

ZUR DISKUSSION:

# INNENSTADT

BEITRÄGE ZUM FLÄCHENNUTZUNGSPLAN, HEFT 3



Der Wiederaufbau der Innenstadt Hannovers erfolgte nach den absehbaren Bedürfnissen:

Im engeren Bereich des Zentrums wurden die alten für die Stadt typisch gewordenen Straßenzüge im großen und ganzen beibehalten; Raum für neue Bauformen und neuen Bedarf wurde entlang der Innenstadttangenten geschaffen. So konnte eine Kontinuität der Stadt in unsere Zeit hinein erhalten werden und gleichzeitig neuen Entwicklungen Raum gegeben werden.

Heute ist – nach Abschluß der Wiederaufbauphase – zu erkennen, daß aus neuen Ansprüchen wiederum neue Bauformen entstehen werden:

Der Bau der U-Bahn verbessert beträchtlich die Erschließung der Innenstadt, so daß größere bauliche Dichten vertretbar und wünschenswert werden.

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

Der innerstädtische Einzelhandel konkurriert mit den Einkaufszentren am Stadtrand. Er kann dies mit Erfolg nur, wenn er seine Kunden bedient: durch kurze Wege zu Parkplätzen und U-Bahn-Stationen, durch Vermeidung aller Störungen durch Kraftverkehr und durch zusätzliche Angebote, wie Kinderstuben, Botendienste u. dergl. Eine Tendenz zum Bau großer innerstädtischer Einzelhandelszentren ist unverkennbar.

Neue Eigentumsformen – wie Geschoß- und Teileigentum – erhalten größere Bedeutung. Der Bau umfangreicher Komplexe durch größere Träger oder durch Interessentengemeinschaften erbringt wirtschaftliche Vorteile: Gemeinschaftseinrichtungen, intensive bauliche Nutzung.

Der rasche Wandel in den Bedürfnissen erfordert leicht veränderbare Gebäude.

Durch neue Bautechniken rücken Hochbauten, die in ihrer Geschoßzahl weit über das Bisherige hinausreichen, in den Bereich der Wirtschaftlichkeit.

Es geht nunmehr darum, sich rechtzeitig auf solche Entwicklungen einzustellen, vor allem Standorte vorzubereiten, die optimale wirtschaftliche Voraussetzungen dafür bieten, und die Stadtgestalt weiterzuentwickeln, ohne sie zu zerstören.

Vieles spricht dafür, daß unsere Innenstädte sich nachhaltig verwandeln werden: Zu Bereichen, in denen der Aufenthalt wieder so angenehm und interessant wird, daß wir sie nicht nur zum Arbeiten und Einkaufen aufsuchen werden. Es sollte gelingen, die Entwicklungen so zu lenken, daß Kristallisationskerne für die Umwandlung entstehen. Ganz sicher gehört die ästhetische Qualität vor allem der Innenstadt zu den Elementen, die am stärksten die Attraktivität des Stadtganzen bestimmen. Historisch überkommene Straßen- und Platzräume, Blickachsen und charakteristische Gebäude stellen ein Kapital dar, das nicht leichtfertig aufs Spiel gesetzt werden darf. Dies alles sollte uns jedoch nicht daran hindern, dem Neuen Raum zu geben. Die hier vorgelegte Studie stellt ein Konzept zur Diskussion, das Vorhandenes bewahren möchte und neue Entwicklungen anbahnen hilft.

Herausgegeben von der Landeshauptstadt  
Hannover – Stadtplanungsamt – Nov. 1970

Verfasser      Hanns Adrian  
                    mit Peter Dellemann  
                    und Jaromir Vejl  
Mitarbeiter    Helga Dreckmann  
                    Gillian Dunlop  
                    Otto Kermas  
                    Rüdiger Kubsch  
                    Roland Machold  
                    Peter Zimmermann

Redaktion  
Gestaltung  
Fotos  
Luftaufnahmen

Herstellung

Presseamt  
Studio Hermann Otto  
Hans Wagner  
Veröffentlicht mit  
Genehmigung des Stadt-  
vermessungsamtes vom  
30. 9. 1970. Aufgen.  
Hansa Luftbild GmbH  
Münster. Freigegeben  
Reg.-Präs. Münster vom  
8. 5. 1969, HL 840.  
Th. Schäfer, Hannover

# Bauformen

Unsere Städte weisen im allgemeinen zwei Formen der Bebauung auf:

## *Geschlossene, meist blockhafte Bebauung.*

Sie bildet von Wänden umgebene Straßen- und Platzräume. Es war dies die typische Bebauung bis zum 1. Weltkrieg.

Lediglich kirchliche und profane Repräsentationsbauten wurden durch Solitärstellung herausgehoben. In der Blockbebauung der Innenstädte waren und sind die verschiedensten Nutzungen vereint: Läden im Erdgeschoß, darüber Büros und Wohnungen verschiedenen Zuschnitts; in den Höfen vielfach weniger ansehnliche Gebäude wie Werkstätten und Lagerhäuser.

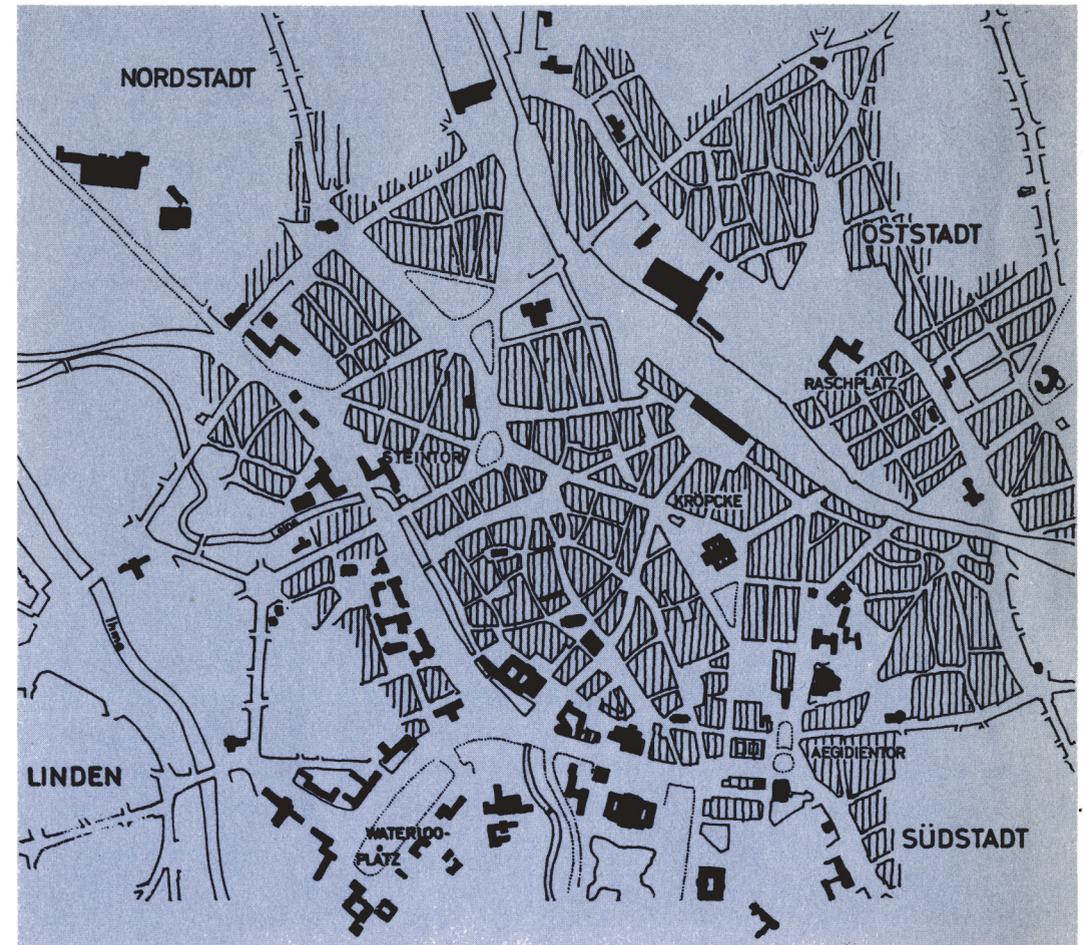
## *Solitärbebauung.*

Der Wunsch nach Durchgrünung und Auflockerung, Höherbewerten funktionell durchdachter Grundrisse, Unbehagen an überkommenen städtischen Bauformen und ein gewisses Repräsentationsbedürfnis der Wirtschaft ließen vor allem nach dem 2. Weltkrieg in größerem Umfang Solitärbebauung entstehen.

Die häufig hohen Gebäude stehen einzeln, sind mehr oder minder von Grün umgeben und wirken durch die Gliederung und Stellung der Baumassen.

Die privaten Freiflächen sind gegen die öffentlichen Flächen nicht abgegrenzt, die Gebäudeeingänge sind von der Straße aus meist erst nach Durchschreiten einer Vorfläche erreichbar. Nur in seltenen Fällen sind in einem Gebäude mehrere Funktionen vereint. Man scheut den bei Stapelung verschiedener Nutzungen erforderlichen technischen Mehraufwand. Die allzu hygienische Korrektheit der Solitärbebauung hat in nicht geringem Maße zur oft bedauerten Sterilität unserer Städte beigetragen.

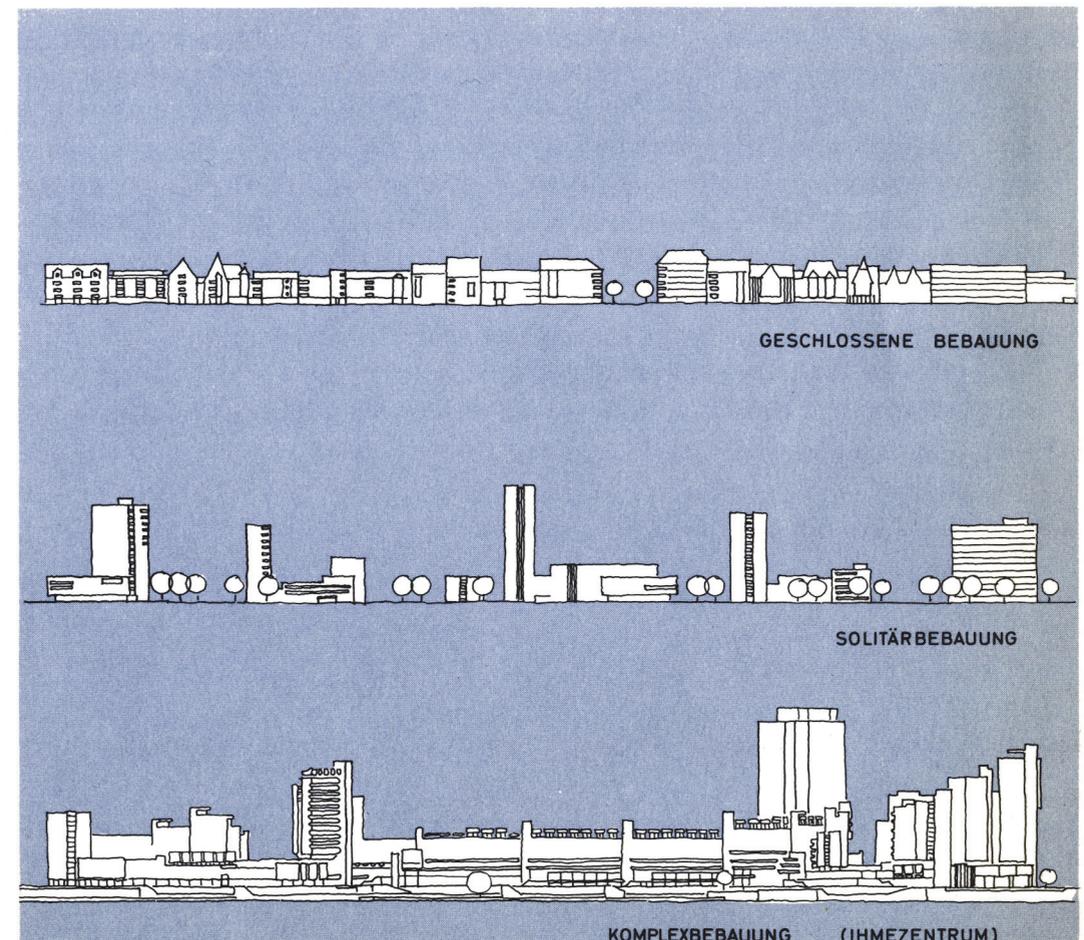
Solitärbauten sind heute meist aus einfachen Kuben zusammengesetzt und darum für den sich schnell bewegenden Menschen leicht begreifbar und merkbar. Aus ihnen lassen sich Räume bilden, die der Autofahrer erfassen kann.



Entlang des Innenstadtringes ist eine Häufung von Solitärbauten erkennbar. Der innere Stadtbereich ist blockartig bebaut. Lediglich Repräsentationsbauten sind durch Solitärstellung markiert

Maßstab 1:20 000

Bauformen  Blockbebauung  
 Solitärbebauung



Es zeichnet sich ab, daß eine neue Bauform hinzukommen wird:

*Große zusammenhängende Komplexe*, die die vielfältigsten Funktionen in bewußter und sorgfältiger Zuordnung in sich vereinen. Sie entstehen durch überlegtes Zusammenfügen verschiedener, jeweils der Nutzung angepaßter Bauteile. Moderne, weitgespannte Konstruktionen erlauben jedwede Nutzung in jedem Geschöß. Sie werden erschlossen durch interne horizontale und vertikale, öffentliche und halb-öffentliche Verkehrswege und enthalten für die in ihnen Arbeitenden und Wohnenden die unterschiedlichsten Gemeinschaftsanlagen; Dienstleistungen können in noch ungewohntem Umfang angeboten werden.

Bis heute bilden sich für bestimmte Aufgaben bestimmte Bautypen heraus. In Großkomplexen für vielfältige Ansprüche werden allenfalls die Nutzungen einzelner Bauteile oder Geschosse in der Fassade ablesbar sein.

Großkomplexe erlauben die größtmögliche bauliche Dichte.

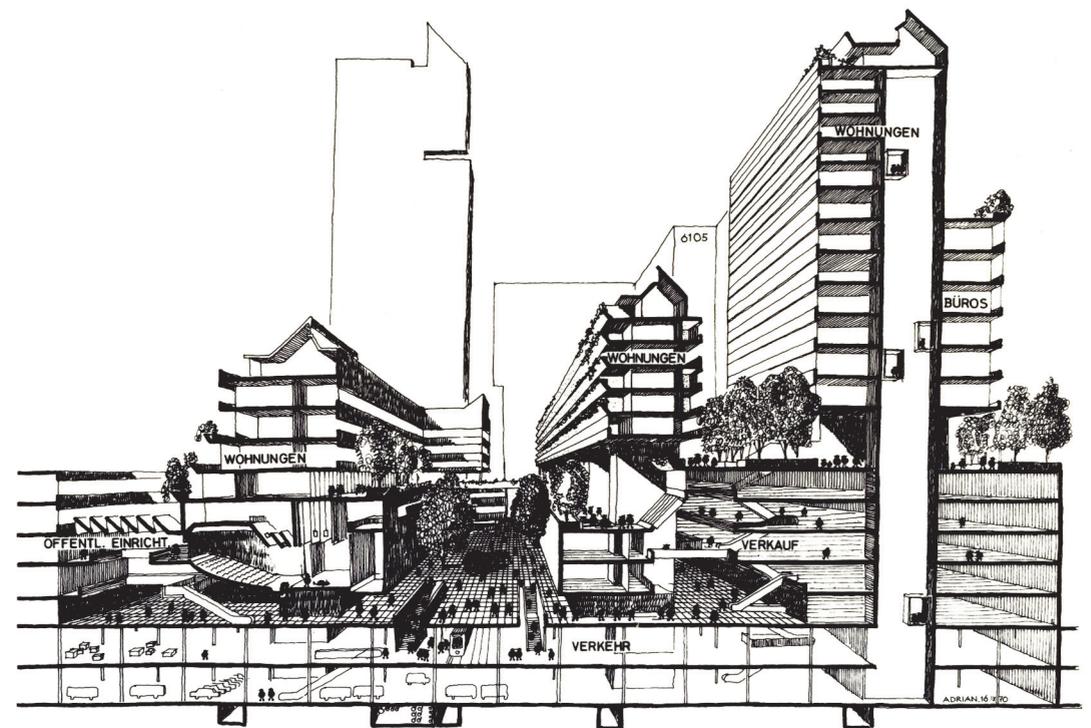
Straßen und Parkplätze werden in die Gebäudekomplexe mit einbezogen. Einrichtungen – wie Warenhäuser –, die nicht auf natürliche Belichtung angewiesen sind, können ohne Abstandsflächen das gesamte Grundstück überdecken. Darüber können Freiflächen hergestellt werden, über denen wiederum gut besonnte und belichtete Wohn- und Bürotürme stehen.

Großkomplexe werden besondere Attraktionen darstellen, einmal wegen der Vielfältigkeit der Angebote, zum andern aber auch deswegen, weil in ihnen (z. B. durch vertikale Trennung des Fußgängerverkehrs vom mechanischen Verkehr) die Besucher vor Unzuträglichkeiten der heutigen städtischen Umwelt geschützt werden können.

Im Stadtbild werden Großkomplexe durch ihre Größe und Höhe, aber auch durch ihre Differenziertheit und ihre unterschiedlichen und neuen Maßstäbe in Erscheinung treten.

Turmhäuser als Solitärebaukörper bereichern funktionell eine Stadt kaum. Sie können aber als Teile eines Großkomplexes erwünscht und notwendig sein, z. B. um den Bau hochqualifizierter Wohnungen in der Innenstadt wieder zu ermöglichen.

Großkomplexe werden sich zunächst auf abgegrenzte Bereiche beschränken müssen. Sie mögen aber ein Schritt auf dem Weg zu einer künftigen Stadtform sein, die alle uns gegebenen technischen und organisatorischen Möglichkeiten nutzt.

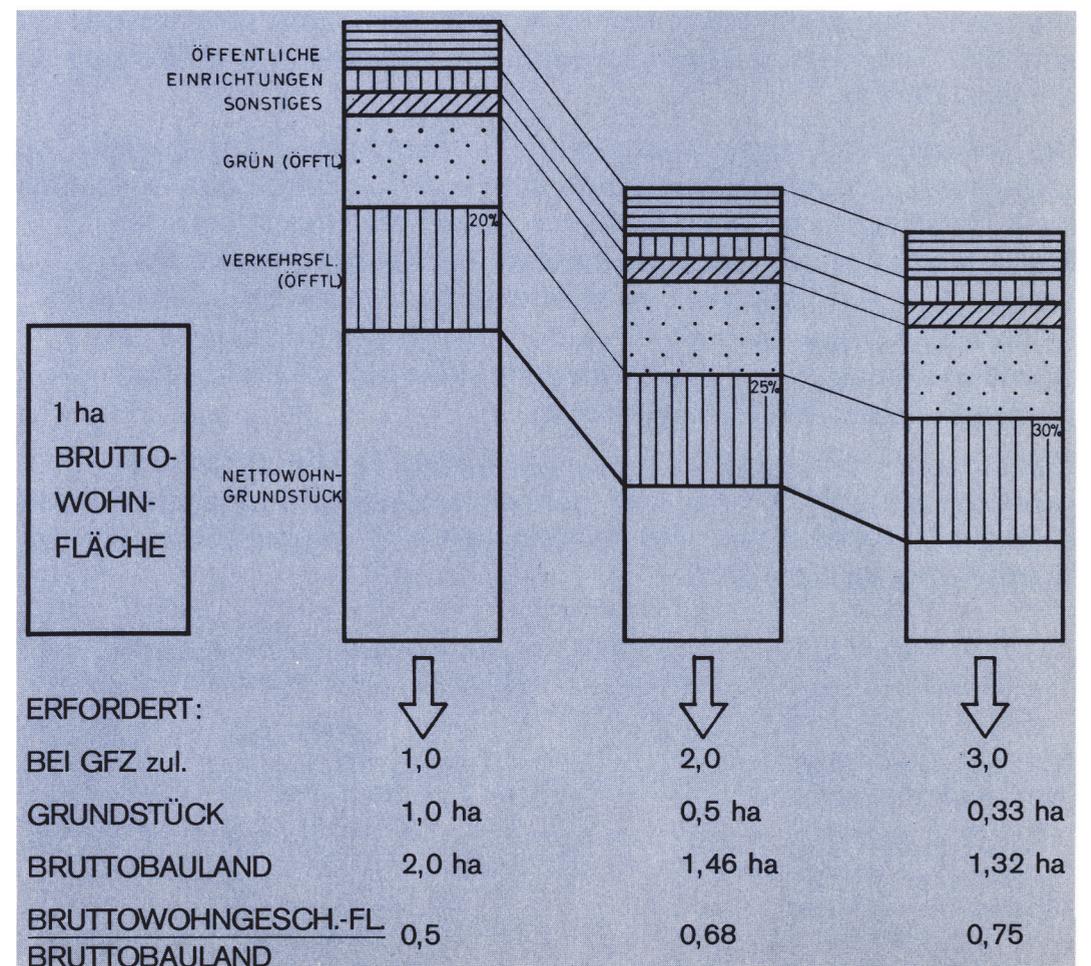


„Stadt“ entsteht nicht länger durch Addition baulicher Individuen, sondern durch bewußtes Ineinanderfügen aller Einrich-

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

Eine wesentliche Verdichtung ist am ehesten dadurch zu erreichen, daß man öffentliche und private Flächen über- und untereinander-schichtet und öffentliche Einrichtungen in die Gebäude einbezieht  
Die Geschößflächenzahl (GFZ) bezeichnet die Bruttogeschoßfläche, das heißt die Summe aller in allen Geschossen entstehen-

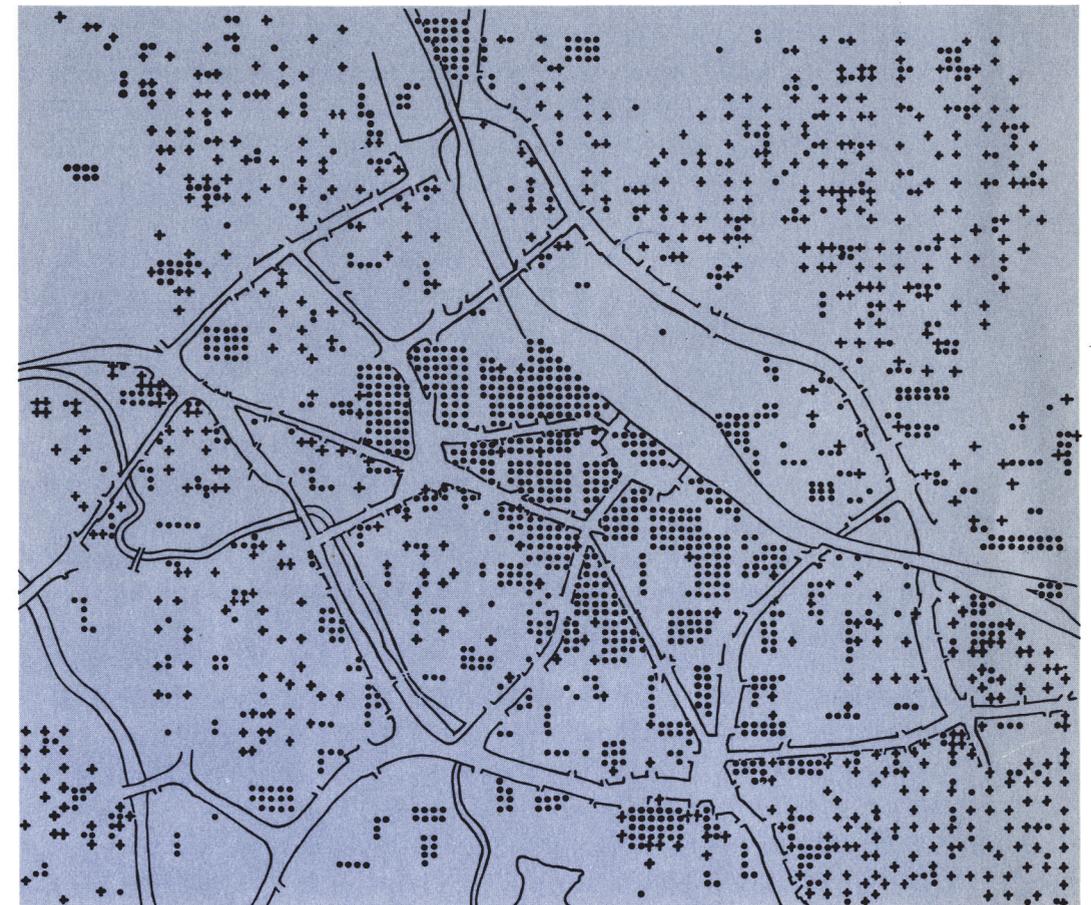
den Flächen, die auf einem 1 ha großen Grundstück gebaut werden darf. Im städtebaulichen Rahmen kommt es weniger darauf an, wie dicht die einzelnen Grundstücke bebaut sind. Öffentliche Zubehörfächen beanspruchen in Wohngebieten etwa die Hälfte der Fläche eines Stadtteils, in der City weit mehr



# Entwicklungsrichtungen

Um die hannoversche City liegt eine Zone, die extensiv bebaut ist und die weder viele Wohnungen noch viele Arbeitsplätze enthält. Sie trennt die citynahen Wohngebiete von der eigentlichen Innenstadt. Die radial verlaufenden Einkaufsstrassen der Oststadt, der Südstadt, Lindens und der Nordstadt haben ungenügende Verbindung zum zentralen Einkaufsgebiet.

Der noch immer wachsende Bedarf an Verkaufsflächen und Büroflächen und der Wunsch, wieder Wohnungen in der Innenstadt zu bauen, wird zu einem weiteren Citywachstum führen. Durch Schließen der Lücke zwischen den publikumsintensiven Zonen der zentrumsnahen Wohngebiete und der City durch besonders attraktive Baukomplexe kann eine sternförmige Entwicklung eingeleitet werden, die lange Kontaktzonen zwischen Wohngebieten und City entstehen läßt.



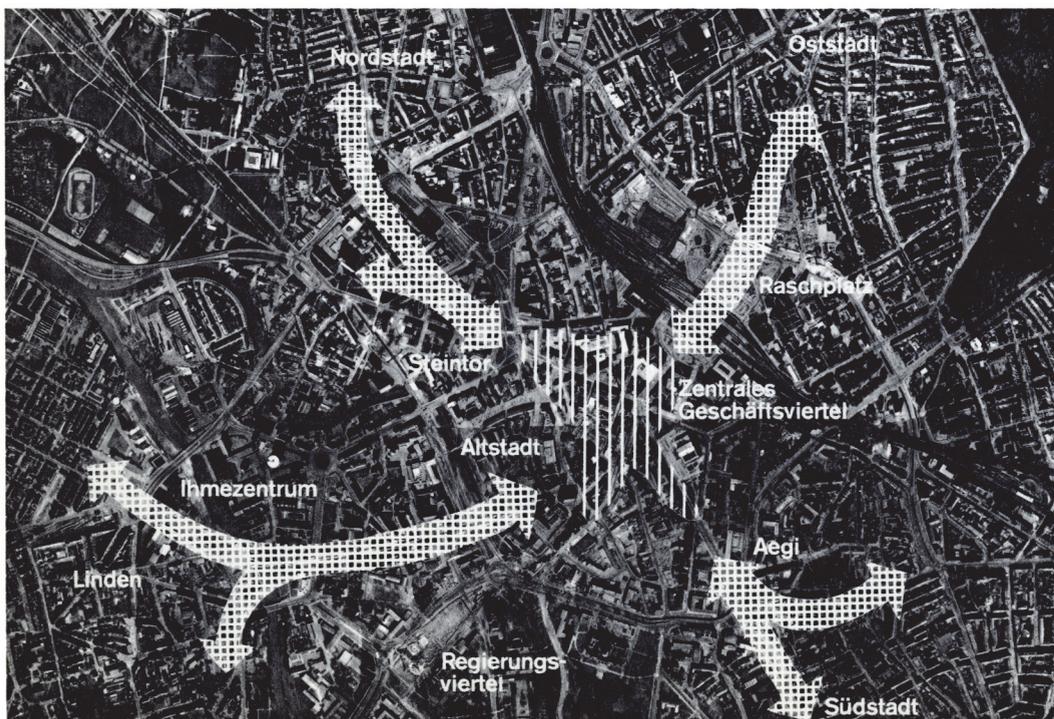
- ✦ 100 Wohnungen
- 100 Arbeitsplätze

Maßstab 1 : 20 000

- ▤ Ladenfronten
- ▣ Warenhäuser
- ▧ Textilkaufhaus

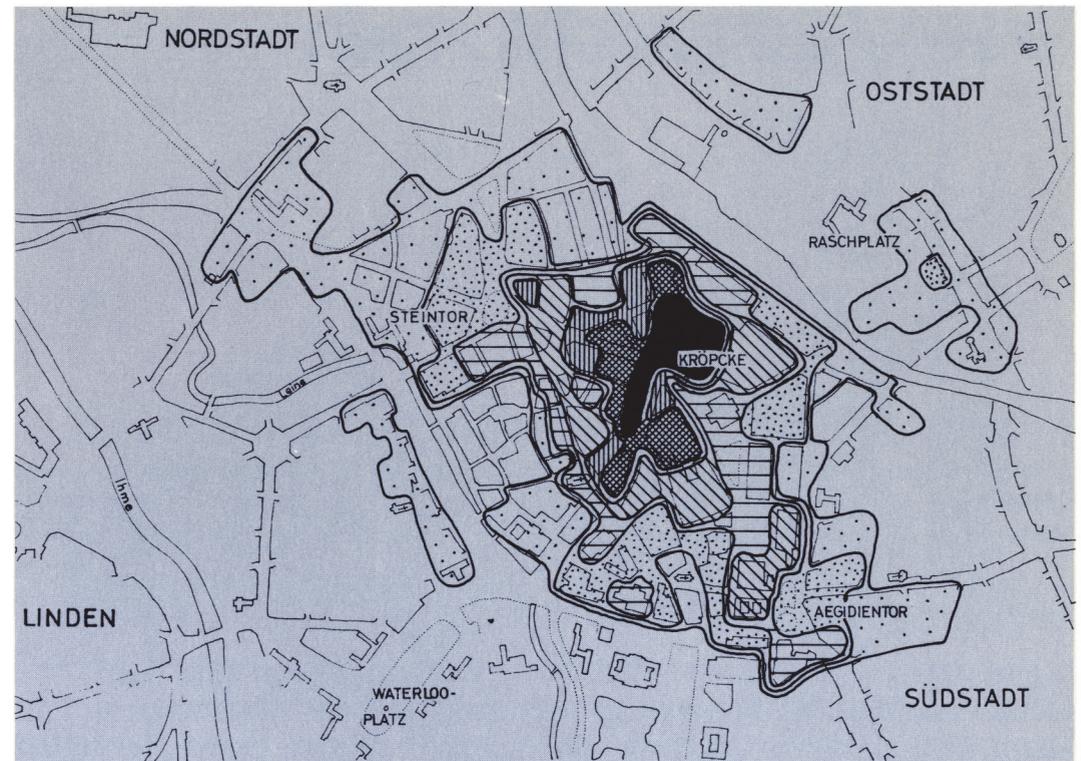
Maßstab 1 : 20 000

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

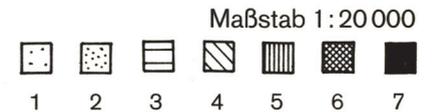


# Einzelhandel

In modernen Einkaufszentren sind an den Enden der Ladenstraßen „Magnete“, z. B. Warenhäuser, angeordnet, um die Käufer zum Durchschreiten des ganzen Bereiches einzuladen. In Hannover sind die Warenhäuser in engem Umkreis um Kröpcke konzentriert. Der Kunde gerät, gleich in welcher Richtung er sich vom Kröpcke aus bewegt, bald in immer flauer werdende Citybereiche. Um auch mittelständische Betriebe, die einen wesentlichen Anteil an der Anziehungskraft eines Einkaufsbereiches haben, in der City halten zu können, sollten an den Eckpunkten des Einkaufsgebietes Bereiche besonderer Attraktivität entstehen. „Magnete“ können neben Warenhäusern und Einzelhandelskonzentrationen auch besonders unterhaltsame Stadtbereiche (Altstadt), Stationen der öffentlichen Verkehrsmittel und Großgaragen sein. Die zwischen die „Magnete“ gespannten Einkaufsstraßen müssen zu Fußgängerstraßen umgebaut werden. Es ist dies die bisher einzige Aktion, die zu einer Verbesserung der innerstädtischen Umwelt tatsächlich geführt hat.



Grundstückspreise. Die Wirtschaft sieht nur einen sehr begrenzten Bereich als hervorragende Geschäftslage an



Verkaufsflächen. Intensive Geschäftsnutzung nur im engeren Bereich um Kröpcke. An den Enden der Hauptgeschäftsstraßen wären Magnete erwünscht

Maßstab 1:10 000



# Erschließung

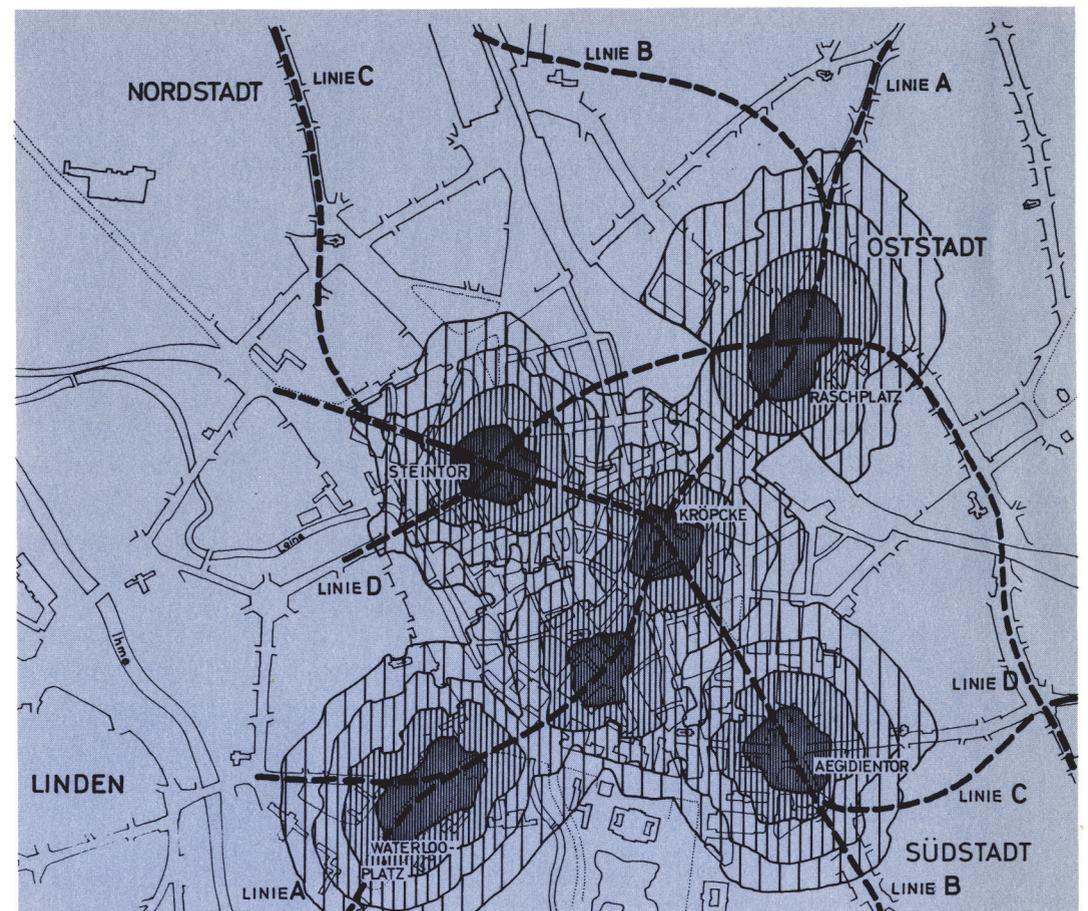
Die Attraktivität eines Standortes ist für Investoren stark abhängig von der Qualität der verkehrlichen Erschließung. Besterschlossene Bereiche der Innenstadt sind:

- für den Automobilverkehr der Innenstadtring,
- für den öffentlichen Nahverkehr die künftigen U-Bahn-Stationen (neben dem Hauptbahnhof und dem Zentralen Omnibusbahnhof ZOB),
- für den Fußgänger die künftigen Fußgängerstraßen.

Günstigste Voraussetzungen für Entwicklungsschwerpunkte sind gegeben:

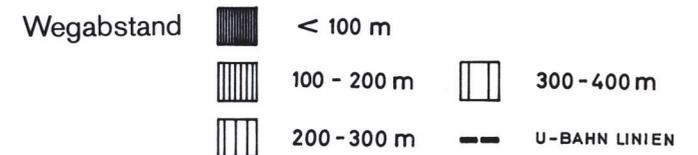
- am Raschplatz Innenstadtring, U-Bahn-Linien A, B und D, Hauptbahnhof, ZOB, Fußgängerpassage Kröpcke–Hauptbahnhof–Weißekreuzplatz,
- am Aegidientorplatz Innenstadtring, U-Bahn-Linien B und C, Fußgängerwege der Georgstraße–Marienstraße–Hildesheimer Straße,
- im Bereich Friederikenplatz–Markthalle Innenstadtring, U-Bahn-Linie A, Fußgängerstraßen Seilwinderstraße–Kramerstraße, Grubenstraße–Dammstraße, Karmarschstraße,
- am Steintor günstige Verbindung zum Innenstadtring, U-Bahn-Linien C und D, Fußgängerstraße Georgstraße.

- Geplantes Fußwegenetz
- Fußgängerstraße
  - ▨ Fußgängerpriorität
  - ▧ Fußgängerverbindung in andere Ebene
- Maßstab 1:20 000



Geplante Erschließung durch die U-Bahn

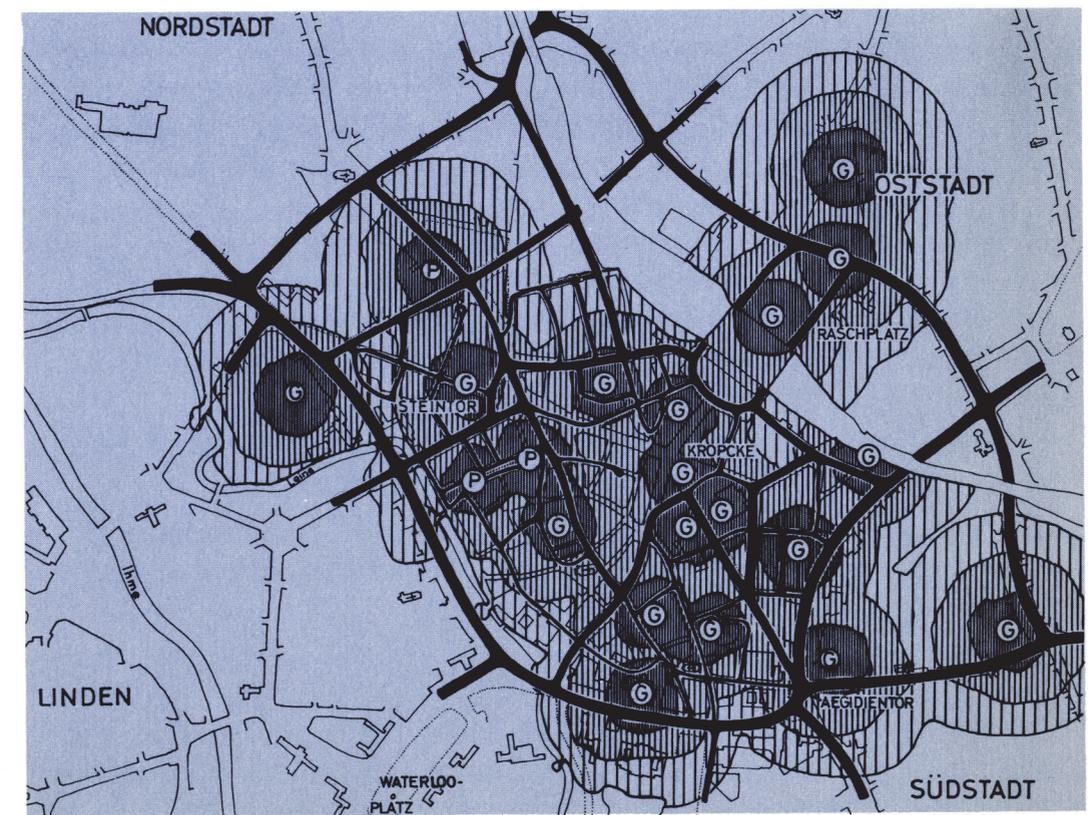
Maßstab 1:20 000



Geplante Erschließung für den Kfz-Verkehr

- HAUPTVERKEHRSSTRASSE
- ▨ VERKEHRSSTRASSE
- ▧ ERSCHLIESSUNGSSTRASSE
- Ⓟ PARKPLÄTZE
- Ⓤ GROSSGARAGEN

Maßstab 1:20 000



# Funktionen

Die unseren Stadtkernen drohende Entmischung, Trennung und Verdrängung von Funktionen hat vielerlei Ursachen, vor allem:

sind hervorragende Einzelhandelslagen auf engem Raum beschränkt. Um sie ausnutzen zu können, werden auch Obergeschosse in Verkaufsflächen umgewandelt. Warenhäuser nehmen ganze Baublöcke in Anspruch

suchen Verwaltungen, Banken und andere Dienstleistungsbetriebe die Lage in der City, weil sie dort am besten erreichbar sind, weil sie in der Nähe der Knoten der öffentlichen Verkehrsmittel am ehesten Arbeitskräfte finden können und weil sie sich dort am eindrucksvollsten repräsentieren können

hat die daraus folgende große Nachfrage und das geringe Angebot an Cityflächen Grundstückspreise und Mieten in eine Höhe steigen lassen, die den Bau von Wohnungen nicht mehr erlaubt. Vorhandene Wohnungen werden in gewerblich genutzte Räume umgewandelt.

sind Betriebe, die höchste Renditen und damit Citymieten erwirtschaften können, nicht immer diejenigen, die die Innenstadt lebendig machen: Lokale, Kinos, private Theater, kleinere Läden.

machen Lärm, Abgase und fehlende Freiflächen – vor allem für Kinder – vielerorts das Wohnen in der Stadt zu einer Zumutung.

Wenn wir die Innenstadt wieder zum attraktivsten, interessantesten und unterhaltsamsten Bereich der Stadt machen wollen, so müssen dort Wohnungen entstehen, in denen zu wohnen als vorteilhaft und „chic“ gilt, ebenso aber auch kulturelle und gesellschaftliche Einrichtungen, Cafés, Restaurants, Kneipen, Schwimmbäder und anderes.

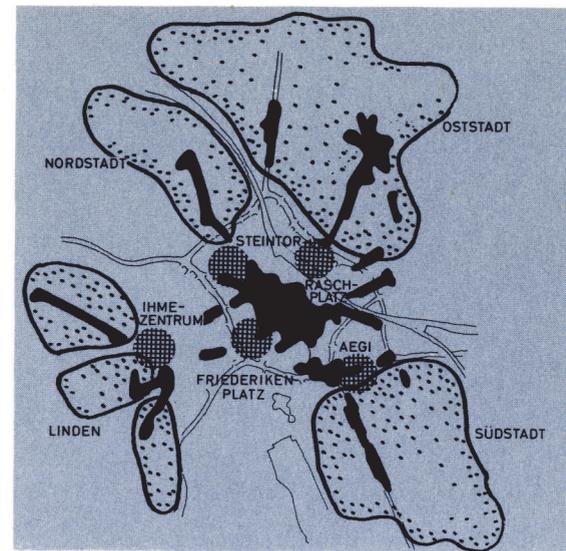
Es ist nötig:

einerseits die Cityfläche zu vermehren und andererseits neue, repräsentative, leicht erreichbare Verwaltungsstandorte außerhalb der Innenstadt zu erschließen, auch um ein weiteres Ansteigen der Grundstückspreise zu verhindern;

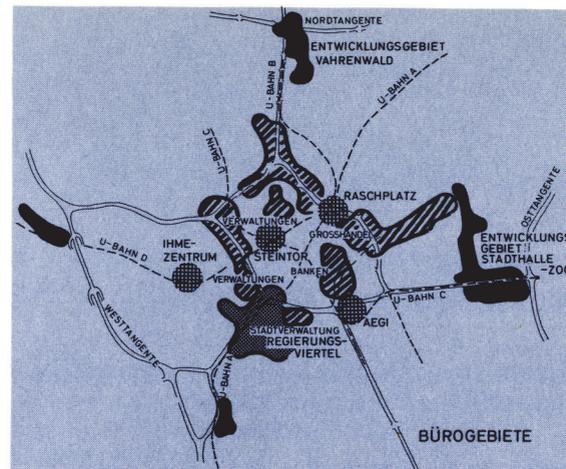
die Umweltqualität der Innenstadt entscheidend zu verbessern, vor allem durch Separieren des mechanischen Verkehrs;

Bauformen zu entwickeln, die ein ungestörtes Nebeneinander und Übereinander der verschiedensten Einrichtungen baulich und ökonomisch ermöglichen.

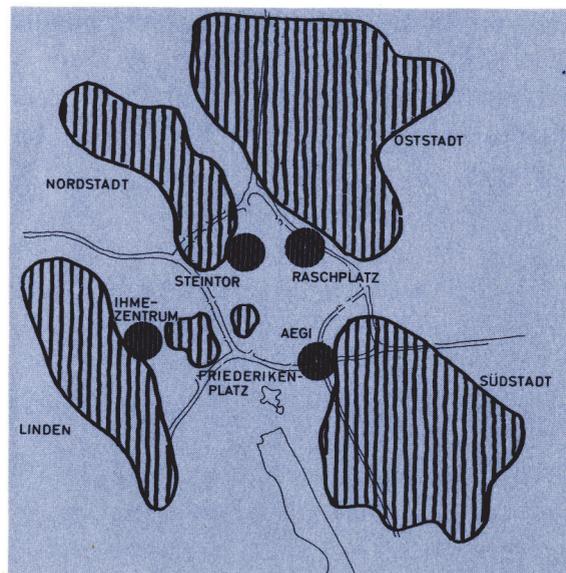
In Großkomplexen kann jeder Funktion die für sie wirtschaftlich optimale Lage zugewiesen werden. Sie bringen durch ihre Größe und bauliche Dichte eine spürbare Marktentspannung. Der Bau von Wohnungen wird möglich, wenn die Grundstückskosten zum größeren Teil von gewerblichen Einrichtungen aufgefangen werden können.



**Geschäftsbereich**  
Verbindung des zentralen Geschäftsbereiches mit den publikumsintensiven Zonen der citynahen Wohngebiete durch Einzelhandels- und Servicezentren.



**Bürogebiete**  
Entlastung der Innenstadt durch Ausweisung und Erschließung neuer Bereiche außerhalb der City. Im inneren Stadtgebiet sollten sie möglichst abseits der Bereiche publikumsintensiver Nutzungen liegen, sofern die Betriebe nicht intensiven Publikumskontakt brauchen



**Wohngebiete**  
Herstellung langer Kontaktzonen durch sternförmiges Citywachstum. Einmischen von Wohnungen in den Entwicklungsschwerpunkten der Innenstadt.



**Freizeit**  
Ergänzung des innerstädtischen Freizeitangebotes durch Ausnutzen bestehender Möglichkeiten (Altstadt) und Bau neuer, z.T. heute noch unbekannter Einrichtungen zum Erholen und Lernen an verkehrlich gut erschlossenen Stellen.

# Stadtgestalt

Hannovers Innenstadt weist eine zusammenhängende, geschlossene Bebauung sowohl im mittelalterlichen Teil als auch im Bereich der klassizistischen Stadterweiterung auf. In beiden gibt es Straßen- und Platzräume von großem Reiz, die keinesfalls zerstört werden dürfen, will man das Charakteristische dieser Stadt nicht gefährden.

Insbesondere ist es die Fülle von Achs- und Blickbeziehungen, die der Innenstadt bei sorgfältiger Herausarbeitung Rang und Atmosphäre geben. Allerdings gibt es eine Anzahl von Blickachsen, die leider noch im Nichts verlaufen:

Die westliche Georgstraße endet im Westen in wenig charakteristischer Bebauung, desgleichen die östliche Georgstraße.

Die Karmarschstraße findet ihr südliches Ende an einer noch kaum markierten Stelle.

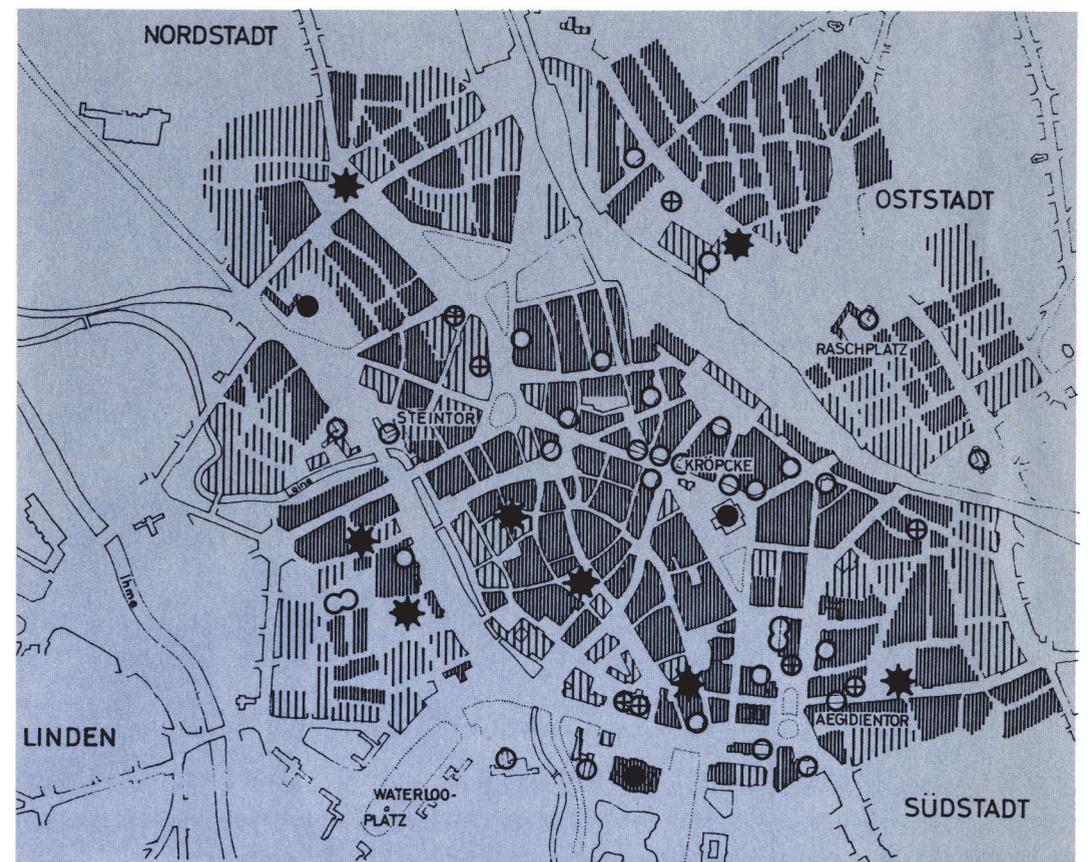
Würde man den Raschplatz mit mittleren Gebäudehöhen aufbauen, so wäre diese Cityerweiterung vom heutigen Stadtzentrum nicht sichtbar und wirksam.

Die großen Baumassen neuer, mit Hochhäusern kombinierter Komplexe könnten dazu verwendet werden, offene Straßenräume zu schließen und damit optisch zu begrenzen. Der Eindruck des Zerfließens zu den Rändern hin, das die hannoversche Innenstadt bestimmt, könnte damit aufgehoben werden. Die noch heute durch Kirchtürme und Neues Rathaus bestimmte Silhouette der inneren Stadt ist von einigen Stellen aus erlebbar – aus jenen Zonen, die unbebaut bis an die Stadtmitte heranreichen: Maschsee und Georgengarten (Bremer Damm).

Gebäudekomplexe, die wesentlich höher sind und in respektvollem Abstand die Innenstadt umgeben, können das Stadtbild einrahmen, ohne die Wirkung der historischen Silhouette zu zerstören. Die enorme Fernwirkung hoher Gebäude in der flachen Landschaft macht es notwendig, die Standorte sorgfältig nach stadtgestalterischen Gesichtspunkten zu wählen. Weithin sichtbare Hochbauten müssen charakteristische, unverwechselbare Formen erhalten, wenn sie bestimmte Bereiche signalisieren und die Orientierung im Stadtganzen erleichtern sollen.

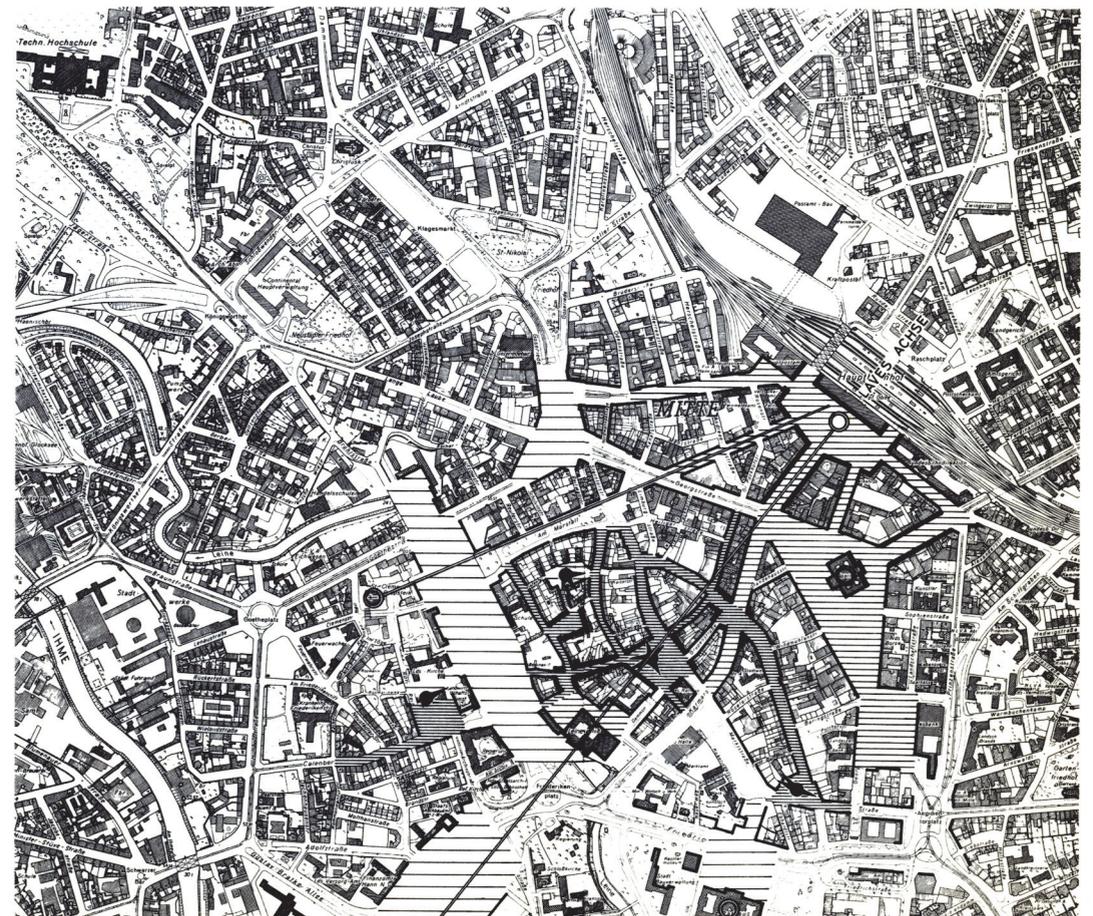
Hohe Gebäude bestimmen das Stadtbild nachhaltig. Ihre Lage und ihre Form dürfen nicht einseitig von privatem Interesse bestimmt werden; sie haben einen Symbolwert für alle Bürger und Besucher.

Die Bestimmung der Stadtgestalt kann nicht dem Zufall überlassen werden. Sie ist eine kommunalpolitische Aufgabe.



Heutige Gebäudehöhen Maßstab 1:20 000

Wichtige innerstädtische Räume und Blickachsen Maßstab 1:10 000



# Standorte

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

Werden in den Großkomplexen die Verkehrsarten vertikal getrennt, so müssen sie in den dazwischenliegenden historischen Bereichen horizontal getrennt werden.

Die Lage dieser Entwicklungsschwerpunkte sollte durch folgende Ziele bestimmt werden:

Der Abstand der Komplexe soll so gering sein, daß eine Ausstrahlung auf die dazwischenliegenden Gebiete noch möglich ist.

Die Zone zwischen City und publikumsintensiven Bereichen citynaher Wohngebiete soll überbrückt werden.

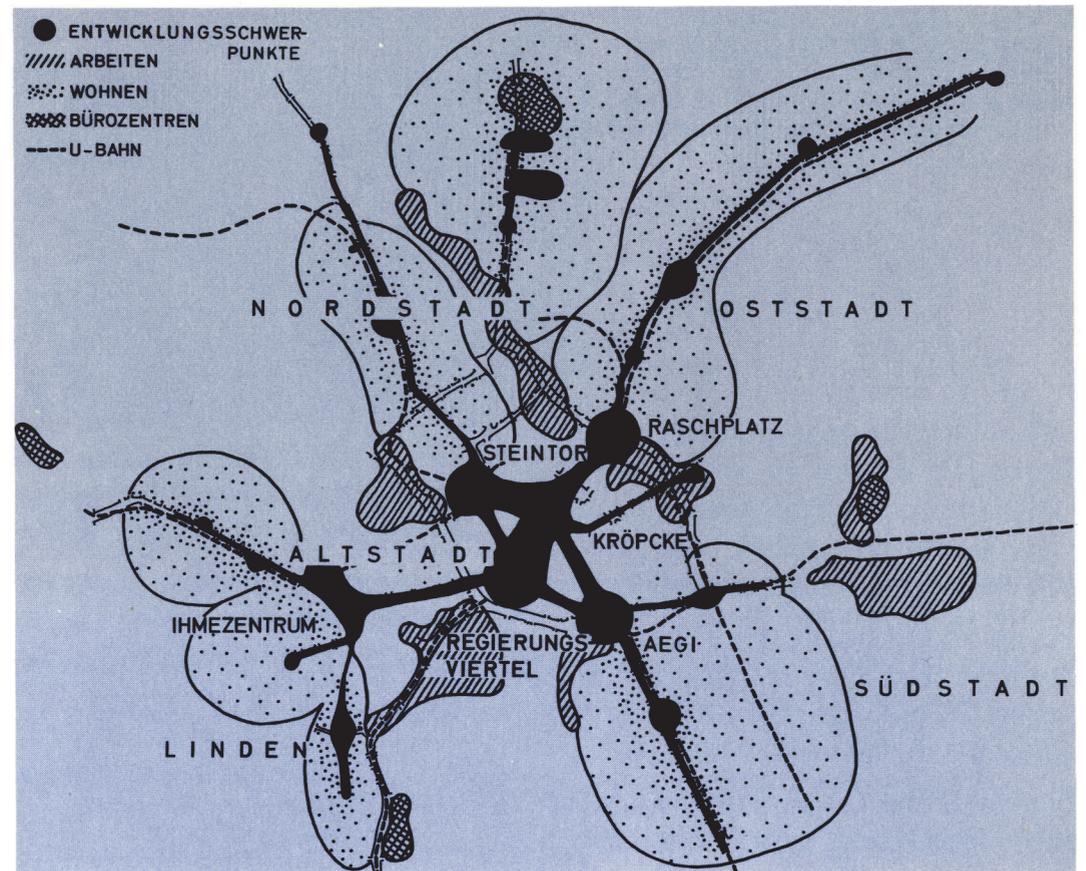
Das Stadtbild soll ohne Gefahr für den historischen Bestand durch die Vielfältigkeit, die starke Gliederung der Baumassen und die Größe und Höhe der Komplexe gesteigert werden.

Charakteristische historische Baustrukturen dürfen nicht zerstört werden.

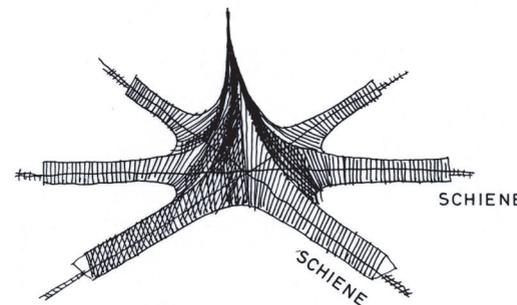
Die Entwicklungsschwerpunkte müssen verkehrlich bestens erschlossen sein.

Die Bereiche, in denen Großkomplexe entstehen sollen, müssen einerseits räumlich eindeutig umrissen und begrenzt sein, andererseits Wachstumsrichtungen eröffnen.

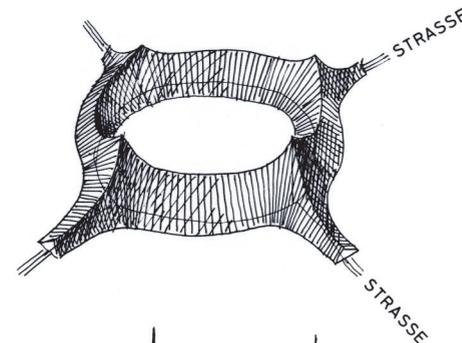
Auf lange Sicht werden die im Zentrum verfügbaren Flächen zur Deckung des Bedarfs an Büroflächen nicht ausreichen, wenn genügend Raum bleiben soll für die notwendige gesellschaftliche Infrastruktur und für Wohnungen. Die innerstädtischen Entwicklungsschwerpunkte müßten darum ergänzt werden durch ein System außerhalb der City liegender Schwerpunkte, für deren Standort vor allem die Verkehrslage bestimmend ist.



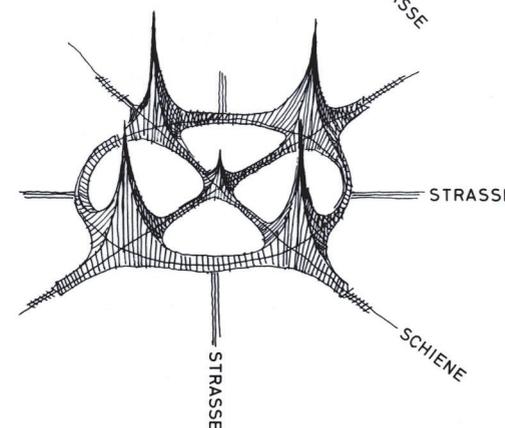
Überlegungen zur Stadtform haben nur dann Aussicht auf Verwirklichung, wenn Identität zwischen formalem Konzept, beabsichtigter Nutzung und ökonomischer Möglichkeit besteht. Ein besonders wichtiges Indiz des Lagewertes ist die Qualität der Erschließung.



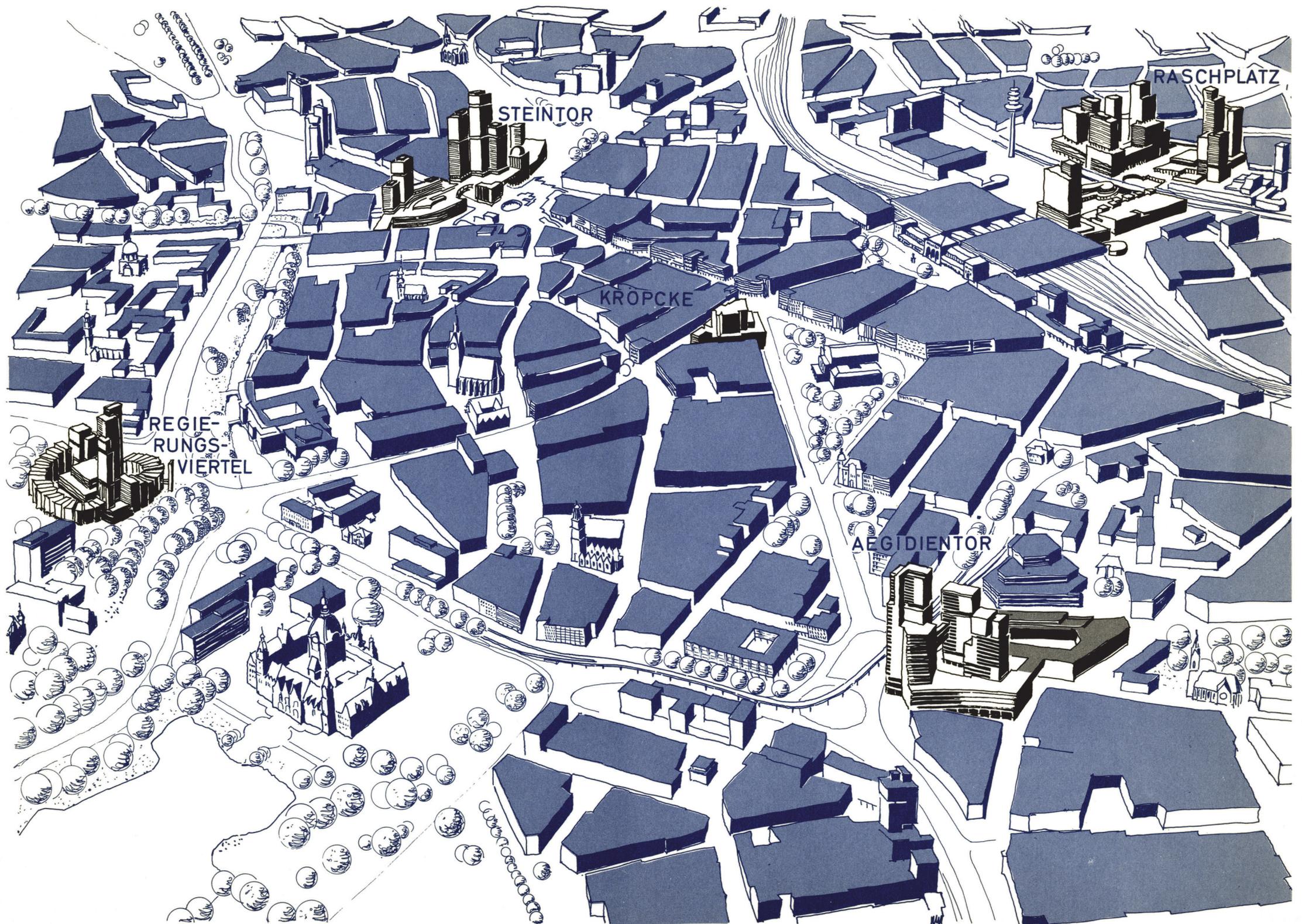
Ein sternförmiges Erschließungssystem ergibt einen Anreiz zu extremer baulicher Verdichtung auf einem engen Raum. Die sich ergebende Verkehrsballung an einer Stelle ist im Straßennetz nicht zu bewältigen. Dagegen ist ein solches System wegen der guten Umsteigemöglichkeiten für den öffentlichen Nahverkehr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



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



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



# STEINTOR

Ein Großkomplex im Bereich Steintor/Lange Laube kann zu einem Magneten am westlichen Ende der Georgstraße werden und die geschäftliche Aktivität dieses Bereiches steigern. Voraussetzung ist die Umwandlung der Georgstraße in eine Fußgängerstraße und leichte Überschreitbarkeit des Steintorplatzes. Hohe Gebäude an dieser Stelle würden die Georgstraße und die Kurt-Schumacher-Straße räumlich schließen und aus der Richtung Bremer Damm und Engelbosteler Damm – Klagesmarkt den Beginn der City anzeigen.

Der Komplex muß so durchlässig und transparent bleiben, daß keine Barriere entsteht, hinter der der Bereich um die Lange Laube und den Königsworther Platz verkümmern müßte. Er muß im Gegenteil dem Zentrum nähergerückt und dadurch attraktiver werden. Über einem breitgelagerten Sockel, der vor allem Freizeiteinrichtungen und Läden enthält, könnten Wohnungen und in geringem Umfang Büros entstehen.

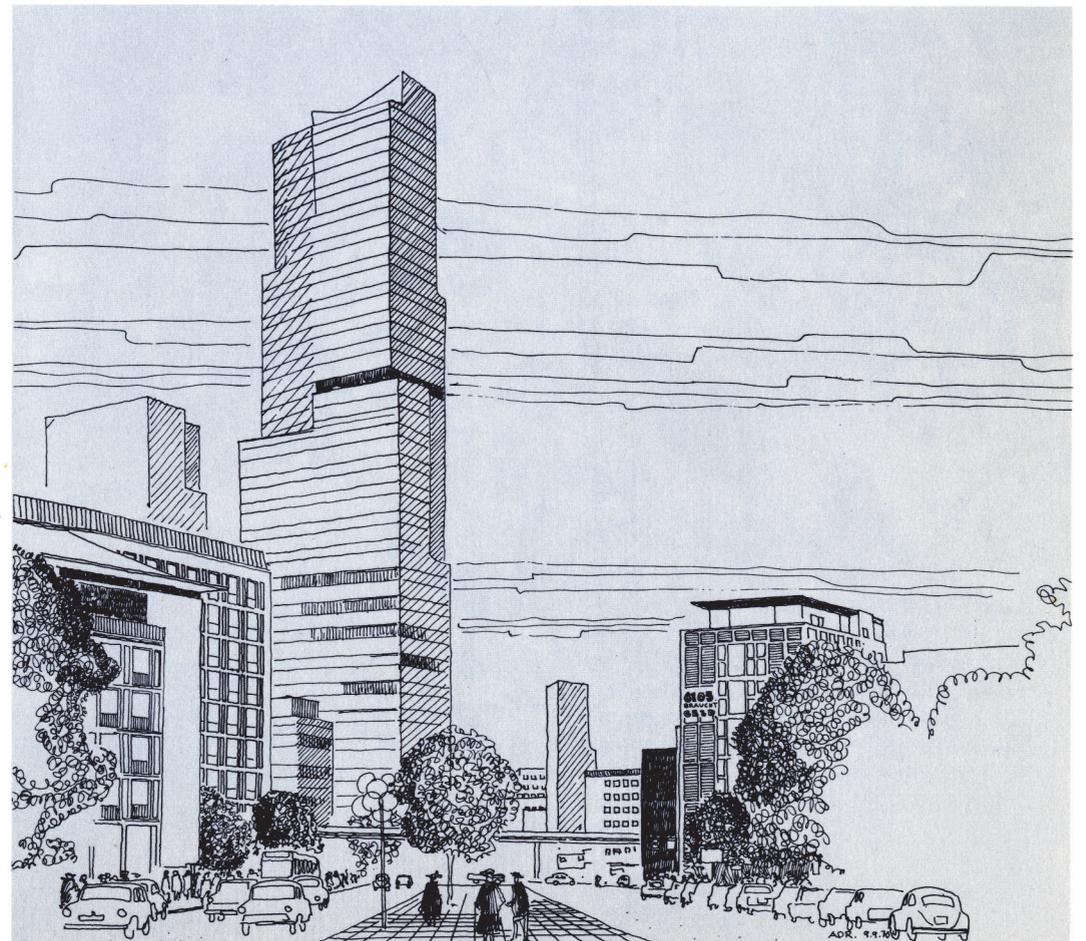
Entwicklungsmöglichkeiten sind zum Königsworther Platz hin (Büro-nutzungen) und zum Klagesmarkt hin (Wohnen) gegeben.

Am Steintor muß eine Großgarage entstehen.



# AEGIDIENTORPLATZ

Der Aegidientorplatz ist durch seine Größe, seine starke Verkehrsbelastung und die heute und wohl auch künftig notwendigen Verkehrsbauten als städtischer Platzraum nicht mehr erfaßbar und erlebbar. Eine einprägsame und hohe Bebauung am Ausgang der Marienstraße kann die Verkehrsbarriere optisch überspielen, die Straßenräume der Georgstraße, der Breiten Straße und des Friedrichswalles schließen und den Aegidientorplatz enger an das Zentrum heranrücken. Der Komplex muß für den Fußgänger über eine eigene Ebene von der Innenstadt her zugänglich sein. Aus der Hildesheimer Straße würde eine Hochbebauung den Beginn der City signalisieren.



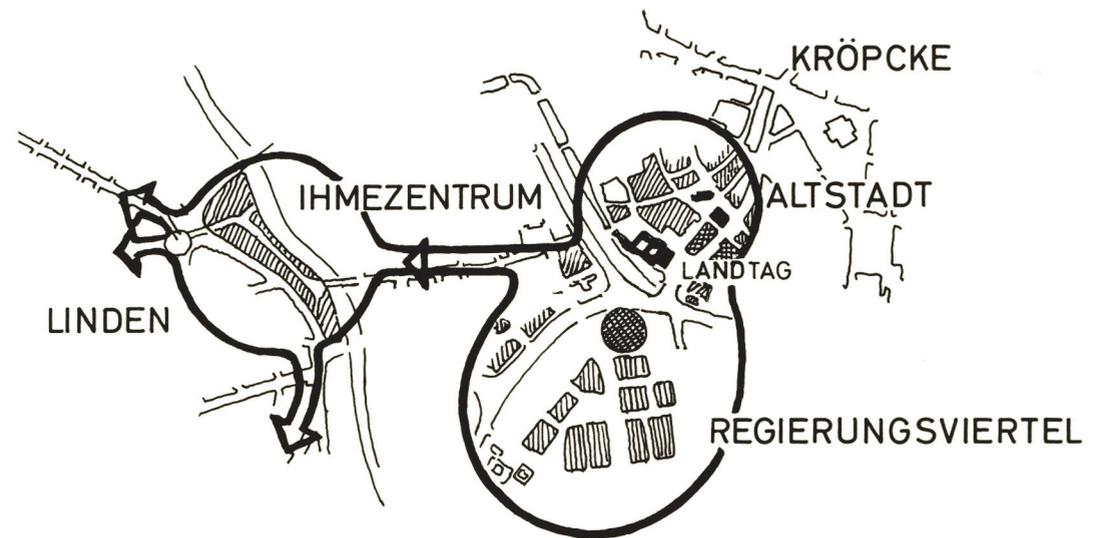
# SÜDWESTBEREICH

Im Südwesten der City stellt sich die alte Aufgabe neu, die Verbindung nach Linden herzustellen, das weiter von der Innenstadt entfernt liegt als die Nordstadt, Oststadt und Südstadt, ferner am Südende der Karmarschstraße, Grubenstraße und Seilwinderstraße einen „Magneten“ entstehen zu lassen und der Karmarschstraße einen baulichen Abschluß zu geben.

Das Ihmezentrum wird in der Mitte Lindens als Brückenkopf jenseits der Ihme gebaut werden und über eine neue Ihmebrücke eng mit der Innenstadt, mit der Limmerstraße, einer auf dem Gelände des Küchengartenbahnhofs entstehenden Grünfläche und dem Schwarzen Bären verbunden sein. Es wird etwa 60000 m<sup>2</sup> Geschäftsfläche, 60000 m<sup>2</sup> Bürofläche und 60000 m<sup>2</sup> Wohnfläche, Kindergärten, Schwimmbekken, einen Bootshafen und 2500 Parkplätze enthalten. Baubeginn Frühjahr 1971.

Am Südende des Hauptgeschäftsbereiches soll die Altstadt ausgebaut werden (siehe „Aktion Altstadt“, Beiträge zum Flächennutzungsplan, Heft 2).

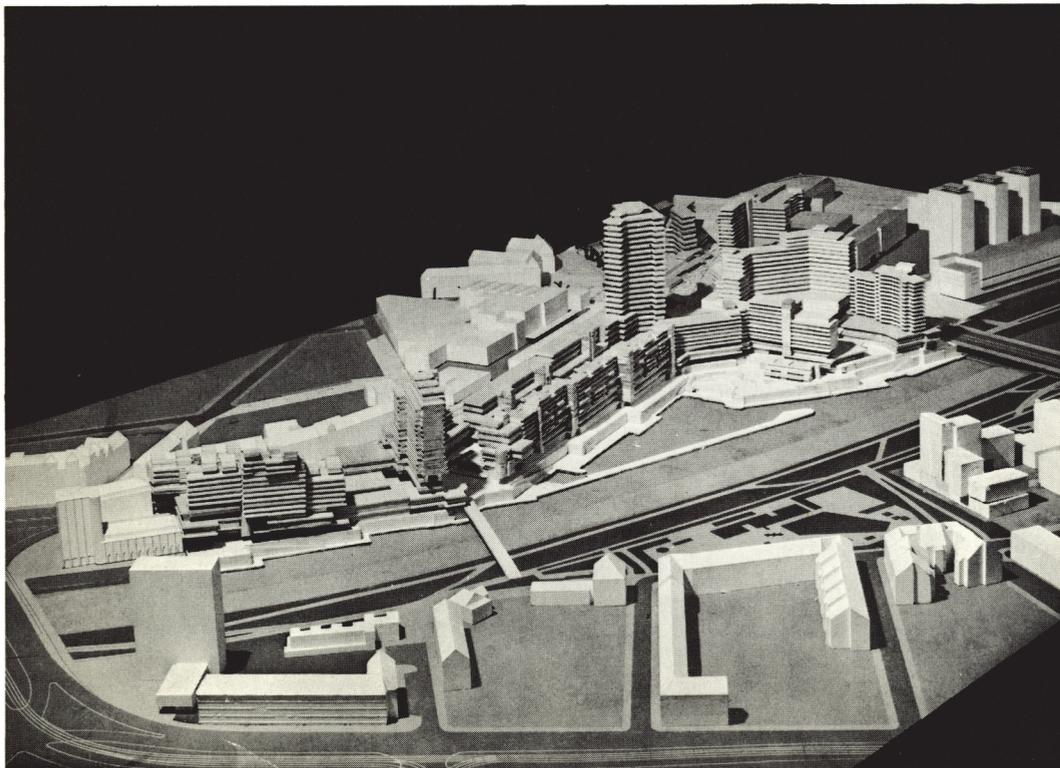
Der Bereich um die Markthalle beiderseits der Karmarschstraße müßte ein Entwicklungsschwerpunkt werden, der allerdings keine Hochhäuser enthalten kann.



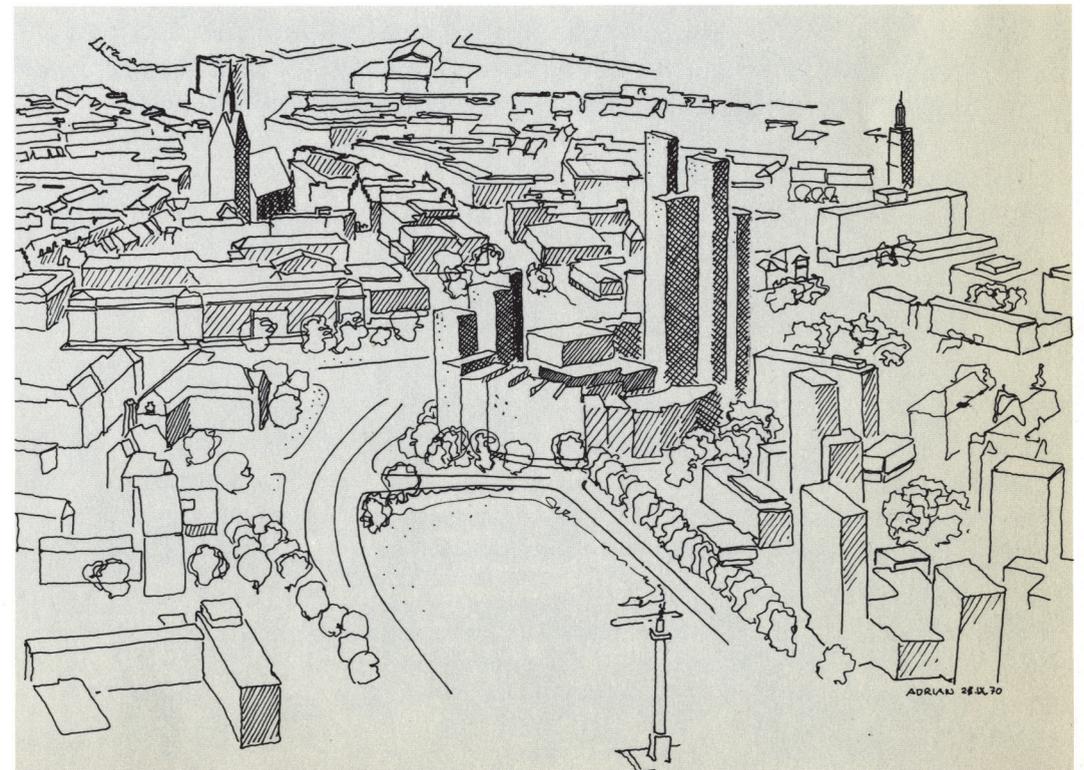
Am Friederikenplatz, dem Landtag gegenüberliegend, sollte an besonders repräsentativer Stelle ein großer und hoher Gebäudekomplex als Schwerpunkt des Regierungsviertels um den Waterloo-platz entstehen, dessen Baumassen einerseits die Straßenräume der Karmarschstraße und des Leibnizufers begrenzen, andererseits aber den Blick von der Legionsbrücke auf den Landtag und die Marktkirche und vom Leibnizufer auf das Neue Rathaus freihalten.

Ihmezentrum, Altstadt und Regierungsviertel müssen zur Lösung der Aufgabe zusammenwirken.

Ihmezentrum (Arch. Kloss)



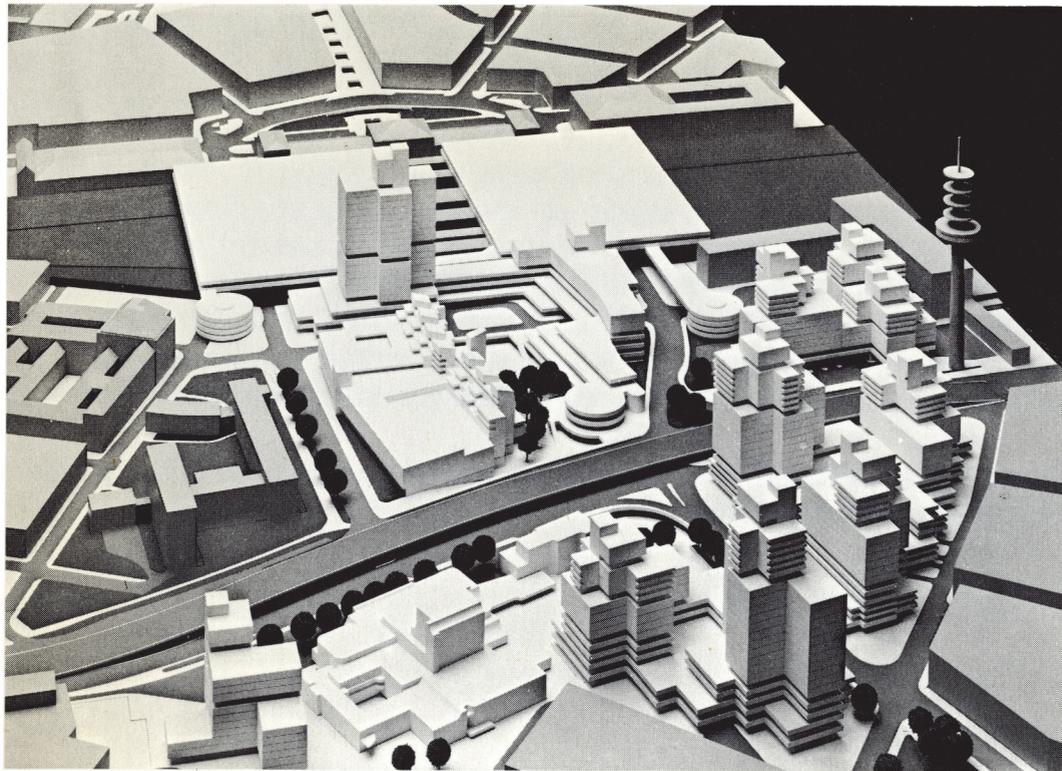
Ein Gebäudekomplex am Nordende des Waterlooplatzes als Schwerpunkt des Regierungsviertels.



# RASCHPLATZ

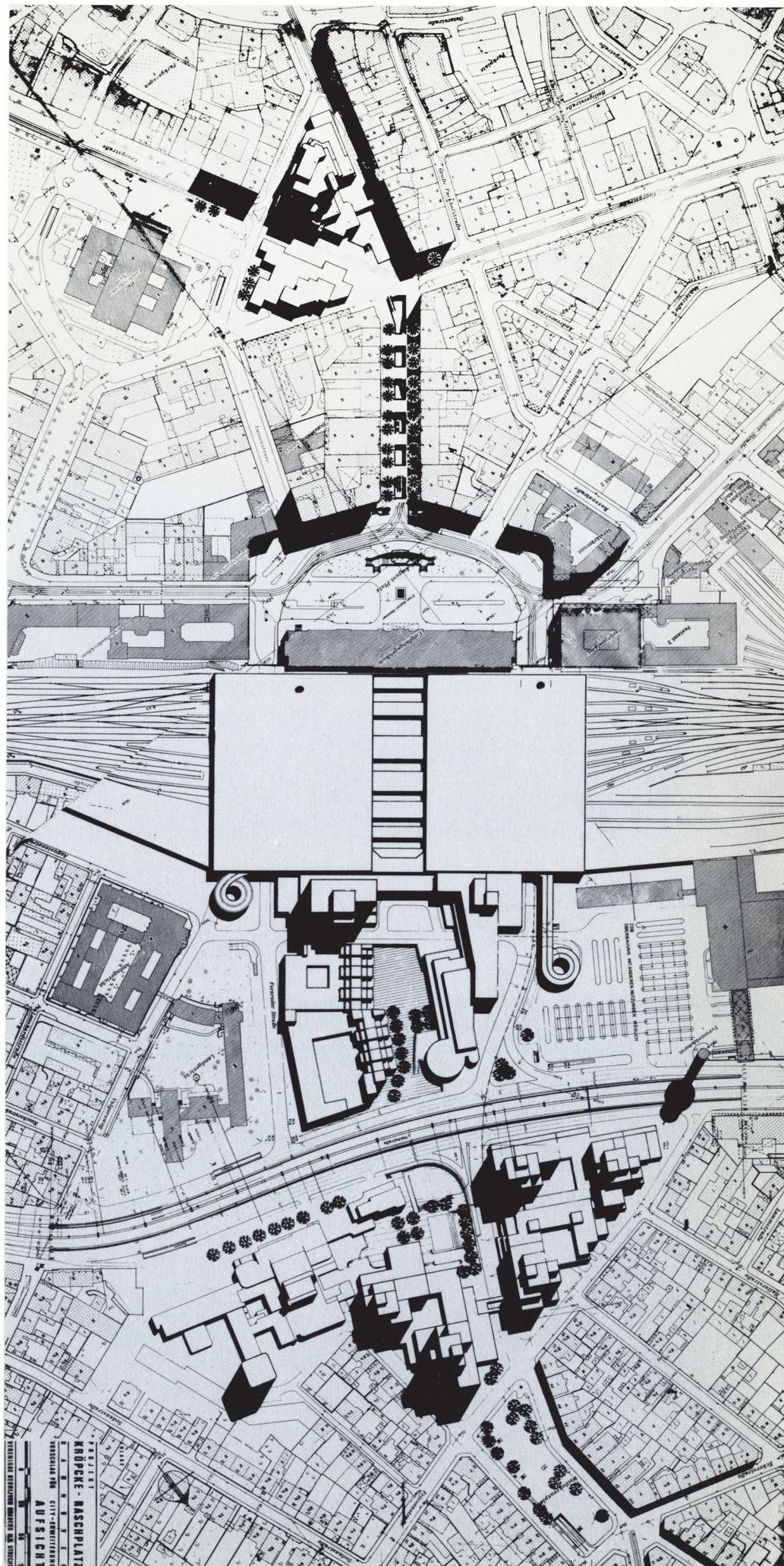
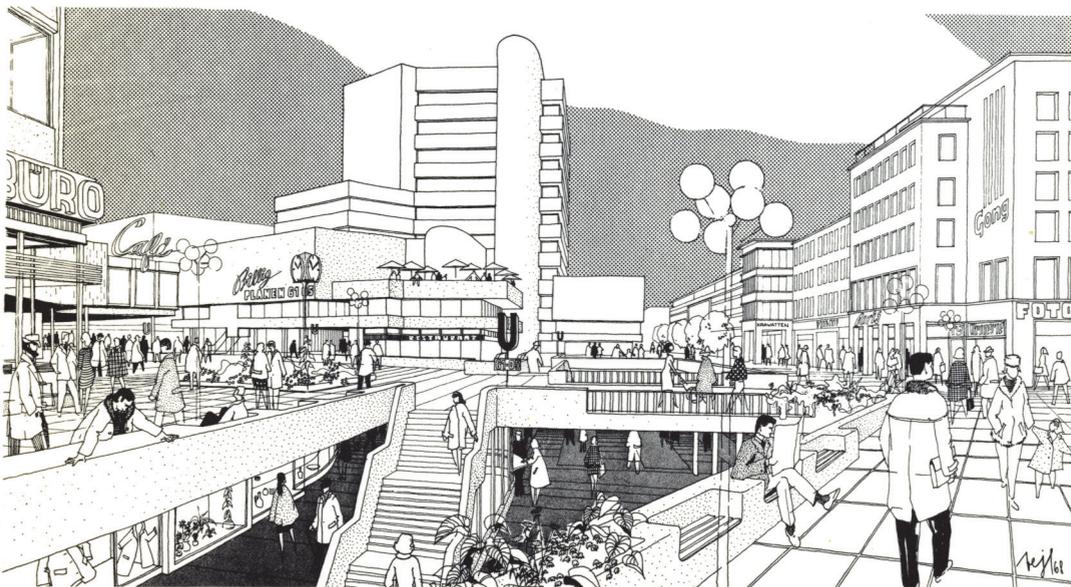
Die Bebauung des Raschplatzes schließt die Lücke zwischen Oststadt und City. Sie wird erschlossen und ermöglicht durch die geplante Fußgängerverbindung vom Kröpcke zum Weißekreuzplatz (siehe „Fußgängerverbindung Kröpcke–Weißekreuzplatz“, Beiträge zum Flächennutzungsplan, Heft 1).

Der Raschplatz stellt das größte und wichtigste innerstädtische Entwicklungsgebiet dar. Seine Baumassen sollten aus der Bahnhofstraße bereits sichtbar werden, so daß im Bewußtsein der Bevölkerung eine Integration in die City erfolgt.



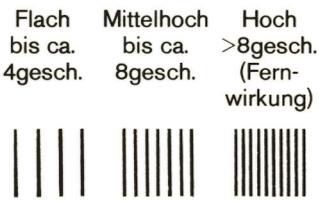
# KRÖPCKE

Das neue Center am Kröpcke wird in seiner Gestalt und seiner inneren Organisation wesentliche Merkmale eines Großkomplexes enthalten. Es soll im Kreuzungspunkt der innerstädtischen Schwerlinien zwischen Steintor und Aegidientor, Raschplatz und Friederikenplatz entstehen und Endpunkt der Passerelle Kröpcke–Hauptbahnhof–Raschplatz sein.

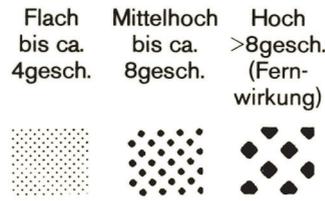




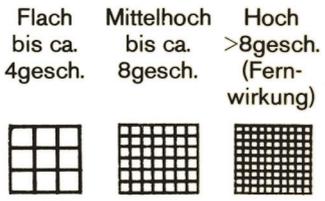
**Blockbebauung**  
 Bildet Platz- und Straßenwände  
 Einzelbaukörper nicht ablesbar  
 Gebäude durch Fassade  
 charakterisiert  
 Trennt öffentliche und private  
 Freiflächen strikt  
 Historisch oft multifunktional



**Solitärbebauung**  
 Freistehende Gebäude  
 Differenzierte Baumassen  
 Freiflächen von der Straße  
 sichtbar  
 Meist monofunktional  
 Weniger publikumsorientiert  
 (Vorflächen)



**Komplexbebauung**  
 Differenzierte Baumassen  
 Große, einheitlich bewirtschaf-  
 tete Baumassen  
 Enthält interne, öffentlich  
 zugängliche Verkehrsflächen  
 Nutzungsgemisch  
 Publikumsorientiert



Die Silhouette bestimmende Türme

Wichtige öffentliche Gebäude

Bauformen und Bauhöhen der Innenstadt

Das hier zur Diskussion gestellte Konzept möchte historisch gewachsene Baustrukturen, Straßen, Plätze und Maßstäbe erhalten, indem sich heute abzeichnenden neuen Entwicklungen geeignete Räume zugewiesen werden. Es sieht vor, die Innenstadt mit einem Kranz von Großkomplexen mit hohen Gebäuden zu umgeben, die einerseits das Zentrum begrenzen, andererseits es weit hinein in die umgebenden Wohngebiete signalisieren. Die Innenstadt wird zu einem großen, gefaßten Raum. Die Stadt wird als ein Gesamtkunstwerk weiterentwickelt, dessen Gestalt durch einen politischen Willen geprägt wird.

Die Durchsetzung eines solchen Konzepts muß durch Maßnahmen ermöglicht werden, die die ökonomischen Voraussetzungen zu seiner Verwirklichung schaffen. Ein erster Schritt wurde mit der Festlegung der U-Bahn-Kreuzungsstationen in den Entwicklungsschwerpunkten getan.

Das Schließen der Lücken zwischen Innenstadt und zentrumsnahen Wohngebieten durch attraktive Bebauung leitet eine sternförmige Entwicklung der City ein. Ein einseitig lineares Zentrumswachstum wird vermieden, weil es zur Verödung an anderen Stellen führen müßte. Die intensive Bebauung am Steintor und Aegidientorplatz soll die mittelalterlichen Hauptstraßen wieder stärker beleben. Entwicklungen im Bereich Markthalle–Friederikenplatz werden ein Gegen-

gewicht zur Cityerweiterung am Raschplatz darstellen. Das Ihmezentrum wird Linden endgültig mit Hannover verschmelzen.

Hohe Gebäude in den neuen Schwerpunkten sind nicht Selbstzweck, sondern funktional begründete Teile großer, entwicklungsfähiger, anbau- und umbaufähiger, multifunktionaler baulicher Organismen.

Die vorgeschlagenen Komplexe sollen alle jene Dinge aufnehmen, die in überkommenen Baustrukturen keinen Platz mehr finden können, vor allem Wohnungen und Freizeiteinrichtungen.

Von den vorgeschlagenen Entwicklungsschwerpunkten werden Impulse auf die heutige Innenstadt ausgehen, die modernen Anforderungen angepaßt werden muß. Öffentliche und halböffentliche Verkehrswege und Einrichtungen werden miteinander verflochten werden, Blockbebauung wird sich durch Zusammenfassen der Grundstücke in komplexe Bebauung umwandeln. Der Bau der Fußgängerpassage Kröpcke–Raschplatz ist ein Schritt auf diesem Weg.

Die Entwicklung der Innenstadt nach einem Konzept erzwingt eine Festlegung auf dieses Konzept auf lange Zeit. Der hier vorgelegte Vorschlag öffnet Bereiche für neue Entwicklungen und schützt dadurch Vorhandenes vor der Zerstörung. Er setzt sich ein Stadtbild von unverwechselbarer Eigenart zum Ziel.