

<http://www.wasserstadt-dialog.info> – Kommentare, Stand 01.04.2015

ZUSAMMENFASSUNG

der Kommentare auf <http://wasserstadt-dialog.info> (Stand: 01.04.2015)

Die Diskussions- und Kommentierungsfunktion des Wasserstadt-Dialogs wurde Mitte Dezember 2014 freigeschaltet. Alle Wasserstadt-Interessierte haben hier die Möglichkeit, sich zusätzlich zu den Veranstaltungen im Stadtteil zu den Themen Stadtteilentwicklung, Wohnen, Mobilität und Beteiligungsprozess zu äußern. Insgesamt sind aktuell (Stand 01.04.2015) 173 Beiträge eingestellt worden. Alle in den Themenwerkstätten aufgeworfenen Fragen werden auch auf der Internetseite des Wasserstadt-Dialogs diskutiert. Besonders intensiv wurden Fragen der Stadtteilentwicklung und der Mobilität erörtert. Die wesentlichen Aussagen und Argumente der Kommentator/-innen sind im Folgenden zusammengefasst. Eine Dokumentation sämtlicher Kommentare findet sich im Anhang (ab S. 4).

Stadtteilentwicklung

53 der insgesamt 173 Kommentare befassen sich mit den zum Thema Stadtteilentwicklung aufgeworfenen Fragen. Besonders kontrovers werden Fragen der Geschossigkeit und Einwohnerdichte diskutiert. In einem Teil der Kommentare wird eine Zielvorstellung von max. 1.000 WE (Wohneinheiten) bzw. 2.500 EW (Einwohnern) und einer maximal viergeschossigen Bebauung bei einer GRZ (Grundflächenzahl) von 0,3 und einer GFZ (Geschossflächenzahl) von 0,8 formuliert. Als Argument wird zum einen die notwendige Orientierung vor allem im ersten Bauabschnitt an die Baustruktur des historischen Dorfkerns Limmers hervorgebracht. Zum anderen wird der Wunsch nach einem menschlichen und sozialverträglichen Maßstab betont, der sich aus einer maximal 3- bis 4-geschossigen Bebauung in einer eher kleinteiligen Baustruktur ergebe. Es seien max. 800 bis 1.000 WE in den Stadtteil Limmer integrierbar. Zudem sei langfristig eher mit einem Bevölkerungsrückgang zu rechnen, so dass ein höheres Wohnungsangebot aus Gründen der Nachhaltigkeit nicht sinnvoll sei. Als positives Referenzbeispiel wird der Kronsberg angeführt, woraus sich, übertragen auf die Wasserstadt, eine Einwohnerzielzahl von ca. 2.300 EW ergebe. Als Negativbeispiele für zu hohe Dichte und Geschossigkeit werden beispielsweise Roderbruch, Sahlkamp, Mühlenberg oder das Ihmezentrum genannt.

Deutlicher noch als in den Themenwerkstätten werden im Online-Dialog auch klare Gegenpositionen zu den genannten Zahlen formuliert. So wird in einigen Kommentaren eine Einwohnerzielzahl von mehr als 2.500 und eine höhere Bebauungsdichte befürwortet. 1.000 WE seien aus sozialen, ökonomischen und ökologischen Gründen nicht sinnvoll. Erst eine höhere Dichte ermögliche beispielsweise die Ansiedlung eines Vollsortimenters, verringere den Grundstückskostenanteil und ermögliche so günstige Mietpreise. Zudem sei in Verbindung mit einer höheren Geschossigkeit und Einwohnerzahl der Einbau von Aufzügen zur barrierefreien Erschließung möglich. Doch es wird auch eine über den Stadtteil Limmer hinausgehende Argumentation formuliert: Der Wohnungsmarkt Hannovers müsse entlastet werden und mache mindestens 1.500 bis 1.700 WE erforderlich. Nachgefragt sei günstiger Wohnraum, der erst mit einer höheren Bewohnerzahl in der Wasserstadt realisierbar sei.

Einig sind sich die Kommentatoren, dass neben Gewerbe-, Dienstleistungs- und Versorgungseinrichtungen einschließlich Einzelhandelsangeboten und gastronomischer Einrichtungen ein bunter Mix sozialer, kultureller und gastronomischer Angebote geschaffen werden müsse. Zudem sei sowohl eine soziale als auch eine bauliche Vielfalt herzustellen. Gut nutzbare Freiräume in Form von Grün- und Freiflächen und baulich gefassten Stadtplätze und Platzfolgen werden ebenfalls als wichtige Attribute

<http://www.wasserstadt-dialog.info> – Kommentare, Stand 01.04.2015

eines attraktiven Stadtquartier angesehen. Durch diese Angebote soll ein vielfältiges Quartier entstehen, in dem unterschiedliche soziale Milieus, Altersstrukturen und Ethnien vertreten sind.

Wohnen

Zum Thema Wohnen wurden nur 14 Kommentare abgegeben. In diesen wird vor allem die Wichtigkeit preisgünstigen Wohnens und einer baulichen und sozialen Vielfalt bei 3 bis 4 Geschossen betont. Zudem sei die Schaffung von Begegnungsorten sinnvoll, um auch generationenübergreifenden und interkulturellen Austausch in Nachbarschaften zu unterstützen. Es wird die Realisierung genossenschaftlicher Wohnmodelle oder auch gemeinschaftlicher (Mietwohn-)Projekte vorgeschlagen. Entscheidend für die soziale Zusammensetzung seien das Verhältnis von Wohneigentum zu Mietwohnraum, die angebotenen Wohnungsgrößen (1 oder 5 Zimmer), die Mietpreise und die Anzahl der Belegrechtswohnungen.

Das vorhandene Konzept wird als zu dicht, autogerecht und das soziale Leben behindernd kritisiert.

Mobilität

Gemessen an der Zahl der Kommentare ist die Mobilität das am stärksten diskutierte Thema im Online-Dialog zur Wasserstadt. Insgesamt befassen sich 99 der 173 Kommentare mit Mobilitätsfragen. 25 davon entfallen allein auf die Frage nach der verkehrlichen Anbindung. Damit wird die in der Themenwerkstatt Mobilität deutlich gewordene Brisanz dieses Themas auch in den Netz-Diskussionen sichtbar. Aus den Kommentaren geht hervor, dass sich das Mobilitätskonzept der Wasserstadt auf die Verkehrsträger des Umweltverbundes konzentrieren sollte, dass aber eine komplett autofreie Wasserstadt als möglicherweise wünschenswert, jedoch nur schwer realisierbar beurteilt wird. Hier herrscht weitgehend Konsens unter den Diskutierenden.

Kontroverser diskutiert werden Fragen zu ganz konkreten Zielen hinsichtlich der wünschenswerten ÖPNV-Anbindung und des Verkehrskonzepts auf der Wasserstadt. Strittig ist beispielsweise die Frage, was eine gute ÖPNV-Anbindung der Wasserstadt kennzeichnet. Während in einigen Kommentaren die Meinung vertreten wird, dass eine optimierte Busanbindung ausreichend sei, wird in zahlreichen anderen Kommentaren ein Stadtbahnanschluss als unabdingbar dargestellt. Zu beiden Positionen werden sehr detaillierte Überlegungen und Abwägungen dargelegt, beispielsweise in Bezug auf die Führung von Linien oder der Lage von Haltestellen. Bei der Stadtbahn gehen die Überlegungen bis hin zu detaillierten Beschreibungen von verschiedenen Tunnelvarianten. Die Frage einer Taktverdichtung der Stadtbahn wird ambivalent bewertet: der notwendigen Verbesserung des Angebots steht die Befürchtung einer zu hohen Verkehrsbelastung durch eine im 5-Minuten-Takt verkehrenden Stadtbahn gegenüber.

Auch der fließende und ruhende MIV wird diskutiert, wenn auch nicht so intensiv wie der ÖPNV. Generell wird eine Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit auf 30 km/h befürwortet. Auch die Wunstorfer Straße sollte nach Meinung der Kommentatoren geschwindigkeitsreduziert werden – einige wenige Kommentare verknüpfen dies unmittelbar mit der Forderung nach der Entwidmung als Bundesstraße. Darüber hinaus wird auch die Einrichtung von Verkehrsberuhigten Bereichen (sog. Spielstraßen) gewünscht, auf denen Schrittgeschwindigkeit gefahren wird. Der ruhende Verkehr wird als problematisch wahrgenommen, aber welches Parkkonzept das beste ist, wird unterschiedlich wahrgenommen: ob

<http://www.wasserstadt-dialog.info> – Kommentare, Stand 01.04.2015

(auch) vor der Tür (wichtig für Mobilitätseingeschränkte), in Tiefgaragen (Entlastung des öffentlichen Raums) oder Quartiersgaragen (preisgünstiger realisierbar) – eine klare Haltung der Kommentierenden lässt sich nicht herauslesen.

In Bezug auf den Rad- und Fußverkehr herrscht Einigkeit, dass diesem eine zentrale Bedeutung zukommt. So wird ein Radschnellweg befürwortet, sofern eine Umsetzung „mit Augenmaß“ erfolge, die auch die Belange der Fußgänger einkalkuliere.

Prozess Bürgerbeteiligung

Zum Themenfeld Prozess wurden lediglich 7 Kommentare abgegeben. Wichtigste Botschaft ist die geforderte Fortsetzung des Beteiligungsprozesses. Darüber hinaus solle darauf geachtet werden, dass ein die weiteren Planungen begleitendes Gremium mit klaren Kompetenzen ausgestattet wird.