

# HANNOVERCITY 2020+

## ENTWURF

## Das Konzept

Hannover

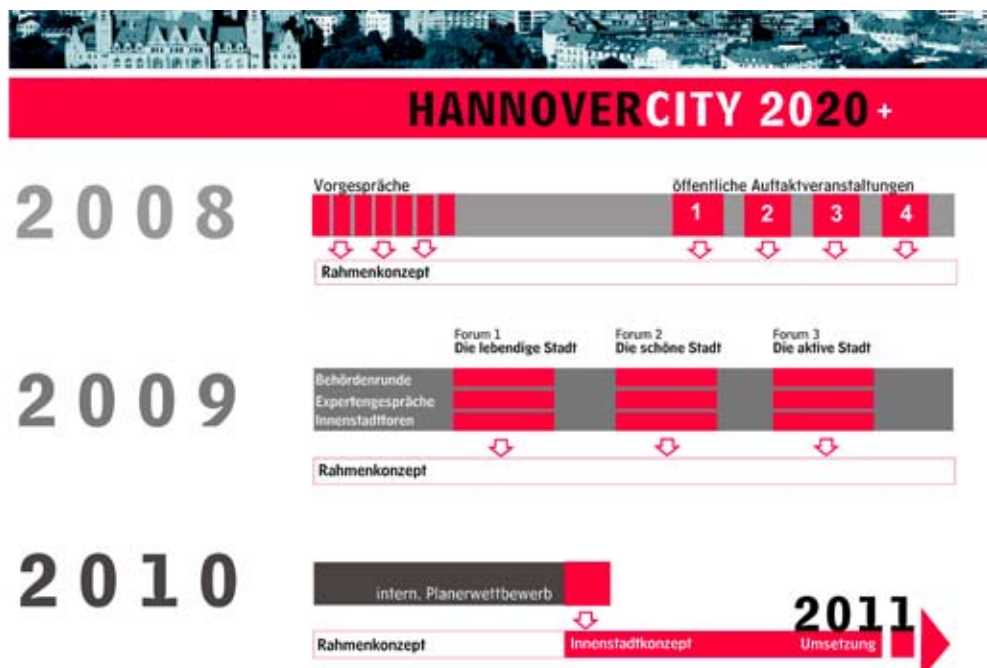
# INNENSTADTKONZEPT HANNOVER CITY 2020+

## ENTWURF

**AUFTRAGGEBER**  
Landeshauptstadt Hannover

**AUFTRAGNEHMER**  
Machleidt + Partner  
Büro für Städtebau

Stand 03.11.2010



# INHALT

<b>0.</b>	<b>EINFÜHRUNG</b>	<b>5</b>
<b>1.</b>	<b>ANLASS UND ZIEL</b>	<b>7</b>
<b>2.</b>	<b>STATUS DER INNENSTADT INNENSTADT IM KONTEXT DER GESAMTSTADT</b>	<b>11</b>
	Stabile Einwohnerentwicklung	12
	Prosperierendes Zentrum	14
	Mobile Stadt	20
	Planungen und Projekte	22
<b>3.</b>	<b>POTENZIALE WAS SIND DIE STÄRKEN DER INNENSTADT?</b>	<b>25</b>
	Vitales Zentrum – kompakt und großzügig	26
	Stadt der Orte – weltoffen und nachbarschaftlich	27
	Stadt und Wasser – verborgen und lebendig	28
	Stadt der Freiräume – historisch und modern	30
<b>4.</b>	<b>THEMEN DER ENTWICKLUNG</b>	<b>33</b>
	Lebendige Stadt	34
	Schöne Stadt	38
	Aktive Stadt	42
<b>5.</b>	<b>ORTE DER ENTWICKLUNG</b>	<b>45</b>
	Handlungsräume	46
	Altstadt	48
	Lavesstadt	50
	Leineraum	52
	City-Ring	54
<b>6.</b>	<b>STÄDTEBAULICHER RAHMENPLAN</b>	<b>57</b>
<b>7.</b>	<b>AUSBLICK UND ERSTE SCHRITTE</b>	<b>63</b>



## 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 etflicher Analysepläne wird die Innenstadt zugunsten der besseren Lesbarkeit auf die Flächen innerhalb der o.g. Abschnitte des Cityringes begrenzt.



*Geltungsbereich und  
Definition Innenstadt*

- Geltungsbereich Innenstadtkonzept
- Abgrenzung Innenstadt bzw. Stadtteil Mitte

# 0. EINFÜHRUNG

## Transparenter Prozess und öffentlicher Dialog

Das Innenstadtkonzept Hannover City 2020+ liegt im Entwurf vor und zeigt wichtige Leitlinien für die Entwicklung der Innenstadt in den nächsten 10-15 Jahren auf. 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 angelegt und hat sich seither zu einer wichtigen Plattform für den öffentlichen Diskurs über die räumliche Entwicklung und die Funktionen der Innenstadt entwickelt. Begleitet und mit gestaltet wurde er von den drei externen Mentoren Hans Werner Dannowski, ehemaliger Stadtsuperintendent der Marktkirche, Jürgen Eppinger, Expo-Planer bei der Stadt Hannover, und Prof. Rolf Wernstedt, Landtagspräsident a.D. Aus unterschiedlichen Blickwinkeln wirken sie als Vermittler des Projektes Hannover City 2020+ in der Stadtöffentlichkeit.

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, Kirchenvertretern und des Kulturbetriebs geführt.

### Planungsbüro Fachbehörden

Planung und kritische Steuerung

Fachgutachter



Interdisziplinäre Expertenrunde

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.

Parallel dazu wurde mit vorbereitenden Rahmenplanungen begonnen. 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.

Eine Auseinandersetzung und Einbindung erfolgte auch mit den Planungen und workshops der jüngeren Vergangenheit. 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 Leibniz Ufer/ 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“ 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 hohe Resonanz. Das Internet informierte über den jeweiligen Stand des Projektes und bot eine Diskussionsplattform.



Öffentliches Innenstadtforum

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. Hannover City 2020+ „Das Konzept“ wird den Abschluss der verbündigen Dokumentationsreihe bilden.

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

# 1. ANLASS UND ZIEL





*Maschsee mit Blick auf das  
Neue Rathaus*

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.



*Blick über die Innenstadt*



*links:  
Niki-de-Saint-Phalle-Promenade mit  
Blick auf den Hauptbahnhof*

*rechts:  
Altstadt mit Blick auf die Marktkirche*





Wasserspiel auf dem Ernst-August-Platz

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



links:  
Wochenmarkt auf dem Klagesmarkt

rechts:  
Café am Ballhofplatz





*Luftbild Innenstadt und angrenzende  
Stadtquartiere*

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-Bahnbau und 1995 begannen die Planungen im Zuge der Vorbereitung zur Weltausstellung EXPO 2000. Seit den 1990er Jahren sind 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.

# **2. STATUS DER INNENSTADT INNENSTADT IM KONTEXT DER GESAMTSTADT**



# 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 ebenfalls noch gering, nur die Anzahl der Hochbetagten steigt deutlich. Der Anteil der Bevölkerung mit Migrationshintergrund wächst ebenfalls 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 2020 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.

links:

Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen

Quelle: Initiativkreis Europäische Metropolregionen in Deutschland

rechts:

Hannover untergliedert in Stadtteile und Bezirke





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. Nichts desto trotz 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 leben in der Innenstadt mehr Einpersonen- als Mehrpersonenhaushalte. Neben älteren Einwohnern dominieren die Haushaltgründer, so genannte Starterhaushalte, die in der Innenstadt ihr erstes Zuhause finden. In der benachbarten Calenberger Neustadt findet sich eine ganz ähnliche Haushaltsstruktur.

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 geringen Niveau zu stabilisieren, wird der Rückgang geringer ausfallen.

Die Innenstadt wird umgeben von lebendigen Stadtquartieren, die sich als Wohnstandorte einer hohen 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.



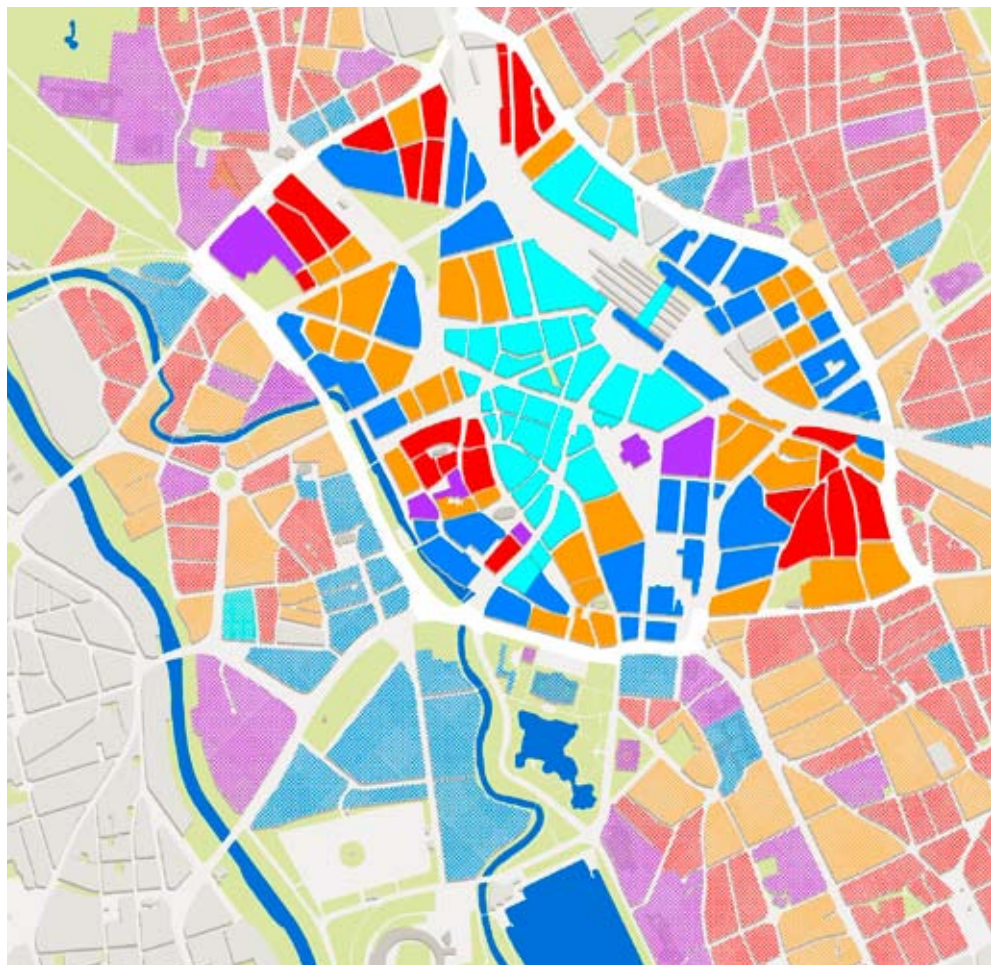
# PROSPERIERENDES ZENTRUM



Kröpcke mit Blick in die Georgstraße



Niki-de-Saint-Phalle-Promenade



Nutzungsverteilung

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



Einkaufsmeile Georgstraße

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 m<sup>2</sup>, davon ca. 1/3 in der Innenstadt. Die Anziehungskraft der Einkaufs-City reicht dabei weit über die Stadt und auch über 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 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche, dies entspricht rund zehn Prozent 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.



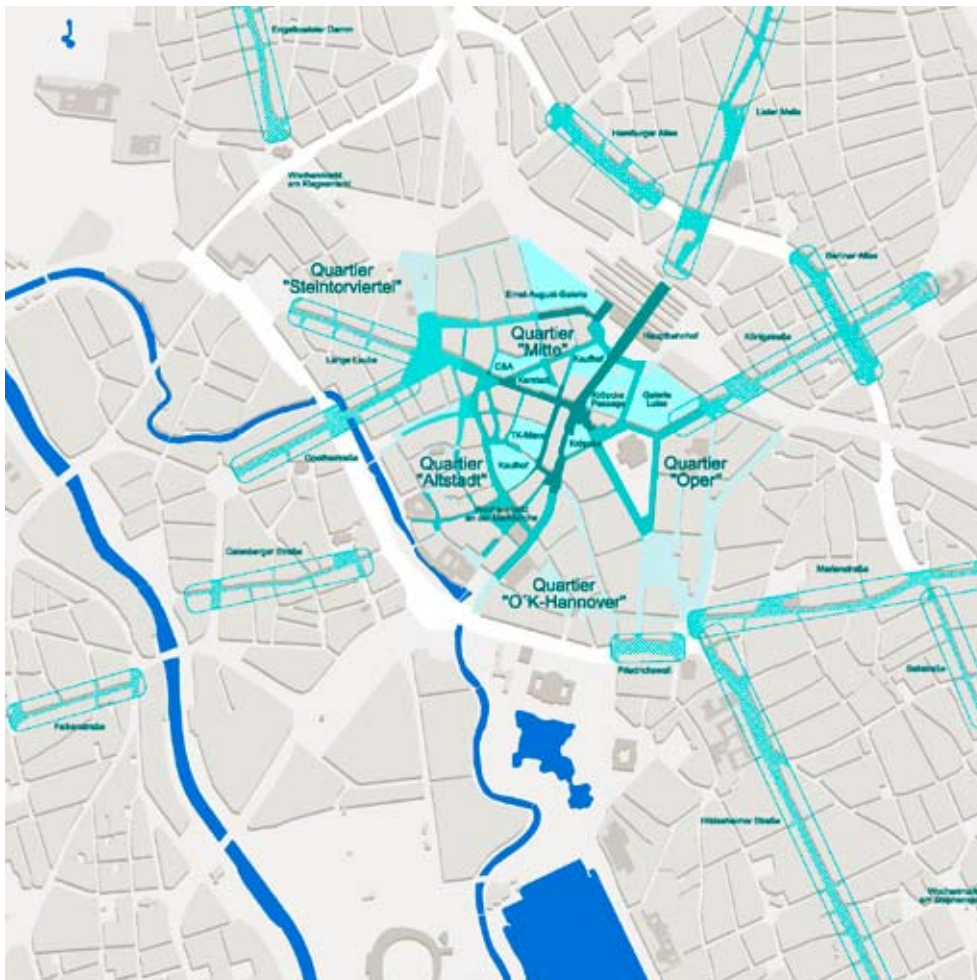
Blick in die Altstadt:



Ernst-August-Galerie



City-Shopping in der Georgstraße



Einzelhandel

- Einkaufscenter/Kaufhaus/Passage
- Einzelhandelskonzentration
- 1a-Lage (Lagequalität Innenstadt)
- 1b-Lage (Lagequalität Innenstadt)
- 1c-Lage (Lagequalität Innenstadt)
- Streulage (Lagequalität Innenstadt)



Wohnen im Kreuzkirchenviertel



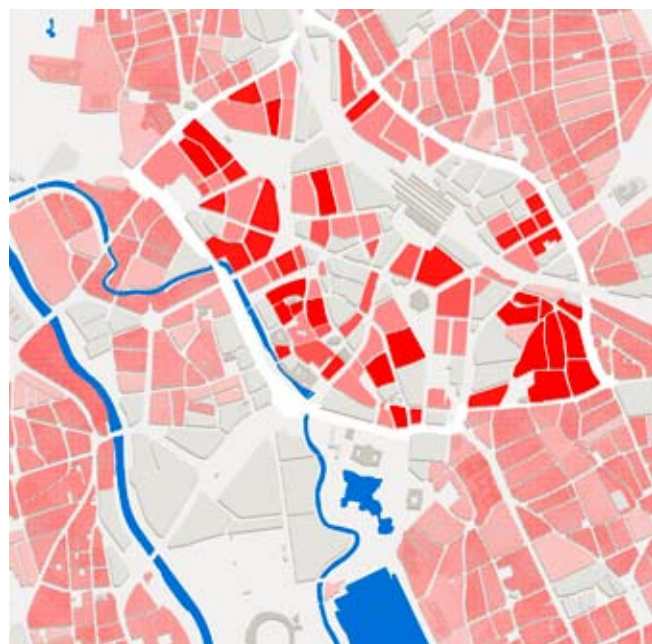
Gebäudesanierung mit Dachaufbau für innerstädtisches Wohnen

## 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 leben in der Innenstadt mehr Einpersonenhaushalte (73%) – dies entspricht auch der Situation in anderen Innenstädten. Viele Haushaltsstarter (18 - 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 1 bis 2 Zimmern. Größere Wohnungen, d. h. vier und mehr Zimmer sind nur in geringem Umfang vorhanden (14%). Die durchschnittliche Nettokaltmiete bei Neuvermietungen liegt in der Innenstadt mit 6,00 €/m<sup>2</sup> im Jahr 2009 etwas über dem städtischen Durchschnitt. Mehr als die Hälfte der Wohnungen wurden 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 stadtweit 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.



Wohnanteile

	11 - 31 Wohnungen je Baublock
	32 - 50 Wohnungen je Baublock
	51 - 105 Wohnungen je Baublock
	106 und mehr Wohnungen je Baublock



## Arbeiten

Neben dem Einzelhandel bildet die Innenstadt insbesondere im Dienstleistungsbereich einen bedeutenden Arbeitsplatzschwerpunkt für die Gesamtstadt und 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 m<sup>2</sup>. 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

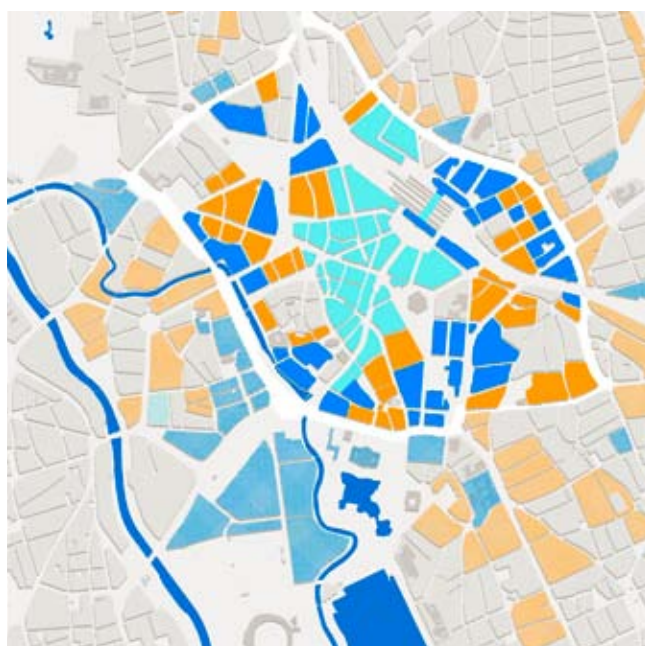
Hannover ist als Landeshauptstadt der zentrale Verwaltungs- und Regierungssitz Niedersachsens. Die Einrichtungen der Landesregierung liegen in der Innenstadt bzw. in deren unmittelbarer Nähe, aber wirken nicht sehr präsent im Stadtraum. Neben dem Regierungsviertel am Waterlooplatz haben die Ministerien am City-Ring (Leibnizufer, Friedrichswall und Schiffgraben) und die Staatskanzlei in der Planckstraße ihren Sitz. Historische Gebäude, die auf die Zeit des Oberhofbaumeisters Laves zurückgehen, 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.



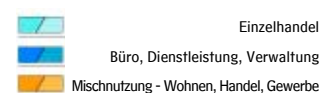
Nord LB am Aegidientorplatz



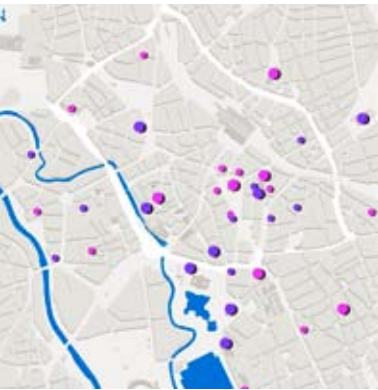
Blick über den Landtag zum Waterlooplatz



Arbeitsstandorte







*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 Studenten 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 Leibniz-ufer.

Auch Kleinkunst- und Varieteedarbietungen 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 Erinnerung 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.

*links:*

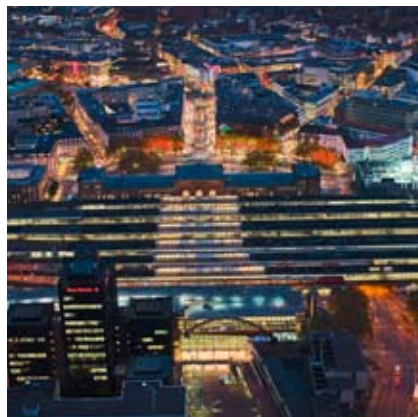
*Leibnizuniversität*

*mitte:*

*Blick über den Hauptbahnhof  
in Richtung City*

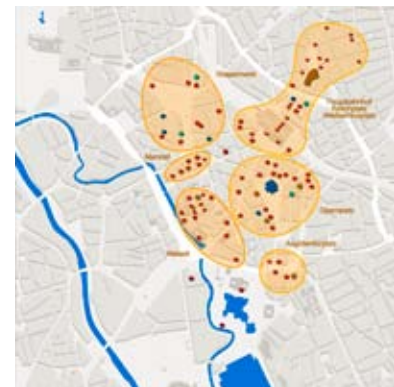
*rechts:*

*Oper*



## 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 Messeanlässen gehören die Herrenhäuser Gärten zu den national bekannten Besichtigungszielen. 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.



Nachtaktive Orte



Nachtaktive Räume

*Blick über das Neue Rathaus zur  
Südstadt und zum Maschsee*





# MOBILE STADT



Freie Fahrt auf dem City-Ring



Planung City-Ring, 1960

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 hoch leistungsfähiges Straßensystem mit einem 50 m breiten Straßenring (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 Hochstraße, die sanierungsbedürftig ist, 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 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-Linie ergäben sich für die Kurt-Schumacher-Straße 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 Fußgängerzone. 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 200.000 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 meist frequentierte Stadtbahnhof des schienengebundenen ÖPNV. Neben dem schienengebundenen Verkehr besteht ein guter Anschluss der Innenstadt an das Busnetz von Stadt und Region.



links:  
Am U-Bahnhof Kröpcke



rechts:  
Hochstraße am Raschplatz

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 um den Kröpcke vor, der das Umfahren des Zentrums der Stadt für Radler erleichtern soll.

Masterplan Mobilität 2025,

Ausgangssituation

oben links:

Fließender Kraftfahrzeugverkehr

oben rechts:

Ruhender Kraftfahrzeugverkehr

unten links:

ÖPNV

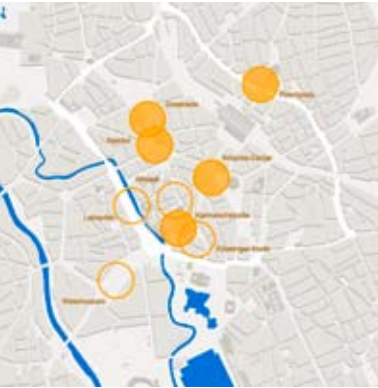
unten rechts:

Radverkehr





# PLANUNGEN UND PROJEKTE



Planungen



Projekt/Planung

Idee/Workshop

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. Es bestehen Planungen, die Volkshochschule an den Standort Andreas-Hermes-Platz zu verlagern. 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 die Sanierung drei ehemaliger Postgebäude und einen Neubau an der Andreaestraße. Im Zusammenhang mit der Inbetriebnahme der benachbarten Ernst-August-Galerie erhielt dieses Quartier einen deutlichen Entwicklungsschub.

Für die Entwicklung des Steintorplatzes wurde ein städtebaulicher Realisierungswettbewerb durchgeführt. Der prämierte Entwurf von dem Büro Jabusch und 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:  
Raschplatz

mitte:  
Rosenquartier

rechts:  
Bebauung am Steintor



## Öffentliche Räume

Ein zentrales Projekt für die Qualifizierung des öffentlichen Raumes ist der Opernplatz, der als einer der prominentesten Plätze Hannovers in mehreren Baustufen neu gestaltet wird 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 Bahnhofsstraße 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-Bahnstation 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, so dass 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:*

*Opernplatz*

*mitte:*

*Platz der Weltausstellung*

*rechts:*

*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. Das Land Niedersachsen hat im August 2009 einen offenen Realisierungswettbewerb für die Erweiterung des Plenarsaals ausgeschrieben. Das Wettbewerbsergebnis sieht anstelle des heutigen Plenarsaals eine Art Pavillonstruktur vor, die mit Abstand vom klassizistischen Rest des Leineschlosses als Solitär platziert wird. Architekt ist Prof. Yi aus Köln. Der Zugang vom Leineschloss soll unterirdisch erfolgen. Die Umsetzung des Wettbewerbsentwurfs ist heftig umstritten, da der unter Denkmalschutz stehende Plenarsaal von Oesterlen dafür abgerissen werden müsste.

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

Die Landesregierung plant das neue Fachgerichtszentrum bzw. Justizzentrum im Königsviertel auf dem ca. 6000 m<sup>2</sup> großen Grundstück hinter dem Amtsgericht an der Augustenstraße durch einen Investor errichten zu lassen. Der Bau mit ca. 18.000 m<sup>2</sup> 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.

## Private Vorhaben

Das Kröpcke-Center wird 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 16.000 m<sup>2</sup>. Der Umbau des Gebäudekomplexes bezieht die Niki-de-Saint-Phalle-Promenade mit ein.

Ab Frühjahr 2012 ist die Sanierung des Hochhauses der Sparkasse am Raschplatzes geplant. Das Hochhaus wurde 1976 erbaut und ist Teil des Hochhausrings um die City. Im Zuge der Erneuerungsmaßnahmen, für die 70 Mio. Euro investiert werden sollen, erfolgt eine energetische Sanierung, deren Ziel eine Halbierung des CO<sup>2</sup>-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.

links:  
Modell Neubau Plenarsaal Landtag



rechts:  
Erweiterung Sprengelmuseum



# **3. POTENZIALE**

## **WAS SIND DIE STÄRKEN DER INNENSTADT?**



# VITALES ZENTRUM

kompakt und großzügig

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. National bedeutende Kultureinrichtungen liegen unmittelbar in der Innenstadt bzw. in deren fußläufiger Nähe. Hannover besitzt ein kompaktes Zentrum, welches sich gut mit dem Auto, der Stadtbahn, zu Fuß oder mit dem Fahrrad erschließen lässt. Hannovers Hauptbahnhof liegt inmitten der Stadt, hier bestehen ICE-Verbindungen zu allen wichtigen Städten Deutschlands, täglich steigen bis zu 250.000 Reisende um und aus. 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.

*Blick über den Maschsee, das  
Sprengel Museum und das  
Neue Rathaus in Richtung Innenstadt*



# STADT DER ORTE

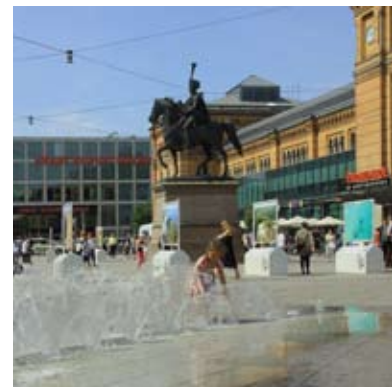
weltoffen und nachbarschaftlich

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 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 Oberhofbaumeisters 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 geschliffen wurden.

Die Karmarschstraße, ein Straßendurchbruch durch die enge mittelalterliche Stadt gegen Ende des 19. Jahrhunderts, erhielt bei ihrem Wiederaufbau nach dem 2. 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-Südstraße, die mit ihrem gerade neu gestalteten Teilstraßenraum Frische und Modernität ausstrahlt.

Westlich der Karmarschstraße um die Marktkirche 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 Marstall, welches wiederum am Steintorplatz und an der Langen Laube an die Einkaufscity grenzt. 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.



Ernst-August-Platz vor dem Hauptbahnhof



Denkmalgeschützte Markthalle



Neu gestalteter Teilabschnitt der Karmarschstraße



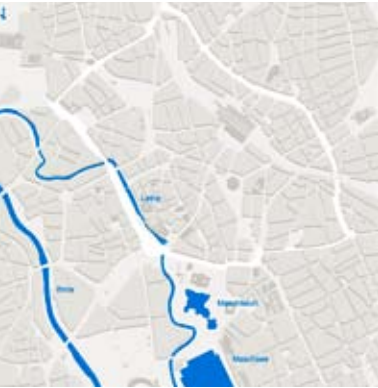
Wichtige Wegebeziehungen zwischen der Innenstadt und den angrenzenden Stadtquartieren und Freiräumen

- Lebte Wegebeziehungen
- Wegebeziehungen mit Potenzial
- Attraktiver Freiraum
- Freiraum mit Potenzial
- Freiraum-Vernetzung im Stadtraum



# STADT UND WASSER

verborgen und lebendig



Maschsee, -teich, Leine und Ihme

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 Flussseite fand erst im 17. Jahrhundert mit der Calenberger Neustadt statt. Aus der Alt- und Neustadt entstand beiderseits der Leine eine Doppelstadt, verbunden über eine bebaute Leineinsel. Die gesamte Stadt war mit einem festen Wehr und einem breiten Wassergraben umbaut. Im Zuge der Stadtentwicklung wurden die Befestigungsanlagen geschliffen, 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. Zu Ende des 19. Jahrhunderts wurde die Idee geboren, die Ägidienmasch 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 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.



Hannover um 1750  
(Die fürstliche Residenzstadt)



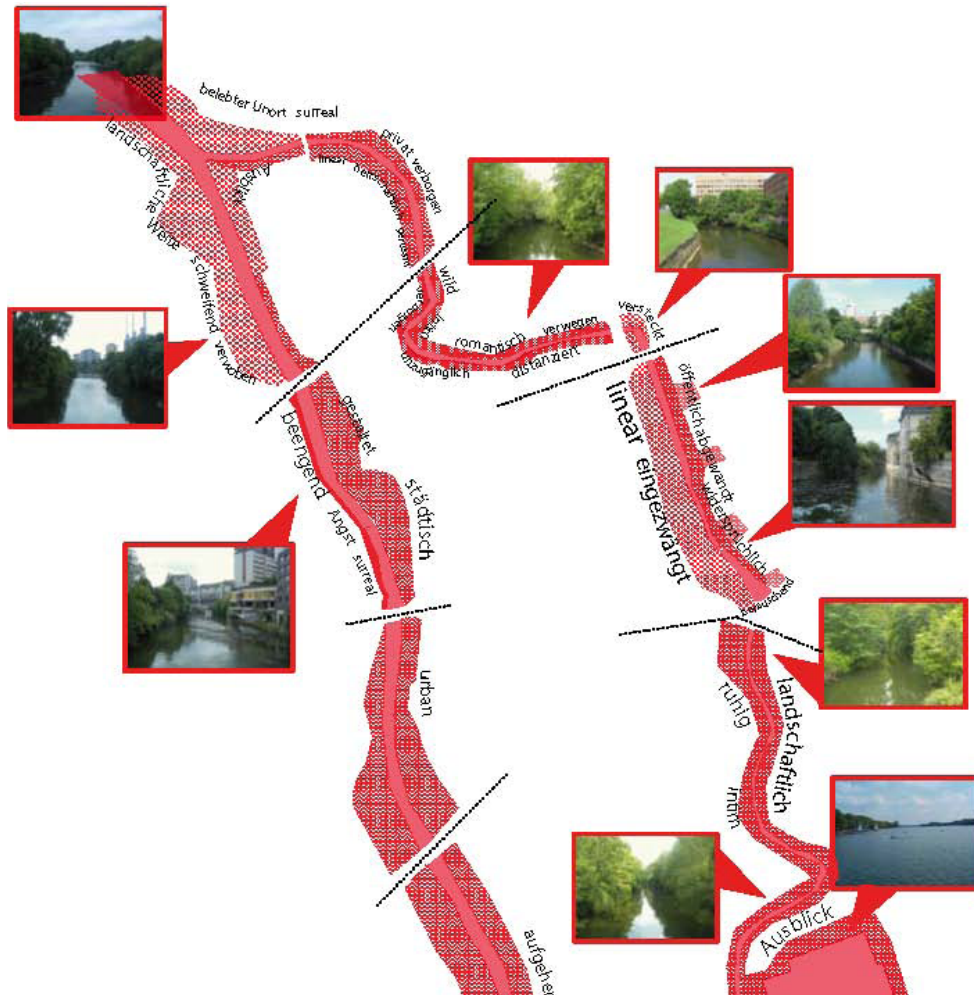
Hannover um 1850 (Die Lavesstadt)

Gewässersystem in seiner  
historischen Entwicklung



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





Blick über den Maschsee zur Innenstadt



„Leine Suite“ am Hohen Ufer

links: Atmosphären am Wasser

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 und angrenzendem Stadtquartier und der Innenstadt liegen große Verkehrsräume, die es zu überwinden und verträglich in den Stadtraum zu integrieren gilt.



Bar „Strandleben“

# STADT DER FREIRÄUME

historisch und modern



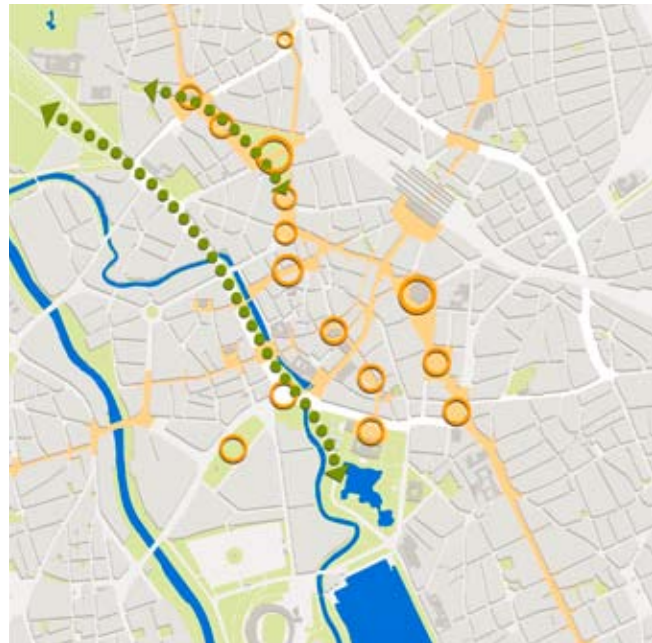
*Ikongrafie der Stadt*

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, um von der Innenstadt in diese Naherholungsgebiete zu gelangen.

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 land-

*Freiraumentwicklung*

	Grünachsen entwickeln
	Stadt- und Freiräume neu gestalten
	Wichtige Plätze und Wegebeziehungen
	City-Ring



*rechts:  
Stadtaue*

*mitte:  
Räumliche Freiraumstruktur*

*rechts:  
Räumliche Dichte der  
Freiraumsysteme*







schaftlichen Leineaue anstelle der mittelalterlichen Stadt am Fluss angestrebt. Hand in Hand mit dem 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 weite 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.

Eine Besonderheit der Innenstadt ist das in Teilen überformte Gerüst des öffentlichen Raumes. Die Anlage der Plätze Steintorplatz, Opernplatz, Georgsplatz und Aegidientorplatz und die weit spannenden Straßenachsen Lange Laube und Georgsstraße, 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 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 Trammplatz 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 links:  
Maschpark hinter dem Neuen Rathaus

oben mitte:  
Allee zu den Herrenhäuser Gärten

oben rechts:  
Stadtwald Eilenriede

unten links:  
Maschsee

unten mitte:  
Georgsplatz

unten rechts:  
Aegidientorplatz

Herrenhäuser Gärten - Grand Parterre  
mit Grotte und Glockenfontäne














# 4. THEMEN DER ENTWICKLUNG



# 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 weiter zu entwickeln und mehr Einwohner zu gewinnen.

- Nutzungsziele*
-  Impuls/Stärkung
  -  Zusammenhang herstellen
  -  Wohnstandorte
  -  Landesregierung/Verwaltung
  -  Bildungseinrichtungen
  -  kulturelle Einrichtungen
  -  Handel, Dienstleistung



*Potenzial Wohnen*

-  Wohnstandorte mit Ergänzungspotenzial
-  Wohnstandorte außerhalb der Innenstadt



## 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 Intervention 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 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.



Ballhofplatz



Neubau der VGH

## 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 5,0 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 immer währenden 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 gegenseitigen Respekt für unterschiedliche 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, sind es die Gruppe der Kinder und Jugendlichen, die Aufenthalts- und der Bewegungsorte in der Innenstadt brauchen. 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 Leibnizufer 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 Verkehrsuntersuchungen 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.



*Begegnung unterschiedlicher Generationen und Ethnien*



*Parkplatz auf dem Klagesmarkt*



*Flohmarkt am Leibnizufer*

Die Umgestaltung der Verkehrsräume im oben beschriebenen Sinne hat auch den Effekt, dass die Barriere Wirkung, 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 Tradition einer Skulpturenmeile unter freiem Himmel am Leibnizufer ist eine Besonderheit und gibt es in dieser Objektqualität moderner Kunst nur selten. Im Zuge der Straßenraumumgestaltung am Leibnizufer besteht die Chance, die Skulpturenmeile gemeinsam mit den Initiatoren neu zu arrangieren und zu organisieren, so dass sie auch für Fußgänger besser erlebbar wird.



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 auch die Stadt 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 Marstall oder im Kreuzungsbereich Kurt-Schumacher-Straße und Ernst-August-Platz. So einen deregulierten Bereich gibt es zum Beispiel am Platz der Weltausstellung. Selbstverständlich gilt es, bei allen diesen Überlegungen die Innenstadt für den Autoverkehr uneingeschränkt erreichbar zu halten und die hohe Erschließungsqualität Hannovers insbesondere für diesen Verkehr zu sichern.





# 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 Stadt-superintendent 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.“

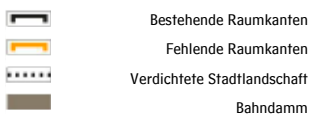
Dies definiert eine äußere und eine innere Schönheit der Stadt, deren Räume mit Leben sowie mit Geschichten und Erfahrungen gefüllt sind, die zur Identifikation beitragen. Betrachtet man nun die einzelnen Räume der Innenstadt, so sind es aber nicht die Brüche und Unterschiede, die einen befremden, es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



Raumkanten



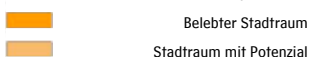
Auch für den Übergang von bebauten Räumen zu den Freiräumen in der Stadt, auch hier sind Differenz und Kontrast zu schärfen. Durch die Stärkung und Schließung von Raumkanten sollen für Fußgänger erfahrbare und abwechslungsreiche Freiräume mit Aufenthaltsqualitäten entstehen. Eine besondere Herausforderung 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 zu Gunsten 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.

## Stadtzusammenhang herstellen

Die Innenstadt wurde durch die groß dimensionierten Verkehrsräume mit den begleitenden Grünflächen von den umliegenden Stadtquartieren abgerückt. Zu Gunsten 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.



Wichtige Wegebeziehungen von der  
Innenstadt in die Stadtquartiere



## 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 Bahnhofsplatz, am Opernplatz sowie in der Langen Laube wieder sichtbar. Abseits dieser wiederentdeckten Lagen sind diese Qualitäten häufig verstellt, 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 von Nöten, 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.



Öffentliche Räume

- Platz, Nutzung sehr empfindlich
- Platz, Nutzung empfindlich
- Platz, Nutzung wenig empfindlich
- bedeutende Grünräume, Plätze, Wald
- Freiflächen (Friedhöfe, Sport, Kleingärten)
- Gewässer

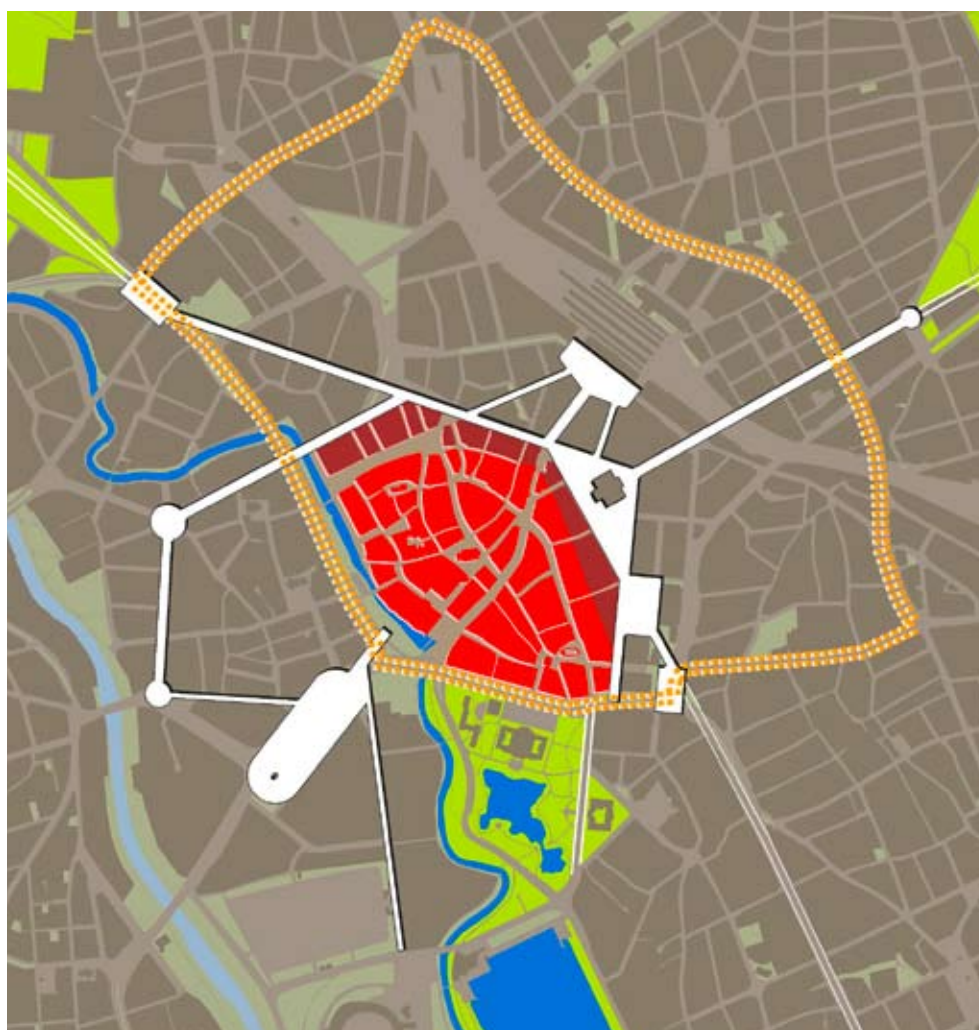


Bild der Stadt

- Altstadt + Teile der Lavesstadt
- Lavesachsen
- Hillebrechtscher City-Ring
- Wasser-Raum
- Grün-Raum





*Hochpunkte in der Innenstadt*

## 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 frei gehaltenen 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.



*Flohmarkt am Hohen Ufer*

## 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.



*Innerstädtische Leine und Maschsee*



## 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 Goserie mit dem Kreisel hingegen extrem aufgeweitete Straßenräume besitzen, so dass 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.



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, Kirchenvertretern und des Kulturbetriebs 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 war auch das Interesse und Engagement der breiten Stadtöffentlichkeit an den bisherigen Veranstaltungen zur Innenstadtentwicklung. In bisher neun öffentlichen Innenstadtforen wurden Perspektiven von 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-privat-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 getragen.



Öffentliche Diskussionsveranstaltung  
im Rahmen von Hannover City 2020+  
im Sprengelmuseum



links:

Zum Flanierboulevard umgebaute und aufgewertete Luisenstraße

rechts:

Quartiere City-Shopping

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 mit Hilfe 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 Hannoversche Altstadt will z. B. die Altstadt besser positionieren und die Stärken der Altstadt durch Veranstaltungen und Marketingaktionen besser hervorheben.

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 von 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. die Interessengemeinschaft „Profil Lavesstraße Warmbüchenviertel“ oder der 2006 gegründete Verein „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 Kontaktbeam-tInnen 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 wurde, 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 niedrigschwellige 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 Bürgerbüro für 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.

# 5. ORTE DER ENTWICKLUNG

# HANDLUNGSRÄUME

Im Rahmen der Vorbereitung zum Innenstadtkonzept identifizierten die Mentoren mittels Stadtspaziergängen unter der Mitwirkung unterschiedlicher Interessengruppen der Stadt Interventionsstandorte. Aus diesen wurden die Orte, die einen sehr langfristigen Entwicklungshorizont besitzen (wie der Hauptgüterbahnhof), herausgefiltert. In der Vorbereitungsphase für das Innenstadtkonzept 2009 wurden die Interventionsstandorte mit Handlungspriorität in Expertengesprächen und öffentlichen Innenstadtforen herausgearbeitet und in die vier zu bearbeiteten 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 Goseriende,
- Marstall,
- Hohes Ufer/Leibnizufer mit Leineufer und Waterlooplatz mit Lavesallee,
- Köbelinger Markt mit Aegidientorplatz, Friedrichswall und Tramplatz.

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 (Steintorplatz, Raschplatz etc.), die bereits in Arbeit oder abgeschlossen sind.




links:

Interventionsorte

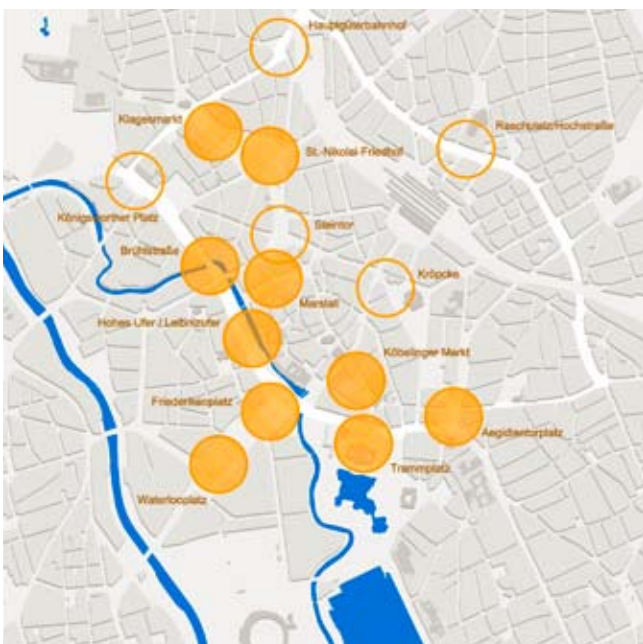
-  Ausgewählte Vertiefungsbereiche
-  Analyisierte Orte der Voruntersuchung

rechts:

Wettbewerb Hannover City 2020+,  
Bearbeitungsräume

-  Gesamttraum (1. Phase)
-  Weiterer Vertiefungsraum (2. Phase)
-  Engerer Vertiefungsraum (2.Phase)

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 + 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 Herrenh. Gärten - Maschraum



# ALTSTADT



Altstadt + Teile der Lavesstadt

## 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.



links:  
Schmiedestraße mit Blick in Richtung  
Marktkirche

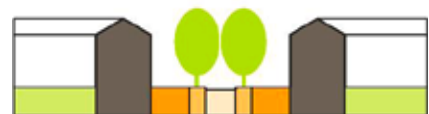


rechts:  
Weihnachtsmarkt an der Marktkirche

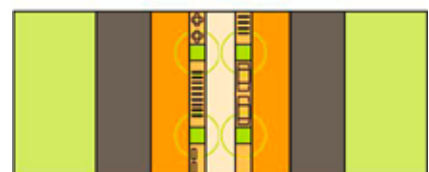
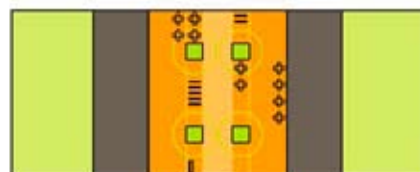
Straßengestaltung Umfeld  
Schmiedestraße



Straßenprofil Schmiedestraße, Shared-Space-Bereich



Straßenprofil Schmiedestraße







*Köbelinger Markt  
Wettbewerb Hannover City 2020+  
1. Preis:  
Trojan Trojan + Partner,  
Architekten + Städtebauer  
(Darmstadt) /  
WGF Nürnberg (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 Erdgeschosszone 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 Trammplatz 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. Langfristigen 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 Trammplatz umzugestalten.



*Köbelinger Markt mit dem alten Baumbestand und der aktuellen Nutzung als Parkplatz*



# LAVESSTADT



Lavesachsen

## Baumalleen – Lavesfigur wieder erkennen

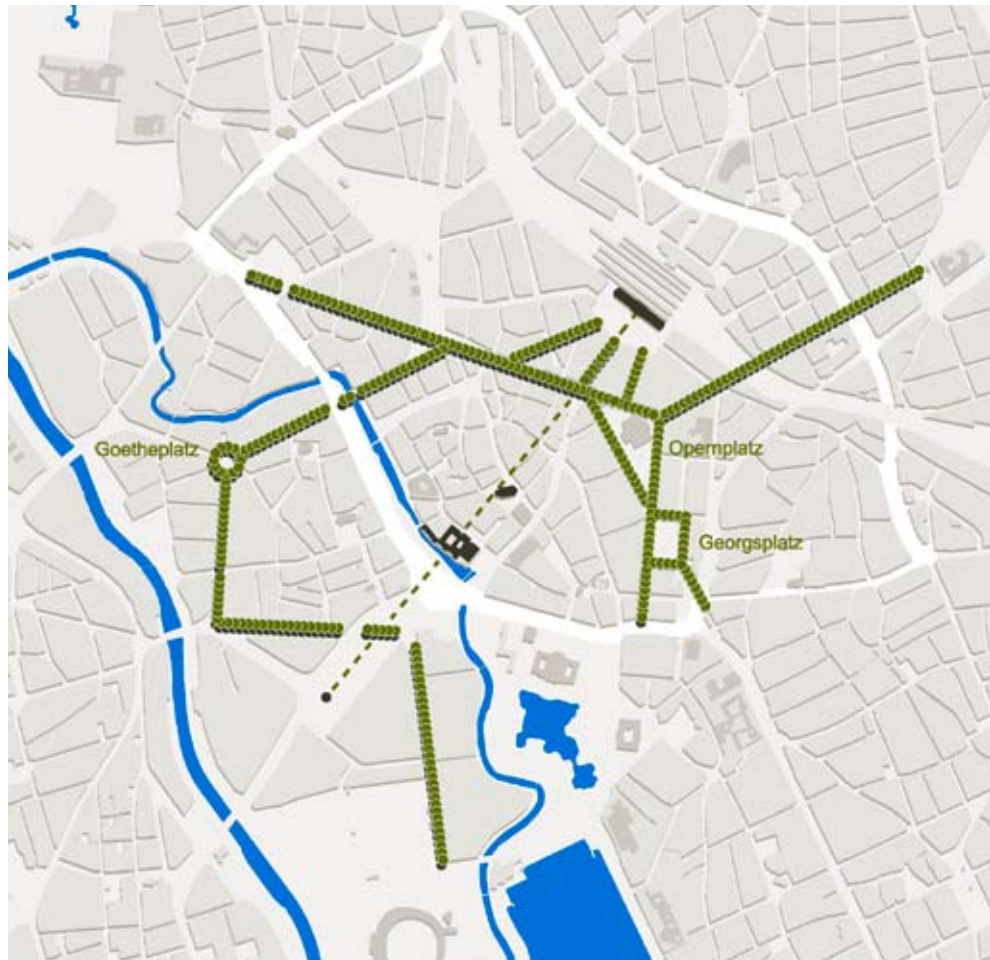
Um den Zusammenhang der Raumfiguren der Stadterweiterung von Laves im Stadtbild ablesbar zu machen, wird angestrebt, diese Raumstrukturen durch Baumreihen kenntlich zu machen. Darüber hinaus sind die Platzanlagen wieder herauszuarbeiten, z. B. der Georgsplatz und der Waterlooplatz. Mit der Rekonstruktion 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.



Laves-Allee in der Georgstraße



Laves-Allee am Steintorplatz





*Marstall*  
 Wettbewerb Hannover City 2020+  
 1. Preis:  
 Maxwan architects + urbanists  
 (Rotterdam) /  
 Lola Landscape Architects (Rotterdam)



## 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 Georgsstraße 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. 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 Marstall soll als shared-space 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 Aegidienforplatz.



*Vorhandener Platz auf dem Marstall im  
 Bereich der Schmiedestraße*



# LEINERAUM



Leineraum



Duvebrunnen an der Querung Leibnizufer



„Leine Suite“ am Hohen Ufer

Leibnizufer / Hohes Ufer  
Wettbewerb Hannover City 2020 +  
1. Preis:  
Kellner, Schleich, Wunderling,  
Architekten + Stadtplaner (Hannover) /  
Nagel, Schonhoff und Partner,  
Landschaftsarchitekten – Stadtplaner  
(Hannover)

## 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.

## 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.







*Leibnizufer/Hohes Ufer  
Wettbewerb Hannover City 2020+  
1. Preis:  
Kellner, Schleich, Wunderling,  
Architekten + Stadtplaner (Hannover) /  
Nagel, Schonhoff und Partner,  
Landschaftsarchitekten – Stadtplaner  
(Hannover)*



## 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 und 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 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 Rhythmus 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 am Leibnizufer  
ohne attraktive  
Querungsmöglichkeiten*

# CITY-RING



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 zu Gunsten 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.



Lichtkonzept

Der City-Ring wird unter Wahrung der Leistungsfähigkeit im Bereich des Leibnizuferes auf jeweils zwei Fahrspuren pro Richtung zurückgebaut und mit breiten Geh-/Radwegen und Parkmöglichkeiten 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.



Tramplatz

Trojan Trojan + Partner,  
Architekten + Städtebauer  
(Darmstadt) /  
WGF Nürnberg (Nürnberg)

## Stadt- und Landschaftsraum vernetzen – Friedrichswall/ Tramplatz

Der Friedrichswall als südlicher Abschnitt des City-Rings bildet den Übergang zwischen der süd-östlichen Altstadt und dem Naherholungsraum Maschpark. Der Umbau des Straßenabschnitts auf jeweils zwei Fahrspuren und der Verzicht auf die Busstreifen lässt auch hier unter Beibehalt 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 Tramplatzes 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.

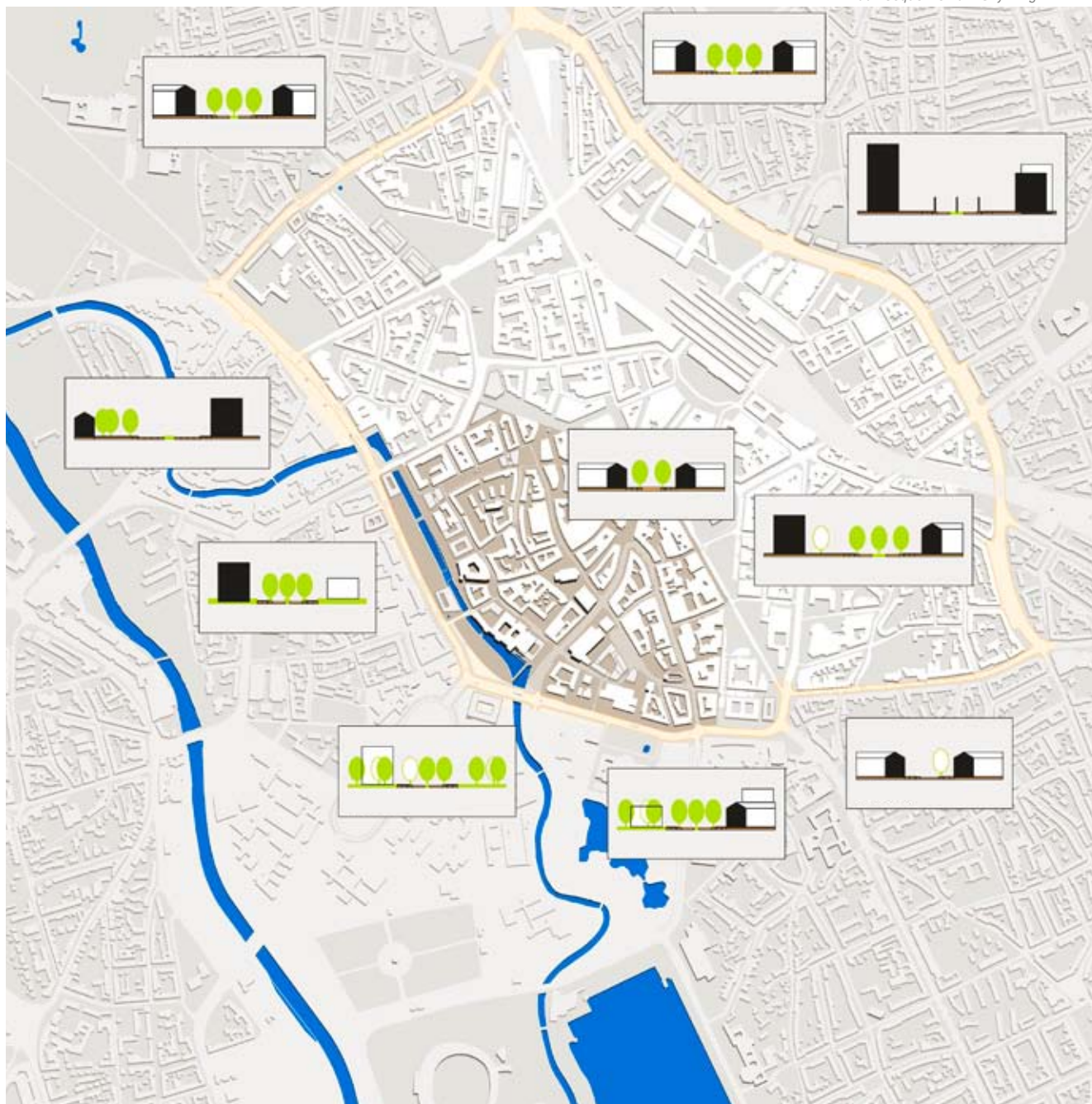
Der Straßenumbau und die kompakte Ausbildung der Kreuzung am Aegidientorplatz verbessert darüber hinaus die Verbindung zwischen Georgstraße und der Südstadt.



## Raum wiedergewinnen – Friederikenplatz

Mit seiner raumgreifenden Verkehrsanlage ist der Friederikenplatz ein weiterer Zeitzeuge der autogerechten 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.

Raumsequenzen am City-Ring





*Klagesmarkt*  
 Wettbewerb Hannover City 2020+  
 1. Preis:  
 Astoc GmbH  
 ARCHITECTS & PLANNERS (Köln) /  
 Jbbug, büro urbane gestalt (Köln)



## Wohnstandort Innenstadt stärken – Klagesmarkt

Der Klagesmarkt ist heute in großen Teilen ein Parkplatz. Lediglich der nördliche, Baum bestandene 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 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: Goserie (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.










*Parkplatz auf dem südlichen Teil des  
 Klagesmarktes*

# 6. STÄDTEBAULICHER RAHMENPLAN

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.










## ALTSTADT

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



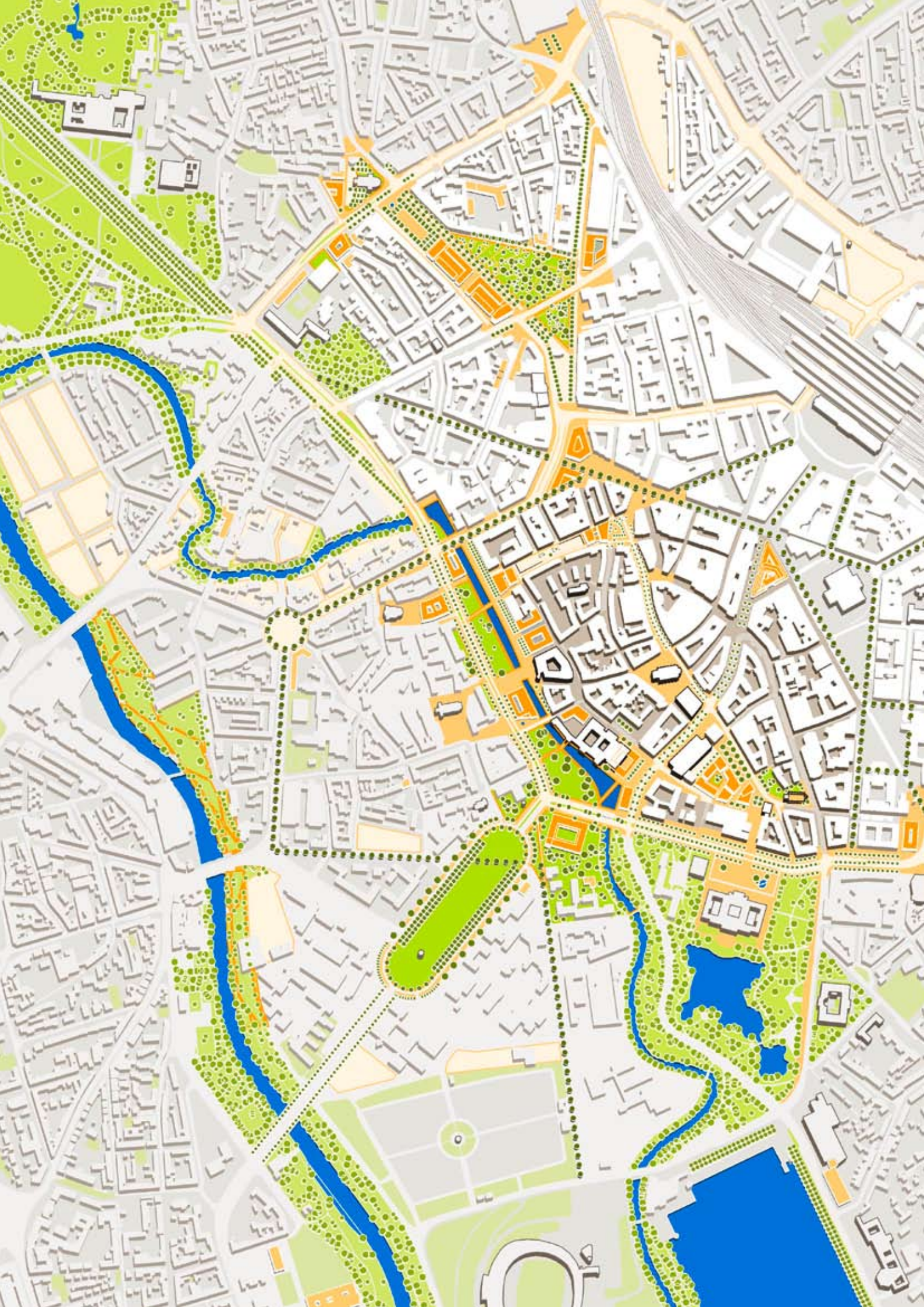


# INNENSTADT – NORD

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









# STÄDTEBAULICHER RAHMENPLAN



Gebäude Planungen



Gebäude Bestand



Sondergebäude



Freiraum Planung



Freiraum Bestand



















Laves-Achsen

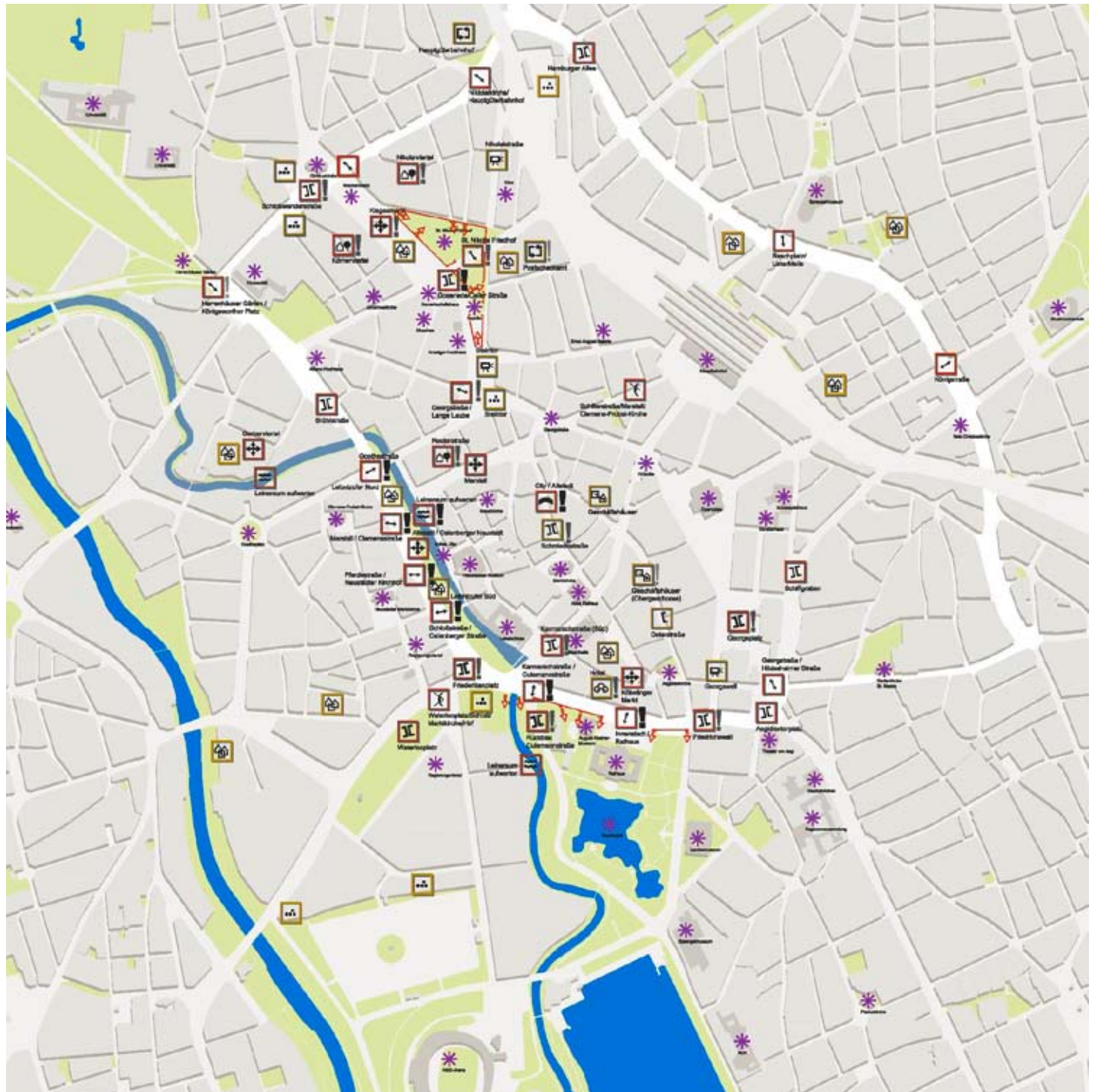


Potenzialflächen



Maßnahmen

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



# 7. 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.

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.



