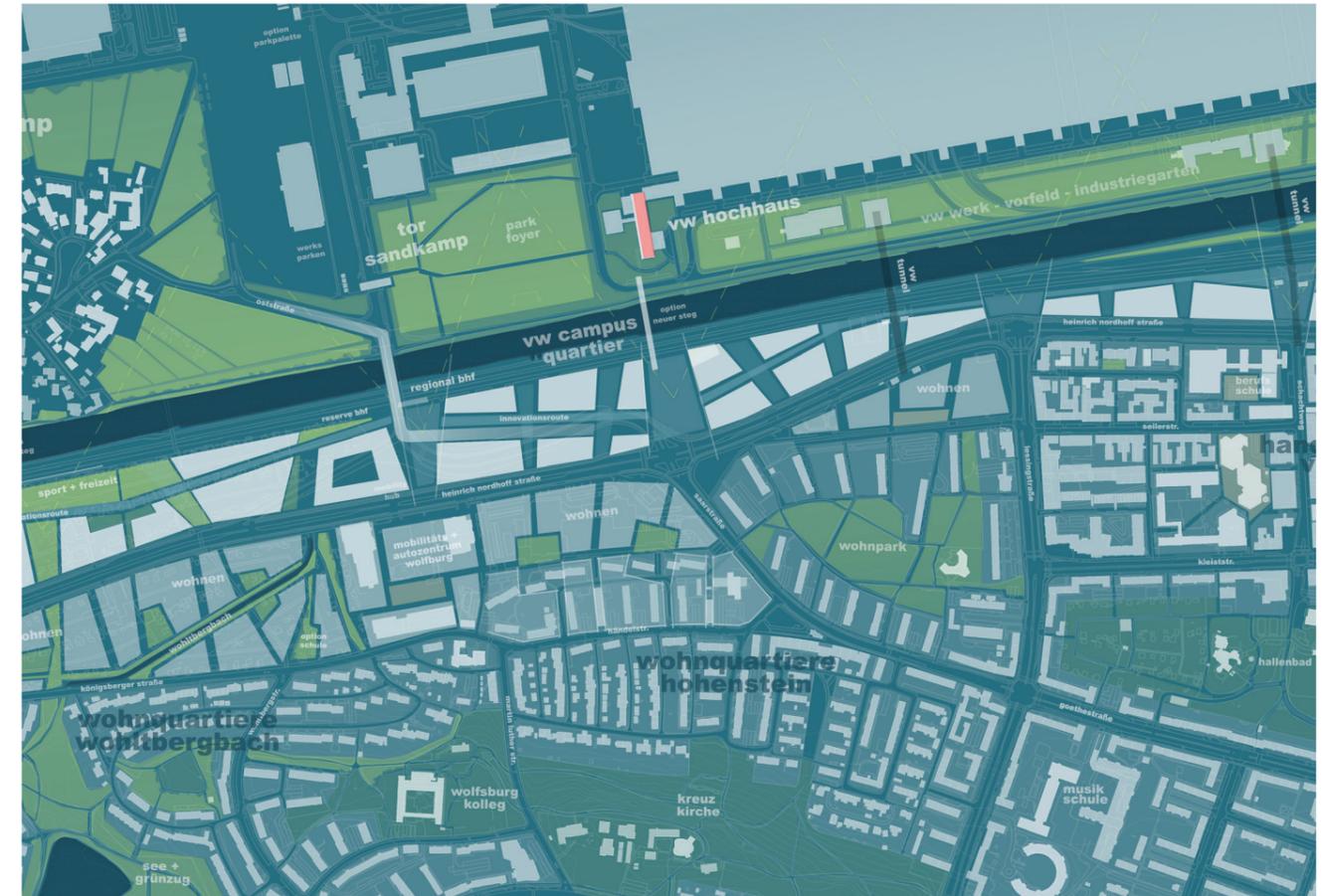
Im Gegensatz zum westlichen Standort der Rampe könnte jedoch der Grünzug aus dem südlichen Stadt- raum heraus selbstverständlicher an die Nordhoffachse angebunden werden.

Sollte die Ansiedlung thematisch stimmiger und weniger sicherheitsrelevanter VW Nachbarschaften tatsächlich denkbar sein, so wäre der Standort in seiner Nähe zum Verwaltungshochhaus, dem repräsentativen Park sowie zu den Stationen des schienengebundenen Verkehrs als sehr attraktiv einzustufen.

Auch hierbei gilt, dass in Bezug auf Identität bzw. VW-Affinität und Qualität der verkehrlichen Anbindung kein vergleichbarer Standort im Stadtgebiet darstellbar ist.



Rampe in Westausrichtung



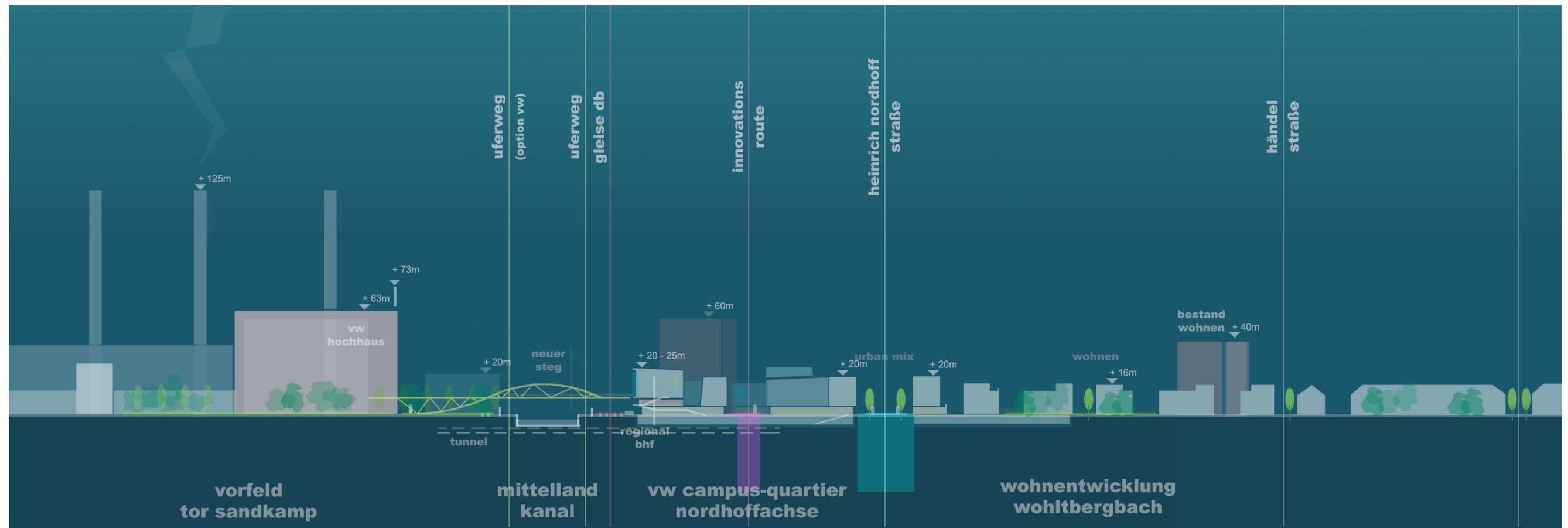
Rampe in Ostausrichtung

Da Gebäude für Forschungszwecke generell bevorzugt eine horizontale, d.h. im Mittel 4-geschossige und damit kommunikationsfördernde Ausrichtung aufweisen, wäre bei einer Entwicklung des VW Campus eine moderate Höhenentwicklung zu erwarten. Das heißt, dass das denkmalgeschützte Verwaltungshochhaus weiterhin als Adressengeber die dominante Rolle spielen würde. Von besonderer Bedeutung könnte hier die Entwicklung einer neuen Fußgänger- und Radwegebücke sein. Diese könnte auch die beiden möglichen Querverschieber von Innovationsroute und Shuttlesystem am Nordufer miteinander verbinden und räumlich evtl. sogar direkt an das VW Verwaltungshochhaus angebunden werden.

Für die Idee des VW Campus gilt auch wie bereits in anderen Beispielen erwähnt, dass die architektonische Qualität besonders sorgfältig mitentwickelt werden muss. Das anlässlich der vergangenen Veranstaltungen und Gespräche immer wieder erwähnte „kongeniale Gegenüber zur heutigen Werkssilhouette“ müsste insbesondere an dieser Stelle Realität werden.

Da dieser Bereich der Achse vermutlich frühestens in einer zweiten Entwicklungsetappe an den Start gehen wird, wäre hier auskömmlich Zeit, die entsprechenden Nutzungsbausteine und Nachbarschaften dieses Campus zu erkunden.

Eine mögliche „Wohnentwicklung Wohltbergbach“, die den nördlichen Rand des bestehenden Siedlungskörpers arrondieren könnte, würde die Chance eröffnen, mittels einer Kette von Wohnhöfen an den Duktus des Handwerkerviertels anzuknüpfen. Damit würde sich ein weiterer, wenn auch beschaulicherer Ost/West- Strang an die Nordhoffachse legen, welcher der Porschestraße weitere Fußgänger- und Radfahrerfrequenzen liefern könnte.



Schnitt VW-Campus



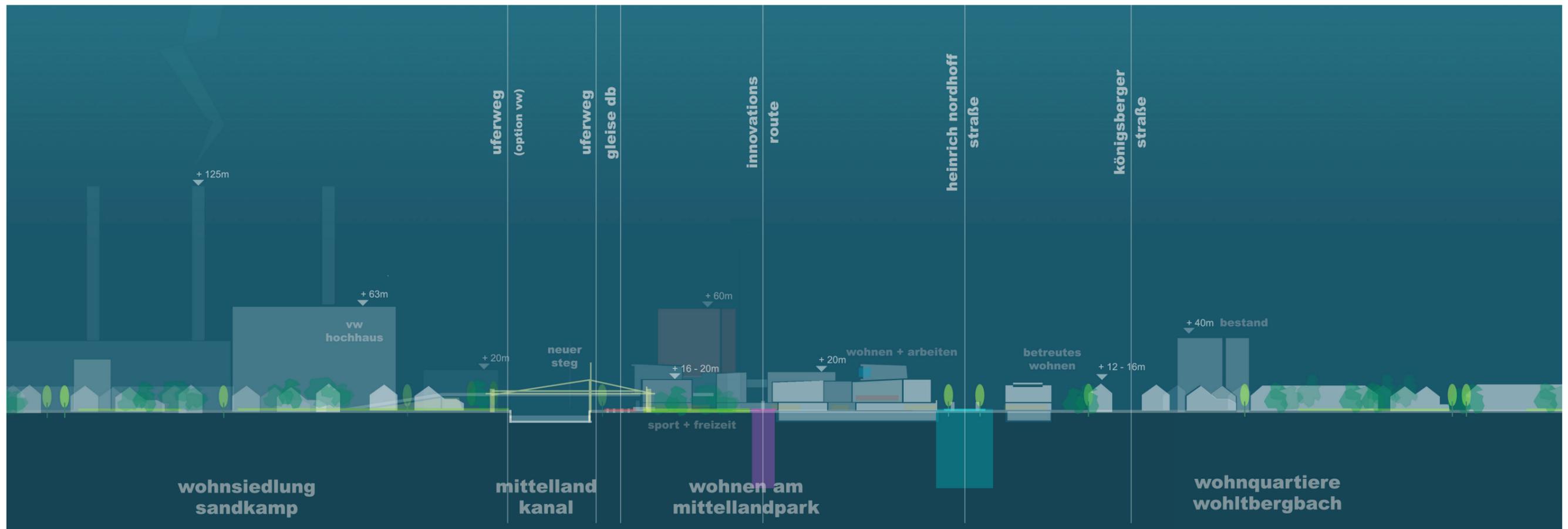
Die kleinteilige und dorfartige Silhouette des Ortsteils Sandkamp könnte auf der Seite der Nordhoffachse mit einer überwiegend 3-4-geschossigen Bebauung für Wohnen und Arbeiten beantwortet werden. Auch ein oder mehrere Hochpunkte der mittleren Größenordnung (S. 11) könnten in dem neuen Quartier die neue „städtebauliche Grammatik“ der Nordhoffachse übernehmen und fortsetzen. Die Wahrung der Maßstäblichkeit gegenüber dem Ortsteil Sandkamp wird unterstützt durch den Distanzhalter „Mittellandpark“. Neben den agilen Quartieren im Osten der Achse könnte damit an dieser Stelle zur Abwechslung ein etwas ruhigerer und grüner Baustein entstehen.

Die Innovationsroute erschließt die Sport- und Frei-

zeitangebote des „Mittellandparks“ auch für weiter entfernte Akteure der Nordhoffachse.

Ein weiterer Sprung über den Kanal könnte sich in Verlängerung bereits vorgespurter Korridore auf beiden Seiten des Mittellandkanals, in nördlicher Verlängerung der Grauhorststraße (S. 18), anbieten. Nicht nur die Mitte des neuen Quartiers, sondern auch das atmosphärische Zentrum des dörflichen Sandkamp würden damit eine tief in den Wolfsburger Stadtraum einwirkende Wegeverbindung erhalten. Eine strukturelle und visuelle Verknüpfung der beiden neu zu bebauenden Seiten der Heinrich-Nordhoff-Straße soll die aus dem südlichen Bestand kommenden Wege- und Grünachsen aufnehmen und damit Hage-

berg und Wohltberg besser an den Kanal anbinden. Das neue Quartier wäre somit auch mit bestehenden Wohnnachbarschaften vernetzt, was die unerwünschte Bildung eines isolierten Stadtbausteins ausschließen würde. Die dargestellten Baufelder bilden generell den Rahmen für unterschiedliche, auch kleinteiligere Baustrukturen. Am Mittellandpark wären ggf. auch Blockrand- oder Hofbebauungen in der Größenordnung der dargestellten Einheiten denkbar. Die punktförmigen Strukturen im Norden und die bestehenden linearen Formen im südlichen Stadtraum könnten durch das Quartier am „Mittellandpark“ mit einer dritten Typologie ergänzt werden. Damit wäre insbesondere auch eine städtebauliche Durchmischung gesichert.



Schnitt „Mittellandpark“

# 8. Erster Test von Art und Maß der Nutzung

Zu Beginn der Erkundungsphase wurde eine erste grobe Abschätzung des zu erwartenden baulichen Volumens vorgenommen. Die Grundlage dieser Abschätzung bestand in einer rudimentären Flächenstruktur aus Baufeldern. An wenigen Stellen wurden Gebäudeformen detaillierter abgebildet, um

auf besondere städtebaulich begründete Orte oder Dominanten hinzuweisen. Diese Abschätzung hat insbesondere die Bedeutung der verkehrlichen Erschließung und insbesondere die Stellplatzthematik thematisiert (vgl. hierzu Stellplatzberechnungen Kap. 9.7, S. 33).

Im Zuge der Bearbeitung von Entwurfs- und Ergebnisphase wurden diese Formen entwerferisch weiterentwickelt, teilweise verändert, reduziert oder auch verdichtet. Erste Hinweise zur Lage städtebaulicher Dominanten finden sich ebenfalls den Plandarstellungen. Die vorgeschlagenen, teilweise gemäßigten



Test möglicher Bebauungsdichten und relevanter Stellplätzahlen nach Variante 01 NBauO und Variante 02 Stellplatzsatzung Frankfurt am Main

Hochpunkte sollen sowohl die Gliederung der Achse als auch die Orientierung aus den nördlichen und südlichen Stadträumen fördern. Sie weisen nicht zuletzt auch auf Kanalquerungen und Sichtbeziehungen zum Werk hin. Eine qualifizierte Weiterentwicklung und Verfeinerung dieser Strukturen wird künftig in

vertiefenden städtebaulich-architektonischen Untersuchungen bestehen. Hierbei sollen die abgebildeten Strukturen und Planungsdaten als erste Orientierungswerte dienen.

Im Gegensatz zur linear-dynamischen Ausrichtung der Heinrich-Nordhoff-Straße ist die Innovationsroute eher mäandrierend ausgebildet. Die Abschnitte der Route werden hierdurch räumlich verkürzt, ihre Fluchtpunkte auf besondere Orte ausgerichtet und insgesamt erlebnisreicher ausgerichtet. Dies führt zu teilweise unkonventionell geformten Baufeldern, die eine entsprechende architektonische Antwort fordern. Die angenommene Geschossigkeit orientiert sich am jeweils umgebenden Bestand. Im Falle des Raumes HBF / Nordkopf könnte sich beispielsweise je nach Erkenntnis aus weiterführenden Konzepten die Geschossigkeit bzw. Dichte auch signifikant erhöhen. Grundsätzlich wird von einer Mischung aus Wohnen und Arbeiten ausgegangen, die sich in ihrem Verhältnis zueinander quartiersweise unterscheiden darf.

So könnten dem Nordkopf- und VW Campus-Quartier z.B. höhere gewerbliche Anteile zugeschrieben werden (Annahme: Wohnen 30% / Gewerbe 70%) als dem zum Wohnen geeigneten Mittellandpark-Quartier (Annahme: Wohnen 60% / Gewerbe 40%).

Zur Vervollständigung des sogenannten „VW Innovations-Campus“ im Westen wurde für die Annahme eine rein gewerbliche Bespielung zugeschrieben. Die Arrondierungsflächen der Wohnquartiere, zur Ausbildung einer südlichen Raumkante entlang der Nordhoffachse, werden mit etwa 80% Wohnanteil und 20% Gewerbe sowie einer etwas geringeren Bebauungsdichte und durchschnittlichen Geschossigkeit angenommen.

Besonders in Tuchfühlung zu den gewachsenen Wohnstrukturen sollten keine zu großen Brüche entstehen. Entlang der Heinrich-Nordhoff-Straße könnte damit eine kompakte vier- bis fünfgeschossige Bebauung entwickelt werden.



**Bilanz Variante 01**  
 Modell - NBauO  
 BGF Summe: ca. 602.000 - 712.000 qm  
 Stellplatz Summe: ca. 7.000 - 8.130 Stpl.

**Bilanz Variante 02**  
 Modell - Frankfurt am Main  
 BGF Summe: ca. 602.000 - 712.000 qm  
 Stellplatz Summe: ca. 3.200 - 3.750 Stpl.

## 9. Grundgerüst verkehrliche Erschließung

Der vorliegende Masterplan liefert nach umfassender Bearbeitungsphase nunmehr Bausätze und Werkzeuge für die Lösung der komplexen Aufgaben und insbesondere den Umgang mit Unvorhergesehenem. Die einzige, allgemein akzeptierte und abgestimmte verkehrliche Lösung gibt es bislang noch nicht. Hinzu kommen Unsicherheiten in Bezug auf das sich ändernde Mobilitätsverhalten.

Grundsätzlich ist die verkehrliche Erschließung der Nordhoffachse, insbesondere der Umgang mit dem ruhenden Verkehr, in Bezug auf die Verfügbarkeit und Dimensionierung der erforderlichen Flächen, machbar. Mittel bis langfristig wird eine sukzessive Verlagerung der Mitarbeiterparkplätze südlich des Kanals auf die nördliche Seite des Kanals notwendig werden.

Auf Dauer müssen auch Maßnahmen ergriffen werden, die zu einer allgemeinen Reduzierung der Stellplatznachfrage, nicht nur für die Mitarbeiter des VW Werks sondern auch für die neuen Nutzungen führen.

Die im weiteren aufgeführten Maßnahmen bilden die Grundvoraussetzung für eine bauliche Entwicklung der Nordhoffachse und sind nach derzeitiger Einschätzung auch realisierbar:

- Die Mitarbeiterstellplätze müssen auf der nördlichen Kanalseite ausgebaut werden.
- Eine Anbindung von Norden ist notwendig, welche die Verkehre von der Autobahn A39 respektive der B248/B188 zu den Parkplätzen auf der nördlichen Seite des Kanals adäquat führen kann.

- Die Werksparkplätze müssen mit einem Parkleitsystem und einem innovativen Parkraummanagement optimal bewirtschaftet werden.
- Änderungen im Modal Split durch Verbesserungen des Angebotes und der Infrastruktur für den ÖPNV, den Rad- und Fußverkehr, der Mikromobilität.

Hierzu gehören:

- Führung des Radverkehrs, der Mikromobilität und der öffentlichen Verkehre bis in die Nähe des Arbeitsplatzes.
- Neuer Regionalhalt Brücke Oststraße.
- Aufwertung und Erhöhung der ICE-Halte am Hauptbahnhof.
- Aufbau einer inneren Erschließung der Nordhoffachse als „Innovationsroute“ auch als Referenz- und Teststrecke.
- Aufbau einer Qualitätsbuslinie mit Anbindung von P+R-Anlagen und direkter Fahrt in die Nähe der Arbeitsplätze im VW-Werk.

- Einsatz und Erprobung neuer innovativer Verkehrsmittel z. B. autonomes Ride Sharing, Mikromobilität, Seilbahnen, Drohnen oder ähnliches.
- Alle Maßnahmen müssen auf ihre wirtschaftliche Nutzung innerhalb des Gesamtkonzeptes geprüft werden.

Einigkeit besteht darüber, dass die Entwicklung nicht schlagartig, sondern schrittweise und in enger Kooperation mit Volkswagen erfolgen muss. Der Masterplan liefert hierzu abgestimmte strategische Lösungsvorschläge. Einzelne Vorschläge müssten vor ihrem Einsatz in Bezug auf Akzeptanz, evtl. mittels Referenzstrecken, im Verhältnis 1:1 getestet werden.

Sowohl die äußere als auch die innere Erschließung des Volkswagenwerks sind in Bezug auf eine zeitlich und räumlich attraktive Erreichbarkeit optimierbar. Einige Lösungen existieren offensichtlich seit der Werksgründung und sind seitdem nicht fortgeschrieben worden. Beispiele hierfür sind der zurückhaltende Anschluss des Werks an den Hauptbahnhof aber auch die Aufrechterhaltung der raumgreifenden Großparkierungsanlage am Südufer.

Die Verbesserungsfähigkeit dieser Situation ist belegt. Eine Umsetzung erfordert die Bereitschaft des VW Konzerns. Großformatige Bündelungen führen unweigerlich zu verkehrlichen Herausforderungen, die gemeinsam zu prüfen und zu bewältigen sind.

Der Einsatz großformatiger mehrgeschossiger Parkierungsanlagen ist städtebaulich nur akzeptabel, wenn das Erscheinungsbild der realisierten Lösungen sichergestellt wird. Die Qualität der Grundstücke darf nicht durch Parkdeck Nachbarschaften beeinträchtigt werden.

Ebenso ist zu beachten, dass erdgeschossige Parkierung - gleichgültig ob offen oder innerhalb von baulichen Anlagen - keinen lebendigen Stadtraum erzeugen kann.

Zu den zentralen Aufgaben des Planwerks gehörte es, die Räume und die generellen Möglichkeiten für alle erdenklichen Lösungen zu erkunden und zu sichern. Dies betrifft u.a. eine mögliche Verlagerung des Busbahnhofs, eine mögliche Bahnhofserweiterung sowie die Realisierung der Innovationsroute. Sie müssen in den sich anschließenden Planungsschritten stets mitbetrachtet werden und erhalten bleiben.

Einige Fragen konnten im Rahmen der Bearbeitung auf Grund der Maßstabebenen und derzeit nicht verfügbarer Informationen nicht tiefer betrachtet werden. Der Masterplan benennt jedoch die betroffenen Gegenstände und schlägt weiterführende Studien vor.

Die Spielräume für die Gliederung der Achse in eine Folge von Quartieren sowie die möglichen baulichen Größenordnungen wurden auf unterschiedlichen Maßstabebenen ausführlich behandelt. Eine präzisere Festlegung als in der Grafik (S. 20/21) dargestellt, ist derzeit jedoch weder möglich noch sinnvoll.

In der Erkundungsphase wurde bereits eine erste grobe Schätzung des baulichen Volumens vorgenommen, die nun nach mehreren Entwurfsdurchgängen abgestimmt und präzisiert werden konnte.

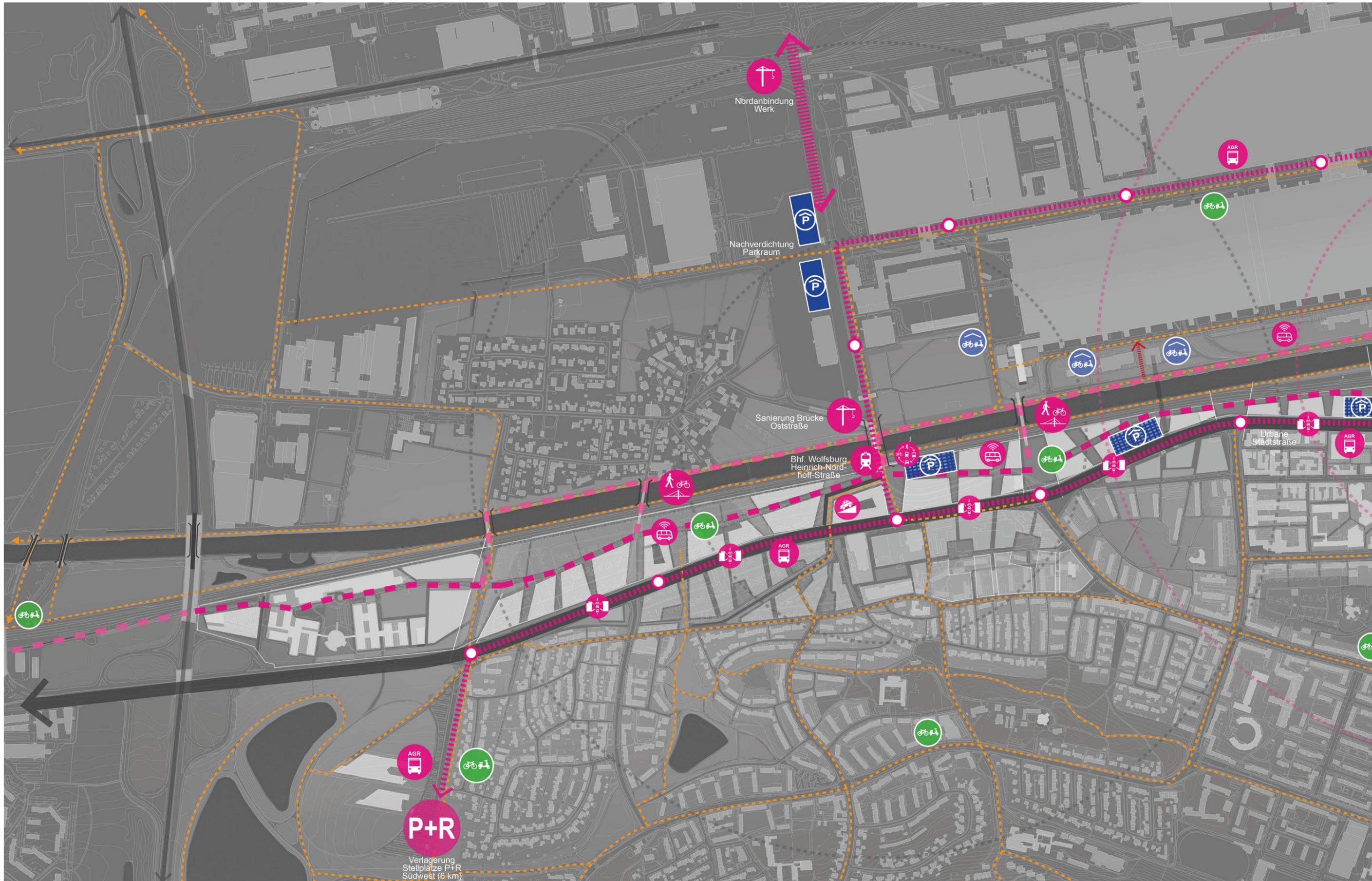
Die Übersicht (S. 20/21) bildet erste Anhaltspunkte und Empfehlungen ab, die sich aber im Zuge der Entwicklung immer wieder ändern können. Ratsam wäre es, die empfohlenen Dichten künftig nicht ohne Not zu unterschreiten.

Zum einen gilt es, wie bereits dargestellt, die Erschließungsgunst des HBF zu erweitern und bestmöglich auszunutzen. Zum anderen gilt auch weiterhin die Erkenntnis, dass die Stadt Wolfsburg über

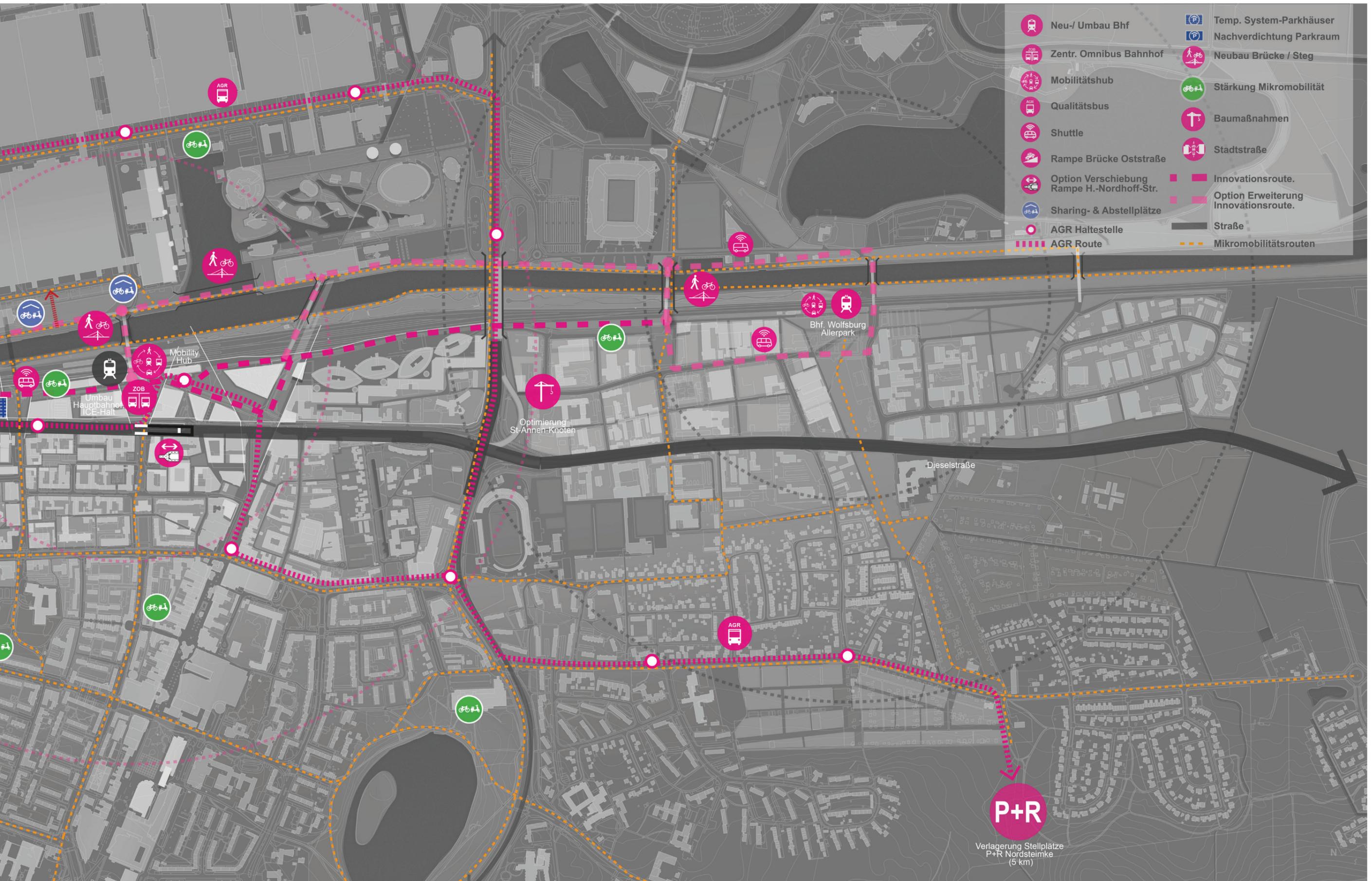
keinen vergleichbaren Ersatz an hocherschlossenen Flächen verfügt. Nicht zuletzt soll die schrittweise und qualitätvolle Realisierbarkeit der Innovationsroute - bis hin zum Innovationscampus - auf der Grundlage einer dichten urbanen Nutzung, d.h. unter sehr gut frequentiertem Betrieb, gesichert bleiben.

Hervorzuheben sei hier auch, dass die internationale Erfahrung zeigt, dass mehr Urbanität und Dichte - einer natürlichen Logik optimaler Raumnutzung folgend - einhergeht mit einer Stärkung der nicht motorisierten Verkehrsformen wie Radfahren und Zufußgehen.

Das Grundgerüst der verkehrlichen Erschließung, bestehend aus Mikromobilität, Qualitätsbus mit P+R, Nordanbindung sowie Hauptbahnhof und neuer Bahnhalte, bildet die Grundvoraussetzung für eine bauliche Entwicklung der Nordhoffachse.



Übersicht verkehrliches Grundgerüst



## 09.1 Entwicklungsspielräume des Hauptbahnhofs

Der ICE-Anschluss des Wolfsburger Hauptbahnhofs an die Hauptstrecke Hannover-Berlin und seine Bedeutung für die Region, die Gesamtstadt und insbesondere für die Entwicklung der Nordhoffachse, wurden bereits in der Erkundungsphase beschrieben. Diese besondere Gunst muss gesichert und angesichts steigender Reisendenzahlen gefördert und im Zuge der baulichen Verdichtung von Nordkopf und Nordhoffachse ausgebaut werden. Mittel- bis langfristig sollten damit nicht nur jeder zweite, sondern deutlich mehr ICE den Wolfsburger HBF bedienen.

Die Entwicklung der Nordhoffachse soll Spielräume für eine möglichst effiziente Ausnutzung dieser Erschließungsquelle- und ihrer Lagegunst, insbesondere durch die Innovationsroute und das Bahnhofsumfeld berücksichtigen. Hiervon werden letztendlich nicht nur Anlieger der Nordhoffachse, sondern auch das Volkswagenwerk selbst profitieren.

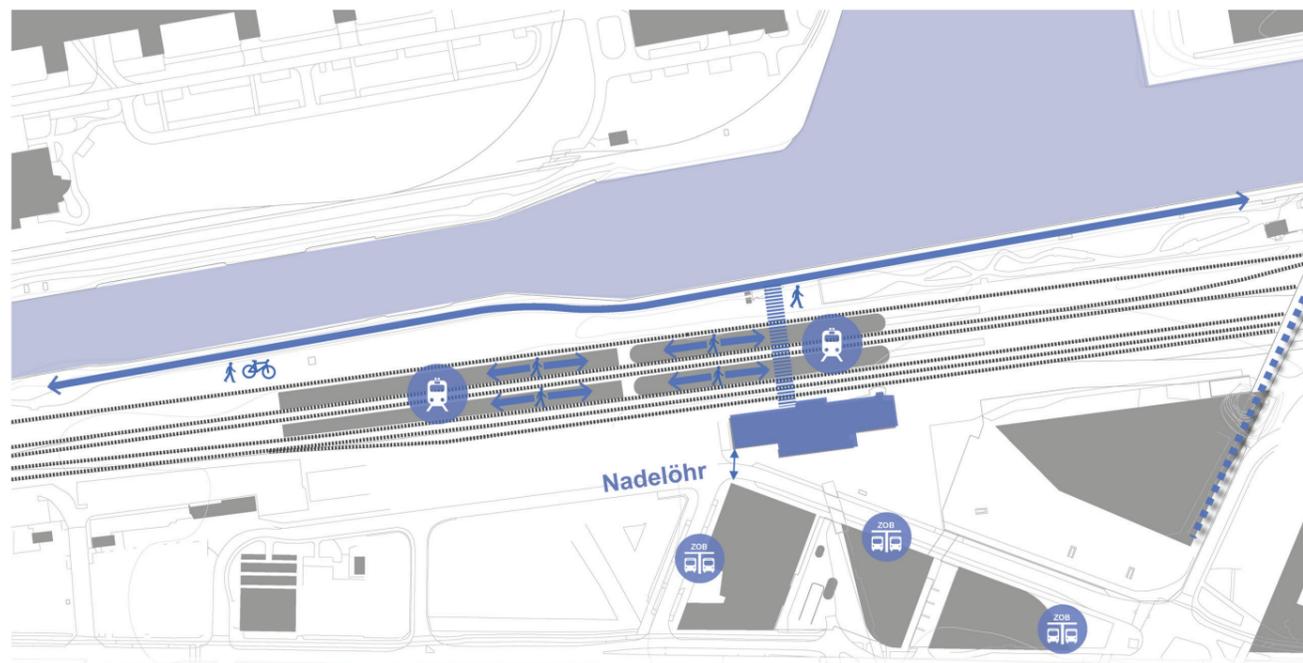
Eine simultan zur Masterplanung durchgeführte Testplanung zur Fragestellung des Bahnhofs und der Verknüpfung mit seinem Umfeld und dem Nahverkehr hat Erkenntnisse für die Entwicklung der Nordhoffachse geliefert, die an dieser Stelle des Ergebnisberichts festgehalten werden.

Die räumlichen Möglichkeiten des denkmalgeschützten Bahnhofsgebäudes sind heute in Bezug auf Angebote des reisebezogenen Einzelhandels und der Gastronomie sowie auf den Umgang mit möglichem Fahrgastrückstau in der Empfangshalle aus Verspätungen oder Ausfällen erkennbar unterdimensioniert. Sollte durch den allgemein erwarteten Wandel im Mobilitätsverhalten, weiterer Entwicklungen der Stadt Wolfsburg und nicht zuletzt der Nordhoffachse selbst das bestehende räumliche Angebot des Bahnhofs erschöpft werden, bieten sich bedeutsame Reserven bzw. Spielräume an.

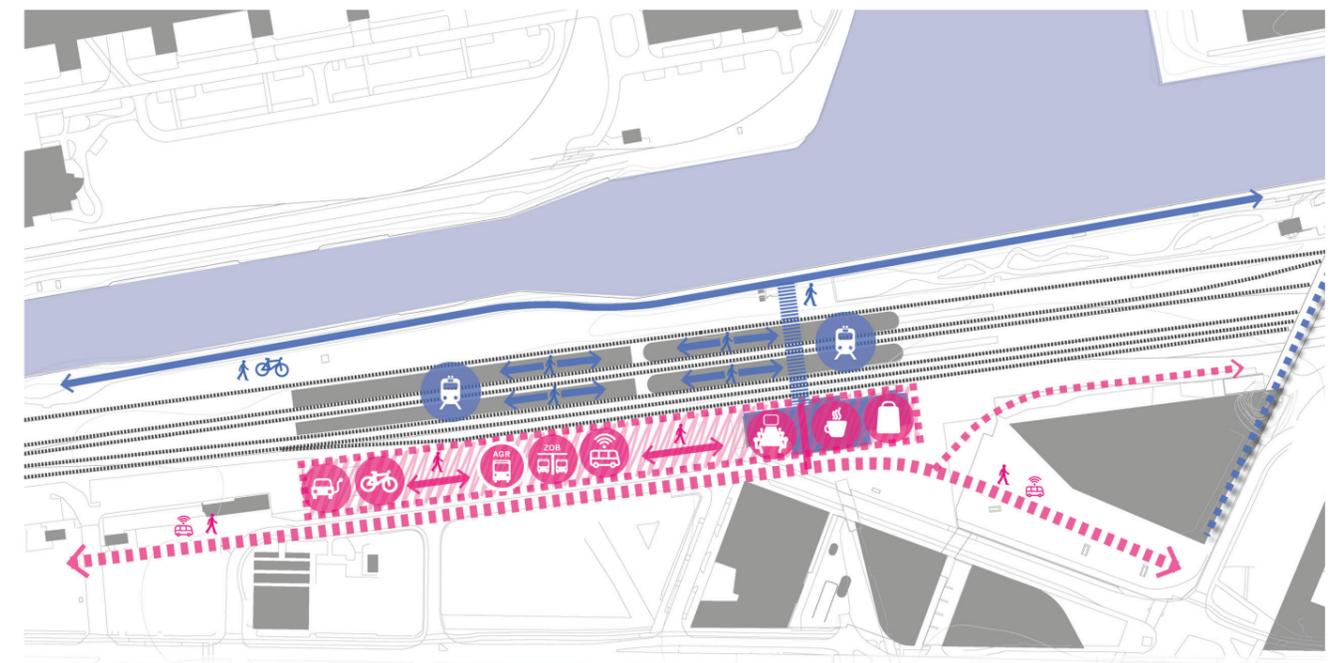
Künftige erweiterte Angebote im Hauptbahnhof sollten jedoch keine Konkurrenz zu bestehenden Einrichtungen um den Willy-Brandt-Platz und die nördliche Porschestraße bilden.

2011 wurde der bis dato stichartig ausgebildete Bahnhofstunnel bis zum Ufer des Mittellandkanals verlängert und somit eine direkte Verbindung von der Innenstadt zur neuen Uferpromenade geschaffen. Diese Verbindung wird mittlerweile nicht nur von Wolfsburger Bürgern für den Uferspaziergang genutzt. Pendelnde Volkswagenmitarbeiter nutzen inzwischen die kurze Verbindung von Bahnsteig zum Ufer, die jedoch weiter westlich mit der Unterquerung des Kanals - dem sogenannten Tor 17 - mehr oder weniger endet.

Unbestritten ist inzwischen die Bedeutung einer direkten Verbindung der Bahnsteige mit dem Nordufer. Solche „Querbahnsteige“ sind, in teilweise größerer



Bestand



AGR / Qualitätsbus und Innovationsroute

Dimension, in Hamburg und Basel SBB sowie auch in Darmstadt und Freiburg im Einsatz. Mit entsprechender Feinverteilung am nördlichen Kanalufer könnten nicht nur Mitarbeiter des Werks und Besucher von Werkstouren und Kongresseinrichtungen, sondern auch Fans des VfL Wolfsburg auf kurzen Wegen zum Ziel gelangen. Diese Lösung würde einen Quantensprung in der Naherreichbarkeit des Volkswagenwerks bedeuten. Eine solche Verbindung würde aber mit ihren Rolltreppen und Aufzügen die bestehende Bahnhofshalle räumlich überfordern.

Die Testentwürfe zeigen daher Möglichkeiten einer baulich-funktionalen Erweiterung des bestehenden Bahnhofsgebäudes nach Westen. Das bestehende Empfangsgebäude würde dabei in seiner heutigen Form unangetastet bleiben. An die westliche Stirnseite würde sich eine neue, evtl. einladende und transparente Empfangshalle legen, die neben weiteren

Zugangs- und Versorgungsfunktionen, insbesondere die Erschließung der Bahnsteigquerung übernehmen könnte. Dieses bauliche Element würde den Hauptbahnhof in die Achse der Siegfried-Ehlers-Straße rücken. Neben dem Willy-Brandt-Platz und der Nordhoffachse wäre der Hauptbahnhof deutlich besser im Gefüge der Stadt verankert.

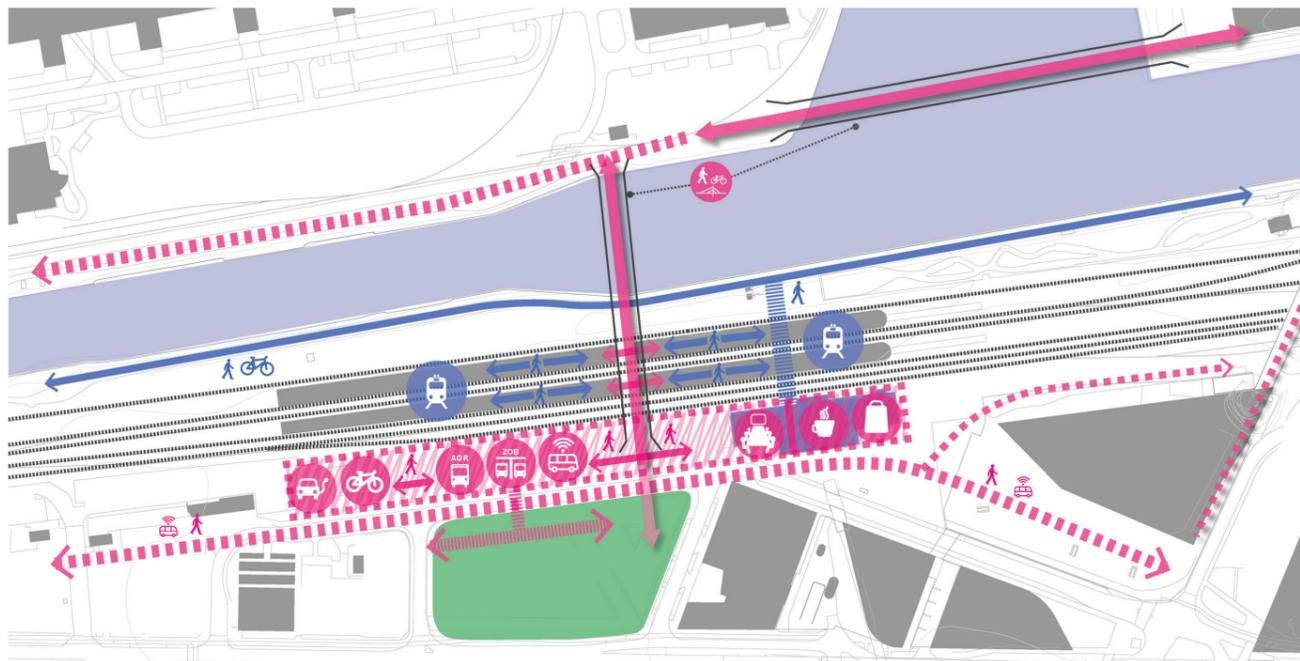
Im Sinne eines Ensembles, gebildet aus Alt und Neu bzw. Massivität und Transparenz, wäre dabei ein dritter Baustein denkbar, der eine symmetrische Gesamtform, gebildet aus steineren und gläsernen Bausteinen darstellen würde. Dieser dritte Baustein könnte, etwa im Sinne einer Mobilitätstation, Angebote zur Feinverteilung bereithalten. Je nach Programm wären in dieser Form aber auch andere Lösungen denkbar.

Der Umgang mit der bestehenden Stellplatzanlage

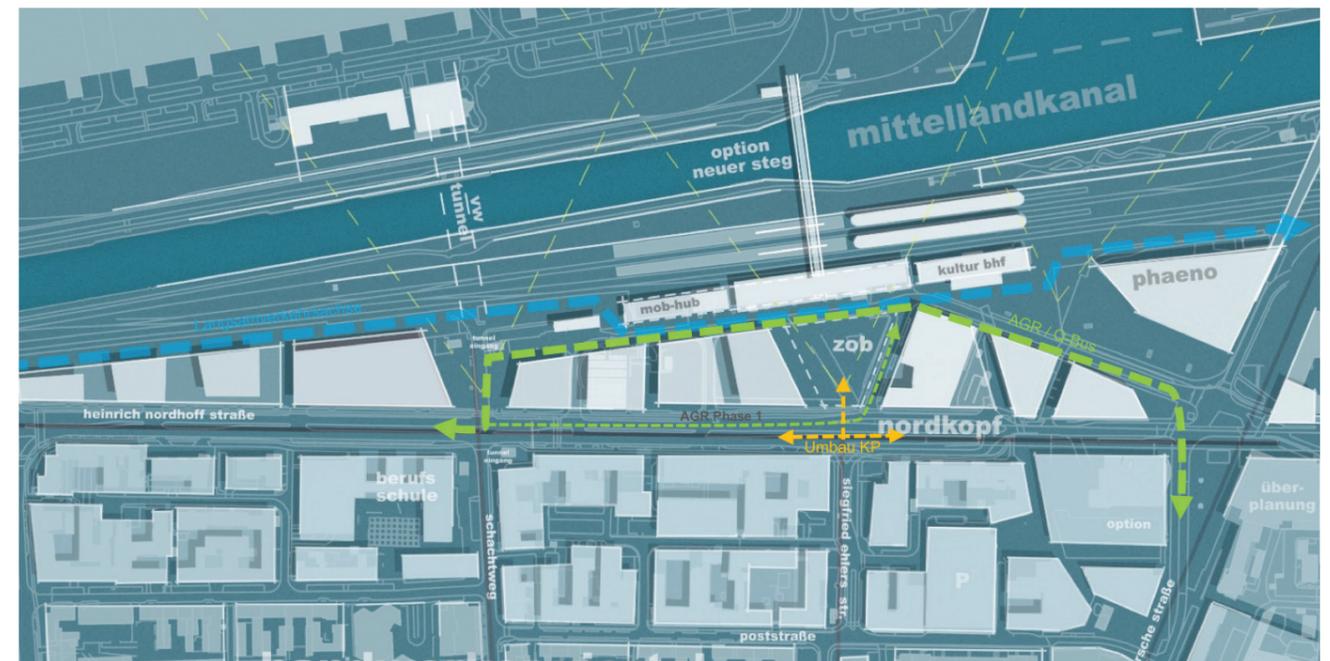
der DB AG westlich des Bahnhofsgebäudes sowie die Klärung der künftig erforderlichen Anzahl an Stellplätzen muss im Falle einer Erweiterung geklärt werden. Eine neue ggf. oberirdische Lösung wäre ein wenig einladendes Signal und baulicher Auftakt der Nordhoffachse.

Die zentrale Erkenntnis besteht darin, dass die räumlichen und funktionalen Möglichkeiten für eine Erweiterung des bestehenden Bahnhofs grundsätzlich gegeben sind und dass auch denkmalpflegerisch relevante Lösungen erkennbar sind. Im Bedarfsfalle sollte ein konkurrierendes Verfahren diese Spielräume vertiefter ausloten.

Als Entrée zur Stadt Wolfsburg und zur Nordhoffachse könnte dieser Ort im Umgang mit den Thema stadträumliche Orientierung, Mobilität und Erschließung ein Ausrufezeichen setzen.



Querbahnsteig über den Kanal und notwendige Funktionen



Testentwurf: Mögliches städtebauliches Szenario

## 09.2 Zentraler Omnibusbahnhof

Die Situation des Umstiegs von Bahn zu Bus ist am Hauptbahnhof derzeit nicht zufriedenstellend gelöst. Die Lage der Bussteige am Bahnhof und der bestehende, teilweise außer Sichtweite organisierte ZOB sind für Reisende nicht logisch orientier- und begreifbar. Im Zuge einer vertiefenden Untersuchung zum Bereich Bahnhof wurden deshalb auch Lösungen für einen neuen ZOB am Bahnhof selbst getestet und diskutiert. Folgende Erkenntnisse konnten aus diesem Exkurs für den Masterplan gewonnen werden:

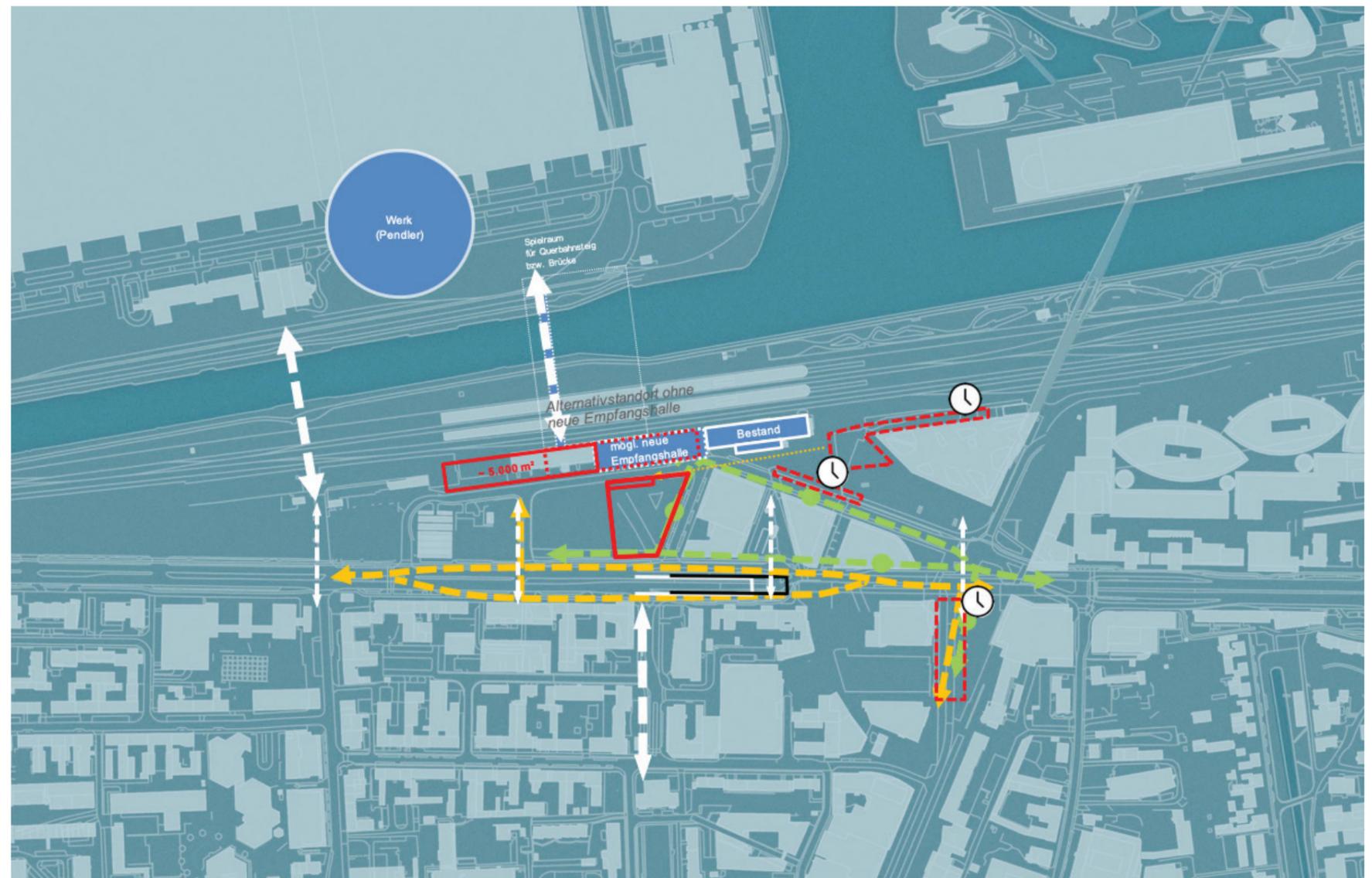
- Bei derzeitigem Liniennetz / Fahrplan werden 12 Bussteige für Gelenkbusse und zusätzliche Haltepunkte in beide Richtungen benötigt. An diesen Haltepunkten würden dann auch Warte- bzw. Ruhezeiten durchgeführt werden.
- Aus verkehrsplanerischer Sicht wäre der ideale Ort für einen ZOB der Bereich vor der angedachten Bahnhofserweiterung westlich des bestehenden Bahnhofsgebäudes oder seitlich am, im oder unter einer möglichen Bahnhofserweiterung.
- Vorstellbar wäre hierbei auch, die Warteplätze am derzeitigen Busbahnhof oder im Bereich des Phano zu verorten. Hierdurch könnte die Anzahl der Bussteige am oder unter dem neuen Bahnhofsgebäude minimiert werden.
- Die Flexibilität bezüglich der Zu- und Abfahrt der Busse zu diesem Standort sowie einer Fußwegführung in Richtung Siegfried-Ehlers-Straße wird durch die derzeitige Rampenlage des Tunnels der Heinrich-Nordhoff-Straße sehr eingeschränkt. Eine direkte Abfahrt in Richtung Osten bzw. die Querung der Fußgänger ist bei dieser Situation nicht möglich.

- Die derzeitige Rampenlage wurde hinsichtlich einer möglichen Verschiebung grob untersucht. Eine Verkürzung der Rampe ist nicht möglich.
- Eine Verschiebung der Rampe in Richtung Westen ist realisierbar aber sehr kostenintensiv.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass ohne Klärung mindestens einer der folgenden Variablen

- Erweiterung Bahnhofsgebäude,
- Brücke,
- Linienführung,
- und städtebauliche Ausgestaltung Nordkopf

keine belastbare Abwägung für eine optimale Lage des ZOB erfolgen kann.



Optionen für den Umgang mit dem Zentralen Omnibusbahnhof

## 09.3 Qualitätsbus und P+R-Angebote

In Zukunft wird der Qualitätsbus eine bedeutsame Rolle im Mobilitätsangebot der Stadt Wolfsburg und der Volkswagen AG übernehmen. Dieser soll sowohl P+R Anlagen, die Stadtteile, die Stadtmitte, Bahnhof und das VW Werk auf eigener Trasse schnell und komfortabel miteinander verbinden.

P+R Anlagen sind derzeit im Südwesten als auch im Südosten der Stadt geplant bzw. in der Diskussion und es wird angestrebt, dass auch Teile der Fahrten zukünftig direkt durch das VW Werk geführt werden.

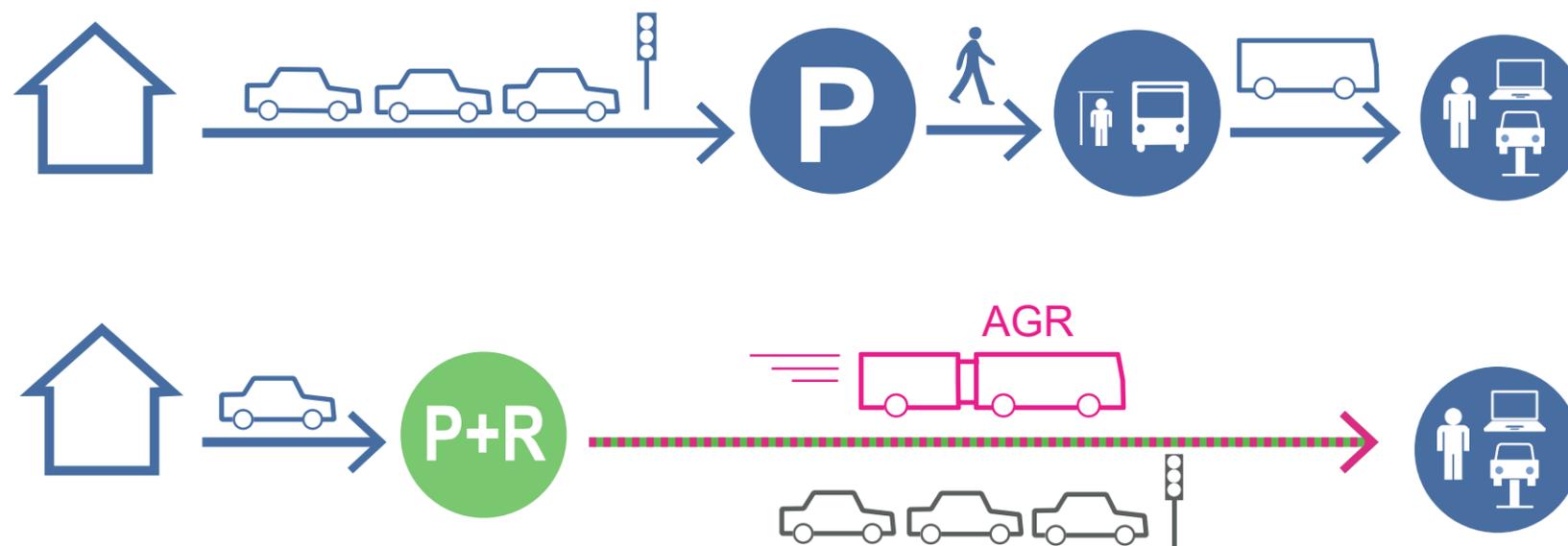
Die Situation stellt sich wie nachfolgend skizziert dar:

- Pendler fahren von ihren Wohnorten mit dem Pkw in Richtung VW-Werk.
- Mit zunehmender Nähe zum Werk steigt die Staugefahr. Spätestens am Autobahnanschluss Heinrich-Nordhoff-Straße macht sich dies vor allem zu Schichtwechselzeiten bemerkbar. Hier tauchen auch die ersten Lichtsignalanlagen auf, welche die Staugefahr erhöhen.
- Nach Erreichen der Parkieranlagen südlich des Werks beginnt die Suche nach freien Parkplätzen.
- Danach schließen sich in den meisten Fällen lange Fußwege unter dem Kanal zu den Betriebsbushaltestellen an. Von dort beginnt die Fahrt zu einer Haltestelle auf dem Betriebsgelände in der Nähe zum Arbeitsplatz.

Ein künftiges Szenario könnte wie folgt aussehen:

- Pendler fahren von ihren Wohnorten mit dem Pkw zu einer P+R Anlage, die noch vor den staugefährdeten Strecken liegt.
- Dort gelangen sie auf kurzem Weg vom Pkw zur Qualitätsbusstation. Sie finden vorgebuchte Plätze und können das WLAN des Busses in Anspruch nehmen oder anderen Beschäftigungen nachgehen.
- Der Qualitätsbus passiert auf seinem weiteren Weg vorwiegend auf eigener Trasse den Stau. Er überquert Kreuzungen fast immer ohne anzuhalten, da er sich an der Lichtsignalanlage anmeldet und sofort grün bekommt.
- Er passiert ohne Stop das Werkstor und wird direkt zu einer Haltestelle nahe dem Arbeitsplatz gefahren.

Das nebenstehende Bild erläutert die wesentlichen Vorteile des Qualitätsbusses für Pendler in das VW Werk.



Prinzipische Skizze Intermodaler Arbeitsweg: Ist / Zukunft

## 09.4 Querschnitte Heinrich-Nordhoff-Straße

Die Heinrich-Nordhoff-Straße stellt derzeit die zentrale Zubringerstraße zu den Mitarbeiterstellplätzen entlang der Heinrich-Nordhoff-Straße sowie zum Tor Sandkamp und den dort vorhandenen Parkplätzen. Zudem ist sie aktuell und auch in Zukunft von großer Bedeutung für die Erreichbarkeit des Nordkopfs und der Innenstadt als West-Ost-Verbindung. Sie ist bis zum Hauptbahnhof auf der nördlichen und südlichen Seite ab der Lessingstraße anbaufrei. Zukünftig wird sie ab der Brücke Oststraße in Richtung Osten weitestgehend vom Werksverkehr entlastet sein, jedoch den Verkehr der neuen Nutzungen aufnehmen. Dieser wird aber in den Spitzenzeiten wesentlich geringer sein. Dies resultiert aus der Tatsache, dass der Verkehr der zukünftigen Nutzungen vom Schichtwechsel unabhängig sein wird und sich in den Spitzenzeiten über eine längere Zeitspanne verteilen wird. Ein wesentlicher Bestandteil der Straße wird der auf eigener Spur geführte Qualitätsbus sein.

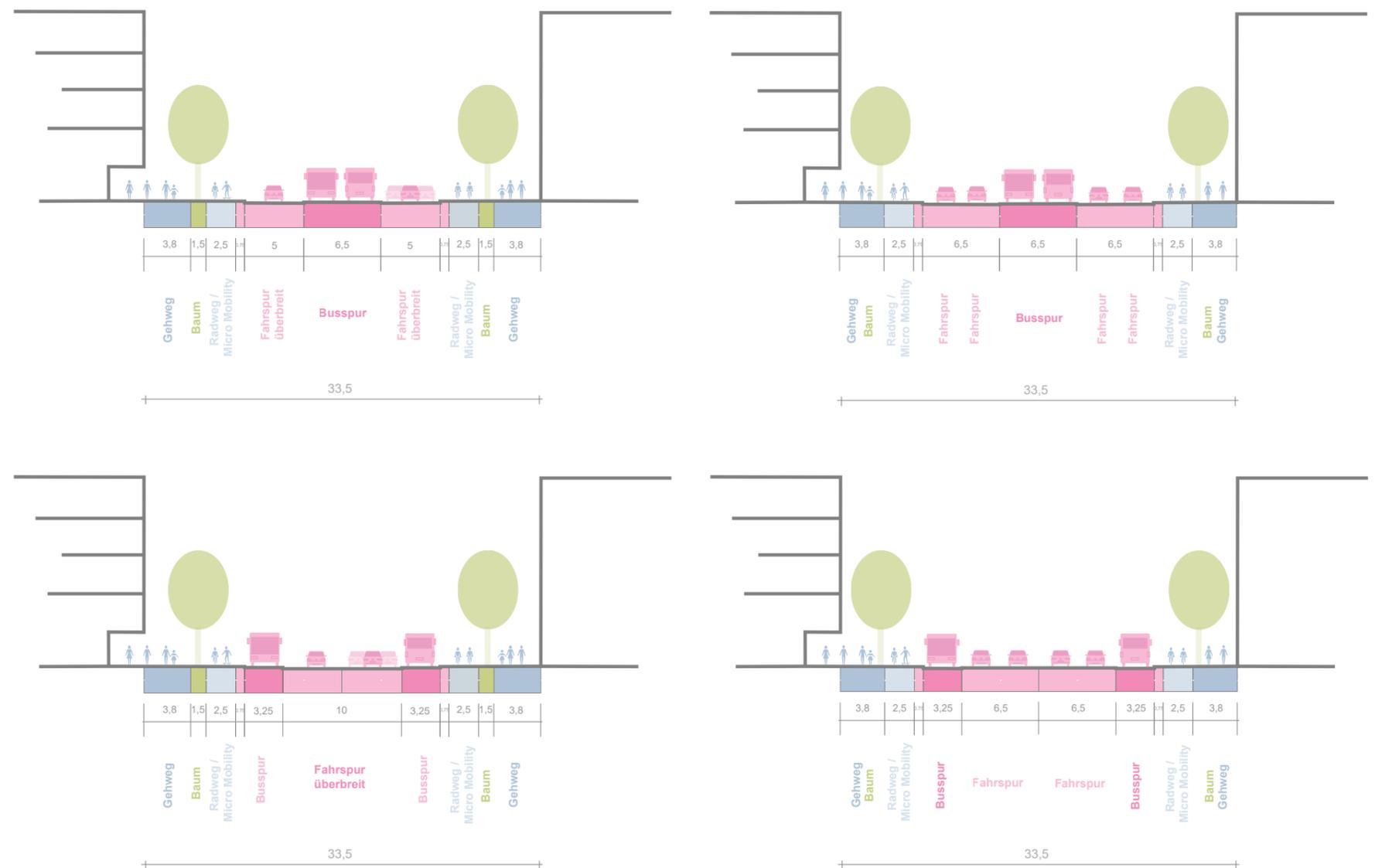
Im Masterplan wird die Heinrich-Nordhoff-Straße zukünftig beidseitig bebaut sein und zu einer urbanen Stadtstraße werden. Die Erschließung der neuen Gebäude erfolgt hierbei in Form von Zufahrten von der Straße auf die Grundstücke.

Der Qualitätsbus kann sowohl in Mittel- als auch in Seitenlage geführt werden. Eine mittige Trassenführung hat den Vorteil, dass kreuzende und abbiegende Verkehrsarten einfacher abgewickelt werden können. Bei Streckenabschnitten entlang derzeitiger Bestandsbebauung mit straßenbegleitenden Stellplätzen könnten diese erhalten werden. Die Mittellage hat den Vorteil, dass im Bereich der Haltestellen, diese platzsparend in den Seitenraum integriert werden können und ein Teil der Fahrgäste keine Straße überqueren muss.

Es ist zu erwarten, dass die Intensität der Bebauung und die Art der Nutzung von Westen in Richtung Osten zunehmend städtischen Charakter entwickelt. Deshalb kann eine stufenweise Reduktion der Fahrstreifen hinter der Rampe zur Brücke Oststraße sowie der Einmündung der Saarstraße in Richtung Osten in Betracht gezogen werden. Die dargestellten Straßenquerschnitte zeigen wie dieser Entwicklung gefolgt werden könnte. Im Bereich der Haltestellen müssen

wegen dem zusätzlichen Raumbedarf entweder die Fuß- und Radwegbreite reduziert, der Straßenraum ausgeweitet oder mit Arkaden bzw. mit zurückgesetzten Erdgeschossen gearbeitet werden.

Eine genaue Ausformulierung der Querschnitte muss im Weiteren im Zusammenhang mit den zukünftig geplanten Nutzungen und Gebäuden entlang der Heinrich-Nordhoff-Straße erfolgen.



Mögliche Ausführungsvarianten

## 09.5 Innovationsroute und Rundwege

Die neue „Innovationsroute“ stellt einen wichtigen Bestandteil der zukünftigen Erschließung entlang der neuen Nutzungen nördlich der Heinrich-Nordhoff-Straße dar. Aufgrund des bandartigen schmalen Zuschnitts der Nordhoffachse soll diese einen eigenen Binnenkorridor bilden, der als Adressen-, Bewegungs- und Aufenthaltszone für Fußgänger, Radfahrer und Mikromobilität dient.

Digitale Technik, beispielsweise in Form programmierbarer elektronischer Info-Stelen, als Orientierungssystem für Besucher, könnte ein Bestandteil der neuen Route werden. Die Route sollte deshalb attraktiv als Mischverkehrsfläche ohne MIV gestaltet, d.h. möbliert, beleuchtet und ggf. auch begrünt werden.

Nicht zuletzt kann sie als Teststrecke und „Laufsteg“ für neue, zukunftsfähige Formen der Mobilität herangezogen werden. Besonders wirkungsvoll wäre dies, wenn diese neuen Angebote bereits im Umfeld des Hauptbahnhofs erkenn- und benutzbar werden. Diese Option darf nicht bereits in der ersten Phase der Entwicklung aufgegeben werden.

Im Zuge ihrer prozesshaften Entwicklung kann sie beispielsweise als Korridor für einen möglichen Shuttlebetrieb, als Vorlaufbetrieb von den Parkhäusern zu den Tunnelportalen, eingesetzt werden. Des Weiteren bildet sie das Rückgrat der vorgeschlagenen Rund- und nördlichen Parallelwege entlang des Kanals.

Hier ist die Stadtbevölkerung eingeladen, den Rundgang entlang der Wasserstraße und der Werkssilhouette - nicht nur tagsüber - zu erleben. Gegliedert durch eine Kette kleinerer Freiräume sowie die neuen „Fenster zum Werk“, stellt sie ein deutlich attraktiveres Angebot für das Erleben der Werkssilhouette dar, als dies bisher der Transitkorridor der bestehenden Heinrich-Nordhoff-Straße anzubieten vermochte.

Das mittel- bis langfristige Ziel einer attraktiven Anbindung der westlichen Forschungs- und Bildungseinrichtungen sowie weiterer Arbeitsplätze in deren Umfeld über die neue Route, sollte in allen künftigen Entwicklungsschritten nicht aus dem Auge verloren werden.



Lageplan Innovationsroute und Rundwege

## 09.6 Brücke Oststraße und neuer Regionalbahnhof

Sollte die Brücke Oststraße in absehbarer Zeit saniert werden müssen, so könnten mit einer solchen Maßnahme bedeutsame Synergieeffekte für die Entwicklung der Achse einhergehen.

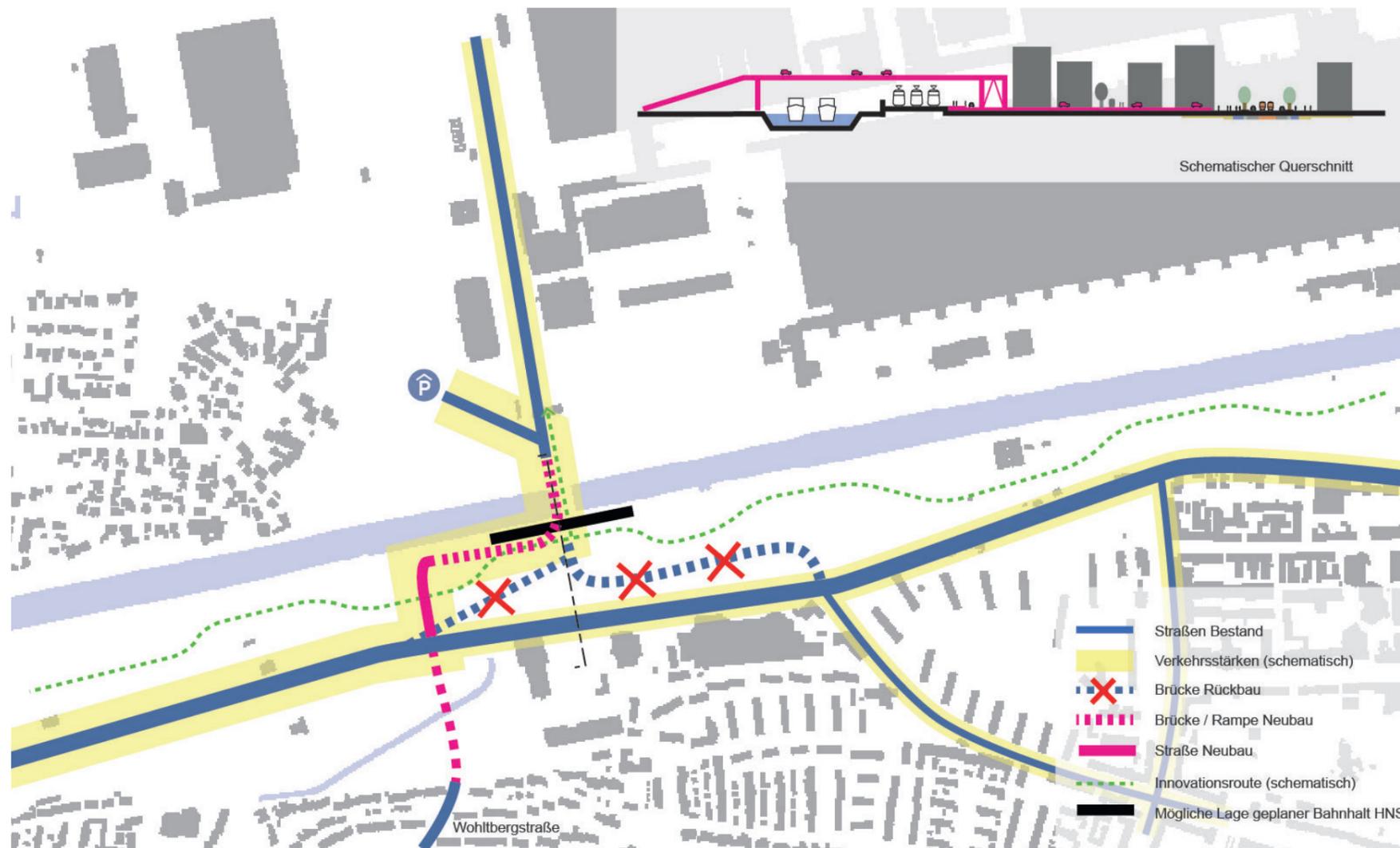
Auch im Zusammenhang mit dem geplanten neuen Regionalhalt und den in Zukunft zu erwartenden neuen Nutzungen südlich des Kanals wurde im Rahmen des Masterplans ein Vorschlag zum Umgang mit der Brücke und der zukünftigen Lage der Zufahrtsrampe erarbeitet.

Brücke und Rampe sollten von Ihrem Querschnitt auf vier Fahrspuren, sowie ausreichend breite Fuß- und Radfahrwege ausgerichtet sein. Sowohl auf der Rampe als auch auf der Brücke ist auch in Zukunft weiterhin mit starken Verkehren zu Schichtwechselzeiten zu rechnen. Für die Rampe wird eine zukünftige Zufahrt von der Westseite der Nordhoffachse vorgeschlagen. Somit könnte der von der Autobahn kommende Verkehr frühzeitig die Heinrich-Nordhoff-Straße in Richtung VW Werk verlassen, womit der Kreuzungspunkt Saarstraße entlastet würde. Städtebaulich ermöglicht

diese Führung eine adäquate Gestaltung direkt gegenüber dem Bereich Tor Sandkamp und VW Hochhaus.

Nicht zuletzt könnte die Anzahl und Lage der Restflächen gegenüber der heutigen Situation - Böschungen entlang der Heinrich-Nordhoff-Straße - verbessert werden. Die Planung der Rampe sollte die neue Bahnstation und ihre Anbindung an die Innovationsroute möglichst integriert mitbetrachten, um eine schlüssige städtebaulich-verkehrliche Gesamtlösung erlangen zu können. Hierbei ist auch der Neubau eines Dükers zu beachten

Dieser Abschnitt der Nordhoffachse ist bedeutsam, da die Gefahr einer Bruchstelle und Grauzone durch ein schlichtes Ingenieurbauwerk nicht auszuschließen ist. Ratsam ist eine architektonische Begleitung der Brückenplanung. Auch wenn das Umfeld heute noch wenig Qualitäten aufweist und auf eine attraktive Gestaltung wartet, besteht kein Anlass für eine Standardlösung. Die Adressengunst der neuen Heinrich-Nordhoff-Straße und ihrer Innovationsroute darf an dieser Stelle nicht beeinträchtigt werden.



Skizze - mögliche Reorganisation des Brückenkopfs der Brücke Oststraße

## 9.7 Stellplätze für künftige Nutzungen

Anhand des städtebaulichen Entwurfes und erster Annahmen zu Nutzungen wurde eine Abschätzung zu den benötigten Stellplätzen durchgeführt (vgl. hierzu-Grafik S. 20 / 21). Hierbei wurden folgende Flächenwerte überschlägig ermittelt:

BGF gesamt:	602.000 qm - 712.000 qm
BGF Wohnen	283.600 qm - 346.100 qm
BGF Arbeiten:	318.400 qm - 363.400 qm

Da Wolfsburg derzeit keine Stellplatzsatzung hat, wurde die Berechnung zum einen überschlägig anhand der Richtzahlen zur Niedersächsischen Bauordnung (NBauO) und zum anderen nach dem sehr innovativen neuen „Leitfaden Stellplatzsatzung“ (Stand 01/2017) der Stadt Frankfurt am Main“ durchgeführt.

Die NBauO fordert für Büro- und Verwaltungsgebäude 1,0 Stellplätze je 30 - 40 qm NF. Unter der Annahme, dass 154qm BGF einer Größenordnung von 100 qm NF entspricht und ein Stellplatz pro 40qm angesetzt wird, ergeben sich gerundet für

den Bereich Arbeiten: 5.200 - 5.900 Stpl.

Für Mehrfamilienhäuser werden 0,5 - 2,0 Stellplätze pro Wohnung gefordert. Unter der Annahme, dass 155 qm BGF einer Größenordnung von 100 qm WF entsprechen, eine Wohnung 100 qm hat und 1,0 Stellplätze pro Wohnung benötigt werden, ergeben sich gerundet für

den Bereich Wohnen: 1.800 - 2.200 Stpl.

Insgesamt wären somit überschlägig nach den Richtzahlen NBauO 7.000 - 8.100 Stellplätze notwendig.

Bei Vorliegen eines qualifizierten Mobilitätskonzepts besteht nach der aktuellen NBauO die Möglichkeit, die Stellplatzzahl zu reduzieren.

Die Stellplatzsatzung der Stadt Frankfurt am Main hingegen unterscheidet Gebiete, je nach Erschließungsgrad durch den ÖPNV und verwendet die nachfolgend aufgeführten Werte für Wohnnutzung in Mehrfamilienhäusern und Büro- und Verwaltungsnutzung:

<b>Erschließungsqualität</b>	<b>Mehrfamilienhäuser</b>
ohne Schienen ÖV	1,1 je 100 qm BGF
einfacher ÖV	1,0 je 100 qm BGF
guter ÖV	0,8 je 100 qm BGF
sehr guter ÖV	kein Bedarf

<b>Erschließungsqualität</b>	<b>Büro, Verwaltung</b>
ohne Schienen ÖV	1 je 50 qm BGF
einfacher ÖV	Beschränkung auf 70%
guter ÖV	Beschränkung auf 50%
sehr guter ÖV	Beschränkung auf 15%

Für das auf den Seiten 24 / 25 dargestellte Grundgerüst der verkehrlichen Erschließung kann man davon ausgehen, dass die Situation in Wolfsburg, ungefähr dem Mittelwert zwischen „guter Erschließung“ und „sehr guter Erschließung“ im Beispiel der Stellplatzsatzung der Stadt Frankfurt entspricht.

Bei „sehr guter Erschließung“ wird in der Regel davon ausgegangen, dass die flächendeckende Erschließung durch Schienen gebundene Verkehrsmittel auf eigenem Gleiskörper in dichter Taktfolge und mit mehreren Linien erfolgt sowie weitere Angebote im Regional- und Fernverkehr vorhanden sind.

Die Situation in Wolfsburg wird in Zukunft entlang der Heinrich-Nordhoff-Achse durch einen Qualitätsbus mit eigener Fahrspur, zwei Regionalbahnhöfe und dem Fernbahnhof geprägt sein.

Des Weiteren werden auch normale Stadtbusse in Abschnitten die Heinrich-Nordhoff-Achse auf der eigenen Spur befahren.

Dementsprechend wäre die zukünftige Situation zwischen „guter“ und „sehr guter ÖV“ einzuschätzen und es ergeben sich gerundet für

den Bereich Arbeiten:	2.100 - 2.350 Stpl.
den Bereich Wohnen:	1.100 - 1.350 Stpl.

Insgesamt wären somit überschlägig 3.200 - 3.700 Stellplätze notwendig.

Zusammenfassung:

- Nach NBauO und den getroffenen Annahmen wären gemittelt ca. 7.600 Stellplätze für künftige Nutzungen notwendig.
- Bei einem Vergleich der zukünftigen Qualität der ÖV-Erschließung der Heinrich-Nordhoff-Achse mit der Stellplatzsatzung der Stadt Frankfurt a.M. und den getroffenen Annahmen wären gemittelt ca. 3.500 Stellplätze nötig.
- Derzeit befinden sich auf der Fläche ca. 5.000 Stellplätze für Werkangehörige des VW Werkes.

## 10. Möglichkeiten der räumlichen Etappierung



Unabhängig mitlaufende „Transformation Südrand“



Mögliche erste Etappe „Nordkopf“



Mögliche zweite Etappe „VW Campus“

Während die Entwicklung bzw. Transformation des Südrands der Heinrich-Nordhoff-Achse als unabhängige Planung einhergehen könnte, wird sich die eigentliche Achse, wie bereits mehrfach beschrieben, in mindestens drei, vermutlich aber mehreren Schritten entwickeln. Diese Schritte sind bereits überschlägig quantifiziert (S. 22 und 23) und auf diesen Seiten als Zwischenzustände abgebildet.

Die dargestellte Reihenfolge ist wahrscheinlich. Sie könnte und darf sich ggf. aber auch in anderer Form vollziehen. Entscheidend wäre die Aufrechterhaltung einer schrittweisen Realisierbarkeit der Innovationsroute. Sollte sich eine Entwicklung mit größeren Lücken ankündigen, so wäre mindestens der Korridor der Route für eine spätere Inbetriebnahme sicherzustellen und ggf. auch im Vorfeld zu bauen.

Mit der Realisierung der Nordkopfbebauung würde zunächst ein für Wolfsburger Verhältnisse großes Volumen an urbaner Mischnutzung an den Start gebracht werden. Da sich die neuen Quartiere mit unkonventioneller Wohnnutzung, Forschung und Dienstleistung in ihren Nutzungsmischungen von der Nordkopfentwicklung unterscheiden, wäre - je nach Einschätzung der Nachfrage - auch eine simultane Entwicklung der Quartiere denkbar.

Zu beachten wäre hierbei, dass die Adressengunst der Gesamtachse durch das Erscheinungsbild von unwirtschaftlichen Zwischenzuständen nicht geschmälert wird. Das betreffe unter Umständen auch das Thema der temporären Parkieranlagen. Hier sollte Sorge dafür getragen werden, dass sich insbesondere in den Erdgeschossbereichen anstelle von „Grauzonen“ einladender Stadtraum bilden kann.

Auch die Entwicklung des östlichen Flügels der Achse, zwischen dem DOW und dem östlichen Ende des Gewerbegebiets Ost, wird sich ggf. eigenständig und entkoppelt von den Bausteinen des westlichen Flügels vollziehen.

Die Möglichkeiten einer Weiterführung der Innovationsroute in diesem Raum - beispielsweise zur Verbindung der Volkswagen Arena mit dem Hauptbahnhof - könnten hierbei zunächst erkundet werden. Ein weiterer Brückenschlag in Richtung Sport- und Allerpark könnte sich in dieser Thematik als zweckmäßig erweisen. Hiervon würde auch wiederum der südliche Stadtraum profitieren.

Die Entwicklung der östlichen Flanke der Achse würde durch eine kompaktere und kleinteiligere Parzellierung durchlässiger für Verbindungen aus dem Südraum werden.

Zwei große Nord/Süd-Fugen - im Westen vom alten Stadion und im Osten von den Hellwinkelterrassen ausgehend - könnten die grobe Körnigkeit der Nordhoffachse, beginnend am DOW aufnehmen und zum östlichen Rand fortführen. Bestehende und mögliche neue Brückenschläge könnten den Nordostraum für die übrigen südlichen Wohngebiete erschließen.

Insgesamt geht die Stadt Wolfsburg über den gesamten Körper der Nordhoffachse in Tuchfühlung mit dem Kanalraum. Die Innovationsroute übernimmt die Aufgabe der inneren Erschließung und Querverteilung der Achse. Die künftige geistige Landkarte oder das Leitbild dieser Konzeption könnte damit durch eine T-Form gekennzeichnet werden.



Mögliche dritte Etappe „Mittellandpark“



Unabhängig mitlaufende Transformation des Gewerbegebiets Ost

# 11. Umgang mit den Mitarbeiterstellplätzen

Die Entwicklung der Nordhoffachse wird sich voraussichtlich über viele Jahre und in mehreren Entwicklungsphasen vollziehen. In Bezug auf das allgemeine Mobilitätsangebot und Mobilitätsverhalten sind während dieses Zeitraums erhebliche innovative Entwicklungen und Veränderungen zu erwarten.

Der dem Masterplan zugrunde liegende Gedanke des Umgangs mit dem Unvorhersehbaren - prozesshaftes Denken und schrittweises Handeln - gilt insbesondere für den Umgang mit den bestehenden ca. 5.050 ebenerdigen VW Mitarbeiterparkplätzen entlang der Heinrich-Nordhoff-Straße.

Schlagartig wirkende, zeitgemäße Lösungen sind in Bezug auf den Umgang mit der raumgreifenden Stellplatzthematik nicht zu erwarten. Raum- und zeitökonomische Konzepte - wie Qualitätsbus und Shuttlesysteme - sollten daher zunächst evtl. in kleinerem Perimeter als Pilotprojekte getestet werden,



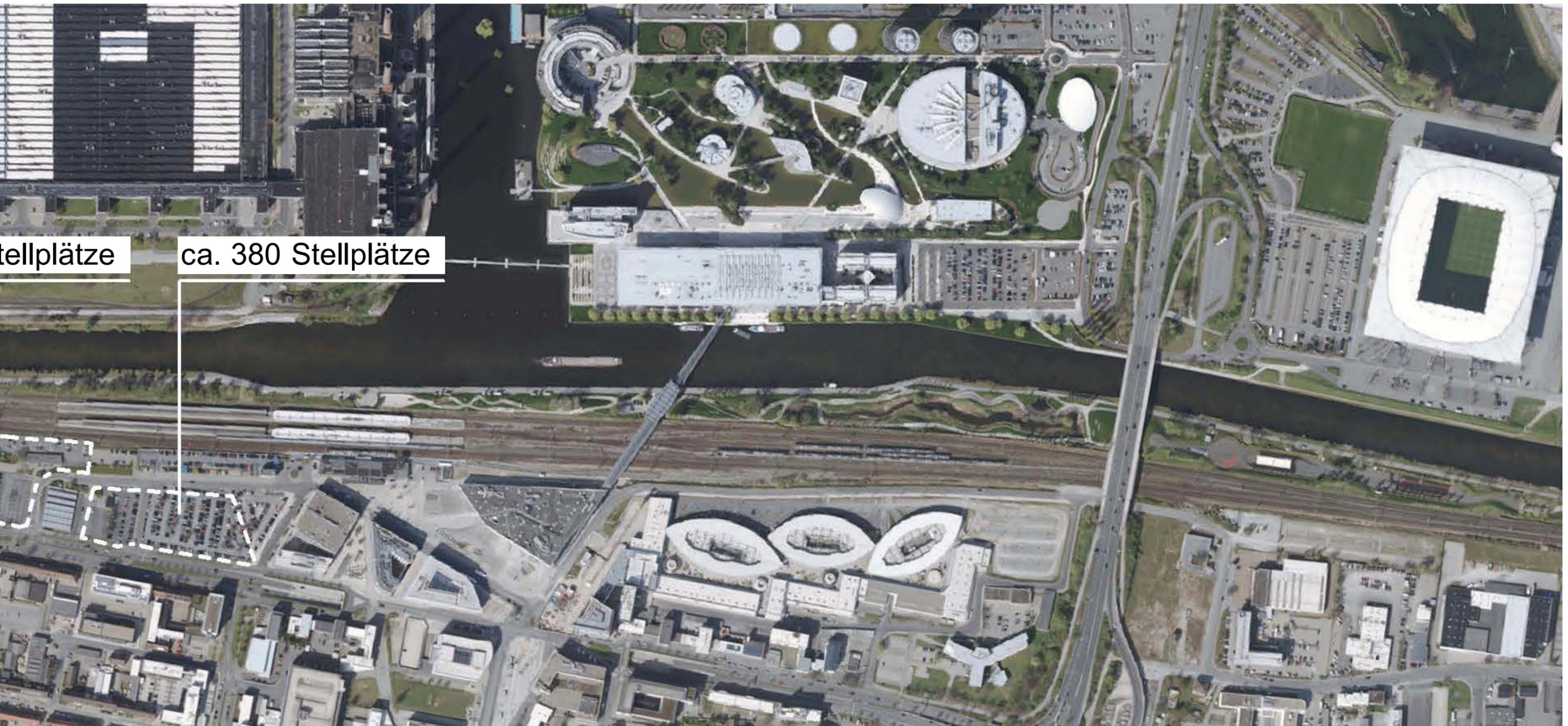
Die Mitarbeiterparkplätze

um diese im Erfolgsfall gesichert und schrittweise implementieren zu können. Hierbei soll vor allem die beschriebene Innovationsroute als „Schaufenster“ neuartiger Projekte und unkonventioneller Lösungsmöglichkeiten genutzt werden. Auch das Konzept der Innovationsroute wird in noch zu klärenden Etappen

umgesetzt werden. Dieses Vorgehen beruht auf dem Ansatz, dass die Mitarbeiterparkplätze in denjenigen Bereichen, in denen erste Baumaßnahmen stattfinden sollen, schrittweise in temporäre Systemparkhäuser verlegt werden. Im Falle eines in Zukunft zu erwartenden Rückgangs der Nachfrage könnten die-

se, im Gegensatz zu möglichen Mssivbauten, kostengünstig wieder rückgebaut oder an anderer Stelle wieder eingesetzt werden.

Nachfolgend wird eine solche Vorgehensweise modellhaft skizziert.



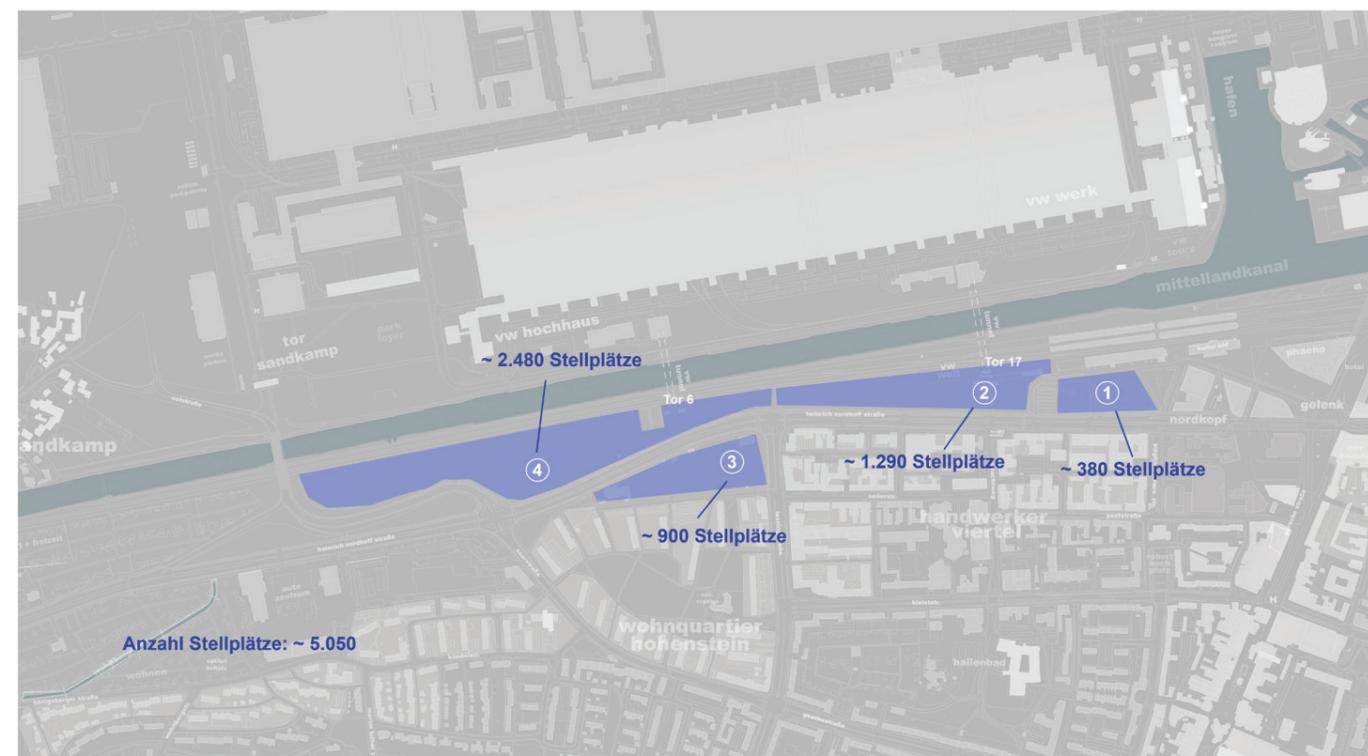
stellplätze

ca. 380 Stellplätze

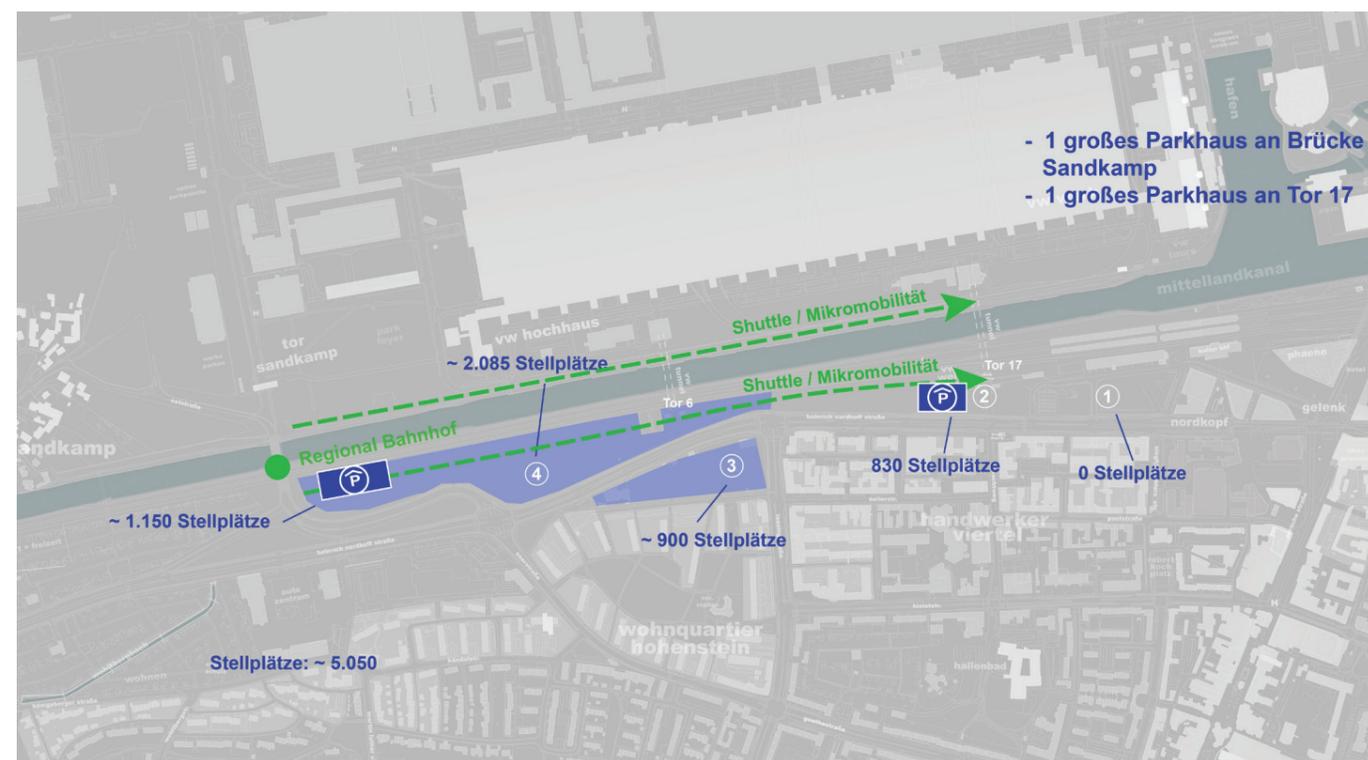
Derzeit kann davon ausgegangen werden, dass sich erste bauliche Entwicklungen in den Stellplatzbereichen 1 und 2 ergeben werden. In diesem Bereich vom Hauptbahnhof bis zur Lessingstraße befinden sich aktuell etwa 1.670 Stellplätze für Volkswagen Mitarbeiter. Sollten die wegfallenden Stellplätze an Ort und Stelle wieder in konzentrierter Form abgebildet werden, so wären 2 Parkhäuser mit jeweils ca. 835 Stellplätzen notwendig. Sollten die entfallenden Stellplätze jedoch in den Bereichen 3 oder 4 errichtet werden, so wären 2 Parkhäuser mit jeweils ca. 1.230 Stellplätzen zu errichten (s. Abbildung „Mögliche Strategie 1“). Diese Anzahl ergibt sich aus den zu ersetzenden zuzüglich der durch den Fußabdruck sowie Ein- und Ausfahrt entfallenden Parkplätzen.

Zwischen einem Parkhaus in Bereich 1 und 2 sowie 3 und 4 sind beliebige Kombinationen vorstellbar (s. „Mögliche Strategie 2“). Die Parkhäuser sollten in der Nähe zu den Tunneleingängen bzw. an der Brücke Sandkamp liegen. Erste Vorschläge zu geeigneten Standorten der Parkhäuser sind im Übersichtsplan „Verkehrliches Grundgerüst“ dargestellt. Für eine überschlägige Abschätzung der Größe dieser Parkhäuser wurde als Referenz das bestehende Parkhaus auf dem Parkplatz Sandkamp gewählt. Dieses Parkhaus verfügt über ca. 1.120 Stellplätze und ist 110m lang, 50m breit und hat 5 Geschosse a 2,75m.

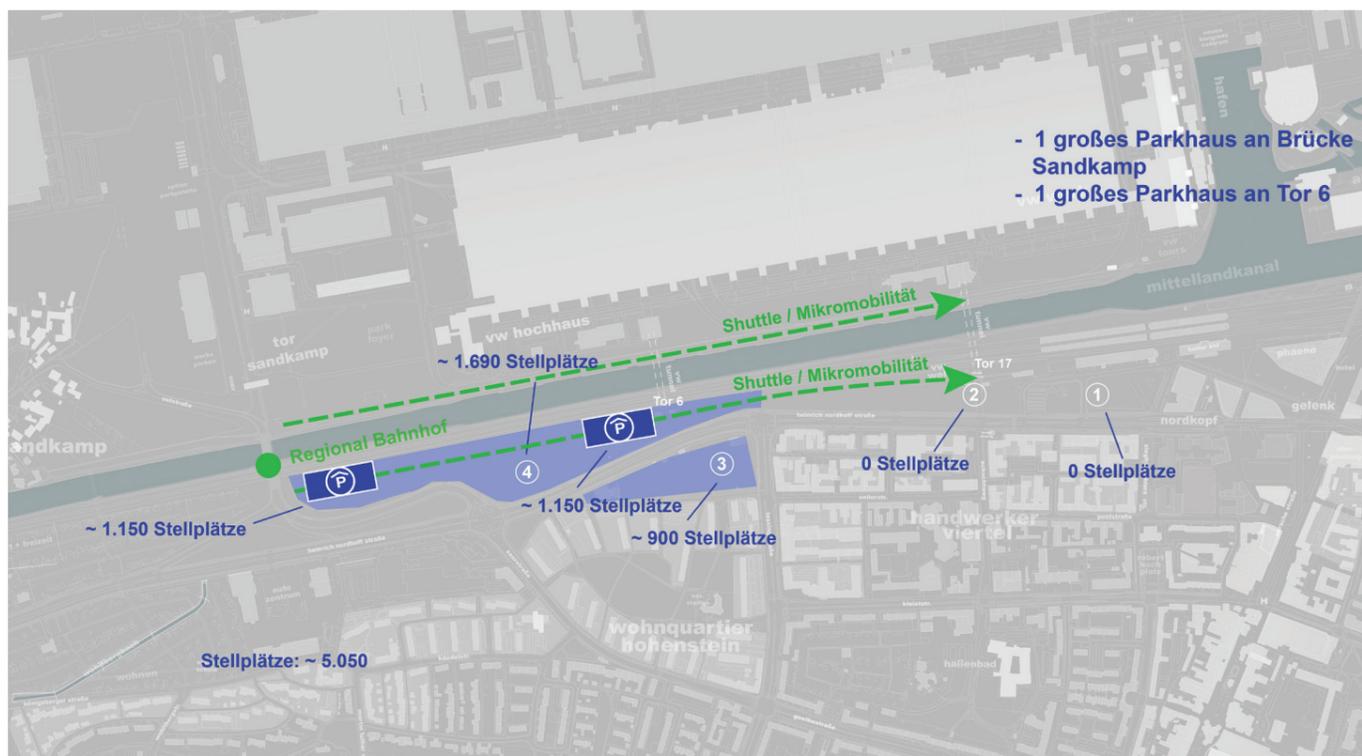
Nördlich bzw. südlich des Kanals sollte in West-Ost-Richtung ein Shuttlebetrieb zu den Tunneleingängen eingerichtet werden. Dies könnte in Form von E-Kleinbussen (evtl. autonom), eines „Skywalks“ oder einer Seilbahn geschehen. Auch könnte der bestehende Shuttlebetrieb von Volkswagen angepasst und ausgebaut werden. Sowohl im südlichen als auch im nördlichen Bereich kann dieser Shuttlebetrieb als Vor-



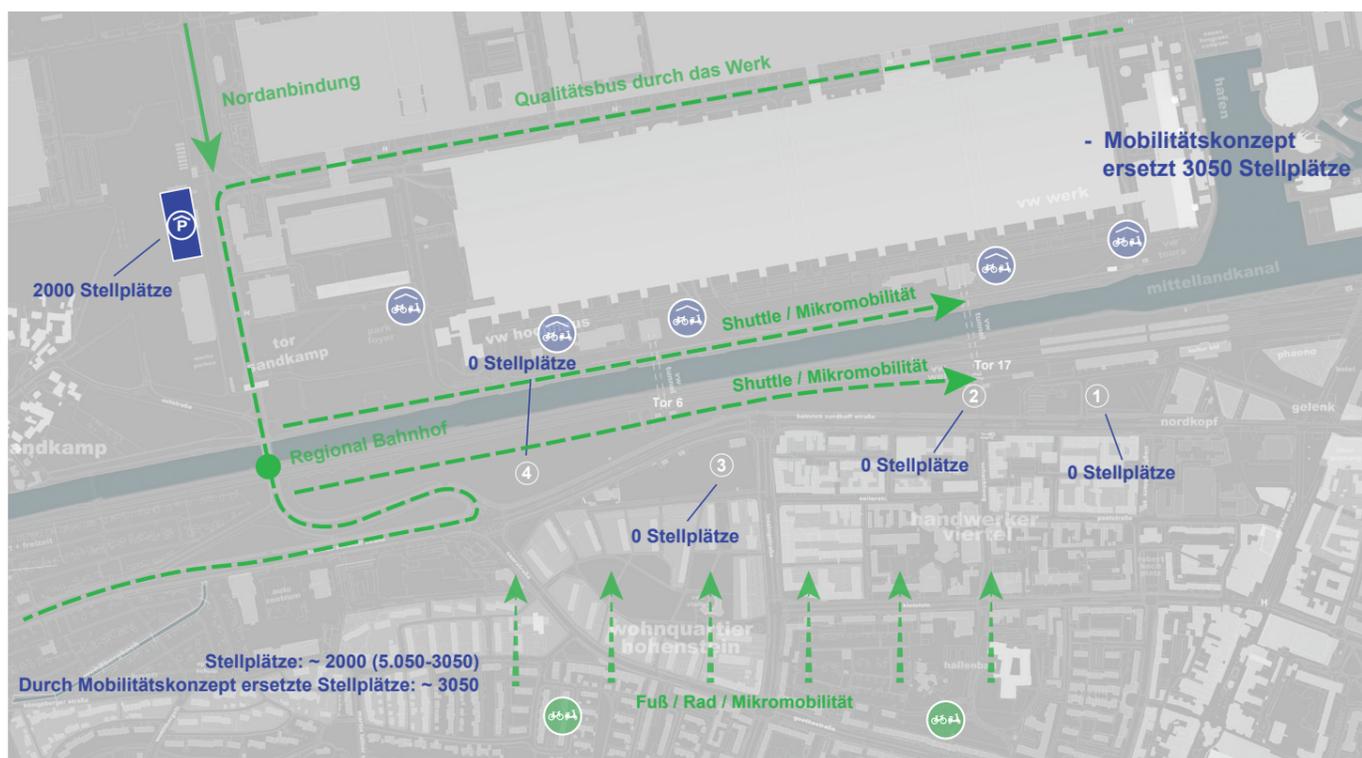
Staus Quo



Mögliche Strategie 1 - kurz- bis mittelfristig



Mögliche Strategie 2 - kurz- bis mittelfristig



Mögliche Strategie 3 - langfristig

läufer anderer zukünftiger Mobilitätsangebote auf der Innovationsroute verkehren.

Weiterhin sollte auch Mikromobilität wie beispielsweise E-Roller, aber auch private Fahrräder zur Fahrt in die Nähe der Arbeitsplätze gefördert werden.

Langfristiges Vorgehen:

Das Ziel sollte es sein, die derzeitigen Mitarbeiterparkplätze südlich des Kanals sukzessive für die neuen Nutzungen auch ohne temporäre Parkhäuser freizuräumen (s. „Mögliche Strategie 3“). Wesentliche Voraussetzungen hierfür sind:

- direkte Erreichbarkeit der Arbeitsplätze durch konsequente Förderung der Fuß-, Rad- und Mikromobilität
- bessere Auslastung bestehender Mitarbeiterparkplätze durch organisatorische Maßnahmen (Leitsysteme, Zurodnungsmanagement, der Mitarbeiter-Stellplätze)
- der Bau des Regionalbahnhalts am Südufer östlich der Brücke Oststraße
- möglicher Einsatz von Shuttlesystemen zwischen den beiden Bahnstationen nördlich und / oder südlich des Kanals
- die Erschließung des Werkes durch den zukünftigen Qualitätsbus mit Anbindung neuer P+R Anlagen südwestlich und südöstlich von Wolfsburg
- eine Nordanbindung des Werks mit weiterer Konzentration von Stellplätzen nördlich des Kanals

# 13. Der Faktor Freiraum

Zu beiden Uferseiten des Mittellandkanals liegen im Abschnitt Wolfsburg heute große, teilweise hochqualitative Freiräume in mehr oder weniger collagenhaftem Nebeneinander. Im Lichte der planerischen Bearbeitung der Nordhoffachse ist dieses Thema in eine ganz andere Wahrnehmung gerückt als ursprünglich gedacht.

Wenn der Flussraum mittelfristig ein Begegnungsraum für Stadtbürger, Besucher und ein Transitraum für Freizeitverkehre werden soll, so besteht die Möglichkeit mit der Entwicklung der Nordhoffachse diese bislang unterbewerteten grünen Schätze zu heben. Dabei kann der Freiraum der Motor der Entwicklung werden, wenn es gelänge möglichst viele Menschen an die Wasserstraße heranzuführen.

Auch die Nordhoffachse selbst soll ein innovativer Begegnungsraum für die zukünftigen Generationen aus aller Welt werden. Die Innovationsroute und ihr mögliches paralleles Pendant am Nordufer - ein möglicher „Querverschieber“ - könnten künftig dieses

einmalige Spektrum kettenartig zu einem urbanen Erlebnisraum auffädeln.

Am Nordufer wären dies:

- Allerpark
- VfL Sportpark
- Erlebnispark Autostadt
- Hafenbecken
- großer Garten der Industrie
- repräsentativer Park / Parkfoyer
- Grüngürtel

Am Südufer:

- grünes Kanalufer gegenüber dem Allerpark
- grüner Geländeparcours
- urbanes Ufer gegenüber dem Werkskomplex
- Mittellandpark
- Forschungscampus

In einigen Fällen, wie beispielsweise dem grünen Vorgelege des Werkskomplexes, wäre als Pionierprojekt bereits das marginale Abrücken des Werkszauns nach Norden und eine einfache Wegeführung bereits ein Durchbruch. Mittels einer Fußgänger- und Radfahrbrücke über das Portal des Hafenbeckens hinweg könnte bereits ein urbaner Erlebnispfad, bespielt mit einer Typologie aus unterschiedlichen Motiven und Angeboten, entstehen.

Nicht zu vergessen sind die beiden östlich und westlich angrenzenden Naturschutzgebiete, die den Pfad thematisch aufnehmen und in den Landschaftsraum begleiten könnten. Insgesamt würde sich aus dem heutigen „taillierten“ und teilweise tristen Kanalabschnitt ein einmaliges Naherholungs- und Erlebnisangebot am Mittellandkanal aufspannen.

Die Potentiale des Freiraums werden auf den folgenden Seiten in ihren logischen räumlichen Zusammenhängen beschrieben.



Entdeckung des Kanalufers - Weg vom Hauptbahnhof zum Tunnelportal



Unter Wert behandelt - Wirtschaftswege an beiden Uferseiten des Kanals



Künftige Herausforderungen - Reorganisation der Infrastrukturen am Kanal

Das Freiraum Patchwork des Nordufers legt sich heute in seiner Vielfalt und einer vergleichsweise holprigen Gesamtabwicklung gewissermaßen als grüne Leitplanke an die Nordhoffachse. Als unspektakulärer Auftakt der Entwicklung Nordhoffachse könnte kurzfristig ein schlichter Uferweg die Verknüpfung der bestehenden Räume und Flächen übernehmen. Ein erster Schritt in die Richtung „Sprung ans Wasser“ wäre damit bereits getan. Die Nordhoffachse wird künftig eine kritische Agilität benötigen, um als Erlebnis- und Begegnungsraum erfolgreich starten und bestehen zu können. Das Nordufer und seine „Magneten“ müssen dazu herangezogen und erschlossen werden, Kreisläufe bzw. Rundgänge in der Kanallandschaft in unterschiedlicher Länge zu ermöglichen.

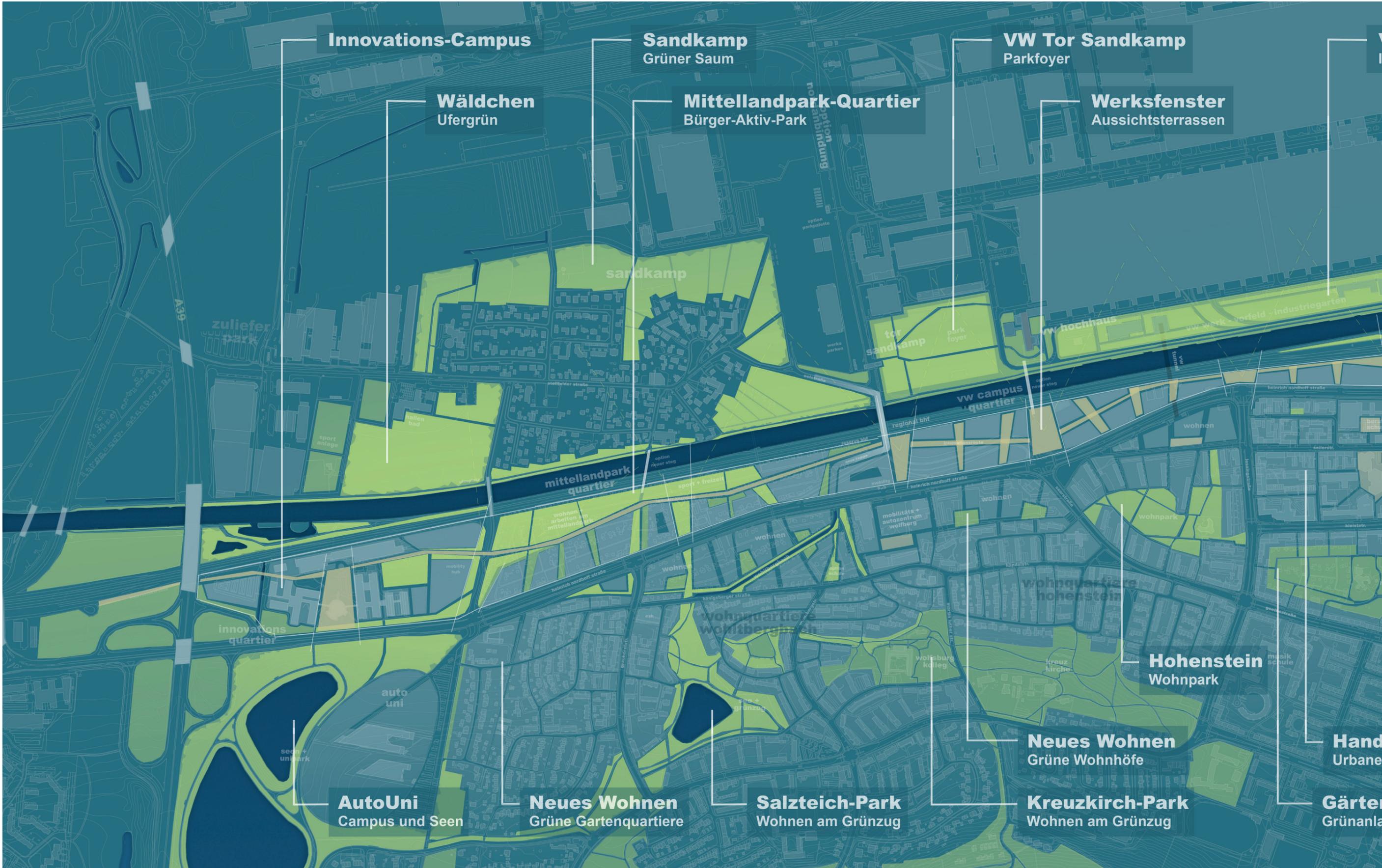


Mit dem Brückenschlag am Hafenbecken schließt sich der Norduferweg

Die Nordhoffachse wird als Schrittmacher der Belebung des Südufers wirken und in einem ganz anderen Duktus als das Gegenüber erscheinen. Vielversprechend ist hierbei die Gegensätzlichkeit der beiden Uferseiten, die eine gewisse Spannung erzeugen könnte. Während im Norden das gröbere Korn dominiert, werden im Süden kleinteiligere Freiräume, wie z.B. Baumstandorte und kleinere Pflanzflächen durch die Fenster und Quartiersfugen linear ausgebreitet. Die Innovationsroute fädelt diese kleinen Räume zu einer lebendigen Kette auf. Sie bieten vielfältigen Zugang vom südlichen Stadtraum zur Achse, öffnen interessante Blickbeziehungen zum Werk bzw. zum grünen Gegenüber und gliedern gleichzeitig die thematisch geordneten Nachbarschaften der Nordhoffachse.



Die Innovationsroute fädelt eine Kette von mittleren bis kleineren Freiräumen am Südufer auf



Übersicht Freiraumgerüst





Anbindung der Auto Uni an das Kanalufer und Anschluss der südöstlichen Wohnbauentwicklung zur Nordhoffachse und zum Allerpark

Ähnlich dem Reißverschlussprinzip verklammern die zahlreichen bestehenden und künftig möglichen Stege und Brücken beide Uferseiten. Die Erreichbarkeit der Nordhoffachse aus den umgebenden Räumen soll in Querrichtung - wo immer möglich - gefördert werden. Analog zum Bild der DNA-Doppelhelix entsteht ein Bündel aus Ost/West-ausgerichteten Wegen, Infrastrukturen und grünen Korridoren, das in Nord-Süd-Richtung durch eine Brückenlandschaft verklammert ist. Die Nordhoffachse und ihre baulichen Strukturen sind damit eingebettet in ein spannungsvolles und abwechslungsreiches Freiraumgerüst. Dies ist für ein urbanes Boulevard am Wasser förderlich, denn ohne einen Überquerensrhythmus in fußläufiger Taktung kann die Großartigkeit dieses Wasserraums nicht vollumfänglich erlebt und in seinen Potentialen ausgeschöpft werden.



Potentiale für eine thematische und funktionale Vernetzung von Räumen in überwiegend bestehenden Siedlungsgefüge

Eine besondere Entdeckung besteht in der Möglichkeit eines grünen Nord-Süd-Korridors. Ausgehend vom Allersee würde sich dieser in den Raum des neuen, im Bau befindlichen Wohngebiets Hellwinkelterrassen und weiterer wohnbaulicher Entwicklungen im Südosten erstrecken. Dies könnte die künftige Besucherfrequenz des Allerparks erhöhen, der heute über noch wenig adäquate bauliche Ummantelung verfügt. Auch die monofunktionalen Strukturen des Gewerbegebietes Ost könnten damit aufgebrochen und gegliedert werden. Kleinteilige und inselartige Freiräume breiten sich heute im nördlichen Wolfsburger Stadtraum aus. Die Auseinandersetzung mit einer möglichen städtebaulichen Arrondierung der Nordkante der Heinrich-Nordhoff-Straße hat ergeben, dass diese Streulagen sowohl in Längs- als auch in Querrichtung miteinander verknüpft werden können, um den unterschiedlichen Stadtbausteinen etwas mehr Kohärenz zu verleihen.

Die Flächenreserven des Nordraums eignen sich grundsätzlich für Arrondierungen in der dort vorherrschenden Korngröße. Die überwiegende Wohnnutzung ist so mit Nachbarschaftshöfen ausgestattet, dass sich teilweise Raumfolgen, gebildet aus bestehenden und neuen Freiräumen, aufbauen. Damit könnte auch ein Motiv des Handwerkerviertels aufgenommen und in Ost-West-Richtung fortgeschrieben werden. Die kleinteiligen und abwechslungsreichen Hofstrukturen nehmen nicht zuletzt allesamt ihren Weg in Richtung Porschestraße auf und könnten künftig als Begegnungsräume der anliegenden Quartiere wirken.

Zieht man die Nordhoffachse noch hinzu verdeutlicht es das der Achse zugrunde liegende eigene polygonale „Schnittmuster“. Das Bild belegt aber auch wie die Porosität dieser städtebaulichen Struktur auf die Aufnahme und den Transit von Bewegungen insbesondere aus dem Südraum der Stadt ausgerichtet ist.

Die künftige Heinrich-Nordhoff-Straße wird aus verkehrstechnischen Gründen vermutlich nicht an allen „Fugen“ der Achse querbar sein. Die Querräume gliedern jedoch die große lineare Figur und geben zudem in unterschiedlicher Breite und Abfolge den Blick von der Heinrich-Nordhoff-Straße auf die Werkssilhouette einerseits und auf die südlichen Bestandsquartiere andererseits frei. Den wesentlich beschaulicheren Erlebnispfad für Besucher Wolfsburgs und seiner Attraktionen wird, im Gegensatz zur agilen Heinrich-Nordhoff-Straße, die Innovationsroute darstellen. Sie ist auf mehr Erlebbarkeit ausgerichtet, wird teilweise parallel und offen zum Kanalraum geführt und sollte auch mit entsprechenden landschaftsarchitektonischen Verweilangeboten ausgestattet sein.



Verkettung bestehender und neuer Freiräume entlang des Südrands der Heinrich-Nordhoff-Straße



Künftige Herausforderungen - Reorganisation der Infrastrukturen am Kanal

# 14 Ausblick und Handlungsempfehlungen

Parallel zur Ergebnisphase laufen bereits die Arbeiten an der Entwicklung des Nordkopfs. Der Masterplan legt hierfür die grobe Richtschnur. Kurz- bis mittelfristig werden der Masterplanung noch zahlreiche weitere informelle Schritte folgen, die das heutige Entwurfsbild des Planwerks verfeinern, aber teilweise auch verändern werden. Die hier vorbereiteten, robusten Grundzüge der Entwicklung sollten aber erfahrungsgemäß stabil bleiben, da sie sich nicht primär auf gestalterische und subjektive Fragen konzentrieren und im Maßstab größer ausgerichtet sind. Für vertiefte und auf anderen Maßstabsebenen zu klärende gestalterische Gegenstände lässt der Masterplan reichlich Spielräume offen.

Die Erfahrung im Umgang mit Aufgaben solcher Größenordnungen in der jüngeren Zeit haben gezeigt, dass die Erwartungshaltung von Politik, Öffentlichkeit und insbesondere der Medien sorgfältig auf ein längeres Procedere eingestellt werden sollte. Die Laufzeit solcher Aufgaben ist aktuell mit 15-20 Jahren und teilweise auch darüber hinaus zu beziffern. Hierfür gibt es reichlich Belege in deutschen Mittel- und Großstädten. Um die üblichen großen Erwartungshaltungen in Bezug auf rasche Veränderungen und Verbesserungen mittelfristig nicht allzu sehr zu dämpfen, empfiehlt es sich, die Realisierungszeiten nicht zu optimistisch zu kommunizieren.

Planungen der Größenordnung der Nordhoffachse sind selbst in Zeiten wirtschaftlicher Dynamik keine Selbstläufer. Die Erfahrungen aus Masterplanprozessen anderer Städte im deutschsprachigen Raum haben gezeigt, dass maßgeschneiderte Folgeorganisationen, wie etwa eine interdisziplinäre planerische Lenkungsgruppe, als Katalysatoren der Umsetzung wirken können. Auch kann die bereits besprochene

„Strategie der Anlässe“ sowie das Instrument des Mentorenkreises großen Projekten wie der Nordhoffachse einen Duktus und langen Atem verleihen und die Zielmarke, immer wieder ins Bewusstsein der Stadtgesellschaft und der überregionalen Öffentlichkeit bringen.

Nach etwa 5-10 Jahren Bearbeitungszeit könnte sich eine Fortschreibung des Dokuments als sinnvoll erweisen. Sollten sich bis dahin bislang nicht erkennbare Veränderungen nördlich des Kanals ankündigen, so wäre eine Fortschreibung im Sinne einer integrierten Gesamtbetrachtung von Nordhoffachse und Werkskomplex empfehlenswert. Insbesondere dann, wenn es sich um die mögliche Verfügbarkeit neuer Entwicklungsflächen bzw. Transformationsprozesse handeln sollte. Im Bereich der Mobilität sind in Zukunft umfangreiche Veränderungen zu erwarten. Hier sind als Beispiele „Digitalisierung“, neue nachhaltige Energieformen, „Teilen statt Besitzen“, „Fahrzeuge statt Stehzeuge“, neue Formen von Mikromobilität, autonome Verkehrsmittel, „die Eroberung der Luft in der Stadt“ oder eine Wiedererfindung des zu Fuß Unterwegsseins zu nennen. Aber auch die klassischen Verkehrsmittel wie Bahn, Busse, Schiffe und nicht zu vergessen das Radfahren, werden die Zukunft weiter prägen.

Für ein Planwerk, das über längere Zeit seine Gültigkeit behalten soll, ist es notwendig hierfür vorausschauend adäquate Räume zu schaffen. Dies wurde im vorliegenden Masterplan in Form der Nordanbindung des Werkes, der Innovationsroute, der neuen Heinrich-Nordhoff-Straße, neuer Brückenschläge, der Vernetzung von Bewegungs- und Aufenthaltsräumen sowie dem prozesshaften Umgang mit Parkraum zukunftsfähig ausgearbeitet.

Es ergeben sich erste Handlungsempfehlungen:

- Gemeinsam mit Kleingärtnern Strategie entwickeln
- Entwurf für Querschnitt Heinrich-Nordhoff-Straße erarbeiten
- Prüfung und Umsetzung erster Maßnahmen zur Verbesserung des Fuß- und Radverkehrs
- Landschaftsplanerische Erkundung, Bestandsaufnahme und Rahmenkonzept
- Qualitätsbussystem einschl. P+R weiterentwickeln und erste parallele Umsetzung
- Prüfung Qualitätsbus durch VW-Werk
- Prüfung der Öffnung des Werks oder von Teilen des Werks für Radfahrer
- Konzept für betriebliche Mobilität ausbauen, auch über das Werksgelände hinaus (u.a. Qualitätsbussystem, Mobilitäts-Hubs, P+R)
- Nordanbindung VW-Werk verfolgen
- Entwurf Mobilitätsdrehscheibe am Hbf
- Machbarkeitsstudie Brückenschlag VW-Werk und Gleisanbindung erarbeiten
- Porschestraße weiterentwickeln
- Bahnhofserweiterung vorantreiben
- Klare Priorisierung des Umweltverbundes, MIV nachrangig behandeln
- Entwicklung eines Pilotprojekts „Neue Urbanität am Nordkopf“ beginnen

