

Die Stadt am Wasser

Wie Hannover seine Ufer zu Leitlinien der Stadtentwicklung macht



Landeshauptstadt

Hannover

Der Oberbürgermeister

Baudezernat

in Zusammenarbeit mit der
Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
im Büro Oberbürgermeister

Redaktion

Gudrun Stoletzki
Elke Kümmel

Text

Goetz Buchholz

Fotos

Karl Johaentges (Titel, Seite 1, 2, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12,
13, 16, 17, 18, 22, 23, 24, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 33)
Atelier Michael Wortmann (Titel unten, Seite 19)
Elke Kümmel (Seite 4, 7, 8, 8/9, 15, 17, 20, 21, 23, 24, 25, 26)
Bertram Bünemann Partner (Seite 19)
Marita Heuchert (Seite 14)
Karl-Heinz Jung (Seite 19)

Abbildungen,
Modelle, Pläne

Zechbau Hannover NL (Seite 10)
Elke Kümmel (Seite 10, 18, 20, 28)
Architekten BBP (Seite 11, 19)
Alexander Gawron, www.studioarchitec.de (Seite 11)
Lohmann Architekten (Seite 14)
Mann + Maus oHG (Seite 14)
Fachhochschule Nienburg (Seite 20)
Landeshauptstadt Hannover (Seite 22, 24)
Universität Hannover (Seite 31)

Luftaufnahmen

Landeshauptstadt Hannover, Bereich Geoinformation 2002
(Seite 15, 16, 18, 25)
DEURAG NERAG GmbH (Seite 21)
Mann + Maus oHG (Seite 15)

Kartenübersicht

Stadtkarte Hannover 1:20 000 Kartographie
Landeshauptstadt Hannover, Bereich Geoinformation 2002

Gestaltung

Erika Prättsch
Benatzky Druck & Medien, Hannover

Druck

Gedruckt auf 100 % Recyclingpapier

Stand

März 2004

Das Urheber- und Verlagsrecht einschließlich der Mikroverfilmung sind vorbehalten. Dieses gilt auch gegenüber Datenbanken und ähnlichen Einrichtungen sowie gegenüber sonstigem gewerblichen Verwerten. Verwertungen jeglicher Art bedürfen der Genehmigung der Landeshauptstadt Hannover.

Hannover



Das Wasser gehört allen

Inhalt

<u>Herbert Schmalstieg: Das Wasser gehört allen</u>	1
<u>Uta Boockhoff-Gries: Wo Wasser ist, da lebt die Stadt</u>	2
<u>Hannovers Entwicklung: Wasserreichtum selbstgemacht</u>	4
<u>Hannover im Vergleich: Die Wasserränder haben Luft</u>	6
<u>Hannovers Weg: Das Konzept „Stadt am Wasser“</u>	8
<u>Wohnen und Arbeiten: Wasserlagen gegen die Landflucht</u>	10
<u>Freizeit und Sport: Die Stadt der Gärten geht ans Wasser</u>	12
<u>Stadtentwicklung: Die großen Reserven liegen am Kanal</u>	14
<u>Häfen: Für Umnutzungen viel zu gesund</u>	16
<u>Architektur: Auf die Richtung kommt es an</u>	18
<u>Zugang zum Wasser: Betreten der Ufer erwünscht</u>	20
<u>Stadtplanung: Mehr Urbanität wagen</u>	22
<u>Landschaftsplanung: Neues Leben aus Ruinen</u>	24
<u>Umweltplanung: Noch mehr neue Gewässer</u>	26
<u>Festräume und Kultur: Auf die Dosierung kommt es an</u>	28
<u>Ausblick und Träume: Am Wasser ist nichts undenkbar</u>	30
<u>Anhang: Bestand und Planung der beschriebenen und abgebildeten Projekte</u>	32

Wer sich die Seen, Flüsse und Kanäle Hannovers anschaut, dem wird zweierlei auffallen. Das eine ist: Sie sind schön. Sie sind grün. Wir haben sie gepflegt, weil sie einen wesentlichen Teil des Reichtums unserer Stadt ausmachen. Gerade in den letzten Jahren haben wir viel Geld für sie ausgegeben: Als Kind durfte ich in der Leine nicht schwimmen, weil sie zu schmutzig war. Heute dürfen die Kinder wieder.

Das andere ist: Unsere Gewässer sind offen. Sie sind zugänglich für alle. Wenn überhaupt Privathäuser an ihren Ufern stehen, dann sind sie meist bescheiden und halten gebührenden Abstand: Kleine Einfamilienhäuser, Lauben, Mietshäuser, ein paar Villen, aber auch viele Sozialwohnungen gibt es mit Blick aufs Wasser. Nur Häuser, die ganze Uferabschnitte zu Privateigentum machen, die gibt es in Hannover nicht.

Das sind zwei Besonderheiten, auf die auch das hier vorgelegte Konzept aufbaut. Die Pläne, Hannover als Stadt am Wasser noch besser zur Geltung zu bringen, setzen auf die gemeinsame Verantwortung aller in dieser Stadt. Mit solcher Partnerschaft haben wir zur EXPO 2000 gute Erfahrungen gemacht, und auch viele der Erfolge, die in dieser Broschüre beschrieben werden, sind Ergebnis solch gemeinsamen Handelns.

Und noch eine Besonderheit ist zu nennen: Für das Konzept „Stadt am Wasser“ gibt es keine eigenen Haushaltsmittel. Es verfügt nur über gute Argumente. Sein Erfolg hängt davon ab, ob sich Menschen und Unternehmen finden, die seine Ziele mit eigenen Ideen, Planungen und Investitionen umsetzen. Dazu soll diese Broschüre Anregungen geben.

Aber bevor Sie sich jetzt in die Pflicht genommen fühlen: Lassen Sie sich einfach anregen von den folgenden Seiten. Wetten, Sie entdecken Uferstreifen, die Sie noch nicht kannten? Und gerade das sind die allerschönsten – ich verspreche es Ihnen!

Herbert Schmalstieg, Oberbürgermeister



BLICK VOM RATHAUSTURM

HANNOVER. GEPRÄGT VON 150 KILOMETERN WASSERKANTE:

ARBEIT AM LINDENER HAFEN



SPRUNG IN DEN MITTELLANDKANAL



Wo Wasser ist, da lebt die Stadt

Mit dem Wasser ist es wie mit so vielen Qualitäten Hannovers: Wir haben im Laufe der Zeit ein beeindruckendes Potential davon aufgebaut – und haben selbst noch gar nicht recht begriffen, welch großer Schatz da vor unserer Haustür liegt.

Hannover: eine Stadt am Wasser? Wo immer ich diese These formuliere, ernte ich zunächst überraschte, auch ungläubige Blicke, und dann, nach kurzem Nachdenken, Zustimmung: Ja, stimmt! Der Maschsee, die Leine, die Kanäle, der Altwarmbüchener See, die Ricklinger Seenplatte, die Ihme, der Blaue See und die vielen anderen Badeteiche ... Wir haben uns daran gewöhnt, weil sie überall sind. Fast jeder Stadtteil hat seine eigenen Ufer. Jetzt müssen wir es nur noch in unsere Köpfe hineinlassen: Hannover – eine Stadt am Wasser? Aber ja!

Und dann müssen wir uns dem Wasser zuwenden. Das klingt so einfach – und doch haben wir jahrzehntelang das Gegenteil getan: Der Mittellandkanal wurde vor 80 Jahren als Verkehrsweg durch die Stadt geschnitten, und dann wurde er eingezäunt. Seine Ufer gingen niemand etwas an. Grünplanung? Spielflächen? Caféterrassen? Häuser am Wasser? Durchweg Fehlansage: Im Bewusstsein der Stadtplanung war der Kanal lange Zeit keine Chance, sondern ein Hindernis.

Welchem Reichtum wir da den Rücken zugewandt haben, wurde erst klar, als die Ufer im Zuge der Kanalverbreiterung der neunziger Jahren geöffnet und gestaltet wurden: Ganz neue Räume sind da entstanden, maritime Situationen, verspielte Uferzonen. Aus der Barriere Mittellandkanal wurde auf einmal eine Bezugsachse für die Stadtentwicklung, ein zentrales Element des hannoverschen Grünflächen- und Freizeitwegenetzes. Das gilt es zu nutzen.

Wasser ist ein ganz besonderer Stoff für die Stadtplanung: Wasser zieht Menschen an. Wasser strahlt auf die Stadt aus. Es sind die Wasserkanten, an denen Menschen ganz von allein zusammenkommen. Und wo Menschen zusammenkommen, da lebt die Stadt.

Natürlich geht es auch um Schönheit: Unsere Städte sollen schön sein. Das ist eine Forderung, die in der Fachdiskussion viel zu selten so klar formuliert wird. Diese Schönheit hängt von den öffentlichen Räumen einer Stadt ab. Wasser macht diese Räume schön. Unter den Traumstädten dieser Welt gibt es keine einzige ohne Wasser.

Nun wollen wir mit solchen Städten nicht konkurrieren: Hannover liegt weder am Pazifik noch an der Seine noch am Michigansee – auch wenn der Maschsee schon manchen, der voller Vorurteile nach Hannover kam, vom Reiz unserer Stadt überzeugt hat.

Hannover hat eine andere Stärke: So bescheiden unsere Wasserflächen im Vergleich zu den eben genannten sein mögen – Wasserkanten haben wir im Überfluss. Wenn man die Bäche und Teiche nicht mitzählt, kommen im Stadtgebiet über 150 Kilometer Uferlänge zusammen. Und hinter jedem Ufer liegen Grundstücke, die von ihm profitieren können. Das ist ein ungeheures Potential, das jetzt allmählich erkannt und genutzt wird, wie inzwischen eine ganze Reihe eindrucksvoller Projekte auch abseits vom Maschsee und vom Hohen Ufer zeigen.

Da setzt unser Konzept „Stadt am Wasser“ an. Die Voraussetzungen sind gut. Denn anders als in vergleichbaren Städten gibt es in Hannover kaum Ufer, die verbaut, von Straßen versperrt, als Privateigentum eingezäunt sind. Sie sind fast ohne Ausnahme grün und zugänglich für alle, und wenn ihnen etwas fehlt, dann ist es Abwechslung, ein wenig mehr Spannung. Ich finde, dem Kanal darf man hin und wieder ruhig ansehen, dass er durch eine Stadt führt. Auch am Wasser gilt, was wir bei den Bauten zur EXPO 2000 schon mit viel positiver Resonanz umgesetzt haben: Hannover darf durchaus ein bisschen mehr Urbanität wagen.

Das Konzept „Stadt am Wasser“, das wir mit dieser Broschüre vorstellen, ist kein Programm in dem Sinne, dass man es Schritt für Schritt abarbeiten könnte. Für kostenträchtige Programme ist dies leider nicht die Zeit. Ich verstehe es vielmehr als Richtschnur für unsere künftige Stadtplanung, als Leitmotiv, das auch private Planungen beeinflussen soll. Denn im Grunde ist dieses Konzept nur die Fortführung einer guten Tradition, der Hannover sich seit vielen Generationen verschrieben hat. Wenn wir das verstanden haben, ist viel gewonnen. Und wenn nicht, hilft ein Spaziergang weiter. Die gelben Schwertlilien am Wietzegraben, der Yachthafen in der List, die Störche auf der Breiten und Nassen Wiese sind überzeugende Argumente: Die Stadt am Wasser ist längst Wirklichkeit.

Uta Boockhoff-Gries

Uta Boockhoff-Gries, Stadtbaurätin

Hannovers Entwicklung:

Wasserreichtum selbstgemacht



DAS LEINESCHLOSS

Man hat Hannover schon vieles nachgesagt: am hohen Ufer zu liegen, am Kreuzungspunkt der großen Handelsstraßen oder an der Bahnlinie Köln-Berlin. Aber dass Hannover eine Stadt am Wasser ist, ist selbst unter Einheimischen nur wenigen bewusst.

Das zeigt zunächst nur, wie langsam sich die Wahrnehmung von Städten verändert. Denn ursprünglich hatte Hannover ja wirklich nur wenig Wasser zu bieten: **Die Leine**, die allenfalls flussabwärts schiffbar war, ein paar Bäche – mehr nicht. Die meisten Gewässer, die wir heute genießen, hat Hannover sich selbst geschaffen, See um See, Teich und Teich, Kanal um Kanal, seit die Stadt existiert. Der Schiffgraben als vermutlich erstes von Menschenhand geschaffenes Gewässer der Stadt wurde schon im 14. Jahrhundert angelegt. Die Schleuse am Ernst-August-Kanal, die zur EXPO 2000 wieder in Stand gesetzt wurde, ist die älteste erhaltene Schleuse in Europa.

Von den 250 Seen und Teichen, die der offizielle Stadtplan verzeichnet, ist nur ein Bruchteil natürlichen Ursprungs; die Schifffahrt findet auf Kanälen statt, die noch keine 100 Jahre alt sind. Der Maschsee, die Kiesteiche, der Schnelle Graben – alle künstlich angelegt. Und dabei wurde das Wasser fast demokratisch auf die Stadt verteilt: Da gibt es kaum einen Stadtteil, der nicht sein Kanalufer, seine Leineau, seine Graft oder seinen Annateich hat.

Diese Tradition hält bis heute an. Allein in den letzten drei Jahrzehnten wurden die Wasserflächen der Stadt um 20 Prozent vergrößert, unter anderem um den **Altwarmbüchener See**; zur EXPO 2000 kamen neue Teiche im Expo-Park Süd und zwei ganz neue Wasserläufe in der Leineau hinzu. Mit 6,9 Quadratkilometern – das sind dreieinhalb Prozent des Stadtgebiets – hat Hannover mehr Wasserfläche als so manche Stadt am Rhein.

Dennoch wäre es Unsinn, unsere Stadt in eine Reihe mit den großen Seehafenstädten oder auch nur mit Städten an den großen Strömen Europas stellen zu wollen. Endlose Wasserflächen, die über den Horizont hinaus reichen, Schiffsverkehr, der Fernweh auslöst, kann Hannover nicht bieten.

Mehr noch: In der Geschichte der Stadt hat das Wasser nie eine zentrale Rolle für die Wirtschaft gespielt. Weder die Schifffahrt noch die Fischerei gehörten zu ihren Existenzgrundlagen. Genau das aber scheint Hannovers Glück zu sein. Denn diese Tatsache hat das Wasser vor allzu großen Belastungen und seine Ufer vor allzu heftigem Siedlungsdruck bewahrt.

So zeigt Hannover verblüfften Besuchern grüne Flussufer mitten in der Großstadt, ein Wassergewinnungsgebiet kaum einen Kilometer vom Rathaus entfernt – aber keine einzige Schnellstraße oder Bahntrasse, die die Menschen vom Wasser fern hält.

Vielleicht ist das der Grund, weshalb Hannover als Stadt am Wasser so wenig bekannt ist: Vom Auto aus ist davon wirklich nicht viel zu sehen. Nur am Maschsee führt eine größere Straße am Wasser entlang, und die Konstrukteure der Brücken hatten offenbar bis in die achtziger Jahre den Ehrgeiz, sie wie Straßen erscheinen zu lassen. Wer weiß denn schon, wo der Westschnellweg in Groß-Buchholz den Kanal überquert?

Wer immer nur Auto fährt, dem sei dringend geraten, sich am Wochenende einmal aufs Rad zu setzen oder einen der vielen Uferwege zu Fuß entlang zu schlendern: Er wird eine völlig neue Stadt entdecken. Eine wunderschöne Stadt am Wasser.



AM HOHEN UFER

AM WASSER ENTSTANDEN ...

... HAT HANNOVER ÜBER JAHRHUNDERTE IMMER NEUE GEWÄSSER GEBAUT:

MASCHSEE UND LEINEVERBINDUNGSKANAL (UNTEN)



Der Torfkanal

Kanäle zu bauen ist keine Erfindung der Neuzeit. Als es vor 700 Jahren rund um Hannover kein Holz mehr gab (außer in der Eilenriede – aber die war damals schon tabu), kaufte die Stadt zur Brennstoffversorgung ein Stück Torfmoor in Misburg. Und weil die Wege dorthin unsagbar schlecht waren, baute man 1365 einen „Schiffgraben“ vom Moor, wo heute die Mülldeponie liegt, bis zur Leine im Süden Hannovers. 400 Jahre lang brachten Torfkähne auf diesem Weg den Brennstoff in die Stadt, dann verfiel der Kanal immer mehr und wurde „Am Schiffgraben“ schließlich zugeschüttet. In der Eilenriede ist er als Bauerngraben bis heute erhalten.

Hannover im Vergleich:

Die Wasserränder haben Luft



LEINEINSEL DÖHREN

Alle entdecken in letzter Zeit das Wasser, da steht Hannover nicht allein: Hamburg baut die Hafencity, in Berlin sind gleich zwei neue „Wasserstädte“ entstanden, Duisburg bringt wieder Leben in den brach gefallen größten Binnenhafen Europas, Stuttgart bewarb sich mit einer „Hafen-City“ für die Olympischen Spiele 2012. Auch kleinere Städte wollen ihre Stadtmitte „zurück an den Fluss“ verlagern.

Seit die Freiraumqualitäten der Städte immer wichtiger geworden sind, hat auch das Wasser einen neuen Wert bekommen. Also holt man das Wasser zurück in die Stadt, verlagert Stadtfunktionen (wieder) ans Wasser. Aber mehr noch ist es der aktuelle Druck der Verhältnisse, der viele Städte zum Handeln zwingt: Es gilt, verbaute und vergiftete Ufer wieder nutzbar zu machen, Industrie- und Hafnbrachen zu revitalisieren, das Wasser zu reinigen, neue Erholungsflächen zu finden. Oder die Ufer überhaupt mal für Menschen zu öffnen. Die Stadt Duisburg beklagte noch vor Kurzem, ihre 37 Kilometer Rheinufer seien „fast nirgends für die Bevölkerung zugänglich“.

Da ist Hannover in einer komfortablen Lage: Diese Probleme haben wir schon lange nicht mehr. In Zeiten, da anderswo Flüsse noch in Betonkorsetts gezwängt oder gar unter das Pflaster verbannt wurden, baute man in Hannover die alten **Fabrikufer** von Ihme und Leine schon zu Stadtteilparks und Wohngebieten um. Längst haben alle größeren Gewässer Badequalität, Radwege gibt es an allen Ufern, Autopisten dafür nirgends, und die vier Häfen der Stadt denken gar nicht daran, brach zu fallen. Sie erfreuen sich sogar wachsenden Zuspruchs.

Natürlich hat dieser Vorsprung nicht nur mit weitsichtiger Planung zu tun, sondern auch mit der besonderen Geschichte der Stadt, in deren Wirtschaft das Wasser nie eine zentrale Rolle gespielt hat. Und weil die meisten der hannoverschen Wasserkanten noch keine 100 Jahre alt sind, konnten sich alte Besitzstände gar nicht erst aufbauen. Im 19. Jahrhundert hätte man Villen am Wasser hier nur an der Leine bauen können – wo sie regelmäßig im Hochwasser gestanden hätten. Zudem haben nicht viele Städte am Wasser so viel Platz: Mit 120 Kilometern hat Hannover pro Kopf doppelt so viel Fluss- und Kanalufer wie Berlin. Das verteilt den Nutzungsdruck.

So ist Hannover ein ganzes Stück weiter als andere Städte: Hier muss der Platz für **städtebauliche Entwicklungen am Wasser** nicht erst geschaffen werden, und die Vernetzung der Gewässer mit anderen Freizeit- und Grünflächen ist längst verwirklicht.

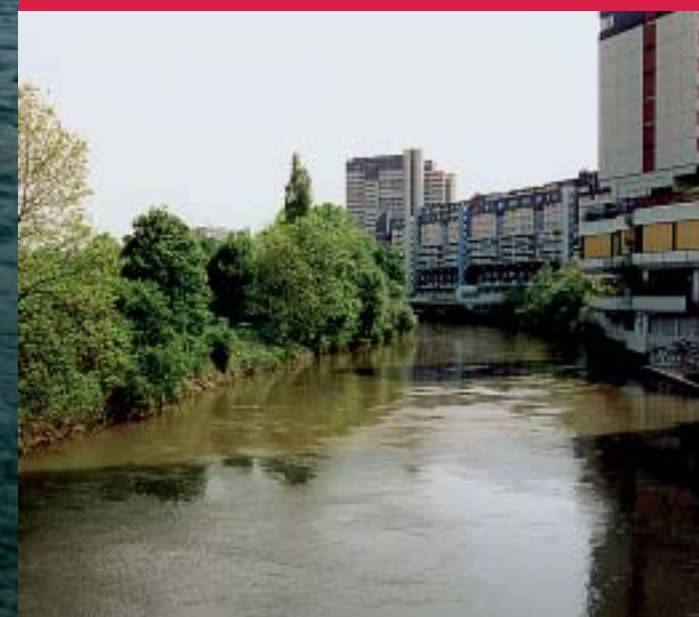
Allerdings hat diese komfortable Situation eine Kehrseite, derer man sich bewusst sein muss: Hannover hat keine Industrie- und Hafenufer, die sich zu Lofis umbauen lassen. Es gibt hier keine städtischen Ufer, wie man sie an den Hamburger Fleeten liebt. Und mit den verrosteten Hafenkranen fehlt Hannovers Ufern auch ein wenig die Spannung. Sie sind fast ausnahmslos grün, intakt – und gleichförmig.

So muss ein Hannover-Konzept zwangsläufig anders aussehen als die meisten „Zurück ans Wasser“-Projekte. Wo es anderen Städten um Schadensbehebung geht, um den Rückbau für menschliche Nutzung, da kann Hannover seine Ufer aktiv gestalten, an manchen Stellen zum ersten Mal überhaupt. Es ist die Chance, Wasser bewusst und durchgehend als Element von Urbanität einzusetzen, mit der Hannover ein Beispiel setzen kann.

Der Wasserkrieg

Dass Hannover am Wasser lag, merkte man früher regelmäßig, wenn das Frühjahrshochwasser der Leine die Altstadt überflutete. Bis die Stadt auf die Idee kam, das Leinewasser über einen Graben in die tiefer gelegene Ihme abzuleiten, wo es statt der Altstadt die Felder der Ricklinger Bauern überschwemmte. Aber weil man die nicht gefragt hatte, zerstörten sie 1717 „wild entschlossen“ und „bis an die Zähne bewaffnet mit Forken, Mist- und Eishacken“ die ganze Graben- und Wehranlage. 50 Jahre lang tobte der „Wasserkrieg“, dann zahlte Hannover den Ricklingern wenigstens eine Entschädigung. Der „Schnelle Graben“ blieb bis heute.

... PRO KOPF DOPPELT SO VIEL FLUSS- UND KANALUFER WIE BERLIN: MASCHSEE UND WOHNEN AN LEINE (DREYERSTRASSE UND DÖHRENER WOLLE) UND IHME (IHMEZENTRUM)





Hannovers Weg: Das Konzept „Stadt am Wasser“



Das Konzept „Stadt am Wasser“ greift eine hannoversche Tradition auf, die in Jahrhunderten gewachsen ist und deren Stärken erst jetzt, in der Freizeitgesellschaft, richtig zum Tragen kommen.

Es soll die Potentiale nutzen, die sich aus dem pfleglichen Umgang vieler Generationen mit den natürlichen Ressourcen der Stadt ergeben haben; es soll die Chancen ergreifen, die im Reichtum ihrer Wasserkanten stecken.

Das Konzept „Stadt am Wasser“ will aus Hannover keine andere Stadt machen. Es will die Stärken der Stadt ausbauen, wofür insbesondere beim Wasser noch Nachholbedarf besteht, und damit – wenn alles gut geht – ein Beispiel setzen, welche Qualität die Freiräume, das Bild und das Lebensgefühl einer mittleren Großstadt im mittleren Europa erreichen können.

Das Konzept „Stadt am Wasser“ will die Stadtentwicklung auf das Wasser fokussieren – ohne aber das Stadtzentrum am Wasser neu bauen zu wollen, wie es vor 60 Jahren einmal geplant war. Damit verbinden sich konkret sechs Aufgaben: Es gilt,

- die Stadtentwicklung punktuell am Wasser zu konzentrieren,
- hochwertige Wohnungen und Arbeitsplätze bevorzugt am Wasser zu bauen,
- Räume für Feste und für Kultur am Wasser zu schaffen und zu sichern,
- die Möglichkeiten für Freizeit, Sport und Gastronomie am Wasser auszubauen,
- auch künftig neue Wasserflächen in der Stadt anzulegen und
- die Zukunft der Häfen und ihre Einbindung in das Stadtgefüge zu sichern.

Dabei bleibt als oberstes Prinzip bestehen, dass das Wasser allen gehört.

Eine Privatisierung von Ufergrundstücken, die die Allgemeinheit vom Wasser aussperrt, wäre damit nicht zu vereinbaren. Neubauten sind grundsätzlich so zu gestalten, dass der Zutritt zum Wasser für alle gewährleistet bleibt. Lediglich auf den Hafengebäusflächen hat Freizeitverkehr nichts zu suchen.

Die Wasserkanten sollen überwiegend grün und unverbaut bleiben, damit ihr Reiz möglichst weit auf die dahinter liegenden Grundstücke ausstrahlen kann. Das spricht jedoch nicht gegen einzelne, punktuell auch sehr dichte Randbebauungen, die als **urbane Akzente** im Kontrast zum vorherrschenden Grün für Abwechslung und Spannung an den Wasserkanten sorgen können. Urbanisierung und Renaturierung können ihre Wirkung so gegenseitig verstärken.

Architektur und Nutzungskonzept der Neubauten müssen sehr hohen Anforderungen genügen. Vor allem im Innenstadtbereich sind die Grundstücke, die für eine Bebauung noch in Frage kommen, so kostbar, dass sie besser noch eine Weile unverbaut bleiben, als dass dort unbefriedigende Lösungen verwirklicht würden. Wo die Stadt Einfluss nehmen kann, müssen Architekten- und gegebenenfalls auch Investorenwettbewerbe die Regel sein.

Wohnprojekte an der Leine und an den Kanälen sind – soweit die Stadt das beeinflussen kann – so zu konzipieren, dass sie für einen Querschnitt der Bevölkerung erschwinglich und attraktiv sind. Das Ziel, **mit hoher Wohnqualität** am Wasser der Stadtfucht vor allem von Familien entgegenzuwirken, kann nicht erreicht werden, wenn dort nur exklusive und flächenintensive Wohnobjekte entstehen.

REICHTUM AN WASSERKANTEN, ÜBER GENERATIONEN GEPFLEGT UND ERWEITERT:

STICHKANAL LINDEN (OBEN),

YACHTHAFEN LIST, LEINEINSEL DÖHREN UND HOHES UFER (MITTE),

HALBINSEL AM LEINEVERBINDUNGSKANAL (UNTEN).

Die Wasserkunst

Sie waren die ersten künstlichen Gewässer der Stadt, die einfach um der Schönheit willen angelegt wurden: Die Graff um den Großen Garten in Herrenhausen und die Schwanenteiche sind schon über 300 Jahre alt. Auch die Fontäne sollte diesem Zweck dienen – und tat das zunächst nicht sehr erfolgreich. Obwohl man eigens den Ernst-August-Kanal gegraben hatte, um den nötigen Wasserdruck aufzubauen, quälte sich der Wasserstrahl bei der feierlichen Einweihung im Jahr 1719 auf gerade mal fünf Meter hoch. Heute schafft die Fontäne im Großen Garten bei gutem Wetter 82 Meter – mehr als jede andere Gartenfontäne der Welt.





PROJEKTE BRAUNSTRASSE (LINKS) UND RATSQUARTIER (RECHTS)
SEELHORSTER GARTEN (MITTE):
TRAUMGRUNDSTÜCKE
MITTEN IN DER GROSSSTADT ...



Wohnen und Arbeiten: Wasserlagen gegen die Stadtflucht

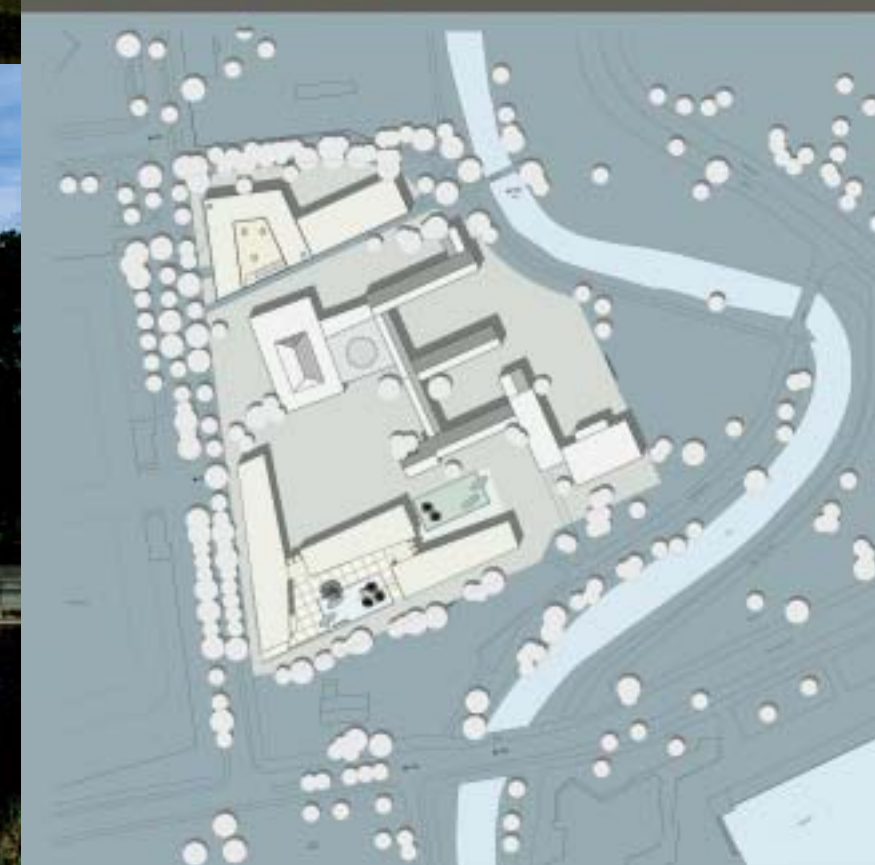
Es ist der pure Luxus: ein grünes Grundstück unter alten Bäumen, in einer Schleife der Leine zwischen Rathaus und Maschsee gelegen, darauf die Internationale Schule im denkmalgeschützten alten Ratsgymnasium – und Platz, sehr viel Platz.

Es ist ein idealer Standort für ruhiges Arbeiten und für Entspannung: innenstadtnah und doch im Grünen. Und er ermöglicht solche Nutzungen, ohne den alten Baumbestand und das Leineufer zu beeinträchtigen. Das **Ratsquartier** soll hier entstehen, mit Büros auf der Straßenseite und einem Fit- und Wellnesscenter im Grünen neben dem Schulgebäude aus den fünfziger Jahren.

Diese Arbeitsplätze werden zu den attraktivsten in der ganzen Stadt gehören – aber sie können Konkurrenz bekommen. Denn unbebaute Grundstücke vergleichbarer Qualität gibt es in Hannover noch eine ganze Reihe.

Die Nutzung der Wasserkanten für Arbeitsplätze und Wohnungen war in Hannover bis in die jüngste Zeit kaum ein Thema. Im Gegenteil: Die alten Arbeitsplätze, die großen, umweltbelastenden Fabriken hatte man ja gerade von den Flussufern entfernt; Wohnungen mit Wasserblick gab es nur punktuell am Hohen Ufer, am Maschsee und in Linden-Nord – aber immer mit respektvollem Abstand zum Wasser. Nur die Kleingärtner hatten ihre Traumgrundstücke überall in der Stadt und natürlich auch an den Kanälen, an den Kiesteichen und der Leine.

Erst das Ihme-Zentrum machte in Hannover das Wohnen am Wasser zum Thema und verblüfft – seiner städtebaulichen Problematik zum Trotz – bis heute durch die hohe Qualität seiner Wohnungen auf der Ihmeseite. Erfolgreicher verwirklichte wenig später das Quartier auf dem Gelände der „Döhrener Wole“ dasselbe Motiv: Hochwertige Wohnungen am Wasser können Lebensqualität bieten,



wie sie viele sonst außerhalb der Stadtgrenzen suchen. Hochwertige Wohnungen am Wasser können Stadtflucht verhindern.

In Döhren ist direkt an der Leine und zum Teil sogar auf einer **Leineinsel** seit den siebziger Jahren ein dichtes Wohnquartier entstanden, das längst von Grün überwuchert ist, als stünde es schon immer hier, mitten in der Leineaue. Und es hat doch noch Platz für Erweiterungen: Der Bau von 52 weiteren Wohnungen auf der Insel beginnt 2004.

Erst jetzt fängt Hannover an, die Qualität seiner Wasserlagen systematisch zu nutzen. Viele aktuelle Neubauvorhaben orientieren sich am Wasser; allein die Projekte „Wasserstadt Limmer“ und „Lister Blick“ umfassen zusammen mehr als 1.000 Wohneinheiten. Weitere Wohnungen sind als Ergänzung des neuen Bürocenters am Lister Yachthafen geplant, und im „Seelhorster Garten“, wo auch im weiteren Umkreis beim besten Willen keine Wasserfläche zu finden war, hat man sich in guter hannoverscher Tradition einen großzügigen Teich einfach selbst gebaut, direkt zwischen den Terrassen der Stadtvillen und dem Seelhorster Wald.

Nicht alle Grundstücke sind so spektakulär: In Misburg blickt die Regenbogensiedlung mit ihrem Familienzentrum und vielen Sozialwohnungen vom hohen Kanalufer auf das Wasser hinaus. An der **Braunstraße** regt eine unscheinbare Baulücke die Planerphantasie an: Wenn man es geschickt anstellt, können hier in den oberen Stockwerken Zwei-Flüsse-Wohnungen entstehen, mit Blick auf die Ihme im Westen und die Leine „im Hinterhof“, wo am anderen Ufer schon ein neues Torhaus am Wasser steht. Der Durchgang zum Fluss, der heute über dieses Grundstück führt, bleibt natürlich erhalten.



... AN GRÜNEN Ufern:
NEUBAU UND BESTAND LEINEINSEL (RECHTS)

Der Unsichtbare

„Der Canal ist so geräumig, dass man in einem Nachen darauf unter der Erde hinfahren kann“, schwärmte Freiherr von Knigge 1793 von Hannovers unterirdischer Kanalisation, in der „fließendes Wasser allen Unrath aus den Gassen-Rinnen und was sonst hineingeleitet ist, mit sich forntnimmt und in den Leine-Strom führt.“ Bei Feuergefahren sei sie ebenso nützlich wie zur Reinigung der Luft, fand Knigge, und was ihm besonders gefiel: Das Werk sei unsichtbar, „Steinpflaster bedeckt es und keine prahlerische Inschrift, wie man sie in mancher anderen Stadt ... gewiß irgendwo angebracht haben würde, macht darauf aufmerksam.“



Freizeit und Sport:

Die Stadt der Gärten geht ans Wasser

Es ist der pure Luxus: Fast alle Wasserflächen und -kanten in Hannover sind zum Vergnügen da. Zum Wasserskilaufen die Leine beim Dornröschen, zum Joggen und Segeln der Maschsee, zum Sonnen und Windsurfen der Altwarmbüchener See, zum Grillen und Baden die Kiesteiche. Auf dem Stichkanal Linden trainieren Ruderweltmeister, auf dem Maschteich kreisen Schiffsmodelle, auf der Graff im Winter die ersten Schlittschuhläufer. Auf Leine, Ihme und den Kanälen verkehren Vergnügungsdampfer, auf dem Maschsee fahren Schiffe der Straßenbahngesellschaft, und schwimmen kann man so wieso überall.

Die meisten dieser Nutzungen haben sich von selbst entwickelt, als das Wasser und die Ufer zur Verfügung standen. Das freilich hört sich leichter an als es war: Die Renaturierung der Ricklinger Kiesteiche, die Anlage des Altwarmbüchener Sees und die Neugestaltung der Ufer des Mittellandkanals waren Großprojekte, die sich über Jahre hinzogen.

Das nächste Vorhaben dürfte deren Größenordnung noch sprengen: Am **Stichkanal Misburg** soll eine ganz neue Freizeitlandschaft entstehen, die mit mehr als einem Quadratkilometer so groß sein wird wie die hannoversche Innenstadt. Aber das ist nicht einmal die größte Herausforderung: Das Gelände, mit dem sich die Stadt für die **Internationale Gartenbauausstellung (IGA) 2017** bewirbt, ist Hannovers letzte Industriebrache von Format. Einen halben Quadratkilometer groß ist allein das Raffineriegelände der Deurag-Nerag, das 1985 stillgelegt wurde und von Bombenangriffen auf Treibstofftanks, von Alltagsunfällen und einem halben Jahrhundert Normalbetrieb so verseucht ist, dass das Grundwasser ständig abgepumpt und gereinigt werden muss, um den Kanal nicht zu vergiften.



NOCH IM DORNRÖSCHENSCHLAF: YACHTHAFEN MISBURG

Hannover als „Stadt der Gärten“ wird damit um eine hochinteressante Anlage bereichert: eine Gartenlandschaft, die nicht um der reinen Schönheit willen geschaffen wird, sondern als Wiedergutmachung an einem geschundenen Stadtteil, wie es ihn vergleichbar in jeder europäischen Großstadt gibt. Mit Parks und Verkehrsgrün, experimentellem Wohnungsbau und beispielhaften Gartengestaltungen, die dem Stadtteil über trennende Industrie- und Verkehrsflächen hinweg eine ganz neue Struktur geben.

Zudem wird dies die erste große Gartenanlage Hannovers sein, die bewusst auf den Mittellandkanal Bezug nimmt. Auf einer der Entwicklungsvarianten ist schon ein neuer Zweigkanal zu sehen, der das Raffineriegelände zur Insel macht.

Aber auch anderswo gibt es noch viel Handlungsspielraum: Der Yachthafen List hat ein Beispiel gesetzt, wie man auch den **Yachthafen Misburg** zu neuem Leben erwecken könnte, der heute im Niemandsland der Mergelgruben hinter einer Betonmauer versteckt liegt. Der Bootsanleger in Ahlem wirkt ähnlich vergessen. Im Ratsquartier sind Fit- und Wellnesseinrichtungen geplant; für das Strandbad am Maschsee entwickelt die TUI-Tochter Robinson ein „Wellfit“-Konzept; und Standorte, an denen Cafés und Restaurants am Wasser denkbar wären, hat das Planungsamt schon eine ganze Reihe gefunden.

Zum Beispiel an der Hindenburgschleuse in Anderten, wo der Ausflugsverkehr in den letzten Jahren erheblich zugenommen hat. Nicht zuletzt durch die Flusskreuzfahrtschiffe, die über den Mittellandkanal von der Nord- zur Ostsee oder von Straßburg nach Berlin fahren und hier fast alle einen Zwischenstopp einlegen, mit Stadtrundfahrt in Hannover, der Stadt am Wasser.

... UND DER STRAND IST GLEICH IN DER STADT: MASCHSEE



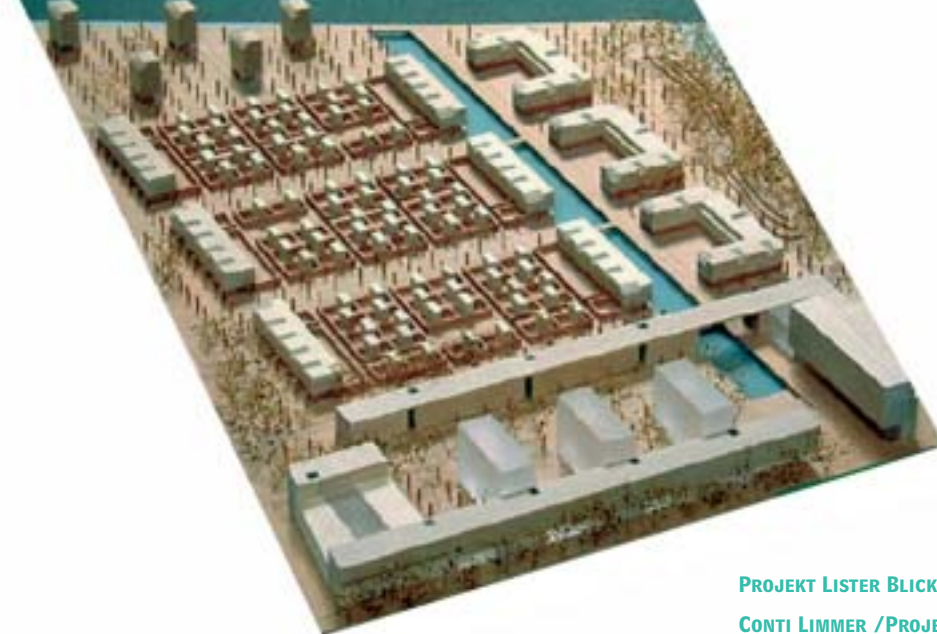
RADELN AM KANAL,
WASSERPOLO AUF DER LEINE,
AUSFLUGSDAMPFER
IN DER SCHLEUSE:

GENUG WASSER FÜR JEDES
VERGNÜGEN ...

Das Kurbad

Sogar Heilquellen besitzt Hannover. In der Eilenriede sprudelte schwefelhaltiges Wasser schon 1794 aus „Heiligers Brunnen“. In Limmer aber gab man sich mit solch halben Sachen nicht zufrieden – und eröffnete im selben Jahr das vornehme „Bad Limmer Brunnen“. Selbst aus Frankreich kamen damals Gäste, um im schwefeligen „Limmerwasser“ zu baden, und die anschließenden Tanzvergnügen verglichen manche sogar mit denen in Bad Pyrmont, wo Kaiser und Könige zu Gast waren. Bis 1961 konnte man hier Kuren machen; 1976 brannte das letzte Gebäude ab. Heute badet man an schönen Sommertagen am Limmerbrunnen wieder. Aber draußen, im Kanal.





Stadtentwicklung: Die großen Reserven liegen am Kanal

PROJEKT LISTER BLICK MIT NEUER GRACHT (OBEN),
CONTI LIMMER /PROJEKT WASSERSTADT LIMMER (MITTE):
DIE STADTENTWICKLUNG AM WASSER KONZENTRIEREN ...

Die EXPO 2000, in deren Rahmen mit dem Expo-Gelände Ost ein neues Gewerbegebiet und mit dem Kronsberg ein kompletter neuer Stadtteil entstand, hat ein wenig den Druck aus der Stadtentwicklung genommen: Der Wohnungs- und Gewerbeflächenmangel der neunziger Jahre ist überwunden.

Aber das gilt nicht für die Ewigkeit, vermutlich nicht einmal bis zum Ende dieses Jahrzehnts: Neue Flächen für gute Wohnlagen werden schon heute gebraucht, für neues Gewerbe in nicht allzu ferner Zukunft.

Die Stadt möchte diese Entwicklungen am Wasser konzentrieren, wo hochwertige Lagen noch in erstaunlichem Umfang vorhanden sind – wenn auch nicht immer als solche erkennbar und erst recht nicht ohne Schwierigkeiten sofort nutzbar.

Für die riesige Brache der Deurag-Nerag ist der Zeitrahmen nicht ohne Grund bis 2017 gesteckt: Schneller ist die intensive Bodensanierung kaum zu schaffen, die nötig ist, bevor man dort an Freizeit und Wohnen am Wasser denken kann.

Aber auch das Grundstück für die 400 Wohnungen des „Lister Blick“ schien so herausragend gar nicht zu sein, solange es noch für die Bahlsen-Hauptverwaltung genutzt wurde: Es lag irgendwo im Niemandsland, an der verkehrsreichen Podbi, nicht mehr innenstadtnah, aber auch noch nicht im Grünen. Diese Lage hat der städtebauliche Entwurf grundlegend verändert: Das neue Quartier wird am Wasser liegen, mit einer eigenen Gracht direkt an der 14 Kilometer langen Parkanlage, die sich am Mittellandkanal entlangzieht.

Ähnliches gilt für das Conti-Gelände in Limmer, das noch vor wenigen Jahren kaum jemandem als besonders kostbar aufgefallen wäre: Von der lauten und holprigen Wunstorfer Straße sah man nur die Fabrikfassade, zusammengestückelt und ein bisschen schmutzig, gegenüber einen staubigen Parkplatz. Die Angebote, hier große Verbrauchermärkte einzurichten, waren trotzdem fehl am Platze. Denn das Areal hinter der Fassade liegt so traumhaft, wie man es in Hannover kaum für möglich hält.



Als spitzes Dreieck schiebt es sich weit zwischen den Stichkanal Linden und den Leineverbindungskanal, an dessen anderem Ufer das Landschaftsschutzgebiet Leineaue beginnt: Die 650 Wohnungen der künftigen „Wasserstadt Limmer“ werden dort wie auf einer Halbinsel liegen.

Sehr viel einfacher, weil ohne Sanierungsmaßnahmen nutzbar, sind die Ackerflächen, die die Stadt am Mittellandkanal auf dem nördlichen Kronsberg für spätere Gewerbesiedlungen in Reserve hält. Gleich oberhalb der Hindenburgschleuse liegt dort ein Gebiet, das sehr schnell erschlossen werden kann: Der Südschnellweg (B65) berührt es unmittelbar; die Stadtbahn endet derzeit auf der anderen Straßenseite.

Was genau hier geschehen wird, muss die Zukunft zeigen. Denn noch sind diese Flächen nicht einmal als Baugebiet ausgewiesen. Die günstige Verkehrssituation, die Lage am Kanal, der hier doppelt so breit ist wie normal, und an der Schleuse, die in den letzten Jahren zunehmend zum Ausflugsziel geworden ist, prädestinieren sie jedoch für eine höherwertige Nutzungsmischung aus Arbeit, Freizeit, Sport und Kultur.

Aber wie auch immer die konkrete Nutzung aussehen wird, sicher ist: Wenn diese Flächen einmal genutzt werden, werden sie den Ruf Hannovers als einer Stadt am Wasser festigen.

Der Stadthafen

Hannovers Hafen lag an der Calenberger Straße. An ihrem Ende ist auf dem Plan ein symmetrischer Platz zu sehen, von Bäumen eingefasst. Dahinter ein Hafenbecken, das sich etwa mit der heutigen Humboldtstraße deckt, nach Westen halbrund ausgebuchtet und über einen Kanal mit der Ihme verbunden. Hofbaumeister Laves hatte diesen Plan im Jahre 1817 gezeichnet, als die Leineschiffahrt noch den gesamten Fernverkehr nach Norden gewährleisten sollte. Trotzdem wurde der Ihmehafen nie gebaut, denn schon bald gab es keinen Bedarf mehr: Mit dem Bau der Eisenbahn nach Bremen ab 1847 schief die Leineschiffahrt endgültig ein.

... WO NOCH RAUM FÜR IDEEN IST: HINDENBURGSCHLEUSE UND NÖRDLICHER KRONSBERG



LINDENER HAFEN (UNTEN):
NEUE STADTMILIEUS ENTSTEHEN ...



H ä f e n : Für Umnutzungen viel zu gesund

... DURCH GESUNDE HÄFEN
NEBEN HEIMLIGEN IDYLLEN:
NORDHAFEN MIT CONTI UND
CONTAINERHAFEN,
BRINKER HAFEN (OBEN RECHTS)

Bei aller Begeisterung über Hannovers grüne Ufer darf nicht vergessen werden, dass der Mittellandkanal und seine beiden Stichkanäle nach Linden und Misburg als Verkehrswege gebaut wurden, als Wirtschaftsfaktoren. Und das sind sie heute noch.

Auch Hannovers Häfen wurden zwischen 1916 und 1918 nicht mit dem Ziel gegründet, dort irgendwann einmal trendige Lofts einrichten zu können. Und anders als Hamburg, Duisburg oder London wird sich Hannover mit solchen Träumen von neuen Stadtmilieus zwischen alten Häfengebäuden auch weiter gedulden müssen. Denn alle vier Häfen – der Brinker Hafen, der Lindener Hafen, der **Misburger Hafen** und der Nordhafen – liefern aus ihrer Geschäftstätigkeit jedes Jahr einen hübschen Gewinn an die Stadtkasse ab. Überschüssige Flächen gibt es hier nicht. Am Nordhafen wurde sogar gerade ein Hafengebäude abgerissen, weil Nachbar Volkswagen mehr Platz für seinen Lieferantenpark brauchte.

Von daher erübrigen sich Planspiele, was man mit diesen Flächen und Gebäuden anfangen könnte, wenn sie einmal brach fallen: Das Angebot der Häfen, für Fertigungsbetriebe die komplette Logistik vom Seehafen bis ins Hinterland zu organisieren, ist zukunftssicher. Zumal sie zunehmend auch den Umschlag zwischen Straße und Schiene übernehmen, was der Bahn mit ihren Logistikzentren nicht überall gelingt.

Zudem gehören die Häfen zu den wichtigsten Industriezentren der Region: In Misburg arbeiten zehn Betriebe im und am Hafen, in Linden sind es 50 mit etwa 3.000 Beschäftigten; in Vinnhorst nutzen vor allem Stahlhandelsunternehmen den **Brinker Hafen** als Verteilerlager. Zu den 30 Betrieben am Nordhafen gehören mit Volkswagen und Conti zwei der wichtigsten Unternehmen der Stadt. Weitere sollen folgen.

Für die Stadt am Wasser zu planen heißt deshalb auch, die Häfen in diesen Funktionen zu stärken. Am **Nordhafen** ist ein neuer Containerterminal geplant; von Linden aus soll die Hafenbahn, die schon jetzt über mehr als 100 Gleiskilometer verfügt, als Güterbahn für die ganze Region operieren.

Zukunftsfähige Planung muss aber genauso die Bedürfnisse der umliegenden Stadtteile im Auge haben, muss Lärmbelastigungen für benachbarte Wohngebiete verringern, und auch bessere Verbindungen und Grünanlagen können die Akzeptanz der Häfen verbessern: Die Kulisse des Nordhafens gibt dem gegenüberliegenden Uferweg schon heute eine außergewöhnliche Atmosphäre, und wie man das Ufer am Brinker Hafen für Spaziergänger passierbar machen kann, ist weiterer Überlegungen wert.

Wie eine solche Koexistenz von Freizeit- und Hafennutzungen aussehen kann, zeigen schon heute zwei Blicke von der Kanalbrücke Eichenbrinkstraße in Limmer: im Süden der **Lindener Hafen** mit seinen Kränen und Schrottbergen, im Norden vor der Schleuse eine grüne Idylle mit Kleingärten, Wald und dem Stichkanal Linden, dessen Wasser und Ufer an schönen Sommertagen hier fast wie ein Freibad voller Menschen sind.

Offenbar braucht man Hafenkais und Containerlager gar nicht erst stillzulegen, damit sie sich – wie in anderen Städten schon geschehen – zu Besuchermagneten entwickeln können. Es kommt auf die Anbindung an. Der Fösse jedenfalls verleihen die Hafenkräne, die hinter den Bäumen ihres liebevoll renaturierten Unterlaufs aufragen, einen ganz besonderen Reiz.

SCHLEUSE AM LINDENER HAFEN



Die Wasserqualität

„Das Wasser der Leine sah noch immer aus wie Erbsensuppe“, schrieb der Arzt Louis Stromeyer 1875 – in der „guten alten Zeit“ also, die offenbar nicht in jeder Beziehung gut war. Die Mechanische Weberei, die damals am Küchengarten den berühmten Lindener Samt färbte, verwandelte die Ihme regelmäßig in eine blauschwarze Brühe. Die sei aber ungiftig, sagte die Weberei, und als trotzdem immer wieder Fische starben und die Flussbadeanstalt verlegt werden musste, schrieb sie den Behörden: Es sei nirgends rechtlich fixiert, dass Flüsse überhaupt als Trinkquelle und Bademöglichkeit zu dienen hätten. Das war damals wirklich so.

Architektur:

Auf die Richtung kommt es an

Dass Hannover bis heute nicht als Stadt am Wasser gilt, entschied sich nach dem 2. Weltkrieg. Damals beschloss man, die Altstadt um die Leine nicht wieder so kompakt aufzubauen, wie sie vor den Bombennächten gewesen war: Wo die Häuser vorher auf beiden Seiten so dicht am Wasser gestanden hatten, ließ man die Ufer frei, schüttete einen Leinearm zu und führte eine der neuen Tangentengassen, das Leibnizufer, in einem breiten Grünstreifen am Fluss entlang.

Damit war die Grenze der City neu definiert: Sie endet seither **am Hohen Ufer**. Und die Leine, die bis dahin durch die City geflossen war, bildet nun ihren Abschluss. Die neue Bebauung des Hohen Ufers, die an eine Stadtmauer erinnern sollte, verstärkte diesen Eindruck noch: Von den Restaurantterrassen am Leineufer blickt man aus der Stadt hinaus.

Erst in den letzten Jahren entstanden in Hannover Gebäude, die sich dem Wasser wirklich zuwenden: Das Courtyard-Hotel schaut geradezu auf den Maschsee; das Restaurant **Pier 51** überwindet sogar die Grenze zwischen Land und See. Auch die Jugendherberge, die sich bis dahin hinter Büschen vor der Ihme fast versteckt hatte, hat mit ihrer Aufstockung endlich einen Bezug zum Wasser hergestellt.

Das ist eine neue Haltung, die zum ersten Mal konsequent das Ihme-Zentrum verwirklichte. Bis dahin orientierten sich Gebäude in aller Regel zur Straße, selbst wenn sie am Wasser standen.

Ganz krass ist diese Abwendung am Mittellandkanal zu sehen, der jahrzehntlang eine Barriere im Stadtgebiet war und unwegsam wie eine Eisenbahntrasse immer hinter den Häusern entlang führte. In Groß-Buchholz und Vinnhorst stehen ganze Reihen älterer Einfamilienhäuser am Kanal, deren Wohnzimmerfenster konsequent vom Wasser weg zeigen.

Erst das Bürocenter am **Lister Yachthafen** nutzt diese Lage für außergewöhnliche Raumerlebnisse: Energieoptimierte Bürogebäude wenden da ihre großzügigen Glasfassaden und Dachterrassen dem Wasser und dem grünen Ufer gegenüber zu; in dem

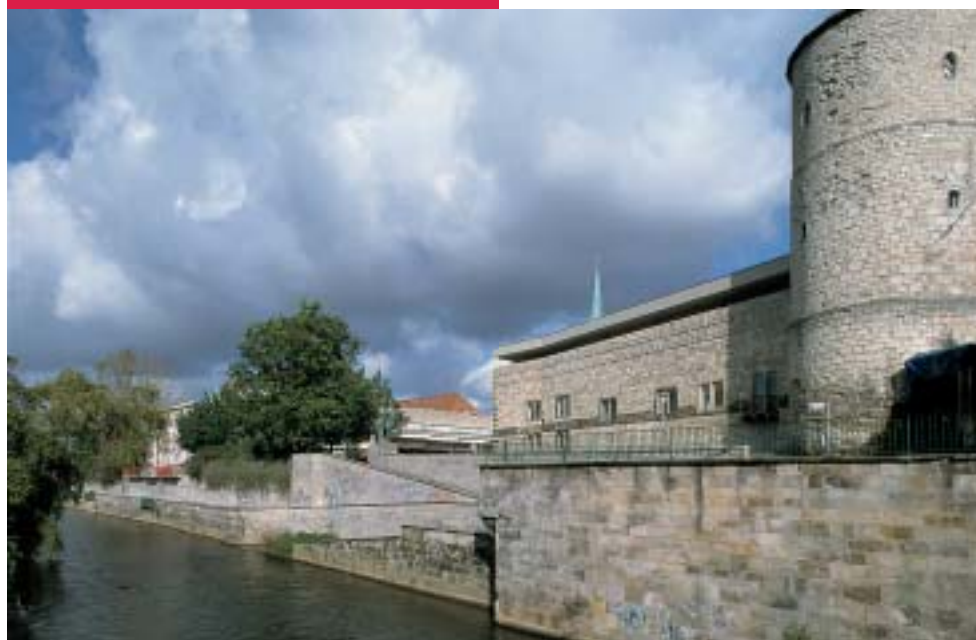


kleinen Hafenbecken steht ein Kran als Blickfang, am Kai neben der Kanalbrücke liegt ein Restaurantschiff, und der Radweg am Wasser entlang blieb natürlich trotzdem erhalten. 400 Arbeitsplätze sind dort auf 11.000 Quadratmetern entstanden, hinter einer Wasserfront mit wahrhaft maritimem Flair. Doch wirklich: maritimes Flair am Mittellandkanal – das geht.

Natürlich geht das nicht an jedem Ufer. Wer am Maschsee bauen will, muss mehr Distanz wahren, und auch auf der Döhrener Leineinsel geht die grüne Abschirmung zur Leine aus dem freien Blick aufs Wasser vor. Aber deshalb braucht man dem Wasser ja nicht gleich den Rücken zuzuwenden:

Das Quartier Lister Blick gruppiert sich um eine Gracht; die „Wasserstadt Limmer“ auf der alten Conti-Halbinsel wird kaum anders können, als sich auf die sie umgebenden Wasserstraßen zu beziehen. Und in der **Dreyerstraße** sorgt ein Neubau für gestalterisches Durcheinander: Wo andere ihren Hinterhof haben, wendet das Haus Nr. 1 seine schönsten Räume, üppig verglast hinter Terrassen und Balkonen, der Leine zu.

Wie leicht man so ein Haus umdrehen kann, ist am Neuen Rathaus zu besichtigen, dessen Portal und Fenster zum Maschteich lange Jahre mit Pappe vernagelt waren. Seit seine Gartenfassade geöffnet und mit einem Restaurant für alle aufgewertet wurde, liegt auch Hannovers Rathaus wieder am Wasser.



STRANDBAD AM MASCHSEE, HOHES UFER UND PIER 51 AM MASCHSEE (RECHTS):
DIE HINWENDUNG ZUM WASSER ...

Die Verbindung

Mehr als 30 Kilometer lang durchzieht der Mittellandkanal mit seinen Stichkanälen das Stadtgebiet – ein enormes Bauwerk, das Hannover seit 1916 mit dem Ruhrgebiet und seit 1938 auch mit Berlin verbindet. Seine grünen Ufer, die im Stadtbereich von Radwegen begleitet und hin und wieder von Flachwasserzonen unterbrochen werden, lassen leicht vergessen, welcher immensen technischen Aufwand sein Bau erforderte. Dass ein Kanal mehr ist als nur ein Wassergraben, ist zwei Kilometer westlich der Stadtgrenze zu besichtigen: Wo der Kanal die Leine kreuzt, fahren die Schiffe auf einer Brücke in neun Meter Höhe über den Fluss hinweg.

... SCHAFFT MARITIMES FLAIR IM BINNENLAND:

YACHTHAFEN LIST MIT NEUEM
WOHNUNGSBAUPROJEKT





SCHLEUSE AM LEINEVERBINDUNGSKANAL,
NATURSTATION,
GEPLANTE WEGEVERBINDUNGEN
ENTLANG DER KANÄLE
ZU DEN MISBURGER MERGELGRUBEN

JETZT KANN MAN DIE GANZE STADT
AM WASSER DURCHQUEREN ...

Das Wunderwerk

Es war die größte und modernste Schleuse der Welt, die Reichspräsident Paul von Hindenburg 1928 in Anderten einweihte und auf seinen eigenen Namen taufte: 225 Meter lange Schleppzüge konnte sie 15 Meter hoch hieven. Das Wunderwerk, das den Wasserweg vom Ruhrgebiet zuerst nach Peine und dann nach Berlin freimachte, war weitsichtig geplant. Denn während der gesamte Kanal zwischen Rhein und Elbe in den letzten Jahren verbreitert, also neu gebaut werden musste, reichte der Hindenburgschleuse nach 50 Jahren eine gründliche Renovierung. Auch heute schafft sie den Verkehr immer noch, obwohl sie längst unter Denkmalschutz steht.

Zugang zum Wasser: Betreten der Ufer erwünscht

Doch: Auch an Hannovers Wasserkanten gibt es unzugängliche Stellen. Noch. Wer etwa das „**norddeutsche Eck**“ erreichen will, wo der **Leineverbindungskanal** vom Stichkanal Linden abzweigt, muss sich von entfernten Brücken über holprige Trampelpfade zur Landspitze durchschlagen.

Aber er muss sich beeilen. Denn die Pläne für eine Einbindung auch dieser exponierten Stelle in das Netz der Uferwege liegen vor, und spätestens, wenn auf dem alten Conti-Gelände die neue „**Wasserstadt Limmer**“ entsteht, werden sie verwirklicht.

Dem preisgekrönten Entwurf für die Wasserstadt gelingt es, im neuen Wohngebiet eine Ahnung von der alten Fabrikstruktur zu erhalten, das Gelände mit seinen geplanten 650 Wohnungen zugleich aber wieder zu einem Teil der grünen Leineau zu machen. Ein breiter Uferstreifen am Leineverbindungskanal wird dazu als Stadtteilpark reserviert, und auf den Plänen der Stadt sind längst grüne Uferwege bis hinauf zum Wald am Limmerbrunnen und neue Brücken über beide Kanäle an der Landspitze vorgesehen.

Dies ist eine der beiden letzten Lücken, die im System der hannoverschen Uferwege noch zu schließen sind. Die andere ist der Stichkanal Misburg, wo im Rahmen der Planung für die IGA 2017 neue Uferwege, mehrere Kanalbrücken und Verbindungen zwischen dem Stadtteil, dem Deurag-Nerag-Gelände, der alten Deponie südlich des Kanals und den **Mergelgruben** vorgesehen sind.

Dann sind nur noch die Häfen und das FKK-Gelände rund um den Sonnensee für die Öffentlichkeit gesperrt. Alle anderen Ufer sind in den letzten Jahrzehnten nicht nur frei zugänglich gemacht, sondern zum größten Teil auch für Freizeit und Sport ausgebaut worden. Die Fabrikmauern an Ihme und Leine sind längst eingerissen, und private Ufer wie am Berliner Wannsee hat es in Hannover sowieso nie gegeben.

Damit steht Hannover ziemlich einzigartig da. Viele Uferwege wurden zur EXPO 2000 neu angelegt wie der Hannah-Arendt-Weg zwischen Maschsee und Hohem Ufer. Zwischen Königsworther und Brühlstraße befreite der Franz-Mock-Weg die Leine aus ihrer Hinterhoflage und machte sie mit zwei neuen Brücken zum ersten Mal überhaupt öffentlich zugänglich. Seither kann man das gesamte Stadtgebiet zu Fuß oder per Rad am Wasser durchqueren. Für den Anschluss im Nordwesten ist eine weitere Brücke hinüber nach Letter geplant.



... AUF NEUEN UFERWEGEN:
FRANZ-MOCK-WEG

Dabei geht es nicht nur um Wege. Wer das Wasser zurückerobert will für die Stadt, muss ihm Raum geben. Und den Menschen Muße. Am Leineufer sind neue Terrassen und Ruhezonen entstanden, Treppen führen zum Fluss hinunter, am Mittellandkanal gibt es Flachwasserzonen, im naturnah zurückgebauten Bett der Fösse können wieder Kinder spielen. Und auch die Vorschrift, dass für das Regenwasser, wo immer möglich, Alternativen zur Kanalisation geschaffen werden müssen, bringt das Wasser in die Stadt zurück: In den **Versickerungsanlagen** am Kronsberg lässt sich auch wunderbar spielen.

Da wirkt vieles selbstverständlich, was anderswo eine Sensation wäre. Dass etwa der Mittellandkanal auf beiden Ufern mit dem Fahrrad befahrbar ist, das gibt es nur auf den wenigsten seiner 320 Kilometer zwischen Ruhrgebiet und Elbe. In Hannover ist es fast durchgehend möglich. Ohne dass die Stadt dafür bezahlen musste.

Und selbst wo es noch keinen Radweg gibt und das Wasser noch eingezäunt ist wie am Ahlemer Ufer des Stichkanals: Die Türen im Zaun sind offen. Ein Schild erläutert lediglich: „Betreten und Baden auf eigene Gefahr“. So einfach geht das.

Stadtplanung:

Mehr Urbanität wagen

Hannovers Reichtum ist sein Grün. Das zeigt sich besonders an seinen Wasserkanten, wo kaum eine Industrieanlage, kaum ein Verkehrsweg die grüne Idylle beeinträchtigt. Aber auch kaum eine städtische Bebauung – und das kann durchaus als Mangel im Stadtbild empfunden werden. „Steinerne Ufer“, wie sie die Berliner Kanäle eindrucksvoll begleiten, gibt es in Hannover nicht mehr; unmittelbar an das Wasser rückt die Bebauung nur am Leineschloss und beim Schwarzen Bären samt Ihme-Zentrum.

Wo andere Städte sorgsam jeden Meter ungebauten Ufers verteidigen müssen, da kann sich Hannover ruhig ein wenig mehr Urbanität leisten. Zumal in der Innenstadt, **am Hohen Ufer**, wo die Häuser früher unmittelbar aus der Leine wuchsen. Die Üstra hat sich mit dem Umbau des Leinehauses an der Goethebrücke bereits in diese Richtung zurückgewagt.

Zwei Projekte sollen hier in den nächsten Jahren verwirklicht werden: Für das **Grundstück der Schule für Gehörgeschädigte** wurde im Jahre 2003 ein Investoren- und Architektenwettbewerb ausgeschrieben, der auch für einen Abriss der Schule und eine vollständige Neubebauung einschließlich des Schulhofs offen ist. Für die künftige Nutzung gibt es keine Vorgaben: Denkbar ist alles zwischen Veranstaltungszentrum, Art-Hotel, Büros, Praxen und Läden. Erwünscht sind auf jeden Fall Erweiterungsräume für das benachbarte Historische Museum.

Ein weiterer Neubau ist für die Fläche **Am Marstall** vorgesehen, deren heutige Nutzung als Parkplatz einem Ufergrundstück mitten in der Stadt kaum angemessen ist. Konkrete Pläne gibt es auch hier noch nicht – als Bedingung gilt freilich genauso wie beim Schulgrundstück: Der Neubau muss Leben in diesen bisher abgehängten Teil der Altstadt bringen. Eine reine Büronutzung scheidet daher aus; ein Jazzkeller oder Rock-Café könnte gut dabei sein.

Auch leineaufwärts, wo gegenüber vom Ratsquartier das Werkhofgrundstück an der Culemannstraße zur Nutzung frei wird, kann ein bewusst inszenierter Gegensatz zwischen städtischer Bebauung und natürlicher Umgebung neue Spannung in das Stadtbild bringen. Selbst das Maschseeufer kann einzelne urbane Akzente vertragen.

Am **Strandbad** etwa stand bis in die fünfziger Jahre ein achtgeschossiger Aussichtsturm. Dass an all diesen Stellen nur in hoher architektonischer Qualität gebaut werden kann, versteht sich von selbst. Ohne Wettbewerbe ist kein einziges dieser Projekte denkbar. Für den Maschsee hat das Pier 51 den richtigen Maßstab gesetzt, und am Kanal sind die Stadt und die Wasser- und Schifffahrtsdirektion in Vorlage gegangen: Die **23 Brücken**, die im Zuge der Kanalverbreiterung neu gebaut werden mussten, wurden nicht aus dem Katalog bestellt, sondern jede einzelne individuell entworfen – abwechslungsreich, anspruchsvoll und im Kontrast zu den grünen Ufern deren Wirkung noch verstärkend.

Dabei muss man sich des Widerspruchs bewusst sein, der zwischen dem Wunsch nach urbanen Wasserfronten und dem Prinzip offener, allgemein zugänglicher Ufer aufbrechen kann. Denn zweifellos haben Gebäude, die das Wasser mit dem Ufer verklammern, einen hohen städtebaulichen Reiz. Am Hohen Ufer wäre so ein Bau gut vorstellbar, der von der oberen Promenade bis zu einem Café ganz unten am Wasser reicht. Nur: Eine Promenade muss bleiben. Die Öffentlichkeit darf vom Wasser nicht ausgesperrt werden. Es ist eine Herausforderung an die Architektur, diese Ziele miteinander zu verbinden.

COMPUTERVISIONEN FÜR DIE SAHNEGRUNDSTÜCKE AM HOHEN UFER



MANCHMAL KANN STÄDTISCHE UFERBEBAUUNG DIE WIRKUNG DER NATUR NOCH STEIGERN

STRANDBAD AM MASCHSEE (MITTE RECHTS)
– UMBAU DEMNÄCHST.
KANALBRÜCKE PODBIELSKISTRASSE (UNTEN)



Die Perle

Er ist ohne Zweifel die Perle Hannovers, der große Luxus, den sich die Stadt 1932 zu leisten beschloss – nach 30 Jahren intensiver Diskussionen und Planungen. Der Maschsee war der entscheidende Schritt zur Stadt am Wasser: ein großzügiger See, viermal so groß wie die Hamburger Binnenalster; ein sauberer See, der vom früheren Schmutz in der Leine nie berührt wurde, weil er zwei Meter über deren Wasserspiegel liegt. Und deshalb auch ein sehr praktischer See: Der Höhenunterschied macht ihn zugleich zu einem Deich, der die Stadt vor Hochwasser schützt. Und schön ist er auch noch – ein typisch hannoverscher See eben.



LEINEWEG AN DER DREYERSTRASSE:
NEU ERSCHLOSSEN ...



- Wohnen
- Mischgebiet
- Verkehrsfläche
- Grünfläche
- Gewässer
- Grünverbindungen (Punkte)

Leinebegradigung

Um ehrlich zu sein: Es sind nicht nur Gewässer neu entstanden im Verlauf der Stadtgeschichte – andere sind verschwunden. Dort wo heute die Calenberger Neustadt steht, wand sich ursprünglich die Leine mit zahlreichen Armen durch die Leineau, die schon seit dem Mittelalter nach und nach beseitigt oder begradigt wurden. Der Teich am Wickopweg beim Georgengarten ist ein Rest des alten Flusslaufs. Der letzte Leinearm, der an der heutigen Hardenbergstraße von der Leine abzweigte, wurde erst vor gut 50 Jahren zugeschüttet: Zwischen dem Leineschloss und dem Staatsarchiv lag bis dahin eine dicht bebaute Leineinsel.



IDEENSKIZZE FÜR DIE IGA 2017 –
DEURAG-NERAG-GELÄNDE UND DEN
MISBURGER MERGELGRUBEN (OBEN),
EXPO-PARK-SÜD UND
KANALUFER IN MISBURG (GANZ RECHTS).

Landschaftsplanung: Neues Leben aus Ruinen

Allzu großen Beifall kann in Hannover nicht ernten, wer neue Erholungsflächen, neues Grün an den Wasserkanten vorschlägt: Sind die nicht sowieso schon alle grün?

In der Tat hat Hannover seine Ufer in den letzten Jahrzehnten mit viel Aufwand wieder hergestellt. Industriebrachen wurden abgeräumt wie die Döhrener Wolle, das Gaswerk und die Mechanischen Weberei in Linden oder umgenutzt wie die Lindener Bettfedernfabrik zum Kulturzentrum Faust. Das Leineufer an der Dreyerstraße weckt Urwaldgefühle, und auf einer Abraumhalde am Kanal gegenüber dem Nordhafen entsteht eine Landschaft, wie es anderswo kaum eine gibt: der **Kinderwald**, seit sieben Jahren von Kindern nach ihren eigenen Träumen gestaltet.

Es spricht für Hannover, dass beim Wettbewerb für die „Wasserstadt Limmer“ der Entwurf auf den ersten Platz gesetzt wurde, der einen breiten Streifen ihres Nordufers von Bebauung frei ließ – für einen Quartierspark am Leineverbindungskanal, wo heute Betonmauern am Wasser stehen. Da wird nicht Landschaft zersiedelt – hier erobert sich Landschaft die Siedlung zurück.

Ganz ohne menschliches Zutun ist dies am Stichkanal Misburg geschehen, dessen Ufer bislang nur unter Umgehung von Verboten zugänglich waren. Dort hat sich in und zwischen den **Mergelgruben** eine anrührende Mischung aus Steinbruchswüste und Spontanvegetation entwickelt, die Naturschützer zum Schwärmen bringt.

In der ältesten der Portland-Cement-Gruben ist daraus bereits ein stabiles Biotop geworden. In dem Loch, groß wie 30 Fußballfelder und tief wie ein zehngeschossiges Wohnhaus, haben sich zwischen türkisfarbenen Tümpeln vom Aussterben bedrohte Pflanzen und seltene Libellen, Vögel und Schmetterlinge angesiedelt. 40 Jahre lang

konnte sich die Natur hier ungestört entwickeln – und sie soll das weiter tun: Die Grube bleibt erhalten, wie sie ist, und wird durch eine **Naturstation** sogar noch aufgewertet. Eine Aussichtsplattform hinter der Portlandstraße erlaubt schon heute einen Blick in die tiefe, fremde Welt.

Auf der anderen Kanalseite, auf die eine Brücke hinüber führt, rollen seit 1998 Lkws in die Tiefe, um die zweite stillgelegte Grube wieder zu verfüllen. Hier wird ein **Badesee** angelegt, ein neues Naherholungsgebiet gleich neben dem Misburger Schul- und Sportzentrum, wo der Stadtteil heute noch an einem Zaun endet. Das kostet die Stadt nichts – im Gegenteil: Zusammen mit den Teutonia Zementwerken hat sie ein Unternehmen gegründet, das den Deponieraum vermarktet und aus den Gebühren den Naturschutz in der Nachbargrube gleich mit finanziert. So wird aus den Mergelgruben, die den Stadtteil jahrzehntelang eingeeengt und eingestaubt haben, eine grüne Nachbarschaft.

Dasselbe Prinzip galt bei der Verbreiterung des Mittellandkanals, gegen die sich die Stadt zunächst heftig gewehrt hatte – aus Angst vor einem Verlust der urigen Biotope, die sich im Laufe der Jahrzehnte an seinen Ufern gebildet hatten. Wo sie weichen mussten, wurde jedoch Ausgleich geschaffen: Neue Grünräume sind da am Wasser entstanden, sorgsam gestaltet und an vielen Stellen längst wieder eingewachsen.

So wurde der **Kanalausbau** unter dem Strich für Hannover zum Gewinn. Zumal die Planung der Landschaftsarchitekten Nagel, Schonhoff + Partner die erste Landschaftsplanung für diesen Verkehrsweg überhaupt war, so dass die Wunden, die der Kanalbau vor fast 100 Jahren in die (Stadt-)Landschaft schlug, nun endlich verheilen können.



... UND SCHON WIEDER EINGEWACHSEN:
BUCHHOLZER BOGEN



Umweltplanung:

Noch mehr neue Gewässer

Was neue Gewässer angeht, hat Hannover den Kanal noch längst nicht voll. Die alte Tradition der Stadt, sich immer neue Gewässer zu schaffen, wird fortgeführt: Außer dem neuen Badesee in Misburg verspricht vor allem die Gracht im „Lister Blick“ eine Bereicherung für das Stadtbild. Sie wird dem Quartier, dessen Bau auf dem Gelände der alten Bahlsen-Hauptverwaltung schon begonnen hat, einen ganz besonderen Charakter geben. 400 Wohnungen werden sich in Stadt-, Gartenhof- und Grachtenhäusern um den neuen Wasserlauf gruppieren, der als Quartiersachse mit Promenade und Stadtplatz auch die 20er-Jahre-Bauten an der Podbi mit dem Grünzug des Kanals verbindet. Eine Anlegestelle soll dazu gehören; über ein Restaurant- oder Galerischiff wird nachgedacht.

Geht es bei diesem Gewässer einfach nur um Schönheit, so standen bei Hannovers jüngsten Wasserläufen Überlebensfragen im Vordergrund: Dank zweier Bäche von zusammen zweieinhalb Kilometer Länge, die in der Leineaue ganz neu angelegt wurden, gibt es für Fische und Kleinlebewesen endlich wieder einen Weg an den Döhrener Wehren und dem „Wasserfall“ des Schnellen Grabens vorbei die Leine hinauf. Eine dritte „Umflutungsanlage“, eine richtige **Fischtreppe**, wurde am Herrenhäuser Wehr gebaut. Dafür war es höchste Zeit, denn seit die Leine ihre natürliche Sauberkeit fast wieder erreicht hat, wagen sich Lachse immer weiter den Fluss hinauf. Bei Neustadt wurden die ersten schon gefangen.

Genutzt werden diese Wehre zur Stromerzeugung, am Schnellen Graben schon seit 80 Jahren, in Herrenhausen seit der EXPO 2000. Nur in Döhren hat sich noch kein Ersatz für das alte **Wasserkraftwerk** der Döhrener Wölle gefunden. Das ist bedauerlich – denn das westliche Wehr muss ohnehin saniert werden. Die Stadt aber kann zur Zeit nicht mehr als einer Grundsanierung bezahlen.

Auch solche unvorhergesehenen Kosten gehören zu einer Stadt am Wasser, genauso wie die Renaturierung von Gewässern, die in Hannover seit 1996 Programm ist. In ihrem Rahmen wurden etwa an der Leine vor Stöcken Ackerflächen in grüne Auen verwandelt, Uferbefestigungen und Deiche entfernt und



neue Überflutungsflächen geschaffen. Denn Hochwasser gibt es hier jedes Frühjahr. Am Schützenplatz steht aus diesem Grund ein schmerzlicher Eingriff bevor: Die Pappeln auf dem Ihmedeich an der Beuermannstraße haben den Schutzwall mürbe gemacht. 20 der 120 Bäume müssen wohl gefällt werden. Derweil zeitigen die Bemühungen zur Renaturierung und Reinhaltung der Gewässer Wirkung: In der Leine, deren letzte Flussbadeanstalt in Wülfel 1955 wegen übermäßiger Verschmutzung geschlossen worden war, kann man wieder **gefährlos baden**. Seit Hannover im Jahre 2001 neue biologische Kläranlagen in Betrieb genommen hat, verlässt die Leine das Stadtgebiet in Letter mit der gleichen Wasserqualität, mit der sie in Laatzen an der Stadtgrenze ankommt. Hannovers Ziel, in allen Gewässern der Stadt die „natürliche“ Gewässergüteklasse II zu erreichen, ist für die Leine auf den meisten Abschnitten im Stadtgebiet erreicht. Für den Mittellandkanal sogar durchgehend.

Auch dort kann man baden – auf eigene Gefahr, versteht sich. Nur ein Verbot erhält die Wasser- und Schifffahrtsdirektion aufrecht: Niemand darf von den Kanalbrücken ins Wasser springen. Die modernen Binnenschiffe sind einfach zu schnell.



**WEHRE IN DÖHREN (OBEN)
UND AM SCHNELLEN
GRABEN (UNTEN):
DIE LACHSE KOMMEN
JETZT WIEDER DIE
LEINE HINAUF...**



... DIE KINDER SIND SCHON DA:

**LEINE AM SPORTPARK,
KANAL BEI MISBURG**



Renaturierung

Das schönste Naherholungsgebiet der Stadt ist eher aus Versehen entstanden, als Abfallprodukt sozusagen. Denn das Schwemmland der südlichen Leineaue liegt voller Kies, und dieser Kies wurde in der ersten Hälfte des letzten Jahrhunderts für die Baustoffindustrie in solchen Mengen abgebaut, dass riesige Gruben zurückblieben, die natürlich mit Wasser voll liefen. Die Stadt erkannte die Chancen dieser ruinierten Landschaft jedoch sehr früh und erklärte die Ricklinger Kiesteiche 1953 zum Landschaftsschutzgebiet. Seither hat sich dort wieder Natur breit machen können – mit einem Unterschied: Teiche gab es dort vorher keine.



Der Teststand

Die merkwürdigsten Gewässer der Stadt sind überdacht: Weil noch kein Computerprogramm Meeresbrandung zuverlässig simulieren kann, hat die Universität Hannover in Marienwerder einen Wellenkanal gebaut – den größten der Welt. 300 Meter ist er lang, und seine Wellenmaschinen können zweieinhalb Meter hohe Brecher auf Deichprofile in Originalgröße auflaufen lassen. Auch die ferngesteuerten Schiffsmodelle, die nebenan durch Miniaturhäfen schippern, sind alles andere als Spielzeug: So mancher Hafen der Dritten Welt ist hier im Forschungszentrum Küste an der Autobahnabfahrt Herrenhausen entwickelt und im Modell getestet worden.



MASCHSEEFEST BEI NACHT UND BEI TAG:
DIE SCHÖNSTE KULISSE FÜR GROSSE FESTE ...

Festräume und Kultur:

Auf die Dosierung kommt es an

Er ist der zentrale Festräume der Stadt: Das **Maschseefest** rund um den See, mit zwei Millionen Gästen inzwischen eines der größten und beliebtesten Feste im Norden, droht selbst die legendären Altstadtfeiern der siebziger Jahre vergessen zu machen.

Er ist das wichtigste Sportgelände der Stadt: Ein besseres Revier zum Laufen, Segeln, Schwimmen und Skaten, für Eislauf und Triathlon gibt es hier nicht. Das gilt sogar für Profisportler: Beim Joggen am Vormittag kann man am Maschsee Fußballstars und Olympiateilnehmerinnen überholen.

Er ist das schönste Erholungsgebiet der Stadt. Ein Gang um den Maschsee in der Morgensonne, eine Pause auf einer Bank am Wasser, ein Blick auf die Rathauskuppel über dem See geben Kraft für den ganzen Tag.

Er hat wirklich alle Qualitäten – und genau das ist auch das Problem des Maschsees: Er kann nicht alle Ansprüche erfüllen. Nicht nur Skater kommen dort Radfahrern ins Gehege. Auch die großen (und lauten) Feste – ob im Sommer oder auf dem zugefrorenen See – stoßen keineswegs nur auf Begeisterung. Der See muss auch für die offenen bleiben, die ihn einfach nur still genießen wollen.

Das ist kein Votum gegen Feste, wie sie sich in Hannover auch anderswo am Wasser etabliert haben. Das Kleine Fest bei den Wasserspielen des Großen Gartens, das Fährmannsfest an der Ihme und der Flohmarkt am Hohen Ufer, der neuerdings durch den Kunstmarkt „Leinekunst“ aufgewertet wird, sind für Hannovers Ruf von unschätzbarem Wert. Es ist ein Votum für eine besonnene Nutzung. Und für besondere Feste. Als Freiluft-Disco ist der Maschsee zu schade.

Die Stadt hat deshalb im Jahre 2002 ein **Gesamtkonzept Maschsee** aufgestellt, das Leitlinie für die Entwicklung am See in den nächsten Jahren sein soll. Es ist zunächst eine Absage an eine komplette „Urbanisierung“ der Maschseeufer, wie sie in den letzten Jahrzehnten wiederholt vorgeschlagen wurde: Der Maschsee muss rundum als Erholungsraum allgemein zugänglich bleiben. Denn auch wenn nur sein Ostufer durchgehend bebaut würde, wäre ein nicht rückgängig zu machender Schritt zu einer Privatisierung des wertvollsten Raumes der Stadt getan.

Dennoch bleibt das Rudolf-von-Bennigsen-Ufer ein wichtiges Potential für urbane Entwicklung. Das Maschseekonzept zeigt dafür fünf mögliche Stellen: Auf dem Parkplatz des Funkhauses, rechts und links vom Altenbekener Damm und auf dem Sportplatz der Waldorfschule. Für den Abschluss der Altbaureihe Am Emmerberge ist die Baugenehmigung schon erteilt. Von interessierten Investoren kann hier höchste Qualität verlangt werden. Denn für all diese Grundstücke besteht keinerlei Handlungsdruck.

Größer sind die Veränderungen im **Sportpark**, wo schon heute das Niedersachsen-Stadion zur AWD-Arena ausgebaut, das Haus des Sports erneuert und das Bundesleistungszentrum erweitert wird. Diese Neubauten und auch die neue Freilichtbühne dürfen jedoch weder den **Parkcharakter** noch die Durchlässigkeit des Sportparks beeinträchtigen.



... UND FÜR STILLEN GENUSS: MASCHSEEFEUERWERK

Von dort bis hinunter zum Maschseebad, das saniert und von einem neuen Betreiber zu einer zeitgemäßen Einrichtung entwickelt werden soll, soll es keine Veränderungen geben: Das Maschseeufer zur Leineau bleibt als landschaftlich geprägter **Ruhebereich** der Fortbewegung ohne Motor vorbehalten.

Vielleicht kann das Konzept „Stadt am Wasser“ hier sogar Entlastung bringen und den Fetendruck auf den Maschsee ein wenig mindern. Denn mögliche Räume für Feste und Kultur gibt es an Hannovers Wasserkanten noch viel mehr.

Ausblick und Träume:

Am Wasser ist nichts undenkbar

Wasser verleitet zum Träumen. Zu Bildern von endloser Weite, von Fernweh, von Stürmen und ungebändigter Natur.

Die Wirklichkeit Hannovers liefert solche Bilder nicht – und wird sie auch nie liefern. Hier im flachen Binnenland ist Wasser überschaubar und berechenbar (außer bei Hochwasser jedenfalls), es vermittelt Ruhe und Offenheit. Hier im Binnenland sind die Träume vom Wasser andere.

Der 1991 von drei Architekten vorgelegte Plan, die gesamte südliche Leineaue zu einem gewaltigen See vom Schnellen Graben bis nach Harkenbleck zu fluten, konnte schon deshalb nicht aufgehen: Er wollte aus Hannover eine andere Stadt machen. Er wollte für eine traumhafte Wasserfläche kostbare Quadratkilometer der Leinemasch opfern, die gerade erst mit öffentlichen Geldern zu Natur- und Erholungsgebieten ausgebaut worden und zugänglich gemacht waren.

Hannover sollte nicht versuchen, mit Städten am Meer oder Seestädten wie Zürich und Lausanne zu konkurrieren. Hannover sollte seine Stärken weiter entwickeln. Wobei Träumen natürlich erlaubt ist: Warum eigentlich gibt es in Hannover keine **Wohnschiffe**, keine „schwimmenden Häuser“? In anderen Städten sind sie zur Attraktion geworden. Warum haben der Kanal und die Leine keine richtigen **Badeplätze**? Im Gegensatz zu den Seen und Teichen könnten sie mitten in Wohngebieten liegen. Warum fahren auf dem Kanal keine **Linienchiffe**? 1946 gab es sogar eine Fernverbindung von der Hindenburgschleuse bis nach Braunschweig. Viereinhalb Stunden dauerte die Fahrt.

Natürlich gibt es auch andere Gründe, die gegen solche Träume sprechen. Aber auch der Bau des Maschsees wurde zunächst als zu teuer, als städtebauliche Sünde, als technisch nicht machbar abgelehnt.

Auf jeden Fall sollen und werden neue Wasserflächen im Stadtgebiet entstehen, auch über die in dieser Broschüre genannten hinaus. Es gab in der Vergangenheit kaum einen städtebaulichen Wettbewerb, in dem nicht irgendwo neue Wasserflächen vorgeschlagen wurden: eine Erweiterung des Maschsees bis zum Rathaus, der Waterloo-Graben als große Wasserfläche, eine „Grach-



RATHAUS, LICHT ...

tenstadt Neu-Ricklingen“ in der Leineaue, neue Buchten im Conti-Gelände Limmer.

Natürlich gibt es Gründe, die gegen solche Pläne sprechen. Aber auch die Pläne für den Maschsee brauchten drei Jahrzehnte, bis sie eine Mehrheit gefunden hatten. Warum wurde eigentlich der Yachthafen nie gebaut, der am Ihme-Zentrum versprochen war?

Noch wichtiger für die Identität der Stadt aber ist, was an diesen Wasserflächen geschieht. Denn für die Öffentlichkeit haben Ufer, ob sie nun neu sind oder alt, eine überdurchschnittliche Anziehungskraft. Da führt ein Abgleich mit Hannovers Programm zur Wiederbelebung der **Stadtplätze** zu einem überraschenden Ergebnis:

Warum liegt von Hannovers Stadtplätzen – das Maschsee-Nordufer mal nicht mitgezählt – eigentlich keiner wirklich am Wasser? Warum herrscht das munterste Stadtleben so oft an Uferbereichen weit außerhalb der Stadt(teil)zentren? Warum gibt es an 120 Kilometern Leine- und Kanalufer außerhalb der Altstadt nicht mal ein halbes Dutzend Restaurants und Cafés?

Es geht nicht nur um Träume von gewaltigen Seen, von Inseln und Siedlungen schwimmender Häuser. Es ist auch das Alltagsgeschäft der Stadtplanung, in dem sich diese Wahrheit noch tiefer verankern muss: Dass Hannover eine **Stadt am Wasser** ist.



DER MASCHSEE IST IMMER WIEDER GEGENSTAND NEUER VISIONEN. IN STUDIENARBEITEN AN DER UNI WURDE DER SEE IN DEN MITTELPUNKT DES „STADT-PATCHWORKS“ (LINKS) GERÜCKT UND MIT EXOTISCHEN INSZENIERUNGEN ZUM RAHMEN FÜR EINE „KLEINE WELTREISE“ (RECHTS).

... UND WASSER VERLEITEN ZUM TRÄUMEN.



Der Lido

Als Stadt, die „über keine Strände verfügt“, beschrieb die Londoner Financial Times Hannover. Das war falsch, ganz falsch, denn Hannover hat längst mehr Strände als London, nicht nur am Maschsee, sondern seit 20 Jahren auch einen weiten, weißen Sandstrand am Altwarmbüchener See. Älter ist Hannovers zweitgrößter See noch nicht: Als damals die Autobahn nach Celle durch das Altwarmbüchener Moor gebaut wurde, machte man aus der Not eine Tugend und aus der riesigen Grube, die den Sand für den Autobahndamm geliefert hatte, einen Badesee. Dessen östliches Ufer ist zu einer wichtigen Naturschutzfläche geworden.

Anhang:

Bestand und Planung der beschriebenen und abgebildeten Projekte

Konzept „Stadt am Wasser“

Verantwortlich:
Fachbereich Planen und Stadtentwicklung
Bereich Stadtplanung - Sonderplanung 61.17
Ansprechpartnerin:
Dipl.-Ing. Elke Kümmele
Stadtplanerin
Rudolf-Hillebrecht-Platz 1
30159 Hannover
Telefon: 0511 168-46463
Fax: 0511 168-41390
E-Mail: Elke.Kuemmel@Hannover-Stadt.de
E-Mail: Stadtplanung@Hannover-Stadt.de
Internet: www.hannover.de

Projekte an der Leine:

1. Am Hohen Ufer/Marstall-Westkopf

Neubebauung, noch keine konkrete Planung
Investoren- und Architektenwettbewerb
geplant 2004

2. Am Hohen Ufer/Schule für Gehörgeschädigte

Am Hohen Ufer 3
Neubebauung, Nutzung noch offen
Investoren- und Architektenwettbewerb
geplant 2004

3. Braunstraße 30

Wohnungsbau
Noch keine konkrete Planung

4. Dreyerstraße 1

Wohnungsbau
Baujahr 1998/1999
Architektur: Lauterbach, Hannover

5. Dreyerstraße 7-11

Wohnungsbau
Baujahr 1995
Architektur: Peters & Sander, Hannover

6. Ratsquartier

Bürostandort mit Fit- und Wellnesscenter
Bruchmeisterallee
Städtebaulicher Wettbewerb abgeschlossen
1. Preis: Bertram Bünemann Partner, Hannover
Baubeginn noch offen
Bauherr: Zechbau, Hannover

7. Leineinsel Döhren

Wohnungsbau auf altem Fabrikgelände
Am Leineweher
Gebaut seit den 70er Jahren
Konzept: Darbourne & Dark, London

8. Leineinsel Döhren

Ergänzender Wohnungsbau
Am Leineweher
Baubeginn geplant: 2004
Entwurf: Haack Krüger & Partner, Hannover
Bauherren: Heimatwerk Hannover eG und
Niedersächsische Bauträger-Gesellschaft mbH

Projekte an der Ihme:

9. Ihme-Zentrum

Einkaufszentrum mit Büros und Wohnungen
Ihmeplatz
Baujahr 1975
Architektur: Kloss, Kolb und Schröder, Stuttgart

10. Jugendherberge

Ferdinand-Wilhelm-Fricke-Weg 1
Erweiterung Baujahr 2000
Architektur: Simon, Hannover

Projekte am Maschsee:

11. Maschsee

Gesamtkonzept 2002
Stadtplanungsamt, 61.17 Sonderplanung

12. Maschsee/Strandbad

Freibad mit Fit- und Wellnesscenter
Karl-Thiele-Weg 41
Investorenwettbewerb 2003 entschieden
Architektenwettbewerb vom Investor
geplant 2004

13. Pier 51

Restaurant am Maschsee
Rudolf-von-Bennigsen-Ufer 51
Baujahr 1999
Architektur: Bertram Bünemann Partner, Hannover

14. Hotel am Maschsee

Arthur-Menge-Ufer 3
Baujahr 1999
Architektur: Krebs, München

Projekte am Mittellandkanal

15. Mittellandkanal/Brücken

23 Brücken ab 1991

16. Nordhafen

17. Brinkhafen

18. Bürocenter am Yachthafen List

Werftstraße
Bürocenter Baujahr 2003
Wohnungsbau geplant
Architektur: Bertram Bünemann Partner, Hannover
Bauherr: Riggers Baubetreuungsgesellschaft mbH,
Bremen

19. Lister Blick

Wohnungsbau mit Gewerbe
Podbielskistraße/Eulenkamp
Baubeginn: 2003
Städtebaulicher Entwurf: Architekten BKSP,
Hannover (Wettbewerbsergebnis)
Architektur: AGStA, Architekten BKSP,
Landschaftsarchitekten Lohaus/Carl,
alle Hannover
Bauherren: NILEG und bauwo
Grundstücks AG

20. Regenbogensiedlung

Wohnungsbau
Annette-Kolb-Straße/Ibykusweg
Baujahr 1996
Architektur: Planungsbüro Schmitz, Aachen
und andere

21. Nordkronsberg

Reservefläche für Gewerbe
Noch keine konkrete Planung

Projekte am Stichkanal Misburg

22. Deurag-Nerag-Gelände Misburg

Theo-Seifer-Straße
Broschüre: IGA 2017 – Internationale
Gartenbauausstellung in Hannover-Misburg,
Ideenskizze, April 2002
Grünflächenamt Hannover in Zusammenarbeit
mit dem Stadtplanungsamt

23. Misburger Hafen

Projekte am Stichkanal Linden

24. Wasserstadt Limmer

Wohnungsbau/Gewerbe
Wunstorfer Straße 130
Städtebaulicher Wettbewerb im Juli 2003
1. Preis: Architekten BKSP, Obermann,
Landschaftsarchitekten Lohaus/Carl, alle Hannover
Bauherr: Wasserstadt Limmer GmbH

25. Lindener Hafen

Projekte am See

26. Seelhorster Garten

Wohnungsbau
Zum Waldteich
Baubeginn 1999
Architektur: Bertram Bünemann Partner, Hannover,
ab 2002 Speer & Partner, Frankfurt am Main
Landschaftsarchitekten Wiggenhorn und
van den Hövel, Hamburg
Bauherr: Seelhorst GmbH & Co. KG
Projektentwicklung

Maschseeraum Hannover –

Neue Landschaften im Innern der Stadt?

Projekte am Institut für Freiraumentwicklung
und Planungsbezogene Soziologie
im WS 2002/03,
Prof. Dr.-Ing. Hille von Seggern,
Dipl.-Ing. Daniela Karow
(gemeinsames Projekt
mit dem Institut für Städtebau,
Prof. Michael Braum, Dipl.-Ing. Jens Giesecke,
Verkehr:
Dr.-Ing. Wolfgang Haller,
Wasserwirtschaft:
Dipl.-Ing. Andrea Burmester)

Abgebildete Projekte:

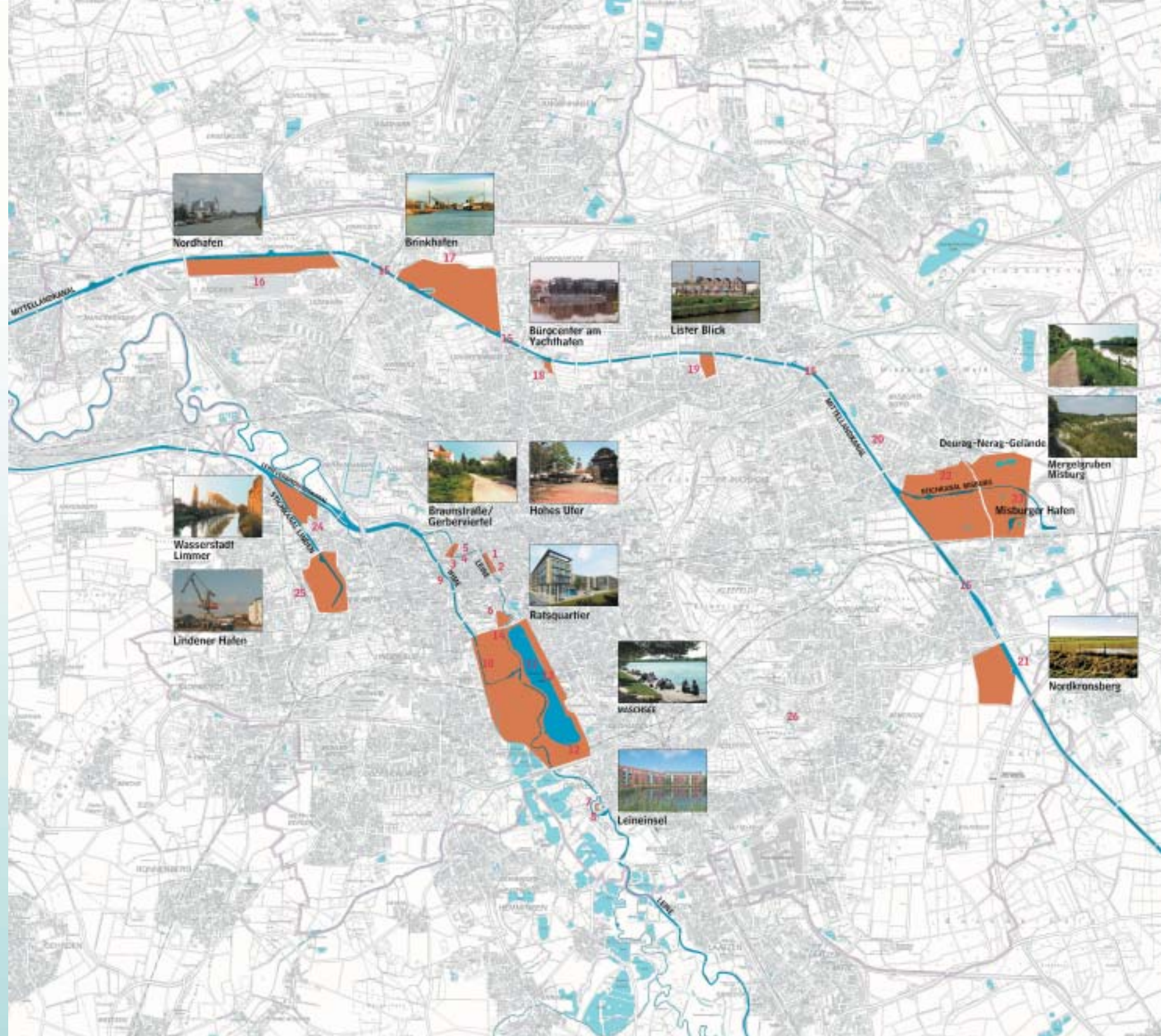
(Seite 31)

„Patchwork“

(Dominik Gelker, Verena Mörsner,
Sonja Nollenberg, Stefanie Schmolli)

„Eine kleine Weltreise“

(Marisa Böttge, Dagmar
Hübner, Katrin Riese)



Stadtkarte Hannover 1:20 000 Kartographie Landeshauptstadt Hannover, Bereich Geoinformation 2002

Übersichtsplan:
 Projekte der Stadtentwicklung an der Leine, Ihme,
 den Kanälen und dem Maschsee