



Plätze und öffentlicher Raum Teil 2

GHS-Seminar WiSe 2023
www.eckart-güldenbergl.de

Plätze und öffentlicher Raum

- **Donnerstag, 02. November (10:00 – 12:00)**
 - Öffentlicher Raum – wovon reden wir?
 - Traum vom Ideal des europäischen Platzes
 - Funktionelle Vielfalt und Wandel innerstädtischer Plätze
- **Donnerstag, 09. November (10:00 – 12:00)**
 - Hannover 2020+ und Mobilitätskonzept 2030+
 - Gestaltung und Umsetzung innerstädtischer Plätze und Straßen
- **Donnerstag, 16. November**
 - 1. Stadtrundgang 10:00 – 12:00 Uhr Treffpunkt: Ballhofplatz
 - 2. Stadtrundgang 13:00 – 15:00 Uhr Treffpunkt: Ballhofplatz
- **Donnerstag, 23. November (10:00 – 12:00)**
 - Zusammenfassung und Diskussion

Wandel der Funktionen: Einflussfaktoren

- Gesellschaftliche Epochen
- Technologische Entwicklung
 - Mobilitätstechnologie, Elektrizität
- Ökonomische Entwicklung
 - Strukturwandel im (Einzel-)Handel,
- Freizeitverhalten
- Klimawandel und Umweltbewusstsein



Hannover City 2020+ Vorplanungen (2010 – 2012)

Innenstadtkonzept 2030+

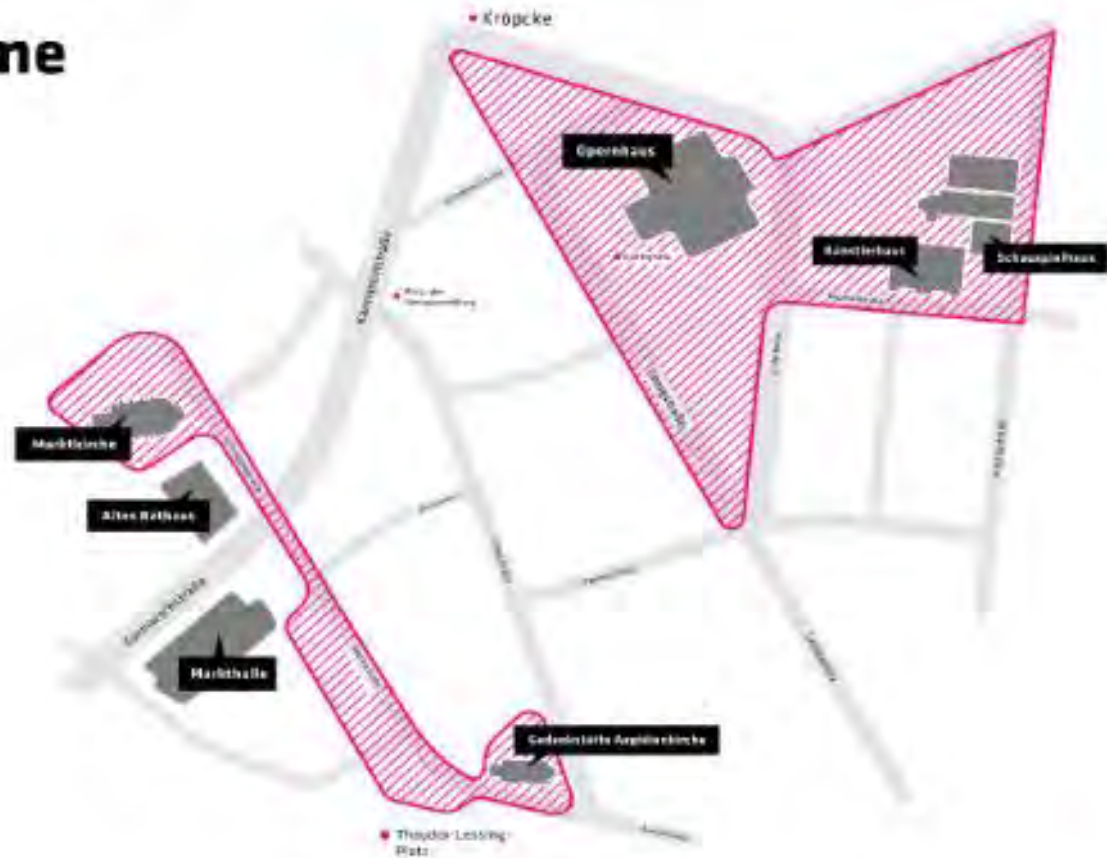
Innenstadtdialog und Experimentierräume

Das Konzept bündelt die zentralen Erkenntnisse aus dem hannoverschen Innenstadtdialog und umfasst neben den strategischen Leitlinien konkrete Projekte und Maßnahmen – beispielsweise für den Umbau und die Neugestaltung von innerstädtischen Plätzen und Straßen.

Getragen ist das Konzept von der Idee einer Innenstadt als lebenswerter, kulturell und städtebaulich bunter Ort, der gut erreichbar ist und in dem sich die Menschen problemlos bewegen können. Ziel ist es auch, die Innenstadt als bedeutenden Einzelhandelsstandort zu stärken.

Experimentierräume Innenstadtdialog Hannover

Modellhafte Neuorganisation des öffentlichen Raums, Nutzung von Flächen für mehr Aufenthaltsqualität. Anfahrbarkeit bleibt bestehen für Anlieger, Anlieferung, Rettungsfahrzeuge, Feuerwehr, Busse, Taxen. Parkhäuser bleiben erreichbar.





Wichtigste Erkenntnisse des Innenstadtdialogs

- Verweilen und Flanieren unter einem Blätterdach,
- im Kulturdreieck Kunst genießen,
- mehr Grün und mehr Wasser,
- mehr Inklusion und Miteinander,
- mehr Aufenthaltsqualitäten,
- mehr Nutzungsmischung,
- keine störenden Autos mehr am Straßenrand,
- Rückbau von Ampeln und mehrspurigen Straßen innerhalb des Cityrings.

Mobilitätskonzept Innenstadt Hannover 2030+



Ecke Georgstraße – An der Börse

Mobilitätskonzept 2030+ Was ist der Plan? OB Onay Video (2:40)

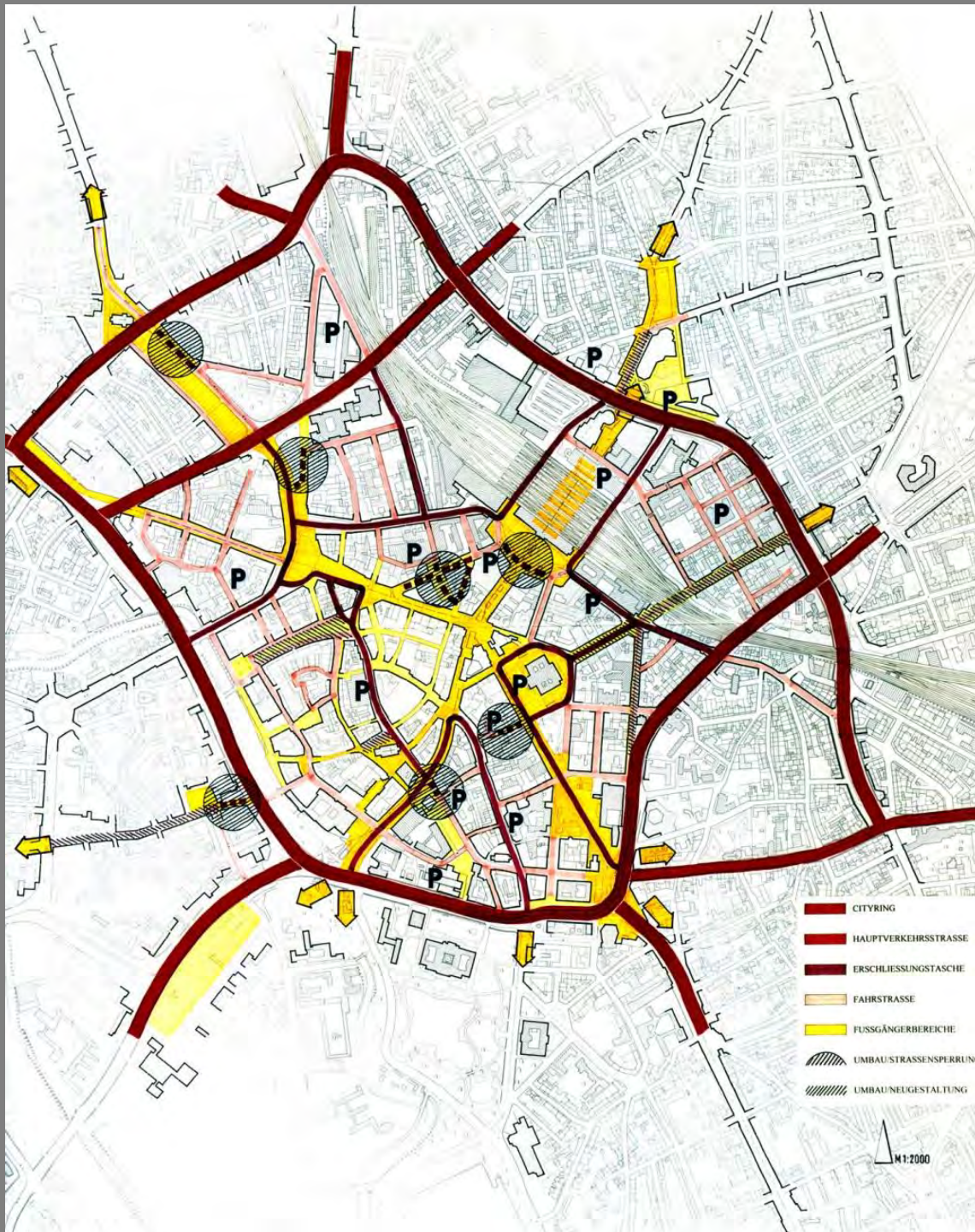
Radikales Verkehrskonzept

So will Hannover seine »nahezu autofreie« Innenstadt bauen

- Straßen in der Altstadt sollen für den allgemeinen Autoverkehr nicht mehr durchfahrbar sein (siehe Karte). Auch die beiden Tunnel am Hauptbahnhof sollen für den Autoverkehr geschlossen werden und für den Rad- und Fußverkehr reserviert werden (einer der beiden auch für den ÖPNV).
- Wo Autos und Kraftfahrzeuge weiter fahren dürfen, etwa bei Zufahrten zu Parkhäusern, soll »möglichst überall Tempo 20 oder maximal Tempo 30« gelten.
- Parkplätze im öffentlichen Raum sollen weitgehend wegfallen, womit es »bis auf wenige Ausnahmen« kein Straßenrandparken mehr gibt. Autos sollen stattdessen in Parkhäusern parken.
- Die Innenstadt soll »weitgehend ampelfrei« werden, um Fuß- und Radwege möglichst selten zu unterbrechen.
- Innerhalb des Cityrings sollen sämtliche Straßen grundsätzlich nur einen Streifen pro Richtung haben.
- Es sollen mehr Flächen für Radabstellplätze, Sharing-Angebote, On-Demand-Verkehre und den Lieferverkehr ausgewiesen werden.
- Innenstadt und umliegende Wohnquartiere sollen besser verbunden werden, indem etwa mehr Querungen über den Cityring eingerichtet werden.



Nachkriegs-Schadenskarte 1945 mit geplanten Sträßendurchbrüchen



Hannover-City gegenwärtiges Erschließungssystem

- █ CITYRING
- █ HAUPTVERKEHRSTRASSE
- █ ERSCHLIESSUNGSTASCHE
- █ FAHRSTRASSE
- █ FUSSGÄNGERBEREICHE
- ▨ UMBAU/STRASSESPERRUNG
- ▩ UMBAU/NEUGESTALTUNG

M 1:2000




GERECHTE MOBILITÄT

Die Innenstadt bietet mit großzügigen Straßen- und Stadträumen wirksame Beiträge zur Mobilitätswende. Die Experimentierräume zeigten im Jahr 2021 mit temporären Interventionen, dass weniger Platz für Autos mehr Platz für Menschen und deren Bedürfnisse schafft. Noch ist das Auto im Stadtraum der Innenstadt dominant, obwohl der ÖPNV und das Fahrrad weitaus häufiger bei der Anreise genutzt werden. Wird die Erreichbarkeit der Innenstadt zu Fuß und mit dem Fahrrad weiter verbessert und Kfz-Parken aus dem öffentlichen Raum in die Parkhäuser verlagert, so entstehen Freiräume für eine gerechtere Aufteilung der Straßenräume – für Gestaltung, Grün, Aufenthalt und neue Nutzungen im öffentlichen Raum. Straßen werden zu Erlebnisräumen für alle mit gegenseitiger Rücksichtnahme. Sie bieten Platz und Atmosphäre für Menschen, die sich dort gerne aufhalten, für Bewegung, Spiel und Sport.

Fußverkehr

-  Förderung Fußverkehr
-  Keine Durchfahrt für Pkw

Radverkehr

-  Haupttrouten
- MIV**
-  Erschließungsstiche
-  Parkhäuser Bestand

Bus und Bahn

-  Fernbahnhof
-  S-Bahn-Haltestelle
-  U-Bahn-Haltestelle
-  Bus-Haltestelle





Mobilität Bestand und Chancen



- Unterbrechung der Durchfahrt für den allgemeinen Kraftfahrzeugverkehr
- ➔ Anfahrt zu den Parkhäusern und Tiefgaragen
- Äußere Erschließung der Innenstadt

Mobilitätskonzept 2030+
Interaktive Karte

1. Ziele des Mobilitätskonzeptes

- die Bereiche für **Fußgänger*innen** und deren Aufenthaltsmöglichkeiten werden deutlich ausgeweitet und die Barrierefreiheit gefördert – unter anderem durch die Erweiterung der Behindertenparkplätze
- der **Radverkehr** wird durch mehr Fläche, eine bessere Sichtbarkeit und deutlich mehr Sicherheit im Straßenraum gestärkt – dies geschieht durch die Aufwertung des City-Radrings, schnelle Veloroutenverbindungen und großzügige Abstellanlagen.
- durch die Reduzierung des Autoverkehrs wird der **Öffentliche Personennahverkehr** pünktlicher und dadurch deutlich attraktiver – zentrale Mobilitätspunkte (wie der Hauptbahnhof und wichtige Umsteigeknoten) werden zu multimodalen Hotspots nachhaltiger und lückenloser Mobilität
- die Querung des **Cityring** zu Fuß und mit dem Rad erhält eine hohe Priorität – es gilt: Vorrang haben die Querungen der Fußgänger*innen und Radfahrenden; Ziel ist, die Querung des Cityringes insgesamt einfacher zu machen und die Anbindung der angrenzenden Quartiere über den Cityring hinaus zu verbessern
- durch mehr Parkmöglichkeiten und neue Flächen für Radabstellplätze, Sharing-Angebote, On-Demand-Verkehre und die urbane Logistik entsteht zusätzlicher Raum auch für **mobilitätseingeschränkte Personen**

2. Umsetzung des Mobilitätskonzeptes

- Die Straßen der Innenstadt werden **autofrei** gestaltet. Der Durchgangsverkehr wird unterbunden, aber die direkte Erreichbarkeit mit dem Auto ist weiterhin gegeben: geparkt werden kann in den Parkhäusern, die auch als Quartiersgarage für Bewohner*innen nutzbar sind.
- Die Stadt verfolgt die Maxime: die „Stärksten“ müssen am meisten Rücksicht nehmen. Deswegen wird es dort, wo gefahren werden muss, **flächenhaft Tempo 20** geben.
- Ampeln** sollen die Menschen, die zu Fuß gehen oder mit dem Rad fahren, nur in Ausnahmefällen unterbrechen. Die Innenstadt soll weitgehend ampelfrei werden.
- Fahrbahnen innerhalb des Cityrings wird nur das notwendige Minimum an Platz eingeräumt. Sämtliche Straßen sind grundsätzlich nur **einstreifig** pro Richtung.
- Los geht es** mit den Straßen und Plätzen der bekannten Visualisierungen: **Schmiedestraße, Schillerstraße, Steintorplatz, Georgstraße, Joachimstraße, Prinzenstraße** und **Köbelinger Markt**.

- Fußverkehr wird attraktiver

Um die Bereiche für Fußgänger*innen und den Aufenthalt attraktiver zu machen, sollen die Barrierefreiheit in der Innenstadt verbessert und neue Plätze zum Verweilen geschaffen werden.

Um die bestehenden Fußgänger*innenzonen zu erweitern, stehen verschiedene Bereiche wie die Straßen Am Markte und der **Köbelinger Markt** zur Verfügung. Andere große Bereiche in der Innenstadt sollten zudem aufenthaltsfreundlicher gestaltet werden, um die Verweildauer und die Qualität zu erhöhen. Hierfür kommen etwa die **Schmiedestraße**, die **Schillerstraße** und die **Georgstraße** in Frage.

LEITPROJEKT 10: SCHÖNERE UNTERFÜHRUNGEN

Bereich	Bahnhofsquartier
Strategie	Plätze und Achsen verbinden
Beschreibung	<p>Vier der insgesamt fünf Unterführungen unter den Bahngleisen innerhalb des inneren Cityrings werden als sichere und attraktive Wegeverbindungen für verschiedene Verkehrsarten modernisiert und gestaltet. Das Brückenbauwerk Königstraße wurde kürzlich erneuert. Für die weiteren Unterführungen wird geprüft, ob einzelnen Verbindungen spezifische Nutzungen zugewiesen werden: Fußverkehr, Radverkehr, Öffentlicher Verkehr, Autoverkehr.</p> <p>Mit dem Leitprojekt sollen die trennende Wirkung der Bahngleise abgebaut werden und die nördlichen Stadtviertel besser an die Innenstadt angebunden werden. Um die langen Unterführungen auch für den Fußverkehr als angenehm und sicher erfahrbare Wegeverbindung zu gestalten, sind sehr gute Ideen gefragt. Neben Fragen der Sicherheit, Einsehbarkeit und Sauberkeit, guter Beleuchtung und breiter Bewegungsflächen geht es auch um Anregung durch künstlerische Gestaltung, z. B. in Form digital unterstützter Licht- und Klanginstallationen. Ähnlich wie beim Kunstprojekt „BUSSTOPS“ in den 1990ern sollen inspirierende Ideen in einem künstlerischen Wettbewerb gesammelt werden. Der Planungsauftrag wird unter Beteiligung der Öffentlichkeit formuliert.</p>



📄 Tunnel in Fernroder Straße am Hauptbahnhof: heute und nach den Umbauten (Visualisierung) 🗺️ 📧 📄



LEITPROJEKT 7: UMBAU SCHMIEDESTRASSE UND ANGRENZENDE PLÄTZE

Bereich	Historischer Kern
Strategie	Freiraum und Grün laden ein
Beschreibung	<p>Der Umbau der Schmiedestraße in zwei Bauabschnitten schafft einen attraktiven und vielfältig nutzbaren Stadtraum mit engem Bezug zu den angrenzenden Nutzungen, besonders der historischen Marktkirche. Der Bereich des zweiten Bauabschnittes mit den Plätzen Am Markte und Hanns-Lilje-Platz umfasst das historische Zentrum Hannovers. Hier offenbarte der Experimentierraum im Sommer 2021 große Potenziale für Aufenthalt im Grünen, für Spiel und Bewegung.</p> <p>Im Netzwerk der Anlieger*innen werden die Impulse aus dem Experimentierraum Schmiedestraße aufgegriffen und in Anforderungen an eine neue multifunktionale Gestaltung der Plätze übersetzt. Die Planung erfolgt in einem qualifizierten Planungsverfahren. Für eine langfristig robuste, vielseitig nutzbare Ausstattung der Plätze werden Testphasen mit Versuchselementen vorgesehen.</p>

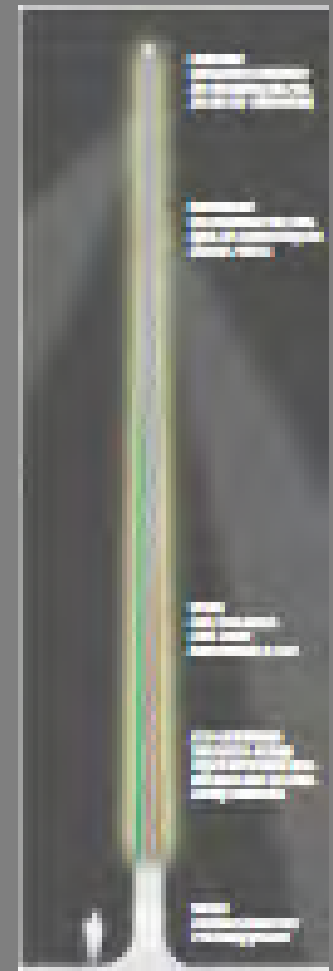




Schmiedestraße







1.Preis: Arch. Grieger und Harzer, Berlin 2020

Der zentrale Platzbereich bietet Raum für bereits jetzt stattfindende Märkte, Sport- und Kulturveranstaltungen. Ein Erweiterung in Richtung Goseriede aktiviert den nördlich liegenden Stadtraum und bindet diesen an das Steintor an.



Mobilitätskonzept Schillerstraße Umbau als Teil des City-Radrings



Joachimstraße

LEITPROJEKT 8: UMBAU DES ÖFFENTLICHEN RAUMES IM KULTURDREIECK

Bereich	Kulturdreieck
Strategie	Kunst und Kultur schaffen Raum
Beschreibung	<p>Das Areal „Kulturdreieck“ zwischen Staatsoper, Künstlerhaus und Schauspiel Hannover wird als Pilotprojekt zu einem lebendigen Kulturquartier mit hoher Aufenthaltsqualität transformiert.</p> <p>Die Foyers der Häuser werden zu einem verbindenden und öffnenden Element, indem sie als Aktionsräume und Community-Spaces in den öffentlichen Raum erweitert werden. Neue Kooperationen zusammen mit Handel, Gastronomie, GOP-Varieté und freier Kulturszene laden zu immer neuen und spannenden Interventionen und niedrighschwelligem Kultur-Erlebnissen ein.</p> <p>Die Straßenräume werden im Zuge verkehrsberuhigender Maßnahmen und Umgestaltungen zu Flanierräumen mit Aufenthaltsqualität. Sie leiten die Besucher*innen zu den Kultureinrichtungen, Höfen und Plätzen, darunter auch der „Hof Künstlerhaus“ als Agora des Kulturdreiecks. Die öffentlichen Plätze werden zu Wohlfühlorten mit hoher Aufenthaltsqualität, indem sie mit Stadtmobiliar, Begrünung und ausreichend Schattenplätzen ausgestattet werden.</p> <p>In der Innenstadt werden künftig, die Erfahrungen aus dem Kulturdreieck aufgreifend, weitere Kulturareale entwickelt.</p>



Umgestaltungskonzept Georgstraße

Die zwingend notwendigen Verkehre dürften ihn an zwei Seiten passieren, unter anderem sollen Autos nach wie vor die Operntiefgarage erreichen können. Lediglich der ÖPNV soll die Menschen direkt bis an den Kröpcke bringen und sich ansonsten den Fußgängern und Fahrradfahrenden unterordnen.

Die Georgstraße kann zum beidseitig befahrenen Fahrradboulevard werden. Der ruhende Verkehr würde entfallen, die frei werdenden Flächen den Flanierzonen und Sondernutzungsbereichen zugeschlagen werden.

Auf neuen öffentlichen Sitzbänken unter alten Platanen könnten die Menschen Platz nehmen, sich unterhalten oder ungestört auf den Opernplatz blicken.

Der Straßenraum würde höhengleich ausgebildet. In einem zweiten, späteren Schritt soll auch der innere Opernplatz selbst durch neue Oberflächen barrierefrei ausgestattet werden. Kreative Ideen der Kulturszene nach zeitgemäßen Aufenthaltsmöglichkeiten, Bühnen und Ausstellungsmöglichkeiten für das Kulturdreieck sollen dabei weiter diskutiert und entwickelt und mit dem Denkmalschutz abgestimmt werden. In den Sommermonaten verweisen - gemäß der Planungen - prächtige Pflanzkübel auf die Gartenkultur Herrenhausens. Neue, temporäre Sitzmöbel könnten dann zum Verweilen einladen.





STADTRÄUME UND KLIMAAANPASSUNG

Hannover ist eine „Stadt der Gärten“. Grün- und Freiflächen machen etwa die Hälfte des Stadtgebiets aus. Die Innenstadt bietet schöne Platzräume und großzügige Straßenräume. Doch die Stadträume sind teils wenig vielseitig genutzt. Grünanlagen und begrünte Straßenzüge sowie wahrnehmbare Verbindungen zwischen Freiräumen sind kaum vorhanden. Zuweilen lassen auch die Randnutzungen in den Erdgeschosszonen wenig Öffentlichkeit zu.

Highlights wie der Opernplatz und das Hohe Ufer, aber auch die grünen Bausteine der Experimentierräume des Sommers 2021 zeigen die Potenziale auf: gestaltete und besser begrünte Stadträume mit vielfältigen Funktionen für Begegnung, Bewegung, Sport und Erholung. Die Klimafolgenanpassung kann mit Bäumen als Schattenspendern, einer besseren Wasserspeicherung sowie mit großflächigen Fassaden- und Dachbegrünungen bestehender und neuer Bauten erfolgen. Grüne Verbindungen in die großen Grünzüge wie Maschpark und Eilenriede können entstehen.





LEITPROJEKT 5: AUFWERTUNG UND AUSBAU DER GRÜNEN ACHSEN

Bereich	Lebendige Innenstadt
Strategie	Räume verbinden
Beschreibung	<p>Auf Grundlage des Freiraumentwicklungskonzepts der Landeshauptstadt werden großräumige Grünverbindungen als grünes Netz für Natur und Erholung gesichert und entwickelt. Um im Bereich der Innenstadt die Grünverbindungen als solche wahrnehmbar sowie für biodiverse Vernetzung und Frischluftzufuhr tragfähig zu gestalten, werden die Grünstrukturen in innerstädtischen Stadträumen ausgebaut.</p> <p>Die Achse Eilenriede-Königstraße-Rathenauplatz wird innerhalb des Cityrings durch Umgestaltungen von Straßenräumen mit Anpflanzungen von Bäumen und Beeten bei reduzierten Fahrbahnbreiten gestärkt. Ein Baustein wird der umgestaltete Thielenplatz sein.</p> <p>Am Rande der Innenstadt verläuft entlang der Leine die Grünverbindung Herrenhausen-Leine-Maschsee. Ein Baustein der Freiraumgestaltung entlang der Leine ist die Culemannstraße. In einer Machbarkeitsstudie sind die Funktion der Straße und die Möglichkeiten zu prüfen, den historischen Maschpark zu erweitern, die Museumsmeile zu entwickeln und grüne, klimarelevante Qualitäten zu stärken.</p> <p>Als Experimentierfelder sind auch die Karmarschstraße und die Osterstraße zur weiteren Begrünung vorgesehen.</p>





UMBAU DES ÖFFENTLICHEN RAUMES IM KULTURDREIECK BAUSTEINE

Aufwertung Opernplatz und Georgstraße

Der bereits prominent gestaltete Opernplatz wird im Zusammenhang mit einer Verkehrsberuhigung und Umgestaltung der Georgstraße als Fußgänger- und Fahrradboulevard zur einladenden Kulisse für künstlerische Interventionen. Eine offene Bühne und smarte Ausstellungskuben laden (temporär und dauerhaft) zum Verweilen ein.

Umgestaltung Prinzenstraße / Thielenplatz

Prinzenstraße und Thielenplatz werden weitestgehend vom Kraftfahrzeugverkehr befreit und in enger Verbindung mit dem Opernplatz zu einem neuen Rückgrat des Kulturdreiecks. Im heute hochgradig versiegelten Bereich entsteht als Pilotprojekt ein blau-grüner Straßenraum: In einer Machbarkeitsstudie (Sofortprogramm "Perspektive Innenstadt!") werden u. a. der Rückhalt und gedrosselte Abfluss von Regenwasser sowie die Wasserspeicherung und Bewässerung der Bäume in Trockenperioden untersucht.

Der Verkehrsraum wird auf das Nötigste reduziert (Erschließung, Ver- und Entsorgung, Rettungsdienste). So entsteht Freiraum für Flanieren und Aufenthalt sowie für Kulturproduktion und -erlebnis. Das Schauspiel erhält vor dem Eingang einen Platz als öffentlichen Empfangs- und Aktionsraum.



Visualisierung Prinzenstraße 2022



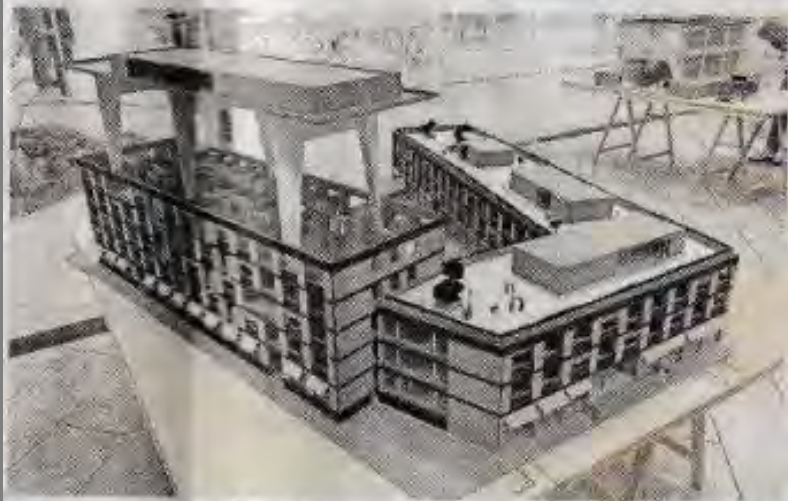
**Prinzenstraße
oben: Ist-Zustand
unten: Konzept**





Belit Onay, Oberbürgermeister von Hannover, will die Innenstadt grundlegend umbauen Foto:

Franziska Gilli / DER SPIEGEL 19.09.2023



Nutzungsideen für einen Umbau des ehemaligen Bürgeramts Leinstraße: Das Modell der Architekturstudentinnen Lea Epperlein und Jessica Wunderle zeigt Perspektiven als „Haus der Inklusion“ (das aufgeständerte Dach dient nur der Präsentation, damit man hineingucken kann). Derzeit ist das Modell in der Ausstellung „Besser im Bestand“ im Aufhof Hannover zu sehen.

FOTO: CONRAD VON MEDING

Oben:
„Wir versiegeln und verschwenden“
Interview mit Andrea Gebhard
HAZ 16.10.2023

Rechts:
Visualisierung Mobilitätskonzept 2030+





Köbelinger Markt

Parkhaus Markthalle

Das Parkhaus ist 24 Stunden geöffnet und der Parkplatz kostet 1,80 € pro angefangene Stunde und maximal 10,00 € für 24 Stunden. Wer regelmäßig hier parken möchte sollte sich das Angebot P-Card ansehen. Damit sinkt die Parkgebühr sogar auf 1,20 € pro Stunde.

- Gesamtstellplätze 392
- Durchfahrtshöhe 1,95 m
- Durchfahrtsbreite 2,5 m





Vertiefungsraum Raschplatz Zwischennutzung

LEITPROJEKT 9: ANKUNFTSORT HAUPTBAHNHOF EINGANG NORD

Bereich	Bahnhofsquartier
Strategie	Mitte zieht an und bewegt
Beschreibung	<p>Der Hauptbahnhof wird in den nächsten zehn bis fünfzehn Jahren als moderner, intermodaler Verkehrsknotenpunkt umgebaut. Der Eingang Nord wird wieder einen gestalteten Vorplatz erhalten. In Verbindung damit wird die Achse Hauptbahnhof-Weißekreuzplatz als einladender Ankunftsort und urbaner, inklusiver Stadtraum gestaltet. In einer Masterplanung werden eine übergeordnete Vision für den „Zwischenraum“ der isolierten Quartiere zwischen Bahn und Cityring sowie alternative Konzeptstudien einschließlich Machbarkeitsprüfung erarbeitet. Die anschließende Planung für den Vertiefungsraum wird als interdisziplinäres und beteiligungsorientiertes Verfahren und ggf. anschließendem Wettbewerb angelegt.</p> <p>Vielfältige Interessensgruppen sind einzubeziehen, neben den Anliegern als Beispiel ein im Innenstadtdialog entstandener Austausch zwischen der Deutschen Bahn und sozialen Trägern. Das Kulturzentrum Pavillon am Weißekreuzplatz hat als kultureller Dreh- und Angelpunkt zwischen Innenstadt und List eine Schlüsselrolle.</p>



Fortschritte bei der Verbesserung der Aufenthaltsqualität und neuen Hilfen sind unter anderem:

- Verlegung des Kontaktladens Mecki in eine neue Räumlichkeit und mit zusätzlichen medizinischen Angeboten
- Kombiniertes Angebot aus Bett, Substitution und Tagesstruktur, dezentrales Angebot in Kooperation mit Suchthilfe und Suchtmedizin
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität auf dem Vorplatz Fernroder Straße für die offene Drogenszene durch verbesserten Witterungsschutz (Sitzplätze, Dächer)
- Ausbau der Diamorphinambulanz auf 150 Plätze und zusätzlich Ausbau der Tagesstruktur in der Praxis; die bisherigen Räumlichkeiten in der Odeonstraße bieten nur für 80 Patient*innen Raum; für die Erweiterung ist eine neue Immobilie zu suchen
- Schaffung eines Modellprojekts „Substitution Crack“ durch eine gemeinsame Initiative mehrerer Bundesländer für einen wissenschaftlich begleiteten Modellversuch
- Ausbau der städtischen Straßensozialarbeit „Arbeitsschwerpunkt Sucht“ mit dem Ziel, die Koordination mit Suchtmedizin zu verbessern

Bruns beschreibt, dass die Vielfalt und ein Mix aus zentralen und dezentralen Angebote die Chance bieten, die besonders durch Nutzungskonflikte geprägten, innenstadtnahen Plätze zu entlasten. Bestehende Angebote werden dafür kontinuierlich vernetzt. Künftig sollen auch mobile Angebote eine größere Rolle spielen.

Für Stadträtin Bruns steht fest: „Angebote für wohnungslose Menschen müssen niedrigschwellig erreichbar sein. Wohnungslose Menschen gehören zur Stadtgesellschaft und werden auch zukünftig öffentliche Räume nutzen.“

Nachhaltige Perspektiven für den Raschplatz

1. Deckel drauf und UG-Nutzung für Fahrrad-Hub sowie Autostellplätze
2. Abriss Hochstraße und Rückbau der Berliner Allee zu einer Baumallee mit ebenerdigem Übergang vom Hauptbahnhof Nordeingang zum Andreas Hermes-Platz, Pavillon und Weiße Kreuz-Platz
3. Verlängerung Stadtbahnlinie über Berliner Allee bis (zunächst) Marienstraße

www.zukunft-mobilitaet.net ab 5:10 bis 6:30 = 1:20

Urbane Mobilität Groningen (NL), www.zukunft-mobilitaet.net

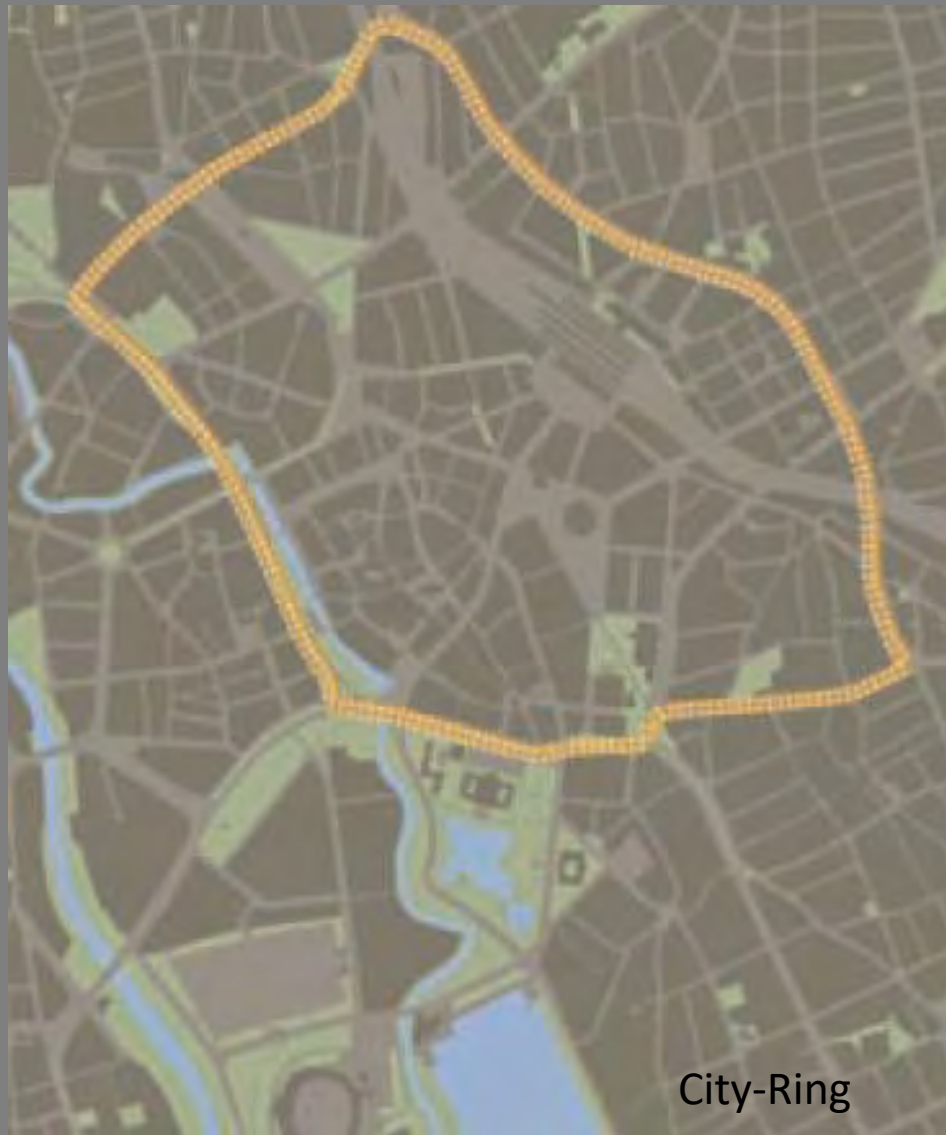


Park am Leineufer: Kann das funktionieren? HAZ 03.11.2023

Hannover City 2020+
1. Preis Vertiefungsraum Leibnizufer
Hohes Ufer – Leinefurt
KSW-Architekten



Hannover City 2020+ Der Entwurf



„Der City-Ring wird unter Wahrung seiner Leistungsfähigkeit im Bereich des Leibnizuferes auf jeweils **zwei Fahrspuren** pro Richtung umgebaut und mit breiten Geh- und Radwegen ausgestattet.“
(2011, S.55)

Plätze und öffentlicher Raum

Traum Wirklichkeit Perspektiven

Traum...Chancen

- Inbegriff von Urbanität
- Sozialer Raum
- Politischer Raum
- Kollektives Gedächtnis
- Identität, Orientierung
- Bühne, Repräsentation
- Offenheit, Vernetzung

Wirklichkeit...Risiken

- Autoverkehr, Beschleunigung
- Kommerzialisierung, „Mall-isierung“
- Privatisierung, Kontrolle
- Ent-Politisierung
- Banalisierung, Festivalisierung
- Vernachlässigung
- Entleerung
- Unsicherheit

Perspektiven...Konzepte

- Vielfalt der Nutzung
- Angebotsoffenheit
- Vernetzung öffentlicher Räume
- Definierter Raum, Grenzen
- Kompakt-urban-grün
- Schönheit, Sinnlichkeit
- Tag-Nacht-Perspektive
- Nutzungsmanagement
- Verkehrsberuhigung



KARSTADT







FORUM Groningen (NL) Bibliothek, Kino und mehr...



GHS-Seminar „Plätze und öffentlicher Raum“, WiSe 2023

Erkundung Zentraler Plätze der City Hannover

1. Ist der Platz öffentlich, halböffentlich, privat?
(wer stellt ihn her und wer bezahlt die Herstellung?)
(wer hat welche Nutzungsrechte an dem Raum?)
2. Welchem Typ entspricht der Platz?
(Repräsentationsplatz, Erholungsplatz, Verkehrsplatz etc.)
3. Zu welchen Zwecken wird der Platz genutzt? Wer nutzt den Platz?
Wie wird der Platz genutzt? Gibt es vielfältige Nutzungsmöglichkeiten?
4. Gibt es Nutzungskonflikte (zwischen unterschiedlichen Nutzergruppen, Besuchern des Platzes und Nutzern angrenzender Gebäude?)
5. Welche Verkehrsarten teilen sich den Platz und welche dominieren?
(Fußgänger, Radfahrer, Auto, Busse, Bahnen?)
6. Ist der Platz mit anderen öffentlichen Räumen vernetzt?
7. Wie ist der Platz begrenzt?
(öffentliche, private Gebäude, Straßenräume, Grünanlage, Bäume?)
8. Welche besonderen Gestaltungsmerkmale gibt es?
(Bodenbelag, Grün, Sitzgelegenheiten bzw. Sitzecken, Brunnen, Denk- bzw. Mahnmale?)
9. Wie wird der Platz bei Nacht beleuchtet?

10. Wie wirkt der Platz auf mich?

(einladend, anregend, geschäftig, turbulent, langweilig, öde)

11. Lädt der Platz mich oder andere zum Verweilen ein?

12. Wie empfinde ich die Dimension, die Maße des Platzes?

13. Empfinde ich die Begrenzung als klar oder diffus?

14. Zu welchen möglichen Nutzungen lädt der Platz ein bzw. verhindert sie?

15. Empfinden Sie den Platz als sicher? Würden Sie ihn nachts aufsuchen, queren können?

16. Wie empfinden Sie den Verkehr? Zu laut? Stört der Verkehr die Aufenthaltsqualität?

Belebt der Verkehr eher den Platz?

17. Entspricht der Platz Ihrem Empfinden von einem urbanen Leben?

18. Vermittelt der Platz Ihrer Meinung nach Identität?

19. Was hätten Sie gern anders?

„Städte müssen so entworfen werden, dass nicht nur Plan und Ordnung, sondern auch ein glückliches Leben der Bewohner gewährleistet wird“ (Aristoteles, Politik, zit. Nach Camillo Sitte, Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen, Wien 1965, S.2)



BY AF BLODENHAVNS KOMMUNE

1862

Dansk

TØSØ

LAGER



Plätze und öffentlicher Raum

GHS-Seminar WiSe 2023
www.eckart-güldenbergl.de