

Hans Werner Dannowski  
Jürgen Eppinger  
Rolf Wernstedt

Hannover, den 22. 9. 2008

## Pressemitteilung:

### Erste Leitvorstellungen für das Projekt "Hannover City 2020"

#### **Die hannoversche Innenstadt kann strahlender werden!**

Als ehrenamtliche Moderatoren des Stadtentwicklungsprozesses "Hannover City 2020" legen Hans Werner Dannowski (Stadtsuperintendent a. D.), Jürgen Eppinger (Ltd. Baudirektor a. D.) und Rolf Wernstedt (Niedersächsischer Kultusminister a. D. und Landtagspräsident a. D.) nach dem ersten Jahr ihrer Tätigkeit einen Bericht mit denkbaren Leitvorstellungen für die Entwicklung der Innenstadt vor. Der Bericht ist Ergebnis zahlreicher Gespräche mit Akteuren aus der Innenstadt, von Begehungen und Diskussionen mit Stadtbaurat Uwe Bodemann und seinen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern.

Den Moderatoren ist bewusst, dass Hannover in der öffentlichen Wahrnehmung oft unter Wert verkauft wird; die Attraktivität der Stadt erschließt sich häufig erst auf den zweiten Blick. Dies lässt den Schluss zu, dass für die Weiterentwicklung und Verbesserung der Innenstadt bis 2020 (und darüber hinaus) viel getan werden kann. Städte müssen sich ständig neu definieren, um vielfältigen Wandlungen und sich ändernden Ansprüchen gerecht zu werden. Städte stehen im Wettbewerb untereinander.

Die Moderatoren gehen davon aus, dass die hannoversche Innenstadt für die Landeshauptstadt, für die Region mit mehr als einer Million Einwohnern und für weite Teile des Landes Niedersachsen tatsächliches und symbolisches Zentrum in ökonomischer, kultureller, verkehrsmäßiger, wissenschaftlicher und politischer Hinsicht ist. Sie sind der Auffassung, dass es, unter Wahrung der historischen Substanz und der vorhandenen Stärken, erhebliche Potentiale für Verbesserungen der urbanen Funktionen und Qualitäten gibt. Andererseits wissen sie, dass wirksame Verbesserungen nur im engen Zusammenwirken von privaten und öffentlichen Akteuren bis 2020 realisiert werden kön-

nen. Während private Nutzer legitimerweise ihre Interessen berücksichtigt wissen wollen, hat die Stadt dabei die Aufgabe, die Innenstadt zu einem für alle attraktiven Ort zu gestalten. "Wohlfühlqualität" ist ein berechtigtes Ziel und Ausdruck des Gemeinwohls.

## **Schwachstellen in der hannoverschen Innenstadt**

Die Moderatoren weisen auf eine Reihe von charakteristischen Schwachstellen der hannoverschen Innenstadt hin. Sich diese Defizite bewusst zu machen kann ein erster Ansatz für Modernisierungsüberlegungen sein.

1. Der Innenstadtring, nach der Kriegszerstörung als Entlastung der Innenstadt konzipiert und als vorbildliche Verkehrsplanung gerühmt, trennt die City von den benachbarten Stadtteilen. Besonders deutlich wird dies an den Übergängen zur Calenberger Neustadt, zur Nordstadt, zur List und zur Südstadt.
2. Die Innenstadt umfasst viele unterschiedliche Quartiere mit charakteristischen Funktionen. Sie stehen aber oft als Einkaufsviertel, Bankenviertel, Medienviertel, Altstadt oder Regierungsviertel beziehungslos nebeneinander. In vielen Fällen fehlen qualitätvolle öffentliche Räume als verbindende und Orientierung gebende Elemente.
3. Viele Elemente der Stadtgeschichte und der Stadtlandschaft werden nicht wirksam als Identifikationselemente genutzt. Beispiele dafür sind das Regierungsviertel oder das Hohe Ufer. Dass die Stadt "an der Leine" liegt und ihr Entstehung und Namen verdankt, ist wenig spürbar. Hannover hat sich in der Nachkriegszeit zu einer vom Wasser abgewandten Stadt entwickelt. Die gegenwärtige Schwerpunktverlagerung in der Innenstadt verstärkt diese Entwicklung.
4. Die Innenstadt ist in großen Teilen sehr einseitig auf Einkaufsfunktionen ausgerichtet. Dies führt nach Ladenschluss zur Verödung weiterer Bereiche.
5. Das System der öffentlichen Räume ist erst in Ansätzen (Bahnhofsvorplatz, Operndreieck, Niki-de-Saint-Phalle-Promenade, Platz der Weltausstellung) attraktiv. Es gibt keine pflegliche Behandlung der öffentlichen Plätze. Köbelinger Markt oder Marstall werden als Parkplätze genutzt. Wichtige Plätze wie Hinrich-Wilhelm-Kopf-Platz, Kröpcke, Marktplatz oder Trammplatz werden kaum "bespielt".
6. Die "Festivalisierung" Hannovers nimmt zunehmend belastende und unkoordinierte Formen an. Schwerpunkte oder Jahreszyklen sind nur

selten zu entdecken.

7. Es gibt in der Innenstadt ausgesprochene "Unorte" mit schlechter Aufenthaltsqualität. Wichtige Stadträume wie Raschplatz, Nikolaifriedhof, der Bereich vom Cinemaxx bis zum ehemaligen Hauptgüterbahnhof oder das Leineufer stellen ungenutzte Potentiale dar.
8. In der Innenstadt gibt es zu wenig Wohnraum. Die Wohninseln in der Innenstadt (Kreuzkirchenviertel, Lange Laube, Warmbüchenviertel) erreichen nicht die Einwohnerzahlen, für die bestimmte Aktivitäten und Angebote sowie die Vorhaltung von Infrastruktur erst sinnvoll werden.
9. Hinsichtlich der ökologischen Qualitäten gibt es Defizite, die sowohl die Bausubstanz (Materialien) und die Energiebilanzen wie auch die Belastungen durch Verkehr und Lärm betreffen.
10. Viele Großbauten von Banken, Versicherungen, Regierungsgebäuden oder Kaufhäusern sind so gestaltet, dass ihre Erdgeschosse keinen Beitrag zur Attraktivität von Straßen- und Platzräumen leisten. Bauherren werden zunehmend Investoren mit geringer Bindung zu lokalen Traditionen oder geringen Kenntnissen örtlicher Planungs- und Baukultur.

## **Chancen für Verbesserungen der Innenstadt**

Aus den erkannten Defiziten lassen sich erste Ziele und Leitvorstellungen entwickeln. Die Moderatoren fassen ihre Vorstellungen dazu in den folgenden zehn Punkten zusammen.

1. Unter Berücksichtigung der Bedürfnisse eines sachgerechten Autoverkehrs sollte die Trennwirkung des Cityrings minimiert werden. Verkehrszählungen und -prognosen lassen den Schluss zu, dass es an vielen Stellen Spielraum zur Reduzierung der Verkehrsflächen gibt.
2. Wo Stadtquartiere auseinander fallen, muss über Aufwertungen der verbindenden Freiräume nachgedacht werden. Hierzu gehören auch der Komplex "Kunst im öffentlichen Raum" und die Attraktivitätssteigerung der Grünflächen in der Innenstadt (Leineufer, historische Friedhöfe).
3. Ein umfassendes Konzept für den Umgang mit der Leine (Grünflächen, Wege, Wohnen), kann die Bedeutung von Wasserflächen für die Innenstadt neu bewusst machen.
4. Es ist dringend erforderlich, in der Innenstadt mehr Wohnraum anzubieten, der für junge Bevölkerungsgruppen attraktiv, aber auch für Fa-

milien bezahlbar sein muss. Möglichkeiten dafür bestehen am Köbelinger Markt und am Hohen Ufer, aber auch in Citynähe. Der demografische Wandel erfordert zudem mehr altersgerechte Wohnungen.

5. Die Verkehrsplanung muss sowohl die Notwendigkeiten als auch die Möglichkeiten von Parkraum im öffentlichen Raum und in den öffentlichen Parkgaragen überprüfen. Es scheint, auch perspektivisch, ausreichend Parkraum zur Verfügung zu stehen.
6. Es erscheint sinnvoll, das historische Raumgefüge (Planungen von Laves und Hillebrecht, mittelalterliche, barocke, klassizistische und wichtige Bauten der Vor- und Nachkriegszeit) besser im Stadtbild in Szene zu setzen.
7. Zur Abrundung der Verkehrsplanung der Innenstadt gehört der Bau der Stadtbahn-Linie D. Ihre Realisierung würde vor allem der Raumqualität von Kurt-Schumacher-Straße/Steintor/Goethestraße zu Gute kommen. Für die Zwischenzeit ist das Areal attraktiver zu gestalten.
8. Für den Gesamteindruck und die "Wohlfühlqualität" der Stadt ist es auch bedeutsam, Rücksicht auf die Stadtsilhouette und die Höhenentwicklung zu nehmen. Die Moderatoren plädieren nicht für die generelle Anhebung der Bauhöhen in der Innenstadt. Hochhäuser sollten Ausnahmen bleiben und städtebaulich begründet werden.
9. Die Innenstadt-Planung muss darauf hinarbeiten, dass die vorhandenen kulturellen Potentiale und Aktivitäten (Kirchen, Konzerte, Zirkus, Tanz, Theater, Märkte, Jugendeinrichtungen und Sport), auch in der Öffentlichkeit stattfinden können. Die zeitlich begrenzte Nutzung öffentlicher Räume für kulturelle Nutzungen sollte gefördert werden. Auf der anderen Seite bedarf die kommerzielle "Festivalisierung" der Innenstadt dringend einer kritischen Durchleuchtung und einer ordnenden Hand.
10. Planungs- und Baukultur erfordern qualitätsorientierte Verfahren. Wettbewerbe, Beteiligungsmodelle und die öffentlich nachvollziehbare Suche nach Qualität, z. B. in Gestaltungs-Beiräten, sind wichtige Elemente von Qualitätsstrategien für Städtebau und Architektur. Städtebauliche Planungen sollten darauf hinarbeiten, dass Erdgeschossnutzungen Beiträge zur Nutzungsvielfalt, Aufenthaltsqualität und Sicherheit öffentlicher Räume leisten.