

Straße und Autobahn



www.strasse-und-autobahn.de



Bitumen
Bewertung des Ermüdungsverhaltens von Straßenbaubitumen

Forschung
Eignungskriterien für auftauende Streumittel im Winterdienst

Winterdienst
Entwicklung zum präventiven Winterdienst

Südschnellweg Hannover – Ein wegweisender Ideenwettbewerb – Erfahrungen aus dem Preisgericht

Hartmut Topp

Der 3,8 km lange Streckenabschnitt des Südschnellwegs als Hochstraße im Stadtteil Döhren und mit seinen Brücken in der Auenlandschaft der Leine ist marode. Im verkehrs-, stadt- und freiraumplanerischen Ideenwettbewerb der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr geht es um eine stadtautobahnähnliche Ersatzstraße, die in ihrer Höhen- und Seitenlage nicht festgelegt ist, und die zu einem städtebaulichen und landschaftlichen Mehrwert führen soll. 14 interdisziplinäre Teams haben sich beteiligt. Die drei einstimmig prämierten Entwürfe arbeiten in Döhren mit Tunneln in unterschiedlicher Lage und in der Leineau mit Kombinationen aus Brücken und Dämmen und zeigen die sich daraus ergebenden städtebaulichen und freiräumlichen Qualitäten. Der Erfolg ist wegweisend für mehr Wettbewerbe in Straßenbau und Verkehr.

1 Plädoyer: Mehr Wettbewerbe in Straßenbau und Verkehr

Wettbewerbe zu verkehrsplanerischen Fragestellungen, wie zum Südschnellweg Hannover, sind selten – zu selten.

Wieso selten? Da gibt es doch Brückenwettbewerbe – längst klassisch –, den Deutschen Brückenbaupreis (Bundesingenieurkammer & Verband Beratender Ingenieure – VBI), den Verkehrsplanungspreis der SRL (Vereinigung der Stadt-, Regional- und Landesplanung), den Deutschen Ingenieurpreis Straße und Verkehr (Bundesvereini-

gung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure – BSVI), zahlreiche städtebauliche und freiraumplanerische Wettbewerbe zu städtischen Straßen und Plätzen, bei denen selbstverständlich Fachleute der Verkehrsplanung mitwirken. Das ist richtig und gut, selten jedoch thematisieren Planungswettbewerbe originär verkehrsplanerische Konzepte und Projekte, die natürlich auch immer stadtplanerisch, freiraumplanerisch, städtebaulich oder regionalplanerisch eingebunden sind. Eins dieser recht seltenen Beispiele lieferte die Stadt Augsburg (2009): Hier wurde ein Verkehrskonzept Innenstadt – „Stadtraum und Mobilität“ – über einen verkehrsplanerisch-städtebaulichen Ideenwettbewerb entwickelt. Das war neu und mutig, und das Experiment wurde ein Erfolg. Und jetzt wurde der verkehrs-, stadt- und freiraumplanerische Ideenwettbewerb Südschnellweg Hannover (NLStBV 2015/2016) durchgeführt.

Verfasserschrift:
Prof. Dr.-Ing. H. Topp
hartmut.topp@imove-kl.de
topp.plan@stadt.verkehr.
Moderation
Raabengasse 3
67657 Kaiserslautern

Wieso zu selten? Einfach deshalb, weil Wettbewerbe, auch und gerade wenn es um Verkehrsprobleme geht, zu überraschenden interdisziplinären Lösungen führen können. Und das tut unserer Profession der Straßenbau- und Verkehrsingenieure gut. Über verkehrs-, stadt- und freiraumplanerische Wettbewerbe – wie im Fall des Südschnellwegs Hannover – wird die Einbindung verkehrlicher Belange in urbane und landschaftliche Lebensräume erreicht. Das klingt selbstverständlich, ist aber wichtig, wenn man bedenkt, dass sich Verkehrsplanung im Zuge des verkehrstechnischen Funktionalismus stark verselbstständigt hatte. Im interdisziplinären Wettbewerbs-team hat man nicht gleich am Anfang alle – oft vermeintlichen – Zwänge der Verkehrsbelastungen, die Richtlinienforderungen und Lobby-Interessen, die sich in vielen Fällen im kreativen Entwurfsprozess weniger hart darstellen. Der Sprung aus der Konvention eröffnet immer wieder neue Möglichkeiten. Im Augsburger Fall (Stadt Augsburg, 2009) wirkte der Wettbewerb wie ein „Befreiungsschlag“, wo vorher dem Autoverkehr nicht einmal eine Fahrspur entzogen werden konnte.

Was wurde nun mit meinem zweiten, ganz aktuellen Beispiel, dem verkehrs-, stadt- und freiraumplanerischen Ideenwettbewerb Südschnellweg Hannover der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV 2015/2016) in oben genanntem Sinne erreicht?

2 Anlass, Ziel und Art des Ideenwettbewerbs

Der in den späten 1950er-Jahren fertiggestellte Südschnellweg ist Teil des von Stadtbaurat Rudolf Hillebrecht konzipierten und vehement propagierten Schnellwegkonzepts und – neben Ludwigshafen – eine der ersten Hochstraßen in einer deutschen Stadt (Der Spiegel 1959). Anlass zum Ideenwettbewerb Südschnellweg Hannover ist die jetzt marode Hochstraße im Zuge der Willmerstraße (Bilder 1 und 2); weitere drei Brücken auf dem 3,8 km langen Streckenabschnitt der vierstreifigen Bundesstraße des Wettbewerbsgebiets (Bild 4) haben nur noch eine Restnutzungsdauer bis 2023. Das heißt allerdings nicht, dass es sich um einen Brückenbauwettbewerb handelte; vielmehr geht es der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr als Ausloberin (NLStBV 2015) um eine stadtautobahnähnliche Ersatzstraße, die in ihrer Höhen- und Seitenlage nicht festgelegt ist, und die städ-



Bild 1: Südschnellweg von der Hildesheimer Straße aus, hinter der Hochstraße das trotz hoher Lärm- und Luftbelastung intakte Gründerzeitviertel (Foto: Topp)

tebaulich in den Stadtteil Döhren und landschaftlich in die Flussaue der Leine (Bild 3) – einschließlich der Hochwasserproblematik – einzupassen ist.

Der Südschnellweg mit einer – gemäß Auslobung (NLStBV 2015) – bis 2030 moderat steigenden (0,4 % pro Jahr) Verkehrsbelastung auf etwa 55.000 Kfz pro Tag bei 10 % Schwerververkehrsanteil (heute 48.000 Kfz pro Tag) hat den Charakter einer Stadtautobahn oder autobahnähnlichen Straße (Verbindungsfunktionsstufe II, künftig RQ 25) mit planfreien und teilplanfreien Knotenpunkten. Im Wettbewerbsgebiet (Bild 4) ist die Verknüpfung mit der Hildesheimer Straße zwingend; diese erfolgt heute in weit auseinandergezogener Form über die dadurch recht hoch belastete Willmerstraße. Die Verkehrsfunktion gilt es zu erhalten und gleichzeitig die Chance zu nutzen, die Straße landschafts- und stadtverträglich einzupassen, „urbane Räume zurückzugewinnen, Barrieren in der Stadtstruktur zu überwinden, Quartiere auf städtischer Ebene besser zu vernetzen und die Lebensqualität in den angrenzenden Quartieren mit Bezug zu den nahe gelegenen Erholungsgebieten zu steigern“ (NLStBV 2015).

Im Sinne von „Landschaft Straße Stadt“, so der Untertitel des Ideenwettbewerbs (Bild 4), handelt es sich um zwei ganz unterschiedliche, sehr anspruchsvolle Herausforderungen in der Auenlandschaft der Leine mit Kiesteichen, Flutmulde und Landschaftsschutzgebiet (Bild 3) und im Stadtteil Döhren mit dem Gründerzeitviertel (Bild 1) südlich der Hochstraße (und der Willmerstraße) und dem etwas ungeordneten Gewerbegebiet (Bild 2) auf der Nordseite – Herausforderungen, die nur interdisziplinär zu bewältigen sind. Aber es bleibt eine originär verkehrsplanerische Fragestellung, wie sie selten (siehe Abschnitt 1) über einen interdisziplinären Ideenwettbewerb mit Verkehrs-, Stadt- und Freiraumplanung beantwortet wird; der Aufgabe entsprechend lag die Federführung der am Wettbewerb teilnehmenden Teams bei der Verkehrsplanung. Die Auslobung des nichtoffenen einphasigen Ideenwettbewerbs erfolgte in Abstimmung und Kooperation mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur als Baulastträger, dem Niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr und der Landeshauptstadt Hannover, die selbstverständlich alle auch im Preisgericht mit Sachpreisjurierenden vertreten waren. Die Koordination des Verfahrens lag bei Machleidt GmbH Städtebau/Stadtplanung Berlin.

Von den 15 zur Teilnahme aufgeforderten

Teams aus Verkehrs-, Stadt- und Freiraumplanung und beratend Bauwerksplanung waren vier gesetzt und elf über ein europaweites Bewerbungsverfahren ausge-

wählt; 14 haben sich schließlich beteiligt. Die Bearbeitungszeit betrug gut zwei Monate mit einem Rückfragenkolloquium nach etwa einem Drittel.



Bild 2: Kreuzung Südschnellweg/Hildesheimer Straße, links das Gründerzeitviertel, hinter der Hochstraße ein Gewerbegebiet (Foto: NLStBV)



Bild 3: Brücke über die Flutmulde der Leine im Landschaftsschutzgebiet der Auenlandschaft (Foto: NLStBV)

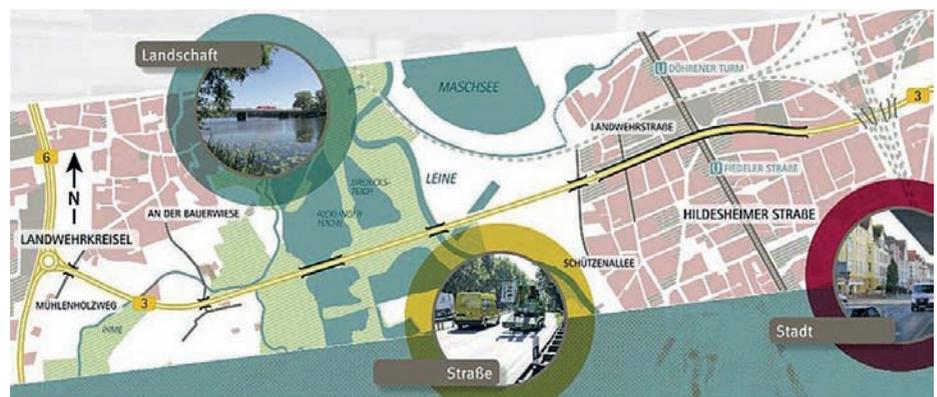


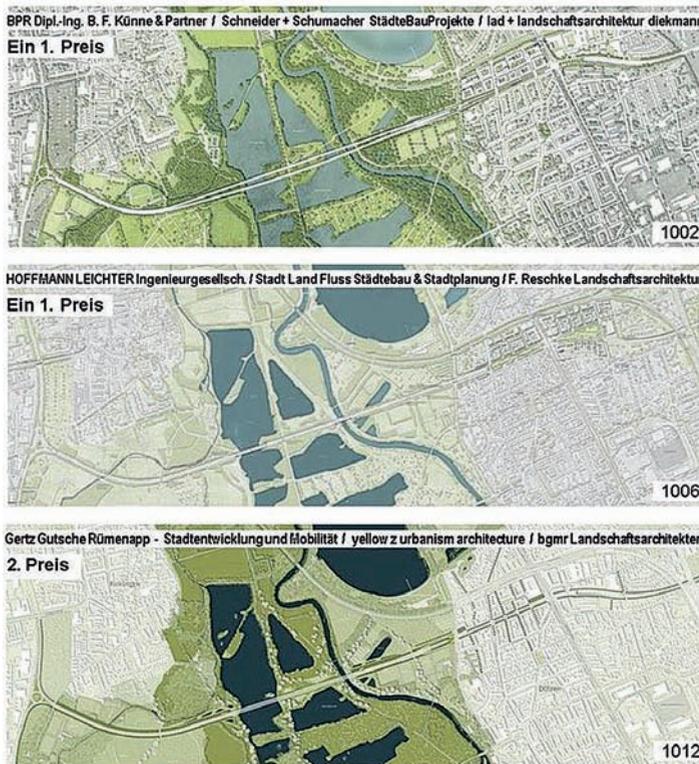
Bild 4: „Landschaft Straße Stadt“ – Bearbeitungsgebiet des Ideenwettbewerbs mit Flussaue der Leine und Stadtteil Döhren (NLStBV 2015/2016)



Bild 5: Stimmungsbilder: Preisgericht am 10. Februar 2016 (Fotos: Machleidt GmbH)



Bild 6: Lagepläne der drei einstimmig prämierten Arbeiten im Überblick (NLStBV)



3 Das Preisgericht und seine Dynamik

Wie üblich bestand das Preisgericht (Bild 5) aus Fachpreisgericht, Sachpreisgericht, Sachverständigen, Gästen und Vorprüfung. Von den sieben stimmberechtigten Fachpreisjurierenden kamen drei aus der Verkehrsplanung und je eine(r) aus Stadtplanung, Freiraumplanung, Regionalplanung und Ingenieurbau. Die sechs stimmberechtigten Sachpreisjurierenden repräsentierten die Straßenbauverwaltung, die beiden Ministerien, die Stadtverwaltung und die Stadtpolitik. Stellvertretende Jurierende unter anderen aus den zwei betroffenen Stadtbezirken Döhren und Ricklingen, Sachverständige ganz unterschiedlicher Disziplinen, Gäste und Vorprüfung ergänzten das Preisgericht auf insgesamt 40 Personen. Unter den Gästen waren zwei Mitglieder des Planungsdialogs Südschnellweg, der parallel zum Wettbewerb einge-

richtet worden war, und der den weiteren Planungsprozess durch Bürgerschaft, Interessengruppen und Kommunalpolitik begleiten wird. Vorsitzender des Preisgerichts war der Autor dieses Berichts. Projektleiter seitens der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr war Jens Hanel.

Die eingereichten 14 Arbeiten wurden anhand der in der Auslobung genannten Beurteilungskriterien (NLStBV 2015) vorgeprüft. Dabei geht es um funktionale Qualitäten (insb. Leistungsfähigkeit und verkehrliche Anbindung des Südschnellwegs), um freiräumliche Qualitäten (insb. Weiterentwicklung des Landschaftsraums und Wahrung der Schutzanforderungen im Landschaftsschutzgebiet), um städtebauliche Qualitäten (insb. Eingriffe in den baulichen Bestand und perspektivische bauliche Entwicklungsmöglichkeiten) und um die architektonisch-gestalterische Qualität der Bau-

werke. Verlangt war auch ein Bauablaufkonzept. Die Sachverständigen des Preisgerichts wurden über einen Sachverständigentag in die Vorprüfung eingebunden.

Das Preisgericht hat die 14 Arbeiten anhand der oben genannten Beurteilungskriterien in zwei Wertungsrundgängen intensiv, zum Teil auch kontrovers diskutiert. Im ersten Wertungsrundgang wurden drei Arbeiten ausgeschieden, im zweiten acht. Da waren es nur noch drei Arbeiten bei drei ausgelobten Preisen und zwei Anerkennungen. Eine Arbeit wurde auf Antrag in die engere Wahl zurückgeholt, konnte aber schließlich nicht prämiert werden. Die für fünf Arbeiten ausgelobte Preissumme von insgesamt 100.000 € wurde auf die drei prämierten Arbeiten neu verteilt: zwei 1. Preise zu je 35.000 €, 2. Preis 30.000 €. Die relativ geringe Gelddifferenz zwischen den ersten Preisen und dem zweiten Preis soll den geringen qualitativen Unterschied der prämierten Arbeiten zum Ausdruck bringen.

Preisgerichtssitzungen sind Lernprozesse: So ist es immer wieder erstaunlich und wohltuend für den Entscheidungsprozess, in welchem Maße der Erkenntnisgewinn des Gremiums vom ersten Informationsrundgang über die Wertungsrundgänge bis zur Festlegung der Rangfolge der Arbeiten in der engeren Wahl wächst, und wie sich dabei oft die Meinungen der Jurierenden annähern. So war das auch im Ideenwettbewerb Südschnellweg Hannover, was letztlich zu einstimmigen Schlussabstimmungen geführt hat. Wichtige Anteile an diesem Prozess hatten die Vorprüfung und die Sachverständigen, die gerade bei schwierigen Fragen des Hochwasserschutzes oder anderen örtlichen Spezifika Auskunft geben konnten.

4 Überzeugende, einstimmige Ergebnisse

Von den 14 Teams arbeiten im Stadtteil Döhren zehn mit Tunneln unterschiedlicher Länge und Lage, drei mit nach Norden verschwenkten Hochstraßen und eins mit einem offenen Trog. Hochstraßen und Trog konnten das Preisgericht nicht überzeugen, die Arbeiten schieden im ersten oder zweiten Wertungsrundgang aus. Das ist eine klare Aussage: Ohne Tunnel geht es in Döhren nicht.

In der Auenlandschaft der Leine (Bild 3) arbeiten alle – bis auf einen Tunnelvorschlag – mit Kombinationen aus Brücken

und Dämmen unterschiedlicher Längen unter Beachtung der Sichtbeziehungen im Landschaftsraum und der Fuß- und Radverkehrsverbindungen. In vier Arbeiten werden Brücken für Richtung und Gegenrichtung getrennt und auseinandergezogen, so auch in einer der prämierten Arbeiten (1002, ein 1. Preis – Bild 6 oben); das Preisgericht kommentiert das kritisch: „Ob die ... Aufweitung der Richtungsfahrbahnen einen ökologischen Mehrwert darstellt, ist mit Blick auf den erhöhten Gesamtflächenverbrauch zweifelhaft“ (NLStBV 2016).

Drei Arbeiten hat das Preisgericht einstimmig prämiert mit zwei ersten Preisen und einem zweiten Preis (Bild 6):

Ein 1. Preis für die Arbeit 1002 (Bild 6 oben): BPR Dipl.-Ing. Bernhard F. Künne & Partner mbB/Schneider + Schumacher StädteBauProjekte GmbH & Co. KG/lad + landschaftsarchitektur diekmann/Fachberater: grbv Ingenieure im Bauwesen GmbH & Co. KG

Ein 1. Preis für die Arbeit 1006 (Bild 6 mittig): HOFFMANN LEICHTER Ingenieurgesellschaft mbH/Stadt Land Fluss, Büro für Städtebau und Stadtplanung/Franz Reschke Landschaftsarchitektur

2. Preis für die Arbeit 1012 (Bild 6 unten): Gertz Gutsche Rümenapp – Stadtentwicklung und Mobilität GbR/yellow z urbanism architecture/bgmr Landschaftsarchitekten GmbH/Fachberater: ifb frohloff staffa kühl ecker Tragwerksplanung

Der Einfachheit halber werden die Arbeiten im Folgenden nur noch über ihre Tarnzahlen aufgerufen.

Die drei prämierten Arbeiten (Bilder 6 und 7) unterscheiden sich insbesondere im Stadtteil Döhren (Bild 7) in der Tunnellänge und recht deutlich in der Lage der Tunnelportale, in der Verknüpfung des Südschnellwegs mit dem städtischen Straßennetz (Hildesheimer Straße und Schützenallee, Bild 4) und – durch die Art der Verknüpfung bedingt – im Umgang mit der Willmerstraße und dem Raum der ehemaligen Hochstraße.

Die Tunnellängen der Entwürfe (Bild 7) unterscheiden sich nur wenig: Arbeit 1002 (Bild 7 oben) ca. 800 m, Arbeit 1006 (Bild 7 mittig) ca. 820 m und Arbeit 1012 (Bild 7 unten) ca. 770 m. Ganz anders sieht es bei der Lage der Tunnelportale aus: In Arbeit 1006 (Bild 7 mittig) endet der Tunnel erst ca. 450 m östlich der Hildesheimer Straße (Arbeit 1002 ca. 150 m, Arbeit 1012 ca. 130 m). Die Verlängerung des Tunnels nach Osten hat große städtebauliche und



Bild 7: Lagepläne Stadtteil Döhren, entsprechend der Länge und Lage des Tunnels (Arbeiten 1002 ein 1. Preis, 1006 ein 1. Preis, 1012 2. Preis)

stadtplanerische Potenziale in der Verknüpfung der südlichen Bebauung mit dem potenziell umzustrukturierenden Gewerbegebiet nördlich des Südschnellwegs. Die Arbeit 1006 (Bild 7 mittig) reagiert auf diese große langfristige Chance sehr schlüssig mit der parkähnlichen Gestaltung des Straßenraums der Willmerstraße und des Raums der ehemaligen Hochstraße – insbesondere auch östlich der Hildesheimer Straße. Die Jury spricht von „einem großen stadträumlichen Mehrwert“ (NLStBV, 2016). Ob aber der im Vergleich zu den anderen Arbeiten (Bild 7 oben und unten) im Westen kürzere Tunnel die richtige Konsequenz ist, sei dahingestellt. Vielleicht wäre eine Tunnelkombination aus Arbeit 1006 und den Arbeiten 1002 oder 1012 mit einem dann allerdings ca. 1.050 m langen Tunnel ein prüfenswerter Ansatz.

Es handelt sich in allen Arbeiten um einen flachen Tunnel, der in offener Bauweise herzustellen ist. Wie können Bauablauf und Verkehrsführung während der Bauzeit aussehen? Dazu gibt es verschiedene Vorschläge, die geprüft, konkretisiert und weiterentwickelt werden müssen.

Der mit ca. 40 m recht breite Stadtraum der Willmerstraße und der ehemaligen Hochstraße wird in den prämierten Arbeiten sehr unterschiedlich behandelt: Die Vorschläge reichen von einer – vom Preisgericht kritisch bewerteten – vierstreifigen Stadtstraße mit zusätzlichen Anliegerfahrbahnen (Arbeit 1002, Bild 7 oben) über einen

vierstreifigen städtischen Boulevard mit breitem Mittelstreifen für Überquerungen an beliebiger Stelle (Arbeit 1012, Bild 7 unten) bis zu einem breiten städtischen Grünraum, der an den Rändern von schmalen einstreifigen Quartierstraßen gefasst ist und jenseits der Hildesheimer Straße zu einem Park aufgeweitet wird (Arbeit 1006, Bild 7 mittig). Dieser Vorschlag (Arbeit 1006) setzt allerdings einen Vollknoten an der Hildesheimer Straße voraus; dazu das Preisgericht: „Ob sich die Rampen so unauffällig wie im Entwurf dargestellt integrieren lassen, muss noch funktional und gestalterisch unter Berücksichtigung der notwendigen Steigungsmaße nachgewiesen werden“ (NLStBV 2016).

Alle drei prämierten Arbeiten (Bilder 6 und 7) schlagen vor, das Gewerbegebiet nördlich von Willmerstraße und ehemaliger Hochstraße langfristig umzustrukturieren zu einem gemischten Stadtquartier, das die Straßenführungen des gegenüberliegenden Gründerzeitviertels aufnimmt und weiterentwickelt. Die Jury verweist auf die Langfristigkeit und schwierige Umsetzung dieses an sich sehr zu begrüßenden Ansatzes (NLStBV 2016).

5 Fazit für das Projekt und allgemein

Der in Vorbereitung und Durchführung gewiss aufwendige Ideenwettbewerb hat sich gelohnt: Mit dem Ergebnis und den

drei prämierten Arbeiten (Bilder 6 und 7) ist eine grundlegende Planungsvision für das Großprojekt Südschnellweg formuliert, die Basis des weiteren Abstimmungs- und Planungsprozesses sein wird. Die Einstimmigkeit der Preisgerichtsentscheidung ist ein sehr deutliches Signal an alle am weiteren Planungsprozess Beteiligten. Klar ist, dass kein Projekt eins zu eins umgesetzt werden wird, was auch nicht der Sinn eines Ideenwettbewerbs ist. Aber wichtige Eckpunkte sind gesetzt: So der Tunnel im Stadtteil Döhren und eine gestalterisch anspruchsvolle Kombination aus Brücken und Dämmen in der Auenlandschaft der Leine.

Neben der Planungsvision sind die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr als Ausloberin und die Stadt Hannover – um die beiden stellvertretend für alle Beteiligten zu nennen – mit zahlreichen und wertvollen Einzelideen belohnt worden. Alle drei prämierten Arbeiten werden im weiteren Planungsprozess wichtige Aspekte beisteuern, so zum Beispiel zu

der oben erörterten Frage, wie lang der Tunnel sein soll, wie die Verknüpfung mit der Hildesheimer Straße ausgebildet werden kann, wie zusätzliche Verkehrsbelastungen in der Schützenallee vermieden werden, wie der Straßenraum der Willmerstraße und der Raum der ehemaligen Hochstraße gestaltet werden können oder wie das Gewerbegebiet nördlich der Willmerstraße langfristig umstrukturiert werden könnte. In diesem Sinne Ideen aus verschiedenen Arbeiten unter Beteiligung der jeweiligen Teams neu zu komponieren, ist bei einem Ideenwettbewerb völlig legitim. Genau das wird eine zentrale Aufgabe des weiteren Abstimmungs- und Planungsprozesses sein.

Außer dem Fazit für das Projekt selbst lässt sich auch ein allgemeines Fazit ziehen: Wieder einmal hat sich gezeigt, dass ein Wettbewerb in hohem Maße geeignet ist, eine originär verkehrsplanerische Fragestellung interdisziplinär zu beantworten. Auch Wettbewerb und Preisgerichtssitzung als Lernprozesse haben sich erneut be-

währt: Alle Beteiligten, insbesondere auch Bund und Land als Baulast- und Vorhabenträger, sind einvernehmlich von der Notwendigkeit eines teuren Tunnels im Stadtteil Döhren überzeugt. Es bleibt zu wünschen, dass dies sowohl im weiteren Planungsprozess als auch im folgenden Planfeststellungsverfahren durchgehalten werden kann.

Damit komme ich zurück auf mein einleitendes Plädoyer für mehr Wettbewerbe in Straßenbau und Verkehr.

Literaturverzeichnis

NLStBV – Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (2015/2016): B 3 – Südschnellweg Hannover. Verkehrs-, stadt- und freiraumplanerischer Ideenwettbewerb – Auslobung/Dokumentation

Der Spiegel (1959): Das Wunder von Hannover. Nr. 13, 3. Juni 1959

Stadt Augsburg (2009): Ideenwettbewerb Innenstadt Augsburg – Ergebnis. Schriftenreihe „Planen und Bauen“ Nr. 49

ZTV-Kommentar-Paket als E-Book oder Print



Unsere aktuelle Fachliteratur zu den Themen:

- Straßenbau
- Erdarbeiten im Straßenbau
- Straßenerhaltung

Sparen Sie jetzt 60,00 €

Bestellen Sie unsere 4 Handbücher inkl. Ergänzungsbände zum Paketpreis von 266,- € statt 326,90 € inkl. MwSt. und Versand (Inland)



Weitere Infos/Online-Bestellung unter www.kirschbaum.de