

BEITRÄGE ZUM BETEILIGUNGS- VERFAHREN

ALLE
BEITRÄGE ZUM
BETEILIGUNGS-
VERFAHREN
ZUR NEUEN
DURCHWEGUNG
DURCH DAS
IHME-ZENTRUM

THEMATISCH SORTIERT

INHALT

02 FAHRRAD- UND FUSS- GÄNGER*INNENVERKEHR

Komfortable Radverbindung
Für Zufußgehende gut, sicher und
komfortabel nutzbar
Shared Space
Klare Trennung Fuß- und Radverkehr
Kreisverkehr
Ausgang Blumenauer Straße
Ida-Arenhold-Brücke
Sonstiges

14 NUTZUNGEN AN / IN DER DURCHWEGUNG

Belebung der Durchwegung durch
angrenzende Nutzungen
Parkplatzflächen
Sonstiges

17 PLATZGESTALTUNG AN DER IDA-ARENHOLD-BRÜCKE

Aufenthaltsqualität
Gegen die Attraktivierung des
Aufenthaltes
Treppe und Nutzung
Begrünung
Öffentlicher Raum OG
Sonstiges

23 GESTALTUNG AUSGANG UND ÜBERGANG BLUMENAUER STRASSE

Engstelle am Ausgang Blumenauer
Straße
Übergang zur Gartenallee
Sonstiges

26 VANDALISMUS, SICHERHEIT UND SAUBERKEIT

Generelle Anmerkungen
Graffiti
Vandalismus
Sicherheit
Saubерkeit / Müll / Tauben

31 FORMENSPRACHE, FARBGEBUNG UND LICHTGESTALTUNG

Variante 1
Form / Gestaltung
Licht / Tageslicht
Allgemein
Variante 2
Form / Gestaltung
Licht / Tageslicht
Allgemein

38 ANFORDERUNGEN IHMEPASSAGE 2

Freitreppe in 1. OG
Müll- und Fahrradabstellraum
Eingang
Anlieferung

40 SONSTIGES / OFFENE FRAGEN

Material
Licht / Deckenöffnungen
Danke / Beteiligungsprozess

44 IMPRESSUM

ORGANISATION DES FAHRRAD- UND FUSS- GÄNGER*INNEN-VERKEHRS

KOMFORTABLE RADVERBINDUNG

- Hügel mittendrin (gefällt nicht)
- Slalomstrecke wird für Konflikte sorgen zwischen Rad- und Fußverkehr
- komplizierte Wegeführung (Variante 2)
- Die geschwungenen [Linien] als Pflaster-schmuck sind keine Radwege. Irreführend und zudem für Gegenverkehr unbrauchbar.
- geschwungener Weg sieht zwar gut aus, aber könnte vielleicht etwas Unfallgefahr bieten
- Wege relativ eng für Radfahrer (Variante 2)
- Gutes Durchkommen von Radfahrern ohne Konflikt mit Fußgängern (wünscht sich)
- Wenig Hindernisse (Variante 1) (gefällt gut)
- Grünfläche direkt vor der Brücke = Hindernis für schnelle Radler (gefällt nicht)
- Die Positionierung der Pflanzenkübel (gefällt nicht)
- Berufsverkehr (Radverkehr) muss fließen! Wünscht sich „Radschnellweg“; keine E-Roller!
- Der Tunnel ist der Bestandteil der geplanten Veloroute 10
- Unfallpotenzial
- ? ist da genug Platz für Fahrräder zur Brücke (Variante 2)
- Fahrradfahrer befahren mit Sicherheit keine Kurven. Ein breiter Weg in der Mitte und die Randzonen für Fußgänger scheint mir weniger gefahrenträchtig (Variante 2)
- Den großen Kreisel sehe ich kritisch! Das gäbe viel Drumherum-Gekurve. (Variante 2)
- Der Radweg sollte gerade sein, auch leichte Kurven werden geschnitten.
- dass man auch mit dem Fahrrad gut durchkommt, weil jetzt auch mehr Fahrradfahrer als Fußgänger den Durchgang passieren (wünscht sich)
- Der Radweg ist zu krumm und viel zu schmal. Die Säulen sind zu dick. Hindernisse zwischen Durchgang und Brücke und dann noch die Fußgänger dazwischen. Zwischen den Sitzkreisen muss eine klare, breitere Durchfahrt sein. Die Wegführung um den Hügel bzw. den Sitzkreis wird nicht genutzt werden
- Sitzkreise müssen besser zu umfahren sein. Radfahrer nutzen den kürzesten Weg!!!
- gut für Radfahrer – ich bin zwar eigentlich froh über jeden zusätzlichen Baum & jede Pflanze in der Stadt, bin aber dennoch eher für Variante 1 (nicht 2), aus ganz pragmatischen Gründen: Die meisten Leute nutzen den Weg von der Blumenauer Str. durchs Ihme Zentrum als „Rad-Schnellweg“ zwischen Linden und Stadt – hier würden die vielen Bäume & Rondelle von Variante 2 nur stören. (Variante 1)
- Radfahrer kommen heute schon in größeren Mengen aus der Gartenallee Richtung City und umgedreht. Eine großzügigere Führung, attraktiv und sicher, muss von Seiten der Stadt Hannover in die Planung einbezogen werden. Lange Wartezeiten vermeiden. Hier soll eine Veloroute entstehen.
- Die Bäume in der Mitte behindern die Fahrräder (gefällt nicht)
- Als Radfahrer kann man sich den kürzesten Weg aussuchen. (Variante 1) (gefällt gut)

- Vor der Zufahrt zur Brücke steht ein Hindernis. Das schiefe Rautenmuster verunsichert beim Durchfahren. Die Fußgänger stören beim Durchfahren. Die Fußgänger haben Angst vor den Radfahrern.
- Die Trennung von Fahrrad- und Fußweg ist geglückt. Allerdings bleiben die Säulen ein Unfallschwerpunkt. Bei den Varianten 2A-2C kann für einen zügigen Verkehrsfluss nur 2C überzeugen. Besonders 2B gefährdet durch die Bauminseln die Fahrradfahrer gesamt: Die für mich beste Variante: V2 mit 2C
- gerade Streckenführung (gefällt gut) (Variante 2)
- Materialwechsel innen und außen ist positiv. Vermeidet eventuell Radschnellstrecke.
- Platz an der Brücke soll nicht durch Elemente verstellt werden (Variante 1 und 2)
- Räder fahren Bögen und nicht Ecken → zu wenig Platz in Kurven
- Bremse für die Radfahrer
- Platz muss attraktiver werden, aber es soll eher eine große Freifläche entstehen mit Bänken und Bäumen seitlich vor den Häusern
- Einbauten in die Wegführung finde ich daher auch problematisch: Weder als Aufenthaltsort sind diese Einbauten dann von besonderer Qualität noch ist ein zügiges Vorankommen bzw. eine gute Einsehbarkeit für die Radler*innen gegeben.
- Für mich als Radfahrer ist die Durchfahrt seit Jahren die Hauptroute in die Innenstadt. Daher liegt mir sehr daran, dass der Ausbau nicht noch Verschlechterungen durch gefährliche Kurven und Kreuzungen mit Fußgängern mit sich bringt.
- Allerdings finde ich es ungünstig, Fußgänger, Radfahrer, Skater und alle anderen Verkehrsteilnehmer zusammenzuführen. Gerade diese Stelle mit der Brücke zur Innenstadt ist eine Transitstrecke, die viele Menschen nutzen, um schnell von Linden in die Stadt zu kommen oder andersrum. Mein Vorschlag ist daher, eine „Spur“ für den Transitverkehr einzuplanen, die mit Sicherheit stark frequentiert werden wird.
- Wie verschiedentlich zu lesen ist, gibt es einen Konflikt bei den Anforderungen an die Durchquerung des IZ. Einerseits von der Stadt als künftige Veloroute ausgewiesen, andererseits Fußweg und beim Gestaltungsvorschlag auch Aufenthaltsbereich. Das kann so nicht funktionieren. Für eine Veloroute ist allein die Zufahrt zum IZ von der Glockseestraße aus eine Zumutung mit mehreren engen Kurven und unübersichtlicher Einfädelung im Kurvenbereich der Straße. Wenn die Durchquerung ebenfalls mit Gestaltungselementen vollgestellt wird, hat das mit Veloroute nichts mehr zu tun. Alternative: Parkspur auf der Benno-Ohnesorg-Brücke dem Radweg zuschlagen und eine direkte Radverkehrsführung in die Minister-Stüve-Straße bauen. Das ist attraktiver und deutlich schneller.
- Querung Ihme-Zentrum: Radverkehr muss berücksichtigt werden (Stellungnahme adfc Hannover): Im Rahmen des Beteiligungsverfahrens möchte der ADfC insbesondere auf die Belange des Radverkehrs aufmerksam machen. Die aktuellen Planungen zur neuen Querung des Ihme-Zentrums berücksichtigen nicht, dass die Querung auf der zukünftigen Veloroute 10 liegt und damit Teil einer der neuen Vorrangrouten für den Radverkehr in Hannover ist. Die Querung muss schon jetzt im entsprechenden Standard für den Radverkehr ausgebaut werden.
- Variante 1 sieht gar keine klar definierte Führung für den Radverkehr vor. Variante 2 lässt zumindest eine Führung für den Radverkehr erahnen, allerdings muss diese deutlich sichtbar gekennzeichnet werden. Eine klare Kennzeichnung ist gerade an solch engen Stellen wichtig, um Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr zu vermeiden. Auf den Velorouten als zukünftigen Hauptrouten für den Radverkehr ist u.a. eine gewisse Menge zügiger Radverkehr zu erwarten. Dem muss die Infrastruktur auch Rechnung tragen. Wenn es der Stadt Hannover mit der schnellstmöglichen Umsetzung des eigenen Veloroutenkonzepts wirklich ernst ist, müssen

die Velorouten bei allen Planungen, die den Verlauf betreffen, ab sofort auch berücksichtigt und die Infrastruktur für den Radverkehr entsprechend ausgebaut werden.

- Es muss auch auf den Querverkehr entlang des Ihmeufers geachtet werden!
- nur Durchgang ist wirklich gut in beide Richtungen befahrbar, wenn man zwischen Stadt und Linden fährt (Spinnereistraße & Schwarzer Bär immer in eine Richtung durch Ampeln schwierig zu queren)
- Auf dem Platz am Brückenkopf der Ida-Arenhold-Brücke stehen zwei parallelogrammförmige Pflanzelemente genau in der Fahrtachse von der Brücke in den Tunnel. Hier kommt es zum Konflikt mit dem Gegenverkehr. Diese Anordnung ist unglücklich gewählt und birgt ein Unfallrisiko.
- Entstehung eines Angstraumes
- Stadtmöbel ziehen feiernde Menschen an, was für die Anwohner sehr störend ist, für die Radfahrer eine Gefahr darstellt und einen Ablageort für Müll und Verunreinigung darstellt
- Variante 2 bietet Konfliktpotenzial zwischen Schaufenstern und dem Radverkehr
- geschlängelte Linien sind optisch okay, aber das ist kein Radweg (Welches Rad fährt Schlangenlinien?)
- in derzeitiger Durchwegung herrscht mehrheitlich Radverkehr vor → ggf. sollte man diesen auch in zukünftiger Gestaltung stärker gewichten
- „Radweg“ in Variante 2 ist deutlich zu schmal, da man ja in beide Richtungen fährt
- genug Platz zwischen den Bäumen für Fußgänger und Radfahrer (wünscht sich)
- viel Platz für Fußgänger & Fahrräder; (gefällt gut)
- Dynamisch mit viel Platz für Fahrradfahrer und Fußgänger (Variante 2) (gefällt gut)
- Variante 2B ist zu eng / zu wenig Platz; Varianten 2A und 2C besser

FÜR ZUFUSSGEHENDE GUT, SICHER UND KOMFORTABEL NUTZBAR

- Der Hügel bremst die Radfahrer aus (gefällt gut)
- Der markierte Radweg lädt zum „Rasen“ ein (Variante 2) (gefällt nicht)
- Aktuell ist dies eine Fahrradstraße mit einigen Fußgängern, falls mehr Fußgänger wegen Geschäften kommen, evtl. Fußgängerzone während der Geschäftszeiten einrichten!!!
- Der Hügel bei 2A „bremst“ Radfahrer
- Die vermeintliche Radwegführung ist für Fußgänger chaotisch (Variante 2)
- Es sollte vermieden werden, dass schnelles Radfahren möglich ist.
- zu wenig bremsende Elemente für rasende Radfahrer (Variante 1)
- Kleinere Barrieren vor der Brücke (gefällt gut)
- Außerdem scheint durch natürliche Hindernisse V2B den Fahrradverkehr etwas zu „entschleunigen“, und damit vielleicht auch zugleich sicher zu sein. (Variante 2)
- Vorschlag 2.2 hilft vielleicht weniger bei der Entschleunigung der Fahrradfahrer (gefällt nicht)
- Z.Zt. preschen die Radfahrer ungebremst aus dem Tunnel Richtung Ida-Arenhold-Brücke (Vorfahrtsregeln nie gehört?!). Deswegen gefällt mir Variante 2B am besten. Sieht „parkmäßig“ gut aus und verspricht, etwas Schwung der Radfahrer zu mindern. Denn auch Leute, die den Ihmeuferweg nutzen (sei es als Fußgänger oder Radfahrer), müssen das in Sicherheit tun können.
- Die Gestaltung Ihmeufer lässt viele Radfahrer glauben, das schwarze Pflaster ist der Radweg.
- schöner Gedanke, aber für Ältere, Leute mit Gehwegen, Kinder und eigentlich alle eine Zumutung!!! (Variante 1)
- Bremsung des Begegnungsverkehrs vor der Brücke
- Die Verbindung zwischen Tunnel und Brücke sollte nicht zur „Rennstrecke“ für Radfahrer werden

- Anordnung hat Bremswirkung für rasende Radfahrer. (gefällt gut) (Variante 2B)
- Gefährlicher Querverkehr in der Passage, wenn Personen von den Parkplätzen zu den südlichen Ladenflächen wollen und die Passage queren!
- Die Sitzkreise verhindern ein Rasen der Radfahrer (gefällt gut)
- Es sollten ausreichende Breiten für den Radweg, Begegnung (auch mit Anhänger) und für den Fußweg vorhanden sein. Wenn auch noch Schaufenster und Anschauen etc. gewollt sind, dann müsste m.E. der Durchgang auch breiter werden.
- Ich fahre nahezu täglich mit dem Fahrrad durch das Ihme-Zentrum. Derzeit ist es öfters der Fall, dass man als Radfahrer Fußgängern (gerade in den uneinsehbaren Kurven) entgegenkommt und kurzfristig ausweichen muss, was eine viel zu hohe Unfall-Gefahr darstellt. In der Neugestaltung wäre es deshalb wünschenswert, den Radverkehr eindeutig von den Fußgängern zu trennen.
- Vielleicht sollte man Radfahrer einfach absteigen lassen?
- Ich möchte darauf hinweisen, dass die Wege von der Eigentümergemeinschaft des IZ, also auch den Bewohnern, für die Öffentlichkeit gewidmet werden. Der Eindruck, dass Radfahrer hier ein Anrecht auf möglichst schnelle Durchwegung hätten, ist falsch. Hier wird für die Öffentlichkeit die Möglichkeit geschaffen, Privatgelände zu durchqueren, welches gleichzeitig das Wohnumfeld oder sozusagen den Vorgarten zahlreicher Bewohner darstellt. Das IZ ist bereits umgeben von 3 dicken Straßen. Der Uferweg dagegen lädt zum Schlendern, Spielen und zur Begegnung ein. Rasende Radfahrer sind da fehl am Platz. Dies sollte durch entsprechende Möblierung und wahrscheinlich auch entsprechende Beschilderung (Spielstraße, Tempobeschränkung oder so) auf jeden Fall deutlich gemacht werden. Die optische Markierung eines Radweges, der zudem mitten über den Platz führt, halte ich dagegen für diskussionswürdig.
- Des Weiteren wäre es wichtig, dass die Radfahrer nicht viel zu schnell hier durchfahren können, wie es zurzeit immer wieder zu beobachten ist.
- Radfahrer sollen Rücksicht nehmen und nicht so schnell fahren (angemessenes Tempo!); müssen am besten durch Mobiliar abgebremst werden
- Das große Beet „mitten im Weg“ erscheint mir da fragwürdig, vielleicht aber auch gut zur Temporeduzierung. Auf jeden Fall müsste da eine Art „Kreisverkehrsregelung“ geschaffen werden! ... oder vielleicht doch besser eine gerade Durchfahrtsmöglichkeit?
- Anwohner wollen hier keine Rennstrecke, daher sind bremsende Elemente wie z. B. Bäume gut
- Einbauten halten zu schnelle Radfahrer nicht auf, sie rasen einfach drumherum → vielleicht wären Speed Bumps eine Option sie zu verlangsamen
- Hindernisse stellen hier aber eher eine Gefahr dar, als dass sie entschleunigend wirken (Variante 1)
- Durchwegung muss für alle funktionieren, auch für Rollifahrer, Kinderwagen- und Anhänger, Lieferanten etc., daher sind Speed Bumps keine Option
- Einsehbarkeit in der Blumenauer Straße muss verbessert werden; derzeit ist diese Stelle durch den Verkehr entlang der Straße eine Gefahr für Radfahrer und Fußgänger (Spiegel? Schilder? größerer Ausgang?)
- bisher sind Einbauten, die die Leute stoppen sollen, nur auf der Ihme-Seite, von der Blumenauer Straße kann man rasen (Durchwegung aus Richtung Blumenauer Straße scheinbar nicht richtig durchdacht)
- Des Weiteren wäre es wichtig, dass keine Konflikte zwischen den Radfahrern und Passanten entstehen können. Das zu schnelle Radfahren durch das Zentrum soll nicht möglich sein, um die Sicherheit der Kinder und der Passanten zu garantieren. Zurzeit ist es nämlich so, dass manche Radfahrer mit extrem hoher Geschwindigkeit hier durchfahren.

- Vorrang für Radfahrer oder Mischfläche = Auf der Ida-Arenhold-Brücke handelt es sich um eine Mischfläche, die so bleiben wird und meines Erachtens gut funktioniert. In der neuen Durchwegung sollte es sich auch um eine Mischfläche handeln, aber mit dem Unterschied, dass die Fußgänger je nach Verkehrsaufkommen einen geschützten Weg haben, der für Radfahrer tabu ist. Dafür bietet sich der Gang zwischen den Stahlbeton-Stützen auf der Westseite an. Dieser sollte sich durch einen anderen Bodenbelag abzeichnen. Die von mir favorisierten Rauten könnten z. B. kleinformatiger und/oder andersfarbig sein.
- Variante 2: Auch die tragenden Säulen bilden ein Risiko, dass dahinter Fußgänger plötzlich hervortreten. Da es einen getrennten Fuß- und Radweg gibt, ist das Konfliktpotenzial hier nicht so groß wie bei Variante 1, dennoch ist hier insbesondere zu kritisieren, dass die Säulen gegenüber dem Status Quo noch vergrößert werden sollen.
- Variante 2: An zwei Stellen, beim geplanten Baum links an der Ecke sowie an der Treppe ins Obergeschoss rechts, besteht ein Konflikt zwischen Fußgängern und Radfahrern, da der Fußweg dort fehlt oder zu schmal ist und Fußgänger auf den Radweg treten müssen.
- Auch hier nochmal der Hinweis, dass der Uferweg der Eigentümergemeinschaft IZ gehört, quasi deren Vorgarten ist und dementsprechend rücksichtsvoll genutzt werden muss. Der Weg wird der Öffentlichkeit gewidmet, Rücksicht auf Anwohner, die ihre Häuser über den Uferweg verlassen, sollte dabei selbstverständlich sein. Ein Anrecht auf schnelles Fahren kann es dabei nicht geben!
- Variante 2 bietet Konfliktpotenzial zwischen Schaufenstern und dem Radverkehr
- Beide Varianten haben nicht den Mut, „Fahrrad-Magistrale“ zu denken. V2A sollte weiterentwickelt werden.
- „Abbremsen“ der Radfahrenden sollte direkt hinter dem Brückenkopf eingeleitet werden, z. B. durch Bügel.

- Schaufenster sind für Fußgänger zum Bummeln, Räder müssen dann außenrum
- genug Platz zwischen den Bäumen für Fußgänger und Radfahrer (wünscht sich)
- viel Platz für Fußgänger & Fahrräder (gefällt gut)
- Variante 2B ist zu eng / zu wenig Platz; Variante 2A und 2C besser

SHARED SPACE

- „Shared Space“ als soziales Konzept!
- Radweg-Fußweg getrennt funktioniert oft nicht und schafft eher Ärger
- Der Radweg schlängelt sich mitten durch und Fußgänger werden an den Rand gedrängt. Besser keinen Radweg markieren. Lieber Fußgängerzone mit Erlaubnis für Radler.
- Shared Space! (gefällt gut)
- Variante 1 schlägt einen „Shared Space“ vor. Dies sagt der VCD zum Prinzip „Shared Space“: „Lebendige öffentliche Räume mit hoher Aufenthaltsqualität machen Städte erst lebenswert. ‚Shared Space‘ ist eine Planungsphilosophie, mit der sich vielfältige Nutzungsansprüche an den Straßenraum besser vereinen lassen.“ (siehe hier) Aber das Prinzip ist immer noch wenig bekannt und gelebte Praxis – und wie meist ist die Skepsis gegenüber Neuem groß... In mehreren Kommentaren wird hier ein klar abgetrennter Bereich für Radfahrende gefordert. Ich sehe allerdings keine Lösung, die in diesem auf jeden Fall von Zufußgehenden und Fahrradfahrenden gemeinsam zu nutzenden Bereich, den Radfahrenden nicht grundsätzlich besondere Vorsicht und Aufmerksamkeit abverlangen würde. Ein abgetrennter Fahrradweg würde suggerieren, dass das nicht so ist. Nutzungen links und rechts des Durchgangs fänd ich gut, aber dann in der Mitte ein „abgetrennter“ Radweg, auf dem „gebettet“ wird? Das scheint mir nicht realistisch. Die Fertigstellung der neuen Durchwegung wird vielleicht von einer Kampagne wie der „Rad-sam-Kampagne“ (<https://radsam-kampagne.de>) zu begleiten sein.

- Wie an anderer Stelle erwähnt, sehe ich die optische Markierung eines Radweges als kritisch, da hier bei Radfahrern ein Anspruchsdenken geweckt wird (sehr häufig ist hier bereits „schnelle Durchwegung“ zu lesen). Die Durchwegung ist ein Angebot, den Komplex zu durchqueren – dass dies schnell und ohne „störende Fußgänger“ möglich ist, sollte meiner Meinung nach nicht Teil des Angebotes sein. Dieser Eindruck sollte unbedingt vermieden werden. Schließlich trägt eine Rad-Schnellstrecke auch nicht wirklich zur wirklichen Belebung des IZ bei.
- Ich begrüße Tageslicht in der Passage und Shared Spaces. Ein Einbremsen des Fahrradverkehrs zu Gunsten einer lebendigen Durchquerung finde ich sinnvoll.
- Als Bewohnerin und Eigentümerin einer nahegelegenen Wohnung im IZ kann ich dem nicht zustimmen. Mir gefällt auch die Formsprache besser. Was den Radweg betrifft bin ich jedoch absolut gegenteiliger Meinung: Es handelt sich um einen Platz, eine Begegnungsstätte und es sollte jedem Radfahrer (und nun ja auch E-Scooter-Fahrer) klar gemacht werden, dass, auch wenn es eine wichtige Achse ist, Rücksicht zu nehmen ist. Noch mehr „Schnellstraßen“ will ich im Wohnumfeld meiner kleinen Kinder ehrlich gesagt nicht haben. Der Uferweg am IZ ist eine große Qualität für Bewohner des Komplexes, gerade für ältere Personen und Familien. Hier kann man auch mal schlendern, ohne von allen Seiten mit schnell vorbeifahrenden Fahrzeugen konfrontiert zu werden. Ich plädiere für einen Shared Space, der auch durch seine Gestaltung klarmacht, dass schnelles Fahren nicht erwünscht ist. Auch wenn mir optisch dieser Entwurf ganz gut gefällt, ist mir bereits der markierte Radweg eigentlich schon zu viel.
- Die großzügige, offene Gestaltung als Kombiweg. Geradlinige Führung zur Brücke und Calenberger Neustadt. (gefällt gut)
- Für einen „shared space“ werden zu wenig Nutzungen vorgesehen, die sich gegenseitig entschleunigen würden.
- Entlang des Ihmeufers stimme ich zu, dort sollte Durchfahrts-Radverkehr nicht gefördert werden. Die jetzige neuere Gestaltung dort mit einer Art durchgehender Extrafläche finde ich ungünstig, da sie eine Art Radweg suggeriert, als ob es eine Trennung geben könnte. Die Fläche ist aber nicht geeignet, zu eng, führt an Sicht Hindernissen vorbei. Wenn Mischung von Fuß- und Radverkehr, dann auf einheitlich gestalteter Fläche.
- eine optische Trennung wie in Variante 2 ist nicht sinnvoll, da sie sowieso überfahren wird → lieber ein Shared Space, damit alle Verkehrsteilnehmer wissen, dass sie aufpassen müssen
- Radfahrer & Fußgänger sollten beide gleichberechtigt sein
- Shared Space nur denkbar, wenn der Fokus auf der Nutzung fürs Parken & Shopping liegt, wenn der Sinn des Vorhabens die Durchquerung ist, dann ist das nicht möglich
- Es ist kein Radweg markiert. Verkehrsraum sollte gleichberechtigt für alle sein (Rücksicht)
- optimal für Fahrradfahrer (Variante 1)
- Festgelegte Wege für Radfahrer werden voraussichtlich trotzdem von Fußgängern missachtet. Lieber „neutraler“ Boden wie V1
- Die Nutzung von Fahrrädern und Fußgängern gemeinsam (gefällt gut)
- Trennung Rad- und Fußweg ist nicht gut
- Variante 2A ist gut (Bodenschwelle als Geschwindigkeitsbremse)
- verschwenkter Weg ist nicht gut; wenn, dann gerade, aber an sich ist keine optische Trennung notwendig
- Auf dem „Platz“ 2C gibt es ausreichend Platz, damit Fahrradfahrer und Fußgänger sich nicht gegenseitig behindern. Ähnlich wie der Platz am Küchengarten
- Trennung Fuß- und Radweg wirkt aggressiv → besser wie beim Steintor

KLARE TRENnung FUSS- UND RADVERKEHR

- ggf. Rad + Fußweg klarer benennen
- strikte Trennung von Fußgänger + Radfahrerbereich ein MUSS!!!
- 2A: aber zusätzlich mit getrenntem Fuß- + Radweg
- 2.2: „Schlängelung“ des Radwegs verwirrt Wegeführung – auch Radweg muss breiter als Fußweg sein, da erheblicher mehr Radverkehr aktuell.
- der offene Weg durch das Zentrum (gefällt nicht)
- Rad- / Fußverkehr sollte ganz klar getrennt sein – ist das so geplant?
- keine echte Trennung Rad und Fußgängerweg (gefällt nicht)
- („Miteinander“ von Fußgänger*innen und Radfahrer*innen durchgestrichen und „nebeneinander“ drübergeschrieben)
- Darauf achten, dass es eine eindeutige Wegeführung für sowohl Fahrradfahrer und Fußgänger gibt.
- Rad- und Fußweg müssen sichtbar getrennt sein!
- Fuß- und Radweg sollten deutlich gekennzeichnet sein! Getrennt – aber leicht durch Mauern oder Kanten.
- dass Fahrräder + Fußgänger „zusammen sind“ (gefällt nicht)
- Fußgänger und Radfahrer sollten auf getrennten Spuren unterwegs sein
- klare Trennung von Rad- / Fußweg
- Strukturelle Trennung von Fuß- und Radweg fehlt
- klare Trennung Fußgänger / Radfahrer ist wichtig! Zurzeit sehr gefährlich und künftig muss klar sein, wer wo fahren / laufen darf!
- Ich fahre regelmäßig mit dem Rad durch den Tunnel, es muss auf jeden Fall eine klare Trennung Fußgänger / Radfahrer geben (zurzeit sehr gefährlich, da nicht einsehbar)
- ausreichende Trennung Fußgänger / Radfahrer
- es braucht eine klare Trennung von Fuß- und Radweg an der Blumenauer Str.
- Optisch abgegrenzten Fußboden für Rad / Fußgänger
- könnte man Fuß- und Radweg teilen? Fußgänger haben Angst vor Radfahrern. Radfahrer wollen da nur schnell durch
- hohe Unfallgefahr, da es keineswegs selbstredend ist, dass Menschen von alleine Regelungen beachten werden. Pöbelfaktor hoch! (Variante 1)
- Trennung Fuß- / Radweg besser für schnelle Verbindung
- „Trennung“ von Radfahrer*innen & Fußgänger*innen durch Bodenbelag (gefällt gut)
- Der Fahrradweg ist strikt getrennt vom Fußgänger (gefällt gut)
- Miteinander von Fußgänger*innen und Radfahrer*innen ganz schlechte Idee / keiner kennt rechts vor links, keiner zeigt was an, Radfahrer zu schnell. Zumutung für „Ältere“, Gehwagenfahrer, Kinder, hohe Unfallgefahr + Pöbelfaktor hoch (Variante 2)
- Die Radwegeverbindung durch das Ihmezentrum ist enorm wichtig, da der Radweg über den schwarzen Bären nicht ausreichend breit ist und zahlreiche ungünstige Ampelschaltungen zu überwinden sind. Die Radroute am Fluss und durch das IZ ist eine gute Alternative, wenn sie dementsprechend ausgebaut wird. Daher ist ein ausreichend breiter, sicherer Weg erforderlich. Ich halte die Mischfläche mit Fußgänger*innen und Schaufensterbummel für nicht gelungen. Sowohl Fußgänger*innen als auch Radler werden hier gefährdet, der Weg ist nicht eindeutig, es kommt zu gegenseitigen Behinderungen oder Unfällen – ähnlich heute. Ein klar abgegrenzter – markiert oder baulich abgegrenzt – Radweg ist m.E. angemessener an der Stelle.
- Shared Space könnte schwierig werden
- Klare Trennung für Fußgänger u. Radfahrer
- Uns gefallen beide Varianten, allerdings vermischen wir eigene Fahrradspur! Und die ist leider weder in dem einen noch in dem anderen Entwurf erkennbar. Gibt sonst wieder hier Stress zwischen Fußgängern und Radfahrern

- Möglichst klare Trennung zwischen Fußgänger und Radnutzer (baulich / farblich.) Der Durchgang sollte für Fußgänger sein – Radverkehr erlaubt. Dadurch soll verhindert werden, dass Fahrräder durch den Durchgang rasen.
- subtile Trennung von Fahrrad & Fußgänger*innen (Variante 2) (gefällt gut)
- Trennung Fuß- / Radwege! Gut
- Trennung von Fahrrad- & Fußgängerwegen
- Radfahrer u. Fußgänger müssen getrennt werden. Es darf nicht eine Situation wie am Steintor und Schiller-Denkmal entstehen.
- Ich radle täglich durch das Ihmezentrum. Ich plädiere für getrennte Wege zwischen Fußgängern + Radfahrern und auch dafür, dass die Radler*innen keine Hindernisse im Weg haben. Rücksichtsvoll fahren sollte man sowieso.
- Fußweg + Radweg unbedingt trennen!!
- Die Grünfläche nicht vor der Brücke! Lieber so gestalten, dass Radfahrer und Fußgänger je eine Spur haben. (Skizze) Trennung der Wege zu den Randzonen zugeordnet. Flexibel wer dabei „oben“ bzw. „unten“ fährt/geht. Im Bereich des Platzes Stadtmöbel / Beete als bauliche Trennung.
- Sehr schlecht gelöst ist die Verkehrsführung für Fahrräder und Fußgänger. Eine Konfrontation zwischen beiden ist vorherzusehen. Der Bereich Ausfahrt Richtung Ihme ist durch die Bauminselfen zu einem Unfallschwerpunkt geworden. (Variante 1)
- Die separate Radwegführung (gefällt gut); die Radwegführung ist zu schmal; eindeutige Radwegführung mit mind. 3,0m Breite bauen und abends bzw. bei schlechtem Licht LED-Beleuchtung (Variante 2)
- Der Weg wird meist genutzt als Radweg. Es sollte eine klare Wegtrennung vorhanden sein.
- Wegführung muss deutlich sein, auch auf beiden Seiten der Brücke. Bitte Trennung von Radfahrern + Fußgängern.
- es braucht eine klare Trennung von Fuß- und Radweg an der Blumenauer Str.
- Eine Führung der Fahrräder durch Markierungen auf dem Boden wäre am besten.
- Ein Zonierungskonzept fehlt: die mittige Anlage des Radverkehrs und die Verdrängung des Fußverkehrs an den Rand ist nicht hinreichend, eine Zone für gastronomische Außenbewirtschaftung (z. B. vor der Ida-Arenhold-Brücke) fehlt, ein halböffentlicher Übergang vor den Hauseingängen ist notwendig).
- Die Lösung der 2. Variante mit dem Fahrradweg ist besser umgesetzt, da dieser eindeutiger und klarer vom Fußgängerweg getrennt ist (Variante 1)
- Rad- und Fußverkehr müssen entflochten werden. Der Kreuzungspunkt – auch zwischen Radverkehr entlang der Ihme und durch die Durchfahrt – ist mit dem Beet noch nicht geklärt.
- Ich weiß nicht, ob den Planer*innen dieses Entwurfs klar war, dass dieser Bereich von mehreren Verkehrsteilnehmergruppen frequentiert wird. Es ist m.E. nicht sinnvoll, eine Fläche zu schaffen, die von allen gemeinsam genutzt werden soll. Da sind Konflikte vorprogrammiert und keine Gruppe wird sich wohlfühlen können, weil es eine ständige latente Gefahr gibt, zusammenzustoßen. Ich spreche nicht davon, dass Radfahrer die Möglichkeit haben sollen, durch das IZ zu rasen, aber wacklig Schritttempo zu fahren und Fußgänger*innengruppen ausweichen zu müssen, kann auch nicht die Lösung sein. Gleiches gilt für die Fußgänger*innen. Es hat schon seinen Sinn, dass Fuß- und Radwege i.d.R. getrennt sind.
- Optische Trennung des Fuß- und Radweges wie es jetzt auch ist. Zur Minimierung der Unfallgefahr.
- Hindernisse stellen Gefahr für alle dar
- Die Trennung soll bereits auf der Brücke stattfinden
- Genauso – das zeigen alltägliche Konflikte in diversen Fußgängerzonen, die gar nicht oder zumindest temporär für Radfahrer freigegeben sind – sollte noch einmal darüber nachgedacht werden, Fuß- und Radwegzonen voneinander zu trennen, auch wegen der nicht immer übersichtlichen Tunnellage

- Eine klare Aufteilung des „Verkehrs“-Raums kann in der Regel helfen, das vorhandene Konfliktpotential zwischen Fußgänger*innen und Radfahrer*innen zu mindern. Klare Markierungen schaffen dabei oftmals Sicherheit für alle Nutzer*innen. Sicherlich braucht es seitens der Radfahrenden eine angemessen angepasste Geschwindigkeit. Der Einbau von den Radverkehr „bremsenden“ Elementen kann allerdings dazu beitragen, oben genannten klaren Strukturierungen und Aufteilungen entgegenzulaufen. Letztlich werden sich auch „rasende“ Radler*innen nicht von diesen Elementen aufhalten lassen.
- Eine Trennung Rad- /Fußverkehr ist grundsätzlich besser, da es zu weniger Konflikten kommt. Eine verlässliche Trennung ist bei der Durchwegung sicher nicht möglich, weil immer irgendwer „falsch“ fährt oder geht, um Pfeiler zu umfahren/ -gehen, sie sollte aber durch Gestaltung das Ziel sein, um Konflikte zu minimieren.
- Ich finde diese Variante optisch gelungener, aber meiner Meinung nach berücksichtigt sie nicht ausreichend das Verhalten von Fußgängern und Radfahrern im Alltag. Die Stützen verdecken die Sicht und machen es bei größeren Aufkommen fast unmöglich flüssigen und sicheren Fußgänger- und Radverkehr zu ermöglichen. Eine dezente bauliche Trennung ist m.E. nach fast zwingend, um Unfälle und Ärger zu vermeiden. Siehe Limmerstr. etc.
- Da wo es möglich ist, sollten Fuß- und Radverkehr getrennt werden, da wo es eindeutige Fußgänger-Querbeziehungen gibt, diese durch eine Gestaltung in Anlehnung an Zebrastrifen klar verdeutlicht werden. Dort wo Sichtbeziehungen gestört werden, sollte es nicht die Möglichkeit geben, auf die von Radfahrern nutzbare Fläche zu treten. Bitte die grundlegenden Aspekte zur Trennung oder gemeinsamen Führung von Fuß- und Radverkehr berücksichtigen. Aktuelle Forschungsergebnisse: <https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/node/19517> Forschung Uni

Dresden zu Trennung oder gemeinsamer Führung von Fuß- und Radverkehr, April 2020. Grob: Mischung beider Verkehrsarten nur bei geringem Aufkommen. Am Ihmeuferweg gegenüber sieht man schön: in Zeiten geringen Aufkommens klappt es gut. Nachmittags bei gutem Wetter ist es nicht mehr angenehm. Ich meide diese Strecke dann. Für Radverkehr ist die Durchquerung an dieser Stelle enorm wichtig. Der Radverkehr entlang der Ihme auf diesem Ufer ist weniger bedeutend.

- insgesamt müssen die Wege breiter werden (in der Durchwegung aber auch schon die Ida-Arenhold-Brücke)
- Am besten wäre hier ein Fahrradschnellweg!
- Auch ich als Radfahlerin nutze die Strecke durch das Ihmezentrum täglich. Eine klarere Trennung von Fuß- und Radweg durch farbliche Abgrenzung der Bodenbereiche mit einer guten Beschilderung (z. B. an den Einstiegsstellen auf dem Boden, gerne auch mit Richtungshinweisen für Radfahrer*innen) und eine gute Sichtbarkeit von Fußgänger*innen und entgegenkommenden Rädern ist dringend notwendig. Ich denke, die Graubstufung im Entwurf reicht da nicht. Alle Verkehrsteilnehmer*innen müssen klar erkennen können, ob sie sich auf der richtigen Spur bewegen. Den Baum mitten im Durchfahrtsbereich sehe ich auch eher kritisch. Warum soll dort eine Barriere geschaffen werden, wo Platz genug für vernünftige Wege ist? Wenn dort ein Kreisverkehr angedacht ist, müssten dort Richtungspfeile auf dem Boden angebracht werden. Der Radweg insgesamt erscheint mir etwas eng. Es kommt häufig vor, dass sich Räder entgegenkommen.
- Ähnlich wie an anderer Stelle zum Weg entlang des Ihmeufers: entweder eindeutige Trennung Fuß- und schnellere Verkehre auf der Strecke, und dafür spricht hier alles, auch wegen der sichtbehindernden Säulen. Und dann eindeutig auch keinerlei Anreiz, über diese Fläche hinwegzulaufen. Also vielleicht Schaufenster, aber nur großformatiges.

- Schade, dass dieser Aspekt bei den Info-Veranstaltungen nicht anklang. Zumindest ein gutes Argument, um allen Beteiligten klarzumachen, dass Radfahrer ihr Tempo hier drosseln müssen. Mir scheint die Variante 2C Schwingung geeignet. Und trotzdem wäre eine deutliche Kennzeichnung für den Radverkehr erforderlich.
- Die Nutzflächen für Fuß-/Rad müssen voneinander getrennt und klar definiert/zugeordnet werden. Der Durchgang ist dafür zu schmal, ein „friedliches und konfliktfreies“ Nebeneinander von F/R wird sonst nicht gelingen (diese klare Trennung war u. a. wesentliches Ergebnis des Bürgerbet.-Prozesses zum Steintorplatz).
- Wie bereits mehrfach erwähnt: diese Strecke ist eine WICHTIGE Verbindung für Fahrradfahrende.... Der große Kreisel stellt eher eine Gefährdung da. Die Sichtachsen müssen klar erkennbar sein. Hier geht es nicht um rasende Fahrradfahrende, sondern um gute Verkehrsführung.
- Die geschwungene Wegeführung sieht nett aus, aber was ist das? Wenn es eine Radwegführung sein soll, müssen die Fußgänger ja hin und her wechseln, da es nach Süden recht schmal wird.
- Radverkehr und Fußgänger müssen getrennt werden!
- Trennung muss klar sein sonst stellt der Durchgang ein Gefahrenpotenzial dar (insbesondere durch E-Bikes und E-Roller)
- Radweg und Fußweg müssen getrennt werden → Radfahrer suchen sich den schnellsten Weg und nehmen keine Rücksicht
- es darf kein Durcheinander wie am Schwarzen Bären/Capitol entstehen
- Radfahrer und Fußgänger müssen richtig getrennt werden, sonst klappt das nicht
- die Trennung muss durch eine sichtbare und gradlinige Markierung erfolgen
- Der Fahrradweg sollte auf eine Seite, damit jeder weiß, wohin er muss
- vielleicht könnte man rechts und links einen Fußweg anlegen und in der Mitte durch einen Bordstein getrennt eine „Straße“ für die Radfahrer
- optisch ist Variante 1 schöner, aber hier wird eine Trennung zwischen Radverkehr und Fußgängern gebraucht
- Im Durchgang selbst braucht es klare gerade Linien für die Nutzer
- Trennung in zwei Seiten, sonst ist die Situation unklar → dann dürfen aber nur auf einer Seite Schaufenster sein
- Trennung der Fußgänger und Radfahrer durch z.B. Bordstein führt dazu, dass auch die Fußgänger mal den Kopf heben und gucken
- Den Durchgang offensichtlich machen für Radfahrer und Fußgänger, da der Durchgang meist für Radfahren genutzt wird.
- ansonsten wäre auch ein Höhenunterschied in Form einer Kuhle / eines Deiches / einer Welle denkbar (vgl. Hundertwasserbahnhof in Uelzen)
- Weiter birgt die gemeinsame Nutzung als Fuß- und Radweg ein Konfliktpotenzial, das durch getrennte Wege entschärft werden könnte. Vor allem angesichts der im Tunnel vorhandenen Stützsäulen ist das kritisch zu sehen. Es können dort plötzlich Fußgänger hinter hervortreten, die auf die Schnelle von Radfahrenden nicht gesehen werden können, wodurch ein Unfallrisiko besteht.
- Der getrennte Fuß- und Radweg (Variante 2) vermindert das Konfliktpotenzial zwischen Fußgängern und Radfahrern.
- Guten Tag, mich würde interessieren, wie die Radfahrenden durch den Tunnel geführt werden sollen, sodass keine Konflikte entstehen. Soll eine andere Pflasterfärbung das andeuten?
- Backsteine wären für den Radverkehr eine Rüttelstrecke. Asphalt muss es aber in diesem besonderen Bereich der Gebäudequerung auch nicht sein. Denkbar wären z.B. Platten, wie auf dem Rad-/Gehweg vorm Rathaus, um die gegenseitige Rücksichtnahme baulich zu verdeutlichen.
- Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern sind vorprogrammiert.
- getrennte Rad- und Fußgängerzonen?
- besser Markierungen anbringen, aber gerade statt geschwungen, da diese sowieso überfahren werden

- Die farblich hervorgehobene geschwungene Linie war m.W. nie als Radwegmarkierung gedacht, sondern sollte als Welle zum Fluß passen. Das war damals schon dumm, zumal die Linie aufgrund der Breite und aufgrund der farblichen Abgrenzung vom restlichen Pflaster parallel zu anderen Fuß- / Rad-Weggestaltungen in der Stadt als Radweg wahrgenommen wurde. Das führt dazu, dass Fußgänger:innen sich gemüßigt fühlen, mal links und mal rechts vom „Radweg“ zu gehen, und dass Radfahrer:innen teils unschön nahe an Hauseingängen vorbeifahren. So sinnvoll die Idee mit dem Kreisverkehr auch evtl. sein mag, [im]Laufe der Durchwegung haben die Planer:innen nun auch wieder einen Wellengang eingeplant. So geht das nicht.
- Wie soll es werden? Unklar: ob Fußgänger-Radweg (links-rechts) oder Fußgänger-Radweg-Fußgänger (links-mitte-rechts) (Variante 2)
- Möglichst selbsterklärende Verkehrsführung
- Eine schöne übersichtliche Fahrrad- & Fußgängerstrecke
- Entwurf muss selbstverständlich sein und Nutzer automatisch lenken, z. B. Zebrastrifen für Fußgänger über die ganze Länge, um Nutzungen zu trennen
- Breite Wege, sodass Fahrräder und Fußgänger sich nicht gegenseitig behindern.
- 2C Kreisverkehr im Fußgängerbereich (gefällt nicht)
- Zu großer Kreisel
- als Bremse für den Radverkehr sehe ich den Kreis/Hügel eher kritisch.
- Kreisel als Hügel auf dem Ida-Arenhold-Platz, damit die Radfahrer ihre Geschwindigkeit von der Brücke kommend in die Durchwegung reduzieren müssen. Wie in Entwurf 2A vorgesehen.
- Einen Kreisverkehr halte ich auch für die beste Verteilung und Trennung des Rad- und Fußgängerverkehrs. Die „Insel“ im Kreisverkehr sollte tempomindernd gestaltet werden, am besten mit Kopfsteinpflaster aber mit zugegossenen Fugen. Damit ergibt sich eine klare optische und „fühlbare“ Barriere für Radfahrer, nicht den direkten Weg zu nutzen, sondern den umlaufenden Radweg. Eine kleine Mauer um die Insel herum ist bestimmt zu unfallträchtig, insbesondere für die Radfahrer, die von der Brücke auf den Kreisverkehr zufahren!
- Vor der Brücke sollten keine Hügel oder Mäuerchen die Spuren verengen. Bei einem Kreisverkehr kommen sich alle überall in die Quere. Der Radverkehr könnte mit einem leichten markierten Bogen auf einer Seite zur bzw. von der Brücke geführt werden. Der restliche Bereich ist weitgehend frei für den Fußverkehr, ggf. Aufenthalt, ein paar Bäume, Sitzelemente etc.
- Wie soll der Kreisverkehr (2C) funktionieren? Die Leute werden den vorgegebenen Fahrrichtungen nicht folgen!
- Die Entwürfe sind gut, besonders der Kreisverkehr, da wissen alle, wo sie lang müssen!
- Radfahrer müssen „bremsbereit“ fahren (Kinder etc.); Sorge vor schnellen Fahrrädern direkt vor dem Hauseingang → Kreis mit leichter Erhöhung gut als kleine Bremse

KREISVERKEHR

- zu große bepflanzte Flächen im Verkehrsbereich (Variante 2)
- Der Kreisel in 2C (gefällt nicht)
- 2A: Fahrradfahrer müssen immer um den Hügel herumfahren.
- 2B: Fahrradfahrer und Personen, die sitzen möchten, könnten sich gegenseitig behindern.
- Soll der Platz ein Kreisverkehr sein für Radfahrer oder Aufenthaltsort? Stell mir das stressig vor mit dem Verkehr. Radfahrer werden mit Tempo den kürzesten Weg nehmen (siehe Küchengarten-Platz)
- Kreisel und sichtbare Fahrradspur ist gut!

AUSGANG BLUMENAUER STRASSE

- Engpass an der Blumenauer Str. (gefällt nicht)
- Die Laden(?)fläche sollte der Durchquerung zugeschlagen werden oder zumindestens wesentlich verkleinert werden, um den Eingang großzügiger und übersichtlicher gestalten und besser in den Radweg an der Blumenauer Straße einbinden zu können.
- Mängel aus Sicht der „städtebaulichen Kriminalprävention“ (CPTED, Jane Jacobs, Oscar Newman etc.): Konfliktfördernde Engstelle am Ausgang zur Blumenauer Straße
- Empfehlungen aus Sicht der „städtebaulichen Kriminalprävention“: Öffnung der Engstelle durch Verbreiterung am Ausgang zur Blumenauer Straße
- Auf der Seite zur Gartenallee droht die trichterförmige Engstelle Konflikte zwischen Nutzerinnen und Nutzern auszulösen.
- Der Übergang über die Gartenallee schließt sich nicht organisch an; auch hier ist eine Nutzungsverknötung zu befürchten.
- Fuß- + Radweg anpassen + mit PKW aus Gartenallee koordinieren (Situation an der Blumenauer Straße)
- Die bauliche Enge bei ca. 4 Metern ist zu gering.
- Die Durchwegung sollte unbedingt auf der nördlichen Seite 1 Meter verbreitert werden. Die nördliche Wand wäre dann von der (innenliegenden) Ecke Treppenhaus Blumenauer Str. bis zum (auch jetzt eingeplanten) Eckpfeiler Nähe Brücke eine gerade Linie. Die Wand würde direkt vor den Pfeilern verlaufen. Das ist technisch sicher kein Problem, im „Gutachten zur Durchwegung“ von 2017 ist diese Verbreiterung sogar teilweise noch breiter geplant worden. Die Vorteile liegen auf der Hand: Die Durchwegung wäre auf beiden Seiten der Pfeiler ähnlich breit und kann auch tatsächlich genutzt werden. Bei der jetzigen Planung (Var 1+2) würde der nördliche Teil sicher wenig genutzt, auf dem südlichen Teil würde es eng.

- Die Anbindung an die Überquerung der Blumenauer Straße muss unbedingt mit berücksichtigt werden. Bleibt die signal-geregelte Querungsfurt unverändert, führt dies zu weiteren engen Kurven, die einer zukünftigen Veloroute nicht angemessen sind. Wichtig ist, dass man geradlinig in die Gartenallee einfahren kann (beide Richtungen).
- Warum wird keine Skizze der Situation an der Blumenauer Straße gezeigt? Dort besteht ein großes Unfallpotenzial!

IDA-ARENHOLD-BRÜCKE

- Verbreiterung des Brückenzugangs (wünscht sich)

SONSTIGES

- Zu Zeiten des Baus des Ihme-Zentrums hatte die Stadt vorgesehen, die Ihme einige Meter in Richtung Glocksee zu verlegen. Das wurde dann nicht umgesetzt. Deshalb gibt es hier keinen brauchbaren Querschnitt für einen Radweg. Der muss dann mit Stelzen in die Ihme gestellt werden – und wie ein anständiger Fernradweg die Brückenkreuzungen unterfahren. Dann wird der Nutzungskonflikt zwischen Rad- und Fußverkehr entzerrt.
- Später ist Fuß- u. Radweganschluss in Richtung Schwarzer Bär unter der Brücke am Capitol geplant. Wurde das bedacht? Wenn es so eng bleibt, wird man später wieder umbauen müssen, so wie vor dem Capitol!
- Die 2 Wege, einmal Richtung Schwarzer Bär und einmal Richtung Gartenallee, finde ich sehr gut. Damit werden Fußgänger und Radfahrer entzerrt. Radfahrer werden eher zur Gartenallee wollen und daher kommen, wogegen Fußgänger mehr Richtung Schwarzer Bär gehen werden.
- „Klingelritual“ ist schön, aber zukünftig wird es dann wegfallen

NUTZUNGEN AN / IN DER DURCHWEGUNG

BELEBUNG DER DURCHWEGUNG DURCH ANGRENZENDE NUTZUNGEN

- Von der mit Sicherheit stark frequentierten Durchwegung könnten auch anliegende Läden, Büros, Kleingewerbe und Gastronomie profitieren. Leider findet man nichts dergleichen. Die Flanken der Durchfahrt sind durch Nebennutzungen und Rückseiten bestimmt. Hier wird eine große Chance vertan. Somit rege ich an, öffentlichkeitswirksame Nutzungen und Eingänge an die Durchwegung anzuschließen.
- Auch ließe sich die Attraktivität des Tunnels unter anderem dadurch erhöhen, dass die dort vorgesehenen Läden vom Durchgang aus erschlossen werden.
- es besteht die Frage, ob schon klar ist, wie genau der Durchgang zukünftig genutzt werden soll und ob die endgültige Nutzung schon feststeht
- Nutzung soll zum Durchgang geöffnet werden, um für Sicherheit und soziale Kontrolle zu sorgen
- die offenen Seiten und Durchgang (Variante 2) (gefällt gut)
- großzügige Schaufenster!!! Tageslicht nur durch Schaufensteröffnungen (kann Fahrradfahr*innen nerven) (gefällt nicht)
- Schaufenster! (gefällt nicht)
- zu viel Fokus auf Schaufenster
- So viele Fenster / Öffnungen in die Wände wie möglich.
- Den Durchgang mit den Schaufenstern an der Seite (gefällt gut)
- keine Schaufenster im Durchgang, damit die Leute nicht anhalten und im Weg stehen
- Variante 1A: Großzügige Schaufensterfronten = ja
- Schaufenster laden zum Bummeln ein
- wahrscheinlich werden die Geschäfte nicht entstehen und dann ist der Raum undefiniert und die Nutzung für Fußgänger und Radfahrer unklar
- Klare Interessenten für die neuen Läden – Gefahr des neuen Leerstandes?
- Fläche zum Flanieren soll nur entstehen, wenn die entsprechende Nutzung sichergestellt ist
- es findet eh ein Ladensterben statt, daher hier kein Bekleidungsladen; andere Nutzung z. B. Café hier eher bedarfsgemäß
- Flaniermeile ist hier falsch, das ist ein Weg
- Der Durchgang muss nicht alles können (aber einzelne Sachen besonders gut)
- Es findet keine natürliche soziale Kontrolle durch angelagerte Nutzungen (wie z. B. Kiosk, Läden, Gastronomie) statt.
- Es sind keine Verkaufsflächen vorgesehen. Warum eine weit nach vorn gezogene Brandschutztür?
- es soll ein guter Durchgang werden, andere Nutzungen (Parken, Einkaufen, Aufenthalt) können einen Platz an anderer Stelle im und am Ihme-Zentrum finden
- Shared Space nur denkbar, wenn der Fokus auf der Nutzung fürs Parken & Shopping liegt, wenn der Sinn des Vorhabens die Durchquerung ist, dann ist das nicht möglich
- nur Schaufenster und keine Eingänge zu den Läden (am besten auch nicht zum Parkbereich) ist gut, da sonst zu viel querender Verkehr im Durchgang ist

- Was ist auf der linken Seite (südlich der Parkfläche)? Läden?
- Ich sehe Parkplätze und Ladenflächen. Sollte im Kontext der Städtebauförderung nicht auch über Möglichkeiten soziokultureller Räume im IhmeZentrum nachgedacht werden? Die Entscheidungsmöglichkeit zwischen Kreis und Raute schränkt die Sichtweise auf dieses NATIONALE PROJEKT DES STÄDTEBAUS doch arg ein.
- Beide aktuell präsentierten Varianten der hoch frequentierten Durchwegung tragen wieder nicht dazu bei, das Ihme-Zentrum hinreichend in den Siedlungskontext einzubetten. Es handelt sich um eine Tunnellösung, die nur durch Nutzungen flankiert wird, die nicht in den städtebaulichen Kommunikationsbereich gehören, so dass keine städtebauliche Einbettung in den räumlichen Kommunikationszusammenhang erfolgt. Die angrenzenden Nutzungen sind: lange Brandwand, Fluchttreppenhäuser, Müll-Container, Garagenzugang und Fahrradabstellräume. In einem öffentlichen Straßenraum entwickelt sich durch Fenster, Eingangsbereiche sowie Läden, Cafés und Werkstätten ein System der sozialen Anteilnahme und Verantwortlichkeit. Diese Qualitäten erreicht eine Brandwand nicht – egal ob sie mit Rauten oder Kreisen dekoriert wird. Es besteht das Risiko, dass beide Varianten der Durchwegung wieder den Charakter eines Angstraums entwickeln, der sowohl Gender-Kriterien in der Stadtplanung als auch Kriterien der städtebaulichen Kriminalprävention nicht gerecht wird.
- In der Durchwegung fehlt eine überzeugende Zonierung – d.h. es gibt keine überzeugende Ordnung des Rad- und Fußverkehrs; vor der Ida-Arenhold-Brücke fehlt eine Zonierung für eine gastronomische Außenbewirtschaftung, von der aus natürliche soziale Kontrolle in die Durchwegung wirken kann, und eine Zonierung zur halböffentlichen Abstufung des Übergangs vor dem benachbarten Hauseingang.
- Gut wenn hier Fassaden mit Öffnungen und öffentlichen Nutzungen untergebracht werden.

PARKPLATZFLÄCHEN

- Parkplätze für Fahrräder und Besucher (keine PKW)
- Anstatt PKW Parkplätze lieber Fahrradabstellplätze
- Keine zusätzlichen Parkplätze auf dem Straßenniveau. Die Parketagen mit über 2000 Plätzen sind mit Sicherheit ausreichend. Erreichbarkeit mit Aufzügen oder Rolltreppen für den Besucher des Zentrums muss wiederhergestellt werden.
- Der Zugang von der Unterführung zu den geplanten Stellplätzen für den Autoverkehr erschließt sich mir nur bedingt. Meines Erachtens nach gibt es genügend Stellplätze im gesamten Komplex und hier könnte die geplante Brandwand um zwei Stützenreihen nach innen (Westen) verrückt werden. Dies würde dann auch eine Möglichkeit für das Installieren einer weiteren Nutzungseinheit entlang der Westseite der Unterführung gewährleisten.
- Brandwand und Tiefgarageneinblick ist zu wenig, hier könnte eine abwechslungsreiche Passage zur Ihme und zwischen den Stadtteilen entstehen. Dafür ist eine Brandwand, die nur durch einen Blick in eine Tiefgarage unterbrochen wird, zu wenig. Statt einer Brandwand mit Kreis- oder Rautendekoration wäre eine Straßenfassade gut.
- Wieso eigentlich Tiefgarage? Bringt ca. 2€ / m² Miete, gibt schon 1800 Plätze und die Konsumenten der Limmerstr. kommen zu 98% zu Fuß oder mit dem Rad.
- Der Durchgang zu den „Stellplätzen“ ist auch der Durchgang für die Bewohner des IZ, die in diesem Bereich z. B. mit ihren Fahrrädern das Haus verlassen wollen.
- Das ist ein sehr guter Hinweis. Ich frage mich allerdings, ob dieser Durchgang – egal wie er gestaltet wird – standardmäßig offen sein soll. Oft sind solche Parkhaus-Zugänge ja nur mit Parkschein möglich. (bezieht sich auf den Hinweis, dass Bewohner den Zugang zu dem Gebäudeteil benötigen, um zu den Eingängen zu kommen, die größere Breiten haben (Rollstuhl, Kinderwagen etc.)).

- Tiefgaragen sind keine Nutzung, die irgendeine Qualität in den Durchgang bringt
- Brandwand (gefällt nicht)
- Die PKW Parkplätze, es werden mehr Fahrradstellplätze benötigt!
- Es fehlen Parkmöglichkeiten für Fahrräder. Autos sollten nicht auf dieser Ebene parken, dafür ist die U-Ebene.
- Müssen da Parkplätze sein? „Premium Parken“ ist eine schlechte Idee, da es viel Platz in der Tiefgarage gibt („Wir brauchen nicht noch mehr Autos!“ → Zustimmung der anderen Teilnehmer)
- Anwohner sehen Premiumparken skeptisch
- Neue Parkflächen im EG (siehe 1.9 bei Variante 1A) = In seinen Erläuterungen zu den Vorentwürfen erwähnt der Architekt, Herr Andreas Middendorf, die neuen Parkflächen, die wie in einer Mall eine helle und lichte Erscheinung haben sollen. Vermutlich werden diese Parkflächen nicht zum Bauantrag der Durchwegung gehören. Daher ist zu befürchten, dass diese Parkflächen lediglich ein Wunschdenken sind und deren Realisierung auf unbestimmte Zeit verschoben wird. – Ich halte es für geboten, dass der Eigentümer die für die Revitalisierung der Gewerbeflächen benötigten Stellplätze tatsächlich in absehbarer Zeit verwirklicht.
- Gefährlicher Querverkehr in der Passage, wenn Personen von den Parkplätzen zu den südlichen Ladenflächen wollen und die Passage queren!

SONSTIGES

- Es wäre schön, wenn das Bücherregal zum Verschenken alter Bücher weiterhin einen Platz haben wird.
- Maßgeblich zu einem solchen Sicherheitsempfinden sind meines Erachtens nach auch noch angrenzende Nutzungen, wie zum Beispiel ein Café, vorzusehen (eventuell mit Außengastronomie, oder ein Kiosk).
- Als Anregung für eine konkrete Nutzung: Im Mai ist in Hannover ein großes Sportzentrum geschlossen worden (Kaifi Sports-lodge, ehemaliges Kaisercenter). Zahlreiche Badminton-, Squash- und Tennisplätze sind entfallen sowie ein Fitnesscenter mit Sauna und Gastronomie. Ca. 5000 registrierte Aktive suchen eine neue Bleibe. Vielleicht kann das Ihmezentrum Ersatz bieten!
- Wenn es eine Möglichkeit gäbe, dass hannoversche Künstler ihre gemalten Bilder, Illustrationen oder Fotografien und Ähnliches in diesem Weg präsentieren könnten, wäre es sogar möglich, diesen Weg zu einer interessanten Galerie umzuwandeln!
- Im „Gutachten zur Durchwegung“ von 2017 sind die Türen zur Auto-Parkebene etwas weiter östlich Richtung Brücke angelegt. Das hat Vorteile, da man 1. auf der Parkebene nicht gleich auf die Fahrbahn tritt und 2. die Türen dann vollständig im aufgeweiteten Bereich der Durchwegung angeordnet sind und dadurch beim Eintritt von der Parkebene zur Durchwegung weniger Konflikte mit dem „Querverkehr“ zu erwarten sind.
- tote Gasse zum Schwarzen Bären muss vermieden werden

PLATZGESTALTUNG AN DER IDA-ARENHOLD-BRÜCKE

AUFENTHALTSQUALITÄT

- Ich finde Sitzgelegenheiten extrem wichtig, da die Lage am Fluß dazu einlädt und der Platz genutzt würde. Auch die Verwendung von Holz z. B. auf den Sitzkreisen finde ich sehr schön.
- Möglichkeiten für Café auf dem Platz
- 2B: Die Sitzkreise, wenn besetzt, scheinen sehr eng zu sein
- 2B=Sitzkreise (gefällt gut)
- Sitzplätze (wünscht sich)
- die Sitzplätze (gefällt gut)
- Grünflächen zum Sitzen mit Baum (Variante 2) (gefällt gut)
- Platzgestaltung: keine Sitzkreise innerhalb des Fahrradwegs
- Vielleicht sollte man so ein paar Sitzbänke hinzufügen, für Ältere, oder einfach um eine Pause zu machen können.
- Sitzgelegenheiten (wünscht sich)
- Zu kritisieren ist vor allem die Gestaltung des Platzes an der Ida-Arenhold-Brücke
- Die Sitzgelegenheit fehlt mir (2.2. z. B.) (Variante 1)
- Sitzgelegenheiten in Rautenform (wünscht sich) (Variante 1)
- Sitzgelegenheiten (gefällt gut) (Variante 2)
- Ich freue mich, wenn der Platz wieder zum Entspannen einlädt. Man hat einen tollen Blick aufs Grüne & Wasser. Chillen, Entspannung, Musik, nette Leute, gute Essen & Getränke wären super. Außerdem Licht, hell, Natur, grün, Pflanzen, Blumen & Möglichkeiten zum Skaten, Sport treiben. Eine kleine Ecke wie das „Strandleben“ wäre auch cool!
- Man soll sitzen können. Evtl. Musik hören. Strand wäre toll. Entspannung
- 2B am meisten Aufenthaltsqualität – man kann sich setzen – Bücherschrank! Muss unbedingt dortbleiben! (gefällt gut)
- Die Schwingungen (2C) finde ich gut. Evtl. noch ein paar Bänke neben dem Bücherschrank, die man notfalls auch wieder abmontieren könnte. (Jugendliche und „limmern“)
- Sitzbänke sollten eingebaut werden (ein paar)! – Für Ältere oder auch um eine Pause zu machen!!!
- Sitzgelegenheit (wünscht sich)
- Sitzgelegenheit (wünscht sich)
- Die Sitzkreise (gefällt gut)
- Die Sitzkreise laden zum Verweilen ein (gefällt gut)
- die Sitzkreise mit grüner Bepflanzung (gefällt gut) (Variante 2)
- viel Grün; Sitzmöglichkeiten (gefällt gut) (Variante 2)
- Sitzmöglichkeiten, die vielen Grünflächen (gefällt gut) (Variante 2)
- Dass man gemütlich im Grünen sitzen kann. Das Grüne lockert alles auf. (gefällt gut) (Variante 2)
- Sitzplatz + Bäume (gefällt gut) (Variante 2)
- z. B. die begrünten Sitzkreise (gefällt gut) (Variante 2)
- Bitte den Bücherschrank behalten!
- sitzen im „Fahradweg“ sinnvoll?
- Aufhalten an den Raumkanten & nicht auf dem Platz; markanter Überhang → bitte erhalten! → fasst den Platz ein; einzig organisches Element
- Der Bücherschrank muss bleiben

- Es fehlen Fahrradständer und Mülleimer
- Zonen für Kinder? → mehr grün, verspielter? Wirkt sehr streng, bei beiden fehlt Farbe, welche den Ort harmonischer und einladender machen würde. Dies kann an dezenteren Stellen sein, z. B. an den Säulen oder der Treppe
- Mobiliar ist gut, gerne darf es auch auf dem Platz stehen
- Nutzung tagsüber wäre in Ordnung, aber nachts ist es sehr störend und unangenehm
- Sitzgelegenheiten sind eine gute Idee
- Tageslicht, Möglichkeit zusammensitzen ist gut
- Der Bücherschrank muss bleiben! Er ist ein Treffpunkt und Ort für Diskussionen
- gutes Beispiel für Platz ist der Küchengarten, an dem sich verschiedene Gruppen den Raum teilen
- Café mit Blick über Ihmepark wäre schön im 1. OG
- Platz an der Brücke soll nicht durch Elemente verstellt werden (Variante 1 und 2)
- Entstehung eines Angstraumes
- Bremse für die Radfahrer
- Unfallpotenzial
- Platz muss attraktiver werden, aber es soll eher eine große Freifläche entstehen mit Bänken und Bäumen seitlich vor den Häusern
- Ein einladender Platz an der Brücke ist schön. Andererseits muss möglichst verhindert werden, dass er zum Hotspot für Herumlungen oder zu Trinkgelagen am Wochenende missbraucht wird (mit entsprechender Vermüllung). Mit Sitzgelegenheiten oder Ähnlichem sollte sparsam umgegangen werden.
- Empfehlungen aus Sicht der „städtebaulichen Kriminalprävention“: Ein Zonierungskonzept fehlt: die mittige Anlage des Radverkehrs und die Verdrängung des Fußverkehrs an den Rand ist nicht hinreichend, eine Zone für gastronomische Außenbewirtschaftung (z. B. vor der Ida-Arenhold-Brücke) fehlt, ein halböffentlicher Übergang vor den Hauseingängen ist notwendig)
- Empfehlungen aus Sicht der „städtebaulichen Kriminalprävention“: Konfliktmindernde Zonierung: Neuordnung des Rad- und Fußverkehrs, Definition einer Zone für gastronomische Außenbewirtschaftung vor der Ida-Arenhold-Brücke, Gestaltung eines halb-öffentlichen Übergangs vor dem Hauseingang auf der Seite der Ida-Arenhold-Brücke
- Genug Fahrradständer sollten angebracht werden, wie auch genug Abfalleimer und vielleicht Sitzmöglichkeiten am Ihmeufer
- Aufenthaltsmöglichkeiten werden begrüßt, da sie den Platz aufwerten
- Vielmehr sollte der Schwerpunkt darauf liegen, die Aufenthaltsqualität für Fußgänger zu verbessern. Soziale Kontrolle könnte durch mehr nachbarschaftliches Miteinander gefördert werden. Viel Grün (Stichwort Mikroklima), kleine Spielgeräte, einfache Sitzgelegenheiten. Wenn möglich etwas Außengastronomie.
- Der Platz sollte durch ein Café oder wie auch immer belebt und aufgewertet werden, da es dort am Ihmeufer sehr schön ist.
- Ich wünsche mir ein Café im Raum zur Ihme hin. Am besten verbunden mit einer selbst organisierten Fahrradwerkstatt.
- Zu kritisieren ist vor allem die Gestaltung des Platzes an der Ida-Arenhold-Brücke. Es werden dort Pflanzelemente genau in die Wegeachse von der Brücke in den Tunnel gesetzt und machen dadurch die Situation unübersichtlich und unattraktiv für Radfahrende. Das Argument, der Radverkehr solle ausgebremst werden, kann ich nicht nachvollziehen, da meines Erachtens Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern dadurch entstehen, dass eine Gestaltung unübersichtlich und eng ist, nicht durch schnelles Fahren. Vor allem angesichts des Zieles der Stadt Hannover, den Radverkehr zu fördern, ist ein solches Ausbremsen des Radverkehrs kontraproduktiv. Im gegenwärtigen Tunnel mit seinen harten 90 Grad-Kurven führt die Unübersichtlichkeit zu dem vorhandenen Unfallrisiko, die aufgestellten Verkehrs-

spiegel können dabei keine wirkliche Abhilfe schaffen. Gefahrensituationen entstehen durch unübersichtliche Bereiche und sind dadurch zu entschärfen, dass dafür gesorgt wird, dass alle Verkehrsteilnehmenden sich rechtzeitig sehen können, nicht durch Ausbremsen des Radverkehrs durch Hindernisse.

- Mitten auf dem Platz stehende erhöhte Beete laden auch nicht zum Verweilen ein, wenn dahinter und ringsherum Radverkehr ist. Solche Beete sind grundsätzlich zu begrüßen, sollten aber zweckmäßiger am Rand stehen, sodass man beim Sitzen die Gebäudefront im Rücken hat (der „Fels im Rücken“ im Feng Shui) und auf den offenen Platz schaut.

GEGEN DIE ATTRAKTIVIERUNG DES AUFENTHALTES

- Bei 2B missfallen mir definitiv die sog. Sitzkreise, denn a) hockt dann hier max. der übliche Proll / Junkies etc. rum und b) sind diese Steinkreise die Steilvorlage für die üblich hirnamputierten unverständlichen Müll verbreitenden Sprayer. Also gar nicht erst die Chance geben.
- 2B: Sitzflächen ziehen viele Partyvolk an → kaputte Flaschen, Lärm.
- Die Bewohner haben schon lange ein Problem mit Drogendealern und laut Feiern. Die Sitzgelegenheiten würden das Problem noch vergrößern.
- Sitzgelegenheiten laden zu nächtlichen Saufparties ein und das unter den Schlafzimmerfenstern der Anwohner.
- Bitte keine Sitzgelegenheiten (Trinkerszene Schwarzer Bär)
- Stadtmöbel ziehen feiernde Menschen an, was für die Anwohner sehr störend ist, für die Radfahrer eine Gefahr darstellt und einen Ablageort für Müll und Verunreinigung darstellt
- Sitzkreise werden missbraucht! (Trinkgelage)
- direkte Anwohner wollen keine Stadtmöbel, da schon der Ihmepark nachts sehr laut ist
- Wer sitzt hier dann? Dealer?

- Sitzkreise sind nicht gut, da dann die Nutzer des Parks und auch des Capitols, die oft bis spät in die Nacht laut sind, den Bereich ums Ihme-Zentrum verschmutzen und dort urinieren einen neuen attraktiven Platz finden → Anwohner befürchten Lärm und noch mehr Verschmutzung
- Zu viele Sitzgelegenheiten (für die Anwohner könnte es zu laut werden). Man hört viele Menschen schon am anderen Ufer der Ihme
- „Grüne Inseln“ werden ruckzuck vermüllt sein und müssten intensiv gepflegt werden (zu viel Schatten, tägliche Reinigung erforderlich), das ist m.E. an der Stelle ungeeignet
- Variante 1A: Eingestreute Stadtmöbel = nein (Unfallgefahr)
- Variante 1A: Freiraumgestaltung = nein (besser organisch wie Variante 2.2, die Sichtachse von der Ida-Arenhold-Brücke bis zur Blumenauer Straße muss frei bleiben)
- Variante 2A: Freiraumgestaltung = eher nein (Rondell ist die bessere Variante, wenngleich unfallträchtig, da von beiden Seiten nicht vorhersehbar ist, welcher Radfahrer links oder rechts oder oben drüberfährt)
- Variante 2B: Hochbeete = nein (unfallträchtige Hindernisse, der Mensch sucht den direkten Weg)
- Variante 2C: Freiraumgestaltung = eher nein (aber besser als 2B)

BEGRÜNUNG

- Viele Pflanzen (Variante 2) (gefällt gut)
- die runden Pflanzobjekte (gefällt gut)
- viel Grün (Variante 2) (gefällt gut)
- Bäume (gefällt gut)
- Das Grün (Variante 2) (gefällt gut)
- Grün (gefällt gut)
- zu wenig Pflanzen (Variante 2)
- keine Laubbäume (der Winter ist lang), lieber pflegeleichte Sträucher und Bäume
- Bepflanzung (Variante 2) (gefällt gut)
- Und es sollte ein „Pflegekonzept“ erarbeitet werden und in die Kosten eingepplant werden.

- Jetzt zur Vegetation, sehr wichtig. Eine Lösung wie sie im Hauptbild oben zu sehen ist, wäre chic, also 6-7 Bäume im Kreis und die 4 separat außen rum gruppiert. 2A ist ganz klar zu mickrig.
- Begrünung ja
- Umsetzen von Bepflanzung
- Ich fände die Lösung 2C am besten, ok, die Sache mit den Schwingungen sagt mir nix. Also, die Farbe der weißen Kreissegmente am Boden einsparen und dies grün-gestreifte Dings in der Mitte weglassen und stattdessen einen schönen größeren Baum, gern gehügelt (ohne Randsteine) für mehr Wurzelplatz, setzen. Ich könnte mir da als Farbkontrast z.B. eine Rotbuche vorstellen, falls die mit dem Bodenraum zurechtkommt.
- Pflanzen (Variante 2) (gefällt gut)
- So viel Grün wie möglich umsetzen, schafft Aufenthaltsqualität
- Grünflächen zum Sitzen mit Baum (Variante 2) (gefällt gut)
- Büsche auf den Grünflächen (gefällt nicht)
- schön offen und grün (Variante 2) (gefällt gut)
- genug Platz zwischen den Bäumen für Fußgänger und Radfahrer (wünscht sich)
- Der Rautenplatz könnte noch etwas grüner sein.
- Grünflächen (gefällt gut)
- Mehr Grün möglich z. B. direkt am Gebäude links auf dem Platz. (Variante 1)
- keine Laub abwerfenden Bäume; gerne immergrüne Pflanzen oder Bäume im Randbereich oder Kübelpflanzen
- Und dasselbe gilt bei Variante 2 für die schönen Bäume unten am Ihmeufer, so breit für Bäume ist das da nicht, wo sollen die denn Halt finden. Ok, Symbol-Libraries in 3D-Programmen geben viel her. Ich weiß das als Software-Entwickler sind Programme mein Spielplatz und mit Hobby Fotografieren und 3D-Rendern kann ich solche Ausdrücke auch schon beurteilen.
- Finde ich die Bepflanzung des Brückenplatzes etwas spillerig / dürrtig, im IZH ist schon genug Bewuchs koppeheister gegangen. (Variante 1)
- Hängepflanzen (Variante 1) (gefällt gut)
- Bäume sollte man hineinfügen für frische und gute Natur, aber auch für frische Luft
- Es gibt auf dieser Variante 1 nicht so viel Natur! Eventuell mehr Bäume wachsen lassen! Mit mehr Natur sieht es auch schöner aus!
- Gut Begrünung ja!
- Mir gefällt die Natur und die bunten Lichte! Die Natur ist cool!!!
- Auf diesem „Rautenplatz“ gibt es nicht so viele Bäume. Also eventuell mehr kleinere Bäume wachsen lassen??
- viel Grün
- Je mehr Bäume + Beete desto besser.
- ich hätte gern im Außenbereich mehr Grün (Variante 1)
- In die Blumenkästen würde ich insektenfreundliche, trockenresistente Blumen (Thymian, Lavendel, Storchenschnabel pp.) pflanzen
- viel Grün (gefällt gut) (Variante 2)
- mehr Bäume (wünscht sich) (Variante 2)
- Mir gefallen die runden Formen und die Formen und die Begrünung! Allerdings ohne Sitzmöglichkeiten
- Die Pflanzen und Bäume (gefällt gut)
- Begrünung = Grün ja, aber keine Bäume. Im Herbst viel Laub → glatt
- Besser Rabatten, etc. mit Büschen oder saisonal zu bepflanzenden Blumen!
- 2B; Begrünung der Fläche durch Bäume oder Büsche (gefällt gut)
- Die vielen grünen Pflanzen (UHI) (gefällt gut)
- Die Bepflanzung in der Variante 2 ist organischer / besser
- Der Grünanteil ist zu erhöhen. Ein einsamer Baum als Anlaufpunkt für Hunde ist viel zu wenig (Variante 1)
- die Sitzkreise mit grüner Bepflanzung (gefällt gut) (Variante 2)
- viel Grün; Sitzmöglichkeiten (gefällt gut) (Variante 2)
- Sitzmöglichkeiten, die vielen Grünflächen (gefällt gut) (Variante 2)
- Dass man gemütlich im Grünen sitzen kann. Das Grüne lockert alles auf. (gefällt gut) (Variante 2)

- Sitzplatz + Bäume (gefällt gut) (Variante 2)
- die Bäume (gefällt gut)
- Viel Grün auf dem Platz ist gut und schafft Verbindung zum anderen Ihme-Ufer! (Variante 2)
- schöne Begrünung (gefällt gut) (Variante 2)
- z. B. Die begrünten Sitzkreise (gefällt gut) (Variante 2)
- Größere Bepflanzung ist auf der Betonunterlage nicht möglich.
- Bäume + Pflanzen müssen gepflegt werden – wer?
- Ich frage mich, ob eine so üppige Begrünung an der Stelle möglich ist (Variante 2)
- Eine gute Begrünung auf dem Platz am Fluss kann wesentlich zur Aufwertung beitragen
- Positiv an diesem Entwurf finde ich die relativ großen Grünflächen (Variante 2)
- Ebenso Sitzmöbel in dem Bereich, das macht den Raum noch enger und führt eher zu Konflikten.

TREPPE UND NUTZUNG ÖFFENTLICHER RAUM OG

- Die Treppe links ist mir etwas zu gerade / steril. Etwas geschwungen à la alte Bühnen / Palaststiegen wäre angenehmer und auch platzgünstiger, nicht so im Wege.
- wofür ist die Außentreppe da?
- Wie komme ich im Rollstuhl da hoch?
- Variante 2 ist nicht so gut, weil, wenn man alt ist, dann muss man zu viele Stufen gehen.
- Evtl. kann man die Treppe aus dem anderen Vorschlag (2) hier einbauen! (Variante 1)
- den Hügel mit Treppenaufgang (gefällt gut)
- Erschließung der oberen Ebene (Park / Garten) wichtig
- Die Treppe definitiv, ermöglicht uns Einwohnern viel.
- Die breite Treppe führt in eine nicht bewirtschaftete Ebene (gefällt nicht)
- Treppe wohin??
- Was erschließt die neue Treppe? Wohin führt sie? Was befindet sich unter ihr?
- Die große Freitreppe bildet wieder dunkle Ecken, die schnell von Dealern / Sprayern missbraucht werden
- Barrierefreiheit muss beachtet werden (die Erschließung zum Garten im OG betreffend)
- Könnte die Treppe an eine andere Stelle?
- Bitte denken Sie an einen Fahrstuhl. Danke
- Die Treppe ist breit und versteckt und verdunkelt den wichtigen Eingang.
- die Variante 2 gefällt mir besser als 1, weil sie organischer wegen der Formen- und Materialsprache wirkt und über die Treppenkonstruktion auch die darüber liegende Ebene einbezieht. Doch was ist mit den an die Durchwegung angrenzenden Flächen geplant? Nach meiner Information ist die Förderung des Projektes verbunden mit einer soziokulturellen Belebung der betreffenden Flächen und damit des IZ insgesamt.
- Fluchttreppe 1. OG = Eine Anwohnerin äußerte die Befürchtung, dass die neue Treppe den Lichteinfall in ihren Wohn-

bereich stark einschränkt. Das kannte sie bereits von der dort ursprünglich vorhandenen Stahlbeton-Treppe. Sollte sich das bewahrheiten, mache ich den Vorschlag, die Treppe an der gegenüberliegenden, schrägen Wand zu platzieren.

- Zu den angesprochenen Gärten im Obergeschoss, sag ich mal nix, denn was die Passage angeht, werden ja permanent von jedem Investor neue Schweine durchs Dorf getrieben, nur ist bis jetzt noch keins dieser Schweinchen auch nur in der Nähe eines Metzgers aufgetaucht. Gut für die Schweinchen, schlecht für den IZH-Fortgang und scheinbar ne schöne Abzocke für die Investoren.
- Grünflächen 1.OG (gefällt gut)
- Vertreter Zukunftswerkstatt: Neue Grünfläche im 1. OG sollte öffentlich sein!
- Anwohnerin: Diese Fläche ist genau vor privaten Fenstern, sowie von unten nicht einsehbar, so dass keine soziale Kontrolle stattfinden kann und ungewollte sowie illegale Nutzungen stattfinden werden! Nutzung durch Bewohner und Angestellte z. B. der Stadt etc. ist kein Problem
- Grünfläche im 1.OG ist eine tolle Idee (nimmt Brutalismus des Gebäudes); aber für wen ist sie (Anwohner? Öffentlich?)

SONSTIGES

- Der Eingang braucht Schwellenbereiche, Orientierung und sollte noch mal in Varianten durchgespielt und verbessert werden.
- Die Rücknahme der Deckenkante ist gut und bringt viel Licht.
- ebenso Fahrradparkplätze oder Ständer für Besucher und Anwohner, vielleicht künstlerisch gestaltet (nach Hundertwasser, Gaudí oder Manrique evtl. Kunststudenten einbeziehen)
- Betongeländer weg → Kinder + RollifahrerInnen können nicht aufs Wasser gucken.
- Der Fußweg zum Spielplatz auf Wasserebene sollte kommen – lieber weniger Geld für Pflasterung ausgeben + mehr Weg schaffen.
- Die Gestaltung des Platzes passt nicht zum Rest (Variante 1)
- Auch die runde Platzgestaltung des Außenraums ist bei der Variante 2 schöner gestaltet
- Geschäfte am Platz an der Ida-Arenhold-Brücke
- dass die jetzigen Balkone nicht mit einbezogen werden (gefällt nicht)
- eventuell Ladestationen, Reparaturstände, Bücherschrank o.Ä.
- Gesamtkonzept Platz hinter der Brücke

GESTALTUNG AUSGANG UND ÜBERGANG BLUMENAUER STRASSE

ENGSTELLE AM AUSGANG BLUMENAUER STRASSE

- Eventuell könnte dazu (zur Steigerung des Sicherheitsgefühls) auch eine Erweiterung des Bewegungsraumes im südlichen Bereich beitragen. Die im Grundriss wahrzunehmende konisch zulaufende Form könnte aufgegriffen und bis zur Tiefgarageneinfahrt erweitert werden. So dass eine entsprechend große Öffnung ähnlich der Trichterform auf der Ihmeseite entstehen könnte.
- Im Gegensatz zu den in 2018 erstellten Visualisierungen bekommen wir nur den Blick vom Ihmeufer zu sehen. Ein Blick von der Blumenauer Straße würde das Nadelör offenbaren. Diesbezüglich sind beide Varianten gleich schlecht.
- Wie breit wird diese Stelle sein?
- Der Wegausgang an der Blumenauer Straße wirkt etwas eng, vor allem wenn Fußgänger* und Radfahrer* sich die Wegbreite teilen
- Hingegen sollte der Eingang zur Blumenauer Straße / Gartenallee deutlich breiter gestaltet werden, indem zum Beispiel die Ladenfläche südlich des Eingangs bis zur Tiefgarageneinfahrt entfällt oder zumindest verkleinert wird. Zugleich würde die Verengung im weiteren Verlauf der Durchquerung, die wie ein Flaschenhals wirkt, abgemildert.
- Die Einmündung im Bereich der Blumenauer Str. könnte, unter Einbeziehung einer Teilfläche neben der TGA-Abfahrt, noch etwas aufgeweitet werden.
- Konfliktfördernde Engstelle am Ausgang zur Blumenauer Straße
- Der Tunnel ist schön verkürzt und aufgeweitet. Weshalb wird hier die Fassade so weit vorgeschoben, dass hier wieder eine Engstelle entsteht, die die Sichtachsen zustellt? Wenn das nötig ist, bitte eine Nutzung, die öffentlich ist und einen Orientierungspunkt bietet. (bezieht sich auf Fläche Ecke Blumenauer Straße neben der TG-Einfahrt)
- Besonders auf der Seite Blumenauer Str. scheint mir die Durchwegung recht eng.
- Der Eingang an der Blumenauer Str. sollte breiter sein.
- Empfehlungen aus Sicht der „städtebaulichen Kriminalprävention“: Öffnung der Engstelle durch Verbreiterung am Ausgang zur Blumenauer Straße
- Engpass Richtung Blumenauer Straße (gefällt nicht)
- Der Eingang von der Blumenauer Str. – zu eng.
- Engpass an der Blumenauer Str. (gefällt nicht)
- viel Platz für Fußgänger + Fahrräder (wünscht sich)
- wenn eine Durchwegung das Ziel des Projektes ist, dann ist der Ausgang Blumenauer Straße zu eng, gerade weil eine neue Gestaltung wahrscheinlich noch mehr Nutzer anzieht
- Mängel aus Sicht der „städtebaulichen Kriminalprävention“ (CPTED, Jane Jacobs, Oscar Newman etc.): Konfliktfördernde Engstelle am Ausgang zur Blumenauer Straße

- Ist die engste Stelle (Blumenauer Straße) nicht zu eng? Die ursprüngliche Planung von vor 2 Jahren sah dort mehr Platz vor
- Kann man die Ecke an der Blumenauer Straße noch wegnehmen? Diese Stelle sollte dringend verbreitert werden.
- Breite der Durchwegung = Von einigen Anwohnern wurde die Befürchtung geäußert, dass die konisch verlaufende Durchwegung vor der Blumenauer Straße zu schmal sei. Mein Vorschlag: Die Schaufrenster an der Westseite bis an die vorhandenen Stahlbeton-Stützen versetzen. Dadurch werden bis zu 1,50 m Wegbreite gewonnen.
- Auch müsste die Durchwegung hier (Teilfläche neben der TGA-Abfahrt) noch besser für Radfahrer mit der Blumenauer Str. und mit der Gartenallee verknüpft werden.
- Die Anbindung an die Überquerung der Blumenauer Straße muss unbedingt mit berücksichtigt werden. Bleibt die signal-geregelte Querungsfurt unverändert, führt dies zu weiteren engen Kurven, die einer zukünftigen Veloroute nicht angemessen sind. Wichtig ist, dass man geradlinig in die Gartenallee einfahren kann (beide Richtungen).
- Der Kreuzungsbereich Gartenallee/ Durchwegung müsste als direkte, schräge Führung angepasst werden.

ÜBERGANG ZUR GARTENALLEE

- Die Laden(?)fläche sollte der Durchquerung zugeschlagen werden oder zumindestens wesentlich verkleinert werden, um den Eingang großzügiger und übersichtlicher gestalten und besser in den Radweg an der Blumenauer Straße einbinden zu können.
- Mängel aus Sicht der „städtebaulichen Kriminalprävention“ (CPTED, Jane Jacobs, Oscar Newman etc.): Kein organischer Übergang für Fußgänger und Radfahrer zur Querung der Blumenauer Straße in die Gartenallee
- Empfehlungen aus Sicht der „städtebaulichen Kriminalprävention“: Organischer Übergang für Fußgänger und Radfahrer zur Querung der Blumenauer Straße in die Gartenallee
- Die Lage der Fahrradständer scheint ungünstig zu sein, da sie im Weg stehen, beim direktesten Weg vom Ausgang der Passage zur Ampel, um in Richtung des Wohngebiets nördlich der Gartenallee zu kommen. Diese gedachten Wegebeziehungen mit der benachbarten Ampelkreuzung sollten mit bedacht werden. Im Bestand kommt man ohne winkelige Wege in die Passage hinein.
- Querung Blumenauer Str.: Fußgänger + Fahrräder sollten Vorrang haben!
- Der Durchgang sollte gerade v. d. Gartenallee erreichbar sein.
- Die Radfahrer am Ausgang Blumenauer Str., die zur Gartenallee möchten, landen – wie bisher – auf der linken Fußwegseite in der Gartenallee
- Der Eingang von der Gartenallee für Radfahrer ist extrem ungünstig um die Ecke
- Ausgang Blumenauer Str. direkt auf Ampel ausrichten, sonst wird abgekürzt
- → Weiterführung in die Gartenallee
- Fuß + Radweg anpassen + mit PKW aus Gartenallee koordinieren (Situation an der Blumenauer Straße)
- Durchgang von Linden nicht stark genug
- Die Radfahrer am Ausgang Blumenauer Str., die zur Gartenallee wollen, landen weiterhin auf der linken Fußwegseite in der Blumenauer Str. – wie bisher!
- Die Radfahrer am Ausgang Blumenauer Str., die zur Gartenallee möchten, landen – wie bisher – auf der linken Fußwegseite in der Gartenallee
- RadfahrerInnen in größerer Zahl bei der Querung der Blumenauer Str. beachten. Attraktive Verbindung planen, ausreichend Platz für Fußgänger und Radfahrer beachten

SONSTIGES

- es braucht eine klare Trennung von Fuß- und Radweg an der Blumenauer Str.
- Keine Begrünung auf Ausgang Blumenauer Str., Eingang bleibt dunkles Loch, schade (Variante 1)
- Vorschlag: → Zur Seite Blumenauer Str. sähe Begrünung auch gut aus!!
- Eventuell Pflanzkübel als „Bremse“ auch bei der Einfahrt Blumenauer Straße
- Durchgang sollte nicht nur im Bodenbelag von Linden aus sichtbar sein. Bäume + gegebenenfalls Fassade begrünen
- Wie gehen Radfahrer*innen und Fußgänger*innen an dieser Stelle miteinander um?
- Wie kommen die Nutzer*innen dann auf der Straße weiter?
- Die Eingangssituation der Durchwegung in der Blumenauer Straße ist unklar.
- Kritik: Öffnung zu Blumenauer Straße nie in Skizzen dargestellt und somit nur sehr schlecht vorstellbar
- Einsehbarkeit in der Blumenauer Straße muss verbessert werden; derzeit ist diese Stelle durch den Verkehr entlang der Straße eine Gefahr für Radfahrer und Fußgänger (Spiegel? Schilder? größerer Ausgang?)
- bisher sind Einbauten, die die Leute stoppen sollen, nur auf der Ihme-Seite, von der Blumenauer Straße kann man rasen (Durchwegung aus Richtung Blumenauer Straße scheinbar nicht richtig durchdacht)
- Warum wird keine Skizze der Situation an der Blumenauer Straße gezeigt? Dort besteht ein großes Unfallpotenzial!
- Wie wird das Zusammentreffen der Nutzer der Durchwegung und der aus der Tiefgarage kommenden Autos geregelt? Derzeit wird die Tiefgaragenzufahrt oft durch parkende Autos verstellt, da sie nicht wahrgenommen wird.
- Variante 1B: Stadtmöbel an Blumenauer Straße = ja

VANDALISMUS, SICHERHEIT UND SAUBERKEIT

GENERELLE ANMERKUNGEN

- Wenn nicht von Anfang an massiv gegen Vermüllung, Vandalismus, Lärm, Taubendreck usw. vorgegangen wird, wird dieser Bereich in sehr kurzer Zeit genauso verunstaltet sein, wie alle anderen Bereiche rund um das Immezentrum.
- Es gefällt mir, und ich finde es auch wichtig, dass hier Probleme offen angesprochen werden. Sonst denken gerade Außenstehende es ist alles Ponyhof. Und es werden möglicherweise schon in der Planung die falschen Entscheidungen getroffen.
- Vor allem muss dafür gesorgt werden, dass die angedachten Nutzungen zu verschiedenen Tageszeiten Menschen anlocken, damit die soziale Kontrolle (eyes on the street, Jane Jacobs) immer stattfinden kann. Eignen würde sich wie oben schon genannt Gastronomie oder z.B. ein Sport- / Fitnesscenter.
- Videoüberwachung im gesamten Durchwegungsbereich gegen Graffiti-sprayer und Drogenkriminalität.
- es ist zu befürchten, dass die schlechte Umgebung den schönen Durchgang wieder ruiniert → alles muss verbessert werden
- Geruch, Taubendreck, Spraysen (soll beachtet werden)

GRAFFITI

- Es muss unbedingt ein Konzept zur Vorbeugung und einfachen Beseitigung von Graffiti vorbereitet werden (Videoüberwachung kann ein Teil davon sein). Materialien sollten so ausgewählt werden, dass sie leicht zu säubern sind.
- Und wie ist die Gestaltung der Wände geplant? Lässt man gleich Profisprayer ran, die wirklich sehenswerte und schöne Bilder hinterlassen, oder überlässt man das den talentlosen Schmierfinken, die üblicherweise in Linden die Wände versauen?
- Verwendung von Baumaterialien mit Oberflächen, die sich leicht von Graffiti reinigen lassen, soweit das möglich und bezahlbar ist.
- Graffiti-Fläche (wünscht sich)
- Zu viele weiße Flächen, die bestimmt zum Sprühen einladen.
- Präventive Maßnahmen gegen Müll und Schmierereien (Wandfarbe)
- Es ist ein öffentlicher Raum mit einer schwierigen Umgebung und zum Teil problematischem Publikum. Es sollte darauf geachtet werden, dass die Oberflächen möglichst so gewählt werden, dass diese graffitiabweisend sind und möglichst glatt sind.
- Sprayer für Gestaltung
- Wie wird das Ganze gepflegt? Was ist mit Graffiti (gewollt? wird vorgebeugt? beseitigt oder einfach akzeptiert?)?

VANDALISMUS

- Hinweisen möchte ich aber – unabhängig von der Entwurfsvariante – darauf, dass zu beachten ist, dass die weiße Raumgestaltung sicherlich für Graffiti ein interessantes Ziel werden kann. Ob es dann also länger schick in dem Tunnel aussieht, ist die Frage.
- Ich tue mich mit einer solchen Aussage als freiheitsliebender Mensch sehr schwer, aber nach 20 Jahren IZ ist meine Naivität einem eher frustrierten Realismus gewichen. Wenn man diesen Bereich in einem einigermaßen ansehnlichen Zustand erhalten will, wird eine gegen Vandalismus gesicherte Video-Überwachung unvermeidbar sein. Zumindest sollte man sie infrastrukturell von Anfang an einplanen.
- Ich glaube auch nicht, dass irgendein Anwohner hier noch einen erhöhten Bedarf an nächtlichem Lärm, zersplitterndem Glas usw. verspürt. Die Versorgung diesbezüglich ist schon mehr als ausreichend!
- „Grüne Inseln“ werden ruckzuck vermüllt sein und müssten intensiv gepflegt werden (zu viel Schatten, tägliche Reinigung erforderlich), das ist m.E. an der Stelle ungeeignet
- Präventive Maßnahmen gegen Müll und Schmierereien (Wandfarbe)
- Es soll übrigens, hab ich mal gehört, Farbe geben, von der man sogar Lackspray per Hochdruckschlauch runterwaschen kann. Sollte man definitiv hier verwenden, weil entsprechende wirt stammelnde Schwachköpfe gibt's zur Genüge.
- Möglichst helle Gestaltung der Wandflächen – mit Graffiti-Vorbeugung → ggf. auch Kameraüberwachung
- Weniger vandalismusanfällig als Variante 1
- Die große Freitreppe bildet wieder dunkle Ecken, die schnell von Dealern / Sprayern missbraucht werden

SICHERHEIT

- Was mich bei beiden Varianten interessiert: was ist in Sachen „Sicherheit“ geplant? Leider werden solche wetterfesten, etwas uneinsehbaren Örtlichkeiten gerne von Mitmenschen genutzt, die man nicht treffen möchte. Weil man weder am Ankauf diverser Genussmittel, noch am einseitigen Vermögenstransfer interessiert ist.
- Gute Beleuchtung ist wichtig für das Sicherheitsgefühl. Außerdem sollte möglichst Videoüberwachung installiert werden.
- Die gute Einsehbarkeit ist auch wichtig für die Sicherheit – im Gefühl sowie zum Verkehrsfluss. Also die möglichst gerade, direkte Führung des Tunnels / Durchgangs. Die heutigen Ecken und Angsträume sind prima Bsp. dafür wie es nicht sein soll / darf.
- Ich finde das grundlegende Konzept richtig. Die Überlegung einer Sicht- und Bewegungsachse, an der man die andere Seite des Tunnels wahrnimmt, sehe ich als wesentlich für die grundlegende Beantwortung der Durchwegung auch unter sicherheitstechnischen Aspekten an. Maßgeblich zu einem solchen Sicherheitsempfinden sind meines Erachtens nach auch noch angrenzende Nutzungen wie zum Beispiel ein Café vorzusehen (eventuell mit Außen-gastronomie oder ein Kiosk). Damit könnte das Sicherheitsempfinden gesteigert und die Anmutung als Unterführung um Aufenthaltsqualitäten erweitert und somit sozialräumlich verträglich gestaltet werden.
- Öffnungen in der Decke könnten dazu führen, dass Gegenstände heruntergeworfen werden.
- Keine dunklen Ecken, übersichtlich!
- Mängel aus Sicht der „städtebaulichen Kriminalprävention“ (CPTED, Jane Jacobs, Oscar Newman etc.): Keine soziale Kontrolle durch angelagerte Nutzungen (es fehlen z. B. Kiosk, Läden, Gastronomie, damit die Durchwegung sozial kontrolliert wird und kein verwahrloster Tunnel wird, wie wir ihn aus Planungen der 1970er Jahre kennen)

- Empfehlungen aus Sicht der „städtebaulichen Kriminalprävention“: Abtrennung von Flächen für angelagerte Nutzungen aus der Tiefgarage (für Laden, Kiosk, Gastronomie mit Außenbewirtschaftung u.ä.) – dadurch Förderung der sozialen Kontrolle in der Durchwegung
- Überwachungskameras + Polizeipräsenz zur Bekämpfung des Drogenhandels (Dealer stehen links von den großen Papier-Containern)
- Als täglicher Benutzer ist es ein Angst-raum, weil es so dunkel ist.
- Es ist ein öffentlicher Raum mit einer schwierigen Umgebung und zum Teil problematischen Publikum.
- versteckte Ecken (Variante 2)
- Laternen (Licht) für die Abendstunden
- sicheres Gefühl beim Durchgehen (Variante 2)
- dass man nicht in die Ecke schauen kann (Variante 1) (gefällt nicht)
- Diese Variante wäre optimal für Drogenhändler (überall Nischen) (Variante 2)
- Durchgang zum Schwarzen Bären erinnert an Tunnel am Raschplatz → auch im Ihme-Zentrum gibt es „Problemgruppen“ und die Nutzung muss durch Gestaltung und nicht durch Kameras oder Security geregelt werden
- Nutzung sollte durch Gestaltung und nicht durch Überwachung geregelt werden
- Nutzung soll zum Durchgang geöffnet werden, um für Sicherheit und soziale Kontrolle zu sorgen
- tote Gasse zum Schwarzen Bären muss vermieden werden
- Platz an der Brücke soll nicht durch Elemente verstellt werden (Variante 1 und 2)
- Entstehung eines Angstraumes
- Bremse für die Radfahrer
- Unfallpotenzial
- Platz muss attraktiver werden, aber es soll eher eine große Freifläche entstehen mit Bänken und Bäumen seitlich vor den Häusern
- Hindernisse müssen nachts beleuchtet sein
- Säulen sind immer gefährlich
- Säulen stellen Gefahr dar
- Wichtig bei diesem Projekt ist, dass der Weg Tag und Nacht hell ist und möglichst keine Versteck-Ecken aufweist, wo sich eventuell unerwünschte Personen einnisten oder aufhalten können!
- Auch wenn „rund“ hübsch ist: Die Pfeiler im Durchgang sollten nicht unnötig verdickt werden, sondern so schmal wie möglich sein, um Sichtbeziehungen so gut wie möglich zu erhalten.
- Und Tageslicht tut der Seele und dem Sicherheitsgefühl gut!
- Bitte keine Nischen für Drogen-Verkäufer offen lassen wie aktuell leider der Fall!!!
- Auch „einladende“ Gestaltungen können Unbehagen auslösende Situationen begünstigen, wenn nämlich die Einladung von Drogendealern und grölendem Partyvolk angenommen wird. Beides erleben die Anwohner jetzt schon zur Genüge. Hier sind differenzierte Lösungen gefragt, die die Variante V1 und V2 nicht erkennen lassen
- durch Verkleidung der Säulen zu wenig Überblick
- Es braucht eine geschützte nicht einsehbare Ecke für Drogendealer
- Helle Wände, wenig Versteckmöglichkeiten!
- zu viele Öffnungen (gefährlich)

SAUBERKEIT / MÜLL / TAUBEN

- Dazu außerdem die Frage, wie es um Abfallkörbe steht. Wenn man sich jedenfalls das gegenüberliegende Ihme-Ufer anschaut, sind dort Körbe entweder zu klein und daher schnell voll oder der Müll wird gleich auf der Wiese liegen gelassen. Bei gemütlichen Sitzgelegenheiten in der Nähe der Brücke kann ich mir achtloses Liegenlassen von Müll daher auch gut vorstellen...
- Es sollte ein effektiver „Taubenschutz“ von Beginn an eingeplant werden. Das Ihmezentrum ist voll von tausenden Tauben, die alles verdrecken. Einige Elemente im Entwurf sehen einladend für Tauben aus, z.B. die Querstreben in der Dachöffnung.
- Die angesprochene Problematik der Taubenkolonie – gibt es dafür überhaupt schon angedachte Lösungskonzepte? Und ja, beide Varianten bieten den Tauben wahrscheinlich neue Ansiedlungsräume.
- Sofern die Rauten plastisch ausgeführt werden, sind sie ideale Nistmöglichkeiten für Tauben und das Kotproblem besteht wie bisher fort. Wichtig ist eine Gestaltung, die keinerlei Simse und Vorsprünge aufweist, auf denen sich die Tiere aufhalten können.
- Wie bei Variante 2 bieten auch hier die Deckenöffnungen mit ihren Rändern ideale Sitz- und Kotplätze für Tauben. Der Kot erhöht insbesondere bei Feuchtigkeit die Rutschgefahr enorm und sorgt im Nu wieder für ein Schmutzimage.
- Umsiedlung der Tauben in andere Bereiche des IZ soweit das möglich ist, um die starke Verkotung zu verhindern.
- Momentan ist der Weg durchs IZ ziemlich eklig, weil alles voll ist mit Tauben und Taubendreck. Was unbedingt bei der Umsetzung der Deckenkonstruktion beachtet werden muss, ist, dass sich dort nicht weiterhin so viele Tauben aufhalten und die Wege verdrecken können. Die Dachkonstruktion ist zwar nett und luftig, allerdings bietet sie ideale Möglichkeiten für Tauben, sich auf den runden Abhängeelementen aufzuhalten. Dort müssten überall Taubenspikes angebracht werden.
- Auch das große Problem mit den unzähligen Tauben sollte behandelt werden. Diese sind gerade im Ihmezentrum eine Plage und deren Kot richtet ziemlich viel Schaden an. Wenn das Design Stellen aufweist, wo sich Tauben einnisten können, dann seien Sie sicher, dass diese Stelle und alles, was sich darunter befindet, sehr bald mit Taubenkot übersät sein wird.
- Die Durchbrüche in der Decke für Tageslicht sind ja schön und gut, solange baulich ausgeschlossen wird, dass an den Rändern nicht wieder Scharen von Tauben sitzen und alles vollkoten. Die runden Deckenelemente sollten ebenfalls keine Sitzmöglichkeiten für die Tiere werden.
- Stadtmöbel ziehen feiernde Menschen an, was für die Anwohner sehr störend ist, für die Radfahrer eine Gefahr darstellt und einen Ablageort für Müll und Verunreinigung darstellt
- Dreck wird ein Problem sein
- Wie wird das ganze gepflegt? Was ist mit Graffiti (gewollt? wird vorgebeugt? beseitigt oder einfach akzeptiert?)?
- Der Kot muss weg
- aber Sitzplatz für Tauben!? → Verschmutzung
- kein Klo-Gang
- Sauberkeit (wünscht sich)
- Tauben dürfen keine Chance haben → Taubengitter?
- Es sollte auf jeden Fall genug Mülleimer geben, da der ganze Bereich Ballungs- und Durchgangsraum ist und nur so eine „Vermüllung“ eingedämmt werden kann.
- Meine Kinder möchte ich jetzt und heute nicht durch dieses kotverdreckte Loch (Durchgang) schicken.
- Gut zu reinigender Fußboden (wünscht sich)
- Nistmöglichkeiten für Tauben beseitigt!?!)
- Genug Abfalleimer sollten angebracht werden
- die freischwebenden Kreise könnten Tauben anziehen und zum Taubentraum werden (Variante 2)

- Abgehängte Decke in Variante 2 fördert die bereits vorhandene starke Taubenansiedlung
- keine Ecke zum „Toilette“ gehen (wünscht sich)
- Mülleimer
- Die seitlichen Rautenöffnungen werden von Tauben als Nistplatz genutzt und dienen als Ablageort für Abfall jeglicher Art.
- Es sollte auf jeden Fall verhindert werden, dass Tauben den Weg wieder zukacken.
- Mülleimer??
- Es fehlen Fahrradständer und Mülleimer
- Hundekotstellen; Taubenkot/Sitzmöglichkeiten für Tauben; versteckte Ecken (Variante 2)
- Bitte auf Taubenabwehr achten! Momentan ein Problem
- Es fehlen Papierkörbe, und es sollte ein „Pflegekonzept“ erarbeitet werden und in die Kosten eingeplant werden.
- Versetzte runde Elemente an der Decke laden Tauben ein zum Brüten.
- Bitte, bitte sorgt dafür, dass von Anfang an keine Tauben im Durchgang übernachten oder brüten wollen!!!!
- Präventive Maßnahmen gegen Müll und Schmierereien (Wandfarbe)
- Pipi-Ecken vermeiden
- Auf den Querbalken der Lichtdecke können sich leichter Tauben niederlassen, so dass der Durchgang wieder vom Taubenkot kontaminiert wäre.
- Rautenförmige Deckengestaltung bietet viele Sitzmöglichkeiten für Tauben, sodass der Weg durch Taubenkot kontaminiert wäre. Wirkt nicht ansprechend.
- Unorganische Formen, gute Sitzmöglichkeit für Tauben zum Koten
- Zu viele weiße Flächen, die bestimmt zum Sprühen einladen. Zu viele Ornamente. Die seitlichen Fenster sind Dreckfänger
- Papierkörbe. Und es sollte eingeplant werden, dass es hinterher gepflegt wird → Kosten (wünscht sich)
- Taubendreck könnte durch die Öffnungen kommen; präventive Maßnahmen gegen Müll und Schmierereien (Wandfarbe)
- die Rauten-Gitter, vor allem vor den Fenstern und Licht! (zu viele Ecken und Kanten für Müll und Taubenester)
- Die Säulen. Es besteht die Gefahr, dass sie zum wilden Urinieren benutzt werden. Offene Decken: Taubendreck?
- Rautenraster lädt Tauben ein (an den Wänden)
- mehr Glasmüll- / Papp-Container
- Pipi-Ecken vermeiden
- In der unteren der beiden Skizzen sehe ich jetzt schon MASSEN von TAUBEN hocken und alles verdrecken!! (Variante 1)
- Es muss auf jeden Fall (verhindert werden), dass der Tunnel als Pissoir verwendet wird. Es gibt nichts Schlimmeres!
- Gut: Rautenförmige Öffnungen in der Decke bringt viel Tageslicht hält die Tauben fern und spart Energie
- Sitzplatz + Bäume werden schnell vermüllen + von Hunden verkotet. Gibt es jemanden, der das täglich sauber hält?? sonst sieht es schnell schäbig aus. (Variante 2)
- Geruch, Taubendreck, Sprays (soll beachtet werden)
- Frage an die Architekten: Wer soll Pflege und Unterhaltung dauerhaft bezahlen?
- Auch das große Problem mit den unzähligen Tauben sollte behandelt werden. Diese sind gerade im Imhezentrum eine Plage und deren Kot richtet ziemlich viel Schaden an. Sie nisten sich im Imhezentrum überall ein, wo sie ein geeignetes Plätzchen finden und koten diese Stelle kontinuierlich kaputt. Wenn das Design Stellen aufweist, wo sich Tauben einnisten können, dann seien Sie sicher, dass diese Stelle und alles, was sich darunter befindet, sehr bald mit Taubenkot übersät sein wird.

FORMENSPRACHE, FARBGEBUNG UND LICHTGESTALTUNG

VARIANTE 1 FORM/GESTALTUNG

- ich finde die rautenförmige Decke schick, auch mit der Idee, die farbig zu beleuchten.
- Die neuen Formen und Ideen sind ein Kontrast zum Bestand. Können Formen und Ansätze für das Design ggf. auch aus dem Bestand und der (früheren) Ästhetik entwickelt werden, statt diese zu negieren? Klar soll NEUES entstehen, aber kann ggf. auch Historisches in positivem Sinne weiterentwickelt werden? So hätte man ggf. stärkere Motive und mehr Ortsbezug.
- der lichte Innenhof (gefällt gut)
- Raute und Kreis – lieber eine identifizierbare Fassade: Die Durchwegung sollte möglichst viel von einer verbindenden Straße (der Stadtteile miteinander, das Ihme-Zentrum mit den Stadtteilen) bekommen. Deshalb wäre es naheliegender, die neue Fassadengestaltung der Blumenauer Straße fortzusetzen – statt einem ganz neuen Design, dass das Ihme-Zentrum wieder als Fremdkörper abhebt.
- Gerade Linienführung (Sichtachse) & Wegeverbindung Calenberger Neustadt-Linden positiv
- Die Gestaltungsvorschläge, Raute oder Kreis helfen nicht weiter, sie sind eher schöner Schein und für diesen Zweck völlig „übergestaltet“.
- zu unruhig, das Rhombus-Motiv
- Die Visualisierung sieht einen rautenförmigen Durchgang vor. Darf man da wahlweise unten drüber stolpern oder oben mit dem Kopf anstoßen?
- Um die gesetzlich vorgegebene Teilhabe aller Bevölkerungsgruppen zu gewährleisten, sollte unbedingt geklärt werden, ob die Gestaltung der Durchwegung mit Rauten oben, unten und seitlich eventuell für Menschen mit Sehbehinderung ein Problem darstellt. Auch alte Menschen nehmen die Umwelt anders dar als junge und brauchen klarere Orientierung.
- Die Rautengestaltung wirkt etwas zu technokratisch, da wirkt eine organische Gestaltung – gerade im Gegensatz zum sonstigen Ihmezentrum – gefälliger.
- V1 ist zu technisch und wirkt wie ein Fremdkörper im Gebäude. Der Versuch eine neue Gestaltung über den Brutalismus zu stülpen kann nur schief gehen.
- rutschfester Boden (gefällt gut)
- Der Boden darf nicht so glatt sein, weil da kann man richtig schnell fallen, weil es dann rutschig ist!!!
- Anti-Rutsch-Oberfläche (gefällt gut)
- gerader Durchgang, großzügig, hell, klar
- Im IZH gibt es schon reichlich genug eckigen Beton, das heißt diese Rauten sind mir zu steril, zu schnörkellos. Und eckige Säulen wirken irgendwie abweisend.
- Der Bodenbelag „Metall“ könnte bei z. B. Fahrradstürzen recht hart sein und verleitet gerade die Skater zum Rasen und Krawall machen. Abgesehen davon finde ich es nicht gut schon wieder einen anderen Belag zu benutzen. Nun haben wir den recht schicken rot-grauen Klinkerbelag am Ihmeufer, da sollte man entsprechend weitermachen und nicht schon wieder die Optik vermurksen.

- Rautenbeete mit zu spitzen Kanten (gefällt nicht)
- Alles sehr „eckig“ (gefällt nicht)
- Rauten sind doof, zu streng
- Gut: Rautenförmige Öffnungen in der Decke bringt viel Tageslicht hält die Tauben fern und spart Energie
- Viel Platz für Menschenmenge. (gefällt gut)
- Im Vergleich scheinen Rauten moderner, aber die Ihmezentren sind schon so eckig, da braucht es Rundungen.
- Die eckigen Betonkübel sind nicht schön. (Variante 1)
- fügt sich schlecht in das Bild des IZ ein
- die Ästhetik des IZ sollte besser berücksichtigt werden
- Rauten-Licht-Gestaltung! (gefällt gut)
- die Rautenstruktur greift das Umfeld mit auf (gefällt gut)
- Durch die Rauten ist alles aufgelockert (gefällt gut)
- Moderne Gestaltung (gefällt gut)
- Optik gefällt mir sehr gut (klare Linien, eckig – statt immer nur runde Formen)
- viel Platz und hell durch Licht!
- Viel Licht (im Kontrast zum jetzigen „Tunnelweg“); viel Freifläche & Platz
- Variante 1A: Fassadengestaltung = ja (besser als Klinker der Variante 2)
- Variante 1A: Rauten auf Fußboden = ja
- Variante 1A: Rauten in Unterdecke = ja
- Zu kritisieren ist vor allem das Design. Die diagonalen Linien wirken energetisch ungünstig und lenken die Aufmerksamkeit aus der Wegerichtung zu den Seiten weg. Das wirkt verwirrend. Das gesamte Design ist damit insgesamt sehr unglücklich.
- Variante 1 ist besser, weil wenn es Abend ist, leuchten bunte Lichter
- Es gefällt mir besser als V2 wegen den Leuchteffekten, auch dies in der Nacht. Aber das Tageslicht scheint auch durch das „Dach / Decke“ gut durch.
- Die Helligkeit des Entwurfs und die Tageslichtdurchbrüche. Das Kunstlichtkonzept. (gefällt gut)
- Viel zu wenig Tageslicht!!
- Dass es mehr Lichteffekte geben soll sonst ist es zu dunkel
- Es gibt eine viel bessere Lichtqualität, die cooler & besser ist
- viel Licht!
- Mir gefällt die Natur und die bunten Lichte!
- Die Leuchteffekte sind mega cool! Bei Tag kann Licht hineindringen, sodass man am Tag (wenn's scheint) Lampen verhindern kann
- Lichtdurchflutung (gefällt gut)
- Ich finde diese Variante ansprechend. Das Lichtkonzept ist sehr gelungen.
- viel Licht
- Bunte Beleuchtung wirkt nicht angemessen
- Lichtgestaltung (gefällt nicht)
- Die Gestaltung des Tunnels ist sehr gut gelungen. Er ist lichtdurchflutet und die offene Decke stellt einen Bezug zum Außenraum her. Das Wechselspiel zwischen offenen und geschlossenen Flächen verleiht dem Ganzen einen interessanten Raumeindruck. (Variante 1)
- Tageslicht (gefällt gut) (Variante 1)
- Der Durchgang ist hell und oben offen (gefällt gut) (Variante 1)
- Die Rauten in Variante 1 zu viel. Farbbeleuchtung unnötig.
- Heller Durchgang (Tageslicht) (gefällt gut)
- Mir gefällt die Lichtgestaltung mit der Öffnung nach oben. Alle anderen Dinge dieses Entwurfs überzeugen nicht.
- Regenbogenlichter, zu viel „Karos“, zu viele Linien
- Das farbige Licht ist interessant. Viel Tageslicht. Alles hell
- passt nicht zum Ihme-Zentrum, nicht organisch, keine Sitzflächen

LICHT / TAGESLICHT

- Sind beide Varianten gleich nach oben geöffnet? Tageslicht ist wichtig.
- Die Lichtgestaltung (gefällt gut)
- Tageslicht (gefällt gut)
- Viel Tageslicht, zusätzliche bunte Lichtgestaltung für nachts (gefällt gut)
- Beleuchtung (gefällt gut)
- Licht und direkte Öffnungen (gefällt gut)
- zusätzliches Licht bunt = schön

- übersichtlicher, mehr Platz, die Stelen sollten trotzdem lieber rund, nicht eckig sein. (Zusätzliches Licht gut!!)
 - Die Gestaltung des Bodens passt nicht zum Rest
 - Pfeiler – eckig, wenn dann rund (gefällt nicht)
 - Sie wirkt sehr futuristisch, starker Kontrast zum derzeitigen Aussehen (gefällt gut)
 - Die geraden Linien und Winkel passen gut zum Gebäudekomplex
 - Pflasteranteil (gefällt nicht)
 - Ich finde diesen sehr schön. Er passt besser zum Ihmezentrum.
 - bis jetzt erinnern beide an Büro- oder Industriezonen, nicht als seien sie für Alltag und Freizeit gedacht
 - Materialwechsel innen und außen ist positiv
 - wirkt streng grau, Beton wirkt kühl und trist → kein harmonischer Ort, nur modern und zu ordentlich
 - mehr Farbvariationen → vielleicht bunte Säulen z. B. in einem sanften Mintgrün, in welcher sich Pflanzen widerspiegeln, mehr mit verschiedenen Formen spielen, die perfekte Symmetrie, welche sich durch das gesamte Konzept zieht, lässt es zu statisch und trist wirken → langweilig
 - Die zweite Skizze: das offene Design, das lineare (gefällt gut)
 - Formensprache entspricht der modernen Architektur
 - zu kantig / zu nah am Original
 - Das Rautenmuster ist auf den ersten Blick mal etwas anderes.
 - Licht, Luft + Transparenz! Zudem: Freier Himmel vertreibt die Drogenhändler (die seit 2 Jahren hier rumstehen)
 - Das „Schnurgerade“ bei zus. Lichtgestaltung (gefällt nicht)
 - viel Platz und hell durch Licht!
 - Viel Licht (im Kontrast zum jetzigen „Tunnelweg“); viel Freifläche & Platz
 - Gibt es weitere Deckenöffnungen?
 - Was ist der Sinn dieses Farbkonzeptes?
 - farbiges Licht ist nicht „zu Hause“, sondern „funky Shoppingcenter“
 - Diagonale Linien sind ein unglückliches Design
 - gegensätzliche Gestaltung von Variante 1 ist Fremdkörper → die Gestaltung muss integriert werden
 - Rauten aus Variante 1 muten als „Gefängnisgitter“ an
 - optisch ist Variante 1 schöner, aber hier wird eine Trennung zwischen Radverkehr und Fußgängern gebraucht
 - gute Ideen in den Varianten, helle Gestaltung positiv
 - Formensprache lieber organisch und nicht rautenförmig
 - Die bunten LEDs sind überflüssig.
 - Helligkeit – insbesondere Tageslicht – sind gute Ansätze, um den Raum sicher und angenehmer zu machen. Auch Belüftung ist hier ein Aspekt. Ich plädiere hier für so viel Öffnung nach oben wie möglich.
 - Tageslicht von oben durch Deckenöffnung positiv
 - Intensive Beleuchtung in der Nacht (suggerieren zumindest die Planskizzen) positiv
 - Positiv zu bemerken ist die helle Lichtgestaltung, die breitere Aufweitung nach Osten und auch der Durchgang nach Süden.
 - Variante 1A: Tageslicht durch Deckenöffnungen = ja
 - Gut ist die geradlinige Durchfahrt sowie der zusätzliche Einbau von Licht-Elementen und die Fenster in der Decke, durch die Tageslicht in die Durchfahrt dringt.
- ## ALLGEMEIN
- Diese Variante gefällt mir nicht
 - Gefällt mir nicht!
 - Gefällt mir nicht!!!
 - Sie ist lichter! Viel heller, freundlicher! Zugleich aber auch origineller und v.a. gestalteter!
 - Offenheit, wenig Hindernisse, Helligkeit
 - Gradlinigkeit der Verbindung (gefällt gut)
 - übersichtlich, gerader Blick durchs Gebäude
 - Bilder geschönt, beim „Rautenplatz“ müsste sicher links die Treppe zu sehen sein. Schade, dass das Rondel am Haus Ihmepassage 2 verschwinden soll.

- Fazit: Variante 1 hat bessere Merkmale als Variante 2!!! Man sollte Variante 1 bauen lassen und Variante 2 durchstreichen lassen (nach meiner Meinung)!!!
- Außerdem Fläche sehr groß, deshalb können viele Menschen entlanggehen / fahren.
- Variante 1 ist viel cooler als Variante 2!
- Feedback grob gesagt: nach meiner persönlichen Meinung: Ich finde Variante 1 viel besser als Variante 2!!! (Variante 1 sollte gebaut werden !!!)
- zu viele Ecken
- zu viele Öffnungen (gefährlich)
- modern, hell, außergewöhnlich
- offen, hell, weniger attraktiv für Drogenhandel und Obdachlose!
- zu wenig grün
- geradliniger Durchgang, große Begrünung (könnte auch auf der Fassadenfläche erfolgen)
- nix (gefällt gut)
- alles andere sorry (gefällt nicht)
- Ambitioniert (aber unpraktisch)
- vielleicht etwas zu übertrieben, braucht bestimmt eine lange Bauzeit (gefällt nicht)
- hell und lichtdurchflutet, modern, schönes Muster
- Variante 2 gefällt mir insgesamt schon ganz ausgezeichnet, ok, Alternative 2.2 streichen, weil auch sehr spillerig. Bodengestaltung etc. sehr schön. Aber die runden Deckenelemente gefallen mir nicht, weil zu klotzig. Ich würde eine ruhige Decke à la Skizze an der Seite bevorzugen. (Skizze: zwei Größen von Kreisen, die in Bahnen versetzt voneinander sitzen.) Falls das nicht möglich ist, sollten die Elemente zumindest nicht voll, sondern als Ringe dargestellt werden. Ringe wirken leichter und nicht so wuchtig. Runde Säulen sind voll in Ordnung.
- 2A: aber zusätzlich mit getrennten Fuß- + Radweg (gefällt gut)
- Gefällt mir besser. Nichts so kantig wie V1.
- Mir gefällt die Variante 2B am besten, v.a. mit den anorganischen Formen 2.2
- Auch die Verwendung von Holz, z. B. auf den Sitzkreisen, finde ich sehr schön. Grau gibt es schon genug am Ihmezentrum. Vielleicht gibt es auch eine Möglichkeit die Farbe Rot zu integrieren.
- Grau als vorherrschende Farbe (rötliches Pflaster schöner) (gefällt nicht)
- runde Säulen, locker angeordnete Licht- u. Lampenkreise; eventuell die Säulen farbig gestalten
- Ich bin begeistert von diesem Entwurf, da die vorhandene Architektur einbezogen wird. SEHR GELUNGEN!!
- Der Einsatz von Klinker (nicht so empfindlich wie weiß). Die schlichte Bodengestaltung (gefällt gut)
- Die Deckengestaltung (gefällt nicht)
- Toll, dass in der Architektur der Brutalismus als Stil aufgegriffen wird! Sehr harmonisch! Außerdem gefällt mir Version 2C sehr gut!
- 2.2 gute Idee
- Optik und Formen (gefällt gut)
- schön offen
- Die Gestaltungsvorschläge, Raute oder Kreis helfen nicht weiter, sie sind eher schöner Schein und für diesen Zweck völlig „übergestaltet“.
- die Variante 2 gefällt mir besser als 1, weil sie organischer wegen der Formen- und Materialsprache wirkt

VARIANTE 2 FORM / GESTALTUNG

- die Fortführung des Fassaden-Motivs in die Durchfahrt (gefällt gut)
- Raute und Kreis – lieber eine identifizierbare Fassade: Die Durchwegung sollte möglichst viel von einer verbindenden Straße (der Stadtteile miteinander, das Ihme-Zentrum mit den Stadtteilen) bekommen. Deshalb wäre es naheliegender, die neue Fassadengestaltung der Blumenauer Straße fortzusetzen – statt einem ganz neuen Design, dass das Ihme-Zentrum wieder als Fremdkörper abhebt.
- Die runden Formen (gefällt gut)
- organische Formen (gefällt gut)
- weiche geschwungene Linien
- Weiche, fließende Formen. Kontrast zum „eckigen“ Gebäudekomplex

- Ich finde die Entwürfe beide sehr ansprechend, in jedem Fall eine Verbesserung der derzeitigen Situation! Mir persönlich gefällt die Formensprache des Entwurfs 2 besser, ein bisschen retro
- Positiv an diesem Entwurf finde ich die relativ großen Grünflächen und die Formsprache. Die Pflasterung finde ich ebenfalls passend zur Architektur.
- Die Variante 2 gefällt mir am besten, aus folgenden Gründen: Die geplante Fassadengestaltung wird in der Durchwegung fortgeführt, somit integriert diese sich optisch besser in die Gesamtgestaltung des Ihme Zentrums. Die Kreise passen besser zum 70er Jahre Baustil des IZs. Es ist mehr natürliches Licht vorhanden.
- Ich empfinde den zweiten Entwurf als besser, da er die Formensprache des 70er Jahre Baustils des IZ aufnimmt und modern weiterentwickelt.
- Auch wenn „rund“ hübsch ist: Die Pfeiler im Durchgang sollten nicht unnötig verdickt werden, sondern so schmal wie möglich sein, um Sichtbeziehungen so gut wie möglich zu erhalten.
- Bei Variante 2A, sehr, sehr kahle Wand
- Optisch passt besser zur Gesamterscheinung des Ihme-Zentrums
- zu V2.2: Die organische „Form“ macht nichts besser an der nicht-organischen Bauweise & Gebäude
- 2.2 (organische Formen) mit Anordnung wie in 2B (Sitzkreise) gefällt mir am besten
- 2A Hügel – empfinde ich als zu kahl
- Die runde Durchwegung des Fahrradweges und runde Säulen zusammen mit der Decke verleihen dem Platz ein natürliches und leichtes Ambiente. (Variante 2)
- Freifläche variabler (Variante 2) (gefällt gut)
- Die runden Formen um die Bäume wirken zu unnatürlich. 2C erinnert an einen Kreisverkehr für Autos
- Die runden Formen! Schöner Kontrast zu den sonstigen kubischen Formen des I-Zentrums.
- „organisch“ als Übergang zum Beton
- Rund ist besser als eckig!
- „Organisch“ ist immer gut!
- harmonisch ins Gesamte eingefügt
- Mehrkosten wegen runden Säulen innen. (gefällt nicht)
- Dass es so „grau“ wirkt. Ich mag schöne Farben und Blumen. (gefällt nicht)
- die Formen (2.2.) (gefällt gut)
- Das Ihmezentrum ist eckig! Was sollen die bräsigen runden Formen!?
- V2 fügt sich schön in vorhandene Strukturen und wirkt grüner als V1.
- (2.2) außerdem wirkt es so, als ob sich die Formen weniger in bestehende Strukturen einpassen. (gefällt nicht)
- Die runderen Formen
- Nicht so viel Metall verbauen
- Innenraum wirkt zu nackt, zu schlicht
- Mir gefallen die runden Formen und die Begrünung! Allerdings ohne Sitzmöglichkeiten
- Die Klinkerfassade; die organischen Formen; (gefällt gut)
- Die Einbringung des Belags scheint besser auf den aktuellen Stand zu passen als andere Entwürfe. Es ist weniger aggressiv zu der vorhanden Architektursprache
- keine Klinker!!! Bricht mit dem Aussehen des Ihme-Zentrums, aber nicht auf skulpturale Weise → was eher positiv wäre
- z. B. die runden Elemente lockern das „Brutale“ am Ihme-Zentrum total auf. Die runden Elemente im Tunnel finde ich ebenfalls super.
- Die Idee des dunkelgrau gepflasterten Weges, der bereits am Flussufer verläuft, wird fortgesetzt. (gefällt gut)
- Ja zu Variante 2C! Die organischen Formen, da hiermit versucht wird, die Brutalität und Wuchtigkeit des Gebäudes zu durchbrechen. Außerdem das viele Grün
- Die runden Säulen (keine Plakate) viel Grün
- Mir gefällt der Entwurf 2.2 am besten. Dieser Stil passt am besten zum Ihme-Zentrum. Die Beleuchtung der Decke sollte nicht mit bunten Farben sein, wenn einheitlich mit festen Linien.
- 2.2 mit organischen Formen! (gefällt gut)
- bis jetzt erinnern beide an Büro- oder Industriezonen, nicht als seien sie für Alltag und Freizeit gedacht

- hoher Grünanteil, „fließende“ Formen
- praktisch, große, offenen Flächen → viel Platz für viele Leute, modern, einfach sauber zu halten, simples und cleanes Design
- viele Flächen mit grünen Pflanzen, besonders z. B. runde Formen passen gut zur Architektur des Ihmezentrums
- offen runde Formen, Grünfläche oben (gefällt gut)
- Schön bunt
- hell, luftig, viel Grün
- viel Grün
- gute Raumnutzung, viel Grünfläche und gute Sitzflächen
- 2A und C zu viel Kreise Decke Verkehrsfläche, ungemütlich, Wegmarkierungen (gefällt nicht)
- ...der Außenplatte ist sehr grün gestaltet (z. B.) und stellt Bezug zu dem Außenraum her
- geschlängelte Linien sind optisch okay, aber das ist kein Radweg (welches Rad fährt Schlangenlinien?)
- Geschwungene Wege sind eine gute Idee
- Formensprache in Variante 2 ist schöner
- gute Ideen in den Varianten, helle Gestaltung positiv
- Variante 2 verstellt die Sichtachse über den Platz, die lieber frei bleiben sollte; hier ist die Lupe (2.2) die beste Lösung
- Die neuen Formen und Ideen sind ein Kontrast zum Bestand. Können Formen und Ansätze für das Design ggf. auch aus dem Bestand und der (früheren) Ästhetik entwickelt werden, statt diese zu negieren? Klar soll NEUES entstehen, aber kann ggf. auch Historisches in positivem Sinne weiterentwickelt werden? So hätte man ggf. stärkere Motive und mehr Ortsbezug.
- Wenig an Farbvarianten (keine Blumen)
- Das viele Grün ist sehr zeitgemäß + schön; zu viele Kreise. Der Durchgang passt nicht zur Ihme-Architektur.
- Variante 2A: Rundstützen = ja (sollten auch bei Variante 1 realisiert werden)
- Ich finde persönlich die Variante 2 gestalterisch sowie pflegerisch gelungener. Zwischen den 3 Versionen dieses Entwurfes

würde ich für die Version 2B plädieren. Die Sitzkreise würden vermutlich etwas mehr Leben ins Zentrum bringen und den Passanten auch die Möglichkeit geben, sich dort etwas ausruhen zu können.

- Variante 2A: Fassadengestaltung = nein (Klinker des Originals sind aus der Zeit gefallen, mit frischem Design in der Durchwegung wird das Ihme-Zentrum aufgewertet)
- Variante 2A: Bodenbelag = nein (geschwungene Wegeführung wird von den Nutzern ignoriert)
- Variante 2A: Kreise in Unterdecke = nein (unpassender Retrolook und Taubenlandeplätze)
- Gut ist die geradlinige Durchfahrt, sowie der Einbau von Fenstern in die Decke für zusätzlichen Lichteinfall. Das Design mit dem geschwungenen Radweg ist ansprechend und greift das Design des vorhandenen Radweges am Ihmeufer im Ihmezentrum in der Nähe der Spinnereistraße auf.

LICHT / TAGESLICHT

- Sind beide Varianten gleich nach oben geöffnet? Tageslicht ist wichtig.
- Hell (gefällt gut)
- Zu düster
- zu wenig Tageslichtdurchbrüche.
- Lichtöffnungen (gefällt gut)
- Und Tageslicht tut der Seele und dem Sicherheitsgefühl gut!
- zu wenig Tageslichtdurchbrüche
- wenig Tageslicht
- Lichtstäbe! (Nicht nötig, wenn Tageslicht möglich. → Stromverschwendung)
- viel Tageslicht scheint
- Könnten die Stützpfeiler mit / als indirekte Beleuchtung dienen?
- „Dunkelheit“ – vielleicht Kreis aus Milchglas wie bei Dachfenstern? (gefällt nicht)
- Gibt es weitere Deckenöffnungen?
- Hallo, mir scheint es, als ob die Variante 2 die Faktoren „Helligkeit“ und Durchlüftung stärker berücksichtigt. Deswegen finde ich diese Variante als Radfahrer und Fußgänger ansprechender.

- viel heller und lichtdurchflutet (was dem IZ ja in großen Teilen auch fehlt, zumindest auf der Ebene).
- Die vorliegenden ersten Entwürfe für eine attraktivere Durchquerung des Ihme-Zentrums bringen – im wahrsten Sinne des Wortes – vor allem mehr Licht in den Tunnel. Das ist schon mal zumindest ein Anfang und erfreulich: mehr Tageslicht durch Deckenöffnungen und einen aufgeweiteten Eingang zur Ihme.
- Scheinbar wenig echter Lichteinfall
- Hell genug?
- Helle Durchwegung
- Die Lichter, lieber Tageslicht wie Variante 1 (gefällt nicht)
- Die Decke sollte mehr Licht durchlassen.
- auch Wände sollten Lichtelemente haben
- Ich finde diese Variante sehr viel schöner als Variante 1. Bei Variante 1 habe ich das Gefühl, es geht in erster Linie darum, dass Menschen diesen Bereich schnell durchqueren, während es bei Variante 2 auf mich viel mehr wie eine Art Lebensraum wirkt.
- Variante 2C (gefällt nicht)
- 2C ist gut!
- 2B (gefällt nicht)
- 2A (gefällt gut)
- Die Variante 2C scheint mir in Hinblick auf Folgekosten am sinnvollsten
- 2.2 → als Kreisverkehr!
- 2A, 2C finde ich nicht so ansprechend
- 2C Skizze sieht super aus
- 2B aufgelockert und realistisch
- 2B aufgelockert
- 2B (gefällt gut)
- 2C (gefällt nicht)
- 2C ein Traum für jeden Drogenhändler! Wer denkt sich sowas aus?
- 2B finde ich am besten!
- sieht gefälliger aus (gefällt gut)
- Mir gefällt, das recht viel „Grün“ eingepflanzt wurde und Tageslicht.
- Variante 2B (gefällt gut)
- Gar nicht gut! Mist! (langweilig, bieder, rund, heimelig) 2B – schön, aber hier wird alles nur vollgepisst
- gute Raumnutzung, viel Grünfläche und gute Sitzflächen
- (obwohles natürlich schön aussieht – aber nicht geeignet für dieses Klientel, das hier rumläuft)

ALLGEMEIN

- Zu dicke Säulen, die die Übersicht erschweren
- für mich der attraktivere Vorschlag, er ist licht, offen, einladend + hell
- Modern (gefällt gut)
- hell, offen
- Varianten 2B und 2.2 (gefällt gut)
- Mir gefällt am besten Variante 2C
- Ich favorisiere Variante 2 mit 2C
- 2A Hügel, 2C Schwingung (gefällt nicht)
- Variante 2 ist nicht so gut, weil wenn man alt ist, dann muss man zu viele Stufen gehen.
- nicht zu bunt! (wünscht sich)
- wirkt insgesamt heller und grüner! (gefällt gut)
- Säulen sollen nicht verbreitert werden, eher, wenn möglich, verschmälert
- Variante 2.2 ist die beste Überlegung
- Alle werden in die runden Öffnungen reinpissen
- ... vermutlich sind die Pfeiler notwendig, sie stehen trotzdem im Weg ;-) Vielleicht lässt es sich ja doch technisch lösen, mehr offenen Wegeraum hinzubekommen, ohne Stützen? Oder die Pfeiler als Design-element mitzugestalten: was sagen die Künstler dazu? Ideen?

ANFORDERUNGEN IHMEPASSAGE 2

FREITREPPE IN 1.OG

- Die große Freitreppe bildet wieder dunkle Ecken, die schnell von Dealern / Sprayern missbraucht werden, und beeinträchtigt einen attraktiven IP2-Eingang.
- Die große Freitreppe beeinträchtigt einen attraktiven IP2-Eingang.
- Wir waren froh, als die Treppe endlich weg war, so ist der Eingangsbereich in der Basis heller rund von allen Seiten einsehbar, auch sicherer bezüglich Dealern, die ständig an der Ecke lauern.
- Treppe verdunkelt Eingangsbereich (Anwohner erinnern sich an frühere Rolltreppe, die den Eingang stark verdunkelt hat) → Anwohner sind gegen Treppe

MÜLL- UND FAHRRADABSTELLRAUM

- Für das Haus Ihmepassage 2 muss eine Lösung für den Müll und die Fahrräder gefunden werden, denn die Räume werden entfernt.
- Hoffe, die Altpapiercontainer verschwinden nicht!
- Fahrradabstellraum u. Müllsammelraum von Ihmepassage 2 wurden vergessen
- Alles gut, aber wo sind unsere Fahrrad-Räume und Müllbereiche geblieben?
- Und was man in beiden Varianten noch klären müsste, wo die Container des Brückenplatzes hinkommen. Container sind zwar nix Schickes, aber Unverzichtbares, das heißt, die müssen irgendwo zugänglich, auch zur Entsorgung, stehen, ohne dass bei letzterer die Wege wieder zerdeppert werden.
- genügend Abstellraum für Fahrräder und Müllsammelstellen – wurde wohl vergessen?
- Wo soll zukünftig der Müll entsorgt werden; wo die Fahrräder der Bewohner abgestellt werden, wenn diese Flächen durch die Neuplanung wegfallen?
- Die bisherigen Müllräume fallen weg. Wo findet das zukünftig statt?
- Fahrradkeller & Müllentsorgung nicht vergessen

EINGANG

- Der Eingangsbereich Ihmepassage 2 ist total unzufriedenstellend. Kein einladender Vorbau, halb unter einer Treppe.
- Eingangssituation Ihmepassage 2 nicht geklärt.
- die Treppe sollte den Eingang nicht verdunkeln bzw. verstecken.
- Unbefriedigend: Der Eingangsbereich Ihmepassage 2 ist vernachlässigt worden. Was fehlt, ist ein halböffentlicher Bereich. Der muss nicht durch „Vorgarten“ geschaffen werden; auch ein vorgelagertes gläsernes Foyer würde den Bewohner:innen helfen, sich beim Heraustreten einen Überblick zu verschaffen, statt gleich von evtl. um die Ecke kurvenden Rädern oder E-Rollern bedrängt zu werden. Wenn zudem noch eine Treppe das Tageslicht aus dem Eingangsbereich nehmen soll, ist dies um so wichtiger.
- Anwohner fürchten Verdunkelung des Eingangs Ihmepassage 2 → Beleuchtung ist ihnen sehr wichtig

ANLIEFERUNG

- unkomplizierte Zufahrt für Feuerwehr, Krankenwagen und Umzugswagen sollte gewährleistet sein.
- Wie sind die Anlieferung und die Erreichbarkeit für z.B. Möbelwagen geregelt?
- Wo ist Anlieferungszone für Möbel etc.?

SONSTIGES / OFFENE FRAGEN

- Wird der Radweg an der Blumenauer Str. bald neu gemacht?
- Klare Interessenten für die neuen Läden – Gefahr des neuen Leerstandes?
- Geht gar nicht: Schranke beim Capitol. Man fährt voll drauf zu (Skizze). Der Weg führt direkt auf eine Schranke.
- Die Terrassen in der Ansicht 2B finde ich nicht im Grundriss
- Frage an die Architekten: Wer soll Pflege und Unterhaltung dauerhaft bezahlen?
- Verschieben der nördlichen Begrenzung an die Säulen, leichte Beschneidung der angrenzenden Flächen im Süden, Gliederung durch niedriges Grün, freie Sicht über die Brüstung der Tiefgaragenzufahrt: Ein bisschen mehr Flächenbedarf bringt eine enorme Verbesserung hinsichtlich der Übersichtlichkeit und Konfliktminimierung. + Skizze zur Änderung
- Ich hoffe einfach, dass es endlich losgeht und die Geschäfte wiederkommen und die Verbindung Linden-Calenberg aufblüht!
- Zunächst mal grundsätzlich sowohl Variante 1 wie auch 2, in 3D-Renderings wirkt manche eventuell etwas „geschönt“. Ist mir beim ersten Werbematerial vor Jahren schon mal aufgefallen, da sah die „neue“ Glashalle vorne an den Häusern Blumenauer Str. Nähe Schwarzer Bär aus wie ein halbes Flughafenterminal. Hab mich gefragt, wo die den Platz aus der Blumenauer Str. rausschnitzen wollten. Diesmal fällt mir z. B. die Brücke auf, die aussieht, als wenn man rechts fast gegen die Wand läuft, wobei man eigentlich davon weit weg ist.
- Positiv in beiden Varianten, dass man ordentlich Richtung Spinnereistr. ins Innere durchkommt, solange die Passage Bruch ist, ein zur Versorgung wichtiger Weg. Was ich mich frage, wie die Durchwegung generell stattfinden soll, denn da steht ja u.a. Blumenauer Str. Ex-Apotheke noch ne ganze Menge Beton im Wege.
- Frage, taucht der Richtung Schwarzer Bär gehende Abzweig auch irgendwo vorne auf der Blumenauer Str. wieder auf oder geht's da nur zu den Häusern? Oder ist das dort noch Quark im Schaufenster?
- 3 Mio. + das für üppig gestalteten Weg → zu viel und passt auch nicht zum übrigen Bild des I-Zentrums
- Einbindung der Ästhetik des IZ
- nicht so viele Säulen und genügend Pflanzen
- Hier passiert doch sowieso nichts. Und was ist mit der Winthose? Der wird nicht einen Cent in das Ihme Zentrum stecken
- Und wenn es noch geht, dann auch die Brücke bearbeiten. Bitte legen sie bald los!!!!
- Sie sollen beachten, dass dieses Schrotthaus auch bald verarbeitet werden soll!!!!
- So, ich dachte, dass irgendwie hier (Ihmezentrum) ein sogenanntes „Shopping-Center“ gebaut wird?
- Das Haus sollte möglichst schnell bearbeitet werden, es geht!
- Sehr schöne Entwürfe!
- Positiv zu bemerken ist die helle Lichtgestaltung, die breitere Aufweitung nach Osten und auch der Durchgang nach Süden.

- Auch bleiben für mich wesentliche Fragen derzeit leider noch unbeantwortet: Wie passt sich das Projekt in ein Gesamtkonzept der Revitalisierung des IZ ein? Wo ist ein solches erkenn- und nachvollziehbar? Wird etwa mit einer Durchwegung angefangen und dann drumherum saniert?
- In der Aufwertung der gesamten „Promenade“ am Ihmeufer sehe ich noch ein großes Potenzial: es ist eine Terrasse, ohne Autoverkehr, Blick auf den Fluss. Hier könnte eine gute Freiraumplanung (Oberflächen, Stadtmöbel, Beleuchtung, Begrünung) zusammen mit einem spannenden Nutzungsmix aus Cafés, Gastro, Kultur, Galerie zu einem schönen Aufenthalts-, Begegnungsraum im Freien werden.
- Dieser Durchgang ist die Verbindung von den Hintereingängen der Uferhäuser zum Uferweg. Es gibt natürlich die Hauseingänge am Uferweg. Ich möchte aber darauf hinweisen, dass die Haustüren zum Uferweg schmaler sind, so dass man dort mit einem breiten Rollstuhl, Kinderwagen oder Fahrradanhänger nicht herauskommt. Daher ist dieser Durchweg gerade dann wichtig, wenn man mit solchen Fahrzeugen unterwegs ist und die Häuser durch die Hinterausgänge verlässt. Die Durchgänge zur Durchwegung sollten daher entsprechend breit und barrierearm (flache Bordsteine etc.) gestaltet sein.
- Was mir bei beiden Entwürfen komplett fehlt, ist die Integration der Passage ins Gesamtgebäude und Maßnahmen, die dem toten Raum möglichst lange am Tag entgegenwirken. Ich wünsche mir Büros/Einrichtungen, die von allgemeinem Interesse sind: Mieterverein, Üstra-Infostelle, Tausch- und Verleihdienstleistungen, Kleingewerbe ...
- Ganz allgemein denke ich aber, dass JEDE Veränderung am IZ (egal ob Fassade, Sockel oder Durchwegung) eine Verbesserung darstellt und würde mir eine möglichst schnelle Umsetzung wünschen.
- es ist zu befürchten, dass nach diesem Projekt dann wieder nichts weiteres im Ihme-Zentrum passiert
- die Idee, eine Verbindung zu schaffen, ist gut
- der Durchgang befindet sich generell an der falschen Stelle
- die Durchwegung ist skeptisch zu betrachten
- wenn der restliche Gebäudekomplex nicht deutlich aufgewertet wird, wird auch der Durchgang schnell in einem ähnlich schlechten Zustand sein
- Was passiert in dem „Seitenarm“ in Richtung des Schwarzen Bären?
- Kann man von dort dann auch raus?
- Wie wird mit diesen Anschlüssen dann weiter umgegangen? Wo ist die Grenze der Erneuerung?
- „Loch“ im derzeitigen Zustand ist schrecklich
- Kosten für die Instandhaltung werden enorm sein, wenn der Durchgang attraktiv bleiben soll
- Form und Farbe des Ganzen ist egal, Hauptsache es funktioniert!
- Können Maße noch verändert werden? An einigen Stellen ist es zu eng, besonders da ja wahrscheinlich noch mehr Nutzer zu erwarten sind.
- Wenn es eine Möglichkeit gäbe, dass hannoversche Künstler ihre gemalten Bilder, Illustrationen oder Fotografien und Ähnliches in diesem Weg präsentieren könnten, wäre es sogar möglich, diesen Weg zu einer Galerie umzuwandeln! Es gibt etliche Möglichkeiten, so etwas umzusetzen und dies wird sicherlich eine positive Imagepflege sowohl für die Stadt Hannover als auch für das Ihmezentrum mit sich bringen. Ich werde persönlich im August bei der nächsten Sitzung des Teams anwesend sein und könnte zum Thema Galerie am Radweg etwas erzählen. Vorausgesetzt, dies ist für das Architektenteam interessant. Übrigens; ich freue mich sehr, dass dieses Projekt jetzt endlich vorangeht und hoffe sehr, dass wir bald ein schöneres und liebenswerteres Ihmezentrum haben werden.
- Rolltreppe/ Fließband zum Schwarzen Bären war früher toll

- Parkplätze in vorhandener Tiefgarage = Neben der neuen Durchwegung befindet sich in der Blumenauer Straße die Einfahrt zu den beiden Tiefgeschossen, die als PKW- Stellplätze dienen. Dort können Bewohner des Ihme-Zentrums, aber auch jedermann, gegen eine übliche Gebühr parken. Über die derzeit freigegebenen Flächen hinaus gibt es seit über 10 Jahren rund 500 Parkplätze, die brachliegen. Diesen „Skandal“ hat die HAZ am 11.04.2019 in einem Artikel (siehe Anhang) öffentlich gemacht. Passiert ist seitdem nichts. Es liegt die Vermutung nahe, dass der Verwalter und / oder der Eigentümer kein wirtschaftliches Interesse haben. Das wird nicht nur durch die Aussage des Verwalters in dem HAZ-Artikel deutlich, sondern auch durch den Umstand, dass es keinerlei Hinweisschilder gibt. In Linden-Mitte – vor meiner Haustür – gibt es derweil einen Parkplatzsuchverkehr, bei dem verzweifelte Autofahrer häufig -zimal ihre Runden drehen und nicht selten ihre Fahrzeuge an verbotenen Orten abstellen. Und nebenan gibt es 500 freie Parkplätze, die durch Bauzäune versperrt sind! Mein Appell geht an die Stadt Hannover, für Abhilfe zu sorgen. Womöglich ist eine externe Bewirtschaftung anzustreben, z.B. durch Union-Boden.
- Grundidee ist dabei, dass der Platz am Brückenkopf möglichst übersichtlich gestaltet wird, eine offene Fläche in der Mitte erhält und alle Wegebeziehungen einsehbar sind, sodass verschiedene Verkehrsteilnehmer sich frühzeitig erkennen und Radfahrer ausweichen bzw. ihre Geschwindigkeit anpassen können. Insbesondere der Rand des Platzes erhält Bepflanzung und lädt zum Verweilen ein. Die geplante freistehende Treppe auf dem Platz wurde nach rechts ins momentan ungenutzte Gebäude-Innere verlegt. Damit wird erreicht, dass der Hauseingang besser einsehbar wird. Falls das nicht möglich ist, sollte sie zumindest direkt an der Häuserfront liegen und nicht wie in der jetzigen Planung freistehend.
- Gibt es Zählungen, die einen Hinweis geben, wie stark der Durchgang gerade durch wen genutzt wird, um eine Idee zu bekommen, worauf man den Fokus bei der Gestaltung legen sollte?
- Warum soll die Brandwand da sitzen wo sie sitzt? Brandwand ist am Tunnel (an der Stelle) nicht notwendig
- Auf Grundlage von Variante 2 habe ich nun eine eigene Entwurfsskizze angefertigt.
- Gibt es eine „schnelle“ Alternative für Radfahrer? Was ist, wenn es zukünftig mehr Radfahrer gibt / die Fahrradquote steigt?
- In der Mitte ist ein offener Platz, der in allen Richtungen von Radfahrenden überquert werden kann und gut aus allen Richtungen einsehbar ist.
- Am Rand des Platzes sind Baumpflanzungen vorgesehen. Die drei eingezeichneten Bäume links können in einem Hochbeet mit niedriger Mauer in Sitzhöhe stehen und geschwungener Begrenzung. Damit wird die geschwungene Form des Radweges aufgegriffen. Die Mauer lädt zum Verweilen und zum Blick auf den Platz ein.
- Die vier Bäume rechts stehen hingegen in ebenerdigen Baumscheiben. Eventuell können dort auch Bänke aufgestellt werden.
- Der vorhandene Bücherschrank sollte auf jeden Fall erhalten bleiben bzw. nach dem Umbau wieder an geeigneter Stelle aufgestellt werden.
- In der Tunneldurchfahrt werden die vorhandenen Säulen durch solide senkrechte Stahlträger mit minimaler Dicke (maximal 20 cm Durchmesser) ersetzt, damit dahinter sich aufhaltende Fußgänger sichtbar bleiben. Am besten wäre es, wenn gar keine Säulen mehr in dem Tunnel stehen müssen und das Gebäude durch Elemente in den Seitenwänden des Tunnels sowie über dem Tunnel liegende waagerechte Stahlträger stabilisiert werden kann. Hierzu sollte der Rat eines Gebäudestatikers eingeholt werden.

MATERIAL

- Fußbodenbelag für Skater*innen schallschluckend
- helle Naturfarben und natürliche Materialien wie Bambus und Hanf & Naturstein
- Betonlandschaft: Es wird immer schwieriger, den Kopf in den Sand zu stecken.
- Ich würde die Chance begrüßen, einen neuen Fußbodenbelag zu etablieren.
- Untergrund sollte schallschluckend sein, da Skater, Longboards etc., aber auch die Anlieferung teilweise einen enormen Krach verursachen

LICHT / DECKENÖFFNUNGEN

- natürlicher Lichtfall (wünscht sich)
- dass genug Licht in die innenliegenden Läden des Tunnels einströmen kann (wünscht sich)
- dass die Lichtverhältnisse im Tunnel auch abends gewährleistet werden (auch bei den Läden) (wünscht sich)
- Natürliches Licht (wünscht sich)
- keine unnötigen Spielereien mit Licht
- Durch die Deckenöffnungen fällt Regen. (gefällt nicht)
- Deckenöffnungen nicht über dem Hauptweg (Regen)
- Die Öffnung nach oben lässt Tageslicht in die „Höhle“, das sollte, wo immer es möglich ist, auch durchgeführt werden.
- Durch die Deckenöffnungen regnet es. (gefällt nicht)
- Deckenöffnungen mit Scheiben versehen gegen Regen.
- Ausreichend Lichtverhältnisse und Lichtbänder zur Führung – Beispiele in NL
- Positiv zu bemerken ist die helle Lichtgestaltung, die breitere Aufweitung nach Osten und auch der Durchgang nach Süden.
- Unklar bleibt, ob und wie der interne Weg Richtung schwarzer Bär belichtet wird.

DANKE / BETEILIGUNGSPROZESS

- guter Dialog, gute Schauwand
- Vielen Dank für die Möglichkeiten mitzubestimmen!
- Danke!
- Bitte wenden Sie sich auch an die Bewohner direkt.
- Bürger bei Planung frühzeitig einbinden und Planungsgespräche in Presse bekanntgeben.
- Ich durchquere i.d.R. mehrmals täglich die Verbindung zwischen Linden und Innenstadt mit dem Fahrrad. Und begrüße es sehr, dass eine konkrete Veränderung möglich scheint. Ich bedauere sehr, dass die breitere Öffentlichkeit erst spät und nur mit zwei sehr enggeführten Vorschlägen einbezogen wird. Und hoffe, dass dieser Prozess eine weitergehende Beteiligung einleitet und nicht deren Abschluss ist.
- Ich freue mich auf weitere Teiligungsmaßnahmen, damit die Stadtteile zusammenwachsen und die Bewohner*innen sich in der Umsetzung wiederfinden können. Und hoffe auf einen Prozess und eine Variante, die lernfähig ist und Veränderung und Anpassung an geränderte Nutzungsinteressen ermöglicht.
- Grundsätzlich begüße ich die Idee und finde das Teiligungsformat gelungen.
- Vielen Dank zunächst dafür, dass die Öffentlichkeit und die Bewohner des Zentrums ein Mitspracherecht bekommen haben.

IHME
ZENTRUM

PFADFINDER

HERAUSGEBER

PLAN ZWEI
STADTPLANUNG UND ARCHITEKTUR
Postkamp 14 a
D-30159 Hannover
+49 511/27 94 95-3
kontakt@plan-zwei.com
www.plan-zwei.com

KONZEPT UND GESTALTUNG

HUNGER & KOCH®
BORN GRÜNWALD SCHEITENBERGER
PARTNERSCHAFT
DESIGNER UND SZENOGRAPHIN
An der Weide 33
D-30173 Hannover
+49 511/51 99 46-00
hallo@hungerundkoch.com
www.hungerundkoch.com

HANNOVER, NOVEMBER 2020
ONLINE-VERSION ZUM DOWNLOAD

VERSION 2.0

GEFÖRDERT DURCH



