

Günter Nagel

Der Mittellandkanal – Stadtstrecke Hannover

Von der Wasserstraße zum linearen Park

Zur Vorgeschichte

Ideen, die in Nord-Süd-Richtung fließenden großen Flüsse: Rhein - Ems - Weser - Elbe - Oder mit einem Ost-West gerichteten Kanal zu verbinden und damit ein großes Netz der Wasserwege zu schaffen, sind sehr alt. Verkehrs- und volkswirtschaftliche Gründe, wasserbautechnische Argumente aber auch, wie Natzschka (2) zeigen konnte, militärstrategische Überlegungen in Preußen waren Antriebe für Kanalprojekte. Nachdem bereits in der Mitte des 17. Jahrhunderts die Verbindung von Oder und Spree mit dem heutigen Oder-Spree-Kanal geschaffen wurde und Mitte des 18. Jahrhunderts der Plauer Kanal die Verbindung zur Elbe schuf, waren erste Elemente einer Ost-West-Verbindung entstanden. Mitte des 19. Jahrhunderts rückte die Idee einer Gesamtverbindung stärker ins Bild. 1856 legte ein Kanal-Komitee im Auftrag der Industrie des Ruhrgebietes dem Preußischen Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten eine „Denkschrift zum Bau einer Schifffahrtsverbindung vom Rhein über die Weser zur Elbe“ (4) vor. Dies kann „als die Geburtsstunde des Mittellandkanals“ gelten (4). Die Realisierung wurde, vielen Widerständen lokaler und regionaler Interessenvertreter zum Trotz, in Teilabschnitten vorangetrieben. Zunächst erfolgte der Bau des Dortmund-Ems-Kanals, der 1899 fertig gestellt wurde. Mit dem Bau des Rhein-Weser-Kanals wurde 1906 begonnen, der Verkehr wurde 1915 aufgenommen. Östlich der Weser wurde der Weser-Elbe-Kanal bis Hannover 1916 ausgebaut. Als Notstandsmaßnahme für die aus dem Krieg zurückgekehrten Soldaten erfolgte dann der Ausbau Richtung Elbe, verzögert durch einen Streit über die weitere Trassenführung.

Der Landschaftsraum

Der Mittellandkanal durchmisst die Stadt Hannover in ihrer gesamten Ausdehnung in Ost-West-Richtung auf einer Länge von ca. 19 km. Die Trasse wurde am nördlichen Stadtrand in einer „völlig ebenen und eintönigen Feldlandschaft“ (3) geführt. Auch damals gab es zahlreiche Einsprüche. Auf Vorschlag der Stadt wurde der Kanal in größerem Abstand zum Stadtwald Eilenriede trassiert, um Grundwasseränderungen zu vermeiden - ein vorausschauend ökologisches Argument.

Insgesamt gehört der vom Kanal durchzogene Landschaftsraum zur flachwelligen hannoverschen Moorgeest, die dem Kanalbau keine topografischen Hindernisse bereitet. In diesem Zusammenhang ist bemerkenswert, dass der Kanal vom Dortmund-Ems-Kanal bis zur Hinderburgschleuse in Hannover-Anderten auf einer Höhe von 50,30 m über N.N. verläuft, dabei Weser- und Leinetal überquert und keine Schleusen benötigt.

Die Verbreiterung für das Europaschiff - Chance zur Neugestaltung

Kriegszerstörungen an den Kanälen, gestiegene Transportmengen und zunehmende Schiffsgrößen führten in vielen europäischen Ländern zu Überlegungen, durch Sanierung und Ausbau der Kanäle die Funktionsfähigkeit für die Zukunft zu sichern. Bereits 1961 legte der Ministerrat der Europäischen Verkehrsminister-Konferenz das Europaschiff mit 1.350 t Tragfähigkeit, 85 m Länge, 9,50 m Breite und 2,50 m Abladetiefe für das europäische Binnenwasserstraßennetz der Wasserstraßenklasse IV zugrunde. Dafür wurden Regelquerschnitte bei 4 m Wassertiefe mit Wasserspiegelbreiten von 42-55 m erforderlich. Dies bedeutete z. T. eine Verdoppelung der Querschnittsbreiten. Da sich im Schiffsbau bereits die Entwicklung weiterer größerer Schiffstypen abzeichnete, geht man heute beim Kanalausbau vom so genannten „Großmotorgüterschiff (110x11,4x2,8 m)“ (4) aus. 1965 begann die Erweiterung des Mittellandkanals auf dieser Grundlage.

Brückenschläge

In der Stadtstrecke Hannover war dabei die Erneuerung sämtlicher 23 Brücken erforderlich, alle Durchlässe und Düker waren neu zu bauen. Die Chance des Brückenneubaus wurde gut genutzt. Durch Einschaltung von Architekten gelang es, eine Folge unterschiedlicher Brückencharaktere zu entwerfen, die dem Kanalverlauf ein abwechslungsreiches und ortsspezifisches Gepräge geben und damit zugleich Ansatzpunkte für die Gestaltung der Uferräume bieten.

Die Ausgangssituation

Es war klar, dass die Verbreiterung des Kanalquerschnitts zu Lasten der Uferräume gehen würde: steilere Böschungen, schmalere Gehölzsäume und Wege, weniger Aufenthaltsflächen. Dennoch wurde der Ausbau als Chance gesehen, die stadt- und landschaftsräumlichen Bezüge zu stärken. In einem landschaftsplanerischen Gutachten für die südlich an den Kanal angrenzenden Stadtteile Vahrenwald und List haben wir 1993 „auf die Verflechtung der Seitenräume mit den angrenzenden Nutzungen“ (1) hingewiesen und gefordert, dass die Stadtteile dem Kanal nunmehr statt ihre Rückseiten das Gesicht zuwenden sollten. Um diese Chancen zu nutzen, bedarf es eines stadt- und landschaftsarchitektonischen Konzeptes, das über die üblichen Ausgleichs- und Rekultivierungsmaßnahmen hinausgeht. Dabei gab es schon „Frühe Hoffnungen auf eine Kanal-Freizeitlandschaft“ (3). 1909 schrieb der Journalist August Plinke:

„Mit dem Bau des Kanals jedoch werde alles anders: „das Wasser wird in wenigen Jahren mit Gewalt und in immerhin imponierender Stärke in das Stadtgebiet eindringen... Erst mit der Fertigstellung des Kanals wird man das Wasser... in seiner Bedeutung für die Verschönerung des Stadtbildes kennen lernen.“ (3)

Auch für den Wassersport wurden große Erwartungen geweckt. Aber:

„Was die heutigen Kanalbauer an landschaftsgestalterischen Maßnahmen in das Gesamtvorhaben „Ausbau des Mittellandkanals“ einzubeziehen haben, war für ihre Altvorderen kein Thema. Der Kanal war in erster Linie ein verkehrspolitisch motiviertes Millionenprojekt, das wirtschaftsfördernde Aufgaben zu erfüllen hatte.“ (3)

Der Historiker Waldemar R. Röhrbein charakterisiert die Situation am Beginn des Ausbaus:

„Der Mittellandkanal, ein stilles Gewässer, das im Grunde nichts Sensationelles zu bieten hatte: kein Hochwasser und nur selten einen Dammbbruch, stand Jahrzehnte hindurch so für sich hin. Als er angelegt wurde, berührte er innerhalb der Stadtgrenzen nur in Groß- und Kleinbuchholz im Bereich Sutel-/Podbielskistraße bebauten Gebiet. Sonst lag er ziemlich weit vor der Stadt. Deren Wohnsiedlungen, Industrie- und Gewerbegebiete erreichten ihn erst in den 1930er Jahren, übersprangen ihn an einigen Stellen und schlossen ihn seit den 1960er Jahren zusammen mit vielen ihn begleitenden Kleingartenkolonien schließlich beidseitig ein. Doch Industrie und Gewerbe, wenn in Hafennähe nicht auf ihn angewiesen, kehrten ihm ihre Rückseite zu. Ähnlich verhielt es sich mit den an ihn heranreichenden Wohngebieten und den Kleingärten. Auch die Stadtplanung hatte ihn als stadtgestaltendes Element bis in die 1980er Jahre kaum im Blick. Der Mittellandkanal wurde offensichtlich, nicht nur bei der Lenkung des Straßenverkehrs, eher als ein Hemmnis empfunden. Nahmen die Hannoveraner sonderlich Notiz von ihm? Kaum!“ (3)

Die landschaftsarchitektonische Gestaltung

Nachdem der technische Ausbau im Buchholzer Bogen schon weit fortgeschritten war, erhielt das Büro Günter Nagel und Christoph Schonhoff 1993 den Auftrag zur Bilanzierung der Kompensationsmaßnahmen und zur Gestaltung der Uferräume im Buchholzer Bogen. Dies bedeutete, die im Planfeststellungsverfahren bereits festgelegten Ausgleichsmaßnahmen in raum- und erlebniswirksame Strukturen umzusetzen. Hierfür wurden in Ab-

stimmung mit dem Kanalneubauamt Hannover und den beteiligten Fachämtern der Landeshauptstadt Hannover folgende Ziele formuliert:

- ▶ Hinwenden der angrenzenden Nutzungen zum Kanal, Auflösen der Rückseiten-Situation.
- ▶ Schaffen durchlässiger Raumkanten, die beide Uferseiten einbeziehen, insbesondere in den Teilbereichen mit angrenzenden Grünflächen, die weite Blickbeziehungen ermöglichen und zu visuell erlebbaren Aufweitungen in dem ansonsten schmalen Gründband führen.
- ▶ Verknüpfen mit dem übergeordneten Grünraumsystem.
- ▶ Aufgreifen und erlebbares Betonen der durch die Brücken gebildeten Raumsequenzen, die Rundwege ermöglichen.
- ▶ Anbinden und Betonen der Anschlüsse an bedeutsame Fuß- und Radwege.
- ▶ Gestalten vielfältiger und abwechslungsreicher Erlebnisbereiche für Erholungssuchende.
- ▶ Erhalten und Schaffen visuell erlebbarer Räume, z. B. auch Betonen markanter Situationen, Einsatz raumbildender Strukturen und visuelles Hervorheben kulturhistorisch bedeutsamer Strukturen.
- ▶ Schaffen besonders gestalteter Orte, die der Orientierung und der eigenständigen Charakterbildung des Kanalraumes dienen.
- ▶ Wiederherstellen und Schaffen naturnaher und vielschichtiger Gehölzstrukturen als Nahrungs- und Bruthabitate für die Avifauna als eine entscheidende Grundvoraussetzung für die Entwicklung einer artenreichen Biozönose.
- ▶ Entwickeln von Flächen, die von einer krautigen, blütenreichen Vegetation bestimmt sind und der terrestrischen Wirbellosenfauna spezifische Lebensraumstrukturen bieten.
- ▶ Wiederherstellen und Schaffen von strukturreichen Wasserwechselzonen, welche die Wiederbesiedlung der kanalbegleitenden Lebensräume mit der limnischen Fauna (Fische, Amphibien) fördern.
- ▶ Schaffen unterschiedlicher Aufenthalts- und Erlebnisbereiche mit aktiven und passiven Nutzungsmöglichkeiten für Erholungssuchende jeden Alters, die insbesondere aus den angrenzenden Wohngebieten und Kleingärten kommen. Zusätzlich Schaffen von Bereichen, die gegenüber Erholungssuchenden abgeschirmt sind und mit ihren naturnah belassenen Vegetationsstrukturen insbesondere hochwertige Lebensräume für Pflanzen- und Tierarten bieten.

Der Mittellandkanal als Linearer Park

„Der weitgehend schmale Park wird von einem an beiden Ufern verlaufenden Wegesystem aus Betriebsweg sowie Fuß- und Radweg durchzogen. Dabei bestehen in Teilabschnitten an Böschungsfuß und Böschungskopf Erschließungsmöglichkeiten. Hier knüpfen Wege aus den anliegenden Wohngebieten und öffentlichen Grünflächen an. Behindertengerechte Zu- und Abgänge, Treppen und Rampen ermöglichen den Wechsel innerhalb des Böschungsbereichs. Markante, gestalterische Betonungen kommen hierbei den Brücken zu, überwiegend Neubauten, auf die im Entwurf zum Park besonders eingegangen wurde. Entlang der Wege eröffnen sich für die Erholungssuchenden verschiedenartig gestaltete Erlebnisräume, wobei sich Aktionsbereiche mit einigen Ausstattungselementen und Bereiche mit passiven Erholungsmöglichkeiten zum Ruhen und Beobachten abwechseln mit Bereichen, die durch ihre Gestaltung den freien Zutritt verhindern. Ruhezone mit Sitzmöglichkeiten, platzartigen Aufweitungen sowie Antrittsflächen am Böschungskopf und am Wasser erlauben Ausblicke über die Wasserflächen und auf die gegenüberliegende Uferseite.

Beidseitig der Ufer liegende Flachwasserzonen und der Teich bieten durch Abweichung vom Standardausbauprofil des Mittellandkanals eine vielfältige Standortgestaltung hinsichtlich

Ausformung der Uferlinie und Böschungsneigung. Als Folge wird eine Wiederbesiedlung mit den an die Wasserwechselzone angepassten Lebensgemeinschaften aus den Seitenräumen der Ausbaustrecke erwartet, insbesondere mit Fischen und Amphibien. Ausgehend von Initialpflanzungen mit Röhricht-, Gräser- und Wasserpflanzenarten und an die feuchteren Standorte angepassten Ansaaten von Landschaftsrasen soll sich eine vielfältigere Vegetation einstellen.

Großflächige, offene Bereiche mit Wiesen, Landschaftsrasen und Hochstaudenfluren, die vor allem am Nordufer anzutreffen sind, dienen dem Spiel und verbessern die Grünversorgung. Einzelne stehende Bäume und Obstbäume bieten Schatten und bewirken punktuelle Markierungen. Die Frequentierung durch Erholungssuchende bestimmt die Intensität des Pflegeaufwandes, die in den einzelnen Bereichen einen sehr unterschiedlichen Umfang erreichen kann..

Baumreihen und Gehölze fassen die Bereiche räumlich ein und schirmen sie gegenüber angrenzenden Nutzungen ab. In diesen Bereichen wird wasserseitig auf umfangreichere Baum- und Gehölzpflanzungen verzichtet, um über die Wasserfläche hinweg den gegenüberliegenden Uferbereich in die Raumbildung einzubeziehen und den Eindruck von Offenheit und Großräumigkeit in dem ansonsten schmalen Gründband zu verstärken. Im Gegensatz dazu zeichnen sich die schmalen kanalbegleitenden Grünräume durch Baumreihen aus, die wegebegleitend gepflanzt werden und den Kanalverlauf weit sichtbar markieren.

Weitere Grünstrukturen bilden die quer zum Kanal anzupflanzenden Gehölzriegel, die kleinere, beide Uferbereiche einbeziehende Räume formen. Die entlang der Wege- und auf dem Wasser sich bewegenden Erholungssuchenden wechseln zwischen verschiedenen Raumsequenzen, die geprägt sind durch die Ausstattung dieser Räume mit unterschiedlichen Vegetationsstrukturen und baulichen Elementen“ (5)

Auf dem Grünen Ring

Ein Teilabschnitt des Linearen Parkes Mittellandkanal verläuft zugleich auf der Trasse des „Grünen Ringes“, eines Konzeptes der Stadt und der Region Hannover zur Verknüpfung von Erholungsräumen in der Stadtperipherie, das vorhandene Wege verbindet, Erholungsräume erschließt und an den öffentlichen Nahverkehr anschließt.

„Grundsätzlich ist festzustellen, dass es die Absicht der Landschaftsplaner war, dem kanalbegleitenden Grünzug im Abwechslungsreichtum seiner Gestaltung und Bepflanzung ein charakteristisches Erscheinungsbild zu verleihen und die lineare, an sich sehr schmale Kanal-Grünzone soweit möglich zu verbreitern, mit angrenzenden Grünbereichen zu verbinden und damit auch Blickbeziehungen und visuell erlebbare Aufweitungen zu ermöglichen. Nach Abschluss der Gestaltungsmaßnahmen wie der Bepflanzungen können die genannten Zielvorgaben als überzeugend verwirklicht betrachtet werden.“ (3)

Ein Kunstwerk als Schluss-Stein: Kawamatas begehbare Objekt

Mit einem begehbaren, aus einem Wettbewerb hervorgegangen Kunstwerk von Tadashi Kawamata wurde im Buchholzer Bogen, umgeben von einer Flachwasserzone, der Schlussstein im Kanalausbau zwischen Weser und Elbe gesetzt.

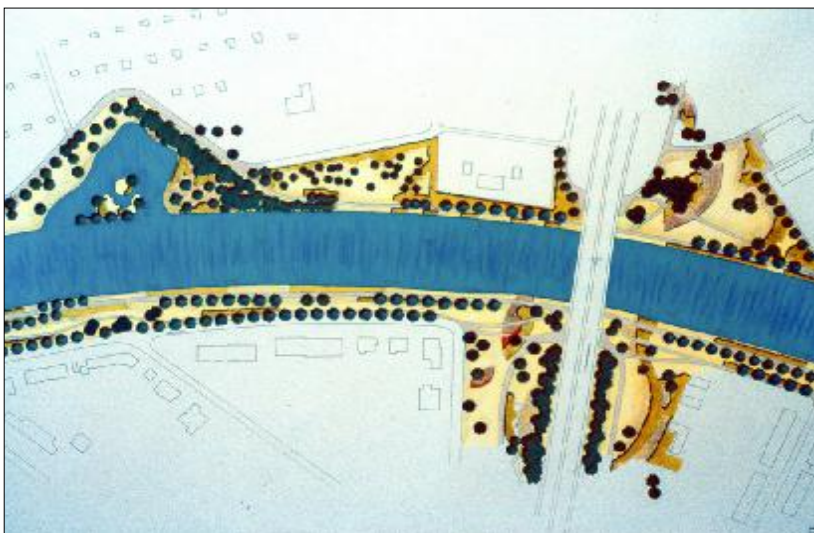
Die erneuerte Wasserstraße ist aufgrund ihrer sorgfältig durchdachten und situationsdetailliert angelegten Uferlandschaft zu einer völlig neuen Freizeit- und Erholungslandschaft geworden. Im Unterschied zu dem der Besiedlung eher abgewandten älteren Kanal wirkt der ausgebaut als integratives Element einer lebendigen Stadtlandschaft. Als lineare, von technischen Elementen in Gestalt der Brücken gegliederte Grünzone schließt sich die Kanallandschaft den großen stadtnahen Erholungsgebieten Eilenriede, Herrenhäuser Gärten und Maschsee mit mittlerem Leinetal jetzt als viertes an“ (3).

Die alltägliche Nutzung

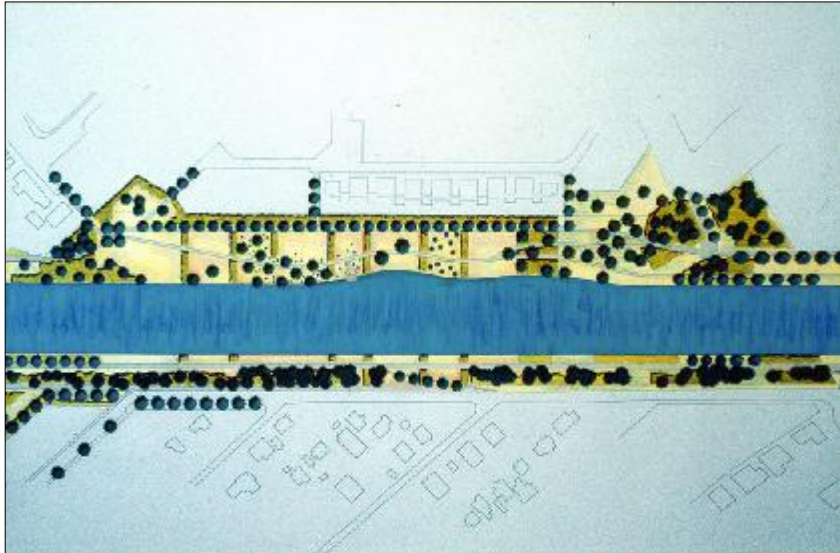
Bereits mit der abschnittsweisen Öffnung der Kanalseitenräume hat sich eine vielfältige Alltagsnutzung eingestellt: Spaziergänger, Radfahrer, Skater benutzen die kanalbegleitenden Wege. Sitz- und Lagermöglichkeiten werden genutzt, Mütter mit spielenden Kindern aller Altersgruppen sind in den einzelnen Kanalsequenzen anzutreffen. Wassersportliche Spiele auf und am Kanal finden statt. Die Bewohner der anliegenden Stadtquartiere, aber auch Besucher aus entfernteren Stadtteilen haben den linearen Park erkannt und angenommen.



Kanalverlauf mit Seitenräumen im Stadtgrundriss



Ausgleichflächen im Buchholzer Bogen



Kanalgärten



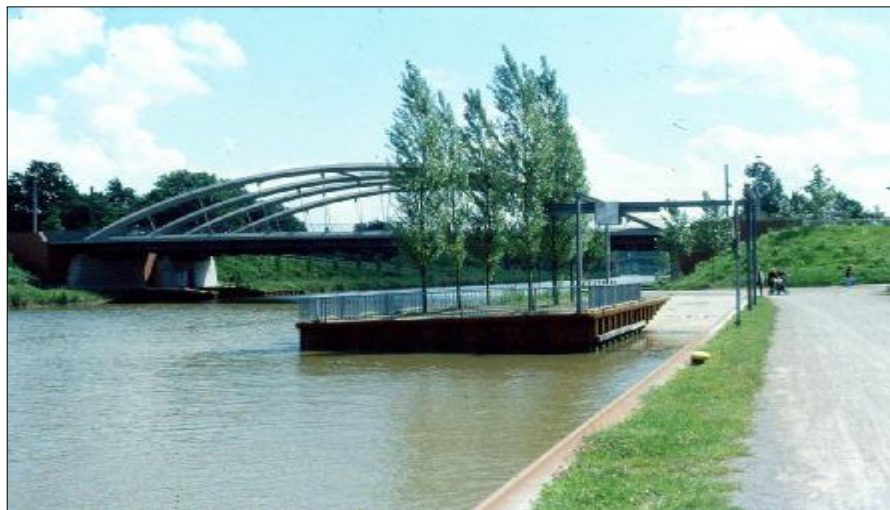
Wasserweg – Radweg



Brückenkopf Podbielskistraße



Flachwasserzone



„Schwimmende Bastion“ mit Slipanlage



Begehbares Kunstobjekt von Tadashi Kawamata



Wasserpolo auf dem Kanal

Literatur

1) Nagel, Günter

Landschaftsplanerisches Gutachten Vahrenwald-List im Auftrag der Stadt Hannover, 1993

2) Natzschka, Werner

Berlin und seine Wasserstraßen
Berlin 1971

3) Röhrbein, Waldemar, R.

Der Mittellandkanal im Raum Hannover in: Hannoverse Geschichtsblätter,
Neue Folge, Band 54, Sonderdruck 2000

4) Schmidt-Vöcks, Dieter

Die Geschichte des Mittellandkanals in: Standlandschaft und Brücken
in Hannover, Wasser- und Schifffahrtsdirektion Mitte, Hannover (Hrsg.)
Hannover 2000

5) Schonhoff, Christoph

Der Mittellandkanal als Stadtlandschaft in Hannover in: Stadtlandschaft und
Brücken in Hannover, Wasser- und Schifffahrtsdirektion Mitte, Hannover (Hrsg.)
Hannover 2000