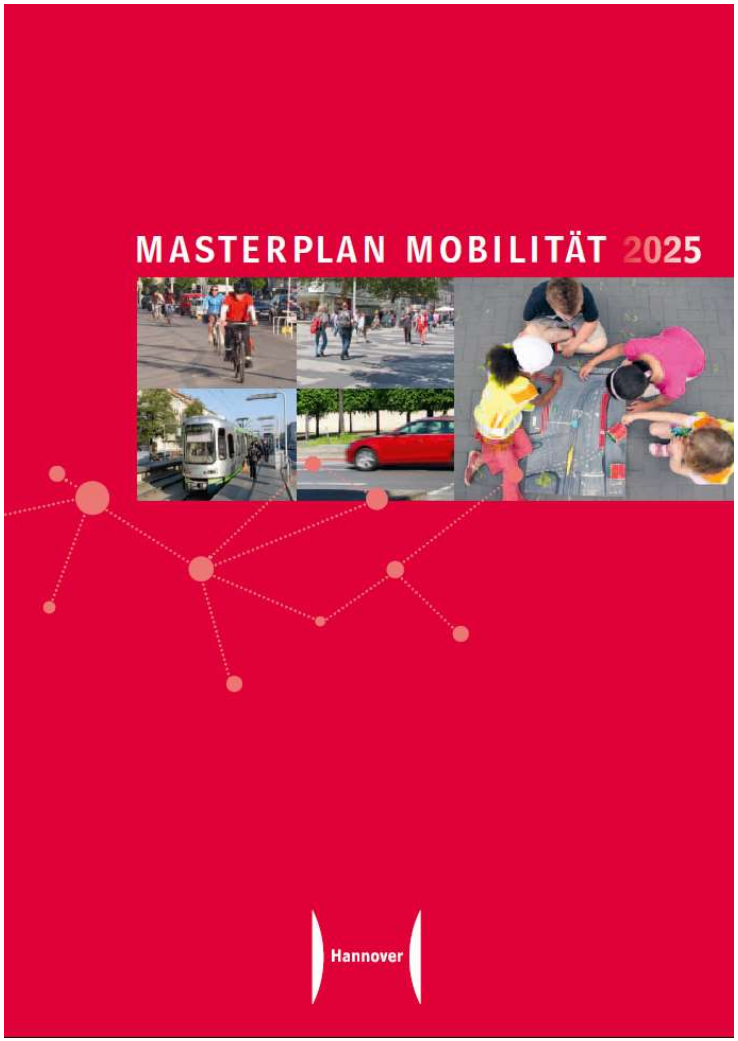
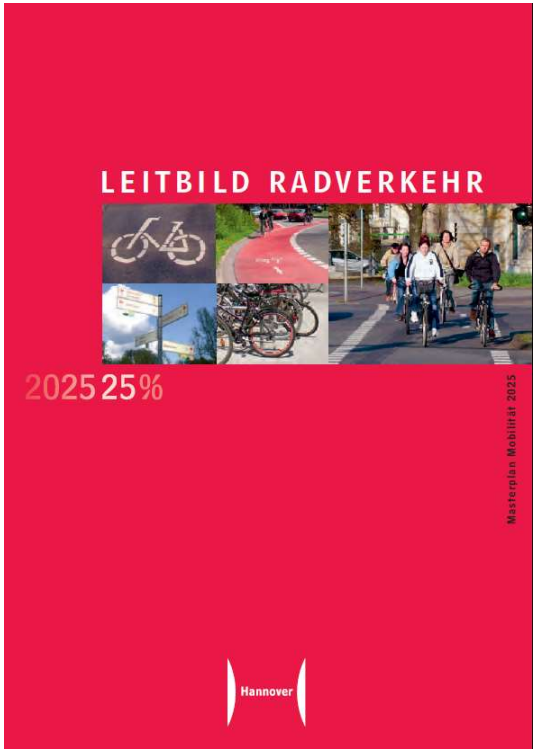
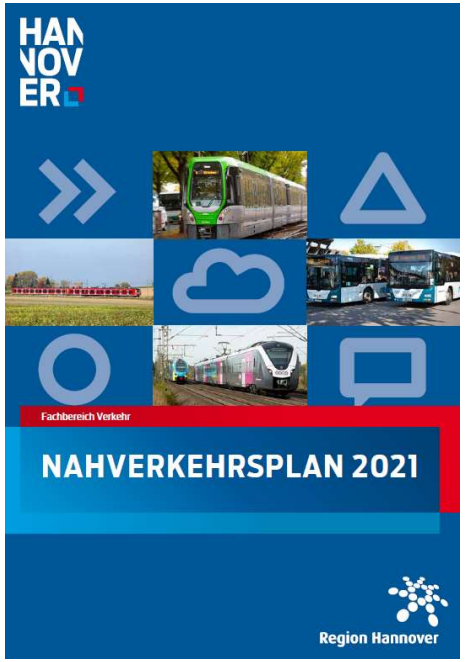
Mobilität in Hannover

Konferenz „Klimaneutral im Quartier“ 30.5.2022

Claus Clausnitzer, Leiter des Sachgebiets Flächennutzungsplanung
Landeshauptstadt Hannover







INITIATIVE
URBANE
LOGISTIK
HANNOVER

Ziele im Masterplan Mobilität 2025

Vermeidung von Verkehrsleistungen

Veränderung des Modal Split zu Gunsten des Umweltverbundes

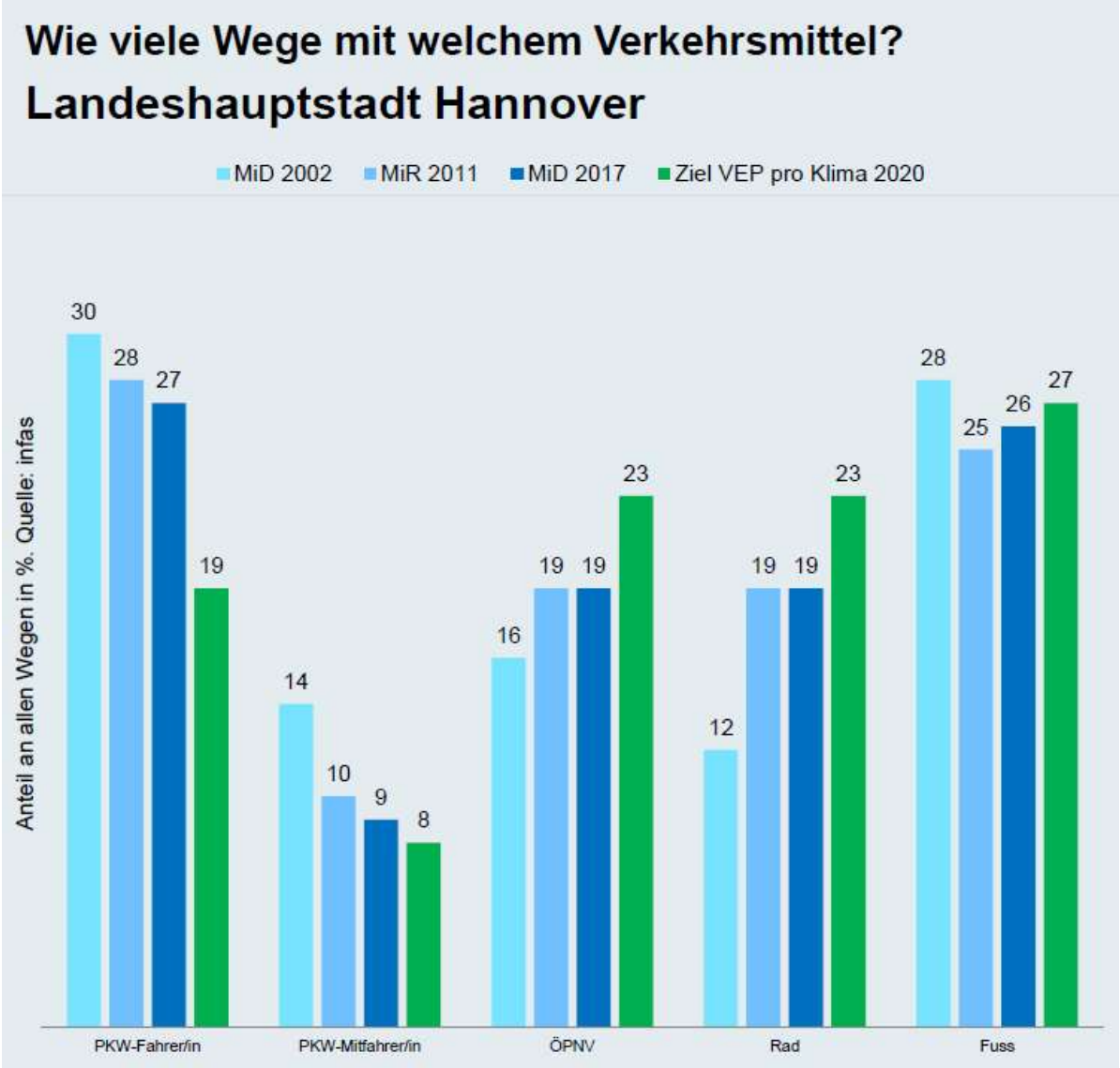
Verbesserung der Effizienz aller Verkehrsarten im Netz

Abwicklung eines funktionsgerechten und stadtverträglichen Wirtschaftsverkehrs

Vernetzung von Verkehrssystemen

Attraktivierung des Straßenraums

Entwicklung der Mobilität in Hannover



Mobilität im Quartier

Verkehrsberuhigung (Wohnstraßen, Straßenraumgestaltung, Tempo < 30)

Stellplatzsatzung

ÖPNV-Anbindung

Radwege und Fahrradparken

Nahmobilität zu Fuß (Einkaufen, Kindertagesstätte, Grundschule)

Sharing (KFZ, Fahrrad, Mikromobilität)

Elektromobilität

… hinsichtlich nachhaltiger Stadtentwicklung und Klimaschutz (Synergieeffekte)

11 **Igellaufwege durch Hausgärten („Hedgehog Highways")** Spezielle Durchlässe in den Zäunen erschließen die Hausgärten für Igel als zusätzlichen Lebensraum.

12 **Kfw-40-Häuser** Die Gebäude im Baufeld I werden als Niedrigstenergiehäuser gemäß Kfw 40-Standard errichtet, mit Erdwärmenutzung und kombinierten PV- und Solarthermiemodulen auf den Dächern.

13 **BHKW in Verbindung mit Solarthermie** Das Blockheizkraftwerk mit solarthermischer Unterstützung wird im Keller des Gebäudes der Kita untergebracht und versorgt über eine Nahwärmeleitung die Gebäude der Baufelder B bis H.

14 **Parkpalette** Die Parkpalette erhält zwei Parkebenen, eine begrünte Fassade und optional eine PV-Anlage auf dem Dach.

15 **Stadtbahnhaltestelle** Die Haltestelle befindet sich derzeit südlich der Bischof-von-Kettler-Straße und wird nach Norden verlegt, so dass eine direkte Wegeverbindung zum Quartiersplatz entsteht.

16 **Carsharing-Plätze** Der Edeka-Markt wird verlegt, auf dem neuen Parkplatz werden Carsharing-Plätze eingerichtet.

17 **Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge** In den Tiefgaragen und Carports werden Ladestationen für E-Fahrzeuge eingerichtet (incl. Lademöglichkeiten für Besucher).

Nachhaltig Wohnen und Leben im Herzkamp

Klima WohL

klimaangepasstes, nachhaltiges Wohnen und Leben im Quartier

Praxisleitfaden

Das KlimaWohL-Prinzip

HANNOVER

Schluss mit Straßenrandparken, dafür mehr Grün und City-Kultur

Innenstadtdialog Hannover: Die ersten Entwürfe für die Erneuerung von Hannovers Innenstadt liegen vor. Sie zeigen bekannte Straßen als Erlebnisräume – aber nahezu ohne Parkplätze. Oberbürgermeister Belit Onay war 2019 mit dem Versprechen angetreten, die Innenstadt bis 2030 autofrei zu machen. Jetzt sieht er Hannover auf einem gutem Weg.

Prinzenstraße soll für Abkühlung sorgen

Der Klimawandel setzt Hannovers Innenstadt besonders heftig zu. Weil es dort viel Asphalt und Beton und wenig Grün gibt, liegen die Temperaturen an heißen Tagen oft deutlich über denen in den Außenbezirken. In der Prinzenstraße will die Stadt neue Lösungen ausprobieren, um den Problemen den Griff zu bekommen. Sie will dort Regenwasser in unterirdischen Zisternen sammeln und damit Bäume bewässern.

Die aktuell noch eintönige Straße soll in Sachen Anpassung an den Klimawandel zum Prototyp in Hannover werden. Ausgewählte Schulen wird bereits die geplante Baumreihe von Theaterplatz bis zum Aegidientorplatz bringen. Die Stadt denkt außerdem darüber nach, keine Spielbanke einzusetzen, um Passanten an Hitzetagen abzukühlen.

Das Foyer des Schauspielhauses in der Prinzenstraße soll durch einen neuen Bodenbelag optisch in den Stadtraum verlängert werden. Auch vor der Tür des Theaters sollen künftig Kunstbäume aufblühen.

Langfristig will die Stadt auch den Theaterplatz, Vor dem Kaiserhaus mit der Bayerischen Wirtschaft soll ein neuer, großer Raum geschaffen werden, mit Sitzgelegenheiten ausstatten. Den Durchgangsverkehr Richtung Aegidientorplatz will die Stadt unterbinden. Auch die Prinzenstraße soll nach ihrem Umbau vor allem Radfahrern und Fußgängern zur Verfügung stehen. Parkplätze am Straßenrand sollen verschwinden.

Anzeige

Anke Meldt
Leiter Marketing/Sales
Kaufmann Kerner

Mit langer Kluft und herzlich weiß Meter und Vereinen erfolgreich zusammen – **seit mehr als 40 Jahren.** Unsere aktuellen Angebote und Deutsche finden Sie in www.kerner-

www.kerner-werbtechnik.de

Schillerstraße soll Flaniermeile werden

Blume, Eibke, Geele: Das alles fehlt heute in Hannovers Schillerstraße. Die wenig attraktive Verbindung zwischen Ernst-August-Platz und Schillerdenkmal fällt vor allem den Charakter eines Hinterhofs. Sie dient als Zufahrt zum Parkhaus unter Kaufmännl. Gründe, sich dort länger aufzuhalten, gibt es zurzeit nicht. Mit einem Umbau will die Stadt das Gesicht der Straße völlig verändern.

Der Vorschlag der Verwaltung sieht auf der einen Seite der Straße eine durchgehende Platzanordnung vor. Auf der anderen will sie Blumenkübel aufstellen. Die bereits jetzt vorhandenen Hochbeete will die Stadt deutlich vergrößern und mit blühenden Pflanzen bestücken.

Die Stadt verspricht, dass die Zufahrt zum Parkhaus bleiben soll. Künftig soll die Schillerstraße aber vor allem für Radfahrer und Fußgänger eine wichtige Verbindung von Hauptbahnhof Richtung Leinestraße werden.

Umbaupläne hat die Stadt auch für die angrenzende Andreasstraße. Diese soll zu einem grünen Bewegungsraum umgestaltet werden.

Von Conrad von Meding, Andreas Schinkel und Christian Behrenkamp

Ohne parkende Autos, teilweise sogar ganz ohne Autos: So könnte die Schmiedestraße in Hannover nach dem Umbau aussehen. Die Visualisierung zeigt beispielhaft, wie sich die Rathauspfeife die Straßenraum vorstellen. Die Stadt will bis 2030 autofrei sein. Das kleine Foto zeigt den Istzustand. FOTO: NANCY HELBEL

Gut ein Jahr lang wurde diskutiert und experimentiert, geplant und darum gerungen, wie Hannovers Innenstadt sich wandeln soll. Jetzt gibt Oberbürgermeister Belit Onay (Grüne) mit ersten Entwürfen Einblicke, in welche Richtung die Planung gehen könnte. Am Montagabend hat er gemeinsam mit Stadtbaurat Thomas Vielhaber (SPD) den Innenstadtdialog-Beirat informiert, vor dem Sommer soll der Rat der Stadt mit der Diskussion beginnen.

Onay sieht Stadt „weit vorne"

Hannover stellt sich damit mehr frühzeitig einer Diskussion, die in anderen alten europäischen Großstädten läuft, sagte Onay. Während aber viele andere noch bei der Theorie verharren, sei Hannover „weit vorne", sagt Onay. „Wenn wir es schaffen, dann ein modellhaftes Lösungsmodell zu entwickeln, mit denen die Menschen sich identifizieren, dann haben wir viel geschafft." Onay war 2019 im OB-Wahlkampf angetreten mit der Forderung, die Innenstadt bis 2030 weitgehend autofrei anzubieten. Dabei sieht er sich jetzt „auf einem sehr guten Weg".

Drei Bereiche im Fokus

Drei Stadtbahnen nimmt Onay für den Umbau in den Blick. Die bis ist einerseits den **Kulturdreieck** rund um Oper, Schauspiel- und Künstlerhaus inklusive Prinzenstraße und Theaterplatz. Dann will die **Altstadt** besser mit dem Rest der Innenstadt verknüpft werden. Dazu will die Schmiedestraße umgebaut werden und ihre Barrierefreiheit rund um die Marktkirche verbessern. Und schließlich sollen die Plätzen rund um den **Hauptbahnhof** aufgewertet werden. Im Fokus ist insbesondere der rückwärtige Bereich zwischen Bahnhof und Theaterstraße, es geht aber auch um eine Sperrung der beiden Bahnunterführungen (Lister Meile und Fernroder Tunnel) für den privaten Autoverkehr.

Die wichtigsten Fakten:

- **Schluss mit Straßenparken:** Wo immer jetzt Straßen in der Innenstadt unpflastert werden, sollen Parkplätze am Straßenrand zugunsten von Gehbereichen und Aufenthaltsflächen unpflastert werden. Stellenweise sollen Autos vorwiegend in Parkhäusern stehen. Man weiß „den Menschen Raum geben und die Qualitäten der Stadt wieder sicht- und erlebbar machen", sagt Stadtbaurat Thomas Vielhaber. Für Menschen mit Behinderung, für Taxis oder für Anlieferungen soll man Ein- und Ausstiegen sollen dort auch Park- und Halteparkplätze bzw. Ladezonen erhalten bleiben.
- **Freie Fahrt zu Parkhäusern:** Viele Straßen innerhalb des Cityrings sollen verkehrsberuhigt werden. Insbesondere will die Stadtpolitik den Durchgangsverkehr unterbinden. Alle Parkhäuser sollen jedoch erreichbar bleiben.
- **Mehr Komfort für Fußgänger:** Stadtbaurat Vielhaber sagt, „Alle, die in der Stadt unterwegs, ob mit Auto oder Rad oder Bus oder Bahn, sind in der Stadt ausschließlich Fußgängerinnen und Fußgänger." Auf die müsse sich daher der Stadtumbau stärker ausrichten. Dazu sollen bei der Neugestaltung von Straßen künftig Fußgänger entfallen. Der Verkehr solle sich möglichst in einer Ebene abspielen.
- **Weniger Ampeln, weniger Spuren für Autos:** Innerhalb des Cityrings will die Stadtpolitik mehrstöckige Autostraßen reduzieren. Die Kanonbahnstraße etwa habe am Landgericht Spuren, „Das ist aber die Dimension einer Autobahnanschluss", sagt Vielhaber. An der Kreuzung zur Schiener- und Leinstraße halte sie wegen der Linksabbiegespuren drei Streifen. Deshalb seien dort Fußgänger zwangsweise Ampeln vorgeschrieben. „Wenn wir Abbiegespuren aufgeben, könnte Zebrastreifen angelegt und es kann den Fußgänger Freiraum eingeräumt werden", sagt Vielhaber. Allerdings habe der Umbau der Karmarschstraße keine höhere Geschwindigkeit – schließlich sei sie viel breiter geworden.
- **Mehr Vielfalt:** Demnach soll die Innenstadt sehr stark auf den Handel ausgerichtet, sagt Onay. Der habe schon längst mit der Online-Konkurrenz zu kämpfen – aber die Pandemie habe gezeigt, wie wichtig die Innenstadt durch die einzelnen Schwerpunktsetzung in Krisenzeiten ist. Die von der Stadt innerstädten Experimentierflächen im Sommer 2021 hätten gezeigt, wie gut sich die innenstädtischen Plätze für Kultur und Sport, zum Verweilen und Spielen nutzen ließen. Das kommt dann wiederum auch dem Handel zugute. Zu den Experimentierflächen gab es allerdings ein sehr unterschiedliches Echo. Viele Händler sie auch Überflüssig und schlecht gemacht, manch einer fragte sich, was mit ihnen im Winter passiert.
- **Weniger Kommerz:** Viele Menschen hätten sich gewünscht, in der Innenstadt Orte zum Verweilen zu finden, an denen nicht gleich ein Kaffee gewartet oder etwas zu essen bestellt werden muss. Auch diesen Wunsch wolle die Stadt nachkommen, sagt Onay. Insgesamt solle der Stadtraum einladender und menschenfreundlicher werden.
- **„Blau-grüne Transformation":** Außer um Mobilitätskonzepte und Stadtraumqualität geht es beim Umbau auch um die Anpassungen an die Klimafolgen. Straßenbäume sollen mehr Grün, mehr Schatten und geringeren Temperaturen bringen, sagt Planer Tim Gerstenberger. Wo immer es möglich sei, auf ihre Pflanzierung grundsätzlich bereits möglich. Man helfe aber auch, Hauseigentümer etwa für Fassadenbegrünungen zu gewinnen. Darüber hinaus wolle die Stadt über einen effizienteren Umgang mit Wasser nachdenken, etwa indem Regenwasser unter der Prinzenstraße in Zisternen gesammelt und dann bei Trockenheit in die Baumscheiben geleitet werden. Denkbar ist auch Regenrückhaltung auf öffentlichen Flächen, etwa mit eisenarmen Blächen, wie man sie aus anderen Städten kennt. „Allerdings nicht auf Straßen und Wegen, denn wir können und wollen nicht die Radfahrenden durch Pfützen leiten", erfordert Vielhaber ein.
- **Private Initiativen stärken:** Die Stadt hat bei Bund und Land aus Sonderprogrammen viel Fördergeld für den Umbau bereitgestellt, aber auch Chancen an den jeweiligen Standorten.

Wie geht es weiter mit dem Innenstadtdialog? Belit Onay (Mitte) zu Besuch in der Redaktion mit (im Uhrzeigersinn) Stadtbaurat Thomas Vielhaber und Planer Tim Gerstenberger sowie den Redakteuren Andreas Schinkel, Conrad von Meding und Christian Behrenkamp. Ganz links Reporterchef Heiko Randermann und Stadtsprecher Christian von Lüchtern. FOTO: ANNE GABIE

Neugestaltung der City

Bei vielen Händlern wächst die Sorge

Eine autofreie City? „Das sind nostalgische Fantasien", was vor zehn Jahren gefordert wurden", sagt **Ariane Jablonka vom Klavierhaus Dölle** in der Schmiedestraße. Ihrer Geschäftung zufolge kommen immer weniger Kundinnen und Kunden aus den Umlandkommunen in die Großstadt zurück. Sie bleiben lieber vor Ort. Das bedeute massive Umsatzrückgänge.

Auch **Porzellanhändler Jörgen Weitz** vom gleichnamigen Hausausstattungsgeschäft in der Georgstraße sagt: „Wir alle sind in großer Sorge." Die Kundschaft erwarte einen Parkplatz direkt vor der Tür. Die Pläne für eine weitgehende Autofreie Innenstadt hält er für „nicht zeitgemäß".

Bäckermeister Thomas F. Göing sagt hingegen: „Das Konzept ist nicht konsequent genug." Statt weiterer versiegelter Flächen brauchte es viel mehr Grün.

Reden Sie mit über den Wandel in der Stadt!

HAZ-Forum: Oberbürgermeister Belit Onay diskutiert heute mit ADAC, City-Gemeinschaft, IHK und Bürgerbüro – und Sie können live dabei sein.

Von Jan Sedelies

Die hannoversche Innenstadt ist im Wandel. Die ersten Entwürfe der Stadt gehen schon jetzt einen Eindruck davon, wie die City künftig aussehen und wirken kann. Dabei besteht der Prozess die grundlegenden Fragen einer Stadt. Mit welchen Verkehrsmitteln werden die Menschen künftig in die Innenstadt kommen? Wie entwickelt man ein agiles Zentrum für ein Kulturdreieck? Und wie sorgt man für mehr Lebensqualität? Darum soll es – passend zur Vorstellung der ersten Pläne – bei einem HAZ-Forum heute Abend gehen.

Austausch mit Bürgern

Mit dabei ist der hannoversche Oberbürgermeister Belit Onay (Grüne), der den Innenstadtdialog immer wieder als Austauschmöglichkeit mit Bürgern und Bürgerinnen bezeichnet hat. Onay wird beim Forum auf die Erfahrungen aus der Phase der Expertenworkshops eingehen und über künftige Parkmöglichkeiten in der Innenstadt sprechen, über die Zukunft des Cityrings und über die Entwicklung des Radverkehrs.

Onay trifft beim Forum auf Martin Prunsche, Geschäftsführer der City-Gemeinschaft. Die Gemeinschaft hat gerade gemeinsam mit Handelsverband, Handwerkskammer, Unternehmerverbänden und weiteren Akteuren ein Thesenpapier entwickelt, das auch den Innenstadtverkehr in den Fokus rückt. „Die Erreichbarkeit der Innenstadt sollte sowohl für den Personenverkehr als auch für den Wirtschafts- und Lieferverkehr über alle Verkehrsmittelträger sichergestellt werden", heißt es da – und nicht auf die autofreie Innenstadt.

Aspekte der Stadtentwicklung

Auch die Industrie- und Handelskammer (IHK) hat an den Papier und der Diskussion um den Innenstadtdialog mitgewirkt. Zu Gast beim Forum ist Innenstadtexperte Guido Langemann, Leiter der Abteilung Handel und Dienstleistungen. Für den ADAC Niedersachsen und Sachsen-Anhalt nimmt Christine Rolling teil, die stellvertretende Geschäftsführerin des Regionalrates. Zudem kommt Dr. Helene Grenzebach, Geschäftsführerin des Bürgerbüros Stadtentwicklung, das dürfte mit der Reihe „Zukunft Innenstadt" unterschiedliche Aspekte der Stadtentwicklung unterstreicht.

So können Sie Fragen stellen

Parallel zum Auftritt der Diskussion zusammenzusetzen nicht im Presseraum, sondern direkt in der Innenstadt. Das HAZ-Forum beginnt um 19 Uhr auf der Terrasse hinter dem Café Kröpcke, also vorbei dem Burgermeisterhaus, Am Werk und dem Sincerity Espo-Café, mit Blick auf Oper und die Stadtbahnhaltestelle.

Die Moderation übernimmt HAZ-Redakteur Conrad von Meding. Eine Anmeldung ist nicht erforderlich. Sie können weitere Fragen per Mail an hannoversche@haz.de mit Betreff „Innenstadtdialog" schicken.

SO GEHT ES WEITER

Auch wenn die Computerbilder der Stadtpolitik zum Innenstadtdialog das Gefühl geben, die Planungen für den Innenstadtumbau seien weitgehend abgeschlossen – bis wirklich gebaut wird, dürfte es noch dauern. So sieht der Fahrplan aus:

- **Konzept bis Juli:** Die Stadtpolitik plant, ein Gesamtkonzept für die Neugestaltung wichtiger Innenstadtbereiche in Form einer Drucksache so vorzulegen, dass im Juli erstmals in den politischen Gremien diskutiert werden kann. Als Ende sind der Herbstrat Mitte und der Finanzausschuss an der Reihe.
- **Beschlüsse bis Herbst:** Bis zum Herbst 2022 heißt die Stadtpolitik, dass alle Grundsatzentscheidungen oder Änderungswünsche formuliert haben. Dann kann das Innenstadtkonzept von Rat beschlossen werden.
- **Einzelplanungen folgen:** Danach folgen Umbaumaßnahmen für jede Hannover Straße.
- **Erst die Straßen schneiden:** Klar ist aber, dass die Schmiedestraße relativ schnell zur Ende umgebaut wird. Klar ist auch, dass es deutlich relativ schnell mit dem Straßenzug Prinzen- und Joachimstraße weitergeht.
- **Experimente gehen weiter:** Parallel zum Planungsprozess werden in diesem Sommer wieder Experimentierflächen errichtet – auf Opern- und Theaterplatz, auf der Andreasstraße und dem Platz an der Marktkirche.

Hauptbahnhof wird zur Visitenkarte der Stadt

Wer künftig Hannovers Hauptbahnhof verlässt, soll nicht nur auf der Vorderseite einen guten Eindruck gewinnen. Die Stadt will die Plätzen rund um den Verkehrsknotenpunkt gründlich umbauen. Auch der Bahnhofs soll an Visitenkarte werden. Derzeit ist dieser vor allem Treffpunkt der Trinker- und Drogenszene.

Ob der Bahnhofs inhaltlich einen Deckel bekommt, ist noch offen. Die Stadt verspricht jedoch „ein neues Gesicht". Dagegen sind breite, ebenerdige und sichere Wege Richtung Oststadt.

Für die Orte, heute noch von Asphalt und den alten Stadtbahngleisen geprägte Joachimstraße haben die Planer bereits einen Vorschlag entwickelt. Dort soll eine Baumallee entstehen.

Fußgänger und Fahrbahn sollen dieselbe Höhe haben, das Auto soll im Vergleich zu Fußgängern und Radfahrern in den Hintergrund treten. Ein ungemeinsames Shared-Space-Konzept soll Entschleunigung bringen.

Ansparchen will die Stadt auch kritische Themen. Sie möchte zum Beispiel den Prostituierten und den Taxiist Fernroder Straße für den Autoverkehr schließen. Wer künftig auf die andere Seite der Innenstadt will, muss den Cityring nehmen. Bei der künftigen Planung will sie auch die Höfe der Herbstrade" am Raschplatz klären, die als Barriere zur Oststadt gilt.

Köbelinger Markt erhält Umbau für ein „mediterranes Lebensgefühl"

Der Köbelinger Markt hinter der Marktkirche soll für Autos weitgehend gesperrt werden. Bisher befinden sich dort rund 100 Stellplätze. Die Stadt Hannover plant, nur noch „privilegierten Parkern" zu gestatten, also für Lieferanten und Menschen mit Behinderung.

„Ziel ist es, die Marktkirche direkt vom Durchgangsverkehr für Autos zu befreien", heißt es wessen der Stadt. Die Parkhäuser blieben aber erhalten. Auf der Fläche unter den Bäumen will die Stadt Bänke aufstellen und einen Brunnen bauen. Ein „mediterranes Lebensgefühl" soll entstehen. Auf dem Platz soll ein Wochenmarkt stattfinden.

Seit Langem plant die Stadt, den ohnehin Ordnungsamt in der Leinestraße einzuweiten und durch Wohnhäuser zu ersetzen. Das Verhalten hat sich aber am Jahre verzögert, weil auf einer Ecke noch Server der Stadt untergebracht waren, die eigentlich in die neue Regionalbibliothek am Weidendamm umziehen sollten. Doch die Baurarbeiten für die neue Notrubrenstelle hatten sich erheblich verzögert – ein Dominoeffekt für die Pläne der Stadt.

Sind die neuen Wohnhäuser fertig, können im Erdgeschoss Gastronomie und kleine Läden eröffnen. „Hier kann auch die Marktfläche profitieren, wenn wir neue Außenaufbereiche anzubieten werden", schreibt die Stadt in ihren Plänen. Das benachbarten Theodor-Lessing-Platz, bisher ein weitgehend unfreiwilliger Ort, will die Stadt zu einem „sozialen City-Spiel- und Bewegungsplatz" umgestalten. Auch die bisherigen harte Aegidienkirche soll besser zur Geltung kommen.

Georgstraße und Opernplatz könnten Fahrradboulevard werden

Die Stadtplaner will die Georgstraße zwischen Opernhaus und Georgsplatz zu einem sogenannten Fahrradboulevard umgestalten. Das bedeutet, dass die Straße für den Autoverkehr gesperrt wird, und Radler sie in zwei Richtungen befahren dürfen. Busse werden aber weiterhin auf der Georgstraße verkehren. Autoparkplätze entfallen, die Tiefgarage an der Oper bleibt bestehen.

Die durch den Wegfall der Parkplätze gewonnenen Flächen erklärt die Stadt zu weiteren „Platzinseln". „Auf neuen Straßenbäumen Sitzbänken unter allen Platzinseln können die Menschen Platz nehmen und ungestört auf den Opernplatz blicken", heißt es weiter in der Stadt. Zugleich will die Stadt den Straßenniveau anheben, etwa Gehweg, Fahrbahn und Opernplatz auf einer Ebene bringen. Eine durchgehende, einheitliche Pflasterung will Gehweg, Straße und Opernplatz optisch miteinander verbinden.

Den Opernplatz will die Stadt erst in einem zweiten Schritt umbauen. Ein neuer Bedeutung soll möglichkeitsgerechtes Menschen das Verkommen auf der Flächen erleichtern. In den Sommermonaten will die Stadt Pflanzkübel aufstellen, die „auf die Gartenkultur Herrenhausens verweisen" sollen.

temporär aufgestellte Bänke sollen zum Verweilen einladen. Zudem wünscht sich die Stadt, dass Künstler der Staatsoper das Areal vor Ihren Haus stärker nutzen, etwa als Freiluftproberaum.

Für diesen Sommer plant die Stadt nach Informationen dieser Zeitung ein Spiel- und Sportprogramm für verschiedene City-Plätze. Auf dem Opernplatz soll ein Beachfußfeld aufgebaut werden.

Schmiedestraße erhält breitere Fußwege

Zu Stoßzeiten quält sich der Autoverkehr durch die Schmiedestraße, wo bis eine gern genutzte Querverbindung zwischen Marktkirche und der Kernarschstraße. Geschäftsinhaber schätzen zwar die Tatsache, dass fast vor jedem Laden ein Parkplatz ist – einen freien Stellplatz allerdings findet man dort selten an Schmiedestraße, eigentlich ist immer alles belegt.

Dann kommt, dass die Stadt mit dem Verkehrsfluss Kirchen und den verkommenen Charme der Achtzigerjahre wenig einladend wirkt und eine Barriere zwischen der Shopping-Innenstadt und der historischen Altstadt darstellt. Das allen soll bald Vergangenheit sein.

Klar ist, dass die Schmiedestraße breite Fußwege erhalten soll, die von Bäumen gesäumt werden. Der Verkehrsraum für Autos hingegen soll stark eingeschränkt werden. Das Parkhaus Schmiedestraße soll weiterhin erreichbar sein, aber die Stellplätze am Straßenrand sollen bis auf wenige Plätzen für Liefernden und Menschen mit Gehbehinderung entfallen.

Oftmals noch, ob auf Höhe der Marktkirche eine Durchfahrtsperre eingerichtet wird. Die aktuellen Umbaupläne lassen diese Frage offen, darüber soll der Rat noch entscheiden. Gibt es nach der Stadtpolitik, dann wird auch die Marktplatz zwischen Kirche und Alten Rathaus aufgewertet, mit Bäumen, vielleicht auch mit Spiel- und Sportflächen.