



Gerd Runge

Das Ihme-Zentrum muss sich als integraler Bestandteil des Stadtteils, als Stadtquartier, neu erfinden. Hierfür haben öffentliche Räume und ihre Verkehrsnetze entscheidende Bedeutung. Deshalb ein kurzer Rückblick auf die Verkehrsplanung zur Zeit der Planung und Realisierung des Ihme-Zentrum und zeitgemäße Vorschläge zur Mobilitätswende im Ihme-Zentrum und in den angrenzenden Stadtquartieren.

Zwei Parkhäuser, die nie gebaut wurden

In der Elisenstraße waren zwei Großparkhäuser geplant, um das Ihme-Zentrum mit zusätzlichen Parkplätzen zu versorgen. Diese Parkhäuser wurden nie gebaut. Dieser funktionalen Zuordnung beraubt, zerschneidet die direkte Anbindung der Blumenauerstraße an die Elisenstraße seitdem den alten, orthogonalen Stadtrundriss und erzeugt im Mündungsbereich eine Verkehrsbrache, die das Ihme-Zentrum vom Stadtteil trennt. Die Ampelschaltungen der Küchengartenkreuzung verlangsamen das Queren mit fünf Verkehrsarmen unnötig.

Vorschlag: Die Einmündung der Elisenstraße soll entsprechend ihrer untergeordneten Verkehrsfunktion

an die Spinnereistraße zurück verlegt werden und der Stadtgrundriss damit repariert werden.

Eine Stadtbahn, die nie zur U-Bahn wurde

Die ursprüngliche Planung der Stadtbahntrasse ging von einer unterirdischen Führung der D-Linie, der heutigen Linie 10, aus. Die Stadtbahn blieb aber oberirdisch, die Trassenführung wurde beibehalten. Deshalb verschneiden sich Stadtbahntrasse und Straßen an der verkehrstechnisch ungünstigsten Stelle und verursachen lange Wartezeiten für alle Verkehrsteilnehmer. Die Führung der Trasse verhindert zudem eine zentrale, fahrgastfreundliche Umsteigestation vom Bus direkt in die Bahn.

Vorschlag: Die Zukunftswerkstatt Ihme-Zentrum hat einen Vorschlag zur Entflechtung der Verkehre vorgestellt, mit dem sich sämtliche verkehrstechnische Einbußen beseitigen lassen und zugleich die Verkehrsflächen erheblich reduziert werden (vgl. Abbildung). Ihme-Zentrum und Linden-Nord rücken einander näher und Straßenräume können mit angemessenen Profilen stadtfreundlicher gestaltet werden.

Ein Fluss, der nie verlegt wurde

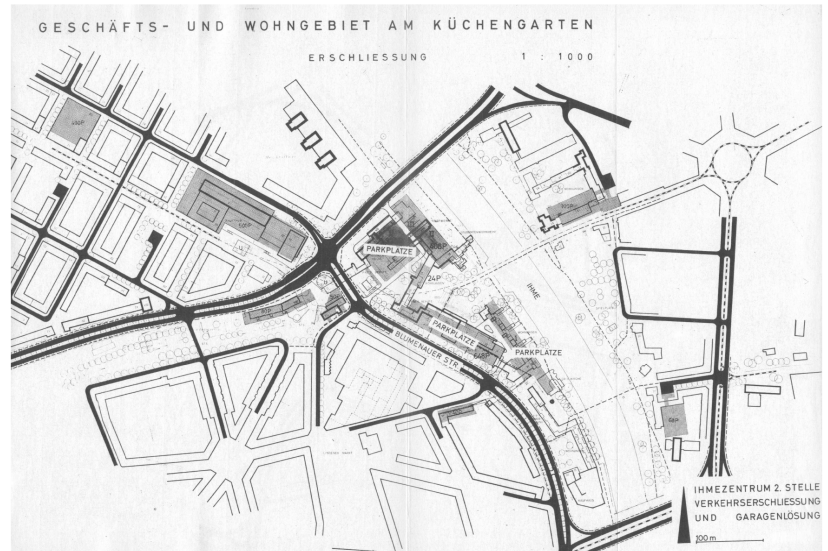
Zu Beginn des Baumaßnahmen des Ihme-Zentrums war die Verlegung der Ihme nach Norden vorgesehen, um auf der Südseite eine öffentliche Uferzone anbieten zu können: Ein Fernradweg sollte mit barrierefreien Anbindungen an die Brücke angeordnet werden.

Vorschlag: Das Rad- und Fußwegenetz im Bereich des Ihme-Zentrums muss vervollständigt werden. Eine zusätzliche Brücke in Richtung Goethekreisel und Steintor wird das Netz zudem attraktivieren und einen wesentlichen Beitrag zur Stadt der kurzen Wege leisten.

Die Öffnungen zum Uferraum, die verbaut wurden

Stadtplanerische Vorgabe für den Bau des Ihme-Zentrums waren eine gute Anbindung der Uferzone an den öffentlichen Raum im Stadtteil. Mit der Ausweitung des Einzelhandels wurde die Fußgängerebene in das erste Obergeschoss verlagert und das Erdgeschoss als Anlieferzone zu eine massiven und undurchdringlichen Barriere, die sich nach außen als Großgarage darstellt.

Mit der Attraktivierung der Innen-



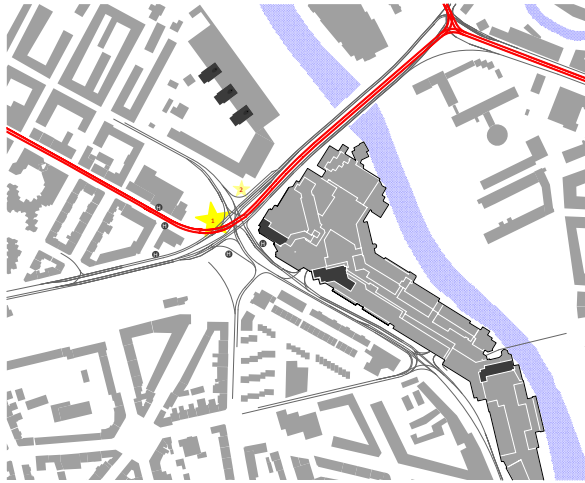
stadt als Einzelhandelsschwerpunkt und der schlechten Anbindung des Ihme-Zentrums an das übergeordnete Straßensystem gehört das überregionale Einkaufszentrum im ersten Obergeschoss der Vergangenheit an. Einige Einzelhandelsflächen können in das Erdgeschoss verlagert werden. Diese werden nur funktionieren
_wenn durch die Verknüpfung des Fuß- und Radwegenetzes das Erdgeschoss belebt wird
_wenn der Sockel zum Uferraum durchlässiger wird
_wenn der Sockel durch neue attraktive Nutzungen zu einem integralen

Bestandteil des Stadtteils entwickelt wird.

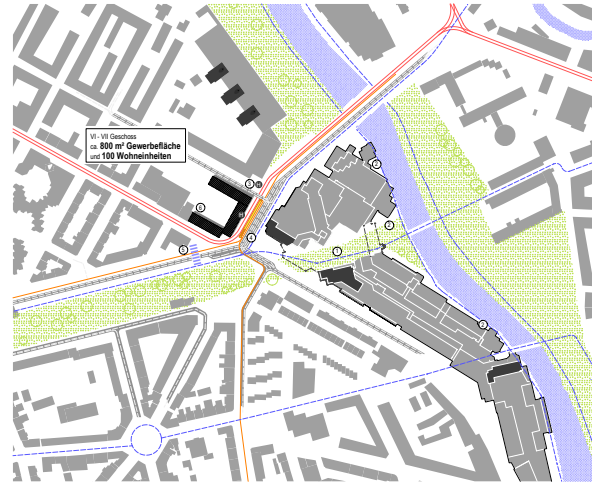
Das Ihme-Zentrum als Abkehr von der autogerechten Stadt

Bereits Ende der 60er Jahre drohte der Autoverkehr die verdichtete Innenstadt zu ersticken. Die Komplexbebauung des Ihme-Zentrums erreichte mit seiner Nutzungsverdichtung eine Stadt der ideal kurzen Wege. Motorisierter Verkehr ist für die Bewohner weitgehend überflüssig. Trotzdem wurden in den Tiefgaragen Besucherstellplätze für 1.800 PKWs errichtet.

Verkehr Bestand



Verkehrskonzept



Mängel Bestand

- 1 Kreuzung von öffentlichem und privatem Verkehr an der verkehrstechnisch überlasteten Stelle
- 2 Verkehrskonzept aus den 60er Jahren - ausschließlich am KFZ-Verkehr ausgerichtet mit der Herstellung der Verbindung von Blumenauer Str. und Eisenstr. um dort 2 Großparkhäuser anzufahren, die nie gebaut wurden.
- 3 Trennung der Haltestellen von Bus und Stadtbahn mit Ampelübergängen, die 11 Phasen benötigen

Vorteile Konzept

- 1 Fernradwegverbindung über eine Brücke zum Goethekreisel und Steintor
- 2 kreuzungsfreier Fuß- und Fahrradweg am Ihme-Westufer
- 3 Verlegung der Einmündung Eisenstr. in die Spinnereistraße
- 4 Entflechtung von privatem und öffentlichem Nahverkehr, Nutzung des Hochbahnsteigs als Verbindung von Linden-Nord mit dem Ihmezentrum
- 5 Entflechtung Fuß- und Radweg von den Abbiegespuren
- 6 städtisches Grundstück für 100 Wohnungen und Gewerbeflächen, Wiederherstellung des Stadtraums, Einsparung an Unterhaltskosten

Mobilitäts-Hub als Nutzung der örtlichen Potenziale

Die ökologischen Nachteile des Autoverkehrs hinsichtlich des Flächenverbrauchs und der Luftverschmutzung sind bekannt. Der Vorteil des Autoverkehrs ist die flexible Mobilität von Ort zu Ort. Nachhaltige Verkehrssysteme können den Autoverkehr in dieser Hinsicht nur im Verbund übertreffen und zurückdrängen. Deshalb sollen die örtlichen Möglichkeiten an dieser Stelle zu einem innovativen Mobilitäts-Hub überlagert werden. Diese Elemente sind:

- a) Stadtteilparkhaus in den brachliegenden Tiefgaragenflächen
- b) Um- und Einsteigepunkt öffentlicher Nahverkehr
- c) Fernradwegkreuzung der westlichen Zufahrt nach Hannover mit Nord-Süd-Verbindung entlang der Ihme
- d) E-Mobilitätscenter als Nutzung der Nachtstromüberschüsse des benachbarten Heizkraftwerkes

In der Deklination ergeben sich folgende Nutzungsideen:

1. Nutzung der Stadtteilparkhausflächen für den dringend erforderlichen Ausbau der E-Mobilität
2. Anbieterübergreifende Sammelstelle für Paketlieferungen in den Stadt-

teil. Gemeinsame Auslieferung mit Lastenfahrrädern und E-Mobilen auf dem letzten Kilometer

3. Verleihzentrale für Lastenfahrräder und E-Mobile

4. Gemeinsamer Fuhrpark (Fahrräder, Pedelecs, E-Mobile) für die umliegenden Büros und Ämter

5. Umsteigepunkt von Fahrrädern auf Mietwagen als geharten E-Mobile für den Umlandverkehr

6. Zentrale und Umsteigepunkt für Shuttle-Dienste und Taxis mit E-Antrieb

7. Umsteigepunkt von öffentlichem Nahverkehr auf geharte E-Mobile

8. Umsteigepunkt von PKWs auf das Fahrrad und den öffentlichen Nahverkehr in die Innenstadt

9. Fahrradparkhaus, Fahrradservice-Center und Fahrradverkauf

10. Nutzung der Einstellplatzreserven in den Tiefgaragen um illegales Parken auf Fußwegen und in Kreuzungsbereichen im Stadtteil einzudämmen.

11. zeitlich alternierende Nutzung der Stellplätze für Einzelhandel und Anwohner

12. Betriebsübergreifende Mobilitätszentrale für die Betriebe des benachbarten Gewerbegebietes (produktive Stadt) für Last- und Personenverkehr.

Im Ergebnis kann dieser Mobilitäts-Hub wie ein Bahnhof zu einem zentralen Anlaufpunkt für sehr viele Menschen werden. Erst durch diese Belegung wird die Ansiedlung von ergänzenden Einzelhandelsflächen aussichtsreich.