



## Ergebnisforum Masterplanung für das nördliche Bahnhofsviertel

**Montag, 31. März 2025**

**17:30 bis 20 Uhr**

**Kulturzentrum Pavillon**

### Dokumentation

Veranstalter:

Landeshauptstadt Hannover

Konzept und Moderation:

TOLLERORT entwickeln & beteiligen



**RESILIENTE  
INNENSTÄDTE  
IN NIEDERSACHSEN**

**HAN  
NOV  
ER**

**TOLLERORT**  
entwickeln & beteiligen

## 1. Begrüßung und Einstieg

Oberbürgermeister Belit Onay begrüßt die rund 180 Teilnehmenden im Namen der Landeshauptstadt Hannover zum Ergebnisforum Masterplanung für das nördliche Bahnhofsviertel.

Herr Onay hebt die zentrale Bedeutung des hannoverschen Hauptbahnhofs als Verkehrsknotenpunkt für die Bundesrepublik hervor. Die Deutsche Bahn plant zusätzliche Gleise und damit verbundene Investitionen, um den Bahnhof für künftig mehrere hunderttausend zusätzliche tägliche Nutzer:innen vorzubereiten. Dies bringt Herausforderungen mit sich, die durch die Masterplanung für das nördliche Bahnhofsviertel adressiert werden. Die Lösungen zielen darauf ab, die Aufenthaltsqualität für die vielfältigen Zielgruppen zu steigern und das nördliche Bahnhofsareal attraktiver zu machen.



Oberbürgermeister Belit Onay © Landeshauptstadt Hannover, Geoinformation 2024

Die Lösungen zielen darauf ab, die Aufenthaltsqualität für die vielfältigen Zielgruppen zu steigern und das nördliche Bahnhofsareal attraktiver zu machen.

Auf dem Weg zu den Ergebnissen der Masterplanung wurden Meilensteine erreicht. 2021 beschloss der Rat mit dem Integrierten Entwicklungskonzept „Mein Quartier 2030“ das Leitprojekt „Masterplanung für das nördliche Bahnhofsviertel“. Den Auftrag zur vertieften Auseinandersetzung mit dem Areal ermöglichte der Antrag „Mitte verbindet“ und die damit erfolgreiche Bewerbung der Landeshauptstadt Hannover auf Fördermittel des EFRE-Programms „Resiliente Innenstädte“. Die N-Bank beteiligt sich mit einer 40-prozentigen Förderung an der Masterplanung sowie den anschließenden Planungen. Für diese stellt die Masterplanung die Grundlage dar. In einer interdisziplinären Arbeitsgruppe der Verwaltung der Landeshauptstadt wurden 2023 die Rahmenbedingungen für das Verfahren definiert.

Darauf folgte die Beteiligung: Zufallsbegegnungen an Alltagsorten und eine Ideenwerkstatt im April 2024, eine Planungswerkstatt im September 2024 sowie eine zielgruppenspezifische Beteiligungsmöglichkeit in Kooperation mit sozialen Einrichtungen des Viertels. Interessierte konnten ihre Hinweise und Ideen einbringen. Die Steuerungsgruppe und Planungsbüros haben die Ergebnisse der genannten Beteiligungen geprüft und überlegt, wie das nördliche Bahnhofsviertel – als Eingangstor zur dicht besiedelten Oststadt – klimagerecht, inklusiv und solidarisch weiterentwickelt werden kann. Eine nachhaltige Verbesserung sei nur gemeinsam mit den Beteiligten möglich. Der Planungsprozess werde weiter vertieft und gemeinsam mit der Öffentlichkeit vorangetrieben.

Anette Quast (TOLLERORT entwickeln & beteiligen) begrüßt als Moderatorin die Teilnehmenden und stellt das Projektteam vor:

- MACHLEIDT Städtebau + Stadtplanung
- TOLLERORT entwickeln und beteiligen (Beteiligung)
- SINAI Gesellschaft von Landschaftsarchitekten
- SHP Ingenieure (Verkehr)
- Sieker Die Regenwasserexperten

Frau Quast geht auf die Inhalte, zu denen beteiligt wurde, ein. Beteiligte hätten sich zu vielen Themen, zum Beispiel zu städtebaulichen als auch sozialen Fragen, ausgetauscht. Die Planungswerkstatt im September 2024 ermöglichte intensive Diskussionen über die Überlegungen des Planungsteams für die Vertiefungsbereiche „Eingang Bahnhof Nord / Raschplatz“,

#### Ablauf

##### 1 Begrüßung und Einstieg

##### 2 Information

- Vorstellung der bisher diskutierten Varianten mit Hinweis auf Umgang mit den Ergebnissen der Beteiligungen
- Vorstellung der daraus abgeleiteten Vorzugsvariante
- Rückfragen der Teilnehmenden

##### 3 Weiteres Verfahren

##### 4 Abschluss und Resonanz

„Hochstraße“ und „Pavillon + Lister Meile“. Dabei verständigten sich die Teilnehmenden über ihre Vorstellungen zu Gebäudehöhen, Wegeverbindungen und dem Anteil an Grünflächen in den Bereichen. Frau Quast stellt mit Blick auf die Ergebnisse der vor Beginn des Ergebnisforums durchgeführten Einlassabfragen fest, dass mehr als die Hälfte der Anwesenden erstmals an einer Veranstaltung zur Masterplanung teilnimmt. Weiterführende Ergebnisse der Einlassabfragen können dem Anhang entnommen werden.

Frau Quast stellt den Ablauf des Ergebnisforums vor.

## 2. Information

Stadtbaurat Thomas Vielhaber blickt auf zentrale Meilensteine bei der Entwicklung der inhaltlichen Richtung der Masterplanung für das nördliche Bahnhofsviertel zurück.

Herr Vielhaber weist auf Herausforderungen wie die besondere Insellage des Gebiets hin. Die Bahngleise und der Cityring trennen die angrenzenden Umgebungen städtebaulich voneinander. Hinzu kommen die -1-Ebene, schlecht beleuchtete und schwer einsehbare Bereiche sowie veränderte Anforderungen an den Raum, etwa durch notwendige Anpassungen an die Folgen Klimawandels. Ziel ist es, den Bahnhof besser mit der List und der Oststadt zu verknüpfen und die dazwischenliegenden Flächen vielfältig nutzerorientiert zu gestalten.

Herr Vielhaber beschreibt Spielräume und planerische Festlegungen, die gemeinsam mit den Teilnehmenden während der Beteiligungsveranstaltungen diskutiert wurden. Entscheidungen für die Deckelung des Raschplatzes, Stärkung des Großstadt-Charakters sowie den Abriss und Neubau des Parkhauses am Bahnhof gelten als zentrale inhaltliche Meilensteine. Darüber hinaus wurde Einigkeit über den Erhalt der Hochstraße sowie die Erweiterung des Kulturzentrum Pavillon erzielt. Weiterhin hebt Herr Vielhaber die Entscheidung für eine starke Fuß- und Radwegtrasse zur Querung des Cityrings als besonders erstrebenswertes Ziel hervor.



Thomas Vielhaber, Stadtbaurat der Landeshauptstadt Hannover © Landeshauptstadt Hannover, Geoinformation 2024

Thorsten Warnecke (Fachbereichsleiter Planen und Stadtentwicklung, Landeshauptstadt Hannover) blickt auf die Diskussion verschiedener Varianten zurück. Er stellt die drei Varianten „Oststadt-Boulevard“, „Lister Plaza + Raschplatz“ und „Berliner Platz“ mit ihren deutlich voneinander unterscheidbaren konzeptionellen Ansätzen vor, die zum Zeitpunkt der Planungswerkstatt im September 2024 zur Diskussion standen. Anhand der Varianten und der Vertiefungsbereiche „Eingang Bahnhof Nord / Raschplatz“, „Hochstrasse“ und „Pavillon + Lister Meile“ erläutert Herr Warnecke im Detail, welche Themen erörtert wurden und wo Hinweise aus den Beteiligungen, von Stakeholdern sowie der Verwaltung in die Entwicklung der Vorzugsvariante

eingeflossen sind. Keine der Varianten wurde in Gänze in die Vorzugsvariante übernommen. Als zentrales Ergebnis des Beteiligungsprozesses wurden die positiv bewerteten Inhalte der einzelnen Varianten für die Vertiefungsbereiche miteinander kombiniert.

Maria Feil (MACHLEIDT Städtebau + Stadtplanung) stellt die Vorzugsvariante vor. Der Spielräume- und Rahmenplan fasst die getroffenen Setzungen zusammen und bildet die Grundlage für die weitere städtebauliche Befassung mit dem nördlichen Bahnhofsviertel. Frau Feil geht auf die Erweiterung des Bestandsgebäudes des Kulturzentrum Pavillon und die damit verbundene Wirkung auf den umliegenden Raum ein. Sie beschreibt die Perspektiven für die Vertiefungsbereiche und den Bereich Augustenstraße.

Die Teilnehmenden stellen **Rückfragen** zur Vorzugsvariante. Diese werden durch Herrn Vielhaber, Herrn Warnecke und das Planungsteam beantwortet.

- Wird bei der Planung des Erweiterungsbaus am südlichen Teil des Pavillons bedacht, dass es auf dem Dach eine Solaranlage gibt? Der Teilnehmer erklärt, dass ein höherer Bau neben dem Pavillon eine stärkere Beschattung bedeuten würde. Eine Abschaltung der Solaranlage halte er für nicht sinnvoll.

Herr Vielhaber: „Die Masterplanung sieht noch keine solche Detailschärfe in der Planung vor. Sobald entsprechende politische Beschlüsse gefasst werden, wird auch die bestmögliche Ausnutzung des Energiepotentials – etwa durch Solaranlagen – Teil der Planung. Weiterhin werden die Dächer der neuen Gebäude hinsichtlich einer Nutzbarkeit für Solarenergie geprüft.“

- Wie wird die Zufahrt unter der Hochstraße geregelt?

Herr Vielhaber: „Die Anfahrt aus östlicher Richtung erfolgt über die Brücke. Aus westlicher Richtung ist ein U-Turn erforderlich. Der ZOB bleibt über die Rundestraße erreichbar. Für die Buslinie 112 muss eine alternative Lösung gefunden werden, zum Beispiel durch die Einrichtung einer Fahrgasse durch die weitgehend autofreie Fläche. Größere Eingriffe in das bestehende Verkehrssystem sind zu vermeiden.“

- Der geplante neue Hochpunkt am derzeitigen Cinemaxx-Komplex werde sich städtebaulich nicht gut einfügen und in die Sichtachse der Bahnhofstraße ragen, so ein Teilnehmer.

Herr Warnecke: „Im Gegensatz zum Ernst-August-Platz wies das Areal in Vorkriegszeiten eine dichte Blockrandbebauung und keinen Vorplatz auf. Es ist einer der wenigen Orte, an denen bewusst kein Rückgriff auf die historische Struktur erfolgt, sondern Werte der Nachkriegszeit weiterentwickelt werden. Durch die Schaffung verschiedener Hochpunkte wird das Großstadtfair „Urbanität durch Dichte“ gestärkt. Die geplante Gebäudehöhe orientiert sich an den vorhandenen Gebäuden und wurde im Stadtmodell der Landeshauptstadt visualisiert. An dieser Stelle können wir städtebaulich mutig sein.“

- Stellt die Herstellung eines Tunnels für den motorisierten Individualverkehr als Alternative zur trennenden Hochstraße noch eine Möglichkeit dar?

Herr Vielhaber: „Eine Tunnellösung wäre aufgrund der Führung der U-Bahn, der Tiefgarage sowie Leitungen unter der heutigen Straße sehr aufwändig. Die Hochstraße bildet mit den darunterliegenden Untergeschossen (u.a. Tiefgarage) eine konstruktive Einheit. Eine Tunnelführung würde entsprechende Herausforderungen mit sich bringen und ist daher nicht Bestandteil der Vorzugsvariante.“



*Teilnehmende, Landeshauptstadt und Planungsteam im Gespräch © Landeshauptstadt Hannover, Geoinformation 2024*

- Was ist auf der -1-Ebene geplant?

Herr Vielhaber: „Die Deutsche Bahn rechnet bis 2040 mit etwa 100.000 zusätzlichen Nutzer:innen pro Tag. Das erfordert rund 10.000 zusätzliche Fahrradstellplätze. Als Standort ist auf nördlicher Seite die -1-Ebene unter der Deckelung geeignet. Es handelt sich um eine zweckgebundene Nutzfläche. Es ist keine öffentlich zugängliche Fläche im engen Sinn.“

- Steht die Option auf eine Straßenbahn noch im Raum?

Herr Haller (SHP Ingenieure): „Inwiefern eine Verlängerung der Straßenbahnlinie im Bereich Raschplatz-Hochstraße möglich ist, wurde geprüft. Eine Straßenbahn würde das verkehrsfreie/autofreie Vorhaben tangieren. Es ist aber dennoch eine mögliche Lösung, die möglich ist, auch im Mittelstreifen. Es handelt es sich um eine Zukunftsvision, die im Rahmen der Masterplanung für das nördliche Bahnhofsviertel nicht im Detail geplant wird. Die Möglichkeit wird durch die Masterplanung nicht verbaut.“

Herr Vielhaber: „Optionen wurden geprüft. Die notwendige Profilbreite wurde berücksichtigt, um die Möglichkeit einer Verlängerung für die Zukunft nicht zu verbauen. Die Verlängerung wäre mit dem Erhalt der Hochstraße möglich, aber sehr kompliziert. Daher würde die Verlängerung wahrscheinlich mit dem Abriss der Hochstraße und einer dann möglichen mittigen Trassenführung auf der Berliner Allee einhergehen. Die Verlängerung würde voraussichtlich nicht auf diesen Abschnitt beschränkt bleiben, sondern weiter in Richtung Süden erfolgen. Entsprechende Planungen liegen mindestens 20 Jahre in der Zukunft.“

- Soll die Lister Meile eine Einbahnstraße werden?

Herr Haller: „Die aktuellen Planungen aus dem beschlossenen Verkehrskonzept für die Oststadt wurden in die Masterplanung übernommen. Die Lister Meile ist entsprechend befahrbar. Es ist geplant, die Verkehrsfläche zu reduzieren.“

- Ein Teilnehmer beschreibt, dass im Bereich des Bredero-Hochhauses hohe Fallwinde herrschen würden, welche die Aufenthaltsqualität einschränken. Wie soll die grüne Achse funktionieren?

Herr Warnecke: „Eine Prüfung erfolgt im späteren Wettbewerb mit dem Entwurf von Gebäuden durch Architekten. Die gezeigten Raumkanten sind als Vorschläge zu verstehen. Sie sind änderbar.“

- Muss die Planung nicht mehr als sieben Bäume in der Mitte der Ebene vorsehen und in Hinblick auf Flächen zur Hitzereduzierung und Vorbeugung von Starkregenereignissen mutiger sein?

Herr Vielhaber: „Die Festlegung von Details wie der Anzahl der Bäume gehört nicht zur Aufgabe der Masterplanung. Durch die Deckelung des Raschplatzes fehlt Erdschicht. Alternative Lösungen wie zum Beispiel unterirdische Speichertanks sind notwendig. In den nördlichen an den Raschplatz angrenzenden Bereichen ist eine Begrünung einfacher möglich. Dort werden derzeit Versuche durchgeführt, deren Ergebnisse in die weitere Planung einfließen werden.“

Herr Warnecke: „An den Raschplatz werden viele verschiedene Anforderungen hinsichtlich Funktion und Nutzung gestellt. Das ist ein Ergebnis des Beteiligungsverfahrens. Entlang der Lister Meile und in Richtung Gerichtsviertel gibt es bereits viele begrünte und entsiegelte Flächen. Darüber hinaus sind Fassaden- und Dachbegrünungen denkbare Optionen.“

- Bleibt die Unterführung als Verbindung zum Kulturzentrum Pavillon bestehen? Eine bessere Pflege von Wegeflächen und Freihaltung dieser von Glasscherben, helfe Personen die auf die Nutzung von Rollatoren angewiesen sind, so eine Teilnehmerin.

Herr Vielhaber: „Die -1-Ebene wird aufgegeben. Der Fußverkehr wird sich oben bewegen. Eine Unterführung als Verbindung zum Kulturzentrum Pavillon wird nicht mehr erforderlich sein. Gut gestaltete Räume werden eher angenommen und auch von ihren Nutzer:innen besser gepflegt. Es sollen Räume geschaffen werden, die für viele verschiedene Menschen gut nutzbar sind.“

- Wie gelingt ein einladender Empfang, als Kontrast zu den heute ungepflegten und dunklen Ecken, zum Beispiel durch ein schönes Tor als Eingang zur Lister Meile oder auch eine Begrünung der Gebäude? Könnte die -1-Ebene des Raschplatzes aufgewertet und ähnlich wie am Kröpcke gestaltet werden?

Herr Warnecke: „Die westliche Seite der Lister Meile hat auf Höhe des Kulturzentrums Pavillon bereits Qualitäten eines einladenden „Boulevards“ und erinnert so an die Königstraße. Beide Seiten des Raschplatzes sollen attraktiv gestaltet und durch seitliche Nutzungen belebt werden. Die -1-Ebene des Raschplatzes unterscheidet sich allerdings grundlegend vom Kröpcke: Hier fehlt eine hochfrequentierte U-Bahn-Station, die Passantenfrequenz ist geringer. Eine gleichwertige Nutzung beider Ebenen ist daher nicht realistisch.“

- Wie soll die Wegeverbindung in die Innenstadt gestaltet werden? Sollen Fußgänger:innen, die von der Lister Meile kommen, durch das Bahnhofsgebäude geleitet werden? Wäre es möglich, die Unterführung bei der Ernst-August-Galerie aufzuwerten?

Herr Vielhaber: „Die Verbindung bleibt eine zentrale Fußwegeachse in Richtung Innenstadt. Passant:innen können auch in Zukunft ihren Weg selbst wählen. Die Deutsche Bahn plant eine zweite Quermöglichkeit für Reisende, was angesichts der hohen Umsteigezahlen sinnvoll ist. Eine Möglichkeit ist eine Treppenanlage vom Gleis in die Unterführung. Diese ist aufgrund von starkem Verkehrslärm, Verschmutzung und geringer Nutzung wenig attraktiv. Die Planung kann dazu beitragen, die Qualität der Verbindung zu verbessern und gleichzeitig den Fußverkehr im Bahnhofsgebäude entlasten.“

- Ist die Höhe der Hochpunkte auf 80-90 Meter festgesetzt oder ist eine Höhe von über 100 Metern möglich? Bleibt das „Baggi“ Gebäude bestehen und wird es nur einen Aufbau geben?

Herr Warnecke: „Ziel ist ein funktionierendes Zusammenspiel mehrerer Hochpunkte, die sich städtebaulich in den Raum einfügen. Da es bislang keine Gebäude über 100 Meter in diesem Gebiet gibt, wird sich an Höhen zwischen 80 und 90 Metern orientiert. Das Gebäude, in dem sich derzeit das Kino und die „Baggi“ befinden, ist nicht Bestandteil der ersten Phase. Es bleibt zunächst erhalten und soll auch weiter bespielt werden. Eine Umgestaltung am Gebäude erscheint perspektivisch in Phase 2 denkbar. Voraussetzung hierfür ist Einigung mit den Eigentümer:innen. Sollte das Gebäude neu geplant werden, könnte dort ein städtebaulich verträglicher Hochpunkt entstehen. Selbst wenn die „Baggi“ dann in seiner heutigen Form nicht mehr bestehen sollte, könnte die kulturelle Nutzung erhalten bleiben – als Neuauflage der „Baggi“ oder in ähnlicher Form. Das Gebäude ist heute eher introvertiert. Eine gestalterische Öffnung wäre wünschenswert. Zum VW-Tower gibt es keine neuen Informationen.“

- Wird es Kunst am Bau geben?

Herr Vielhaber: „Die aktuelle Planung ist noch nicht so konkret. Es gibt Kunst im öffentlichen Raum, die sich nicht aufdrängt, wie die Lichtkunst an der Fassade der Sparkasse. Das Bahnhofsviertel ist bereits heute ein Ort mit vielfältiger Kunst im Stadtraum. Es ist unsere Aufgabe sie sichtbarer zu machen. Gemeinsam mit der Kulturverwaltung wird derzeit geprüft, welche künstlerischen Akzente denkbar sind, zum Beispiel in Form von Fassadenkunst. Hierzu hat bereits ein interdisziplinärer Austausch innerhalb der Verwaltung stattgefunden.“

- Wie wurden wohnungslose Personen in der Masterplanung berücksichtigt?

Herr Warnecke: „Es gibt eine Arbeitsgruppe, in welcher der zuständige Fachbereich für Soziales der Landeshauptstadt mitwirkt. Die Träger der sozialen Angebote wurden von Beginn an eingebunden. Die Öffentlichkeitsbeteiligung hat Perspektiven der wohnungslosen Personen sichtbar gemacht. Der Bereich Augustenstraße wurde mit Blick auf die nötigen Flächen für soziale Einrichtungen geplant.“

Frau Feil: „Die Schaffung von Angeboten in zweiter Reihe sollte erfolgen, bevor der Raschplatz umgestaltet wird. Die Masterplanung legt nicht fest, an welchen Standorten Angebote geschaffen werden können.“

Frau Quast: „Im März und April 2024 lag für drei Wochen ein Fragebogen in, im nördlichen Bahnhofsviertel ansässigen, sozialen Einrichtungen aus. Dieser richtete sich insbesondere an wohnungslose und suchtmittelkonsumierende Personen, die sich im nördlichen Bahnhofsviertel aufhalten. Sie wurden eingeladen, ihre Hinweise und Ideen einzubringen und wurden beim Ausfüllen zum Teil durch Vertretungen der Einrichtungen unterstützt. Die Ergebnisse der Beteiligung sind in die Planung eingeflossen.“

- Wie kommt es zu der Formgebung der Erweiterung vom Pavillon? Wo liegt der Vorteil darin, den Körper so einzuschneiden? Die Teilnehmerin gibt an, dass der neue Eingang in die Oststadtbibliothek und nicht in das Kulturzentrum leite.

Herr Warnecke: „Die Gestaltung wird ein Wettbewerb klären. Die Masterplanung zeigt die ungefähren Maße der Erweiterung und was diese leisten soll. Heute ist der Pavillon auf der südlichen Seite in Richtung Bahnhof geschlossen. Er wird geöffnet und der Platz an dieser Stelle bespielt.“

Frau Feil: „Die außergewöhnliche Form bildet die wichtigen Merkmale für die im Wettbewerb zu entwerfende Erweiterung ab, wie die Symbiose mit dem Bestandsgebäude, die Schaffung eines Antrittsraums von Süden aus und die Herstellung einer Hauptwegführung zur Lister Meile und zum Andreas-Hermes-Platz hin.“

### 3. Weiteres Vorgehen

Herr Vielhaber weist darauf hin, dass neben der Dokumentation und Präsentation des Ergebnisforums auch die Drucksache auf der [Internetseite der Landeshauptstadt Hannover](#) zur Masterplanung für das nördliche Bahnhofsviertel abrufbar ist.

Die Politik wird über die Vorzugsvariante auf Grundlage der Drucksache beraten und einen Beschluss fassen, wenn keine Anpassungen mehr notwendig sind.

Die temporäre Umgestaltung des Andreas-Hermes-Platzes ist angelaufen. Nun gilt es weitere Schritte abzustimmen.

Für 2026/2027 ist ein Realisierungswettbewerb zur Deckelung des Raschplatzes vorgesehen, der in mehreren Phasen erfolgen wird. Derzeit wird intensiv an Lösungen für die technische Umsetzung der Bahnhoftanlieferung und den zukünftigen Umgang mit Regenwasser gearbeitet. Mit den Lösungen klärt sich, welche Grundstückseigentümer:innen betroffen sind. Es steht fest, dass die Masterplanung für das nördliche Bahnhofsviertel zu einer Wertsteigerung der Grundstücke führen wird. Die Masterplanung zeigt Entwicklungsmöglichkeiten für den Raschplatz auf. Die Entscheidung liegt bei der Politik – eine intensive politische Diskussion über den Raschplatz ist erforderlich.

Weiterhin wird eine enge Abstimmung mit der Deutschen Bahn, insbesondere in Hinblick auf den geplanten Ausbau der Gleise 15 und 16 im nördlichen Teil des Bahnhofs und eine zweite Querung von Reisenden, anvisiert.

### 4. Abschluss und Resonanz

Frau Quast bedankt sich bei den Teilnehmenden des Ergebnisforums und der vorangegangenen Formate für die Mitwirkung und lädt dazu ein, auf vorbereiteten Plakaten schriftlich abschließende Hinweise als Resonanz zu hinterlassen – zu den Inhalten der Masterplanung und / oder dem Verfahren. Die Ergebnisse sind im Anhang in einem separaten Dokument festgehalten.



Eine Teilnehmerin schreibt ihren Hinweis auf © Landeshauptstadt Hannover, Geoinformation 2024

## **Impressum**

### **Veranstalterin / Ansprechpartnerin:**

Landeshauptstadt Hannover  
Fachbereich Planen und Stadtentwicklung  
Planungsbezirk Nord  
Gerlinde Hublitz  
Rudolf-Hillebrecht-Platz 1  
30159 Hannover

Telefon: 0511 016 846084

E-Mail: [Gerlinde.Hublitz@Hannover-Stadt.de](mailto:Gerlinde.Hublitz@Hannover-Stadt.de)

### **Moderation und Dokumentation:**

TOLLERORT entwickeln & beteiligen GmbH  
Anette Quast, Carolin Appel, Elias Anton  
Palmaille 96  
22767 Hamburg

Telefon: 040 3861 5595

E-Mail: [mail@tollerort-hamburg.de](mailto:mail@tollerort-hamburg.de)

### **Fotos / Copyright:**

Landeshauptstadt Hannover  
Geoinformation 2024  
Fachbereich Planen und Stadtentwicklung