

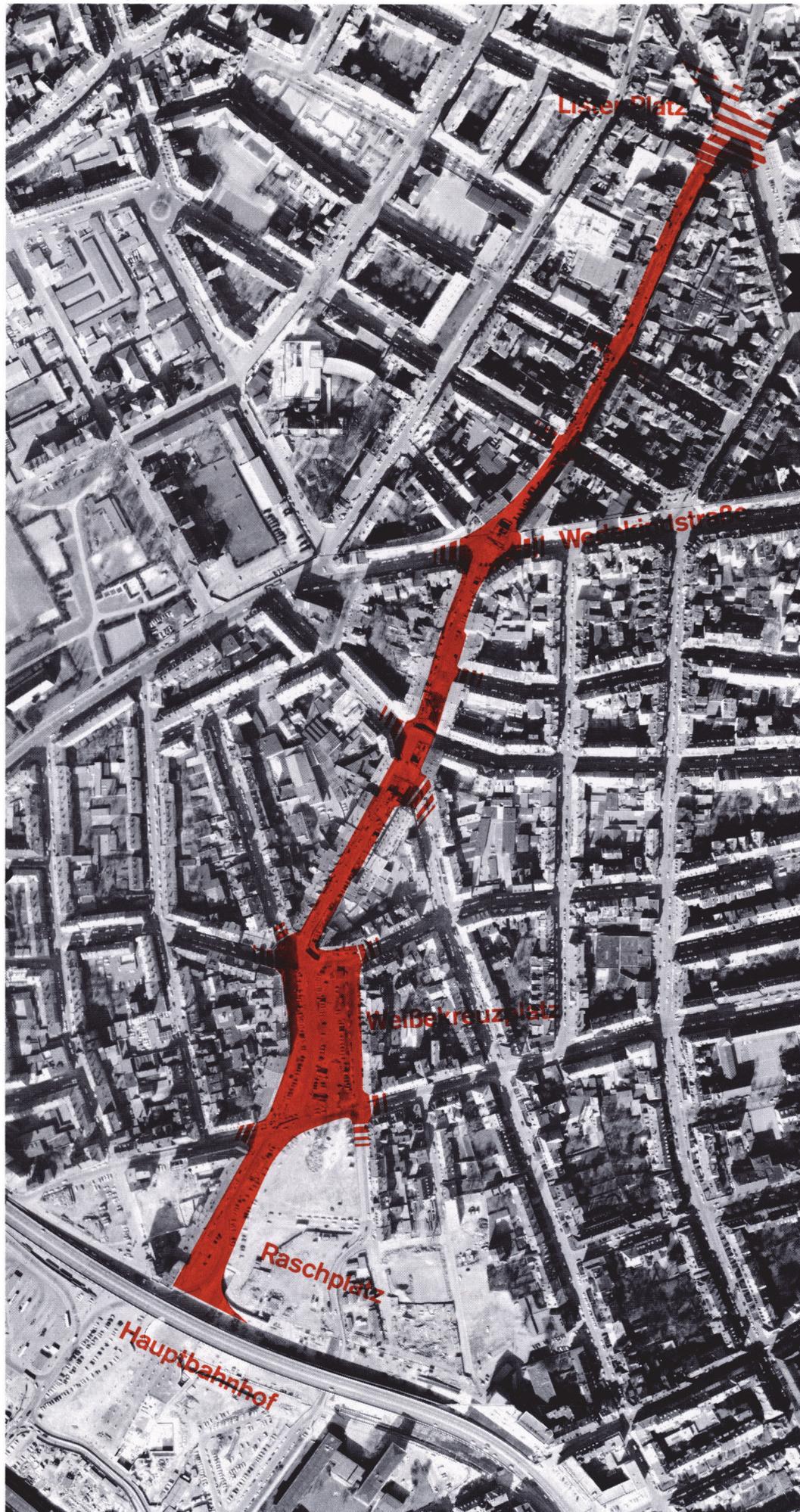
BEITRÄGE ZUM
FLÄCHENNUTZUNGSPLAN
HEFT 5

Lister Meile

**Eine Straße
ändert ihr Gesicht!**



Lister Meile – Flughöhe 600 m



Der Beginn einer gemeinsamen Planung

Der Arbeitsbericht „Lister Meile“ soll deutlich machen, was in diesem hannoverschen Straßenzug – ca. 1400 Meter lang – geplant und gebaut wurde und was zukünftig noch getan werden kann und muß.

Ausgelöst wurde die Neugestaltung der Lister Meile (ehemals Alte Celler Heerstraße/Celler Straße) durch den Bau der U-Bahn-Linie A.

Der U-Bahn-Bau, genauer die damit verbundenen enormen Schwierigkeiten für alle Beteiligten, führte zur Bildung einer „Notgemeinschaft“: dem „Verein der U-Bahn-Anlieger Raschplatz-Lister Platz e.V.“.

Obwohl es anfänglich gar nicht danach aussah, hat sich dann im Verlauf von gut zwei Jahren zwischen dem Anliegerverein und der Bauverwaltung eine sehr wirkungsvolle und intensive Zusammenarbeit ergeben. Mehrere gemeinsame Reisen in andere Städte, Dutzende von Arbeitssitzungen und fast tägliche Telefongespräche haben auf beiden Seiten Lernprozesse bewirkt, die dann im wesentlichen das Ergebnis bestimmt haben.

Es gab auch Kompromißlösungen, die nicht immer zur vollen Zufriedenheit der beiden Beteiligten ausgefallen sind, wie z. B. auf Seiten der Anlieger noch größere Straßenzellen zu bauen als die jetzt vorhandenen, auf Seiten der Bauverwaltung von Anfang an eine reine Fußgängerstraße im ersten Abschnitt zu planen.

Aber dessen ungeachtet, weil eine Zusammenarbeit dieser Art ohne Zugeständnisse nicht funktionieren kann, ist das gemeinsam erarbeitete Ergebnis so positiv aufgenommen worden, daß von einer spürbaren Reaktivierung der Lister Meile gesprochen werden kann.

Dieses Heft soll diese Bemühungen unterstützen und Anregungen für die Zukunft geben und somit die planerischen Absichten der in dieser Schriftenreihe erschienenen Hefte 1 und 3 fortsetzen.

Felix zur Nedden
FELIX ZUR NEDDEN

Heft 1: Fußgängerverbindung Kröpcke-Weißekreuzplatz

Heft 2: Aktion Altstadt

Heft 3: Zur Diskussion: Innenstadt

Heft 4: Regierungsviertel Hannover

Herausgegeben von der Landeshauptstadt
Hannover – Stadtplanungsamt – Dez. 1972

Verfasser Hanns Adrian
 Gerhard Bünemann

Mitarbeiter Helga Bertram
 Hermann Boockhoff
 Uta Gries
 Otto Kermas

Koordination Hubert Göner
 Jürgen Padberg

Fotos Joachim Giesel (14)
 Wilhelm Hauschild (1)
 Luftbild/Reg-Präs. Münster 699/72
 Luftbild Niedersachsen
 W. Naß, Freigabe-Nr. 14/69
 Uwe Niehaus (3)
 Horst Nordmann (1)
 Hans Wagner (1)

Zeichnungen

Gerhard Bünemann
Hermann Boockhoff
Fritz-Henning Bertram
Detlev Draser
Hans Klüppelberg

Grünplanung

Michael Kern

Verkehrsplanung

Wolfgang Dasche

Ausbauplanung

Hans-Joachim Bitterberg

Kartenunterlagen

Stadtkarte 1 : 5 000

Redaktion

Presseamt

Gestaltung

Studio Hermann Otto

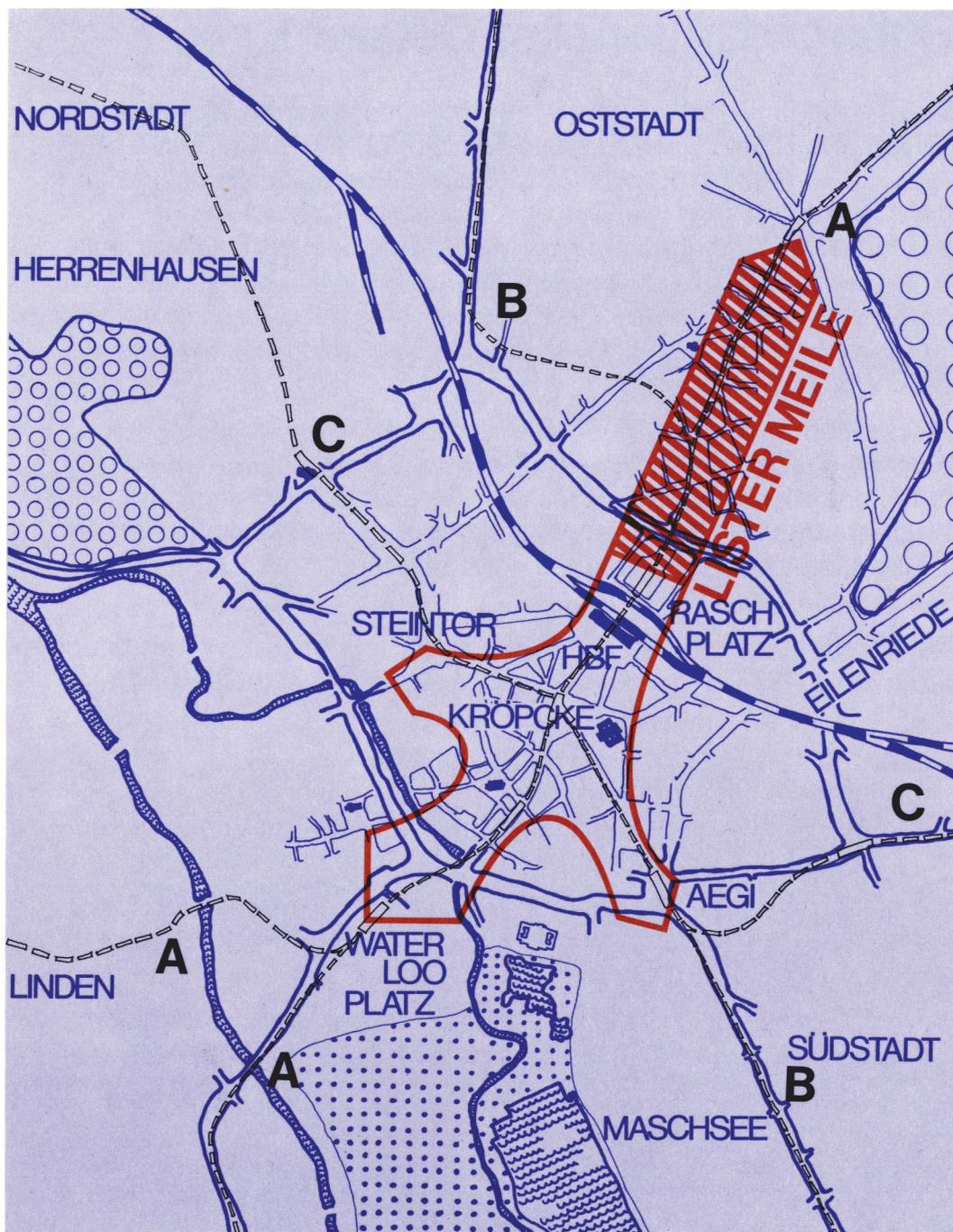
Entwurf des
Zeichens

Lister Meile

Studio Hermann Otto

Herstellung

Th. Schäfer, Hannover



Lage in der Stadt

Die Lister Meile ist ein radial verlaufender Straßenzug nördlich der Innenstadt, der mitten in das citynahe Wohngebiet Oststadt eingebettet liegt.

Der Ausbau des Raschplatzes und die Verbindung zum Kröpcke durch eine Passarelle werden die Lister Meile an die Innenstadt anschließen. Am Raschplatz wird der wichtigste Verkehrsumschlagpunkt der Stadt – Bundesbahn, S-Bahn, U-Bahn, Omnibusbahnhof, 3000 Parkplätze – neben einem großen Einkaufs-, Büro- und Wohnkomplex entstehen.



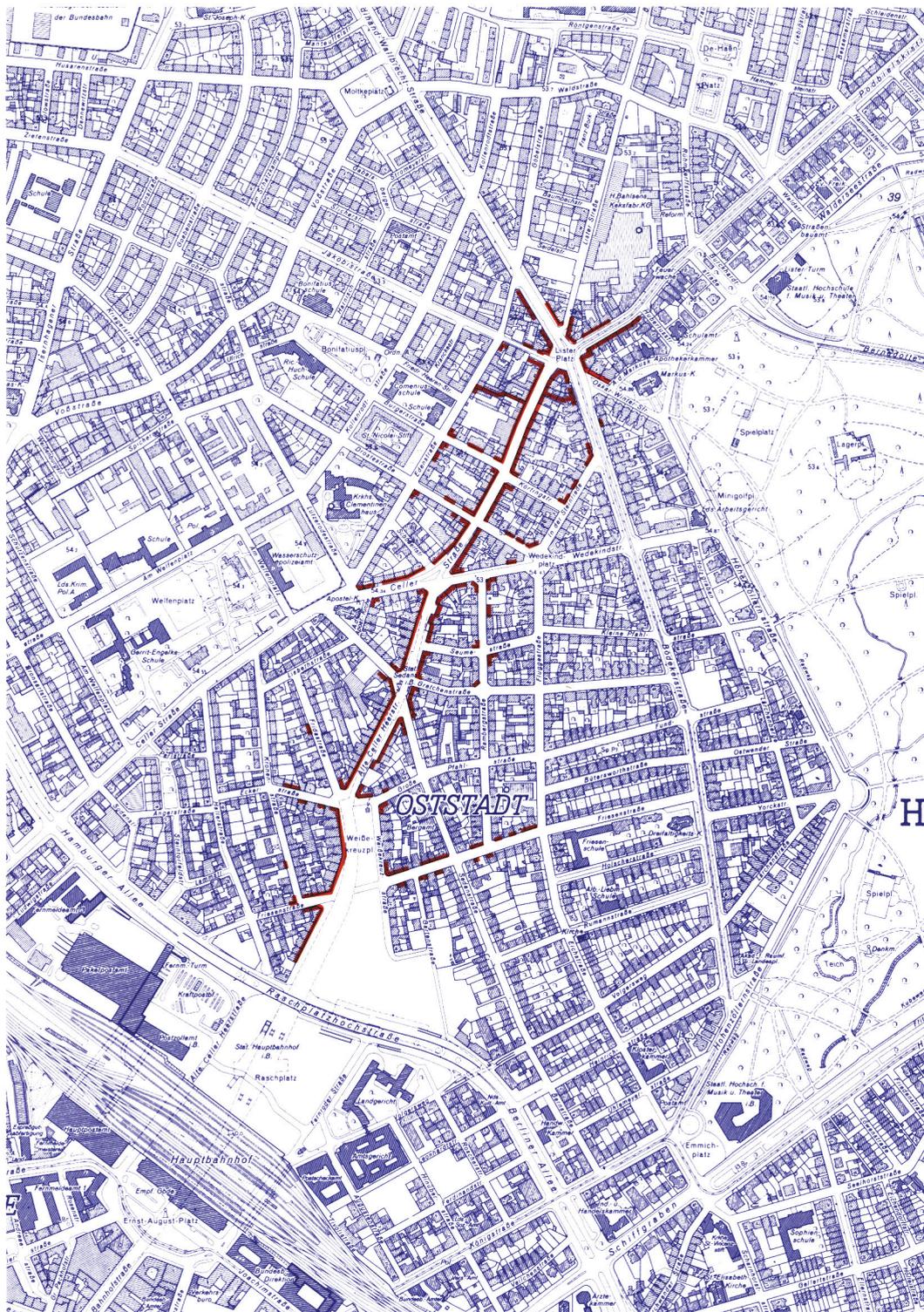
Gebäudezustand

Das Wohngebiet Oststadt stammt überwiegend aus der zweiten Hälfte des letzten Jahrhunderts. Die Zerstörungen des zweiten Weltkrieges waren hier geringer als in anderen Stadtteilen.

Vor allem im Kreuzungsbereich der Lister Meile mit der Celler Straße-Wedekindstraße und im Bereich südlich des Lister Platzes ist der Anteil der erneuerungsbedürftigen Gebäude verhältnismäßig groß. Die Baublöcke sind in ihrer Größe meist hinreichend, das Blockinnere ist jedoch häufig durch Hinterhausbebauung verstellt. Der Einbau von Einstellplätzen in die Blöcke ist in den meisten Fällen erst im Zuge von Erneuerungsmaßnahmen möglich.

Dennoch bietet sich die Möglichkeit an, reizvolle alte Bausubstanz mit verhältnismäßig einfachen Mitteln zu erhalten oder wieder sichtbar zu machen, wie z. B. durch farbige Hausanstriche.

Die Wohn- und Umweltqualität wurde und wird vor allem durch den Automobilverkehr beeinträchtigt. Die Zahl der Parkplätze im Straßenraum war zu gering, die Bürgersteige zu schmal, die Belästigung und Gefährdung nahezu unerträglich. Wenn es gelingt, die Oststadt gänzlich vom durchfließenden Verkehr zu befreien und Einstellflächen in genügender Zahl bereitzustellen, ist eine örtliche Erneuerung ausreichend.



Fußwegentfernungen zur Lister Meile:
 ■ 5 Minuten
 ■ 10 Minuten
 ■ 15 Minuten
 ● = 1000 Einwohner

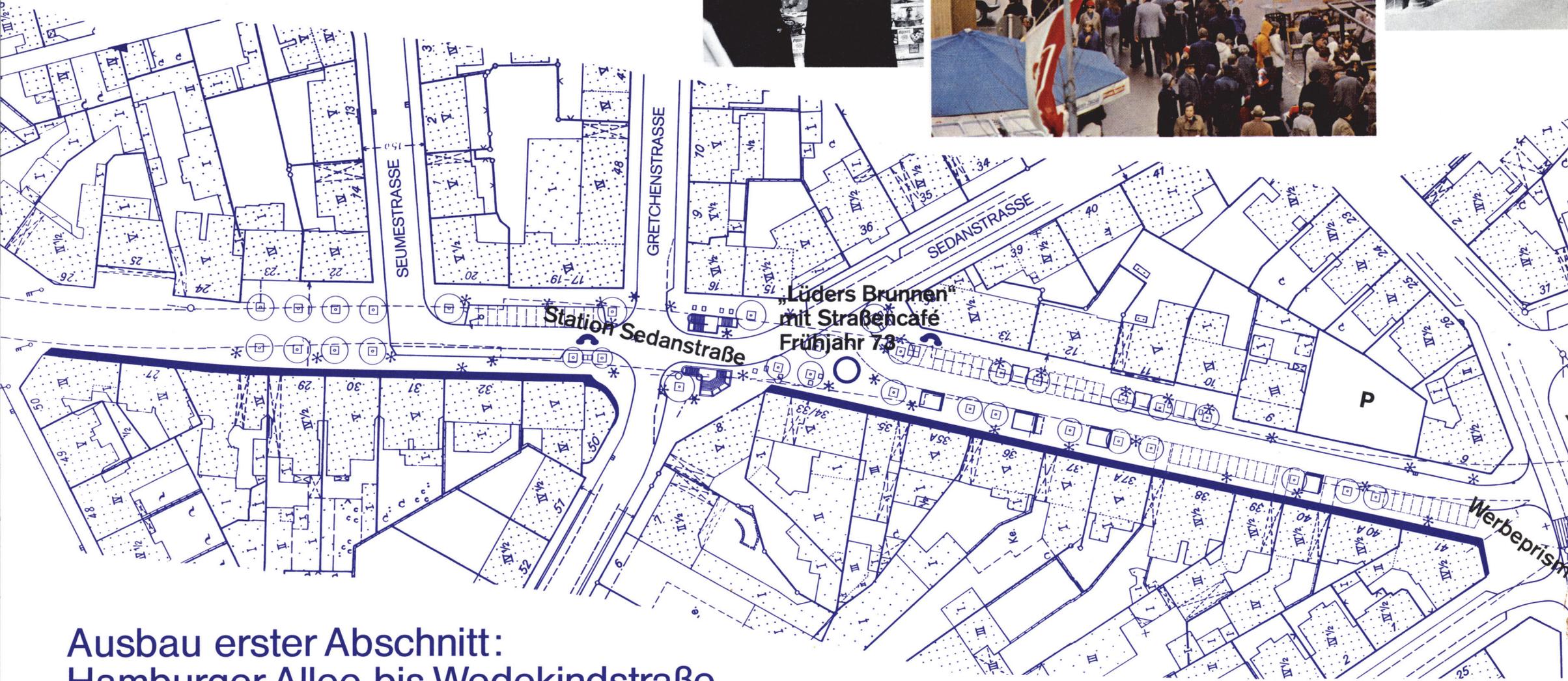
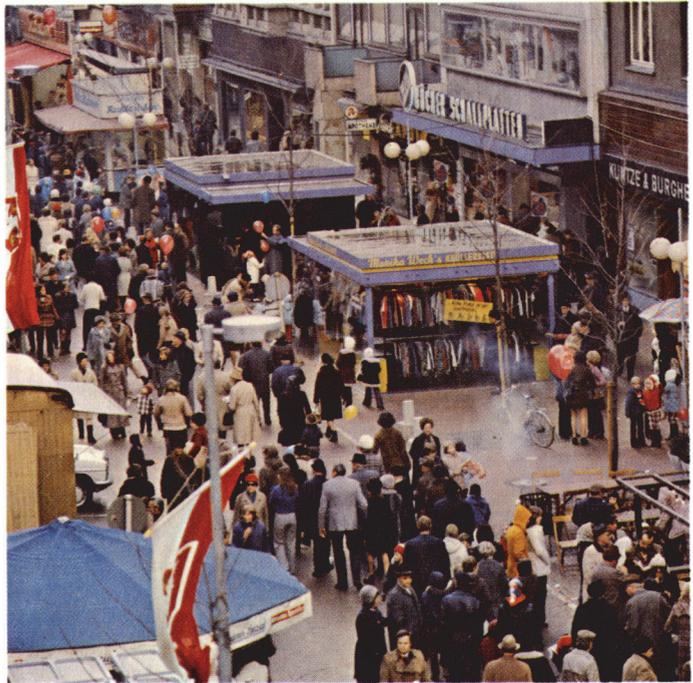
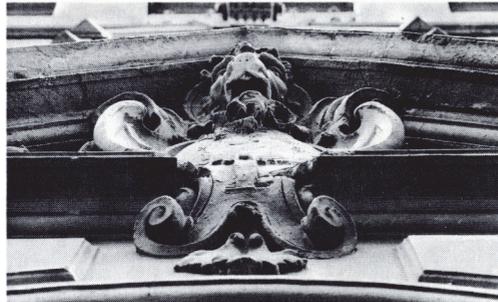
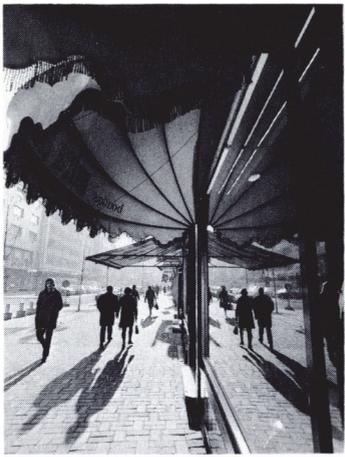
Ladenfronten/Geschäftsstruktur

Der Straßenzug Lister Meile, der sich aus der Alten Celler Heerstraße vom Raschplatz bis zur Wedekindstraße und aus der Celler Straße von der Wedekindstraße bis zum Lister Platz zusammensetzt, wird auf beiden Seiten von einer geschlossenen Ladenfront begleitet. Am Lister Platz führt eine Ladenpassage von der Bödekerstraße zur Edenstraße. Besonders dicht ist damit der Ladenbesatz am Nordende, dem Lister Platz. Das Warenangebot in der Lister Meile ist in Breite und Tiefe nahezu komplett. Es gibt 2 Warenhäuser, 80 Nahrungs- und Genußmittelläden, 88 Hausratläden (Möbel, Öfen usw.), 3 Buchhandlungen, 15 Zeitschriftenläden, 71 Bekleidungs-läden, 30 Läden für Gesundheits- und Körperpflege, 11 Geldinstitute, 41 Gaststätten und Restaurants.

30 000 Einwohner

Die Oststadt ist eines der am dichtesten bewohnten citynahen Gebiete Hannovers. Die Lister Meile durchschneidet das Gebiet in der Mitte. 8200 Bewohner können in fünf Minuten die Lister Meile erreichen, 18200 in zehn Minuten und 30000 in fünfzehn Minuten.

Das Gebiet hat in den letzten zehn Jahren, wie auch andere citynahe Wohngebiete, Einwohner durch Abwanderung verloren. Dieser Trend wird sich bei steigender Attraktivität nicht weiter fortsetzen. Der große Anteil alter Menschen in der Bevölkerung der Oststadt kann in den kommenden Jahren durch jüngere Familien ersetzt werden, wenn diese kinderfreundliche Wohnbedingungen vorfinden.



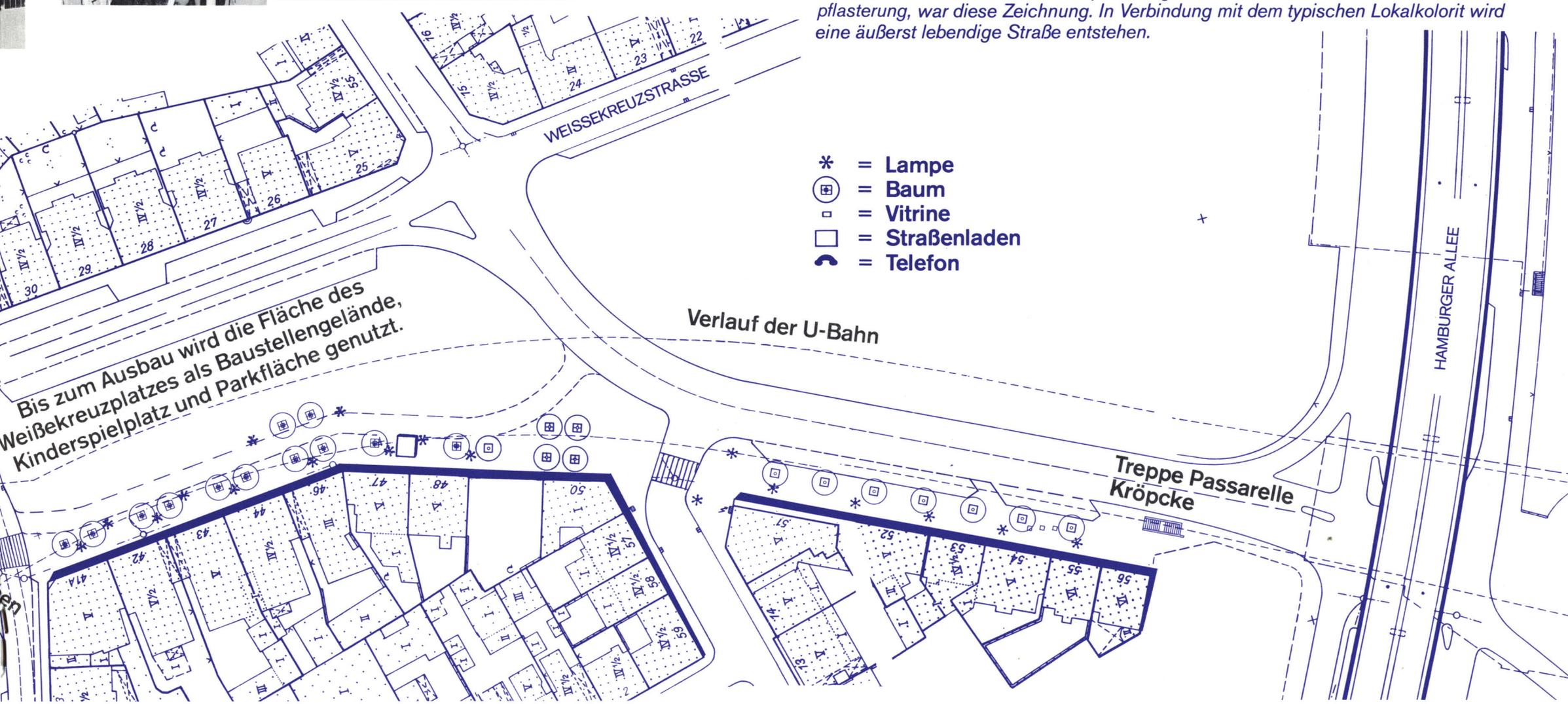
Ausbau erster Abschnitt: Hamburger Allee bis Wedekindstraße

Die Wiederherstellung der Straßenoberfläche nach dem U-Bahn-Bau wurde und wird aus U-Bahn-Mitteln ohne Beteiligung der Anlieger finanziert. Sie soll so geschehen, daß der Aufenthalt für alle angenehmer und frei von Gefahr ist.

Diese Forderung soll besonders Kindern und alten Menschen zugute kommen, weil sie die größten Schwierigkeiten haben, mit dem Auto zu leben. Der Pkw-Verkehr wird grundsätzlich aus der Lister Meile verbannt. Das schließt die zeitlich begrenzte Anlieferungsmöglichkeit der Geschäfte nicht aus.

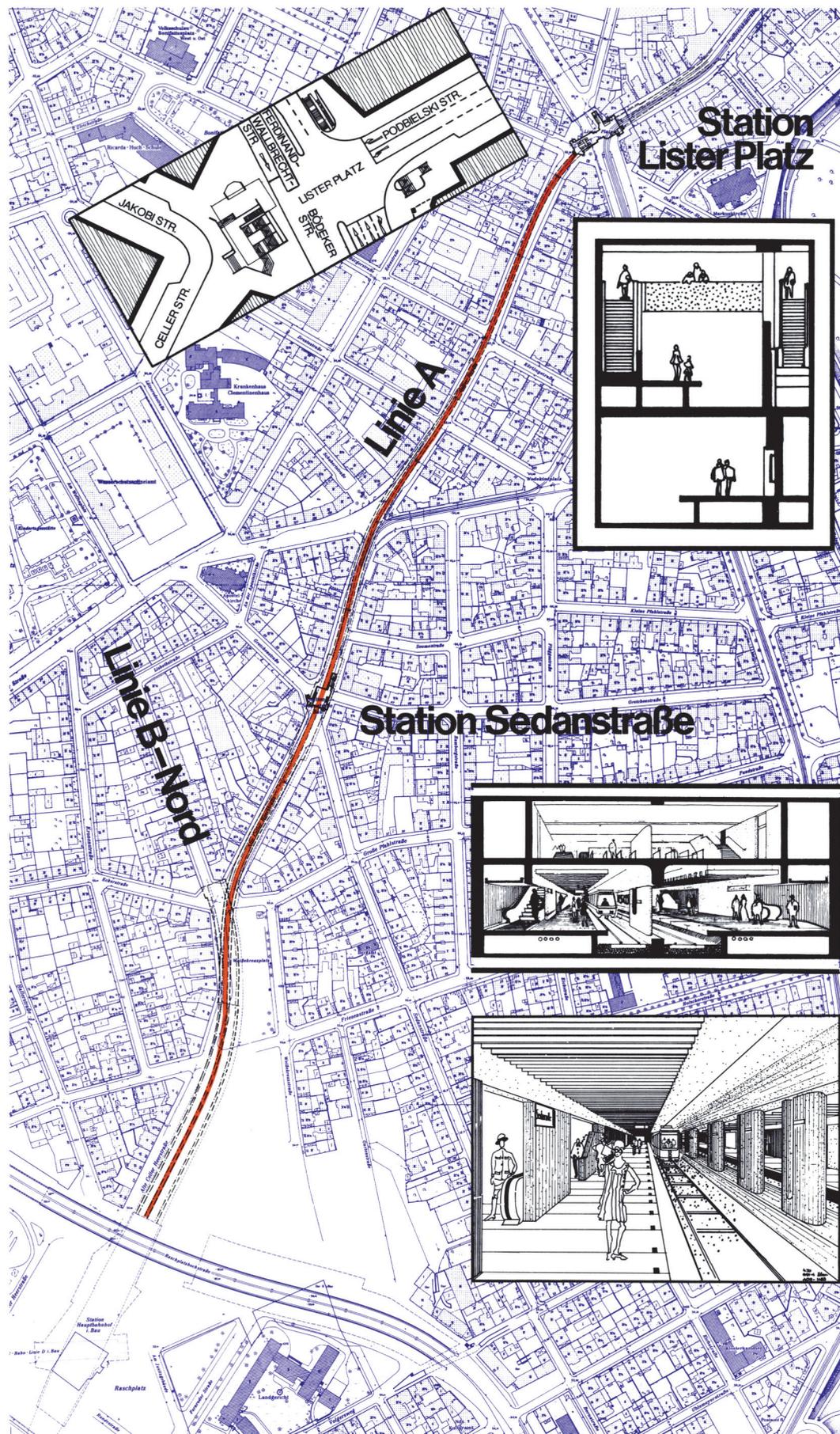


Anregung für die „Möblierung“ der Lister Meile mit Vitrinen, Straßencafés, Bänken, Leuchten und Markisen, sowie Bepflanzung mit Blumen, Bäumen und roter Klinkerpflasterung, war diese Zeichnung. In Verbindung mit dem typischen Lokalkolorit wird eine äußerst lebendige Straße entstehen.



Die Straße wird auch im weiteren Verlauf mit roten Ziegeln ausgelegt werden, und Platanen und Spitzahorn werden die charakteristischen Baumarten der gesamten Lister Meile sein. Drei- und fünfkugelige, relativ niedrige Leuchten bestimmen den Straßenzug am Abend. Die Stadt wird Bänke aufstellen, einen von Handwerksmeister Lüders

gespendeten Brunnen bauen und dort, wo es möglich ist, Spielecken einrichten. Die Einzelhändler können an ihren Häusern Vordächer – bei unserem Wetter mehr Regen- als Sonnenschutz – anbringen und in vertretbarer Zahl Straßenläden und Vitrinen aufstellen. Straßencafés sollten den Charakter der Lister Meile bestimmen.



Fahrzeit 4 Minuten

Die Fahrzeit vom Lister Platz zum Kröpcke (ca. 2 km) wird dann vier Minuten betragen, was für die Lister Meile bedeuten wird, daß sie auf ideale Weise durch das öffentliche Nahverkehrsmittel U-Bahn an den Citybereich angeschlossen sein wird.



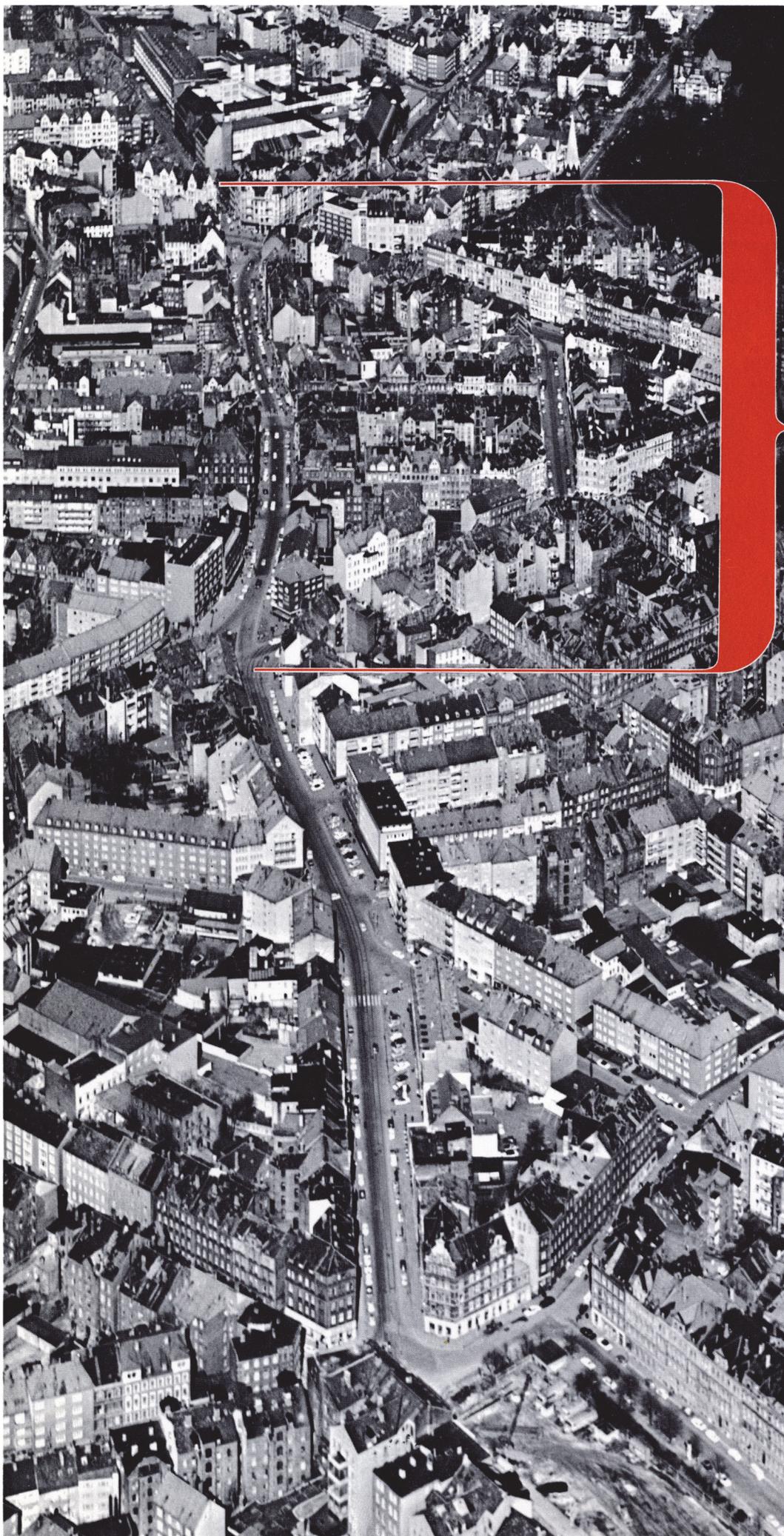
Der Bau des U-Bahn-Tunnels war infolge der engen Straßen in der Lister Meile außerordentlich schwierig.

U-Bahn Oststadt

Der Teilabschnitt der U-Bahn-Linie A, vom Raschplatz – Station Hauptbahnhof – über die Station Sedanstraße bis hin zur Station Lister Platz, hat eine gesamte Länge von 1346 Metern.

Die Gesamtkosten für diesen Bereich betragen ca. 85000000 DM, darin ist ein erheblicher Anteil für die Linien B und D enthalten. Die Finanzierung des U-Bahn-Baus wird inzwischen zu 60% vom Bund, zu 25% vom Land Niedersachsen und zu 15% von der Stadt Hannover getragen.

Mit der Eröffnung des Betriebes auf der Strecke kann Ende 1975 gerechnet werden.



Planung zweiter Abschnitt: Wedekindstraße bis Lister Platz

In der zweiten Hälfte der Lister Meile beginnt aller Voraussicht nach am 1. 5. 1974 der Ausbau der Fußgängerzone.

In diesem Abschnitt gibt es auf Seiten der Stadt noch keine Planung, es sei denn die Absicht, eine Fußgängerstraße zu verwirklichen. Nach gemeinsamen Vorbesprechungen zwischen dem Anliegerverein und der Stadt sollte in diesem Teil der Lister Meile aufgrund bisheriger Erfahrungen ein anderes Planungsverfahren als im bereits fertigen Abschnitt angewandt werden.

Ein gutachterlicher Wettbewerb zwischen vier bis sechs Architekten könnte die Grundlage für die Ausgestaltung dieses Abschnittes bilden.

Voraussetzung für ein brauchbares Wettbewerbsergebnis aber ist, daß den Architekten eine Bedarfsermittlung aller Beteiligten vorliegt, damit nicht an den Wünschen der Anlieger vorbeigeplant wird.

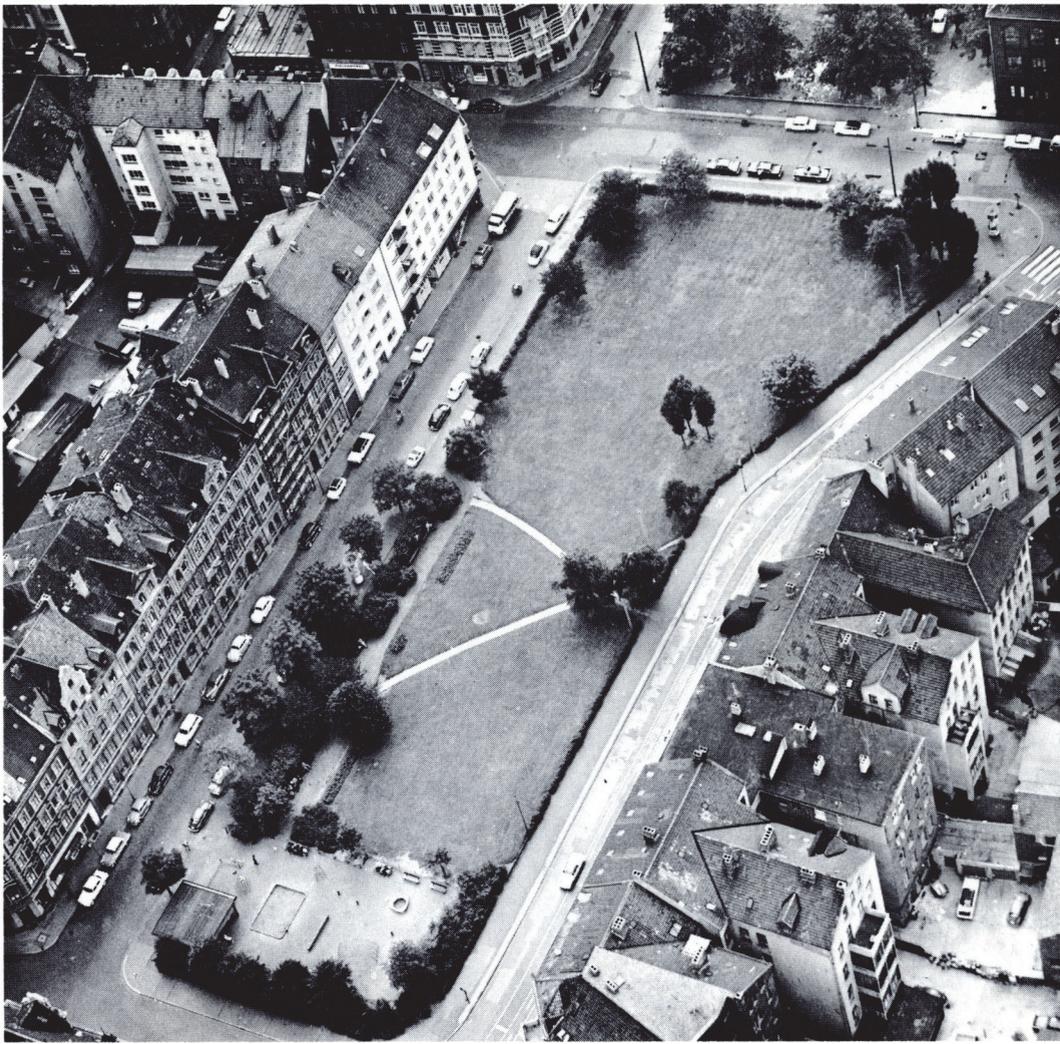
Zum anderen muß Klarheit bestehen, welche finanziellen Mittel auf beiden Seiten zur Verfügung stehen.

Aus diesen Überlegungen heraus soll gemeinsam ein Fragebogen erarbeitet, verschickt und ausgewertet werden, damit der Wettbewerbsteilnehmer eine klare Aufgabenstellung vorfindet.

Im Preisgericht sollten gleichwertig Anlieger und die Stadt vertreten sein.

So lebendig und vielgestaltig könnte das Straßenbild in Zukunft aussehen.





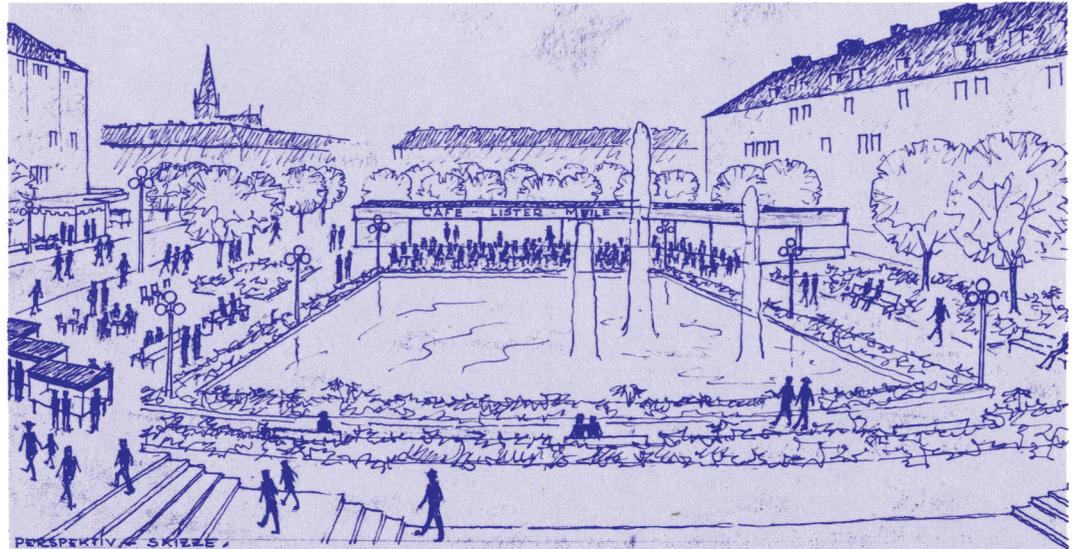
Der Weißekreuzplatz früher

Vorschläge zum Weißekreuzplatz

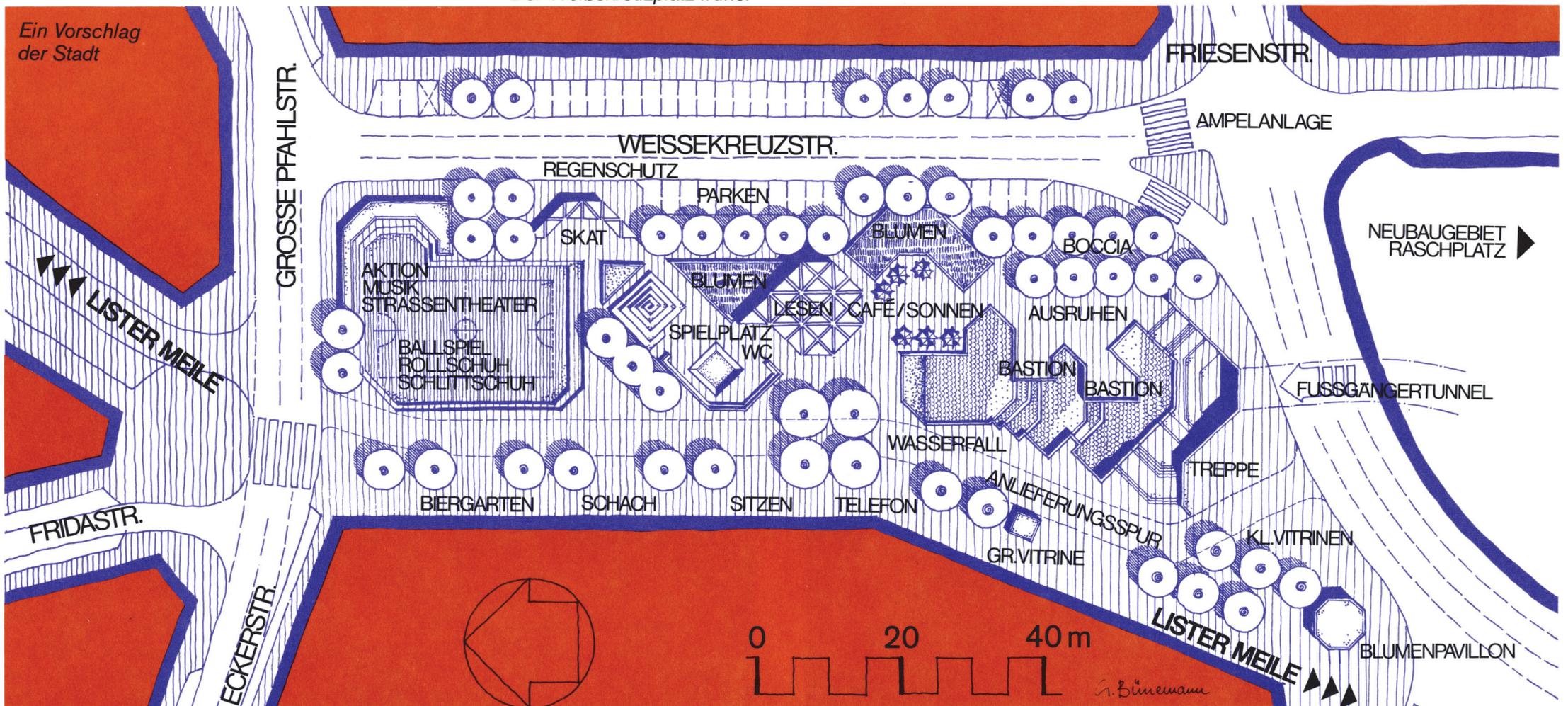
Der Weißekreuzplatz gehört zwar zum ersten Abschnitt der Lister Meile, kann aber erst später ausgebaut werden, weil dieser Bereich als Baustellengelände für die U-Bahn-Linie B benötigt wird.

Der Weißekreuzplatz soll ein Freizeit- und Erholungsbereich sein, den die Lister Meile auch als Kontrast zu den Einkaufszonen dringend benötigt. Die beiden Beispiele sollen Anlaß für Diskussionen sein, damit ein benutzbarer und fantasievoller Platz im Rahmen der finanziellen Mittel gebaut werden kann.

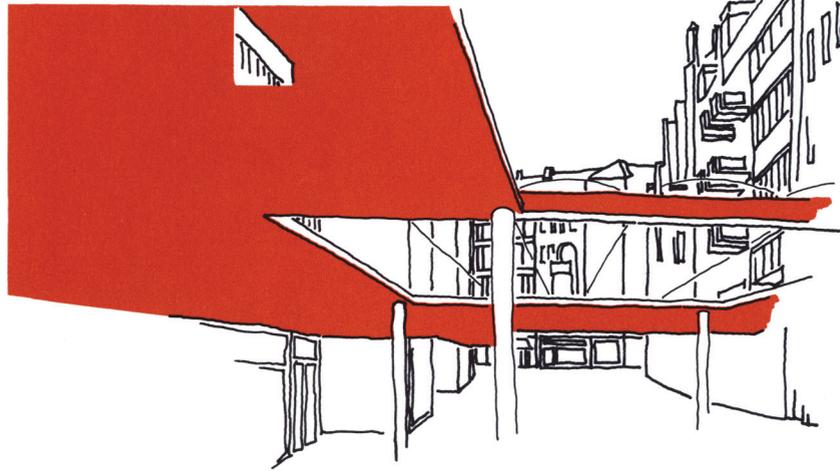
Ein Vorschlag der Anlieger



Ein Vorschlag der Stadt

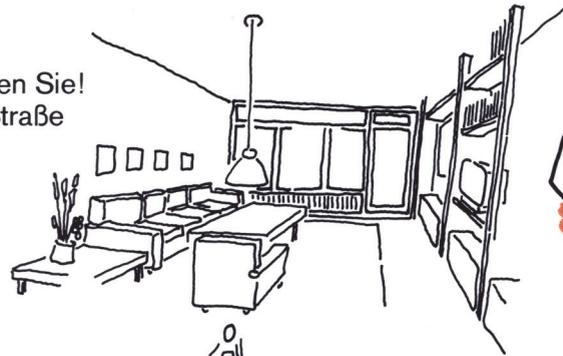


Ein Dach für die Lister Meile,
 das vor Regen schützt, aber natürlich aufzumachen ist, wenn
 die Sonne scheint. (Weil das ja bei uns im hohen Norden leider
 so selten ist.) Vielleicht durchsichtige Pneus?
 „Der Mantel und der Schirm bleiben zu Hause.“



GEDANKEN, WIE MAN WEITERMACHEN KÖNNTE!

Ihr Wohnzimmer möblieren Sie!
 Warum nicht auch Ihre Straße
 oder Ihren Hof?



Biergarten! (Salzburg):
 Im Winter spritzt man zwischen die
 Bäume einfach Wasser und kann
 dann Schlittschuh laufen.



MINIGOLF im „Hinterhof“

GEMÜSE 1280



SKAT

SICH AUSRUHEN

Auf dem
 Weißekreuzplatz
 planschen im
 Stadtwasserfall,
 Kaffee trinken,
 sitzen, ruhen,
 sich treffen,
 im Sand spielen.

Sich treffen,
 Mittagspause machen,
 Ball spielen,
 an Festtagen Musik,
 Prospekte verteilen,
 und alles, wozu Sie
 sonst noch Lust
 und Laune haben.

Lister Meile

H. BOOCKHOFF



So könnte das Straßenbild in Höhe der Station Sedanstraße in Richtung Raschplatz/Hauptbahnhof aussehen: im Vordergrund Straßencafés, Brunnen, Vitrinen, Blumen- und Obststände.

Eine Straße ändert ihr Gesicht!