

Stadtentwicklung Innenstadt im Wandel



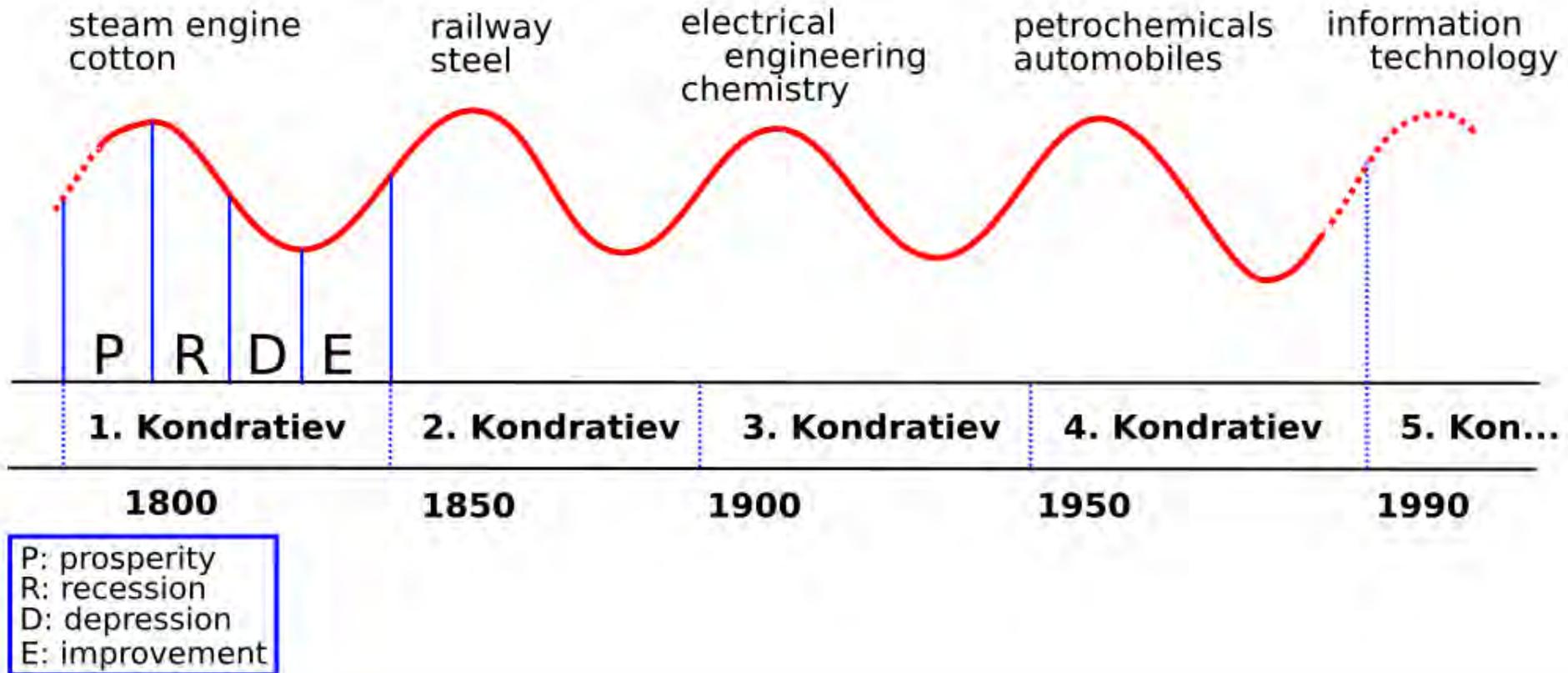
Stadtentwicklung: Innenstadt im Wandel

- **Mittwoch, 06. November (09:15 – 10:45)**
 - Erscheinungsformen und Gründe des Wandels
 - Innenstadtkonzepte 1970 und „Mitte neu denken – 2035“
 - Planungen Nördlicher Bahnhofsbereich: Raschplatz
- **Mittwoch, 13. November (09:15 – 10:45)**
 - Masterplanung Raschplatz und Mobilitätskonzept 2030+
 - Gastbeitrag zu offenen Fragen
- **Mittwoch, 20. November (09:15 – 10:45)**
 - Konzept zur Nachhaltigen Weiterentwicklung und Stärkung der Hannoverschen Innenstadt (Fraktionen SPD, CDU, FDP)
 - Einzelhandelsentwicklung, Leerstände
- **Mittwoch, 27. November (09:15 – 10:45)**
 - Einzelhandelsentwicklung, Leerstände
 - Diskussion und Zusammenfassung

Rahmenbedingungen der Stadtentwicklung

- **Wirtschaftsentwicklung:**
Produktion, Dienstleistung, Einzel-Handel, Arbeits-Freizeit
Motor: technologische Innovation (Kondratjew-Zyklen)
- **Bevölkerungsentwicklung:**
Natürlich, Wanderung, Alters-Haushaltsstruktur, Bildung, Kultur
Motor: medizinischer Fortschritt, Zentren orientierte Wanderung
- **Mobilitätsentwicklung:**
Individual- und öffentlicher Verkehr, Infrastruktur
Motor: technologische Innovation
- **Klima-und Umweltentwicklung:**
Wasser, Abfall, Emissionen (Luft, Lärm), Biodiversität
Motor: Energiegewinnung von Kohle, Öl (Atom) hin zu Wasser, Wind, Solar
- **Raumentwicklung = Fläche Höhe Dichte**
Besiedlung/Gebäude/öffentlicher-privater Raum, Freiraum/Natur, Parks
Motor: technologische Innovation, Bevölkerungsentwicklung

Kondratjew Langzeit- und Konjunktur-Zyklen



Nikolai D. Kondratjew: *Die langen Wellen der Konjunktur*. In: *Archiv für Sozialwissenschaft und Sozialpolitik*. Band 56, 1926, S. 573–609.

Kondratjew Langzeit-Zyklen

1. Periode (ca. 1780–1840): Frühmechanisierung; Beginn der Industrialisierung in Deutschland; **Dampfmaschinen-Kondratjew**.
2. Periode (ca. 1840–1890): Zweite industrielle Revolution **Eisenbahn-Kondratjew** (Bessemerstahl und Dampfschiffe). In Mitteleuropa Gründerzeit genannt.
3. Periode (ca. 1890–1940): **Elektrotechnik- und Schwermaschinen-Kondratjew** auch Chemie
4. Periode (ca. 1940–1990): **Einzweck-Automatisierungs-Kondratjew**
Basisinnovationen: Integrierter Schaltkreis, Kernenergie, Transistor, Computer und das Automobil
5. Periode (ab 1990): **Informations- und Kommunikations-Technik-Kondratjew** (globale wirtschaftliche Entwicklung)

Stadtentwicklung ist kein Selbstläufer Kapital-orientierter Investitionen und Interessen

Stadtentwicklung lässt sich maßgeblich beeinflussen durch staatlich-kommunale und öffentlich-bürgerschaftliche Intervention

Ziel muss es sein, eine Balance zu schaffen zwischen individuellen, Gewinn orientierten und öffentlichen, Gemeinwohl orientierten Interessen

Gestaltungsmöglichkeiten der öffentlichen Hand

Infrastruktur:

Verkehrswege und öffentlicher Raum, öffentliche Gebäude

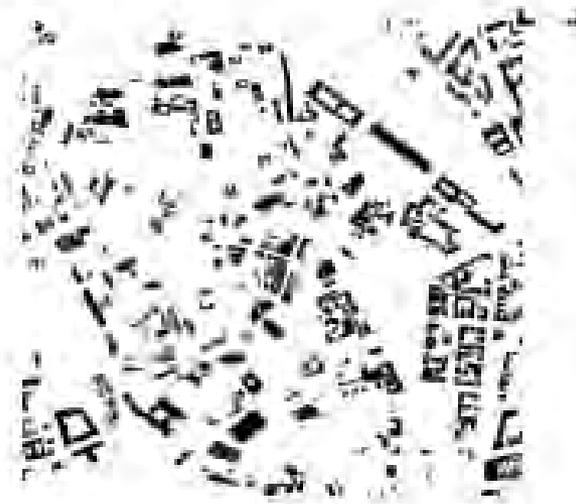
Bauleitplanung:

Festlegung von Art und Maß der baulichen Nutzung

Bürgerbeteiligung



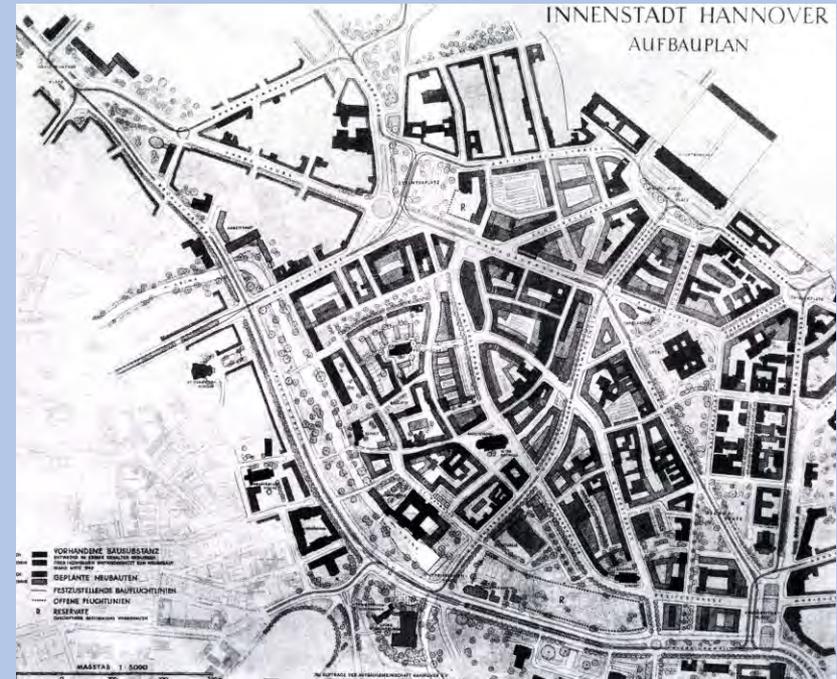
Innenstadt 1939



Innenstadt 1945

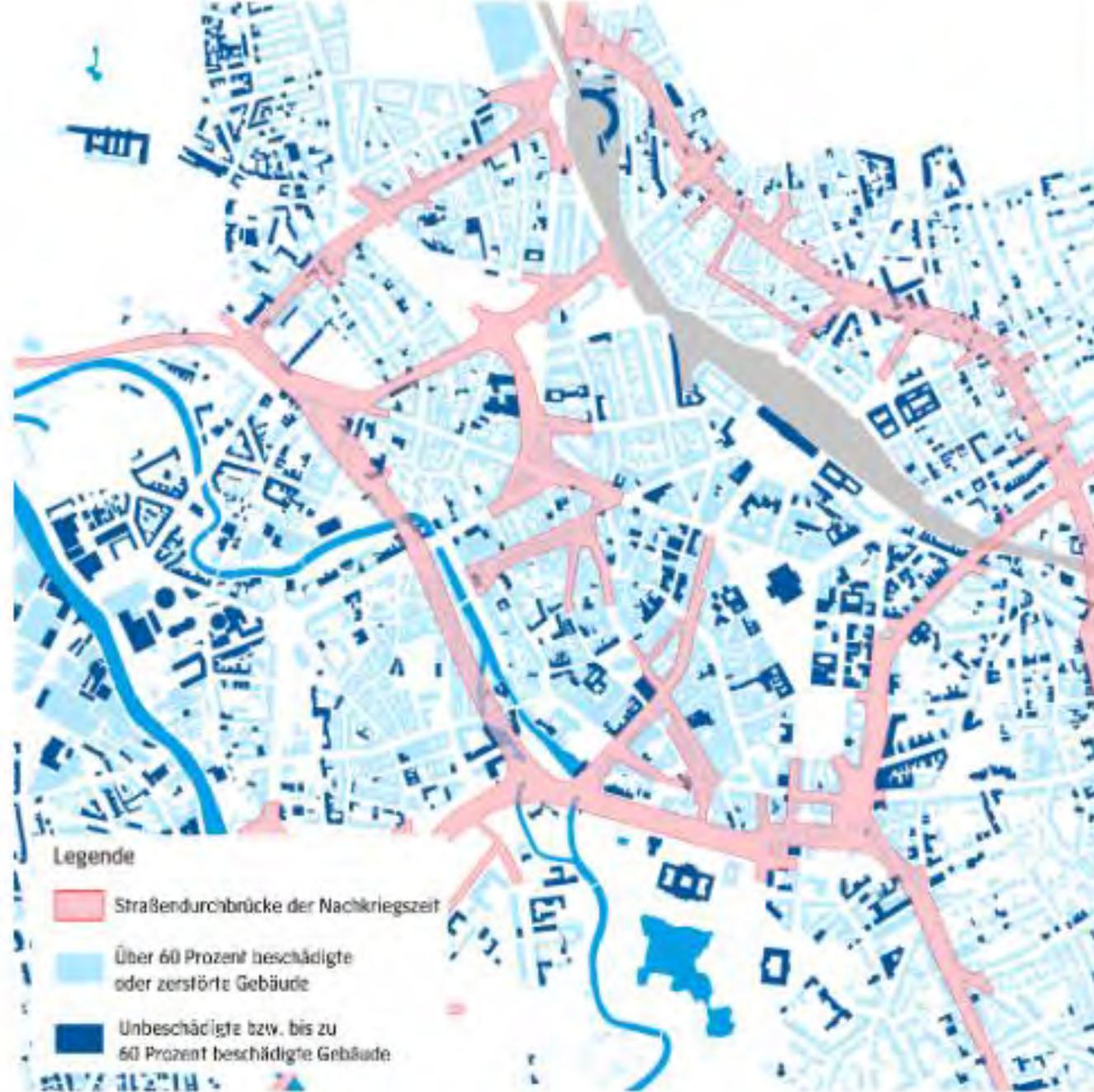


Innenstadt 2020

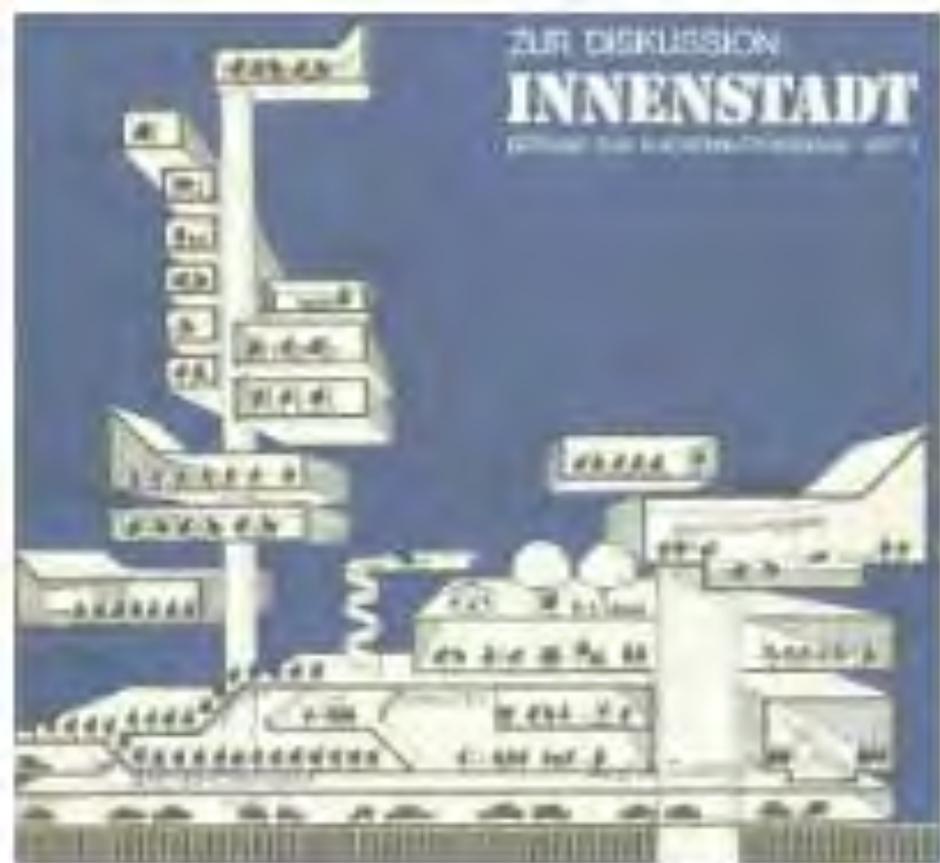




VERKEHR AN DER LEINE
Hannoverscher Stadtplaner Rudolf Hillebrand (links: „Strahlbaum“)



Nachkriegs-Schadenskarte 1945 mit geplanten Straßendurchbrüchen

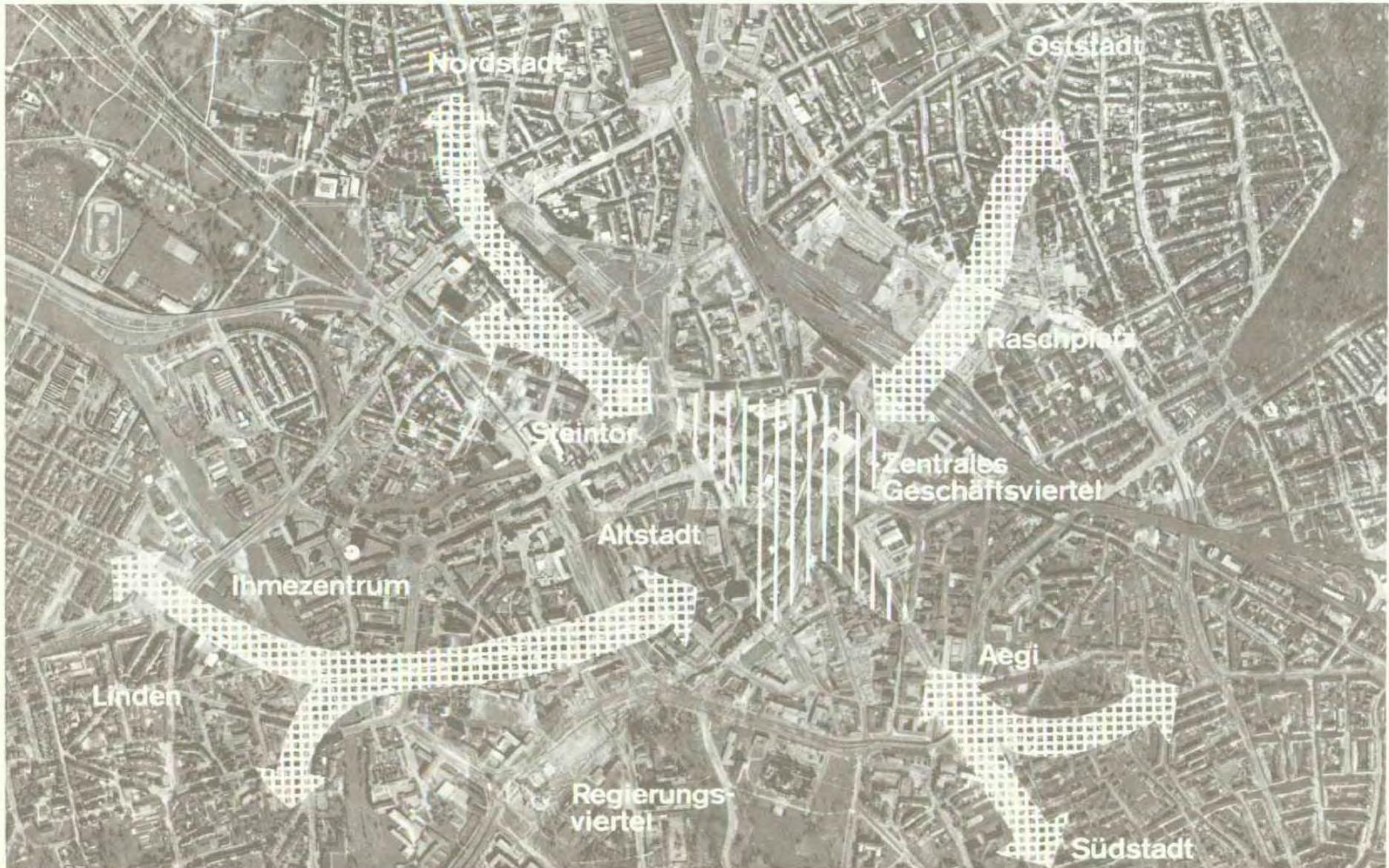


Zur Diskussion: INNENSTADT
Beiträge zum Flächennutzungsplan,
Heft 3, 1970

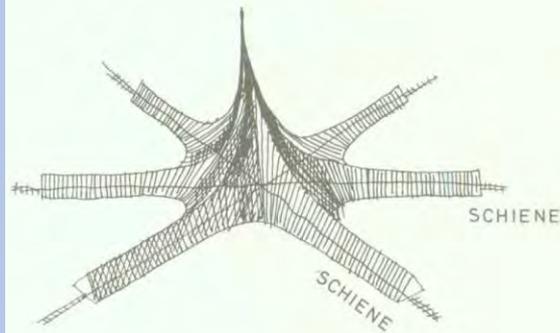
Herausgeber:
Hanns Adrian, Peter Dellemann,
Jaromir Vejl

Vielfältigkeit der Nutzungen und ihre enge Verzahnung miteinander sind eine wichtige Voraussetzung für die Attraktivität der Innenstadt. Die Gefahr einer Öde ausschließlich mit Büros besetzter Stadtteile ist für jedermann sichtbar geworden. Es besteht Bedarf an innerstädtischen, qualifizierten Wohnungen. Für Freizeiteinrichtungen und andere gesellschaftliche Ansprüche muß im Stadtkern Raum geschaffen werden.

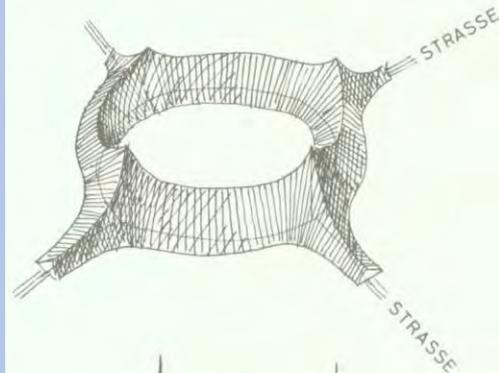
Die verdünnte Zone am Cityrand bietet sich zu einer sternförmigen Entwicklung zu den zentrumsnahen Wohngebieten hin an



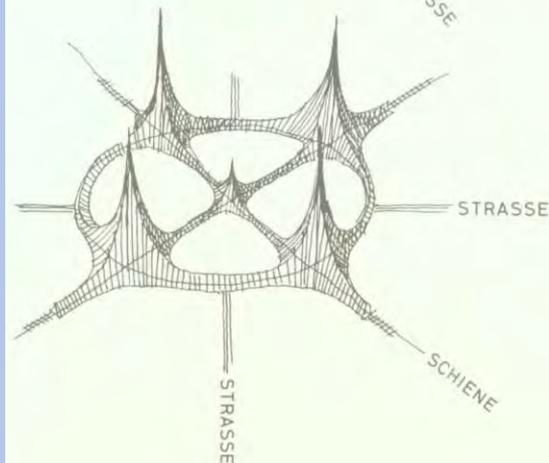
Erschliessungssystem



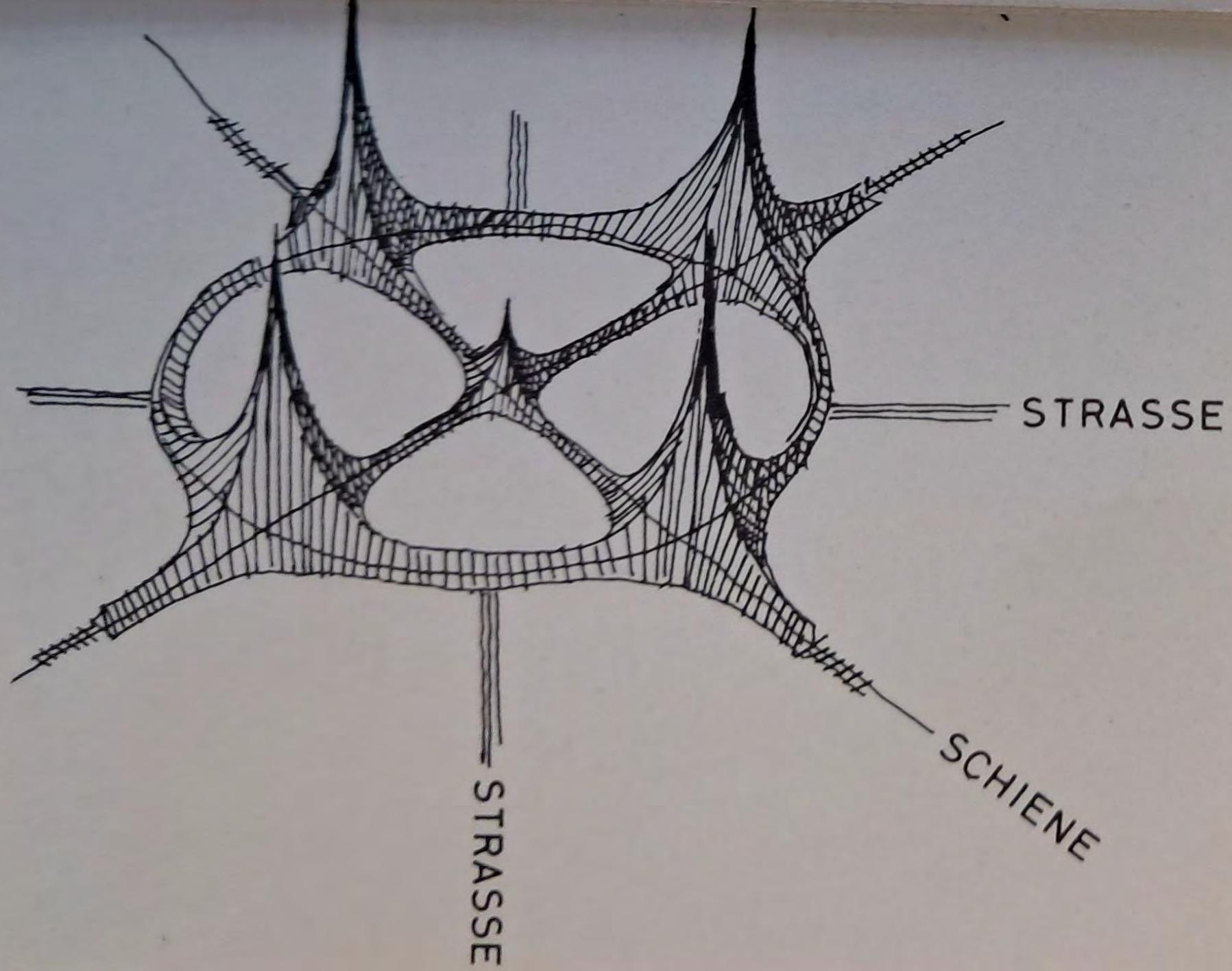
Ein sternförmiges Erschließungssystem ergibt einen Anreiz zu extremer baulicher Verdichtung auf einem engen Raum. Die sich ergebende Verkehrsballung an einer Stelle ist im Straßennetz nicht zu bewältigen. Dagegen ist ein solches System wegen der guten Umsteigemöglichkeiten für den öffentlichen Nahverkehr erwünscht.

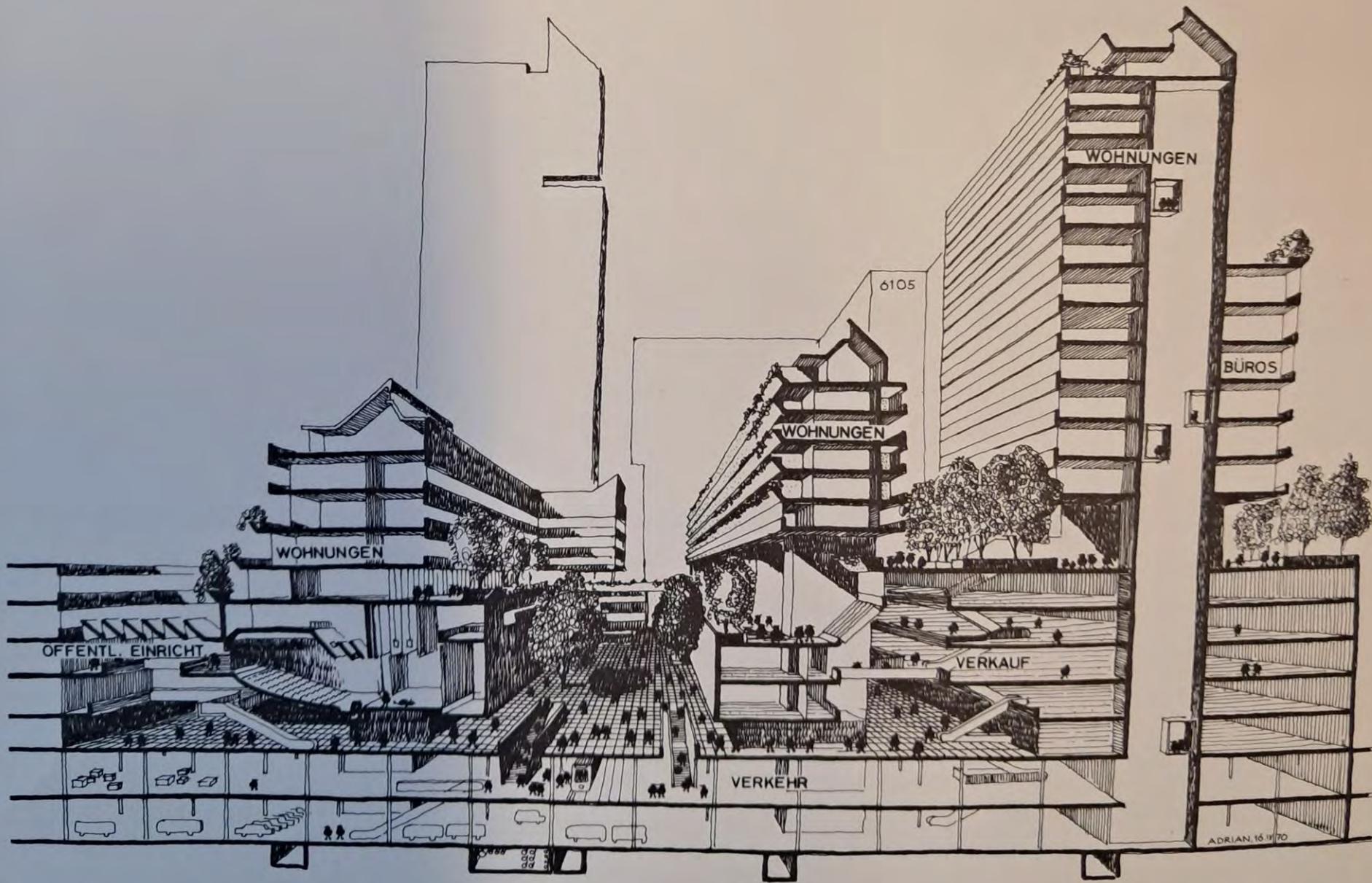


Die Erschließung eines Stadtkerns über einen Tangentenring, in den die Radialstraßen einmünden, fordert eine bauliche Verdichtung ringförmig um die Innenstadt. Gefahr der Ansteckung der Stadtmitte.



Die Kombination eines innerstädtischen Straßenringes mit einem auf einen zentralen Punkt bezogenen öffentlichen Nahverkehrsnetz erlaubt bauliche Konzentration an den Kreuzungspunkten der Verkehrswege. Dieses Konzept vermeidet übermäßige Verkehrsballungen, fördert das Wachstum der Innenstadt und erhält den Lagewert der Stadtmitte.





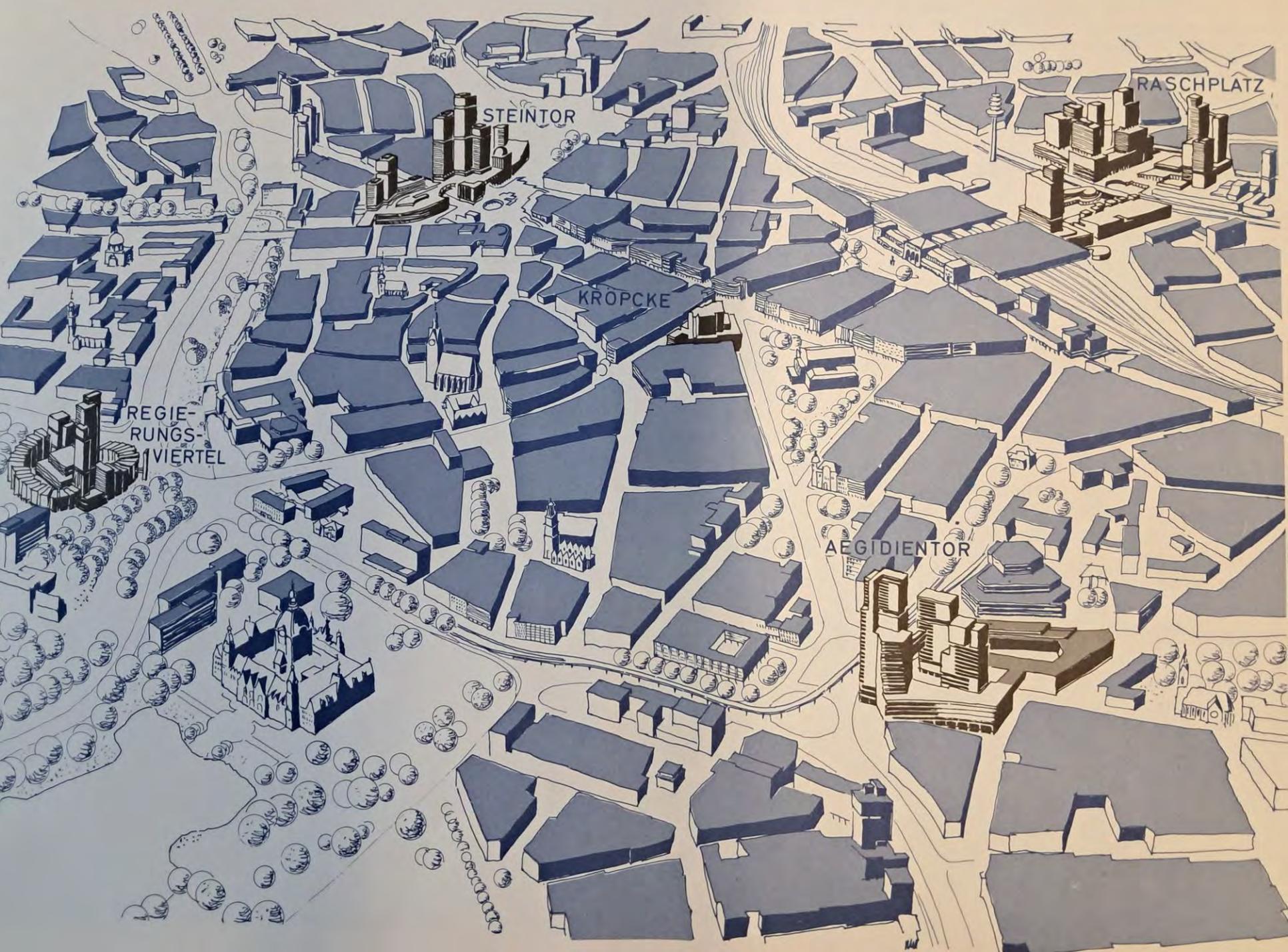
„Stadt“ entsteht nicht länger durch Addition
 baulicher Individuen, sondern durch
 bewußtes Ineinanderfügen aller Einrich-

tungen, deren wir bedürfen. Der Mensch
 gestaltet seine Umwelt bewußt und ohne
 Halbherzigkeit

Die neuen Großkomplexe können Ansätze zu einer neuen, zukünftigen Stadtstruktur werden. Sie werden Gebiete besonders hoher Attraktivität darstellen und die zwischen ihnen liegenden Bereiche beeinflussen. Ihre Plazierung ist Stadtentwicklungspolitik.

Gebäudekomplexe am City-Ring





STEINTOR

RASCHPLATZ

KRÖPCKE

REGIERUNGS-VIERTEL

AEGIDIENTOR



**Kröpcke-Center 1984, Baujahr 1971-75,
Arch. Bollmann-Hiltmann-Pieper**

Kröpcke Zentrum – Modell gegen Monofunktionalisierung

Kröpcke Zentrum geplant als Vorbild für die mögliche „Vielfalt der Nutzung und Verzahnung miteinander“ in der Innenstadt.

Ein Kommunikationszentrum mit Wohnungen on top, nicht kommerziellen Einrichtungen (Halle der Begegnung) und einer Konzentration von Facheinzelhandelsgeschäften in Form eines Gemeinschaftswarenhouses als Gegengewicht zu den Großkaufhäusern.

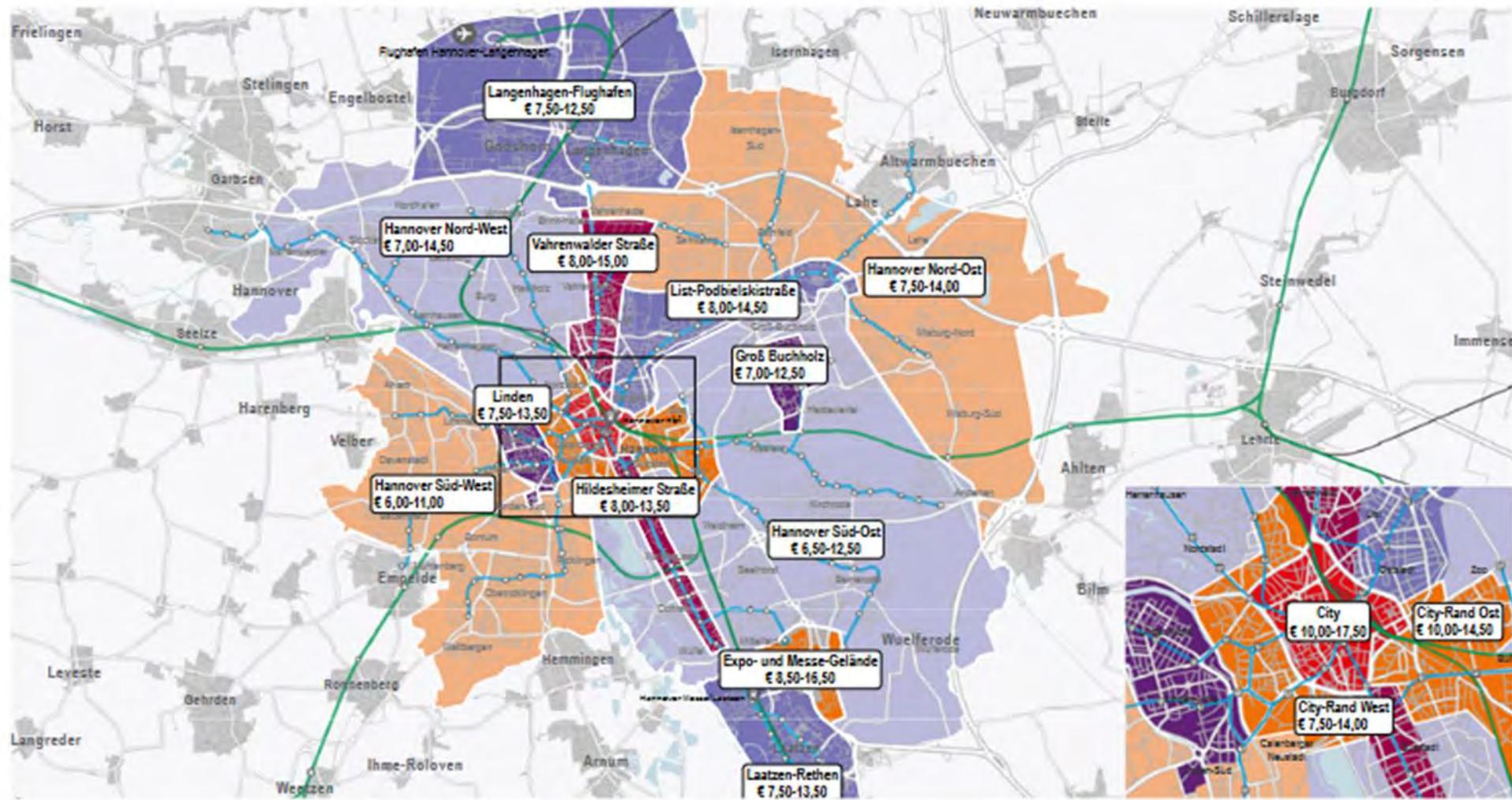
Die Kommune führt selbst die Detailplanungen „treuhänderisch für den Entwicklungsträger“ durch. Hanns Adrian: „Die Gemeinde kann ihre Interessen bis ins Detail durchsetzen“ (Stadtbauwelt 38, 1972, S. 128)

Hohe Gebäude bestimmen das Stadtbild nachhaltig. Ihre Lage und ihre Form dürfen nicht einseitig von privatem Interesse bestimmt werden; sie haben einen Symbolwert für alle Bürger und Besucher.

Zitat: Zur Diskussion INNENSTADT, Beiträge zum Flächennutzungsplan, Heft 3, 1970, S.4



Kröpcke-Center, Umbau 2014, Arch. Kleihues & Kleihues



Ausblick: Wandel der Arbeitswelt verändert den Flächenbedarf einschneidend

Die veränderten Anforderungen an Büroflächen durch Remote Work spiegeln die neue Arbeitsrealität wider. Seit der Corona-Pandemie arbeiten vor allem in typischen Bürojobs bis zu 70 % der Beschäftigten zumindest teilweise von zuhause oder an dritten Orten wie Co-Working-Spaces. Die Auslastung der Büros in Deutschland liegt im Schnitt bei etwa bei 40 bis 50 % und damit rund ein Drittel niedriger als vor der Pandemie (60 bis 80 % Auslastung).

Quelle: Immobilienmarktbericht Region Hannover 2024



Nord/LB Zentrale, Arch. Behnisch & Partner, 1998-2002, 80 Meter hoch, 18 Stockwerke



Steintorplatz
Links unten: Vision 1970
Rechts unten: Umbaukonzept





- | | | | |
|---|--|--|--|
|  Gebäude Plönungen |  Sondergebäude |  Freiraum Bestand |  Längs-Achsen |
|  Gebäude Bestand |  Freiraum Planung |  Potenzialflächen | |



The Peak“ Meravis
Arch. KSP-Engel
Höhe ca. 60 Meter
17 Stockwerke
Standort: Urban-Q





Das sind wir

meravis ist ein überregional tätiger Immobilien-Dienstleister in den Geschäftsfeldern Vermietung, Verwaltung, Neubau und Verkauf. Seit 75 Jahren sind wir in der Immobilienwirtschaft zu Hause. Unser Hauptsitz befindet sich in Hannover, unsere zweite Geschäftsstelle in Hamburg.

Derzeit betreuen wir ca. 13.000 eigene und 1.000 fremde Wohn- und Gewerbeeinheiten. Als Projektentwickler haben wir bereits über 23.000 Wohneinheiten realisiert. Unser engagiertes Team besteht aus rund 220 Mitarbeitern.

HKZ 12.10.24

Rückkehr der Hochhäuser



Für die einen sind sie eine Verheißung, bei anderen lösen sie Sorgen aus: Hannover diskutiert wieder über Hochhäuser. Das ist gut, meint
Conrad von Meding.

In den Siebzigerjahren hatte Hannovers Oberstadtdirektor Martin Neuffer hochtrabende Pläne für Hannover. Überall an den Knotenpunkten des Cityrings sollten Hochhauskomplexe wachsen. Damals stoppte die Depression nach der Ölkrise die Pläne. Umgesetzt wurden nur die Neubauten am Raschplatz, das inzwischen abgerissene Ärzte-Hochhaus am Schiffgraben und das Allianz-Hochhaus Brühlstraße. Jetzt könnte die Skyline eine Kontur mit neuen Spitzen erhalten.

Stadtbaurat Thomas Vielhaber (SPD) arbeitet an Konzepten, nördlich vom Hauptbahnhof mehr Urbanität durch neue Hochhäuser zu schaffen. Bis zu drei solcher Hochpunkte finden sich in den aktuellen Diskussionspapieren, das höchste bis zu 100 Meter. Das entspricht in Hannover dem Format von Marktkirche und Neuem Rathaus.

Während diese Ideen bisher noch im Konzeptstadium sind, hat das Wohnunternehmen Meravis konkrete Pläne für „The Peak“ („die Spitze“) am Westrand der Innenstadt gezeigt. Der Büroturm, der in weiteren Bauabschnitten später durch Wohnungen und Geschäfte,

eine Kita und Dienstleistungsräume ergänzt wird, soll 17 Stockwerke haben und 60 Meter hoch aufragen. Dreieckiger Grundriss mit gerundeten Kanten, versetzte Geschosse mit hohen Fensterformaten und dazwischen backsteinrote Wände: Die Entwürfe des Braunschweiger Architekturbüros KSP Engel zeigen mutige Architektur.

Keine Wolkenkratzer

Wolkenkratzerformat wie in Frankfurt ist das nicht. Aber für Hannover markiert dieses Projekt einen Wendepunkt. Abgesehen von Einzelbauten wie dem Gehry-Tower am Steintor (2001, 33 Meter hoch), der Nord/LB am Aegi (2002, 84 Meter plus Glasspitze) und zuletzt dem Intercity-Hotel am Andreas-Hermies-Platz (2020, 54 Meter hoch) hat man in Hannover in den vergangenen 50 Jahren flacher gebaut. Sogar beim neuen Kröpcke-Center haben die Investoren, obwohl sie nach langem Rechtsstreit Baurecht für einen 51 Meter hohen Turmbau hatten, auf die Gebäudespitze verzichtet.

Das Thema polarisiert. Für die einen sind Hochhäuser weit sichtbare Zeichen für Niedergang und

Scheitern. Beispiele aus Hannover? Mühlenberg, Ihme-Zentrum oder Bredero-Hochhaus. In Vahrenheide wurde 2001 sogar ein Hochhaus mit 226 Wohnungen abgerissen. Je größer ein Gebäudekomplex ist, desto anonym ist das Leben und Arbeiten darin – und desto größer ist die Anfälligkeit für Missbrauch und Verwahrlosung.

Stolz der Großstadt

Andererseits spiegeln Hochhäuser den Stolz der Großstadt: Seht her, wir trauen uns etwas. Zudem machen sie viele Nutzungen auf kleinem Grundriss möglich. Gegen Klimawandel und Flächenversiegelung ist das Bauen in die Höhe eine adäquate Antwort, wenn auch nicht billig.

Vor dem Hintergrund der Erfahrungen, die Hannover gesammelt hat, muss klar sein: Bei markanten Bauwerken wie Hochhäusern muss eine Stadtgesellschaft noch mehr als sonst auf Baukultur und die Einbettung ins Umfeld achten, weil sie das Stadtbild auf Jahrzehnte prägen. Beim Projekt „The Peak“ scheint das gelungen: Ein Hingucker dürfte es auf jeden Fall werden.

Die City bekommt ein neues Hochhaus

60 METER HOCH, 17 STOCKWERKE: Das Unternehmen Meravis hat jetzt erstmals die Pläne für das neue Großprojekt „The Peak“ an der Goserieede gezeigt. Bis 2031 soll alles fertig gebaut sein.

12. 10. 2024
HALLO

HANNOVER. 17 Stockwerke hoch soll das Hochhaus „The Peak“ als neuer Blickfang im Innenstadtquartier Urban-Q heranwachsen. Das Immobilienunternehmen Meravis hat am Montag erstmals Pläne gezeigt, wie der erste Bauabschnitt des klimaneutralen Wohn- und Geschäftsquartiers aussehen soll, das auf dem Gelände des abgerissenen Postscheckamts zwischen Celler Straße, Brüder- und Herschelstraße an der Goserieede entsteht.

Bis 2031 sollen alle drei Bauabschnitte fertiggestellt sein, die außer einer großen Zahl an Wohnungen auch eine Kita, kleinere Geschäfte, Büroflächen, ein Hotel sowie Stadtteilplätze umfassen sollen.

„THE PEAK“: HOCHHAUSPLÄNE FÜR DAS URBAN-Q-AREAL

„Wir sind sehr stolz, mit dem Projekt ein erstes Stück des Stadtbauens und den Beginn des neuen Quartiers Urban-Q einzuläuten“, sagte Meravis-Geschäftsführer Matthias Herter anlässlich der Präsentation der Pläne bei der größten deutschen Immobilienmesse Expo-Real in München.

Man versuche dort, „Visionen zur Realität werden zu lassen“.

Das Areal war seit den Siebzigerjahren mit dem Postscheckamt bebaut, einem typischen Waschbetonkomplex mit Hochhauselement, das als nicht mehr zeitgemäß und schwierig zu sanieren galt. Meravis hat die Fläche gekauft und den Altbestand abgerissen. Auf dem Gelände soll ein Vorzeiquartier für urbanes Wohnen und Arbeiten in klimaneutraler Bauweise entstehen. Dabei soll die Klimaneutralität nicht durch immer dickere Dämmung erreicht werden, sondern durch eine intelligente Kombination von energieeffizienter Bauweise, smarten Technologien und einer Gesamtbilanz des Quartiers.

60 METER, 17 ETAGEN

60 Meter wird das Hauptgebäude messen. Zum Vergleich: Die gläserne Nord/LB am Aegi ist gut 83 Meter hoch, das sogenannte Bredero-Hochhaus am Lister Tor 81 Meter, das Neue Rathaus 97,73 Meter und die Marktkirche 98 Meter. „The Peak“ wird ungefähr so hoch wie das Allianz-Hochhaus an der Brühlstraße (68 Meter).



Hoch hinaus: Die Simulationen für den ersten Bauabschnitt "The Peak" des klimaneutralen Innenstadtquartiers UrbanQ, das der Immobiliendienstleister Meravis errichten will. Visualisierung: KSP Engel / Meravis

In Hannover gilt es aber bereits als bemerkenswert, dass überhaupt wieder Hochhäuser gebaut werden. Lange Zeit war das verpönt. Aktuell spielt die Verwaltung mit Projektskizzen, hinterm Hauptbahnhof möglicherweise zusätzliche Hochpunkte zu errichten.

Stadtbaurat Thomas Vielhaber, der mit einem Verwaltungsteam

zur Expo-Real nach München gefahren ist, lobte den Mut des Unternehmens Meravis, sich trotz der derzeitigen Probleme im Neubaumarkt an ein derartiges Projekt zu wagen. „Das Urban-Q nimmt Ideen aus dem beschlossenen Innenstadt-konzept 2035 auf und ist für Hannovers Stadtentwicklung von großer Bedeutung“, sagte Vielhaber. Die Mischung aus Woh-

nen, Arbeiten, Freizeit und Dienstleistungen bilde „die Grundlage für ein zukunftsorientiertes, urbanes und belebtes Viertel“.

Derzeit bereitet die Stadt das Baurecht für das Gelände am Westrand der Innenstadt vor, das insgesamt 57.000 Quadratmeter Bruttogeschossfläche umfassen soll. Dabei soll nach den Worten Vielhaber insbesondere dafür gesorgt werden, dass sich in den Freiflächen öffentliche und halböffentliche Bereiche platzartig abwechseln und es im Erdgeschoss Nutzungen gibt, die ebenfalls für alle zu betreten sind, etwa Geschäfte, Gastronomie und Dienstleistungen.

Zur Entwicklung des Areals haben Stadt und Meravis Architekturwettbewerbe vereinbart. Für den ersten Bauabschnitt sind zehn Planungsbüros gegeneinander angetreten und haben Konzepte entwickelt. Damit stelle man „ein hohes Maß an Baukultur“ sicher, sagte Vielhaber. Als Sieger für „The Peak“ ging das Braunschweiger Büro KSP Engel hervor. Alle Wettbewerbsentwürfe sollen ab dem 18. November bei einer Ausstellung in der Bauverwaltung neben dem Rathaus vier Wochen lang ausgestellt werden.



LANDESHAUPTSTADT HANNOVER

MITTE NEU DENKEN

DAS INNENSTADTKONZEPT 2035

STAND 30.06.2022
ENTWURF ZUR BESCHLUSSFASSUNG

„Einzelne Projekte, wie die Leinewelle oder mindergenutzte Objekte und Bereiche wie das ehemalige Postscheckamt an der Goseriede, das Verwaltungsgebäude am Stadtplatz „Köbelinger Markt“, leerstehende Kaufhäuser oder auch der Bereich auf der Nordostseite des Hauptbahnhofes bieten riesige Chancen und können Impulse erbringen für eine Stärkung der Nutzungsmischung und Urbanität in der Stadt.“

Quelle:

Mitte neu denken Innenstadtkonzept 2035, S. 6
Editorial Stadtbaurat Vielhaber



LEITPROJEKTE

Legende

-  Aktuelle Projektbereiche
-  Orte der Agora Innenstadt
-  Leitprojekte
-  Cityring
-  Wichtige grüne Achsen



ZUKUNFTSPLAN

Legende

- Aktuelle Projektbereiche
- ➔ Stärkung der Achsen
- ↔ Verknüpfung mit den Stadtteilen
- 🏛️ Orte der Agora Innenstadt
- 🏠 Neues gemischtes Stadtviertel
- 🚶 Innenstadteingang
- ♻️ Umnutzung und Upcycling von Gebäuden
- 🌿 Verbesserung Grün und Stadtklima
- 🌳 Konzept Pocketparks
- 🌿 Wichtige Grünverbindung

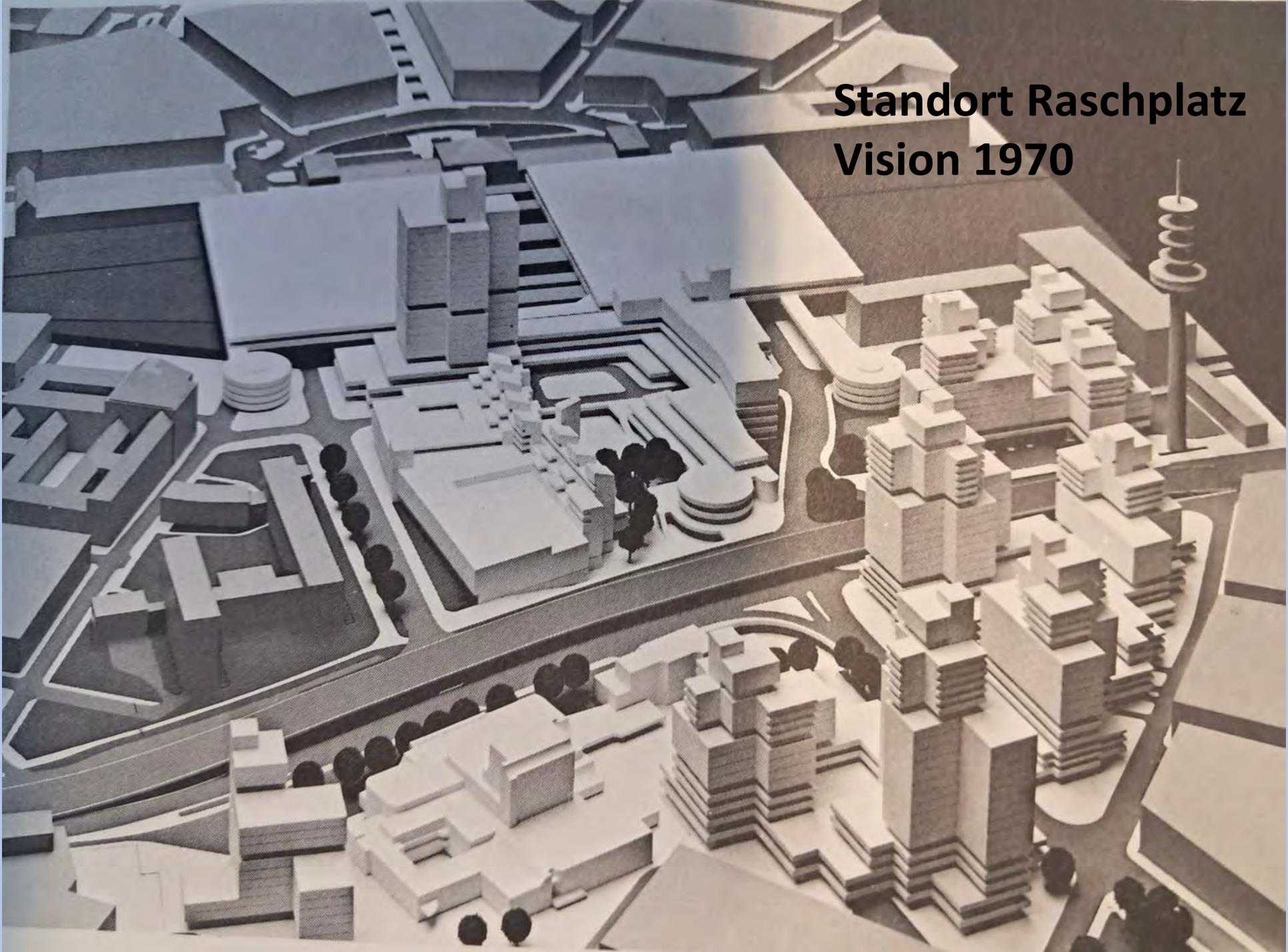
Im Zukunftsplan 2035 markieren die rot eingefärbten Projektbereiche den aktuellen Fokus der Innenstadtentwicklung. Grüne Achsen stellen Verbindungen innerhalb der Innenstadt und in die Stadtteile her. Die Eingänge in die Mitte werden klarer definiert. Funktional und räumlich wachsen die Mitte und die Stadtteile enger zusammen.

LEITPROJEKT 9: ANKUNFTSORT HAUPTBAHNHOF EINGANG NORD

Bereich	Bahnhofsquartier
Strategie	Mitte zieht an und bewegt
Beschreibung	<p>Der Hauptbahnhof wird in den nächsten zehn bis fünfzehn Jahren als moderner, intermodaler Verkehrsknotenpunkt umgebaut. Der Eingang Nord wird wieder einen gestalteten Vorplatz erhalten. In Verbindung damit wird die Achse Hauptbahnhof-Weißekreuzplatz als einladender Ankunftsort und urbaner, inklusiver Stadtraum gestaltet. In einer Masterplanung werden eine übergeordnete Vision für den „Zwischenraum“ der isolierten Quartiere zwischen Bahn und Cityring sowie alternative Konzeptstudien einschließlich Machbarkeitsprüfung erarbeitet. Die anschließende Planung für den Vertiefungsraum wird als interdisziplinäres und beteiligungsorientiertes Verfahren und ggf. anschließendem Wettbewerb angelegt.</p> <p>Vielfältige Interessensgruppen sind einzubeziehen, neben den Anliegern als Beispiel ein im Innenstadtdialog entstandener Austausch zwischen der Deutschen Bahn und sozialen Trägern. Das Kulturzentrum Pavillon am Weißekreuzplatz hat als kultureller Dreh- und Angelpunkt zwischen Innenstadt und List eine Schlüsselrolle.</p>



**Standort Raschplatz
Vision 1970**







Lister Torhaus = Bredero Haus
1974/75, Arch. Bahlo, Köhnke, Stossberg,
91 Meter hoch, 23 Stockwerke
16 – 23 Stockwerk Wohnungen
Büroflächen, Disko, Restaurant, Läden,
Parkhaus



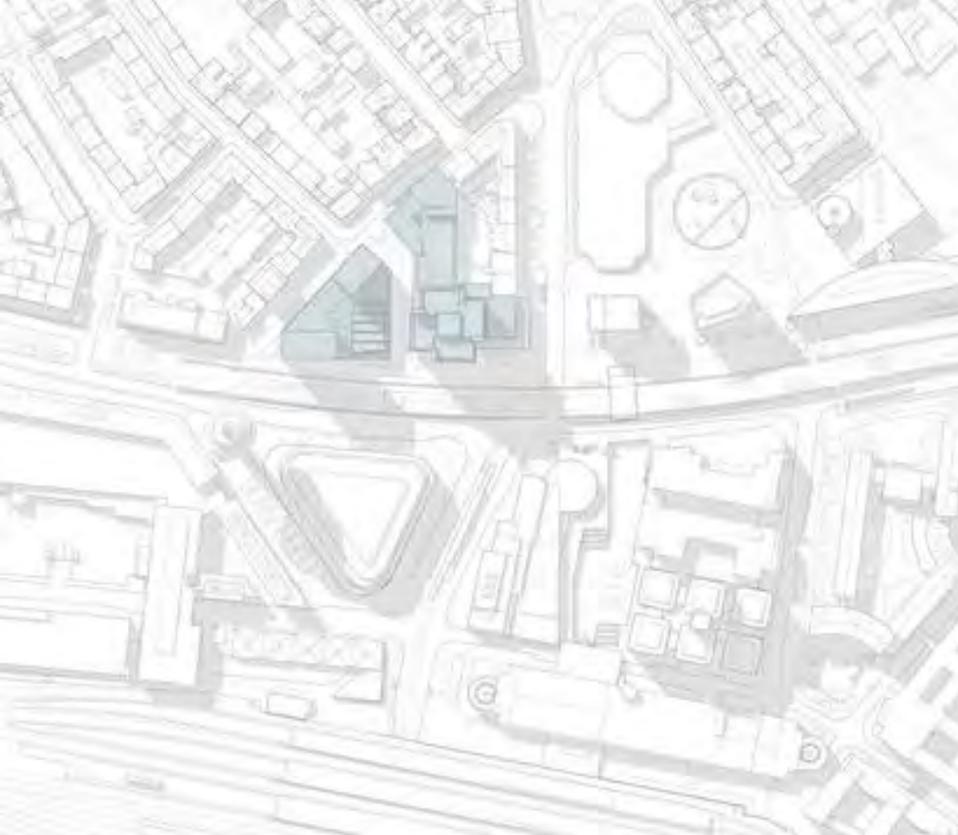


P
Lister Tor



Abbruch des 7-geschossigen Seitenteils zugunsten eines 10-geschossigen Premier Inn-Hotels

Hier: Planskizze, Geplanter Bezug: Ende 2025, Quelle: Immobilien Zeitung 08.08.2023

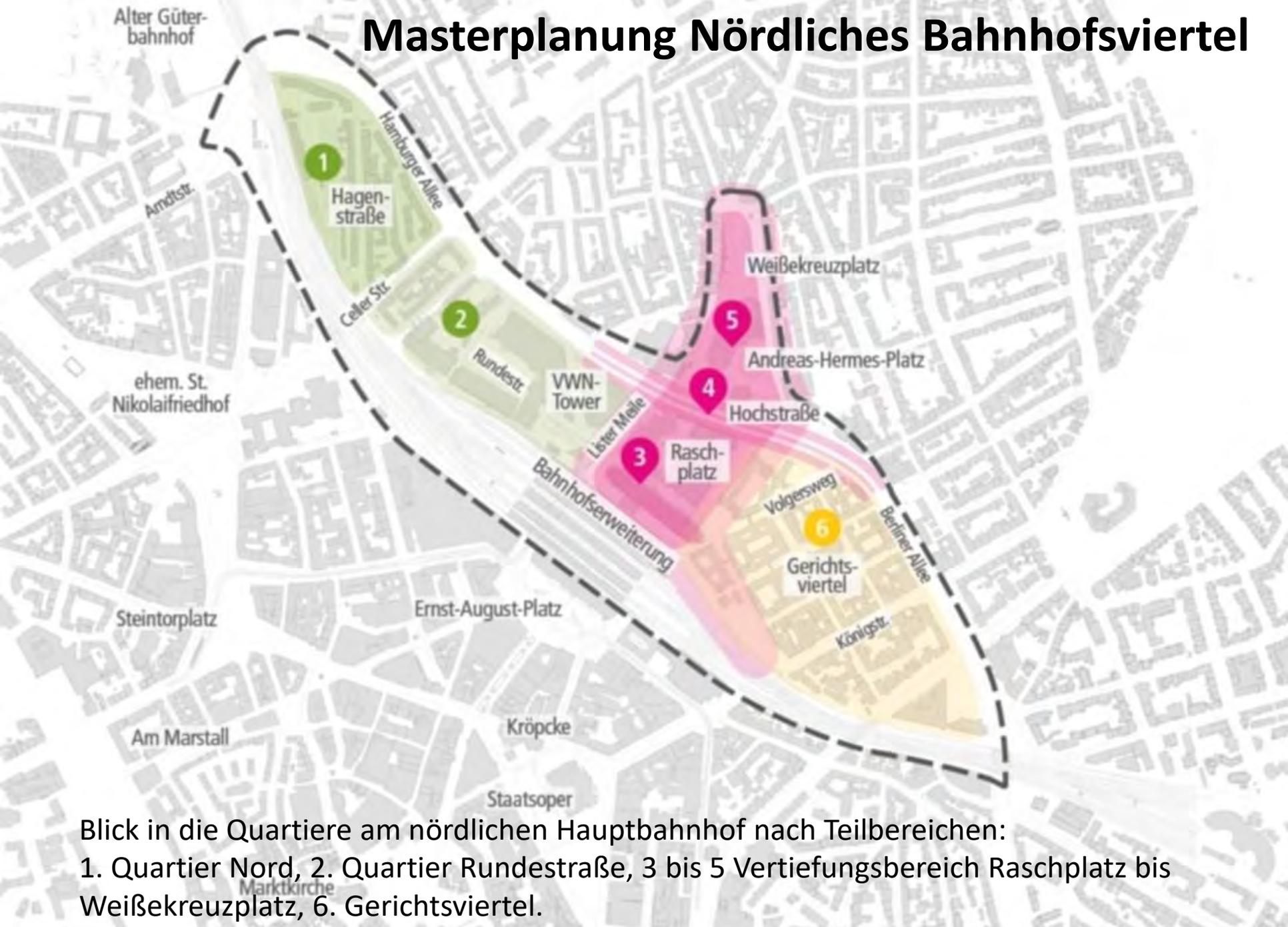


Entwurfseminar TU Braunschweig





Masterplanung Nördliches Bahnhofsviertel



Blick in die Quartiere am nördlichen Hauptbahnhof nach Teilbereichen:
1. Quartier Nord, 2. Quartier Rundestraße, 3 bis 5 Vertiefungsbereich Raschplatz bis Weißekreuzplatz, 6. Gerichtsviertel.

Masterplan Nördliches Bahnhofsviertel





Masterplanung NÖRDLICHES BAHNHOFSVIERTEL

als Verbindung zur Oststadt und Vorplanung
für den Vertiefungsraum Raschplatz

Planungswerkstatt

am 09. September 2024

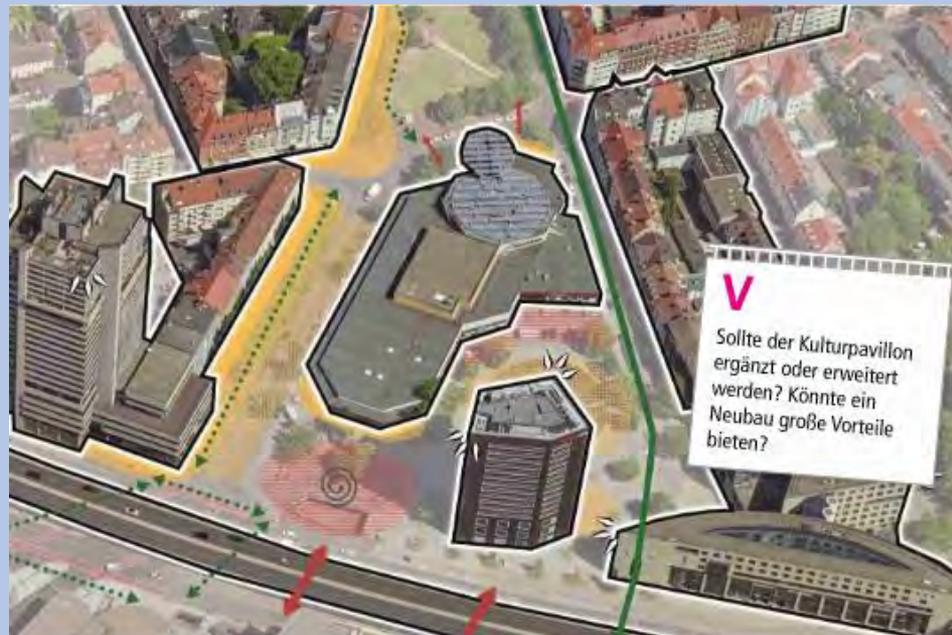
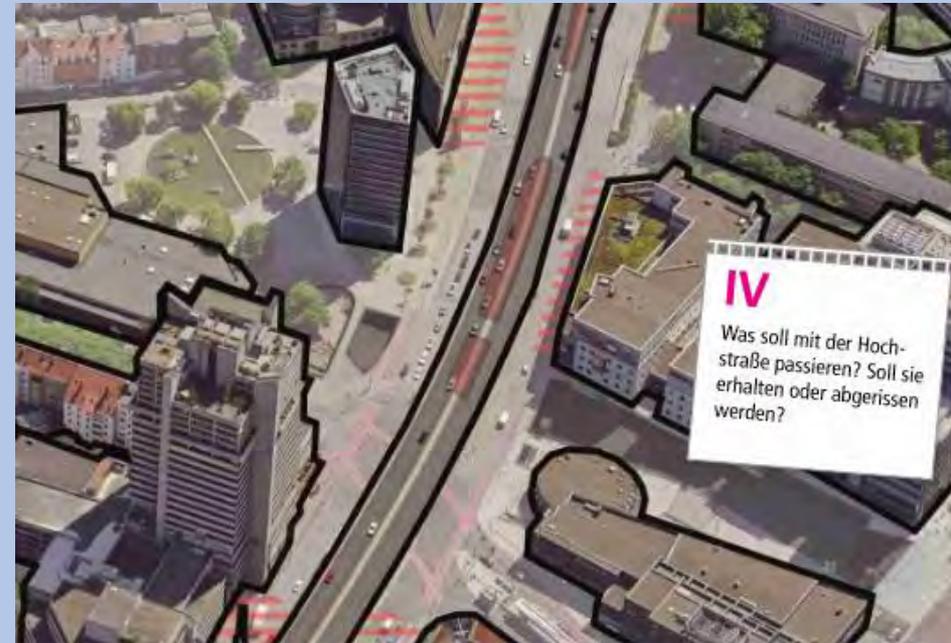
MACHLEIDT
STÄDTEBAU + STADTPLANUNG

TOLLERORT
entwickeln & beteiligen

SI
NA
|



Fragen an die Beteiligten





Fragen an die Beteiligten

ZWISCHENSCHRITT: Szenarienuntersuchung Hochstraße

Erkenntnisse für die städtebauliche Vertiefung

IV

Was soll mit der Hochstraße passieren? Soll sie erhalten oder abgerissen werden?



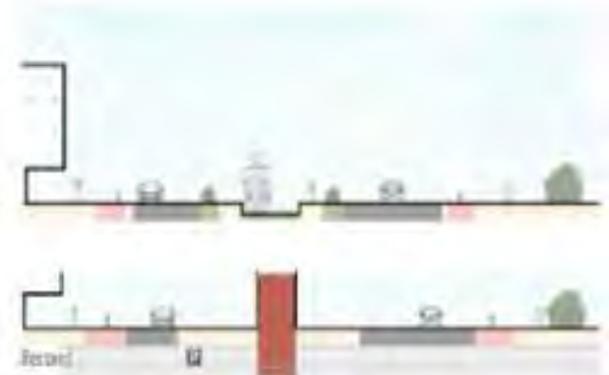
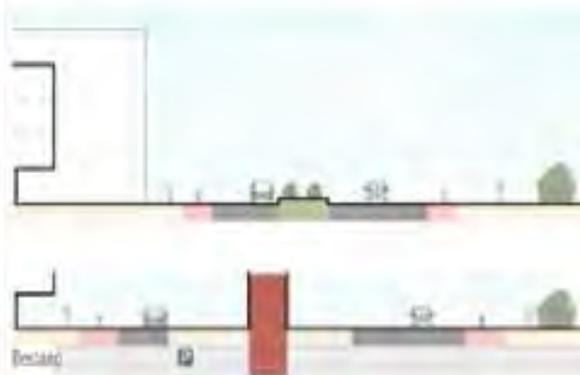
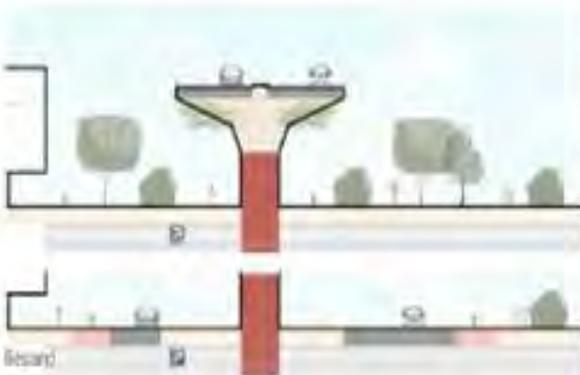
**Szenario
ERHALT HOCHSTRASSE**



**Szenario
ABRISS HOCHSTRASSE**



**... mit
STADTBahnverlängerung**



HANNOVER

INNENSTADT



HAUPTGESCHÄFTSSTR.
DER INNENSTADTNAH-
EN WOHNGEBIETE

--- STADTBAHN

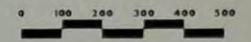
○ STATION

▶ RAMPE

■■■■■■ REINE FUSSGÄNGER-
RÄUME

○○○○○○ FUSSGÄNGERRÄUME
IN ANDERER EBENE

M. 1:5 000



Ev. 17.2.76

Frage:

Szenario Untertunnelung Cityring fehlt. Warum?

Frage:

Welche Rolle spielt eine Tunnelstrecke D-Linie noch?

Ergebnisse



V

KULTURPAVILLON ERWEITERN!

Der Kulturpavillon wird als Ankerpunkt für Kunst und Kultur erweitert und so der umliegende Raum aktiviert.

IV

HOCHSTRASSE ERHALTEN!

Die Hochstraße bleibt erhalten und ihr Potential wird genutzt, um eine ebenerdige Verbindung von HBF zu WKP zu schaffen.

I

RASCHPLATZ DECKELN!

Der Raschplatz wird gedeckelt um einen ebenerdigen Durchgang zu schaffen. Die -1 Ebene wird neu bespielt.

II

GROSSSTADT-CHARAKTER STÄRKEN!

Die bestehenden Ikonen werden durch neue Hochpunkte ergänzt und der Großstadtcharakter Mannovers so gestärkt.

III

ABRISS PARKHAUS!

Das Parkhaus am Bahnhof wird durch einen Neubau ersetzt, um Platz für neue Nutzungen zu schaffen. Das Bahnhofsumfeld wird neu organisiert und attraktiver gestaltet.



OSTSTADT-BOULEVARD Variante 1

Vorplatz im Bereich des neuen Nordeingangs Hbf durch schmalen Gebäudekörper durchgängiger Boulevard und Sichtachse vom Bahnhof bis zum Weißekreuzplatz
zwei neue Hochpunkte flankieren die Hochstraße und den neuen Boulevard



schmales Bahnhofsgebäude entlang der Gleise mit großzügiger Überdachung schafft Verbindung von Augustenstraße bis ZOB
das Pavillongebäude sortiert sich neu und wird ergänzt

Rückbau der Stellplatzanlagen/Fahrbahn der Lister Meile zugunsten der Nebenflächen (Fußweg, Bewegungsraum, Außengastronomie)

VARIANTENVERGLEICH

Variante 1



Oststadt-Boulevard

Variante 2



Lister Plaza + Raschplatz

Variante 3



Berliner Platz

Frage:

Worin unterscheiden sich die 3 Varianten maßgeblich?

Masterplan Nördliches Bahnhofsviertel



EXKURS:

VERKEHRSLÖSUNG

Erhalt Hochstraße

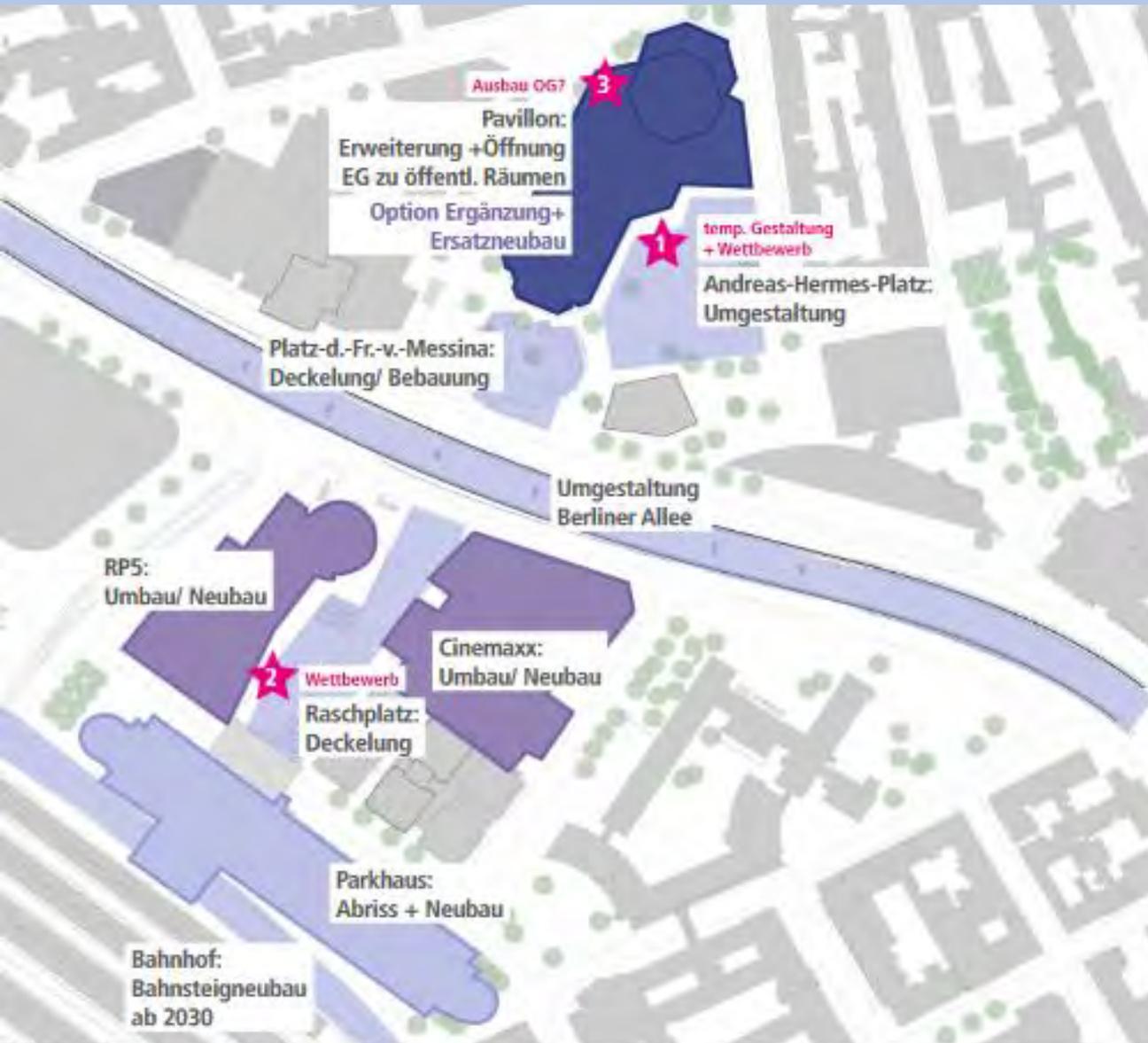
Für einige wenige Fahrbeziehungen wird es etwas schwieriger als heute. Insgesamt überwiegen aber die Vorteile, da im Zuge der Wegebeziehung vom Ernst-August-Platz zum Weißekreuzplatz eine völlig neue Qualität einer fußläufigen Anbindung zwischen der Oststadt/List und der Innenstadt entsteht.

- Cityring
- Hauptstraßen
- Nebenstraßen
- - Fahrradstraße
- Einbahnstraßen lt. Verkehrsberuhigungskonzept
- Diagonalsperre lt. Verkehrsberuhigungskonzept
- P Parkhaus/ Tiefgarage am Raschplatz
- K&R Kurzzeitparken (Kiss&Ride) + Taxen
- Anlieferung
- Autofreier Bereich / Durchfahrtsperre

Frage:

Ist die Straße (Ebene NormalNull) unterhalb des Cityringes als Hochstraße vollständig unterbrochen ?

Masterplan Nördliches Bahnhofsviertel



UMSETZUNGS- ZEITRÄUME

- 1** 2024-2027 temporäre Umgestaltung; aufbauend auf Masterplanung im Anschluss politische Beratung und Umsetzung
- 2** ab 2025/26 Realisierungswettbewerb
- 3** Überlegung Ausbau/ Nutzbarmachung des bestehenden Obergeschosses

- 1** zeitnahe Umsetzung möglich
- 2** kurz- bis mittelfristig
- 3** mittel- bis langfristig
- 4** langfristig

Frage:

Die Deckelung des Raschplatzes ist kurz- bis mittelfristig vorgesehen;

Heißt das in 1 bis 5 Jahren?

Frage:

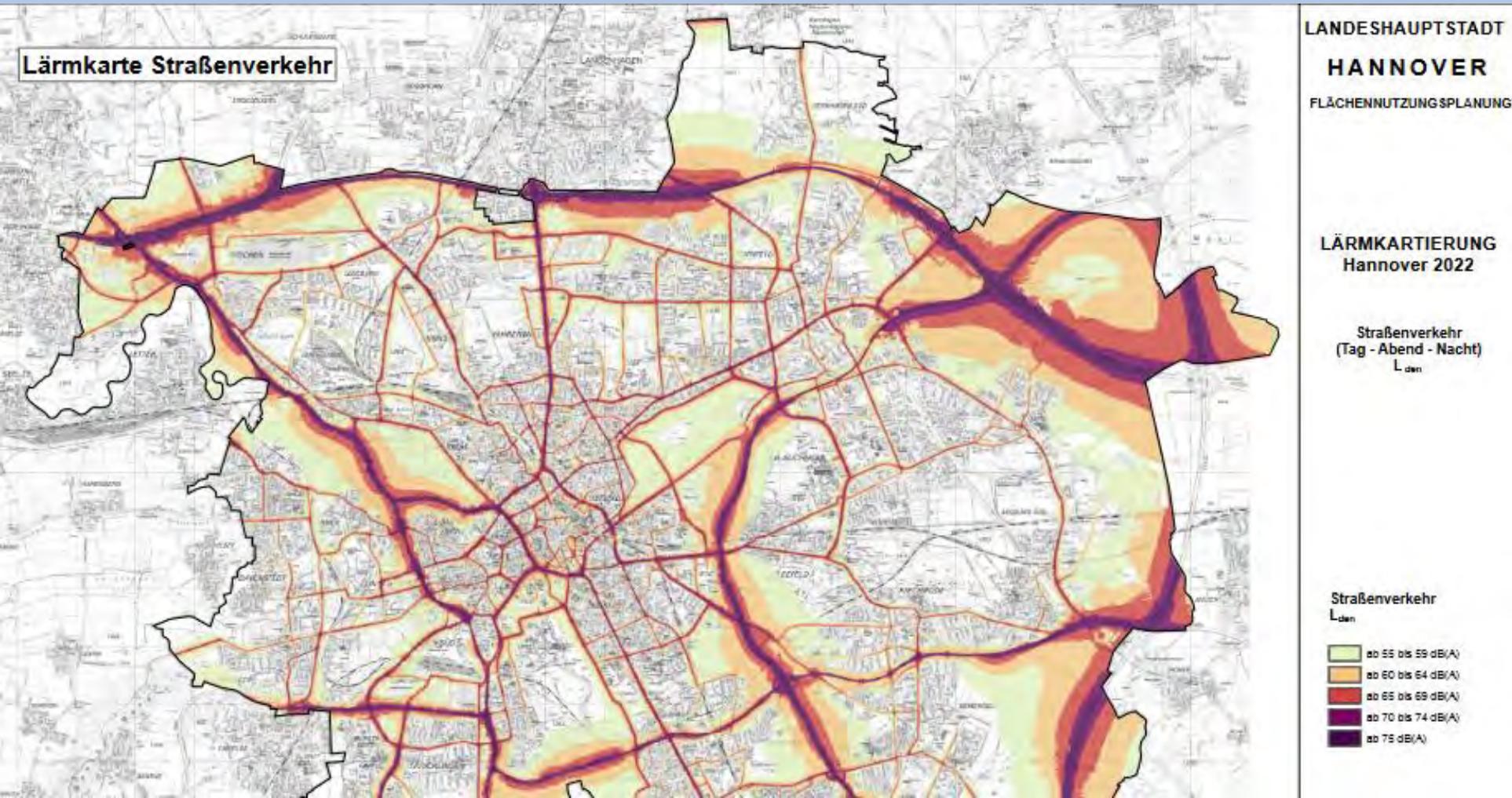
Machen Gespräche unter und mit den 3 Eigentümern (HRG = Passarelle, ÜSTRA = Zugänge minus 1-Ebene, Hanova = Parkhaus)

Hoffnung auf eine kurz- bis mittelfristige Umsetzung?

Frage :

inwieweit ist Wohnnutzung am Cityring, insbesondere am Raschplatz (aber auch an der Celler Straße „The Peak“) möglich?

Berliner Allee hat $> 70 - 74 \text{ dB(A)}$ wenn nicht gar $> 75 \text{ dB(A)}$



<u>Ausweisung</u>	Immissionsrichtwert tags (6:00 bis 22:00 Uhr)	Immissionsrichtwert nachts (22:00 bis 6:00 Uhr)
6.1 a Industriegebiete	70 dB(A)	70 dB(A)
6.1 b Gewerbegebiete	65 dB(A)	50 dB(A)
6.1 c Kern-, Dorf- und Mischgebiete	60 dB(A)	45 dB(A)
6.1 d Allgemeine Wohngebiete	55 dB(A)	40 dB(A)
6.1 e Reine Wohngebiete	50 dB(A)	35 dB(A)
6.1 f Kurgebiete, Krankenhäuser und Pflegeanstalten	45 dB(A)	35 dB(A)

**Immissionsrichtwerte für Lärm und Geräusche (BImSchG)
in verschiedenen Gebieten (BauNVO)**

Frage: Konkurriert der geplante Fahrradhub unterm Ernst-Augustplatz mit einem möglichen Fahrradhub unterm Raschplatz?

Förderung beschlossen: Bund gibt 4,5 Millionen Euro für Fahrradparkhaus

Aus dem alten Bunker unter dem Ernst-August-Platz soll eine Fahrradtiefgarage werden

HANNOVER. Ein Wald aus Haltebügeln und sehr viele Schrotträder, die daran gekettet sind – so präsentiert sich aktuell der Ernst-August-Platz vor dem Hauptbahnhof Hannover. Doch die Szenerie könnte bald der Vergangenheit angehören. Das Vorhaben von Stadtverwaltung und Deutscher Bahn, im ehemaligen Zivilschutzbunker unter dem Platz eine Fahrradgarage einzurichten, bekommt jetzt einen kräftigen Schub.

Der Haushaltsausschuss des Bundes hat beschlossen, das Projekt mit 4,5 Millionen Euro zu fördern.

„Das ist ein mega Erfolg für Hannover und die Verkehrswende“, sagt der hannoversche Grünen-Bundestagsabgeordnete und Haushaltspolitiker Sven-Christian Kindler. Endlich bekomme der Hauptbahnhof in Hannover die dringend benötigte Infrastruktur, um den Radverkehr mit dem öffentlichen Nahverkehr zu verknüpfen. Auch sein Kollege von der SPD, der hannoversche Abgeordnete Adis Ahmetovic, ist erfreut. „Mit den Fördermillionen kommen wir unserem Ziel einer Fahrradtiefgarage für mehr als 1000

Nutzer im Hauptbahnhof näher“, sagt er. Damit schaffe man ein Leuchtturmprojekt für Hannovers Innenstadt.

Komplett finanziert ist das Fahrradparkhaus im Bunker aber noch nicht. Die Gesamtkosten für den Umbau belaufen sich

nach Berechnungen der Deutschen Bahn auf rund 12 Millionen Euro. Die Stadt Hannover müsste folglich mehr als 7 Millio-

nen Euro selbst aufbringen. Angesichts einer noch immer angespannten Haushaltslage dürfte das schwierig werden. Das Land – namentlich Wirtschaftsminister Olaf Lies (SPD) – hatte bereits angekündigt, ebenfalls Hilfe zu leisten. Dem Vernehmen nach befinden sich die Stadt Hannover und das Ministerium „im Austausch“ über weitere Zuschüsse. Mehr als 1000 Fahrräder könnten im ehemaligen Bunker Platz finden. Der Zugang soll über zwei Rampen auf dem Ernst-August-Platz ermöglicht werden. Dem Vernehmen nach wünschen sich SPD, CDU und FDP im Rat eine technische Lösung für die Zufahrt zur Fahrradtiefgarage, etwa über Fahrstühle. „Im Grunde könnte man den Transport der Räder von der Oberfläche nach unten auch automatisieren“, heißt es aus den drei Parteien.

Der ehemalige Zivilschutzbunker mit dem mintgrünen Originalanstrich stammt aus der Zeit des Kalten Krieges. Mehr als 500 Menschen hätten hier im Ernstfall untergebracht werden sollen. Die Deutsche Bahn hat den Bunker vor vier Jahren entwidmen lassen.



Visualisierung der Pläne: Im ehemaligen Zivilschutzbunker unter dem Ernst-August-Platz in Hannover soll eine Garage für mehr als 1000 Fahrräder entstehen. Grafik: Isabel Fiedler/IF-Architecture GmbH

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit !

Und bis zum nächsten mal