

GHS Seminar „Innenstadt im Wandel“ Tischvorlage 27. November 2024

Folgende Erkenntnisse sind zu diskutieren:

Das inzwischen beschlossene „Konzept zur nachhaltigen Weiterentwicklung und Stärkung der Hannoverschen Innenstadt“ der Mehrheitsfraktion (SPD, CDU, FDP) im Stadtrat Hannover verlangt, das Handlungsprogramm „Mitte Neu denken“ bis 2035 neu auszurichten.

Zur Begründung heißt es: Die „Zukunftsfähigkeit muss auf einer Vielzahl verschiedener Maßnahmen in ganz unterschiedlichen Bereichen erreicht werden. Eine einseitige Fokussierung auf Verkehrsströme greift zu kurz und geht an den tatsächlichen Bedarfen vorbei“ (vgl. S. 13). Das Konzept enthält daher eine umfassende Auflistung möglicher Maßnahmen in den Bereichen Wirtschaft, Sicherheit, Ordnung und Sauberkeit, Stadtentwicklung und Bauen, Mobilität, Klimaschutz, Beteiligung und Finanzierung.

Die integrative Sicht auf die Innenstadtentwicklung ist notwendig und sicher auch ein Verdienst dieses Konzeptes. Während viele Aspekte eine gute Grundlage für eine konsensuale Zukunftsdebatte darstellen, bleibt der maßgebliche Unterschied im Mobilitätskonzept erklärungsbedürftig.

Das Ziel, die Attraktivität der City durch ihre Erreichbarkeit mit dem PKW zu bewahren bzw. zu steigern, ist der Annahme des Mobilitätskonzeptes 2030+, das gleiche Ziel durch Reduzierung des PKW-Verkehrs zu erreichen, diametral entgegengesetzt.

Das mehrheitlich beschlossene Konzept setzt mit der Beibehaltung aller Spuren auf dem Cityring und den meisten Parkmöglichkeiten am Straßenrand sowie dem Verzicht auf Parkgebühren (nach 18:00 Uhr) auf eine möglichst gute Erreichbarkeit der City mit dem PKW.

Die Beibehaltung bzw. Stärkung des PKW-Verkehrs widerspricht dem von der Stadtverwaltung vorgelegten Mobilitätskonzept 2030+, das den PKW-Verkehr mit Straßenschließungen und einer Lenkung auf Parkhäuser einschränken will. Das Mobilitätskonzept 2030+ trägt in besonderem Maße dem erforderlichen Klimaschutz (CO₂-Minderung), dem Gesundheitsschutz (Lärminderung, Unfallminderung) und dem persönlichen Wohlbefinden der BesucherInnen der Innenstadt durch eine verbesserte Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum Rechnung; es steigert dadurch die Attraktivität der Innenstadt.

Dennoch bleibt zu hoffen, dass sich jenseits parteipolitischer Ränkespiele und Maximalforderungen das Mobilitätskonzeptes 2030+ schrittweise realisieren lässt. Dazu gehören der verkehrsberuhigte Umbau der Prinzenstraße, der Georgstraße, der Karmarschstraße, der Schillerstraße sowie zumindest teilweise auch der Köbelinger Markt und die Überlegungen zum Umbau des Raschplatzes (Deckelung und durchgängige Fußwegebeziehung zur Oststadt (vgl. Punkte 34., 35., 36., 37., 39., 42. des Ratsbeschlusses).

Dies vorausgeschickt, wurden folgende Anregungen erörtert:

Ruhender Verkehr:

- Die Parkhäuser sollten zeitgemäß umgebaut und so attraktiv wie möglich gestaltet werden. Dazu gehören teilweise breitere Auf- und Abfahrten sowie Stellplätze, helle Beleuchtung, Frauenparkplätze, Überwachungskameras, ein bedarfsgerechtes und zwischen Anliegern und Besuchern differenzierendes Preisniveau, ein bequemes Ticketkonzept und die Dachbegrünung bis hin zu integrierten Skywalks.
- Eine zusätzliche Tiefgarage am Leibnizufer sollte im Zusammenhang mit einer Aufwertung des Leineufers („Park am Leineufer“) und einer besseren Fußgänger- und Radfahrerverbindung zwischen Altstadt und Calenberger Neustadt geprüft werden (vgl. Punkte 70, 73 des Ratsbeschlusses). Die Minus 1 Ebene unter der Hochstraße und dem zu deckelnden Raschplatz sollte als erweiterter Parkraum für PKWs, für Anlieferverkehre und einen Fahrrad-Hub genutzt werden.
- Für das Parken der Fahrräder sind außer Bügel am Straßenrand und zwei Fahrrad-Hubs in der Minus 1 Ebene des Ernst-August Platzes und des Raschplatzes weitere kompakte Einstellplätze vorzusehen.
- In die längerfristigen Überlegungen zur Umgestaltung des Raschplatzes sind neben der Beibehaltung der Hochstraße zugunsten einer Auto-freien Wegebeziehung zwischen Nordausgang des Hauptbahnhofes und der Oststadt alternativ auch eine **Untertunnelung des Cityringes** (Berliner-/Hamburger Straße) einzubeziehen.

Leerstände:

- Die Leerstände der Kaufhäuser und weiterer Einzelhandelsgeschäfte sind dem Strukturwandel geschuldet. Deshalb bedarf es parallel zum Mobilitätskonzept auch eines integrierten **Nutzungskonzeptes**. In einer neuen funktionalen Vielfalt und Mischnutzung der Innenstadt liegt eine große Chance. In der Innenstadt werden dafür besonders geeignete Gebiete überplant und als **Urbane Gebiete** nach §6a BauNVo ausgewiesen (vgl. Punkte 27., 28., 29., 31. des Ratsbeschlusses).
- **Zwischennutzungen** können zur vorübergehenden Belebung beitragen und der Erprobung neuer bedarfsgerechter Nutzungen dienen. Die Zwischennutzung „Aufhof“ zeigt als best practice Beispiel, wie es gehen kann (vgl. Punkt 12. des Ratsbeschlusses).
- Für das **Karstadtgebäude** in der Georgstraße sollten Nutzungs- und Umbaukonzepte mit allen möglichen in Frage kommenden NutzerInnen entworfen und in der Öffentlichkeit diskutiert werden. Beispielhaft für einen zukunftsweisenden öffentlichkeitswirksamen **Nutzungsmix** sind das „Oodi“ in Helsinki (links) und das „Forum“ in Groningen (rechts).



Um die jeweilige Stadtbücherei (mit unterschiedlichen Abteilungen) herum befinden sich workspaces, Auditorien, offene Theaterforen, Audiovisionsräume, MedienLabs, SmartLabs, PC-Desks, 3d-Druckerangebote, Kino, Cafés und Restaurants.

Beispielhaft für eine multifunktionelle Umnutzung und einen gelungenen **Umbau** von leerstehenden Kaufhäusern ist das „Het Grote Handelshuis“ in Groningen (NL) mit dem Einbau eines mit Glas überdachten Atriums und seitlich geführten Treppen und Fahrstühlen anstelle der Rolltreppen.



Auch in Braunschweig, Herne, Ingolstadt und Oldenburg gibt es gelungene Umnutzungsbeispiele für zuvor leerstehende Kaufhäuser.

Wünschenswert und raumgreifend wären für das Karstadt-Gebäude in der Georgstraße sind neben den o.g. Nutzungen insbesondere studentische Einrichtungen und Wissenschaftsbetriebe der Hannoverschen Hochschulen sowie ein Forum für Präsentation und Diskussion von Projekten der Stadtentwicklung. Entsprechende Konzepte und mögliche Organisationsformen für die beiden aktuell leerstehenden Kaufhäuser in Hannover müssten von der **Öffentlichkeit** in Aktionen und Kampagnen – unterstützt von lokalen Printmedien, Film, Funk und Fernsehen - vertreten und geltend gemacht werden.

- Über die Bauleitplanung (BauGB §24 Abs.1, Satz4 = Satzung zur Sicherung von Durchführungsmaßnahmen des Stadtumbaus) sollte ein städtisches **Vorkaufsrecht** zugunsten öffentlich relevanter Nutzungen in bestimmten Bereichen der City ausgeübt werden können (vgl. Punkt 30. des Ratsbeschlusses).

- Die Stadt braucht einen „**Entwicklungsfonds Innenstadt**“ (vgl. Top VII „Cityfonds“ des Ratsbeschlusses), in den öffentliche Gelder von Bund, Land, Region und Stadt (z.B. der Städtebauförderung) sowie private Investitionen und Spenden (crowd funding) fließen. Mit ihm sollten Zwischennutzungen und der Ankauf von Leerstandsimmobilien, deren vielfältige Nutzung sowie eine Öffentlichkeitbeteiligung finanziert werden (vgl. Punkte 5.,9.,11.,12. des Ratsbeschlusses).
- Die Stadt braucht ein „**Team Leerstände Innenstadt**“ (vgl. Punkt 10. = „Innenstadtmanagement“ des Ratsbeschlusses), zu dem Mitarbeiter*innen aus Wirtschaftsförderung und Planungsamt sowie die Kooperation mit der City-Gemeinschaft und weiteren Akteuren gehören. **Aufgaben** sind: laufende Dokumentation von Leerständen; Erarbeitung von Lösungskonzepten und konkreten Objekt-bezogenen Planungsvorschlägen; Konzepte für Zwischennutzungen; Prüfung und Anwendung des Baurechts; Führung von Verhandlungen mit Eigentümern und potentiellen Interessenten, Nutzern und Investoren; Ausarbeitung von Verträgen; Beteiligung der Öffentlichkeit.
- Angeregt wird eine **Gesetzesinitiative „Zweckentfremdung Gewerberäume“**, wobei Leerstände (über 6 Monate) analog zum Wohnraumzweckentfremdungsgesetz eine Ordnungswidrigkeit darstellen.

Fazit:

Veränderungen der Innenstadt hat es immer gegeben. Wir brauchen mehr Mut und bürgerschaftliches Engagement, um eine neue Vielfalt möglicher Nutzungen zu entwickeln und die Mobilität an die mehrheitlichen Bedürfnisse der Bürger und den erforderlichen Klimaschutz anzupassen.

Vorrangig sind neben der Einrichtung eines Investitionsfonds Innenstadt folgende 3 Initiativen der Stadtplanung:

1. Das Mobilitätskonzept 2030+ bleibt als strategisches Ziel erhalten und ist die Basis für eine schrittweise, konsensuale Umsetzung. Denn es trägt in besonderem Maße dem erforderlichen Klimaschutz (CO₂-Minderung), dem Gesundheitsschutz (Lärminderung, Unfallminderung) und der Attraktivität der Innenstadt durch eine verbesserte Aufenthaltsqualität für BesucherInnen im öffentlichen Raum Rechnung.
2. Innerstädtische Misch- und Kerngebiete (§§ 6,7 BauNVO) sollten so rasch wie möglich in Urbane Gebiete (§6a BauNVO) umgeplant werden, um den jeweils anzustrebenden Nutzungsmix, insbesondere das Wohnen zu fördern, indem die Stadt detailliertere Nutzungen für einzelne Geschosse bzw. Geschossflächen festlegen kann.
3. Es sollten umgehend leerstandgefährdete bzw. umnutzungsrelevante innerstädtische Gebiete als „Geltungsbereiche zur Sicherung von Durchführungsmaßnahmen des Stadtumbaus“ (§ 24 (1), Satz4 BauGB) festgelegt werden, um im Bedarfsfall (z.B. bei länger leerstehenden Kaufhäusern) das kommunale Vorkaufsrecht ausüben zu können.

