



Institut für
Städtebau und
Regionalplanung



TECHNISCHE
UNIVERSITÄT
DRESDEN

TOMORROWLAND

Streets 2040

Johannes-Göderitz-Preis 2021



Reihe Urbanismus und Entwerfen | TU Dresden

Herausgeberin
Professur für Urbanismus und Entwerfen

Prof. Melanie Humann
Gudrun Deppe
Beatriz Alés Gregori

Juni 2022

Technische Universität Dresden
Fakultät Architektur
Zellescher Weg 17
01069 Dresden

Layout & Satz
Melanie Hacker-Heller

Redaktioneller Hinweis: Die Beschreibungen der
Projekte wurden redaktionell angepasst.

ISBN: 978-3-96532-006-2

Abb. 1: (Deckblatt) Visualisierung: Die Straße gehört uns!

DANK

Die hier gezeigten studentischen Arbeiten entstanden im Rahmen des städtebaulichen Wettbewerbes „Johannes-Göderitz-Preis 2022“ an der Professur Urbanismus und Entwerfen, Prof. Melanie Humann am Institut für Städtebau und Regionalplanung der TU Dresden. Vier Arbeiten wurden dabei mit einem Preis ausgezeichnet - „Gemeinsam verändern“, 1.Preis, „Straßen im Wandel“ und „Transforming Streets“ jeweils ein 2. Preis und „Stadtteile verknüpfen und Menschen vernetzen“, 3. Preis.

Der Wettbewerb wurde durch die TU Hannover, Prof. Tim Rienits ausgelobt und stand unter der Schirmherrschaft des Oberbürgermeisters Belit Onay. Aufgabe war es, den Rückbau einer prototypischen Ausfallstraße der autogerechten Stadt Hannover spekulativ und städtebaulich zu gestalten. Die teilnehmenden Universitäten waren: TU Aachen Prof. Christa Reicher, TU Braunschweig Prof. Uwe Brederlau, TU Dresden Prof. Melanie Humann, TU Kassel Prof. Stefan Rettich und TU Hannover Prof. Tim Rienits.

Unser Dank gilt den Studierenden dieses Semesters. Landschaftsplanerisch wurden wir durch Gina Schuster vom Lehrstuhl Landschaftsarchitektur unterstützt. Bedanken möchten wir uns an dieser Stelle auch bei unseren Gastreferierenden:

Prof. Dr. Moritz Ingwersen (TU Dresden), Kathrin Viergutz (DLR), Dr. Carlo Becker (BGMR), Lola Meyer (EUROPAN Deutschland), Dr. Michaela Christ (Europa-Universität Flensburg), Anna Llonch & Lucía Millet (Cierto Estudio Barcelona) sowie unserer Gastjury, die den Studierenden einen lebhaften Einblick in den Ablauf einer Jurysitzung gab.

Beteiligte Studierende der Architektur:

Raja Bretschneider

Tim Dürrschmidt

Jessica Erbes

Hannah-Lea Gerlach

Helena Grüning

Sylvia Gorzolla

Lucas Gubsch

Paul Gucinski

Melanie Hacker-Heller

Meral Haiytham Kasem

Sandra Hammermüller

Janine Himmler

Franziska Jürgensen

Anna Kaminski

Eva-Maria Kraus

Helena Lippmann

Thuy Linh Nguyen

Pauline Putzke

Max Richter

Nicolai Scheinhardt

Chiara Schmidt

Vanessa Seidel

Konstantin Shmyrko

Vanessa Thiem

Ludwig Weimert

Kuanghua Yu

Gege Zhou

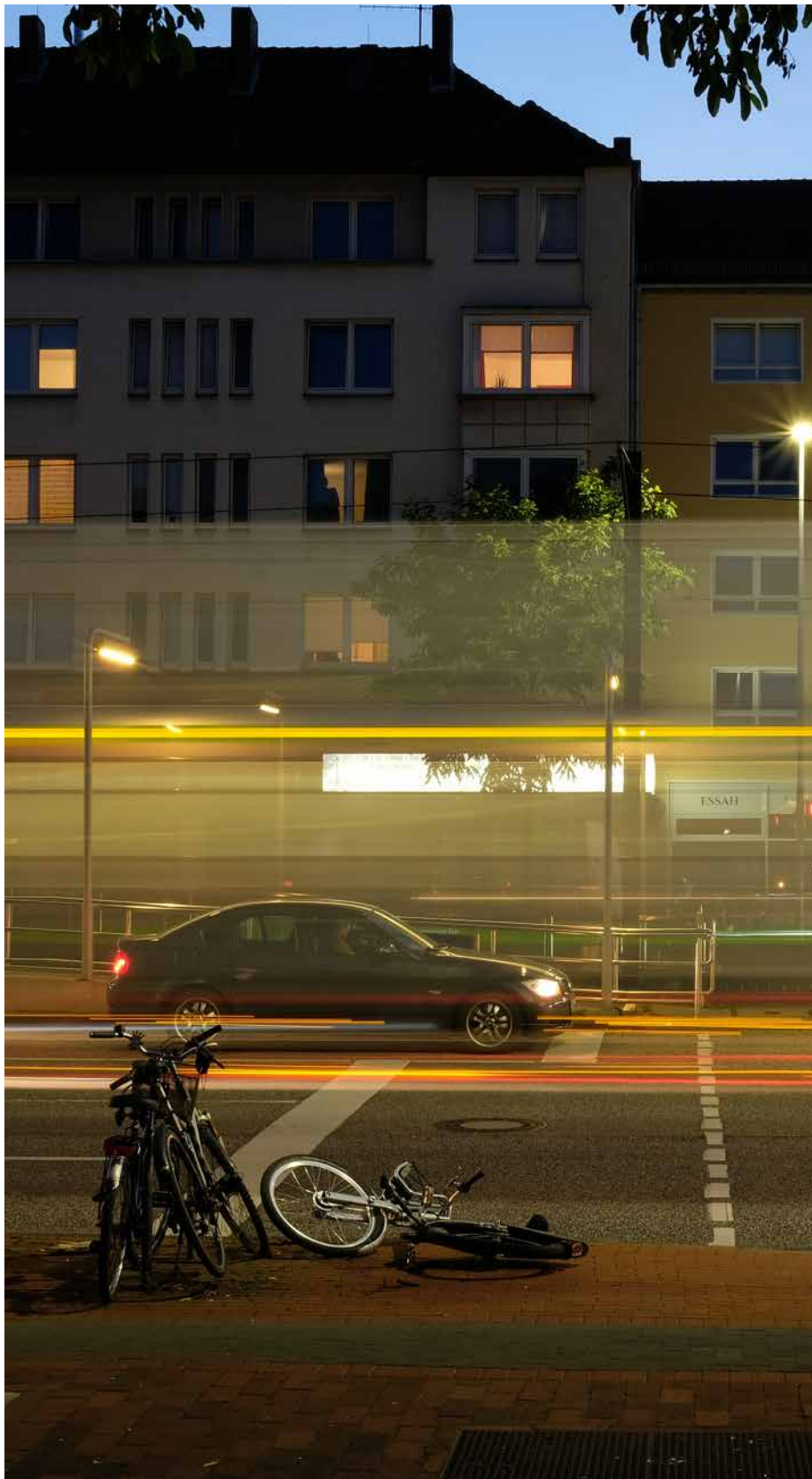
Diplomandinnen:

Friederike Roynard

Lisa Schütte

INHALT

EINLEITUNG	8
AUFTAKTWORKSHOP - DIE STRASSE DER ZUKUNFT	13
MOBILITÄT IM WANDEL	17
STRASSEN IM WANDEL	18
GEMEINSAM VERÄNDERN	24
TRANSFORMING STREETS	30
DIE STRASSE ALS SOZIALER RAUM	37
KONVIVALISMUS UND DIE STRASSE	38
DIE HOCHSENSIBLE STRASSE	44
NEUE NACHBARSCHAFTEN	51
STADTTEILE VERKNÜPFEN - MENSCHEN VERNETZEN	52
WENIGER STRASSE - MEHR PLATZ	58
ABBILDUNGSVERZEICHNIS	65



*Die Vahrenwalder
Straße, Foto aus
der Auslobung*

EINLEITUNG

Im Rahmen des Johannes-Göderitz-Preises 2022 erarbeiteten die Studierenden der TU Dresden stadträumliche Zukunftsszenarien vor dem Hintergrund der Mobilitätswende am Beispiel der Vahrenwalder Straße in Hannover.

„Die Verbreitung des Automobils hat die Städte verändert, wie keine andere technische Entwicklung je zuvor. Sie hat den Menschen ungeahnte Freiheiten beschert, aber mit erheblichen Folgen. Vielerorts hat die Massenmobilität Wohn- und Aufenthaltsqualitäten verschlechtert, hat zusammenhängende Stadträume zerschnitten, hat Straßen zu Gefahrenzonen gemacht und Freiräume zu Stellplätzen degradiert. Sie hat zur Verkehrsüberlastung in den Innenstädten geführt und hat die Zersiedelung der Stadtränder möglich gemacht. Nun bietet die Mobilitätswende die einmalige Chance, zumindest einige Fehler der Vergangenheit zu korrigieren. Und dafür brauchen wir die Kompetenzen und die Fantasie der Architekt*innen und Planenden. Die Art und Weise, wie wir uns zukünftig von Ort zu Ort bewegen werden, wird sich verändern. Aber welche Veränderungen auf uns zukommen und wie sie sich auf den Stadtraum auswirken werden, kann nicht vorhergesagt werden. Denn eben den technischen Entwicklungen spielen auch politische, wirtschaftliche und soziale Faktoren eine Rolle, und nicht zuletzt, die Bereitschaft der Bevölkerung, ihr Mobilitätsverhalten zu ändern.

*Aus der Auslobung
des Johannes-
Göderitz-Preis
2022*

Die Kreuzung Vahrenwalder Straße/Niedersachsenring ist heute mit 60.000 KFZ innerhalb von 24 Stunden eine der verkehrsreichsten der Stadt. Da die Straße die Innenstadt im Norden sowohl mit der Region als auch mit dem Fernverkehr verbindet, wird sie vor allem von Berufspendler*innen genutzt.

Im Rahmen des Wettbewerbs wurde davon ausgegangen, dass sich die Anzahl der zugelassenen KFZ um 50 Prozent reduziert und dass die Intensität des Verkehrs um bis zu 30 Prozent sinkt, was etwa 40.000 KFZ innerhalb von 24 Stunden entspricht.“

Es waren allerdings auch radikalere Szenarien gefragt - Konzepte, die sich mit den Möglichkeiten und Chancen der Mobilitätswende auseinandersetzen und gleichzeitig soziale Aspekte thematisieren können. Es entstand eine Bandbreite von Entwürfen und im Verlauf des Semesters wurde klar, wie komplex und schwierig es sein kann, ein Zukunftsszenario zu entwerfen, das ungebunden und unabhängig von unseren heutigen Regeln und Wahrnehmungen funktionieren kann.

Entwurfsansatz

Die Verkehrswende und anstehende Klimafragen bestimmten das diesjährige Entwurfsstudio. Die Studierenden entwickelten Utopien und Entwurfsansätze zum Thema der Straße und der Stadträume der Zukunft. Dazu mussten sie zunächst ein Verständnis für die zukünftige Funktionsweise des Straßenraumes und dessen Hierarchisierung gewinnen und einen freien, utopischen Umgang mit der Entwurfsaufgabe testen. Aus dieser spekulativen Perspektive konnte das städtebauliche Konzept erarbeitet werden.

Insbesondere waren Entwurfsansätze gesucht, die sich vom MIV entfernen und neue Angebote zur Mobilitätswende bereitstellen. Es kristallisierten sich zentrale Fragen heraus, die bestimmend für den Entwurfsprozess waren, wie bspw.:

- Welche Flächen entstehen durch den Rückgang des MIV und wer kann diese zukünftig für was nutzen?
- Welche Stadträume entstehen dadurch?
- Wie kann der Transformationsprozess gestaltet werden? Welche Akteure müssen berücksichtigt werden?
- Was für Verkehrsmittel werden den Stadtraum der Zukunft bestimmen?
- Wie sieht die Straße der Zukunft aus?

Bei Entwurfsaufgaben, die nach Zukunftsvisionen fragen, hat man sofort die technikgläubigen Utopien der 1960er Jahre von Archigram oder Isozaki vor Augen. Im Entwurfsstudio erwies es sich jedoch als große Herausforderung, Zukunftsvisionen, Utopien und Bilder mit nachhaltigen Thematiken und realistischen, funktionierenden Straßenabläufen in Einklang zu bringen. Wird es einen Warentransport mit Drohnen geben? Gibt es gar keine Fortbewegung mehr? Oder nur noch autonome Fahrzeuge? Wird sich Landwirtschaft und Stadtbegrünung an den Fassaden darstellen? Sozio-technische und sozio-ökologische Fragen und deren räumlichen Wirkungen waren Untersuchungsgegenstand der Entwürfe.

Ort

*Aus der Auslobung
des Johannes-
Göderitz-Preis
2022*

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

begebiets im nördlichen Verlauf zwischen A2 und Mittellandkanal, etwas weiter südlich das mehrgeschossige Finanzamt Hannover- Nord aus den 1960er-Jahren, das Vahrenwalder Bad samt Freizeitheim zwischen Dragonerstraße und Vahrenwalder Platz sowie die unter Denkmalschutz stehende ehemalige Hauptverwaltung der Continental AG an der Ecke Werderstraße. Kurz gesagt, das Entwurfsgebiet holt einen bei allen Zukunftsvisionen und weit schweifenden Gedankenexperimenten auf den Boden der Tatsachen zurück.“

Aufgabe

Zunächst galt es, sich mit Visionen und abstrakten Überlegungen zum Thema „Straße der Zukunft“ an die Aufgabenstellung des Wettbewerbs anzunähern. Der Entwurfsgegenstand der Vahrenwalder Straße sollte beispielhaft für den Straßentypus der Ausfallstraße in großen Städten betrachtet werden. Der Entwurfsansatz sollte dabei ein neues Mobilitätskonzept einbinden. Zielstellung war die Übertragbarkeit auf andere Situationen in der autogerechten Stadt, daher mussten auch die bestehenden Problemzonen und Verbesserungspotentiale gefunden werden, die an solchen Orten existieren.

Ergebnisse

Vier der fünf eingereichten Arbeiten kamen in die Preisgruppe. Insbesondere die städtebaulichen Entwurfsansätze, die nicht nur über eine plausible stadträumliche Setzung verfügten, sondern zudem einen prozessualen und partizipativen Weg aufzeigten, wurden ausgezeichnet.



Abb. 2: Kreuzungsbereich
Vahrenwalder Str./Niedersachsenring



Abb. 3: Preisverleihung in Hannover



AUFTAKTWORKSHOP

Was ist die Straße?

Zum Semesterauftakt untersuchten die Studierenden zunächst die Eigenarten von Straßen, Straßenräumen und deren Nutzungspotenzialen im allgemeinen. In freien Diskussionsrunden und einer Tape Aktion wurden Ideen gesammelt, wozu die vielen zugestellten und versiegelten Straßenflächen in der Dresdener Neustadt genutzt werden könnten und welche Raumpotenziale durch die Mobilitätswende frei werden.

In einer Diskussionsrunde näherte sich die Gruppe folgenden Aspekten an:

Was bedeutet die Straße kulturgeschichtlich?

Für wen existiert die Straße?

Was macht Straße aus?

Was erwarten wir von der Straße ?

Gibt es ein Leben ohne Straße?

Die Straße ist ein Ort des Zufalls, ein Spiegel der Gesellschaft, ein Lebensort oder auch nur eine Idee. Diese Überlegungen waren zentral für erste Entwurfsüberlegungen. Außerdem widmeten sich die Studierenden der Frage: „Was wäre wenn?“ und befassten sich mit möglichen Extremszenarien, die Straßenraum neu prägen könnten.



Abb. 4: Fotos vom Auftaktworkshop im Club Kwang Lee



MOBILITÄT IM WANDEL

Zukünftige Mobilitätszenarien sind als Teil der Entwurfsaufgabe für einige Entwürfe zum zentralen Entwurfsgegenstand geworden. Es bestand die Herausforderung, Aspekte wie Logistik, Individualverkehr, Nachhaltigkeitsprinzipien und Zirkularität in Einklang zu bringen und deren räumlichen Wirkungen auf den Stadtraum zu antizipieren. Der spekulative und radikale Blick in die Zukunft musste gleichzeitig jedoch auch in ein realistisches, glaubwürdiges städtebauliches Szenario münden.



Abb. 5: Perspektive, Vahrenwalder Straße

Straßen im Wandel

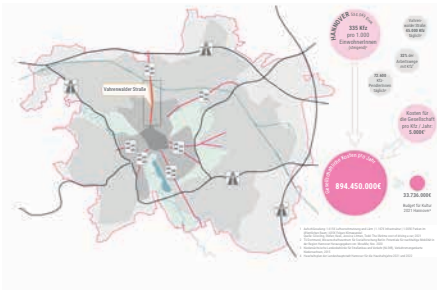
Impulse zu einer neuen Dynamik der Mobilität

Paul Gucinski, Ludwig Weimert

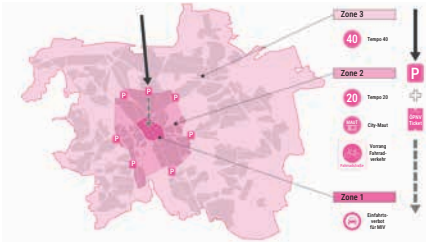
Zunehmende Probleme für Großstädte und deren BewohnenInnen im Zusammenhang mit dem motorisierten Individualverkehr sind bekannt. Aber in welcher Dimension das Autofahren die Gesellschaft finanziell belastet, überrascht: pro PKW entstehen jährlich 5.000 Euro Mehrkosten, welche nicht durch den/die HalterIn des PKWs oder Kfz-Steuer gedeckt sind.¹ Bei insgesamt 178.906 PKWs in Hannover ergibt sich jährlich eine Summe von 894 Mio Euro. Zum Vergleich: die Mittel für Kultur im Haushalt Hannovers 2021 lagen bei 33 Mio Euro.² Neben Herausforderungen in Klima-, Lärm- oder Gesundheitsschutz ist die finanzielle Belastung der Gesellschaft durch den Autoverkehr ein gewichtiges Argument für eine notwendige Mobilitätswende.

Eine Verkehrswende und ein Stadtumbau kann nicht isoliert an einer Straße stattfinden, sondern erfordert eine flächendeckende Aktivität. Deshalb schlagen wir Maßnahmen in vier Dimensionen vor, welche den innerstädtischen Autoverkehr Hannovers reduzieren.

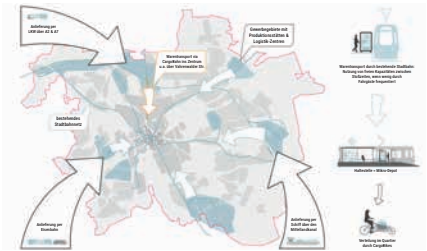
HANNOVER



1 MOBILITÄTSZONEN



2 PUBLIC CARGOBAHN



3 RING-SEILBAHN



4 VERNETZTE QUARTIERE

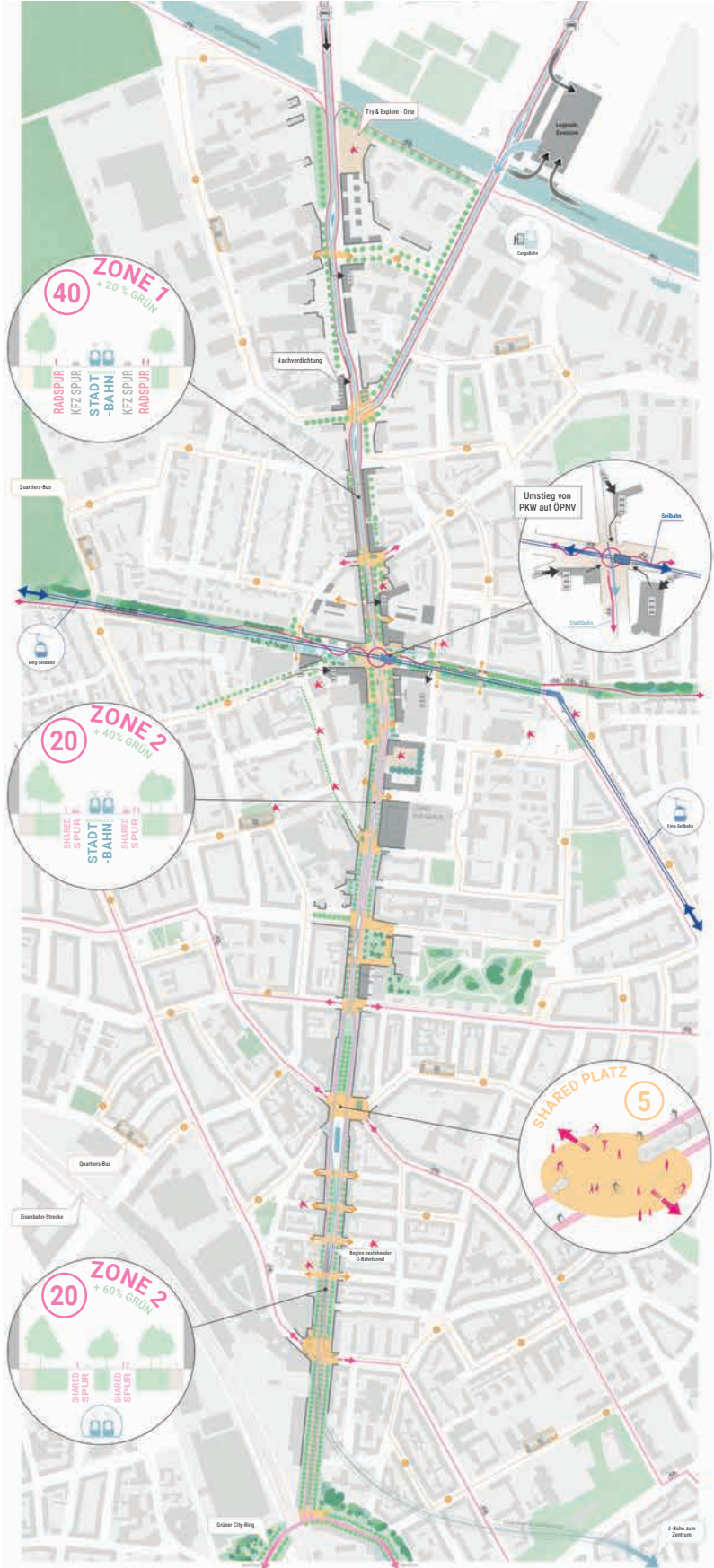


Abb. 6: Strategieplan



Prinzipien für eine dynamische Stadtentwicklung

Die Entwicklung der Welt in den nächsten 18 Jahren bis 2040 können wir heute unmöglich vorhersehen. Zum Vergleich: das erste iPhone erschien vor 15 Jahren und hat unvorstellbare Veränderungen bewirkt.

Stadtplanung über lange Zeiträume wird also immer schwieriger, weshalb wir in unserem Konzept begleitend zu den Entwicklungen in der Mobilität drei Prinzipien aufstellen, welche für zukünftige städtebauliche Maßnahmen Orientierung leisten.

try & explore

Das Prinzip ‚Try & Explore‘ beinhaltet die Beteiligung der BürgerInnen an der Stadtentwicklung, welche im kleinen Maßstab als „Reallabor“ experimentell durchgeführt wird.

Ungenutzte sowie ehemalige MIV-Infrastrukturen werden mit temporär wechselnden Projekten bespielt und finden bei viel Zuspruch Beachtung in langfristigen Planungen.

Strategischer Neubau

Dieser schützt die anthropogenen Ressourcen der Stadt. Dabei wird Neubau prüfend hinterfragt oder basiert auf flexiblen und anpassungsfähigen Strukturen, welche ändernde Nutzungen zulassen.

Teilen statt Trennen

Kern des Prinzips ist die Überwindung der funktionalen Trennung des Verkehrs sowie der Aufteilung des öffentlichen Raums. Dieser ist für alle Menschen nutzbar und beinhaltet die Vielfaltigkeit der Bevölkerung.



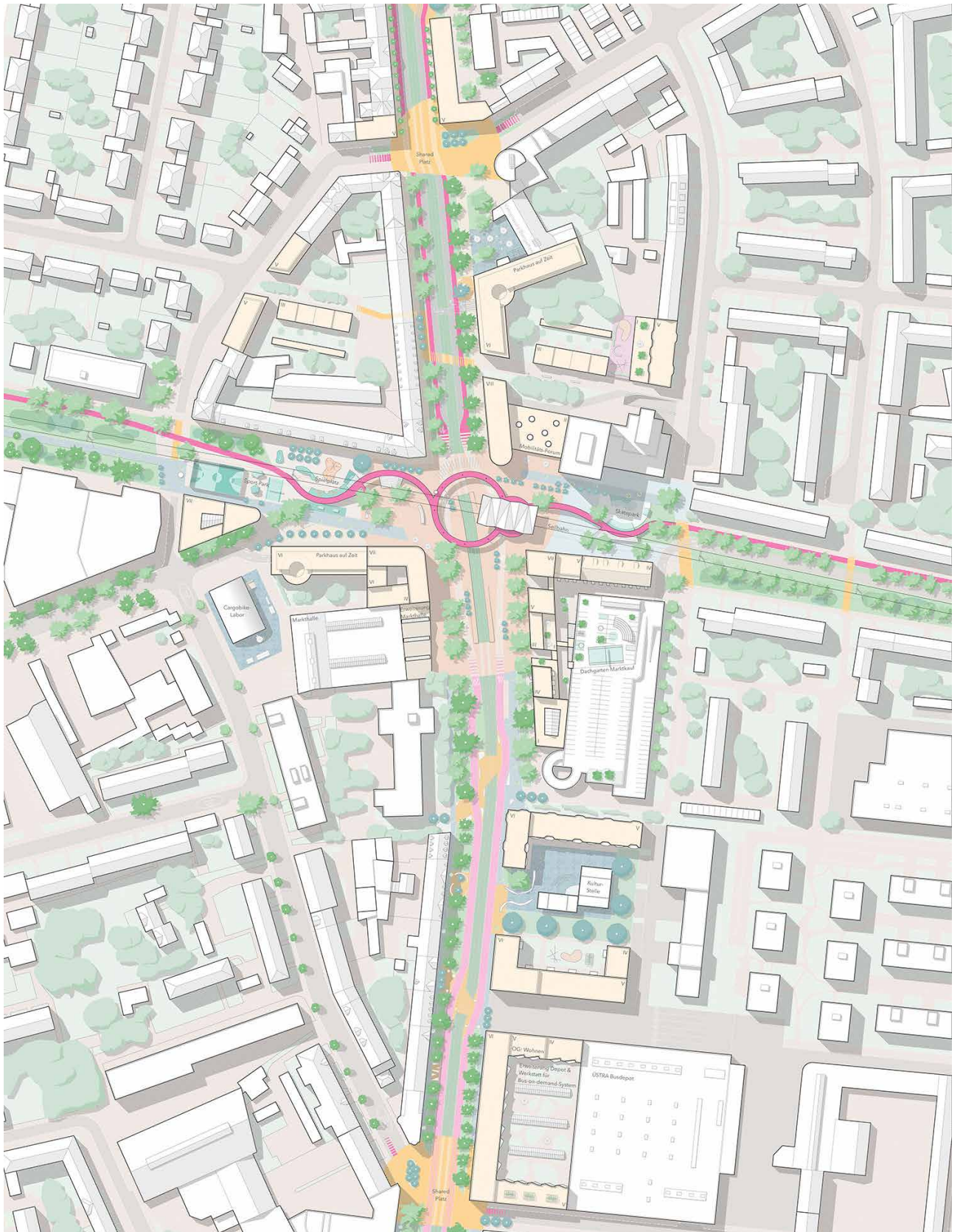


Abb. 7: Lageplan

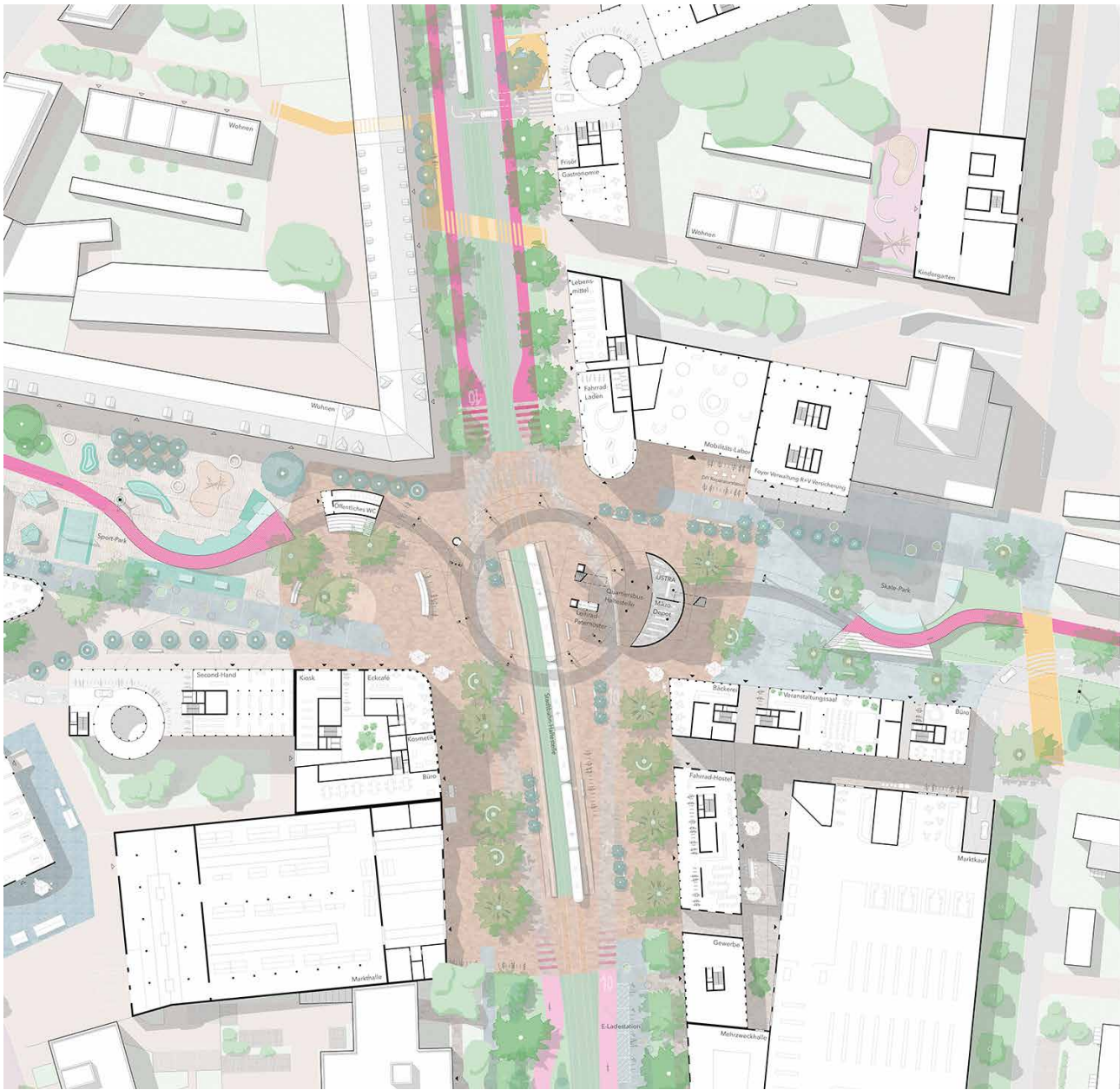


Abb. 8: Vertiefungsbereich



Abb. 9: Schnitt Vahrenwalder Straße

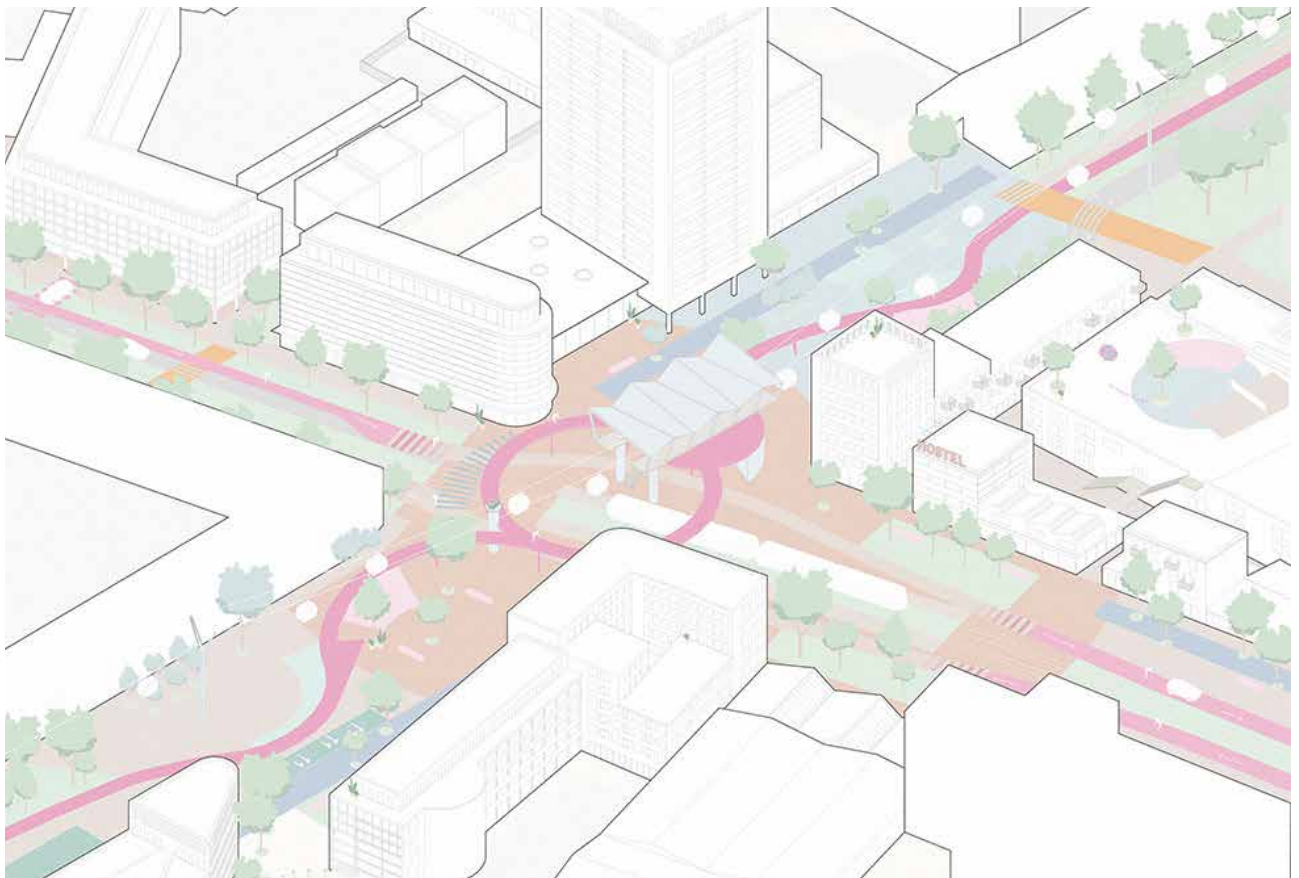


Abb. 10: Isometrische Darstellung



Abb. 11: Funktionaler Schnitt



Abb. 12: Modell



Abb. 13: Schnitt Ringseilbahn



Gemeinsam Verändern

Nicolai Scheinhardt, Raja Bretschneider

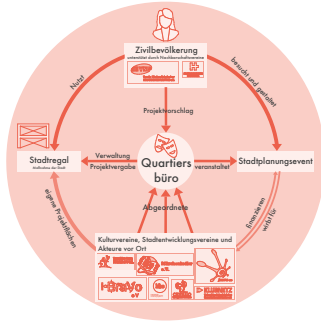
Ein Wandel der Mobilität ist nicht möglich ohne einen Wandel in der Gesellschaft. Wie wir in Zukunft Leben wollen betrifft jeden von uns! Deswegen muss auch jede*r einzelne nicht nur in den Planungsprozess sondern auch in die verschiedenen Lebensbereiche einbezogen sein, die Auswirkungen auf die Mobilität haben.

Mit unserer Planung stellen wir ein theoretisches und räumliches Konzept auf, welches den Prozess hin zu weniger motorisiertem Individualverkehr und einer lebenswerteren Straße ermöglicht.

In Zusammenarbeit mit lokalen und überregionalen Akteuren sollen konkrete Maßnahmen in den vier Bereichen: gesellschaftliche Mitbestimmung, lokale Versorgung, lokale Produktion und geteilte Mobilität umgesetzt werden. Die Maßnahmen sind gezielt auf die Einbeziehung der Zivilgesellschaft ausgerichtet und sollen den Auftakt für ein Umdenken und eine Entwicklung hin zu einer neuen Mobilität bieten.

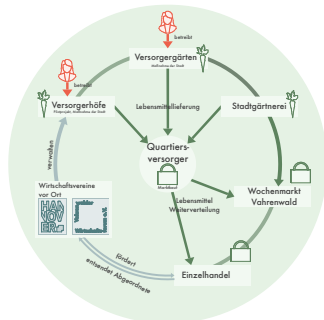
GEMEINSAM VERÄNDERN

Gesellschaftliche Mitbestimmung



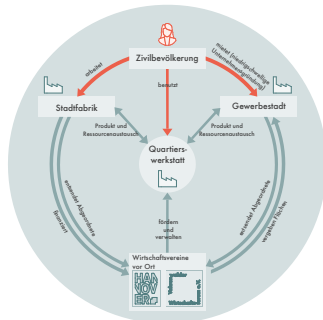
GEMEINSAM VERSORGEN

Lokale Landwirtschaft



GEMEINSAM PRODUZIEREN

Lokale Produktion



GEMEINSAM BEWEGEN

Geteilte Mobilität

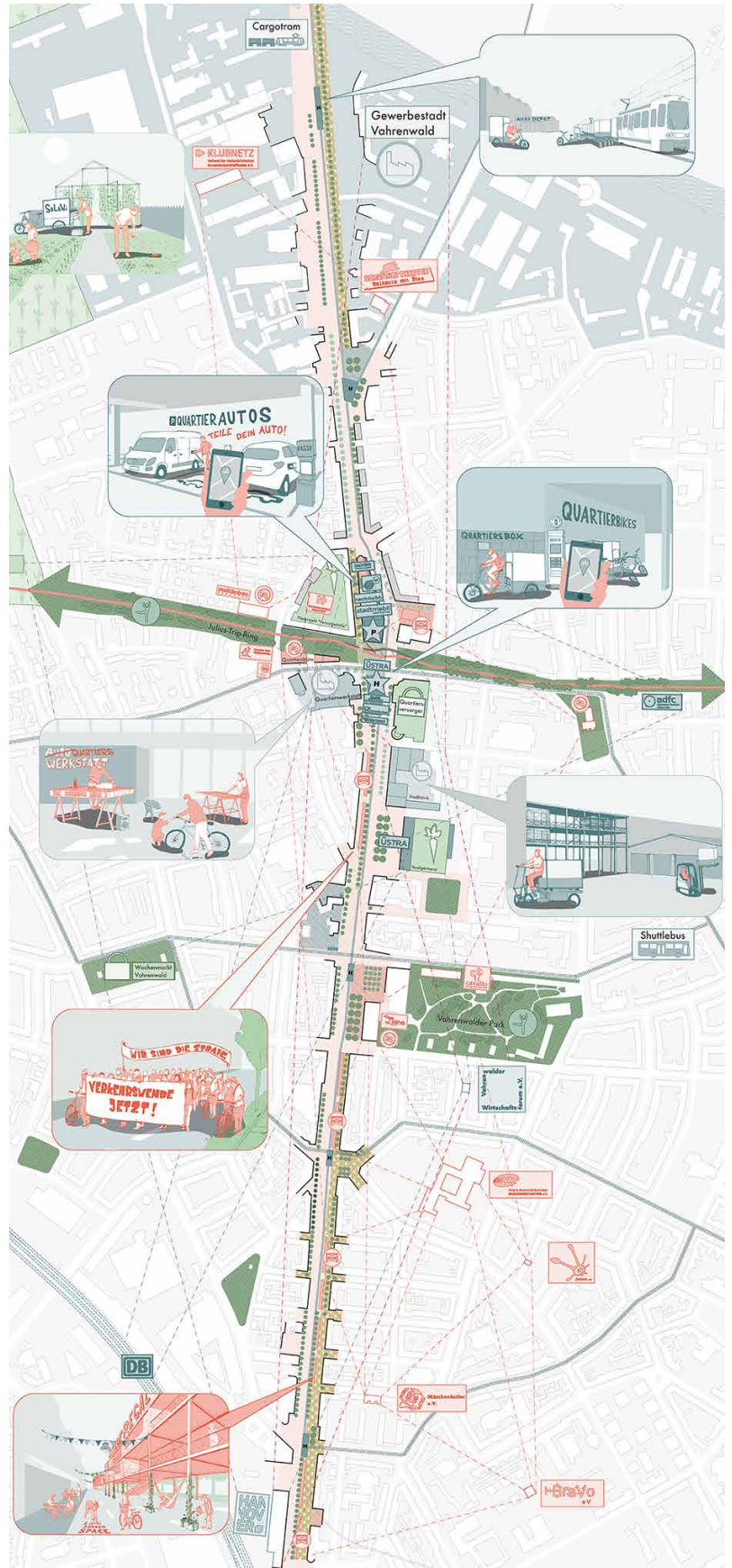
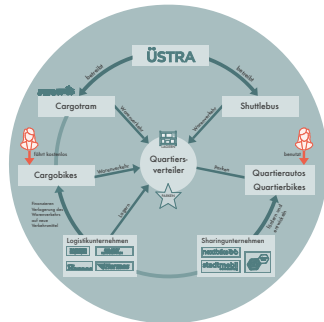


Abb. 14: Dimensionen der Veränderung

Abb. 15: Strategieplan

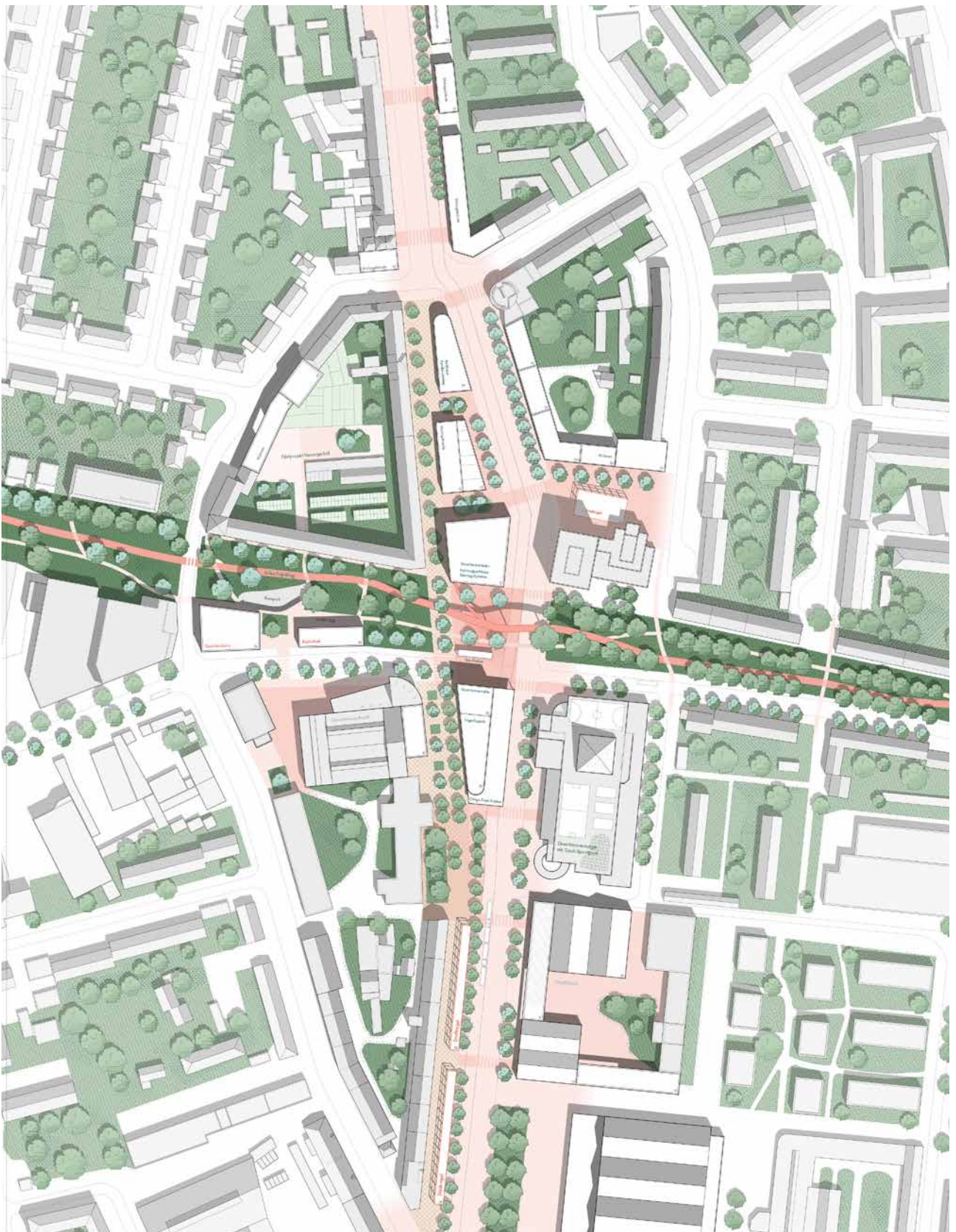


Abb. 16: Lageplan



Abb. 17: Julius-Trip-Ring



Abb. 18: Shuttlebus Ringverbindungen

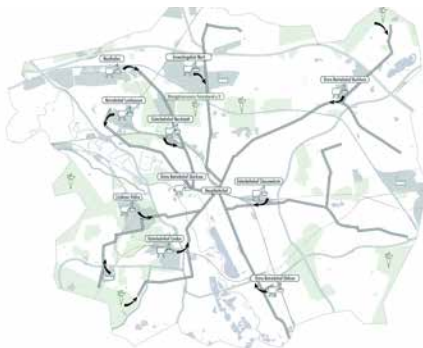


Abb. 19: Cargobahn Logistik



Abb. 20: Isometrie

Die Unterbrechung des grün-blauen Gürtels rund um das Stadtzentrum Hannovers wird durch eine großflächige Entsiegelung des Niedersachsenrings repariert.

Der entstehende landschaftlich geprägte Grünraum wird durch Freizeitangebote und eine rote Fahrradbrücke mit anschließendem Fahrradparkhaus ergänzt.

Die neu gedachte Mobilität wird so durch den landschaftsarchitektonischen, farblichen Akzent im Stadtbild sichtbar gemacht.

Mobilität und Logistik neu gedacht

Über Ringbuslinien werden die sternförmig verlaufenden Stadtbahnlinien ergänzt und miteinander verbunden.

An den Schnittstellen der Stadtbahn und der neuen Busverbindungen ergeben sich strategische Orte der Mobilität und Logistik. Die Kreuzung Vahrenwalder Straße und Niedersachsenring kann daher als Vorreitermodell für viele weitere Punkte Hannovers gesehen werden.

An diesen Orten errichtete Quartiersverteiler vereinen Umstiegsmöglichkeiten auf geteilte Verkehrsmittel für Menschen und einen Umschlagpunkt für Waren.

Um die Straße vom Lieferverkehr zu entlasten, wird der innerstädtische Warentransport komplett auf die Schiene verlagert, indem die Stadtbahn zur Cargobahn umfunktioniert wird. Häfen, Betriebshöfe und Gewerbegebiete am Rande des Innenstadtbereichs dienen als Umschlagsorte um die Waren von Außerhalb auf die Cargobahn zu verladen und zu den Quartiersverteiler zu bringen. Von dort aus werden sie mittels Quartiersbike CO₂ neutral an ihr Ziel befördert.

Die Stärkung der klimaneutralen Logistik und lokalen Produktion und Versorgung reduziert den erschreckend hohen CO₂-Ausstoß langer Lieferketten auf ein Minimum.

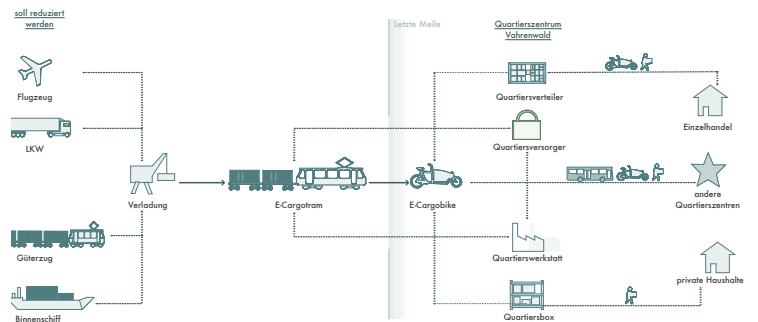


Abb. 21: Lieferketten im Wandel



Abb. 22: Ist-Zustand „Die autogerechte Stadt“

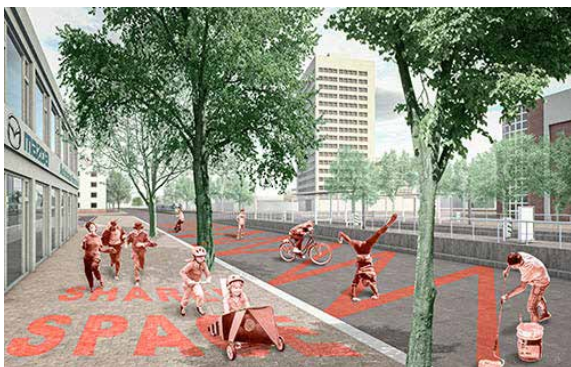


Abb. 23: Schritt 1 „Pop Up Shared Spaces“



Abb. 24: Schritt 2 „Stadtregale“



Abb. 25: Schritt 3 „Die neue Straße“

Die prozessuale Transformation der Straße

Durch das Sperren einer Fahrtrichtung für Autos wird mittels Demonstrationen und „Pop Up Shared Spaces“ auf die Missstände der autogerechten Stadt aufmerksam gemacht. Die gewonnene Fläche wandelt sich spielerisch in ein für den Menschen erlebbares Element.

Als temporäre Bauten zonieren „Stadtregale“ in der nächsten Phase den Straßenraum. Sie werden durch das Quartiersbüro verwaltet und bieten den lokalen Akteuren sowie der Zivilbevölkerung eine flexible und facettenreiche Struktur, die den Straßenraum im Zusammenspiel mit aktiven Erdgeschossnutzungen bespielen. Die Straßenraum bekommt eine auf den Menschen angepasste Proportion und wandelt sich in einen Ort mit Aufenthaltsqualität.

Im letzten Schritt wird der Straßenraum im Fokusbereich durch gezielte Neubauten namens „Quartiersverteiler“ nachverdichtet. Die Gebäude nehmen Funktionen der Mobilität, der Logistik und des öffentlichen Lebens auf und beleben das neu entstandene, urbane Geflecht aus kleinteiligen Straßenräumen.

Die neue Straße bietet dem Menschen genügend Raum zur Begegnung im verkehrsberuhigten, teilentsiegelten Shared Space mit Tempolimit 10km/h. Verkehrsströme über Schrittgeschwindigkeit werden neu geordnet auf der bewegten Seite der Straße entlanggeführt. Der Pendlerverkehr wird nördlich des Niedersachsenrings über ergänzende Parkstrukturen abgefangen, die Spurenanzahl wird halbiert, sowie die Geschwindigkeit von 50 auf 30 km/h reduziert.

Durch die vollumfassende Betrachtungsweise lässt sich die Mobilitätswende sukzessive gestalten. Hierfür sind Perspektivwechsel und Umdenken nötig, da Gewichtungen und Bedeutungen neu ausgerichtet werden müssen. Mithilfe partizipativer Prozesse können alle Beteiligten vor Ort schrittweise einbezogen und mitgenommen werden.

Gemeinsam lässt sich die Zukunft großer Straße der autogerechten Stadt neu denken. Lasst uns die Straße von morgen verändern und erleben!



Abb. 26: Fokusplan



Abb. 27: Straßenquerschnitt „Stadtgeflecht“



Transforming Streets

Helena Grüning, Vanessa Seidel

Die Vahrenwalder Straße durchschneidet das städtische Gefüge der Landeshauptstadt Hannover in Abschnitte mit bis zu 8 Fahrspuren. Mit der Auslobung des Johannes- Göderitz-Preis 2021 sollte die trennende Verkehrsschneise mit einer Länge von 5 Kilometern überplant und der begonnene Paradigmenwechsel – weg von der autogerechten, hin zur menschengerechten Stadt – umgesetzt werden. Für das Konzept durfte eine zukünftige Reduzierung des Verkehrsaufkommens um 50 % als vorgegebene Rahmenbedingung angenommen werden.

Neben der verkehrlichen Umverteilung und technischen Zukunftsvision steht die Rückeroberung und Aneignung der innerstädtischen Flächen durch Bürger:innen im Vordergrund. Mit diesem Entwurf wird gezeigt, dass die Vahrenwalder Straße von einem funktionalen Verkehrsraum in einen vielgestalteten Lebensraum transformiert werden kann, indem die verschiedenen Querungen gestärkt werden und nicht die Straßenachse.

Die Vision ist ein maximal durchgrünter Stadtraum, der ökologisch wertvoll ist und die Bedürfnisse und Sehnsüchte der hier lebenden Menschen erfüllt.

Neue Lebens- und Straßenräume

Durch die Reduzierung der Straßenbreite auf zwei bis maximal vier Fahrspuren macht man Platz für Fahrradfahrer und Fußgänger und schafft an neuralgischen Stellen Quermöglichkeiten, um das städtische Beziehungsgeflecht zu stärken. So wird die Vahrenwalder Straße zu einem multifunktionalen Ort. Die frei werdenden Flächen bieten vielfältige Aneignungsmöglichkeiten für die Stadtgesellschaft; sei es für Erholung, Arbeiten, Sport oder andere Freizeitaktivitäten.

Multimodale Knoten

Durch die Transformation der Straßenkreuzungen gibt es ein Angebot an diversen Mobilitätsmitteln. Auch Logistik-Hubs, Fahrradgaragen, Pendlerstellplätze und Sharringsysteme finden sich dort im Bestand wieder. Diese Flächen können nach fortschreiten der Mobilitätswende umgenutzt werden.

Stadtökologie

Ein wichtiges Element der Stadtreparatur ist ein durchdachtes Konzept für die Stadtökologie. Die Stadt soll seinen Bewohnern ein angenehmes Stadtklima und ausreichend Räume für Erholung bieten, damit sie als lebenswert erachtet wird. Hannover benötigt mehr Grün im öffentlichen Raum, um für jedes Lebensalter attraktiv zu sein. Bestehende Bäume bleiben weitestgehend erhalten und werden zu einem Stadtwald verdichtet.



Abb. 28: Dimensionen der Veränderung



Abb. 29: Strategieplan



Abb. 30: Masterplan



Abb. 31: Marktfläche Perspektive

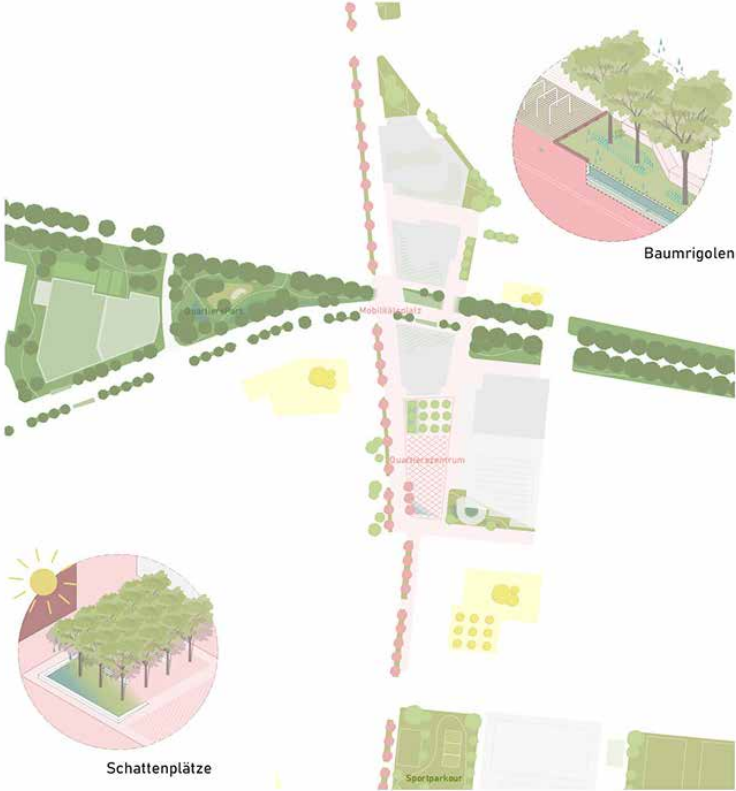


Abb. 32: Strategie zur Stadtökologie



Abb. 33: Perspektive - Die neue Vahrenwalder



Abb. 34: Perspektive - Der neue Park

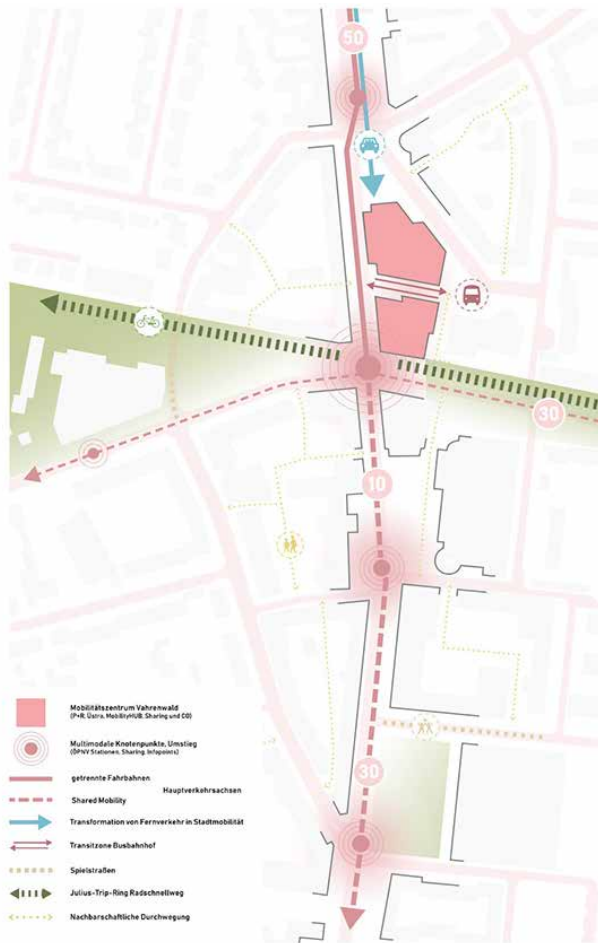


Abb. 35: Konzept zur Verkehrsverteilung

QUARTIERSMITTE

Durch die neue Quartiersmitte verbessert sich die Aufenthaltsqualität, aus monofunktionalen Verkehrsräumen werden Orte. Öffentlich wirksame Nutzungen in den Erdgeschosszonen beleben den neu gewonnenen Stadtraum und bieten aktiv Raum für Beteiligung am Quartiersgeschehen.

VIELSEITIGKEIT

Der Verkehrsraum in Richtung Innenstadt wird auf zwei Fahrspuren reduziert. Fuß- und Radwege begleiten die verbliebene Straße. Entlang der Straße entstehen verschiedene Campus und bestehende Plätze werden stärker integriert. Diese Plätze erweitern den Stadtraum vor Gebäuden mit öffentlichen Nutzungen.

QUALITÄT STÄRKEN

Der Entwurf nutzt vorhandene Qualitäten, repariert Schwachstellen und durchbricht die Verkehrsschneise. Es wird sich nicht nur der Neuordnung der Straße gewidmet, sondern auch neue Verbindungen bis in die angrenzenden Quartiere geschaffen. So entsteht ein lebendiges, lebenswertes städtisches Geflecht, das Raum für zahlreiche Funktionen und Nutzungen bietet



Abb. 36: Isometrische Konzeptdarstellung



Abb. 37: Fokusplan

PRO
IS NOT
A CRIME

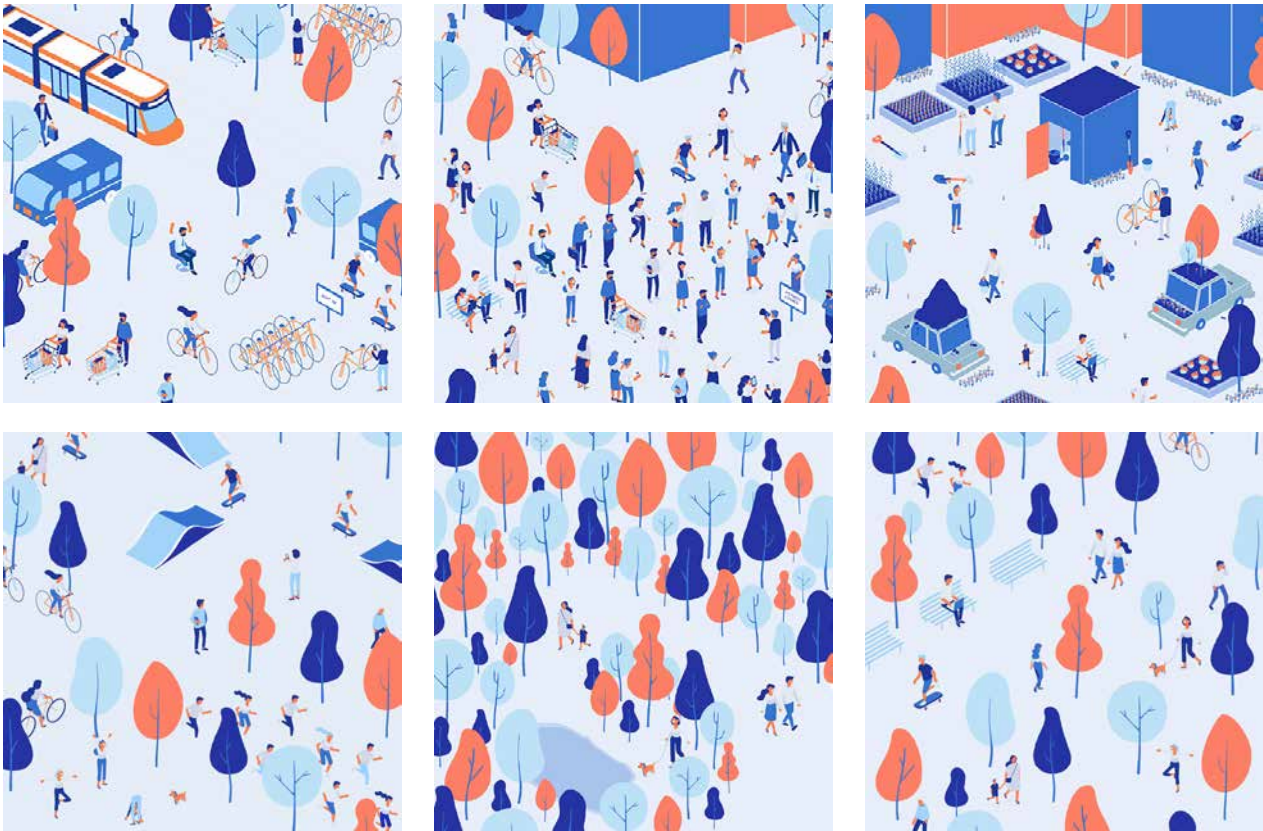
fahrkarten

Tickets
Cards



DIE STRASSE ALS SOZIALER RAUM

Gemeinsames Zusammenleben ist zentraler Grundgedanke der Stadt. Mit der Mobilitätswende gehen auch Veränderungen in sozialen Strukturen und Möglichkeiten einher, die in den folgenden Arbeiten adressiert wurden. Verkehrsschneisen als soziale Barrieren werden aus unterschiedlichen Blickwinkeln betrachtet und neu interpretiert.



Konvivialismus und die Straße.

Lucas Gubsch, Tim Dürrschmidt, Pauline Putzke

Der motorisierte Individualverkehr (MIV) - das Auto - prägt die deutschen Städte mindestens seit dem Wirtschaftswunder nach dem Zweiten Weltkrieg. Die Vahrenwalder Straße in Hannover perfektioniert die Ideologie der MIV-genehmen Stadt umfassend.

Wo Autos fahren und Autos parken entstehen Transiträume in städtebaulichen Räumen. Das heißt, dass Maschinen mit Menschen um ein und denselben Raum konkurrieren mit dem Ergebnis, dass Expandierendes expandiert und Komprimiertes komprimiert. Diese verselbstständigte Abwärtsspirale hat umweltschädliche und menschenfeindliche Straßenräume entstehen lassen. Aufenthalte im Freien (Gehen, Stehen, Laufen, Sitzen, Radfahren, Kommunizieren, Liegen, ...) sind Zumutungen der städtischen Öffentlichkeit, die private Möglichkeiten in einem Außen fordern.

Mit 14 m/s gelangen AUTOnome von Funktion zu Funktion ohne sich mit Zusammenhängen, Übergängen, Verbindungen, Aufeinandertreffen, Mischungen der Räume auseinandersetzen zu müssen, da sie sie selbst sind. In einer näheren oder fernerer Zukunft wird die Heterogenität der Stadt zusammenkommen, sei es, weil uns die Mitwelt einholt, die Chancengleichheit der Gesellschaft guttut, Menschen anderen Menschen begegnen müssen, die Freiheit nicht

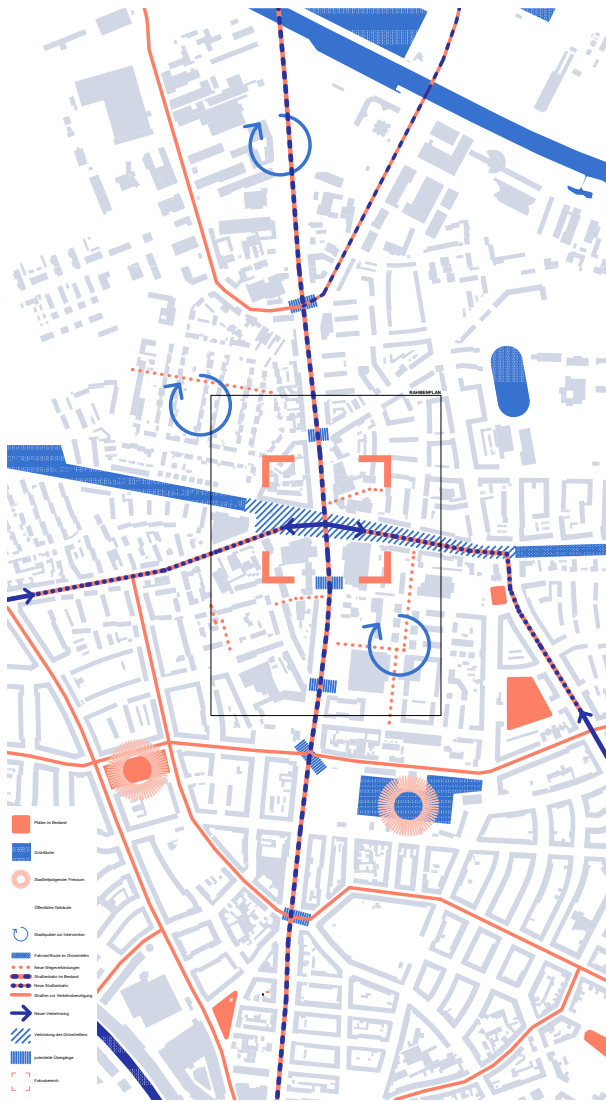


Abb. 39: Strategieplan

den Stärksten gehört und die Gestaltung der Zukunft in aller Hände liegt. Unserer Entwurf steht dafür ein. Wir fordern den Konvivialismus!

Der Konvivialismus ist eine neue Denkweise des Zusammenlebens, das auf den in Plan 1 abgebildeten Prinzipien beruht. Dieses System beruht auf den verschiedenen soziopolitischen Systemen der Gegenwart sowie der Vergangenheit und deren guten Ansätzen zusammenfasst. Die Menschen können demnach besser zusammenleben (frz. convivir).

Die Konstrukte des Konvivialismus für Gesellschaft, Wirtschaft und Politik interpretieren wir für unserer städtebaulichen Aufgabe hin zu einer räumlichen Form. Dabei erscheinen uns die Stärkung des ÖPNV, die Versiegelung von Verkehrsfläche, der Aufbau eines grenzenlosen Shared Space sowie das Angebot differenzierterer und undefinierter Nutzungen als besonders bedeutend. Die neoliberale Hegemonien, die sich im Stadtraum finden, gilt es zu hinterfragen.

2040 ist bereits übermorgen und die Ideale des Konvivialismus bleiben in jeder Welt mögliche Leitlinien des Lebens, die sich im Sinne eines Zusammenhalts aller zuvorderst einer pauschalen Umverteilung von Raum, Zeit und Macht verschrieben haben. Die Stadtplanung in Hannover muss auch an der Vahrenwalder Straße die repressiven Hintergründe überwinden. Unsere Aufgabe als Planer*innen ist es Raum entsprechend zu formen, dass er gesellschaftliche Probleme mildert.

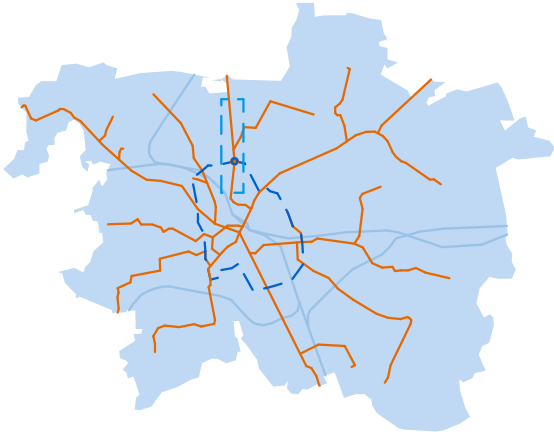


Abb. 40: Mobilitätskonzept mit Ringbahn

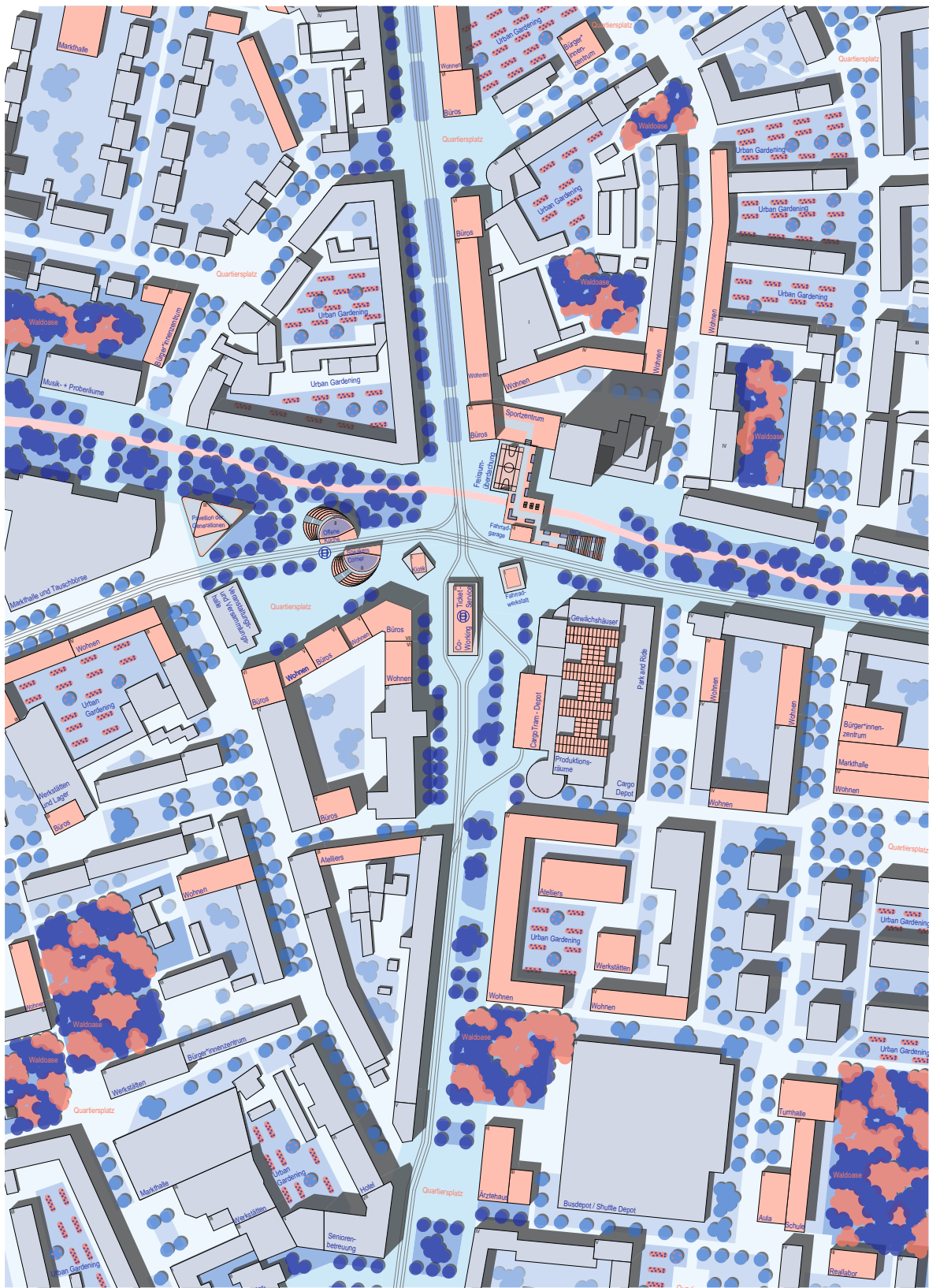


Abb. 41: Masterplan



Abb. 42: Fokusplan

Es entstehen neue Infrastrukturen für den öffentlichen Nahverkehr und den Rad- und Fußverkehr, die in diesen Bereichen die Komfort deutlich erhöhen. Der ÖPNV über Straßenbahnen verläuft derzeit vor allem konzentrisch und verfügt über wenige Querverbindungen. Die neue Ringbahn an der Vahrenwalder Straße soll ein Pilot für gleichartige Situationen im Stadtgebiet von Hannover werden. Die Ergänzung um das Passieren von Cargo-Bahnen im Schienennetz der Straßen- und U-Bahn soll mehr Verkehr auf die Schien bringen. Im Marktkauf entsteht das „gebuzzwordete“ Mobility Hub. Das heißt, das die Logistikflächen für die Cargo-Bahn-Transporte erweitert sowie neu erschlossen werden und das Parkhaus für den MIV erhalten bleibt.

Die Ost-West-Achse im Plangebiet wird des Weiteren über die Verbindung des Grünstreifens gestärkt. Die integrierte Radroute soll wie der gesamte Radverkehr beschleunigt werden. Im Sinne des Shared Space



Abb. 44: Perspektive

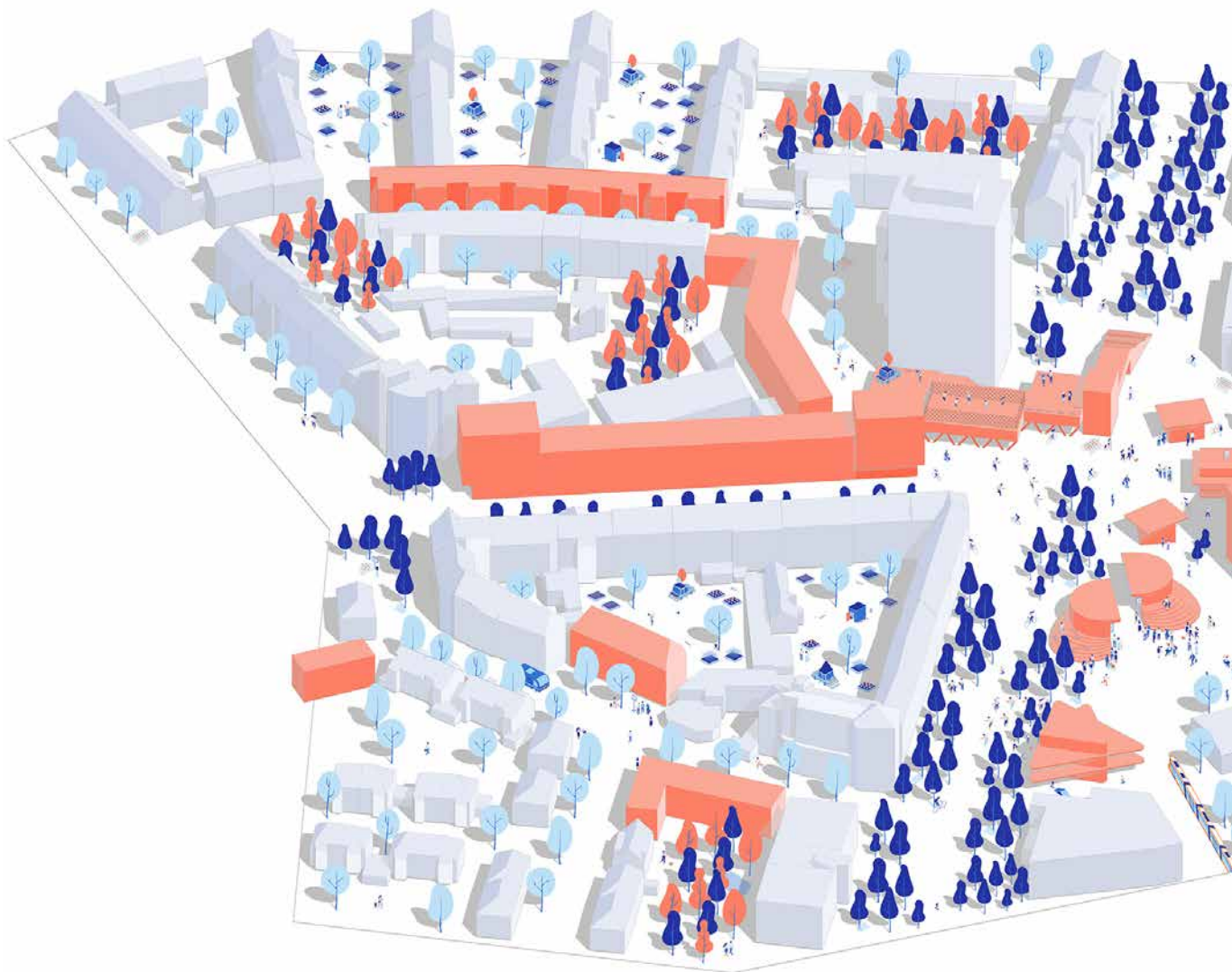


Abb. 43: Isometrie

gibt es dabei keine Dogmen oder Verbote für andere Verkehrsteilnehmende, die alle gemeinsam für eine ökologischere Zukunft übermäßige Verkehrsflächen der Entsieglung gutschreiben.

Die vielschichtigen Verkehrsangebote von Rufbussen bis Leihräder sind das Abbild einer heterogenen und konfliktreichen Gesellschaft in Stadt und Land.

Der geplante Versammlungsplatz im Südosten schließt an eine Nachverdichtung mit Wohnungsbau und Erdgeschossöffentlichkeit an – wie es auch unter anderem im Norden des Hochhauses angestrebt ist und öffnet



Abb. 45: Perspektive

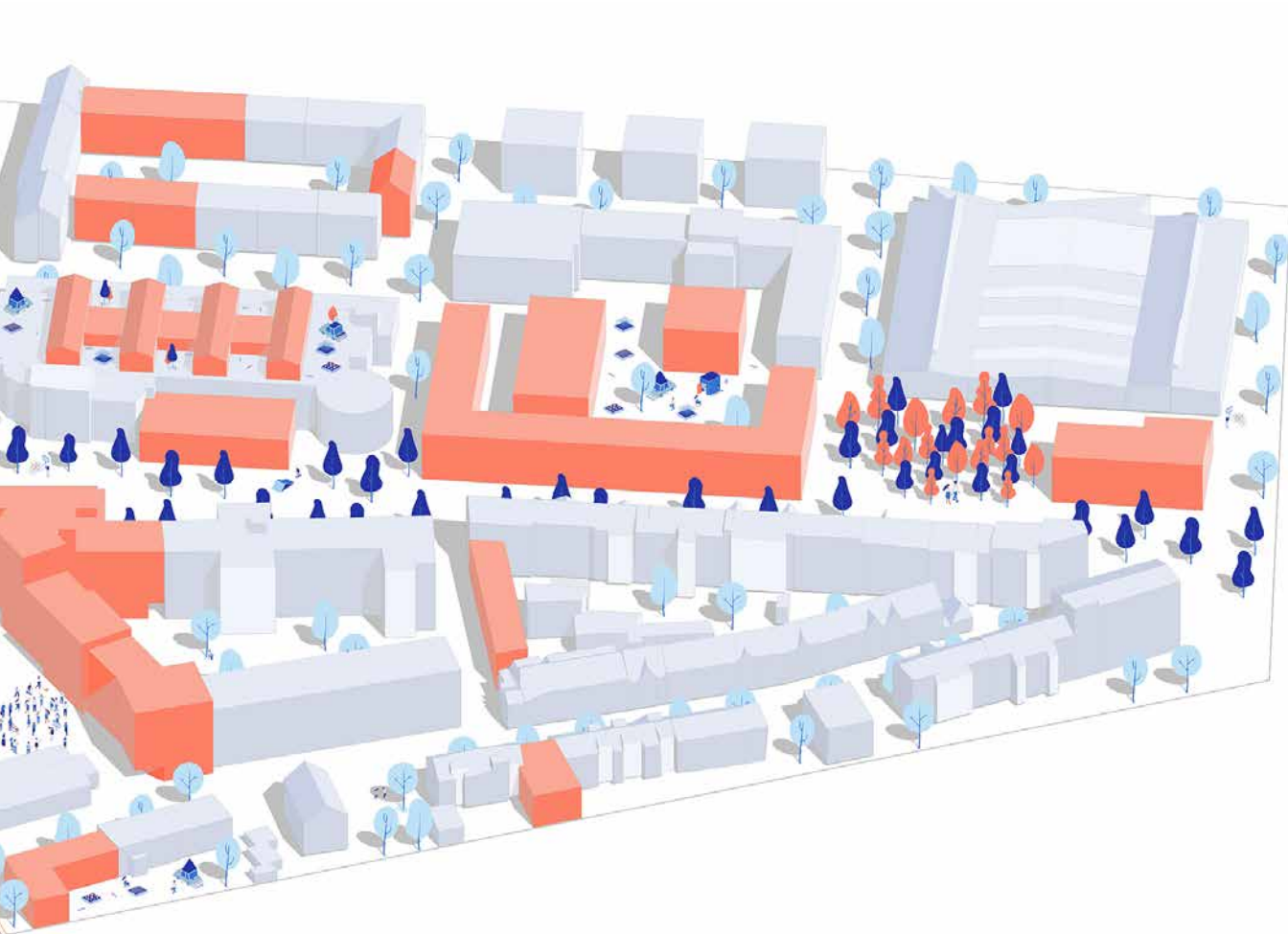




Abb. 46: Extremszenario

Die hochsensible Straße

Chiara Schmidt | Hannah-Lea Gerlach

Die Vahrenwalder Straße in Hannover ist ein Ort, der auf den ersten Blick vor allem durch negative Reize auffällt. Verkehrslärm, Abgase, kaum vorhandene Grün- und Erholungsflächen, sowie eine lineare Wegführung entlang einer teils achtspurigen Straße, laden weder zum Aufenthalt noch zum Flanieren ein. Wir wollen mit unserem Entwurf die Tristesse der Stadt reduzieren, negative durch positive Reize ersetzen und Orte der Kommunikation, des Verweilens und des Entdeckens schaffen.

Durch Vor- und Rücksprünge der Straßenflucht soll eine belebte Bebauungsstruktur mit öffentlichen Erdgeschossen, welche die Straße als Vorplatz nutzen, entstehen. So bilden sich zur Straße hin den Sinnen zugeordnete Platzsituation aus die, mit unterschiedlicher Geometrie und Größe verschiedene Aufenthaltsqualitäten und Sinneseindrücke aufweisen und die

Bewohner*innen und Besucher*innen einladen die Straße als Ort des Lebens, des Arbeitens, des Entspannens, des Treffens zu sehen.

Dies wird auch durch den stark verminderten Automobilverkehr gestärkt. Wir gehen davon aus, dass es 2040 keinen motorisierten Individualverkehr mehr geben wird, sondern die Mobilität sich vor allem auf ausgeprägte, digitalisierte Sharingsysteme mit E-Autos und Lastenrädern stützt und damit auch dem Fußgänger mehr Platz und neue Wege geschenkt werden. Eine weitere Möglichkeit der Fortbewegung stellen zum einen Mitfahrbänke, als auch die gestärkte, beidseitig und ebenerdig begeh- und befahrbare Stadtbahn, dar. Das neu geplante Mobilityhub formt nicht nur einen Informationspoint zur „neuen Bewegung“ in der Stadt aus, sondern bietet auch die Möglichkeit des Leihens von E-Autos, E-Transportern, Fahr- sowie Lastenrädern und bildet damit auch für den Logistiktransport eine neue Adresse aus. Der Autoverkehr folgt der Stadtbahn, sodass die Verkehrsfläche in der Nord-Süd-Achse enorm reduziert wird. In der Ost-West-Achse wird der Niedersachsenring verschmälert und von einem ausgeprägten Grünzug als Teil des Julius-Trip-Ringes begleitet.

Auf Grund des zukünftig verminderten Verkehrsaufkommens können nicht nur Flächen, die heute noch für Stell- und Parkplätze genutzt werden, umgeformt, sondern auch die Straßenbreite erheblich vermindert werden und bieten damit sowohl den Bebauungen, Grünflächen, sowie Stadtinstallationen neuen Raum zur Bespielung. An der Kreuzung des Niedersachsenringes sehen wir großes Potenzial für die Schaffung dieser neuen Orte.



Abb. 47: Analyseskizze Vahrenwalder Straße

DIE HOCHSENSIBLE STRASSE

132717

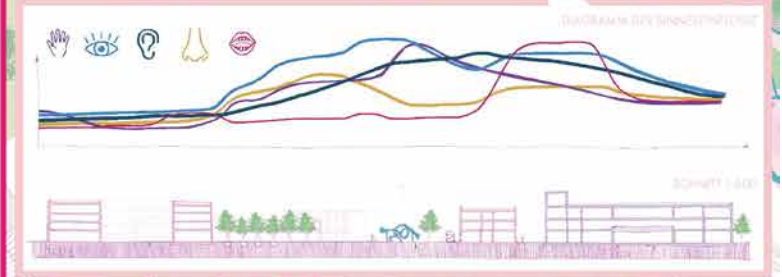
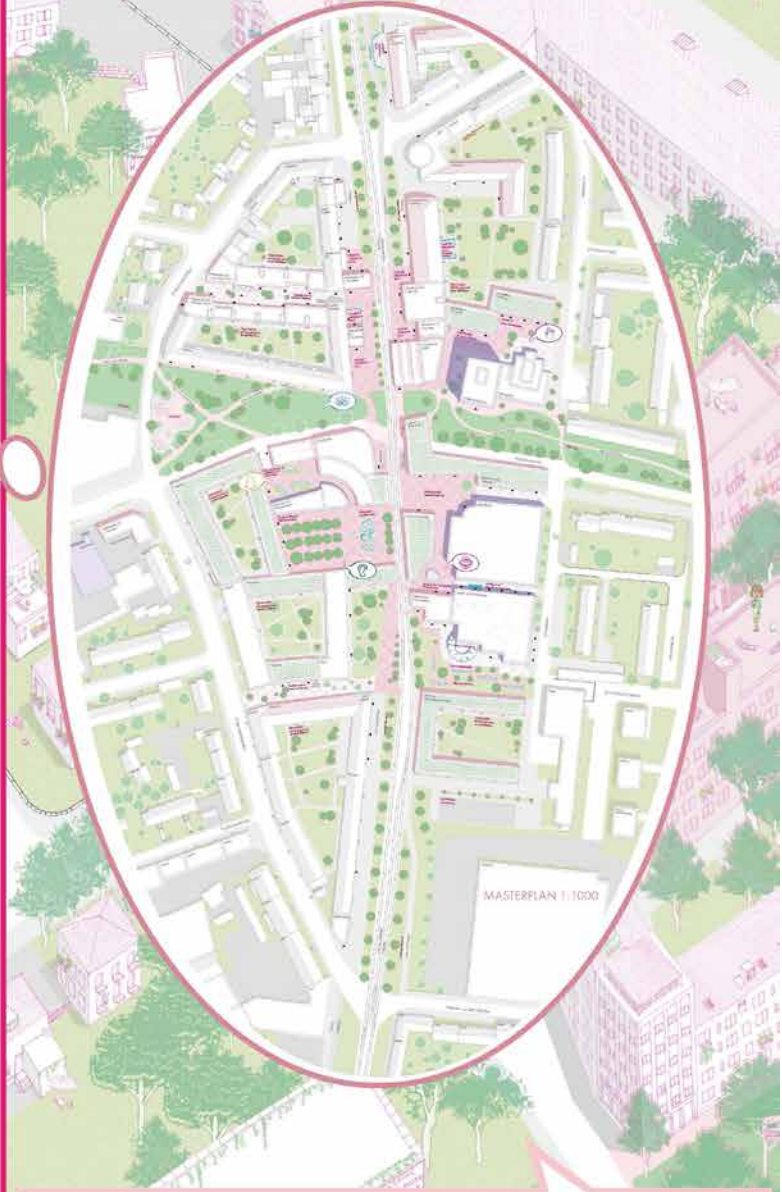
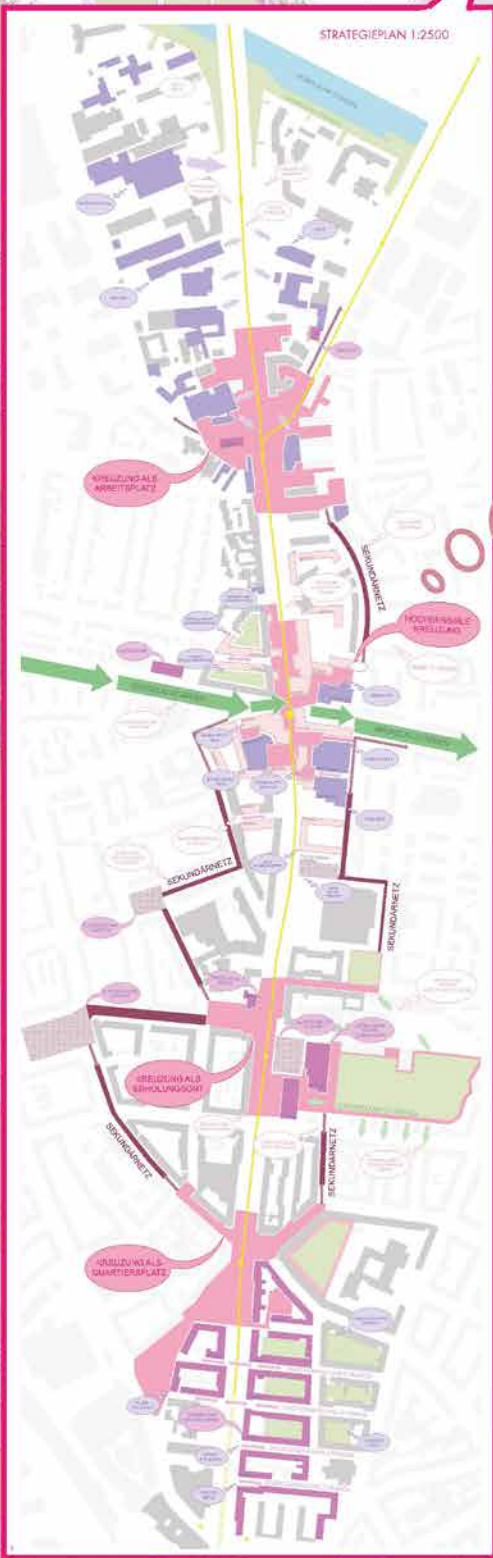


Abb. 48: Entwurfsplakate

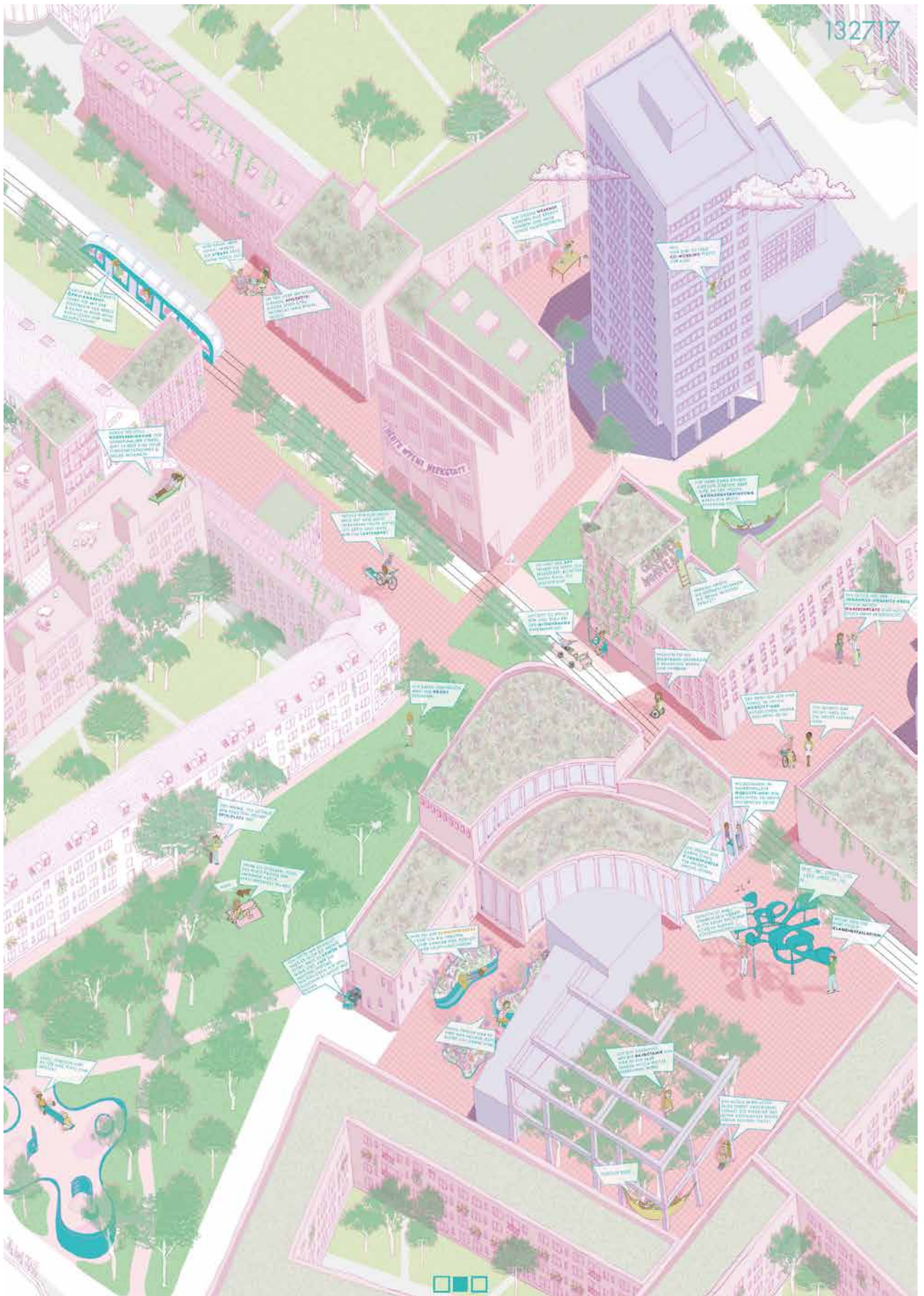


Abb. 49: Entwurfsplakate

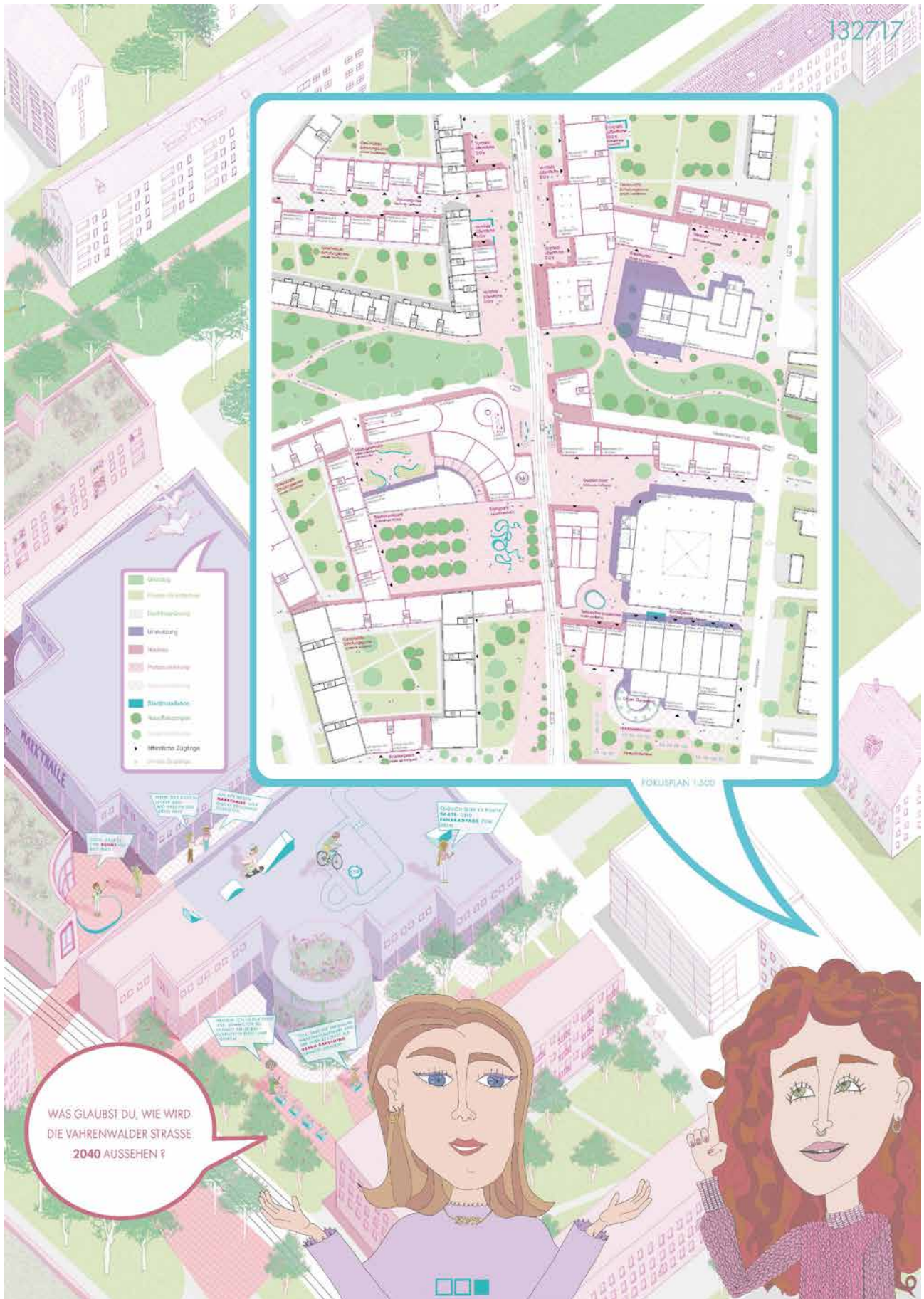




Abb. 50: Entwurfsplakate

Abb. 51: Modellfotos



Dragonerstr.

30
ZONE

P

H 123 4567

NEUE NACHBARSCHAFTEN

Die Seele eines Stadtteils liegt in dessen Treffpunkten und Aufenthaltsqualitäten. Nicht ein Haupttreffpunkt ist identitätsstiftend für einen Stadtteil, sondern das Zusammenspiel aus vielen einzelnen Orten mit unterschiedlichen Aufenthaltsqualitäten. An diesen Orten entsteht Nachbarschaft. Die neuen Möglichkeiten, die durch eine Verkehrsberuhigung entstehen wurden in den folgenden Entwürfen betrachtet.



Abb. 52: Perspektive, Vahrenwalder Straße

Stadtteile verknüpfen – Menschen vernetzen

Melanie Hacker-Heller und Eva-Maria Kraus

In den Städten von heute verbinden Ausfallstraßen Innenstädte mit ihren Außenbezirken und tragen den motorisierten Individualverkehr gebündelt aus der Stadt zu Fernverkehrsstraßen. Wohn und Industriebauung wird dabei oft durchkreuzt, was eine soziale Trennung von Stadtteilen nach sich zieht. Für Anwohnende sind sie kaum attraktiv gestaltet, dominieren aber mit ihrer Weiträumigkeit und dem Verkehrslärm das Stadtbild. Sie bieten trotz der Ansiedelung von wichtigen Nutzungen und Orten des täglichen Bedarfs kaum Aufenthaltsqualitäten für Menschen.

Das Ziel dieses Entwurfes ist es zu zeigen, dass durch einfache Implementierungen und die Umsetzung der Mobilitätswende wieder neue Verknüpfungen möglich werden und Aufenthaltsqualitäten an bisher autogerechten Orten geschaffen werden können. Ermöglicht wird die verkehrsberuhigte Innenstadt durch einen Ring von Mobilitätshubs. Waren und Fernverkehr wird an solchen Knotenpunkten aufgefangen und in der Stadt verteilt. Cargo Bikes und Mitfahrbänke sowie ein vereinfachter Umstieg auf den Radverkehr und den

ÖPNV sind hier gewährleistet. Am Beispiel der Vahrenwalder Straße wird gezeigt, wie durch über die Straße hinausgehende Platzsituationen, die sowohl Nutzungen im Außenraum ermöglichen als auch den linearen Verkehrsfluss bremsen, eine neue Ortsidentität entstehen kann. Die Vahrenwalder Straße wird südlich des entstehenden Mobilitätshubs auf zwei Verkehrsspuren für den MIV reduziert. Die das Straßenbild prägende Straßenbahnlinie bleibt erhalten. Durch städtebauliche Nachverdichtung, im Fokusbereich, auf ehemaligen Fahrspuren östlich der Straßenbahn gliedern sich Gebäude an, die öffentliche, vernetzende Funktionen erfüllen und Platz für attraktiven neuen Wohnraum schaffen. Richtung Stadtzentrum entstehen auf ehemaligen Straßenspuren neue Grünflächen. Der MIV muss sich unterordnen und der neuen Setzung anpassen.

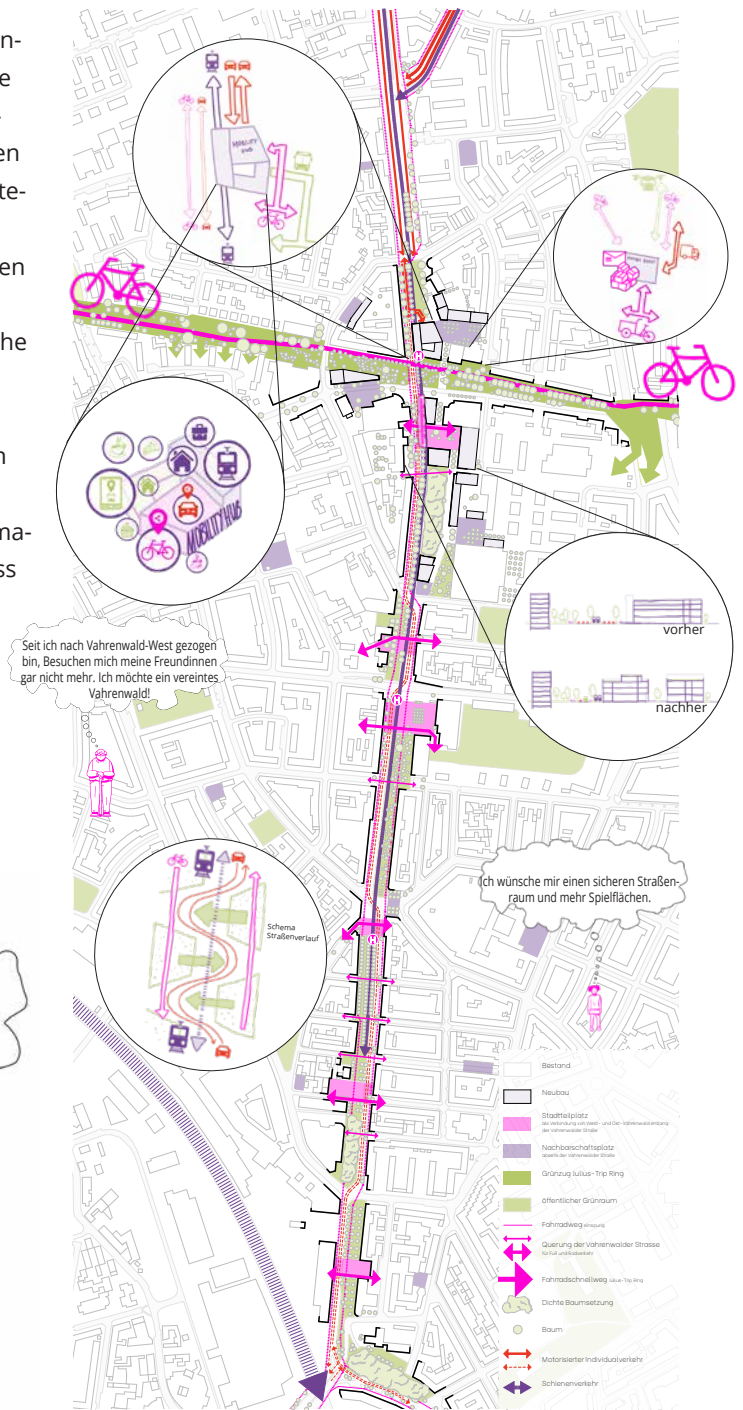


Abb. 53: Strategieplan

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

61% der Vahrenwalder fehlen Restaurants, Cafés und Kneipen.

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

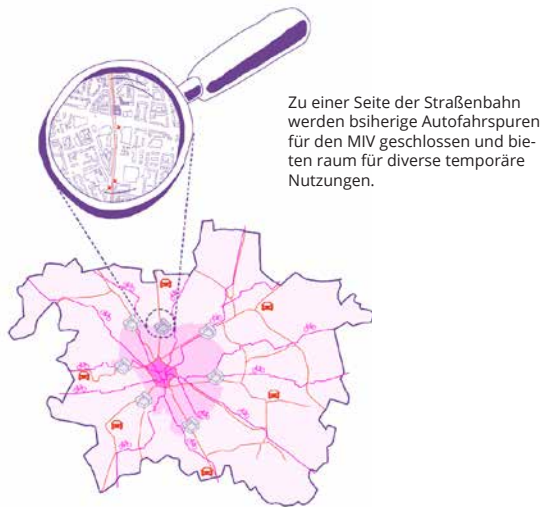
45% wünschen sich mehr Parks und Grünflächen in Vahrenwald

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

62% vermissen Kultur und Freizeitangebote

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

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



PHASE 01

Mobilität verschieben

Stadtübergreifend wird eine Temporeduzierung vorgenommen. In den Außenbezirken ist eine Befahrung der Straßen mit maximal 50 km/h gestattet. Die Grenze bildet der Julius Trip Ring, an welchem entlang an den Ausfallstraßen der Stadt Mobilityhubs in regelmäßigen Abständen angegliedert werden. Zwischen diesem Ring und der Innenstadt darf die Straße mit einer Geschwindigkeit von 30 km/h befahren werden. Im Stadtzentrum soll es keinen MIV mehr geben. Eine Implementierung eines Veloroutennetzes soll gemeinsam mit dem öffentlichen Nahverkehr eine gute Vernetzung und



PHASE 02

Umnutzung

Das Veloroutennetz wird entlang des Julius-Trip Rings um einen Schnellradweg ergänzt. Er soll den Bewohnenden der Stadt die Möglichkeit geben, schnell und sicher auch zwischen den Stadtteilen zu pendeln. Um die Attraktivität zu fördern und Klimaeinflüsse möglichst gering zu halten werden die letzten Lücken der Grünverbindung entsiegelt und entlang der Wege entstehen diverse Aufenthaltsflächen im Grünen, die Wohn- und Aufenthaltsqualität fördern. Ehemals dem Auto gewidmete Flächen können eine Umnutzung erfahren, die Lebensqualität und Diversität des Ortes steigern.



PHASE 03

Lücken füllen

In der letzten Phase werden zuvor implementierte Maßnahmen, um gezielte Setzung von Neubauten ergänzt. Ziel ist es, diverse Räume in Nutzung und Gestaltung zu schaffen. Stadtteilplätze „schieben“ sich auf die Vahrenwalder Straße und schaffen eine wiederkehrende kurze Unterbrechung der stringenten Autoführung. Die Schnittstellen von Vahrenwalder Straße und Stadtteilplatz zeichnen sich durch einen durchgehenden, geteilten Fußbodenbelag, eine Verjüngung der Straße und einer SharedSpace Nutzung aus.

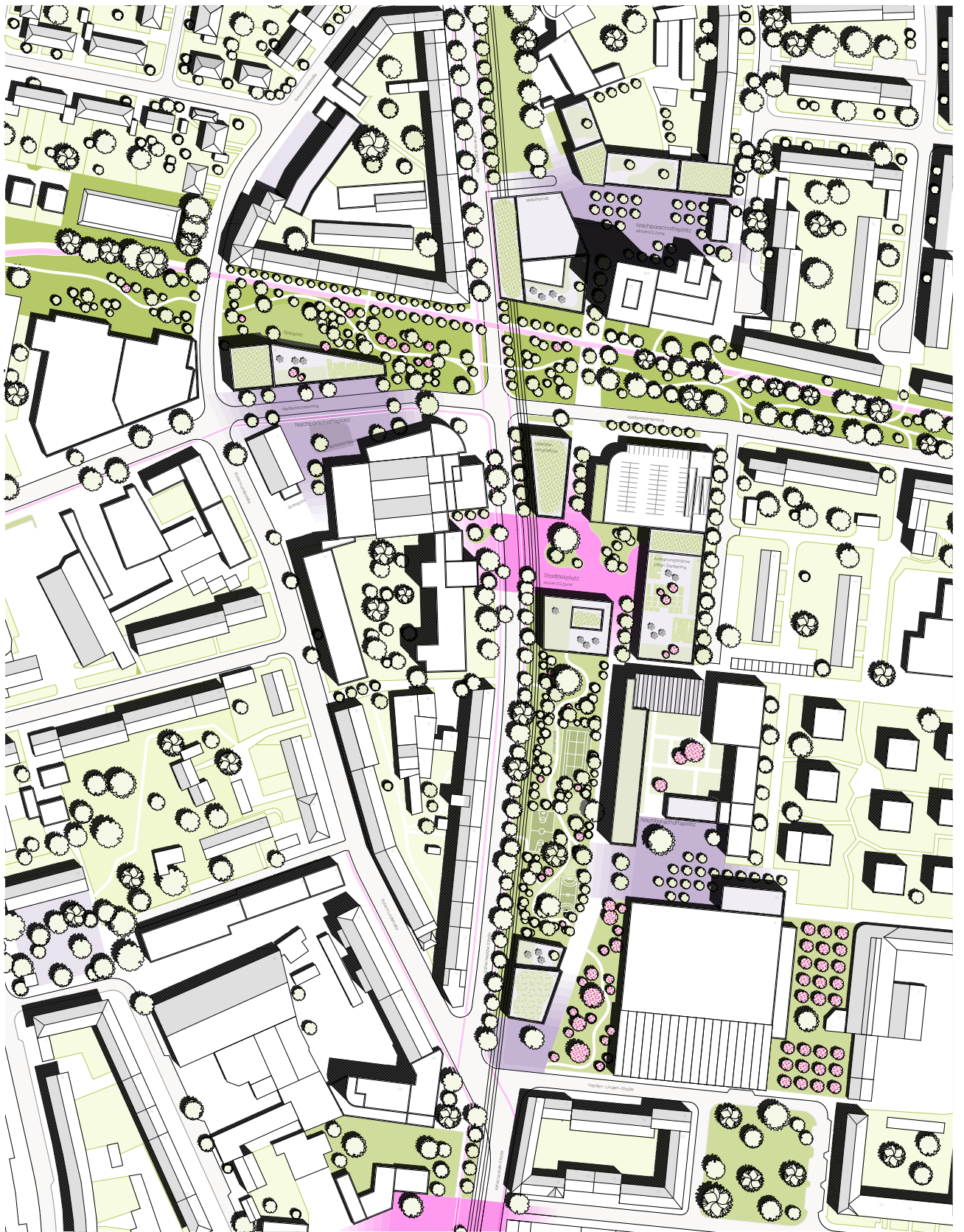


Abb. 54: Rahmenplan



Abb. 55: Fokusplan



Abb. 56: Modellfoto



Perspektive Stadtteilplatz mit Markthalle
Richtung Vahrenwalder Straße

Am Mobilityhub vorbei leitet eine Baumreihe hin zum Nachbarschaftsplatz am Mobilitätszentrum. Hier treffen diverse Nutzungen, wie Bike und Car-Sharing, On Demand Systeme und Fußgehende aufeinander. Eine bunte Nutzungsmischung gibt dem Platz eine Lebendigkeit und sorgt für eine Vielfalt an Menschengruppen, die es sich in den neu angelegten Hainen unter Baumkronen gemütlich machen können.



Perspektive Nachbarschaftsplatz Niedersachsenring
Richtung Mobilitätshub

Im Westen des Planungsgebietes erstreckt sich ein weiterer Nachbarschaftsplatz über den Niedersachsenring hinweg und bremst dort den motorisierten Individualverkehr aus. Besondere Qualität bringt ein großes Retentionsbecken im Mittelpunkt des Platzes. Es sorgt nicht nur für genügend Wasserauffangfläche an regenreichen Tagen, sondern kann über das Jahr hinweg, vielfältig als Veranstaltungs- und Aufenthaltsfläche genutzt werden.



Perspektive Zuwegung des
Nachbarschaftsplatzes am Mobilitätshub

Der Stadtteilplatz im Planungsgebiet nimmt ehemals durch Autoverkehr belegte Flächen neu ein. Durch gezielte Gehölzsetzung entstehen divers nutzbare Räume. Herzstück ist die im Süden gelegene Markthalle. Sie kann sich bei schönem Wetter auf den Platz ausbreiten, bietet einen Ort zum Verteilen von lokalen Produkten und schafft eine erfrischende Abwechslung zum Flanieren.



Weniger Straße - Mehr Platz

Sandra Hammermüller und Janine Himmler

Die Vahrenwalder Straße ist eine vom Auto dominierte 4- bis 8-spurige Straße, die wenig Platz für andere Verkehrsteilnehmende bietet. Rad- und Fußweg teilen sich teils viel zu schmale Streifen, Radwege sind schlecht markiert. Durch die vielen Spuren und das in der Vahrenwalder Straße meist offene Gleisbett der Stadtbahn gibt es kaum Möglichkeiten, die Straße zu überqueren - und auch wenig Grund. Die Entfernung der gegenüberliegenden Straßenseiten und überwiegende Nutzungen für PKW wie Tankstellen, Autohäuser, Reifenservice & Co, sind keine Anreize. Im Sinne der autogerechten Stadt gibt es kaum Grünflächen, alle Seitenstreifen sind versiegelt, um ausreichend Parkplätze zu schaffen.

Der Entwurf sieht vor, die Spuren für motorisierten Verkehr der Vahrenwalder Straße auf zwei bis drei Spuren zu minimieren, denn wo weniger Platz für Autos ist, fahren auch weniger Autos. Andere Verkehrsmittel müssen attraktiver gestaltet werden, nicht nur der ÖPNV, sondern vor allem Radwege. Auch für Fußgänger sollen neue Anreize durch städtebauliche Setzungen und neue Nutzungen geschaffen werden. Der Julius Trip Ring, welcher durch den Niedersachsenring unterbrochen wird, soll als Grünzug übergeordnet und vorrangig gegenüber der Straße behandelt werden.



Abb. 57: Modellfoto Mobility Hub Kreuzung Julius-Trip-Ring



Abb. 58: Modellfoto Nachbarschaftsplatz, Markt- und Sporthalle



Abb. 59: Mobilitätsplatz am Hochhaus

An der Kreuzung dieser zwei wichtigen Verkehrsachsen entsteht ein Mobility Hub mit dem Schwerpunkt auf den Umstieg vom ÖPNV auf 2-Räder, weiter im Norden gibt es ein größeres Angebot für PKW und Carsharing Nutzung. So entstehen entlang der gesamten Straße weitere Mobility Hubs mit unterschiedlichen Angeboten.

Ein verflochtenes Netz aus Plätzen mit verschiedenen Themen begleitet die Verkehrsachse der Vahrenwalder Straße. Im Entwurfsgebiet südlich des Niedersachsenrings entsteht ein Platz, welcher die Straße mit einbezieht und so bereits vor dem Grünzug für Entschleunigung sorgt. Das Augenmerk liegt hier auf dem sozialen Zusammenkommen: auf der einen Seite des Platzes befindet sich eine Markthalle sowie öffentliche Sportflächen, auf der anderen Seite ein Mehrgenerationenwohnen mit Café und Gemeinschaftsräumen. Oberhalb der Markthalle können die Händler im Rahmen von Urban Gardening Obst, Gemüse und Kräuter anbauen. Der Platz am Mobility Hub verschreibt sich generell dem Thema Mobilität und bietet einen Verkehrsgarten sowie Skaterpark. Das Hochhaus als markanter Punkt der Vahrenwalder Straße erhält eine öffentliche Nutzung durch Werkstätten für Reparatur und Recycling, passend zum Mobility Hub befinden sich im Erdgeschoss Fahrradwerkstätten. Der Mobility Hub selbst ist nicht nur Mobility Hub, sondern bietet auch Wohn- und Arbeitsraum.

Die Stadt und die Straße als Bewegungsraum sollen mehr Platz für Bewegung schaffen: Mehr Platz zum Bewegen und mehr Platz, der bewegt.





Abb. 60: Einordnung Vahrenwalder Straße ins Verkehrsnetz Region Hannover

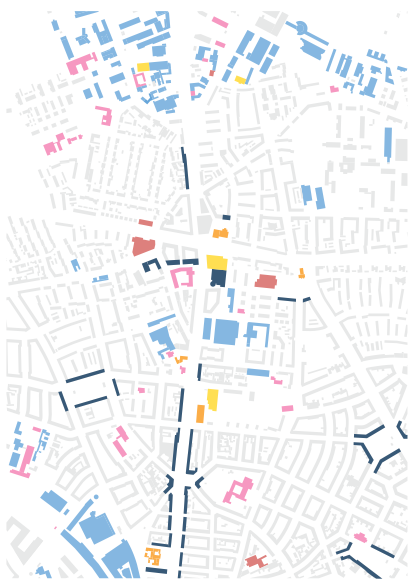


Abb. 61: Übersicht Nutzungen

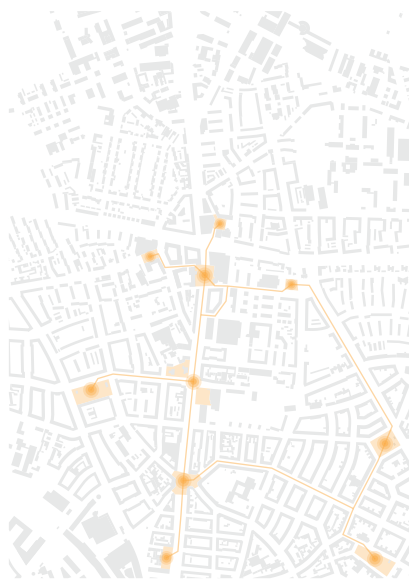


Abb. 62: Übersicht Plätze + Vernetzung



Abb. 63: Übersicht Grünflächen

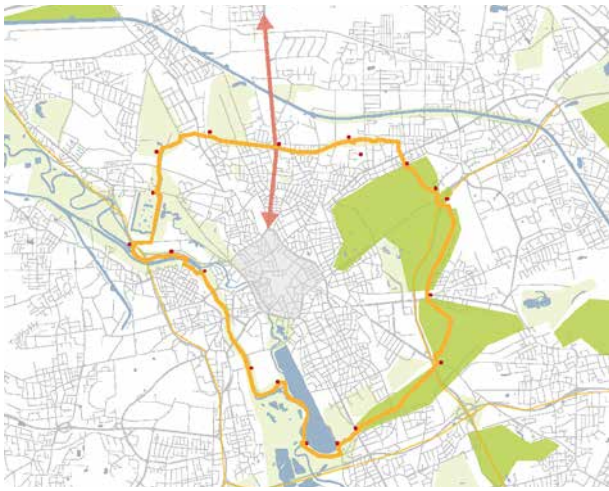


Abb. 64: Einordnung Julius-Trip-Ring

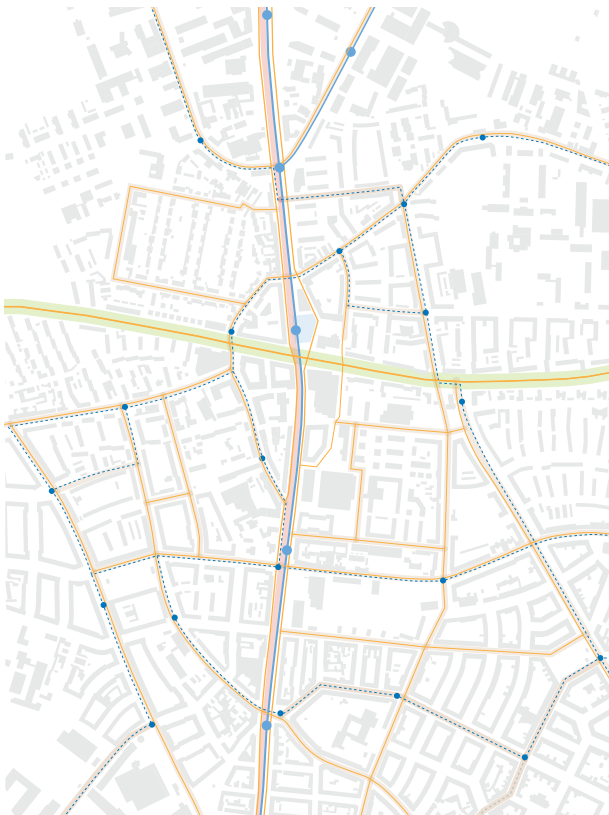


Abb. 65: Mobilitätskonzept



Abb. 66: Straßentypologien

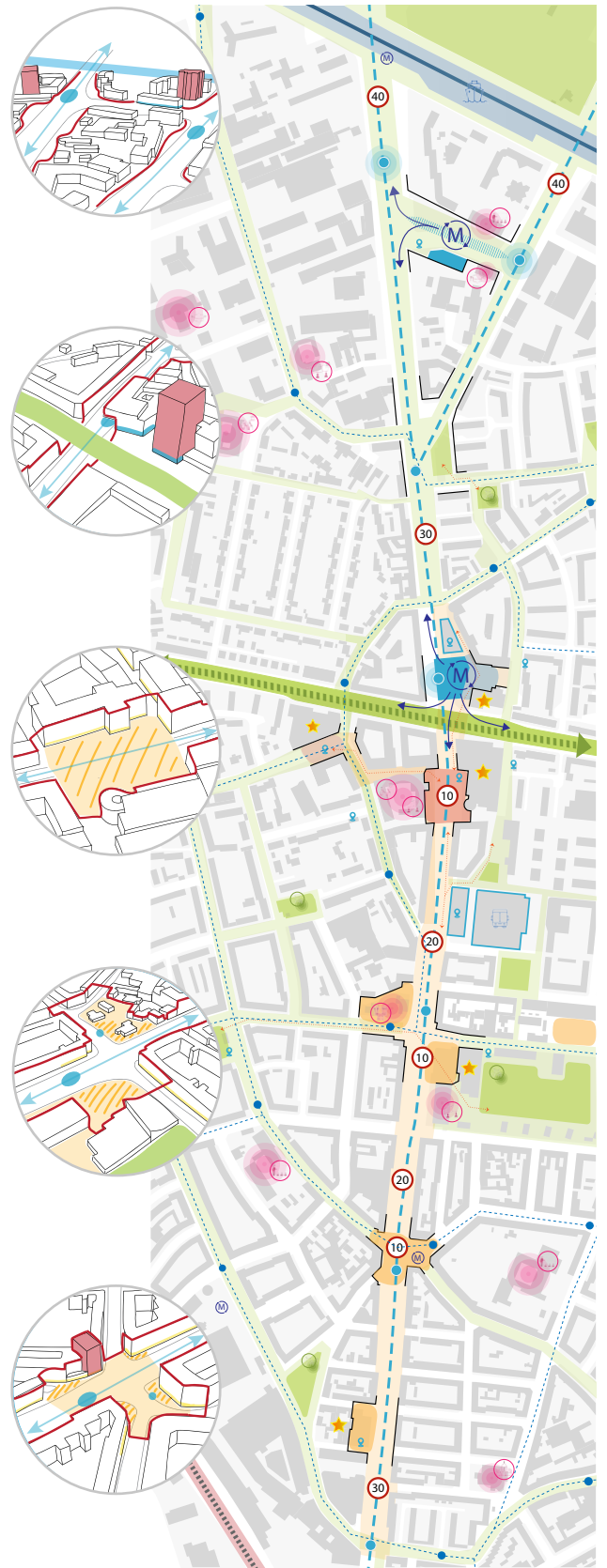


Abb. 67: Rahmenplan Vahenwalder Straße

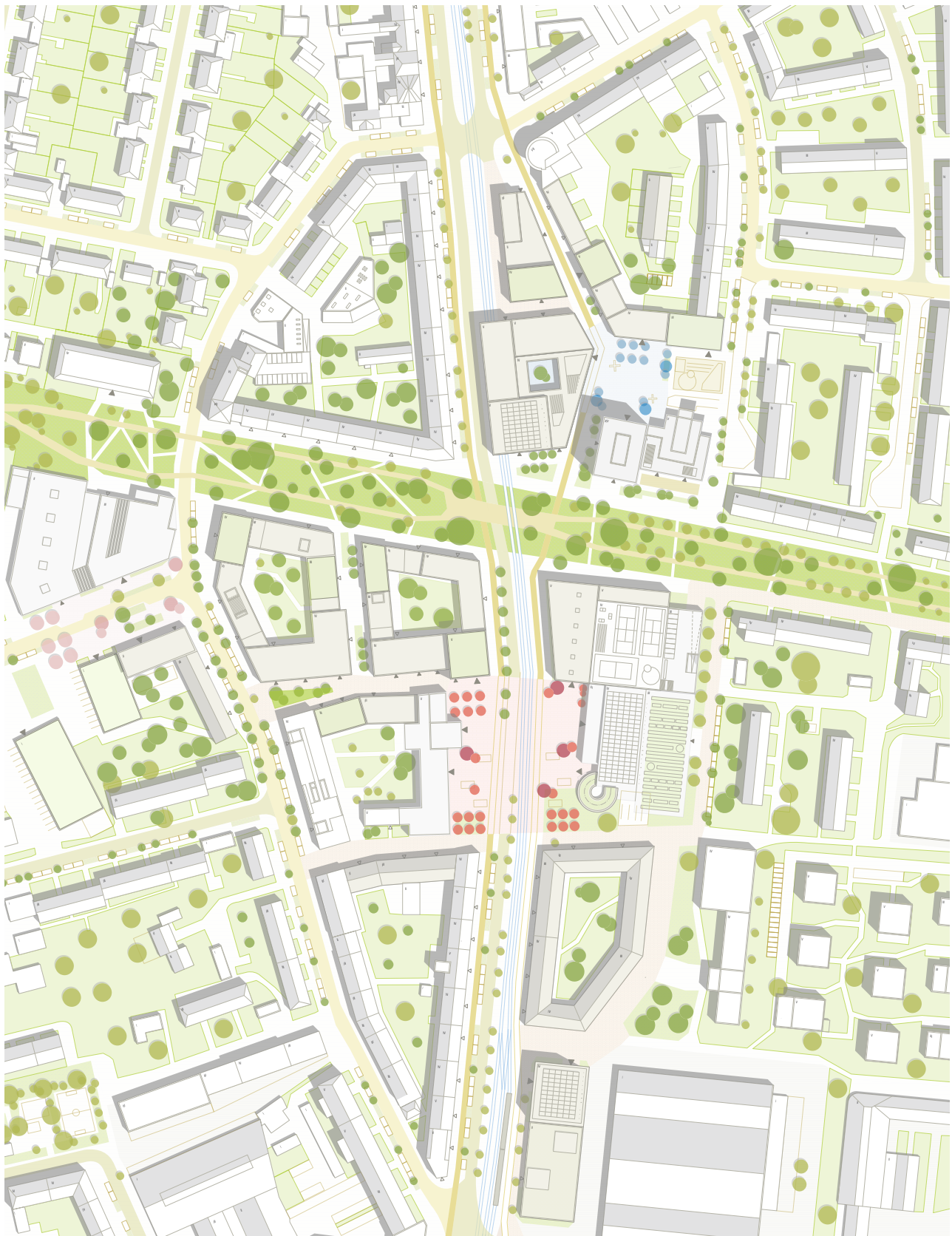


Abb. 68: Entwurfsgebiet Masterplan



Abb. 69: Schnitt durch den Mobility Hub und Modellfoto Haltestelle am Mobility Hub



Abb. 70: Schnitt Kreuzung Julius-Trip-Ring und Modellfoto Kreuzungspunkt



Abb. 71: Schnitt Nachbarschaftsplatz und Modellfoto Blick auf westliche Platzseite



Abb. 72: Detailausschnitt Nachbarschaftsplatz

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abb. 1: Nikolai Scheinhardt, Raja Bretschneider

Abb. 2: Google Maps Schrägluftbild, Entwurfsgebiet

Abb. 3: Foto Lehrstuhl Tape Action

Abb. 4: Fotos Lehrstuhl Auftaktworkshop

Abb. S. 18 - 23 Paul Gucinski, Ludwig Weimert

Abb. S. 24 - 29 Raja Bretschneider, Nikolai Scheinhardt

Abb. S. 30 - 35 Helena Grüning, Vanessa Seidel

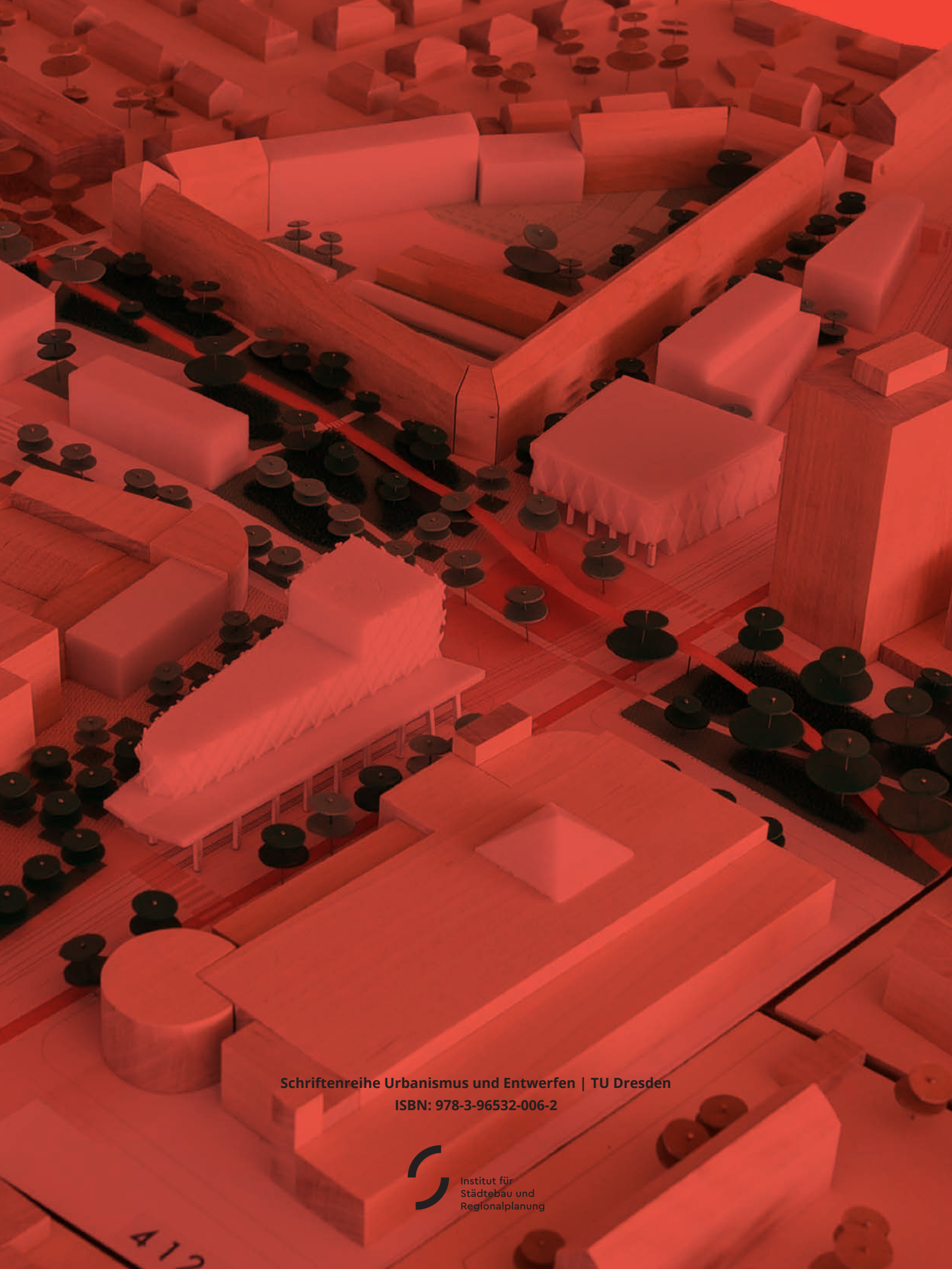
Abb. S. 38 - 43 Tim Dürrschmidt, Lukas Gunsch, Pauline Putzke

Abb. S. 44 - 49 Hannah-Lea Gerlach, Chiara Schmidt

Abb. S. 52 - 57 Melanie Hacker-Heller, Eva-Maria Kraus

Abb. S. 58 - 63 Sandra Hammermüller, Janine Himmler

Abb. S. 16; 36; 66 (Umschlag) Fotografien Hannover, Melanie Hacker-Heller



Schriftenreihe Urbanismus und Entwerfen | TU Dresden
ISBN: 978-3-96532-006-2



Institut für
Städtebau und
Regionalplanung

412