

# canteleu-quartier

revitalisierung des bahnhofsviertels  
buchholz in der nordheide

buchholz zeigt sich als zweigeteilter ort, nördlich und südlich der trennenden bahnrassen - verbunden über die canteleubrücke, die einblick gewährt in einen zwischen den gleistrassen liegenden, ehemals schmucken empfangsraum der stadt: die bahnhofsstraße mit dem bahnhof am westlichen ende, der die entwicklung von buchholz als zentralen ort in der nordheide entscheidend befördert hat. zwischen heimweh und fernweh, zwischen gleistrassen und brückenschlägen bildet das bahnhofsareal einen ort des übergangs für ankommende und davoneilende.

diesen vor sich hinsiehenden empfangsraum der stadt mit neuem leben zu füllen und über den straßenraum hinaus ein erleb- und begehbares stadtquartier zu generieren, das mit gebäudeintegriertem schallschutz den widrigkeiten und negatивauswirkungen der umgebenden verkehrswege trotz, ist das ziel des städtebaulichen konzeptes - ohne die identität des ortes aufzugeben. insofern ist es wesentliche aufgabe der stadtgesellschaft wie der planer, die spezifischen, identitätstiftenden elemente des ortes zu erkennen und zu wahren, um einerseits aus einem falsch verstandenen interesse einer überformung des ortes entgegenzuwirken und andererseits neues zuzulassen ohne altes aufzugeben - eben um den ort zu neuem leben zu erwecken.

im städtebaulichen konzept geht es darum, prinzipien der neustrukturierung des quartieres klar zu machen: die zugänge zum quartier werden unter ausnutzung der reliefenergie der brücken baulich manifestiert, der blick in die bahnhofsstraße wird fokussiert und



canteleu-quartier

k s w

architekten + stadtplaner gmbh

borkumer str. 22  
30163 hannover  
t 0511. 300 389 400  
f 0511. 300 389 411  
mail@ksw-architekten.com  
www.ksw-architekten.com





damit spannend.  
die baukörper treten miteinander in bezug und definieren über den linearen straßenraum hinweg neue räume. bestandsgebäude werden ergänzt und entsprechend ihrer gröÙe und umnutzungspotentiale in einen neuen zusammenhang gestellt.  
groÙbäume werden in die neubebauung integriert und nicht als störend, sondern als förderlich für die atmosphärische wirkung im quartier angesehen.  
die gebäudehöhen orientieren sich am umgebenden bestand und den stadträumlichen besonderheiten des ortes, an den erfordernissen des schallschutzes und der belichtung und besonnung der innenbereiche. dabei wechseln sich besonnte und beschattete zonen entlang der bahnhofsstraße ab und rhythmisieren diese.  
präsentiert sich die nordseite als geschlossene, jedoch sorgsam gegliederte front, bietet die bebauung auf der südseite über markthalle, innerhöfe und dachterrassen ein differenziertes wegenetz an.  
das erste obergeschoss auf der südseite mit seiner großflächigen dachterrasse über der markthalle wird als "belle etage" besonders angesprochen.

mit hilfe einer stimmigen, einheitlichen materialwahl des bodenbelages in erdigen tönen wird einer zergliederung des öffentlichen und privaten raumes in teilflächen vorgebeugt. anempfohlen wird in jedem falle ein wertiger materialkanon aus natursteinpflaster, betonstein mit natursteinvorsatz und farblich angepasster, wassergebunder decke. das vorrangige element der fassaden sollten wasserstrichziegel sein, die in ihrer haptik, struktur

und ihrem farbspiel die unterschiedlichen architekturen und nutzungen zusammenbinden.

es sind die nutzungen des öffentlichen raumes, die möglichkeiten des städtebaulichen gestaltens, die den verkehr nicht aus der bahnhofsstraße ausschließen, sondern mit visierbrüchen aufgrund des leichten schwungs der straÙe und der inszenierten einblicke in die seitenräume des quartiers bremsen und dämpfen und den aufenthalt in der bahnhofsstraße attraktiv werden lassen.  
funktionsfähiger einzelhandel und hippe, gastronomische betriebe sind für ein belebtes, neues szeneviertel unabdingbare voraussetzung. sie sind jedoch nicht nur auf bahnfahrende, sondern auf alle "vorbei"-fahrenden kunden dringend angewiesen.  
sowohl in wirtschaftlicher als auch in soziologischer hinsicht sind verkehrstaugliche straÙen unerlässlich: zum anliefern der zum kauf gebotenen waren, zum flanieren und verweilen, eben zum sehen und gesehen werden ....  
aufenthaltsqualität im öffentlichen raum und erreichbarkeit für alle verkehrsteilnehmer schließen sich dabei nicht gegenseitig aus, sondern sind in einklang zu bringen und können sich verträglich für alle ergänzen. die synergieeffekte eines mit großbäumen bestandenen park-and-ride-platzes können bei dem vorgeschlagenen nutzungsmix für das quartier gehoben und damit die stellplatzanzahl in der bahnhofsstraße reduziert werden.

die neuen baukörper sollen sich durch klare hüllflächen, wirtschaftliche spannweiten und übereinanderliegende tragachsen auszeichnen. je

einfacher die konstruktive struktur, desto wertiger lassen sich die spür- und erlebbaren oberflächen der bauten gestalten.

k s w

architekten + stadtplaner gmbh