
HANNOVER CITY 2020

ERSTE
LEITVORSTELLUNGEN

©

August 2008

Moderatoren des Projekts "Hannover City 2020" der Landeshauptstadt Hannover

VORWORT

Der Rat der Landeshauptstadt Hannover hat beschlossen, in der bis 2010 laufenden Wahlperiode einen städtebaulichen Ideenwettbewerb zur Zukunft der hannoverschen Innenstadt durchzuführen.

Ergebnisse sollen im Jahr 2010 vorliegen. Das Verfahren "Hannover City 2020" hat Planungen, Strategien und Projekte für die hannoversche Innenstadt zum Ziel, die bis zum Jahr 2020 und darüber hinaus realisiert werden können.

Zur Vorbereitung des Wettbewerbs sollen die stadtplanerischen Vorarbeiten intensiviert und durch einen intensiven Stadt-dialog begleitet werden.

Teil des Verfahrens war unsere Berufung als ehrenamtlich tätige "Moderatoren" in Vertretung der Stadtöffentlichkeit.

Teil unseres Auftrages ist,

- >> den Planungsprozess beratend zu begleiten;
- >> die Kommunikation zwischen den Akteuren der Stadtentwicklung zu fördern; und
- >> die Kommunikation mit der Stadtöffentlichkeit zu fördern.

Diesem Auftrag sind wir seit dem Arbeitsbeginn im Juli 2007 auf unterschiedliche Weise nachgekommen:

- >> durch regelmäßige Gespräche mit dem Dezernat und dem Fachbereich Planen und Stadtentwicklung;
- >> durch orientierende Stadtteilrundgänge;

>> durch Zusammenfassung der Diskussionsergebnisse und Empfehlungen in Arbeitspapieren; und

>> durch Orientierungsgespräche ("Vorgespräche") zu programmatischen Einzelthemen mit Gruppen relevanter Akteure.

Für die stadtplanerischen und städtebaulichen Aufgaben wurde in der Zwischenzeit ein externes Planungsbüro eingesetzt.

Für den Herbst dieses Jahres sind

>> vier öffentliche Auftaktveranstaltungen zur Orientierung der Stadtöffentlichkeit über das Projekt

terminiert.

In diesem Arbeitspapier fassen wir den Stand unserer Diskussionen im ersten Jahr unserer Tätigkeit zusammen. Insbesondere gehen wir der Frage nach den Leitvorstellungen nach, die den Planungen unterlegt werden können.

Dieser Frage nähern wir uns in drei unterschiedlichen, jeweils von den Moderatoren verantworteten Ansätzen. Sich überschneidende Überlegungen und Vorschläge sind absichtlich nicht geglättet, zumal sie auch den Grad der Übereinstimmung signalisieren.

Hannover, im August 2008

Hans Werner Dannowski

Jürgen Eppinger

Rolf Wernstedt

Moderatoren
Hannover City 2020

LEITBILDER

Zur Rolle von Leitbildern in Stadtplanung und Städtebau

"Unter dem Begriff der Leitbilder verbirgt sich offensichtlich Unterschiedliches. Ich möchte drei Typen unterscheiden, die auf den ersten Blick wenig miteinander zu tun zu haben scheinen:

- >> Archetypen von Stadt, die wir fast alle als Stadtmythen mit uns herumtragen und die dauerhaft unter allen Zeitströmungen unsere Vorstellungen von Stadt im tiefsten Grund unserer Person prägen: zum Beispiel Stadt als »Abbild des himmlischen Jerusalems« oder als »Kosmos«, Stadt als »Apparat«, als »Industriemaschine«, Stadt als »lebendiger Organismus«.
- >> Im Gegensatz hierzu: Grafisch einprägsame Diagramme als fachliche Verständigungsmittel in Planung, Verwaltung und Wissenschaft, die so etwas wie einen gemeinsamen räumlichen Nenner unterschiedlicher Interessen, Ressorts und Disziplinen bilden, zum Beispiel grafisch ablesbare Zentren-Achsen-Systeme.
- >> Und als dritten Typus: Populäre Muster zwischen stabilisierenden stereotypen Klischees und mobilisierendem Diskussionsmedium, in einer Mischung aus Standardbildern und Werbeslogans, als bildhafte Kürzel und als Logos, die politisch aufklärend und werbend eingesetzt werden: zum Beispiel »Stuttgart - Stadt zwischen Wald und Reben« oder »Hamburg-

das Hoch im Norden«.

Alle drei Typen und ihre Kombinationen sind in je anderem Zusammenhang unentbehrlich und einflussreich." (*)

Leitbilder für Produkt und Prozess

"Gute Leitbilder dürfen nicht nur angestrebte Zustände darstellen. Auch der Weg dorthin muss im Leitbild angelegt sein. Dann erst kann das städtebauliche Leitbild in einem kommunikativen Prozess des Dialogs und der Diskussion Stück für Stück konkretisiert und mit Leben erfüllt werden. Städtebauliche Leitbilder dürfen aber nicht überfrachtet werden; sie müssen sich auf langfristig stabile Grundzüge konzentrieren, und das bedeutet in der Praxis, dass das städtebauliche Leitbild stark vereinfacht werden muss, um einprägsam zu werden. Es darf, ja muss sogar auch eine gewisse Mehrdeutigkeit besitzen, die es erlaubt, im einzelnen unterschiedliche Vorstellungen damit zu verknüpfen, ohne die Gesamtvorstellung zu verletzen. " (*)

Anforderungen an ein zeitgemäßes städtebauliches Leitbild

"Wie müsste ein städtebauliches Leitbild, das der gegenwärtigen Komplexität der Stadt gerecht werden kann, unabhängig von seinen Inhalten, seiner formalen Struktur nach heute beschaffen sein? Wir wollen die Anforderungen unterteilen in strukturelle und inhaltliche Anforderungen, wobei die Unterscheidung nicht ganz trennscharf ist:

- >> Ein städtebauliches Leitbild muss ein politisches Leitbild sein. Das ist gar nicht so selbstverständlich, wenn man die vieldiskutierten Versuche sieht, Städte und ihr Wachstum als quasi natürliche Prozesse der Selbstorganisation zu erklären, wobei der »Markt« anstelle der »Natur« wirksam ist. Von derartigen Analogien ist es nur ein kleiner Schritt zur Ideologie, dass der Markt es ohne Planung schon am besten richte; dann brauchen wir gar kein städtebauliches Leitbild mehr. »Politisch« kann heute nur noch bedeuten, dass ein städtebauliches Leitbild einer kulturell pluralistischen Gesellschaft gerecht werden, gleichzeitig aber Prinzipien der Einfügung in Naturkreisläufe, des sozialen Ausgleichs und der Ökonomie entsprechen muss.
- >> Ein städtebauliches Leitbild muss eine starke ökologische Komponente haben. Als unverzichtbarer Bestandteil muss die angestrebte ökologische, ökonomische und kulturelle Einbettung in die erweiterte Stadtlandschaft anschaulich gemacht werden. Ohne Bearbeitung der Austauschbeziehungen einer Kreislaufwirtschaft bleibt das städtebauliche Leitbild bodenlos. Damit wird die Landschaft des Freiraums zur besonders wichtigen Komponente des Leitbildes.
- >> Ein städtebauliches Leitbild darf auf Merkmale unserer archaischen Stadtvorstellungen ebenso wenig verzichten wie auf an die Grenze des Utopischen reichende Zukunftshoffnungen. Auch dies ist nicht selbstverständlich, weil gegenwärtig städtebauliche Leitbilddiskussionen in Verwaltungskonferenzen zu konservativen Verwaltungsanweisungen zu degenerieren drohen und in Ermangelung positiver Zukunftsvorstellungen nur noch die Erhaltung des Vorhandenen als Ziel gesetzt wird.
- >> Auch ein städtebauliches Leitbild darf sich nicht auf die räumliche Dimension beschränken, sondern muss die kulturelle, gesellschaftliche und wirtschaftliche Dimension mit einschließen, ohne seine Bildhaftigkeit zu verlieren. Die traditionellen Karten- und Plandiagramme müssen deswegen ergänzt werden durch Symbole, anschauliche Bilder und Erzählungen. Auch dies ist heute alles andere als selbstverständlich, wenn man neuere Stadtentwicklungsdokumente in ihrer Dürftigkeit betrachtet.
- >> Ein städtebauliches Leitbild muss die Qualitäten eines Kunstwerks haben. Die vielfältigen Einflüsse und Interessen müssen sich in einer Form wiederfinden, die ästhetische und symbolische Qualitäten hat. Das ist eine gute Meßlatte für den grafischen und verbalen Stil. Ein städtebauliches Leitbild muss anregen und Spaß machen. Diese Forderung mag seltsam klingen. Wird damit nicht dem ideologischen Wunschenken Tür und Tor geöffnet? Eine gute Probe auf Schlüssigkeit bildet der Test, ob sachlicher Gehalt und ästhetisch-anregende Form keine Widersprüche bilden." (*)
- (*) Thomas Sieverts: Was leisten städtebauliche Leitbilder in Heidede Becker, Johann Jessen, Robert Sander (Hg.): Ohne Leitbild? Städtebau in Deutschland und Europa, Wüstenrot-Stiftung, Stuttgart/Zürich 1998, S. 21-40

**VERSUCH DER AUSWERTUNG
DER 1. PHASE DES PROJEKTS
"HANNOVER CITY 2020"
(SOMMER 2007 – SOMMER 2008)**

Die Wüstenrot-Stiftung hat Anfang 2008 das Buch >stadtmachen.eu. Urbanität und Planungskultur in Europa< (*) herausgegeben. Das Buch behandelt beispielhafte Stadtumbauprozesse in acht europäischen Städten.

Die Stadterneuerungsprozesse in diesen Städten werden nach den folgenden Themenschwerpunkten vergleichend dargestellt:

- >> Zukunftsbilder: entwerfen, erneuern, vermitteln;
- >> Akteure: kopieren, initiieren, realisieren;
- >> Prozesse: planen, verhandeln, vermarkten;
- >> Umbaustadt: regenerieren, transformieren, Neubauen;
- >> Offene Räume: erschließen, vernetzen, freigeben;
- >> Signifikanz: strahlen, inszenieren, symbolisieren;
- >> Gestalt: akzentuieren, differenzieren, experimentieren.

Die nachfolgende Darstellung überträgt diese Gliederung auf das Projekt "Hannover City 2020".

(*) Johann Jessen, Ute Margarete Meyer, Jochem Schneider: stadtmachen.eu. Urbanität und Planungskultur in Europa, Stuttgart 2008

1. Zukunftsbilder

Mit der Entwicklung von Leitbildern, die zur Profilierung der Planungsprozesse wie auch zur Kommunikation nach innen und außen dienen, stehen wir in Hannover noch ziemlich am Anfang. Zwar gibt es, en passant, immer wieder Schlagworte, die auf bestimmte Charakteristika Hannovers in Vergangenheit und Gegenwart verweisen: "Messestadt", "Expo-Stadt", "Stadt im Grünen" u. Ä.. Aber ein Alleinstellungsmerkmal, das zudem glaubhaft das Leitbild einer Stadt kommuniziert und zugleich authentisch ist, wird daraus kaum erwachsen. Auch der Rekurs auf bestimmte Persönlichkeiten oder geschichtliche Epochen wie "Leibniz-Stadt" oder "Welfen-Stadt" wird da in keiner Weise weiterhelfen.

Vorschlag ist deshalb, ganz elementar auf die Gründungsgeschichte Hannovers zurückzugehen: **Hannover ist die Stadt, in der sich die Wege kreuzen.** Am Schnittpunkt zwischen Nord und Süd, zwischen Ost und West liegt diese Stadt. Aus der Dynamik eines Kreuzungspunktes hat sich die Stadt entwickelt. Eine Wegkreuzung ist ein Umschlagplatz, verweist auf die verschiedensten Einflüsse, Entwicklungen und Strömungen, aber deutet auch auf die Notwendigkeit von Orientierung. Die Erweiterung des Straßennetzes der Altstadt (von der Nord-Süd-Dominanz zur Ost-West-Ergänzung) verweist auf die — nicht ganz gelungene — Veränderung der Einflusszonen. Hannover liegt im Mittelpunkt Europas oder — weniger ambitiös — an der Schnittstelle der verschiedenen Kulturbereiche. Dies bewusst als eine Aufgabe im Prozess des Zusammenwachsens Europas anzunehmen

könnte ein tragfähiges Leitbild für Hannover sein. Nicht von ungefähr hat ein Universalgelehrter wie Leibniz von Hannover aus seine Wissenschaftskorrespondenz über ganz Europa hinweg geführt.

Zu entwickeln ist ein Leitbild, das soziale, politische, kulturelle, ökonomische und ökologische Belange in ein dynamisches Kräfteverhältnis zu bringen versteht und die "Seele" der Stadt mit ihrer physischen Gestalt zu verbinden weiß.

2. Akteure

Mit der Einleitung des Prozesses "Hannover City 2020" haben sich der Rat der Stadt und die Verwaltung für eine kooperative Planung entschieden. Dialog statt Verordnung, das ist auch für Hannover die Devise. Dabei setzt der "trilaterale Kooperationsanspruch", der Staat, Wirtschaft und Bürger in ein ständig zu reflektierendes Gleichgewicht zu bringen sucht, eine hohe Flexibilität und klare Rahmenbedingungen voraus.

Auf der einen Seite darf die Initiative einzelner Bürger, wie dies gerade in dem "Gutachten der Kommission für Kunst im öffentlichen Raum" geschieht, nicht diffamiert werden. Die angebliche Diktatur Einzelner im Gestaltungsprozess der Stadtentwicklung durch die Diktatur von Gremien mit Fachexperten zu ersetzen, führt nicht weiter. Unabhängige Fachgremien und Expertisen sind wichtig; aber auch deren Meinungen müssen einmünden in einen breiten Dialog, der potentiell die ganze Stadtgesellschaft einschließt.

Das macht deutlich, dass sich die Gewich-



Calenberger Neustadt

te und die Arbeitsteilung zwischen öffentlichen und privaten Akteuren grundlegend verändert haben. Ohne die Initiative und die Mitverantwortung und Mitwirkung von Einzelpersonen und von Unternehmen geht heute kaum noch etwas voran. Eine enge Verschränkung von Planung und Ökonomie ist von Anfang an vorauszusetzen. Dabei wird es die Aufgabe der Politik und der Verwaltung sein, Rahmenbedingungen zu setzen und eine zu enge Fokussierung auf marktgängige Produkte zu verhindern. Das Gesamtprojekt "Stadt" muss sicher auch immer wieder gegen eine marktwirtschaftliche Dominanz zur Geltung gebracht und durchgesetzt werden. Dabei setzt die Globalisierung der Wirtschaft und der Unternehmen solchen Kooperationsansätzen besondere Probleme und Schwierigkeiten in den Weg.

In vielen Städten hat man mit projektspezifischen Planungs- und Entwicklungsgesellschaften gute Erfahrungen gemacht. Insgesamt ist für Hannover ein spezifisches Netzwerk der Akteure herauszuarbeiten.

3. Prozesse

Schon die Initiierung des Planungsprozesses "Hannover City 2020" macht deutlich, dass die veränderten und erheblich eingeschränkten Bedingungen für Stadtpolitik nicht zu einer totalen Reduktion des kommunalen Steuerungs- und Planungsanspruchs führen muss. Wenn eine Stadt wie Hannover ihre Zukunft aktiv und selbstbewusst ins Auge fassen will, kann sich daraus eine breite Zustimmung und Bereitschaft zum Mitdenken und zur Mitarbeit entwickeln. Der Anfangsschwung muss sich freilich bewähren und durchgehalten werden. Eine eigene "Kultur des Planungsdesigns" ist zu entwickeln, die nicht nur das Zusammenspiel von Stadtrat und Verwaltung mit ihren verschiedenen Dezernaten, Moderatoren und Planungsbüro regelt, sondern auch die öffentlichen Verhandlungsgremien und halböffentlichen Qualitätsteams einschließt und die "Markenbildung" und "Eventstrategien" ständig im Auge hat. Eine wache Bürgerschaft und eine engagierte Fachöffentlichkeit sind wesentliche Elemente dieses Prozesses.

Ein eigener und besonders schwieriger Bereich ist die Einwerbung von Fördermitteln auf regionaler, nationaler und europäischer Ebene. Hierfür besondere Qualifikationen zu entwickeln und bereitzustellen, muss von Anfang an ins Auge gefasst werden. Eine umfassende Öffentlichkeitsarbeit gehört integral zur Prozessentwicklung mit dazu.

Der Prozess "Hannover City 2020" ist von Anfang an auf Wettbewerbe hin angelegt. Qualitätssteigerung durch Konkurrenz, ist ein wichtiges Ziel solcher Pla-

nungen. Dies betrifft nicht nur eine herausragende Identitätsentwicklung der zu bauenden Architektur, sondern auch eine alle Bereiche durchdringende und umfassende Planung der Stadtstruktur und der Stadtentwicklung. Hier deuten sich entscheidende Schritte über eine Schwachstellenanalyse hinaus an.

4. Umbaustadt

Stadtplanung ist heute offensichtlich nicht mehr primär Stadterweiterung (1950-70), nicht mehr primär Stadtsanierung (1970-90), sondern im wesentlichen Stadtbau. Eine breite Rückbesinnung auf die Qualitäten der historischen Stadt hat überall eingesetzt, und dies gilt für Hannover in ganz besonderer Weise.

Man muss sich vor Augen halten, dass die Altstadt von Hannover (innerhalb der alten Stadtmauer) bis zum 2. Weltkrieg eine dichte Wohnbebauung hatte. Die Mitgliedschaft der drei Altstadtgemeinden beispielsweise (Markt-, Kreuz- und Aegidiengemeinde) betrug 30.000 Personen. Heute wohnen in diesem Gebiet insgesamt nur noch etwa 1000 Menschen. Unter dem Leitbild einer funktionalen Entmischung ist die City Hannovers nahezu monofunktional eine Stadt des Einzelhandels geworden. Nur eine Reihe von Kirchen, von Verwaltungseinrichtungen und von Kulturhäusern lockern die Dominanz der Einkaufsstadt ein wenig auf. Damit aber hat der Reiz der Aufenthaltsqualität bei Besuchern erheblich abgenommen. Nach Ladenschluss ist die City von Hannover in weiten Teilen eine tote Stadt. Zudem hat das Leitbild einer autogerechten Stadt die City nahezu radikal von den

angrenzenden Stadtteilen abgeschnitten.

Damit liegen die Hauptthemen des Stadtumbaus in Hannover auf der Hand. Auf der einen Seite ist dies die Herbeiführung einer neuen Nutzungsmischung für die Innenstadt. 20-30 % Anteil von Wohnungen müssten wieder in die City hinein. Attraktiv — sowohl architektonisch wie aufenthaltspezifisch (Beispiel: Hackesche Höfe in Berlin) — müssten diese Wohnungen sein. Wohnungen für ein Klientel von Personen, das weiß, dass das Wohnen in der Innenstadt mit vielen Vorteilen (kurze Wege), aber auch mit manchen Nachteilen (Lärmbelästigungen) verbunden ist. Die City von Hannover muss auch abends und nachts eine lebendige Stadt sein und bleiben.

Das zweite, noch umfangreichere Thema ist eine Anbindung der Randbezirke an die City von Hannover. Eine Erweiterung des City-Begriffs ist für Hannover dringend angesagt. Neue Übergänge sind zu finden, auch durch Veränderungen am Verkehrssystem. Sind hier und da auch einmal Autotunnel denkbar? Besonders betrifft das die Übergänge zur Calenberger Neustadt, zum Rathaus und Maschsee, zur Südstadt über den Aegidientorplatz hinaus, zur List, am Steintor bis hin zur Universität und in die Nordstadt.

Enorme Stadtumbauvorhaben müssten dafür in Angriff genommen werden; ob und wie sie zu bewältigen sind, muss offen bleiben. Aber die bis heute ungelösten Probleme an den Schnittstellen zwischen Innenstadt und den angrenzenden Stadtteilen des 18. und 19. Jahrhunderts müssen weiter konsequent angegangen werden.



Hohes Ufer

Ein Sonderproblem muss noch erwähnt werden. Hannover liegt an der Leine, heißt es. Hannover hat sich aber als eine dem Wasser abgewandte Stadt entwickelt. Das wird sich mit dem ECE und den Entwicklungen in der Ernst-August-Stadt noch verstärken. Hannover als eine Stadt zu entwickeln, die sich dem Wasser wieder zuwendet: Das ist noch ein dritter Aspekt des notwendigen Stadtumbaus, der den ganzen Leinebereich und den Maschsee mit umschließt. Hier liegen fahrlässig ungenutzte Potentiale.

5. Offene Räume

Zu den wichtigen Kategorien des Stadtumbaus wie Haus, Straße, Quartier tritt mehr und mehr die Kategorie des offenen Raumes hinzu. Die Qualifizierung von Freiraum nimmt offenbar überall immer stärker eine strategische Schlüsselrolle ein. Aufwertung der öffentlichen Räume, die Potenziale der Zwischenräume, das "schwingende Netz thematischer gestalteter öffentlicher Räume", das man in Kopen-

hagen beobachtet hat: Das sind inzwischen zentrale Begriffe des Stadtumbaus geworden. Die öffentlichen Räume spielen eine entscheidende Rolle in der Freizeitgesellschaft und werden zu einer Bühne der Stadtgesellschaft. Die Vorzonen der kulturellen Einrichtungen wie Kirchen, Theater, Museen, Cafés und Rathäuser können so nicht nur zu Ruhezeiten, sondern auch zu Begegnungsorten werden. Neue Lichtkonzepte unterstreichen an vielen Stellen die Bedeutung solcher Orte.

Hannover hat offensichtlich in der Gestaltung offener Räume einen enormen Nachholbedarf. Mit der Ausnahme des Bahnhofsvorplatzes gibt es eigentlich keinen Platz, mit dem man voll zufrieden sein könnte. Marktplatz, Vorplatz des Landtags, Vorplatz des Rathauses, der Aegidientorplatz, auch Opernplatz und Kröpcke, geschweige denn Raschplatz, Steintor, Marstall bis hin zum Klagesmarkt und dem Vorplatz der Neustädter Kirche: Die hohe Dringlichkeit, die Plätze dieser Stadt wieder "lesbar", d.h. bedeutsam werden zu lassen, liegt überall auf der Hand. Dabei ist das differenzierte Konzept der Platzgestaltungen als jeweiliges Einzelproblem, aber zugleich auch als Rahmenplan für den Stadtumbau der City anzulegen.

6. Signifikanz

Was ist das Wahrzeichen einer Stadt? In einer medienbestimmten Situation, in der die "Ökonomie der Aufmerksamkeit" sich auf wenige Objekte richtet, spielen urbane Symbolprojekte eine wichtige Rolle. Es müssen nicht immer "Leuchtturm-Projekte" wie die Hamburger Elbphilharmonie

sein. Aber ohne Projekte mit Symbolkraft, die das ikonographische Potenzial haben, Aufbrüche und Richtungen zu avisieren, wird eine Stadtentwicklungspolitik nicht auskommen. Schon die enge Verschränkung von Stadtentwicklung und Stadtmarketing wird die Stadtplanung immer wieder vor dieses Problem führen.

Leider ist es versäumt worden, die Expo 2000 in Hannover als Initialzündung für einen nachhaltigen Stadtumbau, zugleich aber auch als einen glaubwürdigen Imageträger für die Zukunftsentwicklung der Stadt zu nutzen. Wie das hätte auch anders laufen können, kann man an Barcelona studieren. Somit bleibt für Hannover die Schwierigkeit einer deutlichen und überzeugenden Signifikanz.

Die Orte, die Hannover anziehend machen und die Stadt nach außen hin charakterisieren, liegen — wie die Herrenhäuser Gärten, der Zoo oder der Maschsee — außerhalb oder am Rande der City.

Aber vielleicht lässt sich das Projekt "Hannover City 2020" nutzen, um eine neue Signifikanz für Hannover zu entwickeln. Ein besonderes Augenmerk ist dabei auf Orte zu richten, die "ganz anders" sind (Heterotypien), die das Ungewöhnliche, Fremde und Faszinierende in die Normalität des Stadtlebens einbrechen lassen. Neue Architekturen, Kirchen, aber auch Entwicklungen, die den Aktionsradius einer Stadt neu bestimmen, können dafür entscheidend sein.

Was ist das Wahrzeichen einer Stadt? Eine breite Diskussion darüber zu führen, muss nicht ergebnislos bleiben.

7. Gestalt

Es geht um das Bemühen, die Gestalt der eigenen Stadt abzugrenzen und die Besonderheiten im Sinne einer erhöhten Aufmerksamkeit hervorzuheben. Interessanterweise haben die "Vorgespräche" mit wichtigen Akteuren der Stadtentwicklung in der 1. Phase des Projektes zu diesem Problembereich am meisten beigetragen.

Hier eine kurze Zusammenstellung von Aussagen, die zur Weiterarbeit anregen können. Gestalterische Parameter wären daraus zu entwickeln, unter besonderer Berücksichtigung der lokalen Traditionen.

- >> Der Vorteil Hannovers ist die kompakte Innenstadt.
- >> Hannover ist eine Stadt der kurzen Wege.
- >> Hannover hat eine hervorragende Lebensqualität (Stadt im Grünen, Stadt für Radfahrer, vorbildliche öffentliche Verkehrsinfrastruktur).
- >> Die "Ästhetik des Alltäglichen" als eine Grundstruktur des Lebens in Hannover.
- >> Die Repräsentationsrolle Hannovers als Landeshauptstadt Niedersachsens muss dringend ausgebaut werden.
- >> Hannover hat bei der Vergabe von Großveranstaltungen einen guten Stand, konkurriert mit Hamburg, hat aber Bremen und Kiel hinter sich gelassen.
- >> Der Aufbau eines eigenen Fernsehformats aus Hannover ist dringend geboten.
- >> Hannover als Kulturstadt ist ausbaufähig.



Marktkirche

- >> Der Ausbau der "Orte der Erinnerung" (Leibnizhaus, Aegidienkirche) muss fortgesetzt werden.
- >> Öffentliche Räume können zu einem "Kulturplatz für Rituale" werden.
- >> Die Wertschätzung und Herausarbeitung der architektonischen Besonderheiten und Leistungen Hannovers sind völlig ungenügend.
- >> Die Einbettung historischer Versatzstücke in einen neuen Kontext könnte zu einer neuen Aufmerksamkeit und einer neuen Einheit führen.
- >> Die City von Hannover braucht ein neues Bewusstsein für Hannover als Messestadt.

Soweit einige der Hinweise und Themenbereiche zur Gestalt Hannovers.

Es bleibt die Frage: Braucht Hannover neue "Leuchttürme"? Wie könnten die aussehen, was könnte das sein?

ERSTE ÜBERLEGUNGEN UND SCHLUSSFOLGERUNGEN AUS DEN BEGEHUNGEN UND ARBEITSBESPRE- CHUNGEN IM RAHMEN DES PRO- JEKTS "HANNOVER CITY 2020"

1. Aufgabenstellung

Es sind Gesichtspunkte und Anregungen für die Entwicklung der Innenstadt Hannovers bis zum Jahr 2020 (und darüber hinaus) zu geben. Leitender Gedanke ist dabei, dass man von einer **Gesamtvorstellung** der Innenstadt ausgeht, so dass Einzelinterventionen nur in einem Gesamtzusammenhang diskutiert, gewürdigt und ggf. realisiert werden. Die Arbeit soll 2010 in einen internationalen Wettbewerb münden, der die hier gefundenen wünschenswerten Gesichtspunkte einbezieht und einen Handlungsrahmen für die Stadtpolitik darstellt. Berücksichtigt werden sollen gleichermaßen die öffentlichen und privaten Akteure in der Stadt.

2. Prozessbeschreibung

Es handelt sich um ein Arbeitsvorhaben, das von der Politik (Ratsmehrheit) ausgeht, von den zuständigen Fachbehörden (vor allem Baudezernat) assistiert und von Moderatoren als gedachte Stadtöffentlichkeit begleitet wird. Zur fachlichen Assistenz konnte ein stadtkundiges Planungsbüro gewonnen werden (seit Sommer 2008), das die unmittelbaren städtebaulichen und konzeptionellen Möglichkeiten prozessnah erarbeitet und darstellt. Grundgedanke ist die Mobilisierung der interessierten und organisierten Stadtöffentlichkeit, deren Mitwirkung



Karmarschstraße

durch Anregungen, Gespräche, Diskussionsforen und Detailkenntnisse erwünscht und erwartet wird. Dieser Prozess soll nach einer Vorbereitungsphase (Mitte 2007 bis Mitte 2008) in einer möglichst transparenten Weise fortgeführt werden, wozu im Herbst 2008 zunächst vier öffentliche Foren stattfinden, in denen unter Zuhilfenahme auswärtiger Experten der lokale Blick erweitert werden soll.

Dieser Prozess geht über die üblichen Verfahren der Stadtplanung hinaus. Die Fachbehörden und der Rat erarbeiten in der Regel städteplanerische Entscheidungen unter Mithilfe von Experten (Architekten, Grünplanern etc.), die in eingespielten Verfahren mit Anhörungen und politischen Beschlüssen ihre Legitimation erfahren. Es ist offensichtlich, dass ein systematisches Erfassen der Probleme der Stadtentwicklung einen noch breiteren Ansatz erfordert. Eine Gesamtvorstellung der möglichen und wünschenswerten Gestalt und Entwicklung erfordert die Zusammenschau mehrerer Faktoren und deren Interdependenzwirkungen, nämlich

der Trends der Bevölkerungsentwicklung, der wirtschaftlichen Dynamik, der Verkehrsstruktur, der kulturellen Erwartungen und Angebote, der Interessen der innerstädtischen Akteure und der Bewusstmachung und Nutzung der Spielräume für eine demokratische Stadtpolitik.

Bei der Erarbeitung eines Gesamtkonzeptes für das Projekt "Hannover City 2020" geht es nicht nur um die Erfassung und Berücksichtigung der einzelnen Interessen, sondern um die Erweiterung der Perspektive. Nicht allein der wirtschaftlich agierende Bürger, der "Bourgeois", sondern der politische und kulturelle Bürger, der "Citoyen", sind gefordert. Die Erfahrung der "Vorgespräche" mit Akteuren der Innenstadt haben hohe Bereitschaft zur Mitarbeit und hohes Engagement und Interesse gezeigt. Es ist davon auszugehen, dass bei verständiger Weiterentwicklung ein breiter Diskussionsprozess zu konstruktiv und interdisziplinär erarbeiteten Ergebnissen führt. Damit würde sich die gewünschte verbreiterte Akzeptanz organisieren lassen. Die kommunale Entscheidungsstruktur, die fachliche Zuständigkeit und die gängige Legitimationsbeschaffung würden dadurch nicht eingeschränkt, sondern um eine neue sachverständige und kommunikative Dimension erweitert.

Man könnte dieses Verfahren ein diskursorientiertes Beteiligungsverfahren im repräsentativen System nennen.

3. Trends urbaner Entwicklungen

Unabhängig von den lokalen hannoverschen Aspekten lassen sich für Deutsch-



Leineschloss / Landtag

land einige Trends benennen, die man bei der Entwicklung städtischer Räume berücksichtigen muss:

- >> Der Rückgang der deutschen Bevölkerung ist in den nächsten Jahrzehnten zuverlässig prognostizierbar. Gleichzeitig wird der Anteil von Ausländern oder Bewohnern mit Migrationshintergrund steigen. Dies hat für die Alterstruktur angebbare Folgen, die sowohl die Wohnquartiere als auch die städtischen Infrastrukturangebote betreffen. Hannover hat darüber hinaus einen überproportional hohen Anteil an Singles. Deren Wohnbedürfnisse und Erwartungen an die Aufenthaltsqualität der Stadt sind zu berücksichtigen.
- >> Die wirtschaftliche Entwicklung im Rahmen von Globalisierung und internationaler Verflochtenheit führt seit Jahrzehnten zum Abbau industrieller Arbeitsplätze und zur massiven Ausweitung der Dienstleistungsberufe. Dieser Trend wird sich fort-

setzen.

- >> Die intellektuelle Ausstattung der Menschen für die erfolgreiche berufliche und kulturelle Teilnahme in der Wissensgesellschaft verlangt weiter verbesserte Bildungsangebote und die Fähigkeit zu ihrer Nutzung.
- >> Die geforderte Mobilität der Menschen wird in Zukunft mit den gestiegenen Energiepreisen in Konflikt geraten. Es ist eine Rückkehr von Wohnbevölkerung aus den grünen Gürteln der Städte in die Zentren zu erwarten. Eine gute städtische Verkehrsinfrastruktur des öffentlichen Nahverkehrs ist daher eine nötige Zukunftsinvestition. Die Entmischung von Gewerbe- und Wohnquartieren ist an ihr Ende gekommen. Qualifizierte Dienstleistungsfirmen müssen nicht in Gewerbegebieten allein angesiedelt werden.
- >> Alle städtebaulichen Perspektiven und Planungen sind dem Gedanken der Nachhaltigkeit zu verpflichten. In unserem Zusammenhang bedeutet dies den pfleglichen Umgang mit Stadtf lächen, gute Ausnutzung der öffentlich geförderten Infrastruktur, kritische Begutachtung der technischen Zukunft des PKW, energiesparendes Bauen, ausgewogenes Verhältnis von Interessen des Umweltschutzes und der Arbeitsinteressen der Menschen.
- >> In allen Städten Deutschlands wird in diesen Jahren die Erneuerung und Sanierung der unmittelbar nach dem Zweiten Weltkrieg errichteten Gebäude notwendig. Man muss diesen Er-



Altes Rathaus

neuerungsschub, der mit hohen Investitionen einhergeht, nutzen, um eine befriedigende und durchdachte Planungsvorstellung für die Städte des 21. Jahrhunderts vorlegen zu können und Orientierungsmarken zu haben.

In Hannover ist dies ganz aktuell an den Bauvorhaben der Firmen Heutelbeck, Görtz, des Rosenviertels und des Kröpcke-Centers sichtbar.

Die ECE-Eröffnung bringt ihrerseits neuen Wettbewerb und Dynamik in die Innenstadt.

4. Historische und topografische Gegebenheiten der Stadtentwicklung Hannovers

Hannover verdankt seine Entstehung als Stadt im Spätmittelalter der topografischen Lage als Kreuzungspunkt wichtiger überregionaler Handelsstraßen. Aus dieser Entwicklung stammen die beachtlichen Bauten der Marktkirche, des Alten

Rathauses und die Reste des Beginenklosters.

Durch den Aufbau des Leineschlusses als Residenz der Fürsten im 17. Jahrhundert erhielt Hannover eine zusätzliche Aufwertung. Durch den Ausbau der Herrenhäuser Gärten wurde Hannover zu einem europaweit beachtlichen Ort, wenngleich man die Provinzialität der Stadt im Verhältnis zu anderen europäischen Großstädten oder auch innerdeutsch gegenüber Köln oder Dresden im 17. Jahrhundert nicht übersehen darf. Leibniz hat darüber Auskunft gegeben.

Der Weggang des Hofes nach London 1713 hat der Stadt verständlicherweise geschadet, so dass erst die Aufwertung Hannovers zum Königreich auch seiner Hauptstadt neue Impulse gab. Die mittelalterliche Stadt in den Grenzen der alten Stadtmauer war längst zu eng geworden. Die großzügige Konzeption, die Laves durch die Straßenführung und signifikante Gebäude (Oper, Landtag, Wangenheimpalais u. a.) Hannover gab, prägt auch heute noch die Innenstadt. Diese Konzeption gilt es heute wieder zu beleben bzw. sichtbar zu machen. Die Laves'sche Grundidee verbindet sich mit der Anlage großzügiger Perspektiven vom Kröpcke über das Steintor, die Lange Laube nach Herrenhausen oder über die Georgstraße zum Aegidientorplatz sowie durch den generösen Zusammenhang Leineschluss und Waterlooplatz. Die Zeit bis 1866 ist gekennzeichnet durch manchen repräsentativen Bau wie Börse, Künstlerhaus, Landständehaus (heute Finanzministerium) u. A..

Nach 1866 wurde Hannover preußische



Georgstraße

Provinzhauptstadt.

Die Erweiterungen der Stadt durch die Industrialisierung, die Eingemeindungen (einschließlich Lindens) haben Hannover als kommerziellen und industriellen Ort im Sinne eines überregionalen Zentrums gefestigt. Die Anlage des Hauptbahnhofs als Knotenpunkt von europäischer Bedeutung hat die Altstadt von wichtigen Fußgängerströmen abgeschnitten, so dass mit der Anlage der Markthalle ein Gegengewicht geschaffen wurde, das bis heute wirkt. Firmen von nationaler und internationaler Bedeutung (Hanomag, Pelikan, Bahlsen, Conti u. a.) haben aus dieser Zeit in Hannover architektonisch Bemerkenswertes hinterlassen.

Der Bau des überaus repräsentativen Rathauses sowie die Anlage des lange geplanten Maschsees hat in den ersten Jahrzehnten des 20. Jahrhunderts spektakuläre städtebauliche Einzelprojekte von großer Nachhaltigkeit gezeitigt und so die Innenstadt wirksam nach Süden attraktiv gemacht.

Die Zerstörungen des Zweiten Weltkrieges haben Hannover schwer verwundet, was bis heute nicht vollständig überwunden ist.

Die Phase des Wiederaufbaus war gekennzeichnet durch die umfassenden Vorstellungen des Stadtbaurats Hillebrecht, aus Hannover eine den neuen Mobilitätsanforderungen gerecht werdende - und das hieß eine autogerechte Stadt - zu machen. Hannover galt jahrzehntelang als Musterbeispiel einer geglückten Modernisierung in der Zeit des Wiederaufbaus. Die Anlage des fast überall sechspurigen Innenstadtrings gewährleistete lange Jahre einen relativ barrierefreien und staufreien Verkehr.

Ermöglicht wurde diese Innovation durch die Kriegszerstörung unhaltbar gewordener alter Wohnquartiere in der Innenstadt und der Calenberger Neustadt, aber auch durch eine stringente, um nicht zu sagen rigorose, Durchschneidung gewachsener Strukturen einschließlich von historischen Friedhöfen.

Statt der abgerissenen mittelalterlichen Stadtmauer schneidet seit dieser Zeit ein breites, auf das Auto zugeschnittenes Straßenband die Innenstadt von den angrenzenden Stadtteilen ab.

Die seit den 60er Jahren beginnende Erschließung der Innenstadt durch eine die Straßenbahn ablösende moderne Stadtbahn mit U-Bahn-Teilen hat dazu geführt, dass die Attraktivität der Innenstadt als Lebensraum wieder gesteigert werden konnte. Die Anlage von (damals heiß umkämpften) Fußgängerzonen in der Innenstadt und in angrenzenden Stadtteilen



Aegidientorplatz

(List, Nordstadt) hat die Lebensqualität in der Stadt erheblich erhöht.

Drei frühe wirtschaftspolitische Entscheidungen haben Hannover seit den ersten Nachkriegsjahren nachhaltig geprägt und tragen zur überregionalen Bedeutung der Stadt bei:

- >> die Gründung der HANNOVER-MESSE an der Stadtgrenze zu Laatzen,
- >> der Ausbau des Flughafens in Langenhagen und
- >> die Errichtung des VW-Transporterwerkes in Stöcken.

Neben der CONTINENTAL und der Neustrukturierung der PREUSSAG zur TUI haben diese drei Entscheidungen zur bis heute aktuellen globalen wirtschaftspolitischen Präsenz Hannovers auf den Weltmärkten geführt. Allerdings haben alle drei Entscheidungen wenig mit der urbanen Entwicklung der Innenstadt zu tun. Aber es müsste sich lohnen, darüber nachzudenken, welche Verbindungen herzustellen wären, denn die Attraktivität

der Innenstadt darf nicht allein im gelegentlichen Restaurantbesuch zur überbelegten Messezeit bestehen.

5. Zum Problem eines sog. Leitbildes für die Stadt

Hannover hat

- >> kulturelle, historische und ökonomische Highlights von Weltniveau (Herrenhäuser Gärten, Sprengelmuseum, Leibniz, Messe),
- >> ökologische, religiöse, wissenschaftliche, historische und künstlerische Angebote von nationalem Rang mit internationaler Ausstrahlung wie Marktkirche, Leibniz-Universität, MHH, HMT, FHH, TiHo, Staatstheater, Violinwettbewerb, Jazzszene, freie Theater, Zirkusausbildung, Kunst im öffentlichen Raum (Skulpturenmeile, Nanas), Zoo, ausgedehnte Grünanlagen ("Stadt im Grünen") und mit Schützen- und Maschseefest zwei der größten deutschen Volksfeste,
- >> landesregionale Sehenswürdigkeiten und Erlebnisorte (z.B. Eilenriede, Museen, Rathaus, Leineschloss, Maschsee, Stadion),
- d) ökonomische Einzigartigkeiten wie die bestsortierte Art von Spezialgeschäften (z.B. Horstmann und Sander, Mäntelhaus Kaiser, IG von der Linde, Parfümerie Liebe).

Und dennoch muss man feststellen, dass Hannover offenbar wenig spezifische Identifikationsmerkmale oder signifikante Bauwerke hat, die lokal, regional und überregional Identität und Aufmerksam-



Abriss Heutelbeck-Haus

keit stiften. Es gibt weder einen visuellen bildhaften alles überragenden Ort noch ein Event von Alleinstellungsmerkmal-Qualität, obwohl eigentlich alles da ist.

Auch die die Stadtentwicklung sehr befruchtende EXPO 2000 hat in dieser Hinsicht wenig Spuren hinterlassen.

Deshalb ist der Gedanke erwägenswert, ob nicht die ursprüngliche Funktion Hannovers, nämlich Kreuzungspunkt von Handelswegen zu sein, einen Ausweg weist. In moderner Form würde das europäische Autobahn- und Eisenbahnkreuz Hannover dazu einladen. Aber die gute Verkehrslage kann eben auch kurze Aufenthaltsdauer bedeuten. Reisende sind in Hannover oft Durchreisende und Umsteigende, aber nicht Verweilende.

Das gilt selbst für die Messebesucher und die Einkaufenden. "Hannover ist prima, nur keiner weiß es", wurde vor einigen Wochen ein Versicherungskaufmann zitiert, der von Köln nach Hannover umzuziehen gezwungen war. Sollte man aus

dieser Not nicht eine Tugend machen und zum Hannover- Slogan wählen: **Hannover – die Stadt (Metropole) für den zweiten Blick?**

6. Spezifizierung der Qualitäten Hannovers als Stadt

Zwischen Berlin im Osten (300 km), Hamburg im Norden (160 km), dem Ruhrgebiet im Westen (200-300 km) und Frankfurt im Süden (300 km) ist Hannover die einzige Großstadt mit mehr als einer halben Million Einwohnern (1,2 Millionen unter Einbeziehung der Region). Auch wenn Hannover sich niemals mit Berlin, Hamburg, dem Ruhrgebiet oder dem Rhein-Main-Gebiet wird vergleichen können, nimmt die Stadt für einen weiten Radius praktisch Metropolfunktion wahr. Dies gilt eklatant für die Einkaufsmöglichkeiten. Deren Berücksichtigung war in den letzten Jahrzehnten geradezu dominant für die Entwicklung der Innenstadt. Hannover ist der zentralste Einkaufsort. Die Eröffnung des neuen ECE am Hauptbahnhof im Herbst 2008 basiert auf der Annahme, dass die Einkaufs-Potenziale sich erweitern lassen, ohne dass der Einzelhandel in der Innenstadt prinzipiell gefährdet sein muss, wenn entsprechende Attraktivitätssteigerungen gelingen.

Hannover ist trotz scharfer Konkurrenz seit Jahrzehnten der bedeutendste Messestandort Deutschlands. Drei der größten Messen der Welt finden in Hannover statt, die Industriemesse, die CEBIT und die EMO.

Hannover ist als Landeshauptstadt der zentrale Verwaltungs- und Regierungsort



Gartenfriedhof

Niedersachsens.

Hannover ist immer noch ein wichtiger und zentraler Industriestandort mit tausenden industrieller Arbeitsplätze und hoch qualifizierten Arbeitnehmern mit samt Forschungs- und Entwicklungsabteilungen (Continental, Bahlsen, VWN und mittelständische Betriebe). Dem schließen sich die Verwaltungssitze großer Banken, Versicherungen und Behörden an, deren Bauten das Innenstadtbild mit prägen (Nord L/B, VGH, Sparkasse, Allianz, Arbeitsamt). Die Verwaltung der EKD residiert in Hannover.

Hannover ist die größte Hochschulstadt Niedersachsens mit fünf renommierten Hochschulen und als akademischer Standort auch für viele ausländische Studenten anziehend.

Forschung und Bildung sind überdurchschnittlich entwickelt. Forschungsdienstleister wie die Bundesanstalt für Geowissenschaften und Rohstoffe agieren weltweit.

Als Gesundheitsmetropole mit der MHH, dem INI und großen Krankenhäusern hat Hannover internationales Renommee.

Auch als kulturelles Zentrum mit weiter Ausstrahlung nimmt Hannover Metropolenaufgaben wahr. Allerdings könnte man sich die Präsenz des NDR in Hannover bedeutender vorstellen als sie praktiziert wird.

Das Gleiche trifft für Großveranstaltungen des Sports, der Musik aller Kategorien, der Volksfeste oder anderer Events zu. Für derartige Riesenveranstaltungen ist die Innenstadt allerdings zu klein. Man muss allerdings darauf hinwirken, dass sich das interessante Geschehen nicht prinzipiell außerhalb des engeren Ringes der Innenstadt abspielt. Für Jugendliche von weit her ist Hannover mit seinen Disco-Angeboten und Kinos zentraler Ort der Zusammenkunft und Kommunikation vor allem an Wochenenden.

7. Urbanität und daran gemessener allgemeiner Änderungsbedarf

Trotz der kurzen Wege offenbart die Innenstadt signifikante Schwächen: Die Aufenthaltsqualität in der Innenstadt ist unterentwickelt, weil es nach den unmittelbaren zielgerichteten Tätigkeiten (Arbeiten, Einkaufen, Besuch von Veranstaltungen) für die Besucher nicht ausreichend diversifizierte Attraktionen gibt. Das ist noch einmal zu unterscheiden zwischen den Jahres- und Tageszeiten.

Hannover besitzt eine Vielzahl von unattraktiven Leerräumen ("Unräumen") und Plätzen, die in den Überlegungen für



Hohes Ufer

die Weiterentwicklung der Stadt als änderungsbedürftig markiert werden sollten: Marstall, Köbelinger Markt, Trammplatz, Raschplatz, Friederikenplatz. Aber auch anziehende Plätze, wie der Hanns-Lilje-Platz, der Hinrich-Wilhelm-Kopf-Platz, der Ballhof-Platz, der Platz vor der Neustädter Hof- und Stadtkirche und der vor der St. Clemens-Kirche entfalten ihre Potenziale gar nicht oder noch nicht hinreichend.

Urbanität zeigt sich in der Fähigkeit zur Kommunikation, der Möglichkeit zum Verweilen, Entspannen und Flanieren, zur Bereitschaft zum Engagement und zur Einmischung. Alles, was diesem Prozess dient und nachhaltig sichert, muss gefördert werden. Das bedeutet das Zurückdrängen des Autoverkehrs genauso wie die Nutzung unbebauter Flächen und die Qualitätssteigerung der öffentlichen Infrastruktureinrichtungen. Urbanität lebt vom kommunikativen Zusammenspiel von Besuchern und Bewohnern. Wenn allerdings die Bevölkerungszahl nicht ausreicht, sind alle Bemühungen umsonst. Unter Kommunikation ist dabei nicht nur rauschhaf-

te Event-Seligkeit zu verstehen, sondern auch die Fähigkeit zur Kritik, Auseinandersetzung und ggf. auch Streit. Die Entwicklung zur Urbanität bedeutet nicht automatisch ein konfliktfreies Unternehmen. Es ist ein Kennzeichen urbaner Lebensweise, Aufgeschlossenheit und Aushalten von Differenzen zu zeigen. Mit Urbanität verbindet sich die Vorstellung von "gutem Leben" in der Akzeptanz von Differenz. Das schließt die Beobachtung ein, dass sich die Innenstadt trotz ihrer relativen Kleinheit sich in Quartiere unterscheiden lässt, die sowohl von der Ausstrahlung als auch von den sich dort sammelnden Menschen her unterschieden werden können.

Ob dies bei zunehmender sozialer Differenzierung und wachsender Armut durchgehalten werden kann, bleibt offen. Es gibt Tendenzen in manchen Städten Lateinamerikas und Asiens, in denen die Ausdifferenzierung in reiche und arme Stadtteile so weit fortgeschritten ist, dass man nicht mehr von einer zusammenhängenden Stadt sprechen kann. Andere Mega-Metropolen wie z. B. Lagos, Karachi, Djakarta oder Mexiko erwecken nur die Assoziation von Chaos und haben nichts mit der Tradition der europäischen Stadt zu tun.

Das gelungene Ambiente am Bahnhofsvorplatz, am Platz der Weltausstellung und am Operndreieck könnte Anregung geben für die Neugestaltung anderer innerstädtischer Räume.

8. Perspektiven und Interventionen

Unter der Vorstellung, die Urbanität der Innenstadt als Gesamtprozess zu verste-



Neues Rathaus

hen und alle möglichen privaten und öffentlichen Interventionen diesem Ziel zuzuordnen, ergeben sich nach dem bisherigen Stand der Erhebungen und Diskussionen folgende Gesichtspunkte:

- >> In der Innenstadt und den ihr unmittelbar angrenzenden Stadtteilen wohnen zu wenig Menschen, um die notwendige Masse für eine angemessene Kommunikation und Nutzung der öffentlichen Infrastruktur zu gewährleisten. Es ist daher sinnvoll, für den innerstädtischen Bereich Wohnraum zu schaffen, der für junge kreative Menschen reizvoll und bezahlbar ist, der die Alten und Familien nicht ausgrenzt. Da es eine steigende Nachfrage nach innerstädtischem Wohnraum gibt und dies auch dem langfristigen Trend entspricht, scheint es sinnvoll, den Raum, der durch die Zusammenfassung des Köbelinger Marktes mit der Fläche, auf dem sich jetzt das Ordnungsamt befindet, entsteht, für eine moderne lebendige Wohnbebauung auszuweisen (Vorbild Hackesche

Höfe in Berlin).

Es ist auch zu bedenken, ob nicht langfristig im Interesse einer urbanen Verdichtung innenstadtnahe Gebiete wie bestimmte Kleingartenanlagen (z.B. Steintormasch, Berggarten), wenn sie gute infrastrukturelle Anbindung besitzen, in solche Überlegungen einbezogen werden können.

>> Der Vorteil der kurzen Wege in der Innenstadt und die Einschnürung durch den City-Ring verdecken, dass sich die Innenstadt in ihren Potenzialen künstlich verkleinert. Hannovers Innenstadt ist städtebaulich mit ihren angrenzenden Stadtteilen schlecht verbunden. Dadurch werden die Laves'schen Perspektiven völlig verschüttet und die Entwicklungsmöglichkeiten und das Lebensgefühl eingengt.

Die Idee, vom Kröpcke bis zu den Herrenhäuser Gärten eine nahezu gerade Promenade zu schaffen, wird durch die jetzige Konstruktion des Steintorplatzes und der Langen Laube vereitelt. Durch die Neukonzeption der Langen Laube als Promenade wird ein wichtiger Schritt getan, die Laves'schen Gedanken neu zu beleben und zu aktualisieren. Es würde damit der Weg frei für eine stärkere Anbindung der Universität an die Innenstadt (Königsworther Platz) und das Bewusstsein gestärkt, dass Herrenhäuser von der Innenstadt nur eine halbe Stunde Fußwegs entfernt ist. Dazu ist es aber notwendig, den Steintorplatz neu zu konzipieren. Wir bezweifeln, ob unter diesem Gesichtspunkt die bisherigen Entwürfe



Altstadt

der Weisheit letzter Schluss sind.

Das sog. Medienviertel um die Lange Laube und die Universität könnten dadurch der längeren Achse eine Teilstrukturierung geben, dass die Medienleute einerseits und die Stadtentwickler der Leibniz-Universität, die im Conti-Hochhaus residieren, andererseits eine gemeinsame Arbeitschance für die Entwicklung dieses Areals erblicken. Es wäre denkbar, in diesem Viertel mehr studentisches und medienorientiertes Leben zu etablieren.

Auf jeden Fall aber ist die Unterbrechung des Autoverkehrs auf der Münzstraße unerlässlich. Der Übergang in die Lange Laube könnte so gestaltet werden wie der am Ernst-August-Platz vor dem Bahnhof.

Bei diesen Überlegungen macht sich übrigens schmerzlich bemerkbar, dass die geplante U-Bahn-Linie 6 vom Bahnhof nach Linden nicht gebaut worden ist.

>> Viel komplizierter ist die Übergangssituation in die Calenberger Neustadt, die mit der "Meile der Toleranz", dem Leibnizgrab, der Stelle der ehemaligen Synagoge und mit der St. Clemenskirche touristisch ausgesprochen interessante Sehenswürdigkeiten bereithält.

Hier stellen sich zwei Probleme: die des Übergangs und die der Steigerung der Attraktivität des Leineufers. Die Situation am Leineufer zwischen Landtag und Leinebogen am Arbeitsamt muss auf beiden Seiten als ausgesprochen trostlos bezeichnet werden. Nur die Nanas und der sonnenabendliche Flohmarkt sind ein Lichtblick.

Die Bebauung durch ein Hotel, die Bespielung der Uferfläche, die Erweiterung der Restaurationsmöglichkeiten am Beginenturm, die Verschönerung durch Bebauung des Uferbezirks (auch mit Wohnungsbau) am Marstall usw. sind Möglichkeiten, das Leineufer zur Stadt hinzuwenden. Dass dies belebend sein kann, zeigen die beiden Lokale "Mario" und "Aresto".

Um eine Übergangssituation erfolgversprechend zu schaffen, müsste der kleine Parkplatz am anderen Leineufer ersetzt werden. Auch die Wiederherstellung einer zweiten kleinen Fußgängerbrücke, die zwischen Beginenturm und Restaurant bestanden hat, darf nicht ausgeschlossen werden.

Denn auch wenn man den Verkehr am Leibnizufer statt auf sechs auf vier Spuren führt und Aufteilung der Verkehrsfläche verändert, bleibt die



Neugestaltung Osterstraße

Notwendigkeit einer breiten städtebaulichen Einladung in die Calenberger Neustadt.

Im Übrigen sind die Bauten der 50er Jahre (MWK, ML, Kirchenbauten) als Ensemble mitsamt der europaweit als vorbildlich geltenden Skulpturenmeile eine städtebauliche Kostbarkeit.

>> Der südliche Teil der innerstädtischen Leine mit dem Landtag bedarf einer gesonderten Erinnerung. Das Leineschloss ist das städtebauliche Zentrum des feudalen Hannover. Es ist der visuelle Fluchtpunkt für alle von Westen Kommenden. Der Waterloo-Platz als alter Paradeplatz ist städtebaulich auf den Wintergarten des Leineschlusses ausgerichtet, wie man an den alten von der Marktkirche geschossenen Fotos erkennen kann. Städtebauliche Zukunftsplanung sollte dieses Faktum nicht ignorieren.

Der Übergang über die Leine zum Friederikenplatz und zum Archiv sollte in dieser Perspektive neu über-

dacht werden. Der Gedanke, den Raum zwischen dem Archiv und dem Umweltministerium mit einem Glasdach zu verbinden und daraus einen repräsentativen Empfangsraum für die Landesregierung zu machen, würde die historische Bausubstanz und das städtebauliche Umfeld modern ergänzen.

Eine solche Gesamtperspektive verböte allerdings den neuerlich diskutierten Plan, auf dem westlichen Ufer der Leine einen transparenten Plenarsaal zu errichten. Städtebauliche Behutsamkeit, historische und perspektivische Sichtweise und parlamentarische moderne Erfordernisse schließen sich auch durch den grundsätzlichen Erhalt des jetzigen Baus von Dieter Oesterlen nicht aus.

>> Eine eigene Qualität hat die Übergangssituation über den Friedrichswall zum Rathaus und zum Maschsee. Der alte Innenstadtbereich würde dadurch transzendiert. Voraussetzung dafür ist die Neugestaltung, die von der Wohnbebauung des Köbelinger Marktes und der Neugestaltung des alten VHS-Gebäudes ausgeht. Der unschöne Bau des Maritim-Hotels steht dem entgegen. Bei Sanierungs- oder Umbauarbeiten des Hotels sollte diese Perspektive nicht vergessen werden.

>> Aegidientorplatz / Marienstraße

Um hier eine neue Möglichkeit zu schaffen, die Südstadt enger an die Innenstadt heranzuholen, fehlen Informationen. Es wäre wünschenswert, die Anbindung der Südstadt



Maschpark

leichter und ohne den großen Flächenverbrauch zu gestalten.

Völlig ungenutzt und vernachlässigt werden die touristischen und kulturellen historischen Potenziale des Gartenfriedhofs.

>> Auch dringend änderungsbedürftig ist der Übergang in die List. Die gegenwärtige Situation hinter dem Hauptbahnhof ist völlig unzureichend. Auch die Hochstraße und das Bredero-Haus sind unter völliger Missachtung der städtebaulichen Verbindung der Innenstadt und der List errichtet worden. Die Übergangssituation muss berücksichtigen, dass heute der unwirtliche Raschplatz durch seine Diskothekenangebote abends von Jugendlichen stark frequentiert wird.

>> Als geradezu ungeordnet muss der Übergang im Fortgang der sog. Kulturmeile vom Anzeiger-Hochhaus bis zum Güterbahnhof bezeichnet werden. Ob es ausreicht, den Güterbahnhof für neue und alternative soziokul-

turelle Angebote so attraktiv zu machen, dass ein Sog in diese Richtung entsteht, bleibt eine interessante Perspektive. Die trostlose Behandlung des Nicolaifriedhofs, das phantasie-lose Bauwerk des Postbankgebäudes und die Situation um das Cinemaxx verlangen nach Neubestimmung.

- >> Ebenfalls vom Anzeiger-Hochhaus her muss man den Übergang in die Nordstadt denken. Die Neuordnung des Nicolai-Friedhof-Kreisels, die Geheimle am Klagesmarkt in den Engelbosteler Damm an der Christuskirche sind zukunftssträftig. Es wäre ein wichtiger Beitrag, auch hier das Hillebrecht'sche Korsett der Innenstadt aufzubrechen.

9. Verkehr

Alle Überlegungen über die Gestalt und die erwartete und erwünschte Lebensweise Hannovers im Jahre 2020 und darüber hinaus hängen ab von der Verkehrskonzeption. Nachdem sich schon in den 60er Jahren gezeigt hatte, dass die Erschließung der Innenstadt durch Autoverkehr nicht möglich und nicht sinnvoll ist, begann die Entwicklung der Stadtbahn, die als gelungene Wiederbelebung der Innenstadt bezeichnet werden kann und deren Attraktivität erhöht hat. Es ist bedauerlich, dass die vorgesehene Linie D nicht gebaut worden ist, obwohl die unterirdischen Infrastrukturmaßnahmen bereits in Angriff genommen worden sind.

Aufgrund der zentralen Funktion Hannovers als Einkaufsstadt wird man nicht vollständig auf die Erreichbarkeit der

Innenstadt mit dem Auto verzichten können. Aber die den Verkehr einschränkenden und lenkenden Maßnahmen der letzten Jahre haben gezeigt, dass es in der Innenstadt weiter Flächen gibt, die nicht unbedingt dem Individualverkehr vorbehalten werden müssen.

Da das überörtliche Straßennetz (A2, A7, Schnellwege u. a.) stark ausgebaut worden ist, muss immer weniger Verkehr in die Innenstadt. Auch der Anstieg der Energiekosten und der Fortfall der Pendlerpauschale können mittelfristig zur Reduzierung des PKW-Verkehrs führen. Es gilt daher, den Bedarf an innerstädtischen Verkehrsflächen zu überprüfen und diese evtl. einer anderen Nutzung zuzuführen. Das schließt auch eine Überprüfung des City-Rings ein, dessen Veränderung auch die Voraussetzung dafür ist, dass die Schnittstellenproblematik zwischen Innenstadt und angrenzenden Stadtteilen erfolgreich angegangen werden kann.

10. Erweiterte Möglichkeiten der Innenstadtbelebung

Stichworte: Kulturangebote in unterschiedlichen Quartieren, Einbeziehung von leeren Orten (Plätzen) in innerstädtische Lebenszusammenhänge (z.B. Wandelkonzerte auf den Plätzen der Calenberger Neustadt, Diskussionsforen, Festivals etc.).

Die vier innerstädtischen Friedhöfe bieten andere Möglichkeiten als sie nur achtlos da sein zu lassen (z.B. Nicolaifriedhof und Hölthy, Friedhof am Conti-Hochhaus und Marschner, Gartenfriedhof und Charlotte Buff, Gedenkfriedhof am Nordufer des

Maschsees).

Spezifische Bedürfnisse und Erfordernisse in einzelnen Quartieren (Bahnhof, Steintor, Altstadt, Ernst- August- Viertel, Medienviertel, Georgstraße, Leineufer, etc.). Dies zu erarbeiten ist Aufgabe der in der Innenstadt agierenden Gruppen und Einzelpersonen (vom Eventmanagement über Bewohnerinitiativen bis zu Künstlern).

11. Noch unbearbeitete Fragen

Spezifische Bevölkerungsgruppen und deren Bedürfnisse und Beiträge (Frauen, Familien, Kinder, Jugendliche, Behinderte, Ausländer).

Sozialstrukturelle Entwicklung der Bevölkerung und ihre Rückwirkungen auf die Innenstadt (z.B. Armut, sog. "Kreative", Punker)

Spezifizierte Interessenformulierung der Nutzer (z.B. Einkäufer, Touristen, Kulturbeflissene, Sportfans, Dienstleister, Flanierer, Ältere)

Hannovers traditionelle Stärke seit dem Zweiten Weltkrieg ist der immer wieder erarbeitete Ausgleich der sozialen Schichten. Hannovers Stadtpolitik war darauf ausgerichtet, die soziale Spaltung der Stadt und Ghattobildungen zu verhindern. Das Teil-Leitbild einer sozialen und gerechten Stadt bleibt auch weiterhin gültig und wird durch die notwendige wachsende Aufmerksamkeit auf neue, gut verdienende Schichten nicht aufgehoben.

Das schloss nicht aus, sich in spezifischen



Leinewehr

Stadtteilen eine eigene Kultur mit Szenekarakter entwickeln zu lassen, die in der Innenstadt so nicht möglich wäre. In den Stadtteilen Linden, Nordstadt und List ist diese Profilierung geschehen, die über die gewöhnliche Unterschiedlichkeit von ärmeren und reicheren Wohnlagen hinausgeht.

Dennoch muss man wissen, dass die Innenstadt auch für alle anderen Stadtteile ökonomische, repräsentative und kulturelle Funktion hat. Das politische Zentrum der Stadt, der Region und des Landes ist mit der Innenstadt Hannovers untrennbar verbunden.

ZIELE / LEITIDEEN / LEITBILDER FÜR DIE HANNOVERSCHE INNEN- STADT

1.1 Leitbilder im Städtebau

Leitbilder haben bei der städtebaulichen Entwicklung eine Reihe wichtiger Funktionen. Sie formulieren einerseits anzustrebende Ziele der Stadtentwicklung, liefern auf der anderen Seite aber auch Maßstäbe für Projekte und Strategien, mit denen man Zielvorstellungen erreichen will.

In der Gegenwart diskutierte übergeordnete Leitbilder der Stadtentwicklung sind beispielsweise:

- >> die europäische Stadt,
- >> nachhaltige Stadtentwicklung,
- >> die Stadt der kurzen Wege,
- >> die Stadt des sozialen Ausgleichs,
- >> Nutzungsmischung,
- >> die soziale Stadt, oder
- >> die Stadt im Grünen.

Ein Problem beim Umgang mit dem Begriff Leitbild ist die große Spannweite seiner Verwendung in der Stadtplanung. Er reicht vom allgemeinen Motto bis zum konkreten Planungsansatz. Charakteristisch ist bei diesen Verwendungen, dass bei hohem Allgemeinheitsgrad leicht Konsens herstellbar ist, der sich aber bei konkreten Projekten oder Strategien — angesichts konkreter Betroffenheiten — auch schnell wieder verflüchtigt.

Trotz der erkennbaren Schwierigkeiten sollte aber der Versuch unternommen werden, ein Leitbild zu formulieren, das

die Brücke zwischen allgemeingültigen (akzeptierten) Aussagen und konkreten (kontroversen) Handlungen schlägt.

Für das Projekt "Hannover City 2020" haben Leitbilder zwei Funktionen:

- >> sie stehen als **Leitideen** oder **Leitvorstellungen** am Anfang des Planungsprozesses und
- >> sie sind als **Leitplanung** Ergebnis eines Planungsprozesses.

Ein Planungs-Leitbild muss nicht nur den anzustrebenden Zustand (das "Produkt") sondern auch den Weg zu seiner Erreichung (den "Prozess") zum Gegenstand haben.

Eine Planung mit Leitfunktion sollte die folgenden Elemente umfassen:

- >> die besonderen Ziele der Stadtentwicklung im Verhältnis zu erkennbaren oder vermuteten allgemeinen Entwicklungstendenzen;
- >> bereichsübergreifende allgemeine und besondere Ziele, Strategien und Verfahren; und
- >> Festlegung räumlicher Interventions-Bereiche einschließlich der Entwicklung von lokalen Zielen und Qualitätsmaßstäben für einzelne Projekte.

Im Folgenden wird versucht, ein solches Ziel- und Wertesystem für unterschiedliche Handlungsbereiche des Projekts "Hannover City 2020" zu formulieren.

1.2 Nationale Stadtentwicklungspolitik

Die Stadt Hannover hat sich mit dem Projekt "Hannover City 2020" zur Teilnahme an dem Förderprogramm des Bundes beworben, das seit 2007 zur "Nationalen Stadtentwicklungspolitik" zusammengefasst worden ist.

Das Förderprogramm hat als Ausgangspunkt die Idee (das "Leitbild") der Europäischen Stadt. Es sieht aber diesen Stadtypus heute und in Zukunft vielfältigen Veränderungen ausgesetzt, die mit den bestehenden Qualitäten in eine neue "Balance" gebracht werden sollen. Die für die Teilnahme an dem Programm ausgewählten Projekte sollen dies beispielhaft leisten.

Als allgemeines Ziel oder allgemeine Leitvorstellung postuliert das Programm **"die gerechte, kooperative, nachhaltige und schöne Stadt"**.

Als Auswahlkriterien für Projekte, die das Programm fördern soll, werden die folgenden fünf Handlungsfelder genannt:

- >> Bürger für ihre Stadt aktivieren
 - Zivilgesellschaft,
- >> Chancen schaffen und Zusammenarbeit bewahren
 - soziale Stadt,
- >> die Stadt von morgen bauen
 - Klimaschutz und globale Verantwortung,
- >> Städte besser gestalten
 - Baukultur,
- >> die Zukunft der Stadt ist die Region
 - Regionalisierung.

1.3 Leitideen für unterschiedliche städtebaulichen Arbeitsfelder

Es ist sicherlich sinnvoll, sich unter den Beteiligten im Verlauf der weiteren Vorbereitungen über ein konsensfähiges Zielssystem zu verständigen, das den unterschiedlichen Handlungsfeldern, Akteuren und Maßstäben gerecht wird.

Als Ergebnis der bisherigen Aktivitäten für das Projekt "Hannover City 2020" lassen sich eine Reihe von Leitvorstellungen und Leitideen formulieren, die Teile eines umfassenden Leitbildes für die Entwicklung der hannoverschen Innenstadt werden können.

Für die hannoversche Innenstadt bieten sich die folgenden Arbeitsfelder an:

- >> Innenstadtübergreifende Planungen und Strategien ("Politikfelder"),
- >> Rolle und Funktion der Innenstadt – Öffentliche und private Ansprüche ("Nutzungen"), und
- >> Vorschläge für räumliche Planungs- und Entwicklungsschwerpunkte ("Interventionsbereiche").

2.0 Innenstadtübergreifende Planungen und Strategien

Einzelne Stadtentwicklungsprojekte entstehen im Kontext großräumiger Zusammenhänge.

Durch projektübergreifende städtebauliche Planungen ("Bereichspläne") können Qualitätsmaßstäbe und -kriterien für Einzelprojekte erarbeitet, diskutiert und zur Beschlussreife gebracht werden.

Die städtebaulichen Planungen für das Projekt "Hannover City 2020" werden deshalb über die Einzelprojekte und -maßnahmen hinaus Aussagen zu den generellen Planungszielen, Strategien und Qualitäten der Innenstadt machen müssen.

Wichtig ist dabei, dass über die einzelnen Elemente und die angestrebten Qualitäten der Stadtentwicklungspolitik ein weitgehender Konsens hergestellt wird.

Deshalb ist vor einer Beschlussfassung durch den Rat der Stadt eine weitgehende Konsensbildung unter Akteuren, Interessengruppen und Bürgern ein wichtiges Element des Planungsprozesses.

Überzeugende städtebauliche Pläne erleichtern durch ihre Qualitäten ihre Realisierung. Ihre Verankerung in den Köpfen möglichst vieler der beteiligten Akteure muss deshalb wichtiges Ziel des Planungsprozesses werden.

Dieser Ansatz wird auch deshalb immer wichtiger, weil die Leitfunktion öffentlicher Investitionen aufgrund der finanziellen Situation der Städte immer seltener

eingesetzt werden kann.

Deshalb werden Beiträge privater Investoren in Zukunft wichtiger. Da diese aber oft keine örtliche Verankerung haben, werden plausible Planungen und Qualitätsanforderungen wichtiger.

Planungsthemen, die die Gesamtheit der Innenstadt erfassen, sind deshalb die folgenden vier Arbeitsfelder:

- >> Dichte-, Höhen- und Nutzungskonzept;
- >> Struktur, Funktion und Gestalt der öffentlichen Räume;
- >> Qualitätsstrategien für Städtebau und Architektur; und
- >> Planungs- und Kommunikationskultur

2.1 Dichte-, Höhen- und Nutzungskonzept

Wichtige, die Innenstadt als Gesamtheit betreffende Grundlagen der Planungen für die Innenstadt sind die Zielvorstellungen und die Konzepte zu Dichte, Höhenentwicklung und Nutzungen.

Die Aufbauplanungen der Nachkriegszeit hatten eine neue Gliederung der Innenstadt in Funktionsbereiche zum Inhalt, z. B. in:

- >> "Traditionsinsel" Altstadt,
- >> Bankenviertel,
- >> Wohninsel um die Kreuzkirche,
- >> Regierungsviertel und
- >> Einkaufszonen.

Zur Zeit sind in der Innenstadt Verdichtungsprozesse in Richtung Hauptbahnhof zu beobachten. Mehrere Projekte, darunter die Großprojekte

- >> Ernst-August-Galerie und
- >> Rosenquartier,

führen in diesen Bereichen zur Erneuerung, aber auch zu hohen Verdichtungen und Zuwächsen an Verkaufsflächen.

In der Innenstadt hat auch an vielen anderen Stellen die Erneuerung der Bausubstanz aus der Nachkriegszeit durch Abbruch und Neubau begonnen. Beispiele dafür sind:

- >> Textilhaus Heutelbeck und
- >> Schuhhaus Görtz.

Aufgrund der Qualität der Bausubstanz aus der Wiederaufbauzeit ist zu erwarten, dass sich der Erneuerungsprozess im



Hochhauskonzept 1970

kommenden Jahrzehnt noch intensivieren wird. Wenn es gelingt, diese bevorstehende bauliche Erneuerung mit planerischen Konzepten, die überzeugende städtebauliche Qualitäten formulieren, zu lenken, kann dieser Prozess einen Qualitätssprung für die Innenstadt bewirken.

Ein besonderes Thema der Innenstadt ist die Pflege der Stadtsilhouette. Die Innenstadt kannte bis in die 70er Jahre keine Hochhäuser, sondern nur die historischen Hochpunkte (Kirchtürme, Neues Rathaus, Anzeiger-Hochhaus). In den 70er Jahren wurde ein Konzept mit 5 Hochhausgruppen in den Bereichen Kröpcke, Raschplatz, Steintor, Aegidiontorplatz und Waterloo-Platz entwickelt, das aber bis heute nur im Ansatz realisiert wurde.

Das Planungskonzept für die Innenstadt sollte deshalb im Hinblick auf Dichte, Höhen und Nutzungen mindestens Aussagen für die folgenden Bereiche machen:

- >> Traditionsinseln,
- >> Geschäftsgebiete,
- >> Wohngebiete und
- >> Standorte für Hochhäuser.

2.2 Funktion und Gestaltung öffentlicher Räume

Nach Jahren der Vernachlässigung gibt es in der letzten Zeit zahlreiche Initiativen zu Verbesserungen des öffentlichen Raumes in der Innenstadt. Diese Maßnahmen gehen in die richtige Richtung.

Die dem Projekt "Hannover City 2020" zugrunde liegende Fragestellung muss sein, ob die bestehenden Zielvorstellungen über die zukünftige Rolle, Funktion und Gestaltung der Innenstadträume ausreichen, um die Qualitäten der Innenstadt dauerhaft zu fördern.

Es gibt an einzelnen Orten festzumachende Defizite. Dafür stehen als Beispiele:

- >> Steintorplatz und Klagesmarkt,
- >> Goethestraße,
- >> Köbelinger Markt,
- >> Herschelstraße,
- >> Lavesstraße und
- >> der ehemalige Hauptgüterbahnhof.

Darüber hinaus gibt es städtebauliche Räume mit Gestaltungsdefiziten, z. B. die Straßenräume des Innenstadtrings.

Die Planungen für das Projekt "Hannover City 2020" müssen deshalb in Bezug auf den öffentlichen Raum zwei strategische Ziele verfolgen:

- >> funktionale und gestalterische Verbesserung des gesamten Systems der öffentlichen Räume und
- >> Definition von Qualitätsmaßstäben und -verfahren für öffentlichen Räume in den unterschiedlichen Teilbereichen der Innenstadt.

2.3 Qualitätsstrategien für Städtebau und Architektur

Zeiten schneller städtebaulicher Veränderung erfordern für Planung und Projektentwicklung qualitätsorientierte Verfahren.

Hannover hat eine gut entwickelte Planungskultur in der Entwicklung gebietsbezogener Planungen ("Struktur- oder Bereichsplanungen"). Es gilt, die dabei gewonnenen Erkenntnisse auf die Innenstadt zu übertragen. Wichtige Elemente solcher Planungen sind ihre Kommunizierbarkeit und die Herstellung von Konsens über die städtebauliche Ziele.

In der Innenstadt gibt es eine Reihe von Quartieren mit erkennbaren städtebaulichen Defiziten. Die Gründe dafür sind vielfältig. Sie reichen von veränderten Wertvorstellungen im Städtebau bis zu den sichtbar gewordenen Auswirkungen unterlassener Unterhaltungsmaßnahmen.

Wenn die gegenwärtig praktizierten Planungsprozesse nicht zu den gewünschten Qualitäten führen, müssen sie sich neu orientieren.

Ein wichtiger Aspekt ist dabei auch die kontinuierlich betreute Umsetzung vereinbarter Zielsetzungen in den einzelnen Teilbereichen ("Quartieren") der Innenstadt.

2.4 Planungs- und Kommunikationskultur

In den vergangenen Jahren ist zunehmend über den Rückgang der Baukultur geklagt worden. Dies führte im vergangenen Jahr zur Gründung der "Bundesstiftung Baukultur" mit Sitz in Potsdam.

Bei Stadtbaukultur geht es nicht zuletzt um Orientierung und um Konsensfindung für die Ziele und Projekte städtebaulicher Planungen. Es geht auch um Strategien, also den Umgang mit Akteuren, Ressourcen, Veränderungen und Zeit zur Erreichung der städtebaulichen Ziele. Städtebauliche Planungen sind deshalb auch keine Bauplanungen. Sie sind Orientierungspläne, die Ziele und Qualitäten illustrieren, wenn sie durch einzelne Projekte über lange Zeiträume verfolgt und realisiert werden.

Zu den wesentlichen Ergebnissen des 2002 veröffentlichten "Status-Berichtes" gehört die Feststellung, dass sich die Geschwindigkeit und der Umfang, mit der sich öffentliche Bauherren in Bund, Ländern und Gemeinden aus ihrer Verantwortung zurückziehen, für Baukultur, Architektur- und Umweltqualität nicht förderlich sind.

Die Verfolgung neuer städtebaulicher Qualitätsstrategien bedeutet deshalb auch, dass die Abnahme von öffentlichen Investitionen als Leitfunktion durch eine Intensivierung von Planungsaktivitäten ausgeglichen werden muss.

Die veränderten Rahmenbedingungen erfordern deshalb Aktivitäten in den folgenden Bereichen:



Raumstruktur Innenstadt

- >> Erarbeitung von städtebaulichen Leitplänen für die Bereiche der Innenstadt mit hohem Veränderungsdruck oder Veränderungsbedarf, in denen Ziele und Entwicklungsspielräume festgestellt werden;
- >> Bereitstellung ausreichender Planungskapazität für die Verfolgung städtebaulicher Planungen;
- >> Verfahren zur Beteiligung und Konsensbildung über die Ziele und Realisierungsprozesse;
- >> Einsatz von Wettbewerbsverfahren sowohl für städtebauliche Planungen wie für die Projekte einzelner Investoren; und
- >> Behandlung wichtiger privater Projekte sowohl in Fachgremien ("Gestaltungsbeirat" oder "Kollegialkreis") und vor der Stadtöffentlichkeit.

3.0 Rolle und Funktion der Innenstadt – Öffentliche und private Ansprüche

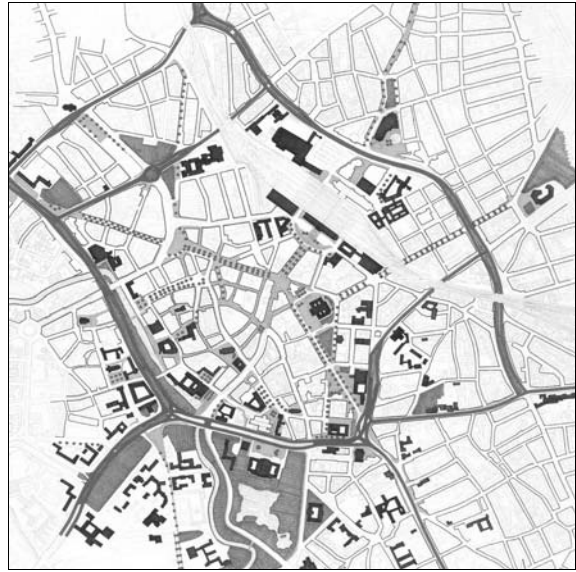
Die hannoversche Innenstadt hat heute schon viele Funktionen. Sie ist beispielsweise:

- >> Landeshauptstadt mit Sitz des Landtags und der Landesministerien;
- >> städtisches und regionales Verwaltungszentrum;
- >> Standort wichtiger Kultur- und Bildungseinrichtungen: Staatsoper, Staatstheater, Museen, Hochschulen, usw.;
- >> Wissenschaftsstandort;
- >> Wirtschaftszentrum;
- >> Dienstleistungszentrum;
- >> Handelszentrum;
- >> Verkehrszentrum;
- >> Wohnort; und
- >> Standort von Freizeit- und Sporteinrichtungen.

Neben ihren wirtschaftlichen Funktionen hat die Innenstadt viele kulturelle und soziale Rollen.

Für die Bürger der Stadt, der Region und des Landes ist sie der Bereich der Stadt, mit dem sie sich in hohem Maße identifizieren: ein "gutes" Stadtzentrum ist sowohl Stolz der Bürger wie Anziehungspunkt für Besucher und Gäste.

Für das Projekt "Hannover City 2020" ist die intensive Auseinandersetzung mit Funktionen, Rolle und Nutzungen der Innenstadt Voraussetzung. Je besser die durch sorgfältige Analysen gewonnenen



Innenstadt Hannover

Erkenntnisse zu den Stärken und Schwächen der Innenstadt sind, umso besser können die erkannten Defizite durch die Stadtpolitik angegangen werden.

Als Ansätze für Leitideen in Bezug auf Funktionen und Nutzungen ergeben sich vier Arbeitsfelder:

- >> Landeshauptstadt,
- >> Zentrum für Stadt und Region,
- >> Nutzungsvielfalt und Nutzungsmischung, und
- >> Stadträume der Nachkriegszeit.

3.1 Landeshauptstadt von Niedersachsen

Seit dem II. Weltkrieg ist Hannover Landeshauptstadt von Niedersachsen. Mit der Nutzung des Leineschlusses für das Parlament und der Ansiedlung der meisten Ministerien in der Calenberger Neustadt hat die Regierungsfunktion einen wichtigen Standort im Stadtgefüge erhalten.

Die Aktivitäten des Landes zur Entwicklung des Regierungsviertels waren in der Vergangenheit gering. Ein von der Architektenkammer Niedersachsen durchgeführter Workshop "Von Laves bis Morgen", der sich schon 1988 mit der Zukunft des Regierungsviertels um den Waterlooplatz auseinandersetzte, blieb weitgehend ohne Folgen. Zur Zeit gibt es einen neuen Anlauf zur Umgestaltung des Parlaments im Leineschloss.

Wünschenswert wäre in einem neuen Anlauf zur Entwicklung des Regierungsviertels die Behandlung der folgenden Fragen:

- >> die Zukunft des Leineschlusses in seiner Funktion als Parlament,
- >> die Informationsfunktion der Landesregierung,
- >> die Verbesserung der Repräsentationsmöglichkeiten des Landes im Regierungsviertel, und
- >> Prüfung der Unterbringung der Staatskanzlei im Regierungsviertel durch Neubau oder Umnutzung.

Für die Entwicklung der hannoverschen Innenstadt ist ein solches Konzept des Landes im Rahmen des Projektes "Hannover City 2020" ein wichtiger Beitrag.

3.2 Zentrum von Stadt und Region

Die hannoversche Innenstadt ist Zentrum

- >> einer Großstadt mit einer halben Million Einwohnern,
- >> einer Region mit 1,2 Millionen Einwohnern und
- >> des Landes Niedersachsen mit etwa acht Millionen Einwohnern.

Die Stadt und Innenstadt sind symbolischer Mittelpunkt dieser Institutionen.

Während sich Stadt und Land durch bedeutende Bauwerke mit Symbolcharakter — Neues Rathaus und Leineschloss — im Stadtbild darstellen ist die Region nur im funktionalen Bereich — z.B. als Betreiber des Nahverkehrs — erfahrbar.

Für die Bedeutung der Innenstadt ist die Stärkung der Funktionen und Einrichtungen wichtig, die Alleinstellungsmerkmale für Stadt, Region und Land sind oder dies werden können. Dazu gehören:

- >> Pflege und Sichtbarmachen der Stadtgeschichte,
- >> Sicherheit und Offenheit für alle sozialen Gruppen,
- >> Förderung von Einrichtungen der Landeskultur — Museen, Theater, Bildung, und
- >> Förderung von Identität bildenden Veranstaltungen.

3.3 Nutzungen – Vielfalt und Mischung

Neben einzelnen Nutzungen spielen "richtige" Funktionsmischungen in den Teilbereichen der Innenstadt ("Quartieren") eine wichtige Rolle.

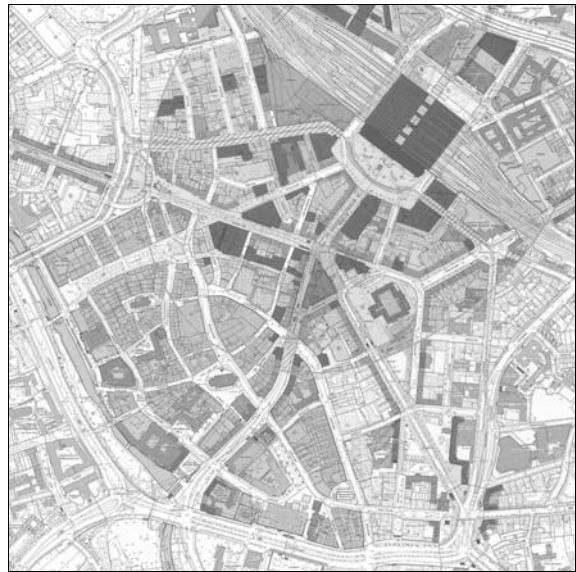
Vordergründig dominiert und prägt die Nutzung Einkaufen — besonders im Bereich der ausgedehnten Fußgängerzonen — das Bild der hannoverschen Innenstadt. Die zweifellos hohe Qualität dieser Bereiche fällt aber in vielen Bereichen der "zweiten Reihe" deutlich ab.

Neben den Einkaufszonen und der Altstadt hat die Innenstadt noch viele weitere charakteristische Quartiere. Dazu zählen beispielsweise:

- >> der Bereich Rathaus/Aegidientorplatz/Maschpark/Sprengel-Museum/Maschsee,
- >> das Regierungsviertel um Leineschloss und Waterlooplatz,
- >> das Bankenviertel um den Aegidientorplatz, oder
- >> das Warmbüchenviertel mit seiner Mischung aus Wohnen und Verwaltungen.

Quartiere mit gemischten Nutzungen bieten gute Voraussetzungen für vielfältige, interessante und lebendige Stadtteile.

Auf der anderen Seite sind Unsicherheiten über zukünftige Nutzungen Faktoren, die zur Desorientierung von Eigentümern, Investoren, Bewohnern und Nutzern führen. Für die einzelnen Bereiche ist wichtig, Sicherheit für die Aktivitäten und Entscheidungen aller Akteure zu schaffen.



Innenstadtnutzungen

Deshalb machen für die einzelnen Teilbereiche Planungen mit den folgenden Inhalten Sinn:

- >> Bewertung vorhandener Nutzungen,
- >> wertvolle oder unveränderbare ("harte") Bereiche,
- >> veränderbare ("weiche") Bereiche,
- >> Mängel bei Funktionen und Gestaltung der öffentlichen Räume,
- >> Einschätzung der Verträglichkeit unterschiedlicher Nutzungen,
- >> Architektur- und Bauqualität und
- >> städtebauliche Chancen.

Hannover hat in den vergangenen Jahrzehnten umfangreiche Erfahrungen mit ihren gebietsbezogenen Planungen bei der Stadterneuerung gewonnen.

Die damit erreichte Stabilisierung kann als methodisches Vorbild für die einzelnen Bereiche der Innenstadt dienen.

3.4 Stadträume der Nachkriegszeit

Zu den großen ungeklärten städtebaulichen Fragen gehört der Umgang mit den groß dimensionierten Stadträumen der Nachkriegs- oder Wiederaufbauzeit.

Ein Teil dieser Stadträume sind ein besonderes Merkmal Hannovers.

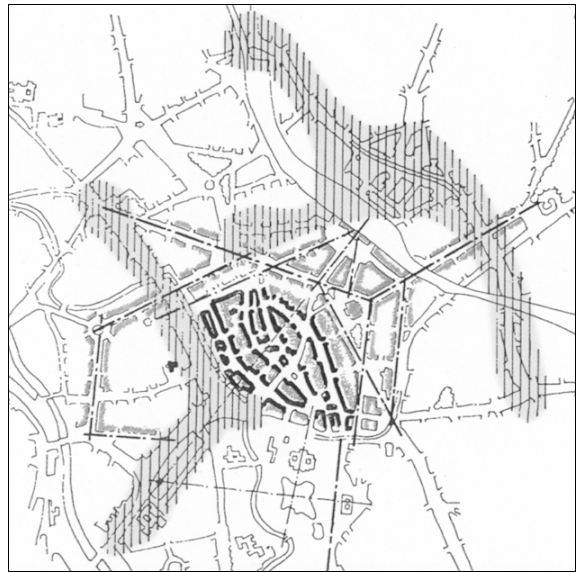
An vielen Stellen ist aber die städtebauliche Qualität dieser Stadträume nach heutiger Einschätzung nicht mehr befriedigend. Deshalb macht es Sinn, nach Konzepten zu ihrer Verbesserung zu suchen.

Zu diesen städtebaulichen Elementen aus der Nachkriegszeit gehören insbesondere die Räume, die mit dem Bau des Innenstadtrings entstanden sind, aber auch Steintorplatz, Goseriende und Klagesmarkt.

Die vorrangig dem Individualverkehr dienenden Stadträume sind zwar in der Zwischenzeit zum Teil mit neuen Funktionen (wie beispielsweise Flohmarkt oder Skulpturenmeile) angereichert worden, enthalten aber immer noch viele städtebaulich und gestalterisch unbewältigte Bereiche.

Hier sind sowohl Konzepte für die Verkehrs- und Platzflächen selbst wie auch für die — die Gestalt der Straßenräume prägende — begleitende Bebauung erforderlich.

Durch die überwiegende Verkehrsfunktion werden die vielfältigen übrigen Funktionen, die charakteristisch für gut gestaltete, attraktive Straßen sind, wie Erschließung, Kommunikation oder Raumbildung nicht erreicht.



Stadträume der Nachkriegszeit (schraffiert)

Durch Zurückdrängen ihrer Verkehrsfunktion zugunsten der übrigen Qualitäten sind beispielsweise bei den Neugestaltungen von Hildesheimer Straße, Marienstraße oder Engelbosteler Damm gute städtebauliche Ergebnisse erzielt worden.

Daher empfiehlt sich die funktionale und gestalterische Überprüfung der Nachkriegs-Straßenräume unter Einbeziehung aller städtebaulichen Kriterien. Die wichtigsten sind:

- >> Raumbildung,
- >> Erschließung,
- >> Aufenthaltsqualität,
- >> Gestaltung, und
- >> Stadtbild.

4.0 Vorschläge für räumliche Planungs- und Entwicklungsschwerpunkte

Im Rahmen des Projekts "Hannover City 2020" ist zu klären, durch welche Projekte die städtebaulichen Ziele bis zum Jahr 2020 erreicht werden sollen.

Im Folgenden werden — in einem ersten Durchgang — eine Reihe von denkbaren räumlichen Schwerpunkten für städtebauliche Interventionen vorgeschlagen, von denen durchgreifende Verbesserungen zu erwarten sind:

- >> Innenstadttring – Straßenraum und Stadtteilübergänge,
- >> Leibnizufer, der Stadtraum zwischen Altstadt und Calenberger Neustadt,
- >> Altstadt/Leine/Hohes Ufer/Markt/Marstall,
- >> Landtag und Regierungsviertel um Friederikenplatz und Waterlooplatz,
- >> Friedrichswall/Rathaus/Maschsee,
- >> Raschlitz/Weißekreuzplatz,
- >> Stadteingang Nord – "Niemandland" am ehemaligen Hauptgüterbahnhof,
- >> Steintorplatz – Stadtraum oder Baufläche, und
- >> Wohnen – der Umgang mit den innerstädtischen "Wohninseln" und die Entwicklung neuer Wohngebiete.

Ein wichtiges Element von "Hannover City 2020" wird sein, die begrenzten Möglichkeiten der Stadt so einzusetzen, dass von ihnen eine Leitfunktion ausgeht.

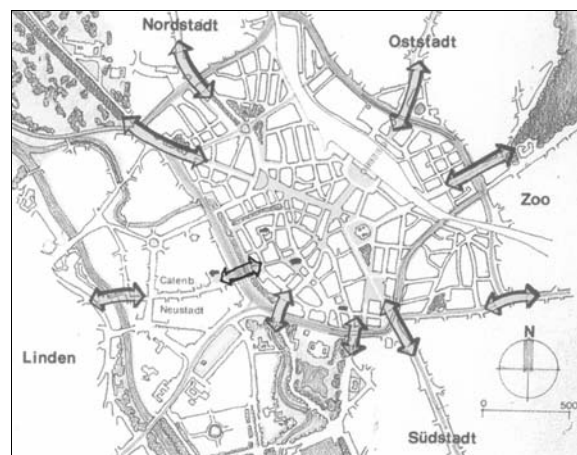
4.1 Innenstadttring – Straßenraum und Stadtteilübergänge

Durch den Innenstadttring sind eine Reihe von historischen Verbindungen mit den angrenzenden Stadtteilen unterbrochen oder zumindest erschwert worden. Die zur Kompensation dieses Defizits angebotenen Tunnel für Fußgänger haben sich nicht bewährt und sind deshalb überwiegend aufgegeben worden.

In einigen Bereichen gibt es Projekte, deren Realisierung die Chance bringt, auch die Kontinuität der urbanen Räume wieder herzustellen. Dies sind insbesondere:

- >> Raschlitz/Weißekreuzplatz/Lister Meile im Zusammenhang mit den Überlegungen zur Ansiedlung der Volkshochschule, und
- >> der Übergang zur Calenberger Neustadt im Zusammenhang mit Überlegungen zu Landtag, Regierungsviertel und Historischem Museum.

Übergänge Innenstadt/Stadtteile



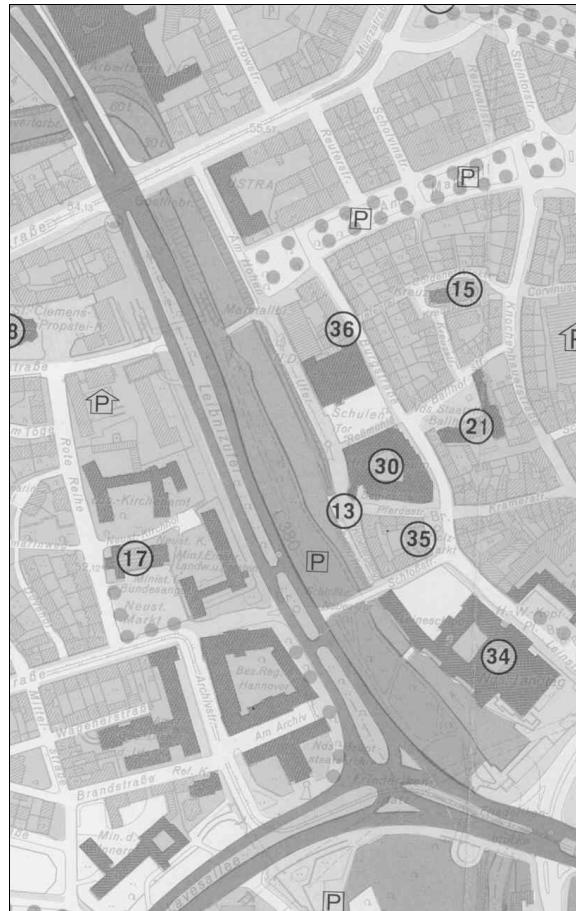
4.2 Leibnizufer – der Stadtraum zwischen Altstadt und Calenberger Neustadt

Das Leibnizufer ist als Teil des Innenstadtrings in einem Bereich entstanden, der vor dem Krieg dicht bebaut war. Die Leine bildete hier damals eine Insel, die einen räumlichen Übergang von der Altstadt zur Calenberger Neustadt ermöglichte. Das "Hohe Ufer" der Leine war Keimzelle der Stadt und ist ihr Namensgeber. Die heutigen Nutzungen an der Leine und am Altstadtrand sind eine ungenutzte städtebauliche Chance.

Der großzügige Stadtraum des Leibnizufers wird heute u. a. geprägt von den folgenden Elementen:

- >> Leine und Altstadtrand, Leineschloss und Landtag,
- >> Ministerien und Verwaltungen,
- >> die Weite des Friederikenplatzes und des Waterlooplatzes,
- >> überdimensionierte Verkehrsflächen,
- >> große – wenig attraktive – Grünflächen in schlechtem Pflegezustand,
- >> schlechte Verbindungen zu wichtigen Stadträumen wie z.B. Platz an der Clemenskirche und Marstall

Bei der Gestaltung dieses Stadtraumes hatte die Verkehrsfunktion Vorrang. Die verbliebenen Grünstreifen zwischen den Fahrbahnen und zwischen Straße und Leine sind wenig nutzbar. Die Standorte der großformatigen Skulpturen ("Skulpturenmeile") sind bewusst verkehrsorientiert und werden dafür auch bundesweit gelobt. An Wochenenden ist der Flohmarkt eine Attraktion.



Leibnizufer

Die vielfältigen Funktionen, die charakteristisch für attraktive Straßen sind, wie Erschließung, Kommunikation oder Raumbildung werden mit dem jetzigen Zustand nicht erreicht.

Ein städtebauliches Konzept muss Aussagen zu den folgenden Themen machen:

- >> Gestaltung des öffentlichen Raumes, insbesondere Klärung des Verhältnisses von Verkehrs- und Grünflächen,
- >> Verbesserung des Übergangs zur Calenberger Neustadt (Brücke/bauliche Fassung),
- >> Entwicklung Leineschloss, und
- >> städtebauliche Strategien für Nutzung und Gestaltung der angrenzenden Bereiche.

4.3 Altstadt – Leine/Hohes Ufer/Markt/ Marstall

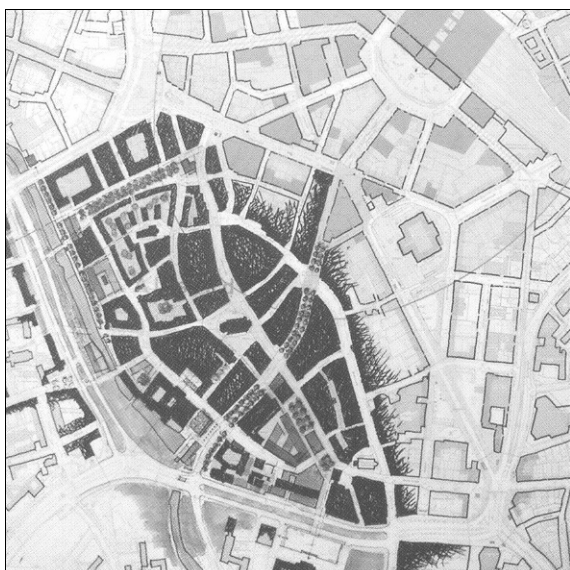
Die Altstadt ist von der Verlagerung der Einkaufsfunktion in Richtung Hauptbahnhof betroffen. Wichtig ist ihre dauerhafte Profilierung und Stabilisierung als hochwertiger Einkaufs-, Kultur- und Freizeitbereich.

Die Wohnnutzung sollte vorrangig gefördert werden, z. B. bei der Neubebauung des ehemaligen Schulgrundstücks am Hohen Ufer.

Darüber besteht in einer Neugestaltung des Hohen Ufers selbst — verbunden mit der Ansiedlung hochwertiger Gastronomiebetriebe — eine große Chance zur Belebung der Altstadt.

Ebenso wichtig sind Neugestaltungen des Marstall-Platzes und der landschaftlichen Leineufer.

Altstadt-Workshop des BDA (2005)



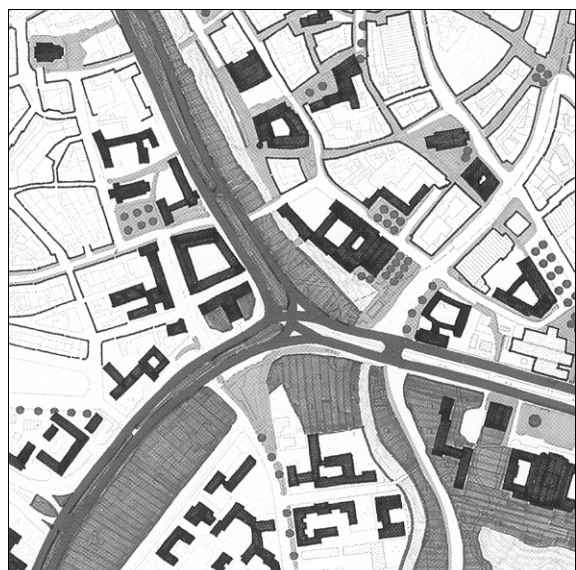
4.4 Regierungsviertel am Friederiken- und Waterlooplatz

In diesem Bereich bestehen viele Anlässe und Chancen für eine städtebauliche Neuordnung, z. B.:

- >> Reduzierung der Verkehrsflächen im Bereich von Friederikenplatz und Leibnizufer,
- >> Landtag, Staatskanzlei und Regierungsviertel,
- >> Stadtteilübergang Innenstadt / Calenberger Neustadt,
- >> Projekte am und Neugestaltung des Hohen Ufers, und
- >> Neugestaltung Friedrichswall / Trammplatz.

Durch fundierte städtebauliche Planungen können die Chancen realisierbarer Projekte für diesen Bereich gesteigert werden.

Regierungsviertel



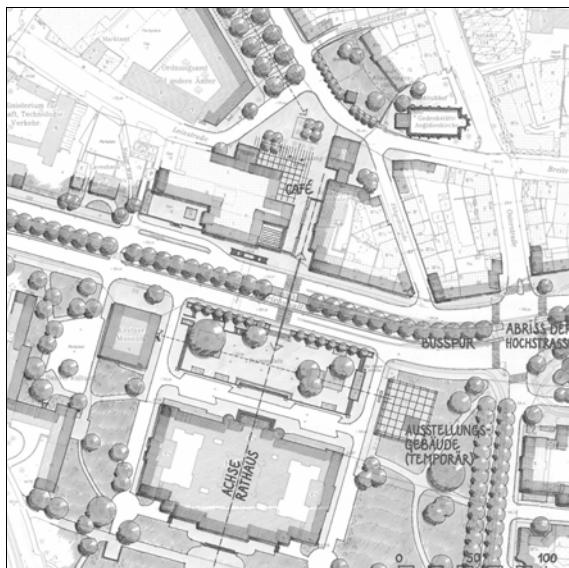
4.5 Friedrichswall/Rathaus/ Maschsee

Neues Rathaus und Maschpark sind heute schlecht an die Innenstadt angebunden. Der Friedrichswall trennt — besonders durch die kaum genutzte Busspur und die Mauer zur Begrenzung des Tramplatzes — den Rathausbereich von der Innenstadt.

Ansätze für Verbesserungen liegen in den folgenden Bereichen:

- >> Schaffung eines großzügigen ebenerdigen Übergangs über den Friedrichswall,
- >> Reduzierung auf erforderliche Verkehrsflächen,
- >> Verbesserung der Erschließungsfunktion durch Parkmöglichkeiten,
- >> Verbesserung der Seitenräume, und
- >> Neugestaltung des Tramplatzes.

Studie Anbindung Rathaus/Innenstadt (1992)



4.6 Raschplatz/Weißekreuzplatz

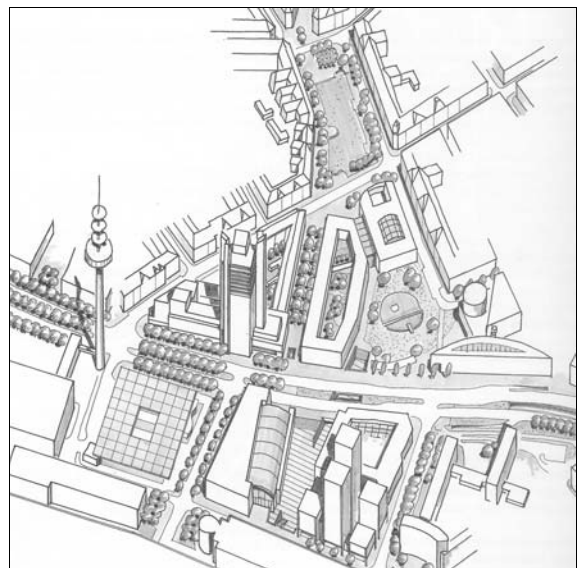
Die Anbindung der Oststadt an die Innenstadt über Hauptbahnhof/Passerelle/Raschplatz und Weißekreuzplatz ist heute nicht gut.

Zur Zeit werden Überlegungen zu einer neuen Nutzung des Hochhauses Lister Tor als Justiz-Zentrum und zur Ansiedlung der VHS Hannover neben dem Raschplatz-Pavillon angestellt.

Diese Projekte sollten genutzt werden, die heutige Gestaltung auf Verbesserungen zu überprüfen.

Besonders ist dabei auf die räumliche und funktionale Kontinuität zwischen der neugestalteten Niki-de-Saint-Phalle-Promenade im Hauptbahnhofbereich und der Lister Meile zu achten.

Studie Raschplatz (1992)



4.8 Steintorplatz – Stadtraum oder Baufläche?

Der Steintorplatz ist nach dem Krieg auf ehemals bebauten Flächen angelegt worden. Er gehört zu den großen neuen Stadträumen der Wiederaufbauzeit. Der Platz selbst wurde Ende der 70er Jahre nach dem Stadtbahnbau durch die hannoverschen Architekten Storch+Ehlers als Ergebnis eines Gestaltungswettbewerbs für die nördliche Georgstraße neu gestaltet. Dabei wurden aber nicht alle im Wettbewerb vorgeschlagenen Elemente realisiert.

Die heutige Einschätzung ist, dass Platzgestaltung und Bebauung noch kein ausgewogenes Verhältnis gefunden haben. In der jüngsten Vergangenheit hat es auf Initiative und unter Beteiligung wichtiger Anlieger mehrere Anläufe zu städtebaulichen Verbesserungen gegeben:

- >> den Workshop der Leibniz Universität Hannover "radical city vision" mit international renommierten Architekten (2001) und
- >> den Realisierungswettbewerb "Lange Laube" mit einem Ideenteil, der Vorschläge für die Bebauung des Steintorplatzes zum Ziel hatte (2007).

Beide Verfahren sind dokumentiert. Die Preisträger des Wettbewerbs haben inzwischen ihre Vorschläge überarbeitet und die vorgeschlagene Bebauung den technischen Rahmenbedingungen der unterirdischen Stadtbahnstation angepasst.

Im Bereich des Steintorplatzes gibt es in der Zwischenzeit neben dem Anzeiger-



Steintor/Goseriede

Hochhaus des Architekten Fritz Höger noch zwei weitere Hochhäuser mit moderater Höhenentwicklung der Architekten Gottfried Böhm und Frank Gehry, die in einem besseren Verhältnis zur Größe der Platzfläche stehen.

Für den Umgang mit dem Steintorplatz gibt es zwei grundsätzliche Alternativen):

- >> Bebauung der Platzfläche und
- >> Konzepte für die bauliche Fassung des Platzes, die ein ausgewogenes Verhältnis zwischen den Dimensionen des Platzes und seiner Bebauung herstellen.

4.9 Wohnen – Der Umgang mit den bestehenden "Wohninseln" und die Realisierung neuer Wohngebiete

Ergebnis der Innenstadtentwicklung der vergangenen Jahrzehnte ist das weitgehende Verschwinden der Wohnnutzung zugunsten von Einzelhandel, Dienstleistungen und Büronutzungen.

In der Innenstadt gibt es jedoch immer noch eine Reihe zusammenhängender Gebiete mit überwiegender Wohnnutzung. Zu diesen "Wohninseln" gehören:

- >> Altstadt,
- >> Kreuzkirchenviertel,
- >> Warmbüchenviertel,
- >> Medientviertel/Lange Laube, und
- >> Klagesmarkt/Nicolaistraße.

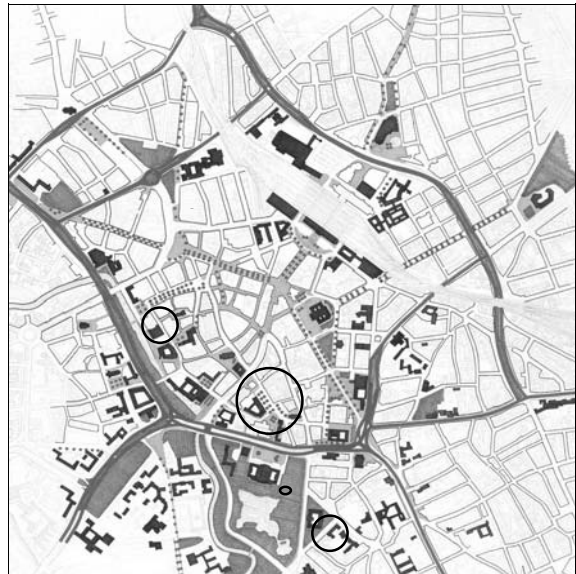
Ziel sollte sein, die Wohnnutzung in diese Wohngebiete zu stabilisieren. Dafür gibt es zwei Wege:

- >> die Erarbeitung städtebaulicher Rahmenpläne ("Bereichspläne"), mit denen Konsens über die Ziele und Qualitäten hergestellt wird, und
- >> die Herstellung von Planungssicherheit durch Bauleitplanung.

Darüber hinaus hat die Innenstadt eine Reihe von Potentialen für neue Wohngebiete. Nach Einschätzung der Wohnungswirtschaft besteht ein wachsender Bedarf für innerstädtisches Wohnen.

In der Innenstadt bieten sich u. a. die folgenden Standorte für neues Wohnen an:

- >> das ehemalige Schulgrundstück am



Wohnstandorte Innenstadt

Hohen Ufer: nachdem sich das Hotelprojekt zerschlagen hat, wäre eine Wohnnutzung ein Signal für die Entwicklung des Uferbereichs,

- >> die südliche Altstadt (Markthalle/Aegidienkirche/Köbelinger Markt) bietet aufgrund verlagerbarer (überwiegend städtischer) Nutzungen die Chance zu einer städtebaulichen Neuordnung und zur Entwicklung innerstädtischer Wohnbereiche mit besonderen Qualitäten, und
- >> in der Südstadt könnte durch eine Verlagerung der Staatskanzlei (z.B. zur Calenberger Neustadt) ein hervorragender Wohnstandort entstehen.

Die hier dargestellten Potentiale sind Beispiele dafür, dass im Kontext der Innenstadt und auch in den angrenzenden Stadtteilen die Chance besteht, dem Wohnen wieder eine neue Qualität zu geben.

HANNOVER
CITY 2020