

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)
 - Mobilitätskonzept 2030+
- **Mittwoch, 27. November (09:15 – 10:45)**
 - Einzelhandelsentwicklung, Leerstände
 - Diskussion und Zusammenfassung

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.

Masterplan Nördliches Bahnhofsviertel



EXKURS:

RASCHPLATZ

Bestand und Ziel

“Deckelung des Raschplatzes”

- Verbesserung oberirdische Wegebeziehungen durch Deckeln der -1 Ebene
- Nutzung neu gewonnener Raum im UG für z.B. Fahrradparken und / oder andere Handelsnutzungen

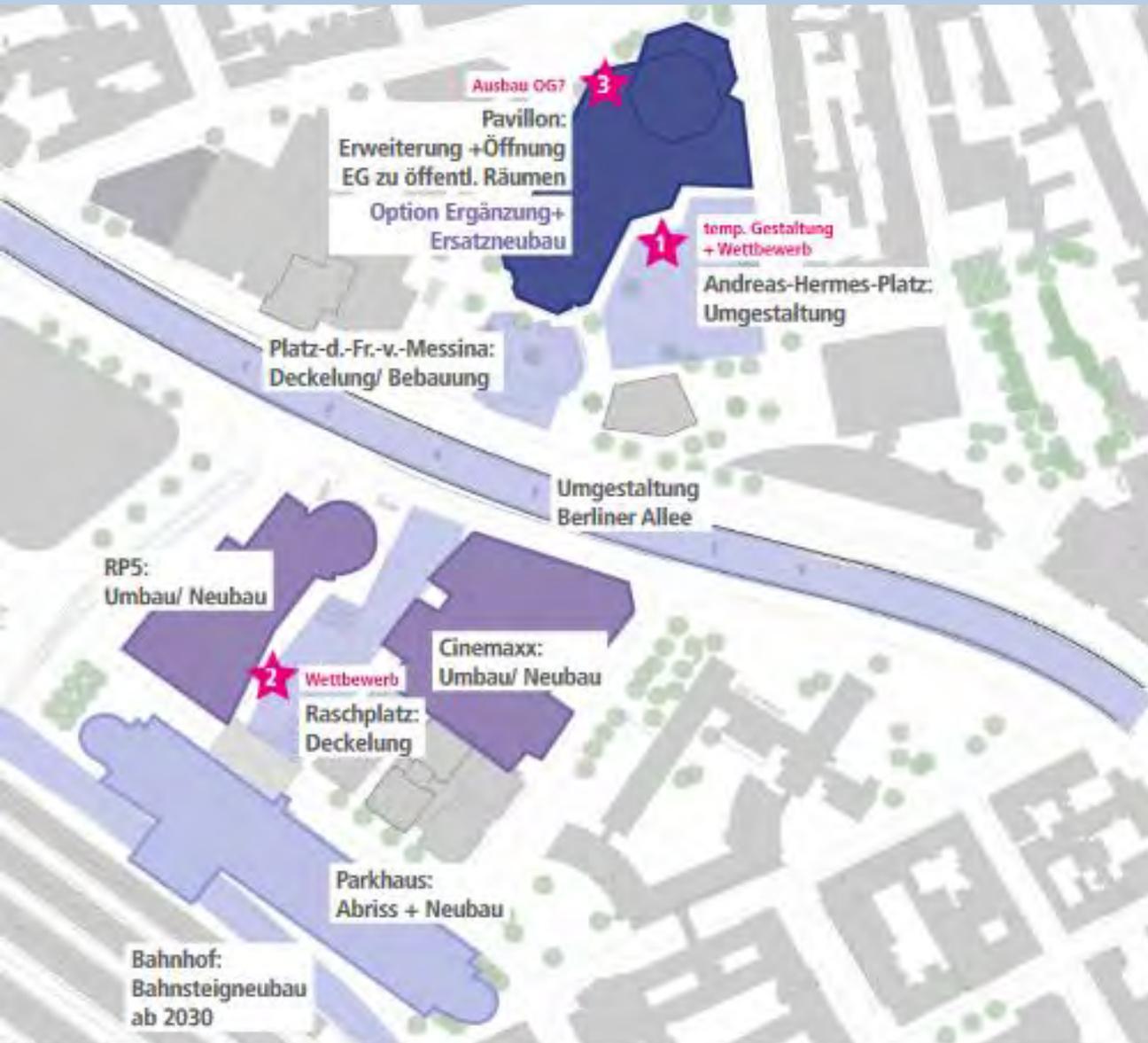
Herausforderungen / Aufgaben

- Erhalt notwendiger Wegebeziehungen und Eingänge im UG (U-Bahn, TG unter Hochstraße, Bestandsnutzungen bei Verbleib,...)
- Entfluchtung
- natürliche Belichtung
- Be-/Entlüftung
- Schaffung Grundlage für Begrünung Raschplatz

Berücksichtigung in Aufgabenstellung des anschließenden Hochbauwettbewerbs

- Bestandsstraßen
- Bestandsgebäude
- öffentliche -1 Ebene
- Treppen und Rolltreppen
- Aufzüge

Masterplan Nördliches Bahnhofsviertel



UMSETZUNGS-ZEITRÄUME

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

- ★ zeitnahe Umsetzung möglich
- kurz- bis mittelfristig
- mittel- bis langfristig
- langfristig

verkehrsbedingte CO₂-Emissionen auf dem Gebiet der Region Hannover

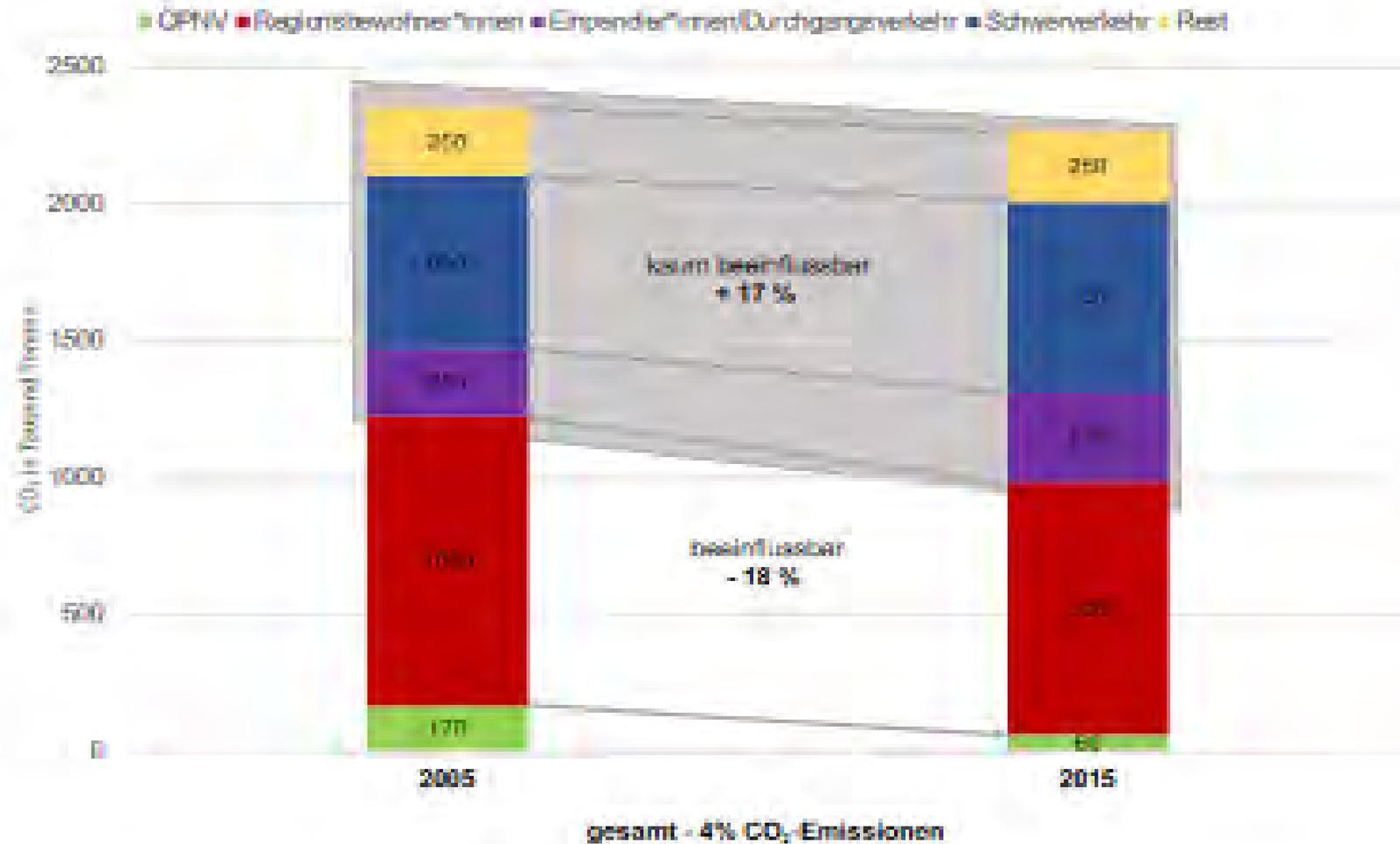


Abbildung 4: Vergleich verkehrsbedingte CO₂ Emissionen in der Region Hannover (2005 - 2015)

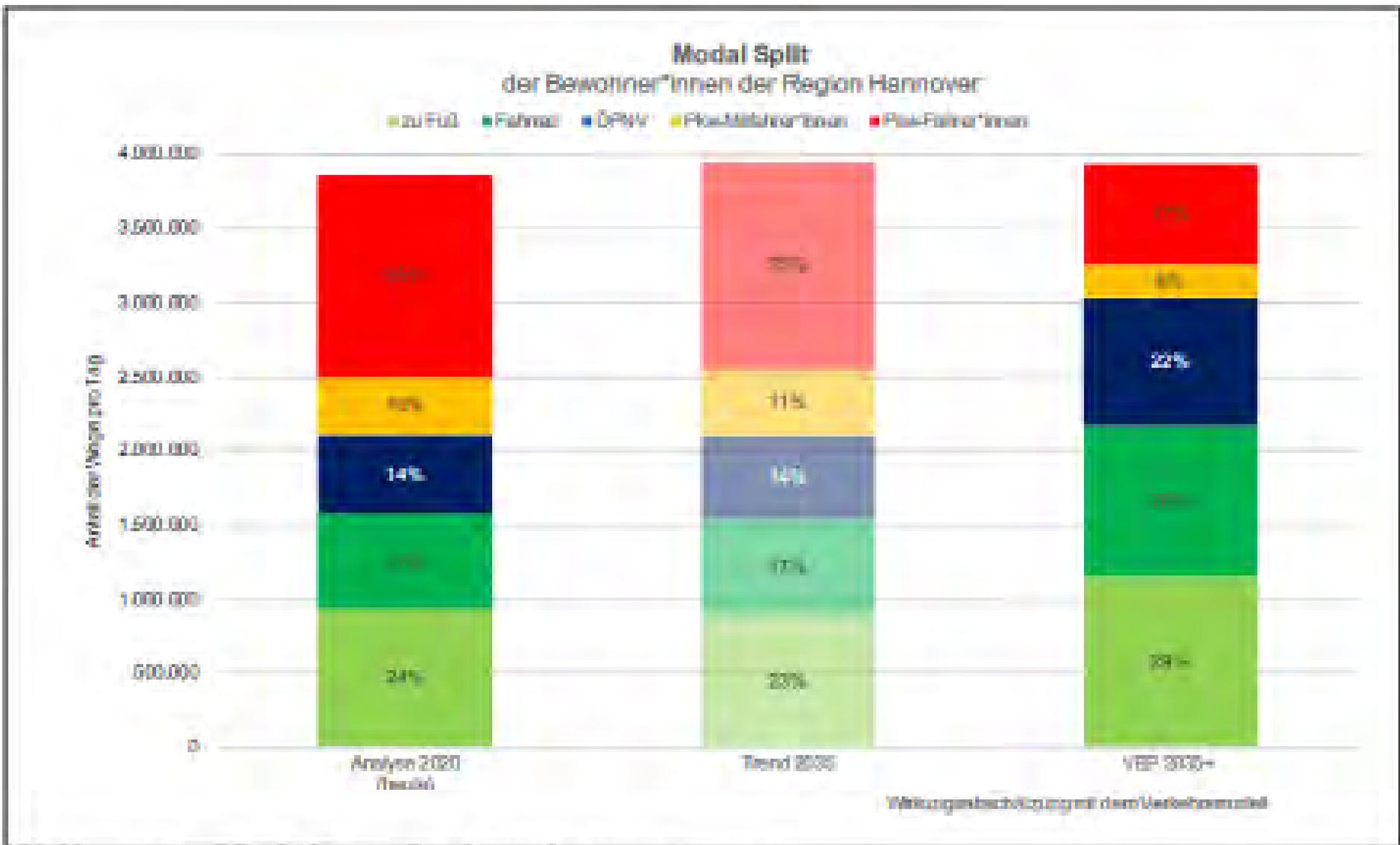


Abbildung 12: Modal Split der Bewohner*innen der Region Hannover

Quelle: Verkehrsentwicklungsplan VEP 2035+ der Region Hannover, Beiträge zur Regionalen Entwicklung Nr.166

Mobilitätskonzept Innenstadt Hannover 2030+



Ecke Georgstraße – An der Börse

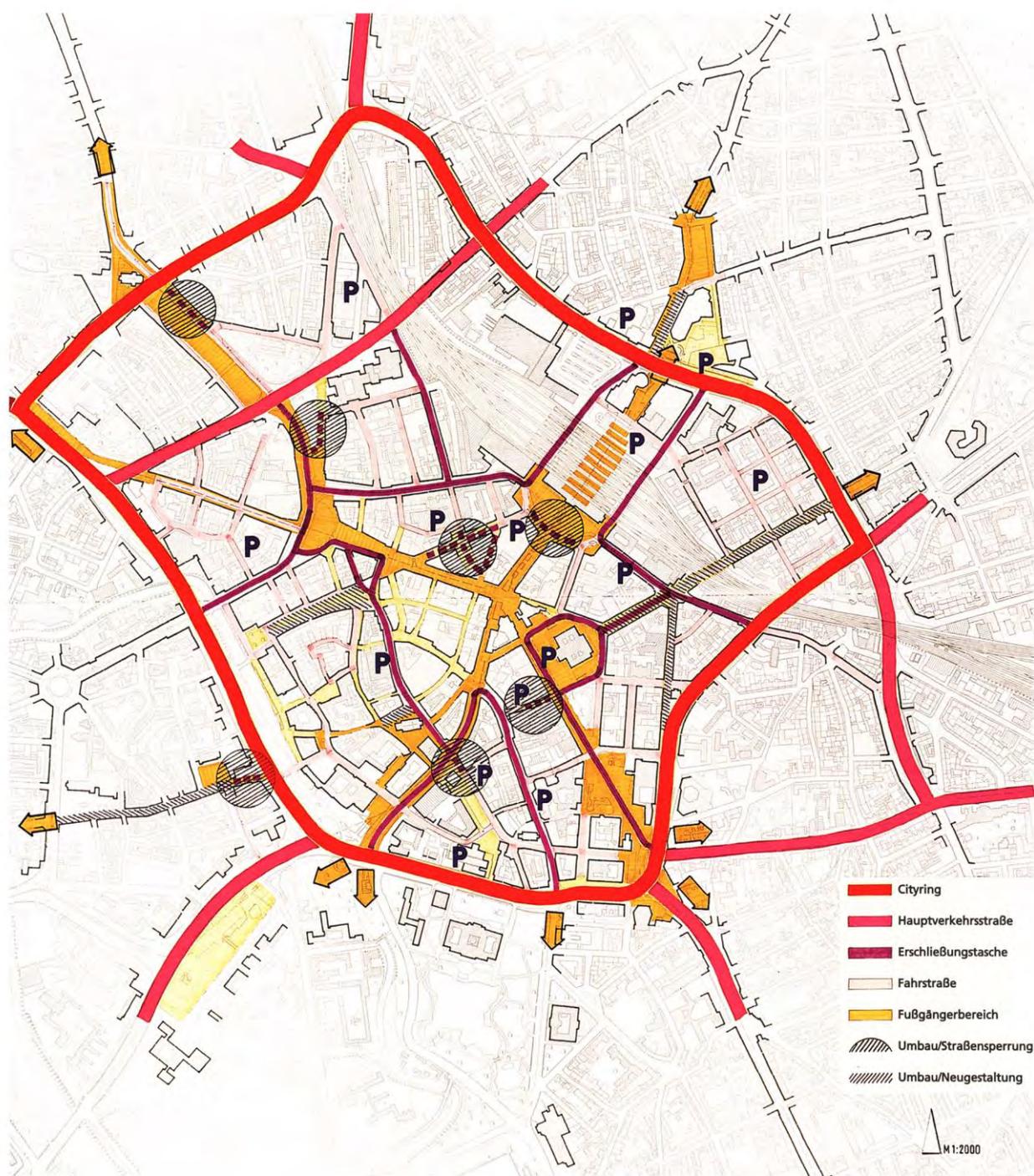
Wichtigste Erkenntnisse des Innenstadtdialogs

- Verweilen und Flanieren unter einem Blätterdach
- im Kulturdreieck Kunst genießen
- mehr Grün und mehr Wasser
- mehr Inklusion und Miteinander
- mehr Aufenthaltsqualitäten
- mehr Nutzungsmischung
- keine störenden Autos mehr am Straßenrand
- Rückbau von Ampeln und mehrspurigen Straßen innerhalb des Cityrings

Radikales Verkehrskonzept

So will Hannover seine »nahezu autofreie« Innenstadt bauen

- Straßen in der Altstadt sollen für den allgemeinen Autoverkehr nicht mehr durchfahrbar sein (siehe Karte). Auch die beiden Tunnel am Hauptbahnhof sollen für den Autoverkehr geschlossen werden und für den Rad- und Fußverkehr reserviert werden (einer der beiden auch für den ÖPNV).
- Wo Autos und Kraftfahrzeuge weiter fahren dürfen, etwa bei Zufahrten zu Parkhäusern, soll »möglichst überall Tempo 20 oder maximal Tempo 30« gelten.
- Parkplätze im öffentlichen Raum sollen weitgehend wegfallen, womit es »bis auf wenige Ausnahmen« kein Straßenrandparken mehr gibt. Autos sollen stattdessen in Parkhäusern parken.
- Die Innenstadt soll »weitgehend ampelfrei« werden, um Fuß- und Radwege möglichst selten zu unterbrechen.
- Innerhalb des Cityrings sollen sämtliche Straßen grundsätzlich nur einen Streifen pro Richtung haben.
- Es sollen mehr Flächen für Radabstellplätze, Sharing-Angebote, On-Demand-Verkehre und den Lieferverkehr ausgewiesen werden.
- Innenstadt und umliegende Wohnquartiere sollen besser verbunden werden, indem etwa mehr Querungen über den Cityring eingerichtet werden.



Hannover City 2020+ Der Entwurf



„Der City-Ring wird unter Wahrung seiner Leistungsfähigkeit im Bereich des Leibnizuferes auf jeweils **zwei Fahrspuren** pro Richtung umgebaut und mit breiten Geh- und Radwegen ausgestattet.“
(2011, S.55)

GERECHTE MOBILITÄT

Die Innenstadt bietet mit großzügigen Straßen- und Stadträumen wirksame Beiträge zur Mobilitätswende. Die Experimentierräume zeigten im Jahr 2021 mit temporären Interventionen, dass weniger Platz für Autos mehr Platz für Menschen und deren Bedürfnisse schafft. Noch ist das Auto im Stadtraum der Innenstadt dominant, obwohl der ÖPNV und das Fahrrad weitaus häufiger bei der Anreise genutzt werden. Wird die Erreichbarkeit der Innenstadt zu Fuß und mit dem Fahrrad weiter verbessert und Kfz-Parken aus dem öffentlichen Raum in die Parkhäuser verlagert, so entstehen Freiräume für eine gerechtere Aufteilung der Straßenräume – für Gestaltung, Grün, Aufenthalt und neue Nutzungen im öffentlichen Raum. Straßen werden zu Erlebnisräumen für alle mit gegenseitiger Rücksichtnahme. Sie bieten Platz und Atmosphäre für Menschen, die sich dort gerne aufhalten, für Bewegung, Spiel und Sport.

Fußverkehr

-  Förderung Fußverkehr
-  Keine Durchfahrt für Pkw

Radverkehr

-  Haupttrouten
- MIV
-  Erschließungsstiche
-  Parkhäuser Bestand

Bus und Bahn

-  Fernbahnhof
-  S-Bahn-Haltestelle
-  U-Bahn-Haltestelle
-  Bus-Haltestelle





Mobilität Bestand und Chancen

Mobilitätskonzept 2030+
Interaktive Karte

Tunnel in Fernroder Straße am Hauptbahnhof: heute und nach den Umbauten (Visualisierung)







**Prinzenstraße
oben: Ist-Zustand
unten: Konzept**



UMBAU DES ÖFFENTLICHEN RAUMES IM KULTURDREIECK BAUSTEINE

Aufwertung Opernplatz und Georgstraße

Der bereits prominent gestaltete Opernplatz wird im Zusammenhang mit einer Verkehrsberuhigung und Umgestaltung der Georgstraße als Fußgänger- und Fahrradboulevard zur einladenden Kulisse für künstlerische Interventionen. Eine offene Bühne und smarte Ausstellungskuben laden (temporär und dauerhaft) zum Verweilen ein.

Umgestaltung Prinzenstraße / Thielenplatz

Prinzenstraße und Thielenplatz werden weitestgehend vom Kraftfahrzeugverkehr befreit und in enger Verbindung mit dem Opernplatz zu einem neuen Rückgrat des Kulturdreiecks. Im heute hochgradig versiegelten Bereich entsteht als Pilotprojekt ein blau-grüner Straßenraum: In einer Machbarkeitsstudie (Sofortprogramm "Perspektive Innenstadt!") werden u. a. der Rückhalt und gedrosselte Abfluss von Regenwasser sowie die Wasserspeicherung und Bewässerung der Bäume in Trockenperioden untersucht.

Der Verkehrsraum wird auf das Nötigste reduziert (Erschließung, Ver- und Entsorgung, Rettungsdienste). So entsteht Freiraum für Flanieren und Aufenthalt sowie für Kulturproduktion und -erlebnis. Das Schauspiel erhält vor dem Eingang einen Platz als öffentlichen Empfangs- und Aktionsraum.



Visualisierung Prinzenstraße 2022



Köbelinger Markt

Parkhaus Markthalle

Das Parkhaus ist 24 Stunden geöffnet und der Parkplatz kostet 1,80 € pro angefangene Stunde und maximal 10,00 € für 24 Stunden. Wer regelmäßig hier parken möchte sollte sich das Angebot P-Card ansehen. Damit sinkt die Parkgebühr sogar auf 1,20 € pro Stunde.

- Gesamtstellplätze 392
- Durchfahrtshöhe 1,95 m
- Durchfahrtsbreite 2,5 m

Hallo 31.08.2024

Tausende freie Parkplätze

Christian Haller erfasst Auslastung der Parkhäuser und Tiefgaragen in der City

HANNOVER. Mehr als 8500 öffentlich zugängliche Parkplätze befinden sich nach Angaben von Stadtsprecherin Janine Herrmann in 19 Parkhäusern und Tiefgaragen in Hannover – und seit Februar dieses Jahres erfasst der Hannoveraner Christian Haller auf einer eigenen Homepage die Auslastung von 7573 Parkplätzen anhand der App „Hannover Parken“.

Das Ergebnis: Mindestens 2565 Stellflächen waren jederzeit frei, und auch an traditionell starken verkaufsoffenen Sonntagen gab es immer noch die Möglichkeit, das Auto in einem Parkhaus oder einer Tiefgarage abzustellen.

Haller lebt an der Ferdinand-Wallbrecht-Straße und interessiert sich privat, wie er sagt, für die Verkehrswende in der Stadt. Für seine Homepage <https://parkdruck-hannover.vercel.app> nutzt der IT-Fachmann die Echtzeitdaten der „Hannover Parken“-App, die die Stadt Hannover seit Februar 2024 kostenfrei anbietet.

Nutzerinnen und Nutzer sehen damit die Parkeinrichtungen und erhalten aktuelle Auslastungsinformationen, wie beispielsweise die Anzahl der verfügbaren Stellplätze in Parkhäusern. Sie sehen den Weg mit Park-and-ride-Parkplätzen und dem öffentlichen

Nahverkehr sowie die „Parkhaus-Route“ mit einem Weg zu einem Parkhaus in der Nähe des Ziels. Die App greift direkt auf Google Maps zu und leitet auf dem kürzesten Weg zum Ziel.

Die Daten aktualisieren sich in der App und auf der Homepage alle zehn Minuten, allerdings kann Haller die Informationen dauerhaft speichern und die jeweilige Auslastung nachvollziehen. Die wenigsten freien Kapazitäten gab es demnach am Sonnabend, 2. März, um 13.30 Uhr mit 2565 nicht belegten Stellplätzen.

📍 <https://parkdruck-hannover.vercel.app/>

HABILD



Weil wir keinen
Parkplatz mehr finden,
müssen wir alles im
Internet einkaufen.

Verkehrswende rückwärts?

SZ-Zeichnung: Teresa Habild



SPD-Ratsfraktion Hannover

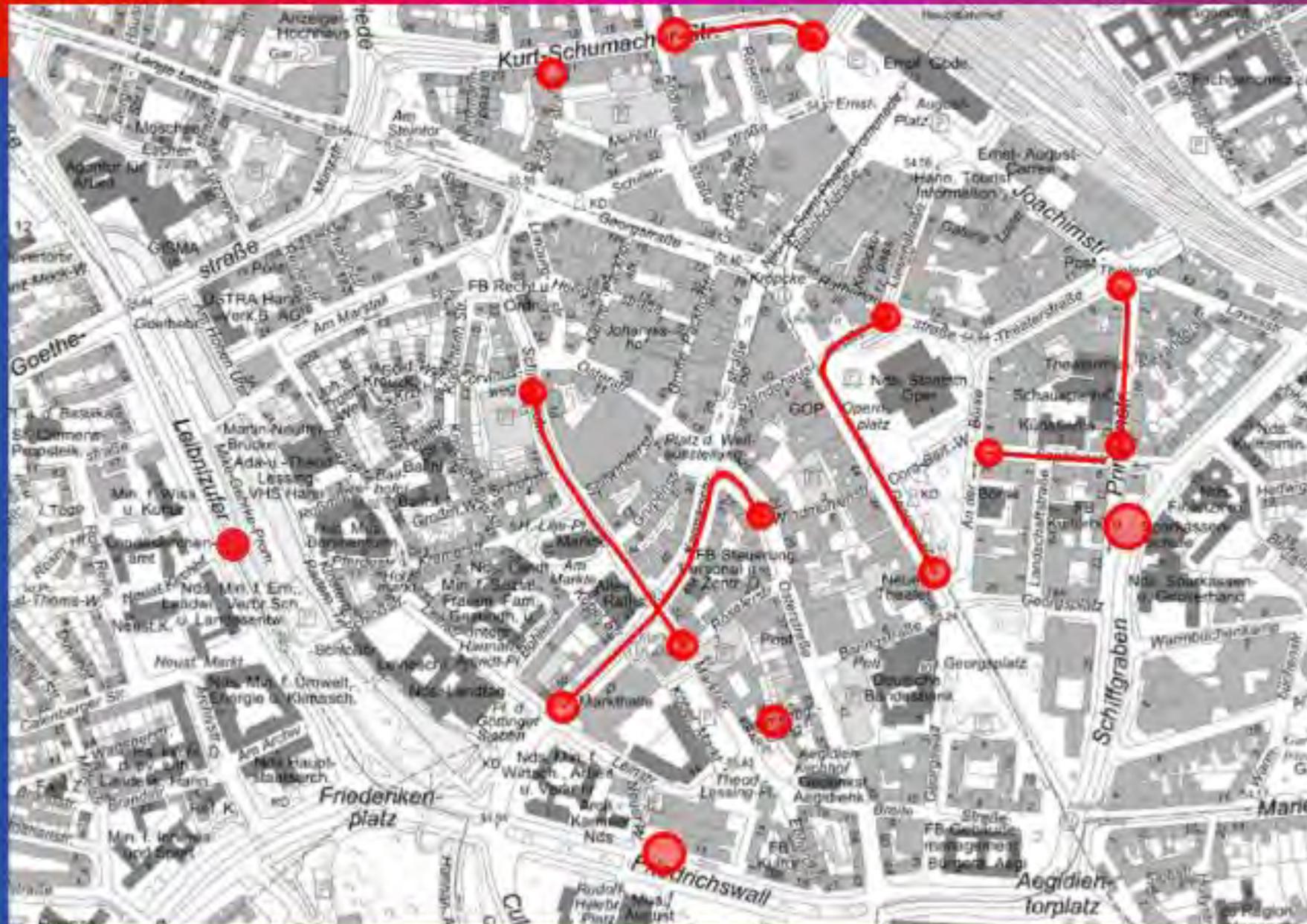
Eine Stadt für alle.

**"GANZHEITLICHER ANSATZ WIRD BEDÜRFNISSEN WEITER TEILE DER
BEVÖLKERUNG GERECHT"**

SPD, CDU UND FDP LEGEN KONZEPT ZUR NACHHALTIGEN WEITERENTWICKLUNG VON HANNOVERS CITY VOR

9. August 2024

INTERVENTIONSPUNKTE



SPD, CDU und FDP beschließen ihr Konzept für die Innenstadt

Am kostenlosen Parken ab 18 Uhr halten die Fraktionen trotz Kritik fest – die Grünen bewerten das als einen Fehler.

+AZ
08.11.2024

Von Christian Bohnenkamp

Eine neue Fußgängerzone im Bereich der Oper, Schatten spendende Klimainseln, mehr Ordnungskräfte, aber auch kostenloses Parken ab 18 Uhr und der Erhalt des Großteils von 4000 oberirdischen Parkplätzen: Das gemeinsame Innenstadtkonzept von SPD, CDU und FDP hat am Mittwoch im Bauausschuss eine wichtige Hürde genommen. Gegen den Widerstand der Grünen setzte die Ratsmehrheit ihre Ideen für die City durch.

Diese sind in zentralen Punkten ein Gegenentwurf zu den Plänen von Oberbürgermeister Belit Onay (Grüne) für eine autoarme Innenstadt. Er wollte das Parken am Straßenrand bis auf wenige Ausnahmen abschaffen und stattdessen die Autos gezielt in die Parkhäuser lenken. Der Streit über diese Planung führte zum Bruch der Koalition von SPD und Grünen im Herbst 2023. Stattdessen ziehen bei den meisten wichtigen Themen mittlerweile SPD, CDU und FDP an einem Strang. Sie haben nicht nur ein gemeinsames Innenstadtkonzept vorgelegt, sondern zuletzt auch Pläne

für den Haushalt der Jahre 2025/2026.

„Die Innenstadt lässt sich nicht auf die Frage des Verkehrs reduzieren. Entscheidend ist die Aufenthaltsqualität“, argumentierte SPD-Ratsfrau Hülya Iri im Bauausschuss. Benötigt würden auch Wohnungen und Spielplätze in der City. Der SPD sei wichtig, „sich nicht auf eine Nutzergruppe zu konzentrieren“.

Das Citykonzept von SPD, CDU und FDP stieß auf Widerstand der Grünen, die selbst im Bauausschuss einen Gegenentwurf vorlegten. Dieser sah im Wesentlichen eine Umsetzung der von OB Onay vorgeschlagenen Pläne vor und lehnte einen großen Teil der Vorschläge der Ratsmehrheit ab. Die Grünen forderten unter anderem eine Stärkung des Netzes für Rad- und Fußverkehr und damit verbunden „Maßnahmen zur Verhinderung der Durchfahrt durch die Innenstadt mit dem Auto“. Ute Dommel, die baupolitische Sprecherin der Grünen, warf SPD, CDU und FDP vor, dass diese „am Primat des Autos festhalten“. Parkende Autos auf dem Köbelinger Markt etwa trügen nicht zur Steigerung der Aufenthaltsqualität bei.

Besonders umstritten war das kostenlose Parken ab 18 Uhr, das SPD, CDU und FDP einführen wollen. Sowohl der Handel, als auch Gastronomie und Kultur sollen davon profitieren. Aus Sicht der Grünen ist es der falsche Weg, die Innenstadt attraktiver für den Auto-

mit zu einer Verschlechterung des Verkehrsflusses in der Innenstadt führen könnte.

Auch finanziell hat diese Folgen. Die Stadt schätzt, dass sie durch den Erlass der Parkgebühren ab 18 Uhr pro Jahr zwischen 650.000 bis 900.000 Euro weniger Einnahmen haben wird. Hinzu kämen Einbußen auf Seiten der Parkhausbetreiber aufgrund von Verlagerungen des Parkens aus den kostenpflichtigen Parkhäusern an den Straßenrand. SPD, CDU und FDP schätzen die Auswirkungen geringer ein. Sie haben im Bauausschuss einen Haushaltsantrag vorgelegt, in dem sie mit Mindereinnahmen in Höhe von 600.000 Euro im Jahr kalkulieren.

Die SPD hatte nach Kritik an den Plänen zwischenzeitlich signalisiert, dass man über das kostenlose Parken ab 18 Uhr noch einmal reden könne, stimmte nun aber für den Vorschlag, der auf die Initiative der CDU zurückgeht. CDU-Verkehrspolitiker Patrick Hoare warb für die Maßnahme. „Das ist ein wichtiges Zeichen, das wir nach außen senden. Wir wollen stärkere Anreize schaffen, die Innenstadt auch am Abend zu besuchen. Auch für Menschen aus dem Umland“, sagte er.



Die Innenstadt lässt sich nicht auf die Frage des Verkehrs reduzieren. Entscheidend ist die Aufenthaltsqualität.

Hülya Iri,
Ratsfrau der SPD

verkehr zu machen. Kritik gab es allerdings auch von der Citygemeinschaft sowie dem ADAC. Die Händlervertretung und der Automobilclub warnten, dass die Maßnahme zu mehr Parksuchverkehr und da-

Zukunft der City: Ratsmehrheit setzt sich mit ihren Ideen durch

Die Ideen von SPD, CDU und FDP zur Innenstadt werden jetzt Schritt für Schritt beschlossen – zum Ärger der Grünen

29.8.24
4/12

Von Andreas Schinkel

Die Fußgängerzone ausweiten, den Opernplatz verschönern, Ladenleerstände bekämpfen – die Ideen der Ratsmehrheit aus SPD, CDU und FDP werden jetzt Schritt für Schritt beschlossen. Der Wirtschaftsausschuss des Rates hat am Freitag grünes Licht für die insgesamt 79 Forderungen gegeben, weitere Ausschüsse werden folgen. Auch der Rat wird am Ende aller Voraussicht nach sein mehrheitliches Einverständnis geben. Der Ärger bei den Grünen ist groß. Und Oberbürgermeister Belit Onay (Grüne) muss seine Pläne für eine autoarme City zurückstellen.

In vielen Punkten unterscheiden sich die Ideen von SPD, CDU und FDP auf der einen Seite sowie Grünen und Stadtverwaltung auf der anderen kaum voneinander. Alle wünschen sich, dass die Innenstadt nicht mehr vorwiegend Einkaufszentrum ist, sondern auch Wohnviertel, Gastronomie und Uni-Standort. Ebenfalls fordern alle Parteien, dass die Innenstadt grüner und familienfreundlicher wird. Beim Verkehr jedoch scheiden sich die Geister. Die Grünen halten an Onays Idee einer weitgehenden Sperrung der City für den Autoverkehr fest, während SPD, CDU und FDP zwar die Fußgängerzone etwas erweitern – aber die

Durchfahrt durch die Innenstadt sowie möglichst alle oberirdischen Parkplätze erhalten wollen.

„Das Verkehrskonzept geht in die falsche Richtung“, moniert Grünen-Wirtschaftspolitiker Christopher Steiner im Wirtschaftsausschuss. Der Kardinalfehler sei, alle Parkplätze zu erhalten, denn dann gewinne man keinen Raum für einen „besseren Nutzungsmix“ in der City. Das Ratsbündnis halte an der autogerechten Innenstadt fest. Das löst Kopfschütteln bei SPD, CDU, FDP aus. „Wir haben bereits eine sehr große Fußgängerzone“, sagt CDU-Ratsherr Lars Pöhl. Da könne nicht von einer autogerechten Innenstadt die Rede sein. Zudem, meint FDP-Mann Patrick Döring, machten Grüne und Stadt keine Vorschläge, was denn mit dem Raum anzufangen sei, der mit der Aufgabe aller Parkplätze und der Sperrung vieler Straße gewonnen werde.

Keine Partei dürfe aber etwas daran auszusetzen haben, dass demnächst ein Blumenmarkt auf dem Platz der Weltausstellung eröffnet. Der Verkauf solle ab März kommenden Jahres an jedem Freitagnachmittag stattfinden, teilt die Stadt im Ausschuss mit. „Das ist ein kleiner Beitrag für eine attraktivere Innenstadt“, findet SPD-Wirtschaftspolitiker Florian Spiegelhauer.



Nicht mehr nur Einkaufsmeile: Die Innenstadt muss vielfältiger werden, da sind sich alle Parteien einig. FOTO: CHRISTIAN BEHRENS

Ratsbeschluss = Konzept zur Nachhaltigen Weiterentwicklung und Stärkung der
Hannoverschen Innenstadt –
Änderung des Handlungsprogramms im Innenstadtkonzept „Innenstadt neu denken“
Sog. 79 Punkte Konzept von SPD/CDU/FDP

- I Wirtschaft
- II Sicherheit, Ordnung und Sauberkeit
- III Stadtentwicklung und Bauen
- IV Mobilität
- V Klimaschutz
- VI Beteiligung
- VII Finanzierung

Maßnahmen: kurz- mittelfristig und langfristig

Einzelne Forderungen im Überblick

- 1. Verkehr:** Ausdehnung Fußgängerzonen: Teilweise Georgstraße, Prinzenstr., Karmarschstr. Umgestaltung Köbelinger Markt (Verzicht auf 40% der Parkplätze) und Waterlooplatz
Parkplätze im Straßenraum erhalten (ca. 4.000 - bis auf s.o.) Kostenloses Parken ab 18:00
City-Ring bleibt, Stadtbahnlinie 10 unterirdisch? Ringbuslinie, Parkhäuser zu Mobility-Hubs
- 2. Belebung/ Eventisierung:** Abenteuer- und Kinderspielplätze (Georgsplatz, Köbelinger Markt, Andreaeplatz), Innenstadtfestival
- 3. Sicherheit und Sauberkeit:** städtische Ordnungskräfte verdoppeln, größere Mülleimer, höhere Reinigungsintervalle, Videoüberwachung, Beleuchtungskonzept
- 4. Hilfsangebote:** für sozial Schwächere dezentralisieren, die verschiedenen Szenen auseinanderziehen und eine zusätzliche Drogenkonsum-Akzeptanzfläche schaffen, proaktive Förderung bestimmter Bedarfsgruppen, z.B. Housing First Angebote
- 5. Ladenleerstände:** Ankauf oder Anmietung durch Stadt bzw. hanova-Gewerbe und Untervermietung an Gewerbetreibende oder Veräußerung mit dem Ziel der Umnutzung incl. Wohnen
- 6. Klimaschutz:** sog. Klimainseln (überdachte + begrünte Sitzgruppen), Entsiegelung und Begrünung, Schwammstadt mit Zisternen
- 7. Finanzierung:** Umwidmung des Etats „Mitte neu denken“, Einrichtung eines Cityfonds

Diese Freikarte zum Parken
wird Ihnen überreicht
durch die FDP.

Das soll Sie jetzt nicht
beeinflussen, aber es
wäre schön, wenn Sie
bei der nächsten Wahl
daran denken.

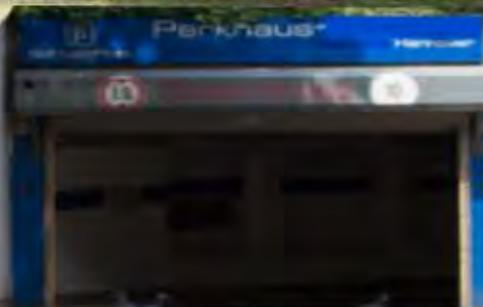


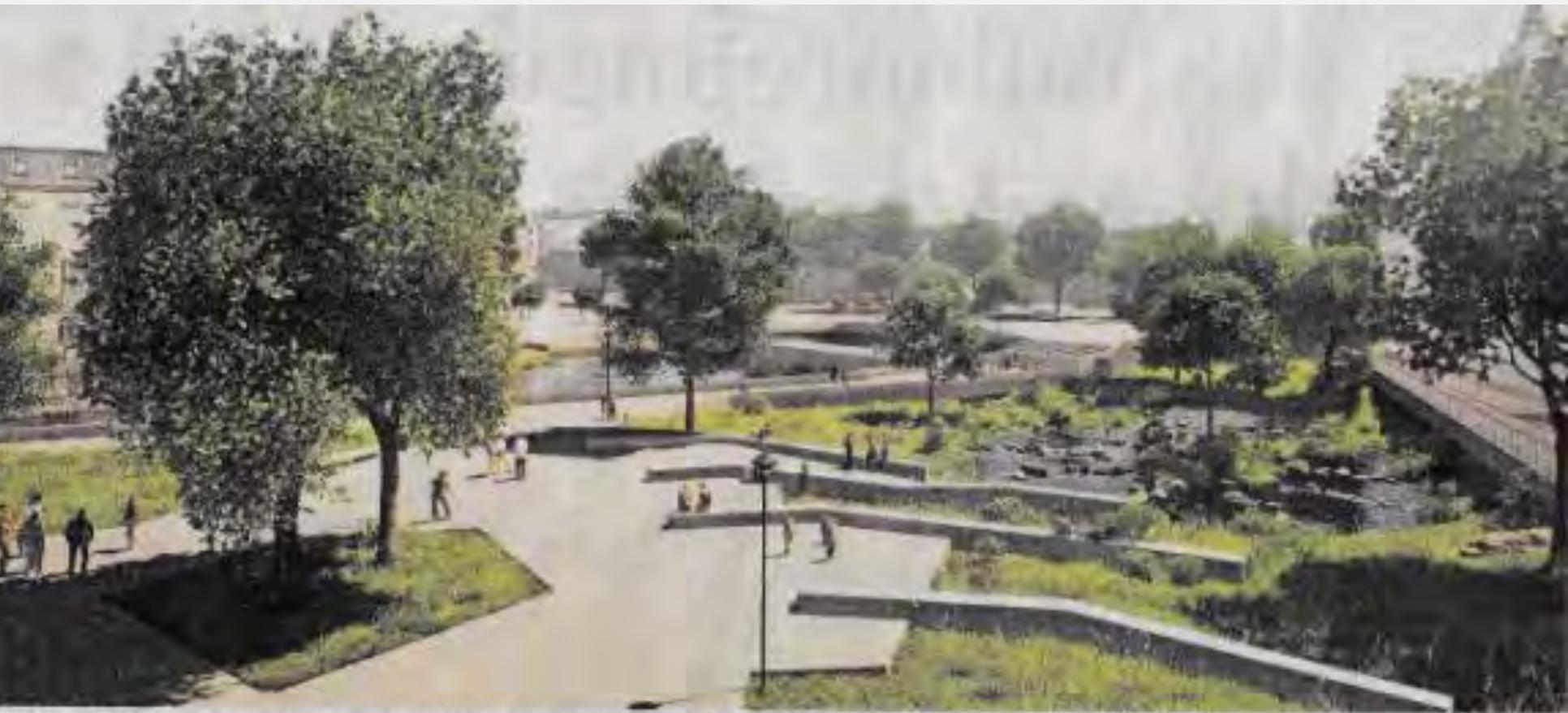


Padlag in der City

HANNOFUTURE CITY

INNENSTADT DER ZUKUNFT





neue Perspektiven: So könnte das Leinizufer nach einer Umgestaltung mit einer ökologischen Fischtreppe aussehen.

CITYFÖRSTER

Park am Leineufer: Kann das funktionieren? HAZ 03.11.2023



City 2020+, ksw-Architekten Umbauplanung Waterlooplatz, 2013

Culemannstraße: Chance nicht vergeben

HXZ
20.07.2024

Man stelle sich einmal vor, Hannovers Politik würde eine neue Verbindung für Autos mitten durch den Georgengarten beschließen. Sie könnte von der Nienburger Straße aus an den Sportplätzen und Kleingärten vorbei über die Dornröschenbrücke nach Linden-Nord geführt werden und würde für den Kfz-Verkehr mit diesem Ziel im Vergleich zur heutigen Situation eindeutig eine Abkürzung bedeuten.

Das ist natürlich ein vollständig konstruiertes Szenario. Niemand in der Politik käme auf die verrückte Idee, eine Durchgangsstraße mitten durch den Georgengarten zu treiben, den beliebten Park mit dem Lärm und den Abgasen

Tausender Autos am Tag zu belasten und damit seiner Naherholungsfunktion weitgehend zu berauben.

Die heute sehr breite und von rund 10.000 Kraftfahrzeugen am Tag befahrene Culemannstraße tut genau das. Sie ist eine Barriere, die die Leine und ihren Uferbereich sowie den Maschpark voneinander trennt. Das könnte sich ändern. Der Bund hat der Stadt Hannover eine üppige Förderung in Aussicht gestellt. Von den Umbaukosten in Höhe von 5,1 Millionen Euro würde er mehr als 80 Prozent übernehmen.

Im großen Stil könnten Flächen entsiegelt, eine grüne, ruhige und abgasfreie Oase geschaffen wer-



Der Umbau bietet die Chance, einen großen neuen Park zu schaffen. Das sollte einen Umweg für die Autos wert sein, meint **Christian Bohnenkamp**.

den, die Fußgänger zum Flanieren einlädt, für mehr Kühlung in der immer häufiger hitzestresserten Stadt sorgt, größere Wassermengen bei Starkregenereignissen versickern lässt. Für den Radverkehr entstünde eine komfortable und sichere Verbindung zwischen Innenstadt und Maschsee. Laut der Bauverwaltung wäre die Culemannstraße für den Autoverkehr entbehrlich, die Auswirkungen auf die angrenzenden Straßen hielten sich in Grenzen.

Dennoch werden dort wohl auch in Zukunft Kraftfahrzeuge rollen. SPD, CDU und FDP haben klargestellt, dass sie eine Sperrung der Verbindung nicht mittragen werden. Das Auto – und wo es

künftig fahren und parken wird – ist mehr denn je zum politisch aufgeladenen Symbol, zum vorgezogenen Wahlkampfthema zwischen den Grünen und Oberbürgermeister Belit Onay auf der einen und dem neuen rot-schwarz-gelben Defacto-Bündnis auf der anderen Seite geworden.

Am Ende wird es einen Kompromiss geben. Die Straße wird für Autos schmaler werden, es wird mehr Grün und Platz für Rad- und Fußverkehr geben. Es wird besser sein als vorher – und doch nicht so gut, wie es sein könnte. Dabei könnte der Maschpark werden wie der Georgengarten. Wenn es mehr um die Sache ginge.

Was wirklich gegen Hitze hilft

Von Kia Vahland

München zum Beispiel. Das Zentrum rund um den Marienplatz heizt sich im Hochsommer weit stärker auf als die Randbezirke. Die Stadt hat Blumenkübel auf dem Viktualienmarkt verteilt und ein auf fünf Jahre angelegtes Baumpflanzprogramm aufgesetzt. Es gibt eine Website, die kühle Kirchenräume als Zufluchtsorte verzeichnet, und Trinkwasserbrunnen. Das alles sind nette Gesten, die eine erstaunliche Hilfslosigkeit offenbaren.

Wie viele andere Kommunen in Deutschland kann die grün-rot regierte Landeshauptstadt mit ein paar Tropfen auf dem heißen Asphalt die Herausforderungen des Klimawandels nicht bewältigen. München ist schon jetzt die am dichtesten besiedelte Großstadt des Landes. Die Metropole wird, wenn sich nichts ändert, mittelfristig an Attraktivität verlieren, weil es keine Freude macht, vor

Das klingt radikal, versponnen, nach einer Utopie, die grüner ist, als die Grünen es je waren. Das Konzept kommt aber nicht aus dem fundamentalistischen Flügel der Klimabewegung, sondern wurde – ergebnislos – im Jahr 1991 vom Autobauer BMW entwickelt. Das Unternehmen kam damals zu der nüchternen Erkenntnis: „Altstädte wie in München wurden nicht für Automobile erbaut.“

Heute ist der Nutzen von konsequenter Begrünung noch viel naheliegender als vor 33 Jahren. Eine üppig bepflanzte, verkehrsberuhigte Kernstadt macht die Luft reiner, sie mildert Hitze und lässt Starkregen versickern. Ein solches Vorhaben –

würde es denn noch jemand anstreben – könnte der Auftakt sein, um einwohnerstarke Orte im ganzen Land zu Schwammstädten umzurüsten, die Wasser aufsaugen, Schatten spenden, neben Menschen auch Insekten und Vögel willkommen heißen. Solche stadtplanerischen Ansätze vermögen den Klimawandel nicht zu verhindern. Doch sie weisen den Weg, wie man sich mit den meteorologischen Veränderungen arrangieren kann – und dabei sogar noch angenehmer lebt als in den Betonwüsten der am Auto orientierten Nachkriegsmoderne.

des. Die Metropole wird, wenn sich nichts ändert, mittelfristig an Attraktivität verlieren, weil es keine Freude macht, vor Hitze wochenlang nicht mehr durchzuschlafen, Spaziergänge zu meiden und sich um Alte und Kleinkinder zu sorgen, die auf erträgliche Temperaturen angewiesen sind.

Wie ginge es besser? Nicht jedenfalls, indem man, wie es Teile der FDP gerade provokant in den Raum stellen, wieder mehr Autos in die Innenstädte leitet, Parkgebühren senkt, Fußgängerzonen rückbaut. Sondern zum Beispiel, indem man den fünf Kilometer langen Münchner Altstadtring durch einen kreisförmigen Park ersetzt, in dessen Innerem Privatautos mit wenigen Ausnahmen verboten werden zugunsten von Fußgängern sowie Kleinbussen. Vom Hauptbahnhof bis zur Isar ließe sich genussvoll schlendern. Und wohin mit den Autos der Besucher? Die könnten in unterirdischen Parkhäusern vor der Altstadt warten, zu sehr hohen Gebühren.

Teile der FDP wollen mehr Autos in die City locken. BMW hatte einmal eine bessere Idee

eine bessere Idee

Menschen auch Insekten und Vogel willkommen heißen. Solche stadtplanerischen Ansätze vermögen den Klimawandel nicht zu verhindern. Doch sie weisen den Weg, wie man sich mit den meteorologischen Veränderungen arrangieren kann – und dabei sogar noch angenehmer lebt als in den Betonwüsten der am Auto orientierten Nachkriegsmoderne.

Es gibt schon Erfahrungswerte: Rotterdam, Kopenhagen und Singapur etwa sind bereits Schwammstädte. Und in Deutschland sind einige Kommunen erfindungsreicher als andere, wenn es darum geht, Dächer zu begrünen oder Frischluftschneisen zu schützen. Insgesamt aber fehlt hierzulande die Systematik und manchmal auch der politische Wille, Klimaanpassung zu priorisieren. Es würde helfen, die Debatte über urbanen Verkehr, Entsiegelung und Begrünung pragmatisch zu führen, anstatt immer wieder – siehe den jüngsten, mit den Kommunen nicht abgestimmten FDP-Vorstoß – in Nostalgie abzudriften.

Quelle: Süddeutsche Zeitung

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

Bis zum nächsten mal