



HANNOVERCITY 2020+

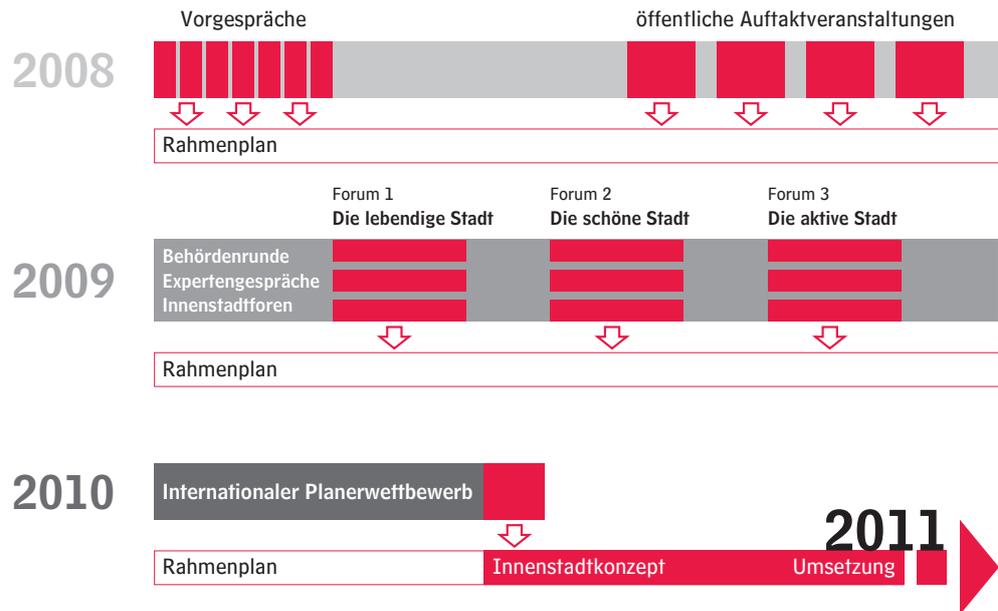


Das Konzept



Hannover

HANNOVERCITY 2020+



- 02** Vorwort Stephan Weil
Oberbürgermeister der Landeshauptstadt
Hannover
- 04** Einführung Uwe Bodemann
Stadtbaurat der Landeshauptstadt
Hannover
- 06** Anlass und Ziel
- 09** **STATUS DER INNENSTADT
im Kontext der Gesamtstadt**
- 10** Stabile Einwohnerentwicklung
- 12** Prosperierendes Zentrum
- 18** Mobile Stadt
- 20** Planungen und Projekte
- 23** **POTENZIALE
Was sind die Stärken der Innenstadt?**
- 24** Vitales Zentrum
Kompakt und großzügig
- 25** Stadt der Orte
Weltoffen und nachbarschaftlich
- 26** Stadt und Wasser
Verborgen und lebendig
- 28** Stadt der Freiräume
Historisch und modern
- 31** **THEMEN DER ENTWICKLUNG**
- 32** Lebendige Stadt
- 36** Schöne Stadt
- 40** Aktive Stadt
- 43** **ORTE DER ENTWICKLUNG**
- 44** Handlungsräume
- 46** Altstadt
- 49** Lavesstadt
- 52** Leineraum
- 55** City-Ring
- 59** **STÄDTEBAULICHER
RAHMENPLAN**
- 60** Altstadt
- 61** Innenstadt-Nord
- 62** Städtebaulicher Rahmenplan
- 64** Maßnahmen
- 65** Ausblick und erste Schritte
- 66** **FAZIT DER MENTOREN
Hannover City 2020+
Ein Beteiligungskonzept mit Vorbildcharakter?**
- 72** Geltungsbereich
und Definition Innenstadt

VORWORT



Hannover hat eine attraktive Innenstadt, die viele Funktionen erfolgreich ausfüllt. Das belegen die vielen Besucher, die zum Einkaufen in die Innenstadt kommen, kulturelle Veranstaltungen und Gottesdienste besuchen, eine Parlamentsdebatte im niedersächsischen Landtag verfolgen, Gäste in das Neue Rathaus führen oder für das leibliche Wohl im »Bauch von Hannover«, der Markthalle, sorgen. Viele haben ihren Arbeitsplatz in der Innenstadt und für fast 9.000 Menschen ist die Innenstadt auch Wohnort. Soziale Kontakte werden gepflegt und Verabredungen »unterm Schwanz« vor dem Bahnhof oder an der Kröpcke-Uhr getroffen. Die Innenstadt ist kurzum der vitale Mittelpunkt der Landeshauptstadt Hannover.

Im Gefüge der Stadt nimmt sie eine besondere Rolle ein, die weit über den funktionalen Ablauf hinausgeht. Die Innenstadt ist geistig-kultureller und emotionaler Ort der Identifikation, der Kristallisationspunkt des öffentlichen Lebens. Die regelmäßig durchgeführten Repräsentativerhebungen bestätigen insgesamt eine hohe Zufriedenheit der Bürgerinnen und Bürger mit der Innenstadt.

Das Projekt Hannover City 2020+ startete vor gut drei Jahren, indem es die Frage stellte: Wo liegen die Entwicklungspotenziale für Nutzungen, Funktionen und räumlichen Qualitäten unserer Innenstadt, um den wachsenden Anforderungen auch in der Zukunft gerecht zu werden. Dazu bedarf es eines vorausschauenden Konzeptes, aber keiner isolierten Planung vom Reißbrett.

Die Innenstadt ist ein öffentliches Thema. Bereits der Aufbau der zu 90% zerstörten Innenstadt nach dem Zweiten Weltkrieg war eine große gemeinschaftliche Leistung. Heute gilt es, die seinerzeit mit internationaler Anerkennung als fortschrittlich und modern bedachte Stadtplanung qualitativ weiterzuentwickeln, um den gewandelten Bedürfnissen der Bewohnerinnen und Bewohner gerecht zu werden. Wir wollen dafür sorgen, dass Hannover attraktiver Anziehungspunkt für Menschen aus aller Welt bleibt. Dies kann nur im direkten Dialog aller Beteiligten miteinander gelingen.

Hannover City 2020+ hat sich in den letzten drei Jahren erfolgreich zu einer öffentlichen Plattform entwickelt, auf der über die Zukunft der Innenstadt diskutiert wird.

Sehr früh haben die drei Mentoren des Stadtentwicklungsprozesses, Hans Werner Dannowski, ehemaliger Stadtsuperintendent der Marktkirche, Jürgen Eppinger, Expo-Planer bei der Stadt Hannover, und Prof. Rolf Wernstedt, Kultusminister und Landtagspräsident a.D., begonnen, Gespräche mit den Akteuren der Innenstadt zu führen und damit den hohen Sachverstand vor Ort einzuholen. In Expertenrunden wurde über die Stärken und Schwächen diskutiert. Die Stadtöffentlichkeit war eingeladen, sich über die einzelnen Schritte des Planungsprozesses zu informieren und sich kritisch in die Diskussionen einzubringen. Diese Einladungen fanden überwältigenden Zuspruch, der damit auch dem ausgeprägten Bürgerengagement dieser Stadt Ausdruck verliehen hat.

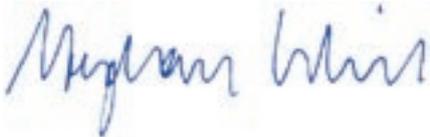
Als Ergebnis des Prozesses Hannover City 2020+ liegt nun das Innenstadtkonzept vor, das als Orientierungsrahmen für die räumliche Entwicklung der nächsten 10 bis 15 Jahre vom Rat der Landeshauptstadt beschlossen wurde.

Das Konzept bietet eine Fülle an Gestaltungsmöglichkeiten für die zu den Leitthemen lebendige, schöne und aktive Stadt gefundenen Potenziale.

Es gilt bestehende Qualitäten zu stützen und auszubauen, neuen attraktiven Wohnraum in der Innenstadt zu schaffen, besonderes Augenmerk auf die öffentliche Plätze und Straßen zu legen und die Leine stärker in das Bewusstsein der Stadt zu rücken. Wo Straßen als Barrieren empfunden werden, eröffnen Umbaumaßnahmen Chancen, die Innenstadt wieder stärker mit den angrenzenden Stadtteilen und auch mit den großen, attraktiven Landschaftsräumen zu verknüpfen. Die Ergebnisse des großen Ideenwettbewerbes verorten die Umsetzungsmöglichkeiten insbesondere am Leibnizufer/Hohes Ufer und Friedrichswall, am Marstall, Klagesmarkt und Köbelinger Markt.

Sich mit der Innenstadt zu beschäftigen, heißt auch, sich in einem vielschichtigen sozialen Gefüge zu bewegen. Es sind die Menschen, die die Räume der Innenstadt nutzen, sie beleben und letztendlich der Gradmesser des Erfolges sind. Es liegt im Wesen einer Stadt, dass dabei zum Teil sehr unterschiedliche Interessen aufeinandertreffen, die in Einklang miteinander gebracht werden müssen. Sehr treffend hat es Gottfried Wilhelm Leibniz ausgedrückt, wenn er von der »Einheit in der Vielfalt« spricht. Eine Maxime, die auf dem neuen Leibnizdenkmal am umgestalteten Opernplatz steht und somit inmitten der Innenstadt als Leitspruch verstanden werden kann.

Das bedeutet Engagement, Toleranz und Bürgersinn. Auch dazu fordert Hannover City 2020+ auf: Gemeinsam für die Zukunft der Innenstadt zu arbeiten, damit sie ein prosperierendes, attraktives, sozial und geistig-kulturell vielfältiges Zentrum bleibt. Ein Zentrum, mit dem sich die Bewohnerinnen und Bewohner gerne identifizieren und das Menschen gerne nach Hannover kommen lässt.



Stephan Weil, Oberbürgermeister

EINFÜHRUNG



Das Innenstadtkonzept Hannover City 2020+ zeigt wichtige Leitlinien für die Entwicklung der Innenstadt in den nächsten 10 bis 15 Jahren auf. Es wurde am 16. Dezember 2010 vom Rat der Landeshauptstadt Hannover beschlossen. Der Weg zu diesem strategischen Konzept, das der Rat der Landeshauptstadt Hannover Ende 2006 initiierte, war ein besonderer. Hannover City 2020+ wurde als öffentlicher Dialog- und Planungsprozess über die räumliche Entwicklung und die Funktionen der Innenstadt angelegt. Begleitet und mitgestaltet wurde er von den drei externen Mentoren Hans Werner Dannowski, Jürgen Eppinger und Prof. Rolf Wernstedt. Aus unterschiedlichen Blickwinkeln wirken sie als Vermittler des Projektes Hannover City 2020+ in der Stadtöffentlichkeit.

Hannover City 2020+ ist Beispiel eines innovativen und beispielhaften Handlungs- und Lösungsansatzes für die Stadt der Zukunft und wird als Pilotprojekt der Nationalen Stadtentwicklungspolitik vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) gefördert.

In den spannenden Prozessetappen der vergangenen Jahre wurden viele Gespräche geführt, viel Wissen über die Innenstadt zusammengetragen und in die Öffentlichkeit vermittelt, um die Rahmenbedingungen für ihre Weiterentwicklung zu analysieren und zu konkretisieren. Die Mentoren haben durch Gespräche mit Akteuren und Vertretern des innerstädtischen Lebens, städtischen Beteiligten und durch orientierende Rundgänge die Stärken und Schwächen der Innenstadt analysiert und die Ergebnisse in den Prozess eingebracht. So wurden im Frühjahr 2008 »Vorgespräche« mit Vertretern des Einzelhandels, der Medienwirtschaft, der Immobilienwirtschaft, der Wohnungswirtschaft, des Kulturbetriebs und mit Kirchenvertretern geführt.

Die Öffentlichkeit wurde im Rahmen von vier außerordentlich gut besuchten Auftaktveranstaltungen im Herbst 2008 über das Projekt informiert und durch unterschiedliche Vorträge von Fachleuten aus verschiedenen Großstädten, aus Verwaltung, Wissenschaft und Wirtschaft in das Thema Innenstadtentwicklung eingeführt. Diese und weitere Vorträge wurden in der Schrift Hannover City 2020+ »Die Vorträge« dokumentiert.

Planungsbüro Fachbehörden

Planung und kritische Steuerung Fachgutachter



Mentorenteam
Kommunikationsträger

Moderation



Fachöffentlichkeit
Stadtöffentlichkeit

Parallel dazu begannen vorbereitende Rahmenplanungen. Ein wichtiger Ausgangspunkt war die Auseinandersetzung mit der historischen Entwicklung der Innenstadt, die grafisch aufbereitet wurde. Diese Pläne sind in dem Dokumentationsband Hannover City 2020+ »Die Entwicklung« zusammengefasst worden.

Es erfolgte auch eine Auseinandersetzung über die Planungen und Workshop-Ergebnisse der jüngeren Vergangenheit und diese wurden eingebunden. Die sogenannten »Interventionsräume« in der Innenstadt und ihrer angrenzenden Bereiche wurden untersucht und erste planerische Zielvorstellungen formuliert. Gesonderte Untersuchungen wurden für freiraumplanerische und verkehrliche Fragestellungen für den Bereich Leibnizufer/Hohes Ufer und Friedrichswall vorgenommen.

Im Jahr 2009 begann die Arbeit mit Akteuren aus der Stadtgesellschaft und der Verwaltung zu den Kernthemen »Die lebendige Stadt«, »Die schöne Stadt« und »Die aktive Stadt«, zu denen jeweils eine interdisziplinäre Verwaltungs- und Expertenrunde und ein öffentliches Innenstadtforum durchgeführt wurden. »Die lebendige Stadt«

Transparenter Prozess
und öffentlicher Dialog

leitete den Diskurs über die Funktionen der Innenstadt Hannovers heute und morgen ein. »Die schöne Stadt« beschäftigt sich mit dem Thema Identität und dem räumlichen Profil der Innenstadt. Um Allianzen und Umsetzungsstrategien ging es dann im dritten Zyklus mit dem Motto »Die aktive Stadt«. Hier wurde erörtert, welche Partner der Stadt bei der Umsetzung der Stadtplanung zur Seite stehen können und wie sich öffentliche und private Kräfte für eine im Konsens getragene Stadtentwicklung bündeln lassen. Die drei öffentlichen Innenstadtforen, in denen Zwischenergebnisse präsentiert und diskutiert wurden, stießen in der Stadtöffentlichkeit auf eine große Resonanz. Das Internet informierte über den jeweiligen Stand des Projektes und bot eine Diskussionsplattform.

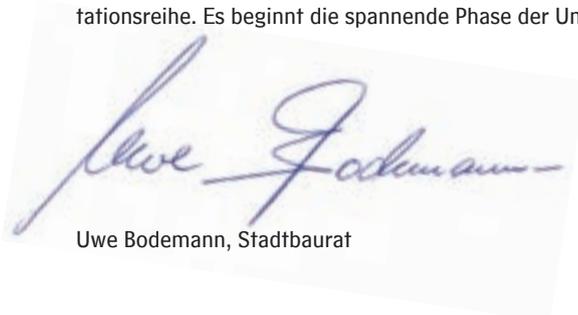
Ein weiterer wichtiger Baustein des Projektes ist der zweiphasige internationale städtebauliche und freiraumplanerische Ideenwettbewerb, der im Sommer 2010 entschieden wurde. Die Entwürfe aller 28 Planungsteams sind in einer Wettbewerbsdokumentation unter dem Titel Hannover City 2020+ »Der Wettbewerb« festgehalten worden.

Das Innenstadtkonzept bündelt die Themen und Ergebnisse dieses Prozesses und beschreibt einen Zielrahmen für die Innenstadtentwicklung. Das Konzept wurde parallel zu den politischen Beratungen am 8. Dezember 2010 im Rahmen des 10. Innenstadtforsums von Juliane Schonauer, Machleidt + Partner, Büro für Städtebau, der Öffentlichkeit vorgestellt. Eine Einordnung in den Kontext der nationalen Innenstadtentwicklungsplanung leistete Prof. Michael Braum, Vorsitzender der Bundesstiftung Baukultur. Im Namen der drei Mentoren zog Prof. Rolf Wernstedt eine Bilanz des Prozesses. Die Moderation wurde erneut durch Brigitte Holz, Freischlad + Holz, geleitet. Ihnen allen und den vielen Interessierten, die den Prozess engagiert und kritisch begleitet haben, gilt unser ganz besonderer Dank.

Stadtentwicklung bedeutet stetigen Wandel – stadträumlich bedeutsame Überlegungen, die nach der politischen Beschlussfassung getroffen wurden, sind daher in der vorliegenden Publikation berücksichtigt worden. Hannover City 2020+ »Das Konzept« bildet den Abschluss der vierbändigen Dokumentationsreihe. Es beginnt die spannende Phase der Umsetzung.

Oben
Interdisziplinäre Expertenrunde

Unten
Öffentliches Innenstadtforum

Uwe Bodemann, Stadtbaurat

ANLASS UND ZIEL



Hannover stellt sich mit dem Prozess Hannover City 2020+ den Herausforderungen und Fragen an die Zukunft der Innenstadtentwicklung. Dabei sind globale und nationale sowie lokale Rahmenbedingungen gleichsam zu beachten. Die Globalisierung der Wirtschaft, die Klimaveränderungen, der demografische und soziale Wandel, aber auch die Finanzlage öffentlicher und privater Haushalte verlangen von den großen Städten national und europaweit, dass sie sich neue Ziele, Handlungsfelder und Steuerungsinstrumente für die Stadtentwicklung erschließen. Die Städte stehen im Wettbewerb um Einwohner und Unternehmen, mit besonderen Qualitäten und Angeboten versuchen sie in diesem zu bestehen.

Die Innenstädte spielen dabei eine besondere Rolle: Sie liefern die Bilder für die Städte, sie zeigen ihre Offenheit, ihren Zusammenhalt, ihre Prosperität, ihre Identität und ihr (multi-)kulturelles Leben. Die Innenstädte, so auch die Innenstadt Hannovers, sind seit der Wiederaufbauphase nach dem Zweiten Weltkrieg stark von ihrer Funktion als Einzelhandels- und Dienstleistungszentrum geprägt. Marktveränderungen sowie gewandeltes Kaufverhalten üben starke Einflüsse auf diese Zentrumsrolle aus und zeigen, dass neue Nutzungs- und Entwicklungsstrategien für die Innenstädte erforderlich werden. Gleichzeitig erfreuen sich zentrale und gut erschlossene Lagen in der Stadt wieder einer steigenden Nachfrage als Wohnstandorte. Nutzungen wieder enger miteinander zu verschränken, Zwangsmobilität zu vermeiden sowie öffentliche Stadträume zum Aufenthalt wiederzugewinnen, ist eine Chance für die Zukunft der Innenstädte. Einerseits stärkt dies ihre Lebensqualität und ihre Lebendigkeit, andererseits werden sie dadurch flexibler im Umgang mit unterschiedlichen Markteinflüssen.

Oben

Maschsee mit Blick auf das Neue Rathaus

Mitte

Blick über die Innenstadt

Links unten

Niki-de-Saint-Phalle-Promenade mit Blick auf den Hauptbahnhof

Rechts unten

Ballhof mit Blick auf die Marktkirche



Doch es sind nicht nur ökonomische Gründe, die einen sorgsam und nachhaltigen Umgang mit der Innenstadt fordern. Es sind auch die Fragen nach dem gesellschaftlichen Zusammenleben. Während die Wohnquartiere in und vor den Städten mehr und mehr eine homogene Sozialstruktur aufweisen, sind es die zentralen Orte, die Möglichkeiten des Aufeinandertreffens unterschiedlicher Bevölkerungsgruppen und somit die Gelegenheit zum Austausch bieten. Die Innenstadt Hannovers ist ein solcher Ort, den es zu gestalten und zu erhalten gilt. Ziel ist es, dass die Innenstadt der Ort ist, mit dem sich alle Einwohner der Stadt identifizieren und in dem sich alle Besucher willkommen fühlen.

Ein Konzept für die Innenstadt Hannovers zu entwickeln, heißt auch, mit dem prägenden Erbe der Nachkriegsmoderne im Städtebau umzugehen. Hannover wurde an vielen Stellen »neu aufgebaut« und steht beispielhaft für diese Epoche. Die gegliederte und aufgelockerte Stadt zeigt sich in vielen Freiflächen, das Verweben von Stadt und Landschaft arbeitet mit einer Harmonisierung der Unterschiede und nicht mit der Differenz. Die Vorstellung von einem reibungslosen städtischen Ablauf stellt sich in einer Optimierung des Straßenverkehrs und einer räumlichen Trennung der Nutzungsarten dar. Dieses Erbe ist Problem und Chance zugleich. Das »Übermaß« an Fläche eröffnet viele Gestaltungsspielräume, z. B. aus dem Flächenreichtum eine Vielfalt unterschiedlicher Stadträume zu entwickeln, die Verkehrsräume als attraktive Bewegungs- und Aufenthaltsmöglichkeiten für alle Verkehrsteilnehmer zu nutzen, die Freiflächen als klimatischen Ausgleich und attraktive Aufenthaltsräume zu erhalten und zu gewinnen. Über neue Quartiere und Stadtbausteine können Nutzungen in der Innenstadt ergänzt und die Vernet-



Oben
Wasserspiel auf dem
Ernst-August-Platz

Links unten
Café am Ballhofplatz

Rechts unten
Treppe am Maschteich



zung insbesondere mit den angrenzenden innenstadtnahen Stadtteilen Calenberger Neustadt, Südstadt, Nordstadt, Vahrenwald, Zoo sowie Oststadt und List verbessert werden.

Ein Konzept für die Innenstadt ist kein Novum – es reiht sich ein in Diskussionen und Planungen zur Weiterentwicklung der Innenstadt. Nach dem Neuaufbau der kriegszerstörten Stadt folgte der Umbau der City mit dem U-Bahn-Bau und 1995 begannen die Planungen im Zuge der Vorbereitung zur Weltausstellung EXPO 2000. Seit den 1990er-Jahren ist eine Vielzahl an Neubaumaßnahmen sowie Gestaltungen öffentlicher Räume erfolgreich umgesetzt worden. Das Innenstadtkonzept 2020+ versteht sich als Aktualisierung und Fortschreibung dieser Planungen und benennt die Themen und Orte der Innenstadtentwicklung, die in den nächsten Jahren in Angriff genommen werden sollen. Das Innenstadtkonzept ist eine Planung der Bauverwaltung, in welche die anderen Fachressorts der Stadt eingebunden sind.

Das Innenstadtkonzept ist als strategisches und handlungsorientiertes Planungsinstrument angelegt. Es bietet dadurch einen verlässlichen, aber auch flexiblen Orientierungsrahmen für die Stadtentwicklung der nächsten 10 bis 15 Jahre und ist zugleich ein Angebot zur Kooperation an alle Akteure, die daran beteiligt sind. Das Innenstadtkonzept versteht sich als eine »Stadtentwicklungsplanung im Prozess«, um auf die sich immer rascher verändernden sozioökonomischen und demografischen Rahmenbedingungen vorbereitet zu sein.

*Luftbild Innenstadt
und angrenzende Stadtquartiere*



STATUS DER INNENSTADT IM KONTEXT DER GESAMTSTADT

Stabile Einwohnerentwicklung

Prosperierendes Zentrum

Mobile Stadt

Planungen und Projekte

STABILE EINWOHNERENTWICKLUNG

Hannover ist die Hauptstadt des Landes Niedersachsen und Zentrum in der Region Hannover sowie Teil der Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen-Wolfsburg. Gegenwärtig leben rund 520.000 Menschen in der Stadt und 1,13 Mio. Menschen in der Region. Hannover genießt als erfolgreicher Messestandort internationale Bedeutung und erfreut sich als Hochschulstandort großer Beliebtheit. Rund 34.000 junge Menschen studieren an sechs Hochschulen und Universitäten in der Stadt.

Hannover ist in der glücklichen Lage, dass die Einwohnerentwicklung bisher weitgehend stabil verlaufen ist. Dies basiert auf Wanderungsgewinnen, die in den letzten drei Jahren deutlich zugenommen haben und jetzt bei etwa 2.000 Personen pro Jahr liegen. Die Gewinne erzielt die Stadt insbesondere gegenüber dem übrigen Land Niedersachsen. Besonders junge Menschen zieht es zur Ausbildung in die Stadt.

Für die nächsten Jahre zeigt sich eine stabile Bevölkerungsentwicklung. Eine vorliegende Prognose des Landesbetriebes für Statistik und Kommunikationstechnologie Niedersachsen (LSKN) geht davon aus, dass die Landeshauptstadt bis zum Jahr 2030 ihre Einwohnerzahl um 6% steigern kann. Die Veränderungen des Altersaufbaus sind in diesem Jahrzehnt noch gering, nur die Anzahl der Hochbetagten steigt deutlich. Der Anteil der Bevölkerung mit Migrationshintergrund wächst noch leicht, wobei zurzeit keine größeren Zuwanderungsströme erkennbar sind. Es steigt in dieser Gruppe der Anteil der zweiten und dritten Generation, d. h. derer, die bereits in Deutschland geboren und aufgewachsen sind.

Über das Jahr 2030 werden auch für Hannover stärkere Auswirkungen des demografischen Wandels erwartet: Dies bedeutet, dass es mehr ältere Menschen und weniger Kinder bei einer insgesamt abnehmenden Bevölkerungszahl geben wird.

Der Trend zur Suburbanisierung und zum Wegzug aus der Stadt ins Umland hat in den letzten Jahren kontinuierlich abgenommen, somit hat sich auch die Abnahme der Bevölkerung in den Kernstädten verringert. Dies spricht u. a. auch für die Attraktivität der Stadt mit ihren vielfältigen Infrastruktur- und Versorgungsangeboten. Nichtsdestotrotz hat diese über die letzten Jahrzehnte anhaltende Suburbanisierung auch strukturelle Auswirkungen auf die Sozialstruktur der Bevölkerung, da einkommensstarke Haushalte sowie Familiengründer den Kernstädten verloren gingen.

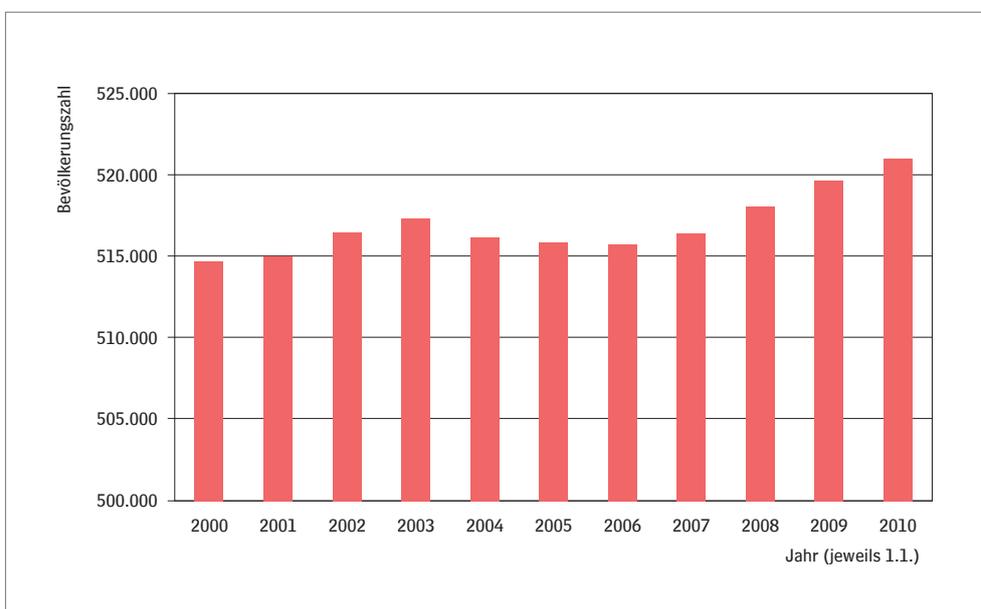
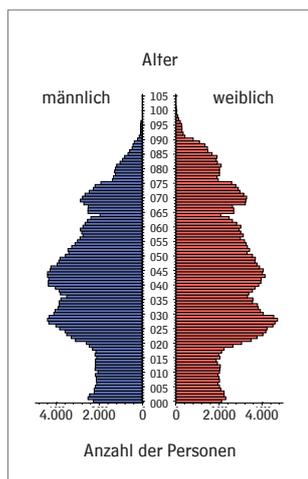
Die Innenstadt bildet den Stadtteil Mitte von Hannover. Rund 9.000 Menschen (Stand 01.01.2010) wohnen hier auf einer Fläche von 243 ha. Im Verhältnis zur Gesamtstadt gibt es in der Innenstadt mehr Einpersonens- als Mehrpersonenhaushalte. Neben älteren Einwohnern dominieren die Haushaltsgründer, sogenannte Starterhaushalte, die in der Innenstadt ihr erstes Zuhause finden. In der benachbarten Calenberger Neustadt findet sich eine ganz ähnliche Haushaltsstruktur.

Links

Bevölkerung am Ort der Haupt-
wohnung in der Landeshauptstadt
Hannover am 1. Januar 2010

Rechts

Bevölkerungsentwicklung in Hannover
2000 bis 2010





In den nächsten Jahren zeigt die Bevölkerungsprognose für den Prognosebezirk Mitte (Stadtteile Mitte und Calenberger Neustadt) allenfalls einen geringen Bevölkerungsrückgang von bis zu 3%. Wenn es gelingen sollte, die Abwanderung in das Umland auf dem derzeit niedrigen Niveau zu stabilisieren, wird der Rückgang geringer ausfallen.

Die Innenstadt wird umgeben von lebendigen Stadtquartieren, die sich als Wohnstandorte einer großen Beliebtheit erfreuen. Die Stadtteile Nordstadt (16.500 Einwohner), Calenberger Neustadt (6.500 Einwohner), Südstadt (38.500 Einwohner) und Oststadt (13.600 Einwohner), List (43.300), Vahrenwald (24.000) und das Zooviertel (4.500 Einwohner) grenzen, getrennt durch den City-Ring, an die Innenstadt.



PROSPERIERENDES ZENTRUM

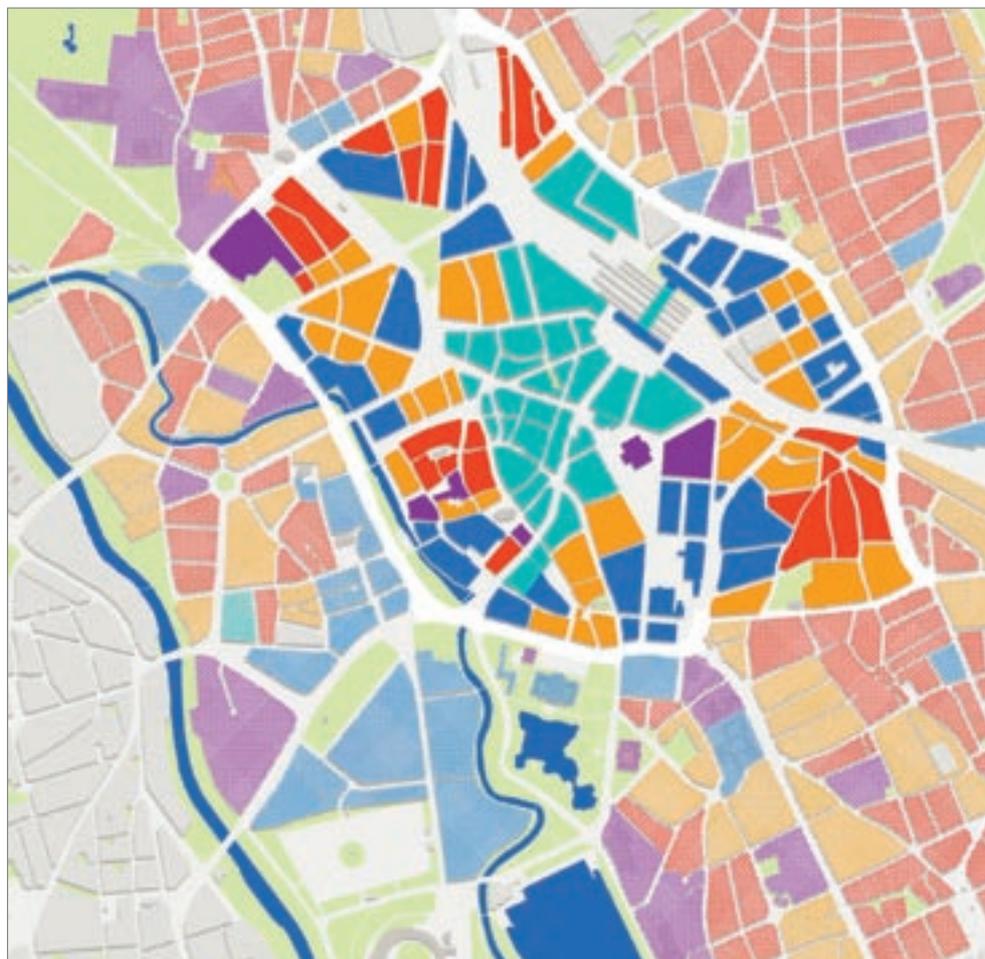
Die Innenstadt ist Repräsentations- und Identifikationsort für die Stadt und die Region. Sie erfüllt wichtige Funktionen als Handelszentrum mit der Einkaufs-City und der Altstadt. Sie ist aber auch das politische Zentrum des Landes und wichtiger Arbeitsplatzstandort in der Region. In der Innenstadt haben zentrale, auch national bedeutsame Firmen, Institutionen und Einrichtungen ihren Sitz. Mit den Kultur- und Bildungsangeboten ist die Innenstadt der geistig-kulturelle Mittelpunkt der Region und Touristenziel. Hier gibt es Raum und Auditorium für öffentliche Diskussionen und Manifestationen sowie für das gemeinsame Feiern. Die Innenstadt erfreut sich außerdem zunehmender Beliebtheit als Wohnstandort.

Handel

Hannovers Innenstadt ist attraktiver Einkaufsstandort der Region und über die Region hinaus. Die Einkaufs-City und das kulturelle Angebot Hannovers sind ein Magnet für Tagesbesucher auch aus dem Umland. Die Zentralität (Verhältnis von Umsatz zu Kaufkraft*100) bringt Hannover mit einem Wert von 136,3 einen Spitzenplatz ein; im Jahr 2009 gehörte Hannover zu den fünf umsatzstärksten Einkaufsstädten Deutschlands. Mit der Bahnhofstraße und der Georgstraße liegt die Landeshauptstadt bezüglich der Passantenfrequenzen seit vielen Jahren unter den zehn besten Einkaufsmeilen in deutschen Städten. Die Stadt Hannover verfügt über eine Einzelhandelsverkaufsfläche von ca. 880.000 qm, davon ca. ein Drittel in der Innenstadt. Die Anziehungskraft der Einkaufs-City reicht dabei weit über die Stadt und auch über

Links oben
Kröpcke mit Blick in die Georgstraße

Links unten
Bahnhofstraße



Nutzungsverteilung

- Büro, Dienstleistung, Verwaltung ■
- Einzelhandel, Gewerbe ■
- Kultur, Bildung ■
- Mischnutzung – Wohnen, Handel, Gewerbe ■
- überwiegend Wohnen ■

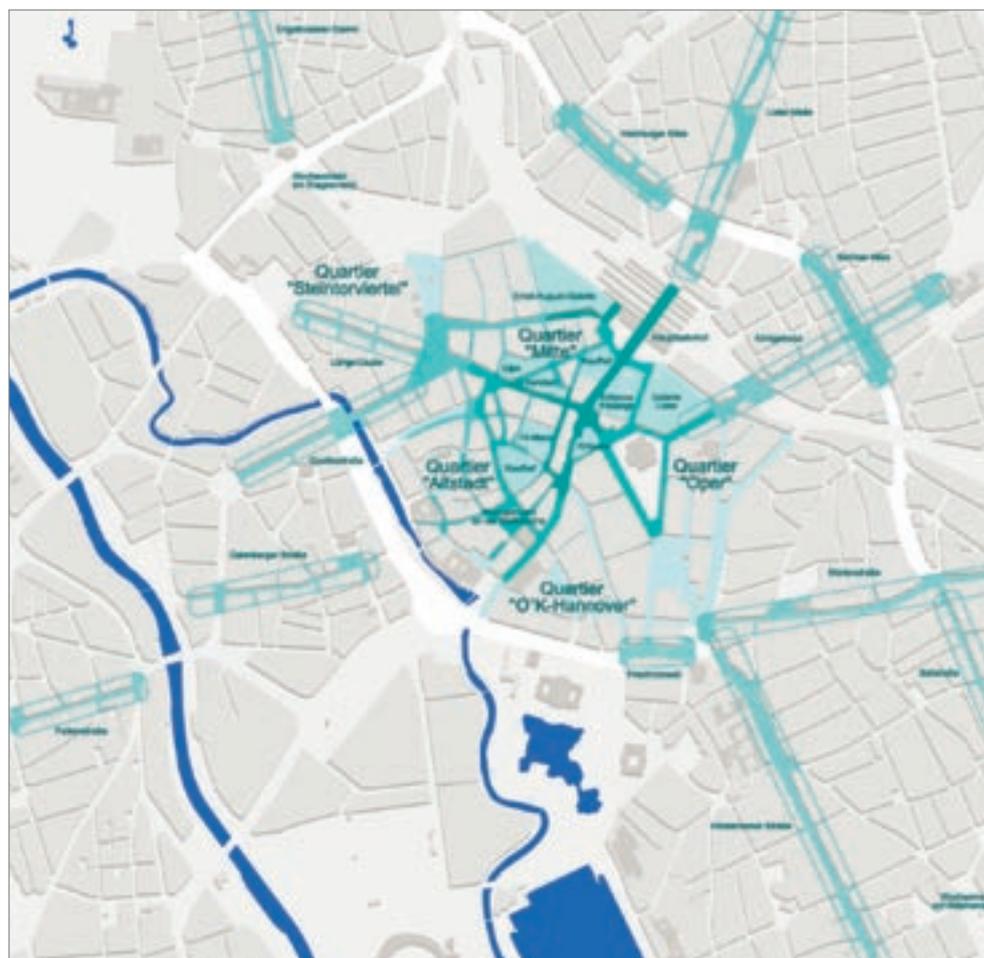
die Region hinaus. Der Filialisierungsgrad ist inzwischen in den Haupteinkaufslagen sehr hoch, wie auch in anderen Städten sind die inhabergeführten Geschäfte auf dem Rückzug.

Mit der Inbetriebnahme der Ernst-August-Galerie 2008 in direkter Nähe des Hauptbahnhofs sowie durch den Umbau des Rosenquartiers hat sich der Schwerpunkt der Einkaufs-City nach Norden verschoben. Die Ernst-August-Galerie hat 30.000 qm Verkaufsfläche, dies entspricht rund 10% der Gesamtverkaufsfläche in der Innenstadt. Die Zunahme von Verkaufsflächen in der nördlichen City bringt Veränderungen der Kundenströme mit sich und hat Auswirkungen auf die Einkaufslandschaft in der gesamten Innenstadt. Die Stadt hat darauf reagiert und gezielt Maßnahmen eingeleitet, um den Süden der City und die Altstadt aufzuwerten. Die Gestaltung des Platzes der Weltausstellung sowie die Umgestaltung der Karmarschstraße und Osterstraße zeigen bereits Wirkung.

Die Einzelhandelsmieten in den 1a-Lagen der Innenstadt sind seit Jahren sehr stabil und weisen Hannover als sehr attraktiven Investitionsstandort aus. Dauerhaften Leerstand gibt es in Hannovers City bisher nicht. Deutliche Auswirkungen der bereits seit Jahren eintretenden strukturellen Umbrüche im Einzelhandel erlebt Hannovers City seit 2010 mit der Aufgabe von Warenhäusern durch Karstadt und SinnLeffers. Hierdurch sind erstmals längere Leerstände in Hannovers City entstanden. Auch 2010 ist und bleibt Hannover aber ein sehr attraktiver Einkaufsort; die Verwertung zweier aufgegebenen Karstadtstandorte in der Schillerstraße und der Großen Packhofstraße sowie darüber hinausgehende Um- und Neubauten von Geschäftshäusern in der Innenstadt zeigen dies.

Rechts oben
City-Shopping in der Georgstraße

Rechts unten
Ernst-August-Galerie



Einzelhandel

- Einkaufscenter, Kaufhaus, Passage
- Einzelhandelskonzentration
- 1a-Lage
- 1b-Lage
- 1c-Lage
- Streulage

Wohnen

Die Innenstadt ist auch Wohnort. Insgesamt leben im Stadtteil Mitte rund 9.000 Einwohner. Neben den Wohnstandorten um die Kreuzkirche (Kreuzkirchenviertel), dem Körner- und Nikolaiviertel, Warmbüchenviertel und südlich der Oper verteilt sich das Wohnen in der Innenstadt. Im Vergleich zur Gesamtstadt gibt es in der Innenstadt mehr Einpersonenhaushalte (73%) – dies entspricht auch der Situation in anderen Innenstädten. Viele Haushaltsstarter (18- bis 29-Jährige) orientieren sich hier zuerst auf dem Wohnungsmarkt und fragen vor allem kleine, preiswerte Wohnungen nach. Der Wohnungsmarkt in Mitte ist durch eine hohe Fluktuation gekennzeichnet; dies ist Beleg für den starken Anteil an Starterhaushalten. Diese Haushaltsstruktur findet sich auch in der Calenberger Neustadt.

Die angebotene Wohnungsstruktur der 6.400 Wohnungen in der Innenstadt entspricht der Haushaltsstruktur: 52,6% des Wohnungsbestandes sind kleine Wohnungen mit ein bis zwei Zimmern. Größere Wohnungen, d.h. mit vier oder mehr Zimmern sind nur in geringem Umfang vorhanden (14%). Die durchschnittliche Nettokaltmiete bei Neuvermietungen liegt in der Innenstadt mit 6 €/qm im Jahr 2009 etwas über dem städtischen Durchschnitt. Mehr als die Hälfte der Wohnungen wurde zwischen 1949 und 1957 errichtet und hat einen entsprechenden Wohnungsstandard.

Der Stadtteil Mitte hat eine Wohnungsleerstandsquote von 4,4% (Stand 2009). Damit liegt er deutlich über der stadtwweit feststellbaren Leerstandsquote von 2,9%. Mehr als drei Viertel dieser Wohnungen stehen bereits länger als zwölf Monate leer (3,4% des Wohnungsbestandes im Stadtteil Mitte). Dies sind Wohnungen, die offensichtlich nicht mehr am Markt platziert werden können. Ursache hierfür können mangelnde Ausstattungsqualitäten und/oder überhöhte Preisvorstellungen sein. Auch der Umstand, dass es trotz Leerstand eine Nachfrage nach Wohnraum gibt, belegt, dass das Angebot in Teilen nicht der Nachfrage entspricht. Die Eigentumsquote beim Wohnen in der Innenstadt liegt mit 5% unter dem städtischen Durchschnitt. Die Gruppe der 30- bis 44-Jährigen, die Eigentumsbilder sein könnten, ist im Stadtteil Mitte mit 28,2% gut vertreten. Eine Wanderungsbefragung im Jahr 2005 hat ergeben, dass Wegzüge aus der Innenstadt mit einem fehlenden Angebot von größeren bzw. nachfragegerecht ausgestatteten Wohnungen bzw. fehlenden Eigentumsangeboten begründet werden.

Links oben

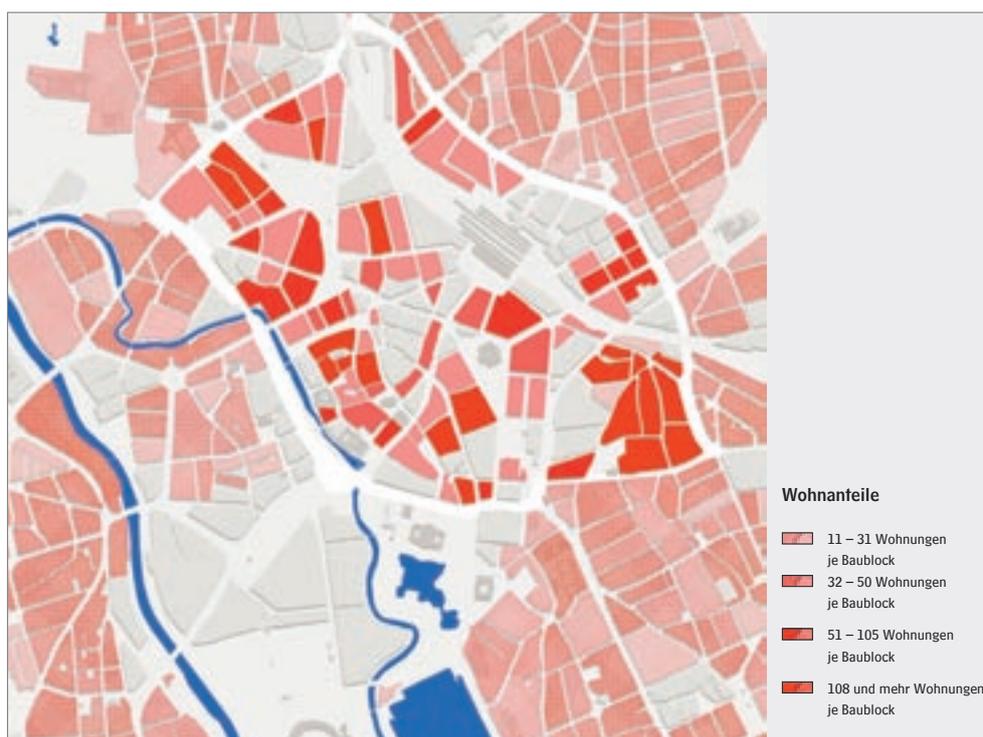
Wohnen im Kreuzkirchenviertel

Links Mitte

*Neues Wohnangebot
im Warmbüchenviertel*

Links unten

*Nutzungsmischung
in der Sophienstraße*



Arbeiten

Neben dem Einzelhandel bildet die Innenstadt insbesondere im Dienstleistungsbereich einen bedeutenden Arbeitsplatzschwerpunkt für die Gesamtstadt und die Region. Banken, Versicherungen und öffentliche Verwaltung sind die bestimmenden Branchen in der Innenstadt. Der Büroflächenmarkt in Hannover entwickelt sich seit einigen Jahren sehr positiv.

Die nachgefragten Büroflächen in Spitzenlagen liegen in der City. Die Nachfrage besteht in der Hauptsache nach kleineren Flächen, d. h. bis 500 qm. Für größere Flächennachfragen sind heute nur noch wenige Grundstücke im Umfeld des Raschplatzes, am alten ZOB, am Andreas-Hermes-Platz und im Königsviertel vorhanden. Darüber hinausgehende Nachfragen können nur durch Umbau im Bestand oder durch Abriss und Neubau befriedigt werden.

Hannover gehört zu den bedeutenden Arbeitsmarktzentren in Deutschland. Rund 150.000 Bürobeschäftigte arbeiten in der Stadt. Der Anteil der Beschäftigten, die in die Stadt einpendeln, liegt bei 40%, ein Wert, der unter den Vergleichsstädten nur von Stuttgart, Frankfurt und Düsseldorf übertroffen wird.

Landesregierung

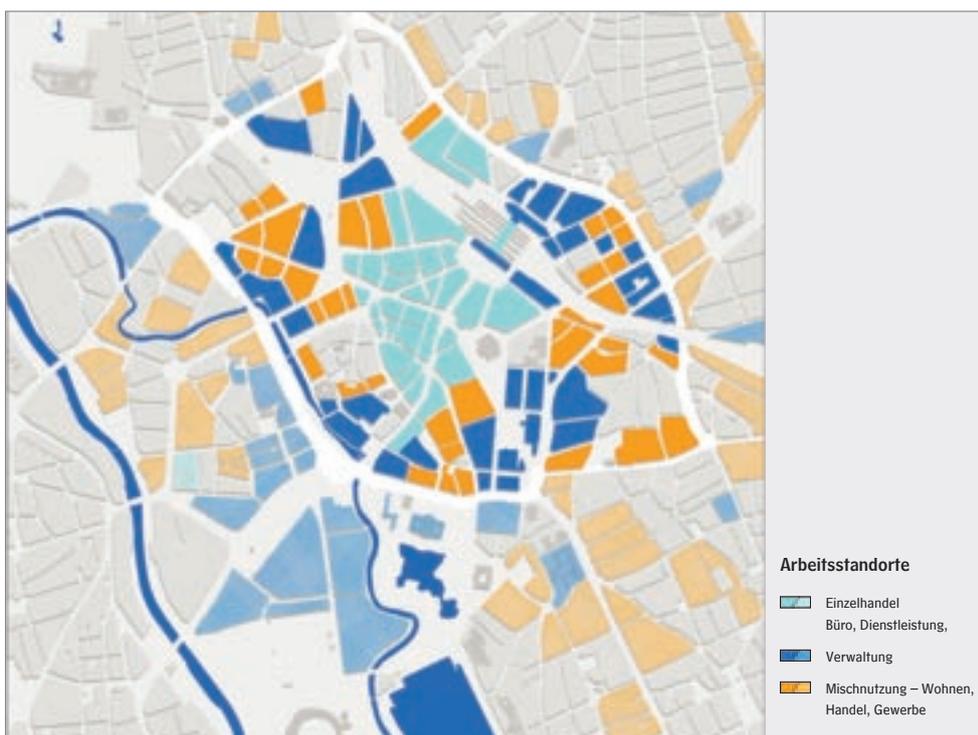
Hannover ist als Landeshauptstadt der zentrale Regierungs- und Verwaltungssitz Niedersachsens. Die Einrichtungen der Landesregierung liegen in der Innenstadt bzw. in deren unmittelbarer Nähe, aber wirken nicht sehr präsent im Stadtraum. Neben dem Regierungsviertel am Waterlooplatz haben die Ministerien am City-Ring (Leibnizufer, Friedrichswall und Schiffgraben) und die Staatskanzlei in der Planckstraße ihren Sitz. Historische Gebäude, die in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts von Oberhofbaumeister Laves umgebaut und gebaut wurden, werden durch den Niedersächsischen Landtag und das Wirtschaftsministerium genutzt. Der Landtag sitzt im ehemaligen Leineschloss, welches wiederaufgebaut und erweitert wurde, im benachbarten Wangenheimpalais am Friedrichswall befindet sich das Wirtschaftsministerium.

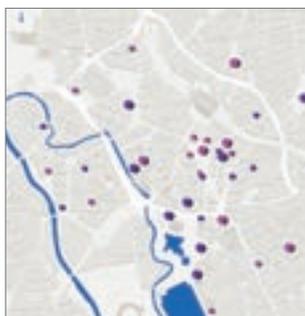
Rechts oben

Blick über den Landtag zum Waterlooplatz

Rechts unten

Nord/LB am Aegidientorplatz





Kulturstandorte

- Museum/Ausstellungsorte ■
- Theater, Kleinkunst, Musik ■

Kultur und Bildung

Hannover ist die größte Hochschulstadt Niedersachsens mit sechs renommierten Hochschulen (Leibniz Universität, Medizinische Hochschule, Tierärztliche Hochschule, Hochschule für Musik und Theater, Fachhochschule und Fachhochschule für Wirtschaft). Mit diesen Einrichtungen genießt die Stadt einen akademischen Ruf, der auch für viele ausländische Studierende anziehend ist.

Hannover besitzt ein vielfältiges kulturelles Leben mit bedeutenden Einrichtungen der Hochkultur. Die Oper, das Schauspielhaus, die Theater am Ballhof, das Historische Museum, die Kestnergesellschaft und der Kunstverein liegen unmittelbar in der Innenstadt, das Landesmuseum und das berühmte Sprengel Museum in unmittelbarer Nähe zur Innenstadt. Besondere Ausstellungen und Inszenierungen ziehen überregional Besucher an. Das Zusammenspiel der Kultureinrichtungen und gelungene Kooperationen wie bei der Ausstellung »Made in Germany« stärken den Kulturstandort Hannover und machen auf ihn aufmerksam. Bereits in das jährliche Programm aufgenommen sind gemeinsame Veranstaltungen wie zum Beispiel »Die lange Nacht der Museen«, die u. a. sich zu Publikumsmagneten entwickelt haben.

Hannover bietet nicht nur Kunst in Räumen, die Stadt war auch Vorreiterin in der Präsentation von Kunst im öffentlichen Raum. Bereits 1969 bis 1974 wurde mit dem experimentellen Straßenkunstprogramm begonnen, in den 1980er-Jahren entstand die Skulpturenmeile am City-Ring in dem Abschnitt Leibnizufer.

Auch Kleinkunst- und Varietédarbietungen finden sich in der Innenstadt und den umgebenden Stadtteilen. Die Stadt verfügt über eine lebendige Ausstellungslandschaft insbesondere für Moderne Kunst. Die Großkinos an der Nikolaistraße und am Raschplatz brachten zwar die kleinteilige Kinoszene in der Innenstadt in Bedrängnis, ziehen aber an Wochenenden und in den Abendstunden viele, vor allem auch junge Besucher in die Innenstadt.

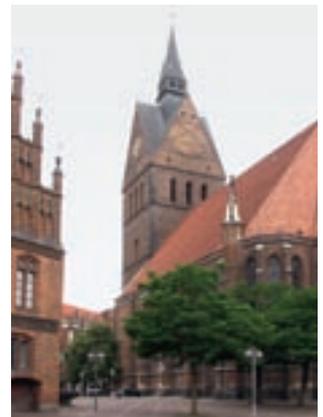
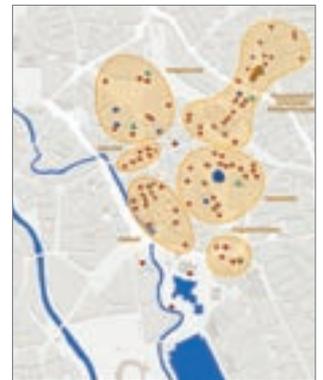
Altes Rathaus, Neues Rathaus und der Landtag sind abseits der politisch-administrativen Geschäfte Orte öffentlicher Veranstaltungen. Diskussionen, Lesungen und unterschiedliche Vortragsveranstaltungen finden hier statt. Eine weitere wichtige Rolle im sozialen und kulturellen Leben spielen die Kirchen in der Innenstadt. Die Ruine der Aegidienkirche (mit der Hiroshima-Glocke) dient als Stätte der Erinne-

Links oben
Künstlerhaus

Links unten
Skulpturenmeile

Rechts
Oper





Links oben
Leibniz Universität

Rechts oben
Nachtaktive Orte

Links unten
Blick über die AWD-Arena im Sportpark, Ricklinger Teiche und Maschsee

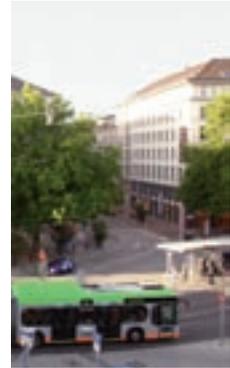
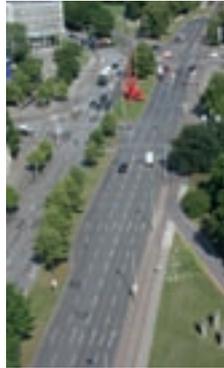
Rechts unten
Marktkirche

rung für die Kriegs- und Gewaltopfer aller Nationalitäten und Religionen. Die Kreuzkirche wird von einer lebendigen Hochschulgemeinde bespielt. Die zentrale Marktkirche mit ihren drei Orgeln besitzt ein breites musikalisches Angebot und eine einladende Gastfreundschaft. Mit ihrem Programm über wichtige religiöse und gesellschaftliche Fragen ist sie ein zentrales Forum für den Dialog in der Stadt.

Tourismus und Freizeit

Die Innenstadt Hannovers wird besonders zu Messezeiten von Gästen aus aller Welt aufgesucht, rund 115.181 Übernachtungen wurden 2009 in der Stadt gezählt. Mit Festen und überregionalen Veranstaltungen zeigt sich die Stadt Hannover als gute und beliebte Gastgeberin. Außer den Messen gehören die Herrenhäuser Gärten zu den national bekannten Anziehungspunkten. Weitere beliebte Besucherziele sind neben den Kunst- und Kultureinrichtungen das Neue Rathaus und der Maschsee. Der innenstadtnahe Zoo mit der neuen Attraktion »Yukon Bay« ist ebenfalls ein beliebtes Ziel für über eine Million Besucher pro Jahr.

MOBILE STADT



Mit dem Aufbau der Innenstadt Hannovers nach dem Zweiten Weltkrieg wurde der Verkehr mit dem Ziel, den Durchgangsverkehr aus der Innenstadt fernzuhalten, umfassend neu geordnet. Es entstand ein für den Autoverkehr hochleistungsfähiges Straßensystem mit einem bis zu 50 m breiten Straßensystem (City-Ring: Leibnizufer, Brühlstraße, Schlosswenderstraße, Arndtstraße, Hamburger und Berliner Allee, Marienstraße und Friedrichswall), der die Innenstadt umfasst, und einen zweiten Ring von Schnellstraßen für den Fern- und Durchgangsverkehr, der um die Außenbezirke führt. Beide Ringe sind über radiale Straßenzüge (Vahrenwalder Straße, Bremer Damm, Lavesallee, Hildesheimer Straße und Marienstraße/Hans-Böckler-Allee) miteinander verbunden. Hochstraßen bestanden zusätzlich am Aegidientorplatz und am Raschplatz. Während am Aegidientorplatz die Hochstraße 1998 abgebaut wurde, ist sie am Raschplatz noch vorhanden. Der Fortbestand der sanierungsbedürftigen Hochstraße wird geprüft.

Der City-Ring wird jeweils an seiner Nordwest- und seiner Südostseite über zusätzliche Straßentangenten (Otto-Brenner-Straße/Celler Straße und Schiffgraben) verstärkt. Der City-Ring hat aufgrund seiner weiträumigen Dimensionierung und seines starken Verkehrsaufkommens eine starke Barrierewirkung in der Stadt, er trennt die Innenstadt von den umgebenden Stadtteilen und den Naherholungsräumen. Gleichzeitig wird eine Umfahrung der Innenstadt ermöglicht. Durchgangsverkehre werden weitestgehend herausgehalten. Die Erschließung der Innenstadt erfolgt über weitere, miteinander verbundene Erschließungsstraßen. Von Westen wird die Innenstadt über die Goethestraße/Goseriede, von Süden

Links oben
Planung City-Ring, 1960

Rechts oben
Mobil in der Stadt

Links unten
Masterplan Mobilität 2025
Fließender Kraftfahrzeugverkehr

Rechts unten
Masterplan Mobilität 2025
Ruhender Kraftfahrzeugverkehr



über die Karmarschstraße, von Osten über die Königstraße und von Norden über die Lister Meile und die Herschelstraße erschlossen. Die beiden Stadtstraßen Schmiedestraße und Kurt-Schumacher-Straße weisen Gestaltungsdefizite auf. Im Zuge eines stadtverträglichen Neubaus der D-Line ergäben sich für die Kurt-Schumacher-Straße, aber auch für die Joachim- und Lavesstraße neue Perspektiven. Die Schmiedestraße sollte im Zuge einer Umgestaltung neben ihrer verkehrlichen Erschließungsfunktion eine stärkere Verbindungswirkung zwischen Altstadt und Einkaufsstadt erhalten. Zentrale Bereiche in der Altstadt und der City sind Fußgängerzonen. Jeweils in unmittelbarer Nähe zu den Zufahrtsstraßen rund um die Einkaufs-City befinden sich die oberirdischen Stellplatzanlagen in Parkhäusern sowie im öffentlichen Straßenraum. Hannovers Innenstadt ist gut mit Stellplätzen ausgestattet, es gibt ein Angebot von 14.000 Plätzen, wovon 8.600 in Parkhäusern liegen. Über aktuelle Vorhaben wurden noch weitere 2.400 Stellplätze geschaffen. Während die Stellplätze im öffentlichen Straßenraum hoch ausgelastet sind, bestehen zum Teil erhebliche freie Kapazitäten in einzelnen Parkhäusern.

Der Hauptbahnhof am Ernst-August-Platz ist ein mit täglich etwa 250.000 Passagieren stark frequentierter Umsteigebahnhof und ein Tor zur Innenstadt. Diese ist durch den ÖPNV hervorragend erschlossen. Seit 1976 wurden nach und nach fast alle Straßenbahnlinien auf Stadtbahn-(U-Bahn-)Betrieb umgestellt, d. h. in der Innenstadt unterirdisch geführt, wodurch auch viele der Fußgängerzonen entstanden. Der City-Ring wird nur noch an der Goethestraße von einer oberirdischen Stadtbahn gekreuzt. Die Linie 10 führt über den Steintorplatz, die Kurt-Schumacher-Straße, den Ernst-August-Platz zum Schiffgraben und endet vor dem Aegidientorplatz. Die Linie soll künftig als D-Linie über die Berliner Allee nördlich des Bahnhofs geführt und der Bahnhofsvorplatz entlastet werden. Derzeit wird untersucht, ob sie unterirdisch oder oberirdisch verläuft. In der Innenstadt ist der Kröpcke neben dem Hauptbahnhof der meistfrequentierte Stadtbahnhof des schienengebundenen ÖPNV. Neben dem schienengebundenen Verkehr besteht ein guter Anschluss der Innenstadt an das Busnetz von Stadt und Region.

Während die Innenstadt aufgrund der ausgedehnten Fußgängerzone angenehm für die Fußgänger und über die Fahrradalleen Lange Laube bzw. Klagesmarkt – Georgstraße gut für die Radfahrer erschlossen ist, sind die Wege an den Hauptverkehrsstraßen meist unattraktiv. Unzureichend sind vor allem die Querungsmöglichkeiten über den City-Ring und somit die Verbindungen zu den umliegenden Stadtteilen und den Naherholungsgebieten. Das Leitbild Radverkehr in Hannover schlägt hierzu u. a. einen innerstädtischen Radverkehrsring vor, der das Umfahren des Stadtzentrums für Radler erleichtern soll.

Links unten
Masterplan Mobilität 2025
ÖPNV

Rechts unten
Masterplan Mobilität 2025
Radverkehr



PLANUNGEN UND PROJEKTE



Im Zuge der EXPO-Vorbereitung wurde 1995 für die Weiterentwicklung der Innenstadt ein Diskussionsentwurf erarbeitet, der die Handlungsschwerpunkte und Maßnahmen bis zum Jahr 2000 beschrieb. Im Wesentlichen ging es dabei um Themen und Räume, die auch heute noch aktuell sind: um die Wiedergewinnung und Gestaltung öffentlicher Räume, um eine Verbesserung der Wegeverbindungen und der Anschlüsse zu den umgebenden Stadtquartieren sowie um eine Neuordnung von zentralen Stadträumen wie z. B. am Raschplatz, Klagesmarkt, Waterlooplatz und Aegidientorplatz. Durch die Expo-Vorbereitung hat die Innenstadt einen deutlichen Modernisierungsschub erhalten. Mit der Umgestaltung des Hauptbahnhofs und des Ernst-August-Platzes entstand ein Stadtentrée, welches Vorbildfunktion für die Gestaltung und Wiederinwertsetzung öffentlicher Räume hat.

Neuordnung von Stadträumen

Der Umbau des Raschplatzes als wichtige Verbindung zwischen der Innenstadt und der Oststadt/List wurde soeben abgeschlossen, der Platz am nördlichen Bahnhofsausgang ist nach den Plänen von Koch Panse Architekten neu gestaltet und die umgebende Bebauung neu organisiert. Ebenfalls umgestaltet und verlagert wird der ZOB nördlich des Hauptbahnhofs. Weitere zentrale Orte der Neuordnung in der Innenstadt sind das Rosenquartier und das Steintor mit der Straße Lange Laube. Das Rosenquartier umfasst drei sanierte ehemalige Postgebäude und einen Neubau an der Andraestraße. Im Zusammenhang mit der Inbetriebnahme der benachbarten Ernst-August-Galerie erhielt dieses Quartier einen deutlichen Entwicklungsschub.

Für die Entwicklung des Steintorplatzes wurde ein städtebaulicher Ideenwettbewerb durchgeführt. Der prämierte Entwurf des Büros Jabusch + Schneider sieht zwei neue Baufelder vor, die den öffentlichen Raum neu konturieren und den Übergang von der Georgstraße in die Lange Laube markieren. Die Lange Laube als weit gespannte Straßenachse erhält durch die Fassung der Raumkanten am Steintor wieder ihre ursprüngliche Klarheit zurück.

Links oben

G geplante Bebauung Am Steintor

Links Mitte

Raschplatz

Links unten

Rosenquartier



Öffentliche Räume

Ein zentrales Projekt für die Qualifizierung des öffentlichen Raumes ist der Opernplatz, der als einer der prominentesten Plätze Hannovers in mehreren Baustufen nach den Entwürfen von Kamel Louafi neu gestaltet wurde und schon heute wieder unterschiedliche Bevölkerungsgruppen zum Aufenthalt einlädt. Zusammen mit der Umgestaltung der Langen Laube werden die Plätze und Achsen des Oberhofbaumeisters Laves in ihrer besonderen Eleganz wiederbelebt.

Neu gestaltet wurden ebenfalls die Bahnhofstraße mit der Niki-de-Saint-Phalle-Promenade und der Platz der Weltausstellung. Der Platz der Weltausstellung wird als großzügiger, eigenständiger Raum durch eine neue Pflasterung und neue Klang- und Lichtinstallationen erlebbar. Die nördliche Karmarschstraße und westliche Osterstraße sind zu großzügigen Flanierboulevards ausgebaut worden, womit attraktive Verbindungen zwischen der südlichen City und der Altstadt entstanden sind. Zusammen mit dem barrierefreien Ausbau der U-Bahn-Station Markthalle erfolgt in den nächsten Jahren der Umbau der Karmarschstraße zwischen Schmiedestraße und Leinstraße.

Im Rahmen des Umbaus Kröpcke-Center wird der gesamte öffentliche Raum am Kröpcke, in der nördlichen Karmarschstraße, der Ständehausstraße und der Georgstraße umgebaut, sodass an dieser Stelle im Herzen Hannovers die wesentlichen Stadt- und Straßenräume durch Umgestaltung wieder stärker miteinander verknüpft werden.

Die Luisenstraße, eine der prominenten Einkaufslagen der City, wurde im Jahr 2009 auf Initiative der Anlieger umgestaltet.

Im Zuge des Umbaus der Staatskanzlei werden die Planckstraße und das freiräumliche Umfeld des Landesmuseums gegenwärtig auf der Grundlage eines Entwurfs der Landschaftsarchitekten Lohaus und Carl umgestaltet.



Links oben
Opernplatz



Rechts oben
Platz der Weltausstellung



Links unten
Neugestalteter Teilabschnitt
der Karmarschstraße



Rechts unten
Lange Laube



Links oben

Geplante Neubauten am Hohen Ufer

Rechts oben

*Geplante Erweiterung
Sprengel Museum Hannover*

Unten

Neu gestaltetes Kröpcke-Center



Öffentliche Bauten

Der Niedersächsische Landtag hat seinen Sitz seit 1962 im hannoverschen Leineschloss. Der Wiederaufbau und die bauliche Ergänzung eines Plenarsaals erfolgten nach den Plänen von Prof. Dieter Oesterlen. Die Gebäude stehen unter Denkmalschutz. Der Plenarsaal ist stark sanierungsbedürftig. Der Landtag diskutiert alternativ den Abriss und Neubau nach den Plänen von Prof. Eun Young Yi oder die Modernisierung des vorhandenen Gebäudes.

Das Sprengel Museum Hannover am Maschsee soll einen Erweiterungsbau erhalten. Als Ergebnis eines Realisierungswettbewerbs wurde der Entwurf von Marcel Meili, Markus Peter Architekten von der Jury ausgewählt, der als Vorlage für den geplanten Anbau des Sprengel Museums dient. Er soll 2014 eröffnet werden.

Die Landesregierung plant, das neue Fachgerichtszentrum bzw. Justizzentrum im Königsviertel auf dem ca. 6000 m² großen Grundstück hinter dem Amtsgericht an der Augustenstraße durch einen Investor errichten zu lassen. Der Bau mit ca. 18.000 m² Gesamtfläche soll 2014 fertig sein. In dem Zentrum sollen die bisher über das Stadtgebiet verstreut liegenden fünf Fachgerichte (Finanz-, Verwaltungs- Sozial-, Arbeits- und Landesarbeitsgericht) gebündelt werden.

Im Februar 2011 schlägt die Verwaltung vor, die Ada- und Theodor-Lessing-Volkshochschule vom Theodor-Lessing-Platz in die aufgegebene Schule am Hohen Ufer zu verlagern. Durch eine neue Parzellierung dieses Grundstücks neben dem Historischen Museum und dem Marstalltor an der Rossmühle können Flächen für innerstädtisches Wohnen mobilisiert und ein neuer Platz entwickelt werden.

Private Vorhaben



Das Kröpcke-Center wird von der Centrum Grundstücksgesellschaft für ca. 200 Mio. Euro rück- und umgebaut. An Hannovers zentralstem Platz, dem Kröpcke, entsteht ein Geschäftshaus nach den Plänen des Büros Kleihues + Kleihues mit einer Einzelhandelsfläche von rund 18.000 m². Der Umbau des Gebäudekomplexes bezieht die Niki-de-Saint-Phalle-Promenade mit ein.

Ab Frühjahr 2012 ist die Sanierung des Hochhauses der Sparkasse am Raschplatz nach den Plänen der Architekten Schulze & Partner geplant. Das Gebäude wurde 1976 gebaut. Im Zuge der Erneuerungsmaßnahmen, für die 70 Mio. Euro investiert werden sollen, erfolgt eine energetische Sanierung, deren Ziel eine Halbierung des CO₂-Ausstoßes ist. An diesem Standort der Sparkasse arbeiten über 550 Beschäftigte.

Mit dem bereits im Bau befindlichen Gutenberghof an der Berliner Allee entsteht ein energieeffizientes Bürogebäude. Der Bauherr Ärzteversorgung Niedersachsen investiert rund 30 Mio. Euro an diesem Standort.

POTENZIALE

WAS SIND DIE STÄRKEN DER INNENSTADT?

Vitales Zentrum – kompakt und großzügig

Stadt der Orte – weltoffen und nachbarschaftlich

Stadt und Wasser – verborgen und lebendig

Stadt der Freiräume – historisch und modern

VITALES ZENTRUM

Kompakt und großzügig

*Blick über den Hauptbahnhof
in Richtung City*



Wenn das Zentrum einer Stadt nach dem Soziologen Henri Lefèbvre der Ort der höchsten Dichte und Dramatik sein soll – dann erfüllt Hannover diese Definition mit den Menschen, die sich an einem normalen Alltag durch die City bewegen. Entlang der Bahnhofstraße, die vom Bahnhof zum Kröpcke führt, und über Karmarschstraße weiter bis zum Platz der Göttinger Sieben sowie auf der Georgstraße und der Langen Laube herrscht zu Geschäftszeiten ein lebendiges und buntes Treiben. Nicht nur zum Einkaufen, auch sonst ist die City für viele unterschiedliche Bevölkerungsgruppen und Besucher der Stadt ein zentraler Treffpunkt. Es gibt Angebote zum Flanieren und Verweilen auf öffentlichen Plätzen sowie Straßencafés. National bedeutende Kultureinrichtungen liegen unmittelbar in der Innenstadt bzw. in deren fußläufiger Nähe. Hannovers besitzt ein kompaktes Zentrum, welches sich gut mit dem Auto, der Stadtbahn, zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreichen lässt. Hannovers Hauptbahnhof liegt inmitten der Stadt, hier bestehen ICE-Verbindungen zu allen wichtigen Städten Deutschlands. Ebenfalls in der Innenstadt haben wichtige öffentliche Einrichtungen wie das Rathaus, die Landesregierung und das Parlament Niedersachsens, Unternehmen, Banken und Versicherungen sowie Fakultäten der Leibniz Universität ihren Sitz. Leider entfalten diese bedeutenden Einrichtungen bisher zu wenig urbane Kraft, sie wirken stark auf sich bezogen und schaffen wenig Angebote an die Öffentlichkeit. Ziel ist es, die Vielfalt dieser Funktionen sichtbarer zu machen und den Austausch zu fördern. Bisher ist die Innenstadt aufgrund der Einkaufsnutzung und der Dienstleistungseinrichtungen überwiegend zu den Geschäftszeiten gut besucht und belebt. Über eine Förderung des Wohnanteils soll die Lebendigkeit der Innenstadt dauerhaft gestärkt werden.

STADT DER ORTE

Weltoffen und nachbarschaftlich

Blickt man hinter das Treiben der bunten Geschäftswelt, so lassen sich in dieser überschaubaren Innenstadt sehr unterschiedliche Stadträume mit vielfältigen, zum Teil noch verborgenen Reizen und besonderen Atmosphären entdecken. Die Einkaufs-City beginnt südlich und westlich des Hauptbahnhofs, ihre Straßenzüge und Plätze gehen zurück auf die Mitte des 19. Jahrhunderts. Unter anderem sind die Lange Laube und die Georgstraße, der Opernplatz sowie der Georgsplatz zentrale Elemente dieser Gesamtanlage, geplant und umgesetzt von Oberhofbaumeister Laves, mit der Hannover Mitte des 19. Jahrhunderts seine Bedeutung und seinen Aufbruch demonstrierte. Das Opernhaus auf dem dreieckigen Opernplatz zeugt von dieser Zeit, als die Stadtbastionen geschleift wurden.

Die Karmarschstraße, ein Straßendurchbruch durch die enge mittelalterliche Stadt gegen Ende des 19. Jahrhunderts, erhielt bei ihrem Wiederaufbau nach dem Zweiten Weltkrieg einen breiteren Straßenraum. Neben Wohn- und Geschäftshäusern der 1950er-Jahre liegen das Alte Rathaus, die allseits beliebte Markthalle und der Plenarsaal des Niedersächsischen Landtags an dieser wichtigen Nord-Süd-Straße, die mit ihrem bereits neu gestalteten Teilabschnitt Frische und Modernität ausstrahlt.

Westlich der Karmarschstraße, um die Marktkirche herum, lässt sich das mittelalterliche Hannover noch in einigen Gebäuden und verwinkelten Straßen und Gassen, die bis ans Ufer der Leine führen, erahnen. Plätze mit einem intimen Charakter, wie der Ballhofplatz, überraschen im Straßengeflecht der Altstadt. Unmittelbar nördlich der Altstadt im Übergang zur City prallen die Unterschiede stark aufeinander. Das ruhige Wohnquartier um die Kreuzkirche, welches ein national hoch beachteter Beitrag zum innerstädtischen Wohnen der Wiederaufbauphase war, liegt in unmittelbarer Nachbarschaft zum Vergnügungsviertel am Steintor zwischen Marstall und Goethestraße sowie im Übergang zur Einkaufs-City. Um den Steintorplatz und in der Goethestraße hat sich eine multikulturelle Einzelhandelslandschaft entwickelt, die diesem Stadtraum ein besonderes Flair verleiht. Innerhalb dieser leicht zu Fuß zu erschließenden Innenstadt finden sich diese sehr unterschiedlichen Orte, die teilweise großstädtischen und häufig aber auch stark nachbarschaftlichen Charakter besitzen. Wege und Straßenzüge verbinden diese Orte untereinander und schaffen auch den Bezug zu den umgebenden Stadtquartieren und Freiräumen. Die Unterschiedlichkeit der Orte ist eine Qualität, die es herauszuarbeiten und zu profilieren gilt. Eine stärkere Vernetzung untereinander stabilisiert die einzelnen Orte der Innenstadt und verhindert Randnutzungen.



Rechts oben
Ernst-August-Platz vor dem Bahnhof

Rechts Mitte
Markthalle

Rechts unten
Am Kröpcke

STADT UND WASSER

Verborgen und lebendig

Wasser ist ein zentrales Element in der Stadt, auch wenn sich dies erst auf den zweiten Blick erschließt. Mit Leine und Ihme und dem künstlich angelegten Maschsee besteht eine innerstädtische bzw. innenstadtnahe Gewässerlandschaft, die zum Teil noch ungehobene Lage- und Aufenthaltsqualitäten birgt. Die Leine zum Beispiel fließt entweder versteckt im Grünen oder wird aufgrund stark befahrener Straßen wie Leibnizufer nicht ihrer Bedeutung entsprechend wahrgenommen.

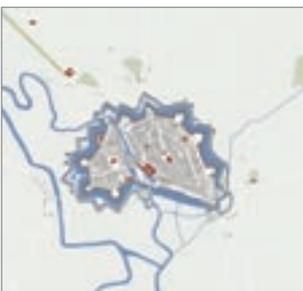
Die Lage im und am Wasser prägt die Entwicklungsgeschichte der Stadt. Über Jahrhunderte war die Siedlung durch das raumgreifend mäandrierende Flussbett der Leine auf den Altstadt kern begrenzt. Der Sprung auf die andere Seite des Flusses fand erst im 17. Jahrhundert mit der Anlage der Calenberger Neustadt statt. Aus der Alt- und Neustadt entstand beiderseits der Leine eine Doppelstadt, verbunden auch über eine bebaute Leineinsel. Die gesamte Stadt war mit einem festen Wehr und einem breiten Wassergraben umbaut. Im Zuge der Stadtentwicklung wurden die Befestigungsanlagen geschleift, auf dem ehemaligen Wassergraben entstanden neue Stadtquartiere. In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts erlebte die Stadt ein rasantes Wachstum. Neue Kanalsysteme entsorgten das Wasser der wachsenden Stadt und veränderten die Lage und Beziehung der Stadt zum Wasser entscheidend, das Wasser verschwand aus der Stadt. Gegen Ende des 19. Jahrhunderts wurde die Idee geboren, die Aegidienmasch zu fluten, um einen neuen künstlichen See anzulegen; der Maschsee wurde zwischen 1934 und 1936 realisiert.

Nach den verheerenden Kriegszerstörungen erfolgte der Neuaufbau im Sinne der gegliederten und aufgelockerten Stadtlandschaft. Gerade an der Nahtstelle von Altstadt und Calenberger Neustadt zeigt

Links oben
Maschsee, -teich, Leine und Ihme

Links Mitte
Hannover um 1750
(Die fürstliche Residenzstadt)

Links unten
Hannover um 1850 (Die Lavesstadt)



Gewässersystem in seiner historischen Entwicklung

- 1390 – Die Bürgerstadt
- 1750 – Die fürstliche Residenz
- 1960 – Die wiederaufgebaute Stadt

sich dies besonders in der landschaftlichen Betonung des Leinetals. Die Innenstadt blieb insbesondere am Hohen Ufer in ihrer historischen Form bestehen, anstelle der Leineinsel führt heute der City-Ring entlang des Flusses und schafft Distanz zwischen der Altstadt und der Neustadt. Die Leine fristet heute eher ein Randdasein, da sie vom Verkehrsraum City-Ring dominiert wird und am Rande der Innenstadt zu wenig Passanten anzieht. Die Stadt verfügt hier über ein großes Potenzial, welches noch gehoben werden muss.

Die Innenstadt könnte mit einer stärkeren Ausrichtung auf das Ufer der Leine zusätzliche Attraktivität und Aufenthaltsqualität gewinnen. Der Wasserbezug könnte für die Aufwertung der südlichen City und der Altstadt genutzt und die Wege zum Wasser könnten gestaltet werden. Auch für die Calenberger Neustadt, die zwischen Ihme und Leine liegt, eröffnen sich neue Entwicklungsperspektiven für die Uferzonen. Eine Vernetzung von Grünflächen und Gewässern mit öffentlichen Wegen besteht bereits in weiten Abschnitten, der Ausbau wird weiter vorangetrieben. Allerdings mangelt es den fast ausnahmslos grünen und gleichförmigen Ufern an Spannung und Wechsel, an urbanen Qualitäten wie auch an Gestaltung. Sie laden wenig zum Aufenthalt ein. In einer abwechslungsreichen Erschließung der Wasserlagen liegt daher eine besondere Chance.

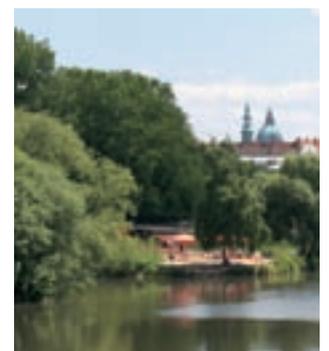
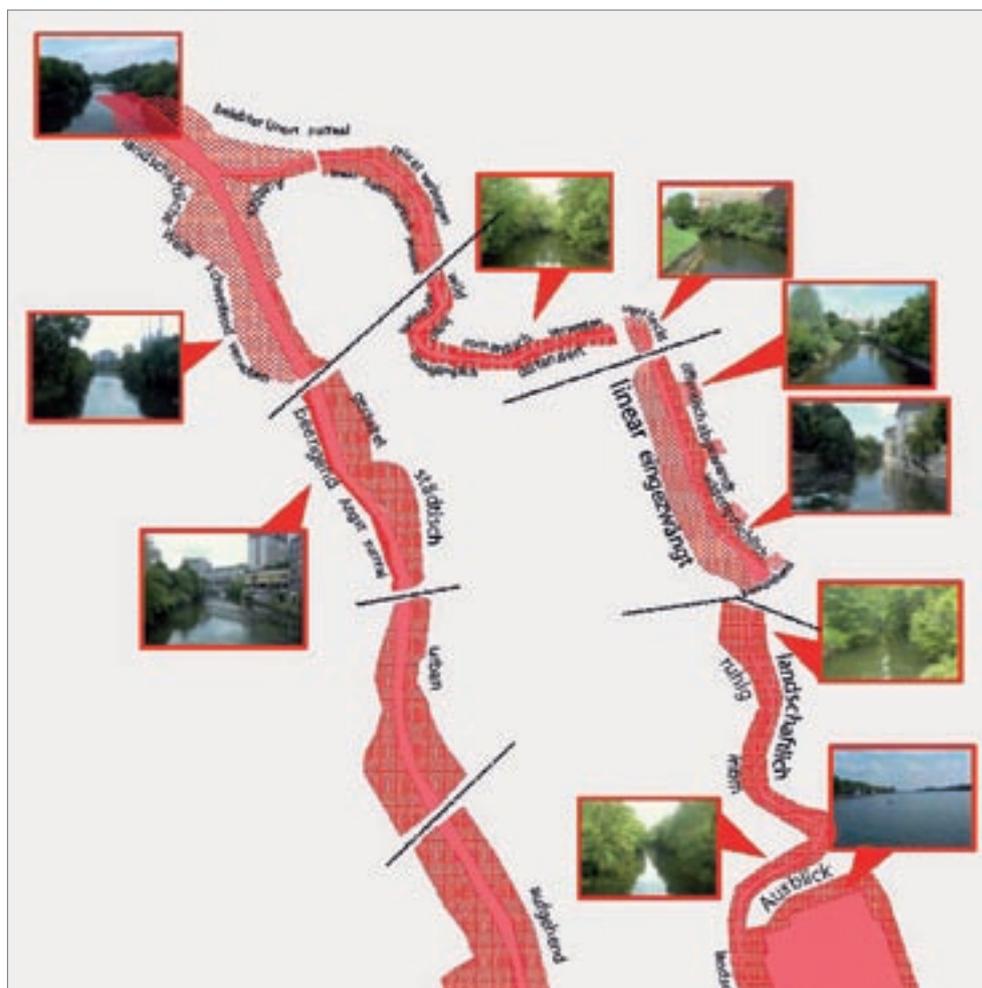
Hannover besitzt mit dem Maschsee einen ganz besonderen Ort in unmittelbarer Nähe zur Innenstadt. Der See ist in seiner Lage und Dimension hoch attraktiv, er verfügt entlang seiner Ufer über großzügige Promenaden, die Jung und Alt anziehen. Zwischen See, angrenzendem Stadtquartier und der Innenstadt liegen große Verkehrsräume, die es zu überwinden und verträglich in den Stadtraum zu integrieren gilt.

Links
Atmosphären am Wasser

Rechts oben
Blick über den Maschsee zur Innenstadt

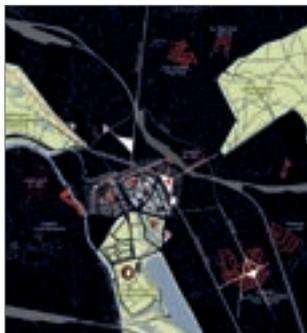
Rechts Mitte
Leine-Suite am Hohen Ufer

Rechts unten
Bar »Strandleben«



STADT DER FREIRÄUME

Historisch und modern



Hannover – die »Großstadt im Grünen« oder »Stadt der Gärten« – gilt unter anderem als »grünste Stadt Deutschlands«. Über 11% der gesamten Stadtfläche bestehen bis heute aus öffentlichen Grünanlagen. Die Herrenhäuser Gärten, der Stadtwald Eilenriede und der Maschseeraum mit Maschpark grenzen unmittelbar an die Innenstadt und liegen in einer Entfernung, die zu Fuß oder mit dem Rad gut erreichbar ist. Aber auch hier stellt der City-Ring eine zunächst zu überwindende Barriere dar, wenn man von der Innenstadt in diese Naherholungsgebiete gelangen will.

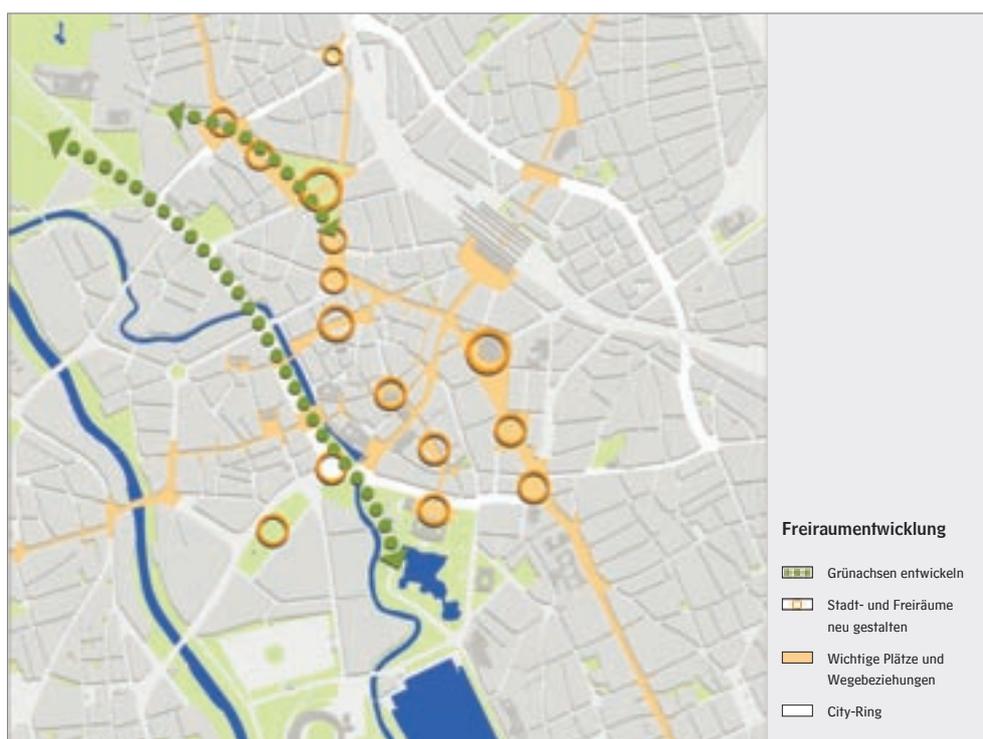
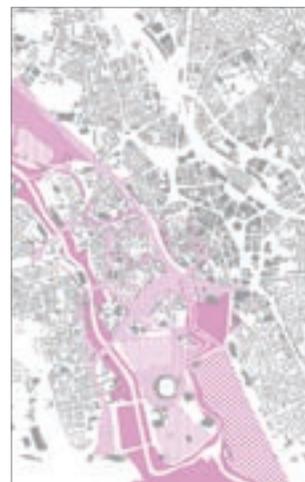
Neben den historischen Grünanlagen sind vor allem die weiten Freiräume der Stadtlandschaft der Nachkriegsmoderne prägend für die Innenstadt Hannovers. Sie sind Zeugnis eines landschaftlichen Stadtverständnisses der Nachkriegsmoderne. Beim Wiederaufbau der Innenstadt wurde eine Öffnung zur umgebenden Landschaft sowie eine Betonung des Leinetals bzw. die Ausformulierung einer landschaftlichen Leineau anstelle der mittelalterlichen Stadt am Fluss angestrebt. Hand in Hand mit dem

Links oben
Ikonografie der Stadt

Rechts 1
Stadttaue

Rechts 2
Räumliche Freiraumstruktur

Rechts 3
Räumliche Dichte
der Freiraumsysteme





Verweben von Stadt und Landschaft ging eine Optimierung des Straßenverkehrs einher. Daher liegen in der Regel die neuen Verkehrsstrassen schwingend in den neuen landschaftlich gestalteten Freiräumen: der City-Ring in der Leineaue, die Lavesallee am Waterlooplatz. Die gewählten Freiraumdimensionen entsprechen dabei dem Vorbild einer Landschaft in der Stadt und lassen sich vom Auto aus am besten wahrnehmen. Für Fußgänger hingegen sind sehr lange Distanzen ohne wirkliche Reize zu überwinden. Es sind Räume entstanden, die aufgrund ihrer Dimension aber auch aufgrund ihrer Beeinträchtigung durch die begleitenden Straßen nicht zum Aufenthalt einladen. Hannover verfügt hier über ein großes Freiraumpotenzial, das es durch Gliederung und Gestaltung noch nutzbar zu machen gilt.

Links oben

Maschsee

Mitte oben

Georgsplatz

Rechts oben

Allee zu den Herrenhäuser Gärten

Unten

Maschpark hinter dem Neuen Rathaus





Eine Besonderheit der Innenstadt ist das in Teilen überformte Gerüst des öffentlichen Raumes. Die Anlage der Plätze Opernplatz, Georgsplatz und Aegidientorplatz und die weit spannenden Straßenachsen Lange Laube und Georgstraße, aber auch die Goethestraße mit dem Goetheplatz und der Waterlooplatz stehen im Kontrast zur mittelalterlichen Enge der Stadt und zeugen vom Aufbruch der Stadt in die neue Zeit. Im Zuge des Neuaufbaus nach dem Zweiten Weltkrieg entstanden der Steintorplatz und in der Altstadt zwei neue Plätze, der Marstall und der Köbelinger Markt. In Zusammenhang mit dem Platz um die Marktkirche ergibt sich dadurch eine weitere Abfolge öffentlicher Räume in der Innenstadt: Marstall, Platz um die Marktkirche und Köbelinger Markt, im Norden schließen Steintorplatz, Goserie und Klagesmarkt an und im Süden der Tramplatz und damit der Übergang in den Maschpark.

Die Innenstadt verfügt über ein großes Potenzial unterschiedlicher Freiflächen, die es zum Teil noch als Raum wiederzugewinnen, zu gestalten und zu bespielen gilt.

Oben

*Herrenhäuser Gärten
Grand Parterre*

Rechts

Aegidientorplatz

Unten

Stadtwald Eilenriede – Das Rad



THEMEN DER ENTWICKLUNG

Lebendige Stadt

Schöne Stadt

Aktive Stadt

LEBENDIGE STADT

Die Lebendigkeit einer Innenstadt hängt von ihrer Nutzungsvielfalt und den unterschiedlichen Anlässen ab, die zu Besuch und Aufenthalt einladen. Während zu den Geschäftszeiten die Haupteinkaufsstraßen gut besucht sind, ist es zu den Abend- und Nachtzeiten, mit Ausnahme der Gaststätten und Vergnügungstätten in der Altstadt, um den Marstall und den Raschplatz leer in der Innenstadt. Ziel ist es daher, die Nutzungsvielfalt in der Innenstadt zu stärken, die Aufenthaltsqualitäten weiterzuentwickeln und mehr Einwohner zu gewinnen.

Wohnen stärken

Zu einer lebendigen Innenstadt gehört auch das Wohnen, nicht als alleinige Nutzung über größere Areale, sondern in Kombination mit Geschäfts-, Büro- und Kulturnutzungen. Bewohner nutzen ihren Ort anders und zu anderen Zeiten als Besucher. Das Wohnen in der Innenstadt erfreut sich auch in Hannover zunehmender Beliebtheit und Nachfrage. Diesen Trend gilt es zu nutzen und auch durch gute Angebote zu verstärken.

Untersuchungen haben ergeben, dass im Stadtteil Mitte der Anteil der 30- bis 44-Jährigen (Eigentumsbilder) gut vertreten ist. Ziel ist es, einen Teil dieser Gruppe durch ein entsprechendes Wohnungsangebot an die Innenstadt zu binden. Beim innerstädtischen Wohnen handelt es sich um ein zusätzliches Angebot auf dem Markt für Nachfragergruppen, die diese besondere urbane Wohnform schätzen. Wohnen ist dabei eine ergänzende Nutzung zur Belebung der Innenstadt über den Tageszyklus hinaus.

Neben den bereits bestehenden Wohnorten wie dem Körnerviertel und dem Warmbüchenviertel, die durch weiteres Wohnen gestärkt und ausgedehnt werden sollen, können künftig neue Wohnlagen wie am Klagesmarkt, am Marstall, am Hohen Ufer und am Köbelinger Markt die Lebendigkeit der Innenstadt bereichern. Dabei sind besondere innerstädtische Wohnformen zu entwickeln, die sich in die kleinteiligen Stadträume wie Marstall und Köbelinger Markt einfügen und ein besonderes Wohnungssegment bedienen. Beim Klagesmarkt soll die bauliche Ergänzung vor allem die vorhandenen Wohnlagen im Nikolaiviertel und um die Körnerstraße beiderseits des Marktes stärken. Ziel ist es, durch die neue Inter-





Links
Neubau der VGH

Rechts
Ballhofplatz



vention beide Randlagen zu einem Wohnquartier miteinander zu verbinden sowie vorhandene Wohnlagen zukunftsfähig zu erhalten.

Darüber hinaus soll die vertikale Nutzungsmischung von Gebäuden gefördert werden. Jüngere Projekte wie der Neubau der VGH Versicherungen (ASP Architekten) im Warmbüchenviertel belegen, dass dort, wo das räumliche Potenzial vorhanden ist, eine Mischung aus Wohnen und Arbeiten möglich ist. Dies ist gerade auch hinsichtlich drohender Leerstände von oberen Etagen im Einzelhandel weiter auszubauen.

Vielfalt entwickeln

Der Einzelhandel wird nach wie vor die Schwerpunktnutzung in der City und somit in einem großen Teil der Innenstadt bleiben. Dass der Einzelhandel aber starken Veränderungen ausgesetzt ist, deren Verlauf nicht einschätzbar ist, zeigt sich bereits seit einigen Jahren. Die großen Warenhäuser, die das Einkaufsleben in den Innenstädten bisher prägten, sind durch Markteinflüsse, verändertes Kaufverhalten und große Einkaufsmobilität einer starken Konkurrenz ausgesetzt, die auch zu Schließungen von Standorten und räumlicher Konzentration geführt hat bzw. künftig wahrscheinlich noch führen wird. Gleichzeitig werden die Center mit den Shop-in-Shop-Einheiten größer und ziehen die Kunden weg von der Straße in ihre Erlebniswelten. Das Übertrumpfen mit noch größeren Einkaufseinheiten führt auf die Dauer nur zum Verlust einer belebten Innenstadt, die sich durch ihren lebendigen öffentlichen Raum auszeichnet. Es liegt daher auch im Interesse der Einzelhändler, die Nutzungsvielfalt der Innenstadt insgesamt zu stärken, damit die Innenstadt der Magnet bleibt. Hierzu gehören neben einem guten Warenangebot und einer Sortimentvielfalt auch ein attraktives und lebendiges Straßenbild, die Möglichkeit einer guten und bequemen Erreichbarkeit mit allen Verkehrsmitteln, eines angenehmen auch konsumfreien Aufenthalts sowie unterschiedlicher Tätigkeiten, die auf kurzem Wege erledigt werden können. Ziel muss es sein, nicht nur auf Toplagen zu setzen, sondern auch unterschiedliche Lagen zuzulassen, um somit eine Angebotsvielfalt zu erhalten. Längerfristige Leerstände sollten daher genutzt werden, um durch Zwischenaktivitäten, z. B. der Kunst und Kultur, den Standort und das Umfeld wieder interessant zu machen. Hierzu bedarf es natürlich des Engagements und der Mitwirkung der Grundstückseigentümer. Hannovers Innenstadt birgt durch die Nähe der Einkaufs-City zur Altstadt, zum Leineraum und zum Maschpark vielfältige Erlebnismöglichkeiten, diese gilt es zu erschließen und aufzuwerten. Die Wegeverbindungen wirken häufig durch Rückseitennutzungen (Parkhäuser, Liefererschließungen) unattraktiv. Ihre Belebung erfordert auch eine Umgestaltung dieser Straßenräume.

Immobilien besser nutzen

Die Abhängigkeit von einer einzigen Nutzung hat sich im Betriebszyklus einer Immobilie schon häufig als Schwierigkeit erwiesen. Daher sollte es ein nachhaltiges Interesse sein, bei der Planung von Immobilien auf einen Nutzungsmix zu setzen oder bei Planungen bereits spätere Veränderungsmöglichkeiten mit einzubeziehen, um somit flexibler auf Marktveränderungen reagieren zu können.

Im öffentlichen Interesse liegt es, in der Innenstadt möglichst belebte Erdgeschosszonen vorzufinden. Der Austausch zwischen privatem Gebäude und öffentlicher Straße erfolgt über diese halböffentliche Zone, in die man sich hineinbegeben kann und die nach außen wirkt. Um eine öffentliche bzw. halböffentliche Nutzung der Erdgeschosszonen in der Innenstadt zu befördern, soll die Geschosshöhe von Erdgeschossen bei Neubauten mindestens 5 m betragen. Um Leerstand von Geschossen zu vermeiden, sollte die Umnutzung auch einzelner Geschosse nach Möglichkeit erfolgen. Es wäre sinnvoll, mit geeigneten Pilotprojekten die Umsetzungsbedingungen einer nachträglichen Nutzungsmischung zu untersuchen.

Begegnung fördern

Hannovers traditionelle Stärke seit dem Zweiten Weltkrieg liegt in einem hohen Engagement im immerwährenden Ausgleich sozialer Differenz. Ziel ist es, dass die Innenstadt Aufenthalts- und Begegnungsort für alle sozialen und ethnischen Gruppen ist und jede hier ihren Raum finden kann. Dies erfordert von allen Gruppen Toleranz und gegenseitige Respektierung unterschiedlicher Bedürfnisse. Für die Stadtentwicklung bedeutet dies, Raum und Möglichkeit für Aufenthalt und Begegnung zu geben.

Neben den älteren Menschen und der zunehmend größeren Gruppe von Hochbetagten, die weiterhin die Möglichkeit haben müssen, am öffentlichen Leben teilnehmen zu können, und auf deren Bedürfnisse nach Überschaubarkeit und Sicherheit eingegangen werden muss, ist es die Gruppe der Kinder und Jugendlichen, die Aufenthalts- und Bewegungsorte in der Innenstadt braucht. Dabei geht es sowohl um speziell gestaltete Plätze und Spielmöglichkeiten für Kinder als auch um das Ermöglichen von unterschiedlichen Begegnungs- und Bewegungsformen im öffentlichen Raum. Ziel ist es, mit adäquaten Aktivierungs- und Beteiligungsmöglichkeiten das Interesse der Kinder und Jugendlichen an der Stadt und für die Stadt zu gewinnen und sie in geeigneten Fällen aktiv an der Gestaltung mitwirken zu lassen.

Raum aus Fläche gewinnen

Hannover verfügt über eine Vielzahl öffentlicher Flächen in der Innenstadt, ohne dass dies als besondere Qualität und Reichtum wahrgenommen wird. Ziel ist es, Plätze wie den Marstall, den Klagesmarkt und den Köbelinger Markt sowie die Flächen entlang des Hohen Ufers und des Leibnizufers als Stadtraum wiederzugewinnen und mit geeigneten Gestaltungsmaßnahmen zum Aufenthalt einzuladen. Dabei spielt die Neuordnung der Verkehrsräume eine besondere Rolle. Ohne die Leistungsfähigkeit zu verringern oder Bequemlichkeiten einzubüßen, werden vorhandene Potenziale genutzt. Umfangreiche Verkehrsunter-



Links

Begegnung unterschiedlicher Generationen und Ethnien

Rechts

Klagesmarkt



suchungen belegen, dass durch eine Optimierung der Verkehrslenkung Flächen u. a. für die Umgestaltung des westlichen Leineufers ohne Einbußen der Leistungsfähigkeit für den Autoverkehr gewonnen werden können. Über eine abwechslungsreiche Gestaltung des Freiraumes sowie durch wohlgesetzte hochbauliche Interventionen soll ein auch für Fußgänger erlebbarer Aufenthaltsraum entstehen. Durch das Ausnutzen bestehender Stellplatzpotenziale in Parkgaragen können öffentliche Platzflächen von Stellplätzen befreit und als Aufenthaltsräume in der Stadt neu gestaltet und somit wiedergewonnen werden. Sie werden an einigen Stellen auch durch neue Gebäude gefasst und mit ergänzenden Nutzungen belebt. In den öffentlichen Räumen wie auch in der Fußgängerzone sollen die Möglichkeiten für einen konsumfreien Aufenthalt verbessert und entsprechende Angebote hierfür geschaffen werden.

Die Umgestaltung der Verkehrsräume im oben beschriebenen Sinne hat auch den Effekt, dass die Barrierewirkung, die der City-Ring besitzt, gemindert wird. Die Möglichkeiten zur Querung werden verbessert und die Wegezeiten für Fußgänger verkürzt. Innenstadt und umgebende Stadtquartiere sowie Naherholungsräume rücken dadurch in eine größere Nähe. Eine seit den 1970er-Jahren erfolgreich etablierte Institution der hannoverschen Altstadt – der wöchentliche Flohmarkt zu beiden Seiten der Leine – hätte mehr Luft zum Atmen und könnte sich würdig im Stadtganzen präsentieren.

Hannovers Skulpturenmeile unter freiem Himmel am Leibnizufer ist eine Besonderheit, die es in dieser Objektqualität moderner Kunst nur selten gibt. Im Zuge der Straßenraumumgestaltung am Leibnizufer besteht die Chance, die Skulpturenmeile gemeinsam mit den Initiatoren neu zu arrangieren und zu organisieren, sodass sie auch für Fußgänger besser erlebbar wird.



Oben
Skulpturenmeile – Nanas

Anders mobil

Die Mobilitätsansprüche und -formen haben sich in den vergangenen Jahren stark verändert. Die Stadt verfügt über ein hochleistungsfähiges Straßennetz und über ein sehr gutes ÖPNV-Angebot. Sich aber die Stadt auch zu Fuß oder mit dem Fahrrad zu erschließen, wird zunehmend als wichtiger Bestandteil von Lebensqualität und einer nachhaltigen Umweltvorsorge verstanden. Hannover ist eine Fahrradstadt, 13% der Wege werden mit diesem Verkehrsmittel zurückgelegt. Ziel der Landeshauptstadt Hannover ist es, den Anteil des Radverkehrs in den nächsten 15 Jahren zu verdoppeln, um ihn so zu einem wichtigen umweltfreundlichen Verkehrsträger im System auszubauen. Auch die Wege für Fußgänger sollen insgesamt sicherer, attraktiver und barrierefrei werden. Für die Innenstadt heißt dies, die umgebenden Stadtquartiere besser an die Innenstadt anzuknüpfen, niveaugleiche und häufigere Querungsmöglichkeiten am Cityring zu schaffen sowie die Wartezeiten für Fußgänger an Kreuzungen zu verringern. Insgesamt sind die Verkehre innenstadtverträglich abzuwickeln, wie z. B. durch die Einrichtung von deregulierten Bereichen, d. h. von Mischverkehrsflächen mit einer Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer an ausgewählten Stellen, wie z. B. an der Schmiedestraße gegenüber der Marktkirche, zwischen Seilwinderstraße und Karmarschstraße, im Einmündungsbereich der Schmiedestraße und der Knochenhauerstraße auf den Marfall oder im Kreuzungsbereich Kurt-Schumacher-Straße. So einen deregulierten Bereich gibt es zum Beispiel am Platz der Weltausstellung. Selbstverständlich gilt es bei all diesen Überlegungen, die Innenstadt für den Autoverkehr uneingeschränkt erreichbar zu halten und die hohe Erschließungsqualität Hannovers insbesondere für diesen Verkehr zu sichern.



Links
Unterwegs in der Stadt

SCHÖNE STADT



Blick über die Marktkirche
zum Neuen Rathaus und Maschsee

Was macht die Schönheit einer Stadt aus, an welche Räume und Bilder erinnert man sich, wenn man die Innenstadt von Hannover beschreibt oder aus der Ferne an sie denkt? Sicherlich sind es die Monumente und großen Bauwerke wie zum Beispiel das Opernhaus, das Alte und das Neue Rathaus oder die Marktkirche. Aber an welche Stadträume wird man sich erinnern? Herr Dannowski, ehemaliger Stadtsuperintendent der Marktkirche Hannovers und Mentor des Stadtentwicklungsprozesses Hannover City 2020+, hat in seiner Rede zur »Schönen Stadt« gesagt: »Eine schöne Stadt ist für mich die Stadt, die ein sinnliches Selbstbild, das die Erinnerung und die Disparität dieser Stadt einschließt, klar und deutlich nach außen und innen hin erkennbar werden lässt und dieses Selbstbild den Stadtbewohnern und den Besuchern visuell und emotional mitteilt.«

Dies definiert eine äußere und eine innere Schönheit der Stadt, deren Räume mit Leben sowie mit Geschichten und Erfahrungen gefüllt sind, die zur Identifikation beitragen. Betrachtet man nun die einzelnen Räume der Innenstadt, so sind es aber nicht die Brüche und Unterschiede, die einen befremden, es ist eher das Ineinanderfließen der Räume, ihre mangelnde Prägnanz und Eindeutigkeit.

Prägnanz stärken

Auf dem Luft- und dem Planbild Hannovers zeichnen sich die Mandelform der Altstadt sowie die Stadterweiterung von Laves in deutlicher Klarheit ab. Diese Formen sind zwar im Weichbild der Stadt verankert, aber im Stadtraum nur noch punktuell erfahrbar. Veränderungen in der Maßstäblichkeit und im Raumgefüge haben die jeweiligen Eigenheiten der Stadtstrukturen geschwächt und einander angeglichen. Im erkennbaren Wechsel der Räume liegt aber eine besondere Qualität und Spannung, er ermöglicht einen Aufenthalt in unterschiedlichen Atmosphären. Daher sind die Besonderheiten der einzelnen Stadträume, ihre Raumstrukturen und ihre Maßstäblichkeit durch angemessene bauliche und freiräumliche Interventionen zu stärken. Dies bedeutet: ein Zusammenfügen städtebaulich fragmentierter Strukturen unter Berücksichtigung der Entwicklungsgeschichte, wie am Köbelinger Markt und am Marstall; die Wiedergewinnung stadträumlicher Zusammenhänge u. a. durch den Umbau von Verkehrsanlagen und durch die Bebauung stadstruktureller Schlüsselstandorte, wie am Friederikenplatz und am Klagesmarkt.

Auch für den Übergang von bebauten Räumen zu den Freiräumen in der Stadt sind Differenz und Kontrast zu schärfen. Durch die Stärkung und Schließung von Raumkanten sollen für Fußgänger erfahrbare und abwechslungsreiche Freiräume mit Aufenthaltsqualitäten entstehen. Eine besondere Herausforderung stellt hierbei der Umgang mit den groß dimensionierten Verkehrs- und Freiräumen der Nachkriegsmoderne dar. Den fließenden Räumen ist über geeignete Gestaltungsmaßnahmen Halt zu geben und ihre Linearität zugunsten von Querbezügen zu gliedern. Es gilt diese Räume, ohne den besonderen Charakter ihrer Großzügigkeit aufzugeben, in eine stärkere Korrespondenz mit dem umgebenden Stadtraum zu bringen.

Wichtige Wegebeziehungen von der
Innenstadt in die Stadtquartiere (links)

Belebter Stadtraum

Stadtraum mit Potenzial

Öffentliche Räume (rechts)

Platz, Nutzung sehr empfindlich

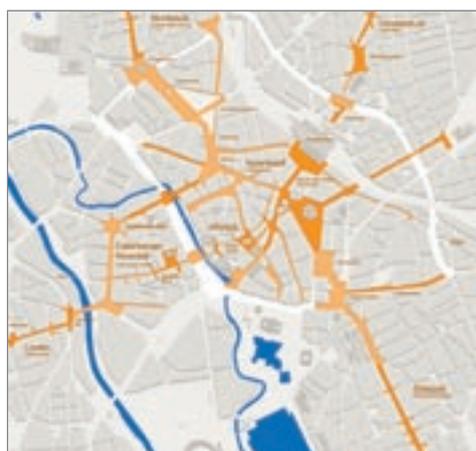
Platz, Nutzung empfindlich

Platz, Nutzung wenig empfindlich

Bedeutende Grünräume, Plätze, Wald

Freiflächen (Friedhöfe, Sport, Kleingärten)

Gewässer



Stadtzusammenhang herstellen

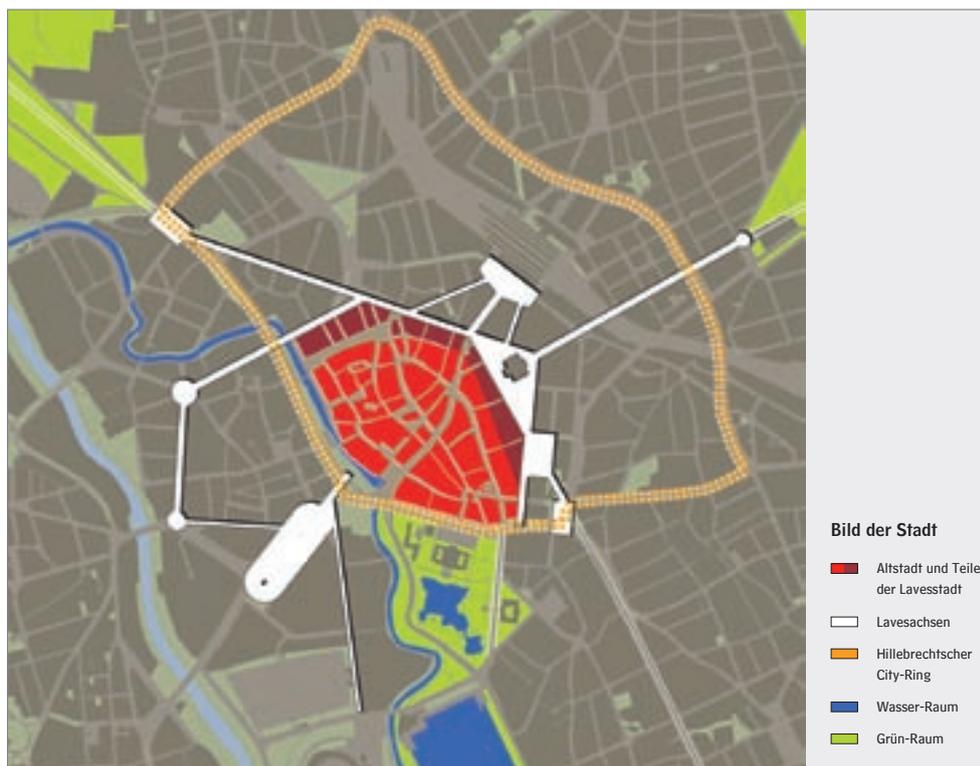
Die Innenstadt wurde durch die groß dimensionierten Verkehrsräume mit den begleitenden Grünflächen von den umliegenden Stadtquartieren abgerückt. Zugunsten einer gegliederten und aufgelockerten Stadt wurden dabei die vormals bestehenden baulichen Zusammenhänge aufgelöst. Während nach Osten und auch nach Südosten der Übergang von der Innenstadt in die angrenzenden Stadtquartiere räumlich selbstverständlich erscheint, sind gerade die Stadtzusammenhänge nach Westen und Norden schwächer ausgeprägt. Durch einen Umbau der Verkehrsanlagen, vor allem der Kreuzungspunkte, sowie durch bauliche und freiräumliche Interventionen bei gleichzeitigem Erhalt ihrer Leistungsfähigkeit soll versucht werden, die Stadtzusammenhänge zwischen der Altstadt und der Calenberger Neustadt sowie zwischen der Innenstadt und der Nordstadt zu verbessern.



Straße in der Altstadt

Raum in Wert setzen

Die Stadterweiterungsplanung von Oberhofbaudirektor Georg Ludwig Friedrich Laves Mitte des 19. Jahrhunderts hat der Stadt schöne Plätze und Straßenzüge gebracht. Diese großzügigen Stadträume werden gerade durch die aktuellen Neugestaltungsmaßnahmen am Bahnhofplatz, am Opernplatz sowie in der Langen Laube wieder sichtbar. Abseits dieser wiederentdeckten Lagen sind diese Qualitäten häufig verstreut, die Räume nachträglich bebaut oder als Verkehrsraum genutzt und somit in ihrer Prägnanz nur unzureichend deutlich. Es handelt sich hier um die »gute Stube« Hannovers. Ziel ist es, diesen Stadtraum nicht nur durch eine besondere Gestaltung, sondern auch durch seine Nutzung wieder in Wert zu setzen. In erster Linie sind Aufräumungs- und Ordnungsarbeiten vonnöten, bei denen man sich im Dialog mit allen Beteiligten über einen Gestaltkanon für Materialien, Mobiliar, Bepflanzung und Werbung verständigt sowie die Eignung von Nutzungen sensibel prüft. Bei Umgestaltungen öffentlicher Räume sind geeignete Orte für Veranstaltungen und Events zu bedenken.



Links oben
Paddeln auf der Leine

Rechts oben
Leine am Leineschloss

Links unten
planWerk Hannover
Hochpunkte in der Innenstadt

Rechts unten
Schlossbrücke und Gastronomie
am Hohen Ufer



Stadtaufritt beruhigen

In der Innenstadt lassen sich eine Reihe interessanter Blickbeziehungen entdecken, mit denen besondere Bauwerke in Szene gesetzt werden. Sie schaffen Neugierde und dienen der Orientierung. Diese Blickbeziehungen sind zu erhalten. Um das Spannungsmoment zu nutzen, darf dieses Mittel der freigehaltenen Sichtbeziehung jedoch nicht überstrapaziert werden. Der Stadtaufritt in der Innenstadt ist bis auf das Umfeld Steintorplatz ruhig und den Kirchen sowie den öffentlichen Bauten vorbehalten. Entlang des City-Rings sind städtebauliche Dominanten bewusst gesetzt. Ziel ist es, sich innerhalb der Innenstadt an der umgebenden Bebauung in der Höhenentwicklung zu orientieren.

Wasser erleben

Auch das Leineufer bedarf einer angemessenen Inwertsetzung. Neben den Umgestaltungsvorschlägen, die vor allem den Abschnitt zwischen Friederikenplatz und Clevertorbrücke betreffen, gilt es den gesamten innerstädtischen Uferverlauf auf Möglichkeiten hin zu untersuchen, ihn u. a. auch in den Grünanlagen erlebbarer zu machen. Um seine Wahrnehmbarkeit in der Innenstadt zu verbessern, wird erwogen, den Wasserspiegel um 0,5 m anzuheben und über ein Uferparterre den Zugang zum Wasser zu ermöglichen. Bei einer eventuellen Anhebung des Wasserspiegels werden vorsorgend mögliche negative Auswirkungen für Anrainer geprüft und abgewendet.

Verkehrsraum umgestalten

Die Innenstadt wird umfasst vom City-Ring, einer Hauptverkehrsstraße, die die Verkehre um und in die Innenstadt leitet. Straße wie auch der umgebende Stadtraum sind großstädtisch gedacht, die Hochstraße am Raschplatz wie auch einige Gebäude entlang des City-Rings belegen dies. Neben dem City-Ring wurden zwei zusätzliche Straßentangenten durch die Innenstadt geführt. Im Verlauf des Schiffgrabens und der Marienstraße erfolgt dies im alten Stadtgrundriss in Form einer Stadtstraße, während die Otto-Brenner-Straße, die Celler Straße sowie die Goseriede mit dem Kreisel hingegen extrem aufgeweitete Straßenräume besitzen, sodass sich der Stadtzusammenhang hier verliert.

Der City-Ring wird als leistungsfähiges Verkehrssystem begrüßt. Er hat sich allerdings aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens und seiner groß dimensionierten Ausgestaltung zu einer Barriere entwickelt, welche die Innenstadt von den umliegenden beliebten Wohnquartieren und den Naherholungsräumen trennt und sich auf die unmittelbar angrenzenden Stadträume negativ auswirkt.

Der City-Ring bleibt aber ein großzügiger öffentlicher Raum, der hinsichtlich seiner Stadtqualitäten verändert genutzt werden kann, ohne seine Verkehrsfunktion einzubüßen. Ein zentrales Vorhaben von Hannover City 2020+ ist es daher, den Straßenraum neu zu gliedern, um einerseits die Barriere im Stadtraum zu mindern und die Austauschbeziehungen zwischen der Innenstadt und den umgebenden Stadtquartieren und Naherholungsräumen zu verbessern und andererseits durch die Neuordnung eindeutigerer Flächenzuschnitte für die Freiräume sowie für mögliche Bauflächen zu erhalten. Ohne seine Leistungsfähigkeit zu verringern, kann der City-Ring im Abschnitt Clevertor bis Aegidientorplatz um jeweils eine Fahrspur reduziert und seine Kreuzungen wesentlich kompakter ausgeführt werden. Durch den Wechsel von freiräumlicher und baulicher Fassung erhält der linear durchlaufende und homogenisierte Verkehrsraum eine stärkere räumliche Differenzierung, die sich aus den unterschiedlichen begleitenden Stadträumen ergibt, die er passiert. Es entstehen prägnante Raumdifferenzen, wenn sich z. B. an der Goethestraße der Stadtraum zwischen Innenstadt und Calenberger Neustadt verengt und dann wieder zur Leine öffnet.



Links
Leibnizufer und Leine

Rechts
City-Ring am Königsworther Platz

AKTIVE STADT

Engagement fördern

Die Entwicklung der Innenstadt wird getragen vom vielfältigen Engagement unternehmerischer, kultureller, kirchlicher oder sozialer Akteure. Diesen ist es zu verdanken, dass die Innenstadt heute schon ein attraktiver Ort für viele Nutzergruppen ist. Viele dieser Akteure haben sich am Prozess Hannover City 2020+ beteiligt. In Vorgesprächen und auf Stadtspaziergängen mit Vertretern des Einzelhandels, der Medienwirtschaft, der Immobilienwirtschaft, der Wohnungswirtschaft, des Kulturbetriebs sowie Kirchenvertretern wurde ein differenziertes Bild der Stärken und Schwächen sowie der Wünsche für die Innenstadt gezeichnet. Dieses bildete eine Grundlage für die Entwicklung des Innenstadtkonzeptes.

Im Jahr 2009 erfolgte zu den Themenfeldern »Lebendige Stadt«, »Schöne Stadt« und »Aktive Stadt« eine Klärung der Rahmenbedingungen und der Zielstellungen für das Innenstadtkonzept. Im Rahmen von Expertengesprächen nahmen viele Akteure aktiv am Diskurs teil.

Erfreulich groß waren auch das Interesse und Engagement der breiten Stadtöffentlichkeit an den Veranstaltungen zur Innenstadtentwicklung. In zehn öffentlichen Innenstadtforen wurden Perspektiven der Stadtentwicklung und die Ergebnisse der Projektphasen unter Teilnahme einer hohen Besucherzahl präsentiert und diskutiert.

Die Umsetzung des Innenstadtkonzeptes braucht starke Partnerschaften. Bürgerschaftliches Engagement, Privatinitiative und Public-private-Partnership gewinnen einerseits aufgrund von Identifikation und Aneignung sowie andererseits aufgrund mangelnder öffentlicher Mittel zunehmend an Bedeutung. Eine Möglichkeit ist, die Synergien zwischen privaten und öffentlichen Planungen und Investitionen besser zu nutzen.

Der Umbau und die Aufwertung der Luisenstraße zu einem Flanierboulevard ist als Public-private-Partnership ein gelungenes Beispiel. Mit Unterstützung des Landes Niedersachsen und der Stadt Hannover hat die Interessengemeinschaft Luisenstraße – ein Zusammenschluss der Eigentümer und Einzelhändler – überwiegend die Kosten des Umbaus getragen.

Die Planung zum ECE-Einkaufszentrum Ernst-August-Galerie war 2005 Auslöser dafür, dass die Stadt die Grundeigentümer und Einzelhändler in der Innenstadt unter dem Dach Wirtschaftsforum Altstadt/Südliche Innenstadt mit dem Ziel zusammengeführt hat, die Innenstadt sowohl mithilfe struktureller als auch gestalterischer und organisatorischer Maßnahmen zu stärken. Aus diesem Forum haben sich die fünf Innenstadtquartiere Opernquartier, OK Osterstraße/Karmarschstraße, Forum Hannöversche Altstadt, Shopping Mitte und das Quartier Steintor als eigenständige Vereine entwickelt. Sie arbeiten an einer Profilierung und besseren Vermarktung der einzelnen Quartiere, sie stoßen aber auch Projekte an, wie z. B. die Umgestaltung des Opernplatzes und den Umbau des Platzes der Weltausstellung. Das Forum Hannöversche Altstadt will z. B. die Altstadt besser positionieren und die Stärken der Altstadt durch Veranstaltungen und Marketingaktionen besser hervorheben.

*Öffentliche Diskussionsveranstaltung
im Rahmen von Hannover City 2020+
im Sprengel Museum*





Links
Zum Flanierboulevard umgebaute
und aufgewertete Luisenstraße

Rechts
Quartiere City-Shopping

Die Quartiersvereine kooperieren auch mit der »City-Gemeinschaft Hannover e. V.« Dieser Verein versteht sich als innovative Interessengemeinschaft und starke Stimme des Einzelhandels in der City. Alle Belange hinsichtlich Attraktivität, Sicherheit und Erreichbarkeit der Innenstadt, ergänzt um Themen wie Neuansiedlung bis Standortmarketing, werden von der City-Gemeinschaft vertreten.

Im Rahmen des städtischen Programms »Integrative Stadtteilarbeit« hat die Stadt in den vergangenen Jahren wichtige Impulse für die Bildung von kleinräumigen, lokalen Standortgemeinschaften gegeben, wie z. B. der Interessengemeinschaft »Profil Lavesstraße Warmbüchenviertel« oder des 2006 gegründeten Vereins »Wirtschaftsleben Calenberger Neustadt«. In der westlichen Goethestraße befindet sich die Gründung eines Wirtschaftsforums in Planung.

»Das Miteinander« gestalten

Neben der Unterstützung wirtschaftlicher Zusammenschlüsse engagiert sich die Stadt dafür, dass das Miteinander in der Innenstadt funktioniert und Konflikte gelöst werden können: der Stadtbezirksrat, das Stadtbezirksmanagement, die Konferenz Innenstadt, die Servicegruppe Innenstadt, die KontaktbeamtInnen der Polizeidirektion Mitte, die Parkranger und StreetworkerInnen. Dies funktioniert natürlich auch nur mit einer großen Unterstützung engagierter Mitbürger.

Mitten in der Stadt, am Platz der Weltausstellung, hat das Freiwilligenzentrum Hannover e. V. und das Café f seinen Sitz. Das Freiwilligenzentrum ist für Hannover der zentrale Partner für alle Fragen des bürgerschaftlichen Engagements und der Freiwilligenarbeit. Freiwillige und gemeinnützige Einrichtungen können das Café f für Vorträge und Veranstaltungen nutzen. Auch das »Familienservicebüro«, eine zentrale Anlaufstelle für Familien mit Kindern in Hannover, ist in zentraler Lage in der Kurt-Schumacher-Straße eingerichtet.

Flankierende Quartiersarbeit hat zum Ziel, den unterschiedlichen, teilweise ausgegrenzten Gruppen in der Innenstadt Raum zu geben und Konflikte um deren Aufenthalt zu lösen. Hierzu gehört auch die Diskussion um den Straßenstrich, der vor einigen Jahren in die Herschelstraße zwischen der Celler Straße und der Brüderstraße sowie Andreae- und Mehlstraße verlegt, aber somit nicht aus der Innenstadt verdrängt wurde. Vorausgegangene Konflikte zwischen Anliegern und den Prostituierten wurden in Arbeitskreisen mit den Betroffenen – Anwohner, Handel- und Gewerbetreibende, Banken und Verbände sowie Vertreter der Prostituierten, der Polizei und der Verwaltung – mit diesem Ortswechsel gelöst. Zusätzlich wurde das Beratungs- und Betreuungsangebot für die Prostituierten verbessert. Für die Prostituierten gibt es

mittlerweile das »Café Nachtschicht« in der Brüderstraße als Anlaufstelle, in dem Sozialarbeiterinnen von Phoenix, La Strada und dem Fachbereich Gesundheit der Region als Ansprechpartner zur Verfügung stehen. Ein Angebot an Beratungsstellen stellt die Stadt in der Innenstadt auch für die Drogenszene bereit, wie z. B. den »Fixpunkt« an der Hamburger Allee, eine niedrighschwellige Drogenberatung, die von der offenen Drogenszene angenommen wird. Am Raschplatz befindet sich das Drogenberatungszentrum der STEP, Café Connection, und unter der Hochstraße die Drogenberatung »Neues Land e.V.« Für Obdachlose wurde vom Diakonischen Werk der Kontaktladen Mecki am Raschplatz eingerichtet.

Hannover ist eine Stadt mit einer langen Tradition an Planungs- und Beteiligungskultur. Im Rahmen der Expo-Vorbereitungen hat der Rat 1995 die Gründung des Bürgerbüros Stadtentwicklung beschlossen, das heute eine zentrale Rolle im Dialog zur hannoverschen Stadtentwicklung spielt und durch »Quer- und Andersdenken« die öffentliche Diskussion zu Planungsprozessen und Ergebnissen anregen will.

ORTE DER ENTWICKLUNG

Handlungsräume

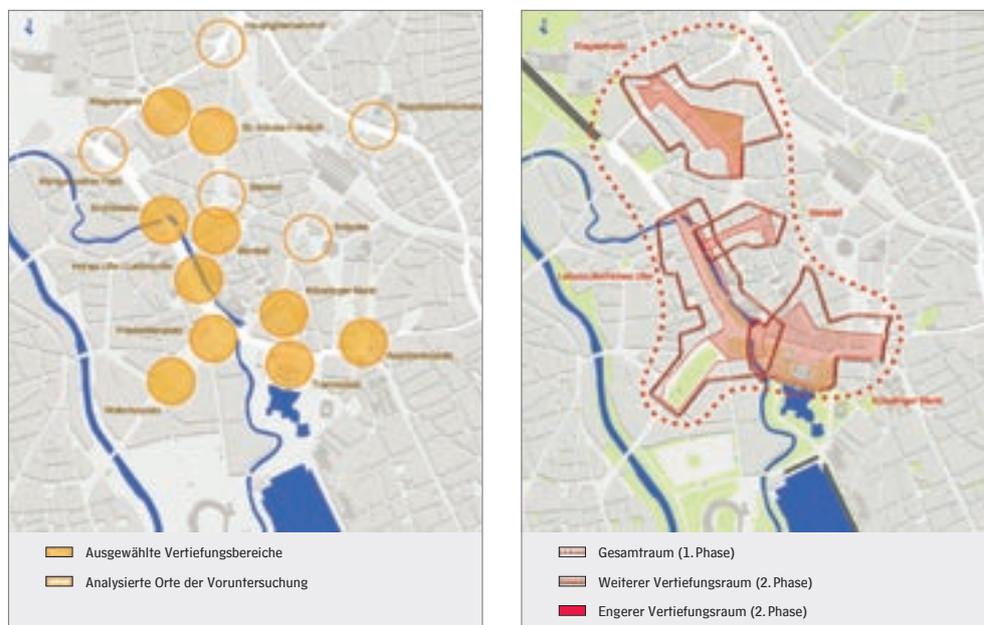
Altstadt

Lavesstadt

Leineraum

City-Ring

HANDLUNGSRÄUME



Im Rahmen der Vorbereitung zum Innenstadtkonzept identifizierten die Mentoren mittels Stadtspaziergängen unter der Mitwirkung unterschiedlicher Interessengruppen der Stadt Interventionsstandorte. Die Beschreibung und Analyse dieser Orte wurden in der Schrift »Erste Leitvorstellungen« festgehalten, die Ergebnisse sind in die Voruntersuchungen eingeflossen.

In der Vorbereitungsphase für das Innenstadtkonzept 2009 wurden die Interventionsstandorte mit Handlungspriorität in Expertengesprächen und öffentlichen Innenstadtforen herausgearbeitet und in die vier zu bearbeitenden Handlungsräume für den internationalen städtebaulichen und landschaftsplanerischen Ideenwettbewerb zusammengefasst. Folgende vier Handlungsräume, die unterschiedliche Interventionsorte enthalten, wurden im Rahmen des internationalen städtebaulichen und landschaftsplanerischen Ideenwettbewerbs bearbeitet:

- Klagesmarkt mit St.-Nikolai-Friedhof und Goserie,de,
- Marstall,
- Hohes Ufer/Leibnizufer mit Leineufer und Waterlooplatz mit Lavesallee,
- Köbelinger Markt mit Aegidientorplatz, Friedrichswall und Trammplatz.

*Links oben
Interventionsorte*

*Rechts oben
Wettbewerb Hannover City 2020+
Bearbeitungsräume*

*Unten
Umfeld Raschplatz*

Für diese Interventionsorte wurde jeweils ein erster Preis und für den Raum Hohes Ufer/Leibnizufer auch ein zweiter Preis vergeben. Die Ergebnisse finden sich im Innenstadtkonzept wieder und sind den Räumen Altstadt, Lavesstadt, Leineraum und City-Ring zugeordnet.

In das Innenstadtkonzept übernommen wurden die Planungen für einzelne Interventionsstandorte, die bereits in Arbeit oder abgeschlossen sind. Im Rahmen eines Ideen- und Realisierungswettbewerbes für die Lange Laube (Realisierungsteil) und Steintor (Ideenteil) ist der erste Preis für den Steintorplatz Grundlage eines laufenden Bauleitplanverfahrens geworden; das Ergebnis für die Umgestaltung der Langen Laube wurde bereits umgesetzt.

In der nordöstlichen Innenstadt hat der im vergangenen Jahr abgeschlossene Umbau des Raschplatzes in Verlängerung der Niki-de-Saint-Phalle-Promenade zu einer deutlichen Verbesserung der städtebaulichen Situation beigetragen. Die anstehende Verlagerung des ZOB und die Bebauung des damit frei werdenden »Lister Dreiecks«, Planungen im Umfeld des Pavillons, die Nachnutzung des Bredero-Hochhauses, die Modernisierung der Sparkasse sowie die Zukunft der Hochstraße und eine bessere Anbindung der Innenstadt an die Stadtteile Oststadt/List führen dazu, dass dieser Stadtraum auch die nächsten Jahre ein wichtiger Entwicklungsschwerpunkt in der nordöstlichen Innenstadt bleiben wird. Die Flächen des ehemaligen Hauptgüterbahnhofes bieten Potenzial für die Erweiterung der Innenstadt.



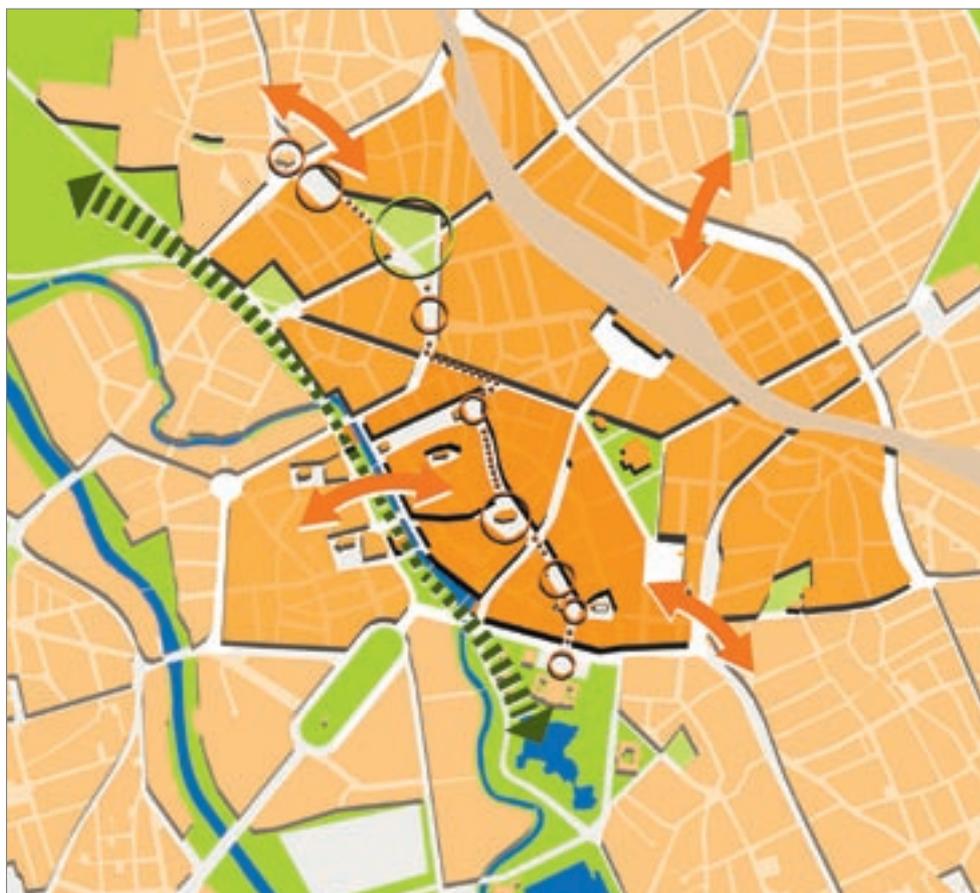
An Optionen einer nicht einfachen Nach- und Umnutzung des Areals wird kontinuierlich gearbeitet. In diesem Zusammenhang geht es darüber hinaus langfristig darum, den gesamten Bereich am nördlichen Stadteingang an der Vahrenwalder Straße neu zu ordnen und die Verknüpfung zu den benachbarten Stadtteilen Nordstadt und Vahrenwald zu verbessern.

Neben der Aufwertung der öffentlichen Plätze gilt es auch die Potenziale der innerstädtischen Friedhöfe weiterzuentwickeln. Dies ist für den Friedhof am Klagesmarkt im Rahmen des Wettbewerbes bereits intensiv geschehen, ist aber z.B. auch für den historisch bedeutsamen Gartenfriedhof zu empfehlen.

Darüber hinaus entwickelten sich im Dialog mit den Interessenvertretern und der Öffentlichkeit eine Reihe von Vorschlägen zu Umgestaltungsmaßnahmen einzelner Orte, die die programmatischen Entwicklungsthemen reflektieren: Das Angebot an attraktiven Wohnlagen in der Innenstadt neben der Leitfunktion Einzelhandel auszubauen; die öffentlichen Räume attraktiver zu gestalten und Verkehrsanlagen umzubauen; Kultur- und Kreativwirtschaft zu fördern; die Bild- und Identitätswirkung der Innenstadt zu schärfen und so durch neue urbane Quartiere mit einer lebendigen Nutzungsmischung die Innenstadt zu stärken.

Das Strukturbild beschreibt die wesentlichen Neuordnungselemente im Überblick:

- die Stärkung des Innenstadtbildes durch das Herausarbeiten/Betonen der Raumfigur Altstadt, der Platz- und Achsenfiguren der Lavesstadt und des Straßenrings
- das stadträumliche Verweben der Altstadt mit der Calenberger Neustadt
- die bessere Verknüpfung der Innenstadt mit den angrenzenden Stadtquartieren
- die Qualifizierung des Grünzuges von den Herrenhäuser Gärten zum Maschpark
- die Aufwertung der Stadtplätze



Strukturbild

- Altstadt und Teile der Lavesstadt
- Innenstadt (ohne Altstadt)
- Calenberger Neustadt
- Stadtquartiere
- Freiraum: Park, Platz, Wald, Landschaft
- Freiraum, Friedhof, Sport, Kleingarten
- Gewässer
- Verknüpfung Innenstadt/Stadtquartiere
- Platzfolge Altstadt/Innenstadt-Nord
- Verbindung Herrenhäuser Gärten/Maschraum

ALTSTADT



Gestaltkanon – Altstadt wieder erkennen

Ziel ist es, die Altstadt in ihrer ursprünglichen Ausdehnung durch eine einheitliche Gestaltung des öffentlichen Raumes (Stadtmöblierung, Beleuchtung, Beläge usw.) deutlicher wahrnehmbar zu machen. Der historische Umgriff der markanten Mandelform umfasst im Norden den Marstall, im Westen den Leineverlauf, im Süden den Friedrichswall und im Osten die Heiligerstraße. Folgende Orte haben für die Altstadt eine besondere Bedeutung und sind daher herauszuarbeiten: das Hohe Ufer als Auftakt der Altstadt an der Leine; der Platz um die Marktkirche als historischer Kern sowie die Schmiedestraße, die den Übergang von der Einkaufs-City in die Altstadt markiert. Neue Bauvorhaben, wie am Hohen Ufer, sollen sich in die Umgebung einfügen und den besonderen Standort in der Altstadt durch Gestalt und Nutzungsangebot reflektieren.

Aufwertung der Schmiedestraße

Der Druck der City-Nutzung mit ihren dienenden Aktivitäten der Anlieferung und der Parkhäuser bestimmt Gestalt und Atmosphäre der Schmiedestraße, die eine zentrale Nahtstelle zwischen dem mittelalterlichen Kern und der klassizistischen Schale ist und nordwestlich des Marktplatzes verläuft. Ein Ziel der künftigen Entwicklung ist es, die Schmiedestraße so zu gestalten, dass Fußgänger und Fahrverkehre gleichberechtigt sind. Als deregulierter Bereich im Umfeld Marktkirche und Marstall soll sie zugleich weiterhin ihre Erschließungsfunktionen behalten, aber dem Fußgängerverkehr den Vorrang einräumen. Material und Gestaltung der Straßenoberfläche sollen ihre Zugehörigkeit zur Altstadt zeigen.



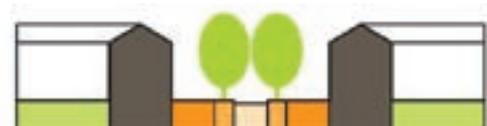
Oben
Altstadt und Teile der Lavesstadt

Mitte
Schmiedestraße mit Blick
in Richtung Marktkirche

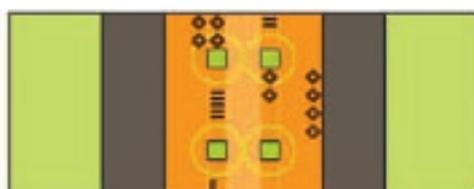
Unten
Straßengestaltung Umfeld
Schmiedestraße



Straßenprofil Schmiedestraße, deregulierter Bereich



Straßenprofil Schmiedestraße





Rechts oben
Leinstraße und Köbelinger Markt

Links oben und unten
Köbelinger Markt
Wettbewerb Hannover City 2020+
1. Preis:
Trojan Trojan + Partner,
Architekten + Städtebauer/
WGF Nürnberg

Neues Wohnen in der Altstadt – Neuordnung Köbelinger Markt

Den Köbelinger Markt als Wohnstandort zu entwickeln, stand bereits zu Beginn der Arbeit am Innenstadtkonzept fest. Es gab bereits einige Vorschläge zur Bebauung, die im Rahmen von vorausgegangenen Entwurfswerkstätten entstanden waren. Die Neuordnung des Köbelinger Marktes war eine Vertiefungsaufgabe des o. g. Wettbewerbs. Im Ergebnis zeigt sich, dass mit dem Abriss des Behördengebäudes in der Leinstraße die einmalige Chance entsteht, den Stadtraum in der südöstlichen Altstadt unter Erhalt des Köbelinger Marktes neu zu gliedern und zu einem attraktiven Wohnstandort zu entwickeln. Angestrebt wird eine Wohnungstypologie, die das Altstadtwohnen zeitgemäß interpretiert und in der Erdgeschoss-

zone publikumswirksame Nutzungen anbietet, um die östliche Innenstadt zusätzlich zu beleben. Das von den Preisträgern Trojan Trojan + Partner, Architekten + Städtebauer (Darmstadt)/WGF Nürnberg (Nürnberg) vorgeschlagene, in Einzelgebäude untergliederte Gebäudeensemble vervollständigt die »Mandelform« der Altstadt wieder und ermöglicht über die Neuorientierung des Theodor-Lessing-Platzes eine stärkere Verbindung der Altstadt zum Neuen Rathaus mit Tramplatz und Maschpark mit ebenerdigem Übergang über den Friedrichswall. Dies wird durch eine bauliche Fassung der Straßen- und Platzräume unterstützt und erfordert eine Neuordnung an der Leinstraße. Langfristiges Ziel ist es, neben dem Theodor-Lessing-Platz eine stärkere Durchlässigkeit zwischen der südöstlichen Altstadt und dem Maschpark zu schaffen. Im Zuge dieser Maßnahme wird vorgeschlagen, auch den Tramplatz umzugestalten.

*Köbelinger Markt
Wettbewerb Hannover City 2020+
1. Preis:
Trojan Trojan + Partner, Architekten +
Städtebauer/
WGF Nürnberg
Ausschnitt Lageplan*



LAVESSTADT

Baumalleen – Lavesfigur wieder erkennen

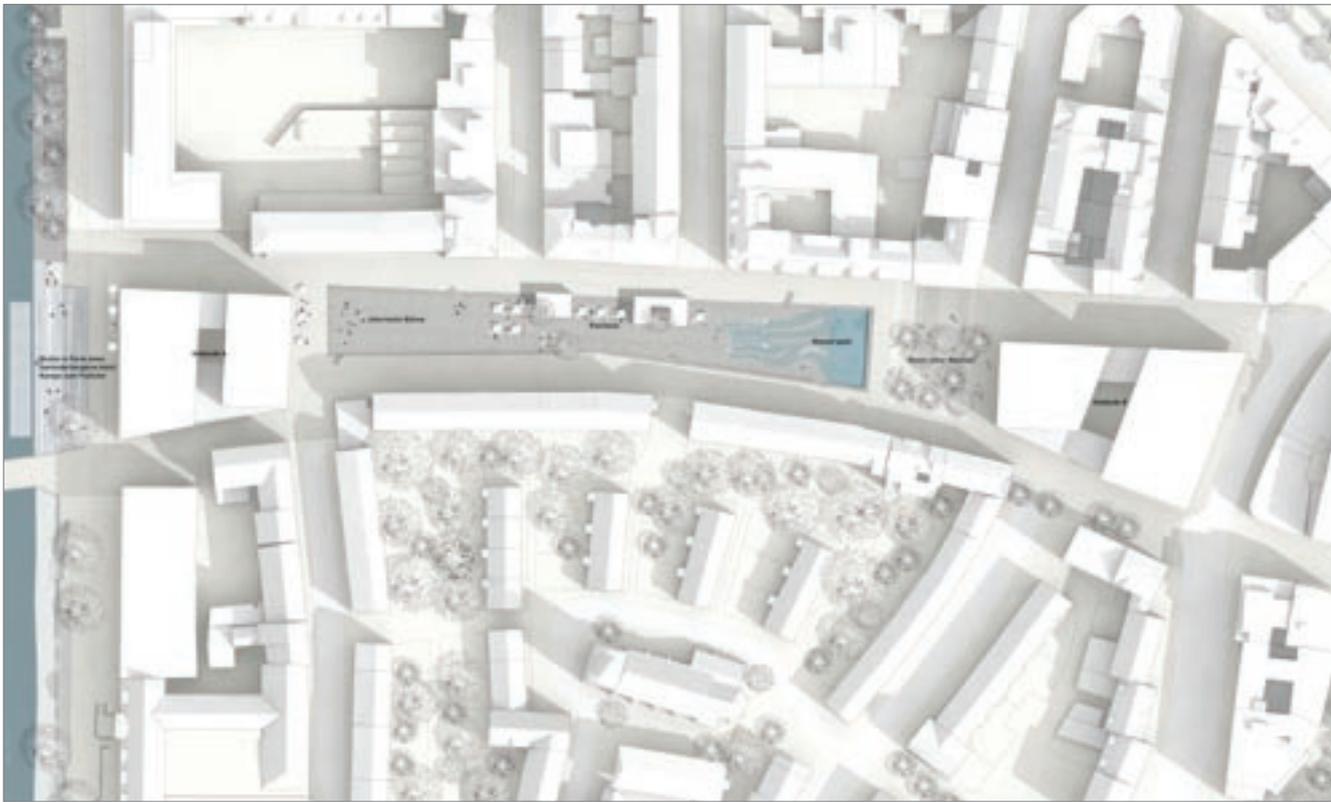
Um den Zusammenhang der Raumfiguren der Stadterweiterung von Laves im Stadtbild ablesbar zu machen, wird angestrebt, diese Raumstrukturen durch Baumreihen kenntlich zu machen. Darüber hinaus sind die Platzanlagen wieder herauszuarbeiten, z. B. der Georgsplatz und der Waterlooplatz. Mit der Rekonstruktion der Hippodrom-Figur am Waterlooplatz mittels Baumreihen und einer veränderten Straßenführung könnte dieser sehr weitläufige Raum stärker gefasst und so gegliedert werden, dass er zum Aufenthalt und zur Nutzung einlädt.



Links oben
Baumallee in der Georgstraße

Mitte oben
Lavesallee und Waterlooplatz

Links unten und rechts oben
Lavesachsen



Vom Parkplatz zum Stadtplatz – Umgestaltung Marstall

Beim Wiederaufbau der Stadt wurden der Marstall und der Köbelinger Markt von Bebauung freigehalten, es entstanden zwei neue Plätze in der Stadt, die bis heute dem oberirdischen Parken dienen. Der Marstall liegt zwischen Altstadt und dem Vergnügungsviertel sowie der Einkaufs-City um die Georgstraße und der Leine (Hohes Ufer). Die besondere Lage und das Potenzial werden derzeit nicht genutzt, auch seine angenehme Dimension wird kaum wahrgenommen. In der Vorbereitung des Wettbewerbs wurde eine rein freiräumliche Gestaltung des Platzes gegenüber einer vollständigen Überbauung der Platzanlage kontrovers diskutiert.

Oben
 Marstall
 Wettbewerb Hannover City 2020+
 1. Preis
 Maxwan architects+urbanists/
 Lola Landscape Architects
 Lageplan

Unten
 Luftbild Am Marstall





Oben und unten

Marshall

Wettbewerb Hannover City 2020+

1. Preis

Maxwan architects + urbanists/

Lola Landscape Architects

Die Planung der Preisträger Maxwan architects + urbanists (Rotterdam)/Lola Landscape Architects (Rotterdam) sieht eine Fassung der Platzköpfe durch zwei solitäre Baukörper vor; dadurch wird der Platz zur City besser abgepuffert und kann seiner Funktion als Stadtplatz besser gerecht werden. Der westliche Baukörper komplettiert die historische Stadtkante am Hohen Ufer, der östliche Baukörper zeichnet den historischen Verlauf der Schmiedestraße nach und formuliert einen kleinen Vorplatz im Übergang zur Georgstraße. Es ist vorgesehen, den Platz als Stadtbühne zu inszenieren. Der Einmündungsbereich der Schmiedestraße und der Knochenhauerstraße in den Marshall soll als deregulierter Bereich gestaltet und der Verkehr aus der Schmiedestraße nicht mehr über die Steintorstraße und Georgstraße zur Münzstraße, sondern über die Reuter- und Scholvinstraße geführt werden. Hierdurch könnte auch die Einzelhandelslage am Südrand der Georgstraße in ihrem westlichen Abschnitt gestärkt werden. Voraussetzung dafür ist die Einrichtung eines Linksabbiegers in der Goethestraße aus Richtung Steintorplatz in Richtung Aegidientorplatz.

LEINERAUM



Ufergestaltung – Wahrnehmung der Leine in der Stadt

Die Leine besitzt in ihrem Innenstadtverlauf ein hohes und urbanes Ufer, welches in dieser Dramatik und Qualität weiterentwickelt werden soll, sowie ein grün gestaltetes Ufer, welches ebenfalls im Charakter beibehalten und qualifiziert werden soll. Die Aufenthaltsqualität der Ufer hängt aber auch von der Umgestaltung des City-Rings in diesem Abschnitt ab und von der Wirksamkeit freiräumlicher Gestaltungsmaßnahmen, welche die Straße gestalterisch in den Hintergrund treten lassen. Durch die Aufwertung und Aktivierung der Uferbereiche kann der Fluss stärker ins Bewusstsein gebracht werden, es sind aber auch Pflegemaßnahmen des Flussbettes erforderlich, um den Wasserlauf wahrnehmen zu können. Eine Anhebung des Wasserspiegels der Leine könnte diese Intention stärken.

Verknüpfungen herstellen – Altstadt/Calenberger Neustadt

Der Leineraum in diesem Abschnitt in seinem heutigen Erscheinungsbild ist kennzeichnend für den Wiederaufbau Hannovers. Das Leibnizufer als Abschnitt des City-Rings wurde entlang der Leine zwischen der Altstadt und der Calenberger Neustadt angelegt. Aufgegeben wurde die historische Leineinsel, die in Vorkriegszeiten mit einer sehr dichten Bebauung besetzt war, aber auch die stadträumlich enge Verknüpfung zwischen der Altstadt und Calenberger Neustadt. Während die Bebauung am östlichen Hohen Ufer Bezug auf die historische Situation nimmt, erfolgte die Bebauung an der westlichen Seite auf neuem Stadtgrundriss in einer Abfolge von Solitärbauten. Eine wichtige Vorgehensweise in den vorbereitenden Arbeiten zum Innenstadtkonzept bestand darin, mittels einer historischen Analyse die Veränderungen im Stadtgrundriss und die daraus resultierenden Konsequenzen darzustellen. Daraus entwickelte sich die Zielstellung, an diesem Ort zwischen Altstadt und Calenberger Neustadt die Querbeziehungen zu verbessern.

In den öffentlichen Diskussionen zum Stadtraum Leibnizufer/Hohes Ufer wurden hochbauliche und freiraumgestalterische Interventionen kontrovers diskutiert. Es erfolgte eine Verständigung, dass das Leibnizufer ein wichtiger Abschnitt in der Grünverbindung Herrenhäuser Gärten – Maschpark ist und diese Funktion auch künftig weiterhin beibehalten soll. Die Akteure haben sich aber auch dahingehend verständigt, dass zu den Veränderungsmaßnahmen am City-Ring hochbauliche und freiraumgestalterische Interventionen zur Verbesserung der Querbezüge zwischen Altstadt und Calenberger Neustadt erfolgen sollen. Langfristiges Ziel ist es, über mehr Transparenz und Belebung der Erdgeschosszonen am Leibnizufer eine stärkere funktionale Verknüpfung beider Stadtteile herzustellen.

Links oben

Leineraum

Links Mitte

*Duvebrunnen an der
Querung Leibnizufer*

Links unten

»Leine Suite« am Hohen Ufer

Rechts

*Leibnizufer/Hohes Ufer
Wettbewerb Hannover City 2020+*

1. Preis

Kellner Schleich Wunderling,

Architekten & Stadtplaner/

Nagel, Schonhoff + Partner,

Landschaftsarchitekten-Stadtplaner





Links oben und unten

*Leibnizufer/Hohes Ufer
Wettbewerb Hannover City 2020+
1. Preis*

*Kellner Schleich Wunderling,
Architekten & Stadtplaner/
Nagel, Schonhoff+ Partner,
Landschaftsarchitekten-Stadtplaner*

Rechts

*City-Ring am Leibnizufer ohne
attraktive Querungsmöglichkeiten*



Stadtbühne nutzen – Hohes Ufer

Das Hohe Ufer soll seinen Charakter als hohes steinernes Ufer am Rande der Altstadt beibehalten. Über Treppen und Rampen werden eine mittlere und eine untere Aufenthaltsebene am Wasser barrierefrei zugänglich gemacht. In der Höhe des Marstalls ist eine großzügige Treppenanlage vorgesehen, die zum Verweilen am Wasser einlädt. Flohmarkt und Skulpturenmeile können sich wieder stärker entfalten.

Rhythmus entwickeln – Leibnizufer

Das Leibnizufer wird seinen grünen Duktus beibehalten und im Hinblick auf eine bessere Vernetzung der Landschaftsräume Herrenhäuser Gärten und Maschpark/Maschsee gestärkt. Die Preisträger Kellner Schleich Wunderling, Architekten & Stadtplaner (Hannover)/Nagel, Schonhoff+ Partner, Landschaftsarchitekten-Stadtplaner (Hannover) sehen vor, die Freiflächen zur Leine hin zu terrassieren. Parallel zum Ufer soll von der Goethestraße bis zur Schlossbrücke ein befestigter öffentlicher Uferweg führen. Gleichzeitig sollen zwei Brückenköpfe in Form von solitären Gebäuden an der Goethestraße und an der Schlossbrücke den Übergang zwischen Altstadt und Calenberger Neustadt markieren. Diese Baukörper mit belebenden Funktionen sollen den Stadtraum aktivieren, die Verbindung zwischen den Stadtquartieren stärken und an die historische Stadtkante erinnern. Somit kann die grüne Verbindung zwischen den Landschaftsräumen Herrenhäuser Gärten und Maschpark gestärkt und die Verbindung zwischen der Altstadt und der Calenberger Neustadt durch Nutzungsbrücken hergestellt werden. Das geplante nördliche

Leibnizufer/Hohes Ufer
 Wettbewerb Hannover City 2020+
 1. Preis
 Kellner Schleich Wunderling,
 Architekten & Stadtplaner/
 Nagel, Schonhoff + Partner,
 Landschaftsarchitekten-Stadtplaner
 Lageplan



Gebäude ist so platziert, dass es in die Goethestraße und in den City-Ring gleichermaßen wirkt. Dadurch erfährt der Raum am City-Ring eine Einengung, die mehr Spannung und Rhythmik erzeugt. Ein ähnlicher Effekt ergibt sich durch den südlichen Baukörper, der zwischen einer neuen als Furt ausgebildeten platzartig entwickelten Brücke und der Schloßbrücke liegen soll, auch hier kann ein neuer Raumeffekt durch den Wechsel von Enge und Weite entstehen. Die vorgeschlagene Errichtung einer Leinefurt erinnert an die Stadtgründung und ermöglicht einen direkten Kontakt mit dem Wasser.

CITY-RING

Lichtkonzept – City-Ring markieren

Der City-Ring ist ein weiteres markantes Strukturelement im Stadtgefüge. Daher soll der City-Ring als ablesbare Ikone mittels eines durchgängigen Beleuchtungskonzeptes markiert und sichtbar werden.

Bewegung für alle – City-Ring umgestalten

In Zukunft soll der City-Ring zunächst im Abschnitt Clevertor – Aegidientorplatz um eine Fahrspur je Richtung zugunsten breiterer Fuß- und Radwege sowie potenzieller Flächen für Freiräume und Bebauung umgebaut und gleichzeitig die Querung für Fußgänger und Radfahrer verbessert werden. Damit rücken die Stadtquartiere funktional wieder stärker zusammen. Um den Straßenverlauf zu gliedern und stärker die Bezüge zu den benachbarten Stadtquartieren herzustellen, werden unterschiedliche Straßenraumprofile vorgeschlagen. Ziel ist es, die Barrierewirkung der Straße und der Kreuzungen zu minimieren.

Der City-Ring wird unter Wahrung der Leistungsfähigkeit im Bereich des Leibnizufers auf jeweils zwei Fahrspuren pro Richtung umgebaut und mit breiten Geh-/Radwegen ausgestattet. In der Hamburger Allee soll das vorhandene Profil der dreireihigen Allee gepflegt und gestärkt sowie weiter in Richtung Raschplatz fortgeführt werden.

Die Raschplatzhochstraße steht nicht zuletzt aufgrund hoher anstehender Sanierungskosten zur Disposition. Der neue ebenerdige Straßenabschnitt sollte möglichst kompakt ausgebildet werden, um die Verbindung zwischen Innenstadt und Oststadt/List zu erleichtern.

In der Berliner Allee kann das Motiv der dreireihigen Allee aus der Hamburger Allee wieder aufgenommen werden. Im südlichen Abschnitt ist dieses Profil bereits vorhanden; der mittlere, bisher einreihige Abschnitt soll um zwei Baumreihen ergänzt und ebenfalls weiter Richtung Raschplatz geführt werden. Eine Reduzierung der Fahrspuren auf jeweils zwei Spuren pro Richtung sollte auch hier geprüft werden.

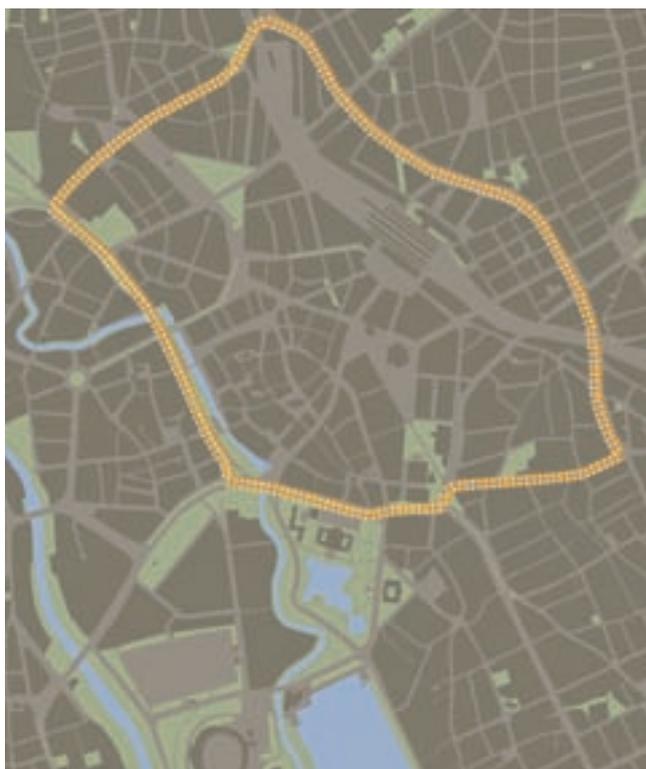


Rechts oben

*Tramplatz
Trojan Trojan + Partner,
Architekten + Städtebauer /
WGF Nürnberg*

Links unten
City-Ring

Rechts unten
Lichtkonzept





Raumsequenzen
am City-Ring

Stadt- und Landschaftsraum vernetzen – Friedrichswall/Trammplatz

Der Friedrichswall als südlicher Abschnitt des City-Rings bildet den Übergang zwischen der südöstlichen Altstadt und dem Naherholungsraum Maschpark. Der Umbau des Straßenabschnitts auf jeweils zwei Fahrspuren und der Verzicht auf die Busstreifen lässt auch hier unter Beibehaltung der verkehrlichen Leistungsfähigkeit beiderseits breitere Geh- und Radwege zu und schafft einen leichter zu querenden Raum. Die Querung des Friedrichswalls soll künftig niveaugleich sowie zusätzlich mindestens einmal zwischen den Kreuzungspunkten Karmarschstraße/City-Ring und Willy-Brandt-Straße/City-Ring möglich sein. Die großzügige Baumallee lässt den Friedrichswall wie eine Promenade vor dem Neuen Rathaus wirken.

Die Neugestaltung des Trammplatzes und dessen Anheben auf Straßenniveau sowie die Aufwertung des Köbelinger Marktes und des Theodor-Lessing-Platzes und seiner deutlichen Orientierung auf das Rathaus stärken diese wichtige Verbindung zusätzlich. Der Straßenumbau und die kompakte Ausbildung der Kreuzung am Aegidientorplatz verbessern darüber hinaus die Verbindung zwischen Georgstraße und der Südstadt.

Raum wiedergewinnen – Friederikenplatz

Mit seiner raumgreifenden Verkehrsanlage ist der Friederikenplatz ein weiterer Zeitzeuge der auto-gerechten Wiederaufbauplanung. Durch den Umbau von Fahrspuren sowie der kompakten Ausbildung der Abbiegespuren wird der Straßenraum des Friederikenplatzes in Zukunft erheblich verkleinert und für

Radfahrer und Fußgänger leichter passierbar. Auch hier gilt die Maxime, die Leistungsfähigkeit für den Autoverkehr zu erhalten. Der Stadtraum soll künftig durch einen Solitärbau an der südöstlichen Platzseite gefasst und als eigener, vom Waterlooplatz abgegrenzter Ort wahrnehmbar werden. Gleichzeitig wird der Blick auf die Achse Waterloostraße/-platz – Leineschloss – Marktkirche – Hauptbahnhof – Raschplatz fokussiert.

Wohnstandort Innenstadt stärken – Klagesmarkt

Der Klagesmarkt ist heute in großen Teilen ein Parkplatz. Lediglich der nördliche, baumbestandene Abschnitt erfüllt seine städtische Platzfunktion, insbesondere der Wochenmarkt ist ein großer Anziehungspunkt. Es ist von den Preisträgern Astoc GmbH Architects & Planners (Köln)/jbbug, büro urbane gestalt (Köln) vorgesehen, den mittleren und südlichen Teil des Platzes mit zwei in Einzelgebäude gegliederten Blöcken zu bebauen. Gegenüber dem Gewerkschaftshochhaus könnte mit einer baulichen Überhöhung



Oben
Parkplatz auf dem südlichen Teil des Klagesmarktes, Kreisel am Klagesmarkt

Unten
Klagesmarkt
Wettbewerb Hannover City 2020 + 1. Preis
Astoc GmbH Architects & Planners/
jbbug, büro urbane gestalt



auf dieses reagiert werden. Vorgesehen sind eine Wohnbebauung sowie halböffentliche Einrichtungen in den Erdgeschosszonen. Durch die neue Wohnnutzung sollen die bestehenden Wohnstandorte gestärkt und durch die Erdgeschossnutzung die Verbindung zur Nordstadt attraktiver gestaltet werden. Der Kreisverkehr am Klagesmarkt soll zu einer kompakten Kreuzung kapazitätsgerecht umgebaut werden. Damit kann der bisherige undifferenzierte Raum zwischen Steintor und Christuskirche in drei ablesbare Teilräume mit eigenen Atmosphären gegliedert werden: Goseriende (Stadtplatz) – St.-Nikolai-Friedhof (Grünraum) – Klagesmarkt (Stadtplatz) – Platz um die Christuskirche (Kirchplatz). Die Kapellenruine erhält durch den Umbau der Straße wieder einen eigenen Platz, dieser kann im Zusammenhang mit der benachbarten Kestnergesellschaft gestaltet und genutzt werden.

*Klagesmarkt
Wettbewerb Hannover City 2020+
1. Preis
Astoc GmbH Architects & Planners/
jbbug, büro urbane gestalt
Lageplan*



STÄDTEBAULICHER RAHMENPLAN

Altstadt

Innenstadt-Nord

Städtebaulicher Rahmenplan

Maßnahmen

ALTSTADT



 Gebäude Planungen	 Sondergebäude	 Freiraum Bestand	 Laves-Achsen
 Gebäude Bestand	 Freiraum Planung	 Potenzialflächen	

Der städtebauliche Rahmenplan ist Teil des Innenstadtkonzeptes und stellt die beschriebenen baulich-räumlichen Ordnungsziele dar; er wird ergänzt durch die sektoralen Teilpläne sowie den Maßnahmenplan. Der städtebauliche Rahmenplan gibt einen Überblick über Planungen und aktuelle Projekte der Innenstadt und des engeren Verflechtungsraumes. Neben den Ergebnissen des internationalen städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerbs sind Gestaltungsmaßnahmen dargestellt, die die räumliche Prägnanz der Strukturelemente Altstadt, Lavesstadt, Leineraum und City-Ring sowie die Verbindungen zwischen der Innenstadt und den angrenzenden Stadtteilen stärken. Dies sind hochbauliche Maßnahmen wie auch Gestaltungsmaßnahmen für öffentliche Plätze, Freiflächen und Straßenräume. Darüber hinaus werden für Potenzialflächen, die bisher nicht im Fokus der Innenstadtentwicklung lagen, mögliche gliedernde Ordnungsprinzipien definiert. Der Plan versteht sich wie das gesamte Innenstadtkonzept als lernendes System, welches nach Bedarf gemäß den formulierten Planungszielen fortgeschrieben wird.

INNENSTADT-NORD



- | | | | |
|---|--|--|---|
|  Gebäude Planungen |  Sondergebäude |  Freiraum Bestand |  Laves-Achsen |
|  Gebäude Bestand |  Freiraum Planung |  Potenzialflächen | |

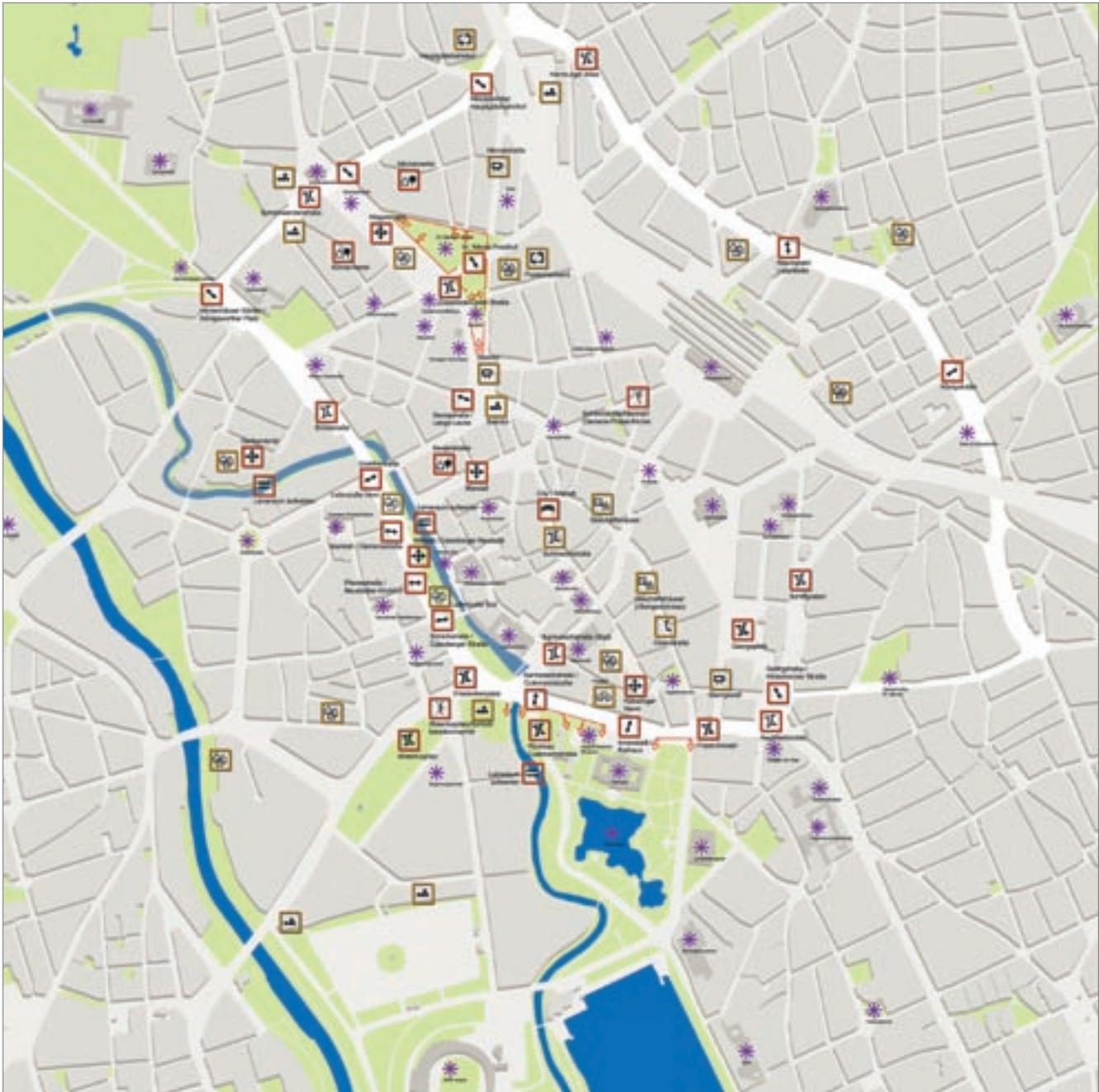




Städtebaulicher Rahmenplan

-  Gebäude Planungen
-  Gebäude Bestand
-  Sondergebäude
-  Freiraum Planung
-  Freiraum Bestand
-  Laves-Achsen
-  Potenzialflächen

MASSNAHMEN



- | | | | |
|---------------------------------|--------------------------------|-----------------|--------------------------------------|
| Aktivität (öffentlich) | Verbindung aufwerten | Stärkung Wohnen | Kulturangebot stärken |
| Aktivität (privat) | Straßenraum aufwerten | Wohnungsbau | Wohnumfeld verbessern |
| Bedeutende Orte/
Impulsgeber | Lagegunst/
Blickbeziehungen | Bebauung | Partizipation |
| | Übergang verbessern | Umnutzung | Räumliche Kante/
Zugang aufwerten |

AUSBLICK UND ERSTE SCHRITTE

Das vorliegende Konzept beschreibt den Zielrahmen der Stadtverwaltung für die Innenstadtentwicklung der nächsten 15 Jahre. Dem Konzept zugrunde liegen heutige Problemsichten, Vorstellungen zu künftigen Entwicklungen und Herausforderungen sowie auch Erwartungen. Komplexe und umfassende Entwicklungsvorgänge brauchen in der Regel einen längeren Atem als 15 Jahre, aber auch innerhalb dieses mittelfristigen Zeithorizontes können sich Rahmenbedingungen verändern und Vorstellungen wandeln. Das Innenstadtkonzept wird daher als »lernendes« System verstanden und ist im Sinne der programmatischen Zielformulierungen nach Bedarf weiter fortzuschreiben und zu vertiefen. Es bietet einen Rahmen, den auch andere Fachressorts mit ihren Themen und Maßnahmen bereichernd ausfüllen können. Der Verkehrsentwicklungsplan und das Einzelhandelskonzept, die parallel zum Innenstadtkonzept entwickelt werden und inhaltlich stark mit diesem verzahnt und abgestimmt sind, detaillieren die sektoralen Entwicklungsziele.

Das Innenstadtkonzept ist ein informeller Plan, der allen Bürgern Auskunft über die Entwicklungsabsichten der Stadtverwaltung gibt. Er ist damit auch zugleich Angebot an alle Akteure, sich in diesem für alle wichtigen Prozess nach ihren Möglichkeiten zu engagieren.

Die beschriebenen und nach Orten gegliederten Maßnahmen sind keiner Reihenfolge und Prioritätensetzung unterworfen, sondern werden derzeit parallel nach ersten Umsetzungsmöglichkeiten betrachtet. Dabei werden auch mögliche Synergien und/oder Kopplungen mit laufenden Maßnahmen und Planungsabsichten untersucht sowie die Fördermöglichkeiten geprüft.

Während bereits zur Auslobung des internationalen städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerbs die grundsätzliche Machbarkeit der Konzeptvorschläge untersucht wurde und zum Beispiel zum City-Ring in einer Verkehrsexpertise die Machbarkeit des Umbaus ohne Leistungsverluste belegt wurde, werden nun weitere technische und wirtschaftliche Umsetzungsvoraussetzungen für den Abschnitt des Leibnizufer bis zum Friedrichswall untersucht und geeignete Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten geprüft. Auch am Klagesmarkt wird derzeit untersucht, welche ersten Umsetzungsschritte zum Umbau von Verkehrsanlagen eingeleitet werden können. Gegenwärtig wird der Umbau des Kreisels in eine leistungsfähige T-Kreuzung vorangetrieben.

Gleichzeitig werden Entwicklungsmodelle überlegt, wie ressourceneffizient künftig die Innenstadtentwicklung konzentriert vorangetrieben werden kann und wie geeignete Akteure verantwortlich in den Prozess eingebunden werden können.

Das Innenstadtkonzept wurde während seiner Vorbereitung öffentlich in allen wesentlichen Aussagen erörtert und diskutiert. Die vorgeschlagenen Neuordnungsmaßnahmen wie zum Beispiel am Leibnizufer, am Köbelinger Markt, am Klagesmarkt und am Marstall sind in ihren wesentlichen Setzungen Ergebnis einer lebhaften Debatte zum künftigen Bild der Innenstadt. Dieser eingeschlagene Weg eines Planungsdialoges **hat sich für diesen Entwicklungsschritt bewährt.**

FAZIT DER MENTOREN

Jürgen Eppinger

Stadtplaner, 1990–2000 Planungsgruppe Weltausstellung

Hans Werner Dannowski

Stadtsuperintendent i. R.

Prof. Rolf Wernstedt

Niedersächsischer Kultusminister a. D.

Präsident des Niedersächsischen Landtags a. D.

8. Dezember 2010

Sprenkel Museum Hannover

HANNOVER CITY 2020+

Ein Beteiligungskonzept mit Vorbildcharakter?

Prof. Rolf Wernstedt

Für die Mentoren des Stadtentwicklungsprozesses, Herrn Dannowski, Herrn Eppinger und mich, geht mit dieser Veranstaltung ein aufregender Prozess zu Ende.

Wir durften privilegierte Teilnehmer eines Stadtentwicklungsprozesses sein,

- der uns viel Arbeit, Engagement und Freude bereitet hat,
- der uns in lehrreiche Debatten verwickelte und uns vieles lernen ließ,
- der uns manchmal ärgerte und ungeduldig machte,
- der uns Bewunderung für die Hauptamtlichen abnötigte
(vom Baudezernenten bis zur Sachbearbeiterin, von den ArchitektInnen bis zu den Assistenten),
- der uns unsere Stadt neu sehen und erleben ließ und
- der uns neugierig auf die Zukunft machte.

Wir möchten davon einiges berichten und Kritisches erwägen. Hannover hat eine lange Stadtentwicklungstradition. Die politischen Repräsentanten im Rat und die Verwaltung haben bei den entscheidenden Entwicklungen, die nach der fast vollständigen Zerstörung der Stadt nach dem Zweiten Weltkrieg nötig wurden, mit Voraussicht gedacht und an den Bedürfnissen der Bürgerinnen und Bürger orientiert gehandelt. Hannover wirkte in mancher Hinsicht städtebaulich vorbildlich. Verkehrsplanung, nachbarschaftliche Wohnformen im städtischen Raum, stadträumliche Auflockerung und bemerkenswerte architektonische Einzelbauten gelten als Kennzeichen für eine gelungene Nachkriegsmoderne. Rudolf Hillebrecht steht als Name dafür.

Hannover hat in den städtebaulich relevanten Prozessen wie des U-Bahn-Baues, der Sanierung alter Stadtteile und der EXPO die Interessen der Bewohnerinnen und Bewohner versucht zu berücksichtigen. Spezielle Beteiligungsformen haben mögliche Transparenz hergestellt, aufkommende Konflikte bearbeitet und tatsächliche Hilfe geleistet. Der EXPO ist, wie Sie sich sicherlich erinnern werden, eine sehr kontroverse Debatte über das Für und Wider und schließlich eine Volksabstimmung vorausgegangen, deren Ergebnis die Akzeptanz der Veranstaltung in Hannover und Niedersachsen wesentlich erhöht hat.

Als sich der Rat der Landeshauptstadt im Jahre 2006 entschloss, einen langfristig und nachhaltig wirkenden Prozess zu initiieren, in dem über die weitere Entwicklung der Innenstadt in den nächsten Jahrzehnten diskutiert und Realisierungsvorschläge erarbeitet werden sollten, stellte sich die Frage, in welchen Formen diese neue Aufgabe darzustellen sei.

Dies ist im Wesentlichen eine Initiative der Ratsherren Thomas Hermann und Michael Dette gewesen. Sie konnten ihre Ratskolleginnen und -kollegen und den Oberbürgermeister davon überzeugen, dass es ein langer Weg sein müsse, der über die üblichen Wege einer Ausschreibung und eines Ratsbeschlusses hinausgeht.

Man entschied sich – was natürlich ist –, die Verwaltung mit der Erarbeitung von Vorüberlegungen zu betrauen, die auf einen internationalen städtebaulichen Wettbewerb im Jahre 2010 hinauslaufen sollten. Als Neuerung kam man auch auf die Idee, sog. drei Mentoren zu berufen, die als langjährige Kenner der Innenstadt und gut vernetzt in wichtigen Bereichen der Stadtgesellschaft den Stadtentwicklungsprozess dauerhaft begleiten sollten. Ihre nicht von vornherein vollständig definierte Rolle war an die Erwartung geknüpft, kritische Begleitung zu garantieren, Rückkopplung in die ihnen zugänglichen Teile der Stadtgesellschaft zu geben (Herr Dannowski im kirchlichen und kulturellen Umfeld, Herr Eppinger im Raum der Architekten und Planer sowohl im privaten als auch im Hochschulsektor, Herr Wernstedt im politischen und Wissenschaftssektor) und Anregungen aufzunehmen, eigene Anstöße zu geben, sich in öffentlichen und geschlossenen Diskussionsforen einzubringen und ggf. sich auch öffentlich zu äußern.

Ihre Position war formal und inhaltlich vollständig unabhängig, zumal die drei gewählten Vertreter frei von jedem Verdacht waren, noch eigene Interessen zu vertreten. Ihre Beiträge in Papieren, den öffentlichen Foren und bei Versammlungen haben sie aus eigener Verantwortung erbracht. Eine solche Beteiligungskonstruktion ist nicht ohne Risiko. Sie erfüllt natürlich nicht die Stringenz einer repräsentativen Vertretung. Und werbemäßig ist die Berufung von drei Pensionären für innovative Aufgaben keineswegs automatisch sexy. Sie erfüllt auch nicht die Legitimationsforderung einer abgesicherten Wahl. Sie erfüllt schon gar nicht die mögliche Erwartung, alle Gesichtspunkte verstanden und verarbeitet zu haben.



Öffentliche Präsentation
des Innenstadtkonzeptes
8. Dezember 2010



Die drei Mentoren unterliegen keiner Kontrolle, sondern arbeiten freiwillig auf der Basis einer gewissen mit ihrem Leben ausgewiesenen öffentlichen Autorität. Gerade diese erfordert ein Optimum an Zuhörerbereitschaft und Fairness, aber auch an Nachdrücklichkeit. Sie waren immer ein bisschen mehr als nur Berater. Sie waren manchmal das Sprachrohr vernachlässigter Gesichtspunkte und immer Mahner des Gesamtinteresses der Entwicklung der Innenstadt und konnten deswegen schon keine einseitigen Vertreter von wie auch immer berechtigten Einzelinteressen sein. Ob uns das immer gelungen ist, mag dahingestellt sein.

Eine solche Mentorenrolle könnte nicht erfolgreich eingenommen werden, wenn sie nicht auf der Basis eines Grundvertrauens und eines Grundrespekts geschähe, die gegenüber und von den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Bauverwaltung, der begleitenden Architekten und Wissenschaftler sowie der beteiligten Vertreter der organisierten Interessen der Innenstadt erbracht werden müssen. Dies ist im Großen und Ganzen geschehen, und dafür danken wir allen Beteiligten.

Auf diese Weise war es möglich, in der ersten Phase in den Monaten September 2007 bis Sommer 2008 auf intensiven stundenlangen und von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Bauverwaltung begleiteten Rundgängen durch die Innenstadt einen Eindruck und ein Gefühl dafür zu bekommen, was dort an gelungenen, aber auch defizitären Situationen zu finden ist. Wir waren überrascht, wie viel wir in unserer Stadt, die wir gut zu kennen glaubten, noch nicht gesehen hatten oder was uns noch nicht aufgefallen war.

Das Resultat dieser Phase war ein Papier, das wir im September 2008 der Öffentlichkeit vorgestellt haben. [Die »Ersten Leitvorstellungen« stehen unter www.hannovercity-2020.de zum Herunterladen zur Verfügung, Anm. d. Red.] Die Hinweise auf die später Interventionsorte genannten Räume am Leineufer, Marstall, Köbelinger Markt und Klagesmarkt finden sich dort bereits. Ebenso haben wir auf die zu bearbeitenden Orte am Güterbahnhof, am Raschplatz, an den Hinterhoflagen, den Innenstadtfriedhöfen hingewiesen. Die Problematik der Übergangssituation zu den benachbarten Stadtteilen war uns ein wichtiges Thema. Über die Funktion und die Gestalt der Plätze und offenen Räume haben wir intensiv gesprochen. Und die Überkommerzialisierung und ungeordnete Festivalisierung war uns auffällig. Vor allem die Verkehrssituation und die Belegungsintensität des Stadtrings in seiner Wirkung auf die Innenstadt hielten wir für überprüfenswert: Die Aufwertung der Möglichkeiten der Inszenierung des Wassers war uns ein Anliegen. Und dass man Städtebau nicht ohne ökologische Bezüge betreiben kann, war eigentlich immer schon so, hat aber heute dringlichere Bedeutung als früher.

Wir waren Zeuge der ersten, schon vor Beginn unserer Tätigkeit begonnenen Arbeiten an der Langen Laube, dem Opernplatz, des Kröpke, des Raschplatzes, der Ernst-August-Galerie. Das neue und auch ehrgeizige Vorhaben des Rates war es, die städtebauliche Entwicklung der Innenstadt zu verknüpfen mit den absehbaren oder vermuteten ökonomischen, demografischen, ethnischen, sozialen und kulturellen Entwicklungen.

Der Auftrag geht von der Unterstellung aus, dass es eine gedeihliche Entwicklung der Stadt, die ihre auch im Wettbewerb mit ähnlichen Ballungsräumen stehenden Funktionen in jeder Hinsicht wahrnehmen kann, nur gibt, wenn man so viel wie möglich Interdependenzen prognostiziert, um darauf zu reagieren. Städtebauliche Perspektiven und Vorhaben sind in diesem Sinne immer nur ein notwendiger, aber noch kein hinreichender Beitrag zu einer urbanen Prosperität.

Das gemeine Wohl einer Stadt ist nicht identisch mit guter Stadtarchitektur, mit »materialer Infrastruktural-Planung von Räumen, Städtebau und Flächenentwicklung«, sondern bedenkt auch »soziale

Prozesse, die im Gebilde Stadt stattfinden.« (Stephan Weil). Gemeinwohl kann nicht in einem einseitigen Akt irgendeiner Instanz definiert, sondern muss in einem offenen Prozess erarbeitet und diskutiert werden.

Im Prozess HC 2020+ hat dies in sehr ausführlicher Weise in Gesprächsrunden mit Fachleuten und Vertretern vieler im Innenstadtbereich Tätiger und daran Interessierter stattgefunden. Darunter Vertreter des Einzelhandels, der Wohnungswirtschaft, der Medien, der Kultur, der Polizei, der politischen Instanzen, der Quartiere, des Sport usw. Ergänzt wurden diese Gesprächsrunden um Einzelgespräche mit Interessierten. Was die Beteiligungsdichte betrifft, kann man sagen, dass hier sehr bewusst und ohne große Anstrengung Interessen, Vorstellungen und Vorschläge ausgetauscht wurden.

Im Lichte der neueren demokratie- und beteiligungstheoretischen Debatten (Stuttgart 21, Gorleben) kann man sagen, dass sich hier in einer sehr frühen Phase des Projekts das interessierte, kompetente, etablierte und formulierungsfähige Bürgertum artikuliert hat, ohne den Anspruch zu erheben, mit allen Vorstellungen sich durchsetzen zu können.

Die zweite Phase des Prozesses wird markiert durch die Verallgemeinerung von Gesichtspunkten zur modernen Städteentwicklung und der Baukultur. Ausdruck dieser Absicht waren die vier öffentlichen Foren im Herbst 2008 im jeweils vollbesetzten Auditorium des Sprengel Museums. Die fast konstante Anwesenheit von mehreren Hundert Interessierten, ihre Bereitschaft, den Fachvorträgen zuzuhören und in den Diskussionen sich einzubringen, hat die Organisatoren überrascht, überwältigt und fast euphorisch gestimmt. Die Berichterstattung in den örtlichen Medien unter Einschluss des Fernsehkanals H1 hat den ganzen Prozess in der Stadt und der Region fast populär gemacht.

Man muss sagen, dass der seit Beginn des Jahres 2008 amtierende neue Stadtbaurat Bodemann den Prozess zu seiner Sache gemacht und mit Engagement und Phantasie den Prozess vorangetrieben hat. Er hat gesehen, welches Potenzial für die Stadtentwicklung, die demokratische Kultur und die Akzeptanz städtischer Verantwortung in diesem Prozess liegt. Er hat darauf gedrungen, dass die spezifische Perspektive Hannovers im Lichte der allgemeinen Städtebaudiskussionen erweitert werden müsste, damit das Allgemeine im Besonderen sichtbar und wirksam wird.

Begleitend zu den öffentlichen Foren hatte die Verwaltung das erfahrene und in hannoverschen Dingen kenntnisreiche Stadtplanungsbüro Machleidt + Partner damit beauftragt, die verschiedenen Aspekte der Stadtentwicklung zeichnerisch darzustellen, kontinuierlich öffentliche und interne Vorschläge aufzunehmen, einzuarbeiten und zu präsentieren. Frau Schonauer und ihr Team haben mit nie nachlassender Energie und Zielorientierung gearbeitet. Fachkompetenz, Sprachwendigkeit und Sachorientierung waren nicht nur erkennbar, sondern exzellent.

Die dritte Phase ist mit dem Jahr 2009 beschreibbar. Die Debatten des Jahres 2009 haben sich auf die Identifizierung der Interventionsorte konzentriert und unter den Kriterien der lebendigen, der schönen und der aktiven Stadt Gestaltungsmöglichkeiten diskutiert. Der Besuch der diesen Themen gewidmeten öffentlichen Foren im Sprengel Museum war weiterhin hoch und anhaltend. Die nicht anspruchsvollen Detaildebatten haben offenbar nicht abgeschreckt. Mitglieder des Rates waren dabei.

Die Aspekte der Funktionalität, der Ästhetik und der Beteiligung wurden in Beziehung gesetzt zu den Wirkungen möglicher Verbesserungen an den vier Situationen des Leineufers, des Marstalls, des Klagesmarktes und des Köbelinger Marktes. Es rundete sich das Bild, welche Möglichkeiten in der Verbesserung dieser Lagen für die benachbarten Regionen liegen könnten. Die Ergebnisse dieser öffentlichen



*Gastvortrag Professor
Michael Braum
8. Dezember 2010*

Öffentliche Präsentation
des Innenstadtkonzeptes
8. Dezember 2010



Runden und ihre Rückkopplung in den Bauausschuss hinein haben die Grundlage für den dann Ende 2009 ausgeschriebenen zweiphasigen internationalen städtebaulich-landschaftsplanerischen Wettbewerb geliefert.

Dies ist die vierte und letzte Phase des Prozesses Hannover City 2020+. Der Wettbewerb verlangte eine Entwicklungsdarstellung des gesamten Innenstadtareals, die vom Klagesmarkt bis zum Rathaus reicht, sowie eine detaillierte Vorstellung der vier Interventionsorte. Im zweiten Schritt wurden von einer Jury ausgewählte Büros gebeten, planungsnahe Entwürfe einzureichen. Aus diesem Wettbewerb gingen jeweils prämierte Arbeiten hervor. Sie sind eine phantasiereiche, funktional bestimmte und ästhetisch vorzügliche Zukunftsprojektion.

Die Ergebnisse der ersten und der zweiten Phase wurden in reich besuchten öffentlichen Präsentationen dargeboten. Die Entwürfe hingen wochenlang im Rathaus und in der Bauverwaltung. Wir Mentoren haben zu einigen öffentlichen Veranstaltungen eingeladen, um möglichen Interessierten Gelegenheit zu geben, ihre Meinung zu den ausgewählten Entwürfen darzulegen. Dabei ist uns deutlich geworden, dass es auch starke Sympathien für eine weitergehende Rekonstruktion althannoverscher Möglichkeiten gibt (z. B. Wiederherstellung der Leineinsel).

In den vergangenen Monaten ist versucht worden, die Grundüberlegungen und die Ergebnisse des zweiphasigen Wettbewerbs in einem Rahmenplan darzustellen und heute der Öffentlichkeit vorzustellen und sie zur Grundlage eines Ratsbeschlusses zu machen. Dieser Rahmenplan hat den Charakter eines lernenden Konzepts. Realisierungsvorhaben im Rahmen dieses Plans müssen extra beschlossen werden. Der Rahmenplan gibt eine Orientierungshilfe für die nächsten 10 bis 15 Jahre. Er ist auf weitere öffentliche Diskussion und Bearbeitung angelegt. Dies muss nicht in der gleichen intensiven Weise geschehen wie bisher. Aber alle städtebaulichen Vorhaben der Zukunft müssen sich an den allgemeinen städtebaulichen Überlegungen messen lassen. Wer den ganzen Vorgang gerecht bewerten will, muss den Prozesscharakter und die Ergebnisse im Einzelnen und in ihrem gegenseitigen Wirkungszusammenhang im Blick haben.

Das Hauptfazit: Der Stadtentwicklungsprozess Hannover City 2020+ ist in seiner Durchführungsqualität, seinem Beteiligungsanspruch und seinem Ergebnis innovativ und vorbildlich. Das bedeutet nicht, dass er nichts Kritisierenswertes enthält. Vorbildlich kann er auch nicht in dem Sinne sein, dass seine einzelnen Phasen und Bestandteile irgendwo an anderen Orten oder Prozessen ungeprüft übernommen werden könnten. Der Vorbildcharakter besteht gerade darin, auch in anderen Prozessen, z. B. in Stadtteilen oder kleinen Städten, in jeder neuen städtebaulichen Planungsphase den Gesamtzusammenhang nicht aus den Augen zu verlieren, die Beteiligung möglichst optimal zu organisieren und auf eine Ergebnissicherung zu achten. Die Anspruchshöhe der Argumentation muss gewährleisten, dass Fragen, Kritik und Anregungen nachvollziehbar argumentativ bearbeitet werden.

Dennoch muss man sagen, dass auch beim Prozess Hannover City 2020+ einige Kritikpunkte benannt werden können, die manchmal erst im Laufe der Zeit sich herausstellten oder struktureller Natur sind.

- Wir empfanden es als unbefriedigend, dass die laufenden Vorhaben in der Stadt parallel zu den Überlegungen des HC-Prozesses weiterliefen. Dies ist wahrscheinlich nicht anders möglich, aber schwächt das Anliegen, alle Entwicklungen in der Innenstadt im Zusammenhang zu diskutieren.
- Da die ethnischen, ökonomischen, ökologischen, demografischen, kulturellen und ordnungspolitischen Aspekte von einem solchen Prozess berührt werden, muss darauf geachtet werden, dass die jeweiligen Spitzen in der Verwaltung sich in den umfassenden Umgestaltungsprozess auch persönlich einbringen.
- Da der Stadtentwicklungsprozess nur in Teilschritten realisiert werden kann, muss sichergestellt sein, dass immer klar ist, an welchem Punkt der Realisierung des Gesamtvorhabens man sich befindet. Dies muss organisiert werden.
- Der hohe Grad des Beteiligungsinteresses müsste perspektivisch dadurch aufrechterhalten werden, dass auch bei Teilrealisierungen auf die weitere Mitarbeit der direkt Betroffenen Wert gelegt wird. Der Anspruch des Prozesses, aus dem formulierten und diskutierten Gesamtinteresse heraus Einzelvorhaben nachvollziehbar zu beurteilen, erleichtert in Konfliktfällen auch die politische Entscheidung.

Die Kritikpunkte schwächen nicht das Verdienst, mit dem Prozess Hannover City 2020+ einen Weg beschriftet zu haben, der in der hoch sensibel reagierenden Öffentlichkeit anerkannt wird. Er war und ist (hoffentlich) ein Beitrag zur Aktivierung öffentlichen Bürgerengagements. In diesem Sinne könnte er auch zur Rehabilitierung politischer Entscheidungslogiken führen, wenn die Politik sich nicht nur als legitimierte Volksvertretung begreift, sondern die respektvolle Dialogbereitschaft auch glaubwürdig selbst vorlebt.

Man muss die hannoversche Vorgehensweise nicht derart überhöhen, wie es in der Bewertung des Schlichterverfahrens in Stuttgart gerade exerziert wird. Auch die Möglichkeit von Volksentscheiden befreit nicht von der Notwendigkeit durchdachter und auch in den Einzelheiten nachvollziehbarer Argumentationen. Maior pars non sanior pars, hieß es schon im Mittelalter: Die Mehrheit hat nicht automatisch recht. Aber wo die besseren Argumente liegen, kann man nicht ex cathedra entscheiden, sondern man muss es in einem demokratischen Staatswesen aufrichtig und mit Respekt voreinander austragen. In dieser Perspektive können wir den hannöverschen Weg der offenen und behutsamen Entscheidungsfindung überall vorzeigen.

Sie werden es kaum glauben, aber man kann selbst diese Phase des Prozesses HC 2020+ mit unserem Lokal-Heiligen Gottfried Wilhelm Leibniz beenden. Im Mai 1669 empfahl er dem württembergischen Herzog, die Hauptstadt Württembergs nach Cannstatt zu verlegen, weil Stuttgart zu ungünstig liege und nicht dem ganzen Land »nutzen bringen« könne. Der Herzog sollte das tun, weil »dieß das einzige mittel« sei, »sich noch auf erden unsterblich zu machen, in seinem werck, in den herzen und mund der seinigen zu leben, das Land in sicherheit, die Commerciën in stand, die studien in den gang des Nützlichen Gebrauchs, alles in eine nähere verbindung zu bringen«. Wir haben gemeinsam versucht, in der Diskussion um die Entwicklung der Innenstadt Hannover »alles« – nicht nur räumlich, sondern sachlich – »in eine nähere verbindung zu bringen«. Wir werden damit keine Unsterblichkeit erlangen, aber schön ist der Gedanke doch. – **Danke fürs Zuhören.**

GELTUNGSBEREICH UND DEFINITION INNENSTADT

Geltungsbereich des Innenstadtkonzeptes Hannover City 2020+

Der Geltungsbereich des Innenstadtkonzeptes Hannover City 2020+ beinhaltet die im Plan durch die gestrichelte Linie begrenzten Flächen. Er umfasst die Innenstadt von Hannover sowie die Verflechtungsbereiche mit den angrenzenden Stadtteilen Calenberger Neustadt, Nordstadt, Vahrenwald, Oststadt, List, Zoo und Südstadt.

Innenstadtdefinition

Die Innenstadt ist im Rahmen des Innenstadtkonzeptes identisch mit dem statistischen Stadtteil Mitte, der räumlich weitestgehend durch den City-Ring mit den Abschnitten Brühlstraße, Leibnizufer, Marienstraße, Berliner Allee, Hamburger Allee, Schloßwender Straße und Arndtstraße begrenzt wird. Lediglich im Abschnitt Friedrichswall bilden um das Neue Rathaus und den Maschpark herum die Leine, das Arthur-Menge-Ufer und die Willy-Brandt-Allee die räumliche Abgrenzung des Stadtteils Mitte aus.

In der Darstellung etlicher Analysepläne wird die Innenstadt zugunsten der besseren Lesbarkeit auf die Flächen innerhalb der o.g. Abschnitte des Cityringes begrenzt.

- ■ ■ ■ ■ Geltungsbereich Innenstadtkonzept
- Abgrenzung Innenstadt bzw. Stadtteil Mitte





NATIONALE
STADT
ENTWICKLUNGSPOLITIK

Landeshauptstadt

Hannover

Der Oberbürgermeister
Baudezernat

in Zusammenarbeit mit der Presse- und
Öffentlichkeitsarbeit im Büro Oberbürgermeister

Redaktion Hanne Lahde-Fiedler

Text Landeshauptstadt Hannover
Machleidt + Partner, Büro für Städtebau, Berlin (Juliane Schonauer, Benjamin Wille)

Konzeptpläne Machleidt + Partner, Büro für Städtebau, Berlin (Juliane Schonauer, Benjamin Wille)

Pläne Arbeitsgemeinschaft bgmr – Landschaftsarchitekten Prof. Undine Giseke + Anne-Katrin Fenk: S. 26 rechts, S. 27, S. 28 rechts (1–3); Astoc GmbH Architects & Planners/jbbug, büro urbane gestalt: S. 57, S. 58; bup – büro urbane prozesse/mbup – Michael Braum + Partner: S. 26 links Mitte und unten; Interessengemeinschaft Osterstraße/Karmarschstraße e. V.: S. 41; Jabusch + Schneider, Architekten und Stadtplaner: S. 20 links oben; Kellner Schleich Wunderling, Architekten & Stadtplaner/Nagel, Schonhoff + Partner, Landschaftsarchitekten-Stadtplaner: S. 52 rechts, S. 53, S. 54; Kleihues + Kleihues: S. 22 unten; Machleidt + Partner; Büro für Städtebau: S. 12, S. 13, S. 14, S. 15, S. 16, S. 17, S. 18, S. 20, S. 25, S. 26 links oben, S. 28 unten, S. 32, S. 36, S. 37, S. 44, S. 45, S. 46, S. 49, S. 52 links oben, S. 55 (links unten), S. 56, S. 60, S. 61, S. 62/63, S. 64, S. 72; Marcel Meili, Markus Peter Architekten: S. 22 rechts oben; Maxwan architects + urbanists/Lola Landscape architects: S. 50, S. 51; mbup – Michael Braum + Partner: S. 28 links, S. 38 links unten; SHP Ingenieure: S. 18 unten, S. 19; Trojan Trojan + Partner, Architekten + Städtebauer/WGF Nürnberg: S. 47, S. 48, S. 56 oben rechts; Ulrike Brandt Licht: S. 55 (unten rechts)

Grafiken Landeshauptstadt Hannover: Bereich Stadtplanung: Umschlagseite innen, S. 4; Bereich Stadtentwicklung: S. 10 rechts; Bereich Wahlen und Statistik: S. 10 links

Fotos Blüher, Karen: S. 14 links unten; Johaentges, Karl: Umschlagfotos, S. 6 oben und Mitte, S. 17 oben und Mitte, S. 24, S. 27 oben, S. 36; Landeshauptstadt Hannover, Fachbereich Planen und Stadtentwicklung, Eberhard Wydmuch: S. 2, S. 4, S. 5, S. 6 unten, S. 7 oben, S. 11, S. 21 oben, links unten, S. 22 links oben, S. 27 rechts Mitte und rechts unten, S. 29 unten, S. 30, S. 33 links, S. 39 links; Landeshauptstadt Hannover, Bereich Geoinformation: S. 7 unten, S. 8, S. 12, S. 13, S. 14 links oben und links Mitte, S. 15, S. 16 rechts und links unten, S. 17 rechts unten, S. 18, S. 20, S. 21 unten rechts, S. 25, S. 29 oben, S. 30 oben und unten links, S. 33 rechts, S. 34, S. 35, S. 37, S. 38, S. 39 rechts, S. 40, S. 41, S. 44, S. 47, S. 49, S. 50, S. 52 links unten, S. 53, S. 57, S. 68, S. 69, S. 70; Machleidt + Partner; Büro für Städtebau: S. 46, S. 52 links oben; Zakowski, Raimund: S. 16 links oben

Gestaltung Karin Dohle, Braunschweig
Druck BWH GmbH Hannover
Gedruckt auf 100% Recyclingpapier
Stand Februar 2011, Auflage 5.000

Weitere Informationen Landeshauptstadt Hannover
Fachbereich Planen und Stadtentwicklung
Rudolf-Hillebrecht-Platz 1
30159 Hannover

Telefon 0511 | 168 | 42215

E-Mail city.2020@hannover-stadt.de

Internet www.hannover.de
www.hannovercity-2020.de

Das Urheber- und Verlagsrecht einschließlich der Mikroverfilmung sind vorbehalten. Dieses gilt auch gegenüber Datenbanken und ähnlichen Einrichtungen sowie gegenüber sonstigem gewerblichen Verwerten. Verwertungen jeglicher Art bedürfen der Genehmigung durch die Landeshauptstadt Hannover.