



**HAN  
NOV  
ER**



**ÖFFENTLICHE RÄUME ZUM LEBEN**  
STADTRÄUME NEU GESTALTEN

**LANDESHAUPTSTADT HANNOVER**



**ÖFFENTLICHE  
RÄUME ZUM LEBEN  
STADTRÄUME NEU  
GESTALTEN**



Blick auf den Kröpcke-Platz

# ÖFFENTLICHE RÄUME FÜR EINE LEBENDIGE STADTGESELLSCHAFT

Vorwort von Oberbürgermeister Stefan Schostok

Unter dem Motto »Jeden Tag eine gute Stadt« startete im Herbst 2014 der umfangreiche Stadtdialog »Mein Hannover2030«. Ziel war es dabei, mit allen Menschen in der Landeshauptstadt ins Gespräch kommen, um über wichtige Zukunftsfragen und Ziele für die Stadtentwicklung unserer Stadt nachzudenken.

Schon beim Statusbericht, der dem Zukunftsdialog zu Grunde liegt, und den ersten Veranstaltungen wurde deutlich, wie wichtig den Hannoveranerinnen und Hannoveranern es ist, sowohl auf Bewährtes zu setzen als auch nach Zukunftsträchtigem zu suchen. Zu Recht fordert unsere Stadtgesellschaft ein, die Besonderheiten unserer Stadt aufzugreifen und sie ganz individuell weiterzuentwickeln, denn Hannover wird als überaus lebenswerte Stadt wahrgenommen und geschätzt.

Das hat vielfältige Gründe. Seit der Weltausstellung EXPO 2000 und zuletzt durch den Stadtdialog Hannover City2020+ hat sich das Bild von Hannover sehr zum Positiven entwickelt – und dazu tragen seine öffentlichen Räume wesentlich bei.

Unsere Innenstadt ist seitdem in einem Umbauprozess begriffen, der sie schöner, attraktiver und leistungsstärker macht.

Durch Investitionen in Millionenhöhe wurden die öffentlichen Räume der City in den letzten Jahren aufgewertet. Menschen, die nach längerer Zeit einmal wieder zu uns kommen, staunen über unsere schönen Straßen, Plätze und Freiflächen.

Eine neue Kultur des Öffentlichen hat sich hier entwickelt. Junge und alte Menschen, Menschen verschiedenster Herkunft, mit und ohne Mobilitätseinschränkungen genießen den Aufenthalt in der Stadt und tragen dazu bei, dass auch bei Fest- und Kulturveranstaltungen Hannovers Image weit über die Grenzen Niedersachsens hinaus strahlt.

Die Bauverwaltung unter Leitung von Stadtbaurat Uwe Bodemann arbeitet intensiv an der Umsetzung der Schwerpunktprojekte aus dem vorangegangenen, erfolgreichen Stadtdialogprozess »HannoverCity2020+«. Wir freuen uns über die neuen Plätze wie den Tramplatz, die Goserie und auf das umgestaltete Hohe Ufer, um nur einige zu nennen.

Darüber hinaus stehen schon die nächsten Projekte wie der Marstallplatz und der Köbelinger Markt an, die neue Impulse, insbesondere für die Altstadtkanten, geben werden. Wir wollen sie gemeinsam diskutieren, entwickeln und uns auf ihre Realisierung freuen. Ich bin sicher, dass auch im Stadtentwicklungsprozess »Mein Hannover 2030« die Verbesserung der urbanen Qualitäten eine große Rolle spielen wird.

In dieser Broschüre werden aber auch neuere Ergebnisse unseres bundesweit viel beachteten, hannoverschen Stadtplatzprogramms und aktuell umgestaltete Stadtstraßen vorgestellt. Die positive Entwicklung der öffentlichen Räume unserer Stadt wird weitergehen!

Stefan Schostok



# HANNOVERCITY2020+ DIE WIEDERENTDECKUNG DER STADTMITTE

Vorwort von Stadtbaurat Uwe Bodemann

In der Innenstadt der Landeshauptstadt Hannover vollzieht sich seit 15 Jahren ein beachtlicher Wandel, der das Bild der Stadt grundlegend verändert hat: Hannover verändert sein Image einer grauen 70er-Jahre-Stadt hin zu einer städtebaulich maßstäblichen und schönen Großstadt mit hohen, urbanen Qualitäten.

Mit der Modernisierung des Hauptbahnhofs und des Ernst-August-Platzes wurde ein kontinuierlicher Planungsprozess in Gang gesetzt, dessen Leitlinien bis heute Anwendung finden. Der Stadtraum als Treffpunkt der Menschen spielt wieder eine größere Rolle.

Diese Entwicklung kann, zum Beispiel entlang der Nord-Süd-Verbindung über Bahnhofstraße, Kröpcke, Platz der Weltausstellung bis zur Markthalle erlebt werden. Abgenutzte Fußgängerzonen mit groben Waschbetonoberflächen haben sich in elegante Flanierzonen verwandelt und überdimensionierte Straßenzüge sind zu menschenmaßstäblichen Stadträumen geworden.

Mit dem Umbau des Centers am Kröpcke und dessen Umfeld wurde 2014 endlich der Schlussstein auf diese Entwicklung gesetzt. Ca. 40 Mio. € flossen insgesamt in die Modernisierung der zentralen öffentlichen Räume. Die ausgelösten privaten Investitionen belaufen sich auf mindestens 400 Mio. €.

Dabei haben auch private Initiativen der Anlieger den Anstoß für umfassende Neugestaltungen im Herzen der Stadt gegeben: der Opernplatz wurde repräsentativ umgestaltet, und die Luisenstraße erhielt durch privates Invest ein neues Gesicht.

Der Stolz der Ratsgremien, der Geschäftsleute und der Stadtbevölkerung auf ihre Stadt haben ihren Niederschlag in den öffentlichen Räumen gefunden.

Gleichzeitig wurden neue, zukunftsweisende Arbeitsschwerpunkte in der hannoverschen Innenstadt mit dem breit angelegten Stadtdialog HannoverCity2020+ definiert. Jetzt sind die Altstadt und die Cityränder im Fokus der planerischen Bearbeitung. Der Klagesmarktkreisel wurde zugunsten des neuen Goseriedeplatzes zurückgebaut, der Trammplatz ist umgestaltet, am Hohen Ufer wird gebaut und auch am Marstallplatz und Köbelinger Markt wird bald neues Wohnen für zusätzliche Belebung sorgen.

Hannover wird auch in den nächsten Jahren intensiv an seiner Stadtstruktur und der Aufwertung der öffentlichen Räume arbeiten und seinen Ruf einer angenehmen, grün geprägten und lebenswerten Stadt ausbauen.

Die Bauverwaltung sieht sich dabei in der Verantwortung einer kontinuierlichen Stadtentwicklung, die seit dem zweiten Weltkrieg eine sukzessive Hinwendung zu urbanen Qualitäten verfolgt. Die Planungsideen waren dabei immer einem Wandel unterzogen:

Mit dem Bau der U-Bahn in den 70er Jahren wurde das Stadtzentrum vom durchgehenden Autoverkehr befreit und im Gegenzug Fußgängerzonen angelegt. Der Grundstein für die vorbildliche Vernetzung des öffentlichen Personennahverkehrs war damit gelegt.

Die öffentlichen Räume wirkten jedoch in ihrem Herzstück zwischen der Oststadt, dem Hauptbahnhof und dem Kröpcke funktional eher als große Durchgangsräume und Umsteigeanlage des öffentlichen Personennahverkehrs. Der Bewegung von Menschenmengen wurde mehr Raum eingeräumt als dem Aufenthalt. Besonderer Ausdruck dieses Planungsprinzips ist die damals angelegte unterirdische Wegeführung vom Kröpcke bis zum Raschplatz durch die sogenannte Passerelle.

Die städtebaulichen Visionen dieser Zeit forderten »Urbanität durch Dichte«. In diesem Sinne und im architektonischen Kleid entstanden am Cityring, am Bahnhof und am Kröpcke verdichtete Hochpunkte der Stadtsilhouette, die schon bald deutlicher Kritik in der Öffentlichkeit ausgesetzt waren (»Betonbrutalismus«). Sie bestimmen in vielen Köpfen bis heute ein negatives, betongraues Image der Landeshauptstadt.

Durch die Verwendung von Waschbeton als Architektur- und Fassadenmaterial, durch wuchtige Formen und Details (Geländer, Brüstungen, Brücken, Bodenbeläge usw.) wurde der Stadt ein rauer Stempel aufgeprägt. Viele, gute Architekturbeispiele der beschwingten Nachkriegsmoderne in Hannover wurden gestalterisch bedrängt, überformt oder abgerissen (Bsp. Café Kröpcke).

Waschbeton herrschte auch als Leitmaterial im öffentlichen Raum in aufdringlichen Mustern und mit wuchtigem Stadtmobiliar vor. Die Lesbarkeit von historischen Straßenzügen und Plätzen war über Jahre verunklärt und der Stadtraum gestalterisch nivelliert.

In Vorbereitung auf die Weltausstellung EXPO 2000 in Hannover wurden Bahnhof und Ernst-August-Platz umgestaltet. Diese Projekte stellten einen Wendepunkt für die Stadtgestaltung Hannovers hin zu mehr Qualität dar: in der Umgebung setzte sich eine Welle von Modernisierungs- und Neubauprojekten in Gang.

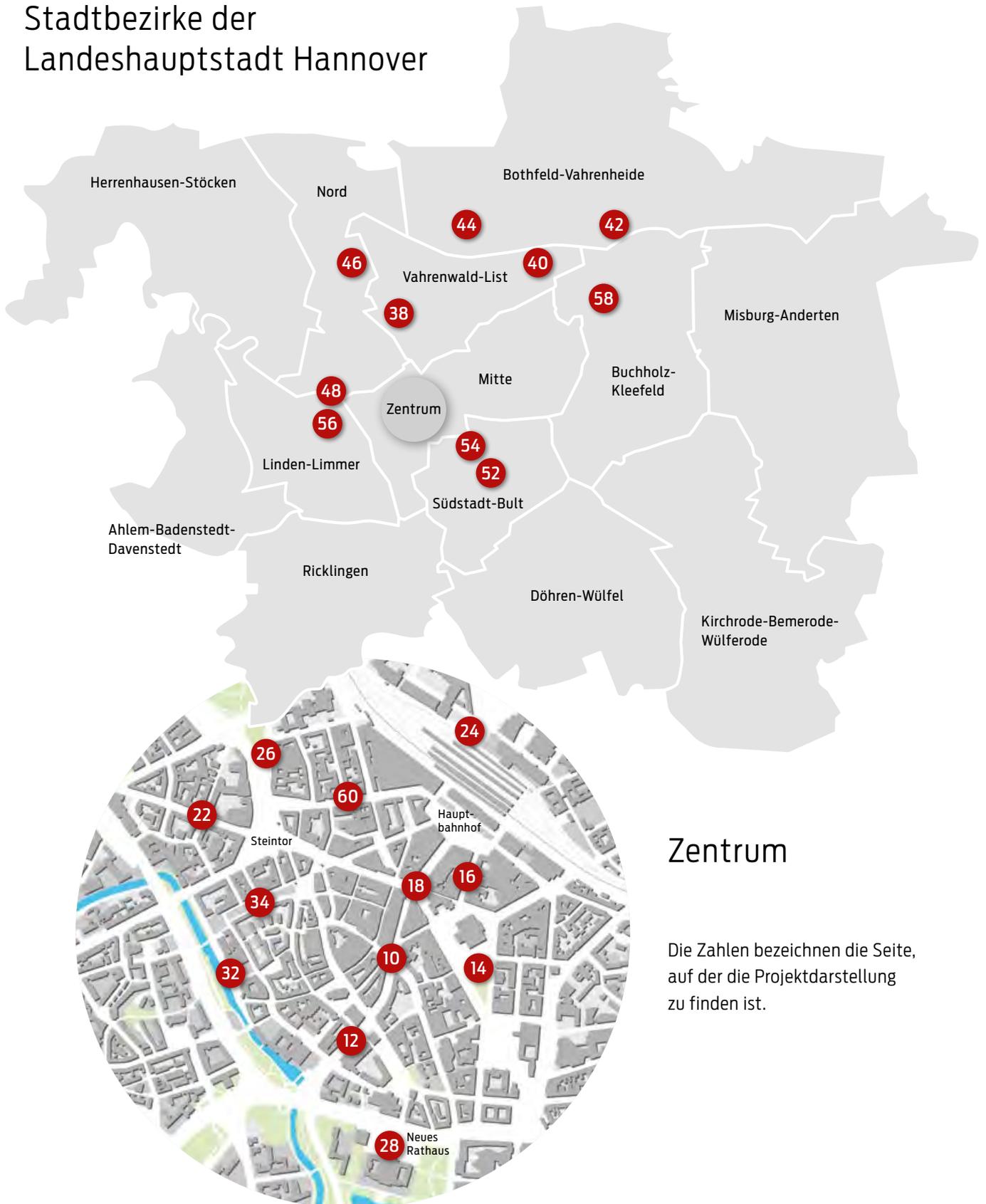
Nach der EXPO2000 ging es konsequent weiter: die Modernisierung der Niki-de-Saint-Phalle-Promenade, der Umbau des nordwestlichen Bahnhofsausgangs, die Neugestaltung des Raschplatzes und weitere Projekte, die in dieser Broschüre vorgestellt werden sollen.

Mit den aktuellen Projekten aus dem Prozess HannoverCity2020+ ergeben sich nun neue Perspektiven für die Innenstadt, ihre Ränder und die Altstadt, die Hannover ein neues Erscheinungsbild und neue urbane Qualitäten geben werden.

Die Stadtmitte Hannovers wird sich zum Wohle aller weiterentwickeln, es gibt noch viel zu tun!




## Stadtbezirke der Landeshauptstadt Hannover



### Zentrum

Die Zahlen bezeichnen die Seite, auf der die Projektdarstellung zu finden ist.

# ÜBERSICHT

## Öffentliche Räume zum Leben

- 10 Platz der Weltausstellung
- 12 Karmarschstraße
- 14 Opernplatz
- 16 Luisenstraße
- 18 Kröpcke
- 22 Lange Laube
- 24 Zentraler Omnibusbahnhof (ZOB)
- 26 Goseriede
- 28 Trammplatz
- 32 Hohes Ufer
- 34 Am Marstall und Schmiedestraße
  
- 36 **Hannover schafft Platz – ein hannoversches Erfolgsmodell**  
Stadtgestalter Thomas Göbel-Groß
  
- 38 Jahnplatz
- 40 Liliencronplatz
- 42 Bothfelder Platz
- 44 Vahrenheider Markt
- 46 Grüne Mitte Hainholz
- 48 Platz an der Velvetstraße
  
- 50 **Neue Stadtstraßen für neue urbane Mobilität**  
Fachbereichsleiter Tiefbau Andreas Bode
  
- 52 Sallstraße
- 54 Große Barlinge
- 56 Kötnerholzweg
- 58 Lärmschutz Klingerstraße
- 60 Kurt-Schumacher-Straße (Linie ZEHNSIEBZEHN)

# PLATZ DER WELTAUSSTELLUNG

## Lichtstelen erinnern an die Expo 2000

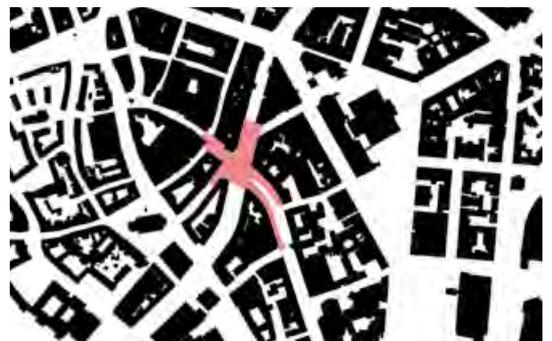
Der Ernst-August-Platz zeigt: So lebendig kann ein Ort in Bahnhofsnähe werden. Diese Lebendigkeit hatte die Kaufmannschaft der Innenstadt im Sinn, als sie einen intensiven Dialog mit der Stadt begann. Die zentralen und südlichen Innenstadtquartiere sollten ebenfalls schöner werden.

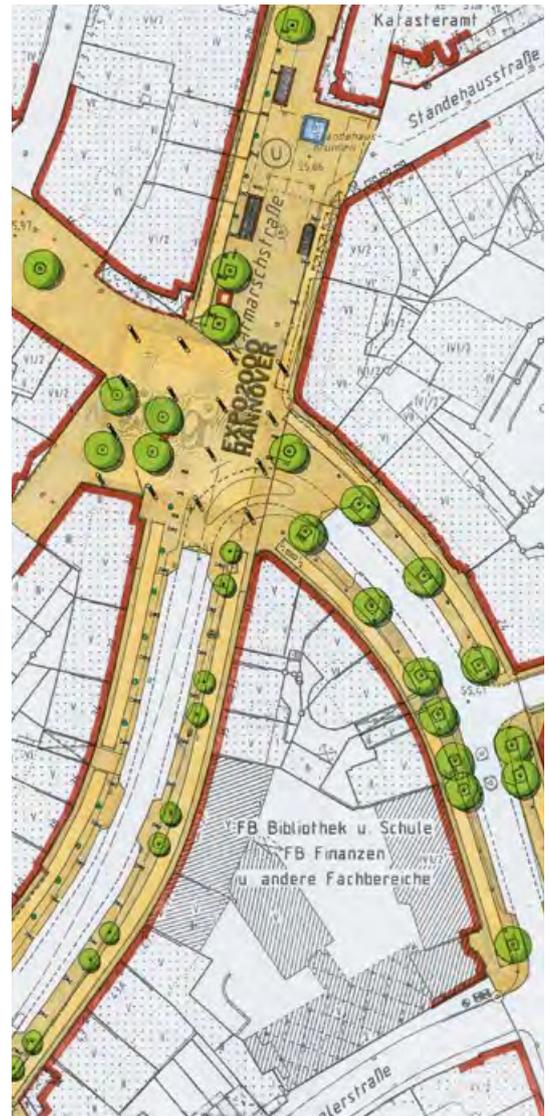
Der Zusammenschluss der verschiedenen Einkaufslagen zu Quartieren innerhalb der neu gegründeten City GmbH erzeugte ein spürbares Gegengewicht zur boomenden Bahnhofsumgebung. Gemeinsam entwickelten Geschäftsleute und Stadtverwaltung Ziele für den Platz der Weltausstellung, die Karmarschstraße und die Osterstraße. Umgesetzt wurden sie nach Plänen der Bauverwaltung Hannover.

Der Platz der Weltausstellung verbindet heute die Fußgängerzonen und die angrenzenden Einkaufsstraßen wie ein Gelenk mit einer platzartigen Aufpflasterung. 16 Lichtstelen und das gepflasterte EXPO-2000-Logo erinnern an das Jahrhundertereignis in Hannover. Die Straßenführung über den Platz hat sich bis heute bewährt. Obwohl der Autoverkehr Vorfahrt hat, arrangieren sich alle Menschen – zu Fuß, im Auto oder auf dem Fahrrad – durch vorsichtiges Fahren und direkten Blickkontakt. Es gab hier bis heute noch keinen Unfall. Das beweist: Wird auf gegenseitige Rücksicht gesetzt, können deregulierte Bereiche sehr gut funktionieren!



- PROJEKT** Platz der Weltausstellung  
**BAUHERR** Landeshauptstadt Hannover,  
 Fachbereich Tiefbau  
**PLANUNG** Thomas Göbel-Groß,  
 Stadtgestalter,  
 Landeshauptstadt Hannover  
**BAUZEIT** 2007 – 2009  
**KOSTEN** 1,0 Mio. €





# KARMARSCHSTRASSE

## Verkehrinsel war früher – heute wird flaniert!

Das Augenmerk richtet sich wieder mehr auf die Menschen. Deshalb erforderte der vom Verkehr geprägte Stadtraum der mittleren und südlichen Karmarschstraße einen umfangreichen Umbau: Die Karmarschstraße erhielt ein neues Profil. Breitere Gehwege, Lederhülsenbäume (Gleditschien) und modernes Mobiliar bilden heute eine angenehme Flanierstraße. Im Laufe der letzten Jahre wurden kontinuierlich die zum Teil denkmalgeschützten Gebäude saniert.

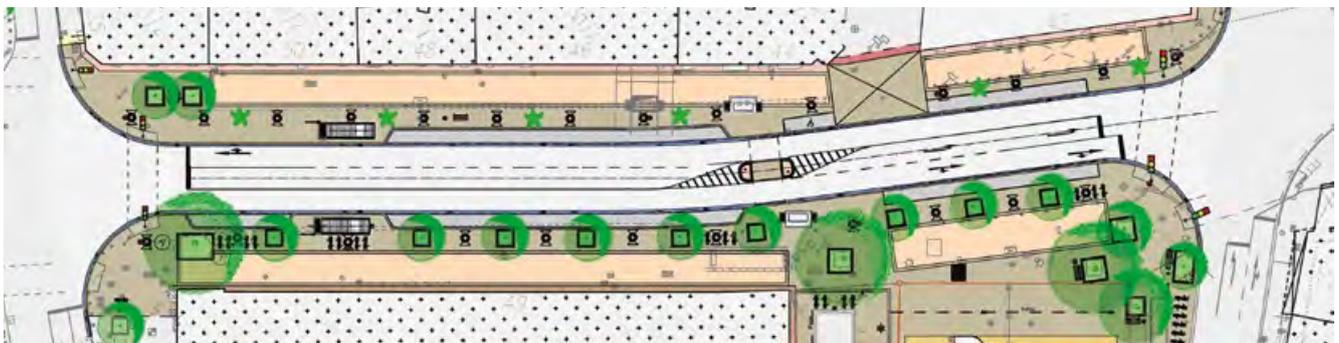
Mit der barrierefreien Ausstattung der U-Bahn-Station Markthalle/Landtag mit neuen Aufzügen wurde auch der südliche Abschnitt der Karmarschstraße umgestaltet: Aus der einstigen »Einfallstraße mit Mittelinsel« entstand ein neuer Straßenquerschnitt mit Bäumen und breiten Gehwegen, der für Außengastronomie und Sondernutzungen geeignet ist. Sobald es trocken ist, sitzen Stadtfaneure vor der Markthalle und genießen den Anblick der schönen Fassaden ringsum.

Ein endgültiger Ausbau bis hin zum Landtag und zum Cityring ist geplant und soll nach Umbau des Landtagsgebäudes in den nächsten Jahren zur Vervollendung dieses Straßenzuges beitragen.



- PROJEKT** Karmarschstraße  
**BAUHERR** Landeshauptstadt Hannover,  
 Fachbereich Tiefbau  
**PLANUNG** Thomas Göbel-Groß,  
 Stadtgestalter,  
 Landeshauptstadt Hannover  
**BAUZEIT** 2007 – 2013  
**KOSTEN** 2,3 Mio. €





# OPERNPLATZ

## Gartenkunst umschmeichelt das klassizistische Opernhaus

Die »Operninitiative«, ein Zusammenschluss engagierter Kaufleute, regte 2006 eine Umgestaltung des Opernplatzes an. Nach umfangreichen Untersuchungen für alternative Verkehrsführungen rund um die Oper veranstaltete die Stadt einen kooperativen und öffentlichen Planungsworkshop mit renommierten Landschaftsarchitekturbüros.

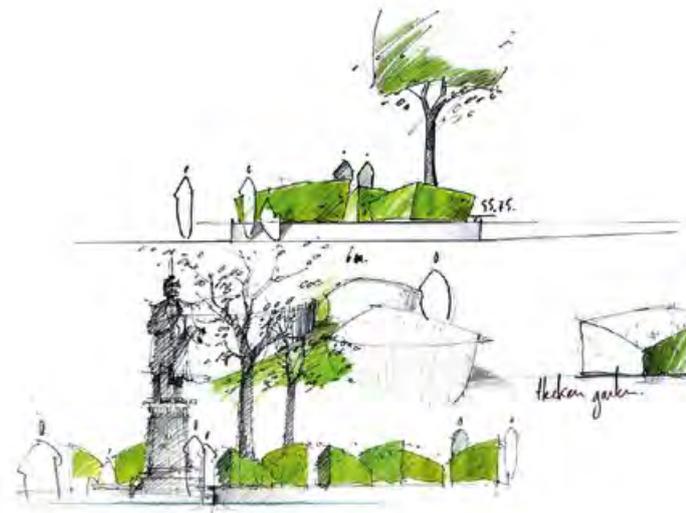
An einem Workshopwochenende im Hause der Bauverwaltung konnten interessierte Bürgerinnen und Bürger an Vorträgen und am kreativen Entwurfs- und Diskussionsprozess der Büros teilhaben. Das Konzept des Landschaftsarchitekten Kamel Louafi aus Berlin überzeugte und wurde anschließend in mehreren Bauabschnitten realisiert.

Seitdem ist das klassizistische Opernhaus (Hofbaumeister Laves) gartenkünstlerisch hochwertig eingefasst. Der Opernplatz wurde ein grünes Schmuckstück. Entscheidend dafür waren die Verkehrsfreiheit auf dem inneren Platz und die kultivierte Gartenarchitektur mit Schnitthecken, Sandsteinpromenaden und Rasen. Das jüdische Mahnmal erhielt endlich einen würdigen Rahmen.



- PROJEKT** Opernplatz  
**BAUHERR** Landeshauptstadt Hannover,  
 Fachbereiche Tiefbau und  
 Umwelt und Stadtgrün  
**PLANUNG** Kamel Louafi  
 Landschaftsarchitekten,  
 Berlin  
**BAUZEIT** 2008 – 2013  
**KOSTEN** 6,0 Mio. €





# LUISENSTRASSE

Engagierte Geschäftsleute greifen für die Neugestaltung tief in die eigene Tasche



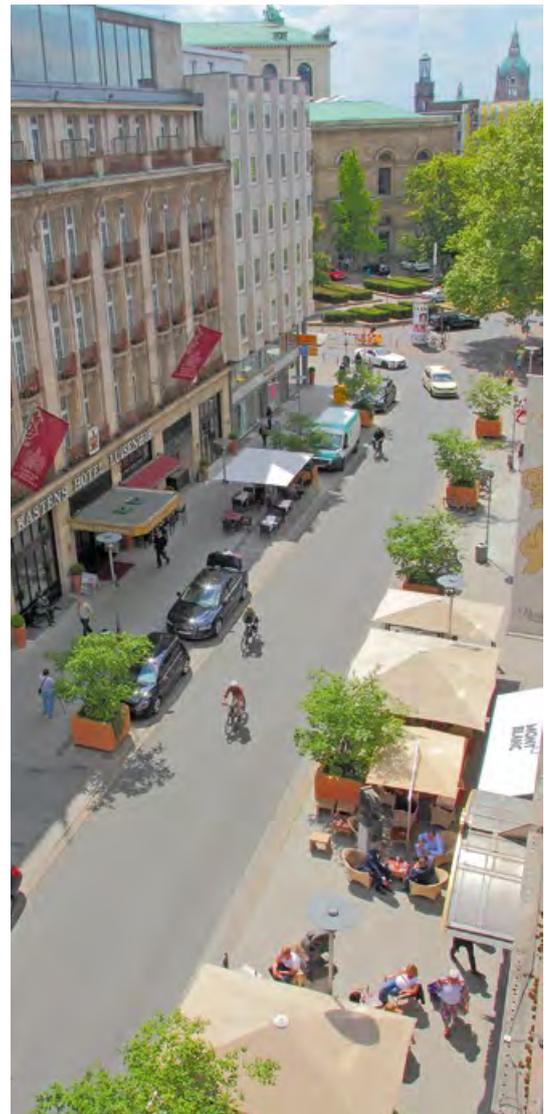
- PROJEKT** Luisenstraße  
**BAUHERR** Landeshauptstadt Hannover,  
 Fachbereich Tiefbau  
**PLANUNG** WES LandschaftsArchitektur,  
 Hamburg  
**BAUZEIT** 2008 – 2009  
**KOSTEN** 0,8 Mio. €



Angeregt durch die Aufwertungen rund um die Oper unterbreiteten die Anliegerinnen und Anlieger der Luisenstraße der Stadt das Angebot, eigene Mittel für die Umgestaltung ihrer Straße einzuwerben. Eine Förderung durch das Land Niedersachsen unterstützte diese Planungen.

Nach den Plänen der Landschaftsarchitekten WES aus Hamburg setzte die Luisenstraße ganz auf hochwertiges Design – passend zur hannoverschen Gestaltungslinie der Innenstadt. Ziel war es auch hier, mit schönen Materialien und außergewöhnlichem Mobiliar noch mehr attraktive öffentliche Räume zu schaffen. Gestalterische Highlights bilden die Pflanzkübel auf beiden Seiten der Gehwege.

Die Luisenstraße setzt mit der Neugestaltung ganz auf die Exklusivität ihrer Lage zwischen Bahnhofplatz und Opernplatz.





# KRÖPCKE

## Von der Kreuzung zum zentralen Stadtplatz

### Oberkellner Wilhelm Kröpcke als Namensgeber

Der hannoversche Kröpcke war ursprünglich kein Platz, sondern immer nur eine Verkehrskreuzung an der nördlichen Ecke des Opernplatzes. Seine Konturen erhielt er durch die im Klassizismus angelegten Achsen und Platzfolgen durch Hofbaumeister Laves: Georgstraße, Bahnhofstraße und Opernplatz. Mit dem späteren Durchbruch der heutigen Karmarschstraße Ende des 19. Jahrhunderts kam an dieser Stelle eine weitere Stadtachse hinzu.

Stadtgestalterisch prägender war in der Ursprungskonzeption der dreieckige Opernplatz, dessen Grünflächen bis an den Kröpcke heranreichten. Auf dessen Spitze entstand schon früh das beliebte Café Robby, dessen Oberkellner Wilhelm Kröpcke den Betrieb schließlich selbst pachtete. Der Volksmund übernahm seinen Namen dann auch für die ganze Umgebung.

Bis zum Zweiten Weltkrieg war der Platz durch die Spitze des Continental-Hauses – gelegen zwischen Georgstraße und Karmarschstraße – geprägt. Nach den Zerstörungen des Weltkrieges gab es zunächst bescheidene Wiederaufbauten, die jedoch nicht lange Bestand hatten.

### Seit den 70er Jahren endlich autofrei

Heute kaum mehr vorstellbar: Früher kreuzten sich am Kröpcke die Bundesstraßen in der Innenstadt. Auch die Straßenbahnen verliefen oberirdisch und hatten hier ihre Haltestellen. Der Kröpcke war lange Zeit zentraler Schnittpunkt der übergeordneten Verkehre.



- PROJEKT** Kröpcke  
**BAUHERR** Landeshauptstadt Hannover,  
 Fachbereich Tiefbau  
**PLANUNG** Thomas Göbel-Groß,  
 Stadtgestalter,  
 Landeshauptstadt Hannover;  
 Lichtskulptur Ulrike Brandi  
 Licht, Hamburg mit  
 Grontmij, Hannover  
**BAUZEIT** 2011 – 2014  
**KOSTEN** 4,3 Mio. €





Mit dem Bau der U-Bahn und deren zentralen Knotenpunkt »Kröpcke« wurde der Bereich als Fußgängerzone in den 70er Jahren umgebaut und damit erstmals autofrei.

Die Bebauung und deren Platzgestaltung auf zwei Ebenen sowie die architektonische Neugestaltung des Cafés Kröpcke mit Tonnen-dächern zerstörten aus heutiger Sicht die Klarheit der klassizistischen Raumfolge und teilten den Kröpcke – als nun eigenständigen Stadtraum – vom Opernplatz ab. Mit der Hochhausbebauung wurde die städtebauliche Vision der damaligen Zeit, gezielt architektonische Hochpunkte in der Stadtsilhouette zu setzen, an zentraler Stelle realisiert. Die zerklüftete Baumasse beherrschte jahrelang das Zentrum der Stadt und das Image von Hannover.

### Zurück an die klassizistische Spitze

Im Herbst 2008 begann der Umbau des Kröpcke-Centers mit einem neuen Eigentümer. Das Baukonzept nach Plänen von Kleihues und Kleihues Architekten aus Berlin bezog sich direkt auf den historischen Stadtgrundriss der klassizistischen Stadterweiterung: Anstelle des massiven Baukörpers betont nun wieder ein eleganter, dreieckiger Stadtbaustein die Spitze des Opernplatzes.

Die Architektur des Hauses mit seinen hochwertigen Materialien orientiert sich an den warmen Sandsteintönen des Opernhauses. Die Fassaden differenzieren in Kolonnaden und gegliederte Lochfassaden mit feinen Lisenen. Den ursprünglich vorgesehenen Neubau des Hochhausturms gab der Bauherr wegen der schwierigen Vermarktbarkeit auf – ein ruhigeres und harmonischeres Stadtbild entstand.

Hannover gewinnt eine klare, an den Stadtachsen und Platzfolgen des Klassizismus orientierte Stadtstruktur zurück, in der das Opernhaus wieder in den Vordergrund rückt.

Die Umgestaltung der Fußgängerzonen und des Kröpcke-Platzes erfolgte nach Plänen der städtischen Bauverwaltung.

### Waschbeton-Image ist passé

Anstelle von Waschbetornamenten sind die Flächen nun mit hellen und ruhigen Materialien ausgelegt, die Kontur des Opernplatzes wird bis an den Kröpcke herangeführt. Natursteinbänder führen die ursprüngliche Figur des inneren Opernplatzes nach, gliedern das Stadtmobiliar und nehmen die Bronzeplatten der Partnerstädte auf. Die gestalterische Zurückhaltung in den öffentlichen Räumen stellt die Eigenarten der Architekturen nach vorne. Zudem wurde die ehemalige Passerellenöffnung geschlossen. Seit Oktober 2015 erstrahlt auch die von der Lichtplanerin Ulrike Brandi entworfene »Sonne« über dem großzügigen und zentralen Platz.

Mit dieser Fertigstellung findet die Aufwertung der Innenstadträume ihren vorläufigen Endpunkt. Man trifft sich wieder an der beliebten Kröpcke-Uhr.



# LANGE LAUBE

## Vom Reitweg zur Fahrradstraße

Diese Straße war schon zu historischen Zeiten als Reitweg zwischen Stadt und Herrenhausen eine wichtige Stadtachse. An diese Tradition knüpfte man mit dem Umbau der Langen Laube als Fahrradstraße an. Nun verbindet sie die Innenstadt mit den angrenzenden Stadtteilen.

Auf der Basis eines Ideenwettbewerbs mit Realisierungsteil wurde die Lange Laube im Jahre 2010 nach Plänen der Landschaftsarchitekten GTL aus Kassel neu gestaltet und als direkte Verbindung zur Universität verschönert. Dabei orientierte man sich an der Georgstraße, die zum Opernplatz führt.

Die neue Fahrradstraße zeigt, wie wichtig der Stadt Hannover dieses Verkehrsmittel ist. Autofahrerinnen und Autofahrer nehmen in der Langen Laube verstärkt Rücksicht auf die Radfahrerinnen und Radfahrer, die diesen Straßenzug besonders intensiv nutzen.

Entlang der neu gestalteten Langen Laube lässt sich mittlerweile eine behutsame Umwandlung im Geschäftsbesatz beobachten. Wesentlicher Impuls war dabei auch der Neubau des Innenstadthauses der Madsack-Verlagsgesellschaft.



- PROJEKT** Lange Laube  
**BAUHERR** Landeshauptstadt Hannover,  
 Fachbereich Tiefbau  
**PLANUNG** Gnüchtel Triebswetter  
 Landschaftsarchitekten,  
 Kassel  
**BAUZEIT** 2008 – 2009  
**KOSTEN** 1,9 Mio. €





# ZENTRALER OMNIBUSBAHNHOF (ZOB)

Hier treffen sich Busse aus ganz Europa

Im Sommer 2014 war es so weit: Seitdem besitzt Hannover einen modernen, zentralen Omnibusbahnhof (ZOB). Mit der Liberalisierung der Gesetzgebung für den Fernreiseverkehr konkurrieren seit 2013 Fernbuslinien mit der Eisenbahn und stellen ein zusätzliches, preiswertes Angebot für Mobilität zwischen den Städten dar.

Die Entscheidung, den neuen ZOB in unmittelbarer Nähe des Hauptbahnhofs anzulegen, ist ein Bekenntnis zur bestmöglichen Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsarten. Denn in Hannover liegen seitdem Fernbahn, S-Bahn, Stadtbahn, Fernbusse, regionale und innerstädtische Busse, Fahrradstationen und motorisierter Individualverkehr unmittelbar beieinander – alle Verkehrsmittel sind somit optimal miteinander verzahnt!



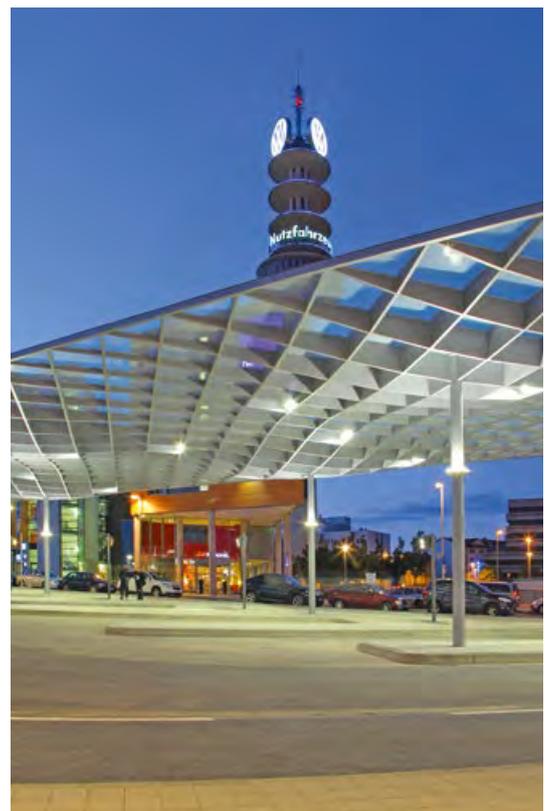
- PROJEKT** Zentraler Omnibusbahnhof (ZOB)  
**BAUHERR** Landeshauptstadt Hannover,  
 Fachbereich Tiefbau  
**PLANUNG** Werner Sobek Group GmbH,  
 Stuttgart  
**BAUZEIT** 2012 – 2014  
**KOSTEN** 4,5 Mio. €





Nach Plänen von Werner Sobek aus Stuttgart entstand entlang der Rundestraße ein moderner Fernbusbahnhof. Er bietet eine gelungene, städtebauliche Ergänzung zum Nahversorgungszentrum und Ärztehauskomplex. Das frei werdende Grundstück des ehemaligen ZOB (»Lister Dreieck«) soll als zentrale Innenstadtfläche städtebaulich aufgewertet und bebaut werden. Ziel ist es, den Brückenschlag von der City in die beliebte Oststadt zu verbessern.

Das markante, transparente Dach des ZOB hat das Potenzial, das neue Wahrzeichen nördlich des Hauptbahnhofs zu werden. An elf Bussteigen betreibt die Deutsche Touring den Fernbusverkehr, der Hannover mit ganz Europa und vielen, innerdeutschen Städten verbindet. Wettergeschützt und in der Nacht stimmungsvoll beleuchtet werden Fernbusreisende in Hannover willkommen geheißen.



# GOSERIEDE

Der unfallträchtige Verkehrskreisel ist einem großzügigen Platz gewichen



- PROJEKT** Goseriede
- BAUHERR** Landeshauptstadt Hannover,  
Fachbereiche Tiefbau und  
Umwelt und Stadtgrün
- PLANUNG** urbane gestalt  
Johannes Böttger  
landschaftsarchitekten, Köln
- BAUZEIT** 2012 – 2014
- KOSTEN** 6,5 Mio. €





Endlich Vergangenheit: Der Klagesmarktkreisel als einer der größten Unfallschwerpunkte Hannovers existiert nicht mehr. Gegenüber von Anzeigerhochhaus und Kestnergesellschaft ist dafür ein neuer, großzügiger und vielseitig nutzbarer Stadtplatz entstanden.

Die Neugestaltung der Goserieede und des St. Nicolaifriedhofs von 2012 bis 2014 durch die Landschaftsarchitekten jbug aus Köln ist das erste realisierte Projekt aus dem Stadtentwicklungsprozess »HannoverCity2020+«. Das Ergebnis des internationalen Wettbewerbs für diesen Bereich wurde in öffentlichem Diskurs weiterentwickelt und im Jahre 2014 fertiggestellt.

Die Platanenallee des Klagesmarktes findet nun ihre Verlängerung von der Nordstadt Richtung Innenstadt. Zäsuren der Verkehrsplanung wurden überwunden, der historische Nicolaifriedhof kommt wieder zur Geltung.

Die historische Nicolaikapelle wurde in die Platzgestaltung integriert und die wertvollsten Grabsteine und -stelen in einem sogenannten »Lapidarium« zur Schau gestellt. Durch den Rückbau des Klagesmarktkreisels und der Otto-Brenner-Straße ist der Nicolaifriedhof wieder stärker zusammengewachsen und entfaltet am Rande der City seine ruhige, grüne Wirkung. Einzelne historische Steinwerke, etwa das bekannte Hölty-Denkmal, kommen nun deutlich besser zur Geltung.



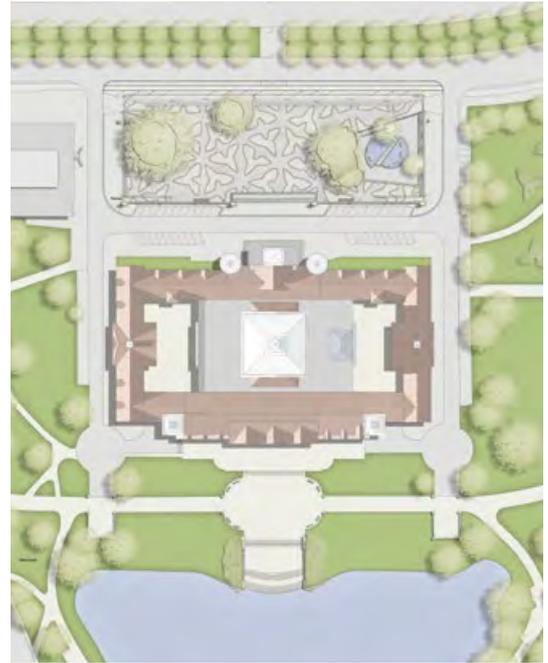


# TRAMMPLATZ

## Neuer Glanz für Hannovers Rathausplatz

Anlässlich des 100. Geburtstages des Neuen Rathauses wurde der Trammplatz neu gestaltet. Denn zukünftig soll er sich als Visitenkarte der Landeshauptstadt präsentieren. Er soll Hannoveranerinnen, Hannoveraner und Gäste der Stadt willkommen heißen und als demokratisch und kulturell geprägter Platz für alle da sein.

Der rund 100 Jahre alte Trammplatz entstand bei der Errichtung des Neuen Rathauses und war ursprünglich ein gärtnerisch gestalteter grüner Schmuckplatz. Die Platzfläche entsprach früher genau der Grundfläche des Rathauses und bot damit die stadträumlich angemessene Vorfläche vor dessen beeindruckender Kulisse. Die symmetrische Platzgestaltung wurde von steinernen Schmuckbalustraden und Kandelabern, leicht terrassierten Rasenflächen, Formgehölzen, Schmuckpflanzungen, Flanierwegen und markanten Großbäumen geprägt. Von der Haupttreppe passierte man den abgesenkten Platz über einen zentralen Weg zur Promenade entlang der damaligen Friedrichstraße, die über eine ansteigende Treppenanlage erreicht wurde. Links und rechts des zentralen Weges senkten sich quadratische Rasenflächen leicht nach innen ab.



- PROJEKT** Trammplatz  
**BAUHERR** Landeshauptstadt Hannover,  
 Fachbereich Tiefbau  
**PLANUNG** Kamel Louafi  
 Landschaftsarchitekten,  
 Berlin  
**BAUZEIT** 2014 – 2015  
**KOSTEN** 2,8 Mio. €



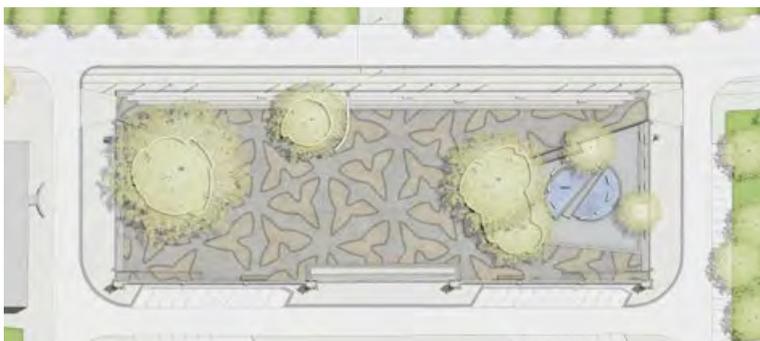
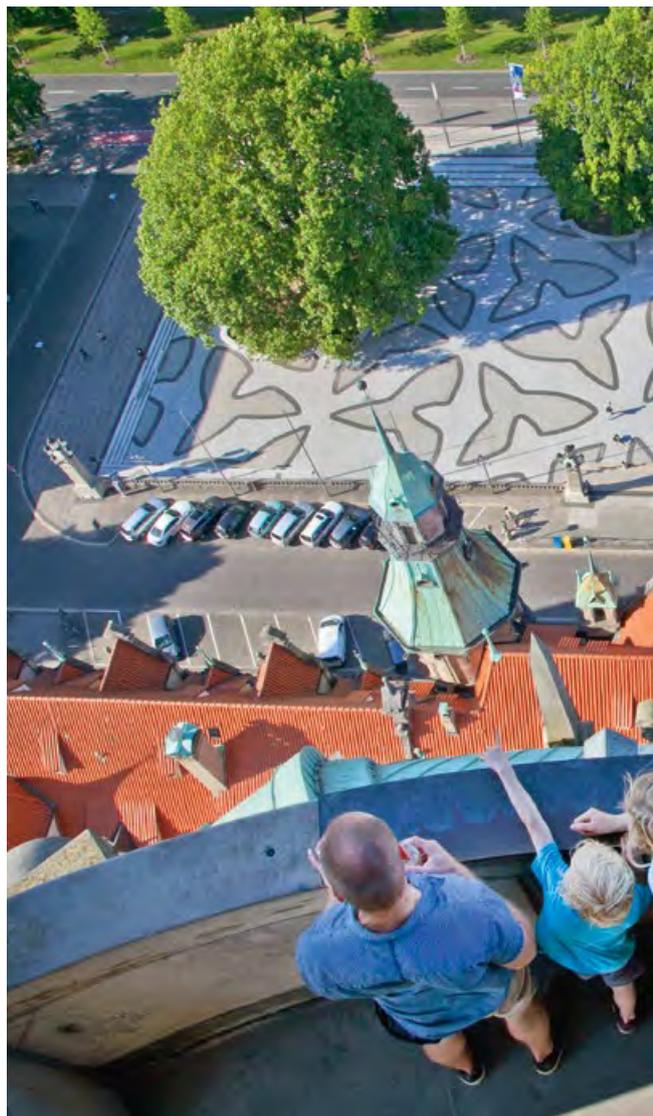
## Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde Grün zu Stein

Die Kriegszerstörungen und die Neukonzeption des Cityringes nach dem Zweiten Weltkrieg veränderten den Trammplatz substantiell. Durch den Ausbau des sechsspurigen Friedrichswalls wurde er etwa um ein Drittel verkleinert und beschnitten. Aus dem gärtnerischen Schmuckplatz der Entstehungszeit wurde in der Nachkriegszeit ein steinerner Platz, der von der Innenstadt nur durch einen Fußgängertunnel erreichbar war.

Dafür wurde der gesamte Platz um zwei bis drei Stufen abgesenkt, mit Platten befestigt und mit Hochbeeten versehen. So verändert und in schlechtem Zustand war der Trammplatz kein würdiger Rathausvorplatz. Die erforderliche Erneuerung bot die Chance, Innenstadt, Rathaus und Maschpark wieder stärker zusammenzubinden und der Stadt Hannover eine neue Visitenkarte zu geben.

Dem neuen Entwurf liegt ein Vorentwurf von Stadtgestalter Thomas Göbel-Groß zugrunde: Die Gestaltung nimmt wieder Bezug auf das Ensemble von Rathaus und Maschpark mit der symmetrischen Rathausfassade und dem spannungsvollen Höhenverlauf von Platz, Balustraden und Rathausvorfahrt. Der Trammplatz erhält einen ebenerdigen, barrierefreien und ampelgesicherten Überweg über den Friedrichswall. Anstelle des trennenden Hochbeets erschließt nun eine großzügige Freitreppe den Platz. Sie ist gegliedert durch Sitzelemente und Rampen, die zum Verweilen einladen.

Auf dieser Basis entwarf der renommierte Landschaftsarchitekt Kamel Louafi aus Berlin die markante Gestaltung für Platzbelag und Baumeinfassungen.





An den Seiten ermöglichen großzügige Rampen die Erreichbarkeit des Platzes, auch für Anlieferungen und Aufbauten. Unterirdisch wurden Anschlüsse für Strom, Wasser und Abwasser installiert, um den Platz in Zukunft noch besser für Veranstaltungen nutzen zu können. Damit der Platz mit seinen Rändern verbunden ist, wurde er geringfügig wieder um circa zwei Stufen angehoben und erhält so in der Platzmitte seine historische Höhenlage zurück. Am Kopf der Freitreppe stehen neue Lichtstelen, die neben der Fahrbahn auch die Treppe und die Platzfläche in Szene setzen.

### **Florale Ornamente auf dem neuen Trammplatz**

Ein als Blütenmuster gestalteter Bodenbelag aus Natursteinpflaster schafft eine faszinierende Atmosphäre. Rathaus und Vorplatz sind wieder stärker in die gartenhistorische Umgebung des Maschparks eingebunden. Die Bäume sind über Baumbeete und geschwungene Sitzkanten in die Platzgestaltung integriert und kommen dadurch bestens zur Geltung.

Schön ist auch: Die Kunstwerke und Denkmale erhalten wieder einen Platz. Auch der »Klaus-Bahlsen-Brunnen« blieb am bisherigen Ort und ist nun durch eine neue Stufenanlage besser wahrnehmbar und erreichbar.



# HOHES UFER

## In Zukunft mit Blick auf die Vergangenheit

Das Hohe Ufer in Hannover bildet die südwestliche Altstadt-kante zum Leineufer und hat stadthistorisch eine herausgehobene Bedeutung. An dieser Stelle siedelten sich die ersten Menschen im Leinestromtal an, von hier aus ist Hannover seitdem kontinuierlich gewachsen. Heute betrachten die Menschen am Hohen Ufer den Leinefluss und die Skulpturenmeile und besuchen den über Hannovers Stadtgrenzen hinaus bekannten Flohmarkt.

Auf der Basis der Wettbewerbsergebnisse des Stadtdialogs »HannoverCity2020+« wurde mit dem Landschaftsarchitekturbüro nsp aus Hannover die zukünftige Freiraumgestaltung der Altstadt-kante planerisch weiterentwickelt.

Im ersten Bauabschnitt werden die Stützmauern zur unteren Uferpromenade um ca. 1,3 m erhöht. So entsteht eine neue Stadtterrasse, geeignet zum Flanieren, für Restaurants und Cafés. Der nutzbare Straßenraum erweitert sich dadurch auf eine Breite von ca. 18 Metern. Auf der vergrößerten Fläche kann sich auch der traditionelle Flohmarkt besser entfalten. Eine neue, zweireihig geschnittene



- PROJEKT** Hohes Ufer  
**BAUHERR** Landeshauptstadt Hannover,  
 Fachbereich Tiefbau  
**PLANUNG** nsp christoph schonhoff,  
 landschaftsarchitekten  
 stadtplaner, Hannover  
**BAUZEIT** 2015 – 2017  
**KOSTEN** 5,1 Mio. €





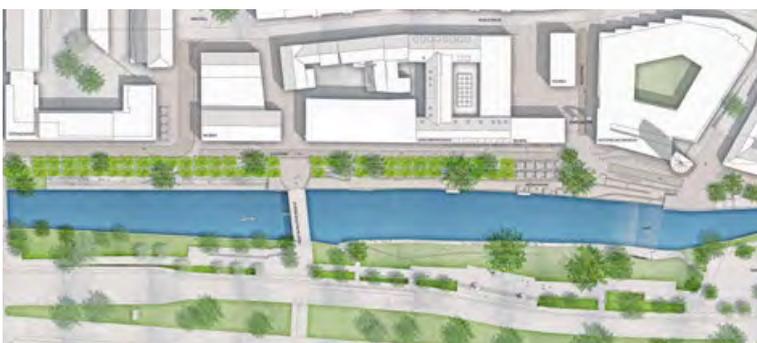
Platanenallee bildet ein schattiges Blätterdach. Dadurch werden auf dem oberen Straßenniveau verschiedene Räume für gastronomische Angebote entstehen. Große, bestehende Bäume lockern die geschnittene Allee auf.

### **Hannovers Geschichte wird sichtbar gemacht**

Das Historische Museum und der Beginenturm werden als markante Zeichen der Altstadt freigestellt. Auf dem Vorplatz der Volkshochschule wird der ehemalige Verlauf der historischen Stadtmauer zu sehen sein. Die Mauern und neuen Brüstungen werden in Anlehnung an vorhandene Gebäude aus Sandstein gebaut und denkmalverträglich ergänzt. Der untere Uferweg, der geprägt ist durch seine Belagsintarsien aus den 1950er Jahren, bleibt erhalten. Eine Unterbauung der Straße wird zukünftig auch eine gastronomische Nutzung auf der unteren Terrasse ermöglichen. Ein Aufzug für die Barrierefreiheit ist geplant. Zudem wird der Straßenbelag des Hohen Ufers neu gestaltet. Mit dem Belag soll einerseits die altstadttypische Optik erreicht werden, andererseits soll er gut begehbar und barrierefrei sein.

Der zweite Bauabschnitt zwischen Goethebrücke und Martin-Neuffer-Brücke wird durch eine breite Freitreppe dominiert. Von hier aus wird man den Blick über die Leine auf die Calenberger Neustadt schweifen lassen können. Dabei bieten unterschiedliche Treppenformen und Podeste vielseitige Aufenthaltsräume. Einzelne Bereiche sind über Rampen erschlossen und ermöglichen so auch Menschen mit Mobilitätseinschränkungen eine Nutzung.

Mit der Baumaßnahme für den ersten Bauabschnitt zwischen Martin-Neuffer-Brücke und Roßmühle wird im Jahr 2015 begonnen. Die weiteren Bauabschnitte sollen ab 2016 folgen.



# AM MARSTALL UND SCHMIEDESTRASSE

## Zwischen City, Altstadt und Vergnügungsviertel

Am Marstall und Schmiedestraße gehen in ihrer Lage auf die mittelalterliche, mandelförmige Stadtstruktur zurück. Die Schmiedestraße durchmisst den ganzen Altstadt kern. Wie wichtig diese Straße im Mittelalter war, lässt sich auch an ihrer exponierten Lage an der Marktkirche und dem Alten Rathaus ablesen. Hier war damals das kirchliche, politische und kommerzielle Zentrum von Hannover. Heute wirkt die Schmiedestraße als stadträumliche Barriere und trennt die City von der Altstadt – dort mit großen Kaufhäusern, hier mit kleinen Läden.

Ziel des freiraumplanerischen Wettbewerbs 2014 war es, für die Schmiedestraße und den Marstallplatz ein maßstäblicheres Profil zu entwickeln, das die vorhandenen Verkehre weiterhin aufnimmt, ihnen jedoch insbesondere die Menschen zu Fuß und auf dem Fahrrad gleichberechtigt an die Seite stellt.



- PROJEKT** Am Marstall  
**BAUHERR** Landeshauptstadt Hannover,  
 Fachbereich Tiefbau  
**PLANUNG** Atelier Loidl  
 Landschaftsarchitekten,  
 Berlin  
**BAUZEIT** ab 2017  
**KOSTEN** noch in Planung





Straßenprofil, neues Stadtgrün, Möblierung und Stadtbeleuchtung sollen einen neuen, attraktiven Straßenraum schaffen, der zum Flanieren anregt und zum langsamer Fahren anhält. Sinn dieser Neugestaltung ist es, City und Altstadt besser miteinander zu verknüpfen. Zudem sollen auch die altstädtischen Straßenräume zwischen Marstallplatz, Burgstraße, Schmiedestraße und Karmarschstraße schrittweise umgebaut werden.

### City-Wohnen am Marstall

Für das westliche Baugrundstück am Hohen Ufer sind für die oberen Geschosse Wohnungen vorgesehen – schön, wenn man an die besondere Lage am Leineufer denkt! Mit der geplanten drei- bis fünfgeschossigen Bebauung wird in Richtung Leine zudem die historische Stadtkante entlang der Straße »Am Hohen Ufer« geschlossen. In den Erdgeschossen sollen sich Gastronomien und Einzelhandel ansiedeln.

Der Marstallplatz wird nach Plänen der Landschaftsarchitekten Atelier Loidl aus Berlin umgestaltet. Dabei werden die Flächen mit höherwertigen Belägen und besonderen Ausstattungselementen aufgewertet. Eine veränderte Verkehrsführung soll den Anwohnerinnen und Anwohnern des Kreuzkirchenviertels mehr Ruhe bringen.





Grüne Mitte Hainholz

# HANNOVER SCHAFFT PLATZ EIN HANNOVERSCHES ERFOLGSMODELL

Stadtgestalter Thomas Göbel-Groß

Kurz vor der Weltausstellung erteilte der Rat der Landeshauptstadt der Bauverwaltung den Auftrag, verstärkt auch die Qualitäten der Stadtteilzentren zu untersuchen und zu stärken. Eine erste Analyse zeigte, dass Hannover über 250 Stadtteilplätze hat, an denen sich das Leben vor Ort in den Quartieren konzentriert. Bei über 80 Plätzen wurden Mängel festgestellt, und so schlug die Verwaltung ein neues Stadtplatzprogramm zur Umgestaltung vor. Der Rat schuf die Rahmenbedingungen für dieses rein kommunal finanzierte Programm.

Unter dem Titel »Hannover schafft Platz« sind in den letzten 15 Jahren mittlerweile rund 50 Projekte realisiert und dabei über 10 Millionen Euro in die Stadtteile investiert worden. Die Stadtteilplätze sind seitdem zu gut genutzten und beliebten Orten in den Quartieren geworden und haben viel Positives mit sich gebracht. Die Bürgerinnen und Bürger freuen sich über neue Geschäfte und Gastronomien, besuchen die Wochenmärkte und auf den Spielplätzen toben wieder die Kleinen.

## **Im Fokus steht die Bürgerbeteiligung**

Besonderheit der Platzprojekte ist die seit Jahren kultivierte Bürgerbeteiligung. In jedem Projekt werden maßgeschneiderte, moderierte Verfahren durchgeführt, bei denen die Anregungen und Wünsche der Menschen vor Ort aufgenommen und in die Planungen integriert werden. Die Beteiligung setzt meist schon sehr frühzeitig bei der Programmfindung für die Planung ein und erstreckt sich bis zum politischen Beschluss in den Stadtbezirksräten. Dadurch konnte erreicht werden, dass den gemeinsam erarbeiteten Ergebnissen zugestimmt wird und die Plätze im Alltag sehr gut angenommen und wertgeschätzt werden. Schließlich sind die Plätze für die Menschen da, die vor Ort leben!

Das Stadtplatzprogramm gilt in Deutschland als vorbildlich für kommunale Planungskultur und wurde in mehreren wissenschaftlichen Evaluationen positiv bewertet. 2009 erhielt Hannover dafür sogar einen Nationalen Preis für Integrierte Stadtentwicklung und Baukultur!

# JAHNPLATZ

## Vahrenwald hat wieder einen grünen Mittelpunkt



Nach intensiver Bürgerbeteiligung wurde der Jahnplatz nach Plänen von nsp Landschaftsarchitekten aus Hannover umfassend neu gestaltet und ist seitdem für die Einwohnerinnen und Einwohner Vahrenwalds wieder zu einem attraktiven Mittelpunkt geworden.

Wichtig war allen, den »grünen Charakter« des Platzes, der von einem Baumrahmen geprägt ist, herauszuarbeiten und neu zu ordnen. Dabei orientierte man sich an der historischen Grundstruktur. Die abgesenkte innere Rasenfläche wurde angehoben, barrierefrei zugänglich gemacht und mit leicht geneigten Rasenschollen gegliedert. Diagonale Wege ermöglichen Querungen über den Platz und bieten Bewegungsangebote für Kinderspiele.

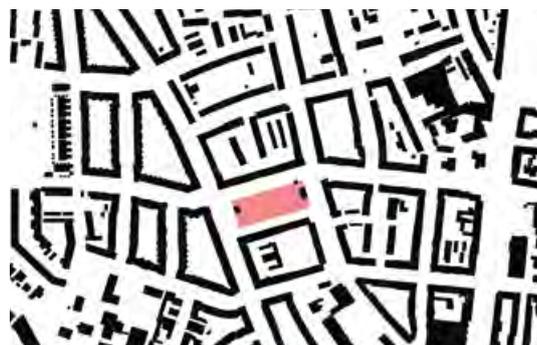
### Die Vahrenwalder Bank wird von allen geliebt

An der Westseite neben dem ehemaligen Kiosk wurden zusätzliche Bäume gepflanzt, sie verstärken die rechteckige Grundform des Gesamtplatzes. Die vorhandenen Asphaltflächen wurden zugunsten beruhigter neuer Eingangsplätze aus wassergebundener Decke mit Staudenbeeten und Sitzangeboten aufgewertet.

Eine neue Fußwegverbindung entlang der Nordseite innerhalb des Platzes ebnet Passantinnen und Passanten während des Wochenmarktes den Weg dorthin und belebt den inneren Platz zusätzlich. Entlang der südlichen Platzseite verbindet ein Wegeband aus wassergebundener Decke großzügig die inneren Platzflächen. Zum anschließenden Straßenraum fasst eine lang gestreckte Bank im Verlauf der Baumreihe den Platz ein: die »Vahrenwalder Bank«. Sie ist zum prägenden Gestaltungselement und beliebten Treffpunkt für Jung und Alt geworden.

Weitere Neuerungen: Der Kinderspielplatz wurde mit zeitgemäßen Spielgeräten neu ausgestattet. Auch die Wochenmarktfelder erhielten eine neue Pflasterung und einen breiten Radweg entlang der Philipsbornstraße. Die ehemalige Trinkhalle wurde dank der Initiative des »spar+bauvereins« in einen attraktiven Mietertreff umgewandelt.

<b>PROJEKT</b>	Jahnplatz
<b>BAUHERR</b>	Landeshauptstadt Hannover, Fachbereiche Tiefbau und Umwelt und Stadtgrün
<b>PLANUNG</b>	nsp christoph schonhoff, landschaftsarchitekten stadtplaner, Hannover
<b>BAUZEIT</b>	2006 – 2007
<b>KOSTEN</b>	0,95 Mio. €





# LILIENCRONPLATZ

## Neues Aussehen für das Grün: spielerisch gestylt

Der Liliencronplatz ist mit seinem Kinderspielplatz der zentrale Stadtgrünplatz in der nordöstlichen List. Hier findet freitags der Wochenmarkt statt – ein wichtiges und beliebtes Angebot zur Nahversorgung im Stadtteil. Allerdings hatte sich die Ausstattung auf dem inneren Platz für Spiele und Aufenthalt in den vergangenen Jahren stark abgenutzt.

Mit der Planung wurde die Landschaftsarchitektin Christine Früh aus Hannover beauftragt, die auf Basis der umfangreich dokumentierten Beteiligungsergebnisse das Entwurfskonzept erarbeitete. Leitidee war eine gestalterische Aufwertung des gesamten Quartiersplatzes einschließlich der Klopstockstraße zwischen Hebbelstraße und Liliencronstraße mit dem Ziel, den Platz als stadtgestalterischen Gesamttraum und Quartiersmittelpunkt erlebbar zu machen.



- PROJEKT** Liliencronplatz  
**BAUHERR** Landeshauptstadt Hannover,  
 Fachbereiche Tiefbau und  
 Umwelt und Stadtgrün  
**PLANUNG** Christine Früh,  
 Büro für Freiraumplanung,  
 Hannover  
**BAUZEIT** 2011  
**KOSTEN** 0,82 Mio. €





Der grüne, durch einen überwiegend vitalen Baumbestand geprägte Platz sollte vor allem an seiner Südseite zur Klopstockstraße hin einsehbarer und einladender werden. Die inneren, abschirmenden Gehölzränder wurden ausgeleitet; so entstand an der Ecke zur Hebbelstraße eine großzügige Platzöffnung. Markante kreisförmige Baum- und Pflanzbeete verbinden und gliedern den sich anschließenden Straßenraum mit dem inneren Platz.

In der großzügigen Mitte des inneren Platzes wurden Sträucher entfernt, der Platz wurde direkt erlebbarer. Zum Straßenraum hin wurden die Flächen leicht angehoben und mit einer Stahlkante eingefasst und markiert.

Um den Platz als stadtgestalterischen Gesamttraum erlebbar zu machen, erhielten Fahrbahn und Nebenanlagen einen einheitlichen Klinkerbelag, der sich gut an die Architektur der Umgebung anpasst.

Die vorhandenen Straßenbäume erhielten kreisrunde Baumscheiben und eine Unterpflanzung aus flächendeckenden niedrigen Gehölzen und Gräsern. Der Wochenmarkt profitiert durch die Neugestaltung.



# BOTHFELDER PLATZ

## Große Freude über einen kleinen, aber feinen Platz



Aus einer Brachfläche im Herzen Bothfelds ist ein kleiner Stadtteilplatz entstanden. Die Entwurfsplanung wurde vom Landschaftsarchitekturbüro lad+ aus Hannover in Varianten entwickelt und in Bürgerbeteiligungen abgestimmt.

Der Bothfelder Platz erhielt im Rahmen der Umgestaltung einen einheitlichen Belag aus Klinkerpflaster. Dabei wurden Teile der Fahrbahn im Einmündungsbereich des Klein-Buchholzer-Kirchweges in die Fläche gestalterisch integriert.

Die Platzfläche wird von drei großen polygonalen Rasenschollen gegliedert, die sich in sanftem Gefälle bis zu circa 1 Meter aus der Klinkerfläche herausheben. Die beiden raumprägenden Kastanienbäume wurden in die Rasenschollen integriert. Ein lockerer Baumhain aus neuen, rotblühenden Kastanien ergänzt die grüngerprägte Gestaltung.

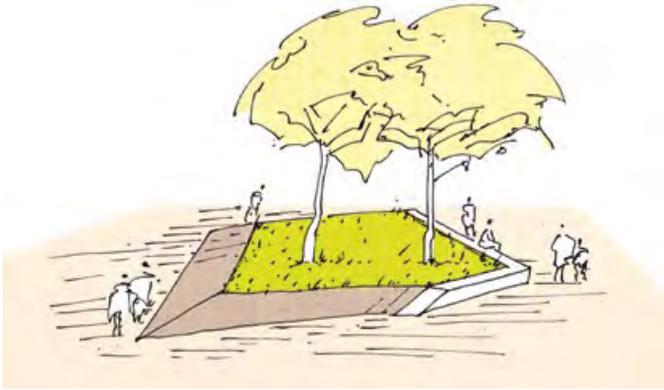
Eine Baumreihe aus aufrecht wachsenden Hainbuchen dient zusammen mit einer breiten Hainbuchenhecke als südliche Platzbegrenzung. Die dort stehenden Sitzbänke sind geschützt und ideal zum Ausruhen. Sie richten sich mit ihren Rücken- und Armlehnen an alle Bothfelderinnen und Bothfelder, besonders aber an die in der Nachbarschaft lebenden Seniorinnen und Senioren.

Die den Platz störende Trafostation wurde in die Pflanzfläche südlich der Baumreihe verlegt, modernisiert und verkleinert. Dadurch konnte die Trennung des Platzes in zwei Teile überwunden werden.



- PROJEKT** Bothfelder Platz  
**BAUHERR** Landeshauptstadt Hannover,  
 Fachbereich Tiefbau  
**PLANUNG** lad+ landschaftsarchitektur  
 diekmann, Hannover  
**BAUZEIT** 2013  
**KOSTEN** 0,50 Mio. €



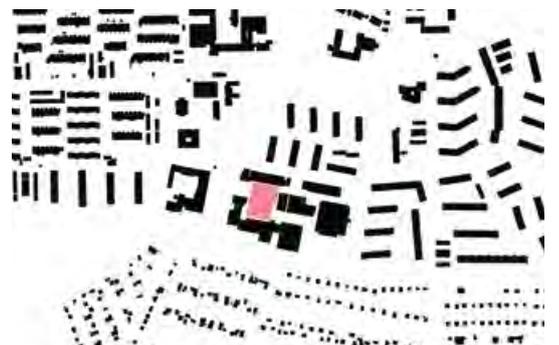


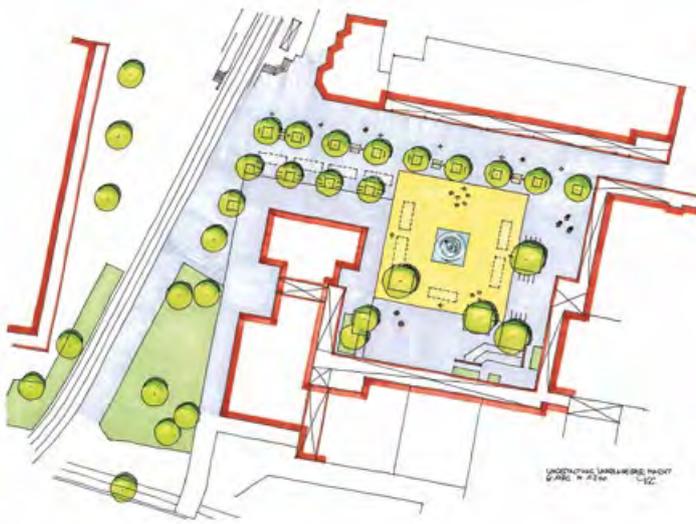
# VAHRENHEIDER MARKT

Platz für Wasserspaß und Stadtteilfeste



- PROJEKT** Vahrenheider Markt  
**BAUHERR** Landeshauptstadt Hannover,  
 Fachbereich Tiefbau  
**PLANUNG** Brunnen: Kalkmann  
 Kontakt-Kunst, Bodenburg  
**BAUZEIT** 2011  
**KOSTEN** 0,35 Mio. €

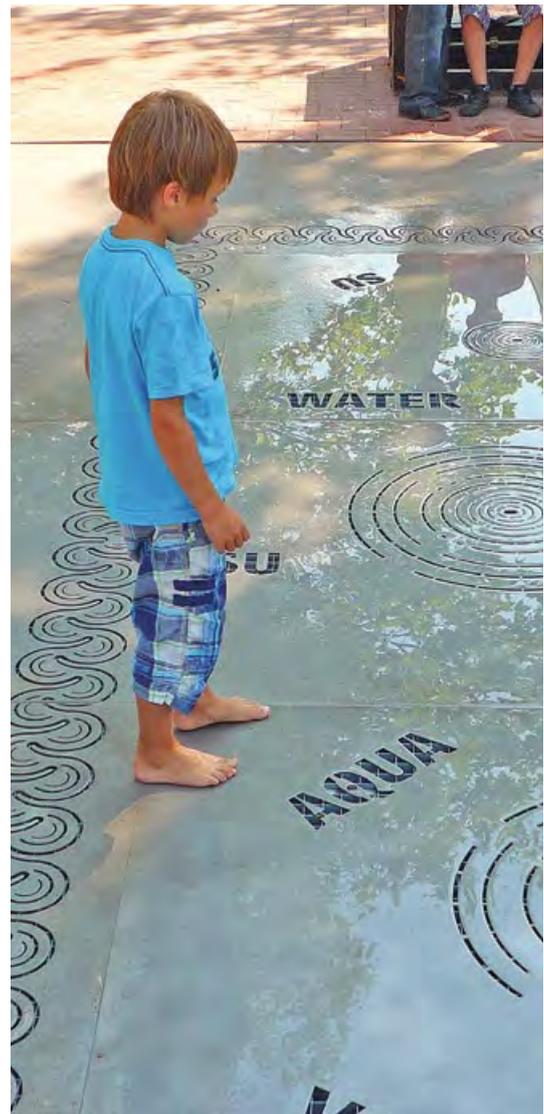




Das Einkaufszentrum Vahrenheider Markt war in die Jahre gekommen. Erste Erfolge aus der Sanierung Vahrenheide-Ost brachten maßgebliche Veränderungen im Hochbaubereich. Auch die öffentlichen Verkehrsflächen und Wege, wie etwa die Einkaufspassage und der Platz Vier Freunde, wurden sukzessive umgestaltet. Lediglich der Platz um einen bestehenden Brunnen wies noch veraltete Strukturen durch Betonfertigteile und Bauschäden auf.

Im Rahmen des Stadtplatzprogramms wurde in der inneren Platzfläche der bestehende Brunnen gestalterisch überarbeitet. Dabei wurde die massive Betonumrandung entfernt und durch ein ebenerdiges Wasserspiel ersetzt. Nach Plänen von Kalkmann Kontakt-Kunst aus Bodenburg sprudeln heute Fontänen aus einer Edelstahlbodenplatte und laden zum Spielen ein. Die ausgelaserten Düsenöffnungen zeigen das Wort »Wasser« in verschiedenen Sprachen.

Im Rahmen dieser Umgestaltung wurden auch die umgebenden Betonsitzgelegenheiten und achteckigen Pflanzkübel entfernt, um bessere Nutzungsmöglichkeiten der Flächen zu schaffen. Damit ist die Querung des Platzes zugunsten des Einzelhandels in den südlichen und östlichen Bereichen des Vahrenheider Marktes ebenfalls verbessert und der Platz kann großzügig für Feste genutzt werden.



# GRÜNE MITTE HAINHOLZ

## Platz für alle zum Spielen, Reden, Treffen ...

In Hannover Hainholz entstand im Rahmen der Stadtsanierung Hainholz ein insgesamt ca. 3 Hektar großer neuer Stadtteilpark auf den Freiflächen zwischen der Voltmerstraße, dem Hainhölzer Bad und der Bömelburgstraße.

Als Park der Generationen steht die Grüne Mitte Hainholz ganz unterschiedlichen Bevölkerungsgruppen unabhängig von Alter oder Nationalität als Ort der Begegnung und Kommunikation offen – für spielerische und sportliche Aktivitäten, als Treffpunkt und Ort des Verweilens. Das Projekt ist eingebettet in das Vorhaben »Neue Mitte Hainholz«, das im etwas erweiterten Sanierungsgebiet Hainholz zur Verbesserung der sozialen und kulturellen Infrastruktur sowie zur nachhaltigen Stadtentwicklung beitragen soll. Einer der Projektbausteine ist die Grüne Mitte Hainholz.

### »Bank der Generationen« lädt zum Ausruhen ein

Im Süden des Kultur- und Bildungszentrums in der ehemaligen Alice-Salomon-Schule entstand nach Plänen von grün Plan aus Hannover ein zentraler und belebter grüner Stadtteilplatz, der mit der »Bank der Generationen« zum Verweilen einlädt.



- PROJEKT** Grüne Mitte Hainholz  
**BAUHERR** Landeshauptstadt Hannover,  
 Fachbereiche Umwelt  
 und Stadtgrün  
**PLANUNG** Büro Grün plan,  
 Landschaftsarchitekten,  
 Hannover  
**BAUZEIT** 2011 – 2012  
**KOSTEN** 1,2 Mio. €





Um das Kultur- und Bildungszentrum herum befinden sich Flächen für die Nutzerinnen und Nutzer der kulturellen Einrichtungen, die bei Bedarf gegenüber den frei zugänglichen Grünflächen geschlossen werden können. Raum für Picknicks und Ähnliches bieten weitere öffentliche Flächen mit Sitzgelegenheiten sowie eine Obstwiese nördlich des Hauptgebäudes.

Die für das Kultur- und Bildungszentrum erforderlichen Stellplätze werden südlich der Turnhalle angeordnet. Genügend Fahrradstellplätze befinden sich in Gebäudenähe.

Verbunden werden nördlicher und südlicher Parkteil über ein Spiel- und Aktionsband mit Spieleinrichtungen für Kinder und Jugendliche unterschiedlicher Altersgruppen. Dieses Spiel- und Aktionsband verläuft zwischen dem Familienzentrum und dem Kultur- und Bildungszentrum. Die Spielbereiche sind von Süden nach Norden den angesprochenen Altersstufen nach angeordnet.



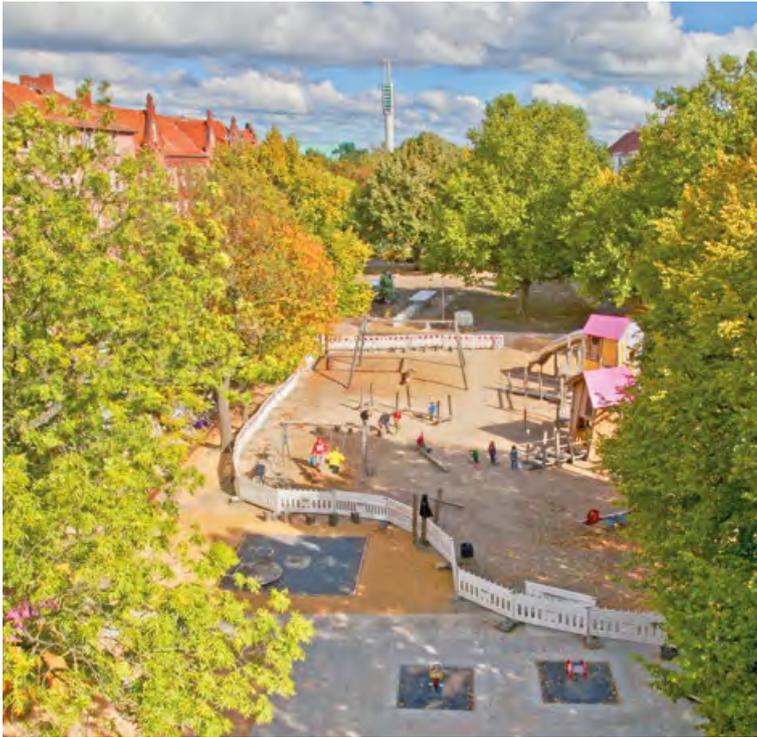
# PLATZ AN DER VELVETSTRASSE

Ein Platz für Spiele, Begegnungen und Kunst



- PROJEKT** Platz an der Velvetstraße  
**BAUHERR** Landeshauptstadt Hannover,  
Fachbereiche Umwelt  
und Stadtgrün und Tiefbau  
**PLANUNG** Gwendolyn Kusters,  
Fachbereich Umwelt  
und Stadtgrün  
**BAUZEIT** 2015  
**KOSTEN** 1,1 Mio. €





Westlich wird der Platz durch eine wasser-gebundene Decke flankiert, hier kann Boule gespielt werden. Eine durchlaufende Bank – zum Teil mit Rücken- und Armlehnen und kleinen Tischinseln – lädt zum Sitzen und Reden an.

Das neue Zentrum des Platzes ist das künstlerische Projekt MA(H)LZEIT. Dort, wo früher eine trennende Mauer stand, steht nun ein großer langer Tisch aus Beton. Dieser Tisch wurde von Lindener Bürgerinnen und Bürgern in dem Beteiligungsprojekt mit dem Titel »Tischdecken« mit Kunstschaffenden gestaltet.

Nördlich schließt sich der grüne Platzteil mit einer großzügigen Rasenfläche und mehreren neuen Bäumen an. Östlich des Rasens sind die gewünschten Tischtennisplatten und ein Kröketisch angeordnet.



Der Platz an der Velvetstraße liegt zentral in der Grünverbindung zwischen Limmerstraße und Leine – ideal für einen Stadtteilplatz. Innerhalb dieser Grünverbindung konnten in den vergangenen Jahren bereits einige Verbesserungen im Rahmen eines Gesamtkonzepts umgesetzt werden. Nun wurden bei einer mehrstufigen, moderierten Bürgerbeteiligung für den Platz zwei Vorentwürfe mit Gestaltungslösungen vorgestellt und diskutiert.

Ziel der Planung von Gwendolyn Kusters (Fachbereich Umwelt und Stadtgrün) ist es, den Platz an der Velvetstraße mit den umgebenden Verkehrsflächen neu zu ordnen und aufzuwerten. Eingangs- und Übergangsbereiche sollen verbessert und die Wege zu den benachbarten Schulen sicherer gestaltet werden. Die komplette Velvetstraße wird durch den Rückbau des Wendehammers eine Fußgängerzone. Die Wilhelm-Bluhm-Straße wird aufgepflastert und verkehrsberuhigt.

Vorhandene Mauern werden abgerissen, Sträucher herausgenommen und einzelne Bäume gefällt. Dadurch werden die separaten Freiraumbereiche zu einem neuen, großzügigen Platz zusammengeführt.





Urbane Mobilität

# NEUE STADTSTRASSEN FÜR NEUE URBANE MOBILITÄT

Fachbereichsleiter Tiefbau Andreas Bode

Hannover galt viele Jahre lang als autogerechte Stadt. Die neuen Straßenräume aus der Nachkriegszeit orientierten sich in erster Linie am motorisierten Verkehr. Doch die Dominanz des stetig zunehmenden Autoverkehrs beeinträchtigte immer mehr urbane Qualitäten und machte Menschen zu Fuß und auf dem Rad zu Nebendarstellern in der Stadt.

Mit wachsender ökologischer Einstellung und der wiederentdeckten Freude am Fahrradfahren wuchs auch das Bewusstsein, dass Straßenräume für alle möglichst gleichberechtigt da sein sollen. So hat sich seit einigen Jahren viel Neues in der hannoverschen Straßenplanung getan.

Auf den zur Verfügung stehenden Flächen werden Verkehre heute deutlich besser organisiert. Der Autoverkehr kann dabei, auch dank intelligenter Verkehrstechnik, effektiver und auf weniger Fläche fließen. Ob auf dem Rad oder zu Fuß, alle können den gewonnenen Raum besser benutzen und sich über den Schatten von neuen Stadtbäumen freuen. Barrierefreie Planung ist mittlerweile selbstverständlicher Bestandteil aller Projekte. Und auch der ruhende Verkehr wird angemessen berücksichtigt.

So entwickeln sich ehemals viel zu schmale »Nebenanlagen« zu angenehm dimensionierten Flanierzonen. Radfahrerinnen und Radfahrer können schneller und besser ans Ziel gelangen und dort auch das Fahrrad abstellen.

Der Umbau von Stadtstraßen kostet immer viel Geld, und viel davon verschwindet zunächst unsichtbar im Boden, wenn Leitungen verlegt, Unterbauten verstärkt oder Baumsubstrate eingebaut werden müssen. Wichtig für die Akzeptanz vor Ort ist, dass schließlich der sicht- und erlebbare Mehrwert für alle Anwohnerinnen und Anwohner offensichtlich und wirksam wird. Denn eine gut gestaltete, funktional wie ästhetisch gelungene Straße kommt am Ende allen zugute: den Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern und den Menschen vor Ort. Sie steigert die Lebensqualität, wertet den Stadtteil auf und steigert natürlich auch den Immobilienwert.

Gut gestaltete Straßen sind wichtige Investitionen in die Zukunft unserer Stadt!

# SALLSTRASSE

## Eine grüne Achse in die beliebte Südstadt

Die Sallstraße und die Stresemannallee sind Bestandteil des Hauptverkehrsstraßennetzes der Landeshauptstadt Hannover. Für den nördlichen Abschnitt wurde von dem Landschaftsarchitekturbüro lad+ aus Hannover eine Gestaltung mit neuen Baumpflanzungen entwickelt. Dabei wurden sichere und häufige Überquerungsmöglichkeiten der Straße ermöglicht. Bei der Anzahl und Anordnung der geplanten Baumstandorte wurde auf ein maximales Angebot an Stellplätzen geachtet.

Die Breite der Geh- und Fahrradwege wurde mit ca. 4,5 bis 5 m großzügig gestaltet. Auf beiden Seiten schließen sich daran Längsparknischen an. Im Bereich der Flächen zwischen Parkplatz und Gehweg ist jeweils ein Radweg in eine Richtung angeordnet. Die flächenmäßig reduzierte Fahrbahn in Asphaltbauweise teilt sich in einen Richtungsfahrestreifen von 3,25 m Breite. Es wurden möglichst helle Materialien mit günstigen Reflexionseigenschaften eingesetzt.

Sämtliche Straßeneinmündungen, mit Ausnahme der Lutherstraße, werden durch Aufpflasterungen mit der Sallstraße verknüpft. Um die Straße besser überqueren zu können, erhielt sie im Bereich der Bauminseln eine großzügige Oberflächenbefestigung sowie eine Stahlrahmenabdeckung des Wurzelbereichs.

Durch eine optimierte alternierende Anordnung von Stellplätzen und Baumstandorten ist ein stimmiges Gesamtbild des Straßenraums entstanden.



<b>PROJEKT</b>	Sallstraße
<b>BAUHERR</b>	Landeshauptstadt Hannover, Fachbereich Tiefbau
<b>PLANUNG</b>	lad+ landschaftsarchitektur diekmann, Hannover; BPR Künne und Partner mbB, Hannover
<b>BAUZEIT</b>	2012 – 2014
<b>KOSTEN</b>	2,0 Mio. €





# GROSSE BARLINGE

## Über eine neue Fahrradstraße in die Südstadt

Die Große Barlinge ist für den Radverkehr eine wichtige Verbindung zwischen der Südstadt und der Innenstadt und eine Hauptachse für das städtische Fahrradstraßensystem.

Für die Grunderneuerung der Großen Barlinge wurde eine konzeptionelle Planung von der Krausenstraße bis zur Marienstraße erarbeitet. Der Ausbau gliederte sich in einen südlichen Abschnitt zwischen Krausenstraße und Kleiner Düwelstraße mit Zweirichtungsverkehr. Der nördliche Abschnitt zwischen der Kleinen Düwelstraße bis zur Lutherstraße wurde als Einbahnstraße ausgebaut.

Als Fahrbahnbreite ist nach dem Umbau für den mit Gegenverkehr geführten Abschnitt 4,50 m und für den als Einbahnstraße geführten Abschnitt 3,50 m vorhanden. Damit wurden die notwendigen Bewegungsspielräume für den Radverkehr und motorisierten Individualverkehr geschaffen. Auch die Vorgaben für den Radverkehr entgegen der Einbahnstraße sind erfüllt.



- PROJEKT** Große Barlinge  
**BAUHERR** Landeshauptstadt Hannover,  
 Fachbereich Tiefbau  
**PLANUNG** KLT-Consult GmbH,  
 Hannover; Kerstin Käßner,  
 Fachbereich Tiefbau  
**BAUZEIT** 2013 – 2015  
**KOSTEN** 2,8 Mio. €





### **Freut die Anwohnerinnen und Anwohner: Zahl der Parkplätze bleibt konstant**

Die Fahrbahnbefestigung erfolgte mit Asphalt, während die Stellplätze eine Befestigung mit Natursteinen erhielten. Die Gehwege sind mit Betonsteinplatten belegt. Die Gossen als Bestandteil der Fahrbahn bestehen aus bearbeitetem Natursteingroßpflaster, damit sie eben und gut begehbar sind.

Durch den Ausbau konnte die Anzahl der Stellplätze erhalten bleiben. Zusätzlich wurde ein Stellplatz für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen im Bereich der Krausenstraße geschaffen.

Die vorgesehenen 15 neuen Baumstandorte in der Flucht der Parkstände verbessern das Kleinklima und das Erscheinungsbild der Großen Barlinge nachhaltig.

Damit Fußgängerinnen und Fußgänger sowie insbesondere Kinder die Straße gut und sicher überqueren können, wurde der Fußwegbereich in regelmäßigen Abständen zwischen den Parkflächen in Richtung Fahrbahnrand verbreitert. So können alle besser gesehen werden.



# KÖTNERHOLZWEG

## 33 Bäume machen den grünen Unterschied

Der Kötnerholzweg von der Limmerstraße bis zur Fössestraße befand sich in einem sanierungsbedürftigen Zustand. Die Fahrbahn erhielt eine bituminös befestigte Profildicke von 9 Metern. Neben den Fahrspuren wurden Radfahrerschutzstreifen beidseitig der Fahrbahn in einer Breite von 1,50 m markiert, die von jeweils 50 cm breiten Schutzstreifen flankiert sind. Als effektiv zu nutzende Fahrbahnbreite bleiben 5 Meter. Der Gehweg hat eine Breite von rund 2,50 m.

Seitlich sind Längsparkstände entstanden, befestigt mit anthrazitfarbenem Betonrechteckpflaster. Sie sind in regelmäßigen Abständen durch Baumstandorte mit insgesamt 33 neuen Bäumen gegliedert. Dieses Grün wertet den Kötnerholzweg maßgeblich auf.

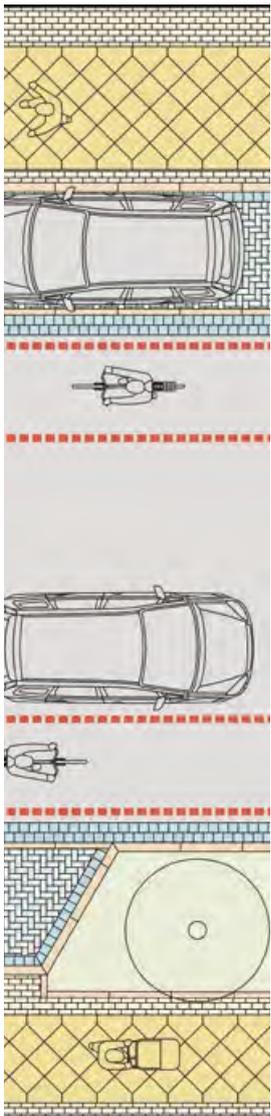
Die ursprüngliche Fußgängerampel in Höhe der einmündenden Weckenstraße wurde in die Höhe der Einmündung Noltestraße versetzt. Grund dafür war die Umlegung der Albert-Schweitzer-Schule in die Liepmanstraße. Zusätzlich wurde in Höhe der Einmündung Weckenstraße eine Fußgängerschutzinsel vorgesehen, damit sich die Fahrbahn besser überqueren lässt.

Praktisch ist auch: Heute sind im Bereich der Gehwege mehr Fahrradanhänger als vorher vorhanden.



- PROJEKT** Kötnerholzweg  
**BAUHERR** Landeshauptstadt Hannover,  
 Fachbereich Tiefbau  
**PLANUNG** Sabine Kniep,  
 Fachbereich Tiefbau  
**BAUZEIT** 2012 – 2013  
**KOSTEN** 1,2 Mio. €





# LÄRMSCHUTZ KLINGERSTRASSE

## Begrünte Lärmschutzwand sorgt für deutlich mehr Ruhe

Die Klingerstraße ist eine stark belastete Hauptverkehrsstraße im Osten Hannovers. Hier kam es in den Stoßzeiten häufig zu Rückstaus vor der Ampel Hermann-Bahlsen-Allee zurück bis in die Ausfahrten des Weidetorkreisels – zusätzliche Fahrspuren wurden einfach notwendig.

Die Fahrbahn der Klingerstraße erhielt deshalb auf der Ostseite auf einer Länge von 160 m einen 3,50 m breiten Zusatzfahrstreifen. Der erforderliche, aktive Schallschutz für die Bebauung am Schäferweg wurde durch die Errichtung einer begrünten Lärmschutzwand gewährleistet.

Um die Wand bestmöglich in die Grünfläche zu integrieren, wurde sie aus gestalterischen Gründen in einem organisch schwingenden Verlauf trassiert. Die 3 m hohe Wand besteht aus insgesamt fünf bogenförmigen Teilen, die durch Elemente aus Corten-Stahl verbunden worden sind.

Die Begrünung der Wand erfolgt über Pflanzstreifen, in die rankende Gewächse gepflanzt werden. Es handelt sich um eine gleichermaßen ökologische wie platzsparende Konstruktion, die keiner Fundamente bedarf. Daher integriert sich die Wand im Vergleich zu anderen Wandsystemen günstig und gut in die Umgebung.

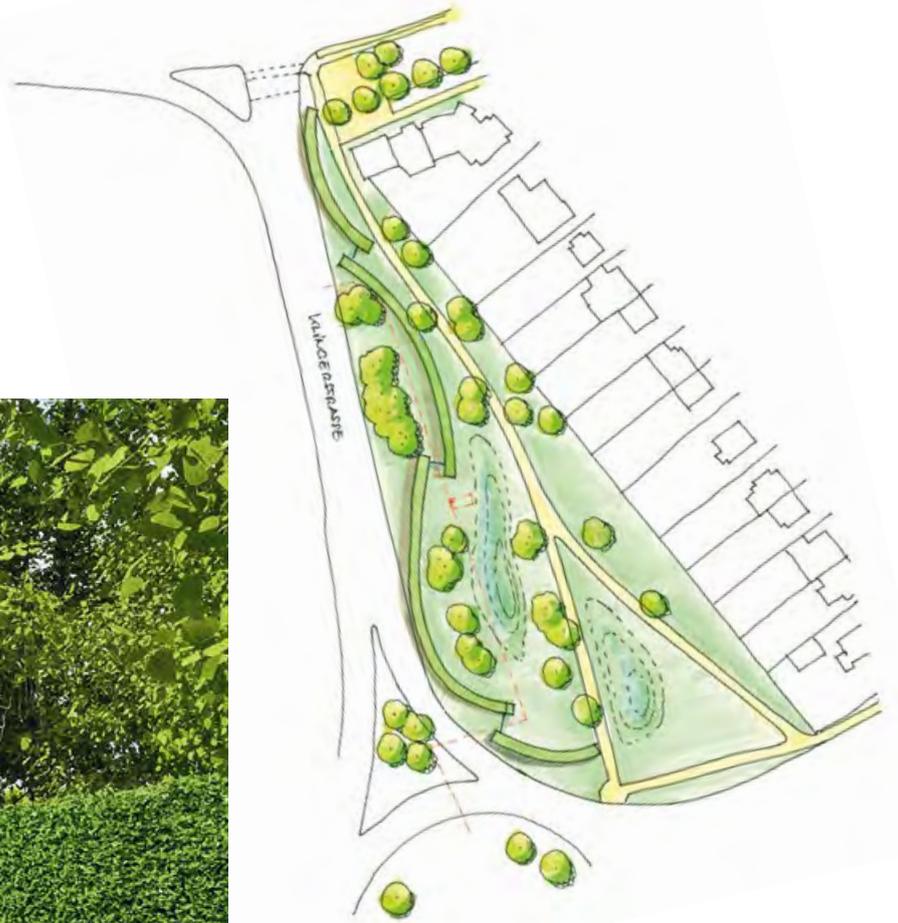
Die Planung der Verkehrsanlagen und der Lärmschutzwand erfolgte unter weitgehender Berücksichtigung des Baumbestandes und der unterirdischen Versorgungsleitungen.

Das anfallende Regenwasser wird in Rasenrinnen gesammelt und versickert oberflächlich in einer Mulde auf der Ostseite der neuen Lärmschutzwand. Die 1.000 Quadratmeter große Rasenmulde wird mit flachen Böschungen modelliert und so gestalterisch gut in die Grünfläche integriert.



- PROJEKT** Lärmschutz Klingerstraße  
**BAUHERR** Landeshauptstadt Hannover,  
 Fachbereich Tiefbau  
**PLANUNG** Thomas Göbel-Groß,  
 Stadtgestalter,  
 Landeshauptstadt Hannover;  
 BPR Künne und Partner mbB,  
 Hannover  
**BAUZEIT** 2014  
**KOSTEN** 1,5 Mio. €





# KURT-SCHUMACHER-STRASSE, LINIE ZEHNSIEBZEHN

## In kurzer Zeit von der Glocksee zum Raschplatz

Die geplante Stadtbahnstrecke D-West im Abschnitt Glocksee bis Hauptbahnhof/Raschplatz ist 2,2 km lang, fünf Haltestellen werden dafür neu gebaut.

Der Streckenausbau beginnt mit der barrierefreien Realisierung der Haltestelle Glocksee. Die gesamte Braunstraße wird umgestaltet und dabei städtebaulich aufgewertet. Die Stadtbahn erhält hier erstmalig einen besonderen Bahnkörper, der mit Rasengleisen ausgebildet werden soll.

Der Goetheplatz bleibt zunächst unverändert bestehen. Östlich schließt sich die Haltestelle Goetheplatz an. Im weiteren Verlauf der Goethestraße wird die Stadtbahn wie bereits heute auf einem

besonderen Bahnkörper mit Rasengleisen bis hin zur Querung des Cityringes am Leibnizufer geführt. Der Straßenquerschnitt der westlichen Goethestraße wird ähnlich der Braunstraße als Allee mit Parkstreifen, Radfahrstreifen und einspurigen Fahrbahnen für den Autoverkehr ausgebaut.

Auch östlich des Cityringes erfolgt in der Goethestraße eine neue Straßenraumteilung mit Baumpflanzungen, Park- und Radfahrstreifen.



- PROJEKT** Kurt-Schumacher-Straße,  
Linie ZEHNSIEBZEHN
- BAUHERR** infra Infrastrukturgesellschaft  
Region Hannover GmbH
- PLANUNG** TransTecBau, Hannover;  
lad+ landschaftsarchitektur  
diekmann, Hannover;  
BPR Künne und Partner mbB,  
Hannover
- BAUZEIT** 2016
- KOSTEN** noch in Planung



### Mendinis knallig gelb-schwarze Kunst bleibt erhalten

Die neue Haltestelle Steintor in der Münzstraße liegt rund 200 m westlich der heutigen Haltestelle in der Kurt-Schumacher-Straße und bietet so den umsteigenden Fahrgästen zu und von den Stadtbahnlinien in der darunter liegenden Tunnelstation kurze Umsteigewege. Da hier viele Fahrgäste zu erwarten sind, ist ein neuer Mittelhochbahnsteig mit Rampen an beiden Enden des Bahnsteigs vorgesehen. Die von Mendini gestalteten gelb-schwarzen Busstopps in der Kurt-Schumacher-Straße sollen zukünftig den Busfahrgästen als Witterungsschutz dienen.

Die Stadtbahn soll in der Kurt-Schumacher-Straße grundsätzlich straßenbündig auf einer gemeinsamen Spur mit dem motorisierten Individualverkehr geführt werden. Optimierte Signalsteuerungen sorgen dafür, dass Stadtbahn und Bus hier vorrangig fahren können. Gehwege mit Parkstreifen, Radfahrstreifen und Bäumen werden den Straßenzug städtebaulich auf.

Östlich der Herschelstraße wird die Haltestelle Hauptbahnhof/Ernst-August-Platz mit einem Mittelbahnsteig und Rampen an beiden Enden platziert.

Im weiteren Verlauf biegt die Stadtbahn am Ernst-August-Platz von der Kurt-Schumacher-Straße in die Lister Meile und durchfährt die Eisenbahnunterführung (»Posttunnel«) Richtung Raschplatz.

Zwischen Rundestraße und Hamburger Allee erhält die Stadtbahn in Mittellage der Lister Meile wieder einen besonderen Bahnkörper. Hier entsteht mit der Haltestelle Hauptbahnhof/Raschplatz auch der vorläufige Endpunkt der Neubaustrecke.



## Abbildungsnachweis

Alle Fotos Eberhard Wydmuch, Landeshauptstadt Hannover, außer

Seite 1 (Titel): Foto unten, Grüne Mitte, Thomas Langreder;

Seite 8 (Übersicht): Innenstadtplan, Geoinformation, Fachbereich Planen und Stadtentwicklung, 2015;

Seite 11 (Platz der Weltausstellung): Lageplan und Handskizze, Thomas Göbel-Groß, Fachbereich Planen und Stadtentwicklung;

Seite 13 (Karmarschstraße): Lageplan, Fachbereich Tiefbau;

Seite 15 (Opernplatz): Lageplan und Handskizze, Kamel Louafi Landschaftsarchitekten, Berlin;

Seite 17 (Luisenstraße): Animation, WES LandschaftsArchitektur, Hamburg;

Seite 21 (Kröpcke): Schrägluftbild, Geoinformation, Fachbereich Planen und Stadtentwicklung, 2015;

Seite 23 (Lange Laube): Handskizze, Gnüchtel Triebswetter Landschaftsarchitekten, Kassel;

Seite 27 (Goseriede): Lageplan, urbane gestalt Johannes Böttger landschaftsarchitekten, Köln;

Seite 29 und Seite 30 (Trammplatz): Lageplan, Kamel Louafi Landschaftsarchitekten, Berlin;

Seite 32 (Hohes Ufer): Animation, Heidenreich & Springer Architekten Gesellschaft mbH, Berlin;

Seite 33 (Hohes Ufer): Fassadenabwicklung und Lageplan, nsp christoph schonhoff, landschaftsarchitekten stadtplaner, Hannover;

Seite 34 (Am Marstall): kleine Abbildung links, Architekten BKSP, Hannover;

Seite 34 und 35 (Am Marstall): große Abbildung, Architekten BKSP, Hannover;

Seite 35 (Am Marstall): kleine Abbildung oben rechts, Gartenlabor Landschaftsarchitektur Nicola Bruns, Hamburg;

Seite 35 (Am Marstall): Lageplan, Atelier Loidl Landschaftsarchitekten, Berlin;

Seite 36 (Hannover schafft Platz): Thomas Langreder;

Seite 38 (Jahnplatz): Wellenweg, Fachbereich Umwelt und Stadtgrün;

Seite 39 (Jahnplatz): Sitzbank oben, kleine Abbildung, Fachbereich Umwelt und Stadtgrün;

Seite 39 (Jahnplatz): Blumenbeet, rechts unten, Fachbereich Umwelt und Stadtgrün;

Seite 40 (Liliencronplatz): Plan, Christine Früh, Büro für Freiraumplanung, Hannover;

Seite 42 (Bothfelder Platz): Handskizze, lad+ landschaftsarchitektur diekmann, Hannover;

Seite 45 (Vahrenheider Markt): Fotos, Gerda Giegold-Gstaltmeyer;

Seite 45 (Vahrenheider Markt): Lageplan, Thomas Göbel-Groß, Fachbereich Planen und Stadtentwicklung;

Seite 46 und 47 (Grüne Mitte): Fotos, Thomas Langreder;

Seite 47 (Grüne Mitte): Lageplan, Büro Grün plan, Landschaftsarchitekten, Hannover;

Seite 48 und 49 (Platz an der Velvetstraße): Animation, chora blau, Landschaftsarchitektur, Bodem Cordes Ney Schmidt GbR, Hannover;

Seite 49 (Platz an der Velvetstraße): Plan, Gwendolyn Kusters, Fachbereich Umwelt und Stadtgrün;

Seite 53 (Sallstraße): Lageplan, BPR Künne und Partner mbB, Hannover;

Seite 55 (Große Barlinge): Lageplan, Fachbereich Tiefbau;

Seite 57 (Kötnerholzweg): Skizze, Fachbereich Tiefbau;

Seite 59 (Lärmschutz Klingerstraße): Lageplan, Thomas Göbel-Groß, Fachbereich Planen und Stadtentwicklung;

Seite 58 und 59 (Lärmschutz Klingerstraße): Animationen, BPR Künne und Partner mbB, Hannover;

Seite 60 und 61 (Kurt-Schumacher-Straße): Lageplan, lad+ landschaftsarchitektur diekmann, Hannover;

Seite 60 und 61 (Kurt-Schumacher-Straße): Animationen, TransTecBau, Hannover



Landeshauptstadt



Hannover

**LANDESHAUPTSTADT HANNOVER  
DER OBERBÜRGERMEISTER**

**Fachbereich Planen und  
Stadtentwicklung**

Rudolf-Hillebrecht-Platz 1  
30159 Hannover  
61@hannover-stadt.de  
www.hannover.de

---

**Redaktion**

Uwe Bodemann, Thomas Göbel-Groß, Caren Winters

**Inhalt**

Uwe Bodemann, Thomas Göbel-Groß

**Gestaltung**

büro fuchsundhase, Hannover

**Druck**

gutenberg beuys feindruckerei, Langenhagen

**Stand**

November 2015