

Stadt Wolfsburg

Masterplan Nordhoffachse

Integriertes räumliches Konzept

Teil 2 - Bericht der Entwurfsphase



Stadt Wolfsburg

Masterplan Nordhoffachse

Integriertes räumliches Konzept

Teil 2 - Bericht der Entwurfsphase

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
bei 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
Carolin 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
Frederik Lux, Stadt- und Verkehrsplanung
Ron Reck, Verkehrsplanung
Veronika Valek, Verkehrsplanung
Dorothee Hock, 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.	Die Entwurfsphase	6
02.	Methodische Vorgehensweise	7
03.	„Leitplanken“ der Entwurfsphase	9
04.	Gesamtraum der Nordhoffachse	16
05.	Querschnitte der Infrastrukturlandschaft	20
06.	Drei Interventionsräume	23
07.	Entwicklung in Etappen	27
08.	Repertoire der Heinrich-Nordhoff-Straße	34
09.	Grüne Begabungen der Nordhoffachse	36

1. Die Entwurfsphase

Entwerfen wird in diesem Projekt als Prüfinstrument eingesetzt. Es geht in dieser Phase der Planung noch nicht primär um das schöne Bild oder den großen Wurf, sondern um eine stimmige und konsensfähige Gesprächsgrundlage. Das Ziel ist es auch, Verständigung über fachliche Grenzen hinweg zu ermöglichen, Sicherheit für die notwendigen nächsten Schritte zu erlangen und den Masterplan selbst in Bezug auf Un-erwartetes und sich ändernde Rahmenbedingungen zu ertüchtigen. Der ca. 6 Kilometer lange Planungsraum kann nicht etwa mittels einer einzigen spektakulären „Momentaufnahme 2019“ auf einer Zeitschiene von 25 - 30 Jahren entwickelt werden. Eine Vielzahl an Akteuren und qualitätssichernden Planungsschritten, wie Workshops und Wettbewerbe, werden die Entwicklung der Achse künftig begleiten. Das Entwerfen liefert zunächst den Beleg für die Schlüssigkeit und Realisierbarkeit des Vorhabens. Alle bis dato

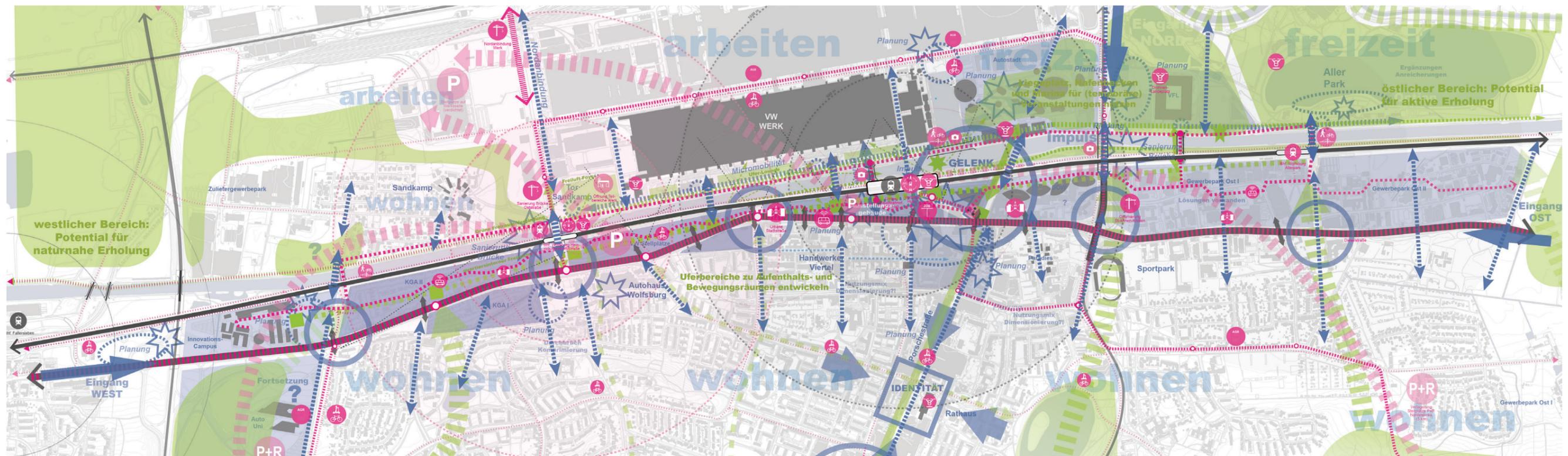
erkennbaren grundsätzlichen Ideen und Möglichkeiten werden mittels erster Testentwürfe geprüft. Damit soll sich am Ende der Entwurfsphase der Vorentwurf bzw. das Gerüst des Masterplans abbilden. Dieser Vorentwurf dient sodann dem vertiefenden bilateralen Diskurs und bildet die Grundlage für die abschließende Ergebnisphase. Erst nach erfolgreicher Diskussion mit den Ausschüssen und Gremien der Stadt Wolfsburg besteht die Chance, am Ende ein belastbares und breit abgestimmtes Dokument in die politische Abstimmung geben zu können.

Die vorangegangene Erkundungsphase hat ein breites Spektrum an Anforderungen, Aufschlüssen, grundsätzlichen Möglichkeiten, Chancen und ersten Lösungsansätzen geliefert. „Stolpersteine“ aber auch generelle Begabungen wurden identifiziert. Mit der Idee der Innovationsroute wurde nicht nur ein per-

spektivischer Baustein für die Lösung der Erschließungsproblematik, sondern auch das lineare Herzstück bzw. kommunikative Rückgrat des gesamten linearen Siedlungskörpers entwickelt.

Nicht zuletzt ist auch die zentrale Frage der Erweiterung der Erschließungsgunst des Einzugsbereichs des Hauptbahnhofs durch den Korridor der Innovationsroute erkannt und beantwortet.

Schlüsselpersonen vor Ort und weitere Beteiligte Akteure haben diesen Prozess kritisch begleitet und sind mittels dieser ersten Phase nicht zuletzt auch schrittweise an die komplexe Thematik herangeführt worden. Die nun abgeschlossene Entwurfsphase hat sich zentral mit dem Test der Hypothesen, Erkenntnisse und Hinweise der Erkundungsphase befasst.



Überlagerte Darstellung der wesentlichen Befunde der Erkundungsphase

2. Methodische Vorgehensweise

Das Endprodukt des Masterplans, bestehend aus den Komponenten Bericht und Planwerk, wird als Drehbuch einer langfristigen Entwicklung verstanden. Kurz- bis mittelfristig mögliche, unvorhergesehene Abweichungen oder Verwürfe durch mögliche Konzepte Dritter gehören zum Wesen solcher Planungen. Sie dürfen nicht zum Stillstand des gesamten Masterplan-Prozesses führen, sondern erfordern eine „gelenkige“ Behandlung. Das Resultat muss daher auf einen Abstraktionsgrad reduziert werden, der die Robustheit für einen möglichst langen Zeithorizont und den Umgang mit Unvorhergesehenem sichert. Ein solches Dokument muss in der Regel mittelfristig aktualisiert bzw. robust fortgeschrieben werden.

Künftige Bebauungsformen werden bewusst holzschnittartig bzw. grobkörnig abgebildet, um Spielräume für künftige und vertiefter zu untersuchende Volumetrien offenzuhalten. Nur in Einzelfällen, wie beispielsweise dem VW Campus wurden die Gebäudekonturen etwas präzisiert. Hier galt es zu verdeutlichen, dass der besonders prominente Standort eine besondere architektonische Qualität und Verantwortung fordert. Dies betrifft auch die Darstellungsart von Freiräumen und einzelnen Verkehrsinfrastrukturen, wie beispielsweise das Thema Zentraler Omnibusbahnhof (ZOB).

Auch die Arbeitsmodelle bauen sich aus extrudierten Großbaufeldern auf, die einen ersten räumlichen Eindruck, insbesondere der Lage und Gliederung der Freiräume, vermitteln sollen. In wenigen Fällen - etwa bei der Darstellung von Hochpunkten - wird die Korngröße der Baufelder etwas verkleinert und Ansätze einer möglichen baulichen Ausformung deutlich gemacht.

Darüber hinaus wird das Bild vieler denkbarer Etappierungsmöglichkeiten abgebildet, um generelle Aufschlüsse über die Funktionsfähigkeit und qualitativen Bedingungen von Zwischenzuständen zu erlangen.

Zum Wesen des Verlaufs eines raumgreifenden Vorhabens, wie dem der Nordhoffachse, gehören aber auch unerwartete Ereignisse. Das bedeutet, dass im laufenden Verfahren immer wieder Planungen und konkrete Vorhaben beteiligter und neu hinzugekommener Akteure auftauchen. Solche Projektideen sind in der Regel mit der Erwartung verbunden, dass sie seitens der Verwaltung planerisch ad-hoc behandelt werden. Nicht selten werden solche Ansätze aus unterschiedlichen Gründen aber auch wieder verworfen.

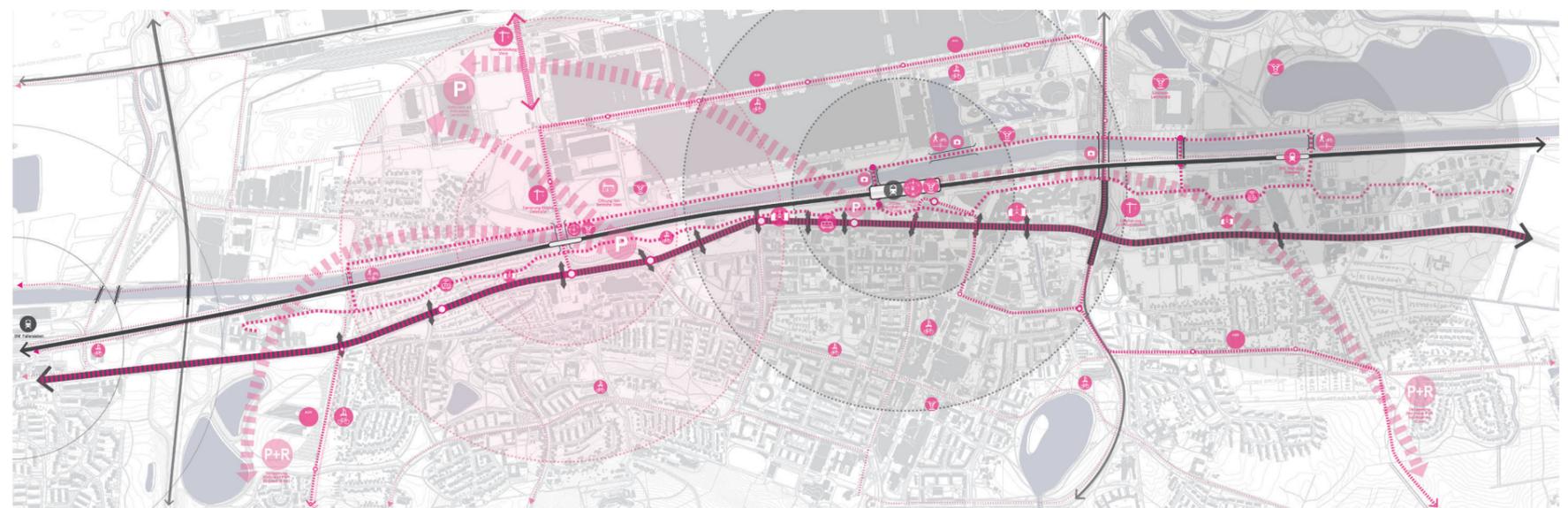
Die Realisierungswahrscheinlichkeiten solcher Projektideen sind ernst zu nehmen, absolute Sicherheiten für die Umsetzung einer ersten Auswahl an Planungen und Projekten gibt es aber bei Planungsprozessen solcher Größenordnung selten. Der Masterplan arbeitet daher mit einem Spektrum

bzw. einem Repertoire an Lösungsmöglichkeiten und Bildern, die je nach Fall eingesetzt oder verworfen werden können. Einige dieser verworfenen Lösungen werden dennoch im „Werkzeugkasten“ des Masterplans mitgeführt.

Die verkehrlichen und freiraumplanerischen Ansätze, die bereits in der Erkundungsphase erarbeitet und diskutiert wurden, liegen dieser Phase als Richtschnur zugrunde. Sie wurden jedoch zunächst nicht vertieft weiterentwickelt. Es galt vielmehr, städtebauliche Lösungen auf der Grundlage der bisher entwickelten Kenntnisse zu Infrastruktur und Freiraum voranzubringen, zu testen und abzustimmen.

Die Ergebnisphase wird aber, insbesondere durch die Untersuchung möglicher Entwicklungsetappen, zwangsläufig die verkehrlichen Aspekte wieder aufgreifen und insbesondere das Thema des Umgangs mit dem ruhenden Verkehr weiterentwickeln.

Die Steckbriefe und Konfliktkarten der Erkundungs-



Befunde und Ansätze der Erkundungsphase zum Thema verkehrliche Erschließung

phase bildeten die Trittsteine für die Entwicklung des Entwurfskonzepts. Anders als bei der Suche nach dem großen Wurf für ein griffiges Areal im städtebaulichen Maßstab wurde der sechs Kilometer lange Korridor auf mögliche unumstößliche Fakten und Meilensteine untersucht. In der Verständigung mit Auftraggebern und betroffenen Akteuren erzeugten diese Diskussionen und im Idealfall auch Einvernehmen. Die große Menge an Informationen und Erkenntnissen konnte nur mittels dieser Vorgehensweise bewältigt und bewegt werden. Schritt für Schritt wurden 14 dieser Meilensteine entwickelt, abgestimmt und zu Leitplanken verarbeitet. Innerhalb dieser Leitplanken konnte sich sowohl die Kommunikation als auch die Arbeit an den gestalterischen Vorschlägen bewegen.

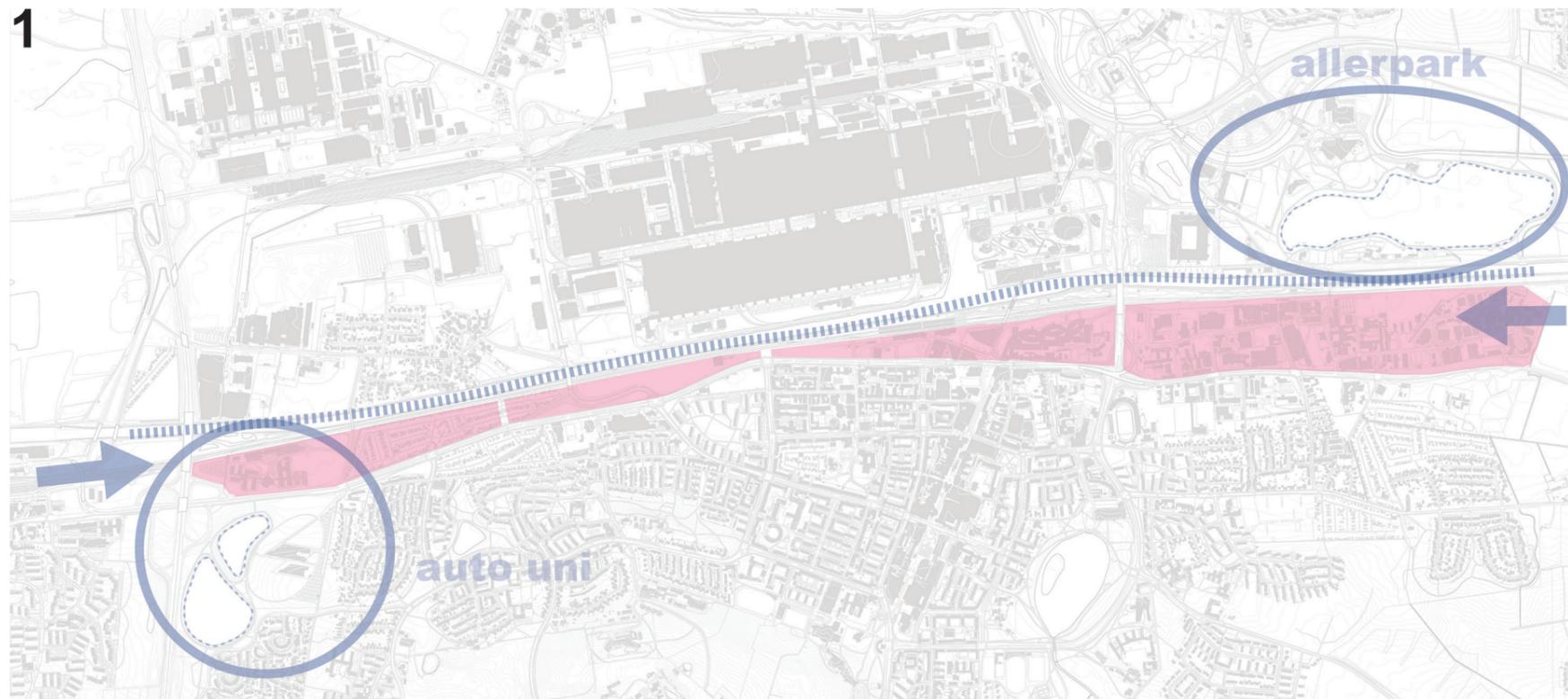
Diese Art der Vorgehensweise bildet die Grundlage für die Robustheit, die einem Projekt mit dem Zeithorizont der Nordhoffachse zugrunde gelegt werden muss. Nur so kann eine möglichst erschütterungsfreie Laufzeit der sich anschließenden Planungsphase gewährleistet werden. Nicht zuletzt würde am Ende die Kommunikation eines rein subjektiv bzw. autorenhaft verfassten Planwerks mit Bürgerschaft und Fachöffentlichkeit erfahrungsgemäß Mühe bereiten, breiten Konsens zu erlangen.

Diese Leitplanken oder Entwurfparameter wurden thematisch gegliedert und mittels Werkstattgesprächen und Informationsanlässen auf ihre Verständlichkeit und Akzeptanz getestet. Dieser bedeutsame Schritt bildete die wesentliche und gesicherte Grundlage für das sich anschließende Entwerfen in den Maßstäben 1:2.500 bzw. 1:1.000.



Erste Belastungstests der Ansätze im Mentorenkreis (Fotos Büro Schulten)

3. „Leitplanken“ der Entwurfsphase



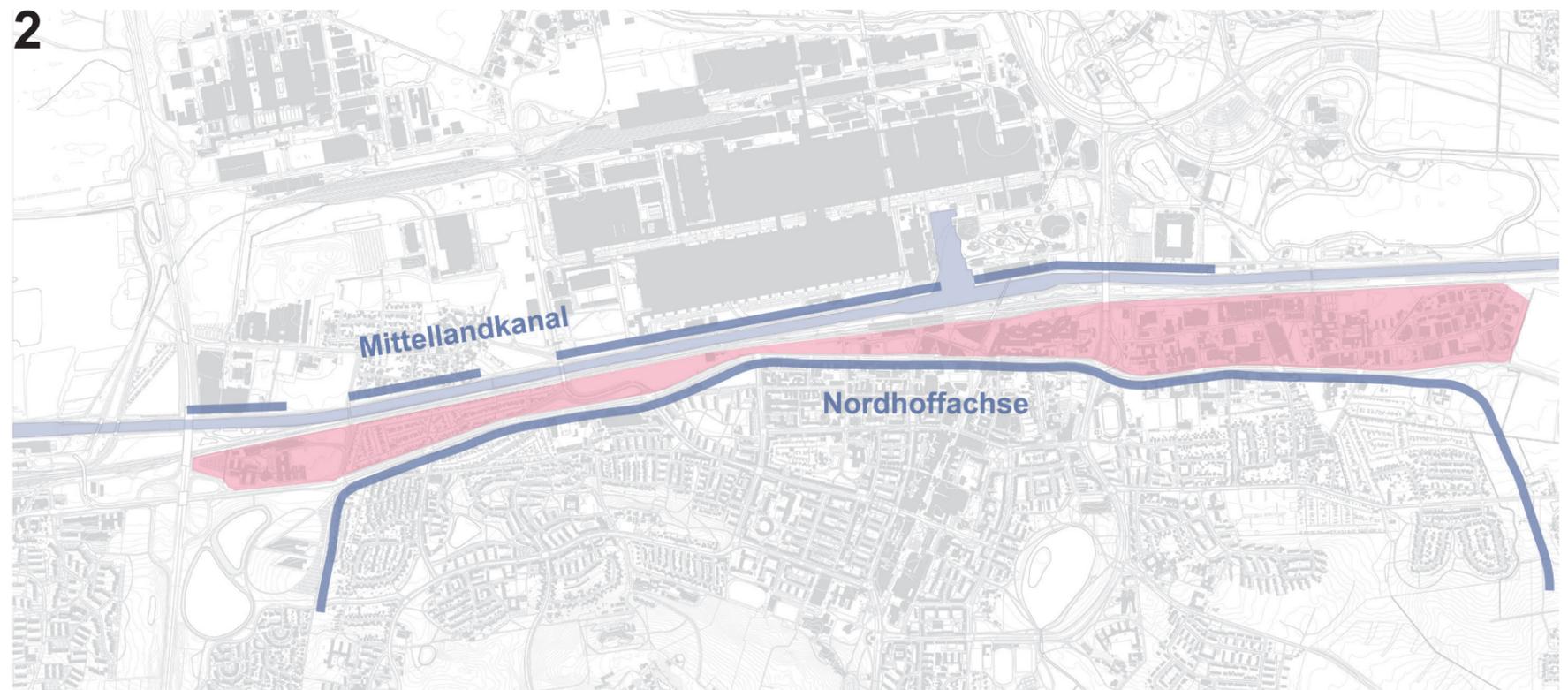
1 Am westlichen Ende der Heinrich-Nordhoff Straße legen sich attraktive Nutzungsbausteine an beide Ränder des Straßenraums und grüßen den Besucher der Stadt als Stadteingang. AutoVision, Auto Uni und Hybrid LabFactory wirken allerdings heute als Exklaven im Stadtraum und hätten allemal die Begabung für eine kurz- bis mittelfristige räumlich-funktionale Integration in das Gefüge und Leben der Stadt Wolfsburg.

Der Allerpark und sein südliches Gegenüber, das Gewerbegebiet Ost, lassen die Vermutung zu, dass auch hier mittel- bis langfristig ein Stadteingang und Anziehungspunkt innerhalb des linearen Raums geschaffen werden kann. Mit einer attraktiven Anbindung der südlichen und teilweise neuen Wohnquartiere könnte sich hier langfristig die Chance auftun, urbane Freiräume mit Siedlungsbausteinen zu vernetzen.

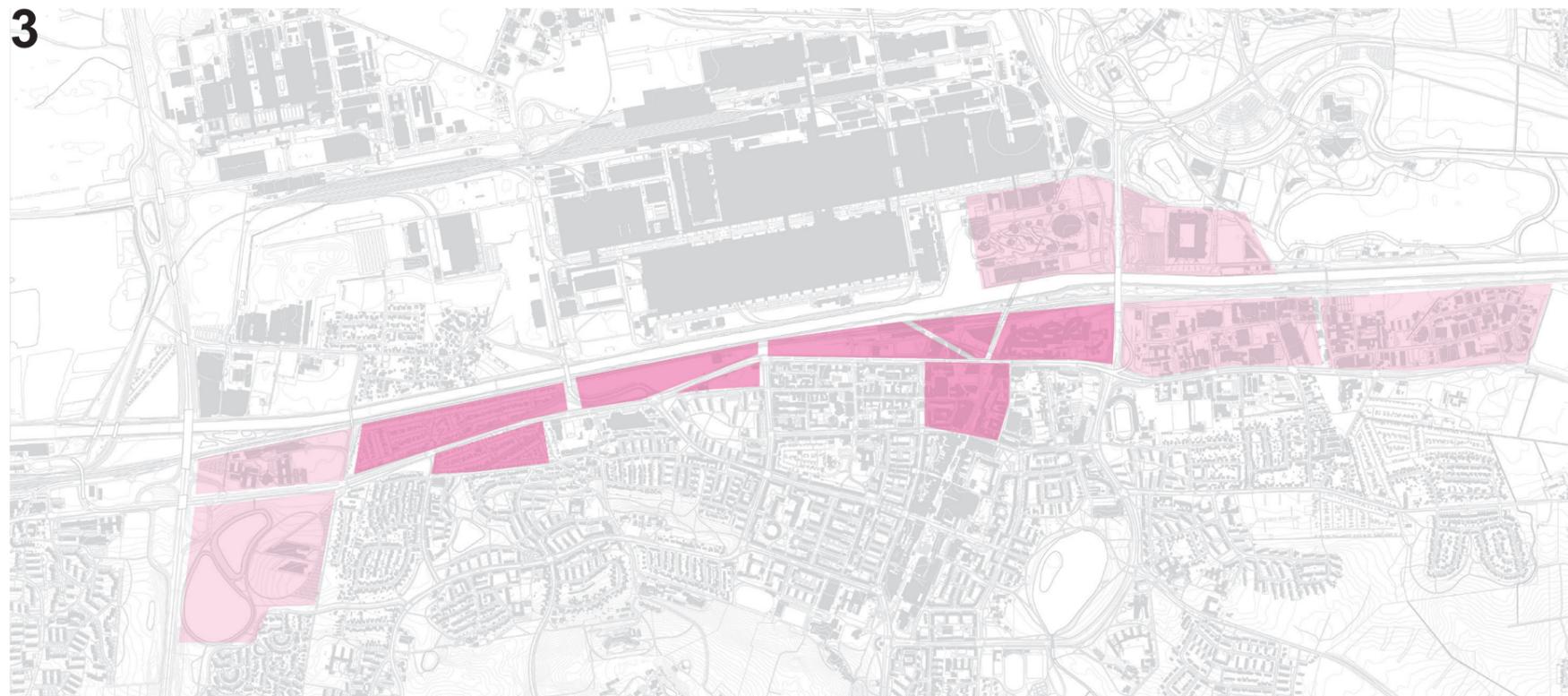
Die räumlichen Grenzen der Nordhoffachse - Ost-West

2 Der dominante und teilweise rigide, lineare Südrand des Volkswagenwerks sowie die brüchigen Rückseiten des städtischen Nordrands stehen sich am Mittellandkanal spannungs- und funktionslos gegenüber. Der Raum zwischen diesen beiden ungleichen Kanten wirkt mit seinen Infrastrukturen, raumgreifenden Stellplatzanlagen und Kleingärten heute als verlorener bzw. toter Stadtraum - eine innere Peripherie.

Mit einer sinnfälligen mittelfristigen Arrondierung des nördlichen Stadtgefüges entlang der Heinrich-Nordhoff-Straße könnte sich der Raum der impulsgebenden Nordhoffachse im Stadtgrundriss künftig klarer und, falls gewünscht, deutlich eigenständiger abbilden. Darüber hinaus bestünde damit die Chance, der Stadt ein neues Gesicht zur Heinrich-Nordhoff-Straße zu verleihen und die Adressen der Nordhoffachse aufzuwerten.



Die räumlichen Grenzen der Nordhoffachse - Nord-Süd



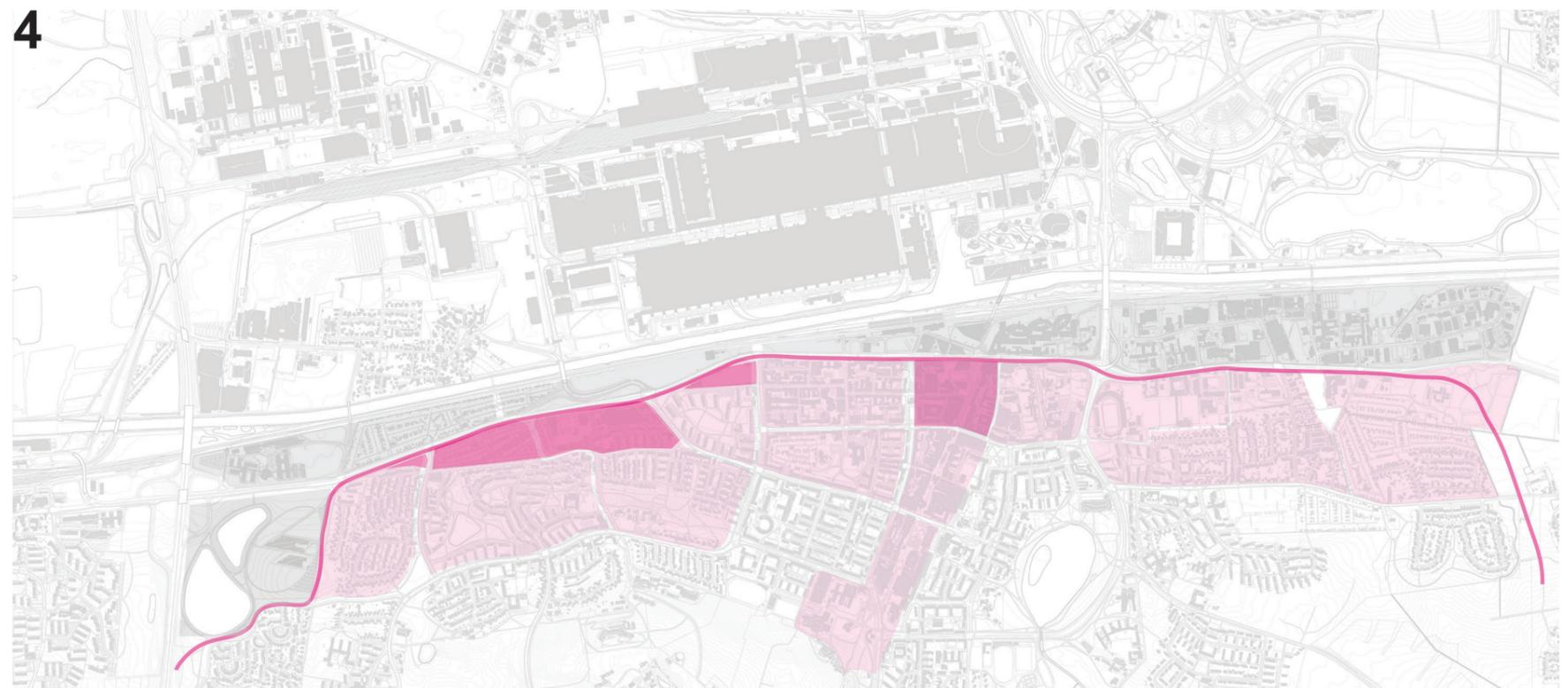
3 Es bildet sich ein linearer Körper mit unterschiedlichen und permanent wechselnden Querschnitten und Nachbarschaften ab. Selbst wenn sich im Falle der anstehenden Nordkopfentwicklung die Achse im Bereich des Hauptbahnhofs in den Südraum aufweiten wird, so ist die lineare Figur für die geistige Landkarte der Wolfsburger als „Kompassnadel“ der langfristigen Entwicklung der Nordhoffachse bedeutsam. Der Ostraum der Achse darf nicht als Abstellfläche oder Restraum Wolfsburgs angesehen werden. Das langfristige Ziel muss es sein, eine urbane und lebendige Adressenmeile entlang des Kanals anzusteuern.

Dunkelrot dargestellt sind Flächen mit kurz- bis mittelfristiger Veränderungswahrscheinlichkeit. Hellrote Flächen werden als bedeutsame Nachbarschaften in der Masterplanung mitgedacht.

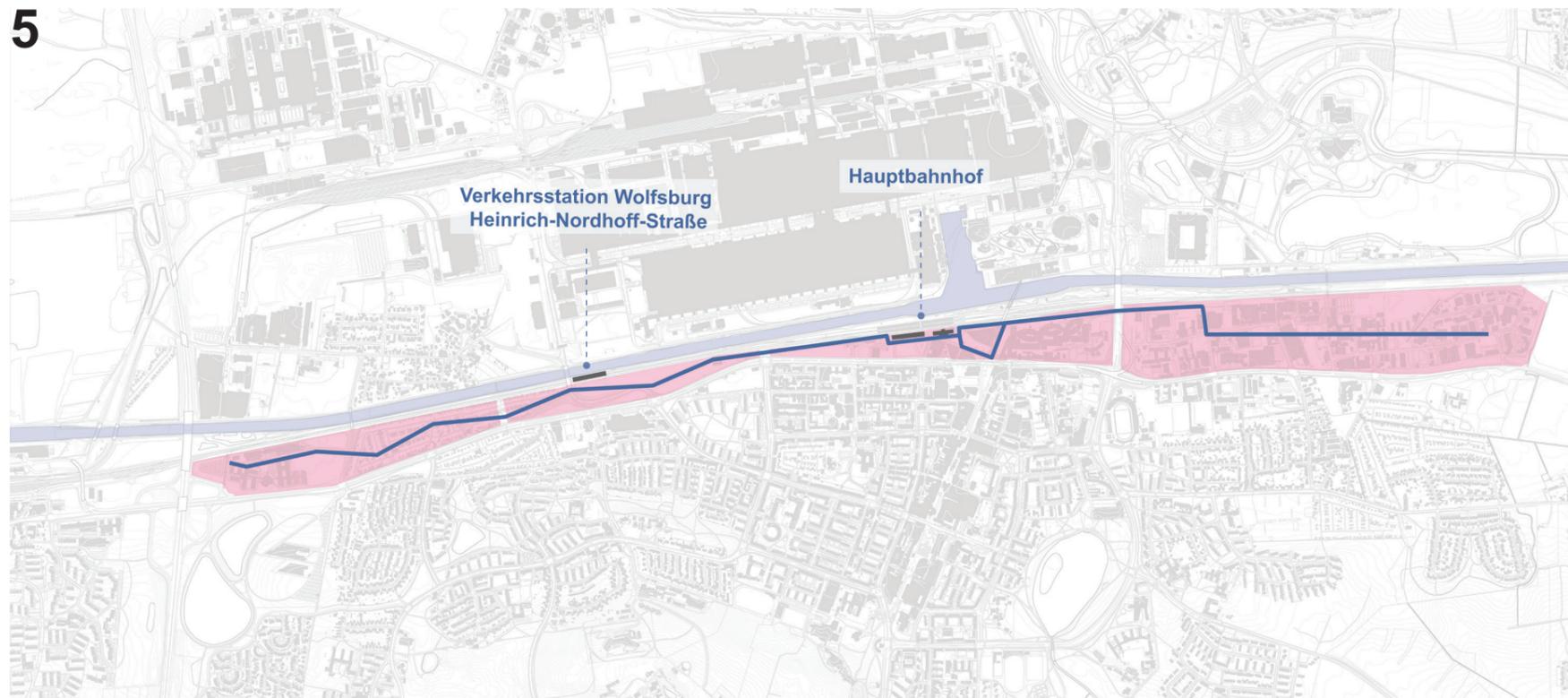
Engere und erweiterte Untersuchungsräume der Nordhoffachse

4 Das Areal beiderseits von Poststraße und Bahnhofspassage, südlich des Hauptbahnhofs, bildet den zentralen Fokus der derzeitigen Planungen. Hier soll sich künftig ein Gelenk zwischen Nordhoffachse und Porschestraße entwickeln. Während sich alle weiteren Flächen südlich der Heinrich-Nordhoff-Straße in der typischen Körnigkeit weiterentwickeln könnten, wäre dieses „Gelenk“ in einer wesentlich dichteren Form als Brücke in die Innenstadt zu entwickeln.

Am westlichen Rand der Heinrich-Nordhoff-Straße könnte die schrittweise Transformation einer Kleingartenanlage entweder die bestehenden Wohnquartiere nach Norden arrondieren oder ggf. auch ein eigenes neues Quartier entwickeln.



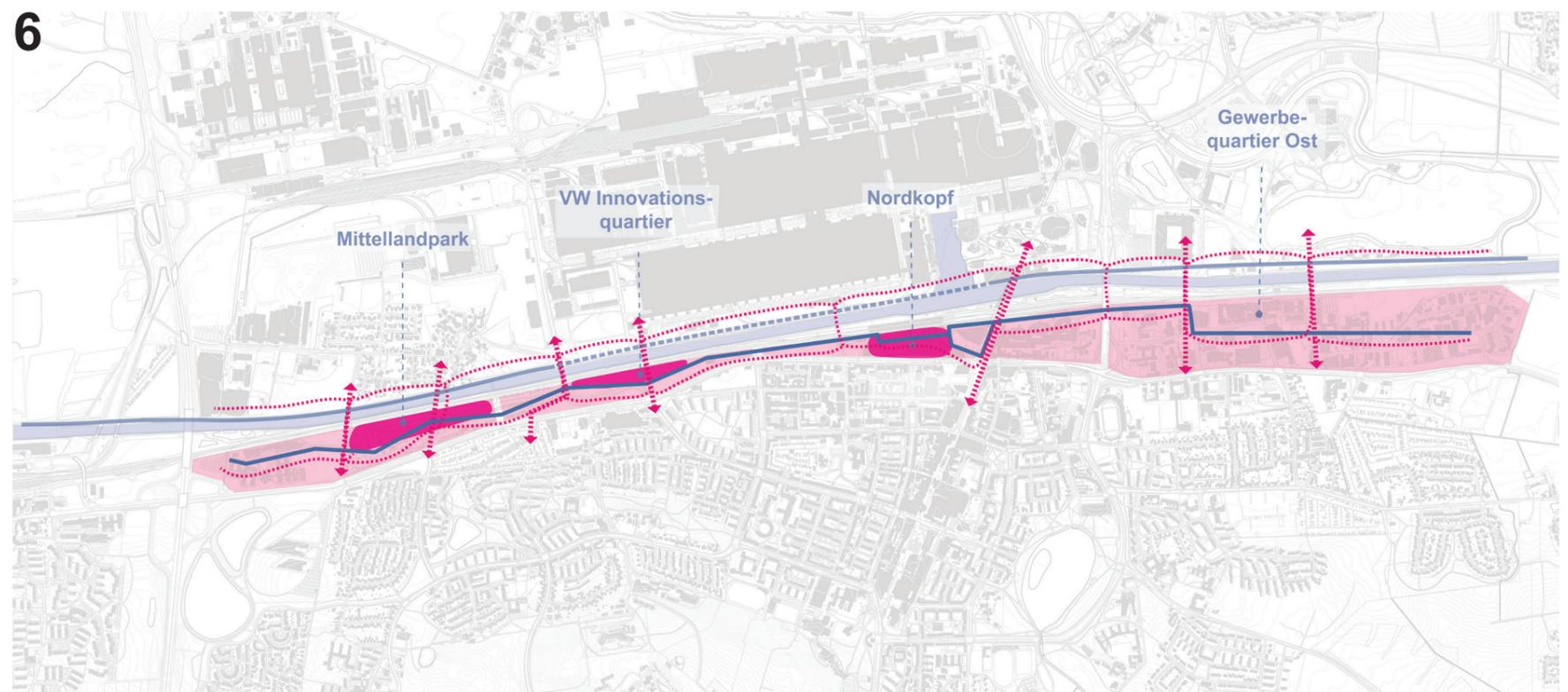
Flächen unter Veränderungswahrscheinlichkeit, südlich der Heinrich-Nordhoff-Straße



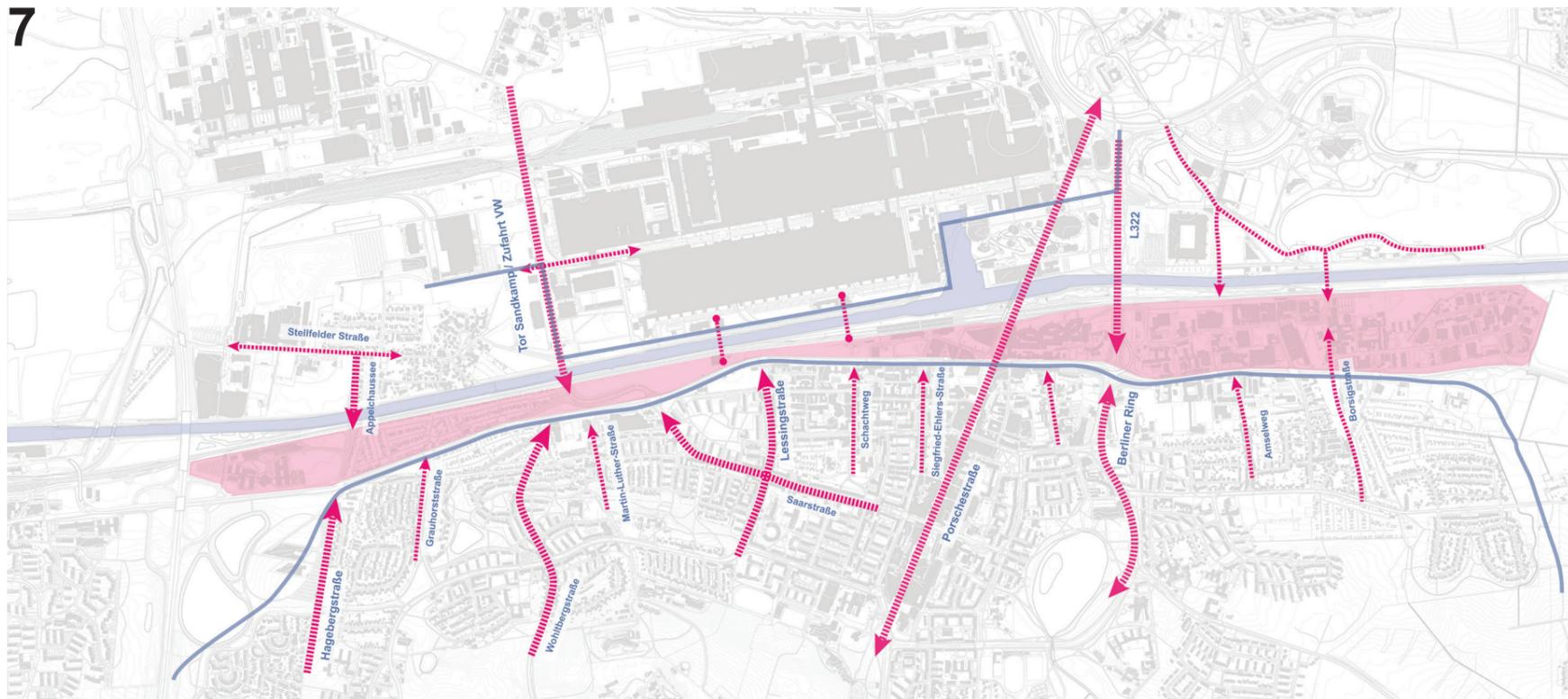
5 Die Innovationsroute hat die Aufgabe, dem linearen Körper eine innere Adressenmeile zu verleihen. Mittels unkonventioneller und sich ggf. permanent erneuernder Mobilitätsangebote soll diese Achse einen Raum bilden, in dem der physische Austausch aller Anlieger stattfinden kann. In den besonders schmalen Abschnitten des Siedlungskörpers legt sich die Route an den Rand des Gleiskörpers und wird zum Erlebnisraum der großen Werksfassade. Während die künftige Heinrich-Nordhoff-Straße weiterhin auch als Transitraum wirken wird, stellt die Innovationsroute künftig einen ruhigeren, auf die Adressen der Nordhoffachse ausgerichteten Raum dar. Hier werden Verweilangebote und Fenster zum Werk geöffnet, die bislang auf der Heinrich-Nordhoff-Straße nicht erlebbar waren. Auch im Gewerbegebiet Ost soll die Innovationsroute langfristig wirksam werden.

Die Innovationsroute und Bahn-Stationen

6 Die logische Fortschreibung der Idee einer Innovationsroute könnte in einem künftigen nördlichen Gegenüber bestehen. Aufbauend auf einem möglichen erweiterten Sicherheitskonzept der VW AG und einem parallelen „Querverschieber“ am Nordufer würde sich ein Erschließungssystem eröffnen, das dem gesamten Uferbereich neues Leben einhauchen würde. In Etappen umsetzbar und sukzessive durch neue oder verbesserte Kanalquerungen gestützt, würde sich die bereits heute schon faszinierende und künftig vor allem wirksamere Infrastrukturlandschaft entfalten, die nicht nur die Erschließung des Werkskomplexes, sondern auch die Benutzbarkeit des Kanalraums für die Öffentlichkeit verbessern würde. Eine weitere Verbesserung könnte darin bestehen, die sperrigen Werkskomplexe mittels baulicher Durchstiche für die Volkswagen Mitarbeiter deutlich bequemer erreichbar zu machen.



Prinzip der schrittweisen Erschließung des gesamten Kanalbereichs



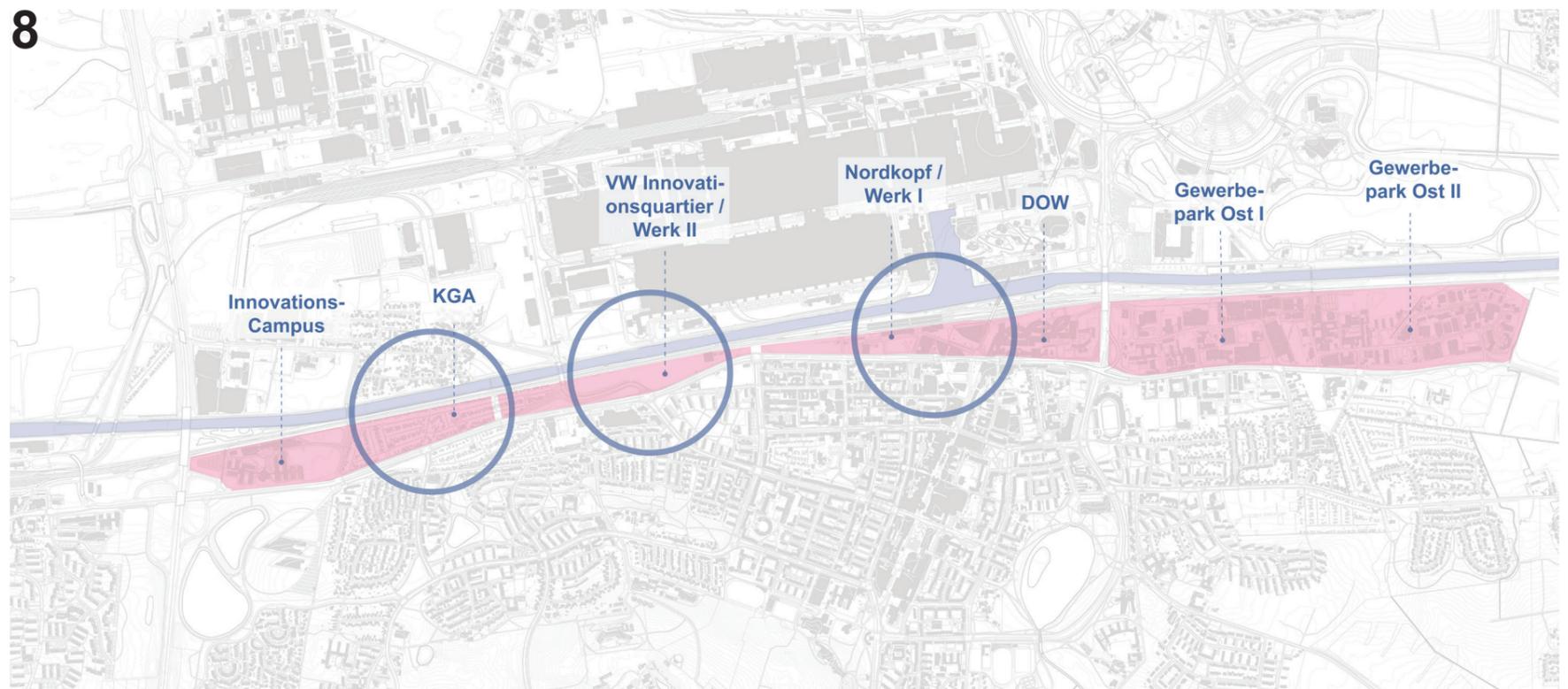
7 Eine Vielzahl unterschiedlich bedeutsamer Querbeziehungen treffen auf den linearen Körper der Nordhoffachse auf. Die Achsen zum Hauptbahnhof (Siegfried-Ehlers-Straße und Willy-Brandt-Platz), zur Autostadt (Porschestraße) und zum VW Hochhaus (Saarstraße) sind die wesentlichen, in jedem Fall zu beachtenden Verbindungen.

Die Achse antwortet auf diese Querverbindungen mit Eingangsplätzen zur Innovationsroute und „Fenstern“ zum Volkswagenwerk. Oberstes Ziel der Innovationsroute ist die Belebung der Achse bzw. die Entwicklung eines urbanen Boulevards für alle Wolfsburger. Aus diesem Grunde reagiert der Masterplanentwurf mit möglichst zahlreichen Anschlusspunkten und Trittsteinen auf die Achse.

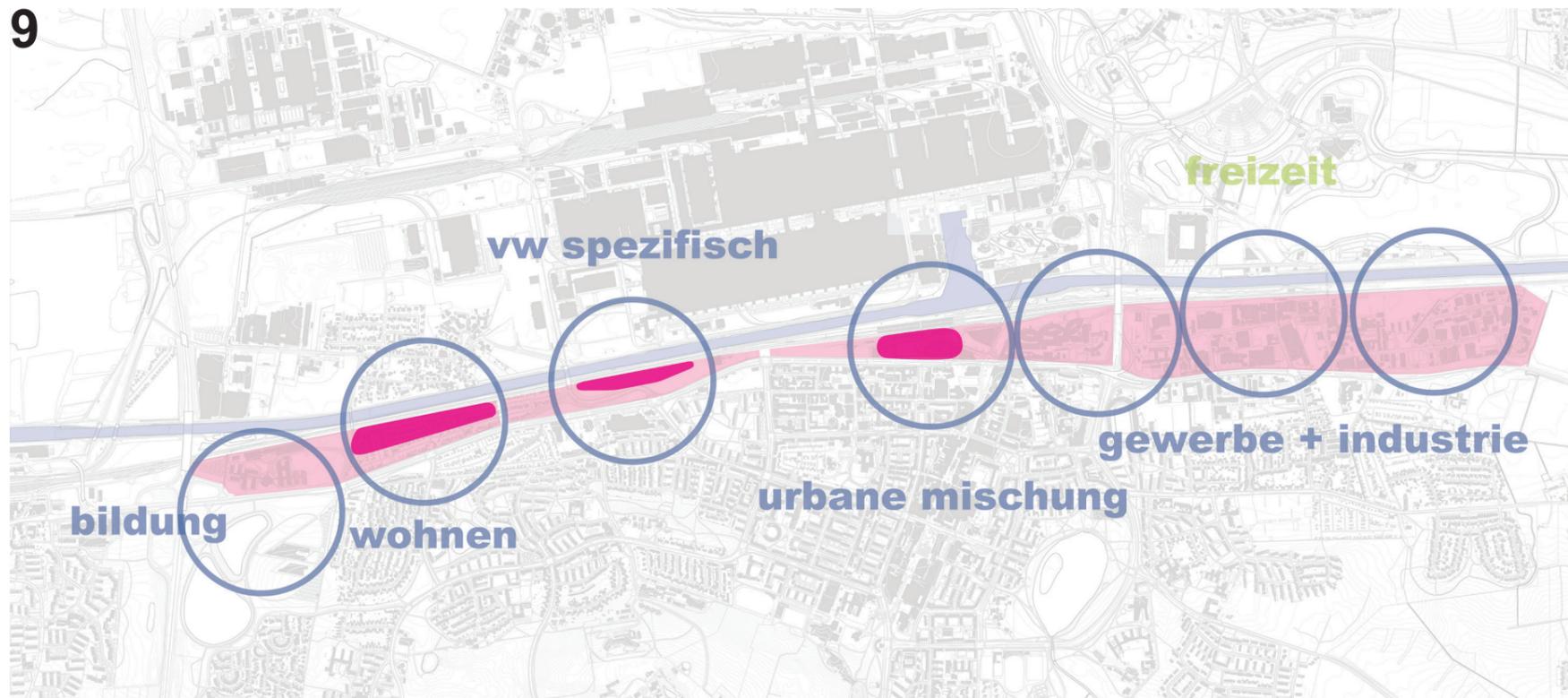
Korridore einer möglichen räumlichen Vernetzung mit dem Stadtkörper

8 Eine für die Gesamtentwicklung zentrale Begabung des Raumes besteht darin, dass bereits heute eine Mischung an unterschiedlichen Nachbarschaften besteht. Das Werk wird weiterhin die dominierende und auch monofunktionale Rolle am Nordufer spielen, aber westlich und östlich, sowie an das gesamte Südufer des Kanals legt sich eine Reihe weiterer urbaner Bausteine.

Zum einen stellt dies in Bezug auf die Verfügbarkeit von Flächen eine besondere planerische Herausforderung dar. Zum anderen aber impliziert dieser glückliche Umstand eine abwechslungsreiche Aneinanderreihung von Nachbarschaften. Sollte bei allen möglichen Quartieren der Nutzungsbaustein „Wohnen“ mitgedacht werden, wäre die Grundlage einer Tag- und Nachtbelebung der Nordhoffachse gegeben.



Möglichkeit der Bildung und Aneinanderreihung von gemischten Quartieren



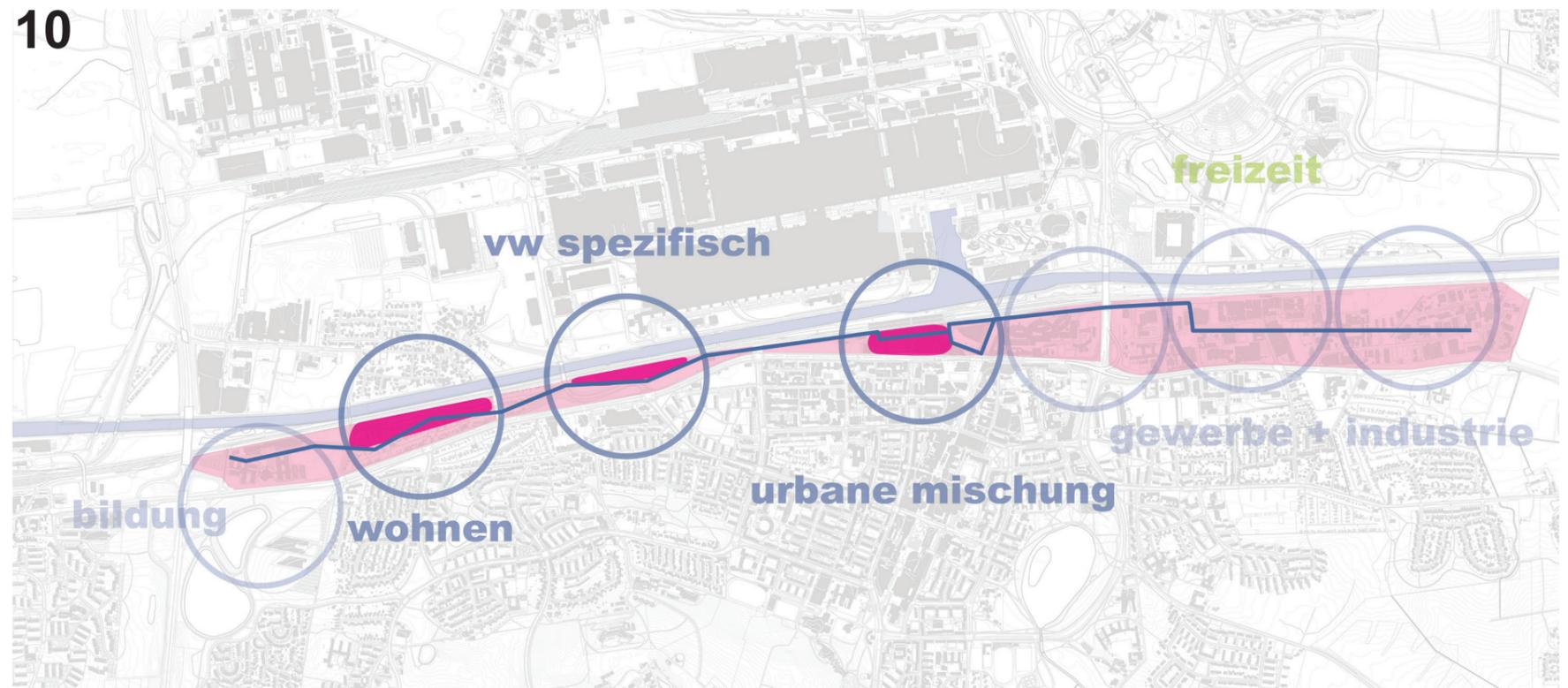
9 Im Westen bietet sich, als Fortschreibung der bestehenden Nutzungen, der Auftakt in Form eines Forschungs- und Bildungscampus an. Als Gegenüber zur kleinteiligen Siedlung Sandkamp würde sich ein Baustein mit unterschiedlichen Wohnformen eignen. Im engeren Umfeld des VW Verwaltungshochhauses und gleichzeitig im Einzugsbereich des neuen Regionalhalts an der Brücke Oststraße könnte sich eine Nachbarschaft aus hochwertigen VW-affinen Forschungseinrichtungen ansiedeln. Eine solche Entwicklung könnte einen neuen Brückenschlag über den Kanal initiieren. Soll der Nordkopf die Stadt enger mit dem Hauptbahnhof verknüpfen, so würde eine kompakte urbane Mischung in Frage kommen. Ausgehend vom Designer Outlet sollte eine urbane Gewerbeschiene nach Osten hin die bestehenden Funktionen transformieren.

Themen und mögliche Nachbarschaften entlang der Achse

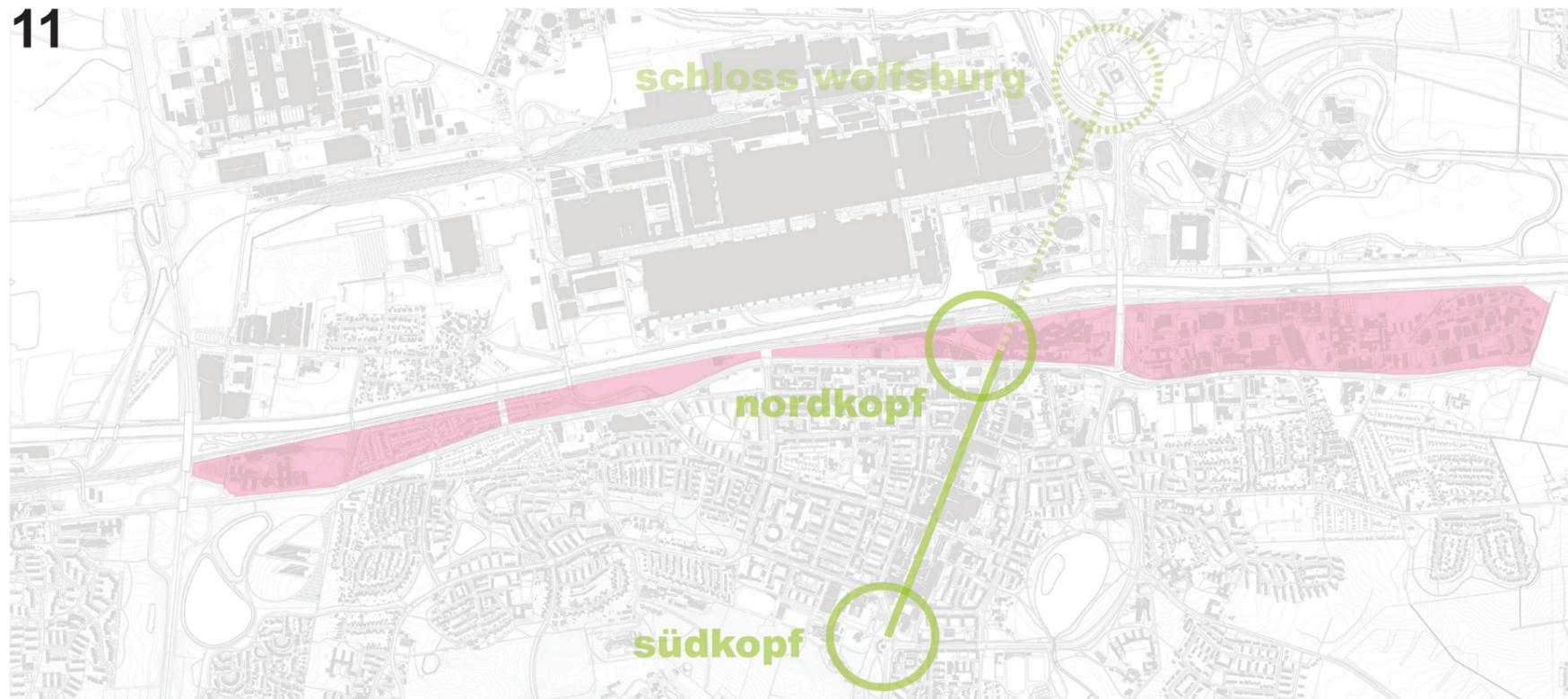
10 Drei Bereiche wurden auf Grund von Aktualität und besonderer Lage vertiefter dargestellt:

- das engere Umfeld des Hauptbahnhofs mit dem Nordkopf
- das vis-à-vis des VW Verwaltungshochhauses
- das Areal gegenüber dem Ortsteil Sandkamp.

Das engere Umfeld des Hauptbahnhofs ist von besonderem Interesse für Nutzungen mit Bezug zur Erreichbarkeit und der Erweiterung des Einzugsbereichs. Das Gegenüber des VW Verwaltungshochhauses bietet die Chance für neue VW Nachbarschaften in sehr guter Erreichbarkeit durch den gestärkten Brückenschlag in Verbindung mit dem neuen Bahnhalt. Das Areal gegenüber Sandkamp bietet die Chance ein Wohnquartier mit u.a. speziellen Anforderungen an künftige VW Mitarbeiter zu entwickeln.



Nachbarschaften mit besonderer Priorität und Bedeutung

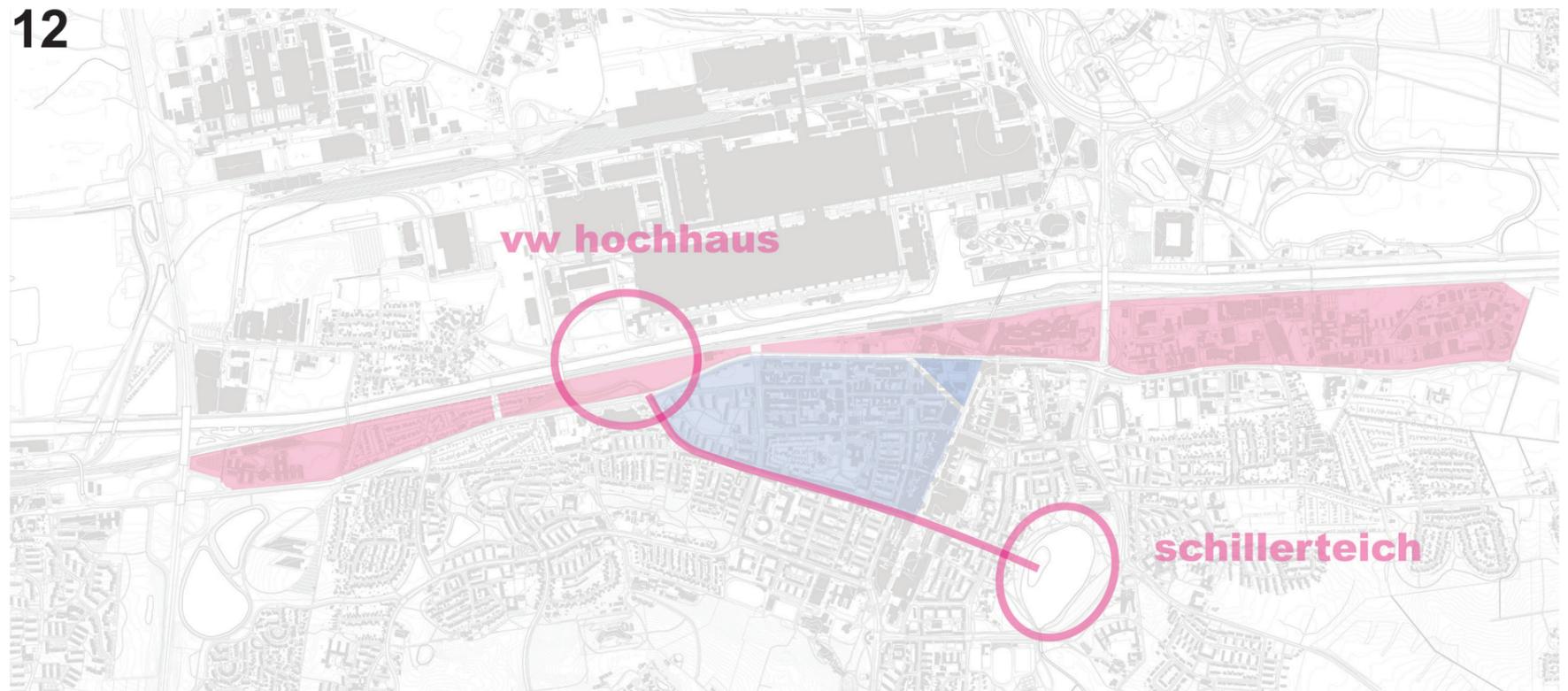
11

11 Die Porschestraße legt sich, beginnend am Südkopf, in Nord-Süd-Richtung in den Stadtkörper. An der Einmündung zum Willy-Brandt-Platz, hat das VW Kraftwerk seinen spektakulärsten Auftritt im Stadtraum. In nördlicher Verlängerung grüßt derzeit Schloss Wolfsburg als nördlicher Pol der bedeutsamen Achse, ist aber in direkter Fußwegebeziehung weder sichtbar noch erreichbar. Die bestehende, im Vergleich zur Porschestraße sehr schmale Brücke zum Nordufer könnte mittels einer Verbreiterung aufgewertet werden.

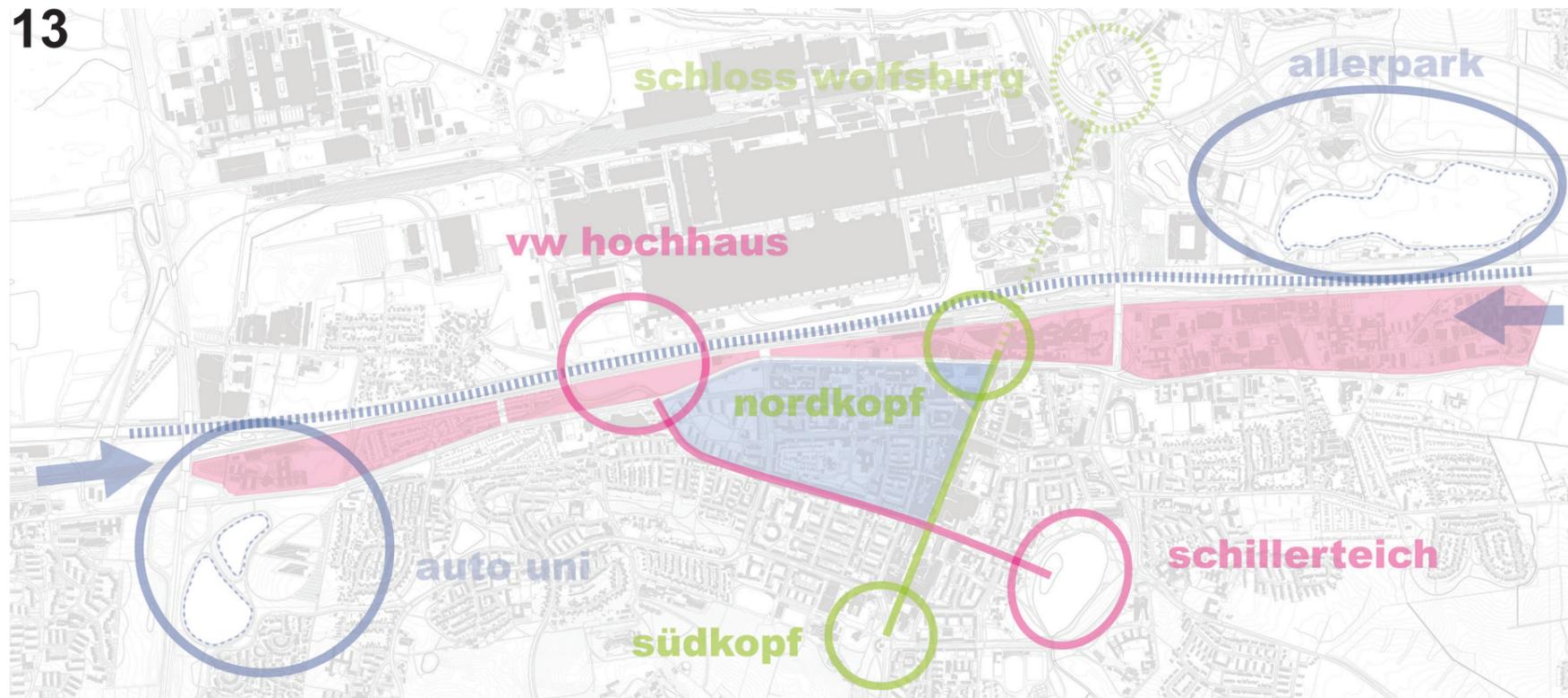
Die Porschestraße findet am südlichen Gleisrand, insbesondere im Erdgeschossbereich, derzeit keinen adäquaten Abschluss. Hier könnte eine städtebauliche Dominante ein Zeichen setzen und die Besucher der Porschestraße bis zum Eingang des Designer Outlets anziehen.

Kollerachse: Südkopf - Nordkopf - Schloss Wolfsburg

12 Vom Schillerteich bis zum Volkswagen Verwaltungshochhaus spannt sich heute ein Korridor, gebildet aus Saarstraße, Goethestraße und Pestalozziallee auf. Er bildet gewissermaßen die X-Achse des Stadtgrundrisses und kreuzt die Porschestraße am Rathausplatz. Ein identitätsstiftender Kreuzungspunkt bildet sich im Schwerpunkt des Stadtkörpers ab, der gemeinsam mit dem Rathaus die geometrische und auch gelebte Mitte der Stadt kennzeichnet. Den Abschluss bildet im Westen die Hochhausscheibe des VW Konzerns. Gemeinsam mit der Heinrich-Nordhoff-Straße und der Porschestraße bildet sie ein Dreieck, welches das künftige urbane Zentrum der Stadt einrahmen wird. Im Gegensatz zur Porschestraße ist diese Achse räumlich weniger klar gefasst und verfügt über deutlich geringere Angebote für eine kurzweilige Passage. Es finden sich aber auch hier Reserven für eine Belebung.

12

Die Achse Schillerteich-VW Hochhaus

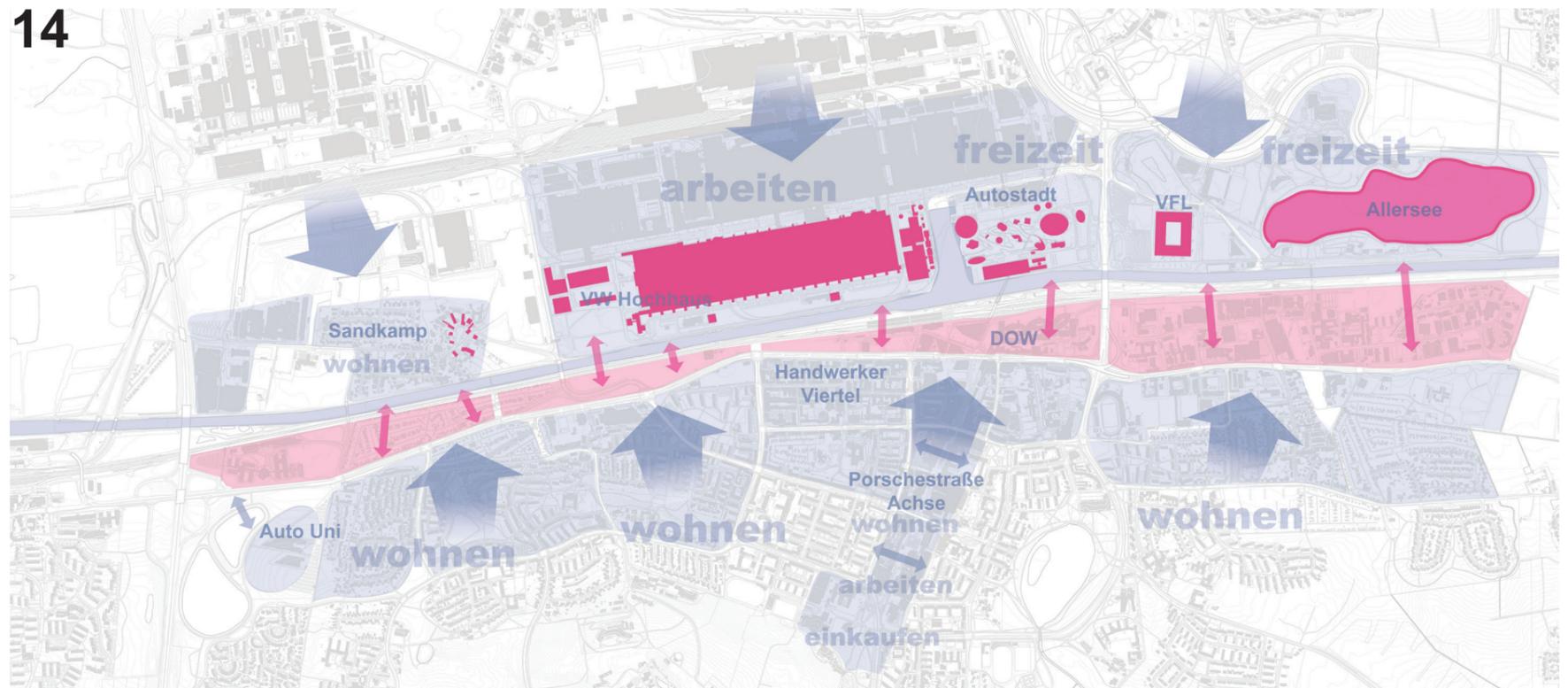


13 Die Achsen bringen generell Stabilität und Orientierung (Koordinaten) in das lockere, teilweise schwimmende Gefüge der Stadt. Mit der Nordhoffachse und ihren östlichen und westlichen Polen legt sich damit künftig ein dritter linearer Raum in die Stadtlandschaft, der im Sinne einer geistigen Landkarte in der gemeinsamen Wahrnehmung der Bürger wirken könnte. Diese drei Straßenräume führen zu besonderen Orten der Stadt und vernetzen sich am Rathausplatz, Nordkopf und an einem möglichen VW Campus am Verwaltungshochhaus untereinander. Der damit eingefasste Dreiecksraum wird das Handwerkerviertel in seine Mitte nehmen. Mittelfristig könnte dieses über die Nordkopffentwicklung an die Porschestraße angebunden werden. Insgesamt vier Pole dieses Gesamtgerüsts (Autouni, VW Hochhaus, Nordkopf, Allerpark) liegen damit auf der Nordhoffachse.

Das städtebaulich-konstruktive Gesamtgerüst der Stadt

14 Vielfältige Wolfsburger Nachbarschaften nehmen bereits heute die Nordhoffachse in ihre Mitte. Eine urbane Umgebung aus Werk, unterschiedlichsten Wohnquartieren, Haupt- und Regionalbahnhof, Sport-, Freizeit- und Kulturangeboten von überregionaler Bedeutung bilden die Voraussetzung für die Entwicklung einer lebendigen Achse. Die Grundbegabung für die Entwicklung einer agilen Meile ist jedenfalls gegeben.

Der Sprung an den Kanal kann gelingen, wenn sich die Achse diesen Nachbarschaften gegenüber in Querrichtung an den entscheidenden Stellen öffnet und Angebote für Bewegung und Verweilen schafft. Bestehende und neue qualitätvolle Brückenschläge zum Nordufer, könnten einen unverwechselbaren urbanen Abschnitt am Mittellandkanal kreieren.



Schlussstein Nordhoffachse

4. Gesamttraum der Nordhoffachse

Über alles gesehen bestätigt der Gesamtentwurf zunächst die Hypothese, dass sich der schmale bandartige Raum grundsätzlich für eine gemischte und urbane Entwicklung eignet. In diesem Bereich der Stadt ist künftig unstrittig mehr möglich, als die monotone Aneinanderreihung orthogonaler Baufelder, mit Vorderseite zur Heinrich-Nordhoff-Straße und typischerweise zu erwartender Rückseite zur Bahn. Die Achse erhält vielmehr ihren inneren identitätsstiftenden Korridor, die Innovationsroute, nebst Freiräumen, sowie ein eigenes Gesicht zum Volkswagenwerk. Der Entwurf zeigt darüber hinaus auch, dass eine abwechslungsreiche und lockere Abfolge unterschiedlicher urbaner Quartiere machbar ist. Trotz der angestrebten Vielfalt verschwindet die Achse nicht im Stadtgefüge, sondern

sie kann sich auch als markanter Siedlungskörper - als neue mobilitätsbezogene Wolfsburger Adresse - im Stadtraum und im Stadtgrundriss herauslösen. Nicht nur das Volkswagenwerk könnte damit ein adäquates Gegenüber erlangen, sondern auch die westlich und östlich anschließenden Nachbarschaften, wie Sandkamp, Autostadt, VfL und Allerpark. Sie erhalten ein neues vis-à-vis und werden über die lange Nordkante der Achse raumgreifend an den Stadtkörper angebunden. Der lineare Körper der künftigen Nordhoffachse greift dabei tief in die westlichen und östlichen Exklaven der Stadt hinein und holt diese nicht zuletzt mittels der Innovationsroute an die Stadt heran. Der Campus vor der Stadt wird zur Bildungsadresse in der Stadt. Die heute noch schlichten Adressen des Gewerbe-

biets Ost werden nicht als Unorte aus der Stadt herausgehalten, sondern über die Achse an diese angebunden, um mittel- bis langfristig in eine zeitgemäße Gewerbeadresse transformiert zu werden. Während somit der westliche Pol der Achse einen Stadteingang mit der Ankündigung mobilitätsaffiner Bildung und Forschung in der Stadt darstellt, könnte der östliche Stadteingang mit künftig klarer geordneten und geformten Baufeldern sowie weiteren Akzenten oder abzustimmenden Hochpunkten ein Quartier mit Gewerbenutzungen und neuen Arbeitsplätzen abbilden. Der kurz- bis mittelfristig und konventionell arrondierbare Rand des nördlichen Wolfsburger Siedlungskörpers bildet künftig die große Leitplanke der Straße sowie die räumliche Fassung der neuen Nordhoffachse.

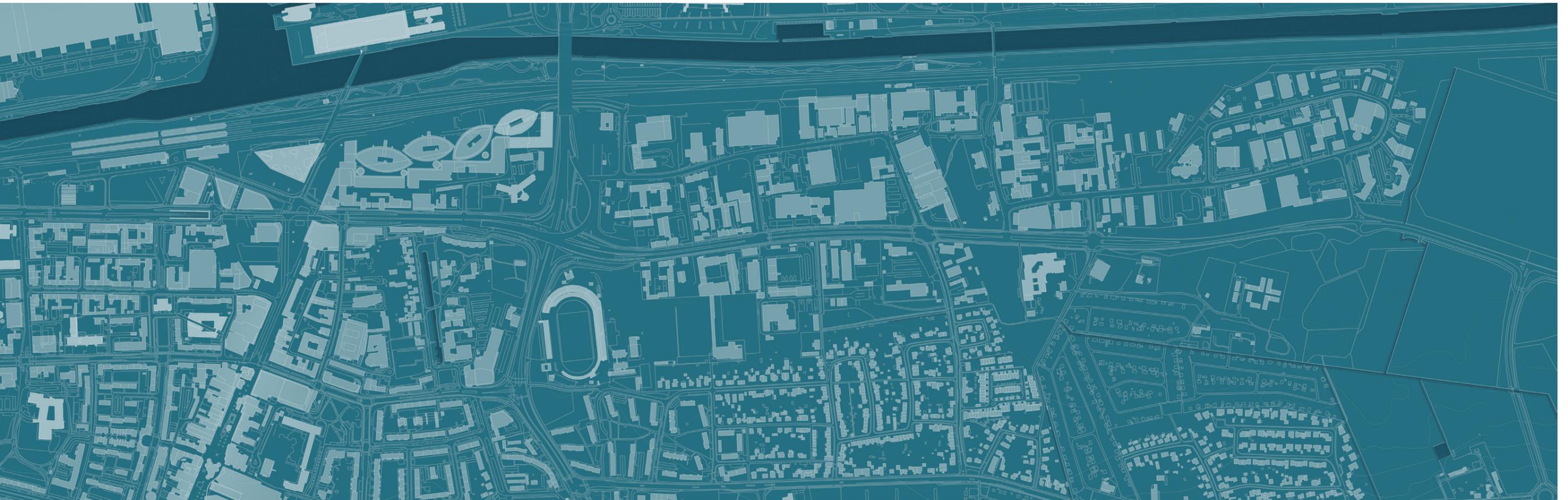


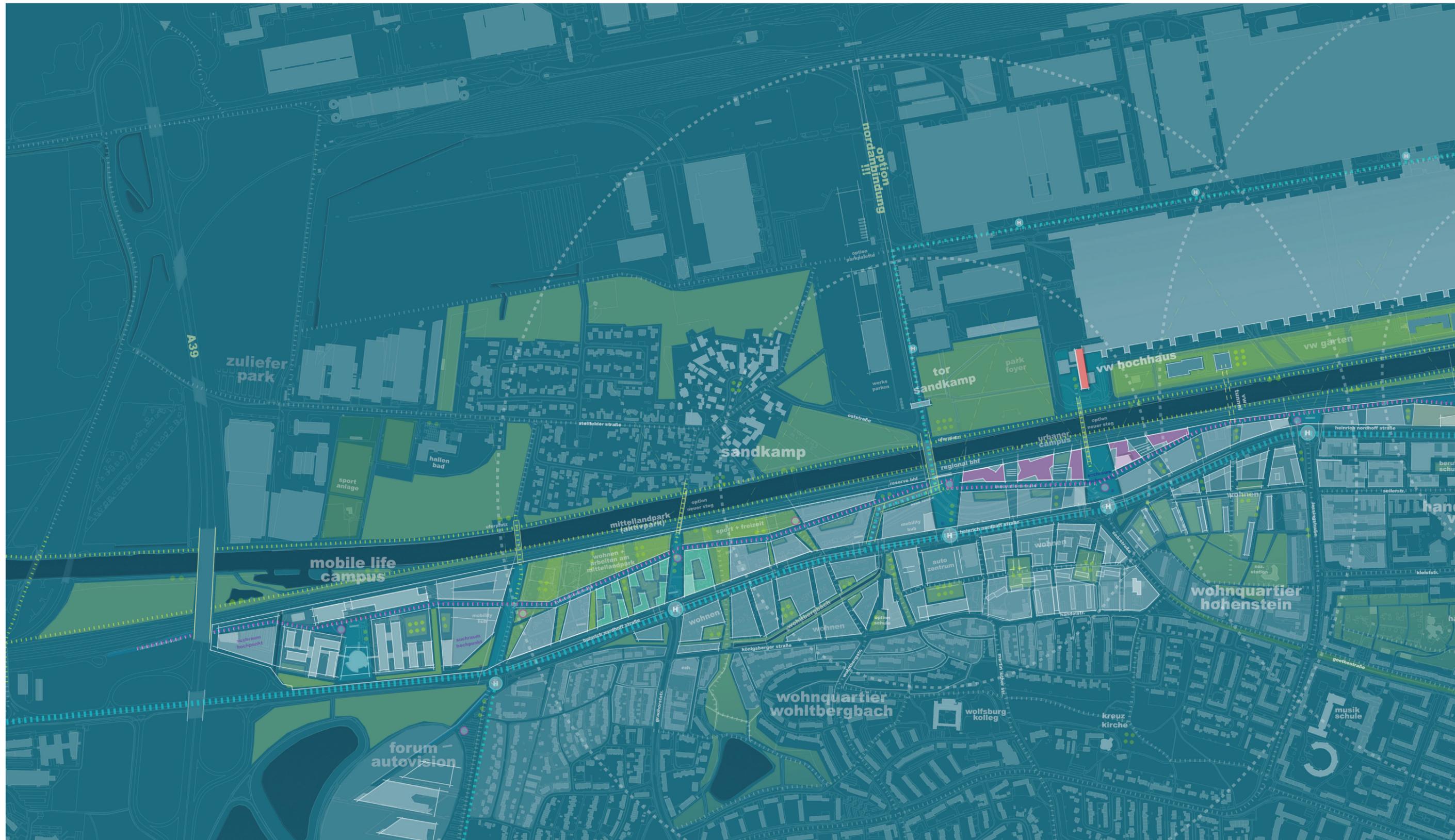
Abgleich - Möglichkeitsraum Nordhoffachse heute

Anstelle einer möglichen räumlichen Reorganisation oder Korrektur der Straßenachse nebst aufwendigen Baumaßnahmen und Zwischenzuständen, kann die Heinrich-Nordhoff-Straße in ihrem bestehenden Korridor sukzessive als Stadtstraße mit einem Querschnitt von etwa 33 Metern unter Betrieb erneuert und fortgeschrieben werden. Nordkopf, Hauptbahnhof und Porschestraße müssen sich künftig mit der Achse arrangieren. Der Entwurf zeigt, dass sowohl Phaeno als auch Designer Outlet zu den Adressen der Porschestraße gehören. Sie dürfen nicht etwa durch einen allzu dominanten Schwung der baulichen und räumlichen Strukturen zwischen Willy-Brandt-Platz und Poststraße nach Nordwesten hin als Nebenschauplätze freigestellt werden. Der Nordkopf muss künftig alle seine Nach-

barschaften sowohl in der Wirkung eines Drehkreuzes als auch in Form eines Transitraums bedienen. Bislang wurden mit dem Nordkopf insgesamt drei bedeutsame Standorte für Hochpunkte erkannt, die sich wiederum in eine weitere, größere Dreiecksform im weiteren Stadtgebiet legen. Das VW Verwaltungshochhaus, die Hochhausscheibe des Rathauses und ein möglicher nördlicher Abschlusspunkt der Porschestraße könnten das große Dreieck bilden. Hochpunkte am Hauptbahnhof, an der Ecke Porsche- und Poststraße sowie ein Hochpunkt am Designer Outlet würden das innere Dreieck abbilden. Im Zuge der Ergebnisphase soll aber insbesondere das Hochhaus am Designer Outlet kritisch hinterfragt werden. Die Notwendigkeit eines Endpunkts an dieser Stelle wurde aber durchaus erkannt.

Das grüne Vorgelege des Volkswagenwerks zum Kanal hin würde mit einer mittel- bis langfristigen Öffnung ein bedeutsames Bindeglied der nördlichen Freiraumangebote darstellen. Die entscheidende Frage wird hierbei zu beantworten sein, welche Art von Freiraum vor dieser starken Silhouette in Frage kommen könnte. Es ginge dabei aber weniger darum, ein zeitgemäßes Montagegrün zu installieren, sondern einen Freiraumtypus zu kreieren, der maßgeschneidert nur an dieser besonderen Stelle in Frage kommen könnte. Mit diesem Ost-West-Brückenschlag wäre das „Freiraumkonzert“ des Nordufers mit dem des Südufers verkettet und stünde als Stadtrundgang bzw. auch als Boulevard entlang dem Mittellandkanal zur Verfügung.





Abgleich - Möglichkeitsraum Nordhoffachse morgen

5. Querschnitte der Infrastrukturlandschaft

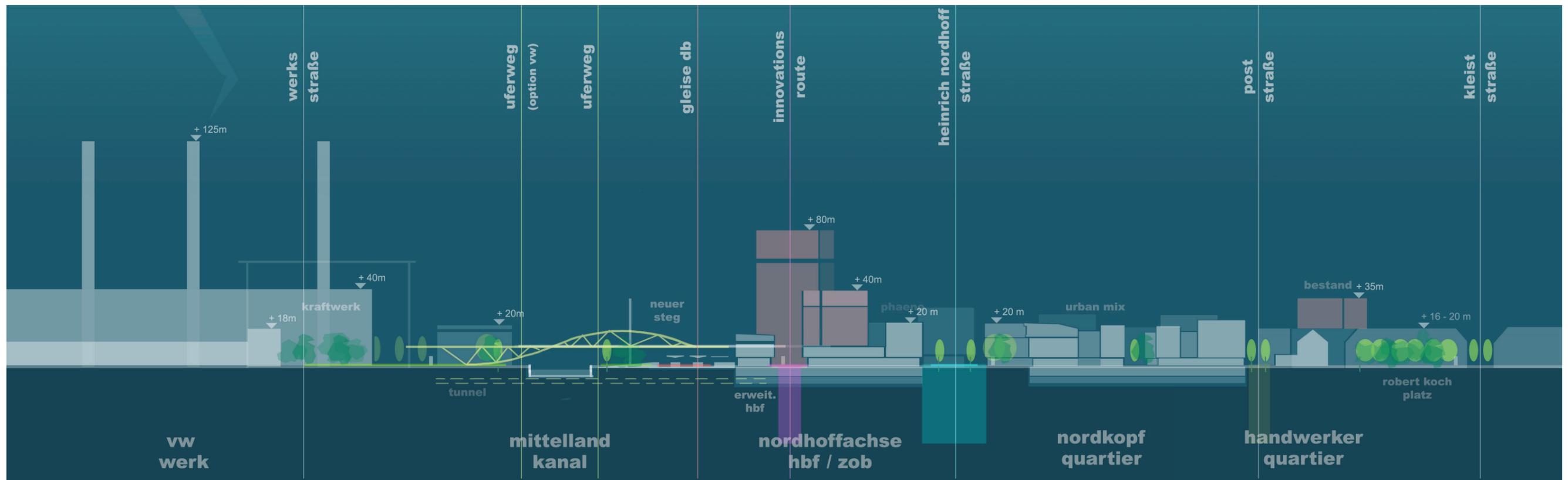
Die schematischen Querschnitte belegen eindrücklich das ungewöhnlich hohe Angebot an parallel geführten Infrastrukturen, die in unterschiedlichen Geschwindigkeiten und Querschnitten den Raum passieren und beleben werden. Voraussetzung wird ein möglichst hoher Grad an öffentlichen Nutzungen in den Sockelbereichen sein. Gleichzeitig zeigen die Schnitte auch, welche signifikante Rolle mögliche neue Brückenschläge übernehmen und wie diese die drei verschiedenen Niveaus von Kanal, Stadtebene und Gleisüberquerung künftig bedienen könnten.

Ein zentraler Entwurfsansatz besteht darin, das Südufer zu einem adäquaten Gegenüber des Werksgeändes zu entwickeln, sodass entlang des Kanals ein ausgewogener urbaner Raum entstehen kann. Die Anzahl an Akzenten mit über sieben Geschossen soll

auf wenige, aber bedeutsame Orte begrenzt werden. Das bauliche Volumen am Ende der Nordhoffachse gegenüber dem Phaeno ist im Zuge der weiteren Bearbeitung noch kritisch zu hinterfragen und ggf. zu reduzieren. Der Hauptbahnhof sowie ein dritter Hochpunkt am südlichen Ende der Bahnhofspassage (Ecke Poststraße) könnten gemeinsam und in etwa einer identischen Höhenentwicklung entwickelt werden. Mit dieser vertikalen Dreiecksfigur würde der Nordkopf einen angemessen dominanten Auftritt im Stadtraum erhalten. Im Bereich des Hauptbahnhofs soll in der Ergebnisphase eine höhere Dichte getestet werden. Die markanten Schornsteine und auch der Sockelbaukörper des Heizwerkes sollten jedenfalls die „Luftöheit“ in diesem Bereich behalten. Auch ist ihre Funktion als „point de vue“ und zur Orientierung aus Fußgängerperspektive beizubehalten.



Position der Schnittlinie



Schnitt durch den Hauptbahnhof

Das VW Verwaltungshochhaus nebst engerem räumlichen Umgriff wurde als möglicher prominenter Brückenkopf in der Achse zum Schillerteich getestet. Im engeren Einzugsbereich des künftigen „Regionalbahnhofs Heinrich-Nordhoff-Straße“ könnte sich an dieser Stelle ein neuer urbaner Kristallisationspunkt - ein möglicher Volkswagen Campus - entwickeln. In etwa vier- bis fünfgeschossiger Höhenentwicklung wäre hier ein Ensemble aus hochwertigen VW-affinen Nutzungen und Architekturen denkbar.

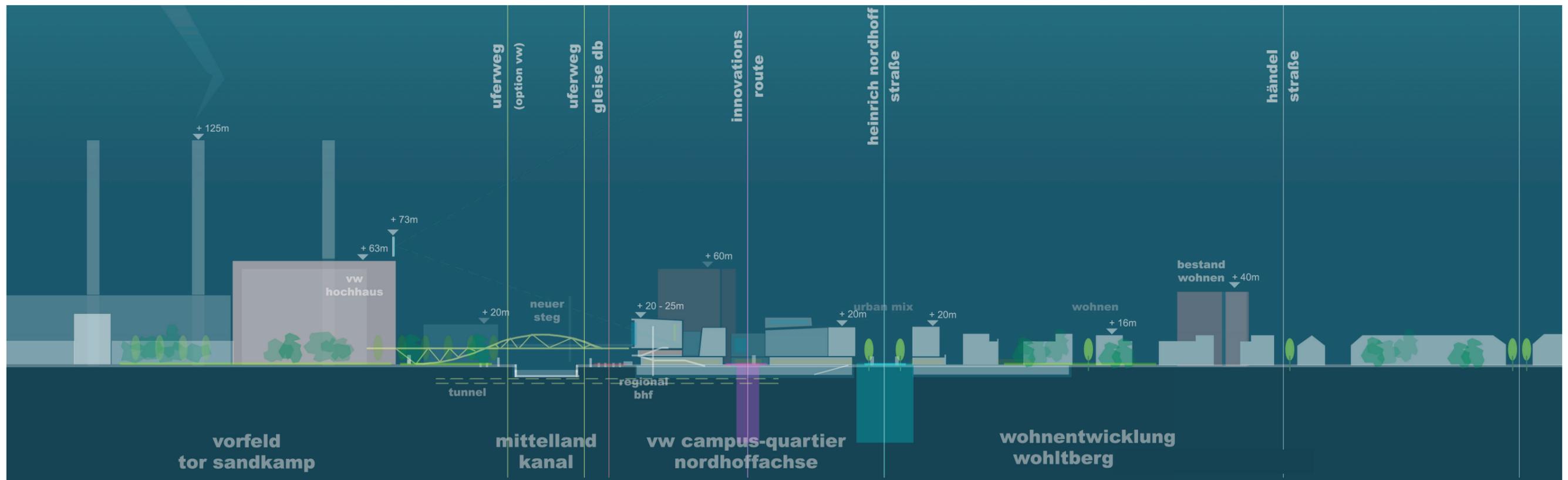
Ein angemessen breites Fenster mit Freiraum entlang der Heinrich-Nordhoff-Straße könnte einen Blick von der Achse auf die Hochhausscheibe öffnen. Einer der siebengeschossigen mittleren Akzente bzw. „Meilensteine“ entlang der Achse, könnte hier das fernwirksame Zeichen des Campus bilden.

Der Schnitt weist auf die Möglichkeit der Entwicklung einer besonderen Sockelzone hin. Die möglichen neuen Forschungs- und Dienstleistungsbauten könnten der besonderen Lage mittels „Balkonen“ bzw. halböffentlichen Terrassenanlagen Referenz erweisen und einen besonders eindrücklichen Blick auf das Werk freigeben.

Diese Campus Idee würde eine Erweiterung des Sicherheitskonzepts der Volkswagen AG voraussetzen. Das mögliche neue Brückenbauwerk würde sich insbesondere erst dann lohnen, wenn es der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden könnte. Die Verbindung mit einem öffentlichen Norduferweg wäre eine entscheidende stadträumliche Verbesserung.



Position der Schnittlinie

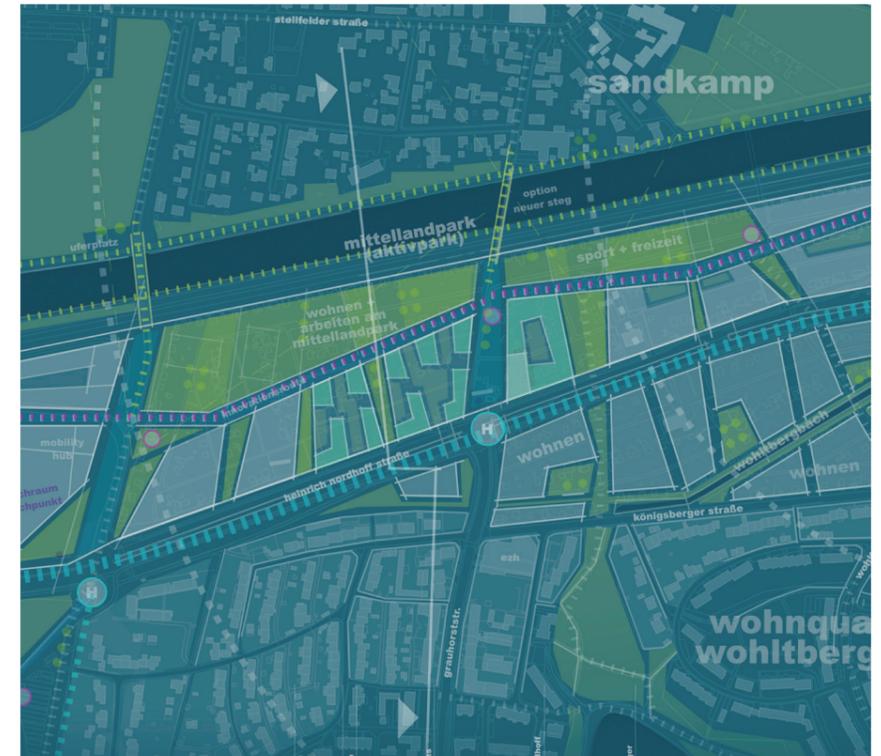


Schnitt durch den urbanen Campus

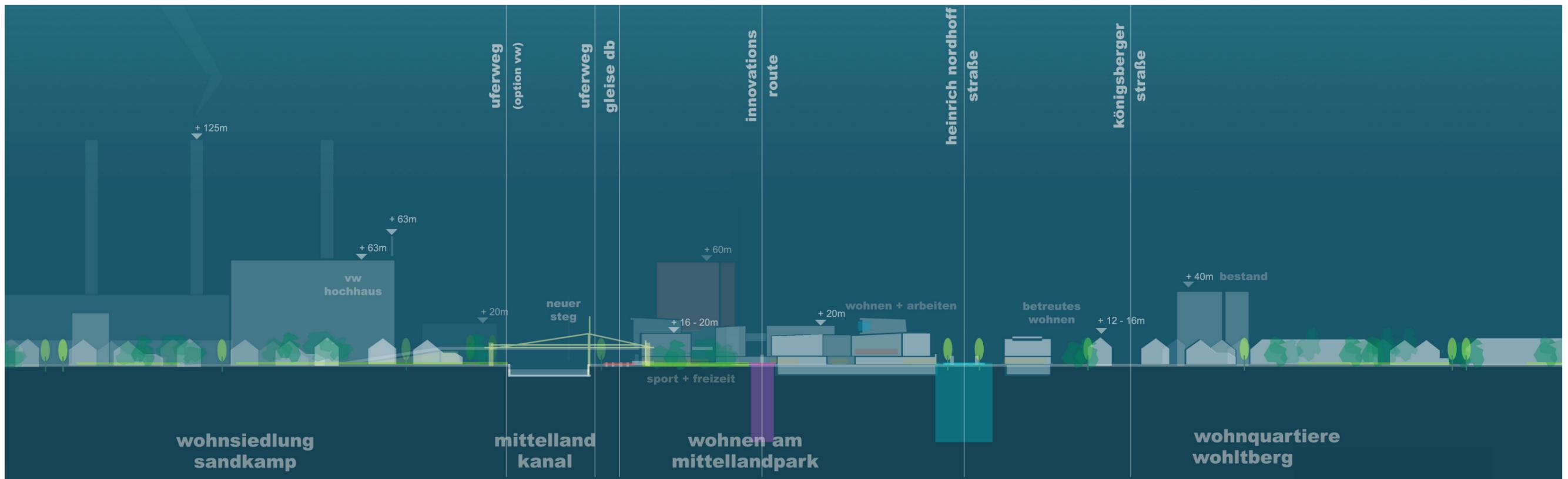
Südlich des kleinen Ortsteils Sandkamp bietet sich die Möglichkeit an, einer breiten Öffentlichkeit einen modernen Freiraum am Wasser zu erschließen. Dieser neue Freiraum könnte als sogenannter Aktivpark ausgerichtet sein, der möglichst unterschiedlichen Bevölkerungsgruppen Angebote für Begegnung, Bewegung und Naherholung bieten könnte. Vor dem Hintergrund einer voraussichtlich anspruchsvollen schrittweisen Transformation der Kleingartenanlagen könnte der Park den Schlussstein der Entwicklung bilden. Mittelfristig könnte damit etwa die Hälfte der Kleingärten über den Entwicklungsstart der Fläche hinaus erhalten werden. Erst nach der Entwicklung der neuen Wohnangebote könnte das Konzept für den innovativen Park mittels eines Wettbewerbsverfahrens gesucht werden. Damit würde der Freiraum auch integrierter Teil der Innovationsroute werden.

Ein neues drei- bis viergeschossiges Wohnquartier entlang der Nordhoffachse würde das vis-à-vis zum Ortsteil Sandkamp bilden und den neuen Freiraum in die Mitte nehmen. Sollten mittelfristig besondere Wohnformen für künftige junge VW Mitarbeiter aus aller Welt von Bedeutung sein, wäre hier die Möglichkeit gegeben, auch solche Angebote zu entwickeln. Kleinteilige „Wohnangebote auf Zeit“, verbunden mit den Begabungen der Innovationsachse für schnelle Erreichbarkeit von Regional- und Hauptbahnhof sowie in den erweiterten Wolfsburger Großraum bis hin nach Berlin, könnten hier idealerweise angeboten werden.

Ein neuer Steg für Fußgänger und Radverkehre auf bereits angelegten Bestandsspuren würde auch hier mit tiefer Reichweite in den südlichen Stadtraum Leben an den Kanalraum bringen.



Position der Schnittlinie



Schnitt durch den Mittellandpark

6. Drei Interventionsräume

Am Nordkopf bestand eine zentrale Erkenntnis darin, dass der Hauptbahnhof nicht nur das Herzstück der Nordhoffachse bilden wird, sondern auch, dass er Reserven für eine zeitgemäße und offensichtlich attraktive Erweiterung besitzt. Das schmale Empfangsbauwerk und sein beengtes Umfeld werden ohne Optionen auf eine räumliche Erweiterung, angesichts der zu erwartenden Frequenz der Entwicklung des Nordkopfes und der gesamten Achse, nicht standhalten können.

Insbesondere der notwendige Sprung über Bahnsteiganlage und Kanal an dieser Stelle ist weder im Umgriff noch im Profil des Bestandsbaus darstellbar. Hinzu kommt die bislang nicht eindeutig zu beantwortende Lage und Größe des künftigen Zentralen Omnibusbahnhofs. Flächenreserven müssen daher gesichert und angelegt werden. Die Achse darf sich hier nicht ihrer Stärken berauben, dies gilt auch für den Korridor der Innovationsroute in West- und Ostrichtung.

Das Phaeno gilt architektonisch als Vorreiter einer neuen Generation skulpturaler baulicher Großformen. Das räumliche Umfeld wirkt daher im Schwarzplan ausgesprochen großzügig. Versuche einer Nutzung und Neugestaltung von Teilen dieses Raumes sollten diesem Umstand Rechnung tragen und behutsam angegangen werden. Wird das Bauwerk seines städtebaulich-räumlichen Wirkungsfeldes beraubt, so könnte dies durchaus eine Herabstufung bedeuten.



Interventionsraum Nordkopf / Hauptbahnhof

Mit dem neuen Regionalbahn-Haltepunkt der Relation Braunschweig-Wolfsburg als „Station Heinrich-Nordhoff-Straße“ ergeben sich Impulse für eine Entwicklung des engeren Umfelds östlich der Brücke Oststraße. Eine solche wünschenswerte Entwicklung würde auch das VW Verwaltungshochhaus in ihren Einzugsbereich nehmen. Durch eine enge Heranführung der Innvationsroute an diesen Punkt spannt sich ein trapezoider Raum zwischen der Station und dem „Tunnelportal

West“ auf, der eine besonders bedeutsame Adresse für das Volkswagenwerk auf der Südseite des Kanals ergeben würde. In Kombination mit einem großzügigen „Blickfenster“ nebst gestaltetem Freiraum in der Achse der VW Hochhausseiche, könnte sich ein Ensemble aus kompakten volkswagenaffinen Bauwerken und Nutzungen versammeln und zu beiden Seiten an das „Schaufenster“ der Heinrich-Nordhoff-Straße stellen. Denkbar wären sicherheitsunempfindliche Nutzungen,

wie etwa renommierte internationale Forschungsinstitute, die in sehr enger Nachbarschaft zum Werk und mit einer hervorragenden Erschließungsqualität agieren könnten. Eine Rad- und Fußwegeverbindung mittels eines neuen Stegs würde den Schlussstein dieses möglichen „VW Campus“ bilden.

Die Achse Schillerteich - VW Hochhaus (s.S. 14) hätte damit einen hochattraktiven nördlichen Pol.



Interventionsraum „VW Campus“ am Verwaltungshochhaus

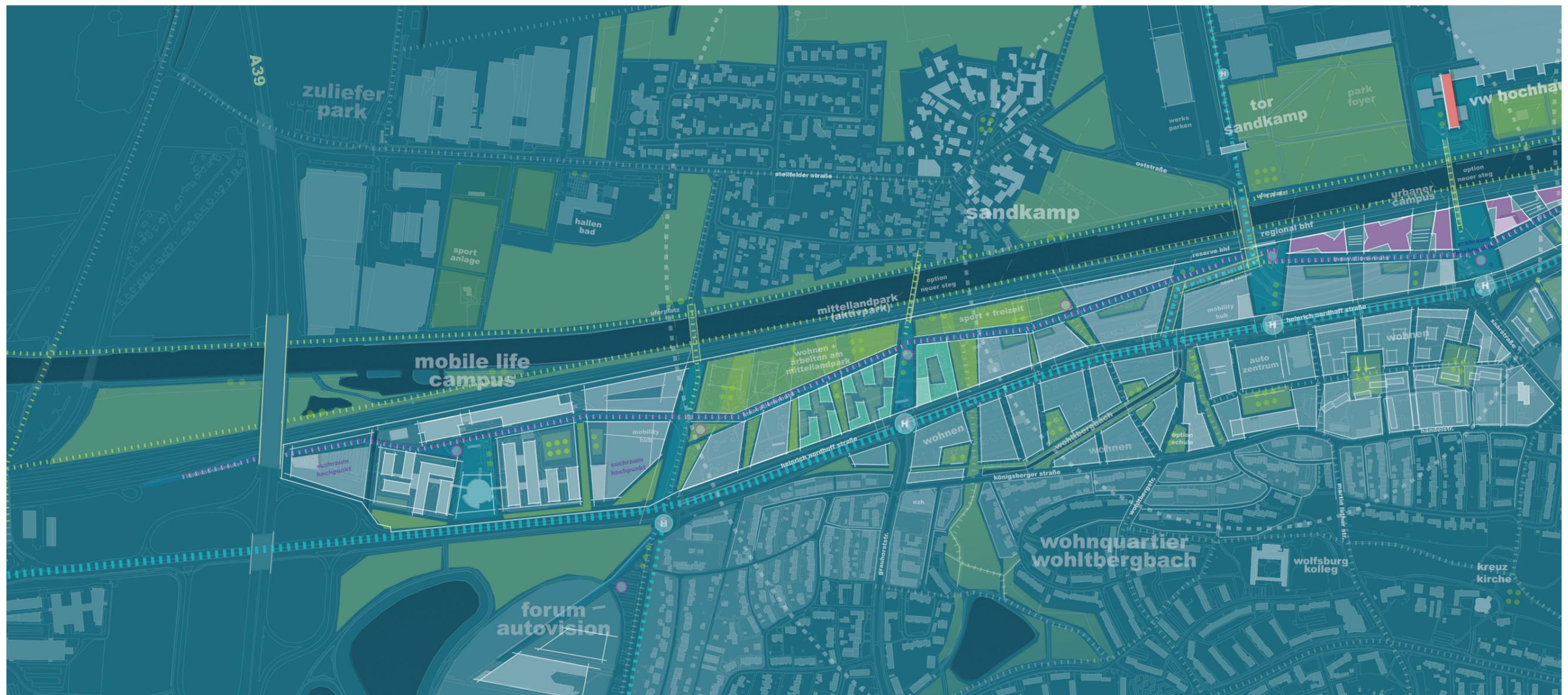
Mit der historischen Dorflage Sandkamp wandelt sich das dominante Bild der Werkssilhouette abrupt und eine kleinteilige Siedlungsstruktur übernimmt die Silhouette des Nordufers. Vis a vis könnte die Nordhoffachse mit einer adäquaten Antwort reagieren, indem sich auch hier der städtebauliche Duktus verändert.

Zwischen Innovationsroute und Kanalufer spannt sich ein polygonaler Raum auf, welcher der umgebenden

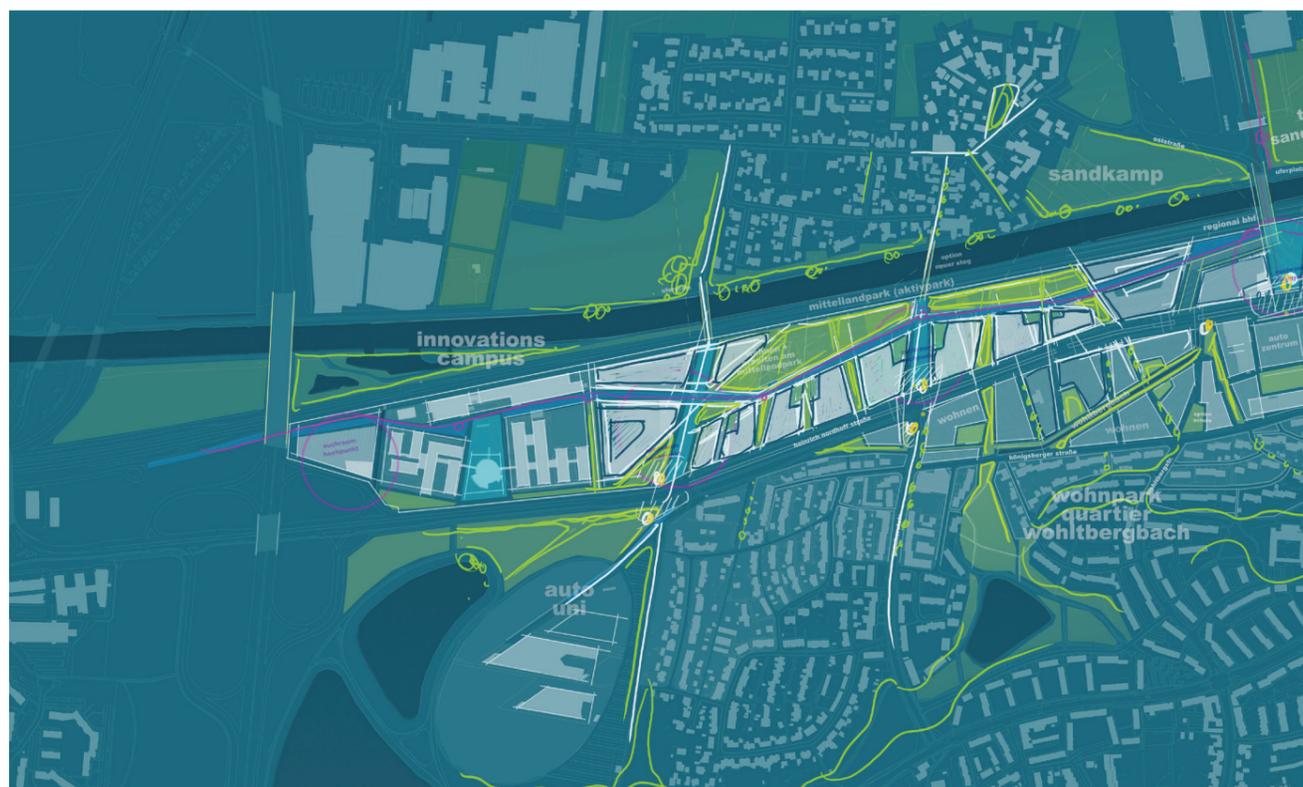
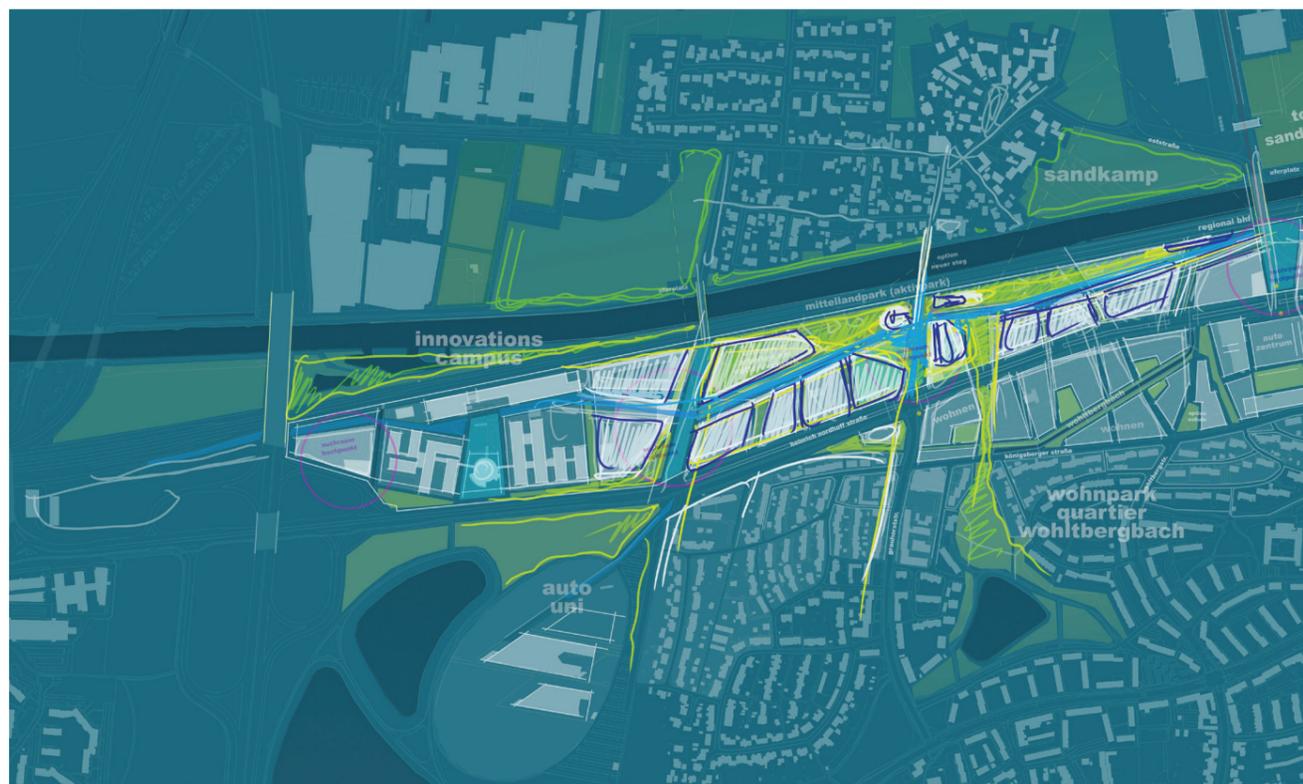
bestehenden und künftigen Wohnnachbarschaft ein einmaliges Angebot machen könnte. Unter weitgehendem Verzicht auf Bebauung könnte sich ein Park am Wasser aufspannen - ein möglicher „Mittellandpark“ - der nicht nur den umliegenden Nachbarschaften, sondern mittels der Innovationsroute, einem weit größeren Einzugsbereich ein besonderes Naherholungsangebot machen könnte. Besonders erfolgreich sind derzeit die sogenannten Aktivparks, die mit großzügigen sportli-

chen Angeboten für unterschiedliche Altersgruppierungen Begegnungs- und Verweilangebote schaffen.

Die Wohnbebauung entlang der Heinrich-Nordhoff-Straße sollte aus einem sorgfältigen Mix an konventionellen und auch innovativen Angeboten - beispielsweise auch für Wohnen auf Zeit - ausgestattet werden. Mit diesem Quartier besteht die Chance auch die jüngere Elite an Wolfsburg heranzuziehen.



Interventionsraum „Mittellandpark“



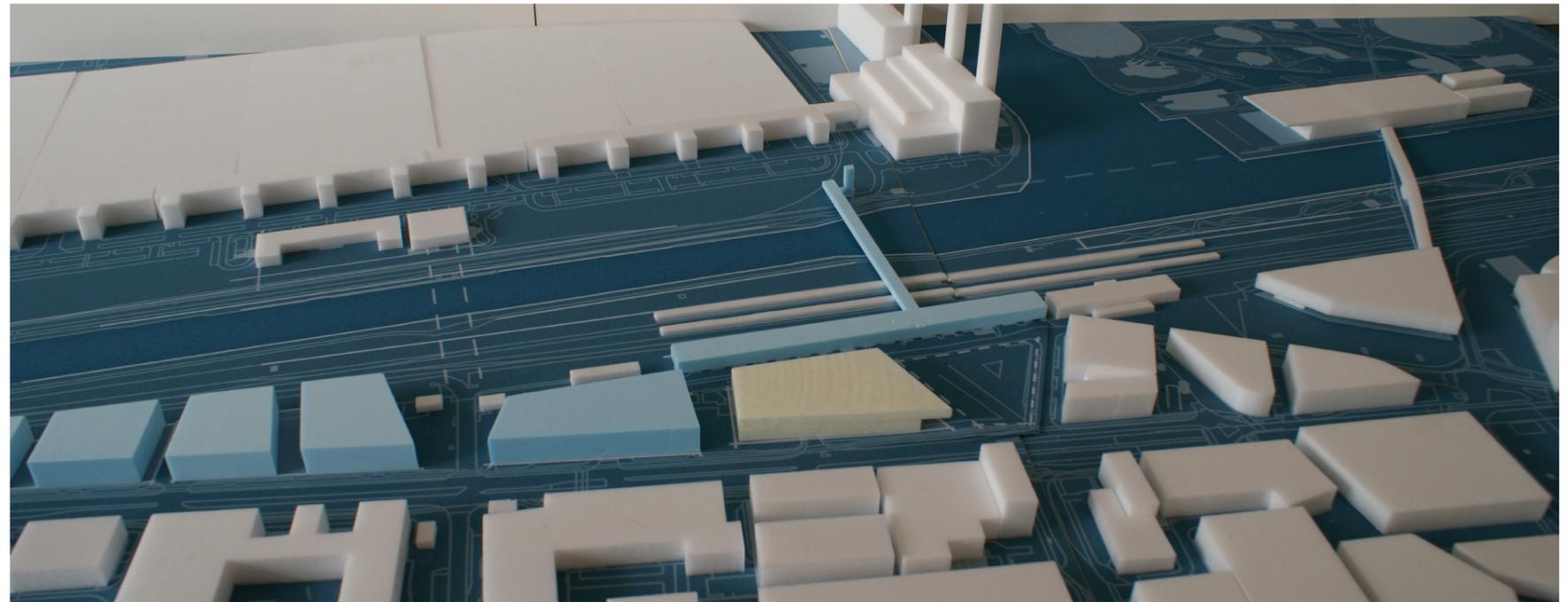
Skizzen zur Entwicklung des „Mittellandparks“



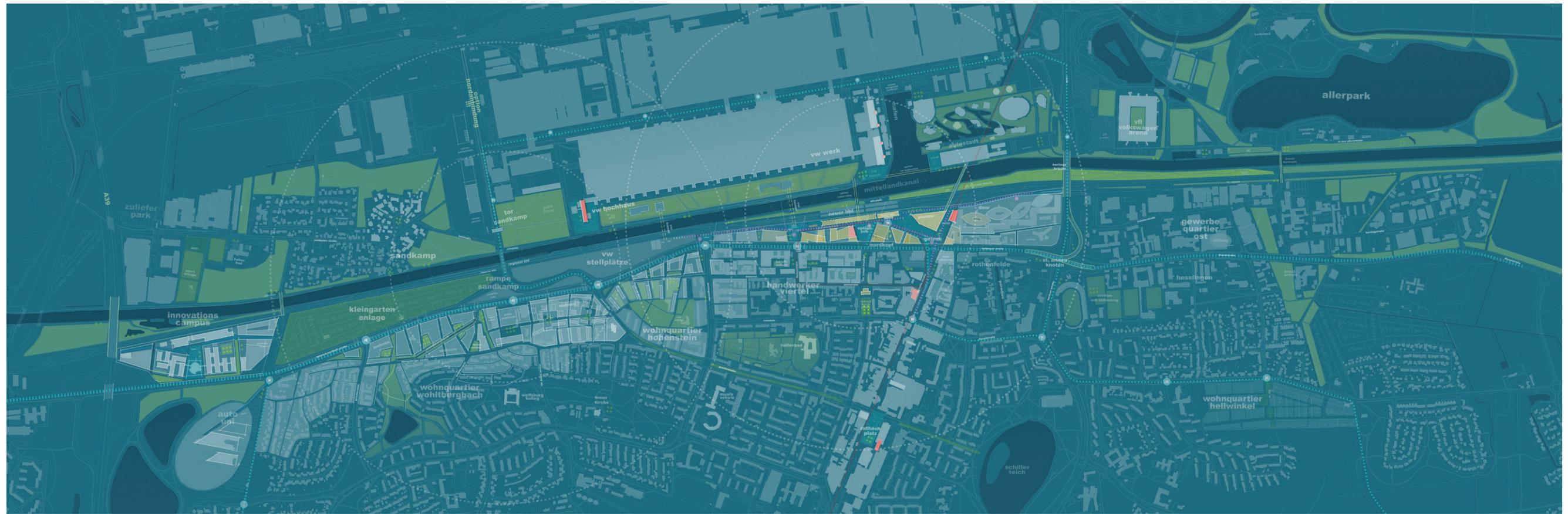
Skizzen zur Entwicklung des Bahnhofsumfelds

Ein erster Schwerpunkt der Entwicklung wird sich rund um den Hauptbahnhof legen. Das Thema des zentralen Busbahnhofs, eine erste „Rochade“ von Teilen der bestehenden Stellplatzanlage sowie der sehr entscheidende Auftakt der Innovationsroute werden hier kumulieren.

Möglich und wünschenswert wäre selbstverständlich die gesamthafte Betrachtung und Entwicklung des Nordkopfes, wie sie sich etwa in der nachfolgenden Etappe abbilden lässt. Eine schrittweise Entwicklung ist aber auf Grund von dringend benötigten Büronutzungen der Volkswagen AG in diesem Bereich realistisch. Dies würde etwa die Flächen westlich der Achse Siegfried-Ehlers-Straße betreffen.



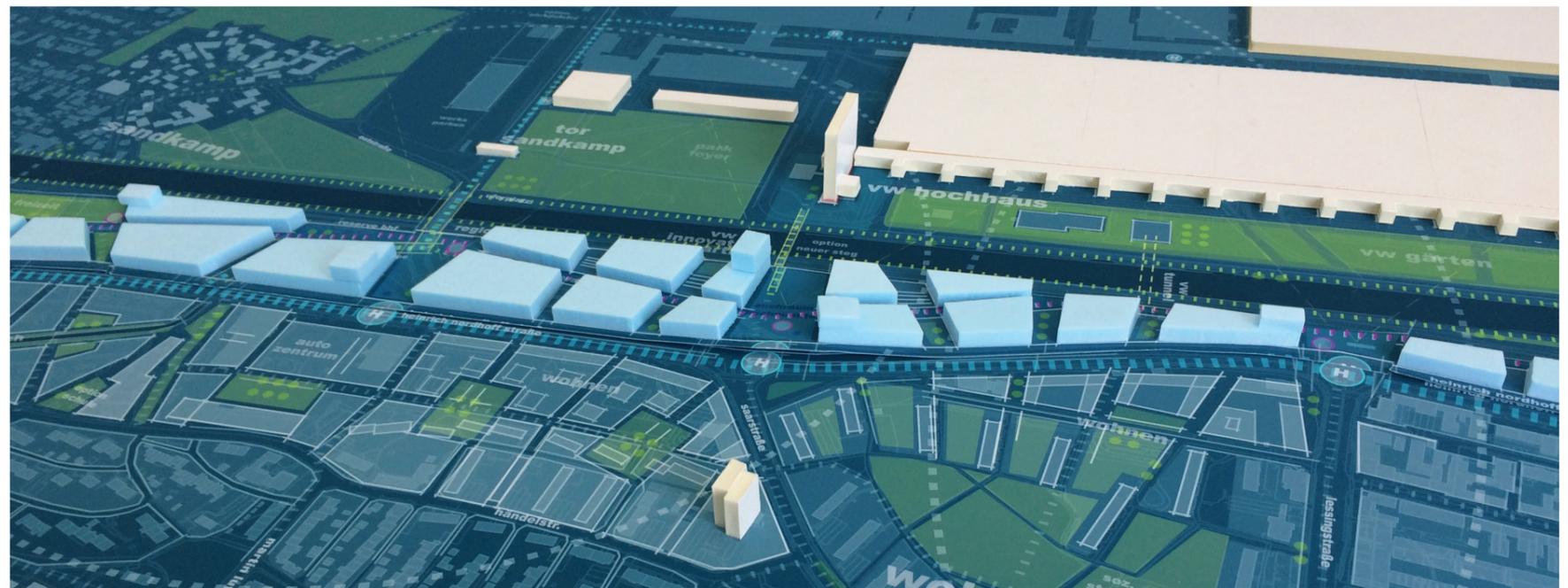
Modellausschnitt Nordkopfentwicklung und mögliche Bahnhofserweiterung



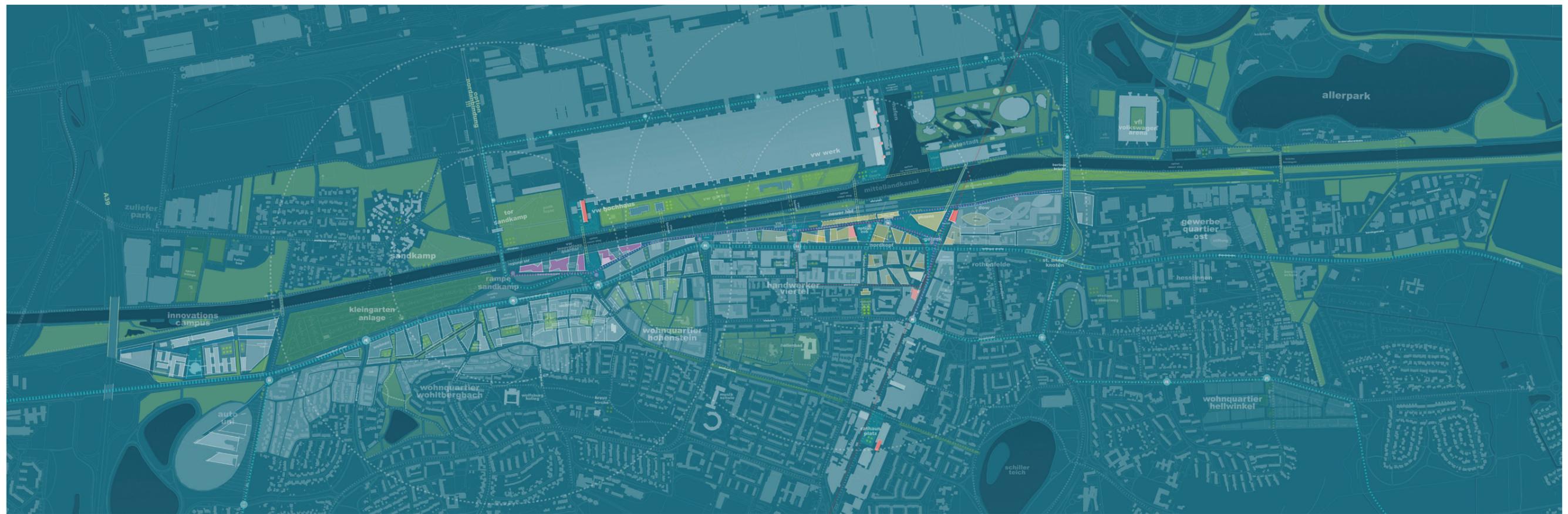
Entwicklung des engeren Umfelds des Hauptbahnhofs

Westlich der Nordkopfentwicklung könnte im Bereich des VW Verwaltungshochhauses ein weiteres Ausrufezeichen mit dem bereits beschriebenen hochwertigen Forschungs- und Innovationsquartier „VW Campus“ entwickelt werden. Zwischen diese beiden „Meilensteine“ legt sich eine Kette aus Baufeldern (graue Darstellung), die sich für die Entwicklung allgemeiner urbaner Nutzungen, wie Sonderformen des Wohnens (Hotelnutzungen) aber auch allgemeine Dienstleistungen und verträgliche hochwertige Gewerbeatadressen eignen würde.

Testentwürfe zur Zukunft des Autohauses haben ergeben, dass ein sorgsamer Umgang mit solchen Flächen die Entwicklungsqualität positiv beeinflussen kann.

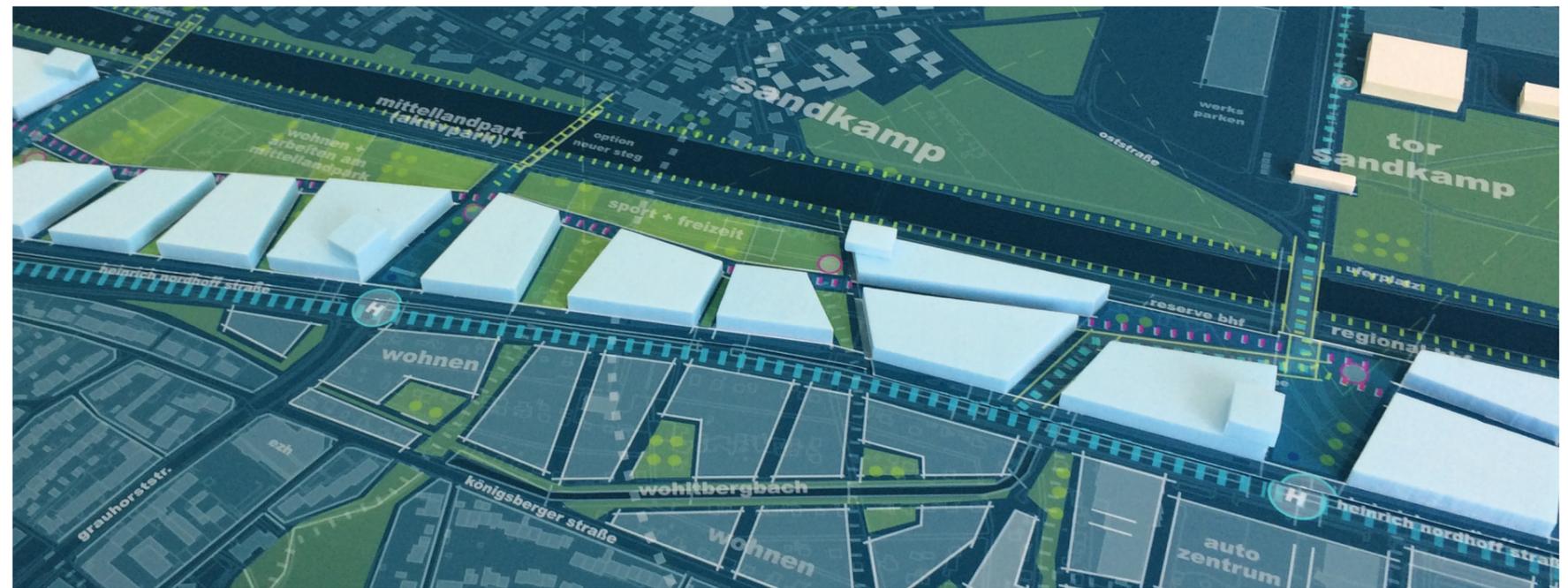


Modellausschnitt „VW Campus“

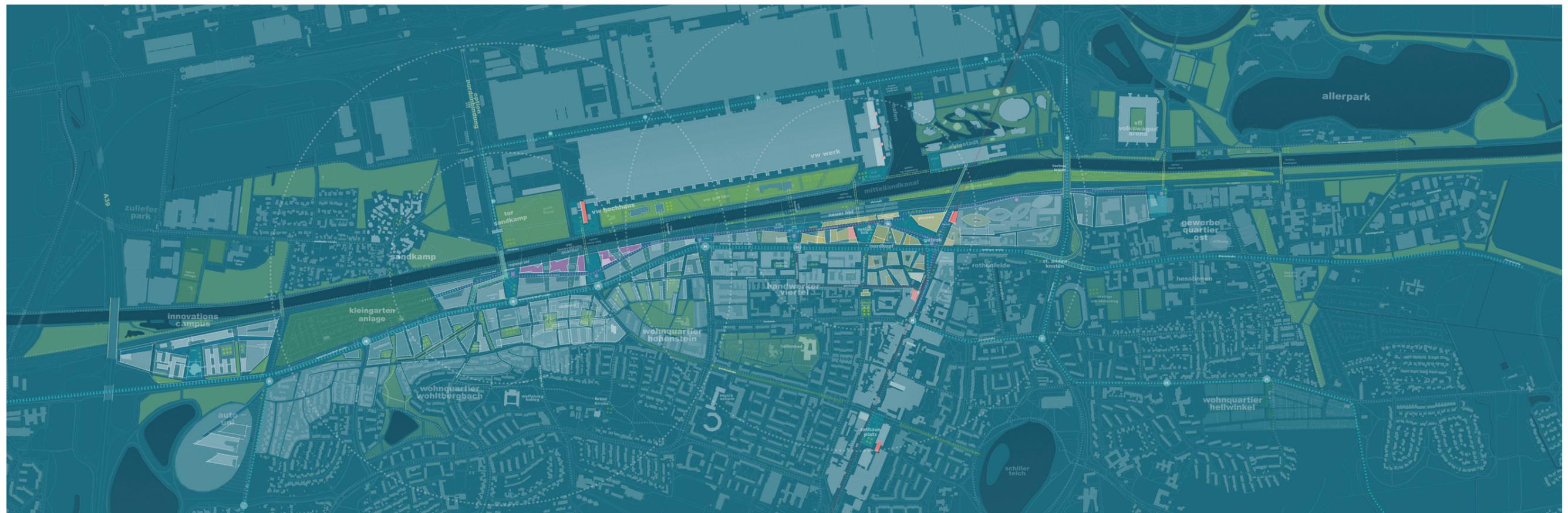


Entwurfsansatz „VW Campus“

Im Sinne des Gebots von Innen- vor Außenentwicklung wären, im engeren Umfeld des neuen Bahnhofs im Bereich der Brücke Oststraße, erste Impulse wünschenswert. Auch angesichts der zunächst vergleichbar kleinen Station und möglicher 1-B Lagen muss die Durchführung der Idee der Innovationsroute konsequent beibehalten werden. Das Konzept der Achse als Rückgrat und mobilitätsbezogene Vorzeigemeile geht nur dann auf, wenn der westliche Pol mit seinen Arbeitsplätzen an die Achse und damit auch frequenzfördernd an die Innenstadt angebunden werden kann. Der Umgang mit bzw. die Reorganisation der bestehenden Vorlandbrücke sowie ihre mögliche Sanierung werden in dieser Etappe entscheidend. Dieser Punkt wird in der Ergebnisphase näher untersucht werden.



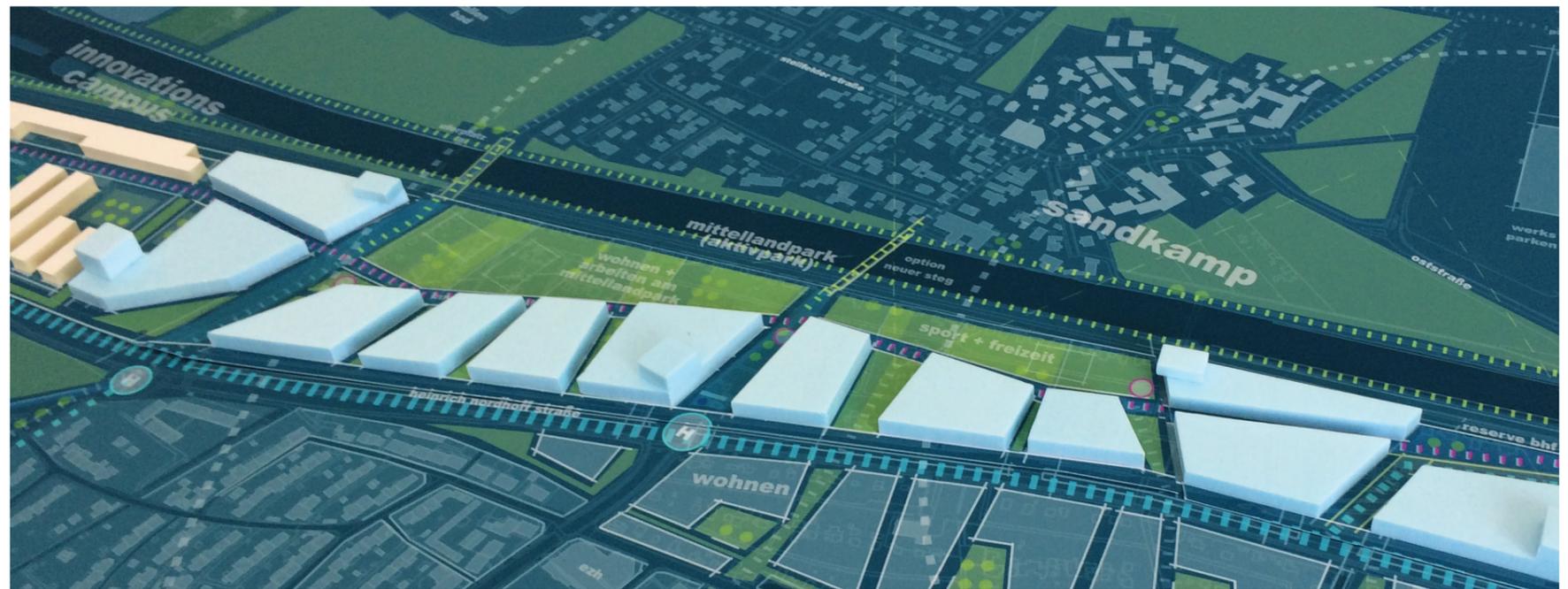
Modellausschnitt Brückenkopf Oststraße



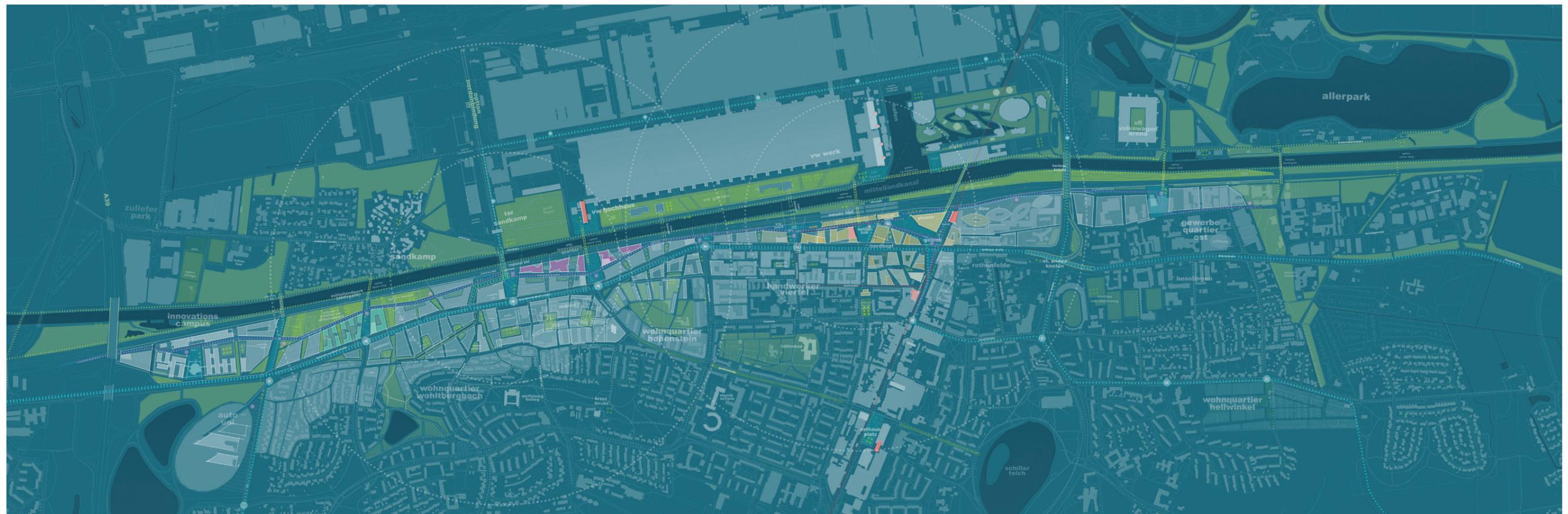
Entwicklung am Brückenkopf Oststraße

Das dritte „Ausrufezeichen“ der Nordhoffachse - der „Mittellandpark“ - wurde ebenfalls bereits erläutert. Hier zeigt sich sehr klar, dass die den Park tangierende und erschließende Innovationsroute auch ein Erlebnisraum sein darf und kann. Besonders deutlich wird an dieser Stelle das selbstverständliche Andocken der Innovationsroute durch den bestehenden wertvollen Campus um Autovision und Volkswagen Group Services. Ein besserer Abschluss der Achse ist hier kaum vorstellbar.

Mittels der Innovationsroute könnten nicht zuletzt auch Teile der Stellplatzanlagen des Campus verhandelbar werden und bisher nicht erkannte Reserven für bauliche Erweiterungen erschließen. Die heutige Zufahrt zu diesem Campus müsste jedoch umorganisiert werden.

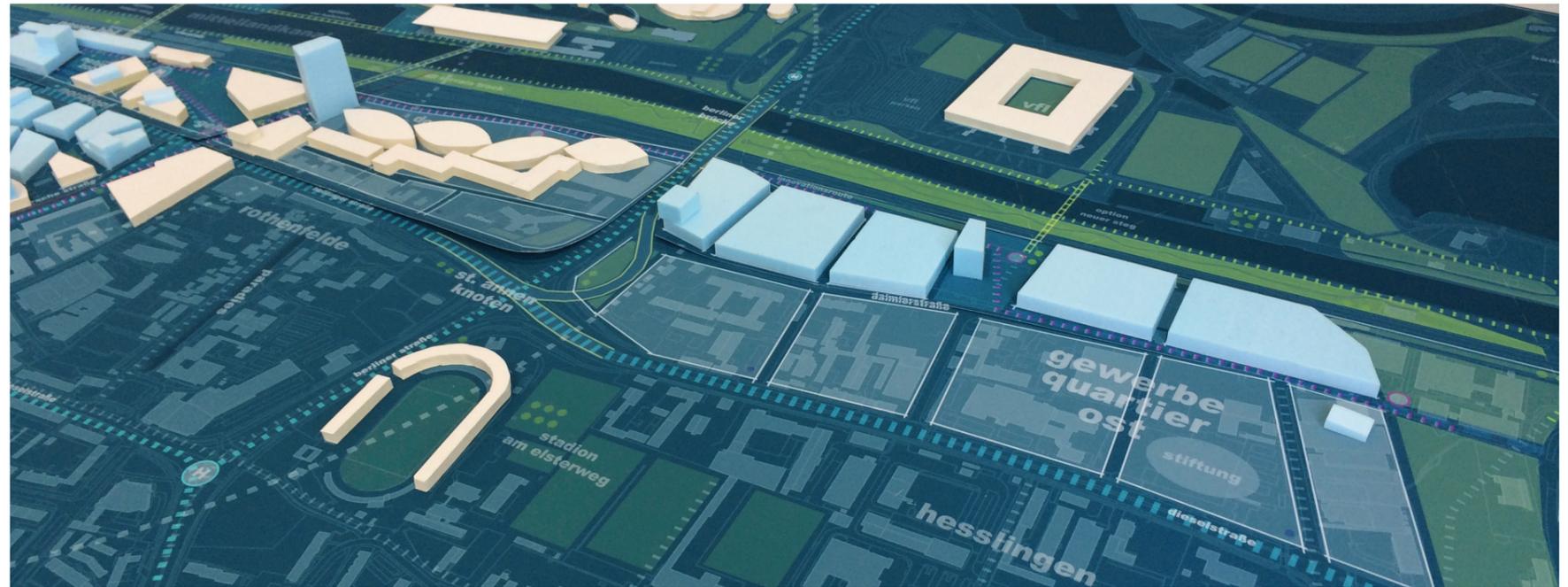


Modellausschnitt „Mittellandpark“

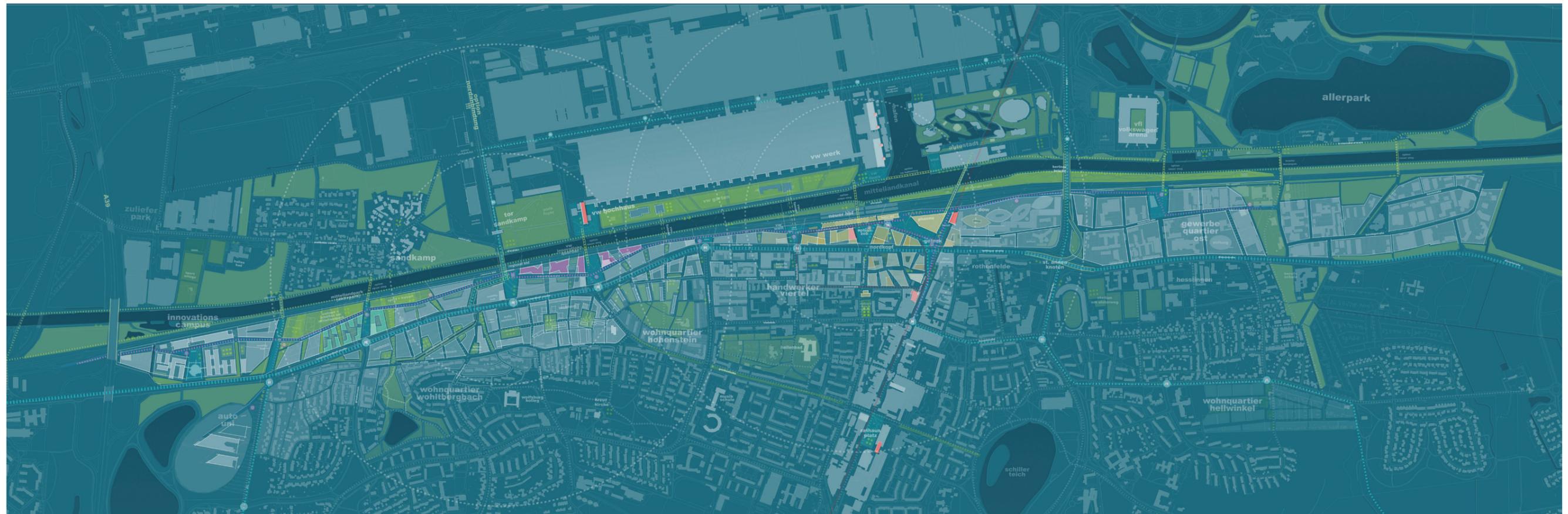


Entwurfsansatz „Mittellandpark“

Südlich des Aller- und VfL Sportparks hat sich im Osten der Achse das bereits beschriebene Gewerbegebiet Ost ausgebreitet. Der Bedarf an einer Reorganisation dieses Stadtteils und der Mitbetrachtung der Nordseite sowie der südlichen Wohngebiete wurde bereits erkannt und auch planerisch adäquat behandelt. Diese Arbeiten werden sich vermutlich in unvorhersehbaren Schritten, Größenordnungen und Zeiträumen vollziehen. Der Entwurf zeigt zunächst die Möglichkeit einer Redimensionierung der großen Flächen, die Durchlässigkeit für übergeordnete Grünverbindungen sowie die Möglichkeit der Fortschreibung der bedeutenden Innovationsroute in diesen Bereich. Diese Darstellung betrifft keine Etappe, sondern wäre als durchlaufende Maßnahme zu verstehen und zu behandeln.



Modellausschnitt Gewerbegebiet Ost



Entwurfsansatz Gewerbegebiet Ost

8. Repertoire der Heinrich-Nordhoff-Straße

Die Heinrich-Nordhoff-Straße wurde in Bezug auf ihren Verlauf entwerflich nicht hinterfragt, da aus heutiger Sicht keinerlei zwingende Gründe dafür sprechen bzw. Vorteile erkennbar sind. Nicht zuletzt würden die unsichere Flächenverfügbarkeit der Kleingartenareale oder VW Stellplätze eine zeitlich gesicherte Veränderung der Straße erschweren.

In ihrer heutigen Lage führt die Straße nicht absolut linear in den Stadtraum hinein, sondern ist in ihrem westlichen Abschnitt wenigstens viermal leicht verschwenkt. Dieser Umstand nimmt der Straße deutlich an Rigidität und vermindert den Schnellstraßencharakter deutlich.

Die Vielzahl an möglichen Querschnitten eröffnet die Chance, der Straße eine urbane Anmutung zu verleihen. Das heißt, dass bei einer durchgängigen Breite von 33,50m reichlich gestalterische Möglichkeiten, insbesondere in Bezug auf Begrünung, für die Entwicklung einer städtischen Straße gegeben sind.

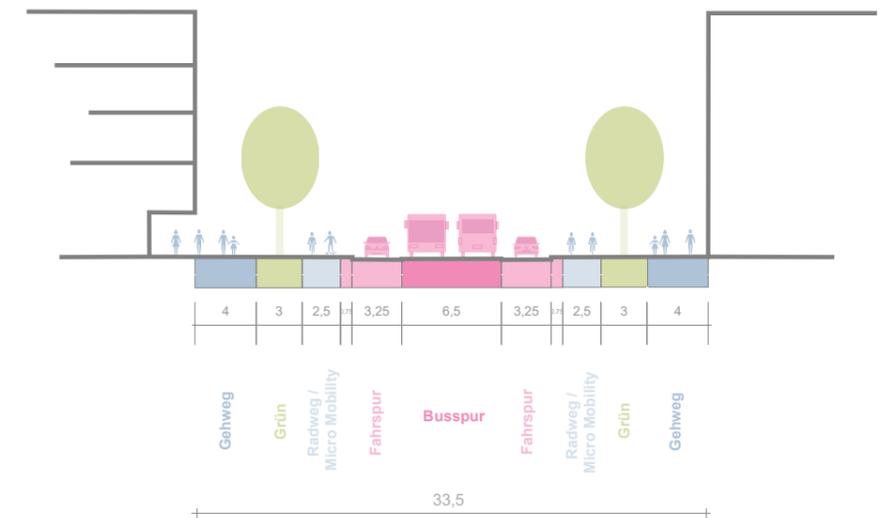
So wäre es u.U. möglich, den Verlauf der Straße aus der Stadt hinaus typologisch immer grüner auszubilden oder auch in umgekehrter Form, über die Achse mehr Grün in die Stadt hineinzuführen. Diese Frage muss entwerferisch untersucht und bewertet werden.

Auch die künftigen Gehwegbreiten sind mit den Angeboten der parallel verlaufenden Innovationsroute abzugleichen, um Überangebote bzw. -dimensionierungen zu vermeiden. Die anliegenden und zu erschließenden Areale werden der Heinrich-Nordhoff-Straße in der Regel ein bis zwei Blocktiefen an kritischer Masse liefern, die eine belebte Stadtstraße abbilden könnten.

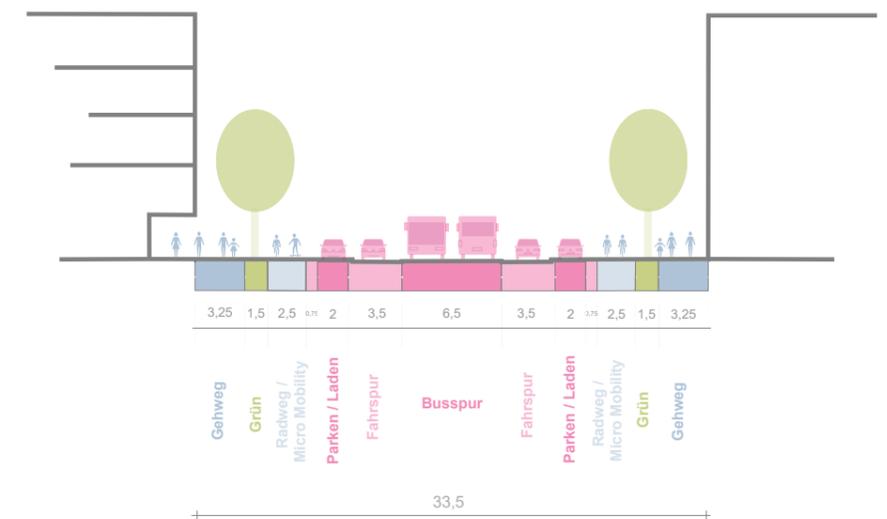
Die endgültige und realisierungsfähige Gestaltung der

Heinrich-Nordhoff- Straße wäre nach Abschluss der Masterplanung mittels einer eigenen detaillierteren Planung auszuloten. Der Masterplan versteht sich hierbei als Impulsgeber und Lieferant eines Repertoires an Möglichkeiten.

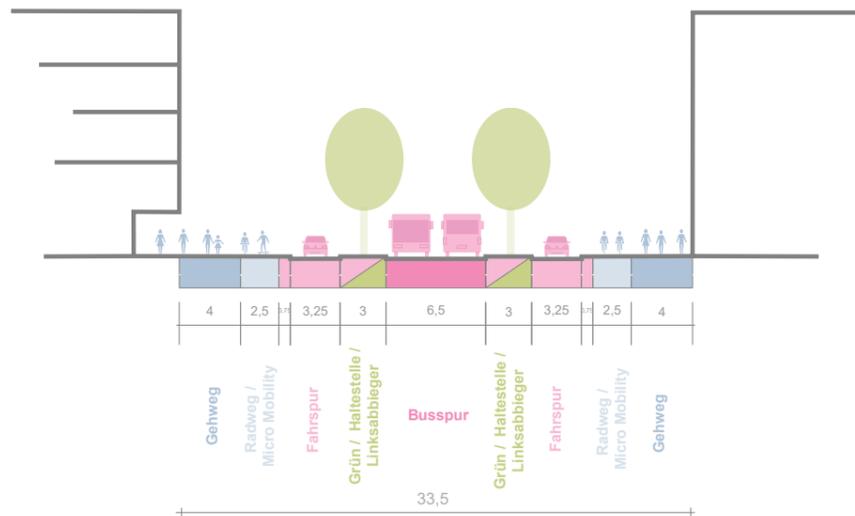
Die Ergebnisphase wird beispielhaft eine erste „Auslegung“ an möglichen Querschnitten, sowie deren Abfolge abbilden.



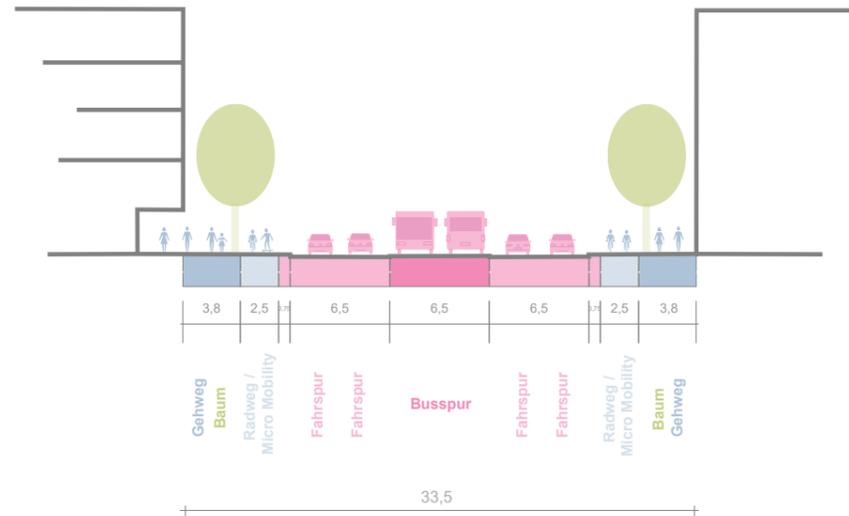
1.1_Schmale Fahrspur, Bus in Mittellage



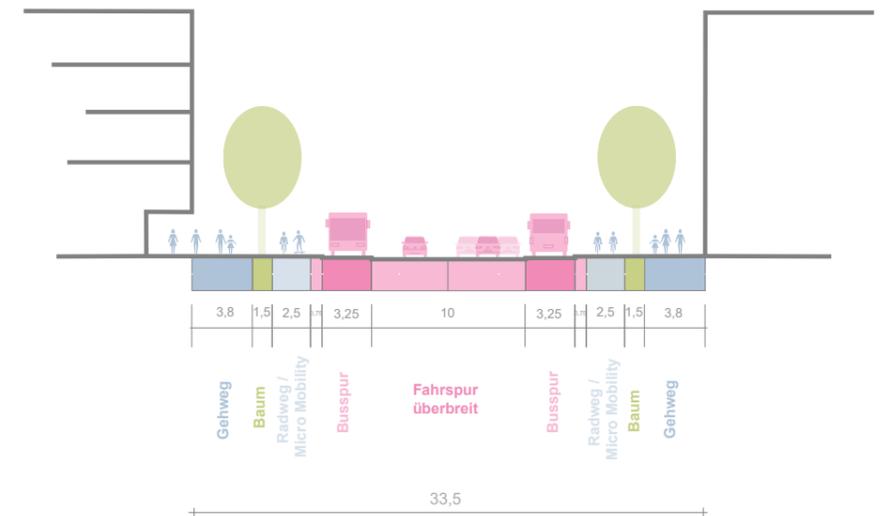
2.1_Längsparker, Bus in Mittellage



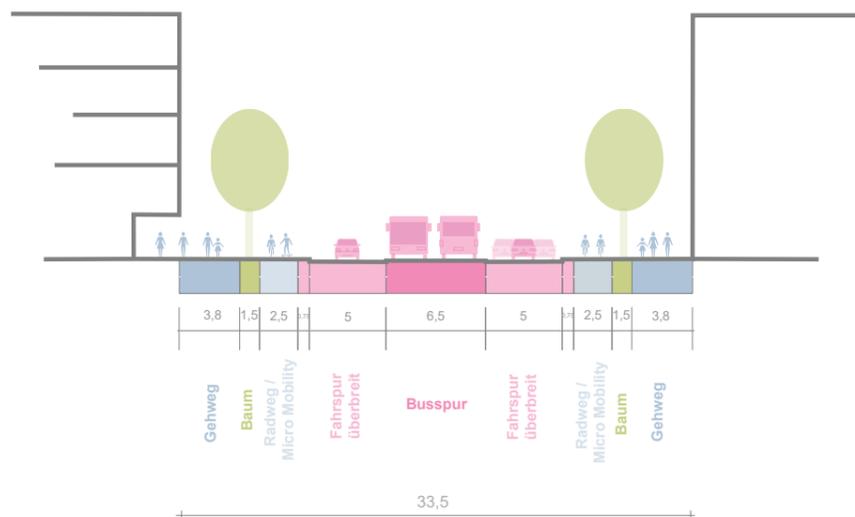
3.1_Grünstreifen als innenliegende Bushaltestelle und Linksabbieger, Bus in Insellage



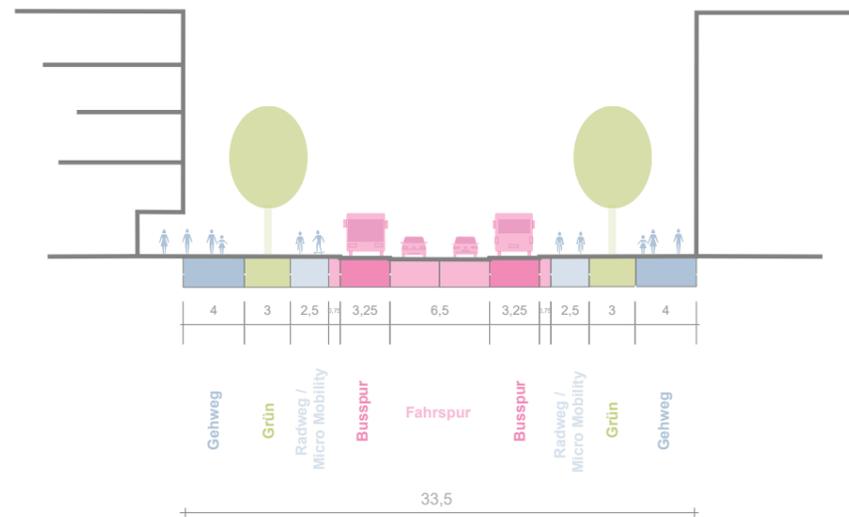
5.1_Doppelte Fahrstreifen, Bus in Mittellage



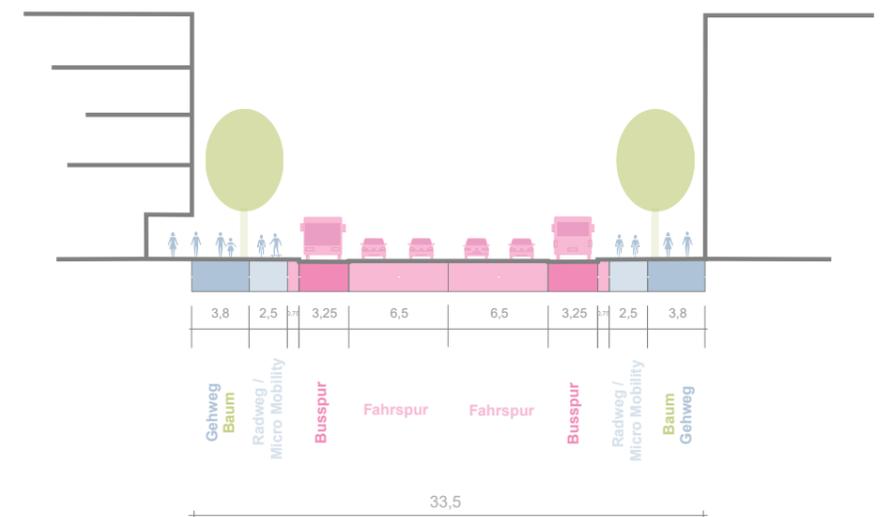
4.2_Überbreite Fahrspuren, Bus in Seitenlage



4.1_Überbreite Fahrspuren, Bus in Mittellage



1.2_Schmale Fahrspur, Bus in Seitenlage



5.2_Doppelte Fahrstreifen, Bus in Seitenlage

9. Grüne Begabungen der Nordhoffachse

Der Entwurf hat ein ungewöhnlich reiches Repertoire an bestehenden und möglichen neuen Freiräumen, Freiraummotiven und -typologien zu Tage gefördert. Besonders eindrücklich ist dabei das Bild der beiden westlichen und östlichen Pole, in deren Spannungsfeld sich die unterschiedlichen Entwicklungsräume aneinanderreihen.

Einen ersten Eindruck zu Chancen und Möglichkeiten der Verkettung und Vernetzung liefert die nebenstehende Layerkonfiguration aus bestehenden und möglichen künftigen Freiraummotiven.

Die grünen Flächen wirken zugleich als Korsette der Innenentwicklung. Sie schränken das Wachstum in die Breite ein und beziehen ihre Belebung nicht zuletzt aus ihren künftigen dichteren und urbaneren Rändern. Die Freiraummotive wirken gleichzeitig als belebende Schrittmacher des 6 Kilometer langen Stadtraums und letztendlich auch als Leitplanken für die künftigen Besucher der Achse.

Grundsätzliche und weiterführende Begabungen dieses ungewöhnlich umfangreichen grünen Potpourris werden in der Ergebnisphase noch etwas präziser untersucht. Es würde sich aber lohnen in einer späteren Phase die Chancen, die sich aus einer solchen Veranlagung ergeben könnten, vertiefter auszuloten. Das Spektrum reicht vom Landschaftspark, über den Sportpark, den Industriegarten, den Grüngürtel bis hin zum linearen Uferpark. Die Wassermotive reichen vom Kanal selbst, dem Hafenbecken bis hin zu künstlichen und natürlichen Stehgewässern.

Hinzu kommen, wie in den Steckbriefen der Erkundungsphase dargestellt, die zahlreichen Möglichkeiten der Freiraumvernetzung der Achse mit dem süd-

lichen Stadtkörper. Sie unterstützen den „Sprung an den Kanal“ und sorgen dafür, dass die Nordhoffachse ein Raum für alle Bürger der Stadt werden kann. Hierfür bestehen vielfältige Zutrittsmöglichkeiten. Diese Erkenntnisse waren unerwartet und sie belegen die nachhaltigen Chancen des Gesamtprojekts. Kaum ein Projekt im Portfolio von AS+P - trotz einer Vielzahl linearer Bahnareale - hat bislang ein derartiges Repertoire an Freiraumtypen aufgewiesen wie die Nordhoffachse.

Eine Chance für die Bergung dieses Schatzes könnte auch in der Untersuchung von Möglichkeiten eines besonderen Formats von Gartenbau- und / oder internationalen Bauausstellungen bestehen. Solche Anlässe sind in der Regel strategische Zielmarken und Katalysatoren für die Umsetzung großer städtebaulicher Programme. Man spricht in diesem Zusammenhang auch von der „Strategie der Anlässe“.

Ein mögliches Thema für ein solches visionäres Ausstellungsformat könnte in der Entdeckung, Erschließung und Vernetzung besonderer, bisher nicht erkannter Formen von Erlebnislandschaft sein, wie etwa Infrastruktur- und Industrielandschaften.

Insgesamt schlummern hier Chancen, die nicht dringend in die Hand genommen werden müssen, aber sehr wertvolle Reserven für die Zukunft darstellen. Im Zuge einer möglichen Erkundung solcher Chancen sollten auch die Möglichkeiten eines vorbildlichen und städtebaulich verträglichen Umgangs mit den Lärmbelastungen entlang der Nordhoffachse vertiefter untersucht werden.

Die Ergebnisphase wird die für den Masterplan relevanten Aspekte dieser Thematik noch etwas deutlicher abbilden.



Repertoire an Freiräumen und Freiraumfiguren zur künftigen Gestaltung der Nordhoffachse