

SCHRIFTEN

56

DER GROSSE PLAN
AKTUELLE BEITRÄGE
ZUM STÄDTEBAU

SRL

VEREINIGUNG
FÜR STADT-,
REGIONAL- UND
LANDESPLANUNG

Karin Kellner

DER CORSO VON HANNOVER ... AUF ALTEN WEGEN ZU NEUEN UFFERN

In den Wirren des Zweiten Weltkriegs versank Hannover, wie viele andere Städte mit industrieller Bedeutung, in Schutt und Asche. Insbesondere der nächtliche Luftangriff vom 8. auf den 9. Oktober 1943 zeigte verheerende Folgen. Die Fachwerkhäuser der Altstadt brannten wie Zunder und entfachten einen Feuersturm, dem nahezu 90 % aller innerstädtischen Gebäude zum Opfer fielen.

Die historisch gewachsene Stadtmitte aus Altstadt und Calenberger Neustadt um den Gründungsort Hannovers am Hohen Ufer der Leine verlagerte sich angesichts der vorausschauend vorangetriebenen Stadtentwicklung Rudolf Hillebrechts. Dieser definierte als erster Stadtbaurat der Nachkriegszeit in enger Anbindung an den Rat der Stadt und den damaligen Oberstadtdirektor Karl Wiechert das Zentrum Hannovers neu, um die Stadt im internationalen Vergleich zukunftsfähig wieder aufzubauen. Mit der Implementierung des vielspurigen Cityrings und dessen Anbindung an ein leistungsfähiges Schnellstraßennetz legte er den Grundstock für einen erfolgreichen Wiederaufbau der Landeshauptstadt. 1959 reüssierte Hillebrecht auf der Titelseite des Spiegels und verschaffte „der einst so behäbig-konventionell dahingluckenden Provinzstadt“ mit dem „Wunder von Hannover“ europaweite Aufmerksamkeit.

Die vorausschauende, verkehrliche Erschließung des Stadtzentrums innerhalb des Cityrings, die in der Wiederaufbauphase den notwendigen, reibungslosen Transport der Baumaterialien und damit schnell vorankommende Neubautätigkeit sicherstellte, folgte dem seinerzeit nachvollziehbar geschichtsabgewandten Planungsverständnis und modernen Leitbild der funktionsgegliederten und aufgelockerten Stadt. Die City Hannovers entwickelte sich im Laufe der Jahre zu einem der wirtschaftlich interessantesten Einzelhandelszentren Deutschlands und definiert sich in allererster Linie über die innerhalb des Cityrings liegenden innerstädtischen Teilräume – mit all den Nachteilen, die mit dem Verlust eines historisch gewachsenen Stadtgefüges und einer funktionsentmischten Stadt einhergehen: Das ehemalige Altstadtgefüge aus Altstadt und Calenberger Neustadt, sowie die Anbindung der angrenzenden Stadtquartiere, die unabdingbar zu einer lebendigen, erinnerebaren Stadtmitte dazugehören, sowie die über die Stadtgrenzen hinausgehende öffentliche Wahrnehmung der bis an die City reichenden Leineaue mit Maschsee und Maschpark rund um das neue Rathaus, leiden unter auffallend monofunktional gestalteten Straßenräumen. Im Zuge der Wiederaufbauplanung weitgehend als autogerechte Stadt angelegt, prägen sie heute entscheidend das Gesamtbild der Stadt.

Diesem für Jahrzehnte gültigen Ansatz der Gliederung des Stadtkörpers nach getrennten, funktionalen Flächen- und Nutzungszuweisungen gilt es nun generell entgegenzuwirken. Vor allem bei der verkehrlichen Planung der öffentlichen Räume sind neue Wege zu beschreiten. Angesichts der drängenden gesellschaftlichen und ökologischen Herausforderungen, denen wir uns vorbehaltlos stellen müssen, haben wir jetzt die Chance, an das bauliche Erbe der gewachsenen Stadt anzuschließen, und den in den vergangenen Jahrzehnten überformten Transitraum des Cityrings in einen funktionstüchtigen und zukunftsweisenden Stadtraum zu überführen, der alle Nutzungsansprüche an den öffentlichen Raum einer Stadt und nicht nur die des fließenden Kraftfahrzeugverkehrs verträglich berücksichtigt. Vorrangiges Ziel muss es dabei sein, die Innenstadt an die umgebenden Stadtquartiere gleichberechtigt anzubinden und Orte der Begegnung zu ermöglichen. Diese Maßnahmen können dazu beitragen, Hannover als attraktivem Lebens- und Arbeitsraum im nationalen Ringen der Städte um die kreativsten und qualifiziertesten Arbeitskräfte zu guten Standortfaktoren zu verhelfen. „Betriebe, Branchen und auch Standorte und Städte, genauso wie Hannover, sind schon längst in einen Kampf um die klügsten Köpfe eingetreten, weil dieses die Hauptressource ist, die Innovationen sichert. Und Innovation sichert heutzutage Arbeitsplätze und Wirt-



Übersichtsplan Altstadt – Neustadt (Quelle: ksw architekten)

schaftswachstum", resümierte Prof. Dr. Ilse Helbrecht bei der zweiten öffentlichen Auftaktveranstaltung zum Dialog- und Planungsprozess Hannover-City 2020 im Oktober 2008.

Per Ratsdekret begann die Stadt Hannover 2008 einen breit angelegten und öffentlichkeitswirksamen Dialog- und Planungsprozess mit der Stadtgesellschaft zur Entwicklung der hannoverschen Innenstadt. Der auf mehreren Ebenen geführte fachliche und öffentliche Diskurs mündete

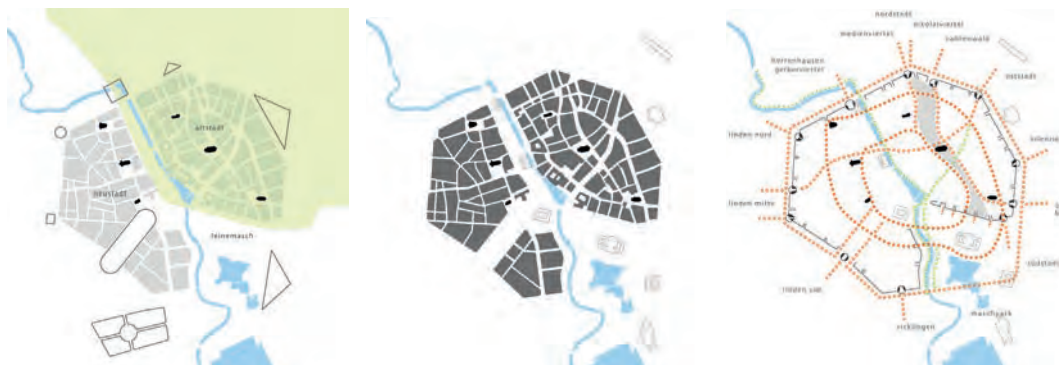
2009 in konkrete Anforderungen an die künftige Entwicklung der Innenstadt und im Rahmen eines internationalen städtebaulichen Ideenwettbewerbs (hannover city 2020+) in vertieft zu bearbeitende Interventionsräume am Marstall, Klagesmarkt, Köbelinger Markt und am Hohen Ufer / Leibnizufer mit Friederikenplatz – dem Gründungsort der Stadt.

Städtebaulicher und landschaftsplanerischer Ideenwettbewerb Hannover-City 2020+

Wesentliches Ziel unseres Wettbewerbsbeitrags war es, den Landschaftsraum entlang der Leine als kontrastierendes Pendant zum merkantilen Zentrum zu begreifen, diesen Raum barrierefrei begehen und benutzbar für alle zu gestalten und die einmalige, signifikante Lage Hannovers an der Leine in den Köpfen der Menschen einsichtig und emotional wieder zu verankern. Denn: „Wer immer in allen Jahrhunderten nur ein Notwendiges plante, hat auch das Notwendigste nicht erreicht. Die Menschheit bedurfte des emotionalen Bezuges zu ihren (Wohn-)stätten, sie forderte die ästhetische Überhöhung, eine Kultur der Gestaltung, die dem Alltag mehr als allein Glanz verleiht.“ (Wolfgang Braunfels)

Es geht uns also um eine erweiterte, zukunftsfähige Wahrnehmung der Innenstadt Hannovers, über den Cityring und die merkantilen Errungenschaften der City hinaus, und um ein stetes Rückkoppeln von der übergeordneten, historisch verbürgten Struktur der ehemaligen Lavesstadt, dem Corso von Hannover, hin zur detaillierten Betrachtung differenzierter Teilräume, wie der Furt am Hohen Ufer, und umgekehrt.

Dem Cityring Hannovers wird mit der erinnerbaren Anlage des Stadtcorsos eine noch vorhandene, jedoch nicht mehr wahrnehmbare Figur der ehemaligen Lavesstadt hinzugefügt, die sich aus der über Jahrhunderte geprägten Entwicklungsgeschichte der Stadt herleitet und an ihren Knick-



li.: Vom Cityring zum Hannover Corso; Mitte: Morphologie; re.: Durchwegung – Anbindung an die Stadtteile



li.: Altstadt Neustadt – Wegenetz; Mitte: Hannover Corso Stadtplatzsequenz; re.: Vielfalt in der Einheit (Quelle: ksw architekten)



Lageplan (Quelle: ksw architekten)

punkten stadtstrategisch wichtige Orte der Anknüpfung besetzt, wie beispielsweise den Opernplatz auf der ehemaligen Bastion der geschleiften, barocken Fortifikationsanlagen, oder aber Plätze wie den Ägidientorplatz, Goetheplatz oder den Waterlooplatz, die das Entree in die sich anschließenden Stadtteile darstellen.

Georg Ludwig Friedrich Laves prägte die Stadtentwicklung Hannovers im Laufe der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts wesentlich. Die wirtschaftlich notwendig gewordene städtebauliche Integration der Eisenbahn und die Planung eines neuen Ankunftsortes der Stadt am Bahnhof mündeten nach seinen Vorstellungen in die bauliche Umsetzung eines fünfeckigen Bahnhofsplatzes mit strahlenförmig in die Innenstadt führenden Stadtstraßen und der Anlage der Bahnhofsstraße als Symmetrieachse, deren Verlängerung über die Marktkirche und das Leineschloss hinweg bis zur Waterloosäule auf dem Waterlooplatz führt.

Um dieser stadtrelevanten Überschneidung mittelalterlicher und barocker Strukturen Rechnung tragen zu können, erhält der Waterlooplatz seine ursprüngliche symmetrische Form zurück und schiebt sich als repräsentativer, multifunktionaler Veranstaltungsraum in die neue, alte Mitte. Diese stadträumliche Arrondierung des innerstädtischen Hannovers bindet das vor sich hinschlummern- de Regierungsviertel in den Stadtkörper ein und bewirkt eine neu hinzugewonnene, attraktive Ad- dressbildung desselben mit wesentlichen innerstädtischen Baulandreserven für eine angemessene und urbane Nachverdichtung.

In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts erlebte Hannover im Zuge der Industrialisierung ein rasantes Stadtwachstum. Die von Laves angelegte Ernst-August-Stadt zwischen Georgsstraße und Bahnhof entwickelte sich zum neuen Geschäftszentrum. Um den wachsenden verkehrlichen An- forderungen gerecht werden zu können, wurde auf Betreiben des Architekten und Bauunterneh- mers Ferdinand Wallbrecht die heutige Karmarschstraße quer zu den Hauptstraßen des Altstadt- gefüges angelegt und erlangte mit dem Neubau einer Markthalle zentrale Bedeutung.

Dem Leitgedanken unseres Entwurfs, wesentliche Einschnitte der Stadtentwicklung sichtbar zu machen und zukunftsfähig zu nutzen, folgt nun der Vorschlag, die an die Karmarschstraße südlich anschließende Culemannstraße ihrer autoverkehrlichen Funktion zu entbinden und im Sinne einer Kulturmeile für Fußgänger, Radfahrer und ÖPNV umzuwidmen und direkt an die Naherholungs- bereiche des Maschsees und der Leineauen anzuschließen.

Analog zum Hannover Corso, der den Cityring überlagernd hinzugefügt wird, vervollständigt die neue Kulturmeile vom Entree in die Innenstadt bis hin zum Sprengelmuseum die Skulpturen- meile entlang des Innenstadtrings. Gleichwohl erfährt nunmehr auch die bedeutsame Karmarsch- straße eine längst überfällige, sinnstiftende Ergänzung: ein einprägsames Alignement vom Kröp- cke zum Sprengelmuseum.

Intermodale Verkehrsabläufe betonen Wiederentdeckung des Straßenraums

Mit der Ausweisung großflächiger Begegnungszonen nach Schweizer Vorbild lässt sich der Para- digmenwechsel von der autogerechten zur bürgergerechten Stadt unter Beibehaltung der vorhan- denen Netzfunktionen des Cityrings realisieren. Denn nur dort, wo Menschen aufeinandertreffen, wo der Verkehr zur Ruhe kommt, entwickelt sich urbanes Treiben jenseits des Kommerzes, das der Innenstadt Hannovers in hohem Maße fehlt, aber entscheidend zur Identität des Ortes beitragen könnte. Dabei sollen die verkehrlichen und nichtverkehrlichen Nutzungsansprüche im Straßenraum so harmonisiert werden, dass sich eine neue Gestaltqualität unter Beachtung der vorhandenen Netzfunktionen einstellt, mit dem vorrangigen Ziel, Orte der Begegnung und des zwanglosen Aufenthalts zu schaffen, die der Kommunikation im besten Sinne dienen.

Für Hauptverkehrsstraßen gilt, dass sie sowohl dem Verbindungsbedarf als verkehrliche Achse als auch den städtebaulichen Anforderungen hinsichtlich der ortsbezogenen Umfeldnutzungen gerecht werden müssen. Die Flächendispositionen im Straßenraum sollten durch die Raumkanten, die vorhandene Breite, den geometrischen Straßenverlauf und die Vielfalt der Straßennutzung ge- prägt werden, ohne von einem Verkehrsträger dominiert zu werden, und sich in ihrer Gestaltung demzufolge gleichrangig auf die drei Indikatoren Ansprüche der angrenzenden baulichen Nut- zung, Flächenansprüche des nichtmotorisierten Verkehrs und Verkehrsabläufe des motorisierten Verkehrs stützen. Die Umfeldverträglichkeit wird somit durch die nahezu symbiotische Vernetzung von städtebaulichen und verkehrlichen Anspruchserfüllungen gegeben. Bei der gewählten städte- baulichen Bemessung wird die Straßenraumgestaltung „vom Rand aus“ (Vgl. RAS 06, 21) vorge- nommen, wobei die Abbildung einer stadtdenkmalsrelevanten Epoche, die barocke Stadt aus Calenberger Neustadt und Altstadt, sowie die Art und das Maß der Nutzung entlang der Straßen- räume als planungsrelevant angesehen werden.



oben: Hohes Ufer und Leibnizufer; unten: Leinefurt und Beginenturm (Quelle aller Abb.: ksw architekten)



oben: Waterlooplatz; unten: Leineschloss und Marktkirche



Der durch Alleen räumlich signifikant und erinnerbar ausgebildete Hannover Corso dient der guten und merkfähigen Orientierung rund um die Stadtmitte und schafft Platz für Fußgänger und Radfahrer durch ein asymmetrisch angelegtes Straßenraumprofil mit großzügigen Fußweg- und Radfahrerbereichen auf der Innenstadtseite.

Hannover, die Stadt am Hohen Ufer

Der kulissenartig gestalteten, baulich-räumlich ausgesprochen spannenden Treppen- und Rampenanlage vor dem Historischen Museum am Hohen Ufer ermangelt es genaugenommen nur einer Auffrischung und einer Fortsetzung des Weges am Ufer der Leine an dieser historisch eminent wichtigen Stelle der Furt – hinüber in die Calenberger Neustadt. Knapp über dem um einen halben Meter angehobenen Wasserspiegel wird eine neue Furt angelegt, die diesen Ort in das Gedächtnis der Menschen zurückbringt und die Leine durch direkte Kontaktnahme mit dem Wasser „begreifbar“ macht. Die zurückgebauten Verkehrsflächen am Leibnizufer weichen mit dieser neuen Querung nun auch benutzbaren Grün- und Freiflächen.

Hochwertige Geschäfte säumen nach unseren Vorstellungen künftig das steinerne Ufer der Leine, und eine breite Freitreppe ermöglicht den nicht kommerzialisierten Aufenthalt an diesem geschichtsträchtigen Ort. Unter der Goethebrücke hindurch wird der von Norden kommende Uferweg über das Leineknie hinweg an die Wegeführung am Hohen Ufer angebunden. Die Leine bekommt den ihr angemessenen, historisch verbürgten Stellenwert zugesprochen und kann sich mit den sie begleitenden Grünanlagen zum zentralen und geschätzten Aufenthalts- und Freizeitbereich der ganzen Innenstadt entwickeln. Die in Hannover regelmäßig zu hörende Frage, woher die Leine käme und wohin sie eigentlich flösse, erhielt damit eine Antwort.

Die vorgeschlagene Neubebauung entlang der Leine wird in Form von Sprungsteinen interpretiert, die städtebaulich markante Orte des Übergangs in die Calenberger Neustadt besetzen. Sie tragen den Gedanken Rechnung, belebte und sichere Stadträume mit „Fenstern zur Stadt“ baulich begleiten zu wollen, ohne die freiräumlichen Qualitäten der Uferzonen einzuschränken. Vielmehr lenken die Neubauten, die in einheitlich und wertig materialisiertem Formenkanon umgesetzt werden sollen, nun den Blick in die spannend zu erlebende Tiefe des Raumes über der Leine mit dem Leineschloss zur Linken, gekrönt von der Brücke und den Flügelbauten des Neuen Rathauses im Hintergrund. So lassen sie die ehemals hier spürbare räumliche Enge zwischen Altstadt und ehemaliger Leineinsel erfahrbar werden. Mit den neuen Übergängen werden die Plätze um die Neustädter Kirche und die Clemenskirche ihrer Bedeutung für den Stadtkörper gemäß angesprochen und über die Leine hinweg mit dem innerstädtischen Wegenetz jenseits der Leine wieder verwoben.

Rivus altus, Venedig – Hohes Ufer, Hannover

Kurt Masur äußerte sich anlässlich eines Konzerts mit dem London Philharmonic Orchestra am 4. Februar 2012 im Kuppelsaal auch über die Stadt Hannover. Er beschrieb Hannover als „gepflegte Stadt, eine Stadt mit Stolz“, aber auch als eine Stadt, von der er denkt, „sie könnte poetischer sein, weniger geschäftsbetont“, und verwies auf Städte wie Venedig, „die so gebaut sind, dass sich die Menschen an ihnen erfreuen.“

Auf den ersten Blick haben Hannover und Venedig tatsächlich nicht viel gemeinsam. Doch wer tiefer in die Geschichte einsteigt, findet Verbindungen zwischen der Lagunenstadt und Hannover. So findet sich die Rialtobrücke genau an der Stelle, wo sich einst die ersten Siedler auf der Insel Rivus Altus niederließen. Dies wiederum ist der lateinische Name für „Hohes Ufer“, dem Gründungsort Hannovers – und ebendort wurde am 1. Juni 2012 für einen Tag ein Stück Venedig an

die Leine geholt. Dies war anlässlich des 100-jährigen Jubiläums von Thomas Manns „Tod in Venedig“ das erklärte Ziel eines aufwendigen, rund 60.000 € teuren Bühnenprojekts, das die Hochschule Hannover und das Historische Museum mit der Hochschule Bremen, der HAWK Hildesheim, unserem Büro Kellner Schleich Wunderling Architekten + Stadtplaner und vielen weiteren Kooperationspartnern in Zusammenarbeit mit dem Deutschen Studienzentrum in Venedig auf die Beine stellten. Das Flussufer selbst wurde zur Theaterkulisse: Über 100 bunt kostümierte Schauspieler, Statisten, Musiker und Sänger inszenierten am Hohen Ufer vor der historischen Kulisse des Historischen Museums eine Performance, die das Publikum auf der anderen Uferseite in eine venezianische Traumwelt versetzte – selbst wenn das Wetter nicht so ganz mitspielte.



Das Leineufer als Theaterkulisse (Foto: Reiner Luck, Sehnde)

Eine Furt über die Leine fungierte gemäß unseren Vorstellungen als Bühne: Eine von Studenten im Rahmen eines zweisemestrigen Seminars entwickelte, aus schwimmenden und fest installierten Holzmodulen begehbare Bühne verband unter dem Motto „Walk the Leine“ die beiden Ufer miteinander und rückte diesen geschichtsträchtigen Ort am Wasser als Erlebnisraum in den Fokus der Aufmerksamkeit.

Viele Besucher äußerten sich überschwänglich über das abendliche Spektakel und zeigten sich fasziniert von dem Ort und dessen Ressourcen, die mit einer Revitalisierung dieses Stadtraums gehoben werden können: „Begeistert und angerührt bin ich nach diesem wunderschönen Freitagabend am Hohen Ufer nach Hause gefahren. Glückwunsch und Respekt zu dieser großartigen Leistung! Die Studierenden, Profis und Lehrenden haben Unglaubliches auf die Beine gestellt. Der Ort scheint dafür wie geschaffen, die Rampen und Treppen an der alten Pferdeschwemme bieten so viele Möglichkeiten der Bespielung und Inszenierung! Das Wechselspiel von alten Mauern, schwarzem Wasser, farbigem Licht und Musik erzeugte immer wieder neue Aha-Effekte. Vielleicht ist das Wertvolle dieses Abends genau darin zu sehen, dass es etwas Wunderbares, Flüchtliges war aus Musik, Licht und Träumen. [...] Wer nicht dabei war, hat wirklich etwas Einmaliges verpasst. Schön war hinterher auch das beinahe feierliche Überschreiten der Leine durch das Publikum. [...] Das hat so manchem deutlich gemacht, dass wir hier auch einen Fluss in der Mitte unserer Stadt haben. Das wird Wirkung zeigen!“

SRL

SRL

SRL — Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung (SRL) e.V.
Yorckstr. 82
10965 Berlin
Fon 030/27 87 468-0
Fax 030/27 87 468-13
eMail info@srl.de
Internet www.srl.de