

Online-Dialog „Mein Hannover 2030“

Alle Beiträge des öffentlichen Diskussionsforums



Inhalt	Seite
1. Hinweise zum Lesen dieser Dokumentation.....	3
2. Auftaktphase.....	5
a. Übersicht Online-Beteiligungsangebote	5
b. Mein Hannover 2030 ist... (ODNN).....	5
c. Ergebnisse des Abends on Tour (21.11.2014).....	12
d. Mein Lieblingssort (OD01)	14
e. Wie wollen wir wachsen? Wie wollen wir arbeiten? Wie können wir umweltgerecht leben? (OD02)	19
3. Dialogphase.....	24
a. Übersicht Online-Beteiligungsangebote	24
b. Allgemein über „Mein Hannover 2030“ (später zu OD04).....	25
c. Wie wollen wir wachsen? (später zu OD04).....	35
d. Wie machen wir Hannover zu einem Zuhause für viele (Wohnen, Versorgung, Mobilität)? (später zu OD04)	51
e. Wie schaffen wir gute Bildung und lebendige Kultur? (später zu OD04)	132
f. Allgemeiner Dialog zum Thema Inklusion, Integration und Teilhabe (später zu OD04)	140
g. Was können und was wollen wir uns leisten? (später zu OD04)	143
h. Jugendpanel 2030: Fragen zu Bildung und Kultur (OD31)	152
i. Wie kann es ein gutes, ökologisch und sozial gerechtes Zusammenleben Aller geben? (OD07).....	152
j. Zukunft des Wohnens in gemischten Quartieren: Weiter wohnen wie gewohnt? (OD06).....	154
k. Baukultur als Stadtwert: Wie soll unsere Stadt aussehen? (OD16).....	155
l. Soziales Hannover 2030: Wie stärken wir selbständiges Leben und gesellschaftliche Teilhabe? (OD17)	156
m. Hannover in Bewegung - Meine Sportstadt 2030 (OD22)	186
n. Wodurch entsteht Lebensqualität in unserer Stadt? (OD20)	192
o. Richtig versorgt: Was brauchen wir an Versorgung morgen? (OD21)	205
p. Smart Mobil: Was bewegt uns morgen? Womit, Wohin – Alte Wege neu begehen? (OD27).....	208
4. Konzeptphase.....	212
a. Übersicht Online-Beteiligungsangebote	212
b. Mein Hannover 2030 – bleiben Sie dran!	212
c. Fragen und Anmerkungen an die Moderation	214
d. Meinungen zum Entwurf der Ergebnisse des Stadtdialogs (OD30).....	218
5. Anhang: Auswertungsberichte	284

1. Hinweise zum Lesen dieser Dokumentation

Der Online-Dialog zum integrierten Stadtentwicklungskonzept „Mein Hannover 2030“ fand in einer Forensoftware statt, die zusätzlich eine Galerie enthielt und eine vorgeschaltetes Blog der Betreiber. Mit der Moderation des Online-Dialoges war die Agentur Zebralog GmbH & Co KG, Berlin, beauftragt. Die Einrichtung des Online-Dialoges und Moderation im Zeitraum 24.07.2015 bis 18.11.2015 fand durch den städtischen Mitarbeiter Henning Kohlmeyer statt, der unter eigenem Namen in der Rolle „Dialogverwalter“ schrieb. Online Moderation und Dialogverwalter waren berechtigt, auch in geschlossenen Dialogen zu schreiben.

Im Online-Dialog wurden Fachdialoge und allgemeine, dauerhafte Dialoge durchgeführt. Die „allgemeinen Dialoge“ in jedem Handlungsfeld waren als dauerhafte Online-Begleitung des Stadtdialogs und Ergänzung zu den Vor-Ort Veranstaltungen gedacht und dienten zur Diskussion der Teilnehmenden untereinander. Die Fachdialoge wurden in den Fachdezernaten der Stadtverwaltung konzipiert und waren immer nur vergleichsweise kurzfristig geöffnet. Ziel dieses Ansatzes war es, dass alle Interessierten gebündelt zu einem Thema Ihre Meinung abgeben und die Meinung anderer diskutieren können und die Stadtverwaltung „auf Augenhöhe“ mitdiskutieren kann. Die Moderationsquote lag daher in den Fachdialogen relativ hoch.

In Dialogforum und Galerie war es möglich, Beiträge und Bilder mit „Likes“ zu versehen und Themen und Bilder auf einer 5-Sterne-Skala zu bewerten. Von diesen Optionen wurde verhältnismäßig wenig Gebrauch gemacht, zumal sie nur registrierten Teilnehmenden zugänglich waren. Alle Likes und Bewertungen sind in dieser Dokumentation mit Stand des jeweiligen Schließungsdatums wiedergegeben.

Themen und Galerien konnten – bis auf wenige Ausnahmen - von registrierten Teilnehmenden angelegt werden, sobald die Dialogforen geöffnet waren. Ausnahmen waren die Foren „Mein Hannover 2030 ist...“ und die fünf Foren zu den Handlungsfeldern im Abschlussdialog „Meinungen zum Entwurf der Ergebnisse des mit Stadtdialogs“ (OD30). Hier waren nur Antworten auf die vorgegebenen Fragen gewünscht, keine Ergänzung der Fragen. In der Dokumentation erkennen Sie am Namen und Zeitpunkt des jeweils ersten Beitrags eines Themas, wer das Thema wann angelegt hat.

Damit Fachdialoge, ihre Öffnungszeiten und ihre Themen schon möglichst früh gelesen werden können, wurden die jeweiligen Foren und Themen so früh wie möglich online angelegt und sichtbar geschaltet. Jedes Forum wurde mit einem Erläuterungstext versehen, der laufend fortgeschrieben wurde und dessen jeweils letzte Fassung in dieser Dokumentation unter der dazugehörigen Überschrift zu finden ist. In der mobilen Ansicht des Online-Dialoges waren diese Erläuterungstexte jedoch nicht abbildbar. Dieser Mangel fiel erst im laufenden Betrieb auf. Alle anschließend eröffneten Dialogforen haben daher ein Thema „Dieser Dialog war vom ... bis zum ... geöffnet.“, in dem die Kurzbeschreibung noch einmal angegeben und ebenfalls fortgeschrieben wurde.

Im Online-Dialog konnten Beiträge und Themen durch die Moderation und den Dialogverwalter verschoben werden. Von dieser Option wurde ab und an Gebrauch gemacht, damit etwa bestehende Themen aus allgemeinen Dialogen in die öffnenden, dazugehörigen Fachdialoge eingebracht werden konnten und die nicht abschließend behandelten Themen aus Fachdialogen anschließend im geöffneten allgemeinen Dialog weiterdiskutiert werden konnten. Teils mussten Themen auch in die richtigen Foren verschoben werden. Beiträge konnten auch nachträglich verändert oder ausgeblendet werden. Von dieser Option wurde jedoch nur in den Beschreibungstexten der Dialoge Gebrauch gemacht.

Alle Ergebnisse der Fachdialoge wurden zum Ende des jeweiligen Forums in eine Excel-Tabelle exportiert und zusammen mit der anonymen Nutzungsstatistik an die Agentur Zebra-log übergeben, die auf dieser Grundlage Auswertungsberichte erstellte. Die Auswertungsberichte wurden mit den fachlich zuständigen Stellen in den Dezernaten abgestimmt und von ihnen in die Auswertung der Ergebnisse für „Mein Hannover 2030“ eingebracht, die wiederum von der Agentur IMORDE Projekt- & Kulturberatung, Berlin, unterstützt wurde. In einer Ergebnismatrix wurde dabei veranschaulicht, welche Beiträge wie in die Handlungsfelder und Querschnittsthemen einsortiert wurden und ob sie im Stadtentwicklungskonzept berücksichtigt wurden. Die allgemeinen, dauerhaften Dialoge wurden im Zeitraum 23.6. bis 23.7.2015 durch die Online-Moderation gebündelt und flossen so unter der laufenden Nummer **OD04** als „Online-Dialog“ in die Ergebnismatrix ein. Die fachliche Verantwortung lag hierfür bei der zentralen Prozesssteuerung im Büro des Oberbürgermeisters.

Die Nutzungsbedingungen des Online-Dialoges erlaubten der Moderation und dem Dialogverwalter, regelwidrige Beiträge zu löschen und Benutzerkonten zu sperren oder zu löschen. Von beiden Optionen musste erfreulicherweise kein Gebrauch gemacht werden. Außerdem war für Fotos, die in die Galerien hochgeladen wurden, eine manuelle Freigabe durch Moderation oder Dialogverwalter erforderlich. Diese unterblieb in siebzehn Fällen, weil es sich um doppelt hochgeladene Bilder handelte (11 Fälle) bzw. weil Personen erkennbar waren, von denen kein Einverständnis zur Veröffentlichung vorlag (6 Fälle). In der Galerie waren außerdem 82 Bilder der Auftaktveranstaltungen und vier Bilder der ModeratorInnen vorhanden, die für diese Dokumentation jedoch ohne Belang waren. Ebenso ohne Belang waren die Blog-Einträge der Moderation und des Dialogverwalters, mit denen auf anstehenden Fachdialoge, technische Neuerungen und/oder hervorgehobene Beiträge hingewiesen wurde.

Im Online-Forum war es sehr einfach möglich, fremde Beiträge ganz oder in Passagen zu zitieren. Diese Zitate sind im folgenden Text in grauer Schrift erkennbar.

Diese Dokumentation zeigt den Online-Dialog, so wie seine Beiträge und Fotos am 17. Dezember 2015 aussahen. Bedingt durch das Verschieben von Themen und Beiträgen kann die Verteilung von Themen und Beiträgen in den Dialogforen zeitweise anders gewesen sein. Dies ist bei der Betrachtung der Beitragszahlen je Dialog unbedingt zu beachten!

2. Auftaktphase

a. Übersicht Online-Beteiligungsangebote

Während der Auftaktphase endeten die folgenden öffentlichen Dialogforen/Galerien:

Datum	Thema	Kachel	Beiträge
29.9.14	Mein Hannover 2030 ist... (ODNN)	Allgemein	29
29.9.14 bis 30.12.14	Welches ist mein Lieblingsort in Hannover und warum mag ich ihn? (OD01)	Galerie	31
19.10.14 und 20.10.14	Mein Hannover 2030 ist.. (ODNN)	Allgemein	12
21.11.14	Mein Hannover 2030 ist.. (ODNN)	Allgemein	1
21.11.14 bis 20.12.14	Wie wollen wir wachsen? Wie wollen wir arbeiten? Wie können wir umweltgerecht leben? (OD02)	Wirtschaft, Arbeit, Wissenschaft & Umwelt	31
21.11.14 bis 02.12.14	Ergebnisse des Abends on Tour	Allgemein sowie Galerie	1
7.1.15 bis 19.1.15	Mein Hannover 2030 ist... (ODNN)	Allgemein	16

b. Mein Hannover 2030 ist... (ODNN)

Wunschsammlung war geöffnet im Zuge der Auftaktphase (29. September 2014 bis 19. Januar 2015)

Sie können jedoch die Beiträge, die Sie gut finden, weiterhin mit "Gefällt mir" markieren.

Diese Sammlung von Wünschen hat am 29.9. zeitgleich zur Auftaktveranstaltung im Schauspielhaus und am 20.10. im Zuge der zweiten Auftaktveranstaltung im Pavillon erneut stattgefunden. Am 21.11. wurde sie anlässlich des "Abends on Tour" erneut geöffnet und anschließend vom Neujahrsempfang (7.1.) bis zur vierten Auftaktveranstaltung am 19.1.2015.

Die Frage lautete: "Wie wünschen Sie sich Hannover im Jahre 2030? Ergänzen Sie Ihr Adjektiv, beispielsweise "bunt", "engagiert"..."

Thema „Mein Hannover 2030 ist... - Beiträge vom 29.9.2014“

Account	Beitrag	Likes
Henning Kohlmeier 12.09.2014	Ergänzen Sie hier den Satz "Mein Hannover 2030 ist..." und Ihre Ergänzung wird auf der Leinwand im Foyer des Schauspielhauses Hannover am 29.9. angezeigt werden.	2 Likes
Foyer Schauspielhaus 29.9. 29.09.2014	Bunt, lustig, engagiert...	
WWhoefling 29.09.2014	klar positioniert (z.B. "Hannover ist die xxxxx...ste Stadt Deutschlands"), mit schlanken Verwaltungsstrukturen bürgerfreundlich aufgestellt und finanziell handlungsfähig.	
Foyer Schauspielhaus 29.9. 29.09.2014	Visionär	
Foyer Schauspielhaus 29.9.	Impulsgebend	

29.09.2014		
Foyer Schauspielhaus 29.9.29.09.2014	Sauber	
Foyer Schauspielhaus 29.9.29.09.2014	voller Fahrrad-Stellplätze	
Foyer Schauspielhaus 29.9.29.09.2014	Eine Stadt' in der alle Einwohner/innen respektvoll miteinander umgehen	1 Like
Foyer Schauspielhaus 29.9.29.09.2014	Hat viele finanziell gut ausgestattete unabhängige Jugendverbaende	
Foyer Schauspielhaus 29.9.29.09.2014	Solide Finanzen	
Foyer Schauspielhaus 29.9.29.09.2014	Eine laute Stadt	
Foyer Schauspielhaus 29.9.29.09.2014	Etwas leiser?	
Foyer Schauspielhaus 29.9.29.09.2014	eine Stadt, die Straßenkunst in Rand und bBrennpunkten bietet.	
Foyer Schauspielhaus 29.9.29.09.2014	Ohne Leinewelle	
Profboerne 29.09.2014	erreichbar	
Foyer Schauspielhaus 29.9.29.09.2014	Die Heimat meiner enkelkinder	
Foyer Schauspielhaus 29.9.29.09.2014	Eine Stadt voller unangepasster jünger Menschen, die was wollen im ihrer Stadt.	
Klaus.W.P. 29.09.2014	Arm aber sexy	
Klaus.W.P. 29.09.2014	Am Rande seiner Leistungsfähigkeit	
Foyer Schauspielhaus 29.9.29.09.2014	aufgeschlossen für Neues	
Klaus.W.P. 29.09.2014	Manchmal sehr bürokratisch	
Siro 29.09.2014	Wunderschön und ein Shopping-Paradis :)	
Foyer Schauspielhaus 29.9.29.09.2014	ganz Ohr :-)	
Foyer Schauspielhaus 29.9.29.09.2014	Abwasserentsorgung auf höchstem Nievau	
Foyer Schauspielhaus 29.9.29.09.2014	Wunderschön und grün	
Klaus.W.P.	Jugendarbeit als Sparpotential ^{^^}	

29.09.2014		
Bettina R. 29.09.2014	<p>... eine weltoffene, moderne und attraktive Stadt</p> <ul style="list-style-type: none"> - in der ein intelligentes, vielschichtiges Verkehrskonzept für alle Arten von Fortbewegungsmitteln eine gute Grundlage bildet und die Region angemessen mit einschließt - in der Bürger mit Bürgerentscheiden die Interessen der Bevölkerung mit lenken können - in der weltoffenes Verhalten es möglich macht, dass die Menschen jeden Alters und jeder Nationalität sich zu Hause fühlen und vor allem in jedem Bereich ohne Hürden integriert werden - in der es für alle ein Grundeinkommen gibt - in der Kreativität gefördert wird - in der Gelder realistisch verplant werden - in der Bürokratie abgebaut wird und Formulare in einfacher Sprache vorliegen - in der Kinder unterschiedlicher Herkunft gleiche Chancen für die Zukunft haben - in der es grün ist - in der es bunt zugeht - in der für alle Menschen Institutionen wie Museen und Schwimmbäder kostenlos sind - in der Krankenhäuser, Energieunternehmen usw. nicht privatisiert sind - in der die Politik sich ihrer Verantwortung für ALLE Menschen der Stadt bewusst ist 	1 Like
Foyer Schauspielhaus 29.9. 29.09.2014	besonders, fair und wunderbar!	
Henning Kohlmeyer 29.09.2014	Ein sehr schönes Schlusswort für heute. Wir schließen damit jetzt diese Umfrage und bedanken uns bei allen Teilnehmerinnen und Teilnehmern.	1 Like

Thema „Mein Hannover 2030 ist... - Beiträge vom 20.10.2014“

Account	Beitrag	Likes
Henning Kohlmeyer 13.10.2014	Wie soll Ihr Hannover im Jahre 2030 sein? Hier ist der Platz für Ihre Wünsche und Vorschläge am 19.10.2014 und am 20.10.2014.	
Gänseblümchen, 20.10.2014	<p>... - vielfältig, weltoffen und tolerant</p> <ul style="list-style-type: none"> - entbürokratisiert mit attraktiven Arbeitsplätzen - verfügt über eine gut ausgebaute und vielseitige Infrastruktur - ist die Heimat interessierter und engagierter Bürger, deren Meinung ehrlich gefragt ist - hat bezahlbaren, attraktiven und vielseitigen Wohnraum - bietet ein kostengünstiges und vielseitiges Freizeitangebot 	
Gänseblümchen, 20.10.2014	<ul style="list-style-type: none"> - finanziell handlungsfähig - grün und voller Gänseblümchen! 	

Barbara Hannover, 20.10.2014	<ul style="list-style-type: none"> - mehr Angebote für Kinder, Jugendliche und alte Menschen - viele Grünflächen mit Attraktionen für alle Altersgruppen gemeinsam - bezahlbaren Wohnraum auf den Bedarf der Bürger angepasst - eine bessere Koordination der Baustellen d.h. nicht so viele Baustellen gleichzeitig 	
Klaus.W.P., 20.10.2014	<ul style="list-style-type: none"> - bei der Expo-Nachnutzung gescheitert - auf Sparflamme 	
Klaus.W.P., 20.10.2014	Wo bleibt die Innovation? Wir wollen eine Leineweile. Oder das Seengebiet im Nord-Westens Hannover.	
Klaus.W.P., 20.10.2014	Baulich ist Hannover seit Jahren nur Mittelmaß, wo bleiben Gebäude die Hannover bekanntmachen? Langweilige Einheitsbauten wie am Kroepcke mag man nicht noch mehr sehen.	
Klaus.W.P., 20.10.2014	Und warum fördert man nicht mal den Jugendsport und erlässt allen Jugendmannschaften die Hallenmieten? Stattdesse dreht man an genau dieser Schraube.	
Klaus.W.P., 20.10.2014	Und die Region Hannover ist ein Wunsch geblieben, noch immer gibt star unterschiedliche Regelungen in Stadt und Region	
hheiko, 20.10.2014	Mein Hannover 2030 ist eine jugendfreundlichere Stadt mit sanierten Ganztagschulen und Visionen.	
Foyer Pavillon 20.10., 20.10.2014	flexible variable Wohnungsplanung, so dass z.B. aus großen kleine Wohnungen entstehen können oder durch Zusammenlegung kleiner Wohnungen bei Bedarf große Wohnungen entstehen können, damit sich vergrößernde Familien im Stadtteil wohnen bleiben können (Würfelsystem)	
Foyer Pavillon 20.10., 20.10.2014	Mit Wohnungswirtschaft so kooperieren, dass Heuschrecken wenig Chancen haben.	

Thema „Mein Hannover 2030 ist... - Beiträge vom 21.11.2014“

Account	Beitrag	Likes
Henning Kohlmeier 23.10.2014	<p>Hallo liebe Hannoveranerinnen und Hannoveraner, hier können Sie am 21.11.2014 ab 14 Uhr schreiben, wie Hannover im Jahre 2030 aus Ihrer Sicht sein soll. Wir schließen die Umfrage um 23:30 Uhr.</p> <p>Und falls Sie die Ideen und Wünsche der anderen Teilnehmerinnen und Teilnehmer gut finden, zögern Sie bitte nicht, sie mit "Gefällt mir" zu markieren (neudeutsch "liken" ;)). Auch die Beiträge der früheren Sammlungen können Sie noch "liken".</p> <p>Wir freuen uns schon auf Ihre Ideen und werden sie für die Dialogphase vormerken, die im Januar 2015 beginnt :)</p>	

Thema „Wie diese Wünschensammlung funktioniert...“

Account	Beitrag	Likes
Henning Kohl- meyer 21.11.2014	<p>Schön, dass Sie sich auch etwas wünschen wollen! Haben Sie sich schon ein "Benutzerkonto" erstellt und sich angemeldet?</p> <p>Einen Wunsch äußern Sie finden hier im Online-Dialog für jeden Stichtag, an dem Sie einen Wunsch platzieren können, einen Ordner. Falls gerade ein Ordner geöffnet ist, schreiben Sie dort direkt hinein, indem Sie den Ordner öffnen und "Auf dieses Thema antworten" anklicken.</p> <p>Andere Wünsche gut finden Wenn Sie ein wenig Zeit haben, schauen Sie doch mal die Ordner durch. Sobald Sie einen Wunsch finden, dem Sie sich gerne anschließen möchten, klicken Sie auf "Gefällt mir" (per Smartphone: das Häkchen oben rechts). Wie das geht, können Sie mit dieser Anleitung gerne schon einmal ausprobieren :)</p> <p>Was passiert am Ende mit Ihren Beiträgen? Für den Online-Dialog gelten dieselben Spielregeln wie für alle Veranstaltungen. Ihre Wünsche werden den Handlungsfeldern des Stadtdialoges zugeordnet zur Berücksichtigung im Stadtentwicklungskonzept. Außerdem können die schönsten Wünsche sich auch in Zwischenberichten zum Stadtdialog wiederfinden.</p>	

Thema „Mein Hannover 2030 ist... - Beiträge vom 7.1. bis 19.1.2015“

Account	Beitrag	Likes
Henning Kohl- meyer 7.1.2015	<p>Hallo liebe Hannoveranerinnen und Hannoveraner, hier können Sie ab sofort bis zum 19. Januar 2015, 22:30 Uhr schreiben, wie Hannover im Jahre 2030 aus Ihrer Sicht sein soll. Die beiden Wünsche, die seit dem 21.11. per E-Mail bei uns eingegangen sind, stellen wir als erste Beiträge bereit.</p> <p>Und falls Sie die Ideen und Wünsche der anderen Teilnehmerinnen und Teilnehmer gut finden, zögern Sie bitte nicht, sie mit "Gefällt mir" zu markieren. Auch die Beiträge der früheren Sammlungen können Sie noch " liken".</p> <p>Wir freuen uns schon auf Ihre Ideen und werden sie für die Dialogphase vormerken, die ab dem 19. Januar 2015 beginnt!</p>	
Neues Rathaus 7.1.	<p>Eingegangen per E-Mail: Mein Hannover 2030 hat immer noch eine angenehme Straßenbeleuchtung! Nicht Scheinwerferlampen wie an der Benno Ohnesorg Brücke oder Straßenlampen, wie die neu angebrachten, vor der freien Waldorfschule am Rudolf von Bennigsen Ufer! - wenn der ganze Maschsee so beleuchtet wäre, viel Spaß beim Abendspaziergang oder joggen- Mir ist bewusst, dass Energiesparend gedacht werden muß, aber Lichtverschmutzung gibt es auch und es muß auch be-</p>	

	dacht werden was, das mit Tier und Mensch macht.	
Neues Rathaus 7.1.	<p>Eingegangen per E-Mail:</p> <p>Generell: Ich würde mir von den verantwortlichen Entscheidungsträgern wünschen, dass sie mehr Mut, mehr Querdenken und mehr Vorreiterrollen übernehmen! Einfach mal was wagen, was sonst keiner macht und sich -und sei es nur punktuell- eine Alleinstellung verschaffen. Ich fand es z.B. sehr schade, dass wir nicht einmal aus einem Event wie der Expo etwas Bleibendes in Hannover haben (Atomium, Eiffelturm etc.), was auch heute noch Touristen anziehen würde. Oder warum gibt es in München schon lange die Isarwelle, während man in Hannover wieder alles kaputt diskutiert. Hannover leidet ohnehin unter dem Makel der Konformität und Langeweile - leider trägt aus meiner Sicht die Mutlosigkeit der Städteplaner genau dazu bei.</p> <p>Speziell: Ich würde mir wünschen, dass...</p> <p>mit der relativ günstigen Variante von Beleuchtung/Illumination "Besonderes" geschaffen wird, so z.B. bei der Hochstrasse, die ich zudem als touristisches Einfalltor zur Innenstadt erachte, z.B. auch durch das neue Drehkreuz der Busgesellschaften am ZOB. Hier mit "Einheitsgrau" aufzuwarten halte ich für geradezu fahrlässig! Und: ich bin mir sicher, es lassen weitere Aushängeplätze so gut in Szene setzen.</p> <p>ein weiteres Mittel wäre z.B. eine farbliche Gestaltung von tristen Gegenden. Mir fallen hier z.B. die "Comic"-Fassaden in Brüssel ein, in den Hergé sich großformatig z.B. mit Tim&Struppi verewigt hat -warum sollte das bei uns nicht mit W.Busch oder N.d.S.Phalle-Bildern gehen. Oder grundsätzlich mit Modern Art (wie z.B. in der U-Bahnhalte Sedanstrasse gut angefangen)? Leider stelle ich aktuell eher fest, dass das Gegenteil in Hannover passiert, nämlich die Errichtung von noch mehr Grau (sh. Klagesmarkt, sh. derzeitiges Hochstrassenkonzept, sh. Gestaltung des Raschplatzes, sh. Sprengelmuseum und, und, und!</p> <p>Schaffung von mehr "Oasen" in der Stadt: ich kenne kaum eine andere Stadt, die weniger ausgebaute Höfe und nette Plätze hat, die zum Verweilen einladen, als Hannover! Fast alle Cafes in der Innenstadt liegen an befahrenen Strassen. Hier besteht deutlicher Nachholbedarf. Ggf. kann man bisher weitgehend ungenutzte Bereiche dafür besser ins Rennen bringen, z.B. das Hohe Ufer, der Ihmeseitenkanal oder auch der Mittellandkanal (in Frankreich sind z.B. ganz tolle Lokationen am Kanal entstanden). Wenn ich z.B. die Vorkriegsbilder anschau, als es noch eine richtige Leineinsel gab, da wird mir ganz flau, was daraus gemacht wurde. Diese Entwicklung gilt es umzukehren!</p>	
Neues Rathaus 7.1.	eine reiche Stadt, weil wir HannoveranerInnen uns gegenseitig helfen	
Neues Rathaus 7.1.	Ich wünsche mir, dass die D-Linie unterirdisch gebaut wird und die Verschwendung für die oberirdische Linie gestoppt wird.	
Neues Rathaus 7.1.	froh, dass es noch das Stöckener Schwimmbad gibt	
Neues Rathaus 7.1.	Hannover braucht Phantasie -- stets das Soziale und das vermeintliche Miteinander? Diskurs, Kontroverse, Widerspruch (aushalten), anstelle von	

	Vorhersehbares. EM	
Neues Rathaus 7.1.	Mein Hannover ist 2030 auf den Strassen und Plätzen frei von Müll.	
Neues Rathaus 7.1.	Mein Hannover 2030 hat Platz für jeden, lädt zum Träumen ein und lässt sich nicht vom Metropolendenken anderer Grossstädte anstecken.	
Neues Rathaus 7.1.	Mein Hannover soll buntere Stadtteile bekommen oder bis dann schon haben.	
Neues Rathaus 7.1.	Hat einen Steintorplatz als Entrée zur Georgstraße und eine D-Linie im Tunnel	
Neues Rathaus 7.1.	hallo, wann bekommen wir endlich Fahrradstationen mit Leihrädern?	
Neues Rathaus 7.1.	meiner meinung nach gibt es schon welche, aber vielleicht sollten gebuehren reduziert und die orte dezentralisiert werden.	
SternHAJ	<p>Ein ganz wichtiger Punkt ist für mich die Frage, wie man junge, kreative Menschen und interessierte Menschen in die Stadt ziehen kann und sie dort halten kann.</p> <p>In Berlin fällt mir ein Phänomen auf. Touristen photographieren schmutzige Straßen, verfallene Häuser und schlechte Architektur wie Weltwunder. Über Hässlichkeiten dieser Art würden sie sich in anderen Städten aufregen oder sich lustig machen. Es zählt also offensichtlich nicht das Stadtbild, sondern das durch eine Stadt vermittelte Gefühl. Werbung mit dem Stadtbild und den schönen Ecken ist vielleicht genau deshalb recht nutzlos - das ist Werben mit Zweitrangigkeiten. Stadtmarketing muss beim Stadtgefühl ansetzen. Das richtige Stadtgefühl kann sich nur aus dem Menschen heraus entwickeln, die in einer Stadt leben und arbeiten. Es muss also das Ziele sein, ihnen Raum zu geben - Freiraum, Lebensraum, Platz für Kreativität, Gelegenheit zur Entwicklung eines positiv ausstrahlenden Stadtgefühls.</p> <p>Im Heft 11/2014 der Zeitschrift "Mobil" (Kundenzeitschrift der Bahn) stehen gute Sätze zum Thema Stadtgefühl. Da geht es in einem Interview am Beispiel Erfurt (S.53) darum, was zu tun ist, um junge Leute in der Stadt zu halten. "Mit hübsch herausgeputzten Fachwerkhäuschen holt man sie nicht zurück. Beschwerden wegen Lärmbelästigung gibt es schon beim geringsten Anlass und gegen 22 Uhr werden die Bürgersteige hochgeklappt." Und weiter: "Die Jungen müssen einen Teil ihrer Träume dort verwirklichen können, sonst gehen sie."</p> <p>Für Leben in der Stadt, Kreativität, Turbulenz ist es nötig, dass Freiraum da ist und dass nicht z.B. um 22 Uhr Schluss sein muss. In gewachsenen Vierteln fühlen sich Bewohner schnell gestört (was auch okay und verständlich ist). Wie wäre es, ein neues Viertel zu planen ohne diese Beschränkungen? Von vornherein gibt es hier diese Grenzen nicht und jeder der hier hinzieht, weiß das und hat das zu akzeptieren. Studentenwohnungen. Ateliers, Bars. Platz für Aktivitäten draußen - all das findet sich hier. Eine solches Viertel nahe der Innenstadt (vielleicht eine revitalisierte Industriebrache, nachgenutzte und bisher ungenutzte Halle) wäre ein echter Gewinn für die Stadt und ihre Zukunft.</p>	

	<p>Dies ist nur eine Anregung - hier müssten kräftig Ideen entwickelt werden mit einem "Brainpool" verschiedenster Menschen. Bisher wird die für eine Stadt zentrale Frage "Wie ziehen wir junge, kreative Menschen und interessierte Menschen in die Stadt und wie halten wir sie?" in diesem Dialog kaum betrachtet und das muss geändert werden.</p>	
Besnier	<p>Für 2030 wünsche ich mir ein engagierteres Hannover!!! Eine Stadt, die Mut hat, viel mehr lebendige Plätze und Straßen für ihre Bewohner anzubieten (wie die Limmerstraße, die Listermeile...). Das alltägliche Leben eines Hannoveraners spielt sich nicht nur in der Stadtmitte, sondern in den Stadtvierteln ab. Dort sollten diese Plätze und Fußgängerzonen für die Bürger geschaffen werden.</p> <p>Für 2030 wünsche ich mir außerdem einen Spaziergang in der Sonne entlang der Leine, wo ich den Klang der Menschen, der Vögel und die Strömung des Flusses hören kann. Leider gibt es heute kaum Orte im « grünen » Hannover ohne stressigen Verkehrslärm im Hintergrund...</p> <p>Ein Engagement kann auch manchmal symbolisch sein. Als Symbol von Hannovers Engagement für eine nachhaltige Zukunft würde ich mich darüber freuen, wenn ich in der Mitte der Stadt zu einem Fahrradturm anstatt dem Volkswagenturm aufblicken könnte! :-)</p> <p>Aber ich träume...</p>	
Henning Kohl- meyer	<p>Auch heute wieder ein sehr schöner Schlussbeitrag unserer Wunschsammlung. Wir schließen nun diese Sammlung denn seit heute morgen sind in allen Handlungsfeldern die allgemeinen Dialoge geöffnet - möge der Dialog beginnen! Vielleicht lässt sich ja der eine oder andere Traum zumindest teilweise realisieren...</p>	

c. Ergebnisse des Abends on Tour (21.11.2014)

Dieser Dialog war geöffnet vom 21.11.2014 bis zum 02.12.2014, 12 Uhr.

Was hat Ihnen beim "Abend on Tour" am 21.11.2014 besonders gut gefallen? Welche Aussagen waren Ihnen besonders wichtig? Teilen Sie Ihre Eindrücke und Erkenntnisse mit oder "liken" Sie die Beiträge anderer!

Wir haben mit diesem Dialog ausprobiert, ob das Bewerben mit QR-Codes während der Veranstaltung allein ausreicht.








Thema „Wie dieser Dialog funktioniert...“








Account	Beitrag	Likes
<p>Henning Kohl- meyer, 21.11.2014</p>	<p>Schön, dass Sie mitschreiben wollen! Haben Sie sich schon ein "Benutzerkonto" erstellt und sich angemeldet?</p> <p>Neues Thema erstellen</p> <p>Jedes neue Ergebnis soll ein eigenes Thema sein. Gleiche Meinungen oder Diskussionen über die bereits vorhandenen Ergebnisse sollen in dem jeweiligen Thema geführt werden. Wenn also noch niemand ein Thema eröffnet hat, das Ihr Ergebnis abbildet, erstellen Sie einfach selbst ein neues Thema!</p> <p>Auf ein Thema antworten</p> <p>Falls schon jemand im Sinne Ihres Ergebnisses ein Thema eröffnet hat, können Sie gerne auf das Thema antworten und sich anschließen. Natürlich können Sie aber auch auf ein Thema antworten, das Ihrer Meinung so gar nicht entspricht oder zu dem Sie sich etwa eine Begründung wünschen. Klicken Sie dazu einfach auf das jeweilige Thema und dann auf "Auf dieses Thema antworten".</p> <p>Was passiert am Ende mit Ihren Beiträgen?</p> <p>Für den Online-Dialog gelten dieselben Spielregeln wie für alle Veranstaltungen. Die von Ihnen notierten Ergebnisse des "Abends on Tour" werden den Handlungsfeldern des Stadtdialoges zugeordnet zur Berücksichtigung im Stadtentwicklungskonzept. Außerdem können sich die Kernaussagen auch in Zwischenberichten zum Stadtdialog wiederfinden.</p>	







d. Mein Lieblingsort (OD01)







Welches ist Ihr Lieblingsort in Hannover und warum mögen Sie ihn?






Diese Fotosammlung war vom 29.09.2014 bis zum 30.12.2014 geöffnet. Es konnten Fotos von Lieblingsorten hochgeladen werden und in der Beschreibung ergänzt werden, warum man sie mag. Außerdem konnten die Bilder kommentiert, bewertet und "geliked" werden.

Account	Foto	Titel	Beschreibung	Li-kes	Bewer-tung	Kommentare	
Silke Mardorf		Abend on Tour - Klagesmarkt	Abend on Tour am 21.11.2014 - Klagesmarkt	0	keine	0	
Silke Mardorf		Abend on Tour - Klagesmarkt	Abend on Tour am 21.11.2014 - Klagesmarkt	0	keine	0	
Silke Mardorf		Abend on Tour - Klagesmarkt	Abend on Tour am 21.11.2014 - Klagesmarkt	0	keine	0	
Silke Mardorf		Abend on Tour - Klagesmarkt	Abend on Tour am 21.11.2014 - Klagesmarkt	0	keine	0	
Ute H.		Mein Schrebergarten	Mein Lieblingsort in Hannover ist mein Schrebergarten an der Leine	0	keine	0	
Reusch		Am Holzmarkt		2	keine	0	
Reusch		Das Opernhaus im Spiegel		0	keine	0	

Account	Foto	Titel	Beschreibung	Li-kes	Bewer-tung	Kommentare	
Reusch		Im Spiegel der Markthalle		1	keine	0	
Reusch		In Ricklingen		1	keine	0	
Reusch		Der Blick von meiner Terasse im Winter	ein Wintermärchen	1	5 Sterne, 1 Bewertung	0	
Reusch		Der Stadtpark mit HCC	Die Enten zeigen es: Entspannung	0	4 Sterne, 1 Bewertung	0	
Reusch		Das Riesenrad auf dem Schützenfest		1	keine	0	
Reusch		Die Göttlinger Sieben vor dem Landtag	Immer wieder ein Ort des Rückzugs in der hektischen Landeshauptstadt	2	keine	0	
Reusch		Der Blick vom Hohen Ufer zum Ihmezentrum		1	keine	0	

Account	Foto	Titel	Beschreibung	Li-kes	Bewer-tung	Kommentare	
Reusch		Der Löwe am Maschsee	Ruhe und Entspannung	2	keine	0	
Reusch		Der Blick aus meinem Küchenfenster in Döhren	Seit 24 Jahren jeden Tag aufs Neue ...einfach schön.	1	keine	0	
Barbara Hannover		Das bunte Linden	Graffitis machen triste Häuserwände lebendig.	1	keine	0	
Gänseblümchen		Buddhistische Pagode in Mittelfeld	Gut zum Entspannen	2	keine	1	Einmal Asien und zurück :-)
Gänseblümchen		Herrenhäuser Gärten	Alle Jahre wieder, das kleine Fest im Großen Garten	2	4 Sterne, 1 Bewertung	1	Einfach immer wieder zauberhaft
Gänseblümchen		Indien	Elefantenfamilien beim Baden	2	5 Sterne, 1 Bewertung	1	Hier ist immer was los und man kann für eine Weile in eine andere Welt eintauchen.

Account	Foto	Titel	Beschreibung	Li-kes	Bewer-tung	Kommentare	
Maren Colde- wey		Wild- ecke	"Leben allein ge- nügt nicht", sagte der Schmetterling. "Sonnenschein, Freiheit und eine kleine Blume muss man haben ..." Hans Christian Andersen	0	5 Sterne, 1 Bewer- tung	0	
Maren Colde- wey		Pumpe	Wasser - die wich- tigste Grundlage für Gemeinschaft - muss Gemein- schaftseigentum sein, nicht Privat- eigentum!	0	5 Sterne, 1 Bewer- tung	0	
Maren Colde- wey		Alle helfen Mit Join The Team	Alle helfen mit - join the Team!	0	1 Stern, 1 Bewer- tung	0	
mitma- cherin		Schafe Am Krons- berg	Am Kronsberg kann ich sogar "Schafe zäh- len"..... ein span- nender, junger Stadtteil.	1	5 Sterne, 1 Bewer- tung	0	
Maren Colde- wey		Garten- tisch	Menschen aller Farben und Kultu- ren kommen hier zusammen.	0	2 Sterne, 2 Bewer- tungen	0	
Barbara Hanno- ver		Mein Linden bei Son- nenun- ter- gang <3	Linden ist tolerant, bunt und überra- schend. :wub:	2	5 Sterne, 2 Bewer- tungen	1	Linden ist ein- fach weltof- fen, bunt und fröh- lich.

Account	Foto	Titel	Beschreibung	Li-kes	Bewer-tung	Kommentare
Maren Colde- wey		Bau- teilbör- se Glocks ee Hanno- ver	In der Glocksee- Bauteilbörse kommen viele Ideen einer Kultur des Wandels zu- sammen und ent- wickeln sich wei- ter. Kommt gucken am Tag der Offe- nen Tür am 11.10.2014 ab 15 Uhr!	0	keine	0
Henning Kohl- meyer		Masch- park, Natur und Ent- span- nung mitten in der Stadt	Den Maschpark finde ich toll, weil ich mich hier, mit- ten in der City, mit Freundinnen und Freunden treffen kann. Es ist ruhig und wir können nach der Arbeit im Grünen relaxen.	0	keine	0
titho		Masch- see	Ein toller Ort, um mit der Familie zu entspannen. Ru- hig und doch zent- ral.	1	4 Sterne, 2 Bewer- tungen	0
Henning Kohl- meyer		Dam- wild im Tiergar- ten be- obach- ten	Der Tiergarten ist im Sommer sehr schön, um an hei- ßen Tagen unter einem kühlenden Blätterdach zu sitzen. Hier kann ich auch Tiere fotografieren, oder einfach nur die Seele baumeln lassen.	1	4 Sterne, 1 Bewer- tung	0
Online- Modera- tion (Ka- rin Bu- kies)		Her- mann- Löhns- Park	Hermann-Löns- Park: ein Gefühl von weiter Land- schaft ganz in der Nähe des Stadt- zentrums.	1	keine	0

Am 30.12.2014, 12 Uhr wurde die Fotosammlung "Mein Lieblingsort" geschlossen. Die Fotos mit den meisten Likes und gleichzeitig besten Bewertungen waren „Mein Linden bei Sonnenuntergang“ und „Indien“ im Zoo Hannover.

e. Wie wollen wir wachsen? Wie wollen wir arbeiten? Wie können wir umweltgerecht leben? (OD02)

Der Dialog „Wie wollen wir wachsen?“ war vom 21.11.2014 bis zum 20.12.2014 geöffnet, erhielt jedoch keine Beiträge. Er wurde daher als allgemeiner Dialog im Handlungsfeld „Wirtschaft, Arbeit, Wissenschaft und Umwelt“ vom 15.1. bis zum 23.7.2015 fortgesetzt.

Der Dialog „Wie wollen wir arbeiten?“ war vom 21.11.2014 bis zum 20.12.2014 geöffnet. Bei dieser Frage ging es um Hannover als Wirtschafts- und Arbeitsstandort:

Thema „Wie dieser Dialog funktioniert...“

Account	Beitrag	Likes
<p>Henning Kohlmeier, 20.11.2014</p>	<p>Schön, dass Sie mitschreiben wollen! Haben Sie sich schon ein "Benutzerkonto" erstellt und sich angemeldet?</p> <p>Neues Thema erstellen Jede neue Meinung zu der hier gestellten Frage soll ein eigenes Thema sein. Gleiche Meinungen oder Diskussionen über die bereits vorhandenen Meinungen sollen in dem jeweiligen Thema geführt werden. Wenn also noch niemand ein Thema eröffnet hat, das Ihre Meinung abbildet, erstellen Sie einfach selbst ein neues Thema!</p> <p>Auf ein Thema antworten Falls schon jemand im Sinne Ihrer Meinung ein Thema eröffnet hat, können Sie gerne auf das Thema antworten und sich anschließen. Natürlich können Sie aber auch auf ein Thema antworten, das Ihrer Meinung so gar nicht entspricht oder zu dem Sie sich etwa eine Begründung wünschen. Klicken Sie dazu einfach auf das jeweilige Thema und dann auf "Auf dieses Thema antworten".</p> <p>Was passiert am Ende mit Ihren Beiträgen? Für den Online-Dialog gelten dieselben Spielregeln wie für alle Veranstaltungen. Unsere Moderatorinnen und Moderatoren ordnen alle Beiträge den Handlungsfeldern des Stadtdialoges zu und geben sie an die Landeshauptstadt Hannover zur Berücksichtigung im Stadtentwicklungskonzept. Außerdem werden die Kernaussagen auf der Seite „Aktuell“ zusammengefasst und können sich auch in Zwischenberichten zum Stadtdialog wiederfinden.</p>	

Thema „Mein Arbeitsplatz 2030 ist...“

Account	Beitrag	Likes
<p>Gänseblümchen, 27.11.2014</p>	<p>Mein Arbeitsplatz 2030 ist...</p> <p>Für mich ist insbesondere Flexibilität wichtig. So möchte ich gerne flexible Arbeitszeiten, natürlich in einem gewissen Rahmen, haben und kann mir auch gut vorstellen an verschiedenen Orten (Büro, zuhause, im Park) zu arbeiten.</p> <p>Ganz weg von einem festen Arbeitsort möchte ich jedoch nicht, da ich einen Teamzusammenhang und Kontakt zu Kollegen und Führungskräften sehr wichtig finde, um eine hohe Arbeitsmotivation und kreativen Austausch und Input zu bekommen.</p> <p>Schön fände ich auch die Möglichkeit Haustiere mit zur Arbeit bringen zu können (selbstverständlich nur dann, wenn der Arbeitszusammenhang dies zulässt und die direkten Kollegen einverstanden und nicht allergisch ;-)) sind).</p> <p>Um gute Arbeitsleistung bringen zu können, ist es mir wichtig gefordert und gefördert zu werden, also auch Entwicklungsmöglichkeiten zu haben.</p> <p>Technische Unterstützung befürworte ich grundsätzlich sehr und stehe neuen Technologien und Medien offen gegenüber, da ich davon ausgehe, dass uns diese bis 2030 mehr und mehr begegnen werden. Ohne eine gewisse "Menschlichkeit" kommen wir als soziale Wesen aber nicht aus und sollten diese auch nicht vernachlässigen.</p>	

Thema „Dieser Dialog war vom 21.11.2014 bis zum 20.12.2014 geöffnet.“

Account	Beitrag	Likes
<p>Henning Kohlmeier, 06.02.2015</p>	<p>Bei dieser Frage ging es um Hannover als Wirtschafts- und Arbeitsstandort. Sie wurde am 21.11.2014 im Rahmen des "Abends on tour" am Standort "Haus der Wirtschaft" gestellt und konnte im Anschluss online weiterdiskutiert werden.</p> <p>Falls Sie gerne noch etwas beitragen wollen, schreiben Sie bitte in den Dialog "Wie wollen wir wachsen".</p>	

Der Dialog „Wie können wir umweltgerecht leben?“ war vom 21.11.2014 bis zum 20.12.2014 geöffnet. Wussten Sie schon, dass Hannover die grünste Großstadt Deutschlands ist?

Thema „Wie dieser Dialog funktioniert...“

Account	Beitrag	Likes
Henning Kohlmeier, 20.11.2014	<p>Schön, dass Sie mitschreiben wollen! Haben Sie sich schon ein "Benutzerkonto" erstellt und sich angemeldet?</p> <p>Neues Thema erstellen Jede neue Meinung zu der hier gestellten Frage soll ein eigenes Thema sein. Gleiche Meinungen oder Diskussionen über die bereits vorhandenen Meinungen sollen in dem jeweiligen Thema geführt werden. Wenn also noch niemand ein Thema eröffnet hat, das Ihre Meinung abbildet, erstellen Sie einfach selbst ein neues Thema!</p> <p>Auf ein Thema antworten Falls schon jemand im Sinne Ihrer Meinung ein Thema eröffnet hat, können Sie gerne auf das Thema antworten und sich anschließen. Natürlich können Sie aber auch auf ein Thema antworten, das Ihrer Meinung so gar nicht entspricht oder zu dem Sie sich etwa eine Begründung wünschen. Klicken Sie dazu einfach auf das jeweilige Thema und dann auf "Auf dieses Thema antworten".</p> <p>Was passiert am Ende mit Ihren Beiträgen? Für den Online-Dialog gelten dieselben Spielregeln wie für alle Veranstaltungen. Unsere Moderatorinnen und Moderatoren ordnen alle Beiträge den Handlungsfeldern des Stadtdialoges zu und geben sie an die Landeshauptstadt Hannover zur Berücksichtigung im Stadtentwicklungskonzept. Außerdem werden die Kernaussagen auf der Seite „Aktuell“ zusammengefasst und können sich auch in Zwischenberichten zum Stadtdialog wiederfinden.</p>	

Thema „Antworten und Statements am Wunschbaum“

Account	Beitrag	Likes
Online-Moderation, 21.01.2015	<p>Unter den Fragen „Wie wollen wir wachsen?“, „Wie wollen wir arbeiten?“, „Wie können wir umweltgerecht leben?“ konnten die Teilnehmenden des Abends on Tour Ihre Antworten und Statements an den Wunschbaum hängen.</p> <p>Lesen Sie im Folgenden die Ergebnisse:</p>	
Online-Moderation, 21.01.2015	<p>#1</p> <p>Ich wünsche mir eine durchgrünte Stadt</p>	
Online-Moderation, 21.01.2015	<p>#2</p> <p>Industriegebiete begrünen, keine toten Orte in der Stadt</p>	

Online-Moderation, 21.01.2015	#3 Autofreie Siedlungen	
Online-Moderation, 21.01.2015	#4 Mehr Ersatzpflanzung für Bebauung	
Online-Moderation, 21.01.2015	#5 Mehr Bäume in der Stadt	
Online-Moderation, 21.01.2015	#6 Vielfalt in den Baustilen beibehalten, Platz für Grünes	
Online-Moderation, 21.01.2015	#7 Biologische Grünflächenpflege, keine „Puster“	
Online-Moderation, 21.01.2015	#8 Spielplätze: gesund, kreativ, wohnungsnah	
Online-Moderation, 21.01.2015	#9 Eine Innenstadt ohne motorisierten Individualverkehr	
Online-Moderation, 21.01.2015	#10 Mehrgenerationen-Plätze für mehr Miteinander	
Online-Moderation, 21.01.2015	#11 Eigene abgetrennte Wege für Fahrradfahrer	
Online-Moderation, 21.01.2015	#12 Bessere Ampelschaltungen für fließenden Autoverkehr	
Online-Moderation, 21.01.2015	#13 Weniger Parkplätze in der Innenstadt	
Online-Moderation, 21.01.2015	#14 2030 ist Hannover schon auf einem guten Weg zur Klimaneutralität	
Online-Moderation, 21.01.2015	#15 Schaffung einer Longboardstrecke	
Online-Moderation, 21.01.2015	#16 Klimaschutz als Top-Thema in allen Bereichen	
Online-Moderation, 21.01.2015	#17 Fahrradfreundliche Stadt	
Online-Moderation, 21.01.2015	#18 Zukunftsfähigkeit in Entscheidungen einbeziehen, nicht nur Wirtschaftlichkeit	
Online-Moderation, 21.01.2015	#19 Mehr autofreie Zonen / Quartiere (Waldchaussee)	

Online-Moderation, 21.01.2015	#20 Nachhaltig wachsen	
Online-Moderation, 21.01.2015	#21 Gute Nachbarschaft	
Online-Moderation, 21.01.2015	#22 Die Eilenriede erhalten	
Online-Moderation, 21.01.2015	#23 Keine Autos in der Stadt	
Online-Moderation, 21.01.2015	#24 Versiegelte Flächen aufbrechen	
Online-Moderation, 21.01.2015	#25 Viel städtischen Freiraum für Naturerfahrung und Kreativität	

Thema „Dieser Dialog war vom 21.11.2014 bis zum 20.12.2014 geöffnet.“

Account	Beitrag	Likes
Henning Kohlmeier, 06.02.2015	<p>Wussten Sie schon, dass Hannover die grünste Großstadt Deutschlands ist?</p> <p>Dieser Dialog ist bereits geschlossen. Falls Sie gerne noch etwas beitragen wollen, schreiben Sie bitte in den Dialog "Wie wollen wir wachsen".</p>	

3. Dialogphase

a. Übersicht Online-Beteiligungsangebote

Während der Dialogphase endeten die folgenden öffentlichen Dialogforen/Galerien:

Datum	Thema	Kachel	Beiträge
29.9.14 bis 23.7.15	Allgemein über "Mein Hannover 2030" (Fortsetzung)	Was mich sonst interessiert...	32
15.1.15 bis 23.7.15	Wie wollen wir wachsen?	Wirtschaft, Arbeit, Wissenschaft & Umwelt	38
15.1.15 bis 23.7.15	Wie machen wir Hannover zu einem Zu- hause für viele (Wohnen, Versorgung, Mobilität)?	Wohnen, Versor- gung & Mobilität	159
15.1.15 bis 23.7.15	Wie schaffen wir gute Bildung und leben- dige Kultur?	Bildung & Kultur	18
15.1.15 bis 23.7.15	Allgemeiner Dialog zum Thema Inklusion, Integration und Teilhabe	Inklusion, Integrati- on und Teilhabe	6
15.1.15 bis 23.7.15	Was können und was wollen wir uns leis- ten?	Finanzen	14
Ab 3.2.15	Jugendpanel 2030: Fragen zu Bildung und Kultur (OD31)	Externe Website jugendpanel2030.de	?
3.3.15 bis 30.3.15	Wie kann es ein gutes, ökologisch und sozial gerechtes Zusammenleben Aller geben? (OD07)	Wirtschaft, Arbeit, Wissenschaft & Umwelt	4
3.3.15 bis 17.3.15	Zukunft des Wohnens in gemischten Quar- tieren: Weiter wohnen wie gewohnt? (OD06)	Wohnen, Versor- gung & Mobilität	2
6.4.15 bis 20.4.15	Baukultur als Stadtwert: Wie soll unsere Stadt aussehen? (OD16)	Wohnen, Versor- gung & Mobilität	4
14.4.15 bis 12.5.15	Soziales Hannover 2030: Wie stärken wir selbständiges Leben und gesellschaftliche Teilhabe? (OD17)	Inklusion, Integrati- on & Teilhabe; Au- ßerdem Galerie	85
22.4.15 bis 15.6.15	Hannover in Bewegung - Meine Sportstadt 2030 (OD22)	Wohnen, Versor- gung & Mobilität	27
8.5.15 bis 16.6.15	Wodurch entsteht Lebensqualität in unse- rer Stadt? (OD20)	Wirtschaft, Arbeit, Wissenschaft & Umwelt	25
25.5.15 bis 8.6.15	Richtig versorgt: Was brauchen wir an Versorgung morgen? (OD21)	Wohnen, Versor- gung & Mobilität	6
29.6.15 bis 13.7.15	Smart Mobil: Was bewegt uns morgen? Womit, Wohin – Alte Wege neu begehen? (OD27)	Wohnen, Versor- gung & Mobilität	7

Vom 23.6. bis zum 23.7.2015 fand in den dauerhaften Dialogen eine Bündelung der Ergebnisse durch ZebraLog statt, damit die Ergebnisse in kompakter Form in das Konzept einfließen konnten. Die Ergebnisse der Bündelung wurden unter der laufenden Nummer **OD04** geführt.

b. Allgemein über „Mein Hannover 2030“ (später zu OD04)

Der Dialog „Allgemein über „Mein Hannover 2030“ war vom 29.09.2014 bis zum 23.07.2015 geöffnet mit der Beschriftung „Hier bieten wir Ihnen einen Platz, mit anderen Teilnehmerinnen und Teilnehmern untereinander über den Stadtdialog zu diskutieren, zum Beispiel über anstehende oder besuchte Veranstaltungen.“

Thema „Über den Stadtdialog“

Account	Beitrag	Likes
Henning Kohlmeier, 01.10.2014	Diskutieren Sie hier über den Prozess/Ablauf des Stadtdialogs "Mein Hannover 2030"	
Gänseblümchen, 10.10.2014	<p>Ich begrüße den Stadtdialog sehr und erhoffe mir einen angeregten, konstruktiven Austausch zu verschiedenen Bereich des (Arbeits-)Lebens. Insbesondere freue ich mich auf die angekündigten Dialogveranstaltungen.</p> <p>Leider scheint die Absicht des Stadtdialog sowie auch der Ablauf und die Themen bisher nicht ausreichend kommuniziert worden zu sein. Ich wünsche mir daher viele Infos und Transparenz, so dass ein Dialog entstehen kann.</p> <p>Derzeit scheint viel Skepsis vorzuherrschen, ob Vorschläge überhaupt umgesetzt werden (können) und Kritik gehört wird.</p>	
Klaus.W.P., 20.10.2014	Was kostet das eigentlich alles, also der Stadtdialog? Sechs oder siebenstellig?	
Online Moderation, 21.10.2014	<p>Hallo Klaus.W.P.,</p> <p>vielen Dank für Ihre Frage und für Ihr Interesse an dem Stadtdialog! Das Finanzvolumen für den Stadtdialog „Mein Hannover 2030“ beträgt über 3 Jahre jährlich 400.000 €. Die entsprechende Bekanntgabe finden Sie in der öffentlichen Beschlussdrucksache 0261/2014.</p> <p>Wir wünschen Ihnen weiterhin viel Spaß bei der Teilnahme an den Stadtdialog „Mein Hannover 2030“.</p> <p>Beste Grüße</p> <p>Elisabeth Schulze (Moderation)</p>	
dampfdomi, 03.04.2015	<p>"Großes Interesse an Stadtdialog"...</p> <p>lautet eine Art Zwischen-Resümee auf einer der Startseiten zum Dialog -. und dann folgen ganz viele ordentliche Prozentzahlen. Aber Prozent wovon??</p> <p>Fällt den Betreibern der Widerspruch dieser - wohl marketingorientierten - Schlagzeile mit der realen Beteiligung nicht auf?</p> <p>Beispiel: Themenbereich "Weiter wohnen wie gewohnt" - geöffnet vom 3.-17.3.15 - Ergebnis: Keine Antwort zu 2 Themen!</p> <p>Selbst bei den halbwegs zählbaren Beiträgen etwa zur Mobilität muss man relativieren, dass einige wenige sich untereinander über ihre Steckenpferde austauschen und - ich behaupte das jetzt mal - die Hälfte der Teilnehmer Akteure aus der Stadtverwal-</p>	

	<p>tung sind. Nichts gegen die, wenn sie Hannoveraner sind, aber man sollte sich auf dieser Grundlage keine Aussagekraft über den Willen der Einwohnerschaft insgesamt einbilden. Und aktuell muss ich hinzufügen: Selbst die Relevanz besser fundierter Beteiligungsverfahren wie der Wasserstadt mit ihrem Dialog wird durch Politiker ruiniert, die den dort unterstrichenen Willen zur Bauplanung beiseite schieben und sich auf höhere Erkenntnisse und gesamtstädtische Zwänge berufen. So wird das nixx!!</p>	
<p>Online Moderation, 16.04.2015</p>	<p>Hallo dampfdomi,</p> <p>die Prozentzahlen des Artikels auf den Sie verweisen, beziehen sich immer auf den Kreis der Befragten im Bürger-Panel. http://www.hannover....-an-Stadtdialog</p> <p>Die Stadtverwaltung hat im Online-Dialog verschiedene Rollen. Zum einen ist sie "Dialogverwalterin" für die allgemeinen Dialoge, zum anderen beantwortet sie als Fachredaktion auch inhaltliche Fragen in den Fachdialogen. In beiden Fällen sind die Personen aber dementsprechend ausgewiesen. Natürlich ist es Verwaltungsmitarbeitern aber auch erlaubt, sich privat mit ihrer eigenen Meinung im Rahmen der Nutzungsbedingungen am Onlinedialog zu beteiligen. In dem Fall schreiben sie aber nicht im Namen und Auftrag der Stadtverwaltung.</p> <p>Es liegt in der Natur der Sache, dass Online-Dialoge nie repräsentativ für die gesamte Bevölkerung sein können. Ihr Ziel ist es, die Beteiligungsmöglichkeiten insgesamt zu verbreitern und die Veranstaltungsformate sinnvoll zu ergänzen. Ein allgemeines Meinungsbild kann durch einen Online-Dialog allein nicht geschaffen werden. Hierfür ist etwa das Bürger-Panel besser geeignet. Aus den anonymisierten, statistischen Nutzungsdaten geht hervor, dass der Online-Dialog allein im März immerhin 24.345 Seitenaufrufe und 836 verschiedene Besucher hatte.</p> <p>Viele Grüße</p> <p>Hannah Pützer</p> <p>(Online Moderation)</p>	

Thema „Über Veranstaltungen“

Account	Beitrag	Likes
Henning Kohlmeier, 01.10.2014	Diskutieren Sie hier über die Veranstaltungen des Stadtdialogs "Mein Hannover 2030"	
Christine Höbermann, 05.10.2014	Hallo! Gibt es eine Möglichkeit, kurze Zusammenfassungen der Referate bei der Auftaktveranstaltung am 29.09.14 zu bekommen? Besonders interessiert mich der Vortrag von Prof. Dr. Ilse Hebrecht.	
Moderation MB, 06.10.2014	Hallo Frau Höbermann, vielen Dank für Ihre Nachfrage. Zu unseren Spielregeln der Beteiligung gehört, dass die Ergebnisse aller Veranstaltungen dokumentiert und veröffentlicht werden unter http://www.meinhannover2030.de . Dort finden Sie auch bereits Fotos und eine Videodokumentation (http://www.hannover...reicher-Auftakt) der Auftaktveranstaltung am 29.09.2014. Sobald weitere Dokumentationen vorliegen, kontaktieren wir Sie gerne. Mit freundlichen Grüßen, Die Online-Moderation	

Thema „Über Online-Dialoge“

Account	Beitrag	Likes
Henning Kohlmeier, 01.10.2014	Diskutieren Sie hier über die online durchgeführten Teile des Stadtdialogs "Mein Hannover 2030" und über diese Diskussionsplattform	

Thema „Hannover online-Dialog auch in Zukunft fortsetzen“

Bewertet mit 5 von 5 Sternen bei 2 abgegebenen Stimmen

Account	Beitrag	Likes
Henry, 06.06.2015	Der Hannover online-Dialog muss unbedingt weiter fortgesetzt werden. Leider ist immer noch nicht so richtig durchschaubar, welche Foren wann schließen sollen. Ich plädiere hier mal schwer dafür, dieses Online-Diskussionsforum unter städtischer Regie auch in Zukunft fortzusetzen! Es wird vermutlich auch Dank einer guten Redaktion nicht so wüst herumgepöbelt wie in manch anderen Foren. Und es finden sich in vielen Beiträgen immer wieder interessante Hinweise, die den Blick weiten auf andere Teile der Stadt oder auch auf Unbekanntes im eigenen Stadtteil! Am interessantesten finde ich die Beiträge zur Verbesserung der	4

	<p>Verkehrssituation. Das es so viele Menschen gibt, die eine Verbesserung für Fußverkehr, Radverkehr und ÖPNV massiv einfordern, spiegelt sich nicht in HAZ und NP wieder. Da versagt Hannovers Lokalpresse leider allzuhäufig, oder betrachtet vieles nur durch die "Autofahrerbrille".</p>	
<p>Anna Scheer, 10.06.2015</p>	<p>Ja! Ich bin auch sehr dafür, das Forum kontinuierlich beizubehalten. Ein sehr gutes Medium als Feedback an die Stadt sowie als Dialog.</p>	1
<p>Anton, 11.06.2015</p>	<p>Ja, hier kann man doch endlich mal seine Anregungen loswerden und sie versickern nicht. Schreibt man als Bürger an Zuständige bei der Stadt, bekommt man nämlich nicht einmal eine Eingangsbestätigung - geschweige denn eine Antwort.</p> <p>In diesem Dialog kann die Stadt sich angucken, was der Bürger von ihr will. Ohne dass etwas gelocht und abgeheftet im Nirvana verschwinden kann. Dieser Dialog zeigt, was den Hannoveranern auf den Nägeln brennt und er zeigt jetzt schon, welche Themen hier sträflich ignoriert werden.</p> <p>Nach Durchsicht der Online-Dialogbeiträge bin ich sicher, dass die Verwaltung bereits zahlreiche Anregungen zum Thema Radverkehr erhalten hat. Wenn davon niemand weiß, kann man sie ignorieren.</p> <p>Genau darum ist es eine verflixt gute Idee, diese Bürgerwünsche weiterhin öffentlich zu dokumentieren, damit die Stadt sich daran messen lassen muss. Hier wird nicht gepöbelt wie sonst oft im Internet, sondern hier stehen bergeweise wirklich gut durchdachte Vorschläge.</p> <p>Die Dialoge sollten außerdem durchgängig geöffnet bleiben - warum will die Stadt nur eine begrenzte Zeit sehen, was Bürger interessiert? Das ist eine arrogante Haltung. Der Dialog sollte dauerhaft erhalten bleiben und regelmäßig ausgewertet werden.</p>	1
<p>Henning Kohlmeyer, 12.06.2015</p>	<p>Lieber Anton,</p> <p>erst einmal vielen Dank für das dicke Lob! Diese Online-Plattform wurde eigens für den Dialog zu „Mein Hannover 2030“ geschaffen aber bereits mit dem Plan, sie auch für zukünftige Beteiligungsverfahren nutzen zu können. Dass wir Dialoge nur zeitweise öffnen ist nicht arrogant gemeint sondern ist der Tatsache geschuldet, dass mit der Redaktion und Moderation ja auch Personalaufwände und damit Kosten verbunden sind und dass wir die Diskussion zu bestimmten Themen gerne bündeln wollen (siehe dazu auch https://e-government...emenkomplexe/).</p> <p>Wir diskutieren verwaltungsintern aber bereits darüber, in welchem Umfang und Format wir den Online-Dialog weiter betreiben können und sind daher auch sehr dankbar für die positiven Impulse hier!</p> <p>Mit freundlichen Grüßen</p> <p>Henning Kohlmeyer (Dialogverwalter)</p>	

Gudrun Becker, 17.06.2015	Ich schließe mich an, der Online-Dialog ist auch für die Zukunft eine gute Sache! 😊	
Daniela Selberg, 21.07.2015	Das ist eine sehr gute Idee. Aber bitte den Link richtig weit vorne auf der Internetseite Hannovers platzieren, dass man ihn gleich sieht und anklicken kann.	
Online Moderation, 24.07.2015	<p>Liebe Hannoveranerinnen und Hannoveraner,</p> <p>Wir freuen uns, dass Sie sich auch nach Ende der Dialogphase Gedanken über die Zukunft Ihrer Stadt machen und werden Ihnen daher ab dem 24.7. hier im Online-Dialog versuchsweise einen Platz einrichten, an dem sie mit anderen Teilnehmerinnen und Teilnehmern weiterdiskutieren können. Die Stadtverwaltung wird dieses Dialogforum regelmäßig auf Regelverstöße sichten und es bei Bedarf moderieren. Die Beiträge dort haben jedoch keinen Anspruch mehr darauf, im Entwurf des Stadtentwicklungskonzepts berücksichtigt zu werden.</p> <p>Ihre Online Moderation</p>	

Thema „Unübersichtliche Struktur und keine Möglichkeit Fotos hochzuladen“

Account	Beitrag	Likes
Henry 05.03.2015	<p>Der online-Dialog ist trotz einzelner Verbesserung weiterhin unübersichtlich. Bei manchen Diskussionsthemen, die man anklickt, steht geschlossen. Bei anderen steht, wird erst dann und dann geöffnet, und dann steht manchmal noch dabei: "Sie können aber auch auf einer anderen Seite etwas zu dem Schreiben, was Sie eigentlich hier schreiben wollten." Es wird dann ein Vorschlag gemacht. Aber auch die Möglichkeit offen gelassen ein noch anderes Dialog-Thema zu suchen, um das zu schreiben, was man gerne loswerden möchte.</p> <p>Und eine Gesamtübersicht fehlt. Bei anderen Diskussionsforen im Internet findet man in der Regel eine überschaubare Liste der Themen die diskutiert werden. Okay - manchmal sind diese Listen sehr lang und es wird doppelt und dreifach über Themen in verschiedenen Themenfeldern diskutiert. Das ist ganz allgemein eine Schwäche bei online-Dialogen. Aber beim Hannover.de-online Dialog hab ich das Gefühl hier wird gar nicht erst versucht eine überschaubare Liste zu erzeugen und darzustellen. Man muss hin und her klicken und findet manchmal nicht mal seinen eigenen Beitrag wieder.</p> <p>Die Möglichkeit Fotos hochzuladen, die zwischenzeitlich geschaffen wurde, und wovon ich dann auch erfolgreich Gebrauch machte, funktioniert inzwischen auch nicht mehr. Bei meinem letzten Versuch erschien dann immer die Anzeige, die Foto-Datei sei zu groß, obwohl noch ein paar Tage vorher sehr viel größere Foto-Dateien hochgeladen werden konnten.</p> <p>Dazu auch eine technische Frage: Was bedeutet, "Sie können Dateien bis 10.04K hochladen."? Wenn ich bei einem Foto, das im Computer gespeichert ist, auf</p>	

	Eigenschaften gehe, dann wird in der Regel die Dateigröße in KB abgegeben. Fotos von 100 bis ca. 500 KB, lassen sich in der Regel in online-Dialogforen gut hochladen. Aber was bedeutet 10.04K ?	
Online Moderation, 09.03.2015	<p>Lieber Henry,</p> <p>vielen Dank für Ihren Beitrag.</p> <p>Ihre Kritik zur Struktur der Plattform und zum Hochladen von Fotos nehmen wir gerne auf und leiten sie an die Verantwortlichen der Stadt Hannover weiter.</p> <p>Der nächste Fotodialog zu dem Thema "Soziales Hannover2030" startet am 14.04.2015. Wir freuen uns auf Ihre Beteiligung.</p> <p>Mit besten Grüßen, Franziska Thiele (Online-Moderation)</p>	
Henning Kohlmeier, 18.03.2015	<p>Henry schrieb am 05 März 2015 - 10:12: Dazu auch eine technische Frage: Was bedeutet, "Sie können Dateien bis 10.04K hochladen."?</p> <p>Lieber Henry,</p> <p>da hat Ihnen unsere Technik doch glatt ein "B" unterschlagen und es handelte sich um Ihren restlichen, noch unverbrauchten Speicherplatz für Fotos. Wir haben aber gerade eben die Obergrenze für Dateiuploads pro Person erhöht, damit Sie zunächst weitere Bilder einstellen können. Parallel arbeiten wir daran, das Hochladen und Einarbeiten von Fotos in den Text generell zu vereinfachen und hoffen, dass wir rechtzeitig zum Fotodialog, der am 14.4. startet, eine elegantere Lösung präsentieren können. Herzliche Grüße aus dem Neuen Rathaus!</p> <p>Henning Kohlmeier</p>	
Online Moderation 19.03.2015	<p>Lieber Henry,</p> <p>aufgrund der Rückmeldungen der User wird der Online-Dialog stetig verbessert. Die Stadt Hannover freut sich über alle Anregungen und den Austausch, der auch medienübergreifend erfolgt.</p> <p>Die Verantwortlichen der Stadt Hannover arbeiten derzeit an der Umsetzung der angeregten Verbesserungen. Das gilt auch für das Hochladen von Fotos.</p> <p>Mit besten Grüßen, Franziska Thiele (Online-Moderation)</p>	
Henry, 25.03.2015	<p>Liebe online-Moderation,</p> <p>vielen Dank für den Hinweis, dass die 10.04K meine ganz persönliche verbliebene Datenreserve für das Hochladen von Bildern war. Und dass dieses Datenkontingent jetzt ausgeweitet wurde. Wovon ich gleich Gebrauch gemacht habe.</p>	

	<p>Auf den angekündigten Foto-Dialog bin ich schon jetzt gespannt. Um wieviel KB ist denn nun das Datenkontingent für's Foto-Hochladen erhöht worden?</p> <p>Mit besten Grüßen, Henry</p>	
<p>Henning Kohlmeier, 26.03.2015</p>	<p>Lieber Heny,</p> <p>in diesem Falle antworte ich direkt: Den neuen Foto-Upload finden Sie jetzt unter den Eingabefeldern für Beiträge. Einzelne Bilder dürfen maximal 5 MB groß sein, jede(r) darf insgesamt maximal knapp 100 MB hochladen. Bei Bedarf können wir diese Werte noch verändern.</p> <p>Bitte beachten Sie: Nicht alle Smartphones arbeiten fehlerfrei beim Hochladen von Fotos auf Webseiten.</p> <p>Freundliche Grüße aus dem Neuen Rathaus!</p> <p>Henning Kohlmeier</p>	

Thema „Dokumentation der Veranstaltungen“

Account	Beitrag	Likes
<p>Arne Baumann, 07.03.2015</p>	<p>Ich habe nun schon einige Veranstaltungen miterlebt und wundere mich, dass noch keine einzige im Netz dokumentiert ist. oder finde ich die Protokolle einfach nicht?</p> <p>Arne</p>	
<p>Arne Baumann, 12.03.2015</p>	<p>ist es nicht üblich, dass man auf eine Frage im Dialog auch eine Antwort bekommt? Ich interessiere mich nach wie vor für die Protokolle? Danke für eine Antwort Arne</p>	
<p>Online Moderation 12.03.2015</p>	<p>Hallo Herr Baumann,</p> <p>vielen Dank für Ihren Beitrag. Die Webseite der Stadt Hannover bietet einige Informationen zu den vergangenen Veranstaltungen. Informationen rund um das Thema "Dokumentation der Veranstaltungen" finden Sie hier. Zu den einzelnen Protokollen gelangen Sie hier.</p> <p>Weiterhin viel Spaß am Online-Dialog und beste Grüße, Kira Möller (Online-Moderation)</p>	

Thema „Verwaltung in Zeiten des Wandels - oder - "Die zweite Hälfte des Schachbretts"“

Bewertet mit 5 von 5 Sternen bei 1 abgegebenen Stimme

Account	Beitrag	Likes
<p>Björn Waide, 03.03.2015</p>	<p>Wir leben in rasanten Zeiten. Die Fortschritte in Wissenschaft und Technologie treiben die Menschen und uns als Gesellschaft zu immer schnelleren Anpassungen und Veränderungsprozessen an. Wenn wir über "Hannover 2030" nachdenken, dann begehen wir als gewohnt linear denkende Menschen wahrscheinlich den Fehler, uns zu überlegen, wie die Welt vor 15 Jahren aussah und die Veränderungsdynamik aus dem Zeitraum auf die kommenden 15 Jahre zu übertragen. Selbst in diesem Zeitraum gab es gravierende Veränderungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Das World Trade Center wurde 2001 von Terroristen zerstört - Der Euro wurde erst 2002 als Bargeld eingeführt - Das iPhone gibt es sogar erst seit 2007 - Seit 2000 ist die Weltbevölkerung um 1 Milliarde Menschen gewachsen - China ist zu einer globalen Wirtschaftsmacht geworden <p>Die Liste ließe sich lange fortsetzen. Man sieht selbst so schon, dass sich die Zukunft über diesen Zeitraum schwer vorhersehen lassen wird. Dieses Problem bekommt eine noch größere Dimension wenn man sich klar macht, dass die Veränderungsdynamik in den kommenden 15 Jahren aber voraussichtlich doppelt so groß ist wie in den vergangenen Jahren. Eine Planung über diesen langen Zeitraum ist schier unmöglich. Und doch versuchen wir es. Immer wieder. Auch hier.</p> <p>Was mir in diesem Zusammenhang fehlt ist ein Handlungsfeld, dass sich auf dieser Meta-Ebene mit der Frage beschäftigt, wie Stadt überhaupt in 15 Jahren funktionieren soll, wie Verwaltung funktionieren soll. Bereits heute ist die Schwerfälligkeit der Verwaltungen ein Dauerthema. Mit jedem Jahr, in dem wieder neue heranwachsende Generationen mit diesem Apparat in Kontakt kommen, wird die Diskrepanz zwischen Anspruch und Wirklichkeit deutlicher.</p> <p>In einer zunehmend komplexer werdenden und sich schneller verändernden Welt kann Verwaltung und auch Stadt in Zukunft nicht mehr so aussehen, wie sie es heute tut. Zentrale Verwaltungsapparate, Planungsprozesse und Organisationen werden nicht mehr Schritt halten können mit den Anforderungen an schnelle Entscheidungen und Reaktionen.</p> <p>Wir müssen in der Verwaltung ebenso wie in den letzten Jahrzehnten in der Wirtschaft neue Formen der Zusammenarbeit und Entscheidungsfindung finden. Stichwort "Agilität" oder auch "Lean Management".</p> <p>Wie kann Verwaltung dezentralisiert werden, ohne demokratische Prinzipien zu verletzen? Wie können in Zukunft Entscheidungsprozesse weiter an Basis verlagert werden, dort wo die Experten für lokale Probleme sitzen?</p> <p>Eine Grundvoraussetzung dafür ist Transparenz. Gute Entscheidungen können nur dann getroffen werden, wenn den Entscheidern alle relevanten Informationen vorliegen. Leider scheitert be-</p>	<p>1</p>

	<p>reits diese Anforderung in jeder Dimension. Ich bin als Bürger heute nicht mal in der Lage, Informationen über meine eigenen Belange zu erhalten. Der Status meiner laufenden Verwaltungsakte? Die Anzahl Verwaltungsakte vor mir in der Bearbeitungsschlange meines Sachbearbeiters? Wer ist überhaupt mein Sachbearbeiter?</p> <p>Das sind nur kleine, unwesentliche Beispiele aber sie zeigen, dass es bereits im Kleinen an Transparenz mangelt.</p> <p>Ein Stichwort für die Verwaltung der Zukunft ist "Open Data". In meiner Vision für Hannover 2030 bin ich jederzeit in der Lage, an alle relevanten Daten über Hannover und seine Verwaltung in weiterverwertbarer Form zu bekommen. Kreative Köpfe überall in der Stadt können diese Daten nehmen und spannende Analysen damit anstellen. Und auf deren Basis Ideen entwickeln, wie wir mit Problemen umgehen.</p> <p>Ein schönes Beispiel, was heute schon in New York möglich ist, zeigt folgendes Video: http://www.ted.com/t..._using_big_data</p> <p>Ich bin gespannt, ob auch diese nicht direkt einem der Handlungsfelder zugehörigen Themen hier Gehör finden. Und welche Gedanken andere Hannoveraner sich dazu machen.</p> <p>Viele Grüße</p> <p>Björn</p> <p>PS: Die Überschrift "Die zweite Hälfte des Schachbretts" bezieht sich auf eine Geschichte, bei der ein Erfinder für die Erfindung des Schachspiels vom Herrscher in Form von Reis entlohnt werden wollte. Und zwar, in dem man 1 Reiskorn auf das erste Feld des Schachbretts legt, 2 auf das zweite, 4 auf das dritte und so weit, jeweils verdoppelnd. Bis zur Hälfte des Schachbretts (die ersten 32 Felder) kann man die Zahlen noch halbwegs überblicken. Auf dem 32. Feld liegen aber bereits über 2 Milliarden Reiskörner. In der zweiten Hälfte übersteigen die Zahlen aber sehr schnell jede Vorstellungskraft. Das ist das Problem mit exponentiellem Wachstum. Wir unterschätzen die Effekte bei größer werdenden Zeiträumen. http://de.wikipedia...Sissa_ibn_Dahir</p>	
--	--	--

Thema „Kommunalpolitik - näher bei den Bürgern sein“

Account	Beitrag	Likes
Bechinie, 30.01.2015	<p>Im Stadtdialog fehlt mir die Weiterentwicklung unserer politischen Kultur.</p> <p>Alle Politiker wollen immer nahe bei den Menschen sein. Bürgerfreundlichkeit und -nähe hört man in vielen Sonntagsreden. Wenn man aber die wohlfeilen Reden mit der Realität vergleicht, dann stellt man fest, dass die Bezirksräte in den Stadtteilen zwar nahe am Bürger sind, aber fast nichts zu sagen haben. Die volle Handlungskompetenz liegt beim Rat der Stadt.</p>	2

	<p>Man müsste die "Pyramide der Machtfülle" auf den Kopf stellen. Die Bezirksräte brauchen eine große Budgetverantwortung und deren Beschlüsse müssten von der Verwaltung auch befolgt werden und nicht nur wohlwollend geprüft.</p> <p>In einem weiteren Schritt der Dezentralisierung müsste man wieder über Stadtteil-Rathäuser nachdenken, wie es sie ja schon heute in einigen Stadtteilen gibt. Kurze Wege und mehr Kompetenz in der Fläche.</p> <p>In Zeiten von Politikverdrossenheit genügt es nicht mehr, die Menschen von oben herab zu regieren. Das bestätigt jeder Politiker, solange man nicht seine eigenen Kompetenzen antastet.</p> <p>Deshalb ist es so schwierig, zu erwarten, dass sich diejenigen, die es entscheiden könnten, zum Wohle der Politik, der Demokratie und der Bürger selbst ein Stück entmachten. :o</p> <p>Thomas Bechinie :)</p>	
Schober, 18.02.2015	<p>Es gab und gibt sicher noch Kommunalpolitiker die sich der Fragen und Wünsche ihrer Klientel annehmen. Nur erlebt man das immer seltener in der Landeshauptstadt Hannover. Bürgernähe erlebt man da, wo es um Spektakuläres geht. Sagen wir mal, die Skorpions, Herrn Kind, Hannover 96 usw. Auch tolle Veranstaltungen zeigen "Größe (n)" und man sagt mal dies und auch mal das. Und über allem schwebt die Partei und es wird gerne einer aus dieser für die Richtigkeit der eigenen Aussage zitiert. Denkt man zum Beispiel an die vielen Versprechen, die nicht eingelöst sind, wird einem sonderbar. Beispiel sind daher auch die vielen künstlich geschaffenen Verkehrs-Staus z.B. Podbi / Burckhardt nach Fahrbahnänderungen, Vier Grenzen im Bereich Fritz-Beindorff-Str, / Am Listholze, die Königstr. usw., usw. So heißt es, prüfen wir und machen es rückgängig. Oder bei Wahleinsätzen wird etwas zugesagt, was dann nie zur Bearbeitung kommt. Denke dabei an Soziales - z.B. freier Eintritt für Schwerbetreffene in städt. Einrichtungen/ Gärten/ Museen - was aber nur bei wenigen als eine Verpflichtung der Kommune "ankommen" könnte. Meine, Qualität nicht Quantität mit immer neuen Anlaufpunkten für den Bürger.</p>	

Thema „Außerdem...“

Account	Beitrag	Likes
Henning Kohlmeier, 01.10.2014	Falls Ihr Beitrag keinen Platz in den anderen Themen gefunden hat, schreiben Sie einfach hier. Sie können als registrierter Benutzer bzw. registrierte Benutzerin jedoch auch ein eigenes Thema anlegen.	
Klaus.W.P., 02.10.2014	Als hannoverscher Bürger empfinde ich es eine Frechtheit, was uns zur Zeit zugemutet wird. Tage und wochenlange Sperrungen von wichtigsten Straßen und Verbindungen für ein Einheitsfest der Elite. Der Bürger wurde doch gar nicht gefragt, ob er das haben will. Hannover ein einziges Verkehrschaos, Messeverkehr zur IAA, Sperrungen zum Einheitsfest, Bauarbeiten auf den Schnell-	1

	<p>wegen - aber Hauptsache unsere Besten haben freie Fahrt in ihren Dienstlimousinen um am Maschsee zu flanieren.</p> <p>Die Kosten die an der Stadt hängenbleiben liegen sicherlich im mittleren einstelligen Millionenbereich - auch wenn man die Zahl gern kleinredet, da kann man schon mal ein Jugendzentrum für schliessen oder die Beihilfen für Jugendverbände radikal zusammenstreichen.</p> <p>Man sieht, wie weit sich die Politik vom Bürger entfernt hat. Da darf man sich über mangelnde Wahlbeteiligung und AfD Protestwähler nicht wundern.</p>	
Gänseblümchen, 10.10.2014	<p>Ich selbst ärgere mich auch sehr über die aktuellen Verkehrsverhältnisse und habe auch die Sperrung zum Einheitsfest als zu umfangreich und langwierig empfunden, dennoch können solche Misstände nicht zu einem Rückgang der Wahlbeteiligung oder gar zu einer wie auch immer gearteten Protestwahl führen. Generell gibt es vieles, was sich verbessern sollte.</p> <p>Ich denke, dass dieser Dialog dazu genutzt werden sollte - und genutzt werden kann - um die sicherlich bestehende Ferne politischer Entscheidungen zu den Ansichten und Wünschen der Bürger zu verringern und eine Annäherung zu bewirken. Man muss ins Gespräch kommen, sich konstruktiv austauschen und so selbst etwas mit gestalten, anstatt sich nur zu beschweren.</p>	2

c. Wie wollen wir wachsen? (später zu OD04)

Der Dialog war vom 15.01.2015 bis zum 23.07.2015 geöffnet mit der Beschriftung:

Bitte nutzen Sie diesen Dialog für online-Gespräche untereinander zum Thema Wirtschaft, Arbeit, Wissenschaft und Umwelt falls Ihr Beitrag nicht in eines der oben genannten Themen fällt oder es geschlossen ist.

Mehr Informationen darüber, wie wir heute in diesem Handlungsfeld aufgestellt sind, finden Sie unter www.meinhannover2030.de

Thema „Themenbündelung und weitere Ziele“

Account	Beitrag	Likes
Online Moderation 02.07.2015	<p>In diesem Dialog gab es vor allem zwei Themenfelder – Essbare Stadt und urbane Landwirtschaft sowie Grünflächen:</p> <p>Essbare Stadt und urbane Landwirtschaft</p> <ul style="list-style-type: none"> • Schwimmende Gärten (wie in Uppsala) können zur Verschönerung der Stadt beitragen und Touristenattraktion sein, Vorbilder urbaner Landwirtschaft lassen sich unter anderem in Nordamerika finden (Vancouver, Rosario, Toronto) • Städtische Grünflächen und Gärten sollten nicht nur verschönernden Charakter haben, sondern können auch mit Obst und Gemüse bepflanzt werden • Man sollte das Konzept der Kleingärten neu diskutieren und über gemeinschaftliche Nutzungen nachdenken 	

	<ul style="list-style-type: none"> • Diese Art urbaner Landwirtschaft hätte folgende Vorteile: Menschen lernen mehr über Lebensmittelproduktion und bekommen eine Verbindung zur Natur bzw. städtischen Grünanlagen, Gärten sind Orte der Begegnung und zum Naschen, regionale Produkte haben kürzere Transportwege <p>Grünflächen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Natur- und umweltverträgliche Bewirtschaftung der städtischen Grünflächen: Schutz der Pflanzen und Tiere (z.B. Insekten), Müllentfernung, keine Benutzung von Pestiziden und Herbiziden, • Keine Versiegelung von Grünflächen und Umnutzung in Bauland sowie Erhalt der Grünflächen insbesondere Ränder der Eilenriede, Kleingärten • Reduzierung des Autoverkehrs und keine neuen Parkplätze • Priorität auf Grünflächen und dafür verdichtete Besiedlung (Hochhäuser) akzeptieren • Finanzierungsmodell zur Pflege der Grünflächen: Teilfinanzierung über Beiträge von Anliegern insbesondere Firmen <p>Ziele und Strategien:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mehr Natur in der Stadt • Förderung urbaner Landwirtschaft und vielseitiger urbaner Gärten (nicht nur in städtischer Hand) • Erhalt und umweltverträgliche Pflege der städtischen Grünflächen • Reduzierung des städtischen Autoverkehrs <p>weiterführende Fragen: Was denken Sie zu der Idee, mehr städtische Grünflächen auch zur landwirtschaftlichen Nutzung bzw. als (Umwelt-)Lerngärten zu gestalten? Wie sollten Hannovers Grünflächen genutzt und gepflegt werden?</p> <p>Was muss getan werden, um diese Ideen umzusetzen? Welche Prioritäten sollte die Stadt Hannover in der Gestaltung von Grünflächen setzen?</p>	
Henning Kohlmeier, 23.07.2015	Als Nachtrag zum Fachdialog "Lebensqualität" , der bereits geschlossen ist, erreichte uns von Daniela Selberg folgender Beitrag: Zitat Lebensqualität in Hannover: - ist Natur. - sind breite Radwege, die gefahrlos befahren werden können - auch mit Anhängern. - sind Radschnellbahnen (wie "Autobahnen") für diejenigen, die schnell zur Arbeit wollen und weite Strecken fahren. - ist Sauberkeit auf den Straßen und vor allem den Plätzen - sind gemischte Wohngebiete, in denen nicht einzelene Schichten vorherrschen oder dominieren - sind zentrale Einkaufsmöglichkeiten	

Thema „Grünere Straßen“

Bewertet mit 5 von 5 Sternen bei 1 abgegebener Stimme

Account	Beitrag	Likes
Anton, 02.07.2015	<p>New York hat gerade vorgemacht, wie man Straßen weg vom Autoverkehr und hin zu zeitgemäßer Mobilität umgestalten kann. Ein solches Projekt könnte ich mir auch für Straßen wie die Kurt-Schumacher vorstellen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • 1 Spur weniger für Autoverkehr (bei Platzmangel kann man auch Einbahnstraßen ausweisen), • dafür einen Radweg anlegen • den Radweg durch Bäume und parkende Autos abteilen. <p>Bevor jetzt alle ohnmächtig werden: in New York hat genau das dazu geführt, dass</p> <ul style="list-style-type: none"> • der Autoverkehr genauso schnell fließt wie zuvor, • der Radverkehrsanteil gestiegen ist, • 110 Bäume mehr auf den Straßen stehen und: • der Einzelhandel neben den neuen protected bike lanes (das sind echte Radwege, die nicht von Autos befahren werden können, also genau anders als Hannover baut) 49 % mehr Umsatz macht. <p>Hier steht der Report der Stadt New York zum Nachlesen: http://www.nyc.gov/h...ta-analysis.pdf</p> <p>Radwege/Protected Bicycle Lanes lassen sich auch kostengünstig durch Pflanzkübel vom Autoverkehr abtrennen. Das wäre eine echte Bereicherung auf der Podbi! Wie Kosten/Nutzen aussehen, ist hier gut dargestellt: http://www.peoplefor...the-infographic</p>	

Thema „Wirtschaft, Arbeit, Wissenschaft und Umwelt: Was liegt Ihnen besonders am Herzen?“

Bewertet mit 5 von 5 Sternen bei 1 abgegebener Stimme

Account	Beitrag	Likes
Henning Kohlmeier, 24.06.2015	<p>Heute, am 24. Juni 2015 in der Zeit von 17 bis 21 Uhr, findet im Hannover Congress Centrum die Bündelungsveranstaltung der Stadtverwaltung für das Handlungsfeld "Wirtschaft, Arbeit, Wissenschaft und Umwelt" statt. Der Online-Dialog wird dort mit einem PC vor Ort vertreten sein, in dem die Teilnehmerinnen und Teilnehmer kurze Statements abgeben können, welche Ziele ihnen in diesem Handlungsfeld mit Blick auf das Jahr 2030 besonders am Herzen liegen.</p> <p>Selbstverständlich dürfen aber auch alle anderen Teilnehmerinnen und Teilnehmer des Online-Dialoges hier ein kurzes Statement abgeben 😊</p>	

Online-Dialog live im HCC, 24.06.2015	Wissenschaft und Bildung sind Schlüsselfaktoren für Lebensqualität und ein zivilisiertes Zusammenleben	
Online-Dialog live im HCC, 24.06.2015	Kräutergärten an der Lutherkirche	
Online-Dialog live im HCC, 24.06.2015	Einzelhandel im Stadtteil Ricklingen braucht weniger Baustellen, muss erreichbar sein.	
Online-Dialog live im HCC, 24.06.2015	Lebensqualität und Strahlkraft	
Online-Dialog live im HCC, 24.06.2015	ich wünsche mir für hannover eine optimierung der ampel-vorrangschaltungen. ich finde sie grundsätzlich richtig. es kann meines erachtens aber nicht sein, dass kreuzungen für alle verkehrsteilnehmer blockiert werden, wenn der bus in den davor liegenden busstop einfährt. ein wunsch, der nebenbei auch von der üstra nachvollzogen wird	
Online-Dialog live im HCC, 24.06.2015	Ich wünsche mir eine modernere Kommunikationskultur der Verwaltung mit den BürgerInnen, so das die vielen tollen Projekte der Verwaltung bekannter werden. z.b würde eine einfach zugängliche Spielplatzsuche im Netz vielen Eltern den Sommer in Hannover verschönern.	

Thema „Für friedliche Nachbarschaft: das Stadtaubenprojekt in Hannover -Eingrenzung der Stadtauben-Population in Hannover-“

Bewertet mit 5 von 5 Sternen bei 1 abgegebener Stimme

Account	Beitrag	Likes
Online Moderation, 27.04.2015	<p>Folgender Beitrag erreichte uns von dem AK Tierschutz der SPD im Bezirk Hannover:</p> <p>"Ein großes und unübersehbares Tierschutzproblem in allen größeren Städten sind die sog. Stadtauben. Hier sind die Kommunen gefordert, es tierschutzgerecht zu lösen. Bürger, Geschäftsleute, Politiker wünschen sich eine saubere Stadt. Dafür gibt es nur einen Ansatz: das Taubenschlag-Konzept.</p> <p>Im Rahmen der Bürgerbeteiligung zum Stadtdialog " meinHannover2030" möchte sich der AK Tierschutz der SPD im Bezirk Hannover mit einem nachhaltigen, umweltfreundlichen Projekt beteiligen; und zwar stellen wir den <u>ANTRAG auf betreute Taubenschläge</u>, um die Taubenpopulation in Hannover tierschutzgerecht zu regulieren - so wie es schon viele deutsche Städte mit Erfolg praktizieren, z.B. Augsburg, Aachen, Bonn, Erlangen, Düsseldorf. Der Antrag tangiert alle fünf im Stadtdialog aufgeführten Handlungsfelder, ist vorrangig im Umweltsektor angesiedelt.</p> <p>Stadtauben sind verwilderte Nachfahren von Haustauben. Diese stammen von der Felsentaube (<i>Columbia livia livia</i>) ab. Zerklüftete Felsenküsten und Höhlen bilden den ursprünglichen Lebensraum der Felsentauben, in denen sie in großen Schwärmen lebten. Nach der Domestikation bildeten Mensch und Taube eine Gemeinschaft, die bis zur ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts un-</p>	

verändert blieb. Erst danach begann sich das Problem mit der Vermehrung der Stadtaubenbestände zu entwickeln.

Das Konzept zur Eindämmung von Stadtaubenpopulationen wurde in den 90er Jahren vom 'Bundesverband Menschen für Tierrechte' entwickelt. Es beruht auf Bindung der Tauben an Schläge, kontrollierte artgemäße Fütterung sowie 'Geburten'kontrolle durch Austausch der Gelege mit Ei-Attrappen, regelmäßige Reinigung sowie Behandlung von Zeit zu Zeit gegen Parasiten. Haben die Tauben die Schläge besiedelt und nisten dort, reduzieren sich die Verschmutzungen durch Taubenkot in den Städten sowie die Anzahl der Tauben drastisch.

Der AK Tierschutz wirbt für ein nachhaltiges Taubenmanagement. Die Standortsuche für Taubenschläge sollte zusammen mit dem AK Tierschutz und dem Tierschutzverein Hannover-Krähenwinkel erfolgen, zumal es hier bereits positive Erfahrungen mit dem einzigen Taubenschlag in Hannover-Linden gibt.

Zur Problematik rund um die Stadtauben trägt die seit Jahrzehnten zunehmende Außengastronomie bei. Daher ist die Stadt aufgefordert umzudenken. Fütterungsverbote und Vergrämen sind kein nachhaltiges Konzept, außerdem tierschutzwidrig; sie verlagern das Problem in andere Bereiche und lösen es nicht. Was kurzfristig ein Erfolg scheint, ist langfristig genau das Gegenteil. Das Niedersächsische Ministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten hat bereits 1998 eine 'Loseblattsammlung zur tierschutzgerechten Bestandskontrolle der Stadtaubenpopulation' herausgegeben. Die Fachleute plädierten schon damals für kontrollierte Taubenschläge. Im Jahre 2000 hatte der damalige Dezernent für Recht und Ordnung und heutige Ministerpräsident Weil Mittel für Taubenschläge in Aussicht gestellt. Bisher wurde nur der Taubenschlag in Hannover-Linden verwirklicht.

Die Qualitätskriterien des Stadtdialogs zur Umsetzung des Taubenschlagkonzeptes sind hiermit erfüllt. Das Konzept gilt als 'Mittel der Wahl' und die Umsetzung durch die Kommunen als eine notwendige Folge aus dem Staatsziel Tierschutz

Weitere Einzelheiten sind bereits im Antrag des AK Tierschutz vom 23. Mai 2012 an die SPD-Ratsfraktion dargelegt, der in der Geschäftsstelle Odeonstraße eingereicht wurde.

Beim Deutschen Tierschutzbund, Berater zu Tierthemen in der Bundespolitik, können die 'Leitlinien des Deutschen Tierschutzbundes zur tierschutzgerechten Bestandsregulierung bei Stadtauben' angefordert werden, ebenfalls die Broschüre 'Stadtaube und Mensch', Tel. 0228-60496-0, www.tierschutzbund.de

Zudem hat der Bundesverband Menschen für Tierrechte 2010 einen 22minütigen Dokumentarfilm produzieren lassen, in dem exemplarisch Vertreter aus drei Kommunen zu Wort kommen. Er kann als DVD bezogen werden oder online unter www.stadtauben.de angesehen werden.

Für weitere Informationen steht der AK Tierschutz gern zur Verfügung: ag-ak.hannover@spd.de

Wir wünschen uns ein friedliches Zusammenleben zwischen Mensch und Tier auch in Hannover und bitten um Realisierung dieses einzig gangbaren Weges eines respektvollen Umgangs mit den Tauben, die weltweit immer noch das Symbol des Friedens darstellen.

AK Tierschutz der SPD im Bezirk Hannover."

Silke Matthes,
29.05.2015



Tauben brüten in den Stacheln, weil sie nicht wissen wohin sonst. Ihre unerfahrenen Jungen werden sich daran aufspießen. In der unteren Stachel-Front liegt bereits ein zugekoteter Kadaver.



Dies zeigt eine Verschürung mit den Bindfäden für die Müllbeutel, die achtlos jede Woche auf der Straße rumliegen. Die Tauben laufen bei der Futtersuche da hinein, verheddern sich und verlieren durch das Abbinden langsam und qualvoll ihre Zehen. Das Gleiche passiert mit Haaren, Kleidungsfäden, etc. Gäbe es ein Zuhause mit artgerechtem Futter, dann würden sie nicht den ganzen Tag auf dem Boden nach Essen suchen müssen und sich der Gefahr von Fäden ausliefern.



Diese Taube hat ihre Futtersuche nicht überlebt. Sie musste eingeschläfert werden. Gäbe es einen Taubenschlag, in dem sie artgerechtes Futter vorfinden würde, dann wäre ihr das erspart geblieben.

Augsburg und viele andere deutsche Städte sollten unser Vorbild sein. Sowohl für Mensch und Tier ist das die beste und leidfreieste Lösung: <http://www.institut-...ger-modell.html>

<p>Gudrun Becker, 17.06.2015</p>	<p>Ich finde es erschreckend, dass es immer noch Abwehrspieße und und Netze gibt, in denen die Tauben qualvoll zu Tode kommen oder sich verletzen. Diese Erde gehört nicht uns Menschen allein! Respekt vor JEDEM Leben sollte oberstes Gebot sein!</p>	
--------------------------------------	---	--

Thema „Hannovers Grün für die Zukunft sichern“

Account	Beitrag	Likes
<p>w.s., 17.01.2015</p>	<p>Hannovers Grün für die Zukunft sichern Heute wird niemand auf die Idee kommen, Flächen der Eilenriede in Bauland umwandeln zu wollen. Dass es diesen großen Stadtwald in Hannover gibt, hat auch damit zu tun, dass sich in der Vergangenheit immer wieder Menschen für den Erhalt dieses einmalige Naherholungsgebiet eingesetzt haben.</p> <p>Ich wünsche mir, dass die Verantwortlichen in Hannover erkennen, dass die vielen Kleingärten für Hannover ein ähnlicher „Schatz“ wie die Eilenriede sind und dass diese Flächen, die sich wie ein grüner Gürtel um die Kernstadt ziehen, deshalb langfristig erhalten werden müssen.</p> <p>Heute nutzen wir in Hannover in den Herrenhäuser Gärten, der Eilenriede und dem Tiergarten Grünflächen, die Generationen vor uns angelegt bzw. erhalten haben. Wir profitieren als Privatpersonen von diesem Grün und die Stadt wirbt in Imagekampagnen damit.</p> <p>Auch für zukünftige Generationen hängt die Lebensqualität von grünen Freiräumen ab. Dazu gehören auch die Kleingartenflächen. Was einmal überbaut worden ist, wird nie wieder grün werden! Deshalb wünsche ich mir bei diesem wichtigen Thema langfristige Planungen, bei denen die Stadtbevölkerung möglichst früh und umfassend beteiligt wird und tatsächlich auch Einfluss nehmen kann.</p> <p>Ich wünsche mir, dass die Verantwortlichen der Stadt Hannover, die zur Zeit mit Vertretern des Bezirksverbands der Kleingärtner über ein Kleingartenkonzept sprechen, auch die Interessen der Menschen berücksichtigen, die wie ich keinen Kleingarten gepachtet haben, für die aber das viele Grün der Kleingartenflächen in ihrer Umgebung Teil ihrer Lebensqualität ist.</p> <p>Auch wenn es in einigen Kolonien Leerstände gibt, ist dies meiner Meinung nach keine Rechtfertigung dafür, diese Flächen in Bauland umzuwandeln. Vielmehr sollte nach neuen Bewirtschaftungsformen gesucht werden, die es einem breiteren Personenkreis ermöglichen, diese Flächen gärtnerisch zu nutzen.</p> <p>Mitarbeiter des Grünflächenamtes könnten im Frühjahr Gartenflächen für die Aussaat vorbereiten, die dann nur für eine Saison bis zum Herbst verpachtet werden könnten. Ein Wasseranschluss sollte vorhanden sein, aber keine privaten Häuschen. So hätten auch junge Menschen, die sich nicht längerfristig an ein Stück Land binden können und wollen, die Möglichkeit zu gärtnern.</p> <p>Auch Familien mit kleinen Kindern, für die die komplette Bestellung eines Gartens rund um das Jahr zu aufwendig ist, würden ein solches Angebot sicher gerne nutzen.</p> <p>Für mich ist es unverständlich, dass für im Stadtgebiet durch Baumaßnahmen wegfallende Grünflächen überwiegend Ausgleichsflächen am Stadtrand ausgewiesen werden, die oft nur mit dem Auto zu erreichen sind und häufig in unattraktiven Gegenden</p>	<p>3</p>

in der Nähe der Autobahnen liegen. Viel sinnvoller wäre es meines Erachtens, auch nicht mehr benötigte Kleingartenflächen als Ausgleichsflächen heranzuziehen. So blieben Naherholungsflächen erhalten und aus ökologischer Sicht wäre dieses stadtnahe Grün ebenfalls sehr viel vorteilhafter.

Gerade haben Stadt und Region Klimaschutzziele für 2050 festgesetzt. Unter dem Punkt „Raum und Mobilität“ wird als oberstes Ziel genannt, Verkehr zu vermeiden. Künftig wird es deshalb noch viel wichtiger sein, Grünflächen in Wohnungsnähe zu haben, die ohne Auto zu erreichen sind.

In diesem Zusammenhang verstehe ich nicht, dass das in einem Kleingartengebiet gelegene Gartencenter in der Lange-Feld-Straße möglicherweise einer Wohnbebauung weichen muss. Für die Menschen in den umliegenden Stadtteilen wäre die Aufgabe dieses wohnortnahen Gartenmarktes ein großer Verlust, da es vermutlich nicht mehr möglich wäre, auch zu Fuß oder mit dem Fahrrad den Gartenbedarf zu decken. Eine weitere Steigerung des inner-städtischen Autoverkehrs wäre die Folge. Sollte der bisherige Eigentümer kein Interesse mehr an der Nutzung der Fläche haben, sollte ein anderer Anbieter für diesen sehr stark genutzten Standort gesucht werden.

Ich wünsche mir, dass die Verantwortlichen der Stadt bei allen Entscheidungen im Zusammenhang mit der Bebauung von Grünflächen den folgenden Satz berücksichtigen, den ich in der Broschüre „Die Eilenriede“ gelesen habe: „Mit der Größe der Stadt wächst die Sehnsucht der Menschen nach der Natur.“ (Quelle: LHH: Stadtwälder in Hannover, Die Eilenriede, September 2012, S. 4)

Karsten Plotzki,
30.01.2015



Die private Initiative zum Erhalt und Sicherung der Kleingartenflächen in Hannover www.einwohnerantrag-hannover.de hat bereits am 10.12.2014 insgesamt 8810 Unterschriften der ersten Stadträtin und Umweltdezernentin Frau Tegmeyer-Dette übergeben. Die Unterschriften für den Einwohnerantrag zur dauerhaften Sicherung der Kleingartenflächen werden jetzt im Rathaus geprüft. Mit einem Einwohnerantrag können Bewohnerinnen und Bewohner niedersächsischer Kommunen ein Anliegen auf die Tagesordnung des Stadtrates setzen. Geregelt ist die in §31 des Niedersächsischen Kommunalverfassungsgesetzes. Bisher einmalig in Hannover. Für Hannover mussten mindestens 8000 Unterschriften zusammenkommen. Die erforderliche Anzahl wurde damit ausreichend erlangt. :)

Die Lebensqualität Hannovers hängt in hohem Maße von einem

1

	<p>ausreichenden Angebot an wohnungsnahen Grünflächen ab. Diese werden durch zu hohen Flächenverbrauch aufs Spiel gesetzt. Wir bringen uns als Bürgerinitiative mit dem Einwohnerantrag aktiv in den begonnenen Bürgerbeteiligungsprozess "Mein Hannover 2030" ein. Das Stadtentwicklungskonzepts "Mein Hannover 2030" berücksichtigt bisher nicht ausreichend das Thema Umwelt- Natur- und Klimaschutz. Noch immer wird Umweltschutz dem Wachstumsbegriff der Wirtschaft untergeordnet. Dabei spricht die Fachwelt schon lange vom ökologischen Fußabdruck und dem Zeitalter der Postwachstumsökonomie.</p>	
<p>Henry, 30.03.2015</p>	<p>Karsten Plotzki schrieb am 30 Jan 2015 - 22:14:</p> <p>Die Lebensqualität Hannovers hängt in hohem Maße von einem ausreichenden Angebot an wohnungsnahen Grünflächen ab. Diese werden durch zu hohen Flächenverbrauch aufs Spiel gesetzt. Wir bringen uns als Bürgerinitiative mit dem Einwohnerantrag aktiv in den begonnenen Bürgerbeteiligungsprozess "Mein Hannover 2030" ein. Das Stadtentwicklungskonzepts "Mein Hannover 2030" berücksichtigt bisher nicht ausreichend das Thema Umwelt- Natur- und Klimaschutz. Noch immer wird Umweltschutz dem Wachstumsbegriff der Wirtschaft untergeordnet. Dabei spricht die Fachwelt schon lange vom ökologischen Fußabdruck und dem Zeitalter der Postwachstumsökonomie.</p> <p>In einer Ausgabe der HAZ aus den 60er Jahren hatte ich davon gelesen, dass damals, als man mit einem nahe bevorstehenden starken Anstieg der Bevölkerungszahl für Hannover rechnete und auch noch damit beschäftigt war, den durch Kriegsschäden verlorengegangenen Wohnraum zu ersetzen, wohnortnahe Kleingartengelände in Bauland umwandelte mit der Begründung, dass absehbar zunehmend mehr Bürgern ein Auto zur Verfügung stünde, womit dann auch längere Wegstrecken zum Kleingartengelände zurückgelegt werden könnten.</p> <p>Es ist dieses Denken in der Dimension der Total-Automobilisierung, dass viele ungünstige Stadtentwicklungen herbeiführte.</p> <p>Deshalb finde ich es gut und richtig, dass Sie mit Ihrer Einwohnerinitiative für den Erhalt wohnortnaher Grünflächen kämpfen. Dass wohnortnahe Grünflächen sich auch günstig auswirken in Richtung einer Reduzierung des Autoverkehrs sollte dabei noch stärker zum Ausdruck gebracht werden. Aber auch, dass der Erhalt von Grünflächen gekoppelt ist an einer verdichteten Besiedlung der vorhandenen Bebauungsflächen.</p> <p>Für Grünflächen eintreten ist ein Anliegen, mit dem man nur bei wenigen aneckt. Für eine verdichtete Besiedlung auch mit Hochhäusern bis zu acht Geschossen, wie zum Beispiel jetzt aktuell für die Wasserstadt vorgesehen, die auf einem ehemaligen Fabrikgelände entsteht, ist freilich eine große Herausforderung. Bei vielen Bürgern bestehen leider erhebliche Vorbehalte gegen Hochhäuser und einer verdichteten Besiedlung. Aber das eine, wohnortnahe Grünflächen, wird ohne das andere, verdichtete Besiedlung, nicht zu haben sein, denn Hannover verzeichnet neuerdings wieder ansteigende Einwohnerzahlen und zusätzli-</p>	

	chen Wohnraumbedarf.	
Diana, 31.03.2015	Verdichtete Besiedlung ist schon wichtig, aber bitte keine monst-rösen Bauzen wie fas Ihme Zentrum, das ist auch menschenun-würdig! 5 Etagen sollten genügen. Es gibt doch überall Baulücken durch überbreite Straßen wie den Friedrichswall, hier eine Wohn-bebauung anlegen würde nicht nur Wohnungen in attraktiver La-ge schaffen, sondern auch die Stadt für Flaneure attraktiver ma-chen.	
Henry, 01.04.2015	<p>Diana schrieb am 31 März 2015 - 15:58:</p> <p>Verdichtete Besiedlung ist schon wichtig, aber bitte keine monst-rösen Bauzen wie fas Ihme Zentrum, das ist auch menschenun-würdig! 5 Etagen sollten genügen. Es gibt doch überall Baulücken durch überbreite Straßen wie den Friedrichswall, hier eine Wohn-bebauung anlegen würde nicht nur Wohnungen in attraktiver La-ge schaffen, sondern auch die Stadt für Flaneure attraktiver ma-chen.</p> <p>Warum die Bebauung auf fünf Geschosse beschränken? Das Ihmezentrum hat deutlich mehr Geschosse auch in den Berei-chen in denen Menschen wohnen. Trotzdem wohnen viele Men-schen gerne dort. Allerdings gibt es im Ihmezentrum das Eckhaus an der Spinnereistraße/Blumenauer Straße, das ursprünglich mal als Bürohochhaus für die Nord-LB gebaut wurde und erst nach-träglich für Wohnungszwecke umgenutzt wurde. Diese Form von Wohnungsbau im Ihmezentrum halte ich ebenfalls nicht für be-sonders gelungen. Überhaupt muss man beim Ihmezentrum viel stärker differenzieren, als das gewöhnlich geschieht. 80% der Flächen im Ihmezentrum sind Gewerbeflächen. Und hier hat aus verschiedenen Gründen vor allem im kaufmännischen Bereich in den zurückliegenden Jahrzehnten ein Herunterwirtschaften des Ihmezentrums stattgefunden, weshalb es heute vielen Menschen einfach nur als das Negativbeispiel schlechthin für Hochhausbe-bauung gilt. Das ist bedauerlich vor allem auch für die Menschen, die dort wohnen, aber es ist kein Grund pauschal immer wieder auf das "garstige" Ihmezentrum zu verweisen, wenn über eine Geschosshöhe von mehr als fünf Geschossen für Wohnungsbau diskutiert wird.</p>	1
skip, 29.05.2015	<p>Wünsche zu Qualität gibt es immer viele, aber Vorschläge zur Finanzierung fehlen meist.</p> <p>Auch die Finanzierung von Grünflächen hört leider direkt nach der Fertigstellung, bzw. dem Einweihungstermin auf. Für laufende Pflege und Unterhaltung stehen dauerhaft keine oder zumindest zu wenig finanzielle Mittel zur Verfügung.</p> <p>Die Grünflächen der Stadt Hannover bieten nicht nur Lebensqua-lität für die Bewohner, sondern sie sind auch wichtige Standort-faktoren für Firmen. Diese weichen Standortfaktoren werden den Firmen bisher kostenlos zur Verfügung gestellt; bestes Beispiel: Wissenschaftspark Marienwerder. Firmen werben hier Mitarbeiter u.a. mit den grünen Qualitäten des Arbeitsumfeldes an. Um die hohe Qualität der Grünanlagen dauerhaft zu erhalten, sollten die Kosten zumindest teilweise von den Nutzern (Firmen) gegenfi-</p>	

	nanziert werden. Wasser und Abwasser werden ja auch bezahlt, nicht nur die Herstellung der Leitungen.	
--	---	--

Thema „Schwimmende Gärten auf der Leine“

Account	Beitrag	Likes
Online Moderation, 13.05.2015	<p>Liebe Hannoveranerinnen und Hannoveraner,</p> <p>wir haben die verschiedenen Beiträge aus diesem Dialog gesammelt mit anderen Ideen zu den Themen Essbare Stadt, Urbane Gärten und Urbane Landwirtschaft im Dialog "Essbare Stadt und urbane Landwirtschaft" zusammengeführt, damit sie gemeinsam diskutiert werden können.</p> <p>Ihre Online Moderation</p>	

Thema „Essbare Stadt und urbane Landwirtschaft“

Account	Beitrag	Likes
Janne, 12.03.2015	<p>In der schwedischen Stadt Uppsala gibt es auf dem Fluss, der mitten durch die Stadt führt, schwimmende Gärten. Einen Bericht über diese Form des sogenannten "urban gardening" gibt es hier auf englisch: http://www.metropoli...ens-of-Uppsala/</p> <p>Solche Gärten wünsche ich mir auf der Leine! Sie verschönern das Stadtbild, führen Menschen zusammen, die gemeinsam diese Gärten anlegen und pflegen, bieten Tieren einen Lebensraum und wären für Menschen, die unsere Stadt besuchen, ein Sight-seeing-Ziel.</p>	
Diana, 13.03.2015	<p>Cooler Idee, bin auch dafür!</p>	
Diana, 13.03.2015	<p>Die Stadt Andernach bepflanzt schon seit einigen Jahren ihre Grünanlagen anstatt mit Blumen mit Gemüse und Früchten. Daran kann sich jeder bedienen, was die Bindung der Bürger an die Anlagen erhöht, die Kommunikation und das Leben im Park verbessert. Das wäre auch für Hannover schön, und ich vermute, dass Erdbeeren und Erbsen auch nicht teurer sind als Stiefmütterchen. Man müsste nur geeignete Plätze finden, ohne zu viel Autoverkehr dabei. Anbieten würden sich Georgsplatz, der Park am Maschteich, der Weißekreuzplatz und Teile der Grünanlage beim Klagesmarkt/ Goseriende.</p>	
Kim Wingenfelder, 15.03.2015	<p>Meiner Meinung nach sollte Hannover anderen Städten der Welt, wie zum Beispiel Toronto, Rosario oder Vancouver, folgen und sich mit dem Sektor der urbanen Landwirtschaft befassen. Anhand der genannten Vorreiter lässt sich wunderbar erkennen, dass es möglich ist auch direkt in der Stadt anzubauen und zu vermarkten.</p> <p>Vorteil hierbei ist nicht nur die Transparenz, ähnlich wie bei einem Hofladen, da der Käufer ja genauestens miterleben kann, wie und wo sein Produkt angebaut wird, sondern auch das Preisleis-</p>	

	<p>tungsverhältnis, da die angebauten Produkte 1. biologisch sind und 2. günstiger als im Supermarkt vermarktet werden können, da lange Transportwege durch diese Art der Landwirtschaft vermieden werden.</p> <p>Gerade weil Hannover so eine wunderbare, grüne Stadt ist, sollte man dies auch im praktischen Sinne weiterverfolgen.</p> <p>Ziel dieser on</p>	
Kim Wingenfelder, 15.03.2015	<p>Ziel dieser Aktion sollte es sein sich der Regionalität von Produkten wieder ein Stück zu nähern und etwas unabhängiger vom globalen Markt zu werden.</p> <p>Außerdem bietet es den Menschen Möglichkeiten sich einmal selbst mit der Lebensmittelgewinnung zu beschäftigen und selber aktiv zu werden.</p>	
Online Moderation, 08.04.2015	<p>Liebe Nutzer,</p> <p>im Bereich Wohnen, Versorgung und Mobilität läuft gerade eine Diskussion um die gemeinsame und verantwortliche Gestaltung der Stadt.</p> <p>Da die Dialoge thematisch zueinander passen, haben dort auch auf diesen Dialog verlinkt.</p> <p>Wir freuen uns auf weitere Anregungen!</p> <p>Ihr Moderationsteam</p>	
berta, 19.04.2015	<p>Henry schrieb am 27 Jan 2015 - 01:35:</p> <p>Hannover ist dank der Eilenriede und der vielen Parks auch ohne eigenen Privatgarten lebenswert, wer gerne gärtnern will, der kann sich im Schrebergarten austoben. Aber es muss ganz klar sein, dass mehr Natur in der Stadt auf der einen Seite auf der anderen Seite eine verdichtete Besiedlung und ÖPNV, Rad- und Fußverkehr anstatt Autoverkehr bedeutet. "Vorne die Ostsee, hinten die Friedrichstraße", wie Tucholsky einmal ironisch formulierte, dass geht nicht.</p> <p>Es gibt in Hannover viele gute Beispiele für verdichtete Besiedlung, Abneigung und Ängste dagegen resultieren aus so abschreckenden Betonmonstern wie dem Ihmezentrum oder Vahrenheide.</p> <p>Die guten, alten Viergeschossiger haben sich seit der Gründerzeit bewährt und wurden bis in die 60er in verschiedenen Formen gebaut. Wenn solche Immobilien gepflegt und saniert werden, sind sie bis heute bei Mietern und Eigentümern beliebt. In den letzten Jahrzehnten wurden neue Viergeschossiger gebaut, bestes Beispiel ist der Kronsberg. Deshalb verstehe ich die Diskussion um die Wasserstadt Limmer auch nicht, dort könnte schon längst ein gut durchmischtes Wohngebiet entstanden sein und den Wohnungsmarkt in Hannover entlasten.</p> <p>Zu der gesamten Kleingartenfläche in Hannover würde ich mir eine breite, andere Diskussion wünschen. Im Moment ist der umzäunte Kleingarten häufig der private Wochenendsitz eines Einzelnen oder einer Familie. Die Laube möglichst groß und der Grünanteil oft pflegeleicht, da bleibt für Natur bei Parzellengrößen um 300 qm nicht viel Platz. Für manche sind Bindung und die</p>	

	<p>alleinige Verantwortung und Arbeitsbelastung für einen Kleingarten abschreckend, obwohl sie gerne gärtnern würden.</p> <p>Auf öffentlichen Grünflächen, Parks, in der Eilenriede oder am Maschsee kann man nur spazieren gehen, Sport treiben oder konsumieren, man kann als Städter das Grün aber nicht gestalten. Das große Interesse an urban gardening zeigt ein wachsendes Interesse an grünen Gestaltungsmöglichkeiten. Die Flächen für solche Bedürfnisse sind rar.</p> <p>Könnte man Modelle entwickeln für gemeinsames Gärtnern auf öffentlichen Flächen oder in großen Kleingärten käme man den Gestaltungsinteressen der neuen urbanen Gärtner entgegen und würde gleichzeitig den Pflegeaufwand der Stadt minimieren.</p>	
Online Moderation, 13.05.2015	<p>Liebe Hannoveranerinnen und Hannoveraner,</p> <p>in diesem Dialog haben wir alle Beiträge gesammelt, die sich mit urbaner Landwirtschaft und der landwirtschaftlichen Nutzung von Grünflächen in der Stadt beschäftigen.</p> <p>Ihre Online Moderation</p>	

Thema „Essbare Stadt“

Account	Beitrag	Likes
Online Moderation, 13.05.2015	<p>Liebe Hannoveranerinnen und Hannoveraner,</p> <p>wir haben die verschiedenen Beiträge aus diesem Dialog gesammelt mit anderen Ideen zu den Themen Essbare Stadt, Urbane Gärten und Urbane Landwirtschaft im Dialog "Essbare Stadt und urbane Landwirtschaft" zusammengeführt, damit sie gemeinsam diskutiert werden können.</p> <p>Ihre Online Moderation</p>	

Thema „Grünflächen der Stadt“

Account	Beitrag	Likes
Silvia Kaufmann, 12.01.2015	<p>Für "mein Hannover" wünsche ich mir einen respektvollen und achtsamen Umgang mit den Grünflächen der Stadt, die für alle Stadtbewohner - ob mit oder ohne Haus-/Kleingarten - das positive Lebensgefühl enorm verstärken sowie zur Klimaverbesserung einer Großstadt und zur Artenvielfalt beitragen. Zur Zeit erlebe ich ein massives "Zuppeln" durch Bebauung an Eilenriederändern (z.B. Tiergartenrand oder Fußball-Schulungszentrum) oder an den Rändern des Landschaftsschutzgebietes Kronsberg, das dadurch sehr eingeengt wird.</p> <p>Die öffentlich zugänglichen Kleingartenflächen werden gar nicht erst in die öffentliche Diskussion hinein genommen. Vielmehr werden sie ohne Wissen und Beteiligung der Öffentlichkeit zwischen Stadt und Bezirksverband der Kleingärtner je nach Bedarf zu Bauland umgewidmet. Dabei sind gerade sie durch ihre zusammenhängenden Flächen und durch vielfältige Pflanzenstruktur ein Garant für Artenvielfalt (Hannover als "Hauptstadt der Bio-</p>	3

	<p>diversität!), während die rein städtischen Flächen in der Regel mit pflegeleichtem Einheitsgrün angelegt werden.</p> <p>In "meinem Hannover" wird darüber hinaus die Pflege des städtischen Grüns anders durchgeführt als ich jetzt wahrnehme. Mähen und Müllentfernung sind miteinander koordiniert, sodass durch das Mähen der Müll nicht zusätzlich zerkleinert und fein verteilt wird! Es wird auch nicht in kurzen Abständen auf "Tepichrasen" hin getrimmt und dadurch jedes Insekt oder Kleinlebewesen vertrieben. Ebenso wird wenig mit Laubbläsern gearbeitet, die jedes Kleinlebewesensystem und die Möglichkeiten für das Überwintern von Insekten zerstören.</p>	
<p>Karsten Plotzki, 15.01.2015</p>	<p>Ich wünsche mir das "mein Hannover" eine natur- und umweltverträgliche Bewirtschaftung der Grün- und Freiflächen festschreibt. Es muss z. B. so weit wie möglich auf den umweltschädlichen Einsatz von zweitakt-benzinbetriebenen Laubbläsern verzichten. Auch der Einsatz von Pestiziden und Herbiziden ist auszuschließen. Warum werden unsere Parks und Grünflächen fast vollständig von Blättern und Zweigen geräumt? Wo finden Igel in der Stadt noch Unterschlupf, oder wo können Eichhörnchen im Winter auf ihre Vorräte zurückgreifen. Zersetzung und Humusbildung vor Ort erneuern die Bodenstruktur und die Aufnahmefähigkeit von Niederschlägen und bindet den Feinstaub.</p> <p>Ja, wir brauchen mehr Natur in der Stadt und nicht weniger! Auch die ökologisch wertvollen Kleingartenflächen gehören dazu. Diese Allgemeingüter sind zu bewahren und zu schützen. Sie dürfen nicht als Baulandreserven für die Stadtentwicklung betrachtet werden. Ein Hannover das die letzten grünen Wildwuchs - Freiflächen als Potenziale für die Innenentwicklung sieht - wird nicht mehr für Mensch und Tier I(i)ebenswert sein.</p> <p>Wir brauchen ein städtisches Flächenmanagement, das die weitere Versiegelung von bisher unbebauten und ökologisch wertvollen Böden ausschließt. Die weitere Stadtentwicklung muss den Umbau und die Revitalisierung bereits versiegelter Flächen mit Priorität vorantreiben. Dazu benötigt es auch der Unterstützung durch das Land Niedersachsen und dem Bund bei der Sanierung von Altlasten und der günstigen Bereitstellung von Landes- und Bundesliegenschaften für die Umnutzung zu Wohn- und Gewerbebauten.</p> <p>Das Wohnkonzept 2025 muss dazu neu bearbeitet werden.</p> <p>"Mein Hannover 2030" hat auch noch zukünftig 1091 ha Kleingartenflächen und 1099,1 ha sonstige öffentliche Grünflächen (Grünzüge, Grünverbindungen, Naherholungsgebiete, Wälder, landwirtschaftlich genutzte Flächen).</p>	3
<p>Henry, 27.01.2015</p>	<p>Das wünschen sich wohl viele Hannoveraner, "wir brauchen mehr Natur in der Stadt und nicht weniger". Wenn ich mir aber zum Beispiel die Diskussion um die Wasserstadt so anucke, dann wird schnell deutlich, dass dafür auch an anderer Stelle die Bereitschaft da sein muss, Zugeständnisse zu machen. Wenn wir mehr Natur wollen und gleichzeitig die Einwohnerzahlen wachsen sollen, dann muss einerseits der massiv Flächen verbrauchende Autoverkehr deutlich zurückgeschraubt werden und andererseits</p>	

	<p>die Akzeptanz für mehrgeschossigen Wohnungsbau hergestellt werden.</p> <p>Bei der Wasserstadt-Diskussion aber gewinnt man bisweilen den Eindruck, als könnten sich manche Limmeraner nichts anderes vorstellen als eine Einfamilienhaussiedlung. Mehrgeschossiger Wohnungsbau wird gleichgesetzt mit Gettoisierung. Läuft das bei anderen Neubauprojekten eigentlich auch so?</p> <p>Und wenn in Hannover über Autos diskutiert wird, dann meistens nach dem Schema, es gäbe viel zu wenig Parkplätze. Und kein Politiker vor Ort, kein Bezirksbürgermeister und kein Ratsmitglied wagt es laut auszusprechen, was doch auf der Hand liegt: Es gibt nicht zu wenige Parkplätze, sondern es gibt zu viele Autos. Wer mehr Natur in der Stadt will, der muss auch benennen, was dem im Wege steht, nämlich die Vision vom Einfamilienhaus mit zwei Autostellplätzen.</p> <p>Hannover ist dank der Eilenriede und der vielen Parks auch ohne eigenen Privatgarten lebenswert, wer gerne gärtnern will, der kann sich im Schrebergarten austoben. Aber es muss ganz klar sein, dass mehr Natur in der Stadt auf der einen Seite auf der anderen Seite eine verdichtete Besiedlung und ÖPNV, Rad- und Fußverkehr anstatt Autoverkehr bedeutet. "Vorne die Ostsee, hinten die Friedrichstraße", wie Tucholsky einmal ironisch formulierte, dass geht nicht.</p>	
<p>Online Moderation, 13.05.2015</p>	<p>Scully62 schrieb am 03 Mai 2015 - 18:17:</p> <p>Ein hoher Bestand an Grün-, aber auch Gewässerflächen, ist für mich, neben sauberer Luft, eine der wichtigsten Eigenschaften, die eine gute Lebensqualität in der Stadt ausmachen. Ich mache mir große Sorgen um den Status von Hannover, als "grünste" Stadt unter den größeren Städten in Deutschland. Das ist unser ganz großes Plus und nun befürchte ich durch den Wohnungsbauboom einen Verlust dieser herausragenden Eigenschaft. Keine innerstädtischen Grünflächen, auch keine Kleingärten (!), sollten für den Bau von Wohnungen oder gar Straßen geopfert werden.</p> <p>Eine Lösung wäre, den Autoverkehr zu reduzieren und dadurch überflüssig werdende Parkplätze und Straßen als Bauflächen zu gewinnen.</p>	

Thema „Urbane Landwirtschaft“

Account	Beitrag	Likes
Online Moderation, 13.05.2015	<p>Liebe Hannoveranerinnen und Hannoveraner,</p> <p>wir haben die verschiedenen Beiträge aus diesem Dialog gesammelt mit anderen Ideen zu den Themen Essbare Stadt, Urbane Gärten und Urbane Landwirtschaft im Dialog "Essbare Stadt und urbane Landwirtschaft" zusammengeführt, damit sie gemeinsam diskutiert werden können.</p> <p>Ihre Online Moderation</p>	

Thema „Wie dieser Dialog funktioniert“

Account	Beitrag	Likes
Henning Kohlmeyer, 20.11.2014	<p>Schön, dass Sie mitschreiben wollen! Haben Sie sich schon ein "Benutzerkonto" erstellt und sich angemeldet?</p> <p>Neues Thema erstellen Jede neue Meinung zu der hier gestellten Frage soll ein eigenes Thema sein. Gleiche Meinungen oder Diskussionen über die bereits vorhandenen Meinungen sollen in dem jeweiligen Thema geführt werden. Wenn also noch niemand ein Thema eröffnet hat, das Ihre Meinung abbildet, erstellen Sie einfach selbst ein neues Thema!</p> <p>Auf ein Thema antworten Falls schon jemand im Sinne Ihrer Meinung ein Thema eröffnet hat, können Sie gerne auf das Thema antworten und sich anschließen. Natürlich können Sie aber auch auf ein Thema antworten, das Ihrer Meinung so gar nicht entspricht oder zu dem Sie sich etwa eine Begründung wünschen. Klicken Sie dazu einfach auf das jeweilige Thema und dann auf "Auf dieses Thema antworten".</p> <p>Was passiert am Ende mit Ihren Beiträgen? Für den Online-Dialog gelten dieselben Spielregeln wie für alle Veranstaltungen. Unsere Moderatorinnen und Moderatoren ordnen alle Beiträge den Handlungsfeldern des Stadtdialoges zu und geben sie an die Landeshauptstadt Hannover zur Berücksichtigung im Stadtentwicklungskonzept. Außerdem werden die Kernaussagen auf der Seite „Aktuell“ zusammengefasst und können sich auch in Zwischenberichten zum Stadtdialog wiederfinden.</p>	1
Henry, 05.03.2015	<p>Der ganze online-Dialog ist immer noch zu unübersichtlich strukturiert.</p> <p>Zwei Beispiele: Es gibt immer noch die beiden Optionen "Online-Dialog" und "Offene Foren im online-Dialog". Wenn ich auf Online-Dialog gehe, dann finde ich auch offene Foren. Obwohl ich die doch eigentlich eher bei "Offene Foren im Online-Dialog" vermutet hätte. Wenn ich auf offene Foren gehe, dann stoße ich hin und wieder auf Foren, bei denen vermerkt ist, dieses Forum ist geschlossen.</p>	

	Ein anderes Beispiel, das vielleicht aber nur ein technisches Problem darstellt. Schon vor mehreren Wochen hatte ich drum gebeten, die Möglichkeit zu schaffen, Fotos hochzuladen. Das wurde dann auch ermöglicht. Allerdings nur in der Form, dass das Foto nur im Kleinstformat zu sehen war, und man es nochmal extra anklicken musste, um es ganz sehen zu können. Seit zwei Tagen nun ist es gar nicht mehr möglich, Fotos hochzuladen. Beim Versuch es zu tun erscheint die Anzeige, die Datei sei zu groß. Obwohl es mit Fotos von dieser Größe vor einer Woche noch funktionierte, diese hochzuladen.	
Online Moderation, 09.03.2015	Lieber Henry, vielen Dank für Ihren Beitrag. Ihre Kritik zur Struktur der Plattform und der Möglichkeit Fotos hochzuladen nehmen wir gerne auf und leiten sie an die Verantwortlichen der Stadt Hannover weiter. Mit besten Grüßen, Franziska Thiele (Online-Moderation)	
Online Moderation, 19.03.2015	Lieber Henry, aufgrund der Rückmeldungen der User wird der Online-Dialog stetig verbessert. Die Stadt Hannover freut sich über alle Anregungen und den Austausch, der auch medienübergreifend erfolgt. Die Verantwortlichen der Stadt Hannover arbeiten derzeit an der Umsetzung der angeregten Verbesserungen. Das gilt auch für das Hochladen von Fotos. Mit besten Grüßen, Franziska Thiele (Online-Moderation)	

d. Wie machen wir Hannover zu einem Zuhause für viele (Wohnen, Versorgung, Mobilität)? (später zu OD04)

Der Dialog war vom 15.01.2015 bis zum 23.07.2015 geöffnet mit der Beschriftung:

Bitte nutzen Sie diesen Dialog für online-Gespräche untereinander zum Thema Wohnen, Versorgung und Mobilität falls Ihr Beitrag nicht in eines der oben genannten Themen fällt oder es geschlossen ist.

Mehr Informationen darüber, wie wir heute in diesem Handlungsfeld aufgestellt sind, finden Sie unter www.meinhannover2030.de

Thema „Themenbündelung und weitere Ziele“

Account	Beitrag	Likes
Online Moderation, 02.07.2015	Die angeregte Diskussion in diesem Themenfeld lässt sich größtenteils den Themen Mobilität, Wohnen und Stadtentwicklung zuordnen. Wir haben die Beiträge bisher nur per Schlagwort den verschiedenen Themenfeldern zugeordnet. In den folgenden Wochen wollen wir die Diskussion und Beiträge weiter verdichten und Strategien zur Umsetzung zu entwickeln. Das Thema Mobilität wird außerdem nach dem Ende des Fachdialogs Smart Mobil	1

noch weiter ergänzt werden. Im Folgenden eine Übersicht der bisherigen Diskussion:

Gestaltung von Mobilität und Verkehr (bisher)

- In vielen Beiträgen wurde der **Ausbau des Fahrradwegenetzes und des Fahrradverkehrs** (z.B. wie in Kopenhagen) thematisiert. Teilweise gab es sehr konkrete Vorschläge, wo man in Hannover Radwege ausbauen und Verkehr Fahrradfreundlicher und sicherer gestalten könnte z.B. Fahrradschneise von Linden in die Nordstadt oder Ausbau am Ihmeufer.
- **Ausbau des ÖPNV** (bessere Anbindung der Randbezirke, Fahrradmitnahme erleichtern,
- **Reduzierung des Autoverkehrs (MIV)**
- Trotz der insgesamt starken Tendenz, klima- und umweltschonende Verkehrsmittel wie Fahrrad und ÖPNV stärker in den Fokus zu rücken und zu fördern wurde sich auch für ein **intelligentes Verkehrskonzept** für alle Teilnehmenden (Auto, Radverkehr, ÖPNV) ausgesprochen.

Parkflächen:

- **Geringere Priorität für Parkflächen** (keine neuen Flächen für Parkplätze versiegeln)
- mehr Parkflächen an Carmobil verpachten, um **Carsharing zu fördern**
- Die Diskussion um Parkflächen und Gebühren wurde sehr angeregt geführt.
 - Dabei wurden einerseits **Gebühren** für Falschparken und Parkgebühren in Stadtteilen gefordert, um damit etwa Gleichberechtigung zum ÖPNV zu schaffen
 - Andererseits wurden von vielen Gebühren für Anwohnerparken wegen der zu großen finanziellen Belastung privater Haushalte abgelehnt

Wohnen

- **Kommunale Wohnraumförderung** und Bereitstellung von ausreichend preiswertem Wohnraum
- **Autofreie bzw. verkehrsreduzierte Stadtviertel**
- Attraktive Gestaltung von Mehrfamilienhäusern und damit Reduzierung des Flächenbedarfs
- Bereitstellung von ausreichend Unterkünften für Obdach- bzw. Wohnungslose sowie Flüchtlinge ist kommunale Aufgabe

Stadtentwicklung

- Belebende Gestaltung der Innenstadt
- Verantwortlichkeit der Bauherren bei der Gestaltung von Straßen, Quartieren und Stadtteilen

Ziele und Strategien:

- Ausbau des Radwegenetzes und Förderung eines Fahrradkonzeptes/des Radverkehrs
- Reduzierung des Autoverkehrs insbesondere in Wohnvierteln
- Reduzierung der Parkflächen im öffentlichen Raum
- Ausbau des ÖPNV
- Förderung von Carsharing-Angeboten
- Kommunale Förderung preiswerten Wohnraums
- Bereitstellen von ausreichend Unterkünften für Obdachlose und Flüchtlinge
- Förderung der Innenstadt

	<p>weiterführende Fragen: Wie kann man die verschiedenen hier diskutierten Aspekte/Themen zusammenführen? Welche Gesamtkonzepte sind denkbar?</p>	
Daniela Selberg, 21.07.2015	Eine Frage: Wo kann man noch genaue Wünsche für die Radwegeplanung einbringen? Gibt es noch einen Dialog, bei dem das möglich wäre?	
Online Moderation, 03.08.2015	<p>Liebe Daniela Selberg, liebe Interessierte,</p> <p>entschuldigen Sie bitte die späte Antwort. Da der Online-Dialog sich nun in der Auswertungsphase befindet, wird es an dieser Stelle zunächst keinen weiteren Dialog zum Thema Radnetz geben.</p> <p>Allerdings sind alle Einwohnerinnen und Einwohner herzlich eingeladen, Ihre Anregungen per Mail mit dem Stichwort „Anregung Netzkonzept Radverkehr“ an: Radverkehrsbeauftragter@Hannover-Stadt.de zu schicken.</p> <p>Ihre Online Moderation</p>	

Thema „Straßensanierung mit Recyclingmaterial?“

Account	Beitrag	Likes
Online Moderation, 20.07.2015	<p>Per Twitter erreichte uns der folgende Kommentar zum Thema Straßensanierung</p> <p>Zitat  globalmagazin @globalmagazin Straßen aus Recycling-Plastik: besser, billiger und mit weniger CO2-Last http://bit.ly/1DegB4F</p> <p>Zitat</p> <p>Sehr interessant: @hannover müssen ja viele Straßen saniert werden. Eine gute Idee? #Recycling #Verkehrsbau</p> <p>Was denken Sie?</p>	

Thema „Ausbau des ÖPNV / Naherholung Region“

Account	Beitrag	Likes
Online Moderation, 14.07.2015	<p>Herr Michael E. regte per E-Mail an:</p> <p>Der ÖPNV sollte durch eine Kabinenbahn Hannover Messe - Hauptbahnhof - Flughafen ergänzt werden. Es sollte S-Bahnen zum Steinhuder Meer, ins Sünteltal und nach Walsrode, Gifhorn und Peine geben, außerdem einen Stadtbahnanschluss für Gehrden und Pattensen.</p>	1

	<p>Deister, Süntel und Calenberger Land bieten interessante Schlösser und Kirchen als Ausflugsziele für Hannoveranerinnen und Hannoveraner.</p> <p>Ihre Online Moderation</p>	
<p>Jach, 20.07.2015</p>	<p>1. Mir fehlen in Hannover direkte Querverbindungen zwischen den ÜSTRA-Endstationen. Eine Schnelle Ringbahn/Schnelle Busstrecke/n zwischen ÜSTRA-Endbahnstationen, die äußere Stadtteile verbinden ist für die stressfreie und zukunftsorientierte Stadt unerlässlich.</p> <p>Ich meine hier solche Verbindungen wie: von Süd-West (Davenstedt/Wettbergen) über Döhren/Wülfel nach Süd-Ost (Wülfelrode), von Süd-West (Marienwerder/Stöcken) nach Nord-West (Davenstedt), von Nord-West nach Nord-Ost und von Nord-Ost nach Süd-Ost...</p> <p>Ich brauche mit der ÖPNV fast 1 Stunde von Wettbergen nach Döhren! Wahnsinn.</p> <p>Wir können auch ein paar Ideen aus den anderen Städten holen, wo die ÖPNV vorbildlich ausgebaut ist. z.B. Berlin.</p> <p>2. Das zweite Thema: "Die Neugestaltung/Belebung der unterirdischen ÜSTRA-Haltestellen".</p> <p>Ich wünsche mir, dass die Stadt Hannover ein Hauch von Leben und Erfrischen in die unterirdischen Haltestellen bringt.</p> <p>Die graue Mauern der unterirdischen Haltestellen, insbesondere im Winter, verschlechtern die Stimmung der Mitbürger und sorgen für Stimmungstief.</p> <p>Ein bisschen Farbe, naturimitierende Musik, LED Lichtspiel wird vielen ÜSTRA-Fahrgästen das tägliche Leben bunter, fröhlicher und dadurch erträglicher machen.</p> <p>Ich bin sicher, dass solches Projekt auf eine große Zustimmung und Engagement der Bürger stoßen wird und wird gleichzeitig den u.a. auch künstlerisch begabten Bürgern eine perfekte Mitgestaltungsmöglichkeit der Stadt geben.</p>	

Thema „Radweg Waldstraße, Buchholzer Str. und Hannoversche Str. in Misburg“

Account	Beitrag	Likes
<p>Daniela Selberg, 21.07.2015</p>	<p>Ein Beispiel, dass es manchmal besondere Bedürfnisse für Fahrrad-Fahrer gibt, die man sich genauer anschauen muss:</p> <p>1. Die Waldstraße in Misburg wurde zur 30er-Zone erklärt. An und für sich bräuchte man dann keinen Radweg mehr und der alte, holprige, von Wurzeln aufgeworfene könnte verschwinden.</p> <p>Wenn nicht dieser Weg genau Richtung Friedhof liegen würde, den vor allem Senioren häufig besuchen, weil sie ihre PartnerInnen verloren haben. In Konkurrenz mit Autofahrern und parkenden Autos einen Slalom zu fahren entspricht nicht dem Sicherheitsbedürfnis älterer Menschen und sollte übrigens auch Kindern nicht zugemutet werden. Deshalb wünschen wir uns den Erhalt des Radweges und auch die Instandhaltung dieses Weges.</p>	

	<p>2. Buchholzer Straße von Meyers Garten bis Podbi. Hier wäre ein Radweg längs der neuen Stadtbahntrasse wünschenswert. Die vielen einmündenden Straßen auf der gegenüberliegenden Seite, wo bisher die Radfahrer fahren sollen, behindern und gefährden den Fahrrad-Verkehr. Auch unter dem Schnellweg ist es unbeleuchtet und wirkt gefährlich und bedrohlich.</p> <p>3. Längs der Hannoverschen Straße zwischen Meyers Garten und Kleefeld müssen Fahrradfahrer rauf und runter, rin in die Kartoffeln, raus aus den Kartoffeln, mal Gehsteig, mal Radweg, mal Fahrbahn. Eine enge Straße, in der auch noch die Busse fahren und häufig auch mal Lastwagen.</p>	
--	---	--

Thema „Achtsamkeit im Öffentlichen Raum“

Account	Beitrag	Likes
Daniela Selberg, 21.07.2015	<p>Im Vergleich zu anderen Ländern, gerne auch Süd- und Mittelamerika, haben wir hier einen Luxus, den wir manchmal nicht genug als Luxus wahrnehmen: Der öffentliche Raum ist sicher und man und frau und jung und alt kann sich gefahrlos und sicher frei bewegen.</p> <p>Selbst in der Nacht ist man weitestgehend sicher unterwegs. Das ist ein ganz großer Schatz, den wir bewusst "schätzen" sollten.</p> <p>Dieser öffentliche Raum gibt uns viel Freiheit und macht das Leben richtig schön.</p> <p>Deshalb wünsche ich mir Achtsamkeit. Zu wissen, dass das für uns alle ein wichtiger Bereich ist, den wir gemeinsam friedlich, sauber, lebenswert und rücksichtsvoll nutzen wollen. Und den wir nicht so selbstverständlich voraussetzen, dass wir uns nicht immer wieder dafür einsetzen.</p> <p>Und allen Asylsuchenden und Flüchtlingen wünsche ich, dass sie die gleiche Freiheit und Sicherheit erfahren können und sich immer wohl fühlen im öffentlichen Raum in Hannover.</p>	

Thema „Versorgung: Qualität und Nachhaltigkeit“

Account	Beitrag	Likes
Online Moderation, 20.07.2015	<p>Folgender Beitrag wurde als Kommentar zu unserem Blogeintrag Einkaufen in Hannover gepostet:</p> <p>Vielleicht wurde es an anderer Stelle schon mehrfach erwähnt: eine gute Versorgung bedeutet auch eine gute, reine, von Giften unbelastete Qualität der Nahrung und Kleidung. Was nützt uns ein großes Angebot, wenn wir von den vielen Chemikalien krank werden. Dieses ist eine Sache der Politik, sich auf noch mehr Nachhaltigkeit und Reinheit einzusetzen und unbelasteten Gütern den Vorrang zu geben.</p> <p>Ich bin gerne bereit in einem Forum für Bildung und Gesundheit mitzuwirken!</p>	

	renate Lorenz	
--	---------------	--

Thema „Mehrstöckiges Bauen für Ladengebäude“

Account	Beitrag	Likes
Diana, 16.07.2015	Hier wird seit langem drüber diskutiert, wie viele Stockwerke ein Wohnhaus haben sollte und wie Wohnraum weiter verdichtet werden könnte, um alle zukünftigen Hannoveraner gut unterzubringen. Gleichzeitig werden außerhalb des Zentrums Ladengeschäfte meist einstöckig in Billigbauweise gebaut. Außerdem haben diese meist riesige Parkflächen drumherum. Dies ist meiner Meinung nach die wahre Platzverschwendung! Von der optischen Zumutung ganz zu schweigen. Würde man in vernünftige Gebäude investieren, könnte man mehrere Läden übereinander unterbringen, darüber Wohnungen und darunter noch Tiefgaragen.	

Thema „Kein Interesse an schöner Architektur???“

Account	Beitrag	Likes
Diana, 16.07.2015	Hier wird ja sehr intensiv über Mobilität nachgedacht. Allerdings scheint sich keiner für Architektur zu interessieren? Ist es euch unwichtig, schöne und kreativ gestaltete Häuser zu haben? Ich wünsche mir leuchtende Farben und ungewöhnliche Formen, mein Traum wären viele Häuser in Anlehnung an den Stil von Hundertwasser oder Gaudí in der Innenstadt. Könnte auch für Touristen lockend sein.	

Thema „Lärm macht auf Dauer krank“

Account	Beitrag	Likes
Uwe Holger F. 05.07.2015	<p>Beim Stöbern auf dieser Seite habe ich voller Interesse gelesen, dass über eine Geschwindigkeitsbegrenzung innerhalb der Stadt wegen Lärmreduzierung nachgedacht wird. Das ist sicherlich sehr löblich, aber solange in Wohnvierteln nicht generell Zone 30 gilt und manche Straßen (auch wenn noch so viele Menschen dort wohnen) als Hauptverkehrswege z.B. als Messeanfahrt dienen (siehe Südstadt/Waldheim/Döhren) klingt das eher wie ein Lippenbekenntnis.</p> <p>Schön wäre es, wenn der Lärm durch Individualverkehr insbesondere in der Nacht reduziert würde, aber in den vorgenannten Stadtteilen würde das nicht sehr viel bringen, da (nicht nur) dort der Lärm durch die Güterumgebungsbahnstrecke gerade in der Nacht nahezu unerträglich ist.</p> <p>Anwohner in der Nähe der Eisenbahnstrecke mitten durch Kirchrode / Waldheim / Waldhausen / Döhren / Linden / Limmer haben festgestellt, dass der Lärm und das Güterzugaufkommen in den letzten Jahren enorm zugenommen hat. Man hat das Gefühl, dass die Frequenz der Fahrten dazu führt, dass die Züge immer schneller werden, da sonst die Strecke zur Bewältigung des Verkehrs nicht mehr ausreichen würde. Das wiederum führt dazu, dass der Lärm immer weiter zunimmt.</p>	

	<p>Das Argument, dass jeder der an der Bahnstrecke wohnt, gewusst hat, dass hier Bahnlärm entsteht, zieht nicht mehr. Der Zuwachs war nicht kalkulierbar und ist auch nicht hinnehmbar! Das Argument, dass Eisenbahnverkehr Bundesrecht ist und die Stadt hier nichts machen kann, lahmt. Wenn hier nichts machbar ist, brauchen wir nicht damit zu rechnen, dass sich irgendetwas in Sachen „besser Leben“ in Hannover verändern wird.</p> <p>Wenn eine Stadt sich nicht dagegen wehren kann, dass die Einwohner durch zunehmenden Lärm erkranken, ist eine Änderung derartiger Gesetze dringend geboten.</p> <p>Wenn schon das Thema Eisenbahn angesprochen ist, kann man auch noch über die Sinnhaftigkeit der Umweltzone nachdenken. Alte Autos ohne entsprechende Umweltklasse dürfen nicht mehr in diese Bereiche, alte Dieselloks fahren durch die Umweltzone und hinterlassen Gestank und Abgase ohne Ende! Ein gemütliches Sitzen im Garten wird zumindest vorübergehend durch den Lärm und durch den Geruch der Abgase jäh beendet.</p> <p>Liebe Stadt Hannover, fangt an etwas zu ändern, bis 2030 ist zwar noch etwas hin, aber bis dahin werden wir auch unser eigenes Wort, Dank des weiter zunehmenden Bahnlärms nicht mehr verstehen. Im Garten sitzen wird nur noch zu Streikzeiten der Bahngewerkschaften möglich sein! Ich finde das alles nicht erstrebenswert.</p> <p>Eine schnelle Verbesserung der Situation wäre durch eine Geschwindigkeitsbegrenzung gegeben. Fahren Güterzüge nur noch mit 30 km/h durch die Städte werden es zwar nicht weniger, aber es wird deutlich leiser!</p>	
Diana, 16.07.2015	Das Hauptproblem mit den Güterzügen ist meines Wissens ihr Alter, das heißt ihre Klapprigkeit. Kein Personenzug macht dermaßen viel Krach. Wie man allerdings die Bahn dazu zwingen kann, neue Güterzüge zu kaufen, weiß ich auch nicht.	

Thema „Lister Meile zur Fußgängerzone machen“

Bewertet mit 5 von 5 Sternen bei 1 abgegebener Stimme

Account	Beitrag	Likes
Anton, 16.07.2015	<p>Da gestern und heute Artikel zur Lister Meile in HAZ und NP auftauchten, möchte ich hier einen Aspekt ergänzen, der eigentlich eher in den Dialog Lebensqualität gehört:</p> <p>Der Teil der Lister Meile, der richtig gut funktioniert, ist der, in dem keine Autos fahren und parken. Der Teil der Lister Meile zwischen Celler Straße und Weiße Kreuz-Platz, sowie auch der Weiße-Kreuz-Platz selbst, würden erheblich davon profitieren, Fußgängerzone zu werden. Hier wird eine Premium-Einkaufsstraße als Parkraum missbraucht.</p> <p>Kein Wunder, dass man sich nicht wohlfühlt, wenn überall parkende Autos die Optik stören.</p>	

Thema „Zebrastreifen“

Account	Beitrag	Likes
<p>Henry, 11.05.2015</p>	<p>Die Redaktion des Forums möge verzeihen, dass ich hier einen längeren Zeitungsartikel wiedergebe. Doch er ist dermaßen gespickt voll mit Anregungen darüber nachzudenken, was die Zukunft wohl bringen wird, dass es sich lohnt, den ganzen Beitrag zu lesen. Schließlich geht es beim Hannoverdialog 2030 um unsere Zukunft! Zu beachten ist, das Datum, zu dem der Artikel erschien. (Steht ganz am Ende!)</p> <p>Narrenfreiheit für Fußgänger? Grundsatzentscheidung bringt Tempo 50 zum Erliegen Der Bundesgerichtshof in Karlsruhe hat mit einer Grundsatzentscheidung in Sachen „Zebrastreifen“ ganz neue Perspektiven eröffnet. Waren die Kraftfahrer bisher noch der Meinung, daß der Fußgänger seine Absicht, die Straße zu überqueren, zweckmäßigerweise durch ein Handzeichen zu erkennen geben sollte, so werden sie jetzt eines besseren belehrt.</p> <p>Die Karlsruher Entscheidung räumt dem Zebrastreifenbenutzer hundertprozentige Narrenfreiheit ein; denn er braucht sich lediglich zielstrebig in Blickrichtung auf die Fahrzeugkolonne dem bevorrechtigten Überweg zu nähern, und schon hat jeder Kraftfahrer mit voller Muskelkraft auf die Bremse zu treten!</p> <p>Praktisch wird damit das vorgeschriebene Tempo 50 in geschlossenen Ortschaften aufgehoben. Vertritt doch der Bundesgerichtshof die Meinung, daß in jedem Fall vor dem Zebrastreifen die Geschwindigkeit zu drosseln ist, wenn ein Fußgänger im Blickfeld des Kraftfahrers auftaucht. Wer jedes Risiko vermeiden will, muß also im Schrittempo fahren.</p> <p>Die Halbstarken, die sich bisher schon eine Gaudi daraus machten, Autofahrer zu gefährlichen Notbremsungen zu veranlassen und die Straße betont lässig zu überqueren, haben aus Karlsruhe unerwartete Schützenhilfe erhalten. Sie können selbst dann noch ihrer Sache sicher sein, wenn sie mit einer Binde vor den Augen die ihnen höchst richterlich zugesprochene Macht auf dem Zebrastreifen demonstrieren würden. Die Bundesrichter gehen in ihrer eigenwilligen Interpretation der Straßenverkehrsordnung sogar so weit, daß sie ängstlichen Fußgängern die durch ihr Zaudern oder Zögern am oder auf dem Zebrastreifen einen Unfall verursachen, von jeder Schuld freisprechen.</p> <p>Wie wäre es wenn das höchste Gericht der Bundesrepublik sich auch einmal mit der Tatsache auseinandersetzen würde, dass Fußgänger zwanzig oder dreißig Meter neben Zebrastreifen und ampelgesicherten Überwegen die Straße überqueren und damit gegen die Sicherheitsvorschriften weit mehr verstoßen dürften als Autofahrer, die den Glauben an den gesunden Menschenverstand noch nicht ganz aufgegeben haben?</p> <p>Quelle: Hannoversche Presse vom 31.7./1.8.1965</p>	
<p>Heinrich, 29.06.2015</p>	<p>Trotz seines Alters von einem halben Jahrhundert trifft der Artikel ins Mark der Diskussion. Wer in Hannover 50 km/h fährt, wird meist rechts und links überholt. Tempo dreißig in den entsprechenden Zonen?</p>	

	<p>Da hält sich ja noch nicht mal der ÖPNV dran. Radfahrer Fahren teilweise in tempo 30 Zohnen auf Fusswegen um vor Autos sicher zu sein. Die öffentlichen Jogurtbecher in 4Meter Höhe in Verband mit "gib8"Aufklebern auf städtischen Fahrzeugen hat offenbar nicht dazu geführt, das wir in der Unfallstatistik uns verbessert hätten. Hier gilt immer noch der Tanz um das folgende Kalb. Warum nicht mal am Friedrichswall die Geschwindigkeiten messen? Zebrastreifen behindern Autofahrer und verleiten zu Misbrauch, sollten also nicht nur in Tempo 30 Zonen (aktuelle Rechtsauffassung der LHH) sondern am besten gleich ganz verboten werden, bevor Autofahrer schon wieder Bremsen müssen. Die hohe Zahl der Verkehrstoten in Hannover liegt ja im wesentlichen daran, das einige sich immer noch ohne SUV (=Schutzpanzer Unterwegs im Verkehr) auf die Straße trauen. Die sollten lieber zuhause bleiben, bis sie sich auch so eine fahrende Umweltsünde mit EU-Scheinverbräuchen leisten können. Und wo wir schon mal dabei sind: zur Förderung des Elektroverkehrs sollten wir für die Porsche-Hybrid-Lifestyle-Laster endlich die Busspuren freigeben. Dann bräuchte, wer sich solchen Benzin-Realverbrauch leisten kann endlich nicht mehr im Stau stehen und wir hätten zugleich eine höhere Akzeptanz für mehr Busspuren in der Stadt.</p>	
--	--	--


Thema „Fachdialog zu Mobilität heute gestartet“

Account	Beitrag	Likes
Online Moderation, 29.06.2015	<p>Liebe Hannoveranerinnen und Hannoveraner,</p> <p>heute sind wir in den Dialog über Verkehr und Mobilität gestartet. Wir haben die vielen tollen Beiträge, die wir im dauerhaften Dialog bekommen haben, dort nicht eingestellt. Wir hoffen aber, dass sich alle trotzdem aktiv in den SmartMobil-Dialog einbringen. Wir werden die Ergebnisse im Anschluss zusammenführen.</p> <p>Ihre Online Moderation</p>	

Thema „Mehr preiswerte Wohnungen dringend erforderlich“

Account	Beitrag	Likes
Helga Döring-Kles, 21.06.2015	<p>Es sind dringend mehr preiswerte Wohnungen erforderlich. Die Mietpreisobergrenzen drangsaliieren viele Menschen, die gar keine Wohnungen unter dieser Grenze finden und ggf. noch von ihren geringen Bezügen zuzahlen müssen. Auch viele Menschen mit niedrigen Einkommen und auch Studierende, die nicht Hartz 4 oder Grundsicherung beziehen, benötigen günstige Wohnungen! Hier muss noch sehr viel passieren!</p>	

Thema „Fangprämie für Üstra-Kontrolleure“

Account	Beitrag	Likes
Trixie, 17.06.2015	<hr/> <h3 data-bbox="580 331 1015 376">Prämiensystem einstellen</h3> <hr/> <p data-bbox="464 409 632 432">KOMMENTAR</p> <p data-bbox="464 443 595 483">VON BERND HAASE</p>  <p data-bbox="464 533 786 701">Bisher schien es egal zu sein, welcher Prüfer in einer Stadtbahn oder einem Bus der Üstra die Fahrkarten sehen wollte. Seit bekannt ist, dass ein Teil der Mitarbeiter eine Prämie für Ertappte kassiert, gilt das nicht mehr. Eine Antwort auf die Frage, wer davon wusste und diese Informationen zu-</p> <p data-bbox="810 387 1129 701">rückgehalten hat, gibt die Üstra nicht. Sie muss aber Position beziehen: Entweder steht sie zur Praxis der Fangprämien – dann muss sie für alle Prüfer gelten. Oder sie findet sie unangebracht – dann muss sie das Anreizsystem, wie es beschönigend heißt, komplett einstellen. Das wäre die bessere Lösung; auch im Sinne der eigenen Kontrolleure und der Mitarbeiter in der Beschwerdestelle. Die haben keinen leichten Job – und müssen sich jetzt, da Fahrgäste um die Prämienpraxis wissen, noch mehr Kritik anhören als ohnehin schon.</p> <hr/> <p data-bbox="456 734 722 757">Quelle: HAZ vom 6.6.2015</p> <p data-bbox="440 768 1289 969">Ein erfreulich klarer Kommentar der HAZ zu einem Missstand bei der Üstra: Es geht nicht an, liebe Üstra, dass Ihr Fahrkartenkontrolleuren eine Fangprämie dafür zahlt, dass sie Jagd auf eure Kunden machen, um einfach nur möglichst viele Fahrgäste zur Strecke zu bringen, die nicht entsprechend den Beförderungsbedingungen mit einer gültigen Fahrkarte unterwegs sind.</p> <p data-bbox="440 1003 1302 1137">Zwar ist es richtig Fahrkartenkontrollen durchzuführen, nicht zuletzt ist das auch im Interesse der zahlenden Fahrgäste. Aber das Fangprämienprinzip nach dem die Üstra "outgesourcte" Protec-Mitarbeiter für sich arbeiten lässt, geht gar nicht.</p> <p data-bbox="440 1171 1281 1238">Immerhin umfasst das Regelwerk der Tarifbedingungen mit dem Titel:</p> <p data-bbox="440 1238 1294 1305">Beförderungsbedingungen und Tarifbestimmungen im Großraum-Verkehr Hannover (GVH)</p> <p data-bbox="440 1305 818 1339">über 60 eng beruckte Seiten!</p> <p data-bbox="440 1339 536 1373">Quelle:</p> <p data-bbox="440 1373 954 1406">http://www.gvh.de/fi..._26_12_2014.pdf</p> <p data-bbox="440 1440 1257 1574">Rigorese Kontrollen nach dem Fangprämienprinzip verärgern viele Üstra-Kunden, die oftmals gar nicht mit böser Absicht auf Beförderung für lau aus sind, sondern einfach nur im Tarifschungel den Überblick verloren haben.</p> <p data-bbox="440 1608 1302 1910">Zwar wird von der Üstra gerne darüber berichtet, welch immenser Schaden ihr angeblich dadurch entsteht, dass einige Fahrgäste ohne Ticket unterwegs sind. Aber hat auch schon mal ein Üstra-Mitarbeiter versucht zu ermitteln, wieviel Zusatzeinnahmen dadurch generiert werden, dass Fahrgäste aus Furcht ein zu billiges Ticket zu kaufen, sich lieber für ein teureres entscheiden, obwohl das gar nicht nötig ist. Hier sei nur auf den Umstand verwiesen, dass Ticket und Card-Zonen uneinheitlich benannt sind und verschiedene Ausdehnungen haben.</p> <p data-bbox="440 1944 1278 2107">Und dass Regionspolitiker, und dann auch noch solche von der SPD (Mönkeberg), darüberhinaus noch beklatschen, dass die Protec-Mitarbeiter ihren schmalen Mindestlohn nur dadurch aufbessern können, dass sie Schwarzfahrer nach dem Fangprämienprinzip aufgreifen, lässt einmal mehr daran zweifeln, dass die</p>	

	<p>SPD das Wörtchen "Sozial" zurecht im Parteinamen führt.</p> <p>Protec-Mitarbeiter, die als Fahrkartenkontrolleure darauf bedacht sein müssen. ihre "Fangquote" zu erfüllen, bleibt nicht die Zeit, sich um die Sicherheit und das Wohlergehen ihrer Fahrgäste zu kümmern.</p> <p>Die Sicherheit, der Komfort und einen guten Service für die ÖPNV-Fahrgäste muss aber oberstes Gebot sein für ein Nahverkehrsunternehmen, dass Kunden dazu gewinnen will. Oder geht es darum gar nicht?</p>	
<p>Anton, 19.06.2015</p>	<p>Ich würde mir wünschen, dass Hannover unsoziales Falschparken genauso rigoros ahndet wie die Üstra die Schwarzfahrer. Dazu müsste man die Ordnungsgelder erheblich erhöhen, sodass sich die Kontrolle auch rechnet.</p> <p>Deutschland ist Schlusslicht bei den Bußgeldern für Egoisten im Verkehr. Das Zuparken von Rad- und Gehwegen schmerzt in keinem Land weniger im Geldbeutel als in Deutschland. Die vermeintlichen Kavaliersdelikte – das Zuparken von Rad- und Gehwegen sowie in zweiter Reihe und auf Behinderten-Parkplätzen – kostet in Deutschland 75% weniger als im EU-Durchschnitt. Damit subventioniert Deutschland das Falschparken.</p> <p>Im Vergleich dazu kostet einmal Schwarzfahren 60 Euro. Verglichen mit dem Falschparken zeigt sich hier wieder, dass die Politik und die Autolobby Fußgänger, Rad- und Busfahrer massiv benachteiligt. Warum also nicht das Falschparken an das Schwarzfahren anpassen? Das hätte den Vorteil, dass es Punkte gibt.</p> <p>Hannovers Wohnstadtteile sind inzwischen so zugeparkt, dass Feuerwehren kaum noch eine Chance haben, durchzukommen. So geschehen bei einem Brand an der Uhlhornkirche: Die Feuerwehr kam zunächst nicht durch zum brennenden Haus, weil ein Falschparker im Weg stand.</p> <p>Überall hat sich in den letzten zwei Jahren das Parken an Baumscheiben eingebürgert. Warum duldet Hannover das? Dadurch wird dort jeweils der Verkehr auf der gegenüberliegenden Straßenseite zum Vorbeifahren gezwungen, was gerade in Tempo-30-Zonen die Radfahrer gefährdet. Ein tägliches Ärgernis beispielsweise in der Elisenstraße. Hier sollte man mindestens ein absolutes Halteverbot aussprechen. Das kann die Stadt leicht selbst tun.</p>	
<p>Anton, 19.06.2015</p>	<p>Zahlen zum Thema finden sich hier: http://www.wegeheld...chen-Report.pdf</p>	

Thema „Fahrradmitnahme im ÖPNV verbessern“

Account	Beitrag	Likes
Jessi0511	<p>Gerade weil Ringbuslinien in den äußeren Bereichen der Stadt fehlen, ist es vielfach schlau, von "ganz weit draußen" wie Wettbergen, Altwarmbüchen, Langenhagen etc. ein Stück mit der Bahn in Richtung Zentrum zu fahren und sein eigentliches Ziel dann mit dem Rad zu erreichen. Oder für diejenigen, die das Radfahren als Teil der Körperertüchtigung sehen, bei langem Distanzen z.B. mit der Bahn hin- und mit dem Rad zurückzufahren.</p> <p>Für normale Arbeitnehmer sind die Zeiten, in denen die Fahrradmitnahme erlaubt ist, diesbezüglich eine echte Herausforderung. In Bahnen und Bussen ist dies derzeit wochentags von 8:30 bis 15 Uhr und nach 19 Uhr möglich, am Wochenende ganztägig. Aber: nur wenn genug Platz vorhanden ist. Und: Kinderwagen und Rollstühle haben Vorrang.</p> <p>Diese Einschränkungen finde ich nicht akzeptabel. Dass Rollifahrer Vorrang haben, ist logisch, bei Kinderwagen sieht es schon anders aus. Es ist schließlich niemand gezwungen sein Kind in einem Wagen durch die Gegend zu kutschieren, wenn er es auch am Körper tragen könnte. Das soll natürlich jeder machen wie er es für richtig hält, aber warum die Fahrradmitnahme dem gegenüber zurückstehen muss, leuchtet mir nicht ein. Dies gilt umso mehr, wenn man sieht, dass manche Leute ihren halben Hausstand in der Bahn transportieren.</p> <p>Die zeitlichen Einschränkungen müssen gelockert werden. Vielfach ist 9 Uhr die späteste Anfangszeit in Büros und Betrieben. Wenn eine Fahrradmitnahme erst ab 8:30 Uhr möglich ist, wird es aus den Außenbereichen kaum möglich sein, pünktlich zu kommen. Wenn man mal annimmt, dass man 8 Stunden plus eine halbe Stunde Mittagspause arbeitet, hat man, wenn man erst um 9 Uhr angefangen hat, um 17:30 Feierabend. Da darf man aber noch nicht mit dem Rad in Bus und Bahn einsteigen.</p> <p>Meine Forderung: ganztägige Fahrradmitnahme in Bus und Bahn! Falls eine Einschränkung für die absoluten Hauptverkehrszeiten gemacht werden soll, könnte man die Fahrradmitnahme zwischen 7 und 8 Uhr und zwischen 16 und 17 Uhr verbieten. Das würde die Kombination aus Rad und ÖPNV für viele zu einer Option für den Weg zur Arbeit machen.</p>	1
berta, 19.04.2015	<p>Jessi0511 schrieb am 12 Apr 2015 - 10:34: </p> <p>Meine Forderung: ganztägige Fahrradmitnahme in Bus und Bahn! Falls eine Einschränkung für die absoluten Hauptverkehrszeiten gemacht werden soll, könnte man die Fahrradmitnahme zwischen 7 und 8 Uhr und zwischen 16 und 17 Uhr verbieten. Das würde die Kombination aus Rad und ÖPNV für viele zu einer Option für den Weg zur Arbeit machen.</p> <p>Das ist ein guter Vorschlag, ich könnte mir vorstellen, dass</p>	1

	<p>dadurch noch mehr Menschen auf Rad und Öffis umsteigen und ganz auf´s eigene Auto verzichten.</p> <p>Warum muß man die Mitnahme überhaupt durch feste Zeiten regeln? Das regelt sich doch von selbst, in volle Bahnen kommt man mit dem Rad nicht rein. Die Strecken und Zeiten, an denen bestimmte Busse und Bahnen voll sind, kennt man als regelmäßiger Nutzer und vermeidet sie. Wenn man mit dem Fahrrad um 18:00 aus der halbleeren Bahn gewiesen wird, empfindet man das meist als Schikane.</p>	
<p>Queron, 20.04.2015</p>	<p>Also zuerst einmal möchte ich sagen, dass ich die Mitnahme eines Kinderwagens als wesentlich wichtiger erachte als die Mitnahme eines Fahrrads. Das Baby/Kleinkind am Körper zu tragen halte ich nicht für eine geeignete Alternative (aus gutem Grund tut das fast niemand).</p> <p>Die Sperrzeiten für die Fahrradmitnahme abzuschaffen, halte ich für keine gute Idee. Wer schon öfters einmal in den Sperrzeiten mit der Stadtbahn gefahren ist, wird verstehen, warum. Auch in den Zeiten, wo die Fahrradmitnahme erlaubt ist, kommt es öfters zu Problemen. Kein Fahrradfahrer wird mehrere Bahnen abwarten, bis mal eine kommt, in der genügend Platz ist. Noch problematischer wird es, wenn sich ein Fahrrad bereits in einer Bahn befindet, in der dann immer mehr Leute einsteigen und den ganzen Fahrgastraum belegen, und der Radfahrer irgendwann raus muss, wenn noch fast alle anderen Fahrgäste weiterfahren möchten. Das ist schon ganz ohne Fahrrad oft schwierig genug.</p> <p>Eine uneingeschränkte Fahrradmitnahme würde eine Rücksicht aller Radfahrer voraussetzen, die leider nicht gegeben ist. Außerdem ist die Fahrradmitnahme in bestimmten Zeiten ein Faktor für Verspätungen, weil der Fahrgastwechsel dann in kritischen Bereichen langsamer vonstatten geht.</p> <p>Was ich mir vorstellen könnte, ist, die Fahrradmitnahme für Fahrten stadtauswärts zu lockern. Das heißt, ab einem bestimmten Punkt (z.B. außerhalb der H1-Zone) darf man mit dem Fahrrad generell in eine stadtauswärts fahrende Bahn einsteigen. Denn irgendwann steigen fast nur noch Leute aus und kaum mehr weitere ein.</p> <p>Ansonsten eine Idee für auswärtige Radfahrer mit schlechter ÖPNV-Anbindung, die täglich an einem weit entfernten Ort mit ebenfalls schlechter ÖPNV-Anbindung müssen: mit dem Fahrrad zur nächsten Haltestelle fahren, das Fahrrad dort abstellen, mit dem ÖPNV zur Zielhaltestelle fahren und von dort mit einem abgestellten, günstigen Zweirad zum Ziel fahren. Dann spart man sich auch viel Stress.</p>	<p>1</p>
<p>ChS, 23.04.2015</p>	<p>Hi, ich schließe mich Jessi0511 an, ich empfinde die Einschränkung der Mitnahme des Fahrrades als sehr unangenehm. Ich muss zum Arzt um acht Uhr und von der Haltestelle muss ich weites Stück laufen, was mache ich dann....mit meine schmerzenden Knien.</p> <p>Man könnte alle zufrieden stellen in dem man erlaubt nur in dem letzten Waggon die Mitnahme zu jeder Zeit und die anderen Gäs-</p>	

	<p>te hätten sich darauf einstellen können und das nicht als Unannehmlichkeit empfunden.</p> <p>Außerdem könnte man in den Stoßzeiten einfach die Häufigkeit der Fahrten erhöhen für die Stunde und niemand hätte das Gefühl nicht zu schaffen oder zu spät zu kommen oder sich belästigt zu fühlen.</p> <p>Einfache aber effiziente Lösung.</p> <p>MfG ChS</p>	
Holger Hannover, 26.04.2015	<p>Die Abschaffung der Sperrzeiten halte ich nicht für sinnvoll. Zu diesen Zeiten sind die Bahnen so voll, das es schon mit Rollstuhlfahrern und Kinderwagen Probleme gibt. Endlos verlängern kann man die Züge ja auch nicht.</p> <p>Wer wirklich regelmäßig darauf angewiesen ist, das Rad zu diesen Zeiten mitzunehmen, sollte über die Anschaffung eines Faltrades nachdenken.</p>	1
Simon B., 19.05.2015	<p>Ich finde die Idee gut, Räder z.B. nur in der H1-Zone in den Sperrzeiten nicht zuzulassen. Wer in der H1-Zone wohnt, wohnt eh relativ zentral, sodass er für den ganzen Weg das Rad nehmen kann.</p>	1
Anton, 09.06.2015	<p>Mein Hannover 2030 würde die Mobilität von Leuten weiter draußen so planen, dass Fahrradwagen eine Selbstverständlichkeit sind. so hat Kopenhagen auch das Pendler-Problem gelöst. Hannover sollte hier nicht nach eigenen Lösungen suchen und versuchen das Rad neu zu erfinden, sondern einfach gucken, was und wie es in Nationen wie Niederlande und Dänemark gelöst ist.</p>	2
Andi, 10.06.2015	<p>Anton schrieb am 09 Juni 2015 - 18:24: Mein Hannover 2030 würde die Mobilität von Leuten weiter draußen so planen, dass Fahrradwagen eine Selbstverständlichkeit sind. so hat Kopenhagen auch das Pendler-Problem gelöst.</p> <p>Hallo Anton, wie ich sehe, kennst Du Dich mit Fahrradverkehr im Modal Split gut aus. Ich bin seit einem Monat dabei, erste eigene Erfahrungen in der Praxis zu sammeln und genau die letzten 2-4 Kilometer zu meinem Arbeitsplatz mit dem Faltrad zurückzulegen. Dabei habe ich das Gefühl, schneller zu sein als mit den Öffis und schneller als mit dem Auto sowieso. Außerdem macht es Spaß, vor allem auch zusammen im Team beim Stadtradeln. Aber ich fürchte, im Winter und bei miesem Wetter wird es eine Herausforderung werden. Wie läuft das in Kopenhagen? Sind dort bei starkem Regen die Bahnen überfüllt? Oder haben die Arbeitgeber Umkleideräume für Radfahrer? Ich würd gerne wissen, ob es da einen Lösungsbedarf gibt und wie die Ansätze aussehen.</p>	
Anton, 10.06.2015	<p>Ich fahre bei jedem Wetter mit dem Rad zur Arbeit, für Schnee und Eis habe ich ein Zweitrad mit Spikesreifen (Empfehlung!).</p> <p>In Kopenhagen fahren täglich 400.000 Leute mit dem Rad zur Arbeit, das ganze Jahr über. (Die Stadt ist unwesentlich größer als Hannover.) Dort werden die Radwege bei jedem Wetter befahrbar gehalten und von Schnee geräumt - 5x öfter als die Straßen. Würde man das nicht tun, brähe die Wirtschaft zusammen, weil</p>	1

	<p>niemand zur Arbeit käme.</p> <p>Radfahren ist in der Regel der schnellste Weg von A nach B. <u>Das</u> ist der Grund, warum die Leute Radeln (56 %). Und weil sie Bewegung bekommen. Niemand radelt, weil das umweltfreundlich ist (2%).</p> <p><u>Man darf das Radfahren nicht verkomplizieren.</u> Niemand braucht zum Radfahren besondere Kleidung.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ist es heiß, fahren die Kopenhagener 10 Minuten eher los, um nicht verschwitzt anzukommen. • Alle haben einen Regenschutz, den sie bei Bedarf aus der Schublade holen. • Es gibt keinen Bedarf für Umkleiden, Duschen etc. Man fährt ja im Normaltempo. • Bei Schnee und Eis sind Wege geräumt und Regenschutz und Handschuhe ergänzen den Wintermantel. • Für weitere Strecken oder mit Cargobikes sind oft Pedelecs das Rad der Wahl • Praktisch jede Familie mit Kindern hat ein Cargobike • ÖPNV hat große Wagen mit viel Platz für Pendler mit Rädern (Stichwort Intermodalität, hier erläutert) <p>Die Räder in Kopenhagen sind ganz normale Klapperkisten, Cargobikes, Stadträder, zumeist sogar ohne Korb.</p> <p>Das Einzige was anders ist in Kopenhagen sind die Radwege. Radverkehr steht im Zentrum der Planung.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Radler sind niemals jemandem im Weg. • Radwege sind schnell und breit • Radwege sind dort ausgebaut, wo Radler fahren wollen • Radverkehr hat grüne Welle • Kreuzungen sind ungefährlich • ALLE Radwege sind separierte Radspuren - keine Vermischung mit Fußgängern oder Autoverkehr <p>In Kopenhagen fahren auch Kleinkinder mit dem Rad in den Kindergarten. Das ist dort ungefährlich und ganz normal. In Hannover ist Radfahren nur etwas für Mutige. Wann hat man in der Innenstadt zuletzt ein Kind Radeln gesehen? Eine 8-Jährige auf der Kurt-Schumacher-Straße oder Podbi? Eben.</p> <p>Kopenhagen wird kritisiert: die Radwegestandards in den Niederlanden sind besser (Standardbreite dort 2-2,20 m). Aber für Hannover würde mir ein Kopenhagen-Standard völlig ausreichen.</p>	
--	--	--

Thema „Autofreies Wohnen in Hannover“

Account	Beitrag	Likes
Trixie, 05.03.2015	In anderen Städten gibt es das bereits, eines der berühmtesten Beispiele ist wohl Freiburg-Vauban, in Hannover leider nicht: Autofreies Wohnen. Dabei gibt es in Hannover viele Menschen, die autofrei mobil sind und wenn man es vernünftig anpackt, dann lassen sich Wege finden, wie autofreies Wohnen organisiert werden kann. Aber es muss auch der politische Wille erkennbar sein.	

	<p>Zwar wird gerne und viel von der Politik darüber gesprochen, dass sanfte Mobilität mit Bussen und Bahnen, mit dem Rad und zu Fuß wünschenswert seien, wenn es aber konkret darum geht, Parkplätze und Straßen zurückzubauen, dann wird das eher selten als eine erfreuliche Entwicklung dargestellt.</p> <p>Ein Autofreies Wohngebiet beinhaltet freilich die Gefahr, dass damit ja ein Refugium geschaffen ist, in dem sich alle diejenigen, die vom Autoverkehr zunehmend genervt sind, doch bitteschön zurückziehen mögen, um die "automobile Mehrheitsgesellschaft" nicht mit utopischen Forderungen zu nerven.</p> <p>Tatsächlich gibt es diese automobile Mehrheitsgesellschaft in Hannover gar nicht. In vielen Stadtteilen liegt der Motorisierungsgrad deutlich unter 50%. Ein autofreies Wohngebiet könnte zeigen, wie viel entspannter es sich ohne Auto leben lässt. Und es kann zum Vorbild werden für ganze Stadtteile und die Innenstadt.</p>	
Online Moderation, 18.03.2015	<p>Liebe Trixie,</p> <p>das Thema Autofreies Wohnen ist ein interessanter Beitrag zur Diskussion, wie wir "Hannover zu einem Zuhause für viele machen" können. Da das Thema eine neue Perspektive in der Debatte um Zusammenleben und z.B. ÖPNV darstellt, verschieben wir es in den dauerhaften Dialog und hoffen auf weitere Ideen und Meinungen.</p> <p>Ihr Moderationsteam</p>	
Krzysztof Mieloch, 08.04.2015	<p>Hallo Trixie und andere Interessierte,</p> <p>ich versuche gerade ein autofreies Wohnprojekt in Hannover zu initiieren und mit der Erlaubnis des Moderationsteams möchte ich auf unsere Webseite hinweisen:</p> <p>http://www.wohnprojekt-hannover.de</p> <p>Ich freue mich auf weitere Mitstreiter.</p> <p>Schöne Grüße Krzysztof Mieloch</p>	
Online Moderation, 09.04.2015	<p>Lieber Krzysztof Mieloch,</p> <p>im Gegenteil. Wir finden den Beitrag spannend und würden fragen, ob man den Hinweis vielleicht auch in den Social Media posten könnte?</p> <p>Ihre Online Moderation</p>	
Trixie, 16.04.2015	<ul style="list-style-type: none"> • Autofreies Leben ist gesund • Ohne Autos steigt die Lebensqualität • Autos zweckentfremden den öffentlichen Raum und gefährden Menschenleben • Autos isolieren die Menschen voneinander • Gerechtigkeit • Umweltprobleme des Automobilismus <p>Hallo Krzystof!</p>	

	<p>Die oben aufgezählten Punkte aus eurem Programm gefallen mir. Fügt doch bitte auf eurer Internetseite noch als Stichpunkt dazu: Autofrei ist unfallfrei!</p> <p>Klar können auch mit dem Fahrrad Unfälle passieren oder im ÖPNV. Aber die Unfallgefahr, die vom Autoverkehr ausgeht ist um ein Vielfaches höher, so dass der Stichpunkt "Autofrei ist unfallfrei!", durchaus seine Berechtigung hat.</p> <p>Viele Grüße und viel Erfolg!</p>	
Anton, 10.06.2015	<p>Hannover sollte Carsharing und Cargobikes besser fördern.</p> <p>Nur 40 % der Haushalte in Hannover haben überhaupt ein Auto - und das steht 22,2 Stunden am Tag nur die Straße voll. Es ist wirklich absurd, den Autoverkehr weiter fördern zu wollen - mit e-Mobilität. Hannover sollte Menschen ins Zentrum der Verkehrsplanung rücken. Jeder Hannoveraner fährt Rad/ÖPNV/Taxi und geht zu Fuß. Ab und zu fährt er auch mit dem Auto.</p> <p>eBikes zu fördern ist erheblich sinnvoller und wird besser angenommen.</p>	

Thema „Die "Auto-Stadt" nervt viele“

Bewertet mit 5 von 5 Sternen bei 1 abgegebener Stimme

Account	Beitrag	Likes
Henry, 31.03.2015	<p>"Die "Auto-Stadt" nervt viele", das ist ein Ergebnis einer Untersuchung des Bundesumweltministeriums, über die heute die NP berichtete. Das Bewusstsein, dass eine bessere Umweltpolitik nötig ist, ist anscheinend sehr weit. Wenn es aber darum geht, konkrete Maßnahmen zu ergreifen, dann müssen sich die Protagonisten bisweilen warm anziehen. Ein Beispiel: "In Hannover gibt es zu wenig Parkplätze." Solche Aussagen finden schnell Zustimmung, selbst bei Menschen, die gar nicht mit dem Auto mobil sind, sondern zu Fuß gehen, den ÖPNV oder das Rad benutzen. Und sich vielleicht sogar darüber ärgern, dass mal wieder ein Autofahrer den Radweg zugeparkt hat.</p> <p>Es gibt jedoch nicht zu wenige Parkplätze, sondern es gibt zu viele Autos in Hannover. Dieser Aussage schließen sich jedoch viele nur zögerlich an, oder verweigern ganz die Zustimmung, denn das würde ja im Folgeschluss bedeuten, dass man sich darüber Gedanken machen müsste, welche Formen von Autoverkehr weiterhin stattfinden sollen und wo man ggf. Maßnahmen ergreift, überflüssige Formen von Autoverkehr zu reduzieren.</p> <p>Dabei ist diese Frage längst hinreichend geklärt. Selbst in den Zeiten des Autobooms in den 60er Jahren, machten sich Verkehrsplaner bereits darüber Gedanken. Es ist also keineswegs eine genuin "grüne" Idee, Maßnahmen zu ergreifen, die verhindern, dass die Stadt im Autoverkehr erstickt. Das schon damals formulierte Ziel ist es, die knappen Verkehrsflächen in der Stadt dem unabdingbaren Wirtschaftsverkehr, sowie Ver- und Entsorgungs- und Einsatzfahrzeugen vorzubehalten. Arbeitstätten- und</p>	1

	<p>Einkaufsstättenzubringerverkehr soll dagegen mit dem ÖPNV, dem Radverkehr und zu Fuß stattfinden.</p> 	
Anton, 10.06.2015	<p>Wer Straßen baut, wird Verkehr ernten. Wer Radwege baut, wird Radverkehr ernten. Hannover ist vollkommen rückständig und verfolgt eine autozentrierte Verkehrsplanung, anstelle einer menschenzentrierten.</p>	

Thema „Radwegeausbau am Ihmeufer von der Benno-Ohnesorg-Brücke bis zum Maschsee“

Bewertet mit 5 von 5 Sternen bei 1 abgegebener Stimme

Account	Beitrag	Likes
Trixie, 05.03.2015	<p>Die Neugestaltung des Ihmeufers ggü. dem Ihmezentrum war ja von vielen Protestaktionen begleitet, die sich vor allem gegen die Baumfällungen richteten. Geschaffen wurde jedoch ein gut ausgebauter Radweg, der deutlich breiter und ebener ist, als derselbe Weg vor dem Ausbau. Leider endet dieser vorbildliche Ausbau, in Richtung Jugendherberge gesehen, kurz hinter der Benno-Ohnesorg-Brücke. Dann wird er zunächst schmaler und danach folgt ein sehr holpriges Verbundsteinpflaster. Begegnungsverkehr wird nicht nur durch die zu geringe Wegbreite sondern auch durch die vielen Schlaglöcher erschwert, denen man im Begegnungsfall nicht mehr ausweichen kann.</p> <p>Ein Radwegeausbau an der Jugendherberge vorbei bis zum Maschsee ist sehr wünschenswert! Aus Erfahrung weiß ich, dass auch viele Berufspendler diesen Weg benutzen. Freilich steht dem entgegen, dass damit Naturraum zerstört wird. Deshalb schlage ich vor, im Gegenzug Ausgleichsmaßnahmen an solchen Straßen in Hannover vorzunehmen, die sich anbieten mit Bäumen und zusätzlichen Grünstreifen ausgestattet zu werden.</p>	
Anton, 10.06.2015	<p>Ich habe mit einem eigenen Thema darauf geantwortet. https://e-government...ahrer-anpassen/</p>	

Thema „Radwegestandard auf Radfahrer anpassen“

Bewertet mit 5 von 5 Sternen bei 1 abgegebener Stimme

Account	Beitrag	Likes
Anton, 10.06.2015	<p>Ein anderer Strang sprach den Radweg an der Ihme an. Er ist mit Pflastersteinen verlegt und holprig. Der Radweg könnte leicht kostengünstig mit Asphalt verbreitert und geglättet werden.</p> <p>Aktuell ist er so holprig, dass er für Radler nicht benutzbar ist. Ich meide leider diesen schönen Weg, weil der hannoversche Radwegestandard nicht für Radler gemacht ist. <u>Radler wollen glatte Oberflächen, Hannover verlegt Pflastersteine.</u></p> <p>Wie neulich schon der Kopenhagener Radverkehrsexperte Colleville-Andersen meinte: "Hier bauen Leute Radwege, die vom Radfahren keine Ahnung haben".</p> <p>Pflastersteine haben einen 40 % höheren Rollwiderstand und sind schlecht für Radler.</p> <p>Hannover soll bitte aufhören ausgerechnet das RAD neu erfinden zu wollen. Es gibt gute funktionierende Standards, die man nur umsetzen müsste. Welcher Depp in den 80ern auf die Idee gekommen ist, ausgerechnet für Radler Pflastersteinwege zum Standard zu erklären, ist mir nicht bekannt. Diese Praxis ist ein tägliches Ärgernis und gehört dringend abgeschafft.</p> <p>Spricht man SPD-Politiker darauf an, bekommt man die Antwort, die Steine seien aber preiswert und praktisch in der Instandhaltung. Ja herrgottnochmal, baut die Stadt denn die Infrastruktur für sich selbst oder für die Radler, die sie nutzen?</p> <p>Radwege haben schnell, direkt, bequem und sicher zu sein.</p> <p>Wie Radwege funktionieren, kann man sich in den Niederlanden und in Dänemark angucken, dort sind sie in Büchern für Radwegestandards verewigt. Abgucken, nachmachen, Geld sparen, Fahrradverkehr pushen, Autofahrer zum Umsteigen aufs Rad bewegen.</p> <p>Mein Hannover 2030 macht sich anderswo entwickelte Standards zunutze und baut Radwege auf denen die breite Masse gern und oft fährt.</p>	

Thema „Fahrradschneisen zwischen den Stadtteilen bauen, Beispiel Linden-Nordstadt“

Bewertet mit 5 von 5 Sternen bei 1 abgegebener Stimme

Account	Beitrag	Likes
Anton, 04.06.2015	<p>Zwischen der Nordstadt und Linden besteht in Höhe der Faustwiese ein sehr stark frequentierter aber überhaupt nicht fahrradgerechter Hauptverbindungsweg.</p> <p>Von der Limmerstraße Richtung Nordstadt sind diese Verbesserungen nötig:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nedderfeldstraße: in der Mitte mit einem 2 Meter breiten Asphaltstreifen auf dem Kopfsteinpflaster versehen (aktuell fahren <u>alle</u> Radler auf dem Fußweg, was alle Fußgänger und Radler nervt) • Nedderfeldstraße zur Farradstraße machen, mit Vorfahrt für die Radler • Querung auf der Faustwiese allwettertauglich machen und mit Asphaltdecke versehen. Aktueller Rollsplitweg ist bei Regen, Eis/Schnee nicht benutzbar • Weg auf der Faustwiese beleuchten, ist im Winter für Frauen keine Wegstrecke sondern eine Mutprobe. • Weg Richtung Georgengarten verbreitern, eindeutige Radspuren und Fußgängerwege kennzeichnen, die schnelles Radeln ohne Fußgängergefährdung ermöglichen • Fußgängerweg im Georgengarten Pflastern: aktuell laufen alle Fußgänger auf dem gepflasterten Radweg, weil der Fußgängerweg mit staubigem Split versehen ist. • Radweg mit glattem Asphalt versehen, die Pflastersteine sind holprig • Kurzlich neu gestalteten Überweg vor dem Welfenschloss/Üstra-Haltestelle für mehr Radler und Fußgänger durchlässig machen. Hier sind die Aufstellflächen erheblich zu klein, es kommt täglich zu Gefahrensituationen • Ampel mit Induktionsschleife versehen. • Weg von der Fußgängerampel Georgengarten hin zum Audimax als Radspur gestalten. Hier teilen sich täglich Hunderte Radler den schmalen Fußweg (rechts neben der Wiese vorm Welfenschloss) mit Fußgängern, weil die Straße 1. nicht abgesenkt ist und 2. von Autos zugeparkt. Anstelle der Parkflächen gehört hier ein Radweg hin. • Weg vorm Audimax: Gebüsch zu hoch, versperrt die Sicht. Beet so umgestalten, dass die Wege besser eingesehen werden können. Tägliche Gefahr für entgegenkommende Radler und Fußgänger entschärft. • Weg vorm Audimax: Radspur gestalten, ohne Waschbetonplatten und ohne Shared Space. <p>Auf dieser Strecke fahren jeden Tag in beide Richtungen Hunderte Radfahrer. Dennoch hat die Stadtverwaltung nicht ein einziges mal daran gedacht, den Weg von A nach B unterbrechungsfrei durchzuplanen. Mein Hannover 2030 denkt vollkommen anders und hat sichere gute Wege von A nach B im Blick. Für Radler und für Autofahrer.</p>	1

Henry,
06.06.2015

Anton schrieb am 04 Juni 2015 - 20:17:

1

Auf dieser Strecke fahren jeden Tag in beide Richtungen Hunderte Radfahrer. Dennoch hat die Stadtverwaltung nicht ein einziges mal daran gedacht, den Weg von A nach B unterbrechungsfrei durchzuplanen. Mein Hannover 2030 denkt vollkommen anders!

Volle Zustimmung! Guter Vorschlag!

Aber die von Ihnen aufgezeigte Verbindung zwischen zwei Stadtteilen ist nicht die einzige die dringend verbessert werden muss.

Hier ein Vorschlag zur Aufwertung der sehr stark vom Fahrradverkehr frequentierten Verbindung zwischen Linden-Nord und Linden-Mitte:



Viele Radler fahren von der Fußgänger und Radlerampel vor der Pavillonstraße im Stadtteil Linden-Nord kommend über die Fössestraße um nach Linden Mitte zu kommen. Nach der Ampel fahren die Radler durch den Park direkt auf die Küchengartenstraße zu. (Siehe Bild)

Die ist aber vielen zu holprig. Deshalb fahren viele auf dem Bürgersteig weiter um zum zentralen Lichtenbergplatz zu gelangen.



Die Küchengartenstraße ist reich an Schlaglöchern und an Teerflecken mit denen ein Teil der Schlaglöcher ausgebessert wurden. Warum nicht als Sofortmaßnahme ein ca. 2,50 m breites Asphaltband aufbringen, auf denen Radverkehr stattfindet (anstatt auf dem Bürgersteig)? Als Zugang zu den Bürgersteigen rechts und links könnten jeweils Zugänge geschaffen werden, die mit entsprechenden Piktogrammen gekennzeichnet sind. Diese provisorische Einrichtung könnte später zu einer dauerhaften Stadtteil-Radwegeverbindung werden.

Anton, 09.06.2015	<p>Super Idee @Henry!</p> <p>Grundsätzlich sollte die Stadt einen Aufruf starten: "Bürger, sendet uns Fotos von Trampelpfaden." Denn jeder Trampelpfad ist ein Hinweis darauf, dass die Wegeplanung der Verwaltung daneben ist.</p> <p>Hal mal jemand ein Foto vom Calenberger Loch gegenüber vom Ihmezentrum? Hier hat jemand am Reißbrett einen Radweg mit einem spitzen Winkel geplant. Jeden Tag fahre ich dort entlang und möchte mir mit der flachen Hand vor den Kopf schlagen.</p> <p>Für jeden dieser eingetrampelten "Wunschwege" lässt sich eine gute Lösung finden, wo Fußgänger und Radfahrer einander nicht behindern und sicher auf getrennten, intuitiven Spuren fahren und gehen könnten. Mein Hannover 2030 würde seine Bürger viel öfter bei solchen Problemchen zu Rate ziehen.</p>	
----------------------	---	--

Thema „Parkflächen an Stadtmobil verpachten = CarSharing pushen“

Bewertet mit 5 von 5 Sternen bei 1 abgegebener Stimme

Account	Beitrag	Likes
Anton, 04.06.2015	<p>Das erhebliche Problem der zahlreichen Autos in Hannover, die durchschnittlich von ihren Besitzern (1,8 Stunden/Tag in Benutzung sind und mehr als 22 Stunden/Tag nur herumstehen!) ließe sich durch Car-Sharing entzerren.</p> <p>Die Stadt könnte zur Nutzung von Car-Sharing beitragen, indem sie aktuell frei verfügbare Parkplätze in Wohngebieten umwidmet und an Stadtmobil (den aktuell größten Anbieter) verpachtet. So musste Stadtmobil nicht auf Parkplätze in Tiefgaragen etc. zurückgreifen, die Autos wären für jedermann sichtbar und deren Nutzung würde mehr Leuten einleuchten als aktuell (wo sie eben unsichtbar in Tiefgaragen stehen).</p>	1
Henry, 05.06.2015	<p>Als in der Südstadt Stellflächen für einen Car-sharing-Betreiber vor einigen Jahren zur Verfügung gestellt wurden, liefen die "Auto-(Wut)-Bürger" dagegen Sturm, weil sie um ihre Parkmöglichkeiten fürchteten.</p> <p>Die Stadtverwaltung reagierte jedoch "cool", rechnete vor wieviel Parkflächen dadurch nicht belegt werden, dass Menschen Car-sharing statt ein eigenes Auto benutzen und setzten gegen die Klagen der "Auto-(Wut)-Bürger" Stellflächen für Car-sharing-Autos durch auf Kosten von bisherigen Parkplätzen.</p> <p>http://www.haz.de/Ha...bil-Parkplaetze</p> <p>Auch in anderen Städten läuft das so, z. B. in Köln: http://www.ksta.de/i...6,16554748.html</p> <p>Ich stehe Car-sharing eher skeptisch gegenüber - ÖPNV ist viel besser, wenn er denn deutlich komfortabler daher käme als mit Holzsitzen, nicht klimatisierten "Schwitzkästen" und mit Fahrzeugen bei denen die Fensterflächen mit Werbung zugekleistert sind. Und eigentlich halte ich es für eine gute Idee, dass Autos, soweit sie denn tatsächlich unverzichtbar sind, nicht an der Oberfläche</p>	

	<p>abgestellt werden sondern in verschlossenen Räumen, damit dieser unerträglichen Allgegenwärtigkeit von Autos wenigstens ein Stück weit ein Riegel vorgeschoben wird. Wer in einem dicht besiedelten Stadtteil wohnt, der findet doch auch heute schon keinen Parkplatz mehr vor seiner Haustür, Da kann man doch auch gleich Autobesitzer dazu verpflichten, ihre PKWs in einem Parkhaus am Rande des Stadtteils abzustellen. Meinetwegen können dort die Carsharing-Autos die am schnellsten erreichbaren Plätze einnehmen.</p>  <p>Unerträgliche Allgegenwärtigkeit von Autos. Und nicht wenige Autofahrer erlauben sich grobe Frechheiten wie hier, wo an der Ecke Falkenstraße/Eleonorenstraße die Bürgersteigabsenkung rücksichtslos zugeparkt wurde.</p>	
Anton, 09.06.2015	Es gibt beim Thema Mobilität kein "Entweder-oder". Hier ist nicht zu unterscheiden in Autofahrer, ÖPNV-Nutzer/Fußgänger oder Radler. Ein smartes Hannover 2030 hat das verstanden und bietet bedarfsgerechte Mobilität für alle. Die Demokratie gibt die Anteile vor: 33,3 % für jede Fortbewegungsart.	

Thema „Wohnungspolitik für die Landeshauptstadt Hannover“

Account	Beitrag	Likes
Online Moderation, 08.06.2015	<p>Folgender Beitrag vom Herrn Eckart Goldenberg erreichte uns per E-Mail:</p> <p>Soziale Wohnraumförderung ist gesetzliche Landesaufgabe; d.h. sie muss grundsätzlich so auskömmlich gestaltet werden, dass sie die Zielgruppen erreicht, ohne dass sich Kommunen/Landkreise/Region Hannover daran beteiligen müssten.</p> <p>Erfreulicherweise hat die neue Landesregierung wesentliche Anregungen aus dem Papier des AK Stadt- und Regionalentwicklung beim SPD Unterbezirk Hannover vom 16.01.2013 zwischenzeitlich aufgegriffen. Dazu zählen u.a.: Aufstockung der (nur noch bis 2019 jährlich vom Bund zu zahlenden 40 Mio €) um 40 Mio € Landesmittel in 2014; Erhöhung der Förderbeträge im Mietwohnungsbau auf bis zu 65% der tatsächlichen Baukosten (anstatt bisher ca. 40%); Verlängerung der Bindungsfristen für die soziale Wohnraumförderung von bisher lediglich 15 auf nunmehr 20 Jahre.</p>	

	<p>Wenn das Land auch künftig jeweils 40 Mio € p.a. Landesmittel bereit stellen würde (!), sollten die insgesamt in dem revolving-Fonds des Landes für die soziale Wohnraumförderung zur Verfügung stehenden Mittel dann reichen, wenn diese konsequenter auf die räumlichen Bedarfsschwerpunkte konzentriert würden. Dazu wäre anstatt der derzeit unbefriedigenden Orientierung der Mietwohnraumförderung an den Mietenstufen 4-6 eine Festlegung von Gebieten mit erhöhtem Wohnbedarf auf Basis der Wohnungsmarktbeobachtung und kommunaler Wohnraumkonzepte besser geeignet. Letztlich könnte und sollte die soziale Mietwohnraumförderung auf die 6 größeren und zugleich Universitätsstädte des Landes konzentriert werden: Hannover, Braunschweig, Oldenburg, Göttingen, Osnabrück, Lüneburg.</p> <p>Seit der Mietrechtsreform 2013 besteht für die Länder die Möglichkeit, in besonders festzulegenden Gebieten, in welchen die Versorgung der Bevölkerung kritisch ist, die Mieterhöhungen auf 15% (anstatt sonst üblichen 20%) innerhalb von 3 Jahren zu begrenzen. Davon haben bereits 8 Länder Gebrauch gemacht – Niedersachsen sollte dies ebenfalls tun. Die Einführung der Mietpreisbremse gilt nicht für das gesamte Bundesgebiet; sie gilt für „angespannte Wohnungsmärkte“, die von den Ländern festzulegen sind. Auch hier ist das Land Niedersachsen gefordert. Die Begrenzung der Mieterhöhungsspielräume auf 15% und die Mietpreisbremse sollten für die LH Hannover flächendeckend eingeführt werden.</p> <p>Die Eigentumsförderung sollte sich auch auf die Gebiete mit besonderem Wohnbedarf konzentrieren, anstatt, wie derzeit, in den Randgebieten großer Städte, wie z.B. Hamburg, die Stadtrandwanderung zu befördern oder fern der Bedarfsschwerpunkte im ländlichen Raum zu versickern.</p> <p>Die Förderung der immer stärker nachgefragten gemeinschaftlichen Wohnformen darf nicht länger auf bestimmte Bedarfsgruppen (Menschen ab 60 Jahre, Schwerbehinderte etc.) begrenzt werden, sie sollte sich auch in Kombination von Mietwohnraum- und Eigentumsförderung sozial und demographisch durchmischten Projekten Bau-, Wohngemeinschaften öffnen.</p>	
<p>Online Moderation, 08.06.2015</p>	<p>Folgender Beitrag vom Herrn Eckart Goldenberg erreichte uns per E-Mail:</p> <p>Das anhaltende Bevölkerungswachstum der Stadt Hannover einerseits sowie eine deutliche Zunahme der Bedarfsgruppe der sozialen Wohnraumförderung erfordern angemessene Anstrengungen beim Wohnungsneubau im Allgemeinen und der Bereitstellung preiswerter Wohnungen im Besonderen. Die im Wohnkonzept 2025 genannte Zielzahl von 7900 Neubauwohnungen bis 2025, entsprechend ca. 800 Neubauwohnungen p.a., reicht weder quantitativ noch hinsichtlich der Spezifizierung (unterschieden werden lediglich Mehr- und Einfamilienhäuser) aus. Schon die kleinräumige Wohnungsmarktbeobachtung der LH Hannover 2011 (Schriften zur Stadtentwicklung 114) rechnet mit einem Bedarf von 1200 Neubauwohnungen p.a. Die anhaltend sinkende Zahl der Belegrechtswohnungen (ca. 400 WE p.a.) erfordert eine entsprechende Kompensation durch die soziale Wohnraumförderung durch Neubau und Bestandsmaßnahmen. Soweit sich</p>	

das Auslaufen von Belegungsbindungen auf Bestände der GBH bezieht, stehen diese der Zielgruppe der sozialen Wohnraumförderung weiter zur Verfügung.

Soweit die Städte selbst – so wie die LH Hannover – kommunale Wohnkonzepte vorgelegt haben und Fördermittel für „preiswerten Wohnraum“ bereit stellen, sollten diese Mittel integriert zur Aufstockung der Mietwohnraumförderung des Landes (von bis zu 65% auf bis zu 85%) vergeben werden.

Zusammen mit den auf die räumlichen Bedarfsschwerpunkte zu konzentrierenden Landesmitteln sollte es dann in der LH Hannover für sehr viel mehr als die avisierten 100 Sozialwohnungen p.a. reichen. Als Gegenleistung für die städtische Zusatzförderung wäre eine Verlängerung der Zweck-Bindungsdauer auf 30 Jahre angemessen. Darüber hinaus sollten die kommunalen Mittel nicht als verlorene Zuschüsse (wie derzeit in Hannover), sondern als Darlehen und im Rahmen eines zu schaffenden revolvingierenden kommunalen zweckgebundenen Fonds „Soziale Wohnraumförderung“ (wie beim Land Niedersachsen) vergeben werden.

(Der AK Stadt- und Regionalentwicklung beim SPD Unterbezirk Hannover hat in seinem o.g. Arbeitspapier Anlage 2 den finanzierungstechnischen Nachweis erbracht, dass diese Umstellung der Förderung der LH Hannover zusammen mit der Landesförderung eine auskömmliche Rendite für Investoren aller Art ermöglicht.)

Die kommunale Zusatzförderung sollte mit dem Ziel der sozialen Mischung in jedem Neubauprojekt über 8 Wohnungen konzentriert eingesetzt werden.

Die Unterbringung von Obdach- bzw. Wohnungslosen ist eine kommunale Aufgabe. Die Stadt Hannover sollte an ihrer Zielsetzung festhalten, besondere Unterkünfte für die Unterbringung von Obdach- bzw. Wohnungslosen aufzulösen und diese Zielgruppe im Rahmen der sozialen Wohnraumförderung zu versorgen. Dazu gibt es Beispiele objektbezogener minimalisierter Standards, die in geschickten Verhandlungen mit dem Land/der N-Bank auch förderfähig sein sollten.

Die Unterbringung von Flüchtlingen ist zwar auch kommunale Aufgabe – ihre Finanzierung allerdings eine Bund-Länder-Angelegenheit. Ein Teil der Flüchtlinge wird nach Abschluss des Asylverfahrens wohnberechtigt. Man rechnet mit bis zu 60%! Umso wichtiger sind erhöhte Anstrengungen im Rahmen der sozialen Wohnraumförderung. Nicht Container sind die Lösung hierfür - sondern die soziale Wohnraumförderung. In diesem Sinne erfreulich ist das Angebot 2 der Region Hannover, die Unterbringung von Flüchtlingen mit Hilfe der KWG in Wohnungsneubauten unterzubringen, die nach einer Übergangszeit den Zielgruppen der sozialen Wohnraumförderung zur Verfügung stehen (HAZ, 13.05.2015).

Insoweit ist das Wohnkonzept 2025 der LH Hannover dringend zu überarbeiten.

	<p>Im Rahmen der Bauleitplanung sollten die Städte mit erhöhtem Wohnbedarf grundsätzlich darauf hinwirken, dass 20% des neu zu schaffenden Wohnraumes in den jeweiligen Neubaugebieten für die Zielgruppe derjenigen Bewohner, die sich aus eigener Kraft nicht am Markt mit Wohnraum versorgen können, bereit gestellt wird. Unterstützend sollten kommunale Mittel in eine Bodenvorratspolitik und aktive Baulandpolitik mit dem Ziel eines sozial ausgewogenen Wohnungsneubaus investiert werden. Soweit Stadt und Region Hannover direkt und indirekt (über die Sparkasse Hannover) Anteilseigner der Hannover- Region- Grundstücksgesellschaft (HRG) sind, müssen sie dringend Einfluss auf deren einseitig am Gewinn orientierte Geschäftspolitik nehmen. Die Möglichkeit, Grundstücke der Beteiligungsgesellschaften, wie Stadtwerke, AHA etc. für Wohnbauzwecke, insbesondere den sozialen Wohnungsbau zu mobilisieren, sollte geprüft werden. In den noch verfügbaren größeren Wohnbauflächen (z.B. Wasserstadt Limmer, Kronsberg) muss im Rahmen der Bauleitplanung auf eine angemessene städtebauliche Dichte (d.h. durchschnittlich mind. 0,8 GFZ) zugunsten urbaner Wohnformen unter Verzicht auf offene Einfamilienhausbebauung hingewirkt werden. Daher ist der zu erwartende Ratsbeschluss zur Bebauung der Wasserstadt mit 1600 bis 1800 Wohnungen mit maximal 4 Geschossen zu begrüßen.</p>	
<p>Online Moderation, 08.06.2015</p>	<p>Folgender Beitrag vom Herrn Eckart Goldenberg erreichte uns per E-Mail:</p> <p>Um über die kommunalen Wohnungsunternehmen (in Hannover die GBH) hinaus auch weitere Investoren, insbesondere die Genossenschaften für die soziale Wohnraumförderung zu interessieren, haben sich in anderen Bundesländern Kooperationsverträge bewährt. In diesen Kooperationsverträgen können die vielseitigen Instrumente (Flächenpool, mittelbare Belegung etc.) der sozialen Wohnraumförderung und die Bedürfnisse des Investors individuell aufeinander abgestimmt werden. Die Initiative hierzu geht von der N-Bank aus, die die Kommunen und Wohnungsunternehmen mit entsprechend qualifiziertem, sozial engagiertem Personal beraten sollte. Dazu gehört (neben bürokratischer Antragsbewältigung) die Fähigkeit, auf die betriebswirtschaftlich unterschiedliche Bedarfslage, die unterschiedlichen Wohnungsbestände, ihren Modernisierungsbedarf und die Neubauinteressen des jeweiligen Wohnungsunternehmens und der Kommune individuell einzugehen und diplomatisch zu verhandeln.</p>	

Thema „Modernes Fahrradkonzept für Hannover nach dem Vorbild von Kopenhagen“

Bewertet mit 5 von 5 Sternen bei 3 abgegebenen Stimmen

Account	Beitrag	Likes
<p>E. Müller, 08.03.2015</p>	<p>Kopenhagen ist einer der Vorreiter auf der Welt in Sachen Fahrradnutzung in Großstädten. Diverse Maßnahmen haben dazu geführt, dass in Kopenhagen bereits mehr als die Hälfte aller Einwohner täglich das Fahrrad für die Fahrt zur Arbeit oder Schule nutzen und immerhin mehr als ein Drittel aller Pendler aus dem Umland mit dem Rad zur Arbeit fahren. Um diese Werte weiter zu steigern verfolgt Kopenhagen eine Fahrradstrategie bis zum Jahr 2025. Ziel ist ein Radverkehrsanteil am Gesamtverkehr von 50 Prozent.</p> <p>Was ist die Motivation so vieler Kopenhagener, auf das Fahrrad umzusteigen? Der wichtigste Grund ist die Fahrzeit. Je schneller desto besser.</p> <p>Wie kann das erreicht werden? Erstes Gebot ist eine klare Wegführung. Dafür braucht es allerdings mehr Platz. Man wird nicht daran vorbeikommen, andere Verkehrsflächen, vor allem Parkflächen für den MIV, zu reduzieren. Ein wichtiger weiterer Effekt: Fahrradfahren wird sicherer!</p> <p>Ein schlimmes Beispiel in Hannover für Radfahrer ist die Vahrenwalder Straße: Teilweise enge Wegführungen auf dem Gehweg, so dass immer wieder Fußgänger aus Versehen auf den Fahrradstreifen laufen. Gleichzeitig ist der Fahrradweg für Autofahrer beim Abbiegen schwer einsehbar, da Autos auf der rechten Fahrbahn parken. Und damit sind wir an einem entscheidenden Punkt. Wozu muss ein Fahrstreifen einer Hauptverkehrsachse als Parkplatz genutzt werden? Weit besser wäre es, wenn er zu einem Fahrradweg umfunktioniert werden würde. Ein attraktiver Fahrradweg führt dazu, dass mehr Nordhannoveraner sowie mehr Langenhagener auf das Auto verzichten, was zu einer Entlastung der Vahrenwalder Straße führt. Ein Gewinn für alle, auch für die Anwohner, die ihr Auto nun zwar nicht mehr direkt vor der Haustür parken können, aber dafür bessere Luft atmen und weniger Lärm ertragen müssen.</p> <p>Was ist noch wichtig? Selbstverständlich die Sicherheit. Dazu will Kopenhagen die Geschwindigkeit für Autofahrer reduzieren: auf 30 Km/h. Diesen Weg will übrigens auch Paris gehen. Was zwei Metropolen schaffen, sollte für Hannover ein Kinderspiel sein...</p> <p>Außerdem sinnvoll ist eine Grüne Welle für Radfahrer an wichtigen Fahrradachsen: Die Ampeln werden auf 20 km/h geschaltet, damit der Fahrradverkehr flüssig rollt. Sehr hilfreich sind auch Bedarfsampeln für Fahrradfahrer. Ein tolles Beispiel in Hannover gibt es ja bereits an der Kreuzung LangeLaube/Otto-Brenner-Straße. Bitte mehr davon!</p> <p>Weitere Maßnahmen, die den Fahrradverkehr unterstützen, sind die Möglichkeit der kostenlosen Mitnahme von Fahrrädern in Verkehrsmitteln des ÖPNV sowie Radschnellwege. Letztere werden</p>	<p>2</p>

	<p>ja bereits für die Strecken Garbsen-Hannover und Laatzen-Hannover diskutiert. Eine gute Idee für Pendler, die mit einem Pedelec auch größere Strecken zurücklegen wollen.</p> <p>Und zuguterletzt die Frage nach dem Gelde: Wer soll die Maßnahmen bezahlen? Investitionen in die Fahrradinfrastruktur sind um Größenordnungen kostengünstiger als Straßenbaumaßnahmen. Bevor man dort mit kostspieligen neuen Projekten tätig wird, sollte das Geld lieber in den Fahrradverkehr gesteckt werden.</p> <p>Leider ist es allein mit dem Ausbau der Infrastruktur nicht getan: Man benötigt eine Gesamtstrategie. Dazu gehört beispielsweise auch eine Marketingstrategie. Die regelmäßige Teilnahme am "Stadtradeln" ist ein guter Anfang.</p> <p>Mikael Colville-Andersen, Fachmann aus Kopenhagen für urbane Mobilitätsformen, geht davon aus, dass deutsche Großstädte innerhalb von fünf Jahren auf ähnliche Werte wie Kopenhagen heute kommen können. Kopenhagen will den Anteil von Fahrradfahrern bis 2025 auf 50 % erhöhen. Wenn wir jetzt „Gas geben“ oder besser gesagt ordentlich „in die Pedalen treten“ schaffen wir die gleichen Ziele wie Kopenhagen bis 2030.</p> <p>Ich wünsche mir, dass Hannover im Jahr 2030 eine echte Fahrradstadt ist.</p>	
<p>Sudek, 09.03.2015</p>	<p>Seit 2014 mache ich ganzjährig alles mit dem Rad. Was mir als "Radlanfänger" auffiel:</p> <ul style="list-style-type: none"> * Obwohl Hannover kaum Steigungen besitzt und einhellig behauptet wird, es wäre perfekt zum Radfahren, trifft man vergleichsweise wenig Radfahrer. * Wünschenswert wäre eine klarere Beschilderung "kürzester Weg nach ..." und "grünster Weg nach ..." - das wären die zwei Hauptgründe für's Radfahren, die ich neben dem Gesundheits- und Bewegungsaspekt im Bekanntenkreis ausmachen konnte. * Einheitliche Radwege im ganzen Stadtgebiet, die als Radwegnetz konzipiert wurden: Die Radwege sind oft nachträglich aufgemalt und führen nicht zu einem Gefühl der Sicherheit im Straßenverkehr. Oft sind sie zu schmal. Idealerweise sollten zwei Räder nebeneinander passen. Streckenweise sind sie "die schlechte Seite des Bürgersteigs" mit unterschiedlicher Pflasterung und Schlaglöchern. Manchmal sind sie gestrichelt, so dass Autos sie mitbenutzen können - was sie auch tun, und zwar ohne zu blinken - das sollte also keine Option sein. Sie führen streckenweise auf dem Bürgersteig entlang und dann am Straßenrand, an einigen Stellen enden sie plötzlich auf der Straße, beginnen dann später aber wieder. Teilweise gibt es Fahrradampeln, dann muss man sich an den Straßenampeln orientieren - oder gar nicht. In dieser Melange sind es irritierende Faktoren, die bei schlechten Sichtverhältnissen zu unschönen Situationen führen können. * Unternehmen und Krankenkassen sollten ein Interesse an gesunden Arbeitnehmern haben - vielleicht wäre hier eine Koopera- 	<p>1</p>

	<p>tion möglich?</p> <p>* Viele werden vom schlechten Wetter abgehalten Rad zu fahren - wie wäre es wenn man im Zuge des Ausbaus des Nahverkehrs die öffentlichen Verkehrsmittel ganztägig für Fahrräder öffnet?</p>	
<p>Simon B., 11.03.2015</p>	<p>Ich wünsche mir ebenfalls, dass der Anteil der Radfahrer in Hannover weiter steigt. Höchste Priorität hat dafür aus meiner Sicht die Infrastruktur. Die folgenden Punkte sind aus meiner Sicht entscheidend und möchte ich hiermit zur Diskussion stellen.</p> <p>Führungsform Es sollte ein Plan für Hannover (und evtl. die Region) erstellt werden, wo festgelegt wird, wie die Radverkehrsinfrastruktur in den verschiedenen Straßen zukünftig aussehen soll. Also z.B. ob an einer Straße mit Autoverkehr die Radfahrenden auf der Straße im Mischverkehr (Tempo-30-Zone, Fahrradstraße), mit Schutzstreifen, Radfahrstreifen oder separaten Radwegen geführt werden. Diese Einteilung ist abhängig von der Verkehrsstärke der Kfz, aber auch von der Wichtigkeit der Route für den Radverkehr. Es sollte also z.B. auf einer wichtigen Radverkehrsachse ein separater Radweg gebaut werden, auch wenn aufgrund der Verkehrsstärke ein Schutzstreifen empfohlen wird. Aus meiner Sicht sind Führungsformen, bei denen Radverkehr und Fußgängerverkehr gemischt werden wann immer möglich zu vermeiden, da dieser Mischverkehr zu Konflikten führt, die das Radfahren unattraktiv und langsam machen und für Fußgänger einen Unsicherheitsfaktor darstellen. Nichtsdestotrotz wurden in letzter Zeit solche Bereiche neu geschaffen (Goseriede, Ernst-August-Platz).</p> <p>Ausbaustandard Wichtig sind ausreichende bauliche Breiten der Radwege, damit schnellere und langsamere Radfahrende sich gegenseitig überholen können. Laternenpfähle und Schilder sollten – anders als heute – in einem Sicherheitsabstand von etwa 0,5 Metern vom Radweg entfernt stehen. Einrichtungsradwege sollten 2 Meter breit sein, Zweirichtungsradwege sollten mindestens 2,5 Meter breit sein, besser 3 Meter. Das ist heute bei vielen Zweirichtungsradwegen leider noch nicht der Fall. Besonders aufkommensstarke Routen sollten im Radschnellweg-Standard ausgebaut werden, also 4 Meter Breite und asphaltiert.</p> <p>Radrouten Hauptrouten und Nebenrouten für den alltäglichen Radverkehr müssen konsistent miteinander verknüpft werden. Eine logische und intuitive Führung ist Voraussetzung für komfortable und schnelle Verbindungen. Dazu gehören ausreichend bemessene Aufstellflächen für Radfahrende an Ampelkreuzungen – und zwar immer und nicht nur, wenn es gerade zufällig irgendwie passt. Planungen, wo Radfahrer vor Ampeln dem kreuzenden Radverkehr im Weg stehen, sind dilettantisch. Dasselbe gilt für Situationen, wo abbiegende oder einmündende Radverkehre nicht beachtet wurden. Ein Beispiel von vielen, wo die Aspekte Aufstellflächen und abbiegende Radverkehre in amateurhafter Manier nicht beachtet wurden, ist am Aegidientorplatz zu finden (s. Fotos im Anhang). Nicht beachtet wurden dort die Relationen aus der</p>	<p>1</p>

Marienstraße links abbiegen Richtung Hildesheimer Straße auf den linken Radweg und aus der Georgstraße über den Schiffgraben in die Marienstraße bzw. Richtung Hildesheimer Straße. Dort stehen die Radfahrer deswegen auf der Aufstellfläche für Fußgänger und müssen sich bei Grün zwischen den Fußgängern und entgegenkommenden Radfahrern hindurchschlängeln. Die schlecht geplante Infrastruktur provoziert geradezu das Fehlverhalten der Radfahrer. Und das ist nur ein Beispiel von vielen, das in Zukunft besser werden muss.

Innenstadt

Die Führung des Radverkehrs innerhalb des Cityrings ist deutlich verbesserungswürdig. Insbesondere die Querung der Innenstadt ist für Radfahrer äußerst unattraktiv gestaltet, obwohl sie auf sehr vielen Routen den kürzesten und damit schnellsten Weg darstellt. Grund dafür sind die vielen Mischverkehrssituationen zwischen Fußgängern und Radfahrern und die Fußgängerzone. Optisch sind die jeweiligen Bereiche nicht voneinander zu unterscheiden, das beste Beispiel dafür ist die „Fahrrad“-Allee in der Georgstraße, die vom Steintor kommend bis zum Schiller-Denkmal befahren werden darf, danach aber nicht mehr. Die Verkehrsfläche vor und hinter dem Denkmal lässt aber keinen Unterschied erkennen. Für die Umfahrung des Kröpcke für Radfahrende sind eigene Radverkehrsanlagen erforderlich – im Sinne der Fußgänger und der Radfahrer. Die Georgstraße zwischen Steintor und Schiller-Denkmal beispielsweise bietet ausreichend Raum, um einen Zweirichtungsradweg anzulegen (vor allem nach Schließen der Straße für den MIV im Zuge der D-Linie). Selbiges gilt für andere Bereiche: Wo Radfahrer im Bereich der Fußgängerzonen fahren dürfen und sollen, muss die Infrastruktur bzw. die Verkehrsfläche dies widerspiegeln, damit sich sowohl Radfahrer als auch Fußgänger sicher fühlen.

In Teilen, wo die Innenstadturnfahrung für Radfahrende auf bestehenden Straßen erfolgt, kann es u.U. ausreichend sein Schutzstreifen o.ä. anzulegen, wenn die Verkehrsbelastung durch Kfz nicht besonders hoch ist (z. B. Schmiedestraße).

Zweirichtungsradwege

Im Regelfall sollten Radverkehrsanlagen als Einrichtungsradwege angelegt werden. Es gibt aus meiner Sicht aber Situationen, wo Zweirichtungsradwege die deutlich bessere Wahl sind. Das ist z.B. bei Hauptverkehrsstraßen der Fall, die durch einen baulichen Mittelstreifen (z.B. für die Stadtbahn) oder aufgrund von insgesamt mehr als zwei Fahrspuren nur schwer und an wenigen Stellen gequert werden können. Um den Radfahrenden dennoch kurze Wege zu ermöglichen, sollten hier Zweirichtungsradwege angelegt werden. Als Beispiel seien der Cityring und andere große Hauptverkehrsstraßen wie die Vahrenwalder Straße genannt. Bei Zweirichtungsradwegen müssen abbiegende Verkehre und Aufstellflächen noch genauer betrachtet werden als bei Einrichtungsradwegen. Ebenso müssen die Anschlüsse an Straßen mit Einrichtungsradwegen oder anderen Führungsformen genau geplant werden. Aspekte, die in Hannover m.E. bisher noch viel zu kurz gekommen sind (vgl. auch das Beispiel Aegi).

Angehängte Dateien

-  [Fotos Negativbeispiel Radverkehr Aegi.pdf](#) 476.26K 14 Mal heruntergeladen

Diana, 12.03.2015	Das Problem ist, dass es den Autofahrern einfach zu leicht gemacht wird. Es gibt zu viele dicke Straßen und viele Parkhäuser. Das macht die Leute faul! Das ist das ganze Problem. Ansonsten, ich habe bisher noch in keiner Stadt gelebt, wo es so viel Platz zum Radfahren gab...	1
Simon B., 17.03.2015	Ich schon ;) Ich habe in Delft, Utrecht und Kopenhagen studiert und kenne durch Besuche noch weitere niederländische Städte, die allesamt deutlich besser aufgestellt sind als Hannover. Dass es in Deutschland deutlich schlechtere Städte als Hannover gibt, sollte kein Grund zum Ausruhen sein.	2
dampfdomi, 27.03.2015	Die Visionen aus Kopenhagen sind ja schön und gut - als Aufsteller vorm Dezernentenbüro. Aber wo sind denn die von eben diesem Baudezernenten im "Leitbild" versprochenen Verbesserungen? Ist es die Ampelflut am Friederikenplatz? Oder die von ihm selbst eingeweihte Ohnesorg-Brücke, die ihrem Namen für den Radverkehr regelrecht Hohn spricht? Oder die hochbahnsteigbezogenen Planungen, die den Radverkehr auf Mischwege verbannt? Oder das ängstliche Festhalten an der Benutzungspflicht auch kurviger Radwege? Solange Hannover die simpelsten Massnahmen nach dem Stand der Technik in Straßenplanung und (Rad-)Verkehrsrecht nicht umsetzen kann, brauchen wir die Visionen auch nicht. Oder gerade deshalb? Um den Chef und sein Gefolge aufzurütteln? Jedenfalls ist die Diskrepanz zwischen dem schönen Getue in Wort und Bild und der realen Radverkehrspolitik in Hannover immer auffälliger!	1
Anton, 04.06.2015	Wie man Kreuzungen für alle Verkehrsteilnehmer und -arten sinnvoll baut, sollte Hannover einfach von denen lernen, die eigene Standards mühsam entwickelt haben und jetzt wissen, was funktioniert . Das wäre sehr einfach und effizient. In meinem Hannover 2030 verunglückt dann kein einziger Radfahrer oder Fußgänger mehr aufgrund eines "stärkeren" Verkehrsteilnehmers.	
Henry, 06.06.2015	dampfdomi schrieb am 27 März 2015 - 22:49: Oder gerade deshalb? Um den Chef und sein Gefolge aufzurütteln? Jedenfalls ist die Diskrepanz zwischen dem schönen Getue in Wort und Bild und der realen Radverkehrspolitik in Hannover immer auffälliger! Der Fisch stinkt vom Kopfe her. Und dieser Kopf ist Alptekin Kirci, seines Zeichens hannoverscher SPD-Vorsitzender. Der stellt fest: Hannover sei nun mal eine Autostadt und man müsse Rudolf-Hillebrecht treu beleiben, der als Nachkriegs-Stadtbaurat Hannover zum Autofahrer-El-Dorado verunstaltete. Merkt es die SPD noch? Dabei hat sie, die SPD selbst, es doch wenigstens geschafft einige der ganz großen Bausünden Hillebrechts zurückzubauen. Die gigantischen Hillebrechtschen Verkehrskreisel zum Beispiel. Hier kann man ein Bild sehen, wie's am Steintor früher mal aussah:	1

	<p>http://www.neuepress...er-von-Hannover Und das sagt Kirci in der HAZ vom 26.5.2015 " „Das Auto hat für Hannover eine andere Bedeutung als für Kopenhagen. Das dürfen wir nicht ignorieren“, sagt Kirci. Hannover lebe unter anderem von der Autoindustrie. Firmen wie der Reifenhersteller Continental und Volkswagen Nutzfahrzeuge sind aus Hannovers Geschichte nicht wegzudenken. Vor diesem Hintergrund dürfe man das Auto nicht verteufeln. (...) Er weist darauf hin, dass Hannover in den Nachkriegsjahren aus historischen Gründen als autogerechte Stadt geplant wurde. Bei aller Kritik sei es doch schwierig, sich von diesem Grundkonzept zu lösen."</p> <p>Herr Kirci! VW baut in Hannover Nutzfahrzeuge. Sollen deshalb jetzt alle Hannoveraner VW-Transporter fahren? Ist es nicht sehr viel schöner, dass die Hannoveraner als ÖPNV-Fahrgäste Omnibus fahren? Viele Omnibusse auf Hannovers Straßen produziert schließlich die VW-Tochter MAN.</p>	
--	---	--

Thema „Falschparker-Gebühren drastisch erhöhen“

Bewertet mit 5 von 5 Sternen bei 1 abgegebener Stimme

Account	Beitrag	Likes
Anton, 04.06.2015	<p>In den letzten Jahren und Monaten lässt sich eine erhebliche Zunahme des Wild- und Falschparkens in den Stadtteilen beobachten. Auch halten Autofahrer oftmals in zweiter Reihe auf einem Rad-Angebotsstreifen. Die Gebühren für's Falschparken sind in Hannover so niedrig, dass eine Kontrolle durch Politessen nicht 24/7 wirtschaftlich ist.</p> <p>Falsch-und Wildparken ist ein absolut asoziales Ärgernis für alle, die mit Kinderwagen, Rollstuhl, Rolator oder Fahrrad von A nach B wollen. Mein Hannover 2030 hat solche Autofahrer in die Schranken gewiesen.</p>	1
Henry, 06.06.2016	<p>Anton schrieb am 04 Juni 2015 - 19:54:</p> <p>In den letzten Jahren und Monaten lässt sich eine erhebliche Zunahme des Wild- und Falschparkens in den Stadtteilen beobachten. Auch halten Autofahrer oftmals in zweiter Reihe auf einem Rad-Angebotsstreifen. Die Gebühren für's Falschparken sind in Hannover so niedrig, dass eine Kontrolle durch Politessen nicht 24/7 wirtschaftlich ist.</p> <p>Falsch-und Wildparken ist ein absolut asoziales Ärgernis für alle, die mit Kinderwagen, Rollstuhl, Rolator oder Fahrrad von A nach B wollen. Mein Hannover 2030 hat solche Autofahrer in die Schranken gewiesen.</p> <p>Falschparken wird im Vergleich zu Schwarzfahren nur als Ordnungswidrigkeit mit sehr niedrigen Ordnungsgeldern geahndet. Schwarzfahren dagegen als Straftat und es werden hohe Summen fällig! Und was fällt der CDU dazu ein, als bekannt wurde, dass die Üstra den Fahrkartenkontrolleuren Fangprämien dafür zahlt, dass sie Schwarzfahrer "zur Strecke bringen"? Das ist aus Sicht der CDU richtig so, denn Schwarzfahrer verhalten sich "un-</p>	1

	<p>sozial". Und SPD-Regionsabgeordneter Karl-Heinz Mönkeberg poltert, es sei absolut nicht zu beanstanden, dass die Üstra Fangprämien den Fahrkarten-Kontrolleuren bezahle. Von den beiden möchte ich zu gern mal hören, dass sie Falschparker als unsozial bezeichnen, die mit Fangprämien gejagt gehören.</p> <p>http://www.haz.de/Ha...r-Schwarzfahrer</p>	
--	--	--

Thema „Parkgebühren auch in den Stadtteilen erheben!“

Bewertet mit 4 von 5 Sternen bei 1 abgegebener Stimme

Account	Beitrag	Likes
<p>Trixie, 26.02.2015</p>	<p>Diese Tage war schon wieder ein Artikel in der Zeitung, der den Tenor hatte, wie schlimm es doch sei, dass die Stadt Parkgebühren für öffentliche Stellflächen kassiere. Dabei ging es um die Stellflächen zwischen Waterlooplatz und Landesmuseum. Hier der damalige Bericht aus der HAZ: http://www.haz.de/Ha...-Euro-einnehmen</p> <p>Warum gibt es eigentlich überhaupt noch kostenfreie Stellplätze in Hannover? Werden die möglicherweise sogar damit gerechtfertigt, dass Anlieger bei Straßenrenovierungen einen Beitrag leisten müssen? Aber es zahlen auch die Anlieger, die gar kein Auto fahren! Wie ungerecht ist das denn?</p> <p>Mein Vorschlag: Es darf keinen einzigen kostenfreien Stellplatz im öffentlichen Straßenraum in Hannover mehr geben. Nicht in der Innenstadt und auch nicht in den Stadtteilen! Wer die Öffis benutzt, ist schließlich auch einem Bezahlssystem unterworfen. Das muss adäquat auch für PKW-Nutzer gelten. Wer öffentlichen Parkraum in Anspruch nimmt, der muss dafür auch bezahlen. Wie das jeweils konkret organisiert wird, muss sorgfältig erarbeitet werden. Aber kostenloses Parken auf öffentlichen Verkehrsflächen darf es dann nicht mehr geben!</p> <p>Vielleicht kann ja dann die Straßenausbausatzung dahingehend abgeändert werden, dass Einnahmen aus den Parkgebühren zur Finanzierung der Straßenerhaltung benutzt werden? Obwohl dass natürlich den Nachteil hätte, dass dann bewusst viele Parkplätze angelegt werden, um hohe Einnahmen zu erzielen. Und das wäre auch nicht sinnvoll. Trotzdem ist es dringend notwendig, den Missstand aufzuheben, dass in Hannover kostenlos geparkt werden darf.</p> <p>Zumal das ja auch zu unnötigem Parksuchverkehr führt. Nach dem Motto "Geiz ist geil" werden viele unsinnige Kilometer mit dem PKW zurückgelegt, weil deren Fahrer darauf spekulieren, irgendwo doch noch einen kostenfreien Parkplatz zu finden und die kostenpflichtigen verschmähen. Damit wäre Schluss, wenn endlich alle Parkplätze Geld kosten!</p>	1
<p>dampfdomi, 09.03.2015</p>	<p>Das ist ja ein revolutionärer Ansatz, denn Gebühren-Kurzzeitparken gehört zum bundesweit geltenden Verkehrsrecht. Und ist nur da zulässig wo es überhaupt Bedarf zum Kurzparken gibt. Also bitte in Berlin vorstellig werden!</p>	
<p>Henry, 14.03.2015</p>	<p>Wie soll ich jetzt bitteschön Ihren Beitrag verstehen dampfdomi? Stimmen Sie nun der Idee zu, das Parken in der Stadt grundsätzlich kostenpflichtig zu machen oder nicht? Und wenn ja, sehen Sie im geltenden Verkehrsrecht ein unüberwindbares Hindernis,</p>	

	<p>die Benutzung öffentlicher Verkehrsflächen zum Parken grundsätzlich kostenpflichtig zu machen? Und was heißt hier überhaupt "Kurzzeitparken"?</p> <p>Wenn ich für das Parken in einem Bereich der Stadt, in dem Parkautomatenbedienpflicht besteht, von morgens 8:00 Uhr bis abends 20:00 einen Parkschein ziehen muss, warum sollte das nicht auch gehen für das Parken von 20:00 Uhr abends bis 8:00 Uhr morgens? Und es muss ja nicht unbedingt jedes mal ein Parkschein gezogen werden. Für die Benutzung der Öffis gibt es schließlich auch Wochen und Monatskarten und sogar Jahresabos!</p>	
DeeJott, 19.03.2015	<p>In den Stadtteilen? Also quasi vor der eigenen Haustür? Und 1,80 € pro Stunde sind nicht gerade wenig. Viele Leute müssten auf den Luxus Auto wohl verzichten bei so einer Entwicklung.</p>	
Trixie, 25.03.2015	<p>Vor der eigenen Haustür parken, das geht vielleicht auf dem Land aber nicht für Bewohner eines Mehrfamilienhauses in der Stadt. Selbst wenn nur ein Viertel der Bewohner eines Mehrfamilienhauses ein eigenes Auto vor der "eigenen Haustür" parken wollten, wäre dafür nicht genug Platz. Obwohl der Motorisierungsgrad gerade in dicht besiedelten Stadtteilen deutlich niedriger ist als im ländlichen Raum, ist er immer noch zu hoch, so dass manche Autofahrer dazu übergehen, rücksichtslos Gehwege und Fahrradwege zuzuparken, weil sie längere Wege von und zum geparkten Auto nicht in Kauf nehmen wollen.</p> <p>Der Preis von 1,80 Euro/Stunde ist der Anfangspreis und gilt nicht für alle Parkplätze in der Innenstadt. Im Parkhaus der Ernst-August-Galerie beispielsweise zahlen Sie für eine Stunde 0,50 für bis zu zwei Stunden 1,70 und ab der dritten Stunde 0,50 Euro. Der Monatspreis beträgt 105.- Euro!</p> <p>Wieviel ein Stellplatz in einem Stadtteil kosten sollte, ist daher zunächst mal näher zu untersuchen. Wieviel wärst du denn bereit zu zahlen DeeJott?</p>	
dampfdomi, 27.03.2015	<p>In den Randbereichen ist es jedenfalls Unsinn, das sollte man erkennen!!</p>	
Trixie, 30.03.2015	<p>Was genau sind Randbereiche? Und was genau ist Unsinn?</p> <p>Ein Beispiel: Selbst im dicht besiedelten Linden gibt es Einfamilien-Reihenhäuser mit einem Carport, bzw. einem zugeordneten Stellplatz in der Nähe des Hauses, so zum Beispiel auf dem sogenannten Gilde-Carré, auf dem ehemaligen Brauerei-Gelände der Lindenener Brauerei. Wer dort einen Stellplatz auf dem eigenen Grundstück hat, der zahlt dafür Geld. Er musste das Grundstück kaufen und die Grundstückspreise sind hoch! Und er zahlt Grundsteuer.</p> <p>Warum sollen andere Bewohner des Stadtteils ihr Auto kostenlos auf öffentlichen Flächen parken dürfen? Einfach nur deshalb, weil die Flächen vorhanden sind? Sind sie nur deshalb vorhanden, weil sie einer sinnvolleren Nutzung, zum Beispiel mehr Straßenbäume und innerstädtische Grünflächen, Spielflächen für Kinder, breitere Bürgersteige, mehr Platz für Radverkehr etc. nicht zugeführt werden, weil entsprechende Initiativen von Bürgern und Po-</p>	2

	<p>litik abprallen am Wehgeschrei der Autobesitzer und deren Lobby? In weniger stark besiedelten Randbereichen der Stadt fällt das vielleicht nicht so auf, weil die Grundstücke größer sind, häufig zwei Stellplätze auf einem Grundstück vorhanden sind und die Straßen nicht so extrem zugeparkt sind wie zum Beispiel in der List, in Linden oder in der Nord- oder Südstadt. Aber letztlich ist es auch dort so, dass öffentliche Verkehrsfläche in Anspruch genommen wird, wenn jemand sein Auto im öffentlichen Verkehrsraum parkt. Warum sollte es also unsinnig sein, dafür Gebühren zu erheben?</p> <p>Das angehängte Foto soll zeigen, wie parkende Fahrzeuge, in diesem Fall ganz legal parkende Fahrzeuge den ÖPNV blockieren. Und das schon seit Jahren. Immerhin wurde inzwischen angekündigt, dass die Bushaltestelle Lindener Marktplatz der Linie 100 und 120 so umgebaut werden soll, dass ein- und aussteigende Fahrgäste nicht zwischen Bus und Auto sich hindurchzwängen müssen, wenn sie die hinteren Türen der Busse benutzen. Dass dabei ein Auto-Parkplatz wegfällt, das ist absehbar, wird wieder zu Geschrei über angebliche Parkplatznot führen. Zu Unrecht, denn wen es stört, dass er keinen Parkplatz findet, der soll doch bitteschön den Bus oder die Stadtbahn benutzen.</p> <p>Es gibt wichtigere Bedürfnisse zu befriedigen als kostenlose Autostellplätze anzubieten. Schön wäre es, wenn es dazu einen breiteren Konsens gäbe.</p> <p>Leider klappt das Bild hochladen gerade nicht. Ich versuch es ein anderes mal erneut. Wer will kann sich ja vor Ort selbst ein Bild machen.</p> <p>Statt ein Bild hochzuladen baue ich hier mal einen Link ein zu einem HAZ-Artikel über ein Parkproblem in Hannover: http://www.haz.de/Ha...m-Astor-beenden</p>	
Diana, 31.03.2015	Hannover hat eindeutig zu viele Parkplätze, gerade im Innenstadtbereich, darum fahren zu viele Leute mit dem Auto dorthin, anstatt Fahrräder oder Öffis zu verwenden. Und diese Leute nehmen dann natürlich auch den Anwohnern die Stellplätze weg. Besser wären ausgeschilderte Anwohnerparkplätze, die diese fest pachten und daher keine Tagesbesucher anlocken. Das wäre somit ein weiterer Baustein für die Verlagerung des Verkehrs auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel.	1
dampfdomi, 03.04.2015	Ich konkretisiere gerne "Unsinn": Der Gebrauch der öffentlichen Verkehrsfläche ist im Rahmen der Verkehrsvorschriften allen erlaubt, der sog. Gemeingebrauch, und dazu gehört das Gehen, Fahren und auch Parken!! Gebührenpflicht darf es laut Straßenverkehrsrecht nur dort geben, wo wegen des hohen Bedarfes zum Kurzparken Dauerparken vermieden werden soll - deshalb gibt es auch keine Parkzeit über 2,5 Stunden, die man buchen könnte! Diese Bereiche sind die Kern- und benachbarten Zonen der Innenstadt und bestimmte Geschäftszonen der meisten Stadtteile. Da wo es kein Kurzparkbedürfnis gibt bzw ohnehin genug Parkraum für alle Interessenten da ist, sind Parkgebühren rechtswid-	

	<p>rig. Das mag manche/n stören, ist aber so. Deshalb oben von mir auch die Vokabel "revolutionär"!</p>	
<p>Diana, 04.04.2015</p>	<p>Und wie soll bitteschön der "Allgemeingebrauch" möglich sein, wenn alles zugeparkt ist? So ein Auto verbraucht doch mindestens 2 qm Fläche pro Stück. Und die Fußgänger können dann sehen, wo sie bleiben, von Kinderwägen, Inlinern etc. ganz zu schweigen...</p>	<p>1</p>
<p>Jessi0511, 12.04.2015</p>	<p>Trixie schrieb am 25 März 2015 - 19:01:</p> <p>Selbst wenn nur ein Viertel der Bewohner eines Mehrfamilienhauses ein eigenes Auto vor der "eigenen Haustür" parken wollten, wäre dafür nicht genug Platz. Obwohl der Motorisierungsgrad gerade in dicht besiedelten Stadtteilen deutlich niedriger ist als im ländlichen Raum, ist er immer noch zu hoch, so dass manche Autofahrer dazu übergehen, rücksichtslos Gehwege und Fahrradwege zuzuparken</p> <p>Stimmt. Ich glaube aber nicht, dass die flächendeckende Erhebung von Entgelten daran etwas ändert. Zumal es ja rechtlich wohl gar nicht zulässig wäre, wie ich hier gelesen habe.</p> <p>Was man aber in der Tat machen könnte, ist es, konsequent Anwohner-Parkzonen auszuweisen. Damit würde zumindest unterbunden, dass Menschen den Parkdruck erhöhen nur weil sie beim Restaurant etc. unbedingt mit dem Auto vorfahren müssen. Davon abgesehen glaube ich, dass einfach viel mehr Carsharing-Stationen her müssen. Wenn es dann tatsächlich einfach ist, sich mal eben ein Auto um die Ecke zu nehmen, weil man wirklich was schweres, sperriges zu transportieren hat oder ins Umland fahren will (wofür man mit dem ÖPNV stundenlang unterwegs ist), verzichten hoffentlich mehr Menschen auf ein Auto.</p>	
<p>Trixie, 15.04.2015</p>	<p>Da es möglich ist, Anwohnerparkzonen auszuweisen, sollte von dieser Möglichkeit auch flächendeckend Gebrauch gemacht werden. Und da für den Aufwand Anwohnerparkzonen auszuweisen und entsprechende Ausweise auszustellen auch eine Gebühr erhoben werden darf, wäre das zumindest ein erster Schritt in die Richtung, das kostenfreie Parken auf öffentlichen Verkehrsflächen abzuschaffen. Dann dürfen nur Anwohner dort parken und die müssen dafür eine Gebühr entrichten, um an den Anwohnerparkausweis zu gelangen.</p> <p>Den bereits weiter oben angezeigten Link, http://www.haz.de/Ha...m-Astor-beenden, wiederhole ich hier noch mal. Denn an dem Beispiel sieht man, dass auch in der Nacht massive Parkprobleme auftreten besonders dann, wenn Vergnügungstätten in der Nähe liegen.</p> <p>Also "Kurzzeitparken" kostenpflichtig hat auch nach 19:00 Uhr seine Berechtigung. Zumal die Ladenöffnungszeiten ja ohnehin völlig "liberalisiert" wurden.</p> <p>Und weil das grad so gut passt: Hier noch ein Hinweis auf einen HAZ-Artikel, der genau das problematisiert, was ich in meinem Beitrag bereits angedeutet habe:</p>	

	http://www.haz.de/Ha...-bis-24-Uhr-ein	
Trixie, 16.04.2015	<p>Diana schrieb am 04 Apr 2015 - 08:59: ☺ Und wie soll bitteschön der "Allgemeingebrauch" möglich sein, wenn alles zugeparkt ist? So ein Auto verbraucht doch mindestens 2 qm Fläche pro Stück. Und die Fußgänger können dann sehen, wo sie bleiben, von Kinderwägen, Inlinern etc. ganz zu schweigen...</p> <p>Ein Autostellplatz ist sogar noch deutlich größer als 2 Quadratmeter, der misst mindestens 10 - 12 Quadratmeter. Ein Auto ist ca. 1,5 bis 2 m breit und 4 bis 5 m lang. Und schließlich müssen auch die Türen noch geöffnet werden können. Und hinten und vorne muss ein bisschen Platz sein, um Ein- und Ausparken zu können. Und wenn dampfdomi schreibt, Parken sei Gemeingebrauch und dürfte deshalb nicht, oder nur in wenigen Ausnahmefällen mit Kosten belegt werden, dann müssen eben die Straßen so gebaut, bzw. umgestaltet werden, dass es dort keine Parkplätze gibt. Wer trotzdem parkt, der parkt dann im Parkverbot und der muss dafür ordentlich belangt werden, zum Beispiel indem sein Auto abgeschleppt wird! (Das Ordnungsgeld für's Falschparken ist ja leider viel zu niedrig.) Und das Kontrollieren von Falschparkern muss konsequent rund um die Uhr erfolgen.</p>	
Queron, 20.04.2015	<p>Na, das ist aber eine sehr militante Ansicht. Ich sehe keine Probleme mit Autos. Ein falschgeparktes Auto ist mir bisher noch nie begegnet (dafür aber einige falsch abgestellte Fahrräder, die mich als Fußgänger behindern). Ansonsten gibt es für solche Fälle ja noch den guten, alten Abschleppdienst - der anscheinend gute Arbeit leistet.</p> <p>Wer sich in bestimmten Stadtteilen den Parplatzstress antun möchte - bitteschön. Es gibt genügend gute Alternativen. Wer trotzdem gerne ein Auto besitzen möchte, den wird man auch sonst nicht davon überzeugen können, es abzuschaffen. Politik sollte immer für alle Menschen gemacht werden und nicht nur für diejenigen, die sich an den Lebensstil anderer Menschen stören.</p> <p>In diesem Sinne: leben und leben lassen.</p> <p>Der Schlüssel zum Erfolg liegt übrigens in der Verbesserung des ÖPNV und der Fahrradinfrastruktur. Aber erstmal muss man diese gesondert verbessern. Das findet aber leider seit einer geraumer Zeit nicht mehr statt (zumindest nicht im ÖPNV-Bereich).</p>	
Trixie, 29.04.2015	<p>Queron schrieb am 21 Apr 2015 - 00:09: Na, das ist aber eine sehr militante Ansicht. Ich sehe keine Probleme mit Autos. Ein falschgeparktes Auto ist mir bisher noch nie begegnet ...</p> <p>Der Schlüssel zum Erfolg liegt übrigens in der Verbesserung des ÖPNV und der Fahrradinfrastruktur. Aber erstmal muss man diese gesondert verbessern. Das findet aber leider seit einer geraumer Zeit nicht mehr statt (zumindest nicht im ÖPNV-Bereich).</p> <p>Was genau ist jetzt hier eine "militante" Ansicht? So weit ich das</p>	

	<p>überschaue hat hier noch niemand nach der Bundeswehr gerufen, um mit Bergungspanzern die zahlreichen falsch geparkten Autos von den Geh- und Radwegen, Grünflächen und sonstigen Flächen wegzuschieben auf denen Parken aus gutem Grund verboten ist.</p> <p>Wenn Ihnen bisher tatsächlich noch nie ein falsch geparktes Auto in Hannover begegnet sein sollte, dann führen sie möglicherweise ein Eremitendasein? In dem Falle empfehle ich hin- und wieder die Zeitung zu lesen. Oder haben Sie die auch gleich abbestellt?</p> <p>Siehe zum Beispiel hier: http://www.haz.de/Ha...m-Astor-beenden</p> <p>Und was verstehen Sie unter einer gesonderten Verbesserung der ÖPNV und der Fahrradinfrastruktur? Läuft das nicht darauf hinaus, dass entweder Grünflächen oder bebaute Flächen in Verkehrsflächen umgewandelt werden müssten? Oder Fußwege in Radwege umgewandelt werden? Das wäre dann allerdings verbunden mit einer Verschlechterung der Fußgänger-Infrastruktur! Und die MIV-Infrastruktur möchten Sie nicht antasten? Warum nicht?</p>	
<p>Andi, 04.05.2015</p>	<p>Wenn ich der Diskussion richtig folge geht es doch darum, dass auf Hannovers Straßen weniger Autos parken sollen. Das finde ich gut und spannend, wäre wirklich mal ein großes Experiment wert. Wenn ich etwa an die Südstadt (Stephansplatz?) oder die List denke, könnten die Straßen und Plätze ohne geparkte Autos ganz anders wirken.</p> <p>Aber das Bedürfnis nach selbstbestimmter Mobilität entfällt ja deswegen nicht. Ich glaube, dass wir eine große Anzahl von Menschen deutlich in ihrer Lebensqualität beeinträchtigen würden, wenn sie sich nur noch mit öffentlichem Nah- und Fernverkehr, Fahrrädern, Taxis und Teilautos oder zu Fuß in der Stadt bewegen dürften. Ich fahre selbst fast täglich mit S-Bahn und Stadtbahnen im Berufsverkehr - aber nur ungern, weil es dort immer so eng ist und meine Freiheit dort sehr eingeschränkt ist. Im Auto kann ich ohne Kopfhörer die Musik hören die mir gefällt, kann meine Strecke jeden Tag selbst neu wählen, kann meine Gedanken freier laufen lassen, kann die Raumtemperatur selbst einstellen, Fenster auf- und zumachen ohne mich mit jemandem abzustimmen, ... - aber jeden Tag mit dem Auto zur Arbeit zu fahren ist mir zu teuer, mit dem Fahrrad ist die Strecke zu weit und ich habe keine Möglichkeit, in meiner Firma zu duschen oder mich umzuziehen. Was könnte mir denn im auto-armen Hannover 2030 diese Freiheiten ersetzen?</p> <p>Und wenn ich dann an die beschränkten Kapazitäten im Bahnverkehr denke und die Unverlässlichkeit dieses Transportmittels (Streiks etc.), bereitet mir diese Vision des Hannovers 2030 doch noch einige Sorgen.</p>	



Trixie,
06.05.2015

Andi schrieb am 04 Mai 2015 - 09:29:
Aber das Bedürfnis nach selbstbestimmter Mobilität entfällt ja deswegen nicht. Ich glaube, dass wir eine große Anzahl von Menschen deutlich in ihrer Lebensqualität beeinträchtigen würden, wenn sie sich nur noch mit öffentlichem Nah- und Fernverkehr, Fahrrädern, Taxis und Teilautos oder zu Fuß in der Stadt bewegen dürften. Ich fahre selbst fast täglich mit S-Bahn und Stadtbahnen im Berufsverkehr - aber nur ungern, weil es dort immer so eng ist und meine Freiheit dort sehr eingeschränkt ist. Im Auto kann ich ohne Kopfhörer die Musik hören die mir gefällt, kann meine Strecke jeden Tag selbst neu wählen, kann meine Gedanken freier laufen lassen, kann die Raumtemperatur selbst einstellen, Fenster auf- und zumachen ohne mich mit jemandem abzustimmen, ... - aber jeden Tag mit dem Auto zur Arbeit zu fahren ist mir zu teuer, mit dem Fahrrad ist die Strecke zu weit und ich habe keine Möglichkeit, in meiner Firma zu duschen oder mich umzuziehen. Was könnte mir denn im auto-armen Hannover 2030 diese Freiheiten ersetzen?

Und wenn ich dann an die beschränkten Kapazitäten im Bahnverkehr denke und die Unverlässlichkeit dieses Transportmittels (Streiks etc.), bereitet mir diese Vision des Hannovers 2030 doch noch einige Sorgen.

1



Wenn Sie schreiben, dass Sie ungern die Freiheit der Autonutzer einschränken möchten, dann frage ich Sie: Wer gestattet es eigentlich den Autofahrern, die Freiheit derjenigen einzuschränken, die autofrei mobil sind?

Und wie gerecht ist es, dass diejenigen, die autofrei mobil sind darunter leiden müssen, dass andere ihre automobile "Freiheit" überhaupt erst ausleben können?

Wenn Sie sich an die Streiktage der Üstra erinnern oder sich die gegenwärtige Situation (GDL-Streik der Lokführer) vor Augen führen, dann sehen Sie doch eine deutlich höhere Auto-Verkehrsbelastung, die vielerorts deutlich das "Bedürfnis nach selbstbestimmter Mobilität" empfindlich ausbremst.

Aber auch im GDL-Streik-freien Alltag wird individuelle Mobilität vielfach erschwert und behindert. Einmal weil sich die Autofahrer gegenseitig im Weg sind. Besonders aber die individuelle Mobilität der Fußgänger und Radfahrer wird empfindlich behindert. Nicht nur deshalb weil Gehwege und Radwege zugeparkt werden. Sondern auch ganz "legal", weil Straßen so stark befahren sind, dass es nur unter erheblicher Selbstgefährdung möglich ist, diese zu überqueren, weshalb häufig Umwege über Zebrastreifen oder Fußgängerampeln zurückzulegen sind.

Sie setzen das Bedürfnis nach selbstbestimmter Mobilität gleich mit Autofahren, das bedeutet die Quadratur des Kreises einzufordern. Sie gehen sogar so weit, dass sie befürchten mit Maßnahmen zum Rückbau der Autoverkehr-Infrastruktur, "eine große Anzahl von Menschen deutlich in ihrer Lebensqualität beeinträchtigen". Damit ist jedoch die gegenwärtige Situation, in der eine große Anzahl von Menschen, die autofrei mobil sind und dabei unter den Automobilisten leiden, nicht zurechtfertigen. Denn Freiheitsansprüche einzelner enden dort, wo die Freiheit anderer Menschen beeinträchtigt wird. Deshalb gilt es gerechte Lösungen

zu finden. Wollte jeder die von Ihnen gepriesene Autofahrermobilität ohne Einschränkungen genießen, dann würden alle im Stau stehen.

Deshalb ist es notwendig, die Inanspruchnahme von Verkehrsflächen neu zu bewerten. Dabei kann nicht das Ziel im Vordergrund stehen, automobiler Freiheit für alle zu verwirklichen. Mobilität bedeutet auch kurze Wege zu Einkaufs- und Kulturstätten, zu Ärzten und Apotheken, zu Arbeitsplätzen und zu Freizeit- und Erholungsplätzen. Und das Mobilitätssystem Auto steht dieser Form der Mobilität der kurzen Wege diametral gegenüber.

Ein wesentlicher Beitrag zu mehr Mobilität für alle ist das Einschränken der Inanspruchnahme von öffentlichen Verkehrsflächen durch Autofahrer. Und das Prinzip kostenfreies Parken im öffentlichen Straßenraum nicht mehr zu gestatten, ist ein wichtiger Schritt, der mehr Mobilität für alle Verkehrsteilnehmer ermöglicht. Gleichzeitig müssen die Kapazitäten und die Qualitätsstandards des ÖPNV und der Fahrradverkehr-Infrastruktur deutlich verbessert werden. Leider wird in Hannover und anderen Städten ungern der direkte Zusammenhang hergestellt. Verbesserungen im ÖPNV werden gepriesen, zum Beispiel der Stadtbahn-Ausbau mit Hochbahnsteigen. Dass dabei hier und da Parkplätze wegfallen oder Auto-Fahrbahnen verengt werden, wird jedoch gerne unter den Teppich gekehrt anstatt es als wünschenswerten Nebeneffekt hervorzuheben. Eine Verbesserung des ÖPNV oder der Radverkehr-Infrastruktur kann häufig nur dadurch erzielt werden, dass der Autoverkehr eingeschränkt wird. Damit wird jedoch nicht die "selbstbestimmte Mobilität" eingeschränkt sondern mehr Mobilität für alle erst möglich.

Trixie,
06.05.2015



Dem Autoverkehr stünde eine nicht mehr ganz so breite Straße zur Verfügung, wenn an Omnibushaltestellen der Haltestellenbord vergrößert wird (rosa) und ein breiter weißer und damit deutlich sichtbarer Bordstein angelegt wird. Gleichzeitig steigert eine solche Maßnahme die Aufenthaltsqualität an den Haltestellen: Weniger Gedränge und Engstellen beim Ein- und Aussteigen.


Andi,
07.05.2015

Ich glaube, Sie interpretieren da in meinen Beitrag etwas hinein, liebe Trixie. Ich bin beileibe kein Auto-Befürworter aber die öffentlichen Verkehrsmittel und unmotorisierten Individualverkehrsmittel

	<p>bieten im Moment einfach keinen Ersatz für die Mobilität und Funktionalität, die ein Kfz bietet - darin stimmen Sie mir doch sicherlich zu. Mobilität steht nicht für das Verkürzen von Wegstrecken sondern dafür, auch entferntere Wege mit vergleichsweise geringem Aufwand erreichen zu können. Und unsere heutige Mobilität hat eine Qualität, die es in der Geschichte noch nie gegeben hat. Und diese Mobilität geben wir auf, wenn wir den MIV ohne adäquaten Ersatz abschaffen.</p> <p>Alle mir bekannten Versuche, die von Ihnen gepriesenen kurzen Wege in der Realität umzusetzen sind gescheitert: Plattenbau-Siedlungen, Ihme-Zentrum ... Ich glaube es lohnt sich, einmal genauer zu analysieren, woran das gelegen hat und ob es nicht doch noch einen Ansatz gibt, der in der Realität bestehen kann. Momentan beobachte ich in der Tat eher den Trend, die Wegstrecken durch Zentralisierungen zu verlängern, etwa beim Umbau des Klinikums Hannover. Aber weil es eben diese kurzen Wege in der Realität nicht gibt und auch in absehbarer Zeit nicht geben wird ist es wichtig, die Reduzierung des MIV nicht per Gängelung oder Rückbau zu erreichen sondern auch adäquate, zeitkongruente Verbesserungen des ÖPNV und des nicht-motorisierten Individualverkehrs: Menschen lassen sich doch viel besser durch Anreize lenken als durch Verbote und Einschränkungen. Ihren Vorschlag für die Veränderung des Buskaps halte ich für gelungen - ich muss aber eingestehen, dass ich diese Ecke der Stadt nicht sehr gut kenne.</p>	
<p>Trixie, 07.05.2015</p>	<p>Ich würde es nun nicht gerade als einen vergleichsweise geringen Aufwand bezeichnen, wenn jemand eine längere Wegstrecke mit dem Auto zurücklegt. Und die besondere "Qualität" unserer heutigen Mobilität besteht doch wohl vor allem darin, dass sie technisch und ökonomisch nicht jedem Menschen zugänglich gemacht werden kann. Diese "Qualität" können sich weltweit betrachtet nur ganz wenige Menschen leisten. Und deshalb wird der Motorisierte Individualverkehr von vielen Menschen als ein "qualitativ hochwertiges" Mobilitätssystem betrachtet. Wirkliche "Qualität" aber muss sich doch daran festmachen, dass alle Menschen dieses Mobilitätssystem benutzen können und nicht nur wenige Menschen.</p> <p>Das Beispiel Bus-Kap ist höchst umstritten und wird von der Autofahrer-Lobby als Instrument der Gängelung und Ausbremsen der Autofahrer diffamiert. Ausbau und Verbesserung des ÖPNV ist aber oftmals nur dann möglich, wenn von den Entscheidern die Bereitschaft besteht, dem Gequengele der Auto-Lobby nicht nachzugeben.</p> <p>Und zum Konzept der kurzen Wege ist zu sagen: Natürlich gibt es sie, die kurzen Wege. Warum sonst haben zum Beispiel in der Stadt Hannover sehr viel weniger Menschen ein Auto als in der Region Hannover insgesamt? Als Gründe für den Nicht-Autobesitz nennen 27% der Nicht-Auto-Besitzer in der Stadt Hannover: "Kein Auto nötig" In den Umland-Gemeinden der Region Hannover wird dagegen "Kein Auto nötig" nur von 12% der Nicht-Auto-Besitzer genannt.</p> <p>Bericht: Mobilität in der Region Hannover 2011 Diesen Bericht mit vielen weitere Zahlen und Schaubildern findet</p>	

	<p>man hier: http://www.hannover...---Berichtsband</p>	
<p>Martin Nebendahl, 03.06.2015</p>	<p>Eine spannende Diskussion und ein richtiger Ansatz bzw. eine richtige Ausgangsfrage: müssen Parkplätze kostenlos sein, obwohl sie eine erhebliche Verknappung öffentlichen Raumes bedeuten - der von der Allgemeinheit finanziert und unterhalten wird!</p> <p>Ich bin nicht ganz sicher, aber ich meine mich zu erinnern, dass die Herstellung eines Parkplatzes mehrere tausend Euro kostet, egal ob er als Teil der Fahrbahn oder als expliziter Parkplatz hergestellt wurde.</p> <p>Wien ist da übrigens eine ganze Ecke weiter, im Sinne der Ursprungsfrage: http://www.wien.gv.a...en/entwicklung/ dort muss in sehr vielen Teilen der Stadt JedeR für einen Parkplatz bezahlen. Scheint zu funktionieren.</p> <p>Den kostenlosen Parkplätzen für Autos steht, meiner Meinung nach, gegenüber, dass die Stadt Fahrradbügel in Wohngebieten nur auf Anforderung und gegen Erstattung der Kosten durch Anwohnende aufstellt.</p> <p>Und Fahrradbügel sind nun noch nicht wirklich gute Abstellplätze für hochwertigere Fahrräder. Dort würde ich meines nicht übernachten lassen.</p> <p>Auch hier lässt sich, gar nicht weit weg, ein wesentlich ambitionierterer Umgang finden. In Hamburg: http://www.hamburg.d...hrradhaeuschen/</p> <p>Mein Hannover 2030 kann viele gute Elemente aus anderen Städten adaptieren und wird allen am Ende besser gefallen als jetzt.</p> <p>Wenn weniger Menschen ein Auto besitzen würden, in Hannover sind das auch "nur" 33,7 pro hundert Einwohnende - also beileibe nicht die Mehrheit, gäbe es mehr Platz für Alle.</p> <p>Damit müssen natürlich entsprechende Angebote einher gehen, die den Umstieg vom Auto erleichtern und es denen, die absolut darauf angewiesen sind, weiterhin ermöglicht.</p> <p>Ich bin aber fest davon überzeugt, dass erheblich weniger Autos benötigt werden, als momentan in Besitz bzw. Benutzung sind.</p>	<p>1</p>
<p>Anton, 04.06.2015</p>	<p>In jedem Fall sollte das Parken in der Innenstadt kostenpflichtig sein. Für Anwohner sind gesonderte Flächen wichtig.</p>	

Thema „Radverkehr bei Baustellen-Umleitungen besser berücksichtigen!“

Account	Beitrag	Likes
<p>Henry, 20.05.2015</p>	<p>Mangelhafte Radverkehrsanlagen wurden ja bereits mehrfach hier im Online-Dialog angesprochen. Besonders krasse Radverkehr-Erschwernisse treten immer wieder bei Baustellen-Umleitungen auf. Dazu dieses aktuelle Beispiel mit Bild aus der Südstadt:</p> <p>Mai 2015: Der Radweg auf der Marienstraße/Ecke Große Barlinger ist baustellenbedingt gesperrt. Die Umleitung ist als Fußweg mit dem Zusatz "Radfahrer frei" ausgeschildert. Das heißt, es ist erlaubt auf der Fahrbahn zu radeln, weil dieser Umleitungsweg für Radler nicht benutzungspflichtig ist. Leider fehlen Schilder, die die Autofahrer auf den an dieser Stelle auf der Fahrbahn ungewohnten Radverkehr aufmerksam machen.</p> <p>Ich würde mich sehr freuen, wenn auf der Straße ein Schild Achtung Radfahrer aufgestellt würde. Ich fahre hier mehrmals wöchentlich lang und wurde bereits von Autofahrern angehupt, die glaubten, ich hätte auf der Autofahrbahn als Radfahrer nichts zu suchen.</p>  <p>Mai 2015: Der Radweg auf der Marienstraße/Ecke Große Barlinger ist baustellenbedingt gesperrt. Die Umleitung ist als Fußweg mit dem Zusatz "Radfahrer frei" ausgeschildert. Das heißt, es ist erlaubt auf der Fahrbahn zu radeln, weil dieser Umleitungsweg für Radler nicht benutzungspflichtig ist. Leider fehlen Schilder, die die Autofahrer auf den an dieser Stelle auf der Fahrbahn ungewohnten Radverkehr aufmerksam machen.</p>	<p>1</p>
<p>Martin Nebendahl, 03.06.2015</p>	<p>Völlig richtig, das nervt mich auch. Solche Baustellen, die einfach mal den Radweg, obwohl er benutzt werden muss, komplett blockieren. sowas würde sich die Stadt auf der Fahrbahn nicht trauen, da würde es Umleitungen und und und geben...</p> <p>Andere Städte geben sich da mehr Mühe, in NRW hat die dortige AGFS (Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Städte) einen Reader zu diesem Thema erstellt, der gute Beispiele aufzeigt. das müsste in Hannover nur aufgegriffen und nachgemacht werden, ganz ohne eigene Ideen entwickeln zu müssen. Es liegt quasi auf der Straße! http://www.agfs-nrw....cts[product]=46</p>	<p>1</p>

Thema „Mein Hannover 2030 hat eine ideologiefreie Verkehrsgestaltung“

Account	Beitrag	Likes
<p>Thorald Abramowski, 22.05.2015</p>	<p>Ob ÖPNV, Auto, Fahrrad, alles hat seine Berechtigung und auch Notwendigkeiten.</p> <p>Ich wünsche mir für mein Hannover 2030:</p> <p>1. den Ausbau des ÖPNV, z.B. durch Verlängerung der U-Bahn Strecken, z.B.</p> <ul style="list-style-type: none"> - an der Podbi bis zum Spanhagengarten. Dadurch kann die Breite der Straße für Fußgänger freundlicher, Radwege (die des Namens würdig sind) sicherer und Autos übersichtlicher genutzt werden. Besonders der Bereich Vier Grenzen wäre dann sicherlich besser gestalt- und befahrbar; - der unterirdischen D-Linie, die nicht nur vom Bahnhof bis zum Goetheplatz ausgebaut, sondern auch (ggf. ab Ihmezentrum) die Limmerstraße im Tunnel unterquert wird, damit es dort zu einer echten und sicheren Fußgängerzone wird. Damit ist auch die Diskussion über die Haltestellengröße (-unüberwindbarkeit) erledigt. Wenn die Tunnelstrecke dann nach der Westschnellwegbrücke endet und z.B. an der Seite des Freizeitheims Linden liegt, hat man auch die Probleme mit dem kreuzenden Verkehr zum/vom Schnellweg gelöst. <p>2. Weniger Ampeln, frühere Abschaltung der Ampeln.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ich habe neulich einen Artikel in der HAZ gelesen über die mangelnde Disziplin bei roten Ampeln. M.E. liegt es daran, daß wir zu viele Ampeln aufgebaut haben, und alles regeln wollen, wo ggf. ein Fußgängerüberweg ausreichen könnte? - Wenn ich mir in Stadtteilen (Südstadt, List, Vahrenwald) Ampelkreuzungen ansehe, wo abends ab 19 oder 20 Uhr kaum bis gar kein Verkehr herrscht, dann stellt sich mir die Frage, warum diese Ampeln bis 23 Uhr schalten und dann die paar Autos wartenderweise unnötig Abgase in die Luft pusten. - Sind zwei ampelgeregelt Übergänge bei Straßenbahn-Haltestellen wirklich notwendig ? - Gibt es nicht die Möglichkeit statt "Ampel-litis" wieder mehr Fußgängerüberwege zu schaffen ? - Gibt es (sofern das aktuell nicht vorgesehen ist, vielleicht durch eine experimentellen Möglichkeit), eine Kombination von Fußweg und Ampel? Ein regulärer Fußgängerüberweg der als solches genutzt werden kann mit einer Möglichkeit für diejenigen, die sich das nicht zutrauen (oder aufgrund von Gebrechen einen sicheren Überweg benötigen), eine Ampel zu aktivieren (Knopfdruck: Fußgängerzeichen Rot wird aktiviert, Fahrwegsampel springt auf Gelb, dann Rot; dann Fußgänger auf Grün. Danach geht Fußgänger nach einer definierten Zeit zunächst auf Rot und die Ampel geht wieder komplett aus). 	<p>1</p>

Henry,
27.05.2015

Was verstehen Sie unter "ideologiefrei"? Nach meiner Beobachtung wird die Forderung nach "Ideologiefreiheit" von allen Verkehrsteilnehmern verwendet, die sich durch Verkehrslenkungsmaßnahmen oder Infrastrukturmaßnahmen benachteiligt sehen. In dem von Ihnen, Thorald, vorgeschlagenen Verlängerungen der U-Bahn-Tunnel sehen viele der davon Betroffenen eine Verlängerung der "Maulwurfbahn" und lehnen die aus ideologischen Gründen vorgenommene "Tieferlegung" des Straßenbahnbetriebes ab. Zumal diese mit erheblichen Kosten verbunden ist. Gelder, die dann an anderer Stelle fehlen, wenn es darum geht, den ÖPNV zu verbessern.

Und hat nicht kürzlich erst die HAZ darüber berichtet, dass Hannover jährlich über 50 Millionen Euro Kreditzinsen für den damals vorgenommenen U-Bahn-Bau abzahlt ohne dabei auch nur einen Euro zu tilgen, weil für den U-Bahn-Bau so hohe Kredite aufgenommen wurden?

Radfahrer bemängeln an anderer Stelle, dass der Radweg nicht hinter dem Wartehäuschen vorbeigeführt wird, sondern der Radfahrer gezwungen wird, hinter dem an der Haltestelle haltenden Bus ebenfalls anzuhalten. Zum Beispiel Haltestelle Lerchenfeldstraße Richtung Mittelfeld. Und natürlich kritisieren diese Radfahrer, das sei "ideologisch verblendete Verkehrspolitik", die einseitig den ÖPNV bevorzuge. Gerade manche "Hardcore-Radfahrer" tun sich nach meiner Erfahrung sehr schwer damit, dem ÖPNV positive Seiten abzugewinnen. Für die ist der ÖPNV ein Massenbetrieb, der sich nicht mit dem persönlichen Selbstbestimmungsanspruch und Freiheitsgefühl in Deckung bringen lässt.

Werden Bushaltestellen so ausgebaut, dass der Omnibus nicht in eine Omnibusbucht hineinfährt, sondern an einem sogenannten Kap auf der Fahrbahn hält, sprechen einige Autofahrer von einer ideologisch bedingten, bewusst herbeigeführten Gängelung des Autoverkehrs, da sie jetzt nicht mehr ohne weiteres an dem in einer Bucht haltenden Bus vorbeiziehen können. Der Busfahrer dagegen ist froh, dass er dank Haltestellenkap beim Anfahren nicht darauf warten muss, dass ihn der vorbeifahrende Autoverkehr wieder auf die Straße lässt. In Omnibusbuchten sitzen Omnibusfahrerinnen und Omnibusfahrer und ihre Fahrgäste nämlich häufig erst mal fest, weil viele Autofahrer den Vorrang des anfahrens Busses ignorieren.

Andere Autofahrer dagegen freuen sich über den Umbau der Omnibushaltebuchten zu Haltestellenkaps, weil dabei in der Regel drei bis vier PKW-Stellplätze geschaffen werden. Das wiederum wurmt die Nicht-Automobilisten, die ihrerseits fordern, dass die Zahl der PKW-Stellplätze besonders im Innenstadtbereich reduziert werden müssten.

Und eifrig bemüht wird dabei stets der Vorwurf, die Entscheider seien "ideologieverblendet".

So lässt sich auch Ihre Kritik an den zunehmenden Ampeln von zwei Seiten betrachten: Können Sie sich noch an die Marienstraße erinnern bevor dort das oft gelobte Konzept der Pulksteuerung Einzug gehalten hat? Die Fußgänger querten damals an vielen Stellen die Marienstraße und gefährdeten sich dabei nicht nur

	<p>häufig selbst, sondern zwingen auch immer wieder Autofahrer zum Bremsen. Natürlich hätte man statt Fußgänger-Ampeln auch zusätzliche Fußgängerüberwege mit Zebrastreifen installieren können. Das hätte allerdings den Verkehrsfluss der Autofahrer gehemmt, denn am Zebrastreifen hat der Fußgänger jederzeit Vorrang, an der Ampel nur dann, wenn diese für ihn Grün zeigt. Die zeigt aber in der Marienstraße den Fußgängern nur dann Grün, wenn es den Verkehrsfluss der Autofahrer nicht unnötig verlangsamt. Und so gibt es nun Fußgänger, die im Ampelbau eine ideologische determinierte Fußgängerbremse sehen, weil Ampeln gebaut wurden statt Zebrastreifen. Und viele Autofahrer sprechen von der typischen Ideologie gegen den Autoverkehr, die sie für den Ampelbau verantwortlich machen, obwohl sie letztlich von der Ampelschaltung profitieren und Zebrastreifen ihr Fortkommen viel stärker behindern würden.</p> <p>"Jetzt schafft die Stadt Abhilfe. In der Marienstraße hat die sogenannte dynamische Pulksteuerung tatsächlich eine Verbesserung gebracht, wie nicht nur Gutachter, sondern auch Taxifahrer bestätigen."</p> <p>Quelle: http://www.haz.de/Ha...rt-eine-Bilanz. Und wenn sogar die HAZ was Gutes schreibt über Verkehrslenkungsmaßnahmen in Hannover, dann will das was heißen, denn typisch für die HAZ ist eher provokanter Autofahrer-Populismus, wenn es darum geht Verkehrslenkungsmaßnahmen der Stadtverwaltung zu bewerten.</p> <p>Und Ihre Frage, ob zwei Ampelschaltungen an Haltestellen der Stadtbahn tatsächlich immer notwendig sind, muss wohl zuerst mal mit der Gegenfrage beantwortet werden, warum es denn immer noch Stadtbahn-Haltestellen gibt, die nur an einem Ende des Hochbahnsteiges das Verlassen der Haltestelle ermöglichen, während am anderen Ende gar kein Abgang vorgesehen ist, der es ermöglichen würde, die Straße zu überqueren egal ob Ampelgesichert oder mit Zebrastreifen oder auch nur einfach so. Zum Beispiel versperren an der Haltestelle Clausewitzstraße am stadteinwärts gelegenen Hochbahnsteigende Drängelgitter den Zugang zur Fahrbahn. Das zwingt die ÖPNV-Fahrgäste zu Umwegen, mindert die Attraktivität des ÖPNV und veranlasst den ein oder anderen stattdessen das Auto zu benutzen, womit ein zusätzliches Verkehrshindernis generiert wäre.</p> <p>Denn am allermeisten steht sich der Autoverkehr immer noch selbst im Wege und hindert sich gegenseitig am Fortkommen. Ganz ideologiefrei betrachtet!!!</p>	
--	--	--

Thema „ÖPNV-Ausbau und MIV-Rückbau“

Account	Beitrag	Likes
Henry, 20.01.2015	Der Ausbau des Öffentlichen Personennahverkehrs muss deutlich verknüpft werden mit einem Rückbau des Motorisierten Individualverkehrs. Ich mach mich doch hier nicht zum "Hampelmann" für die Autofahrer, indem ich den ÖPNV benutze und die damit verbundenen Unbequemlichkeiten in Kauf nehme (z.B. Wege zur Haltestelle, schlecht oder gar nicht klimatisierte Fahrzeuge, Stehplätze in den Verkehrsspitzen usw.). Und	1

	<p>das alles nur, damit die Verkehrsteilnehmer am MIV die Straßen verstopfen, ungestraft Bürgersteige und Radwege zuparken und eine permanente Unfallgefahr darstellen? Die Benutzung des ÖPNV ist bisweilen mit Einschränkungen für die Bequemlichkeit verbunden, nur so funktioniert ÖPNV, nur so kann ÖPNV funktionieren. Trotzdem ist es richtig und wichtig den ÖPNV weiter auszubauen und zwar so, dass dabei deutlich wird, dass die Infrastruktur für den MIV zurück gebaut wird. Denn MIV bedeutet Bequemlichkeit für diejenigen, die daran teilnehmen, auf Kosten von jenen, die vernünftigerweise mit dem ÖPNV oder dem Fahrrad oder zu Fuß mobil sind. Deshalb bedauere ich es außerordentlich, dass die Stadtbahnverlängerung nach Hemmingen stets verknüpft wurde mit dem Bau einer Umgehungs-Bundesstraße. Das ist der falsche Weg, diese Umgehungs-Bundesstraße ist nicht notwendig, denn die ÖPNV-Transport-Kapazitäten aus Richtung Hemmingen können auf einer sehr viel kleineren Verkehrsfläche für einen sehr viel höheren Anteil der Bevölkerung Mobilität gewährleisten.</p> <p>Wenn wir weiter wachsen in Hannover, dann bitteschön nicht in der Form, dass die MIV-Infrastruktur ausgebaut wird, wie es jetzt in Hemmingen geschieht. Sondern indem der ÖPNV verbessert und ausgebaut wird und zwar nicht zusätzlich zur MIV-Infrastruktur, sondern durch Substitution der MIV-Infrastruktur durch sanfte Mobilität mit dem ÖPNV, mit dem Fahrrad und zu Fuß!</p> <p>Und die Politik ist gefordert, in dieser Frage sich noch deutlicher zu positionieren. Es ist einerseits verständlich, dass Politik versucht, den notwendigen Mobilitätswandel nach dem Schema zu moderieren, wenn die einen was kriegen, dann muss ich den anderen auch was geben. Wenn die ÖPNV-Benutzer ihren Stadtbahnanschluss bekommen, dann muss auch für die Autofahrer was bei rausspringen. Und es ist sicher eine hohe Kunst, Autofahrer davon zu überzeugen, dass für sie ja bereits was getan wurde, indem für sie die Möglichkeit deutlich verbessert wurde vom Auto auf den ÖPNV umzusteigen.</p> <p>Andererseits aber ist es das Gegenteil von hoher Kunst in der Mobilitätsdiskussion es allen Recht machen zu wollen. Der Autofahrer jubiliert: "Kuck mal wie viel schneller ich jetzt dank der neuen Umgehungsstraße nach Hannover komme!" Dort angekommen aber wird er zum "Problembär". Mit seinem Fahrzeug ist er allen im Weg, belastet Straßen, Umwelt und Mitbürger. Und wenn er sein "Fahrzeug" abstellt, wird es zum unbenutzten "Stehzeug" und beim Fahren und beim Rumstehen braucht es so viel Verkehrsfläche, wie sie in einer Stadt nun mal nicht zur Verfügung steht.</p>	
Diana, 05.02.2015	<p>Eine weitere Anregung zur Verbesserung des ÖPNV: Um die Haltestelle zu erreichen, muss man oft über eine Ampel. Daher wäre es sinnvoll, diese mit der Bahn zu koppeln, so dass sie 1/2 min vor Einfahrt der Bahn bis zu deren Abfahrt für Fußgänger grün zeigt. Nichts ist frustrierender, als auf die einfahrende Bahn zu schauen, und diese wegen der roten Fußgängerampel zu verpassen. 10 verlorene Minuten können durchaus einen verpassten Zug und damit eine Verspätung von einer Stunde bedeuten. Für Autofahrer ist die Wartezeit dagegen gar nichts. Daher sollte hier</p>	2

	Vorrang für die Öffi- Fahrer gelten.	
Henry, 26.02.2015	<p>An der Haltestelle Kantplatz, da ist ein Hochbahnsteig für beide Fahrtrichtungen in der Mitte der Straße, habe ich beobachtet, dass die Fußgängerampel für die Fußgänger auf Rot steht, wenn sich eine Straßenbahn nähert. Das muss wohl so sein, weil sonst die Straßenbahn nicht in die Haltestelle einfahren könnte. Denn vor der Straßenbahn fahren oft noch Autos, die die Bahn andernfalls blockieren würden, wenn zu dem Zeitpunkt die Ampel für die Fußgänger grün zeigte. Und auch die Bahn selbst muss ja den ampelgesicherten Fußgängerüberweg passieren können, um in die Haltestelle einfahren zu können. Wenn der vordere Teil bereits den ampelgesicherten Fußgängerüberweg passiert hat, dann kann man durch die Fenster der Bahn schon erkennen, dass die Fußgängerampel für die Fußgänger auf Grün umspringt, so dass man sofort zum Bahnsteig in der Mitte der Straße gehen kann, sowie das Ende der Straßenbahn vorbeigezischt ist. Das sind so ca. 6 m bis zur Mitte der Straße. Danach muss man dann allerdings erst mal die Rampe zum Hochbahnsteig hoch gehen. Das sind geschätzt so ca. 12 m. Wenn man dann in einen Langzug mit drei Wagen einsteigen kann, ist alles gut, denn den kriegt man in der Regel noch ganz gut, wenn man sich beeilt. Wenn es aber ein kurzer Zug mit nur zwei Wagen ist, dann wird schnell die Zeit knapp, denn dann muss man auch noch bis zu 25 m auf dem Bahnsteig zurücklegen, je nachdem wie weit vorne der Straßenbahnfahrer hält. Wenn man sich beeilt, schafft man es dann noch in die Bahn einzusteigen. Oft sind auch die schnelleren Fahrgäste, die besser zu Fuß sind so nett, im Eingang der Straßenbahnen stehen zu bleiben und so die Türen zu blockieren, bis die langsameren (oft ältere Fahrgäste, oder Eltern mit ihren Kindern) die Rampe hochgekommen sind, so dass auch die dann noch mitfahren können.</p> <p>In dem Fall klappt es also mit der Ampel eigentlich ganz gut.</p> <p>Andererseits ist es doch eine ziemliche Hetzerei. Und wenn man sich die anderen Fahrgäste nach dieser Ochsentour anschaut, dann sind sie bestenfalls froh, es gerade noch geschafft zu haben oder sehen einfach nur gestresst aus. Zum Glück werden beim Umbau der Linie 10 und 17 nur kurze Bahnsteige gebaut. Und ich hoffe die kriegen das mit den Ampelschaltungen auch so gut hin, wie ich es oben geschildert habe. Zumindest auf der Linie 10, auf der nur Zweiwagenzüge eingesetzt werden, wird es dann dort so sein, dass man in der Regel mit ein bisschen Beeilung noch ganz gut die Straßenbahn kriegen kann, wenn die Ampelschaltungen so funktionieren, wie im Beispiel geschildert am Kantplatz. Wer allerdings dann die 17 kriegen will, der wird das selbe Problem haben, dass ich bereits weiter oben geschildert habe, denn auf der Linie 17 fahren immer nur Einzelwagen.</p>	
Diana, 28.02.2015	Bei meiner Haltestelle Beneckealle ist das leider nicht so. Die Bahn wird dort durch den Autoverkehr überhaupt nicht beeinflusst, aber die Ampel schaltet da nur auf grün, wenn die beiden Kreuzungsampeln davor und dahinter rot haben, das aber auch nur, wenn man rechtzeitig davor drn Knopf gedrückt hat. Die Schulenburg Landstraße ist da sehr stark befahren, so dass	

	<p>man da oft hilflos steht und die Bahn wegfahren sieht. Hier müsste dringend was geändert werden!</p>	
<p>Henry, 04.03.2015</p>	<p>Die Ampel am Schwarzen Bär ist auch oft für Fußgänger sehr ungünstig gestaltet. Ich habe schon eine Beschwerde an die Stadt geschickt.</p> <p>Hier die Adresse für das Online-Beschwerde-Formular der Stadt Hannover: https://e-government...e/impulsweb.nsf</p> <p>Nach meiner Beobachtung müssen die Fußgänger am Schwarzen Bär besonders dann lange warten, wenn eine Stadtbahn die Haltestelle anfährt. Dann wird vorrangig vor dem Fußgängerverkehr nämlich der Autoverkehr abgewickelt, damit keiner Autos die Gleise blockieren. Erst dann kommen die Fußgänger zum Zug und verpassen unter Umständen die Straßenbahn, mit der sie fahren wollten. Besser ist es den Autoverkehr deutlich zu reduzieren, schließlich ermöglicht die Straßenbahn aber auch der Omnibus deutlich mehr Menschen Mobilität und nimmt dabei sehr viel weniger Verkehrsfläche in Anspruch als der MIV (=Motorisierte Individualverkehr).</p>	
<p>Trixie, 16.04.2015</p>	<p>Diana schrieb am 05 Feb 2015 - 20:20: 🙄 Eine weitere Anregung zur Verbesserung des ÖPNV: Um die Haltestelle zu erreichen, muss man oft über eine Ampel. Daher wäre es sinnvoll, diese mit der Bahn zu koppeln, so dass sie 1/2 min vor Einfahrt der Bahn bis zu deren Abfahrt für Fußgänger grün zeigt. Nichts ist frustrierender, als auf die einfahrende Bahn zu schauen, und diese wegen der roten Fußgängerampel zu verpassen. 10 verlorene Minuten können durchaus einen verpassten Zug und damit eine Verspätung von einer Stunde bedeuten. Für Autofahrer ist die Wartezeit dagegen gar nichts. Daher sollte hier Vorrang für die Öffi- Fahrer gelten.</p> <p>Oft sind Bushaltestellen so kurz gebaut, dass die Länge des Haltestellenbordes nicht ausreicht. Hier ein Beispiel: Am Lindener Marktplatz an der Haltestellenseite, an der der Bus Richtung Küchengarten weiterfährt, müssen selbst bei einem Solobus die Fahrgäste, die hinten ein- und aussteigen, sich zwischen parkenden Autos durchzwängen. Hier muss der Haltestellenbord klar verlängert werden. Aber da traut sich keiner ran, weil absehbar dann ein Parkplatz entfällt.</p> <p>Stattdessen müssen die Omnibusfahrgäste Tag für Tag einen reichlich unkomfortablen Weg nehmen, wenn sie hinten einsteigen oder aussteigen. Beim Gelenkbus, der oft auf der Linie 120 fährt, ist es noch schlimmer.</p>	



Dieses Bild zeigt die hintere Tür beim Halt eines Solobusses.

Henning Kohl-
meyer,
20.04.2015

Von einer Besucherin oder einem Besucher ist folgender Beitrag bei uns (Stadt Hannover) als Meldung eingegangen:

Henry schrieb am 20 Jan 2015 - 10:59:
Der Ausbau des Öffentlichen Personennahverkehrs muss deutlich verknüpft werden mit einem Rückbau des Motorisierten Individualverkehrs. Ich mach mich doch hier nicht zum "Hampelmann" für die Autofahrer, indem ich den ÖPNV benutze und die damit verbundenen Unbequemlichkeiten in Kauf nehme (z.B. Wege zur Haltestelle, schlecht oder gar nicht klimatisierte Fahrzeuge, Stehplätze in den Verkehrsspitzen usw.). Und das alles nur, damit die Verkehrsteilnehmer am MIV die Straßen verstopfen, ungestraft Bürgersteige und Radwege zuparken und eine permanente Unfallgefahr darstellen? Die Benutzung des ÖPNV ist bisweilen mit Einschränkungen für die Bequemlichkeit verbunden, nur so funktioniert ÖPNV, nur so kann ÖPNV funktionieren. Trotzdem ist es richtig und wichtig den ÖPNV weiter auszubauen und zwar so, dass dabei deutlich wird, dass die Infrastruktur für den MIV zurück gebaut wird. Denn MIV bedeutet Bequemlichkeit für diejenigen, die daran teilnehmen, auf Kosten von jenen, die vernünftigerweise mit dem ÖPNV oder dem Fahrrad oder zu Fuß mobil sind. Deshalb bedauere ich es außerordentlich, dass die Stadtbahnverlängerung nach Hemmingen stets verknüpft wurde mit dem Bau einer Umgehungs-Bundesstraße. Das ist der falsche Weg, diese Umgehungs-Bundesstraße ist nicht notwendig, denn die ÖPNV-Transport-Kapazitäten aus Richtung Hemmingen können auf einer sehr viel kleineren Verkehrsfläche für einen sehr viel höheren Anteil der Bevölkerung Mobilität gewährleisten.

Wenn wir weiter wachsen in Hannover, dann bitteschön nicht in der Form, dass die MIV-Infrastruktur ausgebaut wird, wie es jetzt in Hemmingen geschieht. Sondern indem der ÖPNV verbessert und ausgebaut wird und zwar nicht zusätzlich zur MIV-

	<p>Infrastruktur, sondern durch Substitution der MIV-Infrastruktur durch sanfte Mobilität mit dem ÖPNV, mit dem Fahrrad und zu Fuß!</p> <p>Und die Politik ist gefordert, in dieser Frage sich noch deutlicher zu positionieren. Es ist einerseits verständlich, dass Politik versucht, den notwendigen Mobilitätswandel nach dem Schema zu moderieren, wenn die einen was kriegen, dann muss ich den anderen auch was geben. Wenn die ÖPNV-Benutzer ihren Stadtbahnanschluss bekommen, dann muss auch für die Autofahrer was bei rausspringen. Und es ist sicher eine hohe Kunst, Autofahrer davon zu überzeugen, dass für sie ja bereits was getan wurde, indem für sie die Möglichkeit deutlich verbessert wurde vom Auto auf den ÖPNV umzusteigen.</p> <p>Andererseits aber ist es das Gegenteil von hoher Kunst in der Mobilitätsdiskussion es allen Recht machen zu wollen. Der Autofahrer jubiliert: "Kuck mal wie viel schneller ich jetzt dank der neuen Umgehungsstraße nach Hannover komme!" Dort angekommen aber wird er zum "Problembär". Mit seinem Fahrzeug ist er allen im Weg, belastet Straßen, Umwelt und Mitbürger. Und wenn er sein "Fahrzeug" abstellt, wird es zum unbenutzten "Stehzeug" und beim Fahren und beim Rumstehen braucht es so viel Verkehrsfläche, wie sie in einer Stadt nun mal nicht zur Verfügung steht.</p> <p>Mich stört vor allem der "ruhende Verkehr". Der Weg aus dem Haus zur Haltestelle macht keinen Spaß, weil ich mich immer an den Häuserwänden entlang quetschen muss. Bei uns ist alles eng (Linden), die Bürgersteige schmal wegen der stehenden dicken Autos am Rand, oft noch auf dem Bürgersteig. Die Kinder bei uns im Haus müssen überall hin begleitet werden, auch wenn sie allein Bus fahren können, weil sie zwischen den Autos nicht zu sehen und gefährdet sind. Die fahrenden Autos sind nicht so schlimm.</p>	
<p>berta, 07.05.2015</p>	<p>Das Thema Flächenkonkurrenz der MIV-Autos vs ÖPNV, Fußgänger, Kinder, Radfahrer aber auch beim Thema Bedarf an Wohnraum und öffentlichen Plätzen taucht in so vielen Themen auf, dass ich denke, es lohnt sich, es breit und grundsätzlich für die Stadt Hannover zu diskutieren.</p> <p>Es ist ja nicht nur der Platzbedarf der Privatautos auf den Straßen beim fließenden Verkehr oder auf Plätzen, Straßenrand und Bürgersteigen beim ruhenden Verkehr. Durch das individuelle Auto vervielfacht sich der Flächenbedarf des einzelnen Menschen durch das Blech drumrum. Statt 1-2 m² benötigt der Autofahrer 12-20 m². Und er erzeugt Lärm und Abgase dazu, der die Lebensqualität aller Menschen beeinträchtigt.</p> <p>Auf dem Land ist das wahrscheinlich kein Problem, dort gibt es mehr Fläche als Menschen. In den Ballungsräumen ist es ein großes Problem. Auf dem Land wohnen, dort das Auto benutzen und in die Stadt mit Öffis pendeln, wäre für Menschen, die Wert auf ihr eigenes Auto als Ausdruck ihrer persönlichen Freiheit legen, eine gute Option. Wer aber in einer Stadt wie Hannover wohnen möchte, mit guter</p>	<p>2</p>


	<p>Infrastruktur für alle, Grünflächen zur Naherholung, einer lebendigen Stadtteilkultur mit öffentlichen Plätzen, die eine gute Aufenthaltsqualität bieten, wird weitgehend auf das eigene Auto verzichten müssen.</p> <p>Das tun inzwischen sehr viele Menschen, manche aus Überzeugung, andere aus Kosten- oder praktischen Gründen. Gerade junge Menschen sehen das Auto oft pragmatisch und nicht mehr als Statussymbol. Für die wenigen Großtransporte die Mensch/Jahr hat oder Besuchsfahrten auf's Land kann man ein Teilauto nutzen oder mieten.</p> <p>In einer Stadt wie Hannover kann man sehr gut ohne eigenes Auto leben, die meisten Wege im Stadtteil wären zu Fuß oder mit dem Fahrrad gut zu erreichen. Wenn die unmotorisierten Verkehrsteilnehmer genauso viel Platz beanspruchen dürften wie die Autos, wäre diese leise Mobilität auch attraktiver. Darüberhinaus würde die Stadt insgesamt schöner, angenehmer und sicherer. Straßen hätten wieder Einkaufs- und Aufenthaltsqualität und auf den autofreien Plätzen könnten sich Menschen begegnen.</p>	
Simon B., 18.05.2015	<p>Stimmt, der ruhende Verkehr ist ein Thema für sich. Ich habe in einem anderen Thema bereits geschrieben, dass ich eine Reduzierung von Stellflächen im öffentlichen Raum für sinnvoll halte. Gerade Kreuzungsbereiche und Überquerungsstellen müssen baulich frei von parkenden Autos gehalten werden, nicht nur damit Kinder gefahrlos die Straße queren können. Auch städtebauliche Aspekte spielen eine Rolle. Weniger geordnet parkende Kfz geben ein viel harmonischeres Straßenbild ab als eine Straße, die komplett zugeparkt ist.</p>	

Thema „Rückbau der Straßen Friedrichswall und Leibnizufer“

Bewertet mit 5 von 5 Sternen bei 1 abgegebener Stimme

Account	Beitrag	Likes
Diana, 12.03.2015	<p>Diese Straßen bilden eine störende Barriere zwischen Altstadt und Calenberger Neustadt. Gerade jetzt, wo der Tramplatz so schön neu gestaltet wird, wäre es Zeit, diese Barriere zu entfernen, denn wer wird sich schon auf dem Tramplatz aufhalten wollen, wenn er dazu erst die dicke Straße überqueren muss und dann auf auf dem Platz vom Verkehrslärm belästigt wird?</p> <p>Hilfreich wäre es, die Straße auf zwei Spuren zu reduzieren und Tempo 30 festzulegen. Die zweite Spur könnte dann bebaut werden. Beispiel dafür könnte die Neue Straße in Ulm sein, genau so eine Bausünde der Nachkriegszeit, die vor einigen Jahren überbaut wurde.</p> <p>Ohne die Verkehrsschneise auf Höhe des Flohmarkts würde die Calenberger Neustadt attraktiver für Geschäfte und Lokale und die Altstadt würde gefühlt größer.</p>	2
Henry, 14.03.2015	<p>Der Friedrichswall ist eine Hillebrecht-Bausünde ersten Ranges! Es ist der Versuch rücksichtslos eine autogerechte Stadt auf dem Reißbrett zu gestalten. Ich sehe auch nicht die Notwendigkeit dort zwei Fahrspuren zu erhalten, es sei denn, eine der beiden Fahrspuren wird dazu benutzt eine Omnibus oder Straßenbahn-</p>	1

	<p>Ringlinie auf dem inneren City-Ring einzurichten. Dann ist durch verkehrslenkende Maßnahmen jedoch sicher zu stellen, dass dort der ÖPNV ganz klaren Vorrang genießt und nicht durch Motorisierten Individualverkehr (MIV) behindert wird.</p> <p>Wenn man bedenkt, dass Hillebrecht und seine Zeitgenossen vorhatten, zum Beispiel am Friederikenplatz ein weitere Bausünde aufzutürmen, ein Brückenbauwerk, das einen kreuzungsfreien "Verkehrsfluss" ermöglichen sollte, dann muss man ja eigentlich noch froh sein, dass dort in unmittelbarer Nähe "nur" der Fußgängertunnel gebaut wurde. Aber auch der ist schlimm genug und gehört umgehend zugeschüttet! Und dafür muss oberirdisch zu Fuß gequert werden können. Es ist einfach Menschenunwürdig, Fußgänger dazu zu zwingen unterirdisch durch die Stadt zu gehen, damit sich oberirdisch der Autofahrer austoben kann.</p> <p>Zum Glück ist inzwischen wenigstens der andere Fußgängertunnel zwischen Maritim-Hotel und Rathausvorplatz endlich zugeschüttet und durch eine oberirdische Querung ersetzt worden!</p> <p>Hillebrecht war gestern.jpg 240.95K 0 Mal heruntergeladen</p>	
<p>Simon B., 17.03.2015</p>	<p>Ich bin in diesem Bereich für eine Umsetzung des Hannover City 2020+ Konzepts, das einen Umbau auf im Wesentlichen zwei Spuren pro Richtung am Leibnizufer und Friedrichswall vorsieht. An den Kreuzungen gibt es mehr Spuren für abbiegende Kfz. Durch kompaktere Knotenpunkte und den Rückbau des freien Rechtsabbiegers am Friederikenplatz entstehen auch mehr Platz für komfortable Radwege und direktere Führungen. Ich finde es nämlich ein Unding, dass man als Radfahrer z.B. in der Relation Friedrichswall zum Waterloopl原因 drei Ampeln hat, die noch nicht mal synchron geschaltet sind, nur um die Straße Leibnizufer zu überqueren.</p>	<p>1</p>
<p>Henry, 25.03.2015</p>	<p>Simon B. schrieb am 17 März 2015 - 12:08:</p> <p>Ich bin in diesem Bereich für eine Umsetzung des Hannover City 2020+ Konzepts, das einen Umbau auf im Wesentlichen zwei Spuren pro Richtung am Leibnizufer und Friedrichswall vorsieht. An den Kreuzungen gibt es mehr Spuren für abbiegende Kfz. Durch kompaktere Knotenpunkte und den Rückbau des freien Rechtsabbiegers am Friederikenplatz entstehen auch mehr Platz für komfortable Radwege und direktere Führungen. Ich finde es nämlich ein Unding, dass man als Radfahrer z.B. in der Relation Friedrichswall zum Waterloopl原因 drei Ampeln hat, die noch nicht mal synchron geschaltet sind, nur um die Straße Leibnizufer zu überqueren.</p> <p>Die von Ihnen beschriebene Relation geht mir fast jedesmal völlig gegen den Strich, wenn ich wie von Ihnen beschrieben vom Friedrichswall her mit dem Fahrrad gefahren komme, um Richtung Innenministerium weiter zu fahren. Zunächst gilt es, die einspurige Fahrbahn für die Autofahrer Richtung Flohmarktufer mit Hilfe einer "Drückerampel" besser "Bettelampel" zu überqueren. Für den Autoverkehr zeigt diese Ampel Dauergrün beziehungsweise Schwarz, da auf ein Grünlicht für den Autoverkehr verzichtet wird.</p> <p>Hier stellt sich bereits die Frage: Warum haben die Autofahrer nicht Dauerrot anstatt die Radfahrer und Fußgänger.</p> <p>Wenn ich die Ampel drücke, dann ist die Grünphase für den Rad-</p>	<p>1</p>

	<p>bzw. Fußverkehr zudem so geschaltet, dass in den allermeisten Fällen (geschätzt 95%) für mich die nächste Ampel auf Rot steht, so dass wiederum der Autoverkehr, diesmal der vom Waterloo-Platz kommende Richtung Flohmarktufer, Grün hat. Kurioserweise ist es aber so, dass in ganz seltenen Fällen diese zweite Ampel, die es zu überwinden gilt, noch Grün für mich zeigt, so dass ich in einem Rutsch weiterfahren kann. Vielleicht liest und schreibt ja hier jemand mit, der diese seltsame Ampelschaltung-Logik aufzuklären vermag?</p>	
Henry, 25.03.2015	<p>Diana schrieb am 12 März 2015 - 22:33: </p> <p>Diese Straßen bilden eine störende Barriere zwischen Altstadt und Calenberger Neustadt. Gerade jetzt, wo der Tramplatz so schön neu gestaltet wird, wäre es Zeit, diese Barriere zu entfernen, denn wer wird sich schon auf dem Tramplatz aufhalten wollen, wenn er dazu erst die dicke Straße überqueren muss und dann auf dem Platz vom Verkehrslärm belästigt wird? Hilfreich wäre es, die Straße auf zwei Spuren zu reduzieren und Tempo 30 festzulegen. Die zweite Spur könnte dann bebaut werden. Beispiel dafür könnte die Neue Straße in Ulm sein, genau so eine Bausünde der Nachkriegszeit, die vor einigen Jahren überbaut wurde.</p> <p>Ohne die Verkehrsschneise auf Höhe des Flohmarkts würde die Calenberger Neustadt attraktiver für Geschäfte und Lokale und die Altstadt würde gefühlt größer.</p> <p>Zur Zeit sind die Bauarbeiten in Gange, mit denen die Baustellenampel entfernt wird, die Fußgängern in Höhe des Kestner-Museums einen gefahrlosen Übergang über den Friedrichswall ermöglichen. Stattdessen wird wohl in den nächsten Wochen die neue Fußgängerampel ca. 150 m weiter in Betrieb gehen. Warum bleibt die Baustellenampel nicht erhalten? Es ist bereits heute absehbar, dass viele Fußgänger, die zwischen Maritim-Hotel-Seite und Rathausseite den Friedrichswall überqueren, nicht bereit sein werden, dafür Umwege in Kauf zu nehmen. Der Erhalt der Baustellenampel, bzw. deren dauerhafte Installation könnte dagegen Abhilfe schaffen. Und das müsste nicht einmal dem Autoverkehr zum Nachteil gereichen, denn durch eine intelligente Verknüpfung der beiden Ampelschaltungen könnte verhindert werden, dass Autofahrer zweimal kurz hintereinander vor einer roten Ampel stoppen müssten.</p> <p>Fußgänger-Baustellenampel Friedrichswall.jpg 193.31K 0 Mal heruntergeladen</p>	
Diana, 26.03.2015	<p>Simon B. schrieb am 17 März 2015 - 12:08:</p> <p>Ich bin in diesem Bereich für eine Umsetzung des Hannover City 2020+ Konzepts.</p> <p>Von diesem Konzept habe ich noch nie gehört. Wo kann man sich darüber informieren?</p>	
Diana, 26.03.2015	<p>Ich meine nicht, die Situation durch mehr Ampeln etwas zu verbessern, sondern eine komplette Umgestaltung, wie in Ulm.</p> <p>https://www.ulm.de/u...21575.3076,.htm</p> <p>Alles andere wäre nur Flickwerk und nicht zufriedenstellend.</p>	

<p>dampfdomi, 27.03.2015</p>	<p>Die oben beschriebene radfahrfeindliche Ampellogik ist der Spitze unserer Bauverwaltung zu verdanken, die ja eigentlich laut Broschüren den Radverkehr fördern wollte. Inzwischen ist es ein Leidbild geworden! Es gab andere Vorschläge für diese Stelle, aber die Gehaltsstufe hat entschieden...</p>	
<p>Henry, 31.03.2015</p>	<p>Diana schrieb am 26 März 2015 - 10:27: Ich meine nicht, die Situation durch mehr Ampeln etwas zu verbessern, sondern eine komplette Umgestaltung, wie in Ulm.</p> <p>https://www.ulm.de/u...21575.3076..htm</p> <p>Alles andere wäre nur Flickwerk und nicht zufriedenstellend.</p> <p>Die Umgestaltung in Ulm scheint mir aber wenig vorbildhaft zu sein. Den von Ihnen angegebenen Artikel habe ich nachgelesen. Darin steht unter anderem: <i>"Geräumige Parkmöglichkeiten, lichtgeflutete Räume und erhaltene Fragmente der dem Bau vorausgegangenen Ausgrabungen verleihen dem Parkhaus Individualität und ein eigenes Gesicht. Neben den rein praktischen Vorzügen eines erweiterten Parkplatzangebots in der Innenstadt, ist das Parkhaus auch Ausdruck der Idee, die der "Neuen Mitte" als Ganzes vorausging: Die Erhöhung der Stadtqualität durch eine Verschmelzung von Tradition und Moderne."</i></p> <p>Ich halte es für keine gute Idee in Hannover noch mehr Parkplätze zu bauen. Das Hauptproblem am Friederikenplatz sehe ich darin, dass dort eigentlich Straßenbahnverkehr dominieren sollte. Aber die fährt bedauerlicherweise unter dem Platz durch. Und die immensen Geldmittel für den Tunnelbau, der 1965 am Waterlooplatz begann, die hatte man dafür ausgegeben, dass oberirdisch mehr Verkehrsfläche für den Autoverkehr geschaffen werden sollte. Leider sind nach meiner Einschätzung in Hannover immer noch Politiker und Verwaltungsmitarbeiter tätig, die aus der damaligen Autovernarrtheit ableiten, man dürfe da auch heute nichts dran ändern, dass der Autoverkehr ungehemmt von Straßenbahnen durch die Innenstadt fließt.</p>	
<p>Diana, 01.04.2015</p>	<p>Das Parkhaus meine ich gar nicht. Ich bin auch aus Ulm weggezogen, als das ganze Projekt noch Baustelle bzw. archäologische Ausgrabungsstätte war, drum kenne ich das Ergebnis auch nur aus zweiter Hand. Was ich vorbildlich finde, ist, dass die Straße größtenteils zugebaut wurde und damit die Schneise durch die Stadt beseitigt wurde. Wegen mir sollten alle Parkhäuser abgerissen und durch Wohn- und Geschäftshäuser ersetzt werden, diese locken nur zu viele Autos in die Innenstadt!</p>	<p>1</p>
<p>Henry, 18.04.2015</p>	<p>Diana schrieb am 01 Apr 2015 - 11:14: Das Parkhaus meine ich gar nicht. Ich bin auch aus Ulm weggezogen, als das ganze Projekt noch Baustelle bzw. archäologische Ausgrabungsstätte war, drum kenne ich das Ergebnis auch nur aus zweiter Hand. Was ich vorbildlich finde, ist, dass die Straße größtenteils zugebaut wurde und damit die Schneise durch die Stadt beseitigt wurde. Wegen mir sollten alle Parkhäuser abgerissen und durch Wohn- und Geschäftshäuser ersetzt werden, diese locken nur zu viele Autos in die Innenstadt!</p>	

"Wegen mir sollten alle Parkhäuser abgerissen und durch Wohn- und Geschäftshäuser ersetzt werden ...", das sehe ich genau so. Allerdings scheiterten selbst ganz bescheidene und zaghafte Vorstöße in diese Richtung bislang häufig an den Geschäftsleuten, z. B. der Gemeinschaft der City-Händler, die stets behaupten, dass sie auf die autofahrende Kundschaft angeblich nicht verzichten können, bzw. andernfalls ihre Geschäft schließen müssten. Und wenn zum Beispiel aus SPD-Kreisen die Auto-freie Innenstadt gefordert wird, wie vor rund einem Jahr vom umweltpolitischen Sprecher der Rats-SPD, dann muss der mit empfindlichen Gegenwind besonders auch aus den eigenen Reihen rechnen. Die Grünen dagegen trauen sich noch nicht einmal die Auto-freie Innenstadt oder Auto-freie Stadtteile als Ziel ihrer Verkehrspolitik zu formulieren. Da regiert die nackte Panik, es sich mit der Auto-lobby zu verscherzen.

Aktuell wird in Berlin diskutiert über eine gestaffelte Parkgebühr, derzufolge große Autos höhere Parkgebühren entrichten müssen als kleine. Reaktion der Geschäftsleute dort: Wir verdienen doch gerade an den Kunden, die mit den großen Autos kommen, die darf man nicht mit höheren Parkgebühren abschrecken.

Leider macht sich keiner die Arbeit detailliert mit entsprechenden Umtersuchungen das Gegenteil nachzuweisen. Dabei bin ich mir sicher, dass die Befürchtungen der Geschäftsleute gegenstandslos sind. Zumal vor mehreren Jahrzehnten bereits mit den selben Argumenten von den Geschäftsleuten gegen die Einrichtung der Fußgängerzone in der Innenstadt Hannovers agitiert wurde.

War es vielleicht zu deren Nachteil, dass die Fußgängerzone trotzdem kam?

Ein Beispiel für die maßlose Polemik, wenn es um das "heilige Blechle" geht ist folgender Leserbrief aus der NP. Der Autor kritisiert darin den Rückbau des Fußgängertunnels zum neu gestalteten Rathaus-Vorplatz und bezeichnet die eingerichtete Fußgängerampel als Gängelei der Autofahrer. Der Autor fordert allen Ernstes, die Nutzerzahlen des übelriechenden ehemaligen Fußgängertunnels, der nur über Treppen erreichbar war, zugrunde zu legen für die Frage, ob sich eine Fußgängerampel an dieser Stelle überhaupt lohnt. Das ist die klassische Polemik gegen Maßnahmen, die den absoluten Machtanspruch der autofahrenden Klasse in Frage stellt. Der angeblich "fließende Autoverkehr" wird durch "böartige Gängeleien" von "ideologieverblendeten Politikern und Verwaltungsmitarbeitern" zum Erliegen gebracht. Die Widersprüchlichkeit in seinem Leserbrief wird dem Autor vermutlich gar nicht bewusst. Denn wenn es sich es tatsächlich so verhielte, wie er vermutet, dass kaum jemand an dieser Stelle die Straße überqueren will, dann stellt die Ampel auch kein Hindernis für den Autoverkehr dar. Schließlich handelt es sich um eine Ampel, die nur auf Anforderung per Knopfdruck für den Autoverkehr auf Rot schaltet und die Fußgänger passieren lässt. Dabei müssen Fußgänger sogar noch erhebliche Wartezeiten in Kauf nehmen. Und trotzdem wird die Ampel von vielen Fußgängern genutzt, wie ich selbst gestern beobachten konnte. Und das bereits jetzt, wo die Ampelanlage gerade erst mal seit wenigen Tagen in Betrieb ist.

B. M. aus Hannover zu den
Änderungen am Trammplatz

War der Plan, die Autos zu stoppen?

NP, 14.4.2015

„Unser Dorf soll schöner werden. Am Trammplatz scheint es zu klappen. Bis auf die Ampelanlage, deren gewaltige Fußgängerströme nun den fließenden Verkehr stoppen sollen. Wohin geht der Weg? Zum Hotel oder in die VHS? Der Weg ins Zentrum führt doch eh entweder Richtung Aegi oder via Markthalle Richtung Marktkirche. Die Ampelplaner hätten die Fußgängerzahlen des nun zerstörten Fußgängertunnels* zählen sollen – oder war der Plan, die Autos auf dem Friedrichswall zu stoppen?“

* Das war kein Fußgängertunnel, sondern eine übelriechende Verkehrsanlage. Fußgänger wurden dazu genötigt ihn zu benutzen oder sich andernfalls erheblichen Gefahren für Leib und Leben auszusetzen.

Zukunft,
21.04.2015

Zitat Diana

Wegen mir sollten alle Parkhäuser abgerissen und durch Wohn- und Geschäftshäuser ersetzt werden ...",


Dem kann ich mich auch nur anschließen. Ich brauche die Innenstadt nicht zum Einkaufen, das mache ich lieber alles Online. Selbst der Supermarkt liefert jetzt auch endlich frische Ware bis zur Haustür. Leider benötigen die Lieferanten auch Straßen & "Kurzzeit"-Parkplätze. :-)

Fußgängertunnel zwischen Hotel und Trammplatz:

Es ist ein Schande wie hier wieder mit Steuergeld umgegangen wurde! Den Tunnel hätte man vermutlich ohne weiteres im Zuge der unnötigen "Schönheits-Operation für den Trammplatz" mit erneuern können.

Ich bin als Handwerker auf ein Auto (bzw. Transporter) angewiesen. Die Zeit die ich (zusätzlich) im Stau stehe, bezahlt der Kunde mit. Und die zusätzlichen Abgase spende ich kostenlos an die Bewohner der Stadt. :-)

<p>Zukunft, 21.04.2015</p>	<p>Henry schrieb am 25 März 2015 - 22:49:</p> <p>Vielleicht liest und schreibt ja hier jemand mit, der diese seltsame Ampelschaltung-Logik aufzuklären vermag?</p> <p>Defekte oder schlecht programmierte Ampeln gibt es leider viele in der Region Hannover. (Das betrifft Fußgänger, Fahrradfahrer, Autos, Busse...)</p> <p>Manchmal versteht die Ampelschaltungs-Logik aber nur die Stadt. (siehe auch: http://www.haz.de/Ha...r/Themen/Ampeln)</p> <p>Melden Sie bitte auffällige Ampeln an die Stadt, ansonsten wird sich nie etwas verbessern!</p> <p>Mängelmelder für Langenhagen: http://maengelmelder...8424085&zoom=12</p> <p>Mängelmelder für Hannover und Bundesweit: http://maengelmelder.de</p> <p>Nur für Hannover: https://e-government...e/impulsweb.nsf (Die Stadt Hannover ihr eigenes System entwickelt, leider kann man dort nicht sehen, was andere Nutzer bereits gemeldet haben bzw. ob sich die Stadt darum kümmert.)</p>	
<p>Henry, 12.05.2015</p>	<p>Zukunft schrieb am 21 Apr 2015 - 19:29: Dem kann ich mich auch nur anschließen. Ich brauche die Innenstadt nicht zum Einkaufen, dass mache ich lieber</p> <p>Fußgängertunnel zwischen Hotel und Tramplatz:</p> <p>Es ist ein Schande wie hier wieder mit Steuergeld umgegangen wurde! Den Tunnel hätte man vermutlich ohne weiteres im Zuge der unnötigen "Schönheits-Operation für den Tramplatz" mit erneuern können.</p> <p>Ich bin als Handwerker auf ein Auto (bzw. Transporter) angewiesen. Die Zeit die ich (zusätzlich) im Stau stehe, bezahlt der Kunde mit. Und die zusätzlichen Abgase spende ich kostenlos an die Bewohner der Stadt. :-)</p> <p>Hallo Zukunft,</p> <p>gerade dann, wenn Sie als Handwerker darauf angewiesen sind, mit ihrem Fahrzeug schnell und zuverlässig ans Ziel zu gelangen, sollten Sie doch größtes Interesse daran haben, dass möglichst wenige Menschen ihr Auto benutzen, um damit in der Stadt zum Einkaufen zu fahren (Einkaufsstättenzubringerverkehr) oder damit zur Arbeit zu fahren (Arbeitsstättenzubringerverkehr). Was meinen Sie wohl, wieviel bequemer es für sie wäre, mit ihrem Werkstattwagen zu ihren Kunden in die Innenstadt zu gelangen, wenn die Menschen statt mit dem Auto mit Bus und Bahn zur Arbeit oder zum Einkaufen fahren?</p> <p>Und was meinen Sie wohl, was für eine trostlose Innenstadt wir in Hannover hätten, wenn alle Menschen nur noch online einkaufen</p>	

	<p>würden?</p> <p>Ist es da nicht besser, den Autoverkehr in der Stadt auf den absolut notwendigen Wirtschaftsverkehr, wie zum Beispiel Werkstattfahrzeuge von Handwerkern, Lieferfahrzeuge, Einsatzfahrzeuge der Polizei und Rettungsdienste, sowie Ver- und Entsorgungsfahrzeuge (zum Beispiel Müllabfuhr) zu beschränken?</p> <p>Die Umgestaltung des Tramtplatzes finde ich übrigens außerordentlich gelungen. Hat man vorher beim Passieren des Friedrichswalls im unteren Teil des Blickfelds nur die blanken Betonwände des Hochbeets gesehen, so kann man jetzt viel besser auf die Treppenanlage des Rathauses und auf den ganzen Platz vor dem Rathaus schauen!</p>	
<p>Henry, 13.05.2015</p>	 <p>Dieses Bild wurde kurz nach der Eröffnung des neu gestalteten Tramtplatzes aufgenommen. Der neue Fußgängerüberweg, der den Tunnel ersetzt, wird lebhaft benutzt. In jedem Fall kreuzen jetzt an dieser Stelle deutlich mehr Menschen den Friedrichswall als vorher, als es nur den Tunnel gab.</p>	
<p>Simon B., 18.05.2015</p>	<p>Informationen zu Hannover City 2020+ finden sich u.a. hier: http://www.skyscrape...d.php?t=1490134 Dort gibt es auch einige weiterführende Links.</p> <p>Ich bin der Meinung, dass es weiterhin ausreichend Parkmöglichkeiten in der Innenstadt geben muss. Aus städtebaulicher Sicht wäre es allerdings sehr schön, wenn einige der "oberirdischen" Parkhäuser abgerissen werden. Parkraumerersatz sollte dann unterirdisch geschaffen werden, wo er optisch nicht stört.</p> <p>Man sollte Anreize schaffen, dass die Besucher und Einkäufer der Innenstadt vermehrt mit ÖPNV, zu Fuß oder mit dem Fahrrad in die Innenstadt kommen. Das kann z.B. durch eine Verbesserung der Radinfrastruktur, der Ampelschaltungen für Radfahrer usw. gelingen. Auch der ÖPNV sollte weiter gestärkt werden. Ich halte aber nichts davon, einfach den Parkraum drastisch zu reduzieren. Eher sollten die Parkgebühren in den Parkhäusern erhöht werden, damit eine Autofahrt in die Innenstadt einen Preis be-</p>	

	<p>kommt.</p> <p>Stellplätze im öffentlichen Raum können m.E. bei Straßenumbauten wie bisher leicht reduziert werden. An Stellen mit geringen Straßenquerschnitten sollte darüber nachgedacht werden, ganz auf Stellplätze zu verzichten, um genügend Platz für Radinfrastruktur zu schaffen (fließender Verkehr vor ruhendem Verkehr). In den Parkhäusern gibt es mehr als ausreichend alternative Parkmöglichkeiten.</p>	
--	--	--

Thema „Kostenlose Benutzung des ÖPNV“

Account	Beitrag	Likes
Helga Döring-Kles, 31.03.2015	<p>Ich spreche mich dafür aus, dass die Benutzung des ÖPNV kostenlos wird - s. z.B. dazu die Diskussion in Freiburg http://www.beteiligu...stenloser-oePNV. Damit wird für alle Menschen die Möglichkeit eröffnet, wirklich am Stadtleben teilhaben zu können. Das Sozialticket ist mir dafür zu wenig.</p>	
Henry, 31.03.2015	<p>Zunächst mal ist es wichtig festzustellen, dass ÖPNV niemals kostenlos sein wird, denn die Fahrzeuge, die Fahrerinnen und Fahrer und die Fahrbahnen/Gleise müssen ebenso bezahlt werden, wie die Haltestellen und natürlich muss die auch jemand sauber halten, im Winter von Schnee und Eis räumen usw.... Die Üstra war ebenso wie viele andere Nahverkehrsunternehmen bis in die 60er Jahre eine privat betriebene Aktiengesellschaft. Erst Anfang der 70er Jahre übernimmt der Großraumverbund eine Mehrheit der Aktien, damit wurde ein kommunal gesteuertes Geschäfts-Konstrukt geschaffen.</p> <p>Was nach meiner Einschätzung der Üstra aber auch anderen Verkehrsbetrieben am meisten zu schaffen machte, ist der seit den 50ern, besonders aber in den 60er Jahren massiv ansteigende Autoverkehr. Das Auto wurde nicht nur zu einem konkurrierenden Transportmittel, das einem immer weiter anwachsenden Bevölkerungsanteil zur Verfügung stand, sondern es blockierte sehr schnell die ÖPNV-Transportmittel durch den massenhaften Gebrauch des Autos als Fortbewegungsmittel.</p> <p>Eigentlich ist es doch selbstverständlich, dass ich etwas dafür bezahle, wenn ich eine Leistung in Anspruch nehme. Leider ist dieses Prinzip im Verkehrswesen durchbrochen worden, weil das Auto als Verkehrsmittel in unverantwortlicher Weise staatlich subventioniert wurde. Als Mitte der 60er Jahre immer mehr klar wurde, dass das Mobilitätssystem Auto vom Segen zum Fluch wird, werden zumindest zaghafte Versuche unternommen, die weitere Ausbreitung des motorisierten Individualverkehrs zumindest ein bisschen zu bremsen.</p> <p>Der Autofahrer hat das Gefühl, dass er kostenlos überall hinfahren kann. Über die Spritpreise wird zwar gemeckert, aber sie bewirken keine Drosselung der zurückgelegten Distanzen. Nicht zuletzt deshalb weil relativ betrachtet, die Treibstoffkosten sich immer weiter reduziert haben (trotz Mineralölsteuer) aber auch weil der Treibstoffverbrauch gesunken ist.</p> <p>Die Politik hat das Auto als Verkehrsmittel stets hofiert, weil es vielen Menschen außerordentlich attraktiv erschien. Wer gewählt werden will, der macht den Menschen, von denen er gewählt</p>	1

	<p>werden will, besser nicht das Auto madig, dass so viele für erstrebenswert halten.</p> <p>Aktuell kann man in Hannover an den notwendigen Erneuerungen der Südschnellwegbrücken sehr schön ablesen, dass das Autofahren erhebliche Kosten verursacht. Sie sind nicht wegen Pfusch am Bau abgänglich, sondern weil deutlich mehr Autos darauf gefahren sind, als man ursprünglich mal errechnet hatte. Freilich kultiviert die Autolobby erfolgreich die Legende von der Melkkuh der Nation. Es ist aber falsch, dass Mineralölsteuer und KFZ-Steuer-Einnahmen den halben Staatshaushalt finanzieren, wie es gerne in Stammtischparolen behauptet wird. Vielmehr arbeitet der MIV, der Motorisierte Individualverkehr bei weitem nicht kostendeckend, sondern wird von allen Steuerzahlern bezuschusst.</p> <p>Ich halte nichts davon, den ÖPNV über ein Umlagesystem anzubieten. Vielmehr muss der MIV verteuert werden! Und der ÖPNV muss gegenüber dem MIV deutlich durch verkehrslenkende Maßnahmen, Haltestellenkaps statt Buchten, Ampelvorrangschaltung usw. bevorzugt werden.</p> <p>Und letztlich wäre es sehr unfair gegenüber Menschen, die einen wohnortnahen Arbeitsplatz suchen und dafür eventuell berufliche Nachteile in Kauf nehmen oder umgekehrt eine Wohnung in der Nähe des Arbeitsplatzes suchen, so dass sie keine großen Wege zurücklegen müssen. Würde der ÖPNV von allen über eine Umlage finanziert, dann würde das nicht dazu beitragen Strukturen mit kurzen Wegen anzustreben. Es würde vielleicht einen kleinen Beitrag dazu leisten, dass weniger Auto gefahren wird. Ziel sollte aber doch sein, dass überhaupt weniger Wege zurückgelegt werden, auch wenn mit dem ÖPNV zurückgelegte Wege die Umwelt weniger belasten als Autofahrten.</p>	
<p>Diana, 01.04.2015</p>	<p>Ich finde die Idee eigentlich gut. Man müsste die Öffis über Steuern finanzieren. Damit würden alle Hannoveraner ihren Beitrag leisten und man könnte entweder die Gebühr pro Person im Gegensatz zum heutigen Jahresticket reduzieren oder hätte einen Überschuss für neue Bahnen und Schienen, was für den Anfang vermutlich zu bevorzugen wäre. Die Steuerfinanzierung würde für mehr soziale Gerechtigkeit sorgen, da die Kosten künftig einkommensabhängig umgelegt würden. Wer nichts verdient, zahlt auch nicht. Da alle Hannoveraner sowieso bezahlen, würden bestimmt mehr Leute vom Auto auf Öffis umsteigen. Ob man für Auswärtige einen Fahrschein verlangt, müsste man durchkalkulieren: Einnahmen gegen Kosten für Fahrscheinautomaten und Kontrolleure.</p>	
<p>ChS, 23.04.2015</p>	<p>mit gefällt die Idee, jeder bezahlt einen bestimmten Betrag und erhält eine Monats- oder Jahreskarte und jeder darf fahren wie ihm beliebt. Für die Auswärtigen müsste man mit der Zugfahrkarte oder Flugschein entsprechenden Beitrag erheben. Sozial schwächere müssten einen kleineren Beitrag auch beisteuern um das Gefühl der Teilhabe zu bekommen. Und die Randgruppe wie Obdachlose oder arbeitslose Asylbewerber kann jede Gesellschaft verkraften.</p> <p>MfG ChS</p>	

Henry, 09.05.2015	<p>Diana schrieb am 01 Apr 2015 - 11:02: ☺ Ich finde die Idee eigentlich gut. Man müsste die Öffis über Steuern finanzieren. Damit würden alle Hannoveraner ihren Beitrag leisten und man könnte entweder die Gebühr pro Person im Gegensatz zum heutigen Jahresticket reduzieren oder hätte einen Überschuss für neue Bahnen und Schienen, was für den Anfang vermutlich zu bevorzugen wäre. Die Steuerfinanzierung würde für mehr soziale Gerechtigkeit sorgen, da die Kosten künftig einkommensabhängig umgelegt würden. Wer nichts verdient, zahlt auch nicht. Da alle Hannoveraner sowieso bezahlen, würden bestimmt mehr Leute vom Auto auf Öffis umsteigen. Ob man für Auswärtige einen Fahrschein verlangt, müsste man durchkalkulieren: Einnahmen gegen Kosten für Fahrscheinautomaten und Kontrolleure.</p> <p>Ein steuerfinanziertes Mobilitätssystem wird nicht funktionieren und es ist auch nicht gerecht! Das "beste" (in Wirklichkeit schlimmste) Beispiel dafür ist der MIV, der motorisierte Individualverkehr. Landauf landab ist die Rede davon, es müsse endlich deutlich mehr Steuergelder in den Erhalt und den Ausbau der MIV-Infrastruktur investiert werden (Brücken, Straßen, Verkehrsleitsysteme usw.). Aber der Politiker, der es wagt Steuererhöhungen zu fordern, um den Erhalt und den Ausbau der MIV-Infrastruktur sicher zu stellen, wie der schleswig-holsteinische Ministerpräsident Albig, wird grell und ausdauernd ausgepiffen. http://www.spiegel.d...e-a-965537.html</p> <p>Ein Mobilitätssystem muss Geld kosten und je weiter man damit fahren will, um so mehr muss es kosten. Andernfalls wird es von Leuten benutzt, die damit große Strecken zurücklegen, ohne dafür zu bezahlen. Das kann man sehr "schön" (tatsächlich ist es hässlich) im MIV beobachten. Und das ist völlig ungerecht!</p> <p>Es stimmt übrigens auch nicht, dass derjenige, der nichts verdient auch nichts zahlt bei einem steuerfinanzierten ÖPNV, denn Steuern in Form von Mehrwertsteuern, die zahlt jeder, auch der ALG 2-Empfänger. Und jetzt mal kurz zurückgedacht, wer kann sich noch daran erinnern? Der Mehrwertsteuersatz (heute 19%) betrug noch vor gerade mal zwei Jahrzehnten 14%!</p>	

Thema „Hinweis: Schlagworte“

Account	Beitrag	Likes
Henning Kohlmeier, 05.05.2015	<p>Liebe Teilnehmerinnen und Teilnehmer,</p> <p>da in diesem Dialog schon ziemlich viele Themen erstellt wurden die zusammenhängende Inhalte behandeln, haben wir hier die "Verschlagwortung" aktiviert. Sie können bei jedem neuen Thema auswählen, ob es sich auf die Schlagworte</p> <ul style="list-style-type: none"> • ÖPNV • Auto • Fahrrad • Bauliche Gestaltung <p>bezieht. Dabei können Sie auch mehrere Schlagworte auswählen. Die Liste der Schlagworte kann bei Bedarf noch durch die Moderation verlängert werden. Alle bisherigen Beiträge in diesem Dialog wurden durch unsere Moderation mit Schlagworten versehen.</p> <p>So können Sie schnell einen Überblick darüber gewinnen, was beispielsweise schon zum Thema "Fahrradstadt Hannover 2030" schon beigetragen wurde.</p> <p>Herzliche Grüße</p> <p>Henning Kohlmeier (Dialogverwaltung)</p>	1
Henry, 07.05.2015	<p>Ich schlage als weiteres Schlagwort MIV vor. Die Diskussion macht hinreichend deutlich, dass unterschiedliche Mobilitätssysteme in Konkurrenz zueinander stehen. MIV bedeutet Motorisierter Individualverkehr. Das Schlagwort MIV betont, dass es sich beim Autoverkehr nicht um ein unabdingbares Phänomen handelt, dem sich alle anderen Mobilitätssysteme unterzuordnen haben. Vielmehr ist MIV nur ein Mobilitätssystem von vielen, dass es kritisch zu hinterfragen gilt hinsichtlich seiner mangelhaften Transportkapazität und seinem ineffizienten Flächenbedarf.</p>	
Online Moderation, 07.05.2015	<p>Lieber Henry,</p> <p>den Vorschlag haben wir aufgenommen und als zusätzliches Schlagwort MIV in die Liste aufgenommen.</p> <p>Ihr Moderationsteam</p>	

Thema „Bessere ÖPNV - Verbindung der "Außenbereiche"“

Account	Beitrag	Likes
Diana, 05.02.2015	<p>Die Bahnlinien der Üstra sind so angelegt, dass man vom Stadtrand aus zwar schnell und bequem das Zentrum (Kröpcke) erreicht. Will man jedoch von Nordwest nach Nordost (Nordhafen nach Roderbruch) oder von Südwest nach Südost (Ricklingen nach Kirchrode) etc, bleibt nur die mühsame Tour durch das Zentrum mit Umsteigen am Kröpcke. Die Ringlinie 100/200 nützt dann auch wenig. Hilfreich wäre eine zweite Ringlinie weiter stadtauswärts, per Bus, besser aber noch mit Straßenbahnen, z.</p>	1

	<p>B. von Nordhafen entlang des Mittellandkanals nach Großbuchholz, weiter über Roderbruch, Kirchrode, Bemerode, Mittelfeld, Wülfel, an den Teichen vorbei nach Ricklingen, Davenstedt, Herrenhausen nach Nordhafen. Diese Strecke würde alle Bahnlinien kreuzen und so Umsteigemöglichkeiten bieten, außerdem benachbarte Stadtteile besser zusammenbinden. Des Weiteren wäre es auch hilfreich, wenn die S-Bahnen alle 15min fahren würden, so wären sie für den innerstädtischen Verkehr attraktiver.</p>	
dampfdomi, 12.02.2015	<p>Hallo, dazu meine Meinung: Viel zu teuer! Bahntrassen in solch einer neuen Lage mit nur überschaubarem Potenzial sind schlicht nicht finanzierbar. Aber wie wärs mit Tangentialbuslinien, die einen (bzw 2 halbe) Aussenring(e) bilden? Im Südwesten von Empelde bis Anderten wäre das über die Schnellwege machbar, mit Busspuren an "sensiblen" Stellen. Reizvoll wäre auch ein S-Bahn-Ring unter Nutzung der Güterbahn, die aber derzeit ausgelastet ist</p>	2
Henry, 24.02.2015	<p>Warum nicht die Schnellwege, die ja meist zweispurig in jede Richtung sind, so umgestalten, dass jeweils eine Spur ausschließlich als Omnibusspur genutzt wird. Dadurch könnten viele attraktive und schnelle Omnibusverbindungen geschaffen werden. Dass die Beschränkung auf eine Spur für den KFZ-Verkehr nicht sofort zum totalen Verkehrschaos führt, hat doch die Sperrung einer Spur wegen Brückenschäden am Südschnellweg gezeigt.</p> <p>Ich finde es ganz toll, dass Sie das Thema ansprechen, Diana. Es fehlen in Hannover attraktive ÖPNV-Tangentialverbindungen. Bleiben Sie unbedingt am Ball! Vielleicht haben Sie auch konkrete Ideen! Ich könnte mir zum Beispiel gut vorstellen, mit einem solchen Schnell-Bus von Döhren nach Linden zu fahren. Die mühsame Tour durch die Innenstadt mit Umsteigen am Kröpcke, wo man durch die U-Bahn-Katakomben irrt, ist wenig attraktiv. Und zusätzliche Tangentialverbindungen würden die Stadtbahnzüge entlasten von Leuten, die zur Zeit noch gezwungen sind, darin unnötig Umwege zu fahren.</p> <p>Aber es muss gewährleistet sein, dass solche Omnibuslinien nicht im Autostau stecken bleiben. Mit moderner Verkehrstechnik sollte das eigentlich machbar sein, wahrscheinlich sogar ohne komplett auf den Schnellwegen Autospuren in Omnibusspuren umwandeln zu müssen.</p> <p>Und ich kann mir das auch sehr gut mit Straßenbahnen vorstellen, wahrscheinlich wird jedoch erst mal ein Bus-Vorlauf nötig sein.</p>	
dampfdomi, 25.02.2015	<p>Kann sich noch jemand an die Buslinie 35 erinnern? Die fuhr mal mit einzelnen Touren von Döhren über Südschnellweg zum Deisterplatz, das war so ein Angebot, ist allerdings mind. 25 Jahre her. Man hatte wohl seine Gründe, sowas nicht durchzuhalten bzw systematisch auszubauen. Damals fuhr man übrigens über rund</p>	3

	<p>8 Stunden wochentags im 7/8-Minuten-Takt auf der Stadtbahn, irgendwann hat man es - passend zu den ständigen Preiserhöhungen - auf 10 Min reduziert. Nun merken wir aber an vielen Stellen, dass dies Abgebot nicht reicht - Bahnen sind überfüllt, es fahren Expresszüge, die die Taktlagen durcheinanderbringen und es ist Fahrgastzuwachs absehbar. Es ist Zeit sich grundlegende Gedanken zu machen, wie man das bewältigt, noch längere Bahnsteige und Züge wird es nicht geben. Wir müssen aus der reinen auf das Zentrum gerichteten Linienstruktur raus, sie deckt den Mobilitätsbedarf auch gar nicht mehr ab.</p> <p>Leider hat man es versäumt, mit Weitblick auf eine stärker vermaschte das Stadtbild schonende Straßenbahnstruktur hinzuarbeiten.</p> <p>So wird man um eine Aufwertung der Busfraktion nicht herkommen, die derzeitigen Tangentiallinien sind ja nur als bahnergänzende und stadtteilerschließende Angebote ausgelegt, sind aber für kommunalen "Fernverkehr" viel zu unattraktiv.</p> <p>Vielleicht findet man den Mut, eine Schnell-Tangentiallinie ein Jahr zu testen und dann seine Schlüsse zu ziehen!?</p> <p>Man sollte sich dafür aber geeignete Busse besorgen, denn die des Stadtverkehrs eignen sich nicht, die neueren von RegioBus schon eher.</p> <p>Mal schauen...</p>	
Henry, 27.02.2015	<p>Wenn Sie schreiben, dass es mal so einen Schnellbus gab, dann ist meine Idee ja gar nicht so abwegig wie ich befürchtet hatte und die Realisierungschancen besser als ich gehofft hatte. Allerdings fürchte ich ein Problem: In den Verkehrsspitzenzeiten ist es ziemlich voll auf den Schnellwegen und wie schafft man es dann, den Bus vorrangig durch den Verkehr zu leiten? Schafft man das nicht, dann sind Verspätungen zumindest in den Verkehrsspitzen an der Tagesordnung und das wäre schade. Aber vielleicht immer noch besser und schneller als der Weg übers Zentrum?</p> <p>Deshalb sollte unbedingt bei der Erneuerung des Südschnellweges, über den ja kürzlich berichtet wurde, bedacht werden, dass so gebaut wird, dass eine Busspur dort aufgebaut werden kann. Und wenn ich mir vorstelle, wie viele Autos dann weniger dort langfahren müssen, wenn nur ein Teil der Autofahrer in den Bus umsteigt, dann sollte das auch kein Problem darstellen.</p> <p>Könnte man nicht auf Mittelleitplanken verzichten und dort eine Tempo 60 Busspur einrichten? Wenn man die Geschwindigkeiten auf den anderen Spuren ebenfalls reduziert, dann müsste das doch eigentlich funktionieren. Oder ist es besser, die Busspur außen anzulegen? Tempo 60 deshalb, weil Omnibusse nicht schneller als 60 km/h fahren dürfen, wenn sich darin Fahrgäste befinden, die stehen. Oder man müsste diesen Bus so betreiben, dass nicht mehr Fahrgäste mitfahren dürfen, als Sitzplätze vorhanden sind. Dann bräuchte man allerdings wieder Mittelleitplanken, wegen der Unfallgefahr bei Begegnungsverkehr-Unfällen.</p>	
Diana, 28.02.2015	<p>Mir scheinen die Schnellwege etwas weg vom "Leben" zu sein. Man braucht ja Haltestellen, an denen man auch aussteigen will oder in die Straßenbahn umsteigen kann. Würde wahrscheinlich auch nicht weniger Baumaßnahmen bedeuten als eine Busspur oder Schienen entlang der normalen Straßen.</p> <p>Sollen beim Plan "Schnellweg" die Busse im Norden dann über die Autobahn fahren? Dann müsste man dort aber die Geschwin-</p>	1

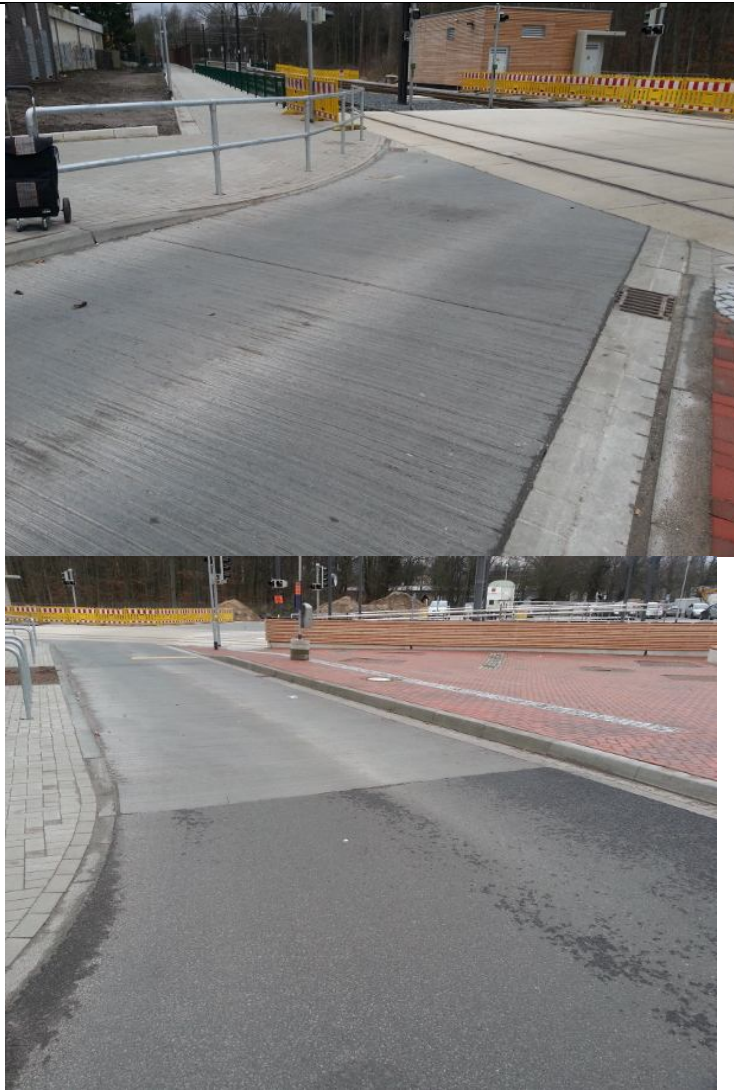
	digkeit massiv reduzieren (was ohnehin sinnvoll wäre - weniger Lärm!) und eine Busspur einrichten.	
Nils, 28.02.2015	<p>Es freut mich, dass dieses Thema hier angesprochen wird. Denn diese fehlenden "Ringverbindungen" sind in vielen Fällen genau das, was fehlt, um den ÖPVN zum Individualverkehr in Bezug auf die Fahrzeit "konkurrenzfähig" zu machen. Während ich mit dem Auto morgens zur und abends von/zur Arbeit jeweils 15-20 Minuten unterwegs bin, sind es mit der Bahn (inklusive Fußwegen von und zur Haltestelle) jeweils ziemlich genau 50 Minuten (allerdings vorausgesetzt, ich schaue auch in den Fahrplan und komme "just in time" an der Haltestelle an). Hin und zurück verliere ich pro Tag also mindestens 60 Minuten mit dem ÖPVN gegenüber dem Auto. Dieser Unterschied ist mir zu krass, sodass ich schweren Herzens beim Auto bleibe. Der Zeitnachteil des ÖPVN liegt hier primär darin begründet, dass ich von "außen" erst zum Kröpcke fahren muss, um von dort aus dann wieder "nach draußen" zu fahren. Um zum Ziel zu kommen wird hier ein vielfaches der eigentlichen Strecke zurückgelegt.</p>	
Queron, 20.04.2015	<p>Nils schrieb am 28 Feb 2015 - 21:48: Es freut mich, dass dieses Thema hier angesprochen wird. Denn diese fehlenden "Ringverbindungen" sind in vielen Fällen genau das, was fehlt, um den ÖPVN zum Individualverkehr in Bezug auf die Fahrzeit "konkurrenzfähig" zu machen. Während ich mit dem Auto morgens zur und abends von/zur Arbeit jeweils 15-20 Minuten unterwegs bin, sind es mit der Bahn (inklusive Fußwegen von und zur Haltestelle) jeweils ziemlich genau 50 Minuten (allerdings vorausgesetzt, ich schaue auch in den Fahrplan und komme "just in time" an der Haltestelle an). Hin und zurück verliere ich pro Tag also mindestens 60 Minuten mit dem ÖPVN gegenüber dem Auto. Dieser Unterschied ist mir zu krass, sodass ich schweren Herzens beim Auto bleibe. Der Zeitnachteil des ÖPVN liegt hier primär darin begründet, dass ich von "außen" erst zum Kröpcke fahren muss, um von dort aus dann wieder "nach draußen" zu fahren. Um zum Ziel zu kommen wird hier ein vielfaches der eigentlichen Strecke zurückgelegt.</p> <p>Ringverbindungen werden durch Busse angeboten. Haben Sie schonmal überprüft, wie schnell Sie mit der Kombination Bahn-Bus-Bahn an ihr Ziel kommen? Busse sind zwar langsamer als Bahnen (auch wegen dem geringeren Haltestellenabstand und der Feinerschließung), aber manchmal sind sie doch schneller, als den Umweg über den Kröpcke zu nehmen.</p> <p>Ich wäre auch für Ringverbindungen durch Stadtbahnen, aber leider halte ich diese in den meisten Fällen für äußerst unwirtschaftlich und damit für nicht finanzierbar. Dann vielleicht lieber Radschnellwege zwischen den Stadtteilen oder Express-Busse/Shuttle-Busse zwischen den Stadtbahnstreckenästen.</p>	
ChS, 23.04.2015	<p>zu anderen Art Verbindung der "Außenbereiche" gehören auch die Einkaufcenter wie z.B. Altwarmbüchen. Wenn man nicht mobil ist, älter oder Mütter mit Kindern im Kinderwagen, kann man nur schwerlich und öfter dorthin.</p> <p>Es fährt zwar die "3" dort, aber von der Haltestelle ist ein langes</p>	

	<p>Stück zu laufen und das nehmen nur wenige nicht mobile auf sich. Es wäre keine schlechte Idee in dem Gebiet selbst eine "Busverbindung" wie in Touristenstädten einzurichten (wie eine kleine Bahn für Kinder), damit man die einzelnen Geschäfte problemloser erreichen kann. Wenn ich vom Real zu Adler oder zu Hornbach brauche, muss ich nicht erhebliche Strecken laufen. Was mir persönlich sehr schwer fällt.</p> <p>Und weil das aus o/g Gründen beschwerlich ist, verzichte ich gänzlich auf die Einkaufsmöglichkeiten dort.</p> <p>Ein anderes Anliegen ist für mich die Linie 127. Eine ziemlich lange Strecke fahren viel Büse dort. Aber wenn ich von der Schierholzstraße zu Roderbruch fahren möchte, ist das ohne umsteigen und wartezeiten nicht möglich.</p> <p>Das kostet Zeit und nerven. Die 127 könnte doch auf dem Osterfeldamm zu Schierholzstraße und dann weiter zu Altwarmbüchen fahren. Es wären mit einer Lösung viele Probleme gelöst und das Leben der Bewohner erheblich verbessert.</p> <p>MfG ChS</p>	
<p>Queron, 27.04.2015</p>	<p>ChS schrieb am 23 Apr 2015 - 12:59: zu anderen Art Verbindung der "Außenbereiche" gehören auch die Einkaufcenter wie z.B. Altwarmbüchen. Wenn man nicht mobil ist, älter oder Mütter mit Kindern im Kinderwagen, kann man nur schwerlich und öfter dorthin.</p> <p>Es fährt zwar die "3" dort, aber von der Haltestelle ist ein langes Stück zu laufen und das nehmen nur wenige nicht mobile auf sich. Es wäre keine schlechte Idee in dem Gebiet selbst eine "Busverbindung" wie in Touristenstädten einzurichten (wie eine kleine Bahn für Kinder), damit man die einzelnen Geschäfte problemloser erreichen kann. Wenn ich vom Real zu Adler oder zu Hornbach brauche, muss ich nicht erhebliche Strecken laufen. Was mir persönlich sehr schwer fällt.</p> <p>Und weil das aus o/g Gründen beschwerlich ist, verzichte ich gänzlich auf die Einkaufsmöglichkeiten dort.</p> <p>Das Angebot in Altwarmbüchen ist auch auf Autofahrer ausgerichtet, die Zielgruppe liegt eher außerhalb der Stadt Hannover. Darum liegt das Einkaufsgebiet dort auch direkt an der A2 und in der Nähe das Messeschnellwegs und der A7.</p> <p>Die Streckenverlängerung nach Altwarmbüchen war eh ziemlicher Unsinn. Ich bin schon paar mal mit der Stadtbahn nach Altwarmbüchen gefahren, sogar zur besten Hauptverkehrszeit - die Bahnen waren gähnend leer. Kein Wunder, bei so einer guten Verkehrsanbindung steigt niemand vom Auto auf den ÖPNV um.</p> <p>Aber eine mögliche Strecke nach Davenstadt, wo mehr Menschen auf dichterem Raum wohnen, wird einfach ohne Vorlage eines Gutachtens als unwirtschaftlich "errechnet". Dabei besitzt</p>	

	Davenstedt eine der denkbar schlechtesten Verkehrsanbindungen in Hannover (keine Schnellstraßen in der Nähe). Die Bahnen wären dort auf jeden voller als auf dem Abschnitt in Altwarmbüchen, dazu braucht man nicht einmal ein Gutachten zu erstellen.	
Henry, 07.05.2015	<p>Queron schrieb am 21 Apr 2015 - 00:23: Ringverbindungen werden durch Busse angeboten. Haben Sie schonmal überprüft, wie schnell Sie mit der Kombination Bahn-Bus-Bahn an ihr Ziel kommen? Busse sind zwar langsamer als Bahnen (auch wegen dem geringeren Haltestellenabstand und der Feinerschließung), aber manchmal sind sie doch schneller, als den Umweg über den Kröpcke zu nehmen.</p> <p>Ich wäre auch für Ringverbindungen durch Stadtbahnen, aber leider halte ich diese in den meisten Fällen für äußerst unwirtschaftlich und damit für nicht finanzierbar. Dann vielleicht lieber Radschnellwege zwischen den Stadtteilen oder Express-Busse/Shuttle-Busse zwischen den Stadtbahnstreckenästen.</p> <p>Die ursprüngliche Idee beim Bau der Stadtbahnen war es eine U-Bahn zu bauen mit deutlich längeren und breiteren Zügen als sie heute durch die Tunnel fahren. Vielleicht wäre es dann kein Problem, den gesamten ÖPNV schneller als jetzt und mit deutlich mehr Fahrgästen als heute unter der Innenstadt "hindurchzuja-gen". Es hat sich jedoch längst gezeigt, dass der U-Bahn-Bau viel zu teuer ist im Vergleich zum oberirdischen ÖPNV-Ausbau. Der oberirdische Ausbau des ÖPNV steht jedoch in direkter Konkurrenz zum MIV. Der Motorisierte Individualverkehr muss zurückgebaut werden und freiwerdende Flächen durch den ÖPNV genutzt werden. Leider bremsen die irreführenden Kampagnen der Autolobby gegen Ampelvorrangschaltungen oder für Busse reservierte Fahrspuren oder gegen Haltestellenkaps statt Buchten den ÖPNV-Ausbau und dessen Qualität.</p>	

Thema „Endstation "7" Misburg“

Account	Beitrag	Likes
ChS, 23.04.2015	<p>es ist alles schön gemacht und ich bin sehr glücklich darüber. Aber es kommt immer ein aber. Wenn ich zu Netto gehe, habe ich Problem mit meinem Trolli. Da wo ich gehen darf, sind hohe Bordsteinkanten, und dort wo sie flach sind, finde ich eine Absperrung. Und wenn mein Einkaufstrolli voll ist, habe ich als älterer Mensch ein Problem. Man könnte an einer Lösung nachdenken.</p> <p>Es sieht aus, als ob jemand nicht mitgedacht hatte. Im Anschluss eine Dateianhang</p>	



die das zeigen soll.

Online Moderation, 27.04.2015

Liebe/r ChS,
 ein spannender Beitrag, der auch sehr gut in die derzeitige Diskussion zum Thema Barrierefreiheit in Hannover passt. Wir haben Sie daher mit Ihrem Foto zitiert und freuen uns auf Ihre Beteiligung unter [Barrierefrei und inklusiv?](#)
 Ihre Online Moderation

Thema „Verantwortlichkeit der Bauherren“

Account	Beitrag	Likes
Online Moderation, 07.04.2015	<p>Diskutieren Sie mit:</p> <p>Wie kann man Bauherren in die Verantwortung nehmen, wenn es um die Gestaltung einer Straßenabfolge, eines Quartiers und einer Stadt geht?</p>	

<p>Online Moderation, 08.04.2015</p>	<p>Wenn wir über die Gestaltung und weitere Entwicklung der Stadt sprechen, dann geht es um Bebauung, aber auch um den Umgang mit Grünflächen. Mit der Verknüpfung dieser Themen beschäftigen sich einige unserer Nutzer bereits in ihrer Diskussion um die Gründflächen der Stadt.</p> <p>Der Nutzer Karsten Plotzki fordert ein verantwortliches Flächenmanagement ein:</p> <p>Zitat</p> <p>Wir brauchen ein städtisches Flächenmanagement, das die weitere Versiegelung von bisher unbebauten und ökologisch wertvollen Böden ausschließt.</p> <p>Und der Nutzer Henry setzt sich für "mehrgeschossigen Wohnungsbau" ein:</p> <p>Zitat</p> <p>Wenn wir mehr Natur wollen und gleichzeitig die Einwohnerzahlen wachsen sollen, dann muss einerseits der massiv Flächenverbrauchende Autoverkehr deutlich zurückgeschraubt werden und andererseits die Akzeptanz für mehrgeschossigen Wohnungsbau hergestellt werden.</p> <p>Was denken Sie? Diskutieren Sie mit!</p>	
<p>Diana, 12.04.2015</p>	<p>Ausschreibungen für öffentliche Gebäude öffentlich zu machen, so dass die Bevölkerung abstimmen kann, welcher Vorschlag welchen Architekten genommen wird. Warum lässt man die Fassadengestaltung nicht mal von interessierten Laien machen, gerne auch von älteren Schülern als Projekt im Kunstunterricht. Schön wäre mehr Farbe und mehr Formenvielfalt, einfach mehr Kreativität generell. Zur Zeit werden ja offensichtlich lauter Klone des neuen Kröpcke Gebäudes gebaut, ist nicht hässlich, aber eben auch kein Hingucker. Zur Mehrgeschossigkeit: Warum reden alle immer nur von Wohnbebauung und nicht von Gewerbebauten? Supermärkte und Baumärkte außerhalb des Zentrums verbrauchen durch die eingeschossige Bauweise und den Parkplatz drumherum unnötige Fläche (und sind noch hässlich dazu). Diese sollen generell mehrstöckigen gebaut werden, Rolltreppen, die für Einkaufswagen geeignet sind, gibt's ja schließlich schon lange! Statt Parkplätze drumherum ein Parkhaus in die oberen Etagen, dann wäre viel Platz gespart. Und bitte Efeu und wilden Wein um die Parkhausfassade, ich habe noch keines gesehen, das obtisch akzeptabel wäre.</p>	
<p>Trixie, 16.04.2015</p>	<p>Zuallererst muss die Vorschrift weg, dass jeder Bauherr verpflichtet ist, Autostellplätze zu bauen. Wer partout einen Stellplatz für ein eigenes Auto braucht, der muss sich halt dafür stark machen, dass Stadtteilparkhäuser gebaut werden, wo er einen Stellplatz kostenpflichtig mieten kann. Tiefgaragen oder ebenerdige Stellplätze auf dem zu bebauenden Grundstück verteuern nur den Wohnungsbau. Und schließlich sollen Häuser dafür gebaut wer-</p>	

	<p>den, dass dort Menschen wohnen können, nicht dafür, dass dort Autos parken können. Das Auto sollte nicht so dicht wie möglich an der Wohnung geparkt werden können, sondern am besten so weit weg wie möglich, dann würden viele Menschen sich erst gar kein Auto anschaffen oder zumindest es seltener benutzen. Von Tiefgaragen, Stellplätzen vor oder hinterm Haus oder Parken auf dem Dach halte ich deshalb gar nichts.</p> <p>Die Stellplatzverordnung geht übrigens zurück auf ein Gesetz, das während der Nazi-Diktatur eingeführt wurde: Die Reichsgaragenverordnung von 1939. Siehe auch hier: http://www.taz.de/!114916/</p>	
Online Moderation, 22.04.2015	<p>Die Nutzerin Diana hat an einer anderen Stelle folgenden spannenden Beitrag zur Gestaltung von Gebäuden gemacht. Was halten Sie von kreativen Fassadengestaltung, um Hannover attraktiver zu machen?</p> <p>Diana schrieb am 12 Apr 2015 - 09:39: Gibt es nicht einen Bebauungsplan, der dem Bauherren Vorgaben gibt, wie der Neubau gestaltet wird? Schön wäre es, Ausschreibungen für öffentliche Gebäude öffentlich zu machen, so dass die Bevölkerung abstimmen kann, welcher Vorschlag welchen Architekten genommenen wird. Warum lässt man die Fassadengestaltung nicht mal von interessierten Laien machen, gerne auch von älteren Schülern als Projekt im Kunstunterricht. Schön wäre mehr Farbe und mehr Formenvielfalt, einfach mehr Kreativität generell. Zur Zeit werden ja offensichtlich lauter Klone des neuen Kröpcke Gebäudes gebaut, ist nicht hässlich, aber eben auch kein Hingucker. Zur Mehrgeschossigkeit: Warum reden alle immer nur von Wohnbebauung und nicht von Gewerbebauten? Supermärkte und Baumärkte außerhalb des Zentrums verbrauchen durch die eingeschossige Bauweise und den Parkplatz drumherum unnötige Fläche (und sind noch hässlich dazu). Diese sollen generell mehrstöckigen gebaut werden, Rolltreppen, die für Einkaufswagen geeignet sind, gibt's ja schließlich schon lange! Statt Parkplätze drumherum ein Parkhaus in die oberen Etagen, dann wäre viel Platz gespart. Und bitte Efeu und wilden Wein um die Parkhausfassade, ich habe noch keines gesehen, das obtisch akzeptabel wäre.</p>	

Thema „Wohnkonzept 2025 vs. Flüchtlingsunterkünfte“

Account	Beitrag	Likes
JürgenDosenpfand, 21.01.2015	<p>Durch die Unterbringung von 2500 Flüchtlingen bis Ende 2015 verschärft sich die Wohnungsmarktlage in Hannover erheblich. Müssten nicht viel mehr Wohnbauflächen ausgewiesen werden um dem entgegen zu treten? Hat die Stadtplanung dazu eine Idee? Wie könnte die Stadtplanung darauf reagieren? M.E. sollte der Dialog mit der Kleingarten-, Sportvereinslobby intensiviert werden. Ergebnisse sind mir jedoch noch nicht zu Ohren gekommen.</p> <p>Grüße</p>	

<p>Online Moderation, 23.01.2015</p>	<p>Hallo JürgenDosenpfand,</p> <p>hier finden Sie die Antwort der Stadtverwaltung auf Ihre Fragen:</p> <p>Die Unterbringung der Flüchtlinge ist aktuell insbesondere eine große Herausforderung für die Stadtverwaltung, da die Menschen im Moment in den allermeisten Fällen in Flüchtlingswohnheimen untergebracht werden, für die zunächst möglichst rasch realisierbare Standorte gefunden werden müssen. Sehr wohl verstärkt die internationale Zuwanderung bereits in den vergangenen Jahren feststellbare Engpässe im Segment der preiswerten Wohnungen. Der Rat der Stadt Hannover hat bereits 2013 ein Wohnkonzept 2025 beschlossen, und hat damit die Verwaltung beauftragt, unter anderem Maßnahmen zu ergreifen, um den Wohnungsneubau anzukurbeln. Dazu gehören eine Wohnbauflächeninitiative, mit der im vergangenen Jahr in einem beschleunigten Verfahren Baurechte für mehr als 500 Wohnungen geschaffen werden konnten. Zu bestimmten Kleingartenflächen, die zu Wohnbauland umgewidmet werden sollen, steht die Verwaltung zur Zeit in intensiven Gesprächen mit dem Kleingartenverband. Außerdem hat die Stadt ein Wohnungsbauförderprogramm aufgelegt, das verschiedene Förderwege für die Schaffung preiswerten Wohnraum enthält. Mit den Wohnungsmarktakteuren steht die Verwaltung im intensiven Gespräch.</p> <p>Es wurde und wird also eine Menge getan, um Engpässen auf dem Wohnungsmarkt zu begegnen.</p>	
<p>Diana, 05.02.2015</p>	<p>Neuer Wohnraum ist wichtig, aber bitte nicht auf Kosten der innerstädtischen Grünflächen, zu denen auch die Kleingärten gehören! Hannover hat noch genug Brachflächen, z. B. entlang der Bahnlinie und im Bereich des ehemaligen Expo- Geländes.</p>	<p>1</p>
<p>Henry, 27.02.2015</p>	<p>Wer wohnt schon gern direkt an der Bahnlinie? Ich fürchte selbst eine gute Lärmdämmung hat Grenzen. Und wenn man mal bei geöffneten Fenster den Frühling genießen möchte oder einen Balkon hat und den auch nutzen will, verträgt sich das gar nicht mit Wohnen an der Bahnlinie. Ich sehe vielmehr die Chance, das Wohnen in Mehrfamilienhäusern so attraktiv zu gestalten, dass erst gar keiner auf die Idee kommt, sein Einfamilienhausidyll mit eigenem Garten anzustreben. Es muss aber auch so sein, dass sich das preislich lohnt. Wenn ich da an die Müllgebührendiskussion denke: Wer ein Einfamilienhaus mit großem Grundstück bewohnt, der hat gefälligst deutlich mehr für die Müllentsorgung zu zahlen, als Bewohner eines Mehrfamilienhauses. Schließlich ist der Aufwand, den Müll von vielen auseinanderliegenden Haushalten mit jeweils eigenen kleinen Müllbehältern abzuholen ja auch deutlich höher, als einen großen Müllbehälter zu leeren, den viele Haushalte gemeinsam nutzen.</p>	
<p>Jessi0511, 02.04.2015</p>	<p>Muss Hannover eigentlich unbedingt wachsen? Und das um den Preis der absoluten Nachverdichtung auf jeder noch so kleinen Grünfläche? Ich bin etwas in Sorge, dass damit ein gehöriger Teil dessen, was Hannover lebens- und liebenswert macht, verloren geht. Momentan mag es mal wieder den Trend des Zuzugs in die Stadt geben, aber wie nachhaltig wird dieser</p>	

	<p>Trend sein? Niemand weiß es. Und - mag fies klingen - es ist aufgrund von Sterbewahrscheinlichkeiten grob absehbar, wann in welchem Stadtteil wieder mehr Wohnungen frei sind. Warum muss jeder, der in Hannover vielleicht gern wohnen würde, auch unbedingt eine Wohnung, am besten noch im Wunsch-Stadtteil finden?</p> <p>Die Region ist ja auch noch da. Ich habe den Eindruck, dass hier mit einer gemeinsamen Planung von Stadt und Region oder auch einer Planung durch die Region ggf. auch gegen die Wünsche einiger Kommunen einiges zu bewegen wäre. Zum Beispiel durch Verzicht auf weitere Zersiedlung in den Umlandkommunen und Neubau auf alten Flächen, auf denen leerstehende Gebäude älteren Datums vielleicht abgerissen werden können. Wenn die ÖPNV-Anbindung dann noch stimmt, ist es für Zuzugswillige m.E. zumutbar auch nicht-städtische Wohnlagen in den Blick zu nehmen.</p>	
<p>Queron, 20.04.2015</p>	<p>Jessi0511 schrieb am 02 Apr 2015 - 19:33: Warum muss jeder, der in Hannover vielleicht gern wohnen würde, auch unbedingt eine Wohnung, am besten noch im Wunsch-Stadtteil finden?</p> <p>Weil Lebensqualität eines des kostbaren Gutes des Menschen ist. Darum zieht es die Menschen immer mehr in die Städte. Die Menschen wollen dort wohnen, wo das Leben pulsiert, wo sie sich wohlfühlen. Sie möchten nicht so viel Zeit für den Arbeitsweg aufbringen. Ich finde das verständlich und nachvollziehbar.</p> <p>Ich bin mir sicher, dass man den Wohnraum auch verdichten kann, ohne dass dafür das, was Hannover lebens- und liebenswert macht, verloren geht. Dazu gehört auch, dass man vor allem in den inneren Stadtteilen und entlang der Stadtbahnstrecken vermehrt Mehrfamilienhäuser baut anstatt zweistöckige Einfamilienhäuser mit Gärten. Wie wäre es z.B. mit Gärten auf den Dächern von Mehrfamilienhäusern?</p> <p>Es sollten jetzt nicht unbedingt Hochhäuser gebaut werden - aber mindestens 5 Geschosse dürfen es schon sein, gerne auch 7 oder 8. Am besten in Blockrandbebauung mit begrüntem Innenhof.</p> <p>Kleingärten finde ich in den äußeren Stadtteilen okay, ansonsten ist auch noch nach außen hin genügend Platz dafür vorhanden. Wichtig wäre nur, dass diese auch gut mit dem Fahrrad und dem ÖPNV erreichbar sind.</p>	

Thema „Ein autofreies Hannover 2030 ist möglich!“

Account	Beitrag	Likes
<p>Henry, 06.03.2015</p>	<p>Hannover 2030 ist autofrei!</p> <p>Hannover verfügt bereits heute über einen relativ gut ausgebauten ÖPNV. Um weitere ÖPNV-Angebote kostensparend und effizient anbieten zu können, ist es notwendig, die Infrastruktur für den Motorisierten Individualverkehr so zu reduzieren, dass einerseits nach wie vor dringend notwendige Formen von Autoverkehr stattfinden können, wie z. B. Lieferverkehr, Handwerker-Fahrzeugverkehr, Polizei- und Rettungskraft-Einsatzfahrten, Müllentsorgung und so weiter. Andererseits kann der private Autoverkehr zu den Einkaufsmöglichkeiten in der Innenstadt und in den Stadtteilen ebenso auf Null reduziert werden wie der sogenannte Berufsverkehr, der ja eigentlich gar kein Berufsverkehr ist, denn die Beteiligten am so genannten Berufsverkehr fahren ja nicht berufsmäßig Auto. Vielmehr handelt es sich überwiegend um Fahrten zum Arbeitsplatz, die in den allermeisten Fällen auch mit dem ÖPNV getätigt werden können.</p> <p>Gegen diese Vision eines autofreien Hannover wird oft eingewendet, dass das Auto nun mal ein wichtiger Wirtschaftsfaktor darstelle, der unverzichtbar sei. Dem steht gegenüber, dass auch die Fahrten mit dem ÖPNV ein wichtiger Wirtschaftsfaktor sind. Der ÖPNV-Ausbau würde unter anderem bedeuten, dass zusätzliche Busse und Bahnen hergestellt werden und Fahrer und Wartungspersonal beschäftigt werden müssen. Die Produktion von Bussen und Bahnen ist personalintensiver als die PKW-Produktion und die Beschäftigung von Omnibusfahrerinnen und Omnibusfahrern sowie Straßenbahnfahrerinnen und Straßenbahnfahrern bedeutet eine permanente Beschäftigungsmöglichkeit auch dann, wenn die Fahrzeuge im Einsatz sind. Während einmal verkaufte PKW meistens vom Käufer selbst und zwar privat gefahren werden.</p> <p>Volkswirtschaftlich betrachtet ist eine Gesellschaft, die mit dem ÖPNV mobil ist, deutlich besser gestellt, als eine "Autogesellschaft". Viele teure Infrastrukturprojekte, für die eigentlich das Geld fehlt, siehe z.B. Brückeninstandsetzung Südschnellweg, können eingespart werden, weil ein auskömmlicher ÖPNV nur einen Bruchteil der Verkehrsflächen und der Verkehrsinfrastruktur benötigt wie der MIV. Weitere Kosteneinsparungen kommen zu Stande durch die deutlich niedrigere Unfallquote sowie den verbesserten Umweltschutz. (Feinstaub, Abgase, CO2, Flächenversiegelung usw.)</p> <p>Siehe dazu auch diesen Bericht aus der faz.net über die Stadt Metz, die mit einem innovativen ÖPNV-Ausbau weltweit Beachtung fand: http://www.faz.net/a...n-12116619.html</p>	
<p>berta, 19.04.2015</p>	<p>Vollständig autofrei wird Hannover 2030 wohl nicht sein, dafür ist die Autolobby zu stark. Hannover könnte aber viel Rad- Fuß- und Öfifreundlicher sein.</p> <p>Die Idee der autogerechten Stadt der frühen Nachkriegsjahre wirkt sich bis heute aus. Trennende, nervende Ausfallstraßen wie</p>	

	<p>Vahrenwalder, Hildesheimer, Podbi auf denen einige mit dem privaten Auto Vorfahrt haben, während sich die Mehrheit in unterirdischen Röhren bewegen muß. An solchen innerstädtischen Straßen findet kaum urbanes Leben statt, es ist zu laut, hektisch und gefährlich. Radfahrer, Kinder überhaupt alle Menschen ohne Auto müssen sich dem Autoverkehr unterordnen. Es wäre schon viel gewonnen, wenn alle Verkehrsteilnehmer gleiche Rechte hätten, wie das auf den Tempo 30 Fahrradstraßen annähernd der Fall ist.</p>	
--	---	--

Thema „Innenstadt Hannover - Warum so L(i)eblos?“



Account	Beitrag	Likes
<p>ArthurDent, 11.02.2015</p>	<p>Warum pulsiert in Hannover's Innenstadt kein Leben nach schliessen der Geschäfte?</p> <p>(wer schreibfehler findet kann sie gerne behalten...schreibe sonst nur in englisch...meine muttersprache sprech ich nur noch....)</p> <p>=> Weil es keine zusammenhängende Zentren der Gastronomie gibt!</p> <p>=> Niemand käme auf den Gedanken, abends in Hannover's Innenstadt zu flanieren und sich einen Ort zu suchen an dem man zu Abend ißt oder sich mit Freunden oder Kollegen trifft.</p> <p>=> Ausländische Besucher verzweifeln schlicht an dem nicht vorhandenen "Hot Spots".</p> <p>=> Wer vergibt Lizenzen an Matratzen Outlets statt an urige Örtlichkeiten und Lokale?</p> <p>=> Wo sind die Niedersächsischen Spezialitaeten zu finden? Gibt es keine? Bayerische Botschaften haben wir ja, aber.....</p> <p>=> Wo sind Orte wie in Bruessel z.B. "Delirium Tremens" wo es 2000 Biersorten zu bestellen gibt?</p> <p>=> Dort finden sich auch 4 Italiener nebeneinander....der Beste hat die meissten Gäste.</p> <p>=> Wo soll man eigentlich einen Besucher überhaupt hinschicken am Abend? Zum Weisse Kreuz Platz? In die Nordstadt Kneipen?</p> <p>=> Alles ist so fragmentiert und unübersichtlich.</p> <p>Ich habe mal versucht, für ausländische Kollegen einen Übersichtsplän zu erstellen...als Wegweiser. Es ist nicht leicht....und endet meist mit dem Hinweis, daß man dann halt' in die Strassenbahn steigen muss oder mit dem Taxi zur nächsten Location fahren muss</p> <p>Sind die Mieten zu hoch? Wird zu viel nicht (!) genehmigt? Zu wenig beantragt? Woran liegt es?</p>	

	<p>In anderen Städten bekommt man einfach eine Adresse für den Taxi-Fahrer und dort angekommen findet man Alles von selbst....</p> <p>Ich mag Hannover sehr gerne....aber das beschriebene Problem ist Tatsache (für mich).</p> <p>(Seufz)</p>	
Diana, 13.02.2015	<p>Stimmt...</p> <p>Die Altstadt ist empfehlenswert, aber zu klein. Ich denke, ein Hauptproblem sind die auf Autos ausgerichteten Straßen, die die schönen Bereiche voneinander trennen, z. B. die Schmiedestraße zwischen Altstadt und Kröpcke -Bereich, in der zwar das Brauhaus Ernst-August ist, ansonsten nur potthässliche Nachkriegsarchitektur und zu viele Autos.</p> <p>Vorschlag: Autos raus aus Schmiedestraße und Osterstraße (die hat ja schon akzeptable Lokalitäten), Abriss der hässlichsten Klötze in der Schmiedestraße(Parkhaus, Kaufhof) dafür schmale, bunte Häuser, kleine Läden und alternative Lokalitäten, in beide Straßen Bäume, Brunnen, Bänke, Skulpturen. Dann hätte man eine Nette Flaniergegend.</p>	1
Schober, 17.02.2015	<p>Einmal würde es sich lohnen, wenn alle Baudenkmäler (wie auch Skulpturen, Brunnen, hist. Gebäude usw.) mit lesbaren und ausführlicheren Infos versehen sind. Wenn z.B. ein Wappen am Alten Rathaus durch Stahlträger eines häßlichen Vordachs verdeckt wird und niemand einem sagen kann was es mit dem Wappen für eine Bewandnis hat, ist hier Verbesserungsbedarf angesagt. Freier Eintritt für freie Bürger ist überall da geboten, wo starkes Interesse besteht. Parkwächter z.B. sind die bessere Lösung als astronomische Gebühren. Das wußten bereits die alten Welfen.</p> <p>Einhalt denen gebieten, die zum Beispiel die ganze Knochenhauerstr. mit aktionsbezogenen Geschäftslokalen besetzt halten. Hier gehören schicke Geschäfte hinein, die es einmal gab. Der Einsatz einer modernen Dame würde sich für die Stadt lohnen. Diese würde schnell begreifen, weshalb so viele Menschen auf Einkaufsbummel in andere Städte reisen. (Beispiele: Bremen, Hamburg) Die Stadt sollte sich entstauben. Zuviele häusliche Ansichten herrschen vor. Schade, aber es ließe sich richten. Pflichtbesuche für Schüler in den hann. Museen. Von Stadtgeschichte weiß heute fast niemand mehr etwas. Schon gar nicht "Zugereiste".</p>	
Holger Hannover, 20.02.2015	<p>Wir haben kein zentrales Kneipen-, Restaurant-, Ausgehzentrum. Kann man das ändern, muss man das ändern? Ich finde nicht. Bekomme ich Besuch von Freunden, fahren wir einfach gemeinsam nach Linden oder starten am Lister Platz. Da gibt es jede Menge Möglichkeiten schöne Abende zu verbringen! Und niedersächsische / deutsche Küche gibt es doch auch. Gasthaus Meyer im Zoo, Meiers Landlust, Reimanns Eck, und so weiter.</p> <p>Natürlich finde ich lebendige Zentren zum Ausgehen schön. Besonders gefällt mir die Innenstadt Leipzigs oder Lüneburg. Wir haben aber eben nicht diese Voraussetzungen.</p>	

<p>Diana, 28.02.2015</p>	<p>Ich finde schon, dass es sich lohnen könnte, da was zu ändern. Es geht auch nicht nur um Abends, sondern auch ums Bummeln tagsüber. Es fehlen Plätze, an denen man sitzen und ein Eis oder Döner essen kann, Bänke, Brunnenränder... nette, kleine Geschäfte im Zentrum, nicht nur die großen Bekleidungsketten und grüne Plätze, auf denen auch Platz für Straßenkünstler ist. Das Portal des Schlosses (Landtag) ist sehenswert, aber kommt nicht zur Geltung, da es total eingequetscht ist. Viele Hannoveraner wissen noch nicht mal, dass es im Zentrum ein Schloss gibt! Würde man das fade Bürogebäude gegenüber abreißen und einen schönen Platz mit Rasen, Blumen und Springbrunnen anlegen, würde das das Zentrum erheblich verschönern.</p>	
<p>Henry, 25.03.2015</p>	<p>Diana schrieb am 28 Feb 2015 - 20:11: Ich finde schon, dass es sich lohnen könnte, da was zu ändern. Es geht auch nicht nur um Abends, sondern auch ums Bummeln tagsüber. Es fehlen Plätze, an denen man sitzen und ein Eis oder Döner essen kann, Bänke, Brunnenränder... nette, kleine Geschäfte im Zentrum, nicht nur die großen Bekleidungsketten und grüne Plätze, auf denen auch Platz für Straßenkünstler ist. Das Portal des Schlosses (Landtag) ist sehenswert, aber kommt nicht zur Geltung, da es total eingequetscht ist. Viele Hannoveraner wissen noch nicht mal, dass es im Zentrum ein Schloss gibt! Würde man das fade Bürogebäude gegenüber abreißen und einen schönen Platz mit Rasen, Blumen und Springbrunnen anlegen, würde das das Zentrum erheblich verschönern.</p> <p>Einen Springbrunnen gibt es auf dem Platz vor dem Schlossportal ja bereits. Und es ist dort auch in der Weihnachtszeit an den Donnerstagen recht viel los, weil dann der Bauernmarkt vom Platz vor der Marktkirche auf dem Landtagsvorplatz verlegt wird. Das von Ihnen nicht ganz zu Unrecht als fade bezeichnete Bürogebäude jedoch wird wohl nicht einem Abriss anheim fallen können, denn es steht wahrscheinlich unter Denkmalschutz. Es ist das niedersächsische Sozialministerium, das vermutlich bereits in den fünfziger Jahren im damals sehr von Sachlichkeit geprägten Stil gebaut wurde und durchaus architektonische Qualitäten aufweist, wenn diese auch nicht mehr unbedingt dem heutigen Zeitgeschmack entsprechen.</p> <p>https://www.google.d...8spcwgg-3Fg!2e0 Dieser Link führt zu Google-Street-View mit Blick auf den Landtagsvorplatz.</p> <p>Was meines Erachtens sehr viel mehr stört, das sind die zahlreichen Autoabstellplätze rund um den Platz vor dem Schloss-Portikus. Wenn Landtagssitzungen sind, ist sogar die herrliche Freitreppe zugeparkt mit Limousinen für höhere Würdenträger. Und dann wirkt das Gebäude recht würdelos.</p> <p>https://www.google.d...p2igF-uDqWA!2e0 Freilich hat es seine Berechtigung, dass Minister usw. einen Stellplatz für ihre Limousinen in der Nähe des Landtag-Einganges haben. Aber sie müssten ihre Wagen nicht unbedingt direkt vor dem Treppenaufgang abstellen. Für meinen Geschmack gehören die vorhandenen Abstellplätze zurückgebaut zugunsten von weiteren Bäumen und Flächen für Gastronomie, wie Sie es vorschlagen. Warum nicht auch ein Spielplatz? Und nur auf dafür ausgewiesenen Sonderparkflächen dürften nur dann Autos mit besonderer Zugangsberechtigung dort parken, wenn z. B. Landtagssitzungen sind.</p>	

	<p>Übrigens war diese Ecke Hannovers früher viel dichter bebaut. Die Straße vor der Treppe war so schmal, dass früher die Treppenstufen nicht vor den Säulen sondern hinter den Säulen lagen. Erst nach dem Zweiten Weltkrieg wurde die Treppenanlage nach vorne verlegt und der heutige Platz geschaffen.</p>	
--	--	--

Thema „Vorrang für den ÖPNV noch lange nicht ausreichend!“

Account	Beitrag	Likes
<p>Trixie, 28.02.2015</p>	<p>Dialog 2030? Ampeln 2015!</p> <p>so titelte die HAZ heute einen Beitrag zum Thema Ampelvorrangschaltung für den ÖPNV. Das Auto wird darin als bevorzugtes Verkehrsmittel des Großstädtlers bezeichnet. Und die Ampelvorrangschaltung als Hindernis für den Autoverkehr hingestellt. Autofahrer sähen in Hannover viel zu oft "Rot", so der Tenor.</p> <p>Hier ein Beispiel dafür, dass Nutzer des ÖPNV immer noch viel zu oft benachteiligt werden im täglichen Verkehrsgeschehen:</p> <p>An der Haltestelle Clausewitzstraße können die Fahrgäste den Hochbahnsteig nur an einem Ende verlassen. Dort gibt es eine Fußgängerampel, aber Betroffene sind dazu gezwungen, einen größeren Umweg in Kauf zu nehmen, wenn sie ein Ziel anstreben, das vom Hochbahnsteig aus gesehen stadteinwärts liegt.</p> <p>An dem Ende mit der Ampelschaltung hat der Hochbahnsteig eine Rampe. Am anderen Ende nur eine Treppe, die es ermöglicht von dem Hochbahnsteig auf der einen Seite herunterzusteigen, um auf den Hochbahnsteig auf der anderen Seite hinaufzusteigen. Gegenüber der Fahrbahn versperrt ein Absperrgitter den Weg. Dass das Absperrgitter regelmäßig umgangen wird, kann man jedoch deutlich an dem Trampelpfad erkennen, der sich dort gebildet hat. Und wer dort mal vorbeikommt, muss i. d. R. nicht lange auf die nächste Stadtbahn warten, um zu sehen, dass dieser Trampelpfad von vielen Fahrgästen auch benutzt wird.</p> <p>Hier gehört eigentlich auch ein gesicherter Ampelüberweg hin, denn auf dem Bischofsholer Damm wird viel zu oft viel zu schnell gefahren. Am besten auf beiden Seiten der Fahrbahn also stadtauswärts und stadteinwärts!</p> <p>Auf dem Foto ist die Fahrbahnseite stadteinwärts, das Absperrgitter und der Trampelpfad zu sehen. In der Karte ist markiert, wo das Foto aufgenommen wurde.</p> <p>Ein anderes Beispiel ist die Haltestelle Aegi. Auf der einen Seite gibt es am stadteinwärts gelegenen Ende des Hochbahnsteigs einen Ampel-gesicherten Fußgängerübergang, auf der anderen Seite nicht.</p> <p>Angehängte Dateien</p> <ul style="list-style-type: none"> •  Haltestelle Clausewitzstraße pfad.jpg 114.36K 1 Mal heruntergeladen •  Haltestelle Aegi Fußgängerüberweg am Treppen- 	<p>1</p>

	eingang verkleinert.jpg 245.95K 1 Mal heruntergeladen	
--	---	--

Thema „Keine zugeklebten Omnibusfenster bitte!“

Account	Beitrag	Likes
Henry, 31.01.2015	<p>Die Linie 100/200 wird von der Üstra gerne als Sightseeing oder Erlebnisl Linie bezeichnet und umworben. Ich benutze die Linie 100/200 selbst häufiger. Leider ist von der schönen Aussicht oft nicht viel zu sehen, weil die Omnibusse von oben bis unten mit Reklame zugekleistert sind. Zwar ist die Folie mit dem Werbeaufdruck im Bereich der Fenster so perforiert, dass man noch ein bisschen was durch sieht, aber von Sightseeing und Erlebnis keine Spur!</p> <p>Und wenn's ganz schlimm kommt, dann besteht die aufgedruckte Werbebotschaft aus Autoreklame. Wie schizophran ist das denn? Einerseits propagiert die Stadt und die Üstra die Benutzung des ÖPNV als einen sehr wichtigen Beitrag, um das Klima zu schonen, verstopfte Straßen zu vermeiden und die Autounfallgefahr zu reduzieren. Andererseits bewirbt sie genau das Verkehrsmittel, das all diese Probleme verursacht, auf ihren Bussen und Bahnen. Und dann auch noch so, dass die Fahrgäste in ihrer Sicht behindert werden.</p> <p>Was steckt da für eine "Denke" dahinter? Mit den ÖPNV-Fahrgästen kann man's ja machen? Oder hat da ganz einfach einer gar nicht drüber nachgedacht? Wir brauchen Werbeeinnahmen, also beauftragen wir eine Firma. Diese Firma organisiert Werbung nicht Nahverkehr. Also wird Autoreklame geklebt, bringt ja vermutlich fette Einnahmen?</p> <p>So nicht - Bitteschön! Wenn in Hannover mehr Menschen in Bussen und Bahnen mobil sein sollen, dann darf man diejenigen, die das tun nicht so vergackeiern!</p>	1
Diana, 05.02.2015	Ganz meine Meinung! Die Werbung stört gewaltig, auch bei der U- Bahn, sobald diese den Tunnel verlässt.	
Holger Hannover, 20.02.2015	Ich fahre täglich mit Bus und Bahn, dabei stört mich die Werbung nicht. Allerdings verstehe ich die Argumente, was Sightseeing und Ortsfremde betrifft.	
Queron, 24.02.2015	Mich stört es auch, wenn die Fenster von Bussen und Bahnen großflächig beklebt sind. Wenn die Beklebungen nur die Ecken und den unteren Rand der Fenster etwas überlappt, ist das ja noch okay, so lange der durchschnittliche Fahrgast im Sitzen trotzdem noch frei durch das Fenster gucken kann. Aber ansonsten wird man, wenn man während der Fahrt aus dem Fenster gucken möchte, durch das Flackern dieses Lochrasters völlig kirre im Kopf. Wenn die Werbung auf dem Bus oder der Bahn wenigstens dafür sorgen würde, das man damit kostenlos fahren könnte, könnte man das ja noch in Kauf nehmen. Aber als zah-	

	<p>lender Kunde kann man es doch wenigstens erwarten, eine freie bzw. flackerfreie Sicht nach draußen zu haben.</p>	
<p>Henry, 26.02.2015</p>	<p>Ich fahre nicht jeden Tag Bus aber mehrmals die Woche die selbe Strecke. Mit Werbung zugeklebte Busfenster stören auch dann, wenn man die Strecke kennt. Schließlich ändert sich ja auch häufig was im Stadtbild, dass kriegt man ja sonst gar nicht mit bei zugeklebten Fenstern. Und abhängig vom Wetter kann die selbe Strecke von einem Tag auf den anderen ganz unterschiedlich aussehen. Das Lieblingskaffee hat bereits die Tische rausgestellt und es sitzen Leute dran zum Beispiel. Oder es gibt einen Jubiläums-Sonderverkauf bei diesem oder jenem Geschäft, wo ich vor ein paar Wochen was eingekauft hatte.</p> <p>Leider muss ich allerdings auch feststellen, dass besonders die jüngeren Fahrgäste, aber auch schon einige Ältere fast nur noch auf ihr Handy schauen und für nichts anderes mehr Augen im Kopf hat. Da könnte sich wahrscheinlich sogar ein Star wie Leonardo Dicaprio Platz nehmen und die Mädels rundherum wären so in ihre Handys vertieft, dass sie das gar nicht mitbekämen. Und bei den Jungs ist es auch nicht besser.</p> <p>Aber das wird auch wieder nachlassen. Handys sind eine Modeerscheinung. Hannover bleibt dagegen eine schöne Stadt, da lohnt es sich aus dem Fenster zu schauen, auch wenn man einfach nur so zur Arbeit fährt.</p> <p>Ich habe hier mal ein Beispiel für ein Schreiben, dass ich so an x-city-medien gesendet habe. Die sind laut Üstra-Homepage und laut ihrer eigenen Homepage zuständig für die Reklame an Bussen und Haltestellen. Vielleicht hat ja wer Lust ebenfalls mal an x-city-medien zu schreiben und holt sich aus diesem Schreiben ein paar Anregungen:</p> <p><i>Sehr geehrte Damen und Herren,</i></p> <p><i>es würde mich freuen, wenn Sie bei der Reklame-Gestaltung an Bussen und Bahnen auf Autowerbung verzichteten. Ist es nicht außerordentlich schizophran, ÖPNV-Fahrgäste, die auf eine sanfte Form von Mobilität setzen, mit großflächiger Autoreklame geradezu zu bombardieren? Und tut es not, dass Sie ganze Omnibusfenster mit Reklame zukleben, so dass ich als Fahrgast nur noch durch ein schwarzes Punkte-Raster nach draußen sehen kann?</i></p> <p><i>Mit freundlichen Grüßen, Henry</i></p> <p>Und hier ein Beispielfoto für ein zugeklebtes Stadtbahn-Fenster: Besonders unverschämt ist, dass jemand, der auf einen Schwerbehinderten-Sitzplatz angewiesen ist, nur eine geringe Chance hat, auf einen anderen Sitzplatz auszuweichen. Aber mit schwerbehinderten Öffi-Nutzern kann man so was ja machen?</p> <p>Angehängte Dateien</p> <ul style="list-style-type: none"> •  Hannover-de-online-dialog zugeklebtes Stadtbahnfenster.jpg 172.27K 2 Mal heruntergeladen 	

Thema „Neue Haltestellen auf der Linie 10 und 17“

Account	Beitrag	Likes
Straßenbahnfan, 05.02.2015	Die neue Haltestelle Steintor hat im Mittelteil eine überdachte Fläche von ca. 70 Quadratmeter. Damit ist die überdachte Fläche etwa dreieinhalb Mal größer als die beiden Dächer der Wartehäuschen an der Haltestelle Clevertor. Die haben jeweils eine überdachte Fläche von 9,8 Quadratmeter. Auch die Wartehäuschen an den anderen Haltestellen der Linie 10 sind nicht größer. Die Diskussion um angebliche "Löcher im Dach" der neuen Haltestelle Steintor ist Unfug!	
Holger Hannover, 20.02.2015	Von dieser Diskussion habe ich gar nichts mit bekommen. Hauptsache, eine Haltestelle hat eine Möglichkeit zum Unterstellen und fügt sich optisch gut in die Umgebung ein. Wie groß das Dach ist, muss doch nebensächlich sein.	

e. Wie schaffen wir gute Bildung und lebendige Kultur? (später zu OD04)

Der Dialog war vom 15.01.2015 bis zum 23.07.2015 geöffnet mit der Beschriftung:

Bitte nutzen Sie diesen Dialog für online-Gespräche untereinander zum Thema Bildung und Kultur falls Ihr Beitrag nicht in das Thema des Jugend Panels fällt oder es geschlossen ist.

Mehr Informationen darüber, wie wir heute in diesem Handlungsfeld aufgestellt sind, finden Sie unter www.meinhannover2030.de

Thema „Themenbündelung und weitere Strategien“

Account	Beitrag	Likes
Online Moderation, 02.07.2015	<p>Im Bereich Kultur und Bildung wurden folgende Themen diskutiert:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mehr (Wirtschafts-)Förderung von Kultureinrichtungen • Kitaausbau und bessere Bezahlung für Kitamitarbeiter, die den Grundstein der Bildung legen • Mehrere Umfragen wie zum Thema „Was ist Kultur?“ sowie des Jugendpanel etwa zu Kulturangeboten und Musik • Kultur kann wertvollen Input geben: Es gibt bereits viele Kulturangebote in Hannover, von denen einige auch mit wenig Geld nutzbar sind, viele andere wie Oper oder Theater aber wegen der Eintrittspreise eher nicht. • Aufruf zum Thema Austausch und Engagement im Bereich Social Entrepreneurship <p>Ziele und Strategien:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kulturangebote sollen sichtbarer und zugänglicher werden • Ausbau kostengünstiger kultureller Angebote • Mehr (Wirtschafts-)Förderung von kulturellen Einrichtungen • Ausbau sozialen Wirtschaftens und Bildungsangebote zu diesem Thema <p>Weiterführende Fragen: Welche weiteren Kulturangebote fehlen eventuell noch in Hannover und wie ließen diese sich fördern und umsetzen?</p>	

	Welche weiteren Ziele für das kulturelle Leben in Hannover und die Kulturförderung wollen Sie uns noch mitgeben?	
--	--	--

Thema „Mehr Herzensbildung in Kita und Schule“

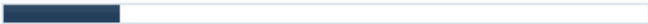
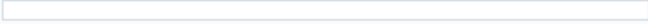
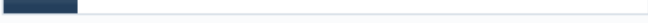
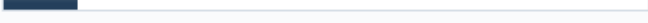
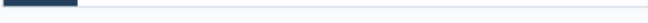
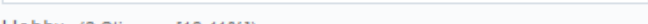
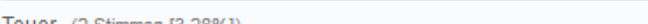




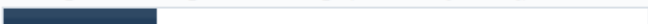
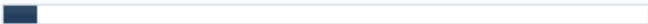
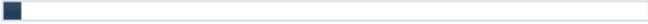
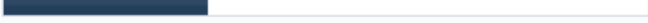
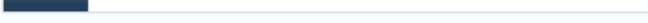
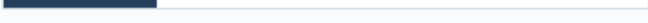
Account	Beitrag	Likes
Renate Lorenz, 18.07.2015	<p>Die Ausbildung zum Lehrer/ zur Lehrerin , Erzieher und Erzieherin sollte dahingehend erweitert werden, dass sowohl die Unterrichtenden, wie auch die Schüler Möglichkeiten erhalten, ihre eigene Persönlichkeit (weiter-) zu entwickeln, um damit mehr Selbstvertrauen, Selbstbewusstsein und selbständiges Arbeiten zu ermöglichen. Unser bisheriges Bildungssystem presst die Schüler in vorgegebene Strukturen, die oft weder die Individuellen Talente berücksichtigen noch fördern. Außerdem haben die Lehrer wenig Zeit sich mit den einzelnen Schülern zu befassen, da der Lehrplan sehr voll ist und für persönliche Gespräche und Hilfen kaum Zeit bleibt. So bleiben viele Potentiale ungenutzt und so können Verhaltensauffälligkeiten und psychosomatische Symptome entstehen. Ein großes Thema ist auch die Herzensbildung: Toleranz, Mitgeföhll, Selbsterkenntnis, um nur Einiges zu nennen, gehören genauso auf den Stundenplan wie Mathe u.a Fächer.</p> <p>Lasst uns unser Hannover 2030 auch mit dem Herzen gestalten! :-)</p> <p>Renate Lorenz (Soz.päd. I.R.)</p>	

Thema „Menschenwürdiges Leben im Alter“

Account	Beitrag	Likes
Renate Lorenz, 18.07.2015	<p>Ich wünsche mir, dass unsere "Alten" würdig behandelt werden. Nicht auf ein Abstellgleis geschoben werden. Viel zu wenig Personal in Alten - und Pflegeeinrichtungen, das kaum noch Zeit für ein Gespräch hat, Ärzte die viel zu schnell Sedative verschreiben, denn der alte Mensch kann sich eh nicht mehr wehren. Das sind haltlose Zustände! Lässt uns alternative Wohnprojekte fördern!</p> <p>Renate</p>	

Thema „Was ist für Sie Kultur?“

Account	Beitrag	Likes
Umfrage erstellt von Henning Kohlmeier, 06.02.2015	<p data-bbox="389 286 1225 315">Umfrage: Was ist Kultur? (12 Teilnehmende haben bereits abgestimmt)</p> <p data-bbox="443 365 1129 394">Was verstehen Sie unter Kultur? (Mehrere Kreuze möglich)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="464 436 1203 495">Graffiti (9 Stimmen [6.57%]) <li data-bbox="464 506 1203 564">Herrenhäuser Gärten (11 Stimmen [8.03%]) <li data-bbox="464 575 1203 633">Oper (12 Stimmen [8.76%]) <li data-bbox="464 645 1203 703">Theater (12 Stimmen [8.76%]) <li data-bbox="464 714 1203 772">Museum (11 Stimmen [8.03%]) <li data-bbox="464 784 1203 842">Malerei (9 Stimmen [6.57%]) <li data-bbox="464 853 1203 911">Schwimmbad (0 Stimmen [0.00%]) <li data-bbox="464 922 1203 981">Freizeitheim (3 Stimmen [2.19%]) <li data-bbox="464 992 1203 1050">Musikschule (9 Stimmen [6.57%]) <li data-bbox="464 1061 1203 1120">Weltkulturerbe (10 Stimmen [7.30%]) <li data-bbox="464 1131 1203 1189">Internet (3 Stimmen [2.19%]) <li data-bbox="464 1200 1203 1258">Tanzen (7 Stimmen [5.11%]) <li data-bbox="464 1270 1203 1328">Comics (4 Stimmen [2.92%]) <li data-bbox="464 1339 1203 1397">Musikszene (11 Stimmen [8.03%]) <li data-bbox="464 1408 1203 1467">exotische Sportarten (1 Stimmen [0.73%]) <li data-bbox="464 1478 1203 1536">Kino (11 Stimmen [8.03%]) <li data-bbox="464 1547 1203 1606">Disco (4 Stimmen [2.92%]) <li data-bbox="464 1617 1203 1675">Currywurst (0 Stimmen [0.00%]) <li data-bbox="464 1686 1203 1744">Skaten (1 Stimmen [0.73%]) <li data-bbox="464 1756 1203 1814">Musik (9 Stimmen [6.57%]) 	

	<p>Was ist Kultur für Sie? (Mehrere Kreuze möglich)</p> <p>Bildung (11 Stimmen [18.03%]) </p> <p>Streß (0 Stimmen [0.00%]) </p> <p>Spaß (7 Stimmen [11.48%]) </p> <p>Ablenkung (7 Stimmen [11.48%]) </p> <p>Zeitvertreib (7 Stimmen [11.48%]) </p> <p>Zwang (0 Stimmen [0.00%]) </p> <p>Hobby (8 Stimmen [13.11%]) </p> <p>Teuer (2 Stimmen [3.28%]) </p> <p>Wertvoll (12 Stimmen [19.67%]) </p> <p>Überflüssig (0 Stimmen [0.00%]) </p> <p>Notwendig (7 Stimmen [11.48%]) </p> <p>Welche Eigenschaften hat Kultur? (Mehrere Kreuze möglich)</p> <p>Kultur gehört zur Allgemeinbildung (9 Stimmen [23.68%]) </p> <p>Man muss von Kultur/Kunst etwas lernen (2 Stimmen [5.26%]) </p> <p>Kulturangebote müssen kostenlos sein (1 Stimmen [2.63%]) </p> <p>Alle müssen die Chance haben, an Kulturangeboten teilzunehmen (12 Stimmen [31.58%]) </p> <p>Es muss Kultur geben, die nur bestimmte Gruppen anspricht (5 Stimmen [13.16%]) </p> <p>Man muss vom Kulturschaffen auch leben können (9 Stimmen [23.68%]) </p>	
<p>Henning Kohlmeier, 06.02.2015</p>	<p>In Anlehnung an die laufende Umfrage im Jugendpanel 2030 hier eine kleine Umfrage für alle. Wenn Sie Anmerkungen zu Ihrer Abstimmung haben oder etwas ergänzen möchten, schreiben Sie einfach eine Antwort.</p>	
<p>Bärliner, 14.04.2015</p>	<p>Man muss von Kultur etwas lernen? Ich finde die Frage unglücklich formuliert -> Wenn die Aussage lautet man kann von Kultur etwas lernen bin ich dabei!</p>	
<p>Henning Kohlmeier, 19.06.2015</p>	<p>Hier übrigens die Ergebnisse des Jugendpanels zum Thema Kultur: http://www.politikzu...frage-1-kultur/</p> <p>Sie finden auf der Seite oben rechts die Ergebnispräsentation, die zunächst Bilder der Umfrage und der Ergebnispräsentation enthält und anschließend die Ergebnisse der einzelnen Fragen, jeweils als gemaltes Bild.</p>	

Thema „Jugendpanel: UNESCO-City of music“

Account	Beitrag	Likes
Henning Kohl-meyer, 19.06.2015	<p>Die fünfte und damit letzte Umfrage des Jugendpanels behandelt genau dieses Thema und steht vom 19. bis zum 25. Juni 2015 im Internet zur Teilnahme bereit unter</p> <p>www.jugendpanel2030.de</p> <p>Falls Sie nicht mehr die Schule besuchen, dürfen Sie übrigens trotzdem teilnehmen - lassen Sie dann die Frage nach der Schulform einfach frei.</p> <p>Die Ergebnisse der vorangegangenen Umfragen finden Sie auf der Webseite übrigens in der Gliederung am linken Rand.</p>	

Thema „Arbeitsplätze in der Kultur und nicht in der Wirtschaftsförderung schaffen“

Bewertet mit 5 von 5 Sternen bei 1 abgegebener Stimme

Account	Beitrag	Likes
Anton, 11.06.2015	<p>Ich habe nie verstanden, warum in Wirtschaftsförderung irre große Summen fließen, wo doch das Geld bei der Kulturförderung erheblich effizienter eingesetzt wäre. Hier lassen sich mit wenig Geld viele Stellen schaffen und der Return on Investment für Hannover wäre riesig.</p> <ul style="list-style-type: none"> • interessante Kulturangebote • viele Arbeitsplätze geschaffen • zufriedene Bevölkerung • Kulturelle Vielfalt lockt Manager großer Industrien an 	
Andi, 11.06.2015	<p>Vielleicht liegt das ja daran, dass Kulturschaffende meist Freiberufler sind und Freiberufler keine Gewerbesteuer sondern Einkommenssteuer zahlen? Wäre das anders, gäbe es vielleicht einen besser sichtbaren Return-on-invest für Kultur...</p>	

Thema „Jugendpanel: Werbung für Kulturangebote“

Account	Beitrag	Likes
Henning Kohl-meyer, 02.06.2015	<p>Die vierte Umfrage des Jugendpanels behandelt genau dieses Thema und steht vom 1. bis zum 10. Juni 2015 im Internet zur Teilnahme bereit unter</p> <p>www.jugendpanel2030.de</p> <p>Falls Sie nicht mehr die Schule besuchen, dürfen Sie übrigens trotzdem teilnehmen - lassen Sie dann die Frage nach der Schulform einfach frei.</p> <p>Die Ergebnisse der vorangegangenen Umfragen finden Sie auf</p>	

	der Webseite übrigens in der Gliederung am linken Rand.	
--	---	--

Thema „Viele Grundlagen für gute Bildung und Kultur werden in den Kitas geschaffen!“

Account	Beitrag	Likes
Henry, 07.05.2015	<p>Viele Grundlagen für gute Bildung und Kultur werden in den Kitas geschaffen! Und diejenigen, die dort mit unseren Kindern arbeiten haben deshalb auch eine bessere Bezahlung verdient! Bereits jetzt, noch ganz am Anfang eines längeren Streiks in den Kitas jedoch verweisen Kommunalpolitiker auf angeblich leere Kassen. Und dass sind Politiker derselben Parteien, die im Land mitregieren. Warum wurde dann nicht schon längst auf Landesebene der Kita-Ausbau so organisiert, dass mehr Landesgelder in den Kita-Ausbau fließen? Stattdessen versuchen sich jetzt die kommunalen Abteilungen der Parteien in Gewerkschaften-Schelte, um die Versäumnisse auf Landesebene zu vertuschen!</p> 	

Thema „Besuchen Sie Kultureinrichtungen?“

Account	Beitrag	Likes
Henning Kohlmeyer, 06.02.2015	<p>In Anlehnung an die laufende Umfrage im Jugendpanel 2030 hier eine kleine Umfrage für alle. Wenn Sie Anmerkungen zu Ihrer Abstimmung haben oder etwas ergänzen möchten, schreiben Sie einfach eine Antwort.</p>	
Maria, 11.02.2015	<p>Hannover hat ein großartiges Kulturangebot, dennoch ist es wichtig, es immer wieder zu erweitern, ändern, modifizieren. Für jeden ist etwas dabei, es gibt vieles für wenig Geld, aber auch viele Angebote, die für einen großen Teil der Bevölkerung einfach nicht bezahlbar sind (Konzerte, Theater, Oper...). Und leider sind viele Angebote trotz fleißiger Verbreitung in den Bür-</p>	

	gerämtern und Bibliotheken einfach nicht bekannt - weil leider halt viele Menschen nicht in diese Häuser reingehen. Die Idee zum Stadtdialog ist prima. Die Teilnahme am ganzen Onlinedialog ist nicht so prickelnd, weil die ganze Aufmachung etwas umständlich ist.	
Diana, 14.03.2015	Warum ich trotz Interesse kaum jemals das Theater oder die Oper besuche : Jeden Zag läuft ein anderes Stück, und was mich interessiert, kommt immer an Tagen, an denen ich keine Zeit habe und auch oft nur 2x im Monat. In Ulm war ich viel öfter, da gab es nur 3 Stücke im Monat, die fast täglich liefen. Da fand man immer Zeit, um hinzugehen.	

Thema „Kompliment an das Projekt!“

Account	Beitrag	Likes
Christopher Batke, 17.03.2015	<p>Liebes Projektteam "MeinHannover2030",</p> <p>gestern habe ich an der Veranstaltung "Wie schaffen wir gute Bildung" teilgenommen. Der Input war sehr interessant, insbesondere der Impulsvortrag von Ranga Yogeshwar. Dieser hat mich wirklich inspiriert. Toll, dass Sie so eine Persönlichkeit gewinnen konnten!</p> <p>Die offene Einladung an Gäste die "Bühne" zu betreten und mit-zudiskutieren habe ich prompt genutzt. Eine tolle Gelegenheit, der Abend hat mir in jedem Fall geholfen viele Interessierte und potenzielle Unterstützer zu finden.</p> <p>Das ist Politik zum Anfassen, echte Teilhabe.</p> <p>Bitte lassen sich Sie sich nicht dafür kritisieren, dass z. b. der Online-Dialog wenig genutzt wird.</p> <p>Zwar ist hier wenig Aktivität, jedoch hat mir persönlich das Forum geholfen einen ganz ganz besonderen Kontakt herzustellen. Wer weiß, was aus dieser einen Begegnung alles für die erwächst?</p> <p>Machen Sie weiter so! Die Vielzahl, Vielfältigkeit der live-Veranstaltungen ist bemerkenswert. Gestern bin ich wirklich mit dem Gefühl nach Hause gegangen: Hier kann man etwas bewegen!</p> <p>Und etwas schöneres gibt es doch nicht =)</p> <p>Alles Liebe Christopher Batke</p>	1

Thema „Social Entrepreneurship“

Account	Beitrag	Likes
<p>Christopher Batke, 09.02.2015</p>	<p>Liebe Hannoveraner/innen,</p> <p>ich selbst unterstütze seit einiger Zeit das Projekt Ausbildungspaten im Freiwilligenzentrum Hannover. Dies war ein Türöffner für mich, in eine spannende Welt:</p> <p>Ich durfte feststellen, dass man auch hier in Hannover direkt vor Ort helfen kann gesellschaftliche Probleme in Angriff zu nehmen. Zum Beispiel das Thema Bildungsungerechtigkeit, oder auch fehlende zusätzliche Angebot zur Berufs- und Studienorientierung.</p> <p>Im Laufe der Zeit bin ich zur Überzeugung gelangt, dass es in Hannover an Angeboten zum "Social Entrepreneurship" fehlt. Für alle, denen dieser Begriff nichts sagt:</p> <p>Social Entrepreneurship bezeichnet soziales Unternehmertum. Es geht darum eine tragfähige Geschäftsidee zu entwickeln, die gesellschaftliche Herausforderungen löst und sich gleichzeitig selbst finanziert.</p> <p>Die großen Vordenker in diesem Bereich sind z. B. Berlin, Hamburg und allen voran München. Dort gibt es beispielsweise die "Social Entrepreneurship Akademie", die Studenten professionelle Fortbildungen und StartUp-Angebote liefert.</p> <p>Darüber hinaus existieren "Impact Hubs", kreative Arbeitsorte an denen Menschen zusammen kommen um gemeinsam neue Lösungen im sozialen Sektor zu entwickeln. Es sind Veranstaltungsorte aber auch Co-Working-Spaces.</p> <p>In Hannover haben wir eine gute Struktur für StartUps (Hannover Impuls), aber leider fehlt es völlig an einer Struktur für das Sozialunternehmertum.</p> <p>Wenn wir gute Bildung und lebendige Kultur fördern wollen, dann wäre meine Meinung nach "Social Entrepreneurship" oder die Gründung eines "Impact Hub" ein sehr wichtiges Handlungsfeld!</p> <p>Alternativ könnte man die Gründerwettbewerbe der StartUp-Impuls auch um einen Spezialpreis "Social Entrepreneurship" erweitern. Zusätzlich wäre auch denkbar Angebote der "Social Entrepreneurship Akademie" an die Uni Hannover zu holen.</p> <p>Wir müssen mehr Mitbürgerinnen und Mitbürger begeistern an gesellschaftlichen Herausforderungen hier vor Ort bei uns in Hannover zu arbeiten!</p> <p>Ich wäre sehr gerne ein Teil dieser neuen Bewegung, fühle mich in Hannover allerdings auf diesem Gebiet etwas allein gelassen.</p> <p>Beste Grüße, Christopher Batke</p>	<p>1</p>

<p>Elisa Bader, 11.03.2015</p>	<p>Lieber Christopher Batke,</p> <p>ich bin bisher in Berlin bei einem der größten Accerator-/Inkubtoren für Social Entrepreneurship tätig gewesen und seit kurzem wieder in Hannover ansässig. Ich würde mich über einen Austausch hierzu freuen.</p> <p>Beste Grüße Elisa Bader</p>	
<p>Christopher Batke, 11.03.2015</p>	<p>Liebe Elisa,</p> <p>(ich darf doch das Du wählen?). Sehr gerne, ich bin gerade dabei mir einen Überblick über die Akteure aus dem sozialen Sektor in Hannover zu machen und habe regelmäßige Kontakttreffen. Gerne können wir in den Austausch gehen. Vielleicht sehen wir uns auch am Montag in der Orangerie zum entsprechenden Bildungs- und Kulturtalk des Stadtdialoges?</p> <p>Ansonsten finden wir sicherlich auch einen anderen Termin. Schreib mir einfach an [<i>an dieser Stelle wurden personenbezogene Daten durch die Moderation entfernt</i>]</p> <p>Auch gerne mal bei www.facebook.de/talententwickler vorbeischauen. Dort dokumentiere ich den Verlauf meiner Projektidee bis hin zur Gründung des "Talententwickler e. V." in dem meine aktuellen Aktivitäten münden sollen. Dort könnten Sie sicherlich einen ganz wertvollen Beitrag leisten! Im persönlichen Gespräch spreche ich gerne über alle weiteren Details.</p> <p>Beste Grüße, Christopher</p>	

f. Allgemeiner Dialog zum Thema Inklusion, Integration und Teilhabe (später zu OD04)

Der Dialog war vom 15.01.2015 bis zum 23.07.2015 geöffnet mit der Beschriftung:

Dies ist der allgemeine Dialog zur Frage "Wie stärken wir selbständiges Leben und gesellschaftliche Teilhabe?". Vom 13. April bis zum 12. Mai fand unter [Soziales Hannover 2030: Wie stärken wir selbständiges Leben und gesellschaftliche Teilhabe?](#) außerdem ein Fotodialog statt. Schauen Sie sich gern auch dort einmal um und zitieren Sie, was Sie bewegt!

Mehr Informationen darüber, wie wir heute in diesem Handlungsfeld aufgestellt sind, finden Sie unter www.meinhannover2030.de

Thema „Themenbündelung und weitere Ziele“

Account	Beitrag	Likes
<p>Online Moderation, 02.07.2015</p>	<p><u>Auswertung des sozialen Online-Dialogs (Auswertung der Textbeiträge, Auswertung der Fotobeiträge erfolgt separat).</u></p> <p>Hier im allgemeinen Dialog zum Thema Inklusion, Integration und</p>	

	<p>Teilhabe wurden als <i>Textbeiträge</i> vor allem Themen rund um das Zusammenleben und Angebote für ältere Menschen angesprochen. Der Wunsch nach mehr Teilhabemöglichkeiten verschiedener Bevölkerungsgruppen in den Stadtteilen wurde betont.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Armut in der Generation 60+: Zur Verbesserung der Lebensqualität von vor allem älteren aber auch jüngeren Menschen ohne viele Geld wurde eine Belebung von Quartieren und Stadtteilen mit vielseitigen Angeboten für Freizeit, kulturelle Teilhabe, Sport, medizinische Versorgung und Einkaufsmöglichkeiten in unmittelbarer Nähe vorgeschlagen. Diese sollten weitestgehend von der Kommune kostenlos bzw. kostengünstig bereitgestellt werden. • Zudem wurde gefordert Omnibushaltestellen stadtwweit barrierefrei auszubauen und so Mobilität insbesondere von älteren Menschen und Menschen mit Behinderungen zu fördern. • Für ein (inter)kulturelles Miteinander wurde das Thema Kochen angeregt. Auf diese Weise könnten sich auch Flüchtlinge einbringen und Beschäftigung finden. <p>Ziele und Strategien:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Teilhabe von Älteren bzw. Armen • Integration von Migranten und Flüchtlingen • Kostenlose und kostengünstige soziale, kulturelle Angebote und Teilhabemöglichkeiten in den Stadtteilen erweitern • Ausbau der Barrierefreiheit <p>weiterführende Fragen: Welche weiteren Aspekte des Zusammenlebens und der Integration sollten wir in diesem Themenfeld noch berücksichtigen und in Zukunft fördern?</p> <p>Wie kann man diese in den Stadtteilen umsetzen?</p>	
--	---	--

Thema „Armut in der Generation 60 plus“

Account	Beitrag	Likes
Silke Mardorf, 03.03.2015	<p>Die materielle Lage der Generation 60plus gilt im Allgemeinen als gut – jedenfalls im Durchschnitt.</p> <p>Aber: Ende 2012 bezogen in Hannover 10.844 Personen der Generation 60plus Transferleistungen zur Sicherung des Lebensunterhalts, das sind 8,5 % der Bevölkerung im Alter von 60 Jahren und älter. Seit 2006 sind hannoverweit 2.833 (plus 35 %) Transferleistungsbeziehende dieses Alters hinzugekommen. Im langjährigen Durchschnitt kommen jedes Jahr 472 TransferleistungsempfängerInnen im Seniorenalter hinzu, das entspricht einem jährlichen Anstieg von 0,4 Prozentpunkten. In keiner anderen Altersgruppe ist ein solch kontinuierlicher und rapider Anstieg zu beobachten (vgl. Abb.).</p> <p>Außerdem: Es muss von einer sehr viel höheren verdeckten Armut ausgegangen werden, als es die Transferquoten nahelegen. Verdeckt arm sind Leistungsberechtigte, die ihre Ansprüche nicht geltend machen, z. B. aus Scham, Unkenntnis oder Sorge,</p>	1

	<p>dass Familienangehörige finanziell behelligt werden oder das Sozialamt zum Umzug in eine billigere Wohnung auffordern könnte. Was ist heute / bis 2030 zu tun?</p> <p>Auf die materielle Situation / Rentenhöhe / die Höhe des Regelsatzes (z.B. Grundsicherung) hat eine Kommune wie Hannover keinen Einfluss.</p> <p>Wie also kann Teilhabe TROTZ Armut / mit wenig Geld gelingen? Was bedeutet für Teilhabe im Allgemeinen? Was bedeutet sie für die Generation 60plus?</p> <p><i>Angehängte Dateien</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • 60+und Transferleistungsbezug.pdf 211.71K 4 Mal heruntergeladen 	
Anne Gerdum, 15.04.2015	<p>Teilhabe am gesellschaftlichen Leben - besonders auch für Menschen mit wenig Geld - ist nur über die Entwicklung unserer Stadtteile zu einem lebendigen Quartier möglich. Nicht weiter als in etwa 500 Meter sollte für jede und für jeden in Hannover die Güter des täglichen Bedarfs, die medizinische Versorgung erreichbar sein. Aber auch ein Zentrum zum Treffen, mit Beratung, Sport- und Freizeitangeboten, Computer- und Sprachkursen, Spielenachmittagen und und und.</p> <p>Im eigenen Umfeld kennt man sich am ehesten aus. Da ist es auch leichter möglich, Angebote wahrzunehmen. Das ist für Ältere wichtig, aber auch für Jüngere und für Familien. Dafür den Rahmen zu schaffen ist meines Erachtens Aufgabe der Kommune in den vielen Stadtteilen in Hannover.</p>	1
Helga Döring-Kles, 21.06.2015	<p>Teilhabe für Menschen mit geringem Einkommen gelingt am Besten über ein Quartierskonzept, so wie Anne Gerdum es darstellt. Wenn eine Kommune im Quartier u.a. alles, was für den täglichen Bedarf, kulturelle Teilhabe, medizinische Versorgung, sportliche Betätigung und ggf. auch Pflege notwendig ist, zur Verfügung stellt bzw. über kommunalpolitische Steuerung zur Verfügung stellen lässt, können Menschen mit geringem Einkommen ihr Leben menschenwürdig gestalten.</p>	

Thema „Warum lassen wir nicht mit uns reden ?“

Account	Beitrag	Likes
Schober, 03.06.3015	<p>Es dürfte bekannt sein, dass nicht jedem Mitmenschen alles schmeckt. So ist das auch mit der deutschen Küche, die nicht jeder der in unser Land kommt als seine Welt bezeichnet. Man würzt zum Beispiel unterschiedlich, kocht nicht alles kaputt usw., usw. Lassen wir doch einfach die zu uns gekommenen Menschen selber kochen und geben ihnen dafür die Lebensmittel. Und Beschäftigung bietet dieses Verfahren auch, nach der sich sicher viele unter den Flüchtlingen sehen.</p> <p>So kochen verschiedene heimische Organisationen - von gut bis schlecht - in ihren "dampfenden" Großküchen und nicht mit dem Geschmack vieler Länderküchen. Gereinigt wird später in Automaten, wo doch andere Handhabungen zusätzlich noch die Beschäftigung brächten.</p>	1

	Man sollte doch hier einmal einen Versuch starten. Und wird auch feststellen, dass weniger weggeschmissen wird, denn was nicht schmeckt	
--	---	--

Thema „Omnibushaltestellen barrierefrei ausbauen“

Account	Beitrag	Likes
Henry, 25.02.2015	<p>Viel zu viele Omnibushaltestellen sind immer noch nicht barrierefrei ausgebaut. So fehlen fast überall Taststreifen und Tastfelder für Blinde. Und die Haltestellenkanten sind erst an wenigen Bushaltestellen so hoch, dass man problemlos ohne eine Stufe überwinden zu müssen in den Bus einsteigen kann. Leider sind viele Busfahrer so unfreundlich, dass sie meinen den Bus nicht absenken zu müssen, wenn der Haltestellenbord bereits hoch gebaut wurde. Das ist extrem ärgerlich, weil dann nutzt auch der hohe Bord nichts, wenn ich dann doch wieder eine Stufe überwinden muss, weil der Busfahrer es nicht für nötig hält, auch an solchen Haltestellen den Bus abzusenken. Dabei ist das für ihn nur ein Knopfdruck und man könnte es sogar automatisch steuern lassen, wenn das den Fahrern noch so viel ist.</p> <p>Angehängte Dateien</p> <ul style="list-style-type: none"> Lathusenstraße hohe Stufe.jpg 317.69K 1 Mal heruntergeladen 	

g. Was können und was wollen wir uns leisten? (später zu OD04)

Der Dialog war vom 15.01.2015 bis zum 23.07.2015 geöffnet mit der Beschriftung:

Bitte nutzen Sie diesen Dialog für online-Gespräche untereinander zum Thema Finanzen.

Mehr Informationen darüber, wie wir heute in diesem Handlungsfeld aufgestellt sind, finden Sie unter www.meinhannover2030.de

Thema „Themenbündelung und weitere Ziele“

Account	Beitrag	Likes
Online Moderation, 02.07.2015	<p>Im Themenfeld Finanzen gab es bisher folgende Beiträge und Themen:</p> <ul style="list-style-type: none"> Der Schuldenstand der Kommunen ist eine Belastung der zukünftigen Generationen: Forderung: Der Länderfinanzausgleich sollte neu gedacht und Finanzierungsregelungen zwischen Kommune, Land und Bund sollten verbindlich geregelt werden Hannover Anleihe als alternatives Kreditkonzept <p>Infrastruktur und Versorgung:</p> <ul style="list-style-type: none"> Mehrere Beiträge sprechen sich für einen Radwegausbau und ein intelligentes oberirdisches ÖPNV-Konzept aus. Damit könnten erhebliche Kosten für Infrastrukturprojekte und den Straßenausbau gespart werden. Zudem wurde gefordert, Kitaplätze für alle gebührenfrei zu gewährleisten. <p>Ziele und Strategien:</p> <ul style="list-style-type: none"> Schuldenstand reduzieren 	

	<ul style="list-style-type: none"> • Stabilere/größere Budgets aus den Finanzausgleichen erhalten • Offenheit für kreative Finanzierungsvorschläge • Sparen bei der Infrastrukturunterhaltung • Zusätzliche, soziale Förderungsprojekte ermöglichen <p>weiterführende Frage: Welche weiteren Ziele für die Haushaltspolitik und für öffentliche Ausgaben wollen Sie uns noch mitgeben?</p>	
Grimpe, 14.07.2015	Vor und nach dem ersten Weltkrieg war die Einkommensteuer die finanzielle Grundlage der Kommunen. Daran sollten die Politiker sich erinnern und den Kommunen mehr Geld aus der Einkommensteuer zugestehen.	1

Thema „Radwegenetz ist immer billiger als ÖPNV und Straßen“

Bewertet mit 5 von 5 Sternen bei 1 abgegebener Stimme


Account	Beitrag	Likes
Anton, 09.06.2015	<p>Die Frage "Warum hat Amsterdam sein sehr gutes Radspurennetz so weit und erfolgreich ausgebaut?" beantwortet der Amsterdamer Verkehrsplaner Gerrit Faber so: "Wir hatten einen Bürgermeister, der jahrelang bei allen Verkehrsprojekten gesagt hat 'Was ist das Billigste und erfüllt alle Zwecke?' und dann wurde das gemacht. Und das war immer der Radspurenrenausbau."</p> <p>Radverkehr ist die Eierlegende Wollmilchsau der Städteplanung:</p> <ul style="list-style-type: none"> • schnell • gesund • umweltfreundlich • nachhaltig • billig • für wachsende Bevölkerung geeignet • Platz sparend • steigert die Lebensqualität in der Stadt • vermeidet Lärm <p>Wenn Hannover in ein lückenloses Radspurennetz investiert, steigen automatisch viele Leute IN DER KURZSTRECKE vom Auto aufs Rad um.</p> <p>Wenn wir uns ein Radwegenetz leisten, kann sich Hannover mehr leisten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Straßen werden entlastet, ein Ausbau kann entfallen. • Die Stadt spart Geld beim Klinikum, weil die Gesundheitsdaten der Bevölkerung sich messbar verbessern (dazu gibt es Studien). • "Wear and tear", also Instandhaltung von Straßen, ist bei Radwegen je gefahrenem Kilometer billiger als bei Autostraßen. • Auf einen Ausbau von Spitzenkapazitäten beim ÖPNV kann Hannover verzichten • Durch eine Umwidmung von Stellflächen für Autos auf 	1

	<p>Stellflächen für Radverkehr - beispielsweise in Erdgeschossen von Parkhäusern - wird mit gleicher Fläche die zehnfache Stellfläche erzielt (20 Räder je 2 KFZ-Parkplätze)</p> <p>Radspurenbau ist "Least-Cost-Panning" in Reinkultur.</p> <p>Um eine Masse der Bevölkerung zum Radfahren statt ÖPNV oder Autofahren auf kurzen Strecken (die 90 % der Verkehrswege in Deutschen Städten ausmachen) zu bewegen, muss ein Radspurennetz diese Kriterien erfüllen. Sonst funktioniert der Plan nicht. Das berichten Niederländer und erfahrene Planer aus Kopenhagen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Kindersicher ab 8 Jahren (würden Sie Ihr Kind hier täglich gern fahren lassen?) - also anders als auf Podbi oder E-Damm. Keine Wege auf denen sich Fußgänger, Radler und Autofahrer gegenseitig in die Quere kommen. 2. Seniorensicher: 50 % aller tödlich verunglückten Radfahrer sind Senioren, also keine Kampfradler! Sie werden schlicht übersehen, weil Blickachsen nicht geplant sind. 3. Nach erprobten Standards auf separierten Spuren und mit sicheren Kreuzungen (Funktionierende Standards für Radspuren und Kreuzungen aus Holland und Dänemark lassen sich kopieren. Bitte nichts mehr selbst "erfinden" was es bereits optimiert von der Stange gibt, schon gar nicht das RAD). 4. Bequem: Hannovers Pflasterstein-Radwegestandard ist holprig. Wenn Hannover diese Wege so schön oder praktisch findet, warum verlegt die Stadt solche Steine nicht auf Autostraßen?! Pflastersteine haben einen 40 % höheren Rollwiderstand als Asphalt und sind nervig für Radler. Asphalt ist billiger oder maximal gleich teuer. <p>Das "Leitbild Radverkehr" ist ein Witz, es bedarf einer sachgerechten Planung. Dann lässt sich das Vorhaben, den Radverkehrsanteil von 13 auf 25 % zu hieven, auch erreichen.</p>	
Henry, 18.06.2015	<p>Nicht nur der offenkundig und öffentlich eingestandene fehlende Wille hannoverscher Ratspolitiker, das Verkehrsgefüge zugunsten des Fahrradverkehrs zu verschieben, ist ein Skandal. Beispiel Kirci (SPD-Vorsitzender in Hannover) für den das fahrradfreundliche Kopenhagen kein Vorbild für Hannover sein darf (http://www.haz.de/Ha...-Stadt-Hannover).</p> <p>Völlig absurd ist es auch, wenn der Autoverkehr mit beträchtlichen Mitteln gefördert werden soll, um mehr Elektroautos auf die Straße zu bringen. Währenddessen entwickeln sich die Elektro-Fahrräder, sog. Pedelects ganz ohne Subventionierungen zum Verkaufsschlager!</p>	
berta, 19.06.2015	<p>Henry schrieb am 18 Juni 2015 - 19:49:</p> <p>Völlig absurd ist es auch, wenn der Autoverkehr mit beträchtlichen Mitteln gefördert werden soll, um mehr Elektroautos auf die</p>	

	<p>Straße zu bringen. Währenddessen entwickeln sich die Elektro-Fahrräder, sog. Pedelecs ganz ohne Subventionierungen zum Verkaufsschlager!</p> <p>Das verstehe ich auch nicht, warum muß man weitere Blechkisten fördern, die genauso viel Platz beim Fahren und Parken beanspruchen. Mit privaten E-Autos lassen sich die Platzprobleme in den Städten nicht lösen, mit E-Bikes aber schon.</p> <p>Seit kurzem bin ich glücklicher Besitzer eines E-Bikes = Pedelecs, die sind wirklich klasse, man schafft locker alle Strecken in einer Stadt von Hannovers Größe und mit zwei Körben + Packtaschen kann man sogar einen Großeinkauf vom Supermarkt bis zur Haustür transportieren, ohne komplizierte Parkmanöver, denn mit dem Rad kann man wirklich bis zur Haustür fahren.</p> <p>Seit ich E-Bike fahre statt des alten Fahrrads, merke ich erst richtig, wie schlecht, eng und voll Hannovers Radwege sind. Immer dort, wo ich innerhalb der Stadtteile auf der Straße fahren darf, merke ich deutlich, wieviel besser sich die normalen Straßen befahren lassen. Meist ist da auch mehr Platz, denn auf den kombinierten Fuß- Rad- und Parkstreifen ballt sich alles und behindert sich gegenseitig. Das macht die Bürger aggressiv und ärgerlich und das alles nur, weil den Blechkisten unverhältnismäßig viel Platz zugestanden wird.</p> <p>Es sind nicht nur die großen Ausfallstraßen, wie die Hildesheimerstr., die eine gefährliche Barriere für den Stadtbewohner darstellen. Selbst an normalen Straßen wie Geibelstr. / Sallstr. oder Altenbekener Damm wird man in der Südstadt auf huckelige, teilweise zugeparkte Radwege gezwungen, wo sich außerdem auch mal völlig zu Recht Fußgänger, Kinder auf diversen Fahrzeugen und ältere mit Rollator breitmachen.</p> <p>Und das alles nur, damit ein paar Autos ungehindert auf Tempo 50 -Straßen freie Fahrt haben.</p>	
<p>dampfdomi, 04.07.2015</p>	<p><i>Hallo berta, hallo Anton,</i></p> <p><i>auf Eure Beiträge möchte ich antworten!</i></p> <p><i>berta unterstütze ich voll und ganz in der Aussage, dass viele (benutzungspflichtige!) Radwege schlicht nicht zumutbar sind, sie sind im Grunde Fallen für die körperliche Unversehrtheit von Radfahrenden und Fußgängern! Und das, um Autofahrenden statt 50 km Höchstgeschwindigkeit einen Anspruch auf mindestens Tempo 50 zu sichern! Ein treffendes Beispiel dafür: die Geibelstraße oder auch die Königsworther.</i></p> <p><i>An Antons Argumentation - nicht nur in diesem Beitrag - stört mich deshalb sein Beharren auf Radspuren oder Radwegen mit dem Ziel der Trennung von Rad- und Kfz-Verkehr. Dafür ist in vielen "mittelwichtigen" Straßen gar kein Platz. Entscheidender aber ist:</i></p> <p><i>Innerorts haben die Autofahrer das Rad als gleichberechtigt am Fahrbahnverkehr zu akzeptieren! Das im Grundsatz zu erreichen, sollte Ziel für Mobilität und Verkehr in Hannover 2030 sein - wenns geht schon eher! Dass das auf stark befahrenen Straßen geht zeigt mir immer wieder die Fössestraße in ihrem Abschnitt ohne Radwegschilder. Man muss es nur tun bzw zulassen, liebe Stadtverwaltung!! Mehr Mut und nicht so zaghaft!!</i></p>	

<p>berta, 05.07.2015</p>	<p>dampfdomi schrieb am 04 Juli 2015 - 19:19: <i>Hallo berta, hallo Anton,</i></p> <p><i>auf Eure Beiträge möchte ich antworten! berta unterstütze ich voll und ganz in der Aussage, dass viele (benutzungspflichtige!) Radwege schlicht nicht zumutbar sind, sie sind im Grunde Fallen für die körperliche Unversehrtheit von Radfahrenden und Fußgängern! Und das, um Autofahrenden statt 50 km Höchstgeschwindigkeit einen Anspruch auf mindestens Tempo 50 zu sichern! Ein treffendes Beispiel dafür: die Geibelstraße oder auch die Königsworther.</i></p> <p><i>An Antons Argumentation - nicht nur in diesem Beitrag - stört mich deshalb sein Beharren auf Radspuren oder Radwegen mit dem Ziel der Trennung von Rad- und Kfz-Verkehr. Dafür ist in vielen "mittelwichtigen" Straßen gar kein Platz. Entscheidender aber ist: Innerorts haben die Autofahrer das Rad als gleichberechtigt am Fahrbahnverkehr zu akzeptieren! Das im Grundsatz zu erreichen, sollte Ziel für Mobilität und Verkehr in Hannover 2030 sein - wenns geht schon eher! Dass das auf stark befahrenen Straßen geht zeigt mir immer wieder die Fössestraße in ihrem Abschnitt ohne Radwegschilder. Man muss es nur tun bzw zulassen, liebe Stadtverwaltung!! Mehr Mut und nicht so zaghaft!!</i></p> <p>Wenn auf allen innerstädtischen Straßen bis auf die Schnellwege, Autos und Fahrräder gleichberechtigt wären, ließen sich viele Probleme kostengünstig lösen. Der leise Radverkehr entschleunigt automatisch den hochgefährlichen Autoverkehr wie jetzt auf den leider viel zu wenigen Fahrrad- oder Tempo 30-Straßen. Der entnervende Verkehrslärm würde reduziert und die Stadt für alle Bürger aber besonders für Kinder wieder lebenswerter. Wenn das Auto in der Stadt keine Vorteile und Vorrechte mehr hätte, würden noch mehr Menschen umsteigen auf Fahrräder und ÖPNV. Ganz autofrei würden die städtischen Straßen zwar nicht werden, aber Zulieferer, Krankenwagen, Taxen und Busse würden sich an die veränderten Verhältnisse anpassen müssen. Und man könnte jede Menge Schilder sparen.</p>	
<p>Anton, 06.07.2015</p>	<p>Zitat</p> <p><i>An Antons Argumentation - nicht nur in diesem Beitrag - stört mich deshalb sein Beharren auf Radspuren oder Radwegen mit dem Ziel der Trennung von Rad- und Kfz-Verkehr. Dafür ist in vielen "mittelwichtigen" Straßen gar kein Platz. Entscheidender aber ist: Innerorts haben die Autofahrer das Rad als gleichberechtigt am Fahrbahnverkehr zu akzeptieren! Das im Grundsatz zu erreichen, sollte Ziel für Mobilität und Verkehr in Hannover 2030 sein - wenns geht schon eher!</i></p> <p>Genau das einzufordern: Gleichberechtigung - ist ja das Ziel der gesonderten Radwege für Radverkehr. Platz ist immer. man kann Fahrbahnen verengen, Parkplätze zurückbauen oder Einbahnstraßen ausweisen. Kein Problem. Ich kann schlecht einfordern, dass 100 Prozent der Autofahrer einen Schulterblick werfen. Das funktioniert ja heute schon nicht, obwohl es vorgeschrieben ist.</p>	

Thema „Der U-Bahnbau in Hannover war ein sehr kostspieliger Riesenfehler!“

Account	Beitrag	Likes
<p>Henry, 21.05.2015</p>	<p>„Tatsächlich geht der Schuldenberg Hannovers von 1,5 Milliarden Euro auf Kredite aus den Siebzigerjahren zurück, die nicht abbezahlt sind. Damals wurden Riesenprojekte wie der U-Bahn-Bau finanziert. Jedes Jahr zahlt die Stadt rund 60 Millionen Euro für Zinsen, ohne auch nur einen Cent getilgt zu haben.“</p> <p>Quelle: 500 Millionen Euro für Schulen und Kitas Kämmerer arbeitet an einem Investitionsprogramm für die nächsten zehn Jahre / Debatte über Finanzierung Von Andreas Schinkel HAZ vom 20.5.2015</p> <p>Fazit: Der U-Bahn-Bau war ein Riesenfehler! Hier wurde Geld pulverisiert, um den ÖPNV unter die Erde zu verbannen, weil er dem Autoverkehr im Wege stand. Und heute stehen sich die Autos endgültig selbst im Weg. Nur gut, dass nun mit dem Projekt Zehn Siebzehn, dem oberirdischen barrierefreien Ausbau der Stadtbahnlinien 10 und 17, nicht der alte falsche Weg fortgesetzt wird, die ÖPNV-Fahrgäste in die Maulwurfsbahn zu verbannen, um dem Moloch Autoverkehr noch mehr innerstädtische Verkehrsfläche zum Fraß vorzuwerfen! Der ÖPNV muss oberirdisch stattfinden an Stelle von Autoverkehr. Das ist finanzierbar und ermöglicht eine lebenswerte Stadt für Alle!</p> <p>Und es sind nicht nur die hohen Kreditzinsen, die den U-Bahn-Bau so teuer machen: Immer wieder müssen kostspielige Renovierungs- und Instandsetzungs-Arbeiten im U-Bahn-Netz durchgeführt werden, wie hier an der Haltestelle Markthalle im Mai 2015.</p>  <p>Immer wieder müssen kostspielige Renovierungs- und Instandsetzungs-Arbeiten im U-Bahn-Netz durchgeführt werden, wie hier an der Haltestelle Markthalle im Mai 2015.</p>	

Henry,
15.06.2015

"Einstimmiger Ratsbeschluss: Die U-Bahn wird gebaut"

Unter diesem Titel berichtet die HAZ am 24.6.1965 über den am Vortag vom Rat der Stadt Hannover beschlossenen U-Bahn-Bau:

„Wir müssen“, sagte der Oberbürgermeister in seiner Eröffnungserklärung, „die Verkehrsentwicklung unserer Stadt auf eine neue Grundlage stellen. Die finanzielle Belastung, deren Tragweite noch nicht abzusehen ist, müssen wir auf uns nehmen. Entscheiden können wir nicht mehr über das Ob, sondern nur noch über das Wie des U-Bahn-Baues. Wir haben keine Zeit mehr zu verlieren. Die finanziellen Sorgen müssen dabei – ohne daß wir sie bagatellisieren – in den Hintergrund treten.“

Der damalige Oberbürgermeister von Hannover August Holweg (SPD) setzt sich über Bedenken bei der Finanzierungsfrage hinweg. Die U-Bahn muss gebaut werden - koste es was es wolle.

Hillebrecht wiederholte noch einmal die in den vergangenen Monaten vorgetragenen Argumente, die beweisen, daß es für Hannover keine Alternative gibt: Weder eine Verbreiterung der Straßen, noch Kraftfahrzeug-Tunnel, noch der Bau einer Alwegbahn – aber auch keineswegs eine Sperrung der Innenstadt könnte der Verkehrsnot abhelfen, ohne der Stadt Schaden zu tun.

Stadtbaurat Rudolf Hillebrecht, der Hannover zur autogerechten Stadt aufgebaut hat, bezeichnet den U-Bahn-Bau als "alternativlos". Die von Hillebrecht erwähnte Alwegbahn ist eine Einschienenbahn auf Stelzen.

Der Stadtbaurat verwies nicht nur auf das Beispiel Amerikas, wo im „Land des Kraftwagens“ neuerdings Milliarden in den öffentlichen Nahverkehr investiert werden müssen, weil der Autoverkehr erstickt, sondern er lieferte auch ein interessantes Argument für die Bedeutung öffentlicher Verkehrsmittel in Hannover: 62 Prozent der hannoverschen Verdienner haben ein Monatseinkommen von weniger als 600 Mark!

Hillebrechts Hinweis auf das geringe Einkommen von 62 % der Einwohner Hannovers im Zusammenhang mit der aus seiner Sicht alternativlosen Notwendigkeit des U-Bahn-Baus kann wohl nur so verstanden werden: Wer es sich leisten kann, dem gehört die Straße, die er mit seinem Auto befahren darf. Wer sich kein Auto leisten kann, der muss in den Keller und die U-Bahn benutzen.

Für die FDP sagte Ratsherr Erbacher: „Wir wollen anfangen; die Gelder werden wir nachher schon kriegen. Und wenn wir von der einen oder anderen Seite verlassen werden sollten, müssen wir uns auf anderen Gebieten eben einschränken.“ Sein Fraktionsvorsitzender Lehnhoff fügte hinzu, der Bund müsse schon deswegen Zuschüsse geben, weil in Bonn geplant sei, U-Bahnhöfe im Ernstfall als Schutzräume zu verwenden.

Ausgerechnet ein Vertreter der FDP, die sonst gerne ihren wirtschaftlichen Sachverstand betont, zeigt 1965 eine erstaunlich legere Haltung in Finanzierungsfragen. Die U-Bahn sollte als Luftschutzkeller finanziert werden. So eine Art militärisch-ziviles Kooperationsprojekt.

Wer sich darüber wundert, wie es kommt, dass die "Stadtväter"

	<p>von damals so großzügig beim Schuldenmachen vorgehen, der findet in diesem Artikel der HAZ von 1965 Antworten.</p> <p>Und es stellt sich für den Benutzer des ÖPNV die Frage: Welches Mobilitätssystem wird denn da eigentlich subventioniert? Ist es der ÖPNV, der immer wieder gerne als Subventionsgrab bezeichnet wird? Oder ist es nicht vielmehr der Motorisierte Individualverkehr (MIV) der die hohen Kosten verursacht? Schließlich wurde die U-Bahn in Hannover deshalb gebaut, damit Platz geschaffen wird für den MIV.</p>	
--	---	--

Thema „Zugewinn von finanziellen Spielräumen“

Account	Beitrag	Likes
kruegjoe, 03.02.2015	<p>Die Stadt Hannover gehört im Bundesgebiet zu den Städten mit den höchsten Hebesätzen/Steuern (Grundsteuer, Gewerbesteuer, Hundesteuer usw.). Dies führt meiner Ansicht nach nur zum Teil zu höheren Einnahmen der Stadt. So können sich z.B. Gewerbebetriebe durch Verlagerung des Firmensitzes dieser Steuer entziehen. Außerdem werden hierdurch bestimmte Gruppen benachteiligt.</p> <p>Um einem Verlust von Arbeitsplätzen im Stadtgebiet entgegen zu treten und Hannover auch beim Wohneigentum attraktiv zu halten, sollten diese Steuern und Abgaben keinesfalls weiter steigen.</p> <p>Anstelle von "windigen" Krediten (Stichw. Schweizer Franken) und ÖPP sollte vorhandenes Potential genutzt werden.</p> <p>Weshalb versucht man nicht einmal den Bürgern eine Hannover Anleihe anzubieten ? Die Zinsen sind niedrig und die Bonität Hannovers sollte für den Anleger ein sicherer Hafen sein.</p> <p>Auch über die Möglichkeit die Grundsteuer für mehrere Jahre im Voraus zu bezahlen, verbunden mit der derzeit marktüblichen Verzinsung, könnten Gelder eingenommen und Kredite reduziert werden. Außerdem reduziert sich auch der Verwaltungsaufwand.</p> <p>Mir fehlt es hier an Kreativität. Wenn Politik und Verwaltung vom sparen sprechen, wird meist in erster Linie über Erhöhungen von Gebühren und Abgaben nachgedacht. So kann kein privater Haushalt wirtschaften - sparen heißt dort stets auch Verzicht !</p>	
Holger Hannover, 20.02.2015	<p>Eine solche Hannover Anleihe würde auch die emotionale Bindung zur Heimatstadt verbessern! Und in der Außenwirkung könnte Hannover dadurch auch gewinnen. Ich habe allerdings keine Ahnung, ob es rechtliche Hindernisse gibt.</p>	

Thema „Schuldenstand von Bund, Länder und Kommunen“

Account	Beitrag	Likes
Grimpe, 11.02.2015	<p>Der Schuldenstand von Bund, Ländern und Kommunen beträgt zur Zeit ca. 2,5 Billionen Euro. Verpflichtungen aus den Regenschirmenprogrammen kommen ggf. noch dazu.</p> <p>Zusätzliche Aufgaben erhalten die Kommunen vom Bundesgesetzgeber heruntergebrochen. Ergebnis: Die Haushalte der Kommunen werden zwangsläufig defizitär.</p> <p>Folgerung:</p> <p>Der Finanzausgleich zwischen Bund, Länder und Kommunen muss neu definiert werden. Bei neuen Bundesgesetzen muss zwingend die Finanzierung zwischen Bund, Ländern und Kommunen verbindlich geregelt werden.</p> <p>Welchen Schuldenstand wollen wir zukünftigen Generationen zumuten?</p> <p>In Hannover müssen evtl. Investitionen (z. B. Projekt Linie D) auf den Prüfstand.</p>	1

Thema „Kitaplätze für alle Kinder und zwar gebührenfrei!“

Account	Beitrag	Likes
Henry, 24.01.2015	<p>Salzgitter oder Braunschweig machen es vor, da sind Kitaplätze gebührenfrei für alle Kinder. In Hannover sind schon für Kinder mit Eltern mit relativ niedrigen Einkommen schnell die über 250 Euro Höchstbetrag fällig.</p> <p>Wir Eltern zahlen wie alle Bürger Steuern. Von einem guten Kita-Angebot profitieren langfristig betrachtet alle. Denn der Kita-Besuch ist erwiesenermaßen die Grundlage für eine gelungene Bildungs- und Berufslaufbahn. Wir Eltern zahlen aber nicht nur Steuern wie alle Bürger, sondern außerdem noch Kita-Gebühren, gerade so als wäre die Kita ein reines Dienstleistungs-Unternehmen, dass ausschließlich der Bequemlichkeit der Eltern diene.</p> <p>Es ist daher eine unglaublicher Vorgang, dass Rot-Grün in Hannover von den Eltern demnächst noch mehr Kita-Gebühren eintreiben will. Und es ist Augenschere, dass mit dem Argument kaschieren zu wollen, die Gebührenstaffel solle dadurch gerechter gestaltet werden.</p> <p>Keine Kita-Gebühren - das ist gerecht!</p>	

h. Jugendpanel 2030: Fragen zu Bildung und Kultur (OD31)

Das Jugendpanel 2030 fand nicht im städtischen Online-Dialog-Forum statt sondern wurde auf der eigenständigen Website <http://Jugendpanel2030.de> durchgeführt. Es ist daher in dieser Dokumentation nicht vorhanden.

i. Wie kann es ein gutes, ökologisch und sozial gerechtes Zusammenleben Aller geben? (OD07)

Dialog war vom 5. März bis zum 30. März 2015 geöffnet.

Was bedeutet Zuwanderung für „mein Hannover 2030“ und welche Grundlagen für ein gutes Zusammenleben brauchen wir? In unserem Online-Dialog wollen wir gemeinsam Herausforderungen und Strategien zum Thema Zuwanderung rund um das nächste Agenda-21 Plenum debattiert

Dazu lädt das Agenda21- und Nachhaltigkeitsbüro alle ein sich am 16. März 2015, von 17.00 – 19.00 Uhr vor Ort im Neuen Rathaus über Perspektiven für „Mein Hannover 2030“ auszutauschen und zu diskutieren. Mehr Informationen zur Veranstaltung finden Sie im [Veranstaltungskalender](#)

Falls Sie nachträglich noch etwas beitragen wollen, schreiben Sie bitte in den Dialog ["Wie wollen wir wachsen"](#).

Thema „Wie können wir „mein Hannover 2030“ gemeinsam gestalten?“

Account	Beitrag	Likes
Online Moderation, 05.03.2015	<p>Wir laden Sie herzlich ein, auch online mit uns die Fragen des nächsten Agenda21-Plenums zu diskutieren:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Was muss heute schon getan werden, damit ein gutes, ökologisch und sozial gerechtes Zusammenleben aller gelingt?2. Welche Begegnungsräume benötigen wir, um voneinander lernen zu können?3. Was kann ich persönlich dazu beitragen und zu welchen persönlichen Einschnitten bin ich bereit?" <p>Auf unserer Veranstaltung am 16.03.2015 berichtet Melanie Walter (Stelle Migration und Integration im Fachbereich Soziales der Landeshauptstadt Hannover) dann über „Aktuelle Zuwanderung in Hannover und Perspektiven für 2030“ .</p> <p>Anschließend können Sie ihre Ideen in einem World-Café mit Lipi Ahmed (Initiative für einen Internationalen Kulturaustausch Hannover/Nds. und Netzwerk Migrantinnen Selbst Organisationen), Nadiya Dorokhova (Migrantinnen für Agenda 21 e.V.), Eric Feise (Gesellschaftliches Engagement von Migrantinnen, Migranten und Deutschen), Agatha Ombeni Ngonyani (Kinderbuchautorin) und Jochen Peiler (Transition Town Hannover) diskutieren.</p>	

Thema „die ultimative lösung ...“

Account	Beitrag	Likes
franzbetz, 08.03.2015	<p>... kann es nicht geben.</p> <p>allein die fragestellung erstickt jeden dialog. da wird eine antwort, ein beitrag erwartet, der alle themen irgendwie gerecht wird. das ruft maximal die besserwisser, die projektfixierten, die grossen ideen auf den plan, aber nicht die, die einfach eine idee, ein statement haben.</p> <p>so wie mich, der sich in den grünflächen, parks und gewässern einen mobilen kiosk wünscht. dessen angebot z.b. kommunikative getränke aus verschiedenen kulturen beinhaltet. ein kiosk der nicht auf gewinn optimiert sein muss, sondern eher locker und leicht. auf den man sich freut, wenn er um die ecke biegt, dessen klingel man hört, so wie etwa der/die eis-mann/frau mit seinem vw-bulli.</p> <p>da würde ich mich freuen, wenn andere ihre ideen und gedanken beisteuern. was wäre wenn ...</p> <p>und vielleicht radelt er/sie im sommer ja tatsächlich um die ecke im park.</p> <p>einen sonnigen sonntag wünscht franz</p>	
Online Moderation, 26.03.2015	<p>Lieber franzbetz,</p> <p>danke für die Rückmeldung. Wie könnte oder müsste denn eine Fragestellung Ihrer Meinung nach aussehen? Welche Fragen würden Sie hier gerne diskutieren?</p> <p>Ihre Online Moderation</p>	

Thema „Dialog war geöffnet vom 05. März - 30. März 2015“

Account	Beitrag	Likes
Henning Kohlmeier 06.02.2015	<p>In diesem Dialog geht es im Umfeld des Agenda-Plenums am 16.03.2015 um Umwelt- und Nachhaltigkeitsthemen. Der Dialog öffnete am 05. März. Falls Sie jetzt noch etwas zu diesem Thema beitragen wollen, schreiben Sie bitte in den Dialog "Wie wollen wir wachsen".</p> <p>Mehr Informationen darüber, wie wir heute im Thema Umwelt aufgestellt sind, finden Sie auf www.meinhannover2030.de</p>	

j. Zukunft des Wohnens in gemischten Quartieren: Weiter wohnen wie gewohnt? (OD06)

Dialog war vom 3. März - 17. März 2015 geöffnet

In diesem Dialog konnten Sie Ihre Ideen und Kompetenzen zum Thema Wohnen einbringen - Vor Ort bei unserer Veranstaltung am 10.03. oder hier im Online-Dialog.

Falls Sie jetzt nachträglich etwas beitragen wollen, schreiben Sie bitte in den Dialog "[Wie machen wir Hannover zu einem Zuhause für viele?](#)".

Thema „Bedarfe und Strategien zum Thema Wohnen“

Account	Beitrag	Likes
Online-Moderation, 03.03.2015	<p>In diesem Dialog können Sie Ihre Ideen und Kompetenzen zum Thema Wohnen einbringen - Vor Ort bei unserer Veranstaltung am 10.03. oder hier im Online-Dialog.</p> <p>Wie verändern sich Lebensstile und Bedarfe zum Wohnen? Wie muss sich die Stadt verändern, wenn die Menschen im Durchschnitt älter und internationaler werden? Welche Strategien und Instrumente haben die Kommune und andere Akteure, um mit gesellschaftlichen Veränderungen umzugehen?</p> <p>Das Baudezernat lädt Sie herzlich ein bei unserer Veranstaltung am 10. März 2015 von 19 bis 21.30 Uhr im Alten Rathaus mit anderen Akteuren die Zukunft des Wohnens in Hannover zu diskutieren. Die Programm der Veranstaltung finden Sie hier: http://www.hannover...hten-Quartieren.</p>	

Thema „Dialog war geöffnet im Zeitraum 3. März - 17. März 2015“

Account	Beitrag	Likes
Henning Kohlmeyer, 06.02.2015	<p>In diesem Dialog können Sie Ihre Ideen und Kompetenzen zum Thema Wohnen einbringen - Vor Ort bei unserer Veranstaltung am 10.03. oder hier im Online-Dialog.</p> <p>Wie verändern sich Lebensstile und Bedarfe zum Wohnen? Wie muss sich die Stadt verändern, wenn die Menschen im Durchschnitt älter und internationaler werden? Welche Strategien und Instrumente haben die Kommune und andere Akteure, um mit gesellschaftlichen Veränderungen umzugehen?</p> <p>Das Baudezernat lädt Sie herzlich ein bei unserer Veranstaltung am 10. März 2015 von 19 bis 21.30 Uhr im Alten Rathaus mit anderen Akteuren die Zukunft des Wohnens in Hannover zu diskutieren. Die Programm der Veranstaltung finden Sie hier: http://www.hannover...hten-Quartieren.</p>	

k. Baukultur als Stadtwert: Wie soll unsere Stadt aussehen? (OD16)

Dialog war geöffnet vom 6. bis zum 20. April 2015

In diesem Dialog konnten Sie Ihre Ideen und Kompetenzen zum Thema Baukultur als Stadtwert einbringen – vor Ort bei unserer Veranstaltung am 13.4. oder hier im Online-Dialog.

Es ging im Wesentlichen um die Frage: Wie kann bei notwendigen Veränderungen das baukulturelle Erbe der Stadt erhalten werden und welche Anforderungen sollen an die Gestaltung neuer Quartiere und öffentlicher Räume gestellt werden?

Thema „Erbe Hannovers“

Account	Beitrag	Likes
Online Moderation, 07.04.2015	In diesem Dialog geht es um das baukulturelle Erbe Hannover: Was ist das baukulturelle Erbe Hannovers? Und wie gehen wir mit ihm um?	
Online Moderation, 14.04.2015	via Facebook am 13.04.2015 erhalten: --- Christian B: Das ist eine sehr interessante, in Zügen beinahe schon groteske Frage vor dem Hintergrund solcher aktuellen Stichworte wie Bebauung öffentlichen Raums im Ensemble des Zooviertels (Mars-la-tour-Str., Seelhorst-/Ecke Zeppelin-, noch dazu mit Luxus!-Wohnungen), Schiffgraben, Osterstraße (Deutsche Hypo vs Abriss Gründerzeithaus), Bebauungspläne Steintor, Bebauung Klagesmarkt ... Baukulturelles Erbe, das nicht Hillebrecht zum Opfer fiel, städtebauliche Identität, wird vernichtet. (Zur Freude der Stadtkämmerei?) Neues Kröpcke-Center, Deutsche Hypo, Deloitte ... Fassadenarchitekturen, die an prominenter Stelle im Stadtbild nichts mit Stadtbildpflege und Identitätsbildung im Originären zu tun haben, vielmehr mit modischen Aspekten. Wo ist der Blick aufs große Ganze des Ensembles Stadtbild Hannover im Sinne einer stilsicheren Identität? Der große, übergeordnete Blick vs Einzelmaßnahmen, die übergreifende Idee? Auch den neu gestalteten Trammplatz sehe ich als fragwürdig an im Sinne einer stilsicheren Ensemblekonzeption, was nicht an der Trammplatz-Gestaltung als solcher kritzelt.	

Thema „gemeinsame Vereinbarung zur Baukultur?“

Account	Beitrag	Likes
Online Moderation, 07.04.2015	In diesem Dialog können Sie Ihre Ideen und Kompetenzen zum Thema Baukultur einbringen - Vor Ort bei unserer Veranstaltung am 13.04. oder hier im Online-Dialog. Wie könnte man gemeinsam mit Politik, Bauherren, Planern und Nutzern Baukultur gestalten? Wie erreicht man eine feste Vereinbarungen und arbeitet daran	

	weiter?	
	Schreiben Sie uns Ihre Ideen und Erfahrungen.....	

Thema „Dialog war geöffnet im Zeitraum 6. April - 20. April 2015“

Account	Beitrag	Likes
Henning Kohl- meyer, 06.02.2015	<p>In diesem Dialog konnten Sie Ihre Ideen und Kompetenzen zum Thema Baukultur als Stadtwert einbringen – vor Ort bei unserer Veranstaltung am 13.4. oder hier im Online-Dialog.</p> <p>Wie kann bei notwendigen Veränderungen das baukulturelle Erbe der Stadt erhalten werden und welche Anforderungen sollen an die Gestaltung neuer Quartiere und öffentlicher Räume gestellt werden?</p> <p>Das Baudezernat und die Architektenkammer Niedersachsen laden Sie herzlich ein bei unserer Veranstaltung am 13. April 2015 von 19 bis 21.30 Uhr im Alten Rathaus mit anderen Akteuren über Baukultur als Stadtwert zu diskutieren.</p>	

I. Soziales Hannover 2030: Wie stärken wir selbständiges Leben und gesellschaftliche Teilhabe? (OD17)



Dialog war geöffnet vom 13. April bis zum 12. Mai 2015

Ein Bild sagt manchmal mehr als viele Worte. Und es hilft häufig, kompliziertere Sachverhalte oder bewegende Gefühle einprägsam auszudrücken. Hier werden Fotos Ihres ganz persönlichen Hannovers gesucht. Nicht als Beiträge zu einer Art Fotowettbewerb, sondern als Ausdruck ihrer Wünsche, Kritikpunkte oder Lösungsideen. Zeigen Sie in Bildern, was Sie bewegt.

Die Fotos können kommentiert werden oder einfach für sich sprechen. Es können Alltags-schnappschüsse oder spontane Beobachtungen sein - auf dem Weg zur Kita, zur Schule, zur Arbeit, beim Blick aus dem Fenster. Es können kreative Bildkompositionen sein, mit Bedacht arrangiert.

Wichtig ist jeweils, dass keine Urheber- oder Persönlichkeitsrechte verletzt werden: Im Zweifel lieber ein Motiv ohne Gesichter verwenden. Und vielleicht wird auch Ihr Foto ja Bestandteil einer Vernissage/Ausstellung im weiteren Verlauf des Stadtdialoges?

Thema „Alle willkommen?“

Account	Beitrag	Likes
<p>Online Moderation, 13.04.2015</p>	<p>Jahr für Jahr kommen zahlreiche Menschen neu nach Hannover: Aus Deutschland, aus Europa und der ganzen Welt. Manche aus eigenem Antrieb und andere, weil sie aus ihrem Heimatland fliehen mussten. Manche mit guter Ausbildung und andere mit schlechten Voraussetzungen für ein selbstständiges Leben.</p> <p>Wie können wir Neuankömmlingen aus allen Kulturen den Start erleichtern, damit sie in Hannover schnell eine neue Heimat finden?</p> <p>Hannovers Wachstum fußt im Wesentlichen auf Zuwanderung aus andern Ländern Europas – wussten Sie das? Wie heißen wir sie willkommen?</p> <p>Berichten Sie uns von dem Zusammenleben in Ihrem Stadtteil...mit einem Bild!</p>	
<p>Mohammed Mortaja, 21.04.2015</p>		
<p>Online Moderation, 27.04.2015</p>	<p>Lieber Mohammed Mortaja,</p> <p>vielen Dank für Ihren Foto-Beitrag.</p> <p>Was meinen die anderen Leserinnen und Leser zu diesem Bild? Wie interpretieren Sie die Deutsche Flagge vor dem Universitätsgebäude?</p> <p>Wäre es Ihrer Meinung nach gut, noch weitere Flaggen aufzustellen?</p> <p>Halten Sie die Universität generell für einen internationalen Ort?</p> <p>Wir freuen uns auf Ihre Beiträge!</p> <p>Ihre Online-Moderation</p>	

<p>Online Moderation, 06.05.2015</p>	<p>Das Bild der Universität zeigt uns einen internationalen Ort der Wissenschaft. Aber wie sieht es bei Ihnen im Alltag, im Stadtteil aus?</p> <p>Wie funktioniert das Zusammenleben der Kulturen in Ihrem Stadtteil?</p> <p>Was haben Sie persönlich von Menschen aus anderen Kulturen gelernt/übernommen....?</p> <p>Schreiben Sie uns Ihre Erfahrungen oder zeigen es mit einem Bild....</p> <p>Ihr Moderationsteam</p>	
<p>Online Moderation, 21.05.2015</p>	<p>Liebe Hannoveranerinnen und Hannoveraner, als Kommentar zu unserer Ankündigung auf Aktuell haben wir vom Nutzer Volker Wille noch folgendes Bild bekommen:</p> 	

Thema „Familien kommen und bleiben?“

Account	Beitrag	Likes
<p>Online Moderation, 13.04.2015</p>	<p>Was macht Hannover familienfreundlich, was müssen wir tun, damit das so bleibt? Wie kann Leben in der Großstadt über alle Familienphasen und in allen -konstellationen attraktiv bleiben?</p> <p>Bezahlbare Wohnungen, lebendige öffentliche Räume, ein starkes Bildungsangebot, ein gutes Miteinander, familienfreundliche Arbeitgeber... Was finden Sie wichtig für das Familienleben in Hannover?</p> <p>In Hannover leben fast 50.000 Familien mit Kindern unter 18 Jahren. Das klingt viel, es sind aber nur 17% der Gesamtbevölkerung. Wie schaffen wir es, die Bedürfnisse von Kindern und Jugendlichen im Blick zu behalten?</p>	

	<p>Was zieht Familien nach Hannover? Wann leben sie gern in der Stadt?</p> <p>Wie sehen Sie Hannover? Schicken Sie uns ein Bild!</p> <p>Ihr Moderationsteam</p>	
<p>Sepl, 16.04.2015</p>	 <p>Verspieltes, Kreatives auf den Plätzen und an den Straßen. In der Stadtmitte und auch in den Stadtteilen. Das wär's. Unsere Nachbarländer auf der anderen Rheinseite machen's vor - und der Spielplatz an der Davenstedter Straße (Haltestelle Nieschlagstraße) ist auch ein gelungenes Beispiel. Tische mit Gesellschaftsspielfeldern auf der Platte, Geschicklichkeitsspiele und Bewegungsgeräte, Sitzbänke. Hier treffen sich alle Generationen. Keine "Verzehrpflicht" und keine Stufen. Für den kurzen Zwischenstopp oder einen ganzen Nachmittag in der Sonne.</p> <p>Straßenkunst ist toll, aber manchmal lässt sich's ja auch gemeinsam denken (Form und Funktion - einschließlich Kindersicherheit) oder ergänzen...</p>	
<p>Sepl, 28.04.2015</p>	<p>Fotografische Ergänzung: Der "Begegnungsplatz" an der Nieschlagstraße bietet durch Sitzgelegenheiten und Nischen nicht nur schöne Spielereien wie in der Gruppenstraße (Bild im Beitrag oben), sondern auch eine großartige Aufenthaltsqualität:</p>	



Da kann man die Lindener schon drum beneiden...

Online Moderation, 06.05.2015

Danke Seppl für die Impressionen zum Thema Spielplätze und Freizeitbeschäftigung.

Neben der Gestaltung von Plätzen gibt es sicher noch viele Beispiele, was man in Hannover noch besser für Familien machen könnte.

Wo sehen Sie weitere Schwächen oder Stärken in Hannover für Familien mit Kindern und Jugendlichen?

Wie sieht zum Beispiel ein Hannover aus, in dem berufstätige Eltern in Familiensorge und Beruf unterstützt werden?

Ihr Moderationsteam


Online Moderation, 11.05.2015

Frank Radel schrieb am 08 Mai 2015 - 17:29:



Soziales Leben, symbolisch Kinderwagen und Arbeitstasche.

Thema „Ob arm, ob reich - alle mit dabei?“

Account	Beitrag	Likes
<p>Online Moderation, 13.04.2015</p>	<p>Oft ist es schwer, mit wenig Geld „Schritt zu halten“. Um trotzdem „teilhaben“ zu können, gibt es eine Reihe von Angeboten. Kennen Sie zum Beispiel den Hannover-Aktiv-Pass? Oder den "kleinen Geldbeutel"?</p> <p>Welche Unterstützungsangebote finden Sie sinnvoll, welche fehlen? Wie können sinnvolle Angebote besser beworben werden, damit mehr Menschen sie nutzen? Welche Angebote sollten ausgeweitet werden - ob in Hannover oder in Ihrem Stadtteil? Welche Kräfte können Sie selbst entfalten? Was können Nachbarschaften oder Netzwerke dazu beitragen?</p>	
<p>Online Moderation, 13.04.2015</p>	<p>Zoo, Kino, shoppen: Können Sie sich alles leisten, was Sie wollen?</p> <p>Strom, Heizkosten, Versicherungen: Alles wird teurer. Woran sparen Sie zuerst? Woran würden Sie auf keinen Fall sparen?</p> <p>Sich etwas leisten können oder sparen müssen, viele Aktivitäten und Teilhabemöglichkeiten funktionieren nur mit Geld. Welche Erfahrungen haben Sie? Wie beeinflusst das Thema Geld unser Miteinander?</p> <p>Ihre Erfahrungen sind gefragt, schicken Sie uns ein Bild und einen Kommentar....</p> <p>Ihr Moderationsteam</p>	
<p>Winter, 14.04.2015</p>	<p>Mittendrin, aber nicht dabei! - Auch Alltag für Menschen in Hannover!</p> 	<p>1</p>
<p>Friederike89, 14.04.2015</p>	<p>Das Bild steht für Zinsen, die wir zurzeit bekommen für unser Geld: Quasi KEINE.</p>	

Die Stiftungen, die ja nur ihre Zinsen ausschütten, haben in Zeiten wie diesen (Niedrigzinsflauten) kaum mehr Geld mehr, um Zuschüsse für Arme zu gewähren.

Vielen Menschen wäre mit ein paar Euro schon enorm geholfen: Hier eine Klassenfahrt, dort ein Schüler-Sprachaustausch, hier ein Hörgerät oder dergleichen.

Mein Vorschlag: Warum kooperieren die Stadtverwaltung / die Stiftungen nicht mit hannoverschen BürgerInnen? Manche wissen nicht, wohin mit ihrem Geld. Darunter wären auch einige, die bereit sind, ihr Geld lieber zinsfrei zu verleihen, z. B. als Kleinst- oder Mikrokredite, als es auf dem Sparbuch zins- und sinnlos liegen zu lassen. Das müsste aber zentral organisiert werden, damit Kreditnehmer und Kreditgeber anonym bleiben können, wenn sie das möchten. Es bräuchte eine neutrale Vermittlungsorganisation dazwischen, die die vertraglichen Dinge regelt.



Online Moderation, 22.04.2015

Soziale Ungleichheit gehört zum alltäglichen Leben in Hannover und anderen Städten. Was könnten wir tun, um diese zu verringern?

Ist das zinsfreie Verleihen von Kapital eine Möglichkeit?

Welche weiteren Ideen haben Sie?

Wir freuen uns auf Ihre Anregungen!

Ihr Moderationsteam

Frank Radel,
04.05.2015



Online Moderation,
06.05.2015

Liebe Hannoveranerinnen und Hannoveraner,
haben Sie Erfahrungen, wie es ist, mit wenig Geld "dabei" zu sein? Wie machen Sie das?
Und wie und wo kann man sich engagieren, andere mit einzubeziehen?
Haben Sie Tipps für die anderen?
Ihr Moderationsteam

Online Moderation,
07.05.2015

Frank Radel schrieb am 04 Mai 2015 - 10:50:



Titel: Arme betteln

Online Moderation,
07.05.2015

Frank Radel schrieb am 04 Mai 2015 - 11:00:



Titel: Immer auf der Suche

Thema „Jung und alt miteinander?“

Account	Beitrag	Likes
<p>Online Moderation, 13.04.2015</p>	<p>Wie kann es gelingen, voneinander zu lernen, sich gegenseitig zu respektieren und das Wissen der jungen mit dem älterer Generationen auszutauschen? Wie können wir noch besser miteinander ins Gespräch kommen? Wieviel Miteinander der Generationen brauchen und wollen wir?</p> <p>Die Mehrgenerationenfamilie ist heute die Ausnahme - und umso mehr sind wir darauf angewiesen, voneinander zu lernen und aufeinander Rücksicht zu nehmen.</p> <p>Jung und Alt miteinander – zeigen Sie uns, wie das geht!</p> <p>Jung und alt getrennt – hier die Kita, dort das Altenheim: Wollen wir das?</p> <p>Oder jung und alt gemeinsam: Wie geht das?</p> <p>Was denken Sie zum Thema Zusammenleben mit mehreren Generationen? Brauchen wir Angebote für jede Gruppe allein oder sollten diese eher generationenübergreifend gestaltet werden?</p> <p>Ihr Moderationsteam</p>	

Andi,
24.04.2015



1

Alt und Jung müssen hier durch. Aber wenn es so voll ist wie im Berufsverkehr heute nachmittag auf dem Foto, ist das echt eine Qual und die gebotene Rücksicht bleibt oft auf der Strecke. Ich fürchte hier wird es 2030 zu eng sein, wenn wir alle weniger Auto und mehr Öffis fahren.

Online Moderation,
28.04.2015

Lieber Andi,

ein interessanter Beitrag zum Thema Öffentlicher Personennahverkehr und den Konsequenzen seines Ausbaus. Der Beitrag passt auch gut zur Diskussion um [Barrierefreiheit](#) und natürlich zu den vielen Beiträgen zum Thema [Mobilität](#). Schauen Sie mal vorbei und diskutieren Sie mit!

Ihr Moderationsteam

1

Online Moderation,
06.05.2015

Liebe Hannoverannerinnen und Hannoveraner,

wir wollen das Thema der Generationenn noch einmal neu beleuchten. Dafür haben wir uns gefragt, wo es in ihrem Stadtteil Orte gibt, an denen Junge und Alte zusammenkommen?

Und wie kommen Sie am besten mit anderen Menschen (anderer Altersgruppen) ins Gespräch?

Schicken Sie uns Ihre Impressionen....

Ihr Moderationsteam

Online Moderation, 07.05.2015

Rentnerleben-Senioren

Frank Radel schrieb am 04 Mai 2015 - 10:52:



Thema „Gute Nachbarschaft?“

Account	Beitrag	Likes
Online Moderation, 13.04.2015	<p>Leben in der Stadt: Fest verwurzelt im Kiez oder anonym und ungestört? Wie wollen wir in Zukunft miteinander leben – in den Straßen, in den Häusern?</p> <p>Was brauchen wir, damit sich gute Nachbarschaft entwickeln kann? Was ist gute Nachbarschaft überhaupt? Was verhindert gute Nachbarschaft? Welche Initiativen und Projekte oder öffentlichen Plätze und Feste unterstützen schon heute eine lebendige Nachbarschaft?</p> <p>Wie wichtig sind Ihnen Ihre Nachbarn / ist Ihnen Nachbarschaft? Was bedeutet für Sie gute Nachbarschaft?</p> <p>Zeigen Sie es mit einem Bild!</p> <p>Ihr Moderationsteam</p>	

<p>Andi, 28.04.2015</p>	 <p>Einfacher wäre zu beschreiben, woran gute Nachbarschaft scheitern kann. Ich finde, man muss sich kennen, miteinander sprechen und im Besten Falle ausgewogen kooperieren - also dass jeder etwas hat, bei dem ihn der andere unterstützen kann. Vielleicht ist es mit der Nachbarschaft schwierig, wenn man den Anderen gar nicht benötigt.</p>	
<p>Online Moderation, 28.04.2015</p>	<p>Fußt gute Nachbarschaft darauf, wenn oder dass man die gegenseitige Unterstützung braucht?</p> <p>Worin könnte diese Unterstützung bestehen? Was brauchen oder wünschen Sie sich von Ihren Nachbarn?</p> <p>Was denken Sie?</p>	
<p>Online Moderation, 06.05.2015</p>	<p>Oder wann ist Ihnen Nachbarschaft "zu viel"? Berichten Sie uns von schönen und nicht so schönen Momenten der Nachbarschaft.</p> <p>Ihr Moderationsteam</p>	

Thema „Freiräume für Mädchen und Jungen?“

Account	Beitrag	Likes
<p>Online Moderation, 13.04.2015</p>	<p>Treffpunkte im Sommer und Winter, Rückzugs-, Sport- und Bewegungsorte im öffentlichen Raum – wo finden Kinder und Jugendliche Platz in Hannover? Von welchen Orten müssten es mehr in Hannover geben?</p> <p>Was brauchen Kinder und Jugendliche, um ihre Räume zu ge-</p>	

	<p>stalten und mitzubestimmen? Parkhaus Jam und Skateanlagen, die Lieblings-Parkbank oder der Jugendtreff – wo findet Jugend Stadt?</p> <p>Was sind für dich „Freiräume“? Sag's mit einem Bild.</p> <p>Was macht deine „Freiräume“ so wichtig für dich?</p> <p>Sag uns deine Meinung!</p>	
Online Moderation, 06.05.2015	<p>Was erlebst du gerne in Hannover? Welche Orte sind schon gut?</p> <p>Oder wo möchtest du eigentlich gerne dabei sein, aber es geht nicht?</p> <p>Schickt uns ein Bild!</p>	

Thema „Barrierefrei und inklusiv?“

Account	Beitrag	Likes
Online Moderation, 13.04.2015	<p>Oft sind es Kleinigkeiten, die Menschen Teilhabe erschweren oder sogar unmöglich machen. Manchmal sind erhebliche bauliche Maßnahmen notwendig, manchmal reicht ein „Klick“ im Kopf, um Inklusion zu ermöglichen.</p> <p>Wie und wo kann Hannover die Teilhabe von Menschen (mit und ohne Behinderung) erleichtern? Welche guten Beispiele kennen Sie? Zeigen Sie uns Ihr barrierefreies oder gar inklusives Hannover 2030!</p> <p>Barrieren in Hannover – wer kennt sie nicht: Fotografieren Sie Ihre persönliche Alltagsbarriere.</p> <p>Was läuft schon gut in Hannover im Bereich Barrierefreiheit und wo muss noch etwas getan werden?</p> <p>Wir freuen uns auf Ihre Beiträge....</p> <p>Ihr Moderationsteam</p>	

Online Moderation, 13.04.2015



Der Bahnplan für Blinde - ein wichtiger Schritt für ein barrierefreies mobiles Hannover!

Friederike89,
14.04.2015

Hallo,
ich bin total genervt von vielen, nicht nur hannoverschen Dienstleistern (ob Gastronomie, Kino oder Hotel oder Banken oder Kaufhäuser: völlig egal). Wieso sind die nicht standardmäßig alle barrierefrei? Und falls das baulich nicht realisierbar ist: Wieso sind die dort beschäftigten Dienstleister nicht wenigstens sensibilisiert für das Thema und haben automatisch Alternativen in petto, auf die sie verweisen können? Ein Ärgernis!

Friederike89,
21.04.2015

Klar, bedeutet "barrierefrei" mehr als "rollstuhlgerecht".

Aber aus Rollisicht habe ich folgendes mitzuteilen:

Thema Kino:

Selbst neue Kinos (z.B. Astor!) ermöglichen Rollstuhlfahrern häufig nur die unattraktiven Sitzplätze in der ersten Reihe. Diese können auch häufig nicht online, sondern nur telefonisch reserviert werden.

Warum ist das so?


Thema Behindertenausweis: Er ermöglicht bei städtischen Angeboten, dass Begleitpersonen umsonst sind. Private Anbieter sind hieran nicht gebunden. Das führt zu erheblichen Mehrausgaben, weil nicht nur der Platz für die Begleitperson bezahlt werden muss (z.B. im Theater am Aegi), sondern für Rollstuhlfahrer häufig auch nur die teuren Plätze in der ersten Reihe zur Verfügung stehen. Auf diese Weise ist es auch nicht möglich, mit mehreren ins Theater /Kino / Konzert zu gehen. Warum ist das so?

Thema Oper:

Die Rollstuhlplätze sind separat und logenmäßig abgeschlossen. Warum ist das so?

Planetarium, Wasserturm und Bildungsverein: Das sind Beispiele für Angebote, die nicht barrierefrei sind, weil sie von Rollstuhlfahrern nicht genutzt werden können. Warum ist das so?

1

<p>Online Moderation, 22.04.2015</p>	<p>Es wurden bereits einige Beispiele genannt, wo es in Hannover noch Verbesserungsbedarf bezüglich der Barrierefreiheit gibt.</p> <p>Aber gibt es auch noch weitere positive Beispiele, wie die Bahnhofspläne für Blinde?</p> <p>Wo bestehen gute Ansätze, die noch weiter ausgebaut werden sollten?</p> <p>Wir freuen uns auf Ihre Fotos und Beiträge!</p> <p>Ihr Moderationsteam</p>	
<p>Andi, 24.04.2015</p>		
<p>Andi, 24.04.2015</p>	<p>Das Bild sollte eigentlich gedreht sein aber das kann der Dialog hier wohl nicht...</p> <p>Auf dem Foto sieht man, dass der Neue Trammplatz auf der einen Seite wirklich klasse geworden ist. Auf der anderen Seite ist aber immer noch die breite Treppe, die jetzt nur zwei Rampen zu sen Seiten hin bekommen hat. Rollifahrerinnen und Kinderwagenschieber müssen also einmal außen rum "nach'n Rathaus hin".</p>	

Andi,
24.04.2015

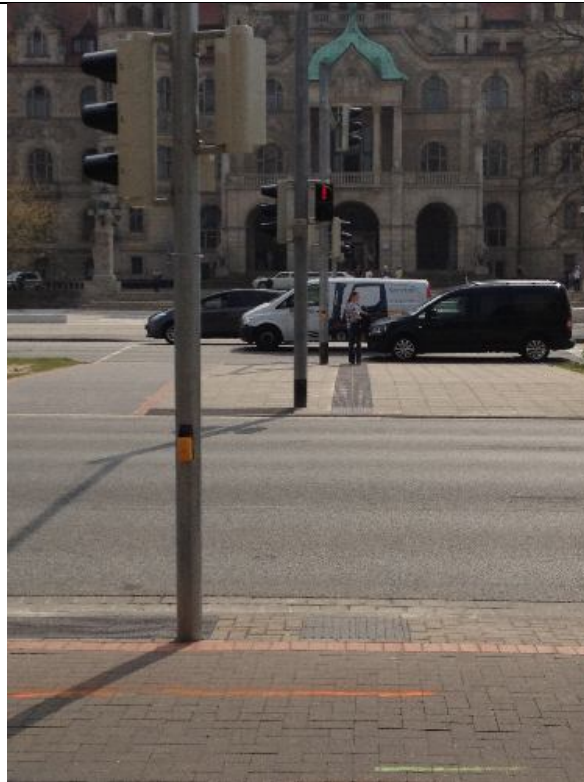


Die renovierte U-Bahnstation an der Markthalle und die neuen Bürgersteige an der Karmarschstraße sind ein weiteres gut gelungenes Beispiel dafür, wie der öffentliche Raum verschönert und gleichzeitig Barrieren verringert werden können.



Nur hier, vor der Sparkasse, weiß ich nicht so recht, was mir der Platz sagen soll: Soll da Außengastronomie hin? Für einen richtigen Platz ist die Fläche zu klein...

Andi,
27.04.2015



Bei Fußgängerampeln wie hier am Friedrichswall wäre es gut, wenn sie wie eine grüne Welle zusammenschaltet wären. So wie es jetzt ist, wartet man doppelt und das nicht zu kurz. Technisch muss so etwas doch möglich sein, oder?

Online Moderation,
27.04.2015

Im [allgemeinen Dialog](#) schrieb "ChS" folgenden Beitrag über alltägliche Barrieren im Straßenverkehr, wie zum Beispiel hohe Bordsteinkanten.

Wie sieht es in Ihrer Nachbarschaft aus? In welchen Situationen sehen Sie sich mit Hindernissen konfrontiert?

Wir freuen uns auf Ihre Beiträge!

Ihre Online Moderation

ChS schrieb am 23 Apr 2015 - 12:24:
es ist alles schön gemacht und ich bin sehr glücklich darüber. Aber es kommt immer ein aber.
Wenn ich zu Netto gehe, habe ich Problem mit meinem Trolli. Da wo ich gehen darf, sind hohe Bordsteinkanten, und dort wo sie flach sind, finde ich eine Absperrung. Und wenn mein Einkaufstrolli voll ist, habe ich als älterer Mensch ein Problem. Man könnte an einer Lösung nachdenken.

Es sieht aus, als ob jemand nicht mitgedacht hatte.
Im Anschluss eine Dateianhang

1

		
<p>Online Moderation, 06.05.2015</p>	<p>Danke Friederike89 und Andi für die negativen und positiven Beispiele zum Thema Barrieren im Alltag und insbesondere in Straßenverkehr und Freizeitgestaltung.</p> <p>Friederike89 hat aber auch angesprochen, dass Barrierefreiheit nicht nur ein bauliches sondern auch ein soziales Thema ist. Haben wir alle immer barrierefreie Lösungen in unserem beruflichen und privaten Umfeld parat?</p> <p>Inklusion heißt: Wer dabei sein möchte, kann dabei sein, oder? Wie inklusiv ist Hannover?</p> <p>Wir freuen uns auf weitere Bilder und Beiträge....</p> <p>Ihr Moderationsteam</p>	

Thema „Wilfried Behre, Kunstaktion“

Account	Beitrag	Likes
<p>Wilfried Behre, 18.04.2015</p>	<p>Wilfried Behre, Kunstaktion: "Aus 190 gebrauchten Weihnachtsbaumstämmen ein Bett für Obdachlose"</p>	

	 <p>Aus 190 gebrauchten Weihnachtsbaumstämmen ein Bett für Obdachlose. Kunstaktion von Wilfried Behre</p>	
<p>Online Moderation, 22.04.2015</p>	<p>Danke für die Kunstaktion, Herr Behre. Kurze Frage: Ist das Foto ein Beitrag zum Thema "Teilhabe trotz Armut", zur "Willkommenskultur" oder vielleicht zu einem ganz anderen Thema?</p>	
<p>Online Moderation, 01.07.2015</p>	<p>Die folgende Antwort hat uns heute erreicht:</p> <p>Zitat</p> <p>Es war eine Kunstaktion die vermutlich einiges in Bewegung gebracht hat. beste Grüße W. B.</p>	

Thema „Fotoimpulse in der Galerie“

Account	Beitrag	Likes
<p>Henning Kohlmeier, 18.06.2015</p>	<p>In der Galerie des Online-Dialoges finden Sie unter "Soziales Hannover 2030" weitere Fotos!</p>	

Thema „Hannover bleibt bunt!“

Bewertet mit 5 von 5 Sternen bei 1 abgegebener Stimme

Account	Beitrag	Likes
<p>Can Arkadaz e.V., 11.05.2015</p>		

Thema „Geburten und Arbeiten“

Account	Beitrag	Likes
<p>Frank Radel, 08.05.2015</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Geschrieben 08.05.2015 - 16:29  <p>Soziales Leben, symbolisch Kinderwagen und Arbeitstasche.</p>	
<p>Online Moderation, 11.05.2015</p>	<p>Lieber Frank Radel,</p> <p>dieser Beitrag passt auch sehr gut in die Diskussion zum Thema Familie. Wir haben das Bild auch dort eingefügt.</p> <p>Ihr Moderationsteam</p>	

Thema „Beschäftigung auch für die vermeintlich "Chancenlosen"!“

Account	Beitrag	Likes
Arndt Andre- a, 08.05.2015	<p data-bbox="391 318 1270 383">Soziales Hannover 2030: Wie stärken wir selbständiges Leben und gesellschaftliche Teilhabe?</p> <p data-bbox="391 421 1289 551">Die Stadt Hannover ist auch 2030 noch sozial aktiv–Die Beschäftigungsförderung am Stützpunkt Hölderlinstraße engagiert sich immer noch für die sozial Schwachen und die, die augenscheinlich nicht ins Raster passen!</p> <p data-bbox="391 589 1302 654">Erfolgsgeschichten der Beschäftigungsförderung am Stützpunkt Hölderlinstraße</p>  <p data-bbox="391 1778 1302 1877">Rene P., 34 Jahre Aus der Arbeitslosigkeit => zur AGH Kraft => zum Stadtsekretär Anwärter => zum Verwaltungsangestellten im öffentlichen Dienst (2015)</p>	



Detlef Z., 63 Jahre

Qualifizierter Berufsabschluss => nach langjähriger Beschäftigung ausgebrannt => Private Probleme => langjährige Arbeitslosigkeit => Neuanfang am Stützpunkt Hölderlinstraße voraussichtlich bis zum Ruhestand im Jahr 2018



Andreas R., 49 Jahre

Qualifizierter Berufsabschluss => Überarbeitung im Job => 8 Jahre Langzeitarbeitslosigkeit => Arbeitsgelegenheit in der Hölderlinstraße => Arbeitsverhältnis am Stützpunkt Hölderlinstraße seit 2014

Thema „Arme betteln“

Account	Beitrag	Likes
<p>Frank Radel, 04.05.2015</p>		
<p>Online Moderation, 07.05.2015</p>	<p>Lieber Frank Radel,</p> <p>wir haben ihre beiden Bilder in den Dialog: "Ob arm, ob reich - alle mit dabei?" verschoben. Schauen Sie vorbei und diskutieren Sie mit!</p> <p>Ihr Moderationsteam</p>	

Thema „Rentnerleben-Senioren“

Account	Beitrag	Likes
<p>Frank Radel, 04.05.2015</p>		
<p>Online Moderation, 07.05.2015</p>	<p>Lieber Frank Radel,</p> <p>wir haben diesen Beitrag in das Thema: "Jung und alt miteinander?" verschoben. Vielleicht finden Sie dort ja noch weitere interessante Eindrücke.</p> <p>Ihr Moderationsteam</p>	

Thema „Arbeit“

Account	Beitrag	Likes
Frank Radel, 05.05.2015	 <p data-bbox="438 969 1129 999">Handlungsfeld,Wirtschaft,Arbeit,Umwelt,Gegensätze</p>	

Thema „Arbeit“

Account	Beitrag	Likes
Frank Radel, 05.05.2015	 <p data-bbox="438 1800 1129 1830">Handlungsfeld,Wirtschaft,Arbeit,Umwelt,Gegensätze</p>	


Thema „Immer auf der "Suche"“

Account	Beitrag	Likes
Frank Radel, 04.05.2015		

Thema „Ihmezentrum“

Account	Beitrag	Likes
Frank Radel, 04.05.2015	 <p data-bbox="440 1624 662 1646">Bau-Kultur 2015</p>	

Thema „nur mit Handy“

Account	Beitrag	Likes
Frank Radel, 04.05.2015		

Thema „Dialog läuft vom 14. April bis 12. Mai 2015“







Account	Beitrag	Likes
Henning Kohl- meyer, 06.02.2015	<p>Ein Bild sagt manchmal mehr als viele Worte. Und es hilft häufig, kompliziertere Sachverhalte oder bewegende Gefühle einprägsam auszudrücken. Hier werden Fotos Ihres ganz persönlichen Hannovers gesucht. Nicht als Beiträge zu einer Art Fotowettbewerb, sondern als Ausdruck ihrer Wünsche, Kritikpunkte oder Lösungsideen. Zeigen Sie in Bildern, was Sie bewegt.</p> <p>Die Fotos können kommentiert werden oder einfach für sich sprechen. Es können Alltagsschnappschüsse oder spontane Beobachtungen sein - auf dem Weg zur Kita, zur Schule, zur Arbeit, beim Blick aus dem Fenster. Es können kreative Bildkompositionen sein, mit Bedacht arrangiert.</p> <p>Wichtig ist jeweils, dass keine Urheber- oder Persönlichkeitsrechte verletzt werden: Im Zweifel lieber ein Motiv ohne Gesichter verwenden. Und vielleicht wird auch Ihr Foto ja Bestandteil einer Vernissage/Ausstellung im weiteren Verlauf des Stadtdialoges?</p> <p>Botschaften, Hinweise und Stimmungen, die in den Bildern enthalten und nicht schon in Worten beifügt sind, werden von einem Redaktionsteam den Abbildungen „abgelesen“. Sie werden anschließend in schriftlicher Form in die Unterlagen zum Stadtdialog „Mein Hannover 2030“ eingefügt, unter dem Handlungsfeld Inklusion, Integration und Teilhabe mit der Leitfrage „Wie stärken wir selbstständiges Leben und gesellschaftliche Teilhabe“.</p> <p>Wie Sie am Einfachsten Fotos hochladen können, verrät Ihnen unsere Kurzanleitung.</p>	








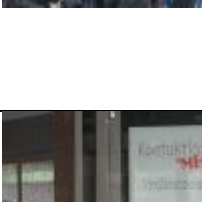
Fotoalbum „Integrationslotsen“



Als Absolventin der ehrenamtlichen IntegrationslotsInnen-Qualifizierung ging ich, Renata Lovric während eines Lotsen-Rundgangs durch Hannover auf Spurensuche. Angeregt wurde ich durch Frau Kuhlmeier/FamilienServiceBüro, mich am Onlinedialog2030 aus Sicht von MigrantInnen zu beteiligen.

Was fällt mir ins (fotografische) Auge? Was an sozialen Umständen ist zu verbessern, damit Hannover eine soziale Stadt bleibt? Ist die Sicht von mir als Hannoveranerin, die aus Kroatien stammt, anders als von anderen BürgerInnen?

Hochgeladen 21.05 .2015

Account	Foto	Titel	Beschreibung	Li-kes	Bewer-tung	Kommentare	
Lovric Renata		Treff-punkt		0	keine	0	
Lovric Renata		Auf-bruch 1		0	keine	0	
Lovric Renata		Auf-bruch 2		0	keine	0	
Lovric Renata		Unser Re-ferent zeigt uns wichtige An-laufstel-len		0	keine	0	
Lovric Renata		Sehr bee-in-druckt.. . An-dreas P.		0	keine	0	
Lovric Renata		.. und auf-merk-sam...		0	keine	0	






Lovric Renata		... und zufrieden...		0	keine	0	
Lovric Renata		Wichtige Anlaufstellen...		0	keine	0	
Lovric Renata		und der Rundgang geht weiter...		0	keine	0	
Lovric Renata		...noch eine wichtige soziale Einrichtung...		0	keine	0	
Lovric Renata		...Besuch auch bei der Bahnhofsmission...		0	keine	0	
Lovric Renata		... weiter ging es zum 'Cafe Connection'		0	keine	0	
Lovric Renata		... und ganz "wichtig", die RAD STATION-Besichtigung		0	keine	0	
Lovric Renata		Etwas versteckt, aber doch auffindbar....		0	keine	0	

Lovric Renata		Demba und Saad beim Skulpturbe-such		0	keine	0	
Lovric Renata		Sind wir auch mit einverstan-den!		0	keine	0	

Fotoalbum „Soziales Leben in Hannover“

soziale Themen rund um Hannover

Hochgeladen 02.05 .2015

Account	Foto	Titel	Beschreibung	Li-kes	Bewer-tung	Kommentare
Frank Radel		Conti Limmer		0	keine	0
Frank Radel		Mahnmal Ahlem1945 wand2	Gedenken an die vielen Menschen im Lager Ahlem	0	keine	0
Frank Radel		arm1		0	keine	0
Frank Radel		Beton3		0	keine	0
Frank Radel		bet-teln3		0	keine	0

Frank Radel		blinden- den- hund		0	keine	0	
Frank Radel		Handy Telefon		0	keine	0	
Frank Radel		lhme- zent- rum1. wasera n 5000		0	keine	0	
Frank Radel		Ob- dachlos		0	keine	0	
Frank Radel		senio- ren rente.2		0	keine	0	

m. Hannover in Bewegung - Meine Sportstadt 2030 (OD22)

Dialog war geöffnet vom 22. April bis zum 15. Juni 2015



In diesem Dialog geht es um die für den Sport in unserer Stadt wichtigen Aspekte. Mit den Ergebnissen dieses Dialoges wollen wir gemeinsam mit Ihnen auf die sich verändernde Sportlandschaft reagieren sowie zukunfts-fähige Handlungsstrategien und Lösungsansätze erarbeiten.

Die Ergebnisse werden in die [Veranstaltung am 6.6.2015](#) eingebracht, zu der wir herzlich einladen, und werden so in die weitere Sportentwicklungsplanung der Landeshauptstadt Hannover einfließen.

Thema „Was fehlt der Sportstadt Hannover?“

Account	Beitrag	Likes
Henning Kohl-meyer, 22.04.2015	Ob Fußball, Handball oder Eishockey - ob Profi- oder Amateursport - Hannover ist eine wahre Sport-Stadt. Beim Thema " Sport- und Bewegungsfreundlichkeit " geht es um Ihren Stadtteil/ Ihr Quartier. In diesem Thema soll es um Hannover im Ganzen gehen: Was fehlt Ihres Erachtens der Sportstadt Hannover insgesamt?	
Holger Hanno-ver, 26.04.2015	Ich vermisse einen für Einzelbesucher zugänglichen Hochseilgarten. Die Anlage am wakitu ist sehr schön, aber leider nur eingeschränkt nutzbar. Seit der verständlichen Schließung der Campo Arena, sind alle Gärten im Umland und ohne Auto umständlich erreichbar.	
hheiko, 01.05.2015	Hannover fehlen ausreichend freie Hallenkapazitäten in sanierten Sporthallen zu bezahlbaren Preisen. Und Firmen und Wirtschaftsbetriebe, die nicht alle Gelder in Hannover96 pumpen. Alle Versuche Sportarten abseits der Rundballtreter in Hannover zu etablieren, sind an den schlechten wirtschaftlichen Gegebenheiten der Sportstadt Hannover gescheitert. Die Basketballer der UBC, die Footballer der Musketeers,...sind nur zwei Beispiele aus den letzten Jahren. Auf jedenfall fehlt Hannover KEINE Leinewelle...	
Dr.O, 01.06.2015	Eine ernsthafte Förderung der kleinen Sportvereine. Das beinhaltet vor allem die Möglichkeit Schulsporthallen, auch in den Schulferien zu nutzen. Durch Oster-, Herbst- und Weihnachtsferien sowie Zeugnisferien und mehrer Brückentage kommt es bei den kleinen Vereinen, die auf Schulsporthallen angewiesen sind ständig zu Trainingsausfällen. Ich kann nachvollziehen, das in den Sommerferien der Betrieb in diesen Hallen aus verschiedenen Gründen ruht. Warum aber beispielsweise an einem Freitag nach Himmelfahrt die Hallen geschlossen bleiben ist mir schleierhaft. Der Stadtsportbund fühlt sich für diese Probleme offenbar nicht	

	<p>zuständig. Der SSB sieht die Lösung der meisten Probleme schon seit langem in Fusion oder Anschluss an Großvereine. Meines Erachtens führt dies aber nur zu einer weiteren Professionalisierung des Vereinssports.</p> <p>Wenige Großvereine, mit eigenen Immobilien und hauptamtlichen Mitarbeitern mögen für den SSB in mancher Hinsicht besser sein. Andererseits sind gut die Hälfte der Vereine im Stadtsportbund Vereine mit weniger als 100 Mitgliedern. Sich auf die Großvereine zu konzentrieren und gleichzeitig den Rückgang bei den ehrenamtlich Tätigen zu beklagen ist jedoch widersinnig.</p> <p>Für die Zukunft braucht Hannover deshalb eine Förderung der kleinen Sportvereine</p>	
Dr.O, 01.06.2015	<p>Hannover benötigt eine Initiative zur Förderung des „Erwachsensports“</p> <p>Im öffentlichen Bereich liegt der Schwerpunkt stets auf der Förderung von „Frauen/Kinder/Behinderten/Senioren und Migranten“. Um diese Gruppen sollen sich vor allem auch die Vereine kümmern.</p> <p>Berufstätige gehen ins Fitnessstudio oder joggen noch eine Runde nach Feierabend. Diese Gruppe überlässt man somit den Fitnessprofis, bei denen es aber gezwungenermaßen ums Geldverdienen geht.</p> <p>Die Vorstellung, das erwachsene im Beruf stehende Menschen Sport treiben oder sogar mit einer neuen (Vereins-)Sportart anfangen könnten, scheint in den meisten Köpfen nicht zu existieren.</p>	
Dr.O, 14.06.2015	<p>Aus aktuellem Anlass: Ein großes Jedermann Radrennen.</p> <p>Die Velochallenge 2015 wurde aufgrund von diversen Problemen mit der Streckenführung zu einer Kopie des Lindener-Berg-Rennens zusammengeschrumpft.</p> <p>Ich glaube den Veranstaltern durchaus, dass sie sich redlich bemüht haben, um das Rennen zu realisieren, offenbar war das Entgegenkommen von Seiten der zuständigen Erlaubnisbehörden jedoch eher gering.</p> <p>Das wundert kaum, zumal es in den letzten Jahren ja auch nicht möglich war die „Sanierung“ der Fahrbahn mit Rollsplit am Nienstedter Pass auf einen Termin nach dem Rennen zu verschieben.</p> <p>Wo bleibt da die Unterstützung der „Sportstadt“ Hannover?</p>	

Thema „Sport in der Zukunft“

Account	Beitrag	Likes
Henning Kohlmeier, 22.04.2015	Aus der aktuellen Bevölkerungsprognose geht hervor, dass Hannover im Jahr 2030 wahrscheinlich spürbar mehr Einwohner haben wird (+3,7%). Gleichzeitig erwarten wir und erleben wir bereits einen gesellschaftlichen Wandel, der eine Internationalisierung der Bevölkerung und eine veränderte Altersstruktur mit sich	

	<p>bringen wird. Was meinen Sie:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wie wird sich der gesellschaftliche Wandel auf den Sport in Hannover auswirken? • Wie sollten sich Verwaltung und Sportorganisationen, z.B. Vereine zukünftig verändern? <p>Auf Grundlage der Ergebnisse möchten wir mit Ihnen darüber diskutieren, was der organisierte Sport und die Institutionen des Sports, aber auch die unterschiedlichen Fachbereiche der Stadt angesichts der gesellschaftlichen Veränderungen berücksichtigen müssen um weiterhin eine gut funktionierende Sportstadt zu sein oder noch besser zu werden.</p>	
Andi, 24.04.2015	Generell ist es ja so, dass die Vereine sich immer schwerer damit tun, Vorstandsposten zu besetzen. In Sportvereinen müsste das auch so sein.	
Kohlstedt, 27.04.2015	Vielleicht hat sich ja die Weise geändert, in der Menschen sich - auch in Sportvereinen - engagieren möchten? Man ja vielfältige Interessen und will sich auch nicht für lange Zeit binden. Andererseits erfordern manche Funktionen in einem Verein auch eine gewisse Kontinuität. Wie lässt sich das lösen?	

Thema „Ist Ihr Quartier sport- und bewegungsfreundlich?“

Account	Beitrag	Likes
Henning Kohlmeier, 22.04.2015	<p>Orte können bewegungsfreundlich und sportfreundlich sein, zum Beispiel indem sie die benötigten Flächen bereitstellen oder indem sie zur Bewegung animieren. Sie können aber Menschen auch an Sport und Bewegung hindern.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kennen Sie Beispiele für sport- und bewegungsfreundliche Stadtteile/Quartiere in Hannover oder außerhalb von Hannover? • Ist Ihr eigener Stadtteil/ Ihr Quartier sport- und bewegungsfreundlich? Was könnte verbessert werden? • Wie sieht es aus mit den Sportflächen bei Ihnen vor Ort? <p>Laden Sie gerne auch Fotos hoch!</p>	
Holger Hannover, 26.04.2015	<p>Ich bin Freizeitläufer und wohne in Bothfeld. Die Nähe zum Mittel-landkanal ist für mich perfekt! Eine ideale Laufstrecke, egal ob man 5 oder 50 km laufen möchte. An schönen Tagen sehe ich, das der Kanal ein sehr gefragtes Naherholungsgebiet für uns Städter ist.</p>	

Thema „Treiben Sie Sport?“

Account	Beitrag	Likes
Henning Kohl-meyer, 22.04.2015	<p>Treiben Sie Sport? Haben Sie früher Sport getrieben? Möchten Sie zukünftig Sport treiben? Damit die anderen Teilnehmerinnen und Teilnehmer Sie ein wenig kennen lernen können bitten wir Sie, eine oder mehrere der folgenden Fragen zu beantworten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Welche Sportart beherrschen Sie? Üben Sie sie auch heute (noch) aus? • Welche Sportart würden Sie gerne neu lernen - und was brauchen Sie dafür oder was hindert Sie daran? • Welche Sportart würden Sie gerne wieder mehr betreiben und was hilft Ihnen, damit das gelingt? <p>Auf Grundlage der Ergebnisse möchten wir mit Ihnen darüber diskutieren, was Institutionen des Sports berücksichtigen müssen um die verschiedensten Zielgruppen (z.B. Kinder und Jugendliche, Senioren, Familien, Menschen mit Handicap) für den organisierten und nicht organisierten Sport zu gewinnen.</p>	
Andi, 24.04.2015	<p>Früher habe ich Handball und Volleyball gespielt. Heute komme ich nicht mal mehr dazu, mein Fitnessstudio zu besuchen. Halt zu wenig Zeit zwischen Beruf, Familie, Lieblingshobby und dem Sport. Skifahren alpin würde ich mal gerne - vielleicht klappt's ja mal im Urlaub. Und Orientierungslauf, das war schon in der Schule klasse. Ob man wohl Orilauf mit Geocaching verbinden kann? Gibt's das, kennt das hier einer?</p>	

Thema „Meine Sportstadt 2030 ist...“

Account	Beitrag	Likes
Henning Kohl-meyer, 05.06.2015	<p>Dieses Thema wollen wir am Tag des Sports (6.6.) mit Wünschen und Ideen füllen und haben dafür einen PC vor Ort auf dem Trammplatz, an dem alle Besucherinnen und Besucher mit dem Benutzerkonto "Auf dem Trammplatz" schreiben können. Selbstverständlich dürfen aber auch alle anderen Teilnehmerinnen und Teilnehmer des Online-Dialoges hier ein kurzes Statement abgeben 😊</p>	
Auf dem Trammplatz, 06.06.2015	<p>Ich wünsche mir vernünftige Radwege und den Ausbau des bestehenden Netzes! Weil ich der festen Überzeugung bin, dass damit die Mobilität der Menschen und damit ein Teil des Breiten-sports deutlich gefördert wird.</p>	2
Auf dem Trammplatz, 06.06.2015	<p>Am Besten sollte es mehr Möglichkeiten geben zu Trainieren oder z.b mehr öffentliche Flächen wo alle aller Altersklassen sich mitbeteiligen können.</p>	
Auf dem Trammplatz, 06.06.2015	<p>Ich wünsche mir das ich bei Hannover 96 erfolgreicher Profi werde</p>	

Auf dem Trammplatz, 06.06.2015	Ich glaube an unseren WeltrekordHannover toppt die 1400 ;-)	
Auf dem Trammplatz, 06.06.2015	Mehr Möglichkeiten zum skaten.	
Auf dem Trammplatz, 06.06.2015	Wie in Budapest, eine 4000 Meter grosse fuer die Öffentlichkeit zu nutzende Tartanbahn mit Zeitmessung und Trinkwasser.	1
Auf dem Trammplatz, 06.06.2015	Ich wünsche mir, dass es bis dahin selbstverständlich ist, dass Menschen mit und ohne Behinderung gemeinsam Sport treiben. Dazu müssen die Vorraussetzungen geschaffen werden: barrierefrei Sportstätten, barrierefrei Köpfe, ausgebildete Trainer etc. Bei der Umsetzung müssen Kräfte aus verschiedenen Sparten zusammenwirken. Ich wünsche mir, dass es ein produktives, gebündeltes Miteinander gibt. Der Verein Special Olympics kann hier wertvolle Unterstützung leisten. Der dritte Wunsch ist, dass diese Institution die nötige finanzielle Unterstützung erhält, um dauerhaft und mit aller über Jahrzehnte gesammelten Wissen und Erfahrung am inklusiven Hannover 2030 mitwirken zu können.	
Auf dem Trammplatz, 06.06.2015	Mehr Sportvereine...	
Henning Kohlmeier, 06.06.2015	Der PC auf dem Trammplatz ist nun abgebaut und auch die 6 Foren im Rathaus haben sehr schöne Ergebnisse erarbeitet, die demnächst als Ergebnisprotokoll unter www.hannover2030.de zu finden sein werden. Jetzt geht's um den Weltrekord im Bockspringen!	
Henning Kohlmeier, 06.06.2015	Deutscher Rekord!	

Thema „Radfahren im Alltag ist der beste Sport: Es fehlt aber ein Radwegenetz“

Bewertet mit 5 von 5 Sternen bei 1 abgegebener Stimme

Account	Beitrag	Likes
Anton, 04.06.2015	<p>Radfahrer sind in Hannover Bürger zweiter Klasse. Dabei sind es die selben Bürger, die auch ab und zu Aotfahren. Oder Taxi. Oder ÜSTRA.</p> <p>Wenn Rad fahren schnell von A nach B führt und Wege gut und sicher sind, steigen Leute um, denen es heute noch zu unbequem und zu gefährlich scheint. Es müssen gute Radwege her, bei denen Radfahrer nicht ständig mit Autos konkurrieren. Die Stadt ist sich aber anscheinend zu fein, erfolgreiche Konzepte aus Amsterdam, Sevilla oder Kopenhagen zu kopieren.</p> <p>Dänemark und die Niederlande sind die Länder in Europa in</p>	

	<p>das Fettleibigkeitsproblem nicht steil in die Höhe schießt. Wer sportliche Bürger will, sollt es ihnen ermöglichen sich nicht ind er Freizeit, sondern im ALLTAG sportlich zu betätigen. Auf dem Weg zur Arbeit und zur Schule und zurück. So kommen leicht 5x pro Woche 30 Minuten Bewegung zusammen. Radfahren hält fit. Aktuell ermöglicht die Stadtplanung jedoch nur Mutigen und Leichtsinnigen das Radeln in die Stadt.</p> <p>Ein echtes Radwegenetz besteht nur dann, wenn die Frage "Würde ich da meine Neunjährige Radeln lassen?" mit "na klaro" beantwortet werden kann.</p>	
--	--	--

Thema „Wie aussagekräftig ist dieser Sport-Dialog?“

Account	Beitrag	Likes
Dr.O, 01.06.2015	<p>So „gutgemeint“ der Bürgerdialog im Ganzen und dieser Sport-Dialog im Besonderen sein mag, stellt sich für mich die Frage wie aussagekräftig dieser online-Dialog im Hinblick auf Weichenstellungen für das Jahr 2030 ist.</p> <p>In Hannover sind gut 110 000 Menschen im Stadtsportbund organisiert, berücksichtigt man auch noch die nicht organisierten Sportler in Hannover so kann man von mindestens 200 000 Sporttreibenden in Hannover ausgehen. Für diesen Onlinedialog haben sich aber bisher keine 10 Personen angemeldet. Woran liegt das? Warum wurden die Sportler in Hannover nicht erreicht?</p> <p>Ich selbst bin auf diesen Dialog auch nur aufmerksam geworden, weil meine Lebenspartnerin als Stadtangestellte zu den Dialogveranstaltung als „Feiwillige zwangsverpflichtet“ wurde.</p> <p>Startet man mit der Suche nach diesem Dialog auf der hannoverstadt.de Starseite „sucht man sich einen Wolf“</p> <p>Ist hier bis zum 06.06.15 also noch irgendetwas zu retten?</p>	
FB 52 – Sport und Bäder, 02.06.2015	<p>Lieber Dr.O,</p> <p>die aktive Beteiligung im Online-Dialog zum Thema Sport ist leider tatsächlich sehr gering, obwohl er durch die Stadtverwaltung zusammen mit dem Thementag Sport in vielfältigen Formaten (Plakate, Handzettel, Werbebanner, Fahrgastfernsehen, Hannover.de, Facebook...) beworben wurde.</p> <p>Aus unseren anonymisierten Logdateien können wir erkennen, dass der Sport-Dialog jedoch bis heute auch bereits über 550 mal geöffnet wurde. Möglicherweise ist der Diskussionsbedarf nicht so akut, dass er die Menschen dazu bewegt, die Schwelle der Registrierung zu überschreiten. Diese Hürde ist aber leider erforderlich, um eine Flut an maschinellen SPAM-Beiträgen abzuwehren.</p> <p>Selbstverständlich werden alle hier getätigten Äußerungen nach dem Schließen des Online-Dialoges ausgewertet und in das Gesamtbild aller Dialogergebnisse für das Stadtentwicklungskonzept</p>	

	<p>eingearbeitet. Um jedoch den guten Ideen, die hier schon eingegangen sind, einen weiteren Resonanzboden zu geben, werden wir sie parallel auch in die Diskussionsforen einbringen, die am 6. Juni zum Thementagsport öffentlich im Rathaus stattfinden. Wir heißen Sie am Samstag ab 10:00 Uhr gern willkommen und diskutieren mit Ihnen über die sportliche Zukunft Hannovers.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen der Fachbereich Sport und Bäder der Landeshauptstadt Hannover</p>	
--	---	--

n. Wodurch entsteht Lebensqualität in unserer Stadt? (OD20)

Dialog war geöffnet vom 8. Mai - 16. Juni 2015



Mit Beginn des Frühlings und dem Start der 17. Pflanzentage am 09./10.05. soll es in diesem Dialog um das Thema Lebensqualität in Hannover gehen.

Die Pflanzentage bieten Schönes und Wissenswertes rund um die Themen Pflanzen und Garten. Wir wollen mit Ihnen Ideen und Ansätze zu einer lebenswerten Stadt diskutieren - im eigenen Garten und im öffentlichen Raum. Was verstehen Sie unter Lebensqualität und welche Orte spiegeln diese wieder?

Thema „Lebensqualität 2030: Hannovers Einwohnerzahl wächst - wie kann die Lebensqualität gesichert und verbessert werden?“

Bewertet mit 5 von 5 Sternen bei 2 abgegebenen Stimmen

Account	Beitrag	Likes
Scully62, 03.05.2015	<p>Ein hoher Bestand an Grün-, aber auch Gewässerflächen, ist für mich, neben sauberer Luft, eine der wichtigsten Eigenschaften, die eine gute Lebensqualität in der Stadt ausmachen. Ich mache mir große Sorgen um den Status von Hannover, als "grünste" Stadt unter den größeren Städten in Deutschland. Das ist unser ganz großes Plus und nun befürchte ich durch den Wohnungsbauboom einen Verlust dieser herausragenden Eigenschaft. Keine innerstädtischen Grünflächen, auch keine Kleingärten (!), sollten für den Bau von Wohnungen oder gar Straßen geopfert werden.</p> <p>Eine Lösung wäre, den Autoverkehr zu reduzieren und dadurch überflüssig werdende Parkplätze und Straßen als Bauflächen zu gewinnen.</p>	1
Online Moderation, 07.05.2015	<p>Ein lebenswertes Hannover hat viele Aspekte. Grünflächen und die Eilenriede sind zum Beispiel Orte, die für viele Lebensqualität bedeuten. Wie entwickelt sich Hannover weiter?</p> <p>Lebensqualität 2030: Hannovers Einwohnerzahl wächst - wie kann die Lebensqualität gesichert und verbessert werden?</p> <p>Haben Sie Ideen und Anregungen?</p> <p>Ihr Moderationsteam</p>	

Henry,
12.05.2015

Online Moderation schrieb am 07 Mai 2015 - 15:37: ☺
Ein lebenswertes Hannover hat viele Aspekte. Grünflächen und die Eilenriede sind zum Beispiel Orte, die für viele Lebensqualität bedeuten. Wie entwickelt sich Hannover weiter?

Lebensqualität 2030: Hannovers Einwohnerzahl wächst - wie kann die Lebensqualität gesichert und verbessert werden?

Haben Sie Ideen und Anregungen?

Ihr Moderationsteam

Hannover wächst und die Hannoveraner lieben ihre Grünflächen. Warum hat die Politik dann nicht den Mut vor einer Bürgerbeteiligung, bei der es um Wohnungsbau auf einem ehemaligen Fabrikgelände geht, deutlich zu machen, dass Hannover wächst und es deshalb notwendig ist Neubaugebiete dicht zu besiedeln, um an anderer Stelle Grünflächen erhalten zu können?

5000 Bewohner auf dem Wasserstadtgelände sind eine Dimension, die durchaus ein verträgliches Miteinander ermöglichen. Und es ist eine Frage, die nicht nur die Bürger des benachbarten Limmer zu klären haben, wie viele Menschen in der Wasserstadt leben sollen. Es ist verständlich, dass die Limmeraner sich verstärkt am Bürgerbeteiligungsverfahren zur Wasserstadtbebauung eingebracht haben. Es können nicht alle 500.000 Hannoveraner an einem Bürgerbeteiligungsverfahren zur Wasserstadt sich einbringen. Dafür gibt es die von den Bürgern gewählten politischen Gremien, die zu entscheiden haben, was alle Hannoveraner betrifft.

Der Sieg, den die Limmeraner jetzt eingefahren haben - die Stadt verzichtet auf eine dichte Besiedlung mit Wohnraum für 5000 Menschen - ist eigentlich als Niederlage für alle Bürger Hannovers zu werten. Denn damit werden Grünflächen in anderen Bezirken von Hannover zur Disposition gestellt.



Online Moderation,
13.05.2015

Liebe Hannoveranerinnen und Hannoveraner,

im Folgenden finden Sie die Beiträge, die wir am Wunschbaum auf den 17. Hannoverschen Pflanztagen gesammelt wurden. Aufgeschrieben wurden vielseitige und bunte Wünsche zu den Themen Grünflächen und Gestaltung der Stadt, Infrastruktur, Wohnen und Verkehr:



- Eine grüne Innenstadt
- Mehr Grün in der Innenstadt
- Urbane Landwirtschaft
- Essbare Gärten
- Essbare Gärten und Plätze
- Erhalt der Kleingartenflächen
- Dass uns solche schönen Orte wie Stadtpark oder Georgengarten in dieser Form erhalten bleiben!!
- Den Ententeich in der Eilenriede zwischen Hindenburgstraße/Musikhochschule renaturieren
- Keine weitere Bodenversiegelung
- Neue Baugebiete „mit Anspruch“ – die Wünsche der Investoren sollten nicht immer den Ausschlag geben
- Keine Bodenversiegelung/Pflasterung vor dem neuen Gemeindehaus in Kirchrode
- Aufforstung der ehemaligen Kolonie „Bischofshole“
- Keine Eilenriederandbebauung

- Die Grünstreifen in der List werden als Müllablageplatz verwendet. Schade! Für die Bäume und Umwelt. AHA und Verantwortliche müssten sich mehr kümmern.
- Es sollten deutlich mehr Hecken und Büsche stehen bleiben und nicht abgeholzt werden. Besonders für Vögel sind sie im Frühjahr wichtig.
- Bitte um Einbeziehung bei Fällung von Bäumen
- Begrünung des Anbaus des Sprengel-Museums mit Efeu und Wein

	<ul style="list-style-type: none"> • Weniger Stein- und Betonplätze (unter St. Baurat Bode-mann), dafür mehr Plätze mit Pflanzen, Bäumen/ +mehr Grün • Wildkräuter auf Straßeninseln und auf Baumumfassungen • Baumpatenschaften und Pflege ...n der Baumscheibe • Gepflegte Verkehrsinseln und Straßenränder - Sommerblüher einsäen- • Mehr Allium giganteum auf öffentlichen Plätzen • Mehr Fahrradwege • Die Verkehrsflächen für Fahrradler sind zu groß • Verbesserung der Verkehrsleitsysteme und häufigere Kontrollen der Systeme • Wohngebiete mit ÖPNV Anschluss • Besserer Nahverkehr • Mehr Angebote für Kinder • Mehr bezahlbare Wohnungen für Azubis und Studenten <p>Wir freuen uns aber auch auf Ihre weiteren Ideen!</p>	
<p>Antonio, 01.06.2015</p>	<p>1.) Sie sagen dass, Hannover die grünste Stadt in Niedersachsen ist? Es sieht in die Innenstadt nicht so aus. Ich bin ein paar mal nach Rom gefahren und sie haben wirklich viel Pflanzen in die Innenstadt oder "gli Piazzzi." Die Innenstadt würd besser aussehen wenn sie mehr natürliche Pflanzen hat. Vielleicht mehr Blumentöpfe mit Bäume und auch nicht langweilige Töpfen. Einmalig? Vielleicht jede offene Gebäude Wand, sollte diese Wand Pflanzen?, die mit Wandblätter haben.</p> <p>Die neue standard - Pflanzen in die Fenster die Geschäfte ?</p> <p>2.) Ich habe oft in Stadt gesehen dass die Mülltonne überfüllt sind. Richtig häßlich ist dieses Aussicht. Ich spreche über die vor Ernst August Gallerie. Sie müssen größer und vielleicht ein Baum integriert mit die Mülltonne Baum Topf?."</p> <p>3.) Vielleicht sollte diese gegen einem Fußgängerübergang haben? (das Bild)</p> 	

<p>Anton, 04.06.2015</p>	<p>Lebensqualität in der Stadt wird stark beeinträchtigt durch erhebliches Verkehrsaufkommen in Form von Autos. Hannover sollte konsequent den Modal Split - wie auch schon geplant - verdoppeln. Denn jeder Kilometer Radspur ist gut für Hannovers Autofahrer: Jeder Radler ist ein Auto weniger im Stau.</p> <p>Dabei gilt es, nicht die Bürger in Fortbewegungsarten einzuteilen, sondern sinnvolle Fortbewegungsmöglichkeiten für alle zu schaffen. Verabschieden Sie sich vom Shared-Space-Prinzip. Wenn alle aufeinander Rücksicht nehmen sollen, kommt niemand schnell voran und alle sind genervt. Das System schließt Familien und Kinder vom Radverkehr aus – mit Shared Space bleibt Radfahren Mutigen vorbehalten, Unfälle sind die direkte Folge von Konflikten im Shared Space.</p> <p>Mit Seperated Bike Lanes steigt der Anteil des Radverkehrs an der Kurzstrecke in jeder Altersgruppe – auch bei Schulkindern. Übrigens: Niemand erwartet, dass jemand mit Plattenheizkörpern im Gepäck mit dem Rad fährt. Aber die meisten von uns haben im Alltag wirklich selten Plattenheizkörper dabei.</p>	<p>2</p>
<p>Mafioso, 10.06.2015</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Für mich ist auch weiterhin preisgünstiger Wohnraum in lebenswerter Umgebung wichtig (gerne auch zentrumsnah, damit die Ersparnis an Mietkosten nicht durch die Fahrtkosten wieder "aufgefressen werden). • Grünflächen sollten auch weiter nach Möglichkeit erhalten bleiben und das "versehentliche" Abholzen geschützter Baumbestände (wie etwa am Ihmeufer) in Zukunft unterbleiben. • die Vielfalt an gerade auch kleineren Läden sollte erhalten bleiben und notfalls (etwa durch Mietzuschüsse oder Steuererleichterungen) gefördert werden. • Gentrifizierungsprozessen (wie gerade aktuell in Linden-Nord, von wo aus durch steigende Mietpreise die bisherige - und für das besondere multikulturelle Flair besonders wichtige - ärmere Bevölkerung zunehmend verdrängt wird) sollte mit geeigneten Maßnahmen entgegengewirkt werden, statt sie noch zu fördern. • Veranstaltungen, die wie z.B. das Fährmannsfest im öffentlichen Raum stattfinden, sollten zumindest für die unmittelbaren Anwohner kostenlos oder zumindest deutlich preisgünstiger gehalten werden (insbesondere, wenn sie, wie das etwa beim Fährmannsfest der Fall ist, nicht nur durch die damit verbundene Lautstärke - Konzerte und an/abreisendes Publikum, sondern auch durch die Sperrung von Durchgangswegen (beim Fährmannsfest: Brücke in Richtung Georgengarten, ZFH und Uni-Hauptgebäude) beeinträchtigt werden). • Ampelschaltungen und Radwegführungen gerade an und über besonders stark befahrene Straßen sollten DEUTLICH fahrradfreundlicher gestaltet sein: a) es gibt noch zu viele Radwege, die ab irgend einer nicht nachvollziehbaren Stelle nur noch in einer Richtung genutzt werden können, was häufig ungünstige und im Grunde überflüssige Straßenüberquerungen nötig macht; b) an all zu vielen stark befahrenen Straßen ist die Grünphase beim Überqueren so kurz, dass man es als Radfahrer/Fußgänger gerade einmal bis zur Verkehrsinsel in der Mitte schafft (was nicht nur unangenehm ist, sondern auch Unfälle provoziert, weil einige Leute versuchen, 	<p>1</p>

	<p>doch noch komplett hinüber zu kommen).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bei der Straßenbahnlinie 10 sollten lieber Niederflur-Straßenbahnen eingesetzt, statt Hochbahnsteige aufgebaut werden, die gerade auf der Limmerstraße den ohnehin schon recht engen Raum weiter einschränken und diese Straße auch optisch all zu sehr gegen ihre Umgebung abschotten würden: Hochbahnsteige an dieser Stelle dürften die Qualität der Limmerstraße als Flanier- und Einkaufsmeile, sowie als Treffpunkt deutlich einschränken! • zusätzlich zu kommerziellen Plakatwänden sollten nach Möglichkeit an ebenfalls "attraktiven" Stellen Flächen ausgewiesen werden, auf denen legal und kostenlos (oder gegen ein geringes Entgelt) für nicht kommerziell ausgerichtete Veranstaltungen geworben werden kann und darf. • In saisonal stark frequentierten Gebieten (Parkanlagen, Kiessteiche, Ihmeufer im Bereich Linden-Nord, Fußgängerzonen mit starkem Publikumsbetrieb auch am Wochenende) sollten auch an Wochenenden häufiger Mülleimer geleert (und/oder die Mülleimerdichte erhöht) und die Straßen- und Wegereinigung intensiviert werden. • die Dichte an guten Fahrradabstellmöglichkeiten in und um Fußgängerzonen, wie auch in sonstigen Bereichen mit großem Publikumsverkehr sollte weiter erhöht werden. • wichtige Radwegeverbindungen (zwischen Stadtteilen, entlang von Haupttrouten des Verkehrs) sollten auch im Winter befahrbar gehalten werden (Räumung von Schnee und Eis), damit sie auch dann eine Alternative zum Auto und zu überfüllten Bussen und Straßenbahnen bieten. 	
--	--	--

Thema „Auf ins Grüne: Grünflächen in Hannover“

Account	Beitrag	Likes
Online Moderation, 07.05.2015	<p>Nicht nur bei den Pflanzentagen geht es in Hannover um das Thema Grün und Garten. Denn Hannover ist die grünste Stadt der Republik. Wir haben bereits nach Lieblingsorten gesucht und jetzt wollen wir mit Ihnen Hannovers Grünflächen erkunden.</p> <p>- Auf ins Grüne: Welche Grünflächen in Hannover gefallen Ihnen am besten und warum? Schicken Sie uns ein Foto!</p> <p>Wir freuen uns über Ihre Beiträge!</p> <p>Ihr Moderationsteam</p>	
Henry, 12.05.2015	<p>Eine meiner absolut favorisierten Lieblingsgrünflächen in Hannover sind die Bäume in der Limmerstraße und die Dachbegrünung auf den Haltestellendächern in Höhe Leinaustraße. Es sollte viel mehr Straßen geben, in denen Bäume stehen und in vielen Straßen wäre auch hinreichend genug Platz dafür, wenn es nicht dieses sture Festhalten am Mobilitätssystem MIV und das egoistische Interesse vieler Autofahrer gäbe, denen ein Parkplatz vor der Haustür wichtiger ist als ein Baum vor der Haustür.</p>	



ÖPNV dagegen, dafür steht die Haltestelle Leinaustraße symbolisch, kann in Einklang mit der Natur stattfinden. An dieser Stelle ist auch noch zu erwähnen, dass die Stadtbahn auf vielen Streckenabschnitten auf einem sogenannten Rasengleis fährt. Und mit der Verwirklichung von Projekt Zehn Siebzehn, dem oberirdischen Ausbau der Stadtbahnlinien 10 und 17, werden noch weitere Rasengleise in der Innenstadt dazu kommen. Solche Grünflächen in der Stadt, mitten im Verkehr, wo tausende Menschen jeden Tag lang fahren sind möglich, wenn man es clever anpackt! Diese innerstädtischen Grünflächen verdienen eine ganz besondere Beachtung und hohe Wertschätzung.

Andi,
13.05.2015



		
<p>Das sind nicht unbedingt meine Lieblingsorte aber ich finde es beeindruckend, wie schnell die Natur sich Plätze zurückerobert.</p>		

Thema „Lebensqualität in Hannover“

Account	Beitrag	Likes
<p>Online Moderation, 07.05.2015</p>	<p>Am 9./10. Mai finden die 17. Pflanzentage in Hannover statt und bieten Schönes und Wissenswertes rund um das Thema Garten. Der Frühling ist da! Dies wollen wir zum Anlass nehmen, mit Ihnen über das Thema lebenswertes Hannover:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Was verstehen Sie unter guter Lebensqualität in Hannover? - Wodurch entsteht Lebensqualität in der Stadt? - Was bedeutet für Sie grüne Stadtqualität? <p>Lassen Sie uns an Ihren Ideen und Vorstellungen teilhaben!</p> <p>Ihr Moderationsteam</p>	

Thema „Autowerkstatt/Parkhaus 2.0“

Account	Beitrag	Likes
<p>Andi, 12.06.2015</p>	<p>Als Pendler fahre ich täglich aus der Region in die Stadt. An anderer Stelle hier im Dialog hieß es, die Pendler wären "Parasiten" weil sie in der Stadt nur arbeiten, ihre Infrastruktur nutzen aber hier nicht einkaufen. Das kann ich so aus meiner Erfahrung nicht bestätigen - ich kaufe gerne auch in Arbeitspausen ein oder auf dem Weg. Aber die Einkaufsmöglichkeiten auf dem Weg sind in letzter Zeit weniger geworden, z.B. an der Bornumer Straße, wo der ehemalige Comet/Famila leersteht und der Max Bahr jetzt eine Autowerkstatt ist. Und genau die brachte mich auf eine Idee:</p>	

	<p>Wie wäre es denn, wenn es an mehreren Stellen mit guter Verkehrsranbindung zum Zentrum (Straße, Bahn, Bus, Radwege) nicht allzu große Parkhäuser mit integrierter Fahrrad- und Autowerkstatt gäbe? Leute wie ich würde ihr Auto dort abstellen und für die letzten Kilometer auf Fahrrad/Öffis umsteigen. Während das Auto nichts zu tun hat, könnte es ab und an mal durchgesehen, gewartet, gewaschen werden und genauso auch das Fahrrad, sobald ich wieder mit dem Auto unterwegs bin. Am Besten noch eine Einkaufsmöglichkeit mit dabei - und schon wäre der "Hub" perfekt. Vorteil für die Werkstatt: Sie könnte Abo-Verträge machen und ihre Auslastung besser steuern, indem sie ihre Kundenfahrzeuge nach eigenem Plan auf Winter/Sommerreifen umstellt oder inspiziert.</p>	
--	--	--

Thema „Partymeile Limmerstraße für Anwohner erträglich machen“

Bewertet mit 5 von 5 Sternen bei 3 abgegebenen Stimmen

Account	Beitrag	Likes
Anton, 09.06.2015	<p>Linden hat sich zu einem Partystadteil entwickelt. Die Situation rund um die Limmerstraße ist an jedem Abend mit mehr als 20 Grad und ohne Regen für die Anwohner unerträglich.</p> <p>Schnapsschuss, letzten Freitag, Nachts um halb 1 Uhr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Auf der Limmerstraße feiern Horden Trinkspiele • Schützenfeststimmung und Ballermanngesaufe überall • Vor der HörBar sitzt eine Großgruppe mit lauter Musik • Alle Gastronomen schenken weiter aus, an Nachtruhe ab 22 Uhr denkt schon lang niemand mehr • eine Gruppe schiebt einen Sessel quer über die Straße • Hunderte stehen auf der gesamten Länge der Limmerstraße in kleineren Grüppchen zusammen, trinken Bier, sind laut • Jemand erkennt einen Kumpel und brüllt quer über die Straße etc. <p>Diese Woche: Fahrräder gestohlen, Autospiegel in der Albertstraße abgetreten, Autos mit Schlüsseln zerkratzt, Knaller in Auspuffs gesteckt (rufen Anwohner die Polizei, kommt niemand). Von den illegalen Graffiti an den Haustüren und Häusern mal ganz abgesehen.</p> <p>Am nächsten Morgen - also JEDEN Tag nachdem es am Abend warm und trocken war - ist die Limmerstraße und der gesamte Stadtteil übersät mit Flaschen, Müll und Glasbruch. Ich wohne in Linden-Nord seit 20 Jahren und bin über die Zustände entsetzt.</p> <p>Mein Hannover 2030 würde dafür sorgen...</p> <p>... dass in Wohngebieten Nachtruhe auch Nachtruhe heißt.</p> <p>... dass auf Dornröschenbrücke und in den Lindener Grünanla-</p>	

	<p>gen reichlich Mülleimer stehen ... dass ein Partystadtteil jeden Morgen um 6 Uhr durchgereinigt und gekärchert ist (so wie es in Newcastle praktiziert wird) ... dass die Polizei das geltende Recht auch durchsetzt.</p> <p>Es ist immer möglich gewesen in Linden Party zu machen. Aber Vermüllung, Sachbeschädigung und Horden, die den Stadtteil vollgröhlen/vollkotzen/vollpinkeln/mit Glas übersähen sind Auswüchse, die die Stadt nicht im Griff hat. Hier wird ein ganzer Stadtteil im Stich gelassen, diskutiert auf Facebook die individuelle Verzweiflung. Alteingesessene Bewohner überlegen wegzuziehen. Hannover, das ist unverantwortlich und beschämend. Hannover 2030 - das geht besser!</p>	
<p>Online Moderation, 10.06.2015</p>	<p>Die Nutzerin Anna Scheer hat als Kommentar unter Aktuell folgenden Beitrag geschrieben:</p> <p>Zitat</p> <p>Lebensqualität und Lebendigkeit auf der Straße ist schön und wichtig. Darunter darf nur die Lebensqualität in der Intimsphäre der eigenen 4 Wände nicht leiden. Das tut sie aber inzwischen vieler Orts leider schon.. Mir wäre auch sehr daran gelegen, die Schwämme an "Straßenmusikern" auf ein erträgliches Maß zu regulieren. Deren Masse und Penetrans hat sich aus meiner Sicht zu einer argen Belästigung ausgeweitet. Hier wäre ein Vorschlag, Straßenmusi nur im nicht bewohnten Innenstadtbereich zu genehmigen (da ist die Fußgängerdichte auch hoch genug).</p> <p>Was denken Sie dazu?</p> <p>Ihre Online Moderation</p>	
<p>lindenentdecken.de, 10.06.2015</p>	<p>Leider sind die Maßnahmen der Stadt bisher immer nur im Ansatz vorhanden oder gehen in die falsche Richtung.</p> <p>z.B.:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Der Sicherheitsdienst auf der Limmerstraße nur am Wochenende wenn es ihn denn noch gibt. 2. Eine neue Toilette auf dem Küchengarten die nur bis 22:00 Uhr zu benutzen ist. 3. Blockadehaltung gegenüber den sogenannten Pfandringen mit dem Argument es könnte zu Glasbruch kommen (noch mehr Glasbruch ist kaum vorstellbar). <p>Wünschenswert wären mehr Mülltonnen auf oder an der Dornröschenbrücke, Justus-Garten-Brücke und anderen beliebten Grillplätzen.</p> <p>Mehr Kontrollen durch Ordnungsamt, Polizei oder Parkranger mit Konsequenzen bei Verstößen. Die Zeit für Ermahnungen ist vorbei. Dem feiernden Publikum muss endlich mal wieder klar</p>	

	<p>gemacht werden das Linden kein rechtsfreier Raum ist und hier auch die normalen Regeln gelten.</p> <p>Zum Thema Straßenmusiker wäre die gleiche Vorgehensweise wünschenswert. Es gibt klare Regeln die von vielen Musikern nicht eingehalten werden.</p>	
Anton, 11.06.2015	<p>lindenentdecken.de schrieb am 10 Juni 2015 - 17:16: </p> <p>Mehr Kontrollen durch Ordnungsamt, Polizei oder Parkranger mit Konsequenzen bei Verstößen. Die Zeit für Ermahnungen ist vorbei. Dem feiernden Publikum muss endlich mal wieder klar gemacht werden das Linden kein rechtsfreier Raum ist und hier auch die normalen Regeln gelten.</p> <p>Absolut. Hier wird Linden von der Stadt aktuell völlig im Stich gelassen.</p>	
Anton, 11.06.2015	<p>Online Moderation schrieb am 10 Juni 2015 - 15:59: Die Nutzerin Anna Scheer hat als Kommentar unter Aktuell folgenden Beitrag geschrieben:</p> <p>Was denken Sie dazu?</p> <p>Ihre Online Moderation</p> <p>Ich habe mal in einem Büro in der Innenstadt (Andreaestraße) gearbeitet und Straßenmusiker, die stündlich ihr Programm abspulen, sind für jeden Anwohner die HÖLLE. Die Musik sollte auf 10 - 18 Uhr eingegrenzt sein und kein Ort sollte länger als 20 Minuten bespielt werden dürfen (ich weiß nicht, welche aktuellen Regeln gelten, es wird ja wohl welche geben?).</p>	
Andi, 11.06.2015	<p>In London spielen die Straßenmusiker ja vor allem in den Stationen der Tube - und zwar in diesen manchmal unglaublich verwinkelten Zugangswegen. Damit ist eigentliche allen gedient: Gute Akustik, viel Laufpublikum und wenig Lärm für die Umgebung. Wäre das nicht mal eine tolle Idee für die U-Bahn-Station am Kröpcke, vielleicht auch schon vor 2030?</p> <p>Mehr Infos zum Londoner System unter https://tfl.gov.uk/c...eritage/busking (auf englisch)</p>	1
Anton, 11.06.2015	<p>Nochmal Limmerstraße: Es ist die meistbefahrene Fußgängerzone Deutschlands.</p> <p>Die Beschilderung sollte besser werden, viele Autofahrer verfahren sich einfach.</p> <p>Andere nehmen sich das "Hausrecht" und fahren einfach dreist auf "ihrer Limmerstraße".</p> <p>Die Polizei fühlt sich übrigens nicht besonders zuständig. Als ich die Polizisten auf dem Limmerstraßenfest darauf ansprach, dass die Falschfahrer nicht belangt oder überhaupt kontrolliert würden, meinte der Polizist nur, sie hätten ja bei Einführung der Fußgängerzone auch nicht mehr Personal bekommen um das</p>	

	<p>zu überwachen. Ein absolutes Unding.</p> <p>Kameras/Blitzer würden hier Abhilfe schaffen. Einfaches Mittel, höchst effizient.</p>	
--	--	--

Thema „Dialog ist geöffnet vom 8. Mai - 16. Juni 2015“

Account	Beitrag	Likes
Henning Kohlmeier, 06.02.2015	<p>In diesem Dialog geht es im Umfeld der "Hannoverschen Pflanzentage" am 09. und 10.05.2015 um Ihre Meinung zur Lebensqualität in unserer Stadt. Der Dialog öffnet am 8. Mai und wird am 9. Juni wieder geschlossen. Falls Sie außerhalb dieser Zeiten etwas beitragen wollen, schreiben Sie bitte in den Dialog "Wie wollen wir wachsen", wir schieben Ihren Beitrag dann bei Beginn der Diskussion hier hinein.</p> <p>Mehr Informationen darüber, wie wir heute im Thema Umwelt aufgestellt sind, finden Sie auf www.meinhannover2030.de</p>	
Henning Kohlmeier, 10.06.2015	<p>Durch das Thema Partymeile Limmerstraße für Anwohner erträglich machen ist gestern noch eine neue Facette in diesen Online-Dialog hineingekommen. Wir wollen die Diskussion darüber gerne weiter ermöglichen und haben daher den Dialog um eine Woche verlängert.</p>	

Thema „Bessere Radspuren schaffen mehr Radverkehr, glückliche Radler und glückliche Autofahrer“

Account	Beitrag	Likes
Anton, 04.06.2015	<p>Radspuren sollten bequemen, günstigen Asphalt erhalten. Pflastersteine haben 40 % höheren Rollwiderstand und die Mikroerschütterungen sind schlecht für Radler (mal ehrlich: Wenn die Stadt die Pflastersteine so schön oder praktisch findet, warum verlegt sie sie nicht auf den Fahrbahnen?).</p> <p>Jeder Kilometer Radspur ist gut für Hannovers Autofahrer: Jeder Radler ist ein Auto weniger im Stau.</p> <p>Radwege auszubauen, ermöglicht Ersparnisse bei Üstra und Straßeninstandhaltung: Hannover verschenkt Geld, wenn es weiter zuwenig in Radspuren investiert</p>	

Thema „Neues Benutzungsrecht für abgestellte Fahrräder – von Amsterdam lernen“

Bewertet mit 5 von 5 Sternen bei 1 abgegebener Stimme

Account	Beitrag	Likes
Anton, 04.06.2015	<p>Eine menschengerechte Stadt mit einem hohen Radverkehrsanteil in der Kurzstrecke bedarf einer Infrastruktur. Damit sind nicht nur Radwege gemeint.</p> <p>Hierzu sind die öffentlichen Abstellflächen rund um den Bahnhof (und ganz Hannover, das Problem gibt es ja in allen Stadtteilen) einer neuen Ordnung zu unterwerfen. Da sollte Hannover sich an Amsterdam orientieren, die ein Best-Practice-Prinzip entwickelt haben.</p> <p>Grundsätzlich ist dort die Benutzung von öffentlichen Fahrradbügel und Fahrradständern nur gestattet, wenn ein Fahrrad auch bewegt wird. In regelmäßigen Abständen werden in Amsterdam Fahrräder mit Aufklebern farbig markiert. Wird ein Rad acht Wochen nicht bewegt, kann es von der Behörde entfernt und auf einen Sammelplatz gebracht werden. Das passiert in Amsterdam quartalsweise. So sollte auch Hannover mit dem Schrottrradprinzip umgehen.</p> <p>Stellplätze für Pendler schaffen = weniger „Parasiten“-Autos in der Stadt</p> <p>Verkehrsplaner nennen Pendler „Parasiten“. Denn sie fahren lediglich in die Stadt hinein um dort zu arbeiten, kaufen nicht ein, zahlen keine Steuern und fahren direkt nach der Arbeit wieder nach Hause. Die Stadt hat für die Instandhaltung der Straßen zu sorgen und muss mit dem CO2 Ausstoß leben. Das geht besser.</p> <p>So wäre es sinnvoll, Teile der Parkhäuser am Bahnhof (jeweils die halbe untere Etage) umzuwidmen und Fahrradstellplätze daraus zu machen. Aktuell existieren in den Fahrradtunneln 450 Stellplätze, die vollständig ausgebucht sind. Der Bedarf ist also größer.</p> <p>Mehr Radverkehr schafft auch Klimaziele effizienter und nachhaltiger als Umweltplaketten.</p>	1

Thema „Pendlern Radverkehr ermöglichen - Intermobilität“

Bewertet mit 5 von 5 Sternen bei 1 abgegebener Stimme

Account	Beitrag	Likes
Anton, 04.06.2015	<p>Je mehr Autofahrer gelegentlich aufs Rad steigen, umso weniger fahren Auto. Je mehr Bürger ohne Blechhülle in Hannover unterwegs sind, umso lebensfreundlicher wird die Stadt. Eine menschengerechte Stadt sollte nicht durchschnitten werden von 6 oder 8-spurigen Autoschneisen, in denen trotzdem kein Vorwärtskommen ist. Menschenfreundlich ist eine Stadt, in der man sich überall als Mensch sicher fühlt und am rechten Platz.</p>	

	<p>Je mehr Radler öfter in der Kurzstrecke aufs Rad steigen, umso weniger fahren sie Auto. Selbst Pendler aus dem Umland kann man zu Radfahrern machen, indem man die Intermobilität verbessert. Hier ist der ÖPNV gefragt. Wer gute Abstellflächen am Bahnhof für sein Fahrrad vorfindet, kommt mit dem Zug nach Hannover und nicht mit dem Auto.</p> <p>Denn Pendler im Auto werden von Verkehrsplanern als "Parasiten" bezeichnet: Autofahrer aus dem Umland kaufen nicht in Hannover ein. Sie stehen hier nur im Auto die Straße voll und fahren am Ende wieder weg. Der Einzelhandel geht leer aus, Straßeninstandhaltung bezahlt Hannover. Wer vom Bahnhof mit dem Rad zum Büro fährt, kauft unterwegs eher beim Bäcker und in Shops ein. Davon hätte auch der hannoversche Einzelhandel etwas.</p>	
--	--	--

Thema „Radspuren müssen für Kinder sicher sein“

Bewertet mit 5 von 5 Sternen bei 1 abgegebener Stimme

Account	Beitrag	Likes
Anton, 04.06.2015	<p>Schulkinder werden heutzutage von Eltern mit dem Auto transportiert. Aus der Not heraus! Radwege müssen breit, klar als eigene Wege erkennbar, intuitiv und sicher sein. Baulich getrennt von Autos, lückenlos durch die ganze Stadt. Maßstab sind Kinder. Sonst bleibt Radfahren Mutigen vorbehalten. Hannover verwehrt Familien mit Kindern derzeit die Teilhabe und setzt sie unnötigen Gefahren aus. Wann haben Sie zum letzten Mal Kinder in der Innenstadt Radeln gesehen?</p> <p>Hannover braucht ein Senioren- und Schulkind-sicheres Radspurnetz nach Best-Practice Prinzip. Denn der Anteil des Radverkehrs steigt ohnehin. Baut die Stadt keine Radspuren, steigt die Zahl der Toten und Unfälle. Sie ist bereits zu hoch und viel höher als in Städten, die erheblich mehr Radler auf der Straße haben.</p> <p>Schulkindsichere Kreuzungen baut man ganz simpel: https://www.youtube...6pA&app=desktop (2 Minuten)</p>	

o. Richtig versorgt: Was brauchen wir an Versorgung morgen? (OD21)

Dialog war geöffnet im Zeitraum 25. Mai - 8. Juni 2015



Ob Güter des täglichen Bedarfs oder viele andere Waren: Wie und wo wir einkaufen hat Auswirkungen auf die Entwicklung der Stadtstrukturen. Die Stadt versucht mit Konzepten räumlicher Entwicklung allen Bewohnerinnen und Bewohnern möglichst kurze Einkaufswege zu ermöglichen. Aber ist Hannover damit für die Zukunft auf gut gerüstet?

Bei unserer Veranstaltung am 01.06.2015 geht es darum um Trends und Perspektiven im Handel und ihre Folgen für Stadträume. Diskutieren Sie mit! Hier finden sie weitere Informationen zu unserer [Veranstaltung](#).

Thema „Zukunft des Einkaufens in Hannover“

Account	Beitrag	Likes
Online Moderation, 22.05.2015	<p>Immer mehr Menschen kaufen im Internet ein und beeinflussen damit den lokalen Einzelhandel.</p> <p>Ist der Einkaufsstandort Hannover zukunftsfähig?</p> <p>Wie geht man zum Beispiel mit dem wachsenden Internethandel um?</p> <p>Wir wollen mit Ihnen über Strategien für Hannover nachdenken. Ihre Anregungen sind gefragt!</p> <p>Ihr Moderationsteam</p>	
Online Moderation, 28.05.2015	<p>Wir haben die Frage nach den Einkaufsmöglichkeiten im Internet auch auf Facebook und Twitter zur Debatte gestellt und folgende zwei Antworten erhalten:</p> <p>Zitat</p> <p>Ich liebe den Einzelhandel, aber zu häufig ist die Beratung schlecht od. es wird nichts bestellt</p> <p>Zitat</p> <p>Gerade der Einzelhandel in der hannoverschen Innenstadt - Ausnahmen bestätigen auch hier wieder einmal die Regel - sollte vielleicht einmal ganz still in sich gehen und sich fragen, woran es denn vielleicht liegen könnte, dass immer mehr im Internet bestellt wird. Und nein, es liegt nicht nur am oftmals günstigeren Preis. ;-)</p> <p>was sind Ihre Erfahrungen?</p> <p>Ihre Online Moderation</p>	

Thema „attraktive Innenstadt?“

Account	Beitrag	Likes
Online Moderation, 22.05.2015	<p>In einem anderen Dialog hatten wir schon das Thema der Gastronomie in der Innenstadt. Wie sieht es in Hannover mit dem Shopping-Angebot rund um Kröpke und co aus?</p> <p>Was muss getan werden, damit die Innenstadt ihre Attraktivität behält?</p> <p>Was erwarten Sie als Kunden? Was bieten die Unternehmen?</p>	

	<p>Wir freuen uns auf Ihre Wünsche und Ideen....</p> <p>Ihre Online Moderation</p>	
--	--	--

Thema „wohnungsnaher Einkaufsmöglichkeiten“

Account	Beitrag	Likes
Online Moderation, 22.05.2015	<p>Damit alle kurze Wege zum Einkaufen für den täglichen Bedarf haben, hat die Stadt ein Einzelhandels- und Zentrenkonzept aufgestellt.</p> <p>Hat sich die Struktur von Einzelhandel und Einkaufszentren in Hannover bewährt? Wie schaffen wir wohnungsnaher Einkaufsmöglichkeiten?</p> <p>Was sind Ihre Erfahrungen in Ihrem Stadtteil?</p> <p>Diskutieren Sie mit uns!</p> <p>Ihr Moderationsteam</p>	

Thema „Innenstadt besser zugänglich machen“

Bewertet mit 5 von 5 Sternen bei 1 abgegebener Stimme

Account	Beitrag	Likes
Anton, 04.06.2015	<p>Hannovers Innenstadt hat sich abgeriegelt: mit dem Auto kommt man nur im Schneckentempo voran. Daher wäre es sinnvoll, Innenstadtstraßen in denen Parkhäuser in erreichbarer Nähe sind, mit echten Fahrradspuren zu versehen, so dass Familien ganz einfach mit dem Rad in die Stadt fahren können. Jedermann kann Einkäufe gut im Kinderanhänger oder im Fahrradkorb nach Hause transportieren.</p> <p>Radspuren müssen kindersicher sein, damit dieses Angebot für Familien attraktiv ist. Auf Plätzen, wo sonst zwei PKW parken, können 20 Fahrräder parken. Würde man die Parkspuren der Kurt-Schumacher-Straße zu separierten Fahrradspuren umwidmen, könnten die wenigen Autos die dort parken, sehr gut in den angrenzenden Parkhäusern (Ernst August Galerie sowie Mehlstraße) unterkommen. Der Einzelhandel würde sich wundern, wie viel mehr Bürger in die Stadt geradelt kommen!</p> <p>Ist ein Besuch in der Innenstadt nicht mit einer halbstündigen Parkplatzsuche erschwert, fährt man nämlich öfter einmal die 10 Minuten in die Stadt. Verschiedene Studien zeigen, dass Radfahrer den Innenstädten mehr Besuche abstaten. Sie geben im Durchschnitt mehr Geld aus als Autofahrer.</p> <p>Erfahrungen aus Fahrradstädten wie Kopenhagen oder Amsterdam zeigen, dass der lokale Einzelhandel gestärkt und große</p>	

	<p>Händler auf der grünen Wiese weniger frequentiert sind.</p> <p>Der Einzelhandel würde von einem echten Fahrradwegenetz in der Stadt erheblich profitieren. Dies müsste so ausgelegt sein, dass Fußgänger, Radfahrer und Autofahrer sich <u>überhaupt nicht</u> in die Quere kommen. Wie das geht, lässt sich leicht in Holland oder Dänemark abgucken. Hannovers absurde Fahrradstraßen, in denen ständig Autos mitten auf der Straße stehen und die Radfahrer behindern sind jedenfalls keine Lösung.</p>	
--	---	--

Thema „Dialog ist geöffnet im Zeitraum 25. Mai - 8. Juni 2015“

Account	Beitrag	Likes
Henning Kohlmeier, 06.02.2015	<p>In diesem Dialog geht es um das Thema Versorgung. Er wird im Umfeld einer Veranstaltung geöffnet sein und bietet Ihnen einen Platz, Ihren Beitrag in Form einer Meinung oder Frage bereits im Vorfeld einzubringen, damit er in in der Veranstaltung aufgegriffen werden kann. Außerdem können Sie hier Kommentare und Rückfragen zur Veranstaltung stellen.</p> <p>Falls Sie außerhalb der Öffnungszeit etwas beitragen wollen, schreiben Sie bitte in den Dialog "Wie machen wir Hannover zu einem Zuhause für viele?".</p>	

p. Smart Mobil: Was bewegt uns morgen? Womit, Wohin – Alte Wege neu begehen? (OD27)

Dialog war geöffnet vom 29. Juni - 13. Juli 2015



Auf dem Weg zur Arbeit, zum Einkaufen oder in der Freizeit: Wie wir uns fortbewegen bestimmt unseren Alltag. Car-Sharing, ÖPNV, E-Mobilität und Radfahren liegen im Trend und sind klima- und umweltfreundlich.

Eine smarte City Hannover 2030? Neue Technologien und ein gesamtstädtisches Verkehrskonzept, das auf gemeinsame Nutzung von vielen ausgerichtet ist, könnten es möglich machen. Die Perspektiven sind vielfältig und spannend. Aber sind wir für die stadt- und verkehrsplanerischen Herausforderungen gerüstet? Diskutiert wird hier im Online-Dialog und auf unserer [Veranstaltung am 06. Juli im Alten Rathaus](#).

Thema „auf gewohntem Weg ans Ziel“

Account	Beitrag	Likes
Online Moderation, 29.06.2015	<p>Will man Verkehr und Mobilität anders gestalten, dann braucht es nicht nur planerische Konzepte. Wir alle müssen anfangen, neue beziehungsweise andere Verkehrsmittel zu benutzen:</p> <p>Wie flexibel sind wir in unseren Gewohnheiten? Wie schaffen wir es, dass alle (Generationen) mobil bleiben oder werden?</p> <p>Können EBikes für ältere Menschen eine Alternative sein?</p> <p>Was denken Sie?</p>	

	Ihre Online Moderation	
berta, 05.07.2015	<p>Online Moderation schrieb am 29 Juni 2015 - 10:18:</p> <p>Können EBikes für ältere Menschen eine Alternative sein?</p> <p>E-Bikes eine Alternative zu was?</p> <p>Zum privaten Auto? Auf jeden Fall und das nicht nur für ältere Menschen. Zeitlich dürften fast alle Strecken in Hannover mit dem E-Bike genauso schnell zurückzulegen sein wie mit dem Auto, denn man ist beweglicher, weil man nicht so viel Platz braucht und das zeitaufwändige Parkplatzsuchen entfällt.</p> <p>Zum Shoppen in der Innenstadt ist das Rad /E-Bike ohnehin unschlagbar. Wer parkt schon in irgendeinem teuren Parkhaus, um dann in der Fußgängerzone einkaufen zu laufen?</p> <p>Mit dem Rad fährt man in einem menschengerechten Tempo, d.h. man kann rechts und links die Geschäfte angucken und jederzeit anhalten und reingehen. Mit dem Auto ist das unmöglich, selbst wenn interessante Läden auffallen würden, ist spontanes Anhalten fast immer schwierig oder sehr umständlich und mit längeren Fußwegen verbunden. Das könnte auch einer der Gründe sein, warum Geschäfte an den Ausfallstraßen veröden.</p>	

Thema „Hannover mobil 2030“

Account	Beitrag	Likes
Online Moderation, 29.06.2015	<p>In diesem Dialog geht es um unsere Vorstellungen eines Hannovers 2030 mit einem intelligenten Verkehrskonzept:</p> <p>Was braucht Hannover 2030 für Voraussetzungen, um mobil zu bleiben?</p> <p>Welche kommunalen, verkehrsplanerischen und politischen Herausforderungen werden wir in Hannover 2030 vorfinden?</p> <p>Was ist Ihre Vision und was müssen wir heute tun, um sie umzusetzen?</p> <p>Ihre Online Moderation</p>	

Thema „Car-Sharing oder ÖPNV?“

Account	Beitrag	Likes
Online Moderation, 29.06.2015	<p>In diesem Dialog soll es um Alternativen zum eigenen Auto und autozentrierten Verkehrskonzepten gehen:</p> <p>Ist Car-Sharing nur ein kurzfristiger Trend oder ist es ein zukunftsfähiges Konzept?</p>	

	<p>Was motiviert uns, den eigenen Wagen abzuschaffen?</p> <p>Was sind Ihre Erfahrungen? Können Sie sich ein Leben ohne eigenes Auto vorstellen oder haben es vielleicht schon abgeschafft? Und wenn ja warum und wie bewegen Sie sich nun fort?</p> <p>Wir freuen uns auf eine angeregte Diskussion!</p> <p>Ihre Online Moderation</p>	
--	--	--

Thema „ Mobilität für alle geht nur ohne MIV“

Account	Beitrag	Likes
Henry, 01.07.2015	<p>"Neue Technologien und ein gesamtstädtisches Verkehrskonzept, das auf gemeinsame Nutzung von vielen ausgerichtet ist könnten es möglich machen.", so heißt es in der Anmoderation zu diesem Themenstrang. Es wird darin einmal mehr deutlich: Wenn es um das Thema Mobilität geht, dann werden wohlklingende Phrasen gedroschen, die auf möglichst breite Zustimmung stoßen sollen, aber im Grunde genommen das eigentliche Problem kaschieren.</p> <p>Denn Mobilität für alle ist möglich mit ÖPNV und Rad- und Fußverkehr. Was wir in Hannover jedoch allzuhäufig erleben ist eine einseitige Förderung des MIV zu Lasten des ÖPNV sowie des Rad- und Fußverkehrs.</p> <p>So gibt es zum Beispiel immer noch Haltestellenbuchten statt Haltestellenkaps an vielen Bushaltestellen, weil sich die Autolobby "gegängelt" fühlt, wenn der Bus auf der Fahrspur hält und dem Bus folgende Autofahrer sich der Omnibusgeschwindigkeit anpassen müssen. Da spielt es für die Damen und Herren Automobilisten auch gar keine Rolle, dass der Takt der meisten Buslinien max. ein Zehnminutentakt ist. Sie also gar nicht so oft betroffen sind, zumal viele Straßen gänzlich Omnibusverkehr-frei sind.</p> <p>Und Radfahrer und Fußgänger werden ohnehin vielfach strukturell benachteiligt. Siehe zum Beispiel Benno-Ohnesorg-Brücke, um nur ein sehr unrühmliches Beispiel zu nennen, wo Radfahrer auf engsten Raum mit Fußgängern zusammengedrängt werden, während für den Autoverkehr jeweils zwei Spuren stadteinwärts und stadtauswärts angelegt wurden, die von Radfahrern nicht benutzt werden dürfen.</p> <p>Die beschönigenden Formeln wie "gemeinsame Nutzung von vielen" helfen nicht weiter. Wenn es darum geht in der Stadt Mobilität für alle zu ermöglichen, dann geht das nur unter weitgehendem Ausschluss des MIV! Andernfalls handelt es sich um eine sehr einseitige Nutzung des Verkehrsraumes durch Autofahrer, auf Kosten derjenigen, die vernünftigerweise mit dem ÖPNV, dem Rad oder zu Fuß mobil sind.</p> <p>Wer das fordert, der sollte das klar und deutlich sagen, anstatt beschönigende Leerformeln zu bemühen, die Friede, Freude, Eierkuchen vorgaukeln, während sie knallhart ihre Interessen durchsetzen. Die Mehrheit der Hannoveraner hat kein eigenes</p>	

	<p>Auto und unter denen, die eines haben gibt es viele, die zumindest so selbstkritisch damit umgehen, dass sie eine Politik weg vom Auto unterstützen, wenn damit ein deutlich erkennbarer ÖPNV-Ausbau und für alle sichtbare Verbesserungen für den Rad- und Fußverkehr verbunden sind!</p> <p>Die Freigabe der Einbahnstraßen für Radfahrer im Gegenverkehr etwa war ein solches deutliches Signal. Ein weiteres ist längst überfällig. Welches das sein könnte und welche Verbesserungen es bringt muss die Diskussion bestimmen und nicht das Murren der Autofahrer!</p>	
Bo Fort, 01.07.2015	<p>Der ÖPNV und insbesondere der Radverkehr sollten PRIZIPIELL bei allen Planungen an erster Stelle stehen. Die Erkenntnisse, die fortschrittlichere Städte wie Kopenhagen bereits gesammelt haben, können direkt umgesetzt werden.</p> <p>Stadtteile mit hohem Kulturanteil (Linden) könnten autofrei werden. Ich stelle mir Parkhäuser am Rand des Stadtteils vor, keine öffentlichen Parkflächen im Stadtteil, mit Ausnahme von reservierten Plätzen für Anwohner mit Handycap. Das Befahren mit PKW zum Entladen von Einkäufen, etc. soll möglich bleiben, ansonsten werden alle Straßen in Alleen verwandelt, Platz zum spazieren, radfahren, skaten, für Kinder, ...</p> <p>Die ersten lebenswerten Stadtteile werden Vorbild für die zukünftige Entwicklung sein, Touristen werden kommen und ihre automobilen Vorurteile verlieren.</p>	

Thema „Dialog ist geöffnet im Zeitraum 29. Juni - 13. Juli 2015“

Account	Beitrag	Likes
Henning Kohlmeier, 06.02.2015	<p>In diesem Dialog geht es um das Thema Mobilität. Er wird im Umfeld einer Veranstaltung geöffnet sein und bietet Ihnen einen Platz, Ihren Beitrag in Form einer Meinung oder Frage bereits im Vorfeld einzubringen, damit er in in der Veranstaltung aufgegriffen werden kann. Außerdem können Sie hier Kommentare und Rückfragen zur Veranstaltung stellen.</p> <p>Falls Sie jetzt schon etwas beitragen wollen, schreiben Sie bitte in den Dialog "Wie machen wir Hannover zu einem Zuhause für viele?", wir schieben Ihren Beitrag dann bei Beginn der Diskussion hier hinein.</p>	

4. Konzeptphase

a. Übersicht Online-Beteiligungsangebote

Während der Konzeptphase endeten die folgenden öffentlichen Dialogforen/Galerien:

Datum	Thema	Kachel	Beiträge
24.7.15 bis 17.12.15	Mein Hannover 2030 - bleiben Sie dran! Fortsetzung des dauerhaften Dialoges	Mein Hannover 2030 – bleiben Sie dran!	2
24.7.15 bis 17.12.15	Fragen und Anmerkungen an die Moderation (Fortsetzung)	Was mich sonst interessiert...	10
19.11.15 bis 17.12.15	Meinungen zum Entwurf der Ergebnisse des mit Stadtdialogs (OD30)	Ohne, neue Einstiegsseite – siehe auch Ziffer 1.e.	92

Meinungen zum Entwurf wurden direkt von den zuständigen Dezernaten bzw. ihren Fachredaktionen mitgelesen und weiterverarbeitet. Eine Zusammenfassung durch Zebralog war aufgrund der Kürze der Zeit zum Verarbeiten nicht zielführend.

b. Mein Hannover 2030 – bleiben Sie dran!

Dialog war geöffnet vom 24.07.2015 bis zum 17.12.2015.

Die Dialogphase zum Stadtentwicklungskonzept "Mein Hannover 2030" ist seit dem 23.7.2015 abgeschlossen. Wir begrüßen es aber, dass Sie sich weiterhin Gedanken über die Zukunft Ihrer und unserer Stadt machen und boten Ihnen hier versuchsweise in der Zwischenzeit vom 23. Juli bis zum 17. Dezember 2015 einen Platz, sie mit anderen Teilnehmerinnen und Teilnehmern des Online-Dialoges zu diskutieren.

Thema „Stadtbahnsitze zu glatt - Gefahr beim Bremsen!“

Account	Beitrag	Likes
Henry, 08.08.2015	<p>Heute, 8.8.2015, war im Lokalteil der NP zu lesen, dass es beim neuen Stadtbahnfahrzeug TW 3000 offenbar Bremsprobleme gibt. Dem NP-Bericht zufolge ist es jetzt schon mehrfach vorgekommen, dass der neue TW 3000 ohne ersichtlichen Grund Notfallbremsungen durchführt. Die Üstra-Verantwortlichen stehen bislang vor einem Rätsel.</p> <p>Auch ich habe es bei der Fahrt mit dem neuen TW 3000 schon erlebt, dass das Fahrzeug unerwartet und vom Fahrer nicht beabsichtigt bremsst. Allerdings bislang noch nicht so stark, wie es heute in der NP beschrieben wurde. Der Fahrer entschuldigte sich dann und setzte die Fahrt fort. Bei den heute in der NP beschriebenen Vorgfällen kam es dagegen zu leichten Verletzungen bei einigen Fahrgästen.</p> <p>Da die Sitze im neuen TW 3000 im Vergleich zu den Vorgängermodellen ausgesprochen glatt und entsprechend rutschig sind, sollten die Fahrgäste sich besser nicht darauf verlassen, dass sie im Fall einer Notfallbremsung sicher sind, wenn sie sitzen. Wer steht, der tut ohnehin gut daran, sich sorgfältig an den vorhandenen Haltestangen festzuhalten, denn eine Notfallbremsung wirkt etwa dreimal so stark wie das gewöhnliche Abbremsen, wenn eine Haltestelle angefahren wird. Zwischen den Rädern</p>	

	<p>befinden sich große Elektromagnete an den Fahrgestellen, die im Fall einer Notfallbremsung aktiviert werden und mit Magnetkraft an den Schienen haften, was ein schnelles Anhalten bewirkt.</p> <p>Die Sitze der Vorgängermodelle waren leicht aufgeraut, bzw. genoppt, so dass man im Fall einer Notfallbremsung i. d. R. auch dann nicht vom Sitz komplett abrutschen konnte, wenn man direkt in Fahrtrichtung saß.</p> <p>Bei den Sitzen der neuen Stadtbahnwagen vom Typ TW 3000 ist das nicht mehr gewährleistet. Die Sitze sind so glatt, dass man eigentlich stets eine rutschsichere Unterlage verwenden sollte, um bei einer Notfallbremsung nicht abzurutschen. Besonders für kleine Kinder ist es schwer sich dann auf den Sitzen zu halten, weil sie sich auch nicht mit den Beinen abstützen können. Leider hat die Üstra es versäumt, stoffbezogene Polstersitze in den neuen Stadtbahnwagen einbauen zu lassen, wie sie in den meisten anderen Städten in modernen Straßenbahn- und Stadtbahnfahrzeugen schon lange im Gebrauch sind.</p> <p>Hier wurde am falschen Ende gespart! Nicht nur ein Mangel an Komfort sondern auch ein Mangel an Sicherheit sind das Ergebnis dieser verfehlten Sparpolitik.</p>	
<p>Henry, 27.08.2015</p>	<p>Immerhin hat jetzt auch die HAZ festgestellt, dass die neuen Stadtbahnsitze zu glatt sind. Siehe hier: http://www.haz.de/Ha...neuen-Stadtbahn</p> <p>Fahrgäste kritisieren Sitze der neuen Stadtbahn HAZ vom 19.8.2015</p> <p>In folgendem Punkt möchte' ich jedoch dem Autor Michael Zgoll widersprechen:</p> <p>In seinem Bericht heißt es: "Ein moderner TW-3000-Waggon hat 54 Sitzplätze und damit genauso viele wie ein Silberpfeil. Er bietet allerdings 121 Stehplätze statt 105. Den Raumgewinn verdanken die neuen Wagen bei etwa gleicher Außenlänge und -breite auch dem schmaleren Längsgestühl. Nur noch 46 Zentimeter breit sind die Sitze in den Reihen des TW 3000. Beim Silberpfeil waren es 54 bis 56 Zentimeter, außerdem gab es ausgeformte Sitzflächen und teils Armlehnen."</p> <p>Meines Erachtens trifft die geringere Sitzbreite nur auf die drei Sitze mit Armlehnen zu, die zwischen der ersten und zweiten Tür, bzw zwischen der dritten und vierten Tür angebracht sind. Im Silberpfeil wie im TW 3000 sind in diesem Bereich einseitig Klappsitze für vier Personen angebracht. Auf der gegenüberliegenden Seite sind im Silberpfeil drei Sitze mit Armlehnen und im TW 3000 vier Sitze ohne Armlehne angebracht. Diese sechs Sitze je Wagen sind aber auch die einzigen, die im Silberpfeil breiter sind als die Sitze im neuen TW 3000.</p> <p>Dafür hat ein TW 3000-Wagen jeweils zwei Eineinhalb-Sitze, an jedem Wagenende einer, direkt neben dem Eingang zur Fahrerkabine. Darauf hätte auch der "sanfte Riese" aus Hawaii (Kamakawiwo'ole, Over the rainbow) Platz gefunden.</p> <p>Zusätzliche Stehplätze hat der TW 3000 aus zwei anderen Gründen:</p> <p>1. Der TW 2000 hat zwei Faltenbalge, der TW 3000 nur einen. Zwei TW 2500-Fahrzeuge dagegen, die ja mit einem Faltenbalg verbunden werden, haben vermutlich fast ebensoviele Stehplätze</p>	

	<p>wie zwei TW 3000-Fahrzeuge, die ja alle so gebaut sind, dass an beiden Enden eine Fahrerkabine ist.</p> <p>2. Der TW 3000 hat keine Klapprtrittstufen, so dass der Aufenthalt unmittelbar im Türbereich möglich ist, während bei den Silberpfeilen und bei den alten grünen TW 6000 - Fahrzeugen der Aufenthalt im Türbereich nicht möglich ist, weil dort ja der Boden wegklappt, wenn der Zug an einer Haltestelle hält, die noch nicht mit einem Hochbahnsteig ausgestattet ist. Man könnte also sagen, der TW 3000 hat vor allem deshalb mehr Stehplätze, weil er keine Klapprtrittstufen mehr hat und deshalb ausschließlich an Hochbahnsteigen hält.</p> <p>Außerdem ist zu berücksichtigen, dass der neue TW 3000 gegenüber dem Silberpfeil 10 Sitze mehr hat, auf denen man in, bzw. gegen die Fahrtrichtung sitzt. Beim TW 3000 sind es insgesamt 26, beim TW 2000 nur 16. Die sind beim TW 2000 in dem mittleren Wagenteil, also in dem Wagenabschnitt zwischen den Faltenbälgern angeordnet. Diese Sitze sind jedoch naturgemäß in ihrer Breite begrenzt, da ja dazwischen ein Durchgang bleiben muss. Und daran hat sich nichts geändert.</p> <p>Wenn ich mich richtig zurückerinnere gab es damals, als die Silberpfeile auf's Gleis gingen, eine ziemlich heftige Diskussion über die quer zur Fahrtrichtung angeordneten Sitze. Von denen gibt es jetzt im neuen TW 3000 zehn Sitze weniger, dafür zehn andere Sitze mehr - ganz ohne große Diskussion.</p>	
--	---	--

c. Fragen und Anmerkungen an die Moderation

Dialog war geöffnet vom 29. September 2014 bis zum 17. Dezember 2015.

An dieser Stelle können Sie sich während des Online-Dialogs öffentlich mit Fragen und Hinweisen an die Moderatorinnen und Moderatoren wenden.

Wenn Sie uns lieber vertraulich kontaktieren möchten, dann schicken Sie uns gerne eine E-Mail unter Hannover2030moderation@zebralog.de.

Sie möchten wissen, wer wir überhaupt sind? [In der Galerie](#) stellen wir unser Moderationsteam kurz vor.

Thema „Bleiben Sie dran - Fotos hochladen“

Account	Beitrag	Likes
Henry, 27.08.2015	<p>Beim Online-Dialog - Bleiben Sie dran ist es anscheinend nicht mehr möglich Fotos hochzuladen. Oder habe ich was falsch gemacht?</p> <p>Es wäre schön, wenn der Dialog fortgesetzt würde, aber bislang schein ich der einzige Teilnehmer zu sein? Wie wäre es mit etwas Werbung für das Fortsetzen des Dialogs. Bislang habe ich zum Beispiel noch nichts darüber in der Zeitung gelesen.</p> <p>Und es wäre natürlich schön, wenn man weiter Fotos hochladen kann!</p>	

<p>Henning Kohlmeier, 07.09.2015</p>	<p>Hallo lieber Henry,</p> <p>im Dialog "Bleiben Sie dran" ist der Foto-Upload eigentlich erlaubt, ich habe es eben selber erfolgreich ausprobiert und wieder gelöscht. Entweder liegt es also an der Größenbeschränkung pro Benutzerkonto oder es ist Ihnen möglicherweise ein Fehler unterlaufen.</p> <p>Die Werbung für den Online-Dialog wird auf jedem Fall wieder anlaufen, wenn der Konzeptentwurf hier zur Diskussion gestellt wird - voraussichtlich Mitte-Ende November 2015. Bis dahin halten wir uns als Stadtverwaltung zurück.</p> <p>Herzliche Grüße</p> <p>Henning Kohlmeier (Dialogverwalter)</p>	
--	--	--

Thema „Fragen und Antworten“

Account	Beitrag	Likes
<p>Henry, 24.01.2015</p>	<p>Vielleicht gibt's ja hier irgendwo eine Liste mit Fragen und Antworten. Ich habe sie bislang noch nicht gefunden, weshalb ich hier weiter einfach so meine Fragen stelle:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Was bedeutet der Begriff Thementags? Und welche Thementags kann man wo auswählen und was bedeutet das dann für das Thema, dass man unter einen bestimmten Thementitel eröffnet? 2. Was sollen diese albern Grinsegesichter? Ist das hier ein Online-Dialog oder ist das hier eine Grinsegesichter-Sammlung? ;) :(^_^ :blink: :ph34r: Die sind nicht lustig sondern albern und bei dem letzten in der Reihe frage ich mich ob das nicht von einem PEGIDA-Anhänger mit ausgeprägtem Kopftuch und Islam-Hass eingeschmuggelt wurde. Oder was soll das :ph34r: darstellen??? 3. Kann man Bilder hochladen und wenn ja wie? Oder ist das nicht erwünscht, was ich gut verstehen könnte, denn es soll ja ein Dialog sein und kein Bilderbuch. 4. Kann man nicht diese Eingabefelder für Beiträge so minimieren, dass man in einer einzigen standardisierten Schrift ohne Fett, Kursiv, unterstrichen usw. usw. seine Einträge machen kann? Wollte ich hier anfangen, mich mit alledem zu beschäftigen, was darüber hinaus noch so geht, dann hab' ich mich vielleicht hinterher im Selbststudium zum Schriftgestalter ausgebildet, aber letztlich nichts gesagt. 	
<p>Henry, 24.01.2015</p>	<p>Henry schrieb am 24 Jan 2015 - 16:34: Vielleicht gibt's ja hier irgendwo eine Liste mit Fragen und Antworten. Ich habe sie bislang noch nicht gefunden, weshalb ich hier weiter einfach so meine Fragen stelle:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Was bedeutet der Begriff Thementags? Und welche Thementags kann man wo auswählen und was bedeutet das dann für das Thema, dass man unter einen bestimmten Thementitel eröffnet? 	

	<p>2. Was sollen diese albern Grinsegesichter? Ist das hier ein Online-Dialog oder ist das hier eine Grinsegesichter-Sammlung? ;) :(^_^ :blink: :ph34r: Die sind nicht lustig sondern albern und bei dem letzten in der Reihe frage ich mich ob das nicht von einem PEGIDA-Anhänger mit ausgeprägtem Kopftuch und Islam-Hass eingeschmuggelt wurde. Oder was soll das :ph34r: darstellen???</p> <p>3. Kann man Bilder hochladen und wenn ja wie? Oder ist das nicht erwünscht, was ich gut verstehen könnte, denn es soll ja ein Dialog sein und kein Bilderbuch.</p> <p>4. Kann man nicht diese Eingabefelder für Beiträge so minimieren, dass man in einer einzigen standardisierten Schrift ohne Fett, Kursiv, unterstrichen usw. usw. seine Einträge machen kann? Wollte ich hier anfangen, mich mit alledem zu beschäftigen, was darüber hinaus noch so geht, dann hab' ich mich vielleicht hinterher im Selbststudium zum Schriftgestalter ausgebildet, aber letztlich nichts gesagt.</p> <p>Na "super", jetzt habe ich das mit den Grinsegesichtern angesprochen und ein paar davon als Beispiel eingebaut und schicke den Beitrag ab und ich denke, fein jetzt ist der Beitrag abgeschickt. Trotzdem kuck ich noch mal genauer hin und stelle fest: Nein der Beitrag ist gar nicht abgeschickt, da steht ja in einem Feld, das ich fast übersehen hätte: Sie haben zu viele Grinsegesichter in Ihren Beitrag eingebaut, löschen Sie einige (wieviele steht nicht da) davon.++</p> <p>Jetzt habe ich erst mal genug vom Online-Dialog und Fragen sind es ja vielleicht auch erst mal genug. Ich hoffe nur dass ich beim nächsten Mal, wenn ich hier reinkucke ohne großes Herumsuchen dieses Thema wiederfindende, um nachzuschauen zu können, ob jemand geantwortet hat.</p> <p>Liebes Moderationsteam. Bitte seien Sie nicht sauer über so viele Kritik. Aber kann es vielleicht sein, dass Sie einfach zu viele Vorkenntnisse und Vorerfahrung voraussetzen bei den Leuten, die hier mitdiskutieren sollen? Und schreckt das nicht auch viele ab?</p>	
<p>Online Moderation, 28.01.2015</p>	<p>Lieber Henry,</p> <p>vielen Dank für Ihre rege Teilnahme an der Diskussion und Ihr Feedback.</p> <p>Ihre Kritik zur Struktur und Nutzerfreundlichkeit der Plattform nehmen wir gerne auf und leiten sie an die Verantwortlichen weiter. An Rückmeldungen zum Online Dialog sind wir immer interessiert.</p> <p>Bitte versuchen Sie bei der Formulierung von Kritik sachlich und konstruktiv zu bleiben und vermeiden Sie Behauptungen wie "Die sind nicht lustig sondern albern und bei dem letzten in der Reihe frage ich mich ob das nicht von einem PEGIDA-Anhänger mit ausgeprägtem Kopftuch und Islam-Hass eingeschmuggelt wurde."</p>	

	<p>Viele Grüße</p> <p>Hannah Pützer Online-Moderation</p>	
--	---	--

Thema „Das geht so nicht!!!“

Account	Beitrag	Likes
Henry, 24.01.2015	<p>Das geht so nicht!!!</p> <p>Jetzt schreib ich zum dritten mal diesen Beitrag und alles nur, weil ich versehentlich auf eine Taste gekommen bin, die alles wieder gelöscht hat. Und ich weiß nicht mal welche Taste. So das schicke ich jetzt erst mal ab.</p>	
Henry, 24.01.2015	<p>Das ist jetzt keine Antwort, aber so krieg ich vielleicht raus, wie das hier funktionieren soll. Wenn ich auf Online-Dialog klicke, dann gehts weiter mit zwei Feldern zum Anklicken. Das eine ist Online-Dialog, das andere ist Online-Dialog offene Foren. Woher soll der unvorbereitete Besucher wissen, wie er jetzt weiter vorgehen soll? Bitte ändern Sie unbedingt das Feld Online-Dialog wo man ja dann gar keine Beiträge schreiben kann um. Ich schlage als neuen Titel vor: "Online-Dialog-Archiv" oder "Online-Dialog" alte Beiträge oder "Online-Dialog-abgeschlossene Beiträge".</p> <p>Das andere Feld sollte den Zusatz erhalten: Wenn Sie mitdiskutieren möchte, dann müssen Sie dieses Feld drücken (Oder so ähnlich). Es macht einfach kein Spaß, erst mal Beiträge anzulesen, und dann nichts dazu schreiben zu können, weil man überlesen hat, dass es nur das Archiv ist. Allerdings frage ich mich auch, wozu so ein Archiv überhaupt gut sein soll? Das läuft doch darauf hinaus, dass viele Sachen einfach erneut aufgegriffen werden. Letztlich ist es geradezu eine direkte Aufforderung, die Archivbeiträge zu kopieren und erneut als Beiträge in den Online Dialog einzubringen. Was soll das?</p> <p>Deshalb mein weitergehender Vorschlag: Es gibt nur einen Online-Dialog, nur eine Startseite mit einer deutlich übersichtlicheren Gestaltung, so dass man gleich alle Themenbereiche sehen kann. Und wenn man einen Themenbereich anklickt, dann sollten möglichst alle Themen zu sehen sein, ohne dass man erst groß scrollen muss.</p> <p>Und es wäre besser, wenn diese Themen innerhalb eines Themenbereichs von vornherein festgelegt sind mit einer durchdachten und überlegten Struktur. Wer unbedingt noch ein eigenes Thema aufmachen will, der könnte es ja dann unter einem Themenbereich "Sonstiges" oder, "Was sonst nirgends reinpasst" machen.</p>	
Henry, 24.01.2015	<p>Noch eine Anregung zum Anmelden:</p> <p>Wenn ich mich hier beim Online-Dialog endlich so weit durchgeklickt habe, dass ich den Eindruck habe, jetzt kannst du loschreiben, dann steht dem noch ein grauer Balken über dem obersten Beitrag, der dazu auffordert, sich anzumelden. Aber</p>	

	<p>diesen Balken kann man nicht anklicken. Es wäre doch logisch, die Seite so einzurichten, dass man da drauf klicken kann, und dass man sich dann gleich anmelden kann.</p> <p>Stattdessen rätselt der zunächst ahnungslose Besucher, wo er denn jetzt was anklicken muss, um sich anzumelden. Und beim Scrollen und Suchen findet er mit ein bisschen Glück ganz oben auf der Seite das entsprechende Feld. Ich möchte nicht wissen, wie viele Besucher darüber bereits die Lust verloren haben hier irgendwas zu schreiben.</p>	
--	--	--

Thema „Begrenzte Öffnung der einzelnen Themenkomplexe“

Account	Beitrag	Likes
E. Müller, 29.12.2014	<p>Dass parallel zu den Veranstaltungen des Stadtdialogs auch ein Online-Forum angeboten wird, ist sehr zu begrüßen. Mir ist aber unverständlich, warum die einzelnen Themenkomplexe nur kurzzeitig für eine Diskussion geöffnet werden. Auf diese Weise kommt leider keine Diskussion zustande. Bitte öffnen Sie alle Themen zu jeder Zeit während des Stadtdialogs.</p>	
Moderation MB, 16.01.2015	<p>Lieber E. Müller,</p> <p>es stimmt, eine dauerhafte Online-Begleitung des Stadtdialogs ist eine gute Ergänzung zu den Vor-Ort Veranstaltungen. Deshalb ist im Bereich "Allgemein" und seit gestern auch in jedem Forum jeweils ein Bereich eingerichtet, der den ganzen Dialogzeitraum lang geöffnet ist.</p> <p>Die weiteren Online-Dialoge werden speziell zu besonderen Themen und Fragestellungen eingerichtet, beworben und ausgewertet. Hierfür ist es erfahrungsgemäß besser eine zeitliche Begrenzung vorzugeben. Der Dialog wird insbesondere zum Startzeitpunkt bekannt gemacht, so dass alle Interessierten gebündelt zu einem Thema Ihre Meinung abgeben und die Meinung anderer diskutieren können. Nach Abschluss des Dialogs werden alle Beiträge gebündelt ausgewertet und können so in die Erarbeitung des Stadtentwicklungskonzeptes einfließen.</p> <p>Mit besten Grüßen, Maria Brückner (Online-Moderation)</p>	

d. Meinungen zum Entwurf der Ergebnisse des Stadtdialogs (OD30)

Hier finden Sie Meinungen zum Entwurf der Ergebnisse des mit Stadtdialogs!

Vom 19. November bis zum 17. Dezember 2015 konnten Rückmeldungen zum Entwurf geschrieben werden. Die eingehenden Diskussionsbeiträge dienen der Stadtverwaltung dazu, das Konzept gegebenenfalls zu vervollständigen, bevor es dem Rat zur Beschlussfassung vorgelegt wird.

Der Dialog bestand aus sechs verschiedenen Foren mit zahlreichen Unterthemen.

Forum 1: Wie wollen wir wachsen? – Wirtschaft, Arbeit, Wissenschaft und Umwelt

> [Wirtschaftsstandort profilieren und weiterentwickeln](#)

> [Wissenschaftsstandort internationalisieren und weiterentwickeln](#)

> [Hohe Lebens- und Freiraumqualität erhalten](#)

> [Nachhaltige Entwicklung fördern](#)

Thema „Wirtschaftsstandort profilieren und weiterentwickeln“

Account	Beitrag	Likes
<p>Henning Kohlmeier, 05.11.2015</p>	<p>Handlungsfeld: Wirtschaft, Arbeit, Wissenschaft und Umwelt Kapitel: Wirtschaftsstandort profilieren und weiterentwickeln</p> <p>Die Wirtschaft Hannovers befindet sich nach der Weltfinanzmarktkrise in einem dynamischen Strukturwandel, der sich um die vorhandene Industriestruktur herum entwickelt und immer stärker in Richtung digitaler, wissensbasierter Dienstleistungen geht. Gleichzeitig führen neue wirtschaftspolitische Rahmenbedingungen wie die angestrebte Energiewende oder kaum zu beeinflussende gesamtgesellschaftliche Herausforderungen wie die steigende Zuwanderung zu Veränderungen, denen sich Wirtschaft, Politik und Wirtschaftsförderung auch auf kommunaler Ebene stellen müssen.</p> <p>Der Standort Hannover weist gegenüber anderen Regionen in Deutschland eine überdurchschnittliche Wirtschaftskraft auf mit einem leichten Plus an neuen Arbeitsplätzen in den vergangenen Jahren. Hannover ist bei der Beschäftigungsentwicklung zwar etwas schwächer als der Durchschnitt der deutschen Großstädte, dagegen steht die Leinestadt mit einer Arbeitslosenquote von 9,9 Prozent [August 2015] vergleichsweise gut da. Ziel ist es daher, die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen für die Schaffung neuer Arbeitsplätze weiter zu verbessern. Dabei sollen auch Möglichkeiten für niedrig Qualifizierte beziehungsweise die Unterstützung entsprechender Qualifizierungsmaßnahmen im Fokus stehen.</p> <p>Ein wichtiges Instrument des kommunalen Handelns ist dabei eine gut ausgestattete und schlagkräftige Wirtschafts-, Marketing und Tourismusförderung. Deren Stärkung und Weiterentwicklung wurde im Stadtdialog ebenfalls als wichtig erachtet.</p> <p>Mein Hannover 2030 ...</p> <ul style="list-style-type: none"> • überzeugt als starker und gut angebundener Wirtschafts-, Wissenschafts-, Tourismus-, Messe- und Veranstaltungsstandort. • bietet adäquaten Raum für Unternehmen und punktet durch eine Willkommenskultur für „Unternehmen und Köpfe“. • wirtschaftet nachhaltig. <p>Um diese Ziele gemeinsam zu erreichen, will Hannover fünf Strategien verfolgen:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Wirtschaftsstrukturen gezielt fördern – Erreichbarkeit der Wirtschaftsstandorte sichern 	

	<ul style="list-style-type: none"> – Flächen vorausschauend entwickeln – Arbeit und Beschäftigung fördern – Nachhaltig wirtschaften <p><i>Ist dieses Ergebnis des Stadtdialoges aus Ihrer Sicht vollständig wiedergegeben? Klicken Sie auf die Links, um die einzelnen Strategien kennen zu lernen und untereinander über Stimmigkeit und Vollständigkeit zu diskutieren. Die Diskussionsbeiträge dienen der Stadtverwaltung als Feedback, um das Konzept gegebenenfalls zu vervollständigen, bevor es dem Rat zur Beschlussfassung vorgelegt wird.</i></p>	
--	--	--

Thema „Wissenschaftsstandort internationalisieren und weiterentwickeln“

Account	Beitrag	Likes
Henning Kohlmeier, 05.11.2015	<p>Handlungsfeld: Wirtschaft, Arbeit, Wissenschaft und Umwelt Kapitel: Wissenschaftsstandort internationalisieren und weiterentwickeln</p> <p>Der Hochschul- und Wissenschaftsstandort, der zu den bedeutendsten in Deutschland zählt, prägt Hannover und leistet erhebliche regionalökonomische Beiträge. Das Stadtleben profitiert von den rund 43.000 Studierenden. Mit Blick auf die Zukunft will sich Hannover noch stärker als Hochschul- und Wissenschaftsstandort profilieren. Der Stadtdialog hat dieses deutlich formuliert und wünscht sich mehr Unterstützung für die StudentInnen – sei es im Hinblick auf die Wohnungssuche, Kinderbetreuung, Sprachförderung für ausländische Studierende oder Assistenzen für Menschen mit Handicaps. Wissenschaft und Forschung sollen stärker mit Unternehmen kooperieren, um Innovationen zu entwickeln. Der gute Ruf als Kongressstandort soll gesichert werden und damit auch die Wissenschaft weiter beflügeln.</p> <p>Mein Hannover 2030 ...</p> <ul style="list-style-type: none"> • ist ein international anerkannter und vernetzter, innovativer Hochschul- und Wissenschaftsstandort, der kluge Köpfe gewinnt und „bindet“. • profiliert sich durch exzellente Forschung und verfügt über eine aktive Gründerlandschaft aus dem Forschungsbereich. • arbeitet intensiv mit Hochschulen und Forschungseinrichtungen zusammen und verknüpft Forschung und kleine sowie mittlere Unternehmen [KMU] <p>Um diese Ziele gemeinsam zu erreichen, will Hannover vier Strategien verfolgen:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Kooperationen ausbauen – Standortmarketing weiterentwickeln – „Study and Stay“ initiieren – Willkommenskultur für Studierende, Lehrende, Forschende verbessern <p><i>Ist dieses Ergebnis des Stadtdialoges aus Ihrer Sicht vollständig wiedergegeben? Klicken Sie auf die Links, um die einzelnen Strategien kennen zu lernen und untereinander über Stimmigkeit und</i></p>	

	<i>Vollständigkeit zu diskutieren. Die Diskussionsbeiträge dienen der Stadtverwaltung als Feedback, um das Konzept gegebenenfalls zu vervollständigen, bevor es dem Rat zur Beschlussfassung vorgelegt wird.</i>	
--	--	--

Thema „Hohe Lebens- und Freiraumqualität erhalten“

Account	Beitrag	Likes
Henning Kohlmeier, 05.11.2015	<p>Handlungsfeld: Wirtschaft, Arbeit, Wissenschaft und Umwelt Kapitel: Hohe Lebens- und Freiraumqualität erhalten</p> <p>Hannover ist seit mehreren Jahren die grünste der 50 größten Großstädte Deutschlands, gemessen an der Grünfläche pro EinwohnerIn. Die Herausforderungen der Zukunft reichen von der Bewahrung und Förderung der biologischen Vielfalt bis zur Gartendenkmalpflege, von Naturschutz bis zur Naherholung mit Spiel und Sport. Die wachsende Stadt erfordert sowohl Konzepte zur Sicherung dieser Qualitäten als auch zur Instandsetzung der Anlagen für vielfältige Nutzungsansprüche. Die Möglichkeit zur gleichberechtigten und eigenständigen Aneignung der öffentlichen Räume von Menschen mit und ohne Behinderungen muss weiter verbessert werden. Das gilt für Jung und Alt und für Menschen aller Kulturen und Religionen gleichermaßen. Nachhaltigkeit, Barrierefreiheit, Inklusion und Diversität sind auch im Freiraum wichtige gesellschaftliche Aufgaben unserer Zeit. Diese weitgehend schon im Status quo-Bericht benannten Ziele wurden in der Dialogphase des Stadtentwicklungskonzepts ausdrücklich bestätigt.</p> <p>Dass Hannover über eine hohe Lebens- und Freiraumqualität verfügt, darüber ist sich die Stadtgesellschaft einig. Immer wieder wurden die Grün- und Freiräume ins Zentrum der Diskussionen im Stadtdialog gerückt. Den Menschen ist es wichtig, diese zu erhalten, zu gestalten und für verschiedene Aktivitäten zu nutzen. Für viele Menschen ist von hoher Bedeutung, zu haben, die auch von vielen genutzt werden können. Und sie wollen selbst bestimmen können, was in diesen Räumen passiert. Werden zum Beispiel Gärten für alle angelegt? Oder Flächen für Spiel, Sport und Freizeit genutzt? Das Spektrum der Ideen ist so vielfältig wie die Stadtgesellschaft.</p> <p>Mein Hannover 2030 ...</p> <ul style="list-style-type: none"> • ist nach wie vor die grünste Großstadt Deutschlands mit qualitativ voll entwickelten Grün- und Freiräumen, die von allen gleichberechtigt und eigenständig genutzt werden können. • hat ein ausgeglichenes und gesundes Stadtklima, ist auf dem Weg zur klimaneutralen Stadt, pflegt eine klimaanangepasste Stadtentwicklung und fördert die Widerstandsfähigkeit [Resilienz]. • teilt sich das Wachstum mit den Umlandgemeinden der Region [neue Kooperationen]. • sichert das kulturelle Gartenerbe, erhält den hohen Pflegestandard, hat ein gestärktes und modernes Kleingar- 	

	<p>tenwesen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • punktet mit einem hohen Maß an biologischer Vielfalt und hat seine Wälder für die kommenden Generationen erhalten, schützt sein Grundwasser, verhindert Überflutungen, geht sparsam mit Grund und Boden um und bietet saubere Böden zum Leben und Arbeiten. <p>Mit diesen vier Strategien will Hannover die gesteckten Ziele erreichen:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Grün- und Freiflächen langfristig sichern – Hannover engagiert sich weiterhin für Biodiversität – Klimaneutrale Stadt werden – Klimaanpassung voranbringen – Luft, Boden und Wasser schützen <p><i>Ist dieses Ergebnis des Stadtdialoges aus Ihrer Sicht vollständig wiedergegeben? Klicken Sie auf die Links, um die einzelnen Strategien kennen zu lernen und untereinander über Stimmigkeit und Vollständigkeit zu diskutieren. Die Diskussionsbeiträge dienen der Stadtverwaltung als Feedback, um das Konzept gegebenenfalls zu vervollständigen, bevor es dem Rat zur Beschlussfassung vorgelegt wird.</i></p>	
--	--	--

Thema „Nachhaltige Entwicklung fördern“

Account	Beitrag	Likes
<p>Henning Kohlmeier, 05.11.2015</p>	<p>Handlungsfeld: Wirtschaft, Arbeit, Wissenschaft und Umwelt Kapitel: Nachhaltige Entwicklung fördern</p> <p>Der Stadtdialog und der intensive Dialog zum „Masterplan 100% für den Klimaschutz“ haben gezeigt, wie wichtig den HannoveranerInnen das Thema nachhaltige [Stadt-]Entwicklung ist. Neben mehr Information und Bildung zu diesem Thema hat auch die Stärkung des bürgerschaftlichen Engagements eine besondere Bedeutung. Viele kreative Ideen und Projekte zielen auf einen nachhaltigen Konsum, einen nachhaltigen Lebensstil und die verstärkte Nutzung von Stoffoder Flächenkreisläufen.</p> <p>Mein Hannover 2030 ...</p> <ul style="list-style-type: none"> • fördert Bildung und bürgerschaftliches Engagement für nachhaltige Entwicklung, den nachhaltigen Konsum und nachhaltige Lebensstile. • ist Teil der globalen Partnerschaft für nachhaltige Entwicklung und setzt die globalen Nachhaltigkeitsziele [2030-Agenda für nachhaltige Entwicklung] auf kommunaler Ebene um. <p>Folgende fünf Strategien dienen der Förderung von nachhaltiger Entwicklung:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Bildung für nachhaltige Entwicklung fördern – Bürgerschaftliches Engagement [Teilhabe und Mitgestaltung] für die nachhaltige Entwicklung ermöglichen – Nachhaltige Lebensweisen in den Mittelpunkt rücken – Global denken – lokal handeln – Nachhaltigkeitsmanagement etablieren <p><i>Ist dieses Ergebnis des Stadtdialoges aus Ihrer Sicht vollständig</i></p>	

	<p>wiedergegeben? Klicken Sie auf die Links, um die einzelnen Strategien kennen zu lernen und untereinander über Stimmigkeit und Vollständigkeit zu diskutieren. Die Diskussionsbeiträge dienen der Stadtverwaltung als Feedback, um das Konzept gegebenenfalls zu vervollständigen, bevor es dem Rat zur Beschlussfassung vorgelegt wird.</p>	
--	--	--

Thema „Bildung für nachhaltige Entwicklung fördern“

Account	Beitrag	Likes
<p>Henning Kohlmeier, 13.11.2015</p>	<p>Handlungsfeld: Wirtschaft, Arbeit, Wissenschaft und Umwelt Kapitel: Nachhaltige Entwicklung fördern Strategie: Bildung für nachhaltige Entwicklung fördern</p> <p>Der Wunsch nach mehr Information und Bildung besteht nahezu an allen Orten. Zum einen, um Zusammenhänge besser zu erkennen, zum anderen, um Möglichkeiten für das eigene Handeln zu finden. Insofern wird die Bildung für nachhaltige Entwicklung und deren Zielsetzungen in der Verwaltung, aber auch in den Bildungseinrichtungen [Kitas, Schulen, Erwachsenenbildung] weiter ausgebaut. Die Stadt Hannover unterstützt lokale Bildungsnetzwerke, Organisationen, Initiativen sowie Pilotprojekte, die sich im Rahmen einer lebendigen Stadt(teil) kultur der Bildung für nachhaltige Entwicklung widmen.</p> <p>Die Landeshauptstadt fördert die Gestaltungs- und Entscheidungskompetenz von Kindern und Jugendlichen in ihren Lebenszusammenhängen, stellt hierfür Räume zur Verfügung und unterstützt mit guten Beispielen die Integration in bestehende Bildungsprogramme. Im Rahmen der kommunalen Möglichkeiten wird die Bildung für nachhaltige Entwicklung in die Förderung lebenslanger Lernprozesse integriert. Dazu gehören formales, non-formales und informelles Lernen.</p> <p><i>Berücksichtigt die Strategie alle wichtigen Aspekte des Dialogs?</i></p>	

Thema „Bürgerschaftliches Engagement [Teilhabe und Mitgestaltung] für die nachhaltige Entwicklung ermöglichen“

Account	Beitrag	Likes
<p>Henning Kohlmeier, 13.11.2015</p>	<p>Handlungsfeld: Wirtschaft, Arbeit, Wissenschaft und Umwelt Kapitel: Nachhaltige Entwicklung fördern Strategie: Bürgerschaftliches Engagement [Teilhabe und Mitgestaltung] für die nachhaltige Entwicklung ermöglichen</p> <p>Das eigene Engagement für eine nachhaltige Entwicklung ist für viele HannoveranerInnen wichtig. Daher unterstützt die Stadt bürgerschaftliches Engagement und eine interkulturelle, ge-</p>	

	<p>nerationenübergreifende, inklusive Teilhabe für nachhaltige Entwicklung und stellt Ressourcen zur Verfügung. Auch werden Programme und Projekte – besonders in den Quartieren – unterstützt, die die Gestaltungskompetenz als Voraussetzung für Teilhabe und bürgerschaftliches Engagement fördern. Ziel ist, dass die Menschen Eigeninitiative entwickeln und ihre Belange im Sinne des Gemeinwohls selbst in die Hand nehmen können.</p> <p><i>Berücksichtigt die Strategie alle wichtigen Aspekte des Dialogs?</i></p>	
--	---	--

Thema „Nachhaltige Lebensweisen in den Mittelpunkt rücken“

Account	Beitrag	Likes
<p>Henning Kohlmeier, 13.11.2015</p>	<p>Handlungsfeld: Wirtschaft, Arbeit, Wissenschaft und Umwelt Kapitel: Nachhaltige Entwicklung fördern Strategie: Nachhaltige Lebensweisen in den Mittelpunkt rücken</p> <p>Die hannoversche Stadtgesellschaft orientiert sich stark an einem ökologischen, sozial gerechten und nachhaltigen Lebensstil, auch im Sinne von „weniger ist mehr“. Auch das Teilen, das Reparieren statt etwas neu zu kaufen und das Tauschen werden zu einer gelebten Haltung der HannoveranerInnen. Unternehmen installieren Stoffkreisläufe, regionale Produkte [„made in Hannover“] werden vermehrt konsumiert, Nutzungen von Flächen und Gebäuden werden flexibel angelegt [zum Beispiel heute Kita, morgen Wohnhaus].</p> <p>Die Stadt Hannover wird die Vernetzung und den lokalen Austausch zu nachhaltigen Lebensweisen fördern und unterstützen. Der Nachhaltigkeitsgedanke wird mehr und mehr in die Projekte und Programme der Stadt integriert.</p> <p>Die Verwaltung nimmt ihre Vorbildfunktion wahr und setzt schrittweise eine nachhaltige, faire Beschaffung aller Produkte, die sie erwirbt, und in allen relevanten Bereichen um. Die Verwaltung benennt klare Verantwortlichkeiten und schafft Transparenz und intern die notwendigen Strukturen. Die Kompetenzen der MitarbeiterInnen für Nachhaltigkeitsfragen werden gefördert.</p> <p><i>Berücksichtigt die Strategie alle wichtigen Aspekte des Dialogs?</i></p>	

Thema „Global denken – lokal handeln“

Account	Beitrag	Likes
<p>Henning Kohlmeier, 13.11.2015</p>	<p>Handlungsfeld: Wirtschaft, Arbeit, Wissenschaft und Umwelt Kapitel: Nachhaltige Entwicklung fördern Strategie: Global denken - lokal handeln</p>	

	<p>Die Stadt Hannover übernimmt Verantwortung für die globale, nachhaltige Entwicklung und verpflichtet sich verbindlich zu deren Zielsetzungen. Die globalen Nachhaltigkeitsziele [2030-Agenda für nachhaltige Entwicklung¹] werden in die städtische Arbeit integriert. Globale Partnerschaften beziehungsweise Projekte zu globalen Nachhaltigkeitsthemen werden gestärkt [zum Beispiel in Kooperation mit Klimabündnis, kommunalen Klimapartnerschaften, Städtepartnerschaften]. Hierzu wird der Austausch mit kommunalen, regionalen, nationalen und internationalen Netzwerken und Plattformen sowie den kommunalen Spitzenverbänden auf Augenhöhe intensiviert. Lokale Akteure, wie Organisationen, Verbände, Schulen, Kirchen, Unternehmen, Universitäten sowie Netzwerk-Strukturen und Initiativen, die sich für eine nachhaltige Entwicklung engagieren, werden in ihren Bestrebungen unterstützt. Besondere kommunale Projekte oder Programme [wie Hannover handelt fair, Ökoprot Hannover, „Masterplan 100% für den Klimaschutz“] werden im Hinblick auf eine noch stärkere Bewusstseinsbildung für mehr globale Gerechtigkeit gestärkt. Erfolgreiche Projekte aus der Stadtgesellschaft werden als „Gute Beispiele“ in den Netzwerken und Plattformen kommuniziert. Besonders spannend ist der Einfluss der verschiedenen Kulturen und Nationalitäten auf das lokale Handeln – die Erfahrungen und das Wissen werden genutzt und so die Zusammenarbeit mit Ländern des globalen Südens² ausgebaut.</p> <p>¹ Die von der Generalversammlung der Vereinten Nationen im September 2015 verabschiedeten 17 globalen Nachhaltigkeitsziele</p> <p>² Entwicklungs- und Schwellenländer</p> <p><i>Berücksichtigt die Strategie alle wichtigen Aspekte des Dialogs?</i></p>	
--	---	--

Thema „Nachhaltigkeitsmanagement etablieren“

Account	Beitrag	Likes
Henning Kohlmeier, 13.11.2015	<p>Handlungsfeld: Wirtschaft, Arbeit, Wissenschaft und Umwelt</p> <p>Kapitel: Nachhaltige Entwicklung fördern</p> <p>Strategie: Nachhaltigkeitsmanagement etablieren</p> <p>Die Verwaltung erarbeitet ihre Programme querschnittsorientiert und dezernatsübergreifend im fachlichen Austausch und ausgerichtet an den Zielen der Nachhaltigkeit mit ihrer ökologischen, ökonomischen, sozialen und kulturellen Dimension. Die kommunale Nachhaltigkeitsstrategie wird als Querschnittsaufgabe in Politik und Verwaltung verankert. Hierzu nutzt sie als Steuerungsinstrument ein kommunales integriertes Nachhaltigkeitsmanagement.</p> <p><i>Berücksichtigt die Strategie alle wichtigen Aspekte des Dialogs?</i></p>	

Thema „Grün- und Freiflächen langfristig sichern“

Account	Beitrag	Likes
<p>Henning Kohlmeier, 13.11.2015</p>	<p>Handlungsfeld: Wirtschaft, Arbeit, Wissenschaft und Umwelt Kapitel: Hohe Lebens- und Freiraumqualität erhalten Strategie: Grün- und Freiflächen langfristig sichern</p> <p>Zur Sicherung und Weiterentwicklung der Grün- und Freiflächen sind strategische Konzepte erforderlich, die auf den verschiedenen Qualitäten und Flächennutzungen aufbauen. Dafür wird ein Freiraumentwicklungskonzept erarbeitet. Ein weiterer Baustein ist ein umfassendes Kleingartenentwicklungskonzept. Bestandteil des Konzeptes ist, dass die Anzahl der Dauerkleingärten erhalten bleiben soll und – bei entsprechender Nachfrage – neue Kleingärten parallel zum Geschosswohnungs-Neubau [ein Kleingarten pro zwölf neue Geschosswohnungen] entstehen. Für die im Wohnkonzept 2025 geplanten Neubauten sollen die hierfür erforderlichen Kleingärten in bestehenden Kolonien geschaffen werden [zum Beispiel durch die Verkleinerung übergroßer Gärten]. Wenn Kleingartenflächen für die Bebauung in Anspruch genommen werden, wird zur Kompensation ein Maßnahmenprogramm für Umbau oder Sanierung von Kleingartenanlagen durchgeführt.</p> <p>Für Wohnungsneubauten, die in nachfolgenden Programmen entstehen, sind im Kleingartenkonzept Flächen enthalten, um die erforderliche Anzahl neuer Kleingärten einrichten zu können. Auch die denkmalgeschützten Parks und Gärten werden systematisch gesichert und entwickelt. Hierzu werden Parkpflegewerke erarbeitet. Die Kooperation mit der Leibniz Universität wird ausgebaut.</p> <p>Darüber hinaus fördert Hannover die gleichberechtigte und eigenständige Nutzung öffentlicher Räume von Menschen mit und ohne Behinderung.</p> <p>Freiräume und extensive Grünflächen werden bei Bedarf als „Mitmachflächen“, Flächen für „urban gardening“ und für „Zwischennutzungen“ auf ihre Eignung geprüft und vorgesehen. Begleitend müssen auch Finanz- und Personalkonzepte entwickelt werden, um die die oben genannten Ziele umsetzen zu können. Maßnahmen im Rahmen von Öffentlichkeitsarbeit, Information und Beteiligung, Umweltbildung und grüner Pädagogik werden weiterentwickelt.</p> <p><i>Berücksichtigt die Strategie alle wichtigen Aspekte des Dialogs?</i></p>	

Thema „Hannover engagiert sich weiterhin für Biodiversität“

Account	Beitrag	Likes
<p>Henning Kohlmeier, 13.11.2015</p>	<p>Handlungsfeld: Wirtschaft, Arbeit, Wissenschaft und Umwelt Kapitel: Hohe Lebens- und Freiraumqualität erhalten Strategie: Hannover engagiert sich weiterhin für Bio-</p>	

	<p style="text-align: center;">diversität</p> <p>Hannover setzt die Programme zur Steigerung der Biodiversität, zum Artenschutz und für mehr Natur in der Stadt weiter um. Das Agrikulturprogramm unter anderem mit dem Ziel der Ökologisierung der Landwirtschaft wird erarbeitet und umgesetzt. Für besonders wertvolle Böden wird ein Kataster zu ihrem Erhalt eingerichtet.</p> <p>Das städtische Forstbetriebswerk wird umgesetzt, die städtischen Wälder sind nach hohen ökologischen Standards dreifach zertifiziert.</p> <p style="text-align: center;"><i>Berücksichtigt die Strategie alle wichtigen Aspekte des Dialogs?</i></p>	
--	---	--

Thema „Klimaneutrale Stadt werden“

Account	Beitrag	Likes
<p>Henning Kohlmeier, 13.11.2015</p>	<p>Handlungsfeld: Wirtschaft, Arbeit, Wissenschaft und Umwelt Kapitel: Hohe Lebens- und Freiraumqualität erhalten Strategie: Klimaneutrale Stadt werden</p> <p>Der Masterplan 100 % für den Klimaschutz entwickelt das Zukunftsbild einer klimaneutralen Stadt und Region Hannover im Jahr 2050 und wurde im Rahmen eines breiten Beteiligungsprozesses erarbeitet. Ziel ist es, bis zum Jahr 2050 die Treibhausgasemissionen gegenüber 1990 um 95 Prozent und den Energieverbrauch um 50 Prozent zu senken. Die gesamte Stadtgesellschaft und auch die Unternehmen in Hannover leisten ihre notwendigen Beiträge zur Energieeinsparung und nutzen verstärkt regenerative Energien. Diesen Masterplan konsequent umzusetzen und somit auch unseren Beitrag zur Energiewende zu leisten, ist Aufgabe der kommenden Jahre. Folgende Einzelbausteine werden realisiert:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Systematische Erarbeitung und Umsetzung von Energiekonzepten für Quartiere und Gewerbegebiete [Pilotprojekt Lister Damm] • Konsequente Umsetzung energierrelevanter Maßnahmen zum Beispiel bei baulichen und technischen Sanierungen, dem Neubau im Passivhaus-/Plusenergiestandard, dem Umbau des Energiesystems [verstärkter Einsatz regenerativer Energien und Kraft-Wärme-Kopplung] • Umsetzung und Fortschreibung der energetischen Standards der Stadt Hannover beim Bauen • Fortführung des Programms e.coSport „Energetische Sportstättenanierung“ • Fortführung der Energiesparprojekte in Schulen und Kindertagesstätten • Fortführung und Stärkung von proKlima-der enercity-Fonds • Ausweitung von Beratung und Angeboten zum Klimaschutz 	

	<ul style="list-style-type: none"> • Förderung der Nutzung von erneuerbaren Energien • Programme und Maßnahmen zu ressourcenschonendem und energieeffizientem NutzerInnenverhalten • Programme und Maßnahmen zur Schließung von Stoff- und Flächenkreisläufen und Abfallminimierung • Unterstützung der Entwicklung von Suffizienzstrategien [für einen genügsamen, ressourcenschonenden Gebrauch von Gütern und Dienstleistungen und einen damit einhergehenden sparsamen Verbrauch von Stoffen und Energien] • motorisierten Verkehr verringern, alternative Verkehrsmittel stärken [unter anderem Ausbau von Radwegen, Förderung E-Mobilität] <p>Die Stadtverwaltung agiert bei allen genannten Punkten als Motor [AkteurInnen aus Wirtschaft und Gesellschaft unterstützen] und Vorbild [Erarbeitung und Umsetzung des Konzeptes der klimaneutralen Stadtverwaltung].</p> <p><i>Berücksichtigt die Strategie alle wichtigen Aspekte des Dialogs?</i></p>	
--	---	--

Thema „Klimaanpassung voranbringen – Luft, Boden und Wasser schützen“

Account	Beitrag	Likes
<p>Henning Kohlmeier, 13.11.2015</p>	<p>Handlungsfeld: Wirtschaft, Arbeit, Wissenschaft und Umwelt Kapitel: Hohe Lebens- und Freiraumqualität erhalten Strategie: Klimaanpassung voranbringen - Luft, Boden und Wasser schützen</p> <p>Das Klima ändert sich weltweit. Damit verbundene Veränderungen werden insbesondere in dicht bebauten Städten erhebliche Auswirkungen für die Lebensqualität der EinwohnerInnen haben. Daher wird die Anpassungsstrategie an den Klimawandel umgesetzt. Klimaangepasste Stadtplanung sowie die Förderung von Dach- und Fassadenbegrünung und die Entsiegelung nicht mehr benötigter befestigter Flächen [zum Beispiel Verkehrsflächen] sind dabei wichtige Bausteine, unter anderem um besser vor Überflutungen nach Starkregen geschützt zu sein. Das Altlastensanierungsprogramm soll fortgeführt werden. Priorität haben Spielplätze, Kleingärten und Grünflächen. Brachflächen werden revitalisiert. Zur Verminderung der verkehrsbedingten Luftbelastungen und zur Einhaltung der EU-Grenzwerte werden der Luftqualitätsplan fortgeschrieben und entsprechende Maßnahmen durchgeführt.</p> <p>Beim Bauen im kommunalen Einflussbereich gelten die ökologischen Standards der Stadt Hannover.</p> <p><i>Berücksichtigt die Strategie alle wichtigen Aspekte des Dialogs?</i></p>	

Thema „Kooperationen ausbauen“

Account	Beitrag	Likes
Henning Kohl- meyer, 13.11.2015	<p>Handlungsfeld: Wirtschaft, Arbeit, Wissenschaft und Umwelt Kapitel: Wissenschaftsstandort internationalisieren und weiterentwickeln Strategie: Kooperationen ausbauen</p> <p>Die Zusammenarbeit zwischen Verwaltung und allen Hochschulen, wissenschaftlichen Einrichtungen und hochschul- beziehungsweise forschungsnahen Stiftungen oder Vereinen wird ausgebaut. Hierzu werden die interdisziplinären Netzwerke, wie die Initiative Wissenschaft Hannover, gestärkt. Auch die fachspezifischen Kooperationen und Netzwerke werden intensiviert. Wissenschaftliche Einrichtungen steigern ihre Akquisition von Drittmitteln und können so vielfältige und innovative Projekte bearbeiten. Sie nutzen hierfür die Wissensbasis der Institutionen in der Metropolregion und tauschen sich aus. Studierende, Lehrende und Forschende werden unterstützt, sich in Stadtentwicklungsprozessen und Aktivitäten für den Hochschul- und Wissenschaftsstandort Hannover zu engagieren.</p> <p><i>Berücksichtigt die Strategie alle wichtigen Aspekte des Dialogs?</i></p>	

Thema „Standortmarketing weiterentwickeln“

Account	Beitrag	Likes
Henning Kohl- meyer, 13.11.2015	<p>Handlungsfeld: Wirtschaft, Arbeit, Wissenschaft und Umwelt Kapitel: Wissenschaftsstandort internationalisieren und weiterentwickeln Strategie: Standortmarketing weiterentwickeln</p> <p>Das Standortmarketing für den Hochschul- und Wissenschaftsstandort wird deutlich ausgebaut. Um gute Ansätze und Umsetzungsstrategien zu entwickeln, werden möglichst viele AkteurInnen [Hochschulen, Verwaltung, Forschungseinrichtungen, Institute] und Medien eingebunden. Zielgruppen sind einerseits Unternehmen, andererseits auch junge Menschen, die in Hannover studieren oder im wissenschaftlichen Bereich arbeiten. Das Marketing soll im In- und Ausland wirken. Gezielt genutzt werden auch hochschul- und forschungsrelevante Kongress- und Messeaktivitäten. Gottfried-Wilhelm Leibniz als universales Genie wird für das Standortmarketing genutzt.</p> <p><i>Berücksichtigt die Strategie alle wichtigen Aspekte des Dialogs?</i></p>	

Thema „Study and Stay“ initiieren“

Account	Beitrag	Likes
<p>Henning Kohlmeier, 13.11.2015</p>	<p>Handlungsfeld: Wirtschaft, Arbeit, Wissenschaft und Umwelt Kapitel: Wissenschaftsstandort internationalisieren und weiterentwickeln Strategie: "Study and Stay" initiieren</p> <p>Kluge Köpfe aus dem In- und Ausland werden für „Study and Stay“ gewonnen. Bildungs- und Sprachförderung vereinfachen die Zugänge zu Hochschulstudium und lebenslangem Lernen. Möglichst viele StudienabsolventInnen finden berufliche Perspektiven in Hannover, da StudentInnen und Unternehmen frühzeitig zusammengebracht werden. In Hannover sind „Dual Career Perspektiven“ möglich, so dass junge WissenschaftlerInnen eine attraktive Lebensperspektive finden. Studierende werden für demokratische Teilhabe gewonnen und unterstützen das diskursfreundliche Klima der Stadt.</p> <p><i>Berücksichtigt die Strategie alle wichtigen Aspekte des Dialogs?</i></p>	

Thema „Willkommenskultur für Studierende, Lehrende, Forschende verbessern“

Account	Beitrag	Likes
<p>Henning Kohlmeier, 13.11.2015</p>	<p>Handlungsfeld: Wirtschaft, Arbeit, Wissenschaft und Umwelt Kapitel: Wissenschaftsstandort internationalisieren und weiterentwickeln Strategie: Willkommenskultur für Studierende, Lehrende, Forschende verbessern</p> <p>Hannover baut die Willkommenskultur für kluge Köpfe aus dem In- und Ausland aus. Neben der stärkeren Zusammenarbeit von Hochschulen und Verwaltung, wird die internationale Vernetzung der wissenschaftlichen Einrichtungen unterstützt. Die Study and Stay-Initiative [siehe hier] ist Bestandteil der Willkommenskultur. Hannover fördert eine diskriminierungsfreie Atmosphäre zum Studieren und Forschen. Die Stadtgesellschaft schätzt die Impulse, die WissenschaftlerInnen sowie StudentInnen aus dem In- und Ausland in die Stadt tragen.</p> <p><i>Berücksichtigt die Strategie alle wichtigen Aspekte des Dialogs?</i></p>	

Thema „Erreichbarkeit der Wirtschaftsstandorte sichern“

Account	Beitrag	Likes
<p>Henning Kohlmeier, 12.11.2015</p>	<p>Handlungsfeld: Wirtschaft, Arbeit, Wissenschaft und Umwelt Kapitel: Wirtschaftsstandort profilieren und weiterentwickeln Strategie: Erreichbarkeit der Wirtschaftsstandorte sichern</p> <p>Die gute Erreichbarkeit der Wirtschaftsstandorte – sei es in Industrie- und Gewerbegebieten oder in zentralen Einzelhandelsstandorten beziehungsweise den Stadtteilen – ist für die Funktionsfähigkeit der Stadt als Lebens- und Wirtschaftsraum notwendig. Dabei ist ein „flüssiger“ motorisierter Individualverkehr auf den ersten Blick nicht immer mit den Wünschen nach der Stärkung des Radverkehrs, nach Verminderung der verkehrsbedingten Schadstoff- und Lärmemissionen und der Bevorzugung des ÖPNV zu vereinbaren. Hannover nutzt den Masterplan Mobilität als Basis, um die unterschiedlichen Interessen zu berücksichtigen. Mit dem Aufbau eines verkehrsartenübergreifenden Verkehrs- und Mobilitätsmanagements werden Verkehrsströme beeinflusst und gelenkt, Wege optimiert, multimodale Mobilität durch die Vernetzung der Verkehrsangebote gefördert und der Wirtschaftsverkehr effizient abgewickelt. Eine City-Logistik mit neuen Lieferkonzepten und auch der Einsatz alternativer Fahrzeuge wie Lastenfahräder und E-Mobile sind mögliche Lösungen zur Verbesserung des notwendigen Wirtschaftsverkehrs. Die hier genannten Strategien zur Erreichbarkeit spielen natürlich auch generell für die Mobilität in City und Stadtteilen eine zentrale Rolle und finden daher auch noch an anderer Stelle dieses Konzeptes Berücksichtigung.</p> <p><i>Berücksichtigt die Strategie alle wichtigen Aspekte des Dialogs?</i></p>	

Thema „Flächen vorausschauend entwickeln“

Account	Beitrag	Likes
<p>Henning Kohlmeier, 12.11.2015</p>	<p>Handlungsfeld: Wirtschaft, Arbeit, Wissenschaft und Umwelt Kapitel: Wirtschaftsstandort profilieren und weiterentwickeln Strategie: Flächen vorausschauend entwickeln</p> <p>Um die verschiedenen Nutzungsansprüche und Flächenbedarfe zu sortieren, wird eine strategische, vorausschauende Flächenpolitik auf den Weg gebracht. Im Zusammenspiel verschiedener AkteureInnen sollen innovative Wege der Binnenentwicklung ausgelotet werden. Der Leitsatz „Innen- vor Außenentwicklung“ wird auch künftig dem Grunde nach beibehalten, soll aber keine ausschließliche Anwendung finden. Die Zusammenarbeit mit der Region gewinnt an Bedeutung.</p> <p>Grundsätzlich gibt der Flächennutzungsplan Aufschluss über die künftige Flächenverteilung. Auf seiner Basis wird beurteilt, wie Flächen künftig angesichts der wachsenden Stadt genutzt wer-</p>	

	<p>den. Verschiedene Nutzungsansprüche werden auf diesem Weg in Einklang gebracht. Neue Flächeninanspruchnahmen werden vorbereitet, indem derzeitige Nutzungen auf ihre Notwendigkeit oder die Möglichkeit, sie zu verlagern, überprüft werden. Zum Ausgleich von zusätzlichen Flächeninanspruchnahmen werden vorhandene Flächen aufgewertet. Innovative Lösungen, die auch neue Wege der Kooperation gehen und den Nachhaltigkeitsgedanken bestmöglich umsetzen, werden ausprobiert.</p> <p>Bestehende Gewerbegebiete werden im Bestand gesichert, damit die dort ansässigen Betriebe eine klare und langfristige Perspektive haben und es weiterhin einen ausreichenden Bestand an Gewerbeflächen für Neuansiedlung, Erweiterung und Umsiedlung gibt. Das im Gewerbeflächenkonzept niedergelegte Gebot der Sicherung von Gewerbegebieten könnte gelockert werden, wenn gleichzeitig auch der Grundsatz, keine neuen Gewerbegebiete ausweisen zu wollen, in gleichem Umfang aufgehoben wird. Dabei besteht die besondere Herausforderung darin, dass es keine Verlagerung der Nutzung allein zu Lasten der Freiräume geben darf. Auch eine stärkere Nutzungsmischung kann zu einer besseren Verwendung der vorhandenen knappen Flächen führen. Die rechtlichen und tatsächlichen Einschränkungen müssen dabei berücksichtigt werden.</p> <p><i>Berücksichtigt die Strategie alle wichtigen Aspekte des Dialogs?</i></p>	
--	--	--

Thema „Wirtschaftsstrukturen gezielt fördern“

Account	Beitrag	Likes
<p>Henning Kohlmeier, 12.11.2015</p>	<p>Handlungsfeld: Wirtschaft, Arbeit, Wissenschaft und Umwelt Kapitel: Wirtschaftsstandort profilieren und weiterentwickeln Strategie: Wirtschaftsstrukturen gezielt fördern</p> <p>Kommunale und regionale Wirtschaftsförderungen arbeiten gemeinsam an der Stärkung des Wirtschaftsstandortes Hannover. Die Stadt Hannover denkt und handelt unternehmensfreundlich, entwickelt eine Willkommenskultur für Unternehmen und Menschen. Hannover schafft Raum für Unternehmen verschiedener Branchen und Wirtschaftsbereiche [zum Beispiel Flächen für Handwerksbetriebe] und berücksichtigt ihre Interessen [etwa mit besonderen Dialogformaten oder „Kamingesprächen“]. Dabei werden die unterschiedlichen Wünsche [zum Beispiel Flächenbedarf - Schutz von Flächen] berücksichtigt und ein Interessensausgleich herbeigeführt [siehe Strategie „Flächen vorausschauend entwickeln“].</p> <p>Die von der kommunalen und regionalen Tochter „hannoverimpuls“ bearbeiteten Schwerpunkt- oder Fokusbranchen [zurzeit Automotive, Produktionstechnik, Energiewirtschaft, Kreativwirtschaft, Informations- und Kommunikationstechnologie und Gesundheitswirtschaft] werden weiterentwickelt und regelmäßig auf ihre Relevanz für Hannovers Entwicklung überprüft. Dieser sogenannte „Clusteransatz“ wird regelmäßig reflektiert. Zunehmend</p>	

	<p>an Bedeutung für die ökonomische Entwicklung Hannovers gewinnt seit Jahren die Kreativwirtschaft. Die Musikwirtschaft war maßgeblich für die Ernennung Hannovers zur „City of Music“. Die damit verbundene Aufnahme in das UNESCO Creative Cities Network ist ein klarer Auftrag, sich der „Musikwirtschaft“ zu widmen.</p> <p>Die kommunale Wirtschaftsförderung wird sich auch künftig um die Förderung der lokalen Ökonomie, die Bestandssicherung und -entwicklung hannoverscher Unternehmen, die Ansiedlung auswärtiger Unternehmen und die Gewerbeflächenentwicklung und -vermarktung kümmern. Bei vielen Aktivitäten der Wirtschaftsförderung spielt das Thema Fachkräftebedarfe beziehungsweise -akquisition eine wichtige Rolle. Denn die Wirtschaftsförderung dient vor allem der Sicherung vorhandener Arbeitsplätze und unterstützt die Schaffung neuer Arbeitsplätze. Weitere wichtige Querschnittsthemen, wie Innovations- und Technologie- sowie EU-Förderung, werden von hannoverimpuls in enger Kooperation mit der kommunalen Wirtschaftsförderung bearbeitet.</p> <p>Mit Blick auf den Fachkräftebedarf und die exzellente Hochschul- und Wissenschaftslandschaft wird daran gearbeitet, dass mehr StudienabsolventInnen in Hannover ihren Arbeitsplatz finden. Auch hier arbeiten Wirtschaft und Wissenschaft eng zusammen, denn prosperierende Unternehmen benötigen Fachkräfte und gut qualifizierte Arbeitskräfte erhöhen die Attraktivität des Wirtschaftsstandortes. Auch auf eine steigende Frauenerwerbstätigkeit wird hingewirkt.</p> <p><i>Berücksichtigt die Strategie alle wichtigen Aspekte des Dialogs?</i></p>	
--	--	--

Thema „Arbeit und Beschäftigung fördern“

Account	Beitrag	Likes
Henning Kohlmeier, 12.11.2015	<p>Handlungsfeld: Wirtschaft, Arbeit, Wissenschaft und Umwelt Kapitel: Wirtschaftsstandort profilieren und weiterentwickeln Strategie: Arbeit und Beschäftigung fördern</p> <p>Hannover will auch künftig attraktiv für Unternehmen und Fachkräfte sein. Die Stadtverwaltung selbst zählt zu den großen ArbeitgeberInnen der Stadt und schafft die Rahmenbedingungen für Unternehmen, innerhalb derer sich diese entwickeln können. Um dies zu erreichen, werden laufende, erfolgreiche Aktivitäten fort- und neue eingeführt: Fachkräfteallianz, Welcome Center [in Planung], Familienmanagement, Aktionen der Hannover Marketing & Tourismus GmbH.</p> <p>Im Fokus stehen Arbeitsplätze in stark wertschöpfenden, wissens- und technologieintensiven Branchen zum Beispiel für FacharbeiterInnen und HochschulabsolventInnen, aber auch Arbeitsplätze für niedrig Qualifizierte.</p>	

	<p>Dabei unterstützen Qualifizierungsmaßnahmen die Arbeitssuchenden auf ihrem Weg in den Arbeitsmarkt. Konkrete Projekte der Stadt sind die „Azubi 21-Datenbank“, die Ausbilderfrühstücke, die „Lange Nacht der Berufe“, die Projekte zur Vereinbarkeit von Familie und Beruf, der Stadt-Hannover-Preis „Frauen machen Standort“, die Förderung der „Inklusion in der Wirtschaft“ [Inklusionspreis], die Förderung von Jugendwerkstätten für arbeitslose Jugendliche, sowie kommunale Beschäftigungs- und Qualifizierungsangebote. Besonders werden Projekte zur Unterstützung der Arbeitsmarktintegration von Menschen mit Handicap gefördert.</p> <p>Um den Übergang von der Schule in den Beruf zu optimieren, erfolgt die Zusammenarbeit mit Hochschulen. Hier werden Projekte und Förderungen zur Berufsorientierung realisiert.</p> <p><i>Berücksichtigt die Strategie alle wichtigen Aspekte des Dialogs?</i></p>	
--	---	--

Thema „Nachhaltig wirtschaften“

Account	Beitrag	Likes
<p>Henning Kohlmeier, 12.11.2015</p>	<p>Handlungsfeld: Wirtschaft, Arbeit, Wissenschaft und Umwelt Kapitel: Wirtschaftsstandort profilieren und weiterentwickeln Strategie: Nachhaltig wirtschaften</p> <p>Der „Masterplan Stadt und Region Hannover 100 % für den Klimaschutz – Auf dem Weg zu einer klimaneutralen Region bis 2050“ wird weiter umgesetzt. Die Maßnahmen zur Erreichung des Ziels werden mit den AkteurInnen fortentwickelt. Zukunftsfähige Projekte werden realisiert, unterschiedliche Interessengruppen arbeiten hierfür zusammen. Hannover leistet hiermit auch Beiträge zur Stärkung der Innovationskraft.</p> <p>Unternehmen werden unterstützt, um ihre gesellschaftliche Verantwortung verstärkt wahrzunehmen und ihr Nachhaltigkeitsmanagement transparent zu machen [Ausbau des Beratungsprogramms Ökoprofit, Förderung des Wissens zur Nachhaltigkeitsberichterstattung]. Hannover wird seine Vorbildfunktion stärker ausbauen.</p> <p><i>Berücksichtigt die Strategie alle wichtigen Aspekte des Dialogs?</i></p>	

Forum 2: Wie machen wir Hannover zu einem Zuhause für viele? – Wohnen, Versorgen, Mobilität und Baukultur

> [Wohnungen für alle schaffen](#)

> [Versorgung stadtweit stärken – in der Innenstadt und in den Stadtteilen](#)

> [Nachhaltige Mobilität voranbringen](#)

> [Mehr Baukultur fördern](#)

> [Sportstadt Hannover – fit für 2030](#)

Thema „Nachhaltige Mobilität voranbringen“

Account	Beitrag	Likes
<p>Henning Kohlmeier, 05.11.2015</p>	<p>Handlungsfeld: Wohnen, Versorgen, Mobilität und Baukultur</p> <p>Kapitel: Nachhaltige Mobilität voranbringen</p> <p>Zum Thema Mobilität wurde im Stadtdialog sehr breit gefächert diskutiert: EinzelhändlerInnen, UnternehmerInnen, ArbeitgeberInnen möchten eine perfekte Anbindung ihrer Standorte an die Verkehrsnetze. Anlieferung und Transport von Waren sollen reibungslos laufen. BewohnerInnen der Innenstadt wünschen sich ein Mehr an umweltfreundlichen, leisen und platzsparenden Mobilitätsformen. Menschen in den äußeren Stadtbezirken wollen schnelle, gute und durchgehende Verbindungen in die Stadt und das Umland. Auf den ersten Blick sind diese unterschiedlichen Anforderungen nicht miteinander vereinbar. Für die Zukunft sind die Menschen gefordert, stärker auf umweltfreundliche Mobilitätsformen zu setzen. Der individuelle motorisierte Verkehr ist großer Verursacher von Emissionen. Veränderungen sind erforderlich, um Beiträge zum Klimaschutz und zur Energiewende zu leisten. Hier ist Hannover auf einem guten Weg – aber noch nicht am Ziel. So muss unter anderem auch für den Wirtschaftsverkehr eine klimafreundliche Lösung gefunden werden.</p> <p>Mein Hannover 2030 ...</p> <ul style="list-style-type: none"> • bietet allen eine gleichberechtigte Teilhabe am gut ausgebauten, erreichbaren, ressourcenschonenden, sicheren und weitgehend barrierefreien Mobilitätsangebot. • zeichnet sich durch einen ausgeglichenen Mobilitätsmix aus. <p>Damit die Ziele Realität werden, ist die Umsetzung folgender Strategien erforderlich:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Umweltfreundliche Mobilitätsformen stärken – Barrierefreiheit stärken – Verkehrssicherheit erhöhen – Verkehrs- und Mobilitätsmanagement ausbauen – Smart City 	

	<p>stärken</p> <ul style="list-style-type: none"> – Wirtschaftsverkehr optimieren – Verkehrsinfrastrukturen erhalten <p><i>Ist dieses Ergebnis des Stadtdialoges aus Ihrer Sicht vollständig wiedergegeben? Klicken Sie auf die Links, um die einzelnen Strategien kennen zu lernen und untereinander über Stimmigkeit und Vollständigkeit zu diskutieren. Die Diskussionsbeiträge dienen der Stadtverwaltung als Feedback, um das Konzept gegebenenfalls zu vervollständigen, bevor es dem Rat zur Beschlussfassung vorgelegt wird.</i></p>	
<p>E. Müller, 12.12.2015</p>	<p>Ich begrüße es sehr, dass der Anteil des Fahrradverkehrs steigen soll. Es ist der größtmögliche Beitrag zur Verbesserung der Luftqualität in der Stadt Hannover. Der VW-Manipulationsskandal, aber auch Manipulationen bei anderen Automobilunternehmen wie Renault und Opel (von der Deutschen Umwelthilfe aufgedeckt) zeigen, dass der Verbrennungsmotor bereits seit vielen Jahren nicht mehr optimiert werden kann. Dennoch nimmt die Größe der Autos und damit der Verbrauch und Schadstoffausstoß weiter zu. Jährlich sterben laut Umweltbundesamt durch Feinstaub fast 50.000 Menschen in Deutschland – vor allem in Großstädten – an den Folgen des Auto- und Lastverkehrs. Zudem ist er verantwortlich für eine immense Lärmbelästigung.</p> <p>Fußverkehr, Fahrradverkehr und elektrifizierter ÖPNV sind hingegen schadstofffrei und leise. Deshalb muss diesen Mobilitätsformen bei allen Planungen stets der Vorrang eingeräumt werden.</p> <p>Wie im Stadtentwicklungskonzept dargelegt stößt diese Haltung auf eine breite Zustimmung der Bewohner Hannovers. Diesen Eindruck habe ich auch als Reaktion mit zahlreichen zustimmenden Kommentaren auf meinen Beitrag zum Online-Dialog Mein Hannover 2030 zum Thema Radverkehr gewonnen.</p> <p>Investitionen in Radwegebau steigern</p> <p>Um diesem Ziel gerecht zu werden müssen die finanziellen Investitionen in den Radverkehr steigen. Warum sind die Investitionen in den Radwegebau im Vergleich zu den Investitionen in die Infrastruktur für Kraftfahrzeuge nach wie vor verschwindend gering, obwohl der Anteil des Radverkehrs größer werden soll (und muss) als der des Motorisierten Individualverkehrs (MIV)? Diese Schieflage muss schnellstens behoben werden. Zudem müssen Flächen zur Verfügung gestellt werden, um Radwege auszubauen. So müssen z.B. Hauptradwege vierspurig geführt werden. Dies ist notwendig, da durch die Elektromobilität im Zweiradbereich verschiedene Geschwindigkeiten erreicht werden und gefahrlose Überholmöglichkeiten geschaffen werden müssen.</p> <p>Platzbedarf für den ruhenden Verkehr zugunsten des Rad-</p>	

verkehrs reduzieren

Durch eine Reduzierung des extrem hohen Platzbedarfs des ruhenden Verkehrs des MIV zugunsten des Radverkehrs kann hier Abhilfe geschaffen werden. Um dies zu erreichen, muss u.a. Car-sharing attraktiver werden. Autonom fahrende Autos, die für Car-sharing zur Verfügung gestellt werden, bergen ein sehr großes Potenzial. Die Technik ist einsatzbereit, die Erprobung von teilautonomem Fahren für Schwerlastverkehr läuft in Deutschland bereits. Allein es fehlen die rechtlichen Rahmenbedingungen. Um möglichst frühzeitig Erfahrungen zu sammeln, bedarf es eines Pilotprojektes. Mittels einer Sondergenehmigung für autonome Fahrzeuge in begrenzten Bereichen, kann ein Projekt bereits jetzt umgesetzt werden. Die Erfahrungen können nach der Umsetzung von rechtlichen Regelungen bereits genutzt werden, um dann unverzüglich zu starten. Auf diese Weise kann viel Zeit gespart werden. Perspektivisch werden bei der Kombination Carsharing mit autonomen Fahrzeugen mit Elektromobilität die Hauptprobleme des MIV, nämlich Geräusch- und Schadstoffemissionen sowie extrem hoher Platzbedarf des ruhenden Verkehrs nahezu gelöst.

Radverkehr flüssiger gestalten

Zudem muss der Radverkehr flüssiger gestaltet werden. Das Fahrradland Dänemark zeigt mit verschiedensten Modellen wie das möglich ist (z.B. Vorrang für Fahrradfahrer bei Ampelschaltungen, Grüne Welle für Radfahrer etc.).

Auch der auf Seite 23 des Stadtentwicklungskonzeptes beschriebene Zweispalt zwischen umweltfreundlicher, leiser und platzsparender Mobilität für Innenstadtbewohner und eine schnelle, gute und durchgehende Verbindung für Bewohner der äußeren Stadtbezirke lässt sich mithilfe eines gut ausgebauten und schnellen Radverkehrsnetzes (Stichwort Radschnellwege) bewerkstelligen.

S-Bahnnetz stärken

Durch eine gute S-Bahnbindung wird auch der Einzelhandel in der Innenstadt attraktiver. Da der Hauptbahnhof derzeit voll ausgelastet ist, sollte sich die Stadt Hannover im Rahmen der anstehenden Sanierung des Hauptbahnhofs vehement dafür einsetzen, dass der Hauptbahnhof Richtung Raschplatz um einen Bahnsteig erweitert wird. Vorausschauend wurde der dafür nötige Platz in der Vergangenheit von Bebauung freigehalten. Auf diese Weise kann das S-Bahnnetz weiter ertüchtigt werden.

Reduzierung von CO2-Emissionen

Der soeben in Paris geschlossene Weltklimavertrag legt verbindlich fest, dass die Erderwärmung auf **deutlich** unter 2 Grad Celsius im Vergleich zum vorindustriellen Niveau begrenzt werden soll. Im Vergleich zu 1990 haben die CO2-Emissionen im Verkehrssektor in Deutschland zugenommen. Ein Beitrag zur Erreichung des vorgenannten Ziels ist also immer noch nicht erfolgt. Dies muss sich endlich ändern! Eine konsequente Förderung umweltschonender Mobilitätsformen ist dringend geboten.

Nach meiner Auffassung gilt es, die beschriebenen Punkte vor-

	<p>rangig umzusetzen, um dem Wunsch der Hannoveraner nach einer umweltfreundlichen, leisen und schnellen Mobilität nachzukommen.</p> <p>Mein Hannover 2030 ist die Umwelthauptstadt Deutschlands mit dem größten Grünflächenanteil einer Großstadt sowie der umweltfreundlichsten Mobilität.</p>	
Online Moderation, 14.12.2015	<p>Liebe® E.Müller,</p> <p>vielen Dank für den sehr ausführlichen Kommentar!</p> <p>Ihre Online-Moderation</p>	
Online Moderation, 15.12.2015	<p>Liebe/r E. Müller,</p> <p>gibt es neben dem allgemeinen Feedback auch noch konkrete Anmerkungen oder Veränderungswünsche, die wir im Leitbild für "Mein Hannover 2030" berücksichtigen sollten? Für die Überarbeitung des Entwurfs sind konkrete Hinweise besonders hilfreich.</p> <p>Ihre Online-Moderation</p>	

Thema „Wohnungen für alle schaffen“

Account	Beitrag	Likes
Henning Kohlmeier, 05.11.2015	<p>Handlungsfeld: Wohnen, Versorgen, Mobilität und Baukultur Kapitel: Wohnungen für alle schaffen</p> <p>Der Hannoversche Wohnungsmarkt zeichnet sich zurzeit durch nach wie vor vergleichsweise moderate Mieten und Immobilienpreise aus, obwohl die Preissteigerungen bei Neu- und Wiedervermietung und auch beim Verkauf von Wohnimmobilien deutlich angezogen haben. In einzelnen stark nachgefragten Quartieren kommt es zu Engpässen, insbesondere bei großen und kleinen Wohnungen. Die Leerstandsquote zeigt ebenfalls eine Verknappung auf dem Markt an. Trotz einer positiven Entwicklung der Wohnungsbautätigkeit in den vergangenen Jahren hat Hannover vergleichsweise geringe Baufertigstellungen, die sich 2014 auf 673 Wohneinheiten beliefen. Mit dem Wohnkonzept 2025 verfolgt die Landeshauptstadt mehrere Strategien, um den Wohnungsbau anzukurbeln und den Wohnungsmarkt positiv zu beeinflussen.</p> <p>Das Thema „Wohnen“ hat einen großen Raum im Stadtdialog eingenommen. Letztlich betrifft es alle, viele sehen durch steigende Mieten die Gefahr, dass Menschen aus ihren Quartieren verdrängt werden. Deshalb stand an erster Stelle im Stadtdialog das Ziel, Wohnen bezahlbar zu halten. Das Wohl der Allgemeinheit soll im Zentrum stehen. Angebote von privaten und öffentlichen Anbietern sollen so „austariert“ sein, dass die vielfältigen Wohnwünsche und Möglichkeiten realisiert werden können. Auch plädieren die TeilnehmerInnen am Stadtdialog für eine Entwicklung von Flächen und Wohnbauprojekten im Dialog. Gemischte Wohnmodelle [zum Beispiel mit Bauträgern, kommunalen</p>	

	<p>Unternehmen, Privaten] könnten realisiert werden. Auch die intensivere weitere Zusammenarbeit mit der Region Hannover soll dazu beitragen, genügend Wohnraum in und um Hannover zu schaffen. Und viele weitere Ideen wurden formuliert, die in den nachfolgenden Zielen und Strategien enthalten sind.</p> <p>Mein Hannover 2030 ...</p> <ul style="list-style-type: none"> • bietet zukunftssicheren, qualitätsvollen, bezahlbaren, inklusiven und barrierefreien Wohnraum für alle Nachfragegruppen. • hat gut funktionierende und versorgte Quartiere, die vom konstruktiven Dialog aller Akteure vor Ort gestärkt werden. <p>Damit die Ziele Realität werden, ist die Umsetzung folgender Strategien erforderlich:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Wohnungsneubau voranbringen – Preiswertes Wohnen gewährleisten – Wohnungsbestand entwickeln – Den Dialog fortführen <p><i>Ist dieses Ergebnis des Stadtdialoges aus Ihrer Sicht vollständig wiedergegeben? Klicken Sie auf die Links, um die einzelnen Strategien kennen zu lernen und untereinander über Stimmigkeit und Vollständigkeit zu diskutieren. Die Diskussionsbeiträge dienen der Stadtverwaltung als Feedback, um das Konzept gegebenenfalls zu vervollständigen, bevor es dem Rat zur Beschlussfassung vorgelegt wird.</i></p>	
--	---	--

Thema „Versorgung stadtweit stärken – in der Innenstadt und in den Stadtteilen“

Account	Beitrag	Likes
Henning Kohlmeier, 05.11.2015	<p>Handlungsfeld: Wohnen, Versorgen, Mobilität und Baukultur Kapitel: Versorgung stadtweit stärken - in der Innenstadt und in den Stadtteilen</p> <p>Die Quartiere haben im Stadtdialog einen besonderen Stellenwert eingenommen. Sie sind die „Keimzellen“ der Stadt. Die Quartiere qualitätsvoll weiterzuentwickeln, war Wunsch aller Teilnehmenden am Stadtdialog. Neben dem Thema Wohnen spielt auch die Versorgung – vor allem mit den Dingen des täglichen Bedarfs – eine wesentliche Rolle. Von einer neuen Definition der Daseinsvorsorge im Quartier, die auch den Auf- und Ausbau sowie die Bereitstellung sozialer Infrastrukturen umfasst, wurde gesprochen. Damit ist vor allem gemeint, dass die Versorgungsinfrastrukturen in den Quartieren einerseits mit dem Wachstum der Stadt Schritt halten und sich andererseits an die wandelnden Anforderungen einer älter werdenden Gesellschaft anpassen. Die gute Erreichbarkeit von medizinischen Einrichtungen, von Bildungs- und Kultureinrichtungen, von Sport- und Freizeitarealen aber auch den Läden und Geschäften zur täglichen Versorgung ist für die meisten Menschen am wichtigsten. Neu hinzu kam im Stadtdialog auch der Wunsch nach mehr Gemeinsamkeit, nach der Stärkung lokaler Gemeinschaften, Nachbarschaften, nach mehr Integration und Inklusion.</p>	

	<p>Mein Hannover 2030 ...</p> <ul style="list-style-type: none"> • lebt durch die starke Innenstadt und die starken Zentren in den Stadtteilen. • hat eine gute, wohnortnahe Versorgung. <p>Damit die Ziele Realität werden, ist die Umsetzung folgender Strategien erforderlich:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Überregionale Bedeutung der Innenstadt ausbauen – Quartiere durch eine gute Versorgungsinfrastruktur stärken – Einzelhandelsentwicklung unterstützen und steuern <p><i>Ist dieses Ergebnis des Stadtdialoges aus Ihrer Sicht vollständig wiedergegeben? Klicken Sie auf die Links, um die einzelnen Strategien kennen zu lernen und untereinander über Stimmigkeit und Vollständigkeit zu diskutieren. Die Diskussionsbeiträge dienen der Stadtverwaltung als Feedback, um das Konzept gegebenenfalls zu vervollständigen, bevor es dem Rat zur Beschlussfassung vorgelegt wird.</i></p>	
--	---	--

Thema „Mehr Baukultur fördern“

Account	Beitrag	Likes
<p>Henning Kohlmeier, 05.11.2015</p>	<p>Handlungsfeld: Wohnen, Versorgen, Mobilität und Baukultur Kapitel: Mehr Baukultur fördern</p> <p>Warum ist Baukultur wichtig? Baukultur beeinflusst die Lebensqualität aller in der Stadt und ist mehr als „schicke Architektur“. Sie betrifft die „gebauten Lebensräume“. Und stellt Fragen, wie wir in Zukunft leben wollen, wie unsere Stadt aussehen soll, wie man in ihr lebt. Baukultur stiftet Identität. Und sie kümmert sich um Qualitäten von öffentlichen Räumen, von Infrastrukturen, von Mischungen in den Stadtquartieren und auch um die Planungskultur. Insofern erlebt jede und jeder die Baukultur hautnah, hat eigene Vorstellungen von der Stadt der Zukunft und will diese in den gesamtgesellschaftlichen Diskurs einbringen.</p> <p>Mein Hannover 2030 ...</p> <ul style="list-style-type: none"> • lebt Baukultur durch gemeinsame Verantwortlichkeit für die Qualität des Stadtbildes und des öffentlichen Raumes sowie durch einen lebendigen Diskussionsprozess in der Stadtgesellschaft. <p>Damit dieses Ziel Realität wird, ist die Umsetzung folgender Strategien erforderlich:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Mehr Qualität in öffentlichen Räumen erreichen – Dialogprozesse stärken <p><i>Ist dieses Ergebnis des Stadtdialoges aus Ihrer Sicht vollständig wiedergegeben? Klicken Sie auf die Links, um die einzelnen Strategien kennen zu lernen und untereinander über Stimmigkeit und Vollständigkeit zu diskutieren. Die Diskussionsbeiträge dienen der Stadtverwaltung als Feedback, um das Konzept gegebenenfalls zu vervollständigen, bevor es dem Rat zur Beschlussfassung vorgelegt wird.</i></p>	

Thema „Sportstadt Hannover – fit für 2030“

Account	Beitrag	Likes
<p>Henning Kohlmeier, 05.11.2015</p>	<p>Handlungsfeld: Wohnen, Versorgen, Mobilität und Baukultur Kapitel: Sportstadt Hannover - fit für 2030</p> <p>Die Stadtgesellschaft befindet sich in einem stetigen Wandel. Die demografische Entwicklung, Zuwanderungen und Veränderungen bei Bedürfnislagen von Familien, Kindern, Jugendlichen und SeniorInnen erfordern eine prozess- und zukunftsorientierte Herangehensweise in der Sportentwicklungsplanung, um auch im Jahre 2030 eine gut aufgestellte, moderne und innovative Sportstadt zu sein. Als übergreifende Themen sind Integration, Inklusion und Teilhabe im Sport immens wichtige gesellschaftliche Aufgaben, die im Bereich des Sports bei allen Überlegungen eine Rolle spielen.</p> <p>Hannover arbeitet an der Sportentwicklungsplanung, in die eine umfassende Bestandsaufnahme, Befragungen und der Stadtdialog eingeflossen sind. Daraus lassen sich folgende Ziele ableiten:</p> <p>Mein Hannover 2030 ...</p> <ul style="list-style-type: none"> • ist ein ganzheitlicher „Sportraum“, der allen Zugang zu Sport und Bewegung ermöglicht und die Teilhabe aller – auch im Sinne der Inklusion – fördert. • hat moderne, bedarfsorientierte und barrierefreie Sportinfrastrukturen. • verfügt über aktive, gut vernetzte Sportvereine, die Ort für die ganze Familie und ein starkes ehrenamtliches Engagement sind. <p>Mit welchen Strategien diese Ziele erreicht werden, wird in dem weiteren Bearbeitungsprozess festgelegt.</p> <p><i>Ist dieses Ergebnis des Stadtdialoges aus Ihrer Sicht vollständig wiedergegeben? Diskutieren Sie untereinander über Stimmigkeit und Vollständigkeit. Die Diskussionsbeiträge dienen der Stadtverwaltung als Feedback, um das Konzept gegebenenfalls zu vervollständigen, bevor es dem Rat zur Beschlussfassung vorgelegt wird.</i></p>	

Thema „Mehr Qualität in öffentlichen Räumen erreichen“

Account	Beitrag	Likes
<p>Henning Kohlmeier, 13.11.2015</p>	<p>Handlungsfeld: Wohnen, Versorgen, Mobilität und Baukultur Kapitel: Mehr Baukultur fördern Strategie: Mehr Qualität in öffentlichen Räumen erreichen</p> <p>Hannover wird weiter an der Qualifizierung der öffentlichen Räume, der stadtbildprägenden Gebäude und Objekte arbeiten. Durch die Tradition als Residenzstadt und den Wiederaufbau</p>	

	<p>nach dem Krieg geprägt will die Stadt stärker an ihrer Gestalt, ihrer Identität arbeiten. Hierzu werden Nutzungs- und Gestaltungskonzepte erarbeitet [zum Beispiel City-Ring, Innenstadt, Stadteingangsstraßen, Stadtteile]. Für stadtbildprägende Räume oder Gebäude werden Wettbewerbsverfahren oder konkurrierende Verfahren initiiert, um eine möglichst große Bandbreite an Gestaltungsmöglichkeiten zu beleuchten. In diese werden die Anforderungen von Nachhaltigkeit und Klimaschutz und Klimaanpassung einbezogen. Das Stadtplatzprogramm wird fortgeführt. Das Innenstadtkonzept Hannover City 2020+ hat wichtige Impulse für die Entwicklung der Innenstadt gesetzt. Diese werden nun weiter in die Realität umgesetzt.</p> <p>Für ein Mehr an Baukultur müssen auch Verwaltung und Verantwortliche qualifiziert werden. Solche Prozesse benötigen eine gute Vermittlung und entsprechend sensibilisierte VermittlerInnen. Auch im Zusammenspiel mit anderen Städten und Gemeinden wird Hannover auf die Stärkung der baurechtlichen Grundlagen für die Baukultur und die Stärkung beziehungsweise Rückgewinnung öffentlicher Aufgabenträgerschaft hinwirken.</p> <p><i>Berücksichtigt die Strategie alle wichtigen Aspekte des Dialogs?</i></p>	
--	---	--

Thema „Dialogprozesse stärken“

Account	Beitrag	Likes
Henning Kohlmeier, 13.11.2015	<p>Handlungsfeld: Wohnen, Versorgen, Mobilität und Baukultur Kapitel: Mehr Baukultur fördern Strategie: Dialogprozesse stärken</p> <p>Ein Mehr an Baukultur kann nur im Dialog in und mit der Stadtgesellschaft erreicht werden. Die Stadt will weitere und neue Modelle zur Erarbeitung und Vermittlung von stadtgestalterischen Konzepten entwickeln. Auch die intensivierete Zusammenarbeit von Bauverwaltung und den Bildungseinrichtungen in der Landeshauptstadt soll hier neue Impulse bringen. Der Fachdialog mit ExpertInnen soll vertieft werden.</p> <p><i>Berücksichtigt die Strategie alle wichtigen Aspekte des Dialogs?</i></p>	

Thema „Umweltfreundliche Mobilitätsformen stärken“

Account	Beitrag	Likes
Henning Kohlmeier, 13.11.2015	<p>Handlungsfeld: Wohnen, Versorgen, Mobilität und Baukultur Kapitel: Nachhaltige Mobilität voranbringen Strategie: Umweltfreundliche Mobilitätsformen stärken</p> <p>Der Masterplan Mobilität weist den Weg: Hannover wird die umweltfreundlichen Mobilitätsformen und die Nahmobilität in der</p>	

Stadt deutlich stärken. Ein wichtiger Baustein ist es, den Radverkehr mit dem Ziel auszubauen, 25 Prozent und mehr der Wege mit dem Fahrrad zurückzulegen. Bereits heute wird das Rad mehr und mehr benutzt. Die Radverkehrsinfrastruktur muss mit den steigenden Bedarfen „mitwachsen“, das heißt, der **Radverkehr** benötigt mehr Raum. Spezielle Aktionsprogramme können hier förderlich wirken. Durch die stärkere Nutzung von E-Bikes, die mit höheren Geschwindigkeiten unterwegs sind, und Lastenrädern verändern sich die Ansprüche. Da der Raum in der Stadt nicht unbegrenzt und einfach verfügbar ist, muss über die „Verteilung“ des städtischen Raumes neu nachgedacht und diskutiert werden. Dies ist ein langfristiger Prozess, der noch mehr Umdenken bei den VerkehrsteilnehmerInnen und ein „Mitwachsen“ der Infrastruktur erfordert. Auch hierbei wird es sehr auf den Dialog in der Stadtgesellschaft ankommen.

Die Stadt Hannover will mehr Menschen davon überzeugen, dass der öffentliche Nahverkehr oder auch der Fuß- und Radverkehr gute Alternativen zum motorisierten Individualverkehr [MIV] sind. „**Push- and Pull-Strategien**“ zur Stärkung von Mobilitätsalternativen sollen geprüft werden. Die räumlichen Ziele sind gut und schnell erreichbar, Nahmobilität zu Fuß und mit dem Rad ist einfach und sicher, die öffentlichen Verkehrsmittel sind barrierefrei zu nutzen, sie sind schnell und komfortabel. Die Nahverkehrsangebote sollen noch stärker auf die Bedarfe der NutzerInnen zugeschnitten werden.

Hannover wird sich stärker um die Etablierung von „**Shared Mobility**“ kümmern. Teilen statt besitzen. Immer mehr HannoveranerInnen wollen schnelle und flexible Lösungen für den Weg von A nach B ohne hohe Anschaffungskosten und Parkplatzsuche. Über entsprechende Online-Plattformen oder Mobilitäts-Apps werden Autos, Fahrräder oder Mitfahrgelegenheiten geteilt. Vernetzt mit dem öffentlichen Verkehr entstehen attraktive Angebotsmodelle.

Ein weiterer wichtiger Baustein ist die Förderung der **E-Mobilität**. Hier will Hannover den Ausbau der Ladeinfrastruktur für Pkw und Fahrräder voranbringen. Auch der städtische Fuhrpark wird auf mehr Elektromobilität umgerüstet. Im ÖPNV sollen noch mehr Busse auf umweltfreundliche Antriebsformen umgestellt werden. Und auch der Lieferverkehr in der City soll vermehrt durch Fahrzeuge mit umweltfreundlichen Antrieben abgewickelt werden. Sofern sich das Mobilitätsverhalten wie oben beschrieben verändern wird, kann das auch Einfluss auf den Flächenbedarf für den ruhenden Verkehr haben. Dies könnte eine Parkraumbilanz erforderlich machen.

Der **Lärmaktionsplan** sowie der **Luftqualitätsplan** werden fortgeschrieben.

Berücksichtigt die Strategie alle wichtigen Aspekte des Dialogs?

Thema „Barrierefreiheit stärken – Verkehrssicherheit erhöhen“

Account	Beitrag	Likes
<p>Henning Kohlmeier, 13.11.2015</p>	<p>Handlungsfeld: Wohnen, Versorgen, Mobilität und Baukultur Kapitel: Nachhaltige Mobilität voranbringen Strategie: Barrierefreiheit stärken - Verkehrssicherheit erhöhen</p> <p>Barrierefreiheit im öffentlichen Raum und im Hinblick auf Mobilität ist für alle EinwohnerInnen wichtig. Sie gewährleistet eine gute Zugänglichkeit zu Mobilität und schafft mehr Möglichkeiten zur freien Verkehrsmittelwahl. Die gesetzlich vorgeschriebenen Standards werden umgesetzt, bei darüber hinausgehenden Standards wird zwischen dem tatsächlichen Erfordernis und den zusätzlichen Kosten abgewogen.</p> <p>Die Erhöhung der Verkehrssicherheit ist eine weitere wesentliche Aufgabe der Landeshauptstadt. Die Unfallstatistik weist darauf hin, dass Kinder und SeniorInnen besonders gefährdet sind. Auch die Unfälle mit Stadtbahnen sind auffällig. Es gilt, vorhandene gute Projekte fortzuführen [„Gib mir Acht“], neue Sicherheitskonzepte zu entwickeln und mehr Informations- und Aufklärungsarbeit zu leisten.</p> <p><i>Berücksichtigt die Strategie alle wichtigen Aspekte des Dialogs?</i></p>	

Thema „Verkehrs- und Mobilitätsmanagement ausbauen – Smart City stärken“

Account	Beitrag	Likes
<p>Henning Kohlmeier, 13.11.2015</p>	<p>Handlungsfeld: Wohnen, Versorgen, Mobilität und Baukultur Kapitel: Nachhaltige Mobilität voranbringen Strategie: Verkehrs- und Mobilitätsmanagement ausbauen - Smart City stärken</p> <p>Hannover wird das Verkehrs- und Mobilitätsmanagement ausbauen. Dazu gehört, die Nachfrage nach Mobilität auf Basis vorhandener Infrastrukturen optimal zu bedienen und die Infrastrukturen entsprechend der Nachfrage anzupassen. Multi- und Intermodalität¹ bestmöglich zu gewährleisten, ist wesentliches Ziel. Grundlage hierfür ist eine genaue Kenntnis der Nachfrageseite und die Einschätzung, wie sich diese Nachfrage in den kommenden Jahren entwickeln wird, zum Beispiel durch den demografischen Wandel, eine veränderte Verkehrsmittelwahl oder auch durch andere Arbeitsformen [Homeoffice etc.]. NutzerInnen werden künftig eher am Zugang zu Mobilität sowie an Mobilität als Dienstleistung interessiert sein, als am Fahrzeugbesitz. Innovative Technologien wie Car-to-Car Communication [C2C], die Kommunikation vom Auto zu einer Verkehrszentrale [C2X], autonomes Fahren oder eine „Hannover-App Mobilität“ werden dabei Einfluss auf die Mobilität haben. Diese verschiedenen Faktoren</p>	

	<p>gilt es, zu einem Verkehrs- und Mobilitätsmanagement auszubauen.</p> <p>Die Zusammenarbeit mit der Region, mit Bund und Land, mit Wirtschaft und Wissenschaft ist zielführend, Partnerschaften werden weiterentwickelt.</p> <p><i>Berücksichtigt die Strategie alle wichtigen Aspekte des Dialogs?</i></p>	
--	--	--

Thema „Wirtschaftsverkehr optimieren“

Account	Beitrag	Likes
<p>Henning Kohlmeier, 13.11.2015</p>	<p>Handlungsfeld: Wohnen, Versorgen, Mobilität und Baukultur Kapitel: Nachhaltige Mobilität voranbringen Strategie: Wirtschaftsverkehr optimieren</p> <p>Für große wie kleine Unternehmen und Einzelhandelsbetriebe ist die Erreichbarkeit von entscheidender Bedeutung. Sie benötigen eine gute Anbindung an die übergeordneten Infrastrukturen [Autobahn, Schnellstraßen, Wasserstraßen, Flughäfen]. Unternehmenserweiterungen oder Verlagerungen erfordern Veränderungen der Infrastruktur – hier wird rechtzeitig mit allen Beteiligten nach konsensfähigen Lösungen gesucht.</p> <p>Die City-Logistik/Urbane Logistik hat insbesondere für die großen und kleinen Einzelhandelsfirmen in der Innenstadt und den Stadtteilzentren eine wichtige Funktion. Aber nicht nur für diese, schließlich dient der Lieferverkehr der täglichen Versorgung der EinwohnerInnen. Auch hier müssen „stadtverträgliche“ und „unternehmensverträgliche“ Lösungen gefunden werden. Neue Lieferkonzepte und der Einsatz alternativer Fahrzeuge wie Lastenfahrräder und E-Mobile kommen hier in Frage.</p> <p><i>Berücksichtigt die Strategie alle wichtigen Aspekte des Dialogs?</i></p>	

Thema „Verkehrsinfrastrukturen erhalten“

Account	Beitrag	Likes
<p>Henning Kohlmeier, 13.11.2015</p>	<p>Handlungsfeld: Wohnen, Versorgen, Mobilität und Baukultur Kapitel: Nachhaltige Mobilität voranbringen Strategie: Verkehrsinfrastrukturen erhalten</p> <p>Basis für Mobilität ist eine gut erhaltene Verkehrsinfrastruktur. In den vergangenen Jahrzehnten konnten Erhaltungs- und Unterhaltungsmaßnahmen nicht immer im notwendigen Umfang durchgeführt werden, so dass ein größerer Nachholbedarf entstanden ist. Dieser Rückstand kann nur sukzessive aufgeholt werden, indem jährlich Mittel des kommunalen Haushaltes in den Erhalt der Verkehrsinfrastrukturen investiert werden.</p>	

	<p>Dabei müssen Prioritäten gesetzt werden, da die zur Verfügung stehenden Mittel begrenzt sind. Die Stadt hat für den Straßenbau das mittelfristige Sonderprogramm „Grunderneuerung im Bestand“ [GIB] aufgelegt, welches auf aufwändige Neuplanungen verzichtet. Das Programm und die enthaltenen Straßen werden in den Stadtbezirksräten der Politik sowie den AnliegerInnen vorgestellt.</p> <p><i>Berücksichtigt die Strategie alle wichtigen Aspekte des Dialogs?</i></p>	
--	---	--

Thema „Überregionale Bedeutung der Innenstadt ausbauen“

Account	Beitrag	Likes
<p>Henning Kohlmeier, 13.11.2015</p>	<p>Handlungsfeld: Wohnen, Versorgen, Mobilität und Baukultur Kapitel: Versorgung stadtweit stärken - in der Innenstadt und in den Stadtteilen Strategie: Überregionale Bedeutung der Innenstadt ausbauen</p> <p>Die Innenstadt ist der wichtigste Einkaufsstandort Hannovers und mit einem Einzugsgebiet von etwa 1,5 Millionen EinwohnerInnen von überregionaler Bedeutung. Der innerstädtische Handel steht vor der Herausforderung, den stetig wachsenden Online-Handel und die Einzelhandelsstandorte gleichermaßen zu entwickeln. Darüber hinaus ist die Innenstadt auch Schwerpunkt für Kultur, Gastronomie, Freizeit, zahlreiche Dienstleistungsangebote und nicht zuletzt auch Wohnstandort. Der Erneuerungsprozess, der durch die Ansiedlung der Ernst-August-Galerie eingeleitet wurde, hat zahlreiche weitere private Investitionen in Neu- und Umbauten in der City ausgelöst. Markengeschäfte mit großer Anziehungskraft haben sich in der Folge angesiedelt. Parallel dazu wurde der öffentliche Raum durch Platzgestaltungen, Lichtkonzepte und Straßenumbauten attraktiver. Die Neuaufstellung des Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes soll Antworten finden und Strategien erarbeiten, um die Innenstadt auch unter der Herausforderung und Konkurrenz durch den Online-Handel weiterzuentwickeln und in ihrer Position zu stärken. Weitere 1-B-Lagen in der City sollen aufgewertet werden, damit der Einzelhandel hier einen langfristig tragbaren Standort findet.</p> <p><i>Berücksichtigt die Strategie alle wichtigen Aspekte des Dialogs?</i></p>	

Thema „Quartiere durch eine gute Versorgungsinfrastruktur stärken“

Account	Beitrag	Likes
<p>Henning Kohlmeier, 13.11.2015</p>	<p>Handlungsfeld: Wohnen, Versorgen, Mobilität und Baukultur Kapitel: Versorgung stadtweit stärken - in der Innenstadt und in den Stadtteilen Strategie: Quartiere durch eine gute Versorgungsinfra-</p>	

	<p style="text-align: center;">struktur stärken</p> <p>Auf konzeptioneller Ebene wird das Einzelhandels- und Zentrenkonzept zunächst bewertet und aktualisiert [Integration eines Bausteins zu Vergnügungsstätten]. Überprüft werden sollen insbesondere die zentralen Versorgungsbereiche. Als ein neuer Baustein des Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes soll ein Nahversorgungskonzept erarbeitet werden, das sich speziell mit der (Nah-) Versorgungslage in den Stadtteilen und deren Verbesserung auseinandersetzen wird. Das Konzept soll die Inwertsetzung von mindergenutzten beziehungsweise leerstehenden Objekten beleuchten und Möglichkeiten zur Nachverdichtung im Bestand ausloten. Die Stadtteilzentren aus den 1960er- bis 1980er-Jahren entsprechen nicht mehr den heutigen Anforderungen. Hier gilt es Veränderungen und Neuorganisationen umzusetzen. Ziel ist es, kompakte, zukunftsfähige Zentren zu gestalten, die „auf kurzem Weg“ erreichbar sind. Dies ist auch vor dem Hintergrund des demografischen Wandels mit zunehmender Alterung der Gesellschaft erforderlich. Sofern städtebauliche oder funktionale „Brüche“ diesem Ziel im Weg stehen, sollen diese Barrieren beseitigt werden.</p> <p>Wesentlich für die Stärkung der Quartiere sind der Dialog und die Zusammenarbeit mit den EinzelhändlerInnen, Standortgemeinschaften, AkteurInnen sowie EinwohnerInnen vor Ort zu neuen Ideen. Auch die Zusammenarbeit mit der Region ist wesentlich, auch zukünftig wird es darum gehen, den Konsens zu großflächigen Einzelhandelseinrichtungen „an den Stadtgrenzen“ herzustellen.</p> <p style="text-align: center;"><i>Berücksichtigt die Strategie alle wichtigen Aspekte des Dialogs?</i></p>	
--	--	--

Thema „Einzelhandelsentwicklung unterstützen und steuern“

Account	Beitrag	Likes
Henning Kohlmeier, 13.11.2015	<p>Handlungsfeld: Wohnen, Versorgen, Mobilität und Baukultur Kapitel: Versorgung stadtweit stärken - in der Innenstadt und in den Stadtteilen Strategie: Einzelhandelsentwicklung unterstützen und steuern</p> <p>Die Unterstützung und Steuerung der Entwicklung des Einzelhandels wird fortgeführt. Dabei wird es darauf ankommen, neue Trends im Einzelhandel [wie click and collect, Einkaufs-Apps, Verknüpfung Internethandel und stationärer Handel, Show-Rooming, pop-up-store] zu berücksichtigen und ihre Auswirkung auf den stationären Einzelhandel zu beobachten. Auch müssen die Stadtteil- und InnenstadthändlerInnen verstärkt individuelle Lösungen für ihren Onlinehandel finden.</p> <p>Der Dialog und die Kooperation mit Unternehmen, City- und Standortgemeinschaften, Stadtteil-Wirtschaftsinitiativen sowie EinzelhandelsvertreterInnen werden fortgeführt.</p>	

	<p>Für die EinzelhändlerInnen ist eine gute Erreichbarkeit ihrer Standorte wesentlich. Die Frage, ob dies nur gewährleistet ist, wenn ausreichend Stellplätze für Pkw „direkt vor der Haustür“ vorhanden sind, hat der Stadtdialog differenziert bewertet. Die wohn-ortnahe Versorgung, die auf kurzem Weg erreichbar ist, hat für viele heute einen größeren Stellenwert, als der Parkplatz vor dem Supermarkt. Insofern ist hier gemeinsam nach innovativen Lösungen zu suchen.</p> <p>Ein besonderes Augenmerk wird auf der Stärkung der Vermarktung von regionalen Produkten [zum Beispiel durch Bauernmärkte] liegen. Da dies in den großen Einzelhandelsketten kaum beeinflussbar ist, sollen Räume – wohnortnah und gut erreichbar – für HändlerInnen mit regionalen Waren geschaffen werden. Voraussetzung für deren erfolgreiches Agieren ist die Unterstützung durch die Stadtgesellschaft, das heißt auch hier muss eine Sensibilisierung in Richtung Wertschätzung und Erwerb regionaler Produkte erfolgen.</p> <p><i>Berücksichtigt die Strategie alle wichtigen Aspekte des Dialogs?</i></p>	
--	---	--

Thema „Wohnungsneubau voranbringen“

Account	Beitrag	Likes
Henning Kohlmeier, 13.11.2015	<p>Handlungsfeld: Wohnen, Versorgen, Mobilität und Baukultur Kapitel: Wohnungen für alle schaffen Strategie: Wohnungsneubau voranbringen</p> <p>Hannover wächst – und benötigt zusätzlichen, barrierefreien und bezahlbaren Wohnraum, um eine Verdrängung von Menschen aus ihren Quartieren zu vermeiden. Der Wohnungsneubau soll – soweit dies möglich ist – dem Grundsatz Innenvor Außenentwicklung folgen. Dies wird nicht überall gelingen, da die freien, nutzbaren Flächen begrenzt sind. In Folge dessen müssen künftig auch freie Flächen, Brach- oder Grünflächen für den Wohnungsneubau herangezogen werden. Dies kann jedoch nur unter Abwägung aller im Hinblick auf diese Flächen konkurrierenden Nutzungsansprüche untereinander geschehen. Ohne Neubau – auch durch zusätzliche Flächeninanspruchnahme – wird der Wohnungsmarkt zunehmend angespannter. Zu spüren wird dies vor allem in steigenden Mieten sein, die wiederum zu Verdrängung von Menschen aus ihren Quartieren führen. Diese Entwicklung will Hannover vermeiden und setzt daher auf die Konsensfähigkeit der Nachbarschaften bei Neubauprojekten. Folgende Schritte sollen den Wohnungsneubau voranbringen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fortführung der Wohnbauflächeninitiative, um Baurecht für mindestens 500 bis 700 Wohnungen jährlich zu schaffen, Sichtung weiterer Flächen für den Wohnungsbau • Prüfung und wenn nötig Korrektur dieses Mengengerüsts für Neubau; bei anhaltender Nachfrage angemessene Dichte für Neubaugebiete prüfen • Wie bereits zur künftigen Entwicklung der Gewerbeflä- 	

	<p>chen an anderer Stelle vorgeschlagen, könnte auch für den Wohnungsneubau eine Lockerung des Gebotes der Sicherung von Gewerbegebieten sinnvoll sein. Gleichzeitig müsste der Grundsatz, keine Gewerbegebiete auszuweisen, in gleichem Umfang aufgehoben werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Förderung innovativer Wohnprojekte, zum Beispiel Baugemeinschaften, integrative und inklusive Wohnprojekte, Bauträgermodelle, Innungswohnungsbau, Werkwohnungsneubau <p><i>Berücksichtigt die Strategie alle wichtigen Aspekte des Dialogs?</i></p>	
--	---	--

Thema „Preiswertes Wohnen gewährleisten“

Account	Beitrag	Likes
Henning Kohlmeier, 13.11.2015	<p>Handlungsfeld: Wohnen, Versorgen, Mobilität und Baukultur Kapitel: Wohnungen für alle schaffen Strategie: Preiswertes Wohnen gewährleisten</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fortführung und bei weiterem Bedarf Aufstockung der zur Zeit laufenden kommunalen Wohnungsbauförderung • Fortführung der Belegrechtspolitik [Überprüfung Belegrechtsverzicht, Verlängerung/ Neuabschluss von Verträgen] • Kritische Überprüfung von Baustandards [zum Beispiel Zahl der Stellplätze], um das Wohnen bezahlbar zu halten • Fortführung und Weiterentwicklung laufender Förderprogramme und -kulissen [Stadtumbau, Stadtsanierung], zum Beispiel zur Umsetzung der Barrierefreiheit • Erarbeitung eines Förderprogrammes zur Akquisition von Wohnungen für die Flüchtlingsunterbringung <p><i>Berücksichtigt die Strategie alle wichtigen Aspekte des Dialogs?</i></p>	

Thema „Wohnungsbestand entwickeln“

Account	Beitrag	Likes
Henning Kohlmeier, 13.11.2015	<p>Handlungsfeld: Wohnen, Versorgen, Mobilität und Baukultur Kapitel: Wohnungen für alle schaffen Strategie: Wohnungsbestand entwickeln</p> <ul style="list-style-type: none"> • Weiterentwicklung der kleinräumigen Wohnungsmarktbeobachtung • Fortführung des Baulückenkatasters zur Sichtung vorhandener Potenziale für den Wohnungsneubau • Mehr Nutzungsmischung wagen. Durch eine kontinuierliche Beobachtung der Siedlungsflächen und ihrer Nutzung lassen sich Nutzungsänderungen, Leerstände, brach fallende Flächen über den gesamten Stadtkörper erfassen und gleich hinsichtlich einer weiteren Nutzung bewerten. So können Flächen nach unterschiedlichen Kriterien wie Verfügbarkeit, Planungserfordernis, Sanierungsbedarf ge- 	

	<p>filtert und dargestellt werden. Dieses Erhebungsinstrument ermöglicht, weitere Flächenpotenziale zu identifizieren sowie flächenadäquate Qualifizierungsverfahren für eine Wohnnutzung einzuleiten.</p> <p><i>Berücksichtigt die Strategie alle wichtigen Aspekte des Dialogs?</i></p>	
--	---	--

Thema „Den Dialog fortführen“

Account	Beitrag	Likes
<p>Henning Kohlmeier, 13.11.2015</p>	<p>Handlungsfeld: Wohnen, Versorgen, Mobilität und Baukultur Kapitel: Wohnungen für alle schaffen Strategie: Den Dialog fortführen</p> <p>Der Wunsch nach einer gemeinsamen Entwicklung des Wohnungsmarktes war im Stadtdialog deutlich zu hören. Künftig kommt der Kommunikation, der Kooperation und der Beratung der Akteure eine noch größere Bedeutung zu. Die Stadt hat eine „Wohnungsbauoffensive 2016“ ins Leben gerufen. Hier werden insbesondere mit der Wohnungswirtschaft Strategien entwickelt, für den Wohnungsmarkt und um den steigenden Wohnraumbedarf zu decken. Gleichzeitig werden soziale, demografische und energetische Anforderungen berücksichtigt. Die Frage nach sozialem Wohnungsbau und bezahlbaren Mieten ist zu klären.</p> <p>Über die „Wohnungsbauoffensive 2016“ hinaus wird der Dialog durch die informelle Beteiligung der EinwohnerInnen bei größeren Wohnbaugebieten fortgesetzt und weiterentwickelt.</p> <p>Die Landeshauptstadt Hannover strebt die Erarbeitung eines regionalen Wohnkonzeptes in Kooperation mit der Region Hannover und den Nachbarkommunen an. Dadurch soll auch eine „Arbeitsteilung“ im Hinblick auf bezahlbares Wohnen entstehen. Energieeffizienz und Klimaschutz sind ebenso Themen wie das Wohnen im Alter und mit Behinderung. Nicht zuletzt soll es um nachhaltiges und kostenbewusstes Planen und Bauen gehen.</p> <p><i>Berücksichtigt die Strategie alle wichtigen Aspekte des Dialogs?</i></p>	

Forum 3: Wie schaffen wir gute Bildung und lebendige Kultur? – Bildung und Kultur

[> Auf individuelle Bildungsbiografien setzen](#)

[> Einrichtungen für Kultur und Bildung im Quartier unterstützen](#)

[> Kultur mit Allen stärken](#)

Thema „Auf individuelle Bildungsbiografien setzen“

Account	Beitrag	Likes
<p>Henning Kohlmeier, 05.11.2015</p>	<p>Handlungsfeld: Bildung und Kultur Kapitel: Auf individuelle Bildungsbiografien setzen</p> <p>Bildung ist ein wesentliches Kriterium für die Zukunftsfähigkeit einer Stadt wie für ihre Standortattraktivität – gerade auch vor dem Hintergrund der aktuellen Zuwanderungssituation und der generell wachsenden Bevölkerungszahl in Hannover. In den vergangenen Jahren wurden rund 40 bis 50 Millionen Euro jährlich in die Bildungsinfrastruktur investiert. So konnten Krippen und Kindertagesstätten bedarfsgerecht angepasst werden, Schulen saniert und zu Ganztagschulen ausgebaut und außerschulische Lernorte teilweise ertüchtigt werden. Die Volkshochschule hat ein neues Gebäude erhalten. Neben baulichen Investitionen wurde auch in die pädagogischen Programme investiert: Mehr Personal in Kindertagesstätten [dritte Kraft], Förderung der Nachmittagsbetreuung in Grundschulen, Stadtteilmütter, „Rucksackmütter“ in Kindertagesstätten und Grundschulen, Maßnahmen zur Berufsorientierung und Sprachförderung. Angesichts der wachsenden Zahl von Menschen – sowie der sich stark verändernden Bildungsansprüche erhält kommunale Bildungsarbeit einen besonderen Stellenwert.</p> <p>Mein Hannover 2030 ...</p> <ul style="list-style-type: none"> • bietet eine integrierte und inklusive sowie nachfragegerechte Bildungsinfrastruktur, die die individuelle Bildungsbiografie unabhängig von der Herkunft und den unterschiedlichen individuellen Voraussetzungen in den Mittelpunkt stellt und Vielfalt zur städtischen Identität macht. • ermöglicht Bildung für alle von der Kindertagesstätte bis ins Erwachsenenalter. <p>Gute Bildung braucht gute Rahmenbedingungen [zum Beispiel eine gute Ausstattung, Medienentwicklung, Ferienbetreuung, Mittagessen] und vernetzte Angebote der kulturellen Bildung. Und sie braucht Zeit und Freude. Alle müssen daran mitwirken, dass Bildungseinrichtungen angstfreie Räume sind, in denen Lernen Spaß macht und Verschiedenheit als Bereicherung gesehen wird. Um die genannten Ziele zu erreichen, will Hannover folgende Strategien umsetzen:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Bildungsinfrastruktur bedarfsgerecht anpassen – Individuelle Bildungsbiografien in den Mittelpunkt stellen – Lebenslanges Lernen unterstützen <p><i>Ist dieses Ergebnis des Stadtdialoges aus Ihrer Sicht vollständig wiedergegeben? Klicken Sie auf die Links, um die einzelnen Strategien kennen zu lernen und untereinander über Stimmigkeit und</i></p>	

	<i>Vollständigkeit zu diskutieren. Die Diskussionsbeiträge dienen der Stadtverwaltung als Feedback, um das Konzept gegebenenfalls zu vervollständigen, bevor es dem Rat zur Beschlussfassung vorgelegt wird.</i>	
--	--	--

Thema „Einrichtungen für Kultur und Bildung im Quartier unterstützen“

Account	Beitrag	Likes
Henning Kohlmeier, 05.11.2015	<p>Handlungsfeld: Bildung und Kultur Kapitel: Einrichtungen für Kultur und Bildung im Quartier unterstützen</p> <p>Hannovers Quartiere sind gut mit kulturellen und Bildungseinrichtungen ausgestattet. Für jede Altersgruppe finden sich individuelle Angebote, die auch intensiv genutzt werden. Unverzichtbar sind die unterschiedlichen PartnerInnen im Quartier, die Einrichtungen und Netzwerke betreiben, sozusagen am Puls der Zeit sind. Mit ihnen zusammen werden die Angebote bedarfsorientiert entwickelt. Ziel ist, kreative Potenziale, Teilhabe und bürgerschaftliches Engagement zu fördern – direkt vor Ort.</p> <p>Die Stadtteilkultureinrichtungen sind intensive Netzwerker: Sie verabreden gemeinsame Entwicklungswege, entwickeln Themen und Formate, betreiben eine gemeinsame Öffentlichkeitsarbeit und ihr Marketing. Diese wertvolle Arbeit gilt es auch künftig zu unterstützen, so dass die AkteurInnen selbstorganisiert und bürgernah arbeiten können. Sie leisten wichtige Beiträge zur Förderung demokratischer Prozesse in den Quartieren, zur Beteiligung und Teilhabe.</p> <p>Mein Hannover 2030 ...</p> <ul style="list-style-type: none"> • hat vielfältige Kultur- und Bildungsangebote in den Quartieren für alle und mit allen und schafft „Häuser für Ideen“. • „netzwerkt“ in den Quartieren, um Kultur und Bildung gemeinsam zu gestalten, aber auch gemeinsam die Verantwortung hierfür zu tragen. <p>Um diese Ziele zu erreichen, will Hannover folgende Strategien umsetzen:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Kulturelle und Bildungsinfrastruktur umbauen – Infrastrukturen im Quartier gemeinsam entwickeln <p><i>Ist dieses Ergebnis des Stadtdialoges aus Ihrer Sicht vollständig wiedergegeben? Klicken Sie auf die Links, um die einzelnen Strategien kennen zu lernen und untereinander über Stimmigkeit und Vollständigkeit zu diskutieren. Die Diskussionsbeiträge dienen der Stadtverwaltung als Feedback, um das Konzept gegebenenfalls zu vervollständigen, bevor es dem Rat zur Beschlussfassung vorgelegt wird.</i></p>	

Thema „Kultur mit Allen stärken“

Account	Beitrag	Likes
<p>Henning Kohlmeier, 05.11.2015</p>	<p>Handlungsfeld: Bildung und Kultur Kapitel: Kultur mit Allen stärken</p> <p>Kultur ist in der Landeshauptstadt Hannover „Lebensmittel“ und Leuchtturm. Sie stiftet Identität nach innen wie nach außen. In Hannover sind KünstlerInnen, KulturmanagerInnen und KulturvermittlerInnen herzlich willkommen. Sie sind im engagierten Dialog, um unverwechselbare Profile und Formate zu entwickeln und Kultur für alle zu gestalten. Hannover bewahrt und schafft Räume für Kultur, Kunst und KünstlerInnen und ist offen für neue Wege.</p> <p>Hannover ist ein nationaler und internationaler Kulturplatz und darauf bedacht, das Kulturerbe zu bewahren sowie für die Zukunft einzusetzen, wie auch das Neue und den Nachwuchs zu fördern. Die intensive Zusammenarbeit zwischen den kulturellen Einrichtungen gehört zu den besonderen Markenzeichen Hannovers. Exzellenzen finden in Hannover ebenso Beachtung wie das Breitenengagement. Mit diesem Spektrum stellt sich Hannover dem internationalen Wettbewerb. Die kulturwissenschaftliche Entwicklung wird weiter ausgebaut. Die Zusammenarbeit mit den Hochschulen lässt neue kreative Ideen entstehen.</p> <p>Mein Hannover 2030 ...</p> <ul style="list-style-type: none"> • ist eine starke, strahlende und anziehende Kulturstadt mit vielen engagierten AkteurInnen und trägt dies selbstbewusst nach innen und nach außen. • pflegt die kulturellen Netzwerke und den Kulturdialog auf allen Ebenen. • setzt sich mit vielen Bewerbungen national und international durch, um sich als Kulturstadt zu profilieren und zu positionieren. • braucht für Kunst und Kultur Mäzenatentum und ehrenamtliches Engagement. <p>Um diese Ziele zu erreichen, will Hannover folgende Strategien umsetzen:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Kulturlandschaften Hannovers gestalten und Leuchttürme strahlen lassen – Kulturelle Teilhabe stärken – City of Music weiter ausbauen <p><i>Ist dieses Ergebnis des Stadtdialoges aus Ihrer Sicht vollständig wiedergegeben? Klicken Sie auf die Links, um die einzelnen Strategien kennen zu lernen und untereinander über Stimmigkeit und Vollständigkeit zu diskutieren. Die Diskussionsbeiträge dienen der Stadtverwaltung als Feedback, um das Konzept gegebenenfalls zu vervollständigen, bevor es dem Rat zur Beschlussfassung vorgelegt wird.</i></p>	

Thema „Kurlandschaften Hannovers gestalten und Leuchttürme strahlen lassen“

Account	Beitrag	Likes
<p>Henning Kohlmeier, 13.11.2015</p>	<p>Handlungsfeld: Bildung und Kultur Kapitel: Kultur mit Allen stärken Strategie: Kurlandschaften Hannovers gestalten und Leuchttürme strahlen lassen</p> <p>Mit den AkteurInnen der Kurlandschaften werden die Dialoge fortgeführt, um Stärken und Entwicklungspotentiale zu erörtern. Insbesondere die Fähigkeit der Kulturschaffenden und -managenden sich gegenseitig durch Netzwerkarbeit zu unterstützen, ist fruchtbar. Gemeinsam kann so das „Kulturprofil“ von Hannover geschärft werden, zu dem folgende Felder gehören:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Herrenhausen: Ist ein bedeutender, ausgezeichnete Ort der Gartenkunst und Landschaftsgestaltung. Gleichzeitig sind die Gärten Bühne für Kunst und Kultur, von der Breite bis zur Spitze. Mit dem Schloss wird Herrenhausen auch als Wissen[-schafts]standort profiliert. Das Bündnis von Gartenkultur und Kunst soll durch Stärkung der Wissenschaft weiter gefördert werden. • Bildende Kunst und Museen: Die Stadt unterstützt den Umbau der Museen, die Aktivitäten des Kunstvereins, pflegt und fördert Kunst im öffentlichen Raum, unterstützt gemeinsame Vorhaben wie „Made in Germany“, schafft verschiedene Räume wie Ateliers aber auch Ausstellungs- oder Fortbildungsräume, die KünstlerInnen nutzen können. Die Stadt entwickelt ein „Raumsystem“ für KünstlerInnen ohne Atelier [temporär beziehungsweise dauerhaft als Kooperation verschiedener KünstlerInnen und Sparten]. • Theater, Varieté: Das „Theaterpädagogische Zentrum“ wird zu einem „Kulturpädagogischen Zentrum“ weiterentwickelt und umgebaut. • Musik: Die junge Musikszene wird in der Entwicklung der Sparte Jazz besonders gefördert. Im Standort Christuskirche wird das Internationale Chorzentrum für Kinder und Jugendliche realisiert. • Literatur: Gemeinsam mit den HauptakteurInnen der Literaturszene wird ein neues Veranstaltungsformat „Hannover liest ...“ entwickelt und realisiert. • Tanz: Der Rückenwind, der sich aus dem Bundestanzkongress 2016 ergibt, wird genutzt, um den Tanz und das AkteurInnennetzwerk zu stärken und in der Öffentlichkeit präsenter werden zu lassen. • Innovationsfonds Kunst und Kultur: Einrichtung eines Innovationsfonds zur Förderung von innovativen, neuen Projekten mit Impulswirkung auf die Kultur- und kreative Szene in Hannover. • Kulturmarketing: Das Kulturmarketing wird gezielt eingesetzt, neue und traditionelle Wege werden genutzt, neue Partnerschaften geschlossen. Die „next generation“ hat spezielle Anforderungen an Kultur und Marketing, diese gilt es bestmöglich aufzunehmen und anzusprechen. • Kooperation mit der Wirtschaftsförderung: Kunst und Kultur werden auch im Sinne der Kulturwirtschaft begrif- 	

	<p>fen. Gemeinsam mit der Wirtschaftsförderung wird son- diert, wie ggf. eine spezielle Unterstützung oder Förde- rung der Kulturwirtschaft neue Impulse setzen kann.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Hannover wird die „Leuchttürme“ wie die Herrenhäuser Gärten, Kunstformate, Museen etc. stärker profilieren und bekannt machen. <p><i>Berücksichtigt die Strategie alle wichtigen Aspekte des Dia- logs?</i></p>	
--	---	--

Thema „Kulturelle Teilhabe stärken“

Account	Beitrag	Likes
Henning Kohl- meyer, 13.11.2015	<p>Handlungsfeld: Bildung und Kultur Kapitel: Kultur mit Allen stärken Strategie: Kulturelle Teilhabe stärken</p> <p>Ohne Kultur funktioniert die Stadt nicht. Hannover will „Kultur für alle“, aber ohne erhobenen, pädagogischen Zeigefinger. Dazu wird die Stadt auf den unterschiedlichen Ebenen Beteiligungs- formate schaffen, die Kunstschaffende und „KonsumentInnen“ zusammen bringen. So können zum Beispiel sich verändernde gesellschaftliche Trends wie Globalisierung oder Individualisie- rung diskutiert und in Kunst/Kultur „übersetzt“ werden. Mit Teilha- be an Kunst und Kultur werden auch die inklusive Zugäng- lichkeit, die Sprache, die Preisbildung gefördert – hier will Hanno- ver mehr und bessere Angebote fördern.</p> <p>Die Stärkung der Kunst- und Kulturschaffenden soll insbesondere auf mehr Qualität, mehr Innovation, mehr Experimente und mehr Verbindendes in der sich ändernden Stadtgesellschaft abzielen.</p> <p><i>Berücksichtigt die Strategie alle wichtigen Aspekte des Dia- logs?</i></p>	

Thema „City of Music weiter ausbauen“

Account	Beitrag	Likes
Henning Kohl- meyer, 13.11.2015	<p>Handlungsfeld: Bildung und Kultur Kapitel: Kultur mit Allen stärken Strategie: City of Music weiter ausbauen</p> <p>Mit der Aufnahme in das UNESCO-Netzwerk „Creative Cities“ als „City of Music“ ergeben sich neue Perspektiven für die Stadt und die AkteurlInnen. Die Stadt wird eine Plattform „Weltmu- sikstadt“ für Bildung im Musikbereich aufbauen. Sie soll Künstle- rInnen Möglichkeiten eröffnen, ihre Werke in anderen Ländern, vor anderem Publikum zu präsentieren, ein „Exportnetzwerk“ auf- zubauen. Auch die „interne“ Netzwerkarbeit spielt eine Rolle: Ein interaktives Netzwerk [via Internet] wird geknüpft, die Profilierung und das Marketing werden vorangetrieben, Erfahrungen mit NetzwerkakteurlInnen geteilt.</p> <p>Zudem werden die vielfältigen Aktivitäten im Bereich Musik, aber</p>	

	<p>natürlich auch in den weiteren Bereichen von Kunst und Kultur genutzt, um eine gemeinsame Bewerbung zur Kulturhauptstadt 2025 „auf die Beine“ zu stellen. Für dieses Projekt sind viele UnterstützerInnen und FörderInnen gefragt.</p> <p><i>Berücksichtigt die Strategie alle wichtigen Aspekte des Dialogs?</i></p>	
--	--	--

Thema „Kulturelle und Bildungsinfrastruktur umbauen“

Account	Beitrag	Likes
<p>Henning Kohlmeier, 13.11.2015</p>	<p>Handlungsfeld: Bildung und Kultur Kapitel: Einrichtungen für Kultur und Bildung im Quartier unterstützen Strategie: Kulturelle und Bildungsinfrastruktur umbauen</p> <p>Die kulturelle und bildungsorientierte Infrastruktur muss umgebaut werden, um den Ansprüchen von Multifunktionalität, Aufenthaltsqualität und Teilhabemöglichkeiten zu entsprechen. Hierzu gehören die Schaffung von Begegnungs- und Diskussionsräumen, die Barrierefreiheit und die stärkere Öffnung zum Quartier, um mögliche Hemmschwellen abzubauen. Insbesondere „Wissens“-Einrichtungen wie Stadtteilbibliotheken benötigen Medienkonzepte, um Ressourcen optimaler zu nutzen und sich auf die künftige Anforderungen ihrer NutzerInnen einzustellen.</p> <p><i>Berücksichtigt die Strategie alle wichtigen Aspekte des Dialogs?</i></p>	

Thema „Infrastrukturen im Quartier gemeinsam entwickeln“

Account	Beitrag	Likes
<p>Henning Kohlmeier, 13.11.2015</p>	<p>Handlungsfeld: Bildung und Kultur Kapitel: Einrichtungen für Kultur und Bildung im Quartier unterstützen Strategie: Infrastrukturen im Quartier gemeinsam entwickeln</p> <p>Ganz wesentlich beim Umbau der Infrastruktur ist, diesen gemeinsam mit den Menschen vor Ort zu entwickeln. Im Rahmen von Beteiligungsformaten wie Stadtteilkonferenzen, sollen gemeinsame Ziele, Engagement und Potenziale diskutiert und abgestimmt werden. Wichtig ist, die NutzerInnen der Einrichtungen in diese gemeinsamen Entwicklungsprozesse einzubeziehen.</p> <p>Um diese Beteiligungsprozesse zu organisieren, brauchen die Einrichtungen ein professionelles Netzwerkmanagement. Dieses wird finanziell unterstützt, die AkteurInnen können sich qualifizieren. Die MitarbeiterInnen der Netzwerke müssen mit einem „Mandat“ der NutzerInnen ausgestattet sein, so dass sie akzeptiert sind und Verantwortung wahrnehmen können.</p>	

	<i>Berücksichtigt die Strategie alle wichtigen Aspekte des Dialogs?</i>	
--	---	--

Thema „Bildungsinfrastruktur bedarfsgerecht anpassen“

Account	Beitrag	Likes
Henning Kohlmeyer, 13.11.2015	<p>Handlungsfeld: Bildung und Kultur Kapitel: Auf individuelle Bildungsbiografien setzen Strategie: Bildungsinfrastruktur bedarfsgerecht anpassen</p> <p>Die Bildungsinfrastruktur muss in der erforderlichen Quantität und Qualität an die wachsende Stadt angepasst werden. Dies bedeutet, dass mehr EinwohnerInnen auch ein Mehr an Bildungsinfrastruktur erfordern. Die wohnnah Versorgung mit Bildung steht dabei im Mittelpunkt. Werden neue Wohngebiete geschaffen oder leben künftig mehr EinwohnerInnen im Quartier, muss auch die Bildungsinfrastruktur mitwachsen. Da die vorgeschalteten Planungsprozesse zum Teil größere Zeiträume benötigen, muss dies von Beginn an mitgedacht und mitgeplant werden.</p> <p>Die Schulen werden langfristig zu Ganztagschulen ausgebaut. Diese werden wohnortnah in der Gesamtstadt zu finden sein. Um die Schulen zu inklusiven Schulen umzugestalten, werden die sog. Standardraumprogramme angepasst. Die Schulplanung trägt dem pädagogischen Anliegen der Schulen Rechnung, sich in inklusive Ganztagsysteme zu entwickeln, die in entsprechenden Räumen binnendifferenziert arbeiten können.</p> <p>Bibliotheken als Bestandteil der Bildungsinfrastruktur haben nach wie vor einen hohen Stellenwert. Sie sind wichtige Kommunikations-, Wissens- und Informationsorte und werden mit ihrem Medienangebot auch zusehends zu informellen und selbstgesteuerten Begegnungs- und Bildungsorten. Sie bieten niedrigschwellig und kostengünstig Bildungsangebote wie „Babys in Bibliotheken“, „Lesestart“ oder Hausaufgabenhilfe. Sie bieten ruhigen Arbeitsraum für SchülerInnen und Erwachsene, einen selbstbestimmten Lernort für Menschen mit Zuwanderungshintergrund und für Menschen mit Behinderungen, außerdem Kontakte zu Gleichgesinnten mit gleichen Lerninteressen [Medienplätze]. Familien schätzen dieses Angebot sehr. Bibliotheken werden ebenfalls mit der wachsenden Stadt mitwachsen.</p> <p style="text-align: center;"><i>Berücksichtigt die Strategie alle wichtigen Aspekte des Dialogs?</i></p>	

Thema „Individuelle Bildungsbiografien in den Mittelpunkt stellen“

Account	Beitrag	Likes
<p>Henning Kohl- meyer, 13.11.2015</p>	<p>Handlungsfeld: Bildung und Kultur Kapitel: Auf individuelle Bildungsbiografien setzen Strategie: Individuelle Bildungsbiografien in den Mittelpunkt stellen</p> <p>Kein Kind soll verloren gehen, jedes Kind soll die bestmögliche Bildungsunterstützung erfahren. Dies gelingt, wenn die individuellen Bildungsbiografien in den Mittelpunkt der Bildungspolitik gestellt werden. Sprachförderkonzepte der Bildungseinrichtungen gehören in den Kanon der Schulentwicklung wie auch die Berufsorientierung spätestens ab Klasse 7. Um Sprachförderkonzepte umzusetzen und die Sprachnetzwerke zu unterstützen, müssen genügend qualifizierte Sprachlehrerinnen ausgebildet, aber auch Kooperationen für die Sprachanwendung initiiert werden. Hierzu ist die enge Abstimmung mit den Finanzierungsinstrumenten von Bund [Erwachsenenbildung] und Land [Schulbildung] erforderlich.</p> <p>Partnerinnen aus Kultur, Sport, Jugendhilfe und anderen, sowie Eltern werden eingebunden, um die individuelle Bildungsunterstützung bestmöglich und gemeinsam zu leisten. Dabei übernehmen Stadtteil- und Bildungsnetzwerke wichtige Aufgaben und werden besonders gefördert.</p> <p>Der individuelle Bildungserfolg hängt auch von der Gestaltung der Übergänge von der Kindertagesstätte in die Grundschule, in die weiterführende Schule, in Ausbildung, Studium, Beruf ab. Diese Übergänge werden künftig besser und individueller gestaltet, so dass jedes Kind die optimalen Startbedingungen erhält. Der Förderung individueller Bildungsbiografien kommt dabei große Bedeutung zu.</p> <p>Um diese Aufgaben gemeinsam mit den AkteurInnen zu lösen, wird ein Bildungsbüro bei der Stadt ins Leben gerufen. In diesem Bildungsbüro sind VertreterInnen der Schulverwaltung sowie abgeordnete LehrerInnen tätig, die die Veränderung der Schulen unterstützen. Sie nehmen sich der Gestaltung der Übergänge von der Kindertagesstätte in die Schule, von der Grundschule in die weiterführende Schule sowie in Studium oder Beruf an.</p> <p><i>Berücksichtigt die Strategie alle wichtigen Aspekte des Dialogs?</i></p>	

Thema „Lebenslanges Lernen unterstützen“

Account	Beitrag	Likes
<p>Henning Kohl- meyer, 13.11.2015</p>	<p>Handlungsfeld: Bildung und Kultur Kapitel: Auf individuelle Bildungsbiografien setzen Strategie: Lebenslanges Lernen unterstützen</p> <p>In der Weiterbildung wird über eine Akademie für Erwachsene der Volkshochschule ein bildungsberatendes Konzept in die Wirklichkeit umgesetzt. Sprache und Alphabet lernen, Integrationskurse und die Schule der zweiten Chance für formale Abschlüsse nutzen, sind wesentliche Eckdaten für eine Stadtgesellschaft, die nachhaltige Teilhabe und Einwanderung meistern will. Die BildungspartnerInnen sowie Hochschulen werden in dieses Konzept einbezogen.</p> <p>Im Bereich der Erwachsenenbildung gilt einmal mehr, die Förderkulisse ziel- und zielgruppengerecht umzusteuern. Hier wird in einem Modellprojekt mit Stadt, Region, Land und Arbeitsagentur gezeigt, wie diese Umsteuerung der Ressourcen sinnvoll erfolgen kann. Eine Akademie für Erwachsene soll über das zentrale Angebot Bildungsberatung den individuellen Bildungsgang mit den Bildungsangeboten verknüpfen.</p> <p><i>Berücksichtigt die Strategie alle wichtigen Aspekte des Dialogs?</i></p>	

Forum 4: Wie stärken wir selbstständiges Leben und gesellschaftliche Teilhabe? – Inklusion, Integration und Teilhabe

- > [Willkommens- und Anerkennungskultur fördern](#)
- > [Die Inklusive Stadt weiter voranbringen](#)
- > [Auf Alter\(n\)sgerechte Quartiersentwicklung setzen](#)
- > [Mehr familiengerechte Infrastruktur in den Quartieren](#)
- > [Mehr Vielfalt der Geschlechter – Identitäten stärken](#)
- > [Andere Blickwinkel einnehmen: Jugend lebt Stadt](#)
- > [Teilhabe trotz Armut gewährleisten](#)

Thema „Willkommens- und Anerkennungskultur fördern“

Account	Beitrag	Likes
<p>Henning Kohlmeier, 05.11.2015</p>	<p>Handlungsfeld: Inklusion, Integration und Teilhabe Kapitel: Willkommens- und Anerkennungskultur fördern</p> <p>Hannover war und ist eine Einwanderungsstadt. Als ein zentrales Thema der Stadtpolitik zielte Integrationsarbeit in Hannover bisher vor allem darauf, die Teilhabechancen der hier lebenden Menschen mit Migrationshintergrund in allen Lebensbereichen zu verbessern. Zukünftig muss die Willkommens- und Anerkennungskultur noch mehr an Bedeutung gewinnen. Diese weiter zu entwickeln und zu leben, ist Aufgabe aller HannoveranerInnen. Sie richtet sich an alle Menschen, die Hannover als ihren Lebensmittelpunkt gewählt haben.</p> <p>Die Grundhaltung gegenüber Zugewanderten beschreibt die Willkommenskultur am besten: Hannover ist eine weltoffene, von der Kultur der Wertschätzung und Anerkennung gesellschaftlicher Vielfalt geprägte Stadt. Einwanderung ist selbstverständlich. Alle zugewanderten Menschen sollen von der Willkommenskultur profitieren – die Stadtgesellschaft wendet sich von der überholten „Abschottungskultur“ ab. Die Potenziale, Chancen und Ressourcen von Einwanderung und ethnisch-kultureller Vielfalt werden genutzt und bieten wertvolle Beiträge zur Entwicklung der Stadtgesellschaft. Dies bedeutet, dass sich Stadtgesellschaft, Organisationen und Institutionen noch stärker als bisher öffnen, um gute Rahmenbedingungen zur positiven Gestaltung von Einwanderung und gesellschaftlicher Vielfalt zu schaffen.</p> <p>Die Willkommenskultur bildet das Fundament des Zusammenlebens. Kinder der Eingewanderten sollen von der Anerkennungskultur profitieren. Auch von ihnen werden Beiträge zur Willkommenskultur erwartet und sie können ihrerseits eine Haltung der Anerkennung und Wertschätzung durch die Stadtgesellschaft erfahren.</p> <p>Ganz aktuell steht die Stadt vor der Herausforderung, die steigende Zahl von Flüchtlingen sowie AsylbewerberInnen gut aufzunehmen. Hier werden kurzfristige Lösungen umgesetzt, damit die ankommenden Menschen entsprechende Wohnräume und ihren Weg in die Gesellschaft finden können. Über die kurzfristigen Lösungen zur Aufnahme dieser Menschen hinaus ist eine</p>	

	<p>Willkommenskultur auch hier die Grundlage für die Integration derer, die in Hannover bleiben werden. Dabei ist klar, dass die damit verbundenen gesellschaftlichen Herausforderungen nur gemeinsam von allen AkteurInnen einschließlich der Zugewanderten gemeinsam gemeistert werden können.</p> <p>Mein Hannover 2030 ...</p> <ul style="list-style-type: none"> • ist eine weltoffene, diskriminierungsfreie Einwanderungsstadt mit einer Willkommenskultur, die von der gesamten Stadtgesellschaft getragen wird. • lässt Rassismus und anderen menschenverachtenden Ideologien keine Chance. • lebt durch eine starke Partizipations- und Beteiligungskultur – in allen Bevölkerungsgruppen. <p>Um diese Ziele zu erreichen, will Hannover folgende Strategien umsetzen:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Willkommens- und Anerkennungskultur etablieren – Als Vorbild vorangehen – Kommunalwahlrecht erweitern – Beteiligung in den Quartieren stärken <p><i>Ist dieses Ergebnis des Stadtdialoges aus Ihrer Sicht vollständig wiedergegeben? Klicken Sie auf die Links, um die einzelnen Strategien kennen zu lernen und untereinander über Stimmigkeit und Vollständigkeit zu diskutieren. Die Diskussionsbeiträge dienen der Stadtverwaltung als Feedback, um das Konzept gegebenenfalls zu vervollständigen, bevor es dem Rat zur Beschlussfassung vorgelegt wird.</i></p>	
--	---	--

Thema „Die Inklusive Stadt weiter voranbringen“

Account	Beitrag	Likes
<p>Henning Kohlmeier, 05.11.2015</p>	<p>Handlungsfeld: Inklusion, Integration und Teilhabe Kapitel: Die Inklusive Stadt weiter voranbringen</p> <p>Bereits 2011 hat die Stadt Hannover die Umsetzung der Behindertenrechtskonvention der Vereinten Nationen durch das Handlungsprogramm „Auf dem Weg zur inklusiven Stadt“ beschlossen. Ziel ist, die bauliche Umwelt und alle örtlichen Strukturen und Dienstleistungen so zu gestalten, dass sie von Menschen mit und ohne Behinderungen, von der gesamten Stadtgesellschaft, genutzt werden können. Nach und nach wird ein Lebensraum entstehen, in dem Menschen nicht ausgegrenzt werden, sondern selbstverständlich dazugehören. Neben der Reduzierung baulicher Hürden kommt der Beseitigung der „Hürden in den Köpfen“ eine wichtige Rolle bei der Gestaltung der inklusiven Stadt zu.</p> <p>Mein Hannover 2030 ...</p> <ul style="list-style-type: none"> • schafft die Voraussetzung für einen gleichberechtigten Zugang zu Wohnraum, Ausbildungs- und Arbeitsplätzen, Bildungs-, Kultur- und Freizeitangeboten sowie Mobilität. • schafft den Rahmen für selbstbestimmtes, inklusives Leben aller. <p>Um diese Ziele zu erreichen, will Hannover auf Basis der gesetz-</p>	

	<p>lichen Grundlagen und der bereits etablierten Standards folgende Strategien umsetzen:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Barrierefreie Mobilität ermöglichen – Barrierefreie Lebensräume schaffen – Inklusive Bildung gewährleisten – Inklusive Wege zu Ausbildung und Arbeit eröffnen – Kultur und Freizeit inklusiv gestalten <p><i>Ist dieses Ergebnis des Stadtdialoges aus Ihrer Sicht vollständig wiedergegeben? Klicken Sie auf die Links, um die einzelnen Strategien kennen zu lernen und untereinander über Stimmigkeit und Vollständigkeit zu diskutieren. Die Diskussionsbeiträge dienen der Stadtverwaltung als Feedback, um das Konzept gegebenenfalls zu vervollständigen, bevor es dem Rat zur Beschlussfassung vorgelegt wird.</i></p>	
--	---	--

Thema „Auf Alter(n)sgerechte Quartiersentwicklung setzen“

Account	Beitrag	Likes
<p>Henning Kohlmeier, 05.11.2015</p>	<p>Handlungsfeld: Inklusion, Integration und Teilhabe Kapitel: Auf Alter(n)sgerechte Quartiersentwicklung setzen</p> <p>In den Quartieren „spielt die Musik“. Sie sind der unmittelbare Lebensraum der Menschen, hier wollen sie gut leben und sich engagieren. „Alter(n)sgerechte Quartiersentwicklung“ fördert neben der Infrastrukturentwicklung vor Ort das Miteinander und Engagement der BewohnerInnen und AkteurInnen im Quartier. Nachbarschaftsfeste, Quartiersspaziergänge, Kulturveranstaltungen oder Schreibwerkstätten zu organisieren gehört dazu. Ebenso verlässliche Nachbarschaften auf- und auszubauen und Begegnung zu ermöglichen. Und zu vorpflegerischen und pflegerischen Fragen sowie Wohnraumanpassungs- und Unterstützungsmaßnahmen zu informieren und zu beraten. Die drei Quartiere [Südstadt, Döhren, Kirchrode] haben mit den KooperationspartnerInnen vor Ort bereits Strukturen zur Unterstützung, Hinzuzögerung von Pflegebedürftigkeit, des Dialogs zwischen den Generationen und verschiedenen Ethnien geschaffen. Dazugekommen sind zum Beispiel Projekte und Informationen zu den Themen „Demenz“, „Altersarmut“ und „Bewegung“. In den kommenden Jahren wird wichtig sein, dass sich die Quartiere entsprechend der Ideen und Wünsche ihrer BewohnerInnen entwickeln können. Dabei sind die unterschiedlichen Bedürfnisse junger, alter, behinderter, nicht behinderter, armer, reicher QuartiersbewohnerInnen sowie Menschen mit unterschiedlichen kulturellen Hintergründen einzubeziehen. Nicht jeder Wunsch wird umsetzbar sein. Vielmehr wird es darauf ankommen, gemeinsame Ideen zu verwirklichen, die möglichst vielen Menschen zugutekommen. Alter(n)sgerechte Quartiersentwicklung hat den Auf- und Ausbau sozialer Infrastrukturen in den Quartieren im Blick, um ein selbstständiges Leben bis ins hohe Alter bei guter Lebensqualität zu unterstützen, Teilhabe zu ermöglichen und die Gesundheit zu fördern. Damit sind alle Menschen angesprochen, nicht nur bestimmte Altersgruppen. Die Aufgaben werden nur zu lösen zu sein, wenn die Akteure [in Versorgung, Mobilität, Gesundheit, im Generationendialog, in Bildung, Kultur, Verwaltung</p>	

	<p>und Politik] gemeinsam agieren, wenn sie integriert denken und handeln. Alle sind gefragt, ihre Beiträge zum Gelingen zu leisten.</p> <p>Mein Hannover 2030 ...</p> <ul style="list-style-type: none"> • lebt durch die aktiven Quartiere mit guten sozialen, technischen und gesundheitsorientierten Infrastrukturen, die gemeinsam mit den EinwohnerInnen vor Ort entwickelt werden. • ermöglicht allen Menschen bis ins hohe Alter ein selbstbestimmtes und aktives Leben in Gemeinschaft in lebendigen Quartieren. <p>Um diese Ziele zu erreichen, will Hannover folgende Strategien umsetzen:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Quartiere stärken – Gute Beispiele fördern – Konzept „Alter(n)sgerechte Quartiersentwicklung“ weiter realisieren <p><i>Ist dieses Ergebnis des Stadtdialoges aus Ihrer Sicht vollständig wiedergegeben? Klicken Sie auf die Links, um die einzelnen Strategien kennen zu lernen und untereinander über Stimmigkeit und Vollständigkeit zu diskutieren. Die Diskussionsbeiträge dienen der Stadtverwaltung als Feedback, um das Konzept gegebenenfalls zu vervollständigen, bevor es dem Rat zur Beschlussfassung vorgelegt wird.</i></p>	
--	---	--

Thema „Mehr familiengerechte Infrastruktur in den Quartieren“

Account	Beitrag	Likes
<p>Henning Kohlmeier, 05.11.2015</p>	<p>Handlungsfeld: Inklusion, Integration und Teilhabe Kapitel: Mehr familiengerechte Infrastruktur in den Quartieren</p> <p>Familien leben gerne in Hannover, dennoch beträgt ihr Anteil nur 17 Prozent. Und immer noch wandern viele Familien aufgrund unerfüllter Wohnwünsche ab. Beruflich und privat sind Väter und Mütter gefordert. 92 Prozent der Väter und 73 Prozent der Mütter in Paarfamilien sind heute erwerbstätig, ebenso wie 75 Prozent der Alleinerziehenden. Viele Familien befinden sich in einer Zeitklemme zwischen Kinderversorgung, Sorge für ältere Angehörige, Beruf und ihren sozialen Netzwerken und Verpflichtungen. Und vielfach reicht das Erwerbseinkommen nicht zur Deckung der Lebenshaltungskosten einer Familie aus. Ein Viertel der hannoverschen Familien bezieht Transferleistungen, viele davon trotz Erwerbstätigkeit.</p> <p>Familienfreundlichkeit ist ein wichtiger Standortfaktor. Zahlreiche Unternehmen sind hier bereits aktiv, um dem steigenden Bedarf nach Vereinbarungsmodellen für Männer und Frauen entgegen zu kommen. Junge Familien streben mehrheitlich partnerschaftliche Modelle der Familiensorge und der Berufstätigkeit an. Wunsch und Wirklichkeit klaffen hier aber noch weit auseinander: Viele Paare leben nach der Geburt eines Kindes ein eher traditionelles Familienbild – der Mann ist voll erwerbstätig und die Frau ist mit einer Teilzeitstelle oder gar mit einem Minijob Dazu-</p>	

Verdienerin.

Die Stadt Hannover will die **guten Rahmenbedingungen** noch verbessern und so optimale Möglichkeiten für Familien bieten [siehe auch auch Abschnitt „Gleichstellung von Frauen und Männern verstärken“]. Dies geht am besten im **Dialog mit den Familien**. Dazu gehört auch, die umfassende Infrastruktur und die große Bandbreite an Angeboten noch besser zu kommunizieren, denn viele Familien kennen diese Angebote nicht. Die Erhebungen und Dialogangebote [Familienmonitoring, Familienforen, Familienkonferenzen on- und offline, Repräsentativbefragung Familie] der vergangenen Jahre haben hier wichtige Erkenntnisse für die Neuausrichtung und Weiterentwicklung der hannoverschen Familienpolitik geliefert. Die Erkenntnisse und Handlungsansätze werden mit dem Programm „Weiterentwicklung der Familienpolitik in Hannover“ zeitnah veröffentlicht.

Für die Zukunft soll die **Infrastruktur** noch stärker „am Puls der Zeit“ ausgerichtet werden. Für Familien wird immer wichtiger, dass zum Beispiel **Öffnungszeiten** von Freizeit-, Kultur-, Sport-, Jugend- und Kindereinrichtungen **flexibler** werden, die Personalausstattung von Bildungseinrichtungen mit dem Bedarf Schritt hält. Berufstätige Eltern brauchen heute mehr Planungssicherheiten, daher müssen Bildungsübergänge zukünftig verlässlicher gestaltet werden. Die gute Vorbereitung auf die Grundschule, die Sprachförderung, der Ausbau der Ganztagschule, Mittagessenangebote, Medienbildung sind Punkte, bei denen sich viele Eltern **Unterstützung** wünschen, ebenso wie eine Sensibilität für **inklusive und interkulturelle Bedarfe** [siehe auch Kapitel „Wohnen für alle schaffen“]. Aber auch die Gestaltung und Nutzung des **öffentlichen Raumes** oder die Verkehrsplanung müssen insbesondere die Nutzungs-, Bewegungs- und Gestaltungsbedarfe von Kindern und Jugendlichen berücksichtigen [siehe auch Kapitel „Hohe Lebens- und Freiraumqualität erhalten“]. Die **Sauberkeit** der Stadt ist für Familien ein Dauerthema. Auch der Bereich **Wohnen** ist für viele Familien ein wichtiger – eine Verknappung von Wohnraum würde sich negativ auf nachfragende Familien mit geringem und mittlerem Einkommen auswirken. Familien suchen bis zu 19 Monate nach bezahlbarem und familiengerechtem Wohnraum [auch Kapitel „Wohnen für alle schaffen“].

Mein Hannover 2030 ...

- ist eine kinder- und familienfreundliche Stadt, in der alle Familien ökonomisch gesichert und gesund leben.
- bietet familiengerechte Informationen und Infrastrukturen in den Quartieren, die die Eigenständigkeit und Selbstorganisation von Familien unterstützt.

Um diese Ziele zu erreichen, will Hannover folgende Strategie umsetzen:

– [Familien stärken](#)

Ist dieses Ergebnis des Stadtdialoges aus Ihrer Sicht vollständig wiedergegeben? Klicken Sie auf den Link, um die Strategie kennen zu lernen und untereinander über Stimmigkeit und Vollständigkeit zu diskutieren. Die Diskussionsbeiträge dienen der Stadtverwaltung als Feedback, um das Konzept gegebenenfalls zu vervollständigen, bevor es dem Rat zur Beschlussfassung vorgelegt wird.

Thema „Mehr Vielfalt der Geschlechter – Identitäten stärken“

Account	Beitrag	Likes
<p>Henning Kohlmeier, 05.11.2015</p>	<p>Handlungsfeld: Inklusion, Integration und Teilhabe Kapitel: Mehr Vielfalt der Geschlechter - Identitäten stärken</p> <p>Vielfalt anerkennen und stärken sind wichtige Themen in der Auseinandersetzung mit den unterschiedlichen Bedarfen von Frauen und Männern. Die bewusste Anerkennung und Förderung von vielfältigen Lebenskonzepten ist eine wichtige Voraussetzung, um gesellschaftliche Teilhabeprozesse von Mädchen, Frauen, Jungen und Männern zu ermöglichen und die Sensibilisierung des öffentlichen Bewusstseins für Geschlechtervielfalt voranzutreiben.</p> <p>Es geht einerseits um die Stärkung der Gleichstellung von Frauen und Männern, um einen gleichgestellten Zugang zu Bildungs- und Beteiligungsprozessen sowie zu allen Berufsfeldern mit ihren vielfältigen Weiterbildungs-, Aufstiegs- und Karrieremöglichkeiten herzustellen und Benachteiligung aufgrund des Geschlechts abzubauen. Andererseits muss eine vielfältige Identitätsbildung ermöglicht, unterstützt und gestärkt werden, um unterschiedlichste Lebenskonzepte entwickeln zu können. Heterogeschlechtliche, gleichgeschlechtliche, inter- und transgeschlechtliche Partnerschaften, mit Kindern und ohne Kinder sind hier nur eine kleine Auswahl dieser Möglichkeiten. Es gilt hier zu sensibilisieren und einen offenen Umgang zu ermöglichen.</p> <p>Im Stadtdialog wurde das Thema der Geschlechtervielfalt unter dem Aspekt „Mädchen in der Stadt“ diskutiert. Mädchen und junge Frauen wurden hier als Zielgruppe ausgewählt, weil trotz zahlreicher Fortschritte die Chancengleichheit von Mädchen und jungen Frauen immer noch nicht Realität geworden ist, sei es beispielsweise in der Berufswahl oder in den Karrieremöglichkeiten bei gleichzeitigem Kinderwunsch und dem Wunsch nach Familienleben.</p> <p>Mit unterschiedlichen Beteiligungsmethoden, trägerübergreifenden Veranstaltungen an zentralen und dezentralen Orten wurden Mädchen ermutigt, selbstbewusst ihre Ideen für „Mein Hannover 2030“ zu diskutieren und ihre ganz eigenen Lebensvorstellungen darzustellen.</p> <p>In den nachfolgenden Zielen und Strategien sind alle Aspekte von Mädchen, Frauen Jungen und Männern im Sinne von Gender und Diversity berücksichtigt.</p> <p>Mein Hannover 2030 ...</p> <ul style="list-style-type: none"> • ist offen für vielfältige Lebenskonzepte von Mädchen, Frauen, Jungen und Männern. • bezieht maßgeblich die geschlechterspezifischen Bedarfe in Planungs- und Gestaltungsprozesse ein und lässt viel Raum für Mitgestaltung. <p>Um diese Ziele zu erreichen, will Hannover folgende Strategien umsetzen:</p> <p>– Gesellschaft auf aktuelle Themen einstimmen</p>	

	<p>– Diskurs über Gleichstellung, Gender und Diversity voranbringen</p> <p><i>Ist dieses Ergebnis des Stadtdialoges aus Ihrer Sicht vollständig wiedergegeben? Klicken Sie auf die Links, um die einzelnen Strategien kennen zu lernen und untereinander über Stimmigkeit und Vollständigkeit zu diskutieren. Die Diskussionsbeiträge dienen der Stadtverwaltung als Feedback, um das Konzept gegebenenfalls zu vervollständigen, bevor es dem Rat zur Beschlussfassung vorgelegt wird.</i></p>	
--	---	--

Thema „Andere Blickwinkel einnehmen: Jugend lebt Stadt“

Account	Beitrag	Likes
<p>Henning Kohlmeier, 05.11.2015</p>	<p>Handlungsfeld: Inklusion, Integration und Teilhabe Kapitel: Andere Blickwinkel einnehmen: Jugend lebt Stadt</p> <p>Hannover ist eine junge, wachsende Stadt. Rund 100.000 junge Menschen im Alter von 10 bis 26 Jahren leben in Hannover. Die Anzahl der Kinder und Jugendlichen steigt stetig, infolge von Geburten und Zuwanderung von Familien. Insbesondere die Gruppe der 18- bis unter 26-Jährigen gehört zu der am schnellsten wachsenden Altersgruppe in Hannover.</p> <p>Jugendpolitik und Jugendbeteiligung hat in Hannover seit jeher einen hohen Stellenwert: Junge Menschen reden daher nicht erst seit dem Stadtdialog „Mein Hannover 2030“ mit, sondern es gab zum Beispiel schon das Projekt bei „Jugend bewegt Stadt“ oder den 2012 ins Leben gerufenen Beirat zur Förderung der Jugendkulturen. Dort entscheiden Jugendliche unbürokratisch über Förderanträge von Jugendinitiativen, die im Bereich Sport, Kultur, Musik und ähnlichem aktiv sind und die Jugendszenen in der Stadt repräsentieren.</p> <p>Junge Menschen wollen und sollen sich als Gestaltende des eigenen Lebens und ihrer eigenen Zukunft [2030] am Stadtdialog beteiligen. Hierzu benötigten sie die Offenheit im Dialogprozess, sich gezielt auch ihren Fragen zu stellen und ihre Sichtweisen und kreativen Lösungsansätze in politische Entscheidungen mit einfließen zu lassen.</p> <p>Die Vereine und Jugendverbände, freien Jugendinitiativen, kommunalen Einrichtungen und Bildungsinstitutionen repräsentieren dabei die Vielfalt an Szenen und Jugendkulturen, bieten den Raum für Beteiligung und Teilhabe und sie kennen und nutzen die richtigen Instrumente, um Jugendlichen eine direkte Teilhabe an den Stadtentwicklungsprozessen zu ermöglichen.</p> <p>Jugendliche haben sich während der gesamten Dialogphase beteiligt. Der Stadtjugendtag mit dem Motto „Jugend lebt Stadt-Hannover auf dem Weg zu einer jugendgerechten Kommune“ war dabei sowohl deren Abschluss, als auch Auftakt für eine jugendgerechte Entwicklung der Stadt, für die folgende Ziele entwickelt wurden.</p>	

	<p>Mein Hannover 2030 ...</p> <ul style="list-style-type: none"> • verankert systematisch die Interessen und Bedarfe junger Menschen auf der Grundlage eines jugendgerechten Leitbilds. • bietet Jugendlichen und jungen Menschen vielfältige und wirkungsvolle Bildungs-, Beteiligungs- und Gestaltungsmöglichkeiten und arbeitet vernetzt und abgestimmt, fördert die aktive Teilhabe und Selbstorganisation. <p>Um diese Ziele zu erreichen, will Hannover folgende Strategien umsetzen:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Leitbild für die „jugendgerechte Kommune“ – Entwicklung eines Jugend-Checks – Jugendkultur und Jugendarbeit <p><i>Ist dieses Ergebnis des Stadtdialoges aus Ihrer Sicht vollständig wiedergegeben? Klicken Sie auf die Links, um die einzelnen Strategien kennen zu lernen und untereinander über Stimmigkeit und Vollständigkeit zu diskutieren. Die Diskussionsbeiträge dienen der Stadtverwaltung als Feedback, um das Konzept gegebenenfalls zu vervollständigen, bevor es dem Rat zur Beschlussfassung vorgelegt wird.</i></p>	
--	---	--

Thema „Teilhabe trotz Armut gewährleisten“

Account	Beitrag	Likes
<p>Henning Kohlmeier, 05.11.2015</p>	<p>Handlungsfeld: Inklusion, Integration und Teilhabe Kapitel: Teilhabe trotz Armut gewährleisten</p> <p>Bereits heute ist fast jede/jeder fünfte EinwohnerIn armutsgefährdet und mehr als 15 Prozent der EinwohnerInnen beziehen Transferleistungen, besonders betroffen sind Kinder, Jugendliche und Familien. Armut kann jeden treffen – sei es durch Arbeitslosigkeit, niedrige Rente, durch Krankheit oder die Übernahme von Pflegeaufgaben in der Familie – die Gründe sind vielfältig. In Zukunft werden voraussichtlich mehr Menschen von Armut betroffen sein, insbesondere auch im Alter. Die Anstrengungen auf Bundes- und Landesebene, der Armut entgegenzuwirken, sie abzumindern können vielleicht die materielle Not lindern. Ebenso wichtig ist die Möglichkeit, am gesellschaftlichen Leben teilzuhaben, sich einzubringen, Kontakte und Netzwerke zu pflegen. Daher ist es Aufgabe von Politik, Verwaltung und vor allem der Stadtgesellschaft, Teilhabe trotz Armut zu gewährleisten und hierauf weiterhin ein besonderes Augenmerk in den kommenden Jahren zu richten.</p> <p>Mein Hannover 2030 ...</p> <ul style="list-style-type: none"> • sichert die Grundbedürfnisse von Menschen, die von Armut betroffen sind, Armutsbetroffener und fördert den Zugang zu Teilhabeangeboten durch ein breites, verlässliches Netz und LotsInnen im Quartier. <p>Um diese Ziele zu erreichen, will Hannover folgende Strategien umsetzen:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Armut erkennen und reduzieren – Teilhabe stärken – Netzwerke nutzen 	

	<p><i>Ist dieses Ergebnis des Stadtdialoges aus Ihrer Sicht vollständig wiedergegeben? Klicken Sie auf die Links, um die einzelnen Strategien kennen zu lernen und untereinander über Stimmigkeit und Vollständigkeit zu diskutieren. Die Diskussionsbeiträge dienen der Stadtverwaltung als Feedback, um das Konzept gegebenenfalls zu vervollständigen, bevor es dem Rat zur Beschlussfassung vorgelegt wird.</i></p>	
--	---	--

Thema „Gute Beispiele fördern“

Account	Beitrag	Likes
<p>Henning Kohlmeier, 13.11.2015</p>	<p>Handlungsfeld: Inklusion, Integration und Teilhabe Kapitel: Auf Alter(n)sgerechte Quartiersentwicklung setzen Strategie: Gute Beispiele fördern</p> <p>Auch künftig werden die Quartiere in ihrer Entwicklung weiter unterstützt und gefördert. Besondere Aufmerksamkeit sollen die Quartiere erfahren, die mit neuen Ideen neue Netzwerke aufbauen oder bestehende fortsetzen und damit mehr Menschen als bisher erreichen. Auch die Aktivierung von AkteurInnen, die bisher wenig beteiligt waren, soll gelingen. Der Gedanke der partnerschaftlichen und gemeinsamen Quartiersentwicklung soll besonders zum Ausdruck kommen.</p> <p>Besondere Anstrengungen erfordern Anerkennung: Die guten Beispiele werden mit einem Gütesiegel ausgezeichnet, das beispielhafte und gelungene Entwicklungen würdigt.</p> <p><i>Berücksichtigt die Strategie alle wichtigen Aspekte des Dialogs?</i></p>	
<p>Felix Kostrzewa, 10.12.2015</p>	<p>Es bleibt mir leider unklar, wer die sinnvolle Anerkennung ausspricht und wer über sie entscheidet. Wer definiert das Gute bzw. befindet, was das Gütesiegel verdient hat? Eine Konkretisierung erscheint mir sinnvoll. Mit Dank und Grüßen, F.K.</p>	
<p>Online Moderation, 10.12.2015</p>	<p>Lieber Felix Kostrzewa,</p> <p>vielen Dank für Ihre Nachfrage! vielleicht können Sie uns auch Rückmeldung geben, wer Ihrer Meinung nach gute Projekte sinnvollerweise bewerten und entscheiden könnte? Wer müsste hier involviert werden?</p> <p>Herzliche Grüße,</p> <p>Ihre Online Moderation</p>	
<p>Henning Kohlmeier, 18.12.2015</p>	<p>Antwort der Bereichsleitung Kommunaler Seniorenservice Hannover:</p> <p>Sehr geehrter Herr Kostrzewa,</p> <p>vielen Dank für Ihre Frage zur Vergabe eines Gütesiegels „soziales Quartier“ und Ihr damit zum Ausdruck gebrachtes Interesse</p>	

	<p>für dieses sehr wichtige Thema. In der Quartiersentwicklung sind wir derzeit damit befasst, ein Qualitätsmanagement zu erarbeiten, das auch die Formulierung von Kriterien für ein Gütesiegel vorsieht. Als Beurteilungsaspekte werden dabei Sozial- und Baustruktur, Sozialraum und Netzwerke einbezogen. Den Koordinierungskreisen in den Quartieren werden die Kriterien bekannt gegeben. Es ist ein Bewertungssystem nach Punkten vorgesehen. Eine interdisziplinär besetzte Jury wird die Quartiere anhand der o. g. Kriterien bewerten und damit die Entscheidung über die Verleihung des Gütesiegels treffen.</p> <p>Ich hoffe, Ihre Frage damit beantwortet zu haben und stehe Ihnen gern für weitere Rückfragen zur Verfügung.</p>	
--	--	--

Thema „Armut erkennen und reduzieren“

Account	Beitrag	Likes
Henning Kohlmeier, 13.11.2015	<p>Handlungsfeld: Inklusion, Integration und Teilhabe Kapitel: Teilhabe trotz Armut gewährleisten Strategie: Leitbild für die "jugendgerechte Kommune"</p> <p>Durch die bereits heute eingesetzte räumlich ausgerichtete Sozialberichterstattung können Armutsrisiken erkannt werden. Für die Zukunft gilt es, dieses Instrument fortzuführen, zu verfeinern. Daraus abgeleitet, kann stadtteil- und zielgruppenspezifisch gegengesteuert werden, indem die Menschen zum Beispiel gezielt über ihre Möglichkeiten [Zugänge zum Arbeitsmarkt, Inanspruchnahme von Transferleistungen, von sozialen Dienstleistungen, Teilhabe am gesellschaftlichen Leben] informiert werden. Sie werden aktiv in die Gemeinschaft im Quartier einbezogen, so dass vorrangig Hemmschwellen abgebaut werden. Je eher Menschen [wieder] ihren eigenen Weg finden können, ihr Leben selbstbestimmt zu gestalten, desto eher größer sind die Chancen, Armut zu überwinden und Armutsrisiken zu vermindern.</p> <p><i>Berücksichtigt die Strategie alle wichtigen Aspekte des Dialogs?</i></p>	

Thema „Teilhabe stärken – Netzwerke nutzen“

Account	Beitrag	Likes
Henning Kohlmeier, 13.11.2015	<p>Handlungsfeld: Inklusion, Integration und Teilhabe Kapitel: Teilhabe trotz Armut gewährleisten Strategie: Teilhabe stärken - Netzwerke nutzen</p> <p>Gerade vor dem Hintergrund hoher Armutsrisiken sollen die Menschen frühzeitig erreicht werden. Sie sollen aufgefangen werden, sobald Armut droht. Dazu bedarf es besonderer, auf die momentanen Bedürfnisse ausgerichteter Ansprache und Beteiligung. Die in Stadt, Region vorhandenen arbeitsmarktbezogenen Netzwerke unter Beteiligung der Jobcenter, der Arbeitsagentur, der Handwerks- und Industrie- und Handelskammer, der Bildungsträger und Wirtschaftsförderung, des Familienmanage-</p>	

	<p>ments und Familienservicebüros zielen auf den Zugang zum Arbeitsmarkt. Beispiele sind die Allianz für Fachkräfte oder Arbeitsgruppen zu Familie und Beruf, Übergang Schule - Beruf, das Netzwerk für Alleinerziehende, die Ansätze der Jugendberufshilfe, die Messen der Jobcenter mit städtischer Beteiligung. Diese sollen mit den vorhandenen Netzwerken in den Quartieren stärker verzahnt werden. LotsInnen oder VermittlerInnen können diese Arbeit wirkungsvoll unterstützen. So wird auch der Zusammenhalt der Menschen im Quartier gestärkt. Wichtig ist den Akteuren vor Ort, dass sie die Beteiligung selbst organisieren können, dass eine Unterstützung von Politik und Verwaltung dort erfolgt, wo sie gewünscht und sinnvoll ist. Auch die stärkere Ausrichtung der Kommunikation auf „neue Medien“, auf andere Verbreitungswege wird Bestandteil der weiterentwickelten Netzwerkarbeit sein.</p> <p><i>Berücksichtigt die Strategie alle wichtigen Aspekte des Dialogs?</i></p>	
--	---	--

Thema „Leitbild für die „jugendgerechte Kommune““

Account	Beitrag	Likes
<p>Henning Kohlmeier, 13.11.2015</p>	<p>Handlungsfeld: Inklusion, Integration und Teilhabe Kapitel: Andere Blickwinkel einnehmen: Jugend lebt Stadt Strategie: Leitbild für die "jugendgerechte Kommune"</p> <p>Mittelfristig wird die Erarbeitung eines Leitbildes für die Jugendgerechte Kommune unter Einbindung der Jugendlichen und jungen Erwachsenen, aber auch der lokalen Akteure aus Politik und Gesellschaft, wie Vereine, Verbände, freie Initiativen etc. angestrebt.</p> <p><i>Berücksichtigt die Strategie alle wichtigen Aspekte des Dialogs?</i></p>	

Thema „Entwicklung eines Jugend-Checks“

Account	Beitrag	Likes
<p>Henning Kohlmeier, 13.11.2015</p>	<p>Handlungsfeld: Inklusion, Integration und Teilhabe Kapitel: Andere Blickwinkel einnehmen: Jugend lebt Stadt Strategie: Entwicklung eines Jugend-Checks</p> <p>Aus kommunalpolitischer Sicht sind die Jugendinteressen in der Stadt zu stärken. Jugend wird zunehmend als ein ökonomischer Faktor für die Zukunft unserer Gesellschaft bewertet [Stichwort wie Fachkräftemangel, Rentensicherung]. Es gilt Wege zu finden, wie die jungen Menschen an allen gesellschaftlich relevanten Fragestellungen und Politikfeldern beteiligt werden können. Ein Jugend-Check soll entwickelt werden, mit dem politische Vorhaben und Maßnahmen auf die Auswirkungen auf junge Menschen hin untersucht werden können. Dabei geht es darum, ob beziehungsweise wie die Jugend bei der Planung und Durchführung öffentlicher Vorhaben beteiligt wird.</p>	

	<i>Berücksichtigt die Strategie alle wichtigen Aspekte des Dialogs?</i>	
--	---	--

Thema „Jugendkultur und Jugendarbeit“

Account	Beitrag	Likes
Henning Kohlmeier, 13.11.2015	<p>Handlungsfeld: Inklusion, Integration und Teilhabe Kapitel: Andere Blickwinkel einnehmen: Jugend lebt Stadt Strategie: Jugendkultur und Jugendarbeit</p> <p>Jugend braucht neben den Herausforderungen in Schule, Ausbildung und Beruf einen Freiraum, eine Ressource aus Raum und Zeit. Er muss Möglichkeiten zur persönlichen Weiterentwicklung bieten, zum Ausprobieren und Grenzen überschreiten. Eine jugendgerechte Kommune muss Räume überlassen [auch öffentliche] und Prozesse zulassen können, damit sich Jugendkultur in der Stadt entwickeln kann.</p> <p><i>Berücksichtigt die Strategie alle wichtigen Aspekte des Dialogs?</i></p>	

Thema „Gesellschaft auf aktuelle Themen einstimmen“

Account	Beitrag	Likes
Henning Kohlmeier, 13.11.2015	<p>Handlungsfeld: Inklusion, Integration und Teilhabe Kapitel: Mehr Vielfalt der Geschlechter – Identitäten stärken Strategie: Gesellschaft auf aktuelle Themen einstimmen</p> <p>Zur weiteren Konkretisierung des Themas wird die Verwaltung ein ressortübergreifendes Gesamtkonzept [Controlling, Qualitätssicherung, Optimierung] erarbeiten. In der Jugendarbeit bzw. den Bereichen der Jugendhilfe werden paritätisch besetzte Teams gefördert und eingesetzt. Die Fachkräfte der Jugendhilfe bilden sich regelmäßig zu Themen Gender und Diversity fort und weiter. So wird auch eine Queer-Perspektive² als Querschnittsaufgabe in der Jugendarbeit etabliert. Mit Blick auf die öffentlichen Räume sollen auch hier Möglichkeiten gesichert und geschaffen werden, die eine vielfältige soziale Platzaneignung und damit gleichermaßen Teilhabemöglichkeiten an außerschulischen Bildungsangeboten von Mädchen ermöglichen. Die geschlechterbezogenen Angebote im Kultur-, Bildungs-, Freizeitbereich werden ausgebaut. [Mehr] Zukunftstage, Praxis- und Berufsparcours [in der Verwaltung, in Einrichtungen und Unternehmen] unter Beteiligung von Mädchen werden initiiert und organisiert.</p> <p><i>Berücksichtigt die Strategie alle wichtigen Aspekte des Dialogs?</i></p>	

Thema „Diskurs über Gleichstellung, Gender und Diversity voranbringen“

Account	Beitrag	Likes
<p>Henning Kohlmeier, 13.11.2015</p>	<p>Handlungsfeld: Inklusion, Integration und Teilhabe Kapitel: Mehr Vielfalt der Geschlechter – Identitäten stärken Strategie: Diskurs über Gleichstellung, Gender und Diversity voranbringen</p> <p>Die Verwaltung wird mit Fachkräften fachbereichs-, bereichs- und trägerübergreifend regelmäßig in den Diskurs zu neuen Theorien und Ansätzen in der Geschlechterforschung gehen und diese gegebenenfalls auch praktisch konkretisieren. Zudem werden Qualitätsdialoge zwischen den Fachkräften der Mädchenarbeit, Politik und Fachverwaltung gefördert sowie Qualitätsmerkmale für geschlechterdifferenzierte Arbeit entwickelt. Mit Blick auf eine offene Beteiligungskultur werden zeitgemäße und geschlechtsbezogene Konzepte für Beteiligung umgesetzt. Dazu gehören zum Beispiel auch Generationsdialoge zwischen den Fachkräften der Mädchen- und Jungenarbeit. Neue und zeitgemäße Formen der Mädchenarbeit werden etabliert und aktuelle mädchen- sowie jungenspezifische Angebote in Planungs- und Gestaltungsprozesse einbezogen.</p> <p><i>Berücksichtigt die Strategie alle wichtigen Aspekte des Dialogs?</i></p>	

Thema „Familien stärken“

Account	Beitrag	Likes
<p>Henning Kohlmeier, 13.11.2015</p>	<p>Handlungsfeld: Inklusion, Integration und Teilhabe Kapitel: Mehr familiengerechte Infrastruktur in den Quartieren Strategie: Familien stärken</p> <p>Familien in verschiedenen Lebensphasen, -lagen und -situationen können auf eine umfassende familienunterstützende Infrastruktur zurückgreifen. Sie unterstützt den Wunsch von Frauen und Männern nach mehr partnerschaftlicher Arbeitsteilung innerhalb der Familien und einer tatsächlichen Wahlfreiheit zwischen Beruf und Familie. Hierzu gehören bedarfsgerechte inklusive Bildungs- und Betreuungsangebote, die der Verschiedenheit der Familien Rechnung tragen, zum Beispiel Kindertageseinrichtungen, Spielparks, Horte und Ganztagschulen, Ferienangebote, die FLUXX-Notfallbetreuung für Kinder und pflegebedürftige Angehörige, die Betreuungsnotfälle abfängt, ebenso wie ein Verbundsystem früher Hilfen für Familien in Krisensituationen. Eine neue Informations- und Kommunikationskultur orientiert sich am Kommunikationsbedarf von spezifischen Zielgruppen, zum Beispiel der jungen Elterngeneration, EinwanderInnen oder Flüchtlingen und sorgt für die Bekanntheit von Angeboten.</p> <p>Trägerübergreifende Netzwerke in den Quartieren und im Arbeitsmarktbereich fördern unterstützende Nachbarschaften sowie den Zugang beziehungsweise den Wiedereinstieg ins Berufsleben für familiensorgende Frauen und Männer. Sie tragen dazu</p>	

	<p>bei, dass unkoordinierte Zeittakte optimiert werden und Familien ihre Zeitressourcen besser nutzen können. Weitere Gesichtspunkte der familienpolitischen Handlungsfähigkeit finden sich im Programm „Weiterentwicklung der Familienpolitik 2015 - 2020“.</p> <p>Familien finden vielfältige und vernetzte Bildungslandschaften im Quartier und im Stadtgebiet vor, die die Teilhabe- und Bildungschancen aller Familienangehörigen von der Geburt bis ins hohe Alter ermöglichen. Schlüsselpersonen in den Quartieren, die über Vermittlungs- und Lotsenpotenzial verfügen, werden identifiziert und qualifiziert, damit sie vermehrt die Familien und Netzwerke vor Ort unterstützen können.</p> <p>Der Dialog im Quartier zur Verbesserung der familiengerechten Infrastruktur wird fortgesetzt. Dabei kommen auch neue, zielgruppengerechte Dialogformate zum Einsatz. Information und Kommunikation werden barrierefrei, zeitgemäß und interaktiv erfolgen.</p> <p><i>Berücksichtigt die Strategie alle wichtigen Aspekte des Dialogs?</i></p>	
--	--	--

Thema „Quartiere stärken“

Account	Beitrag	Likes
<p>Henning Kohlmeier, 13.11.2015</p>	<p>Handlungsfeld: Inklusion, Integration und Teilhabe Kapitel: Auf Alter(n)sgerechte Quartiersentwicklung setzen Strategie: Quartiere stärken</p> <p>Hannovers Quartiere sind das Rückgrat der Stadtentwicklung. Sie sind die wichtigen „Keimzellen“, in denen die Stadt gestaltet wird. Die sozialen Infrastrukturen, die ein möglichst langes, selbstständiges Leben in den eigenen vier Wänden ermöglichen, werden gemeinsam und vor Ort entwickelt. Dazu gehören zum Beispiel medizinische Einrichtungen, Dienstleistungen [Pflege, Unterstützung im Haushalt, gemeinsame Aktivitäten], Frei- und Begegnungsräume, Einkaufsmöglichkeiten, Kultur, Sport, Bildung und barrierefreies, bezahlbares Wohnen. Gemeinsam heißt, mit dem Quartiersmanagement, sozialen Einrichtungen, ehrenamtlich Tätigen, der Stadt- sowie Bezirksverwaltung und vor allem den BewohnerInnen partnerschaftlich und an gemeinsamen Zielen ausgerichtet.</p> <p><i>Berücksichtigt die Strategie alle wichtigen Aspekte des Dialogs?</i></p>	

Thema „Konzept „Alter(n)sgerechte Quartiersentwicklung“ weiter realisieren“

Account	Beitrag	Likes
<p>Henning Kohlmeier, 13.11.2015</p>	<p>Handlungsfeld: Inklusion, Integration und Teilhabe Kapitel: Auf Alter(n)sgerechte Quartiersentwicklung setzen Strategie: Konzept "Alter(n)sgerechte Quartiersentwicklung" weiter realisieren</p> <p>Das erfolgreiche – und bei den AkteurInnen vor Ort anerkannte – Konzept der „Alter(n)sgerechten Quartiersentwicklung“ wird fortgesetzt und ausgebaut. Die drei Quartiere in der Südstadt, in Kirchrode und in Döhren haben sich bereits auf den Weg gemacht, für alle Altersgruppen – nicht nur für ältere Menschen – optimale Lebensqualität zu schaffen. Künftig sollen weitere Quartiere diesem – oder daran ausgerichteten – Konzepten folgen.</p> <p><i>Berücksichtigt die Strategie alle wichtigen Aspekte des Dialogs?</i></p>	

Thema „Barrierefreie Mobilität ermöglichen“

Account	Beitrag	Likes
<p>Henning Kohlmeier, 13.11.2015</p>	<p>Handlungsfeld: Inklusion, Integration und Teilhabe Kapitel: Die Inklusive Stadt weiter voranbringen Strategie: Barrierefreie Mobilität ermöglichen</p> <p>Mobilität ist ein wichtiger Part in der inklusiven Stadt. Hier sind weitere Barrieren abzubauen und Standards herzustellen. Da diese Aufgabe nicht in der alleinigen Verantwortung der Stadt liegt, unterstützt und berät die Landeshauptstadt wann immer möglich. Als integrierte Aufgabe wird Mobilität mit all ihren Facetten ressortübergreifend bearbeitet. Die öffentlichen Verkehrsmittel werden barrierefrei umgestaltet. Im öffentlichen Raum werden Informationsträger, Orientierungssysteme und Beschilderungen nach und nach in leichter Sprache, mit großen Piktogrammen und gegebenenfalls mit akustischen Signalen ausgerüstet. Die Landeshauptstadt unterstützt den Aufbau eines zentralen Vermittlungspools, über den flexible Assistenzleistungen gebucht werden können. Zudem erfolgen auch weiterhin Umbauten im öffentlichen Raum konsequent nach barrierefreien Standards; dabei werden Menschen mit Behinderungen frühzeitig in die Planungen einbezogen.</p> <p><i>Berücksichtigt die Strategie alle wichtigen Aspekte des Dialogs?</i></p>	

Thema „Barrierefreie Lebensräume schaffen“

Account	Beitrag	Likes
<p>Henning Kohlmeier, 13.11.2015</p>	<p>Handlungsfeld: Inklusion, Integration und Teilhabe Kapitel: Die Inklusive Stadt weiter voranbringen Strategie: Barrierefreie Lebensräume schaffen</p> <p>Neben der Mobilität spielt auch das barrierefreie Wohnen eine wichtige Rolle für ein selbstbestimmtes Leben. Stadt und Wohnungsunternehmen werden konsequent die barrierefreien Standards bei Neu- und Umbaumaßnahmen realisieren, die sich aus den gesetzlichen Vorgaben und Vorschriften ergeben. Sanierungen erfolgen grundsätzlich unter der Maßgabe größtmöglicher Barrierefreiheit. Bei der Sanierung denkmalgeschützter Altbauten wird nach den besten Kompromissen zwischen Barrierefreiheit und Denkmalschutz gesucht. Auch das öffentliche Wohnumfeld wird barrierefrei gestaltet. Durch entsprechende Angebote in den Stadtteilen sind vielfältige barrierefreie Wohnformen [Wohngemeinschaften, betreutes Wohnen, Familie und anderes mit ausreichend und geschulten Assistenzen] möglich.</p> <p>Anregen kann die Landeshauptstadt den barrierefreien Umbau von Geschäften, Toiletten, Arztpraxen, Kultureinrichtungen und ähnlichem insbesondere auch durch gute Beispiele und Sensibilisierung der jeweiligen EigentümerInnen. Von der Stadt angemietete Objekte hingegen werden barrierefrei umgebaut.</p> <p>Bei der Realisierung der Barrierefreiheit werden das aktuelle Niedersächsische Baurecht (NBauO), die aktuellen DIN-Normen sowie die Vorgaben der Broschüre „Barrierefreies Bauen in Hannover“ weiter umgesetzt.</p> <p><i>Berücksichtigt die Strategie alle wichtigen Aspekte des Dialogs?</i></p>	

Thema „Inklusive Bildung gewährleisten“

Account	Beitrag	Likes
<p>Henning Kohlmeier, 13.11.2015</p>	<p>Handlungsfeld: Inklusion, Integration und Teilhabe Kapitel: Die Inklusive Stadt weiter voranbringen Strategie: Inklusive Bildung gewährleisten</p> <p>Einer inklusiven Bildungslandschaft kommt eine Schlüsselfunktion zu. Hier weitere Schritte zur Umsetzung der Inklusion zu gehen, beschreibt die Zukunftsaufgaben. So werden die kommunalen Schulen und Bildungseinrichtungen weiter inklusiv ausgebaut. Sie sollen möglichst wohnortnah zu finden sein. Die persönliche Bildungsbiografie steht im Mittelpunkt, das heißt Bildungsgänge und Prüfungen sind den individuellen Voraussetzungen angepasst. Angemessene Vorkehrungen für eine individuelle, bedarfsgerechte Unterstützung [ExpertInnen] in den Bildungsbereichen für Kinder, Jugendliche und Erwachsene bestehen.</p> <p>Für eine gelungene Inklusion in Kindertagesstätten sind folgende Punkte wesentlich: Die Gestaltung der Übergänge in die Systeme</p>	

	<p>ist von entscheidender Bedeutung. Entsprechende förderliche Rahmenbedingungen sind zu schaffen. Dazu gehört, auf die Diagnostik von Behinderungen zu verzichten; eine flexible Eingangsstufe einzurichten, die gewährleistet, dass kein Kind zurückbleibt; den Übergang durch Annäherung der Lernumwelten zu glätten; eine gemeinsame pädagogische Perspektive zu entwickeln. Die intensive Kooperation und Vernetzung mit ExpertInnen, um deren Wissen für die Kitas zu nutzen, ist ein weiterer, wesentlicher Erfolgsfaktor.</p> <p>Die Stadt setzt sich dafür ein, Inklusion als ein Pflichtteil in der Ausbildung/ Weiterbildung von Lehrpersonal und erzieherischen Berufen einzurichten. Die Stadt unterstützt den selbstverständlichen Umgang mit Menschen mit Behinderung unter anderem durch die Beschäftigung von mehr Lehrpersonal und pädagogischem Personal mit Behinderung in inklusiven Schulen und Kitas.</p> <p><i>Berücksichtigt die Strategie alle wichtigen Aspekte des Dialogs?</i></p>	
--	--	--

Thema „Inklusive Wege zu Ausbildung und Arbeit eröffnen“

Account	Beitrag	Likes
<p>Henning Kohlmeier, 13.11.2015</p>	<p>Handlungsfeld: Inklusion, Integration und Teilhabe Kapitel: Die Inklusive Stadt weiter voranbringen Strategie: Inklusive Wege zu Ausbildung und Arbeit eröffnen</p> <p>Auch über die Schulbildung hinaus ist die Umsetzung der inklusiven Stadt wesentlich. So werden ArbeitgeberInnen umfassend über die Schaffung von Arbeitsplätzen für Menschen mit Behinderung informiert, sie werden für deren Belange sensibilisiert und bei ihren Aktivitäten unterstützt. Die Stadt als Arbeitgeberin sieht sich als Vorbild in der Beschäftigung von Menschen mit Behinderung und entwickelt spezielle Projekte zur Erhöhung ihrer Beschäftigungs- und Ausbildungsquote. Sie fördert die Möglichkeit, die lebenslange Berufs- und Weiterbildung auch für Menschen mit Behinderung unter barrierefreien Bedingungen zu etablieren. Alle Führungskräfte und MitarbeiterInnen der Stadtverwaltung sind umfassend sensibilisiert für die Belange von Menschen mit Behinderung.</p> <p>Die Stadt arbeitet mit der Agentur für Arbeit zusammen, um Menschen mit Behinderung besser entsprechend ihrer Kompetenzen in Arbeit zu bringen. Der bisherige Automatismus soll aufgebrochen werden, Menschen mit Behinderung in Werkstätten für Menschen mit Behinderung zu vermitteln. Mit weiteren AkteurInnen wird sich die Stadt für die Abschaffung von befristeten Beschäftigungen für Menschen mit Behinderungen stark machen. Und die Stadt wird die Forderung nach einer Erhöhung der Ausgleichsabgabe und der gesetzlichen Mindestbeschäftigungsquote unterstützen.</p> <p><i>Berücksichtigt die Strategie alle wichtigen Aspekte des Dialogs?</i></p>	

Thema „Kultur und Freizeit inklusiv gestalten“

Account	Beitrag	Likes
Henning Kohlmeier, 13.11.2015	<p>Handlungsfeld: Inklusion, Integration und Teilhabe Kapitel: Die Inklusive Stadt weiter voranbringen Strategie: Kultur und Freizeit inklusiv gestalten</p> <p>Zu einem selbstbestimmten Leben gehört die Teilhabe an Kultur- und Freizeitaktivitäten. Hier sind weitere Anstrengungen im Hinblick auf Barrierefreiheit und Chancengleichheit erforderlich. Alle städtischen Kulturangebote werden barrierefrei gestaltet. In den Stadtteilen finden sich Orte der Begegnung und der Freizeitgestaltung, die inklusiven Anforderungen genügen [zum Beispiel in Stadtteiltreffs oder beim Sport]. Auch für die Umgestaltung der Einrichtungen privater Anbieter [wie Kinos, Konzerträumen] macht sich die Stadt stark und berät bei Bedarf. Die Information über die Angebotspalette [etwa in Sportvereinen] und die Erreichbarkeit der verschiedenen Einrichtungen wird verbessert.. Hierzu werden die Informationen in leicht verständlicher Sprache aufbereitet und über die klassischen wie neuen Medien [Zeitung, Radio, Internet, interaktive Medien] verbreitet, neue Wege und Medien werden ausprobiert.</p> <p><i>Berücksichtigt die Strategie alle wichtigen Aspekte des Dialogs?</i></p>	

Thema „Willkommens- und Anerkennungskultur etablieren“

Account	Beitrag	Likes
Henning Kohlmeier, 13.11.2015	<p>Handlungsfeld: Inklusion, Integration und Teilhabe Kapitel: Willkommens- und Anerkennungskultur fördern Strategie: Willkommens- und Anerkennungskultur etablieren</p> <p>Mit der Einrichtung des Einwanderungsbüros für alle Zu- und Eingewanderten wird ein zentraler Anlaufpunkt geschaffen, der alle relevanten Hilfestellungen in der Anfangsphase der Niederlassung bereithält. Dolmetscherdienste, da Mehrsprachigkeit als Gewinn gesehen wird und zum Beispiel in Zeugnissen als besondere Qualifikation anerkannt wird. Die Stadt Hannover wirkt daran mit, die Anerkennung von im Ausland erworbenen Zeugnissen und Abschlüssen zu erleichtern, ausreichende Bildungs- und [Nach-]Qualifizierungsinstrumente [wie Abschlüsse nachholen, Praktika in Unternehmen, berufsspezifische Deutschkurse]. Patent- oder Mentorenprogramme erleichtern den Eingewanderten den Start in Hannover. Kinder und Erwachsene finden viele Möglichkeiten, die deutsche Sprache zu lernen.</p> <p><i>Berücksichtigt die Strategie alle wichtigen Aspekte des Dialogs?</i></p>	

Thema „Als Vorbild vorangehen“

Account	Beitrag	Likes
Henning Kohl- meyer, 13.11.2015	<p>Handlungsfeld: Inklusion, Integration und Teilhabe Kapitel: Willkommens- und Anerkennungskultur fördern Strategie: Als Vorbild vorangehen</p> <p>Verwaltung, Regeldienste und andere Strukturen arbeiten diskriminierungsfrei, die MitarbeiterInnen sind entsprechend sensibilisiert und geschult. Der Anteil der Beschäftigten mit Migrationshintergrund entspricht demjenigen in der Gesamtbevölkerung. Chancengleichheit auf dem Arbeitsmarkt wird zum Beispiel durch anonyme Bewerbungsverfahren erreicht. Gleiches gilt für den Wohnungsmarkt, auf dem die Stadt Hannover ihre Einwirkungsmöglichkeiten nutzt, um einen diskriminierungsfreien Zugang für alle zu fördern. Ein begleitendes Qualitätsmanagement [zum Beispiel durch Kundenbefragungen oder Festlegung von „interkulturellen Mindeststandards“ in Anlehnung an Mindestlohnstandards bei Auftragsvergaben] kontrolliert einen in jeder Hinsicht barrierefreien Zugang aller EinwohnerInnen zu den Dienstleistungen der Verwaltung, der Regeldienste [hoheitliche Aufgaben] und weiterer öffentlicher Strukturen.</p> <p><i>Berücksichtigt die Strategie alle wichtigen Aspekte des Dialogs?</i></p>	

Thema „Kommunalwahlrecht erweitern“

Account	Beitrag	Likes
Henning Kohl- meyer, 13.11.2015	<p>Handlungsfeld: Inklusion, Integration und Teilhabe Kapitel: Willkommens- und Anerkennungskultur fördern Strategie: Kommunalwahlrecht erweitern</p> <p>Die Stadt Hannover setzt sich dafür ein, dass das aktive Kommunalwahlrecht für alle Einwohnerinnen und Einwohner ab dem vollendeten 16. Lebensjahr eingeführt wird.</p> <p><i>Berücksichtigt die Strategie alle wichtigen Aspekte des Dialogs?</i></p>	

Thema „Beteiligung in den Quartieren stärken“

Account	Beitrag	Likes
Henning Kohlmeier, 13.11.2015	<p>Handlungsfeld: Inklusion, Integration und Teilhabe Kapitel: Willkommens- und Anerkennungskultur fördern Strategie: Beteiligung in den Quartieren stärken</p> <p>In den Stadtteilen/Stadtbezirken und auf Stadtebene werden die Beteiligungsstrukturen so ausgebaut, dass sie auch gerade die EinwohnerInnen erreichen, die kein allgemeines Wahlrecht haben. Die Zusammenarbeit mit Migrant*innenorganisationen erfolgt in Partnerschaft auf Augenhöhe. Ehrenamtliche Tätigkeiten werden besser koordiniert, unterstützt und finanziell ausgestattet.</p> <p><i>Berücksichtigt die Strategie alle wichtigen Aspekte des Dialogs?</i></p>	

Forum 5: Was wollen und was können wir uns leisten? – Finanzen

[> Was können und was wollen wir uns leisten?](#)

Thema „Was wollen und was können wir uns leisten?“

Account	Beitrag	Likes
Henning Kohlmeier, 13.11.2015	<p>Handlungsfeld: Finanzen Kapitel: Was wollen und was können wir uns leisten?</p> <p>Hannover hat es in den vergangenen Jahren geschafft, einen guten Teil der seit vielen Jahren gewachsenen Schulden abzubauen. Ursache dieser positiven Entwicklung waren vor allem die gestiegenen Gewerbesteuererinnahmen. Zudem konnte Hannover vom bundesweiten Anstieg der Einkommensteuer profitieren. Auf der Ausgabenseite hat die konsequente Haushaltskonsolidierung bewirkt, dass die Zuwachsraten bei Personal- und Sachkosten „gedeckelt“ werden konnten, also nicht weiter anstiegen.</p> <p>In den 1970er Jahren hat die Stadt viel investiert. Hierzu wurden Eigenmittel verwendet, aber auch Kredite. Durch dieses hohe Investitionsniveau wuchs die Verschuldung rasch auf rund 900 Millionen Euro – der deutlich spürbare Schuldenberg war entstanden. Diesen gilt es noch heute – und in der Zukunft - abzubauen, zumal die „Schuldenbremse“ Bund, Ländern und Kommunen verbindliche Vorgaben zur Reduzierung des Haushaltsdefizits macht.</p> <p>Hinzu kommen schwankende, nicht langfristig planbare Steuereinnahmen [Gewerbesteuer, Einkommensteuer] und zusätzliche Ausgaben. So wirken sich hohe Tarifabschlüsse unmittelbar auf den städtischen Haushalt aus, indem die Personalkosten steigen. Der Rechtsanspruch auf einen Krippenplatz konnte nur konsequent umgesetzt werden, weil die Stadt mehr ErzieherInnen eingestellt hat. Auch die steigenden Kinderzahlen, die mehr Platz in Kitas und Schulen und mehr Personal erforderlich machen, der Ausbau zu Ganztagschulen und aktuell die Unterbringung von Flüchtlingen sind Rahmenbedingungen, die zu Mehrausgaben führen. Da sämtliche Städte und Gemeinden die Unterbringung und Betreuung von Flüchtlingen als gesamtgesellschaftliche Aufgabe sehen und eine vollständige Erstattung der Aufwendungen erwarten, werden diese in einem neuen Konsolidierungsprogramm „vor die Klammer gezogen“ und nicht durch zusätzliche Konsolidierungsmaßnahmen erwirtschaftet. Letzteres wäre im Übrigen auch angesichts der Dimensionen nur unter unbilligen, kaum zu vermittelnden Härten zu realisieren. Aber auch ohne diese Zusatzkosten wird erwartet, dass der konsolidierte Haushalt bereits 2015 wieder in die roten Zahlen rutscht - weitere Konsolidierungsanstrengungen sind deshalb erforderlich.</p> <p>In den vergangenen Jahren hat die Stadt mehrere hundert Millionen Euro in die Schul- und Kitasanierung investiert. Dieser Investitionsschwerpunkt wird aktuell um ein fünfjähriges Straßensanierungsprogramm in Höhe von rund 50 Millionen Euro erweitert. Damit werden wichtige Investitionsprioritäten – Sanierung und Instandhaltung der Infrastrukturen, Ausbau der Bil-</p>	

dungsinfrastrukturen – umgesetzt. Der tatsächliche Bedarf ist jedoch etwa doppelt so hoch. Dies sind die Folgen einer jahrzehntelangen minimierten Infrastrukturerhaltung.

Die kommunalen Finanzen bilden den Rahmen für die Stadtentwicklung. Aufgrund der bereits heute bestehenden **Investitionserfordernisse**, zum Beispiel in den Erhalt und die Sanierung von Infrastrukturen, und der langfristig erforderlichen **Investitionsschwerpunkte** [Schulsanierung und -neubau, Kitaausbau] sowie der **Konsolidierungserfordernisse** sind die Handlungsspielräume für Neues und Zusätzliches nicht allzu üppig bemessen. Dies heißt, dass auch künftig **Prioritäten** gesetzt werden müssen und nicht alle Wünsche und Ideen gleichzeitig umgesetzt werden können. Manche Projekte und Ideen müssen warten, andere können vielleicht auch über neue Fördermöglichkeiten oder ähnliches umgesetzt werden.

Nachhaltige Finanzpolitik bedeutet, weder auf Kosten zukünftiger Generationen noch von der aufgebauten Substanz vergangener Generationen zu leben. Genauso geschieht es in der Forstwirtschaft: Dort darf nur so viel abgeholzt werden wie nachgepflanzt wird. Das bedeutet, dass

- strukturell ausgeglichene oder positive Jahresergebnisse erwirtschaftet werden,
- eine strukturell ausgeglichene Mittelfristplanung erstellt wird,
- Eigenkapital und Vermögenssubstanz erhalten werden,
- ein effektiver Schuldenabbau erfolgt und
- eine Überschussrücklage erwirtschaftet wird.

Neben der Umsetzung dieser Ziele gilt es, insbesondere die **wachsende Stadt zu finanzieren**. Als besondere Herausforderung ist hierbei anzusehen, dass das **Investitionsniveau** von rund 100 Millionen Euro im Jahr hier für viel zu gering ist. Durch die Dialogphase zum Stadtentwicklungskonzept wurde besonders deutlich, dass in Hannover ein überproportional **hoher Investitionsbedarf** im Bildungsbereich besteht.

Da es sich bei der Unterfinanzierung der Kommunen durchaus um ein bundesweites Problem handelt, dass in anderen Kommunen zum Teil sogar noch stärker ausgeprägt ist, wird zwar auf allen Ebenen durch die Stadt Hannover eine **Unterstützung von Bund und Land** gefordert und erwartet, jedoch ist nicht von einer allumfassenden Problemlösung auszugehen. Es sind **stadteigene Strategien** zur Vorfinanzierung der wachsenden Stadt zu entwickeln, die

- eine Offenheit gegenüber Fremdfinanzierung durch entsprechende Kredite zulassen und ermöglichen und
- ein kreditfinanziertes Investitionsprogramm mit eindeutigen Schwerpunkten, straffer Steuerung und wirklicher Tilgung enthalten.

Mein Hannover 2030 ...

- pflegt eine nachhaltige Finanzpolitik, um die dauerhafte finanzielle Leistungsfähigkeit der Stadt zu gewährleisten.
- verfügt über eine gut instandgesetzte und erhaltene Infrastruktur.
- verfügt über mehr Eigenkapital als 2015.
- bewältigt ein hohes Investitionsniveau durch den Einsatz

	<p>von Eigenmitteln.</p> <ul style="list-style-type: none"> • nutzt Fremdfinanzierungen gezielt für notwendige Investitionen in die wachsende Stadt. <p>Um diese Ziele zu erreichen, will Hannover folgende Strategien umsetzen:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Konsolidierung fortsetzen – Wirtschaftlichkeit kontinuierlich erhöhen – Investitionen steigern <p><i>Ist dieses Ergebnis des Stadtdialoges aus Ihrer Sicht vollständig wiedergegeben? Klicken Sie auf die Links, um die einzelnen Strategien kennen zu lernen und untereinander über Stimmigkeit und Vollständigkeit zu diskutieren. Die Diskussionsbeiträge dienen der Stadtverwaltung als Feedback, um das Konzept gegebenenfalls zu vervollständigen, bevor es dem Rat zur Beschlussfassung vorgelegt wird.</i></p>	
--	--	--

Thema „Konsolidierung fortsetzen“

Account	Beitrag	Likes
Henning Kohlmeier, 05.11.2015	<p>Handlungsfeld: Finanzen Kapitel: Was wollen und was können wir uns leisten? Strategie: Konsolidierung fortsetzen</p> <p>Die Stadt Hannover hat gute Erfahrungen damit gemacht, den Haushalt stetig und mit einer längerfristigen Perspektive zu konsolidieren. Dies soll auch zukünftig fortgesetzt werden. In schlechten Jahren werden keine drakonischen Ad-hoc Maßnahmen beschlossen, dafür aber in guten Jahren weiter konsolidiert. Auf der Aufwandsseite sollen Aufgabenkritik und Geschäftsprozessoptimierung als effektive und dauerhafte Instrumente implementiert werden. Auf der Ertragsseite gilt es auch in Zukunft, sämtliche Potenziale zu analysieren und zu nutzen.</p> <p>Die Stadt Hannover wird sich auch in Zukunft für eine grundlegende Gemeindefinanzreform einsetzen. Dabei geht es vor allem um den Ausbau der Gewerbsteuer, die Modernisierung der Grundsteuer und die Entlastung von Sozialleistungen. Das Übertragen von immer weiteren Aufgaben von Bund und Land an die Kommunen muss mit einer gerechten Finanzierung dieser Aufgaben einhergehen.</p> <p><i>Berücksichtigt die Strategie alle wichtigen Aspekte des Dialogs?</i></p>	

Thema „Wirtschaftlichkeit kontinuierlich erhöhen“

Account	Beitrag	Likes
Henning Kohlmeier, 05.11.2015	<p>Handlungsfeld: Finanzen Kapitel: Was wollen und was können wir uns leisten? Strategie: Wirtschaftlichkeit kontinuierlich erhöhen</p> <p>Mit der technischen Umstellung des Rechnungswesens infolge</p>	

	<p>der Einführung des neuen Kommunalen Rechnungswesens soll unter anderem eine höhere Wirtschaftlichkeit im Verwaltungshandeln erreicht werden.</p> <p>Die strategische Steuerung über Ziele und Kennzahlen, ein stringentes Finanzcontrolling, standardisierte Wirtschaftlichkeitsberechnungen sowie ein nachhaltiges Investitionscontrolling sind wesentliche Bestandteile einer nachhaltigen Finanzpolitik. Mit diesen Instrumenten erfolgt eine zielgerichtete Steuerung der Haushaltskonsolidierung und des Investitionsprogrammes. Ziele und Strategien von „Mein Hannover 2030“ werden in die Ziele und Kennzahlen des kommunalen Haushalts integriert.</p> <p><i>Berücksichtigt die Strategie alle wichtigen Aspekte des Dialogs?</i></p>	
--	---	--

Thema „Investitionen steigern“

Account	Beitrag	Likes
<p>Henning Kohlmeier, 05.11.2015</p>	<p>Handlungsfeld: Finanzen Kapitel: Was wollen und was können wir uns leisten? Strategie: Investitionen steigern</p> <p>In den kommenden zehn Jahren steht ein Investitionsbedarf von rund zwei Milliarden Euro an. Knapp vierzig Prozent hiervon werden in den Bereich Schule und Bildung fließen und rund 14 Prozent in den Straßenbau.</p> <p>Während der Dialogphase von „Mein Hannover 2030“ wurde ein Investitionsmemorandum erarbeitet und der Kommunalaufsicht vorgelegt. Viele Anregungen aus den Dialogveranstaltungen wurden aufgegriffen, wie zum Beispiel der Gedanke der Vorfinanzierung der wachsenden Stadt, die Offenheit gegenüber Fremdfinanzierung, wenn die Schulden auch wirklich zeitnah getilgt werden und die schwerpunktsetzende und stringente Steuerung des Investitionsprogramms.</p> <p>Die Stadt Hannover beabsichtigt in den nächsten zehn Jahren, ihre Investitionen um rund 50 Prozent zu steigern. Das niedrige Zinsniveau soll ausgenutzt werden, um die wachsende Stadt zu finanzieren. Wir legen damit den Grundstein für den Erfolg für „Mein Hannover“ im Jahre 2030.</p> <p><i>Berücksichtigt die Strategie alle wichtigen Aspekte des Dialogs?</i></p>	

Forum 6: Sonstiges

[Falls Sie Ihren Beitrag nicht einordnen können, schreiben Sie bitte in dieses allgemeine Forum.](#)

Die Stadtverwaltung wird alle Eingänge wahrnehmen und prüfen. Eine direkte Rückmeldung durch die Stadtverwaltung ist **nicht** vorgesehen.

Thema „Layout“

Account	Beitrag	Likes
Lena, 14.12.2015	Insgesamt finde ich das Konzept sehr textlastig. Es könnte durch Grafiken sinnvoll ergänzt werden. Dadurch kann es interessanter und möglicherweise von mehr Personen gelesen/verstanden werden. Außerdem finde ich die Referenzprojekte zum Teil unschlüssig. Häufiger sind es keine Projekte, sondern "nur Textpassagen" ohne klaren Hintergrund/Ziel/Maßnahme.	
Online Moderation, 15.12.2015	Liebe Lena, vielen Dank für Ihr Interesse und die Rückmeldung zum Leitlinienentwurf. Für eine Überarbeitung des Entwurfs sind konkrete Hinweise sehr hilfreich! Können sie uns konkrete Beispiele nennen, die man sinnvoll ergänzen und konkretisieren könnte? Ihre Online-Moderation	

Thema „E-Government S. 57 - Bitte/Vorschlag: Suchfunktion“

Account	Beitrag	Likes
Felix Kostrzewa, 10.12.2015	Hallo. Ich finde das Bekenntnis der Stadtverwaltung auf Seite 57 zu einem guten E-Government sinnvoll. Vielen Dank. Eine Bitte hätte ich aber: Es sollte eine gute Suchfunktion besitzen. Das braucht -für mich- auch nicht bis 2030 zu dauern ;-) Viele Grüße. F.K.	

5. Anhang: Auswertungsberichte

Im Folgenden befinden sich alle Auswertungsberichte über die Online-Dialoge, so wie sie für die Erstellung des Stadtentwicklungskonzepts durch die beauftragte Moderation zugeliefert und von der fachlich zuständigen Stelle in der Stadtverwaltung abgenommen wurden. Die Ergebnisse der Berichte finden sich teils unter den korrespondierenden Veranstaltungen, teils als „Online-Dialog“ in der Ergebnismatrix.

Auswertungsbericht

Online Dialog „Mein Hannover 2030“

Fachdialog Wunschsammlung „Mein Hannover 2030 ist...“

02. Juli 2015

Jana Gähler

gaehler@zebralog.de

Matthias Trenél

trenel@zebralog.de

Maria Brückner

brueckner@zebralog.de

Inhalt

1	Fachdialog „Mein Hannover 2030 ist...“	2
1.1	Fachdialog „Mein Hannover 2030 ist...“	2
2	Auswertung der Fachdialogs	3
2.1	Aktivität im Fachdialog	3
2.2	Diskussionsinhalte	3
2.3	Statistische Daten für Oktober 2014 bis Januar 2015	10
	Anhang	11

1 Fachdialog „Mein Hannover 2030 ist...“

1.1 Fachdialog „Mein Hannover 2030 ist...“

Der Fachdialog „Mein Hannover 2030 ist...“ stellt eine Sammlung von Wünschen, Ideen und Anregungen der Bürgerinnen und Bürger dar, die in der Auftaktphase des Dialogprozesses vom 29. September 2014 bis 19. Januar 2015 gesammelt wurden.

Diese Wünsche wurden u.a. bei der Auftaktveranstaltung im Schauspielhaus am 29.09.2015 sowie am 20.10. im Pavillon aufgenommen. Sie war ebenfalls beim „Abend on Tour“ am 21.11. und im Zeitraum vom Neujahrsempfang am 07.01. bis zur vierten Auftaktveranstaltung am 19.01.2015 geöffnet. Eingaben konnten über das Internet und außerdem, mit Ausnahme des 21.11., durch ein Onlineterminal bei den jeweiligen Veranstaltungen gemacht werden. Die Ergebnisse des „Wunschbaumes“ im Rahmen des „Abend on Tour“ werden zusammen mit den Fachdialogen „Wie wollen wir arbeiten?“ und „Wie können wir umweltgerecht leben?“ in einem separaten Bericht ausgewertet.

Online-Dialog > Allgemein > Mein Hannover 2030 ist...

Möchten Sie mitschreiben? [Melden Sie sich einfach an!](#)

Mein Hannover 2030 ist...

Wunschsammlung war geöffnet im Zuge der Auftaktphase (29. September 2014 bis 19. Januar 2015)

Sie können jedoch die Beiträge, die Sie gut finden, weiterhin mit "Gefällt mir" markieren...

Diese Sammlung von Wünschen hat am 29.9. zeitgleich zur Auftaktveranstaltung im Schauspielhaus und am 20.10. im Zuge der zweiten Auftaktveranstaltung im Pavillon erneut stattgefunden. Am 21.11. wurde sie anlässlich des "Abends on Tour" erneut geöffnet und anschließend vom Neujahrsempfang (7.1.) bis zur vierten Auftaktveranstaltung am 19.1.2015.

Die Frage lautete: "Wie wünschen Sie sich Hannover im Jahre 2030? Ergänzen Sie Ihr Adjektiv, beispielsweise "bunt", "engagiert" ..."

Einzelne Seite Bitte melden Sie sich an, um ein Thema zu erstellen

Zuletzt aktualisiert	Startzeitpunkt	Meiste Antworten	Meiste Aufrufe	Benutzerdefiniert
Mein Hannover 2030 ist... - Beiträge vom 7.1. bis 19.1.2015 Erstellt von Henning Kohlmeier, 07.01.2015		BELIEBT	15 Antworten 277 Aufrufe	Henning Kohlmeier 19.01.2015
Wie diese Wunschsammlung funktioniert...			0 Antworten 77 Aufrufe	Henning Kohlmeier 21.11.2014
Mein Hannover 2030 ist... - Beiträge vom 21.11.2014 Erstellt von Henning Kohlmeier, 23.10.2014			0 Antworten 179 Aufrufe	Henning Kohlmeier 23.10.2014
Mein Hannover 2030 ist... - Beiträge vom 20.10.2014 Erstellt von Henning Kohlmeier, 13.10.2014			11 Antworten 241 Aufrufe	Foyer Pavillon 20.10. 20.10.2014
Mein Hannover 2030 ist... - Beiträge vom 29.9.2014 Erstellt von Henning Kohlmeier, 12.09.2014 1 2		BELIEBT	28 Antworten 7477 Aufrufe	Henning Kohlmeier 29.09.2014

Einzelne Seite Bitte melden Sie sich an, um ein Thema zu erstellen

2 Auswertung der Fachdialogs

2.1 Aktivität im Fachdialog

Die im Rahmen der Auftaktveranstaltungen wurden 53 Wünsche vor Ort, über das Internet und per Mail gesammelt. Davon waren einige Beiträge sehr kurz und/oder allgemein, während andere verschiedenen Themen ansprachen. Dabei konnten allen Handlungsfeldern eine Reihe von Wünschen zugeordnet werden. Besonders viele Beiträge gab es zu den Themenfeldern Wohnen und Mobilität, Stadtentwicklung und Infrastruktur, Bürokratie sowie Grünflächen. Es gab zudem eine Reihe von Beiträgen zum Thema Hannover als Stadt, die eher allgemein formuliert waren.

	Terminal	Internet	Per Mail
Anzahl der Beiträge	32	19	2

2.2 Diskussionsinhalte

Wunschsammlung „Mein Hannover 2030 ist...“

Wirtschaft, Arbeit, Wissenschaft und Umwelt

- mit attraktiven Arbeitsplätzen
- bietet ein kostengünstiges und vielseitiges Freizeitangebot
- Kostenlose Museen und Schwimmbäder
- Eine bessere Nachnutzung des Expo-Geländes
- Diskussion: Leinewelle (Wunschmeldung dafür und dagegen)

Grünflächen/Lebensqualität

- In fünf Beiträgen wurde das Thema Grünflächen genannt: Es besteht ein allgemeiner Wunsch, die Stadt zu begründen und viele städtische Grünflächen zu erhalten, diese für verschiedene Altersgruppen attraktiv zu machen und den Verkehrslärm zu reduzieren
- Erhalt des Stöckener Schwimmbads

Ziele und Strategien:

- Erhalt und Pflege von Grün im Stadtraum und öffentlichen Grünanlagen
- Förderung von kostengünstigen/kostenlosen Kultur- und Freizeitangeboten: z.B. das Stöckener Schwimmbad, Museen
- Neue Ideen für die Nachnutzung des Expo-Geländes entwickeln

Querschnittsthemen:

- demografischer Wandel
- gesellschaftlicher Wandel
- neue Kooperationsformen
- Nachhaltigkeit

Finanzen

- Finanzplanung: drei Beiträge wünschen sich für die Zukunft eine realistische und solide Finanzplanung und finanziellen Spielraum der Stadt Hannover, zwei weitere machen sich Sorgen über die finanzielle Leistungsfähigkeit der Stadt
- Förderung eines bedingungslosen Grundeinkommens

Ziele und Strategien:

- Gute und realistische Finanzplanung
- Förderung eines bedingungslosen Grundeinkommens

Querschnittsthemen:

- Gesellschaftlicher Wandel
- Neue Kooperationen

Wohnen, Versorgung und Mobilität

Wohnen

- Bezahlbaren Wohnraum schaffen: an den Bedarf der Bürger angepasst, flexible und variable Wohnungsplanung/Wohnraumgestaltung.(z.B. für Familien, Würfelsystem)
- Kooperation mit Wohnungsgenossenschaften etc.
- Sauberkeit
- Lärm: Wunsch nach Lärmreduzierung

Bauen und Stadtentwicklung

- Baustellenplanung: eine bessere Koordination der Baustellen d.h. nicht so viele Baustellen gleichzeitig
- Gestaltung des öffentlichen Raums: mit lebendigen Straßen und Plätzen für öffentliches Leben in den Stadtteilen, Lichtkonzepte, Farbliche Gestaltung und Schaffen von Oasen in der Stadt
- Mehr Mut zu interessanter Architektur: Gebäude, die Hannover bekannt machen, Gestaltung des Steintorplatzes als Entree zur Georgstraße
- Einkaufsmöglichkeiten

Infrastruktur

- gut ausgebaute und vielseitige Infrastruktur
- Müll und Abwasser: Abwasserentsorgung auf höchstem Niveau, öffentlicher Raum frei von Müll
- Straßenbeleuchtung: Beleuchtungskonzept mit angenehmem Licht soll bleiben

Mobilität und ÖPNV

- Fahrradverkehr: Schaffen vieler Fahrrad-Stellplätze, Ausbau der (dezentralen) Leihräder-Stationen mit geringen Gebühren,
- intelligentes, vielschichtiges Verkehrskonzept für alle Arten von Fortbewegungsmitteln: Stadtbahn/ÖPNV (aber Uneinigkeit über D-Linie), Erreichbarkeit z.B. aus der Region

Sport

- Mehr (Finanzielle) Förderung des Jugendsport

Ziele und Strategien:

- Sozialen Wohnungsbau fördern: Schaffung von bezahlbarem und flexiblen/bedarfsgerechtem Wohnraum z.B. für Ältere, Familien
- Architektur und Gestaltung des öffentlichen Raums: Förderung von kreativer Architektur und Gestaltungsinitiativen im öffentlichen Raum, Schaffen von Oasen
- Baustellenplanung: Baustellen so planen, dass sie möglichst aufeinander abgestimmt sind

- Ausbau bzw. Erhalt der Müll- und Abwasserentsorgung: insbesondere im öffentlichen Raum
- Erarbeitung eines intelligenten, vielschichtigen und gleichberechtigten Verkehrskonzeptes für alle Verkehrsmittel mit besonderer Förderung des Fahrradverkehrs und Anschluss der Regionen
- Ausbau der Stationen für Leihräder (dezentral und kostengünstig)
- Förderung des Jugendsports

Querschnittsthemen:

- Demografischer Wandel
- Gesellschaftlicher Wandel
- Innovation
- Neue Kooperationen

Bildung und Kultur

- Gestaltung im öffentlichen Raum: mehr Straßenkunst in Rand und Brennpunkten
- Förderung von Kreativität/Kreativwirtschaft
- Gleiche Chancen für Kinder unterschiedlicher Herkunft:
- jugendfreundlichere Stadt mit sanierten Ganztagschulen

Ziele und Strategien:

- Förderung von Kreativwirtschaft und Straßenkunst im öffentlichen Raum
- Schulen: Sanierung und Ausbau von Ganztagschulen, gleiche Chancen für Kinder unterschiedlicher Herkunft herstellen

Querschnittsthemen:

- Gesellschaftlicher Wandel
- Neue Kooperationen
- Demografischer Wandel

Inklusion, Integration und Teilhabe

Engagement und Miteinander

- Mein Hannover 2030 ist vielfältig, weltoffen und tolerant
- in der weltoffenes Verhalten es möglich macht, dass die Menschen jeden Alters und jeder Nationalität sich zu Hause fühlen und vor allem in jedem Bereich ohne Hürden integriert werden
- Mein Hannover 2030...ist die Heimat interessierter und engagierter Bürger, deren Meinung ehrlich gefragt ist
- mehr Angebote für Kinder, Jugendliche und alte Menschen
- Bunt, lustig, engagiert...
- Respektvolles Miteinander, Hilfsbereitschaft
- Die Heimat meiner Enkelkinder
- Eine Stadt voller unangepasster jünger Menschen, die was wollen in ihrer Stadt.
- Besonders, fair und wunderbar
- eine reiche Stadt, weil wir HannoveranerInnen uns gegenseitig helfen
- Hannover braucht Phantasie -- stets das Soziale und das *vermeintliche* Miteinander? Diskurs, Kontroverse, Widerspruch (aushalten), anstelle von Vorhersehbarem.
- Bürger können mit Bürgerentscheiden die Stadt mit lenken

Jugend

- Konzept für Jugendarbeit: viele finanziell gut ausgestattete unabhängige Jugendverbände
- Jugendarbeit als Sparpotential
- eine jugendfreundlichere Stadt

Ziele und Strategien:

- Strategie zur Integration von Migranten in allen Bereichen
- Mitgestaltungs- und Teilhabemöglichkeiten für alle Bürgerinnen und Bürger er
- Förderung sozialer Projekte, Initiativen und Angebote für alle Altersgruppen
- (finanzielle) Förderung der Jugendarbeit/Jugendverbände

Querschnittsthemen:

- Demografischer Wandel
- Gesellschaftlicher Wandel
- Neue Kooperation

Sonstiges

Politik und Verwaltung

- Bürokratie: Abbau von Bürokratie, mit schlanken Verwaltungsstrukturen
- Bürgerorientierung: bürgerfreundliche Verwaltung und Formulare in einfacher
- Politik: klar positioniert, mehr Mut zum Querdenken und Kreativität bei Entscheidungen
- Politik, die sich ihrer Verantwortung für ALLE Menschen der Stadt bewusst ist

Ziele und Strategien:

- Verwaltung bürgerfreundlicher gestalten: Formulare in einfacher Sprache bereitstellen, schlanke Strukturen
- Forderung an die Politik: klare, verantwortungsvolle Politik, die bereit für kreative Lösungsansätze ist

Querschnittsthemen:

- Innovation
- Neue Kooperationsformen

Hannover als Stadt/Globale Wünsche

- Hannover als weltoffene und moderne Stadt: mehrere Beiträge sprachen sich für ein Hannover mit Freiräumen, Lebensraum und Platz für Kreativität aus. Begriffe waren: visionär, impulsgebend, weltoffen, modern, bunte Stadtteile, aufgeschlossen, anziehend für junge, kreative Leute und vermittelt ein positives Stadtgefühl
- Mein Hannover 2030 hat Platz für jeden, lädt zum Träumen ein und lässt sich nicht vom Metropolendenken anderer Großstädte anstecken.
- Ganz Ohr ☺

Querschnittsthemen:

- Innovation
- Neue Kooperationen
- Gesellschaftlicher Wandel

Ziele und Strategien:

- Förderung von Freiräumen und Kreativität/Kreativwirtschaft

Querschnittsthemen:

Neue Kooperationsformen

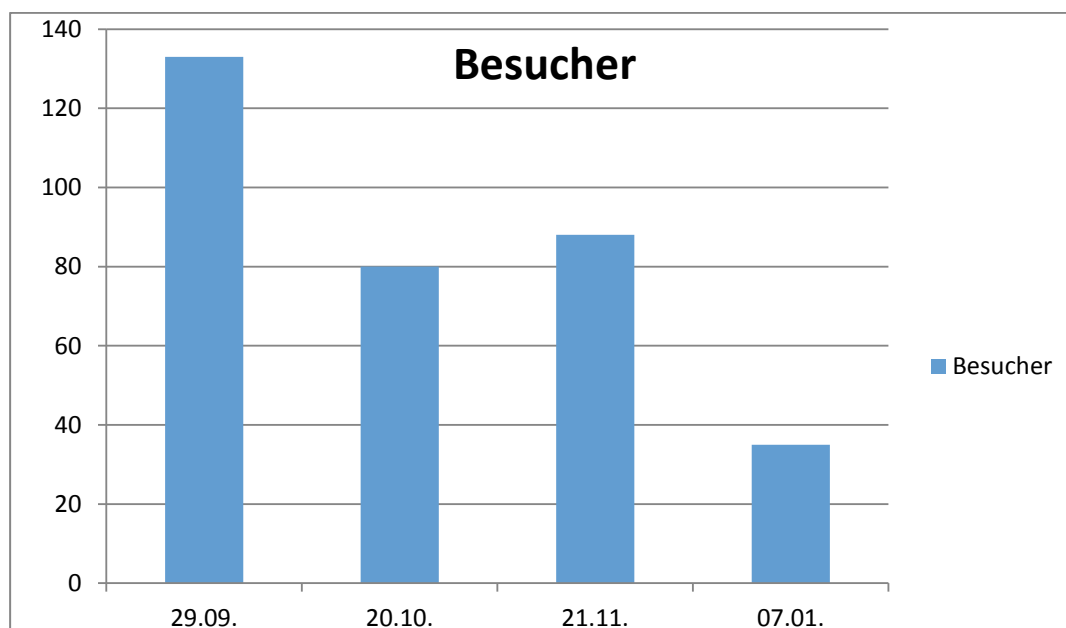
- Ausbau der Region Hannover, noch immer gibt es stark unterschiedliche Regelungen in Stadt und Region
- Ein intelligentes und vielschichtiges Verkehrssystem, das die Region angemessen mit einschließt
- in der Krankenhäuser, Energieunternehmen usw. nicht privatisiert sind

2.3 Statistische Daten für Oktober 2014 bis Januar 2015

Besucherzahlen im Online-Dialog blieben in der Auftaktphase noch vergleichsweise niedriger als in der aktiven Dialogphase. Höhepunkte konnten jedoch an den Tagen der Auftaktveranstaltungen am 29.09. (133 Besucher), am 20.10. (80 Besucher) und am 21.11. (88 Besucher) verzeichnet werden. Die Gäste, die sich an den Online-Terminals der Veranstaltungen am Dialog beteiligten, werden in der Statistik jedoch nur als ein Besucher gewertet, sodass von einer größeren Anzahl als statistisch ausgewiesen ausgegangen werden kann.

Besuchsanzahl	September	Oktober	November	Dezember	Januar
Unterschiedliche Besucher	213	476	460	349	488
Besuche	304	803	707	536	810
Höchste Anzahl an einem Tag	133	80	88	67	49
Niedrigste Anzahl an einem Tag	8	4	7	6	4
Durchschnitt	10	21	23	17	26

Besucherzahlen Online an Fachtagen



3 Schlussfolgerungen

Bei einer Betrachtung der gesamten Beiträge und geäußerten Wünsche kann man folgende Schwerpunkte bzw. Ziele feststellen:

- Förderung eines toleranten und guten Miteinanders und die Integration der verschiedenen Altersgruppen und Migranten etc.
- Eine Verwaltung, die bürgerfreundlich ist, ihre Services und Formulare an deren Bedürfnissen ausrichtet und ihre Aufgabe/Verantwortung den Bürgerinnen und Bürgern gegenüber ernst nimmt
- Bei der Gestaltung der Stadt soll Wert auf Grünflächen und Kreativität gelegt werden
- Förderung eines kostenlosen/kostengünstigen und vielseitigen Kultur- und Freizeitangebots
- Förderung und Bereitstellung von (kostengünstigem) Wohnraum und Mobilität/Infrastruktur (z.B. Ausbau von ÖPNV und Radverkehr und Leihstellen für Fahrräder)
- Anschluss der Region insbesondere in Verkehrskonzepten

Anhang

Hintergrund: Online-Dialog „Mein Hannover 2030“

Die Verwaltung hat für den Dialogprozess zum Stadtentwicklungskonzept Mein Hannover 2030 fünf Handlungsfelder zur Stadtentwicklung vorgegeben: „Wirtschaft, Arbeit, Wissenschaft und Umwelt“, „Wohnen, Versorgung und Mobilität“, „Bildung und Kultur“, „Inklusion, Integration und Teilhabe“ sowie „Finanzen“. Der Online-Dialog orientiert sich ebenso wie das breite Veranstaltungsspektrum an diesen fünf Handlungsfeldern.

Der Stadtdialog unterteilt sich in drei Phasen: **Auftaktphase, Dialogphase und Auswertungs- und Konzeptphase**. Der große Teil der moderierten Online-Dialoge erfolgt in der Dialogphase. Dabei wurden zum einen themenspezifische Fachdialoge geführt und zum anderen für jedes Handlungsfeld ein breiterer dauerhafter Dialog eingerichtet.

Die meisten Fachdialoge finden in Verknüpfung mit einer (Fach-)Veranstaltung vor Ort statt und orientieren sich thematisch an den Veranstaltungen. Zur Stärkung des Dialoges sollen Beiträge aus den Veranstaltungen und aus den Fachdialogen miteinander verknüpft werden und zusammen in den weiteren Prozess einfließen.

Die dauerhaften Dialoge bieten den Nutzerinnen und Nutzern die Möglichkeit weitere - nicht in den Fachdialogen bedachte - Themen einzubringen und zu diskutieren. Außerdem können sich Nutzerinnen und Nutzer auch nach dem Abschluss der Fachdialoge weiter über aktive Themen austauschen und weitere Ideen zur Sprache bringen.

Übersicht der Beiträge des Fachdialogs „Mein Hannover 2030 ist...“

Datum	Beitrag
29.09.2014	Bunt, lustig, engagiert...
	klar positioniert (z.B. "Hannover ist die xxxxx...ste Stadt Deutschlands"), mit schlanken Verwaltungsstrukturen bürgerfreundlich aufgestellt und finanziell handlungsfähig.
	Visionär
	Impulsgebend
	Sauber
	voller Fahrrad-Stellplätze
	Eine Stadt' in der alle Einwohner/innen respektvoll miteinander umgehen
	Hat viele finanziell gut ausgestattete unabhängige Jugendverbände
	Solide Finanzen
	Eine laute Stadt
	Etwas leiser?
	eine Stadt, die Straßenkunst in Rand und Brennpunkten bietet.
	Ohne Leinewelle
	erreichbar
	Die Heimat meiner Enkelkinder
	Eine Stadt voller unangepasster jünger Menschen, die was wollen in ihrer Stadt.
	Arm aber sexy
	Am Rande seiner Leistungsfähigkeit
	aufgeschlossen für Neues
	Manchmal sehr bürokratisch
	Wunderschön und ein Shopping-Paradis :)
	ganz Ohr :-)
	Abwasserentsorgung auf höchstem Niveau
	Wunderschön und grün
	Jugendarbeit als Sparpotential^^
	... eine weltoffene, moderne und attraktive Stadt - in der ein intelligentes, vielschichtiges Verkehrskonzept für alle Arten von Fortbewegungsmitteln eine gute Grundlage bildet und die Region angemessen mit einschließt - in der Bürger mit Bürgerentscheiden die Interessen der Bevölkerung mit lenken können - in der weltoffenes Verhalten es möglich macht, dass die Menschen jeden Alters und jeder Nationalität sich zu Hause fühlen und vor allem

Datum	Beitrag
	<p>in jedem Bereich ohne Hürden integriert werden</p> <ul style="list-style-type: none"> - in der es für alle ein Grundeinkommen gibt - in der Kreativität gefördert wird - in der Gelder realistisch verplant werden - in der Bürokratie abgebaut wird und Formulare in einfacher Sprache vorliegen - in der Kinder unterschiedlicher Herkunft gleiche Chancen für die Zukunft haben - in der es grün ist - in der es bunt zugeht - in der für alle Menschen Institutionen wie Museen und Schwimmbäder kostenlos sind - in der Krankenhäuser, Energieunternehmen usw. nicht privatisiert sind - in der die Politik sich ihrer Verantwortung für ALLE Menschen der Stadt bewusst ist <p>besonders, fair und wunderbar!</p>
20.10.2014	<p>... - vielfältig, weltoffen und tolerant</p> <ul style="list-style-type: none"> - entbürokratisiert mit attraktiven Arbeitsplätzen - verfügt über eine gut ausgebaute und vielseitige Infrastruktur - ist die Heimat interessierter und engagierter Bürger, deren Meinung ehrlich gefragt ist - hat bezahlbaren, attraktiven und vielseitigen Wohnraum - bietet ein kostengünstiges und vielseitiges Freizeitangebot <p>- finanziell handlungsfähig</p> <p>- grün und voller Gänseblümchen!</p> <ul style="list-style-type: none"> - mehr Angebote für Kinder, Jugendliche und alte Menschen - viele Grünflächen mit Attraktionen für alle Altersgruppen gemeinsam - bezahlbaren Wohnraum auf den Bedarf der Bürger angepasst - eine bessere Koordination der Baustellen d.h. nicht so viele Baustellen gleichzeitig <p>- bei der Expo-Nachnutzung gescheitert</p> <p>- auf Sparflamme</p> <p>Wo bleibt die Innovation? Wir wollen eine Leinewelle. Oder das Seengebiet im Nord-Westens Hannover.</p> <p>Baulich ist Hannover seit Jahren nur Mittelmaß, wo bleiben Gebäude die Hannover bekanntmachen? Langweilige Einheitsbauten wie am Kroepcke mag man nicht noch mehr sehen.</p> <p>Und warum fördert man nicht mal den Jugendsport und erlässt allen Jugendmannschaften die Hallenmieten? Stattdesse dreht man an genau dieser Schraube.</p>

Datum	Beitrag
	<p>Und die Region Hannover ist ein Wunsch geblieben, noch immer gibt star unterschiedliche Regelungen in Stadt und Region</p> <p>Mein Hannover 2030 ist eine jugendfreundlichere Stadt mit sanierten Ganztagschulen und Visionen.</p> <p>flexible variable Wohnungsplanung, so dass z.B. aus großen kleine Wohnungen entstehen können oder durch Zusammenlegung kleiner Wohnungen bei Bedarf große Wohnungen entstehen können, damit sich vergrößernde Familien im Stadtteil wohnen bleiben können (Würfelsystem)</p> <p>Mit Wohnungswirtschaft so kooperieren, dass Heuschrecken wenig Chancen haben.</p>
07.01.2015	<p>Eingegangen per E-Mail: Mein Hannover 2030 hat immer noch eine angenehme Straßenbeleuchtung! Nicht Scheinwerferlampen wie an der Benno Ohnesorg Brücke oder Straßenlampen, wie die neu angebrachten, vor der freien Waldorfschule am Rudolf von Bennigsen Ufer! - wenn der ganze Maschsee so beleuchtet wäre, viel Spaß beim Abendspaziergang oder joggen- Mir ist bewusst, dass Energiesparend gedacht werden muß, aber Lichtverschmutzung gibt es auch und es muß auch bedacht werden was, das mit Tier und Mensch macht.</p> <p>Eingegangen per E-Mail: Mein Hannover 2030 hat immer noch eine angenehme Straßenbeleuchtung! Nicht Scheinwerferlampen wie an der Benno Ohnesorg Brücke oder Straßenlampen, wie die neu angebrachten, vor der freien Waldorfschule am Rudolf von Bennigsen Ufer! - wenn der ganze Maschsee so beleuchtet wäre, viel Spaß beim Abendspaziergang oder joggen- Mir ist bewusst, dass Energiesparend gedacht werden muß, aber Lichtverschmutzung gibt es auch und es muß auch bedacht werden was, das mit Tier und Mensch macht.</p>

Datum	Beitrag
07.01.2015	<p>Generell: Ich würde mir von den verantwortlichen Entscheidungsträgern wünschen, dass sie mehr Mut, mehr Querdenken und mehr Vorreiterrollen übernehmen! Einfach mal was wagen, was sonst keiner macht und sich -und sei es nur punktuell- eine Alleinstellung verschaffen. Ich fand es z.B. sehr schade, dass wir nicht einmal aus einem Event wie der Expo etwas Bleibendes in Hannover haben (Atomium, Eiffelturm etc.), was auch heute noch Touristen anziehen würde. Oder warum gibt es in München schon lange die Isarwelle, während man in Hannover wieder alles kaputt diskutiert. Hannover leidet ohnehin unter dem Makel der Konformität und Langeweile - leider trägt aus meiner Sicht die Mutlosigkeit der Städteplaner genau dazu bei.</p>
	<p>Speziell: Ich würde mir wünschen, dass... mit der relativ günstigen Variante von Beleuchtung/Illumination "Besonderes" geschaffen wird, so z.B. bei der Hochstrasse, die ich zudem als touristisches Einfalltor zur Innenstadt erachte, z.B. auch durch das neue Drehkreuz der Busgesellschaften am ZOB. Hier mit "Einheitsgrau" aufzuwarten halte ich für geradezu fahrlässig! Und: ich bin mir sicher, es lassen weitere Aushängeplätze so gut in Szene setzen.</p>
	<p>ein weiteres Mittel wäre z.B. eine farbliche Gestaltung von tristen Gegenden. Mir fallen hier z.B. die "Comic"-Fassaden in Brüssel ein, in den Hergé sich großformatig z.B. mit Tim&Struppi verewigt hat -warum sollte das bei uns nicht mit W.Busch oder N.d.S.Phalle-Bildern gehen. Oder grundsätzlich mit Modern Art (wie z.B. in der U-Bahnhalte Sedanstrasse gut angefangen)? Leider stelle ich aktuell eher fest, dass das Gegenteil in Hannover passiert, nämlich die Errichtung von noch mehr Grau (sh. Klagesmarkt, sh. derzeitiges Hochstrassenkonzept, sh. Gestaltung des Raschplatzes, sh. Sprengelmuseum und, und, und!</p>
	<p>Schaffung von mehr "Oasen" in der Stadt: ich kenne kaum eine andere Stadt, die weniger ausgebaute Höfe und nette Plätze hat, die zum Verweilen einladen, als Hannover! Fast alle Cafes in der Innenstadt liegen an befahrenen Strassen. Hier besteht deutlicher Nachholbedarf. Ggf. kann man bisher weitgehend ungenutzte Bereiche dafür besser ins Rennen bringen, z.B. das Hohe Ufer, der Ihmeseitenkanal oder auch der Mittellandkanal (in Frankreich sind z.B. ganz tolle Lokationen am Kanal entstanden). Wenn ich z.B. die Vorkriegsbilder anschau, als es noch eine richtige Leineinsel gab, da wird mir ganz flau, was daraus gemacht wurde. Diese Entwicklung gilt es umzukehren!</p>
	<p>eine reiche Stadt, weil wir HannoveranerInnen uns gegenseitig helfen</p>
<p>Ich wünsche mir, dass die D-Linie unterirdisch gebaut wird und die Verschwendung für die oberirdische Linie gestoppt wird.</p>	
<p>froh, dass es noch das Stöckener Schwimmbad gibt</p>	
<p>Hannover braucht Phantasie -- stets das Soziale und das vermeintliche Miteinander? Diskurs, Kontroverse, Widerspruch (aushalten), anstelle von Vorhersehbarem. EM- Hannover braucht Phantasie -- stets das Soziale und das vermeintliche Miteinander? Diskurs, Kontroverse, Widerspruch (aushalten), anstelle von Vorhersehbarem. EM</p>	

Datum	Beitrag
07.01.2015	Mein Hannover ist 2030 auf den Strassen und Plätzen frei von Müll..
	Mein Hannover 2030 hat Platz für jeden, lädt zum Träumen ein und lässt sich nicht vom Metropolendenken anderer Grosstädte anstecken. Mein Hannover 2030 hat Platz für jeden, lädt zum Träumen ein und lässt sich nicht vom Metropolendenken anderer Grosstädte anstecken.
	Mein Hannover soll buntere Stadtteile bekommen oder bis dann schon haben.
	Hat einen Steintorplatz als Entrée zur Georgstraße und eine D-Linie im Tunnel
	hallo, wann bekommen wir endlich Fahrradstationen mit Leihrädern?
	meiner meinung nach gibt es schon welche, aber vielleicht sollten gebuehren reduziert und die orte dezentralisiert werden.
07.01.2015	<p>Ein ganz wichtiger Punkt ist für mich die Frage, wie man junge, kreative Menschen und interessierte Menschen in die Stadt ziehen kann und sie dort halten kann. In Berlin fällt mir ein Phänomen auf. Touristen photographieren schmutzige Straßen, verfallene Häuser und schlechte Architektur wie Weltwunder. Über Hässlichkeiten dieser Art würden sie sich in anderen Städten aufregen oder sich lustig machen. Es zählt also offensichtlich nicht das Stadtbild, sondern das durch eine Stadt vermittelte Gefühl. Werbung mit dem Stadtbild und den schönen Ecken ist vielleicht genau deshalb recht nutzlos - das ist Werben mit Zweitrangigkeiten. Stadtmarketing muss beim Stadtgefühl ansetzen. Das richtige Stadtgefühl kann sich nur aus dem Menschen heraus entwickeln, die in einer Stadt leben und arbeiten. Es muss also das Ziele sein, ihnen Raum zu geben - Freiraum, Lebensraum, Platz für Kreativität, Gelegenheit zur Entwicklung eines positiv ausstrahlenden Stadtgefühls.</p> <p>Im Heft 11/2014 der Zeitschrift "Mobil" (Kundenzeitschrift der Bahn) stehen gute Sätze zum Thema Stadtgefühl. Da geht es in einem Interview am Beispiel Erfurt (S.53) darum, was zu tun ist, um junge Leute in der Stadt zu halten. "Mit hübsch herausgeputzten Fachwerkhäuschen holt man sie nicht zurück. Beschwerden wegen Lärmbelästigung gibt es schon beim geringsten Anlass und gegen 22 Uhr werden die Bürgersteige hochgeklappt." Und weiter: "Die Jungen müssen einen Teil ihrer Träume dort verwirklichen können, sonst gehen sie."</p> <p>Für Leben in der Stadt, Kreativität, Turbulenz ist es nötig, dass Freiraum da ist und dass nicht z.B. um 22 Uhr Schluss sein muss. In gewachsenen Vierteln fühlen sich Bewohner schnell gestört (was auch okay und verständlich ist). Wie wäre es, ein neues Viertel zu planen ohne diese Beschränkungen? Von vornherein gibt es hier diese Grenzen nicht und jeder der hier hinzieht, weiß das und hat das zu akzeptieren. Studentenwohnungen. Ateliers, Bars. Platz für Aktivitäten draußen - all das findet sich hier. Eine solches Viertel nahe der Innenstadt (vielleicht eine revitalisierte Industriebrache, nachgenutzte und bisher ungenutzte Halle) wäre ein echter Gewinn für die Stadt und ihre Zukunft.</p> <p>Dies ist nur eine Anregung - hier müssten kräftig Ideen entwickelt werden mit einem "Brainpool" verschiedenster Menschen. Bisher wird die für eine Stadt zentrale Frage "Wie ziehen wir junge, kreative Menschen und interessierte Menschen in die Stadt</p>

Datum	Beitrag
	und wie halten wir sie?" in diesem Dialog kaum betrachtet und das muss geändert werden.
08.01.2015	<p>Für 2030 wünsche ich mir ein engagierteres Hannover!!!</p> <p>Eine Stadt, die Mut hat, viel mehr lebendige Plätze und Straßen für ihre Bewohner anzubieten (wie die Limmerstraße, die Listermeile...). Das alltägliche Leben eines Hannoveraners spielt sich nicht nur in der Stadtmitte, sondern in den Stadtvierteln ab. Dort sollten diese Plätze und Fussgängerzonen für die Bürger geschaffen werden.</p> <p>Für 2030 wünsche ich mir außerdem einen Spaziergang in der Sonne entlang der Leine, wo ich den Klang der Menschen, der Vögel und die Strömung des Flusses hören kann. Leider gibt es heute kaum Orte im « grünen » Hannover ohne stressigen Verkehrslärm im Hintergrund....</p> <p>Ein Engagement kann auch manchmal symbolisch sein. Als Symbol von Hannovers Engagement für eine nachhaltige Zukunft würde ich mich darüber freuen, wenn ich in der Mitte der Stadt zu einem Fahrradturnm anstatt dem Volkswagenturm aufblicken könnte! :-)</p> <p>Aber ich träume...</p>

Auswertungsbericht

Online Dialog „Mein Hannover 2030“

Fachdialog „Wodurch entsteht Lebensqualität in unserer Stadt?“

20. Juli 2015

Jana Gähler

gaehler@zebralog.de

Matthias Trené

trenel@zebralog.de

Maria Brückner

brueckner@zebralog.de

Inhalt

1	Fachdialog Lebensqualität	2
2	Auswertung des Fachdialogs Lebensqualität	3
2.1	Aktivität im Fachdialog Lebensqualität	3
2.2	Diskussion	5
2.3	Statistische Daten für Mai/Juni 2015.....	15
	Anhang	18

1 Fachdialog Lebensqualität

Der Fachdialog Lebensqualität fand im Anschluss an die 17. Hannoverschen Pflanzentage am 09./10.05. vom 08. Mai bis zum 16. Juni statt und beschäftigte sich vor allem mit den Themen Grünflächen und Gärten und Lebensqualität (im öffentlichen Raum) bzw. einer lebenswerten Stadt Hannover (2030).

Im Zentrum des Fachdialogs standen folgende Fragen:

1. Lebensqualität 2030: Hannovers Einwohnerzahl wächst - wie kann die Lebensqualität gesichert und verbessert werden?
2. Auf ins Grüne: Grünflächen in Hannover
 - i. Welche Grünflächen in Hannover gefallen Ihnen am besten und warum? Schicken Sie uns ein Foto!
3. Lebensqualität in Hannover
 - i. Was verstehen Sie unter guter Lebensqualität in Hannover?
 - ii. Wodurch entsteht Lebensqualität in der Stadt?
 - iii. Was bedeutet für Sie grüne Stadtqualität?

Darüber hinaus wurden auch bereits vorhandene Themen aus dem dauerhaften Dialog des Handlungsfeldes „Wirtschaft, Arbeit, Wissenschaft und Umwelt“, die sich mit dem Thema Lebensqualität auseinandersetzen, in den Fachdialog aufgenommen.

Außerdem wurde die Fotosammlung „Mein Lieblingsort“, die im Zeitraum 29. September – 30. Dezember 2014 stattfand, in den Bericht integriert. Gesucht wurden die schönsten bzw. Lieblingsorte der Hannoveraner.

Wodurch entsteht Lebensqualität in unserer Stadt?

Dialog war geöffnet vom 8. Mai - 16. Juni 2015



Mit Beginn des Frühlings und dem Start der 17. Pflanzentage am 09./10.05. soll es in diesem Dialog um das Thema Lebensqualität in Hannover gehen.

Die Pflanzentage bieten Schönes und Wissenswertes rund um die Themen Pflanzen und Garten. Wir wollen mit Ihnen Ideen und Ansätze zu einer lebenswerten Stadt diskutieren - im eigenen Garten und im öffentlichen Raum. Was verstehen Sie unter Lebensqualität und welche Orte spiegeln diese wieder?

Einzelne Seite

Bitte melden Sie sich an, um ein Thema zu erstellen

Zuletzt aktualisiert	Startzeitpunkt	Meiste Antworten	Meiste Aufrufe	Benutzerdefiniert
ANGEPINNT Lebensqualität 2030: Hannovers Einwohnerzahl wächst - wie kann die Lebensqualität gesichert und verbessert werden? Erstellt von Scully92 , 03.05.2015		6 Antworten 132 Aufrufe		Maffoso 10.06.2015
ANGEPINNT Auf ins Grüne: Grünflächen in Hannover Erstellt von Online Moderation , 07.05.2015		2 Antworten 65 Aufrufe		Andi 13.05.2015
ANGEPINNT Lebensqualität in Hannover Erstellt von Online Moderation , 07.05.2015		0 Antworten 45 Aufrufe		Online Moderation 07.05.2015
Autowerkstatt/Parkhaus 2.0 Erstellt von Andi , 12.06.2015		0 Antworten 24 Aufrufe		Andi 12.06.2015
Partymeile Limmerstraße für Anwohner erträglich machen Erstellt von Anton , 09.06.2015		6 Antworten 106 Aufrufe		Anton 11.06.2015
Dialog ist geöffnet vom 8. Mai - 16. Juni 2015 Erstellt von Henning Kohlmeyer , 06.02.2015		1 Antwort 41 Aufrufe		Henning Kohlmeyer 10.06.2015
Bessere Radspuren schaffen mehr Radverkehr, glückliche Radler und glückliche Autofahrer Erstellt von Anton , 04.06.2015		0 Antworten 7 Aufrufe		Anton 04.06.2015

2 Auswertung des Fachdialogs Lebensqualität

2.1 Aktivität im Fachdialog Lebensqualität

Der Fachdialog zum Thema „Lebensqualität“ beinhaltet sowohl Bild- als auch Wortbeiträge. Insgesamt wurden über den Dialogzeitraum 19 Wortbeiträge und sechs Bilder eingestellt. Darüber hinaus wurden im dauerhaften Dialog sehr intensiv die Themen Grünflächen und urbane Landwirtschaft diskutiert. Diese Themen wurden wegen ihrer Relevanz für den Dialog „Lebensqualität“ während des Dialogzeitraums in den Dialog aufgenommen und hier weiter diskutiert. Insgesamt gingen zum Thema Grünflächen 10 Wort- und ein Bildbeitrag ein, beim Thema urbane Landwirtschaft waren es sechs Beiträge. Die Fotosammlung „Mein Lieblingsort“ umfasst 31 Bilder.

Bei der näheren Betrachtung der Beiträge fällt auf, dass viele von ihnen auch sich auch mit den Themen Mobilität und Wohnen/Bauen auseinandersetzen.

Themen	Beiträge zum Handlungsfeld Wort	Bildbeiträge zum Handlungsfeld	Beiträge zu anderen Themen	Weitere Themen
Lebensqualität 2030	5	3 (inklusive Wunschbaum)	5	Bauen, Wohnen, Mobilität

Auf ins Grüne	2	3	1	Mobilität
Lebensqualität in Hannover	keine	keine	keine	keine
Radverkehr	4	keine	4	Mobilität
Grünflächen und Gärten	10	1		
Essbare Stadt und urbane Landwirtschaft	6	keine	2	Wohnen, Bauen und Mobilität
Limmerstraße	7	keine	7	Wohnen, Infrastruktur Müll
Autowerkstatt/Parkhaus 2.0	1	keine	1	Mobilität
Lieblingsort		31		

2.2 Diskussion

Lieblingsort

Themen und Handlungsansätze

- Grünflächen und Erholung: 18-mal zeigten die eingereichten Bilder Natur, Parks und Kleingärten (z.B. Maschpark, Maschsee, Eilenriede), Themen waren Erholung, Entspannung und Ruhe sowie Familie, Zusammensein und Miteinander
- Kulturelle Aktivitäten und lebendige Stadt: 13-mal zeigten Bilder kulturelle Aktivitäten und nahmen Bezug auf eine lebendige und kreative Stadt (Oper, Schützenfest, Zoo, Kleines Fest im großen Garten, Linden und Glocksee)

Ziele und Strategien	Bezug zu anderen Handlungsfeldern	Querschnittsthemen
Förderung kultureller und von Freizeit-Angeboten Erhalt und Pflege von öffentlichen Grünflächen und Parks	Bildung und Kultur Vielfältiges kulturelles und Freizeit-Angebot erhalten	Gesellschaftlicher Wandel Nachhaltigkeit

Lebensqualität 2030:

Hannovers Einwohnerzahl wächst – wie kann die Lebensqualität gesichert und verbessert werden?

Themen und Handlungsansätze

- Verhältnis von Grün- und Wohnflächen: Gesamtstädtische Planung und Abwägung, wo und wie Besiedlung und Neubau bzw. Umwandlung so gestaltet werden kann, dass Grünflächen möglichst erhalten bleiben
- innerstädtische Grünflächen erhalten und nicht versiegeln, dafür höhere Besiedlungsdichte und mehrgeschossiges Bauen in Kauf nehmen (optimal Parkflächen bei Verkehrsreduzierung)
- Förderung urbaner Landwirtschaft: mehr Gärten (auch öffentliche Grünanlagen) „essbar“ gestalten
- Teilhabe und Mitgestaltungsmöglichkeiten: Beteiligung von Bürgern bei der Gestaltung von Grünflächen (Straßenbegrünung und Bäume, Baumscheiben, Gemeinschaftsgärten innerhalb von Grünflächen/Kleingärten)
- öffentliche Grünflächen: Erhalt von Hecken und Büschen, Pflege von Grünstreifen, Verkehrsinseln und Baumscheiben, mehr Begrünung öffentlicher Plätze und öffentlicher Gebäude
- nachhaltiger und intelligenter Verkehr: Reduzierung des Autoverkehrs, Ausbau eines sicheren Fahrradnetzes (Räumung der Radwege im Winter, Verkehrsleitsystem), Ausbau des ÖPNV und Anschluss aller Wohngebiete
- Naturschutz und Tierschutz fördern
- Müllentsorgung im öffentlichen Raum verbessern: mehr Mülleimer
- Kulturelle Angebote im öffentlichen Raum für Anwohner kostenlos zugänglich machen (Beispiel Fährmannsfest)
- Bezahlbaren, zentralen Wohnraum schaffen z.B. für Azubis/Studis: Gentrifizierungstendenzen begegnen

Ziele und Strategien	Bezug zu weiteren Handlungsfeldern	Querschnittsthemen
<p>Gesamtstädtisches Konzept für Grünflächen und Bauplanung: Grünflächen erhalten und ausbauen, möglichst wenig Flächen versiegeln, Besiedlung verdichten</p> <p>Förderung urbaner Landwirtschaft</p> <p>Erhalt und Umweltverträgliche Pflege von kleinteiligen öffentlichen Grünflächen (Hecken, Grünstreifen, Plätze, Gebäude)</p> <p>Schaffung von Mitgestaltungsmöglichkeiten von Bürgern bei öffentlichen Grünflächen/Gärten</p> <p>Ausbau des Fahrradverkehrs und des ÖPNV</p> <p>Schaffung bezahlbaren Wohnraums</p> <p>Verbesserung der Müllentsorgung im öffentlichen Raum</p>	<p>Bauen und Wohnen Stadtplanung Vermehrt mehrgeschossige Bebauung planen, um Flächenversiegelung zu vermeiden</p> <p>Verkehr und Mobilität Reduzierung des Autoverkehrs, Ausbau des ÖPNV und Radverkehrsnetzwerks</p> <p>Finanzen</p>	<p>gesellschaftlicher Wandel</p> <p>Nachhaltigkeit</p> <p>neue Kooperationen Verkehr, Wohnen, Stadtplanung,</p>

Förderung kostenloser kultureller Angebote im öffentlichen Raum		
---	--	--

Lebensqualität in Hannover und in öffentlichen Räumen

Themen und Handlungsansätze

- Lärm und Müll durch Feiernde auf der Limmerstraße stören Anwohner
- Bekämpfung von Vandalismus : mehr Präsenz von Sicherheitspersonal
- Müllentsorgung: nachts Reinigung der besonders hoch frequentierten Straßen/Plätze, mehr Mülleimer an Plätzen/Straßen/Parks, in denen viele Leute unterwegs sind
- Lärmbekämpfung: schnelleres Eingreifen der Sicherheitskräfte/Polizei nachts, zeitliche Regelungen für Straßenmusiker im Innenstadtbereich schaffen (nicht mehr als eine halbe Stunde an einem Ort)

Ziele und Strategien	Bezug zu anderen Handlungsfeldern	Querschnittsthemen
<p>Vorgehen gegen Vandalismus</p> <p>Müllentsorgung: Mehr Müllbehälter an Plätzen, Parks und in Straßen, in denen besonders viele Leute (während der Sommermonate) unterwegs sind Verstärkte Reinigung der nachts vielgenutzten Straßenzüge</p> <p>Regelung für Straßenmusiker schaffen: zeitliche Regelungen schaffen, evtl. nur noch im Innenstadtbereich genehmigen</p>	<p>Wohnen: Lärmreduzierung in Wohnvierteln</p> <p>Müllentsorgung</p>	<p>Neue Kooperationen</p>

Grünflächen

Themen und Handlungsansätze

- Natur- und umweltverträgliche Bewirtschaftung der städtischen Grünflächen: Schutz der Pflanzen und Tiere (z.B. Insekten), Müllentfernung, keine Benutzung von Pestiziden und Herbiziden,
- Keine Versiegelung von Grünflächen und Umnutzung in Bauland sowie Erhalt der Grünflächen insbesondere Ränder der Eilenriede, Kleingärten
- Reduzierung des Autoverkehrs und keine neuen Parkplätze
- Priorität auf Grünflächen und dafür verdichtete Besiedelung (Hochhäuser) akzeptieren
- Finanzierungsmodell zur Pflege der Grünflächen: Teilfinanzierung über Beiträge von Anliegern insbesondere Firmen
- Straßen und öffentliche Plätze (auch kleinteilige öffentliche Flächen) begrünen

Ziele und Strategien	Bezug zu anderen Handlungsfeldern	Querschnittsthemen
<p>Erhalt und umweltverträgliche Pflege der städtischen Grünflächen</p> <p>Reduzierung des städtischen Autoverkehrs</p> <p>Förderung von Bildung für Nachhaltige Entwicklung (Bewusstsein für Natur und ökologische Landwirtschaft)</p> <p>Förderung von Beteiligungs- und Mitgestaltungsmöglichkeiten bei öffentlichen Grünflächen/Kleingärten</p>	<p>Wohnen, Bauen und Mobilität</p> <p>Verdichtete und mehrgeschossige Bebauung</p> <p>Reduzierung des Autoverkehrs</p> <p>ÖPNV und Naturschutz zusammen denken</p>	<p>gesellschaftlicher Wandel, Innovation, Nachhaltigkeit, neue Kooperationen,</p>

Ziele und Strategien	Bezug zu anderen Handlungsfeldern	Querschnittsthemen
<p>Begrünung öffentlicher Räume, Straßen und Plätze</p> <p>Förderung des Umwelt-, Natur- und Klimaschutzes (sauberes Wasser, saubere Luft)</p> <p>Wirtschaft: Konzepte, die Nachhaltigkeit vor Wachstumsparadigmen einbeziehen Konzept zur Co-Finanzierung öffentlicher Grünflächen z.B. durch anliegende Firmen</p>	<p>Finanzen</p> <p>Finanzierungsmodell für umweltverträgliche Pflege von Grünanlagen und Kleingärten entwickeln (Gemeinschaftlich)</p> <p>Bildung und Kultur</p> <p>Bildung für nachhaltige Entwicklung fördern (Kinder und Jugendliche sowie Erwachsene)</p> <p>Bauen und Wohnen: Parkflächen und Straßen zu Bauland umwandeln Erhalt von Grünflächen bedeutet auch Planung von verdichteter, mehrgeschossiger Bebauung</p>	

Urbane Landwirtschaft

Themen und Handlungsansätze

- Schwimmende Gärten (wie in Uppsala) können zur Verschönerung der Stadt beitragen und Touristenattraktion sein, Vorbilder urbaner Landwirtschaft lassen sich unter anderem in Nordamerika finden (Vancouver, Rosario, Toronto)
- Es gibt bereits einige positive Beispiele für urban gardening und urbane Landwirtschaft z.B. in Andernach
- Forderung: regionale Produktion stärken, Kommunikation und Gemeinschaftsaktivitäten durch Gemeinschafts-Gärten/Flächen in Grünanlagen (z.B. umgewandelte Kleingärten oder Teile von anderen öffentlichen Grünflächen) stärken, mehr Obst und Gemüse in öffentlichen Grünanlagen pflanzen
- Naturschutz und Bildung für nachhaltige Entwicklung fördern
- Grünflächen erhalten: mehrgeschossiges, verdichtetes Bauen planen, damit möglichst viele Grünflächen erhalten bleiben können

Ziele und Strategien	Bezug zu anderen Handlungsfeldern	Querschnittsthemen
<p>Förderung urbaner Landwirtschaft: Anbau von Obst und Gemüse in öffentlichen Grünanlagen Regionale Produktion stärken</p> <p>Erhalt von Grünflächen und Natur: mehr Mitgestaltungsmöglichkeiten, mehr gemeinsame Gestaltung von öffentlichen Flächen wie in Kleingärten</p>	<p>Integration und Miteinander Teilhabemöglichkeiten bei der Gestaltung öffentlicher Räume schaffen</p> <p>Bildung Bildung für nachhaltige Entwicklung fördern (Wissen zu Lebensmittelproduktion etc.)</p>	<p>Nachhaltigkeit, neue Kooperationsformen, gesellschaftlicher Wandel</p>

<p>Gestaltung von öffentlichen Grünflächen</p> <ul style="list-style-type: none">• Ausbau der städtischen Grünanlagen auch unter dem Tourismusaspekt	<p>Bauen und Wohnen</p> <p>Verdichtetes und mehrgeschossiges Bauen planen, damit Grünflächen erhalten werden können</p>	
---	--	--

Verkehr: Radverkehr/Mobilität und Autohaus 2.0

Themen und Handlungsansätze

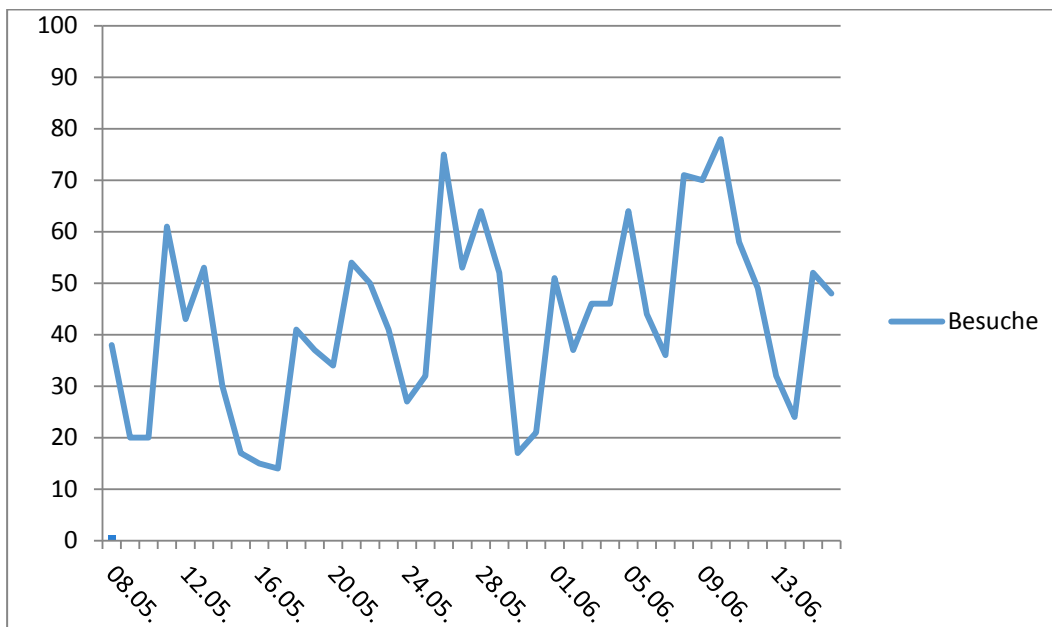
- Ausbau des Fahrradwegenetzes und Förderung des Radverkehrs: Radwege müssen sicher sein, Radwege sollten im Winter geräumt werden
- Situation von Pendlern verbessern: Fahrradstellplätze an Bahnhöfen erweitern, ÖPNV ausbauen und regional anschlussfähig machen
- Reduzierung des Autoverkehrs und der Abgase

Ziele und Strategien	Bezug zu anderen Handlungsfeldern	Querschnittsthemen
<p>Ausbau des Fahrradwegenetzes und Förderung des Radverkehrs: Sichere und bequeme Radwege Fahrradstellplätze v.a. am Bahnhof und für Pendler schaffen</p> <p>Reduzierung des Autoverkehrs und der Abgase</p> <p>Ausbau des ÖPNV</p>	<p>Finanzen</p>	<p>Demografischer Wandel (Sicherheit für Kinder und Senioren)</p> <p>Gesellschaftlicher Wandel</p> <p>Innovation (smart City)</p> <p>Nachhaltigkeit</p> <p>Neue Kooperationen</p>

2.3 Statistische Daten für Mai/Juni 2015

Besuchsanzahl	Mai gesamt	Juni gesamt	Dialogzeitraum (08.05.-16.06.)
Gesamtzahl der Besuche	1.141	1.383	1.645
Gesamtanzahl Besucher	608	665	-
Höchste Anzahl an einem Tag	75	78	78
Niedrigste Anzahl an einem Tag	14	24	14
Durchschnitt	36	46	41

Besuchszahlen pro Tag im Dialogzeitraum 08. Mai – 16. Juni



Betrachtet man die Aufrufe der verschiedenen Fachdialoge des Online-Dialogs so fällt auf, dass der Dialog zu Lebensqualität. Im Juni stieg die Aufmerksamkeit auf den Dialog im Vergleich, wenn man die kürzere Öffnungsdauer im Juni einkalkuliert.

Die beiden Themen, die am meisten aufgerufen wurden, waren das Thema Lebensqualität (Mai und Juni jeweils 55 Aufrufe) sowie die Diskussion um die Limmerstraße mit 100 Aufrufen. In beiden Themen gingen jeweils sechs Beiträge ein.

Die beiden Themen Grünflächen und Gärten sowie Urbane Landwirtschaft waren bereits im Vorfeld des Fachdialogs im dauerhaften Forum „Wie wollen wir wachsen?“ eingebracht worden. Sie wurden für den Fachdialog wegen der ähnlichen Thematik in den Dialog verschoben, standen aber auch danach noch im Dauerdiallog offen. Insofern ergibt sich die Diskussion verschiedener Aspekte auf verschiedenen Seiten und die insgesamt höhere Anzahl an Pfadaufrufen. Beide Themen wurden besonders intensiv im dauerhaften Dialog „Wie wollen wir wachsen?“ (Handlungsfeld Wirtschaft, Arbeit, Wissenschaft und Umwelt) diskutiert.

Dialog Lebensqualität

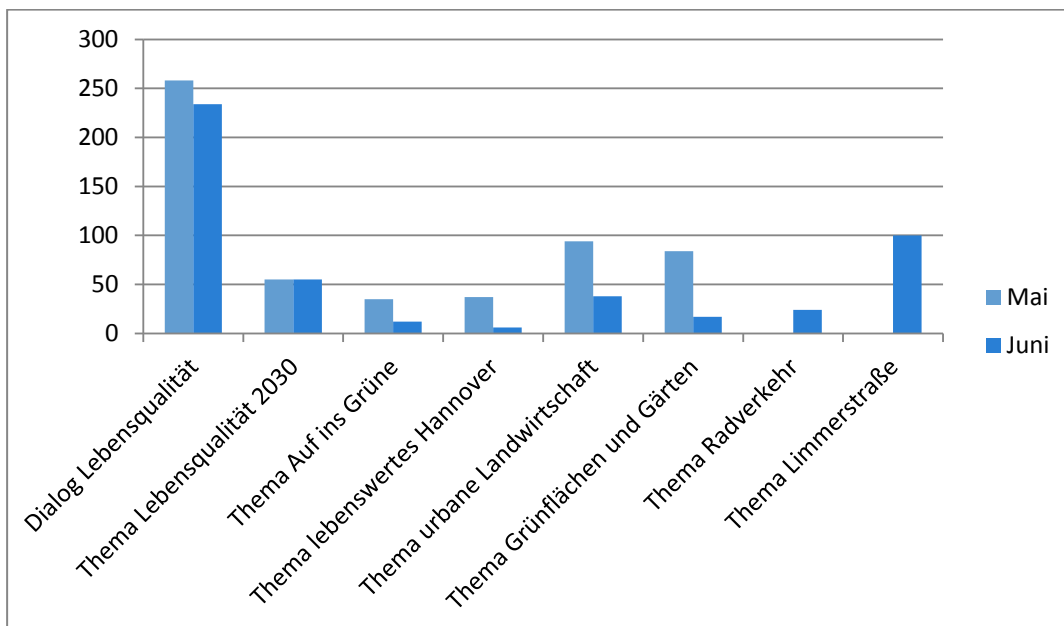
Seite	Mai		Juni	
	Zugriffe	Seite ist Einstiegsseite	Zugriffe	Seite ist Einstiegsseite
Dialog Lebensqualität	258	59	234	76
Thema Lebensqualität 2030	55		55	
Thema Auf ins Grüne	35		12	1
Thema lebenswertes Hannover	37		6	
Thema Urbane Landwirtschaft (verschiedene Seiten)	94 (33)	1	38(5)	1
Thema Grünflächen und Gärten (verschiedene Seiten)	84		17	1
Thema Radverkehr (verschiedene Seiten)	-	-	24	
Thema Limmerstraße	-	-	100	21

Der Fotodialog „Mein Lieblingsort“ war über drei Monate zu Beginn der Dialogphase geöffnet. Er wurde vergleichsweise viel aufgerufen, insbesondere wenn man den frühen Zeitpunkt des Dialogs im Rahmen des Prozesses „Mein Hannover 2030“ bedenkt. Besonders viele Besuche(r) konnten im Oktober zu Beginn des Dialoges verzeichnet werden (657).

Dialog Mein Lieblingsort

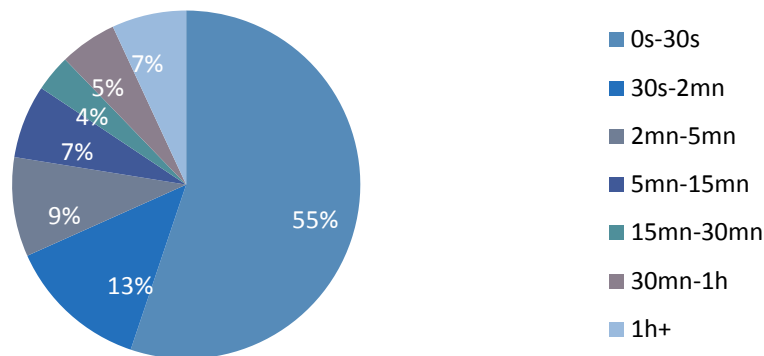
Seite	Oktober	November	Dezember
Dialog Lieblingsort	657	221	200

Zugriffe im Mai und Juni 2015



Beispielhafte Auswertung der Besuchsdauer im Mai 2015: Durchschnittlich dauerte jeder Besuch im April 518 Sekunden bzw. rund 8,5 Minuten. Das bedeutet, Besucher hielten sich länger auf den Seiten des Dialogs auf als in den Monaten davor. Allerdings kann man der Besuchszeit von durchschnittlich 518 Sekunden und von nur bis zu 30 Sekunden im Falle von 55% aller Besuche entnehmen, dass viele der Besucher vor allem gesichtet haben, ob neue Beiträge eingegangen waren.

Besuchsdauer: Anzahl der Besuche in Prozent



Anhang

Hintergrund: Online-Dialog „MeinHannover2030“








Die Verwaltung hat für den Dialogprozess zum Stadtentwicklungskonzept Mein Hannover 2030 fünf Handlungsfelder zur Stadtentwicklung vorgegeben: „Wirtschaft, Arbeit, Wissenschaft und Umwelt“, „Wohnen, Versorgung und Mobilität“, „Bildung und Kultur“, „Inklusion, Integration und Teilhabe“ sowie „Finanzen“. Der Online-Dialog orientiert sich ebenso wie das breite Veranstaltungsspektrum an diesen fünf Handlungsfeldern.

Der Stadtdialog unterteilt sich in drei Phasen: **Auftaktphase, Dialogphase und Auswertungs- und Konzeptphase**. Der große Teil der moderierten Online-Dialoge erfolgt in der Dialogphase. Dabei wurden zum einen themenspezifische Fachdialoge geführt und zum anderen für jedes Handlungsfeld ein breiterer dauerhafter Dialog eingerichtet.

Die meisten Fachdialoge finden in Verknüpfung mit einer (Fach-)Veranstaltung vor Ort statt und orientieren sich thematisch an den Veranstaltungen. Zur Stärkung des Dialoges sollen Beiträge aus den Veranstaltungen und aus den Fachdialogen miteinander verknüpft werden und zusammen in den weiteren Prozess einfließen.

Die dauerhaften Dialoge bieten den Nutzerinnen und Nutzern die Möglichkeit weitere - nicht in den Fachdialogen bedachte - Themen einzubringen und zu diskutieren. Außerdem können sich Nutzerinnen und Nutzer auch nach dem Abschluss der Fachdialoge weiter über aktive Themen austauschen und weitere Ideen zur Sprache bringen.

Lieblingsort

Beitrag Bild		Beitrag Wort
		Abend on Tour -21.11.14 Klagesmarkt
		Abend on Tour am 21.11.2014 - Klagesmarkt
		Abend on Tour am 21.11.2014 - Klagesmarkt
		Abend on Tour am 21.11.2014 - Klagesmarkt
		Mein Lieblingsort in Hannover ist mein Schrebergarten an der Leine
		Am Holzmarkt
		Das Opernhaus im Spiegel

Beitrag Bild	Beitrag Wort
	<p>Im Spiegel der Markthalle</p>
	<p>In Ricklingen</p>
	<p>Ein Wintermärchen: Der Blick von meiner Terrasse im Winter</p>
	<p>Der Stadtpark mit HCC: Die Enten zeigen es: Entspannung pur</p>
	<p>Das Riesenrad auf dem Schützenfest</p>
	<p>Die Göttinger Sieben vor dem Landtag Immer wieder ein Ort des Rückzugs in der hektischen Landeshauptstadt</p>
	<p>Der Blick vom Hohen Ufer zum Ihmezentrum</p>

Beitrag Bild	Beitrag Wort
	<p>Der Löwe am Maschsee Ruhe und Entspannung</p>
	<p>Der Blick aus meinem Küchenfenster in Döhren: Seit 24 Jahren jeden Tag aufs Neue ...einfach schön.</p>
	<p>Das bunte Linden: Graffitis machen triste Häuserwände lebendig.</p>
	<p>Buddhistische Pagode in Mittelfeld: Gut zum Entspannen Kommentar: Einmal Asien und zurück :-)</p>
	<p>Herrenhäuser Gärten: Alle Jahre wieder, das kleine Fest im Großen Garten Kommentar: Einfach immer wieder zauberhaft</p>
	<p>Indien: Elefantenfamilien beim Baden Kommentar: Hier ist immer was los und man kann für eine Weile in eine andere Welt eintauchen.</p>


Beitrag Bild	Beitrag Wort
	<p>Wildecke: "Leben allein genügt nicht", sagte der Schmetterling. "Son- nenschein, Freiheit und eine kleine Blume muss man haben ..." Hans Christian Andersen</p>
	<p>Pumpe: Wasser - die wichtigste Grund- lage für Gemeinschaft - muss Gemeinschaftseigentum sein, nicht Privateigentum!</p>
	<p>Alle helfen mit - join the Team!</p>
	<p>Schafe Am Kronsberg: Am Kronsberg kann ich sogar "Schafe zählen"..... ein span- nender, junger Stadtteil.</p>
	<p>Gartentisch: Menschen aller Farben und Kulturen kommen hier zusam- men.</p>
	<p>Mein Linden bei Sonnenunter- gang <3: Linden ist tolerant, bunt und überraschend.</p>

Beitrag Bild	Beitrag Wort
	<p>Bauteilbörse Glocksee Hannover:</p> <p>In der Glocksee-Bauteilbörse kommen viele Ideen einer Kultur des Wandels zusammen und entwickeln sich weiter. Kommt gucken am Tag der Offenen Tür am 11.10.2014 ab 15 Uhr!</p>
	<p>Maschpark, Natur und Entspannung mitten in der Stadt:</p> <p>Den Maschpark finde ich toll, weil ich mich hier, mitten in der City, mit Freundinnen und Freunden treffen kann. Es ist ruhig und wir können nach der Arbeit im Grünen relaxen.</p>
	<p>Maschsee:</p> <p>Ein toller Ort, um mit der Familie zu entspannen. Ruhig und doch zentral.</p>
	<p>Damwild im Tiergarten beobachten:</p> <p>Der Tiergarten ist im Sommer sehr schön, um an heißen Tagen unter einem kühlenden Blätterdach zu sitzen. Hier kann ich auch Tiere fotografieren, oder einfach nur die Seele baumeln lassen.</p>

Lebensqualität 2030:

Hannovers Einwohnerzahl wächst - wie kann die Lebensqualität gesichert und verbessert werden?

Beitrag Bild	Beitrag Wort
	<p>Frage: Warum keine Bürgerbeteiligung für Wasserstadt (Umwandlung von alten Fabrikflächen + Wohnungsbau)?</p> <p>Notwendigkeit: sinnvoll dichte Besiedlung auf bestimmten Flächen für Grünflächenerhalt an anderer Stelle</p> <p>5000 Bewohner auf dem Wasserstadtgelände verträgliche Dimension</p>
	<p>Wunschbaum bei den Pflanztagen 1:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Eine grüne Innenstadt • Mehr Grün in der Innenstadt • Urbane Landwirtschaft • Essbare Gärten • Essbare Gärten und Plätze • Erhalt der Kleingartenflächen • Dass uns solche schönen Orte wie Stadtpark oder Georgengarten in dieser Form erhalten bleiben!! • Den Ententeich in der Eilenriede zwischen Hindenburgstraße/Musikhochschule renaturieren • Keine weitere Bodenversiegelung • Neue Baugebiete „mit Anspruch“ – die Wünsche der Investoren sollten nicht immer den Ausschlag geben • Keine Bodenversiegelung/Pflasterung vor dem neuen Gemeindehaus in Kirchrode • Aufforstung der ehemaligen Kolonie „Bischofshole“ Keine Eilenriederandbebauung

Beitrag Bild	Beitrag Wort
	<ul style="list-style-type: none"> • Die Grünstreifen in der List werden als Müllablageplatz verwendet. Schade! Für die Bäume und Umwelt. AHA und Verantwortliche müssten sich mehr kümmern. • Es sollten deutlich mehr Hecken und Büsche stehen bleiben und nicht abgeholzt werden. Besonders für Vögel sind sie im Frühjahr wichtig. • Bitte um Einbeziehung bei Fällung von Bäumen • Begrünung des Anbaus des Sprengel-Museums mit Efeu und Wein • Weniger Stein- und Betonplätze (unter St. Baurat Bodemann), dafür mehr Plätze mit Pflanzen, Bäumen/ +mehr Grün • Wildkräuter auf Straßeninseln und auf Baumumfassungen • Baumpatenschaften und Pflege ...n der Baumscheibe • Gepflegte Verkehrsinseln und Straßenränder -Sommerblüher einsäen- • Mehr Allium giganteum auf öffentlichen Plätzen
	<ul style="list-style-type: none"> • Mehr Fahrradwege • Die Verkehrsflächen für Fahrradfahrer sind zu groß • Verbesserung der Verkehrsleitsysteme und häufigere Kontrollen der Systeme • Wohngebiete mit ÖPNV Anschluss • Besserer Nahverkehr • Mehr Angebote für Kinder • Mehr bezahlbare Wohnungen für Azubis und Studenten
	<ul style="list-style-type: none"> • Grünere Innenstadt mit mehr natürlichen Pflanzen (Vorbild: italienische Piazza) • Gegen überfüllte Mülleimer vorgehen und schöner gestalten • Bild: Vorschlag eines Fußgängerüberweges
	<ul style="list-style-type: none"> • preisgünstiger Wohnraum in lebenswerter Umgebung wichtig (zentrumnah, damit die Ersparnis an Mietkosten nicht durch die Fahrtkosten wieder "aufgefressen werden). • Grünflächen sowie Baumbestand erhalten • Vielfalt an kleineren Läden erhalten (finanzielle Förderung?)

Beitrag Bild	Beitrag Wort
	<ul style="list-style-type: none"> • Maßnahmen gegen Gentrifizierung • Veranstaltungen wie z.B. das Fährmannsfest im öffentlichen Raum für die Anwohner kostenlos • Ampelschaltungen und Radwegführungen fahrradfreundlicher gestalten (insbesondere an vielbefahrenen Straßen) • Bei der Straßenbahnlinie 10 sollten lieber Niederflur-Straßenbahnen eingesetzt, statt Hochbahnsteige aufgebaut werden, • (nicht kommerzielle) Veranstaltungsankündigungen im öffentlichen Raum möglich machen • Häufigere Entleerung von Mülleimern im öffentlichen Raum (insbesondere bei stark frequentierten Parks etc.) • Mehr Fahrradstellplätze • Räumung von wichtigen Radwegen im Winter

Lebensqualität in Hannover und in öffentlichen Räumen

Thema Limmerstraße

Beitrag Wort
<p>Situation auf der Limmerstraße für Anwohner „unerträglich“</p> <p>laute Musik, laute Rufe Betrunkene, gestohlene Fahrräder, zerkratzte Autos, abgetretene Spiegel, Vandalismus, Müll und Glasbruch</p> <p>Forderungen:</p> <p>Durchsetzen der Nachtruhe, mehr Mülleimer</p> <p>... dass auf Dornröschenbrücke und in den Lindener Grünanlagen reichlich Mülleimer stehen</p> <p>... dass ein Partystadtteil jeden Morgen um 6 Uhr durchgereinigt und gekärchert ist (so wie es in Newcastle praktiziert wird)</p>

Beitrag Wort

Es ist immer möglich gewesen in Linden Party zu machen. Aber Vermüllung, Sachbeschädigung und Horden, die den Stadtteil vollgröhlen/vollkotzen/vollpinkeln/mit Glas übersähen sind Auswüchse, die die Stadt nicht im Griff hat. Hier wird ein ganzer Stadtteil im Stich gelassen, diskutiert auf Facebook die individuelle Verzweiflung. Alteingesessene Bewohner überlegen wegzuziehen.

Lebensqualität und Lebendigkeit auf der Straße ist schön und wichtig. Darunter darf nur die Lebensqualität in der Intimsphäre der eigenen 4 Wände nicht leiden. Das tut sie aber inzwischen vieler Orts leider schon.. Mir wäre auch sehr daran gelegen, die Schwämme an "Straßenmusikern" auf ein erträgliches Maß zu regulieren. Deren Masse und Penetranz hat sich aus meiner Sicht zu einer argen Belästigung ausgeweitet. Hier wäre ein Vorschlag, Straßenmusi nur im nicht bewohnten Innenstadtbereich zu genehmigen (da ist die Fußgängerdichte auch hoch genug).

Leider sind die Maßnahmen der Stadt bisher immer nur im Ansatz vorhanden oder gehen in die falsche Richtung.

1. Der Sicherheitsdienst auf der Limmerstraße nur am Wochenende wenn es ihn denn noch gibt.
2. Eine neue Toilette auf dem Küchengarten die nur bis 22:00 Uhr zu benutzen ist.
3. Blockadehaltung gegenüber den sogenannten Pfandrängen mit dem Argument es könnte zu Glasbruch kommen (noch mehr Glasbruch ist kaum vorstellbar).

Wünschenswert wären mehr Mülltonnen auf oder an der Dornröschenbrücke, Justus-Garten-Brücke und anderen beliebten Grillplätzen.

Mehr Kontrollen durch Ordnungsamt, Polizei oder Parkranger mit Konsequenzen bei Verstößen. Die Zeit für Ermahnungen ist vorbei. Dem feiernden Publikum muss endlich mal wieder klar gemacht werden das Linden kein rechtsfreier Raum ist und hier auch die normalen Regeln gelten.

Zum Thema Straßenmusiker wäre die gleiche Vorgehensweise wünschenswert. Es gibt klare Regeln die von vielen Musikern nicht eingehalten werden.

Grünflächen

Beitrag Bild	Beitrag Wort
	<p>Liebblingsgrünflächen in Hannover: die Bäume in der Limmerstraße und die Dachbegrünung auf den Haltestellendächern in Höhe Leinaustraße Wunsch nach mehr Straßen mit Bäumen</p> <p>ÖPNV lässt sich gut mit Natur(schutz) verbinden Mehr Rasengleise wie beim Ausbau der Stadtbahnlinien 10+17 fördern:</p> <p>ÖPNV dagegen, dafür steht die Haltestelle Leinaustraße symbolisch, kann in Einklang mit der Natur stattfinden.</p> <p>An dieser Stelle ist auch noch zu erwähnen, dass die Stadtbahn auf vielen Streckenabschnitten auf einem sogenannten Rasengleis fährt. Und mit der Verwirklichung von Projekt Zehn Siebzehn, dem oberirdischen Ausbau der Stadtbahnlinien 10 und 17, werden noch weitere Rasengleise in der Innenstadt dazu kommen. Solche Grünflächen in der Stadt, mitten im Verkehr, wo tausende Menschen jeden Tag lang fahren sind möglich, wenn man es clever anpackt! Diese innerstädtischen Grünflächen verdienen eine ganz besondere Beachtung und hohe Wertschätzung.</p>
 	<p>Natur erobert sich Flächen zurück</p>
	<p>Lebensqualität in der Stadt: hoher Bestand an Grün-, und Gewässerflächen, sauberer Luft</p> <p>Lösungsansatz: den Autoverkehr reduzieren und dadurch überflüssig werdende Parkplätze und Straßen als Bauflächen zu gewinnen.</p>
	<p>Erhalt der Eilenriede, Erhalt der Kleingärten</p> <p>Grüne Freiräume im öffentlichen Raum für zukünftige Generationen erhalten (langfristige Planung), frühe und umfassende Beteiligung der Stadtbevölkerung, neue Bewirtschaftungsmöglichkeiten für Kleingärten finden (z.B. Gemeinschaftliche Nutzung mit größerem Personenkreis) oder Pacht für eine Saison</p>

Beitrag Bild	Beitrag Wort
	<p>Negatives Beispiel: Ausgleichsflächen für Bauland im Stadtgebiet sind oft Grünflächen in Randlage</p> <p>Besser: nicht genutzte Kleingärten als Ausgleichsfläche heranziehen</p> <p>Begründung: bei Umgestaltung des Verkehrsnetzwerkes werden gut erreichbare Flächen in Wohnraumnähe noch wichtiger (Beispiel Lange-Feld-Straße)</p>
	<p>private Initiative zum Erhalt und Sicherung der Kleingartenflächen in Hannover (www.einwohnerantrag-hannover.de) mit 8810 Unterschriften hat bereits am 10.12.2014 insgesamt 8810 Unterschriften der ersten Stadträtin und Umweltdezernentin Frau Tegtmeyer-Dette übergeben.</p> <p>Die Lebensqualität Hannovers hängt in hohem Maße von einem ausreichenden Angebot an wohnungsnahen Grünflächen ab. Diese werden durch zu hohen Flächenverbrauch aufs Spiel gesetzt. „Mein Hannover 2030“ berücksichtigt bisher nicht ausreichend das Thema Umwelt- Natur- und Klimaschutz. Noch immer wird Umweltschutz dem Wachstumsbegriff der Wirtschaft untergeordnet. Dabei spricht die Fachwelt schon lange vom ökologischen Fußabdruck und dem Zeitalter der Postwachstumsökonomie.</p>
	<p>Kommentar zum vorigen Beitrag</p> <p>Konsequenz einer autofokussierten Stadtplanung: Umwandlung von Kleingartenflächen in Bauland in den 60ern (mehr Autos machen Bürger mobiler, sodass</p> <p>Unterstützung der Einwohnerinitiative für den Erhalt wohnortnaher Grünflächen kämpfen. Prämissen: Reduzierung des Autoverkehrs, Kopplung des Erhalts von Grünflächen mit einer verdichteten Besiedlung der vorhandenen Bebauungsflächen.</p>
	<p>Kommentar zum vorigen Beitrag</p> <p>Verdichtete Besiedlung ist schon wichtig, aber bitte keine monströsen Bauten wie das Ihme-Zentrum, 5 Etagen sollten genügen.</p>
	<p>Kommentar zum vorigen Beitrag</p> <p>Frage der Geschosshöhen:</p> <p>Differenzierte Betrachtung notwendig (auch beim Ihmezentrum), auch mehr als 5 Geschosse in Betracht ziehen</p>
	<p>Wünsche zu Qualität gibt es immer viele, aber Vorschläge zur Finanzierung fehlen meist.</p> <p>Forderung: Konzept zur Pflege und Unterhaltung (finanziell)</p>

Beitrag Bild	Beitrag Wort
	<p>Nähe zu Grünflächen wichtiger Standortfaktor für Firmen (bestes Beispiel: Wissenschaftspark Marienwerder). Um die hohe Qualität der Grünanlagen dauerhaft zu erhalten, sollten die Kosten zumindest teilweise von den Nutzern (Firmen) gegenfinanziert werden.</p>
	<p>Wunsch: respektvoller und achtsamen Umgang öffentlichen Grünflächen (gut für Lebensgefühl, Klima Artenvielfalt) Forderung: keine Randbebauung der Eilenriede, keine Bebauung von Kleingartenanlagen naturverträgliche Pflege der Grünflächen (Müllentsorgung, Umgang mit Tieren)</p>
	<p>Forderungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • natur- und umweltverträgliche Bewirtschaftung der Grün- und Freiflächen (Verzicht auf Laubbläser, Einsatz von Pestiziden und Herbiziden, Tierschutz) • Schutz von Kleingartenflächen • städtisches Flächenmanagement: Ausschluss der Versiegelung weiterer Flächen und die Revitalisierung bereits versiegelter Flächen • neues Wohnkonzept 2025 • Erhalt aller Grünflächen (Grünzüge, Grünverbindungen, Naherholungsgebiete, Wälder, landwirtschaftlich genutzte Flächen).
	<p>Umgang mit der Forderung nach mehr Natur und den wachsenden Einwohnerzahlen: verdichtete mehrgeschossige Bebauung, Reduzierung des Autoverkehrs</p>
	<p>viele gute Beispiele für verdichtete Besiedlung (viergeschossige Wohnhäuser): auch Neubauten wie am Kronsberg</p> <p>Forderung: breite Diskussion zu Kleingartenfläche kurzfristige und/oder gemeinschaftliche Nutzung und Bewirtschaftung von Gärten, mehr Mitgestaltungsmöglichkeiten bei öffentlichen Grünflächen und Konzepte von Gemeinschaftsgärtnern im öffentlichen Raum fördern > Pflegebedarf der öffentlichen Hand verringern</p>

Urbane Landwirtschaft

Beitrag Wort
<p>Positives Beispiel: schwimmende Gärten in Uppsala: http://www.metropoli...ens-of-Uppsala/</p> <p>Vorteile der Gärten: verschönern das Stadtbild, führen Menschen zusammen, Lebensraum für Sightseeingziel</p> <p>Kommentar: gute Idee</p>
<p>Positives Beispiel Andernach: öffentliche Grünanlagen werden mit Gemüse und Früchten</p> <p>Vorteile: Bindung/Verantwortung an/für die Anlagen erhöhen, bessere Kommunikation im Park</p> <p>Mögliche Orte: Georgsplatz, der Park am Maschteich, der Weißekreuzplatz und Teile der Grünanlage beim Klagesmarkt/ Goseriede</p>
<p>Mehr urbane Landwirtschaft (positive Beispiele Toronto, Rosario, Vancouver):</p> <p>Vorteil: Transparenz der Produktion, PreisLeistungsverhältnis (Transportwege und Bio)</p> <p>Kommentar: Weitere Vorteile: Regionalität von Produkten stärken und ein wenig mehr Unabhängigkeit vom globalen Markt, Auseinandersetzung mit Lebensmittelproduktion und eigene Aktivität</p>
<p>Positiv: viele Parks, Eilenriede, Schrebergärten</p> <p>Konsequenz von mehr Natur: verdichtete Besiedlung und ÖPNV, Rad- und Fußverkehr anstatt Autoverkehr bedeutet.</p> <p>positive Beispiele verdichteter Bebauung: viergeschossige Gebäude (neues Beispiel wie in Kronenberg)</p> <p>Forderungen Kleingärten: sollten mehr zu Gemeinschaftsflächen, Gemeinschaftsgärten werden öffentliche Grünanlagen: Mitgestaltungsmöglichkeiten für BürgerInnen bzw. mehr Flächen, die auch gestaltet werden können > Vorteil Pflegeaufwand für die Stadt wird geringer</p>

Radverkehr, Mobilität und Autohaus 2.0

Beitrag Wort
<p>Fahrradwege ausbauen: Radspuren aus bequemen, günstigen Asphalt</p> <p>mehr Radverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> - weniger Stau - Ersparnisse bei ÜSTRA und Straßeninstandhaltung
<p>Infrastruktur für Fahrradfahrer:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fahrradstellplätze am Bahnhof und in den Stadtteilen (best practice Beispiel Amsterdam) - mehr Stellplätze für Pendler schaffen
<ul style="list-style-type: none"> - Lebensfreundliche Stadt hat weniger Verkehr und Abgase und weniger breite Straßen (mehr Fahrradverkehr) <p>Intermobilität (für Pendler) stärken > ÖPNV ausbauen</p>
<ul style="list-style-type: none"> - Kindersichere Radwege schaffen - Radwege müssen erkennbar, intuitiv und sicher sein (baulich getrennt von Autos) - Schulkindsichere Kreuzungen https://www.youtube....6pA&app=desktop (2 Minuten)
<p>Als Pendler fahre ich täglich aus der Region in die Stadt. An anderer Stelle hier im Dialog hieß es, die Pendler wären "Parasiten" weil sie in der Stadt nur arbeiten, ihre Infrastruktur nutzen aber hier nicht einkaufen. Das kann ich so aus meiner Erfahrung nicht bestätigen - ich kaufe gerne auch in Arbeitspausen ein oder auf dem Weg.</p> <p>Aber die Einkaufsmöglichkeiten auf dem Weg sind in letzter Zeit weniger geworden, z.B. an der Bornumer Straße, wo der ehemalige Comet/Famila leersteht und der Max Bahr jetzt eine Autowerkstatt ist. Und genau die brachte mich auf eine Idee:</p> <p>Wie wäre es denn, wenn es an mehreren Stellen mit guter Verkehrsranbindung zum Zentrum (Straße, Bahn, Bus, Radwege) nicht allzu große Parkhäuser mit integrierter Fahrrad- und Autowerkstatt gäbe? Leute wie ich würde ihr Auto dort abstellen und für die letzten Kilometer auf Fahrrad/Öffis umsteigen. Während das Auto nichts zu tun hat, könnte es ab und an mal durchgesehen, gewartet, gewaschen werden und genauso auch das Fahrrad, sobald ich wieder mit dem Auto unterwegs bin. Am Besten noch eine Einkaufsmöglichkeit mit dabei - und schon wäre der "Hub" perfekt. Vorteil für die Werkstatt: Sie könnte Abo-Verträge machen und ihre Auslastung besser steuern, indem sie ihre Kundenfahrzeuge nach eigenem Plan auf Winter/Sommerreifen umstellt oder inspiziert.</p>

Auswertungsbericht

Online Dialog „Mein Hannover 2030“

Fachdialoge „Wie wollen wir arbeiten?“ und

„Wie können wir umweltgerecht leben?“

Wunschsammlung „Abend on Tour“

02. Juni 2015

Jana Gähler

gaehler@zebralog.de

Matthias Trené

trenel@zebralog.de

Maria Brückner

brueckner@zebralog.de

Inhalt

1	Fachdialoge.....	2
2	Auswertung des Fachdialogs "Wie wollen wir arbeiten?"	4
2.1	Aktivität im Fachdialog "Wie wollen wir arbeiten?"	4
2.2	Diskussionsinhalte	4
2.3	Statistische Daten für November und Dezember 2014	5
	Anhang	8

1 Fachdialoge

1.1 Fachdialog „Wie wollen wir arbeiten?“

Der Fachdialog „Wie wollen wir arbeiten?“ fand im Zeitraum 21. November bis 20. Dezember 2014 statt und war im Handlungsfeld Wirtschaft, Arbeit, Wissenschaft und Umwelt angesiedelt. Der Online Dialog war mit der Veranstaltung des Fachbereichs Wirtschaft im Rahmen des Abends on Tour am 21. November 2014 verknüpft.

Schwerpunkt des Dialogs war die Frage nach Hannover als Standort für Wirtschaft und Arbeit.

Die Werbung für den Dialog erfolgte über den Standort beim Abend on Tour.

The screenshot shows the website interface for the online dialog. At the top, there is a navigation bar with the text 'HANNOVER' and 'ONLINEDIALOG2030.DE'. Below this, there are tabs for 'AKTUELL', 'DIALOG', 'GALERIE', and 'TERMINE'. A search bar is visible with the text 'Suche...' and 'In diesem Teil'. Below the navigation bar, there is a breadcrumb trail: 'Online-Dialog > Wirtschaft, Arbeit, Wissenschaft & Umwelt > Wie wollen wir arbeiten?'. A button asks 'Möchten Sie mitschreiben? Melden Sie sich einfach an!'. The main heading is 'Wie wollen wir arbeiten?' with a sub-heading 'Dieser Dialog war vom 21.11.2014 bis zum 20.12.2014 geöffnet.'. Below this, there is a text block: 'Bei dieser Frage geht es um Hannover als Wirtschafts- und Arbeitsstandort. Falls Sie zu dieser Frage gerne noch etwas beitragen wollen, schreiben Sie bitte in den Dialog "Wie wollen wir wachsen?".' A button asks 'Bitte melden Sie sich an, um ein Thema zu erstellen'. Below this, there is a table with columns: 'Zuletzt aktualisiert', 'Startzeitpunkt', 'Meiste Antworten', 'Meiste Aufrufe', and 'Benutzerdefiniert'. The table contains three rows of dialog topics.

Zuletzt aktualisiert	Startzeitpunkt	Meiste Antworten	Meiste Aufrufe	Benutzerdefiniert
🔒 Dieser Dialog war vom 21.11.2014 bis zum 20.12.2014 geöffnet. Erstellt von Henning Kohlmeyer, 06.02.2015		0 Antworten	18 Aufrufe	Henning Kohlmeyer 06.02.2015
🔒 Mein Arbeitsplatz 2030 ist... Erstellt von Gänseblümchen, 27.11.2014		0 Antworten	146 Aufrufe	Gänseblümchen 27.11.2014
🔒 Wie der Dialog funktioniert Erstellt von Henning Kohlmeyer, 20.11.2014		0 Antworten	38 Aufrufe	Henning Kohlmeyer 20.11.2014

1.2 Fachdialog „Wie können wir umweltgerecht leben?“

Im gleichen Dialogzeitraum (21.11.-20.12.) wurde neben dem Thema Arbeit auch das Thema Umwelt diskutiert. Unter der Frage „Wie können wir umweltgerecht leben?“ sollte unter anderem das Thema Grünflächen im Nachgang des „Abends on Tour“ debattiert werden.

Der Fachdialog wurde ebenfalls über den „Abend on Tour“ bekannt gemacht.

HANNOVER

ONLINEDIALOG2030.DE

Suche... In diesem Teil

AKTUELL **DIALOG** **GALERIE** **TERMINE**

► Online-Dialog ► Wirtschaft, Arbeit, Wissenschaft & Umwelt ► **Wie können wir umweltgerecht leben?**

Möchten Sie mitschreiben? [Melden Sie sich einfach an!](#)

Wie können wir umweltgerecht leben?

Dieser Dialog war vom 21.11.2014 bis zum 20.12.2014 geöffnet.

Wussten Sie schon, dass Hannover die grünste Großstadt Deutschlands ist? Falls Sie zur Frage dieses Dialoges gerne noch etwas beitragen wollen, schreiben Sie bitte in den Dialog "[Wie wollen wir wachsen](#)".

Einzelne Seite Bitte melden Sie sich an, um ein Thema zu erstellen

Zuletzt aktualisiert	Startzeitpunkt	Meiste Antworten	Meiste Aufrufe	Benutzerdefiniert
<p>Dieser Dialog war vom 21.11.2014 bis zum 20.12.2014 geöffnet. Erstellt von Henning Kohlmeier, 06.02.2015</p>		0 Antworten	29 Aufrufe	Henning Kohlmeier 06.02.2015
<p>Wie der Dialog funktioniert ... Erstellt von Henning Kohlmeier, 20.11.2014</p>		0 Antworten	76 Aufrufe	Henning Kohlmeier 20.11.2014

1.3 Veranstaltung und Wunschsammlung „Abend on Tour“

Der „Abend on Tour“ bot interessierten Hannoveranerinnen und Hannoveranern am 21. November 2014 an 15 Orten in der Stadt die Möglichkeit Zukunftsvisionen für „Mein Hannover 2030“ zu diskutieren. Dabei gab es Veranstaltungen zu allen fünf Handlungsfeldern: „Wirtschaft, Arbeit, Wissenschaft und Umwelt“, „Wohnen, Versorgung und Mobilität“, „Bildung und Kultur“, „Inklusion, Integration und Teilhabe“ sowie „Finanzen“.

Im Nachgang des „Abends on Tour“ konnten alle interessierten Hannoveranerinnen und Hannoveraner¹ ihre Eindrücke, Feedback und Wünsche für „Mein Hannover

¹ Der Stadtdialog richtet sich nicht allein an Einwohnerinnen und Einwohner Hannovers, sondern an alle Personen, deren Belange Hannovers am Herzen liegen. Dies schließt auch Personen ein, die nicht in Hannover gemeldet sind, dort aber arbeiten oder einkaufen. Ebenso gehören Personen, die früher in Hannover gelebt haben und sich nach wie vor für die Stadt interessieren, in diese Gruppe.

2030“ online einbringen. Der Dialog fand im Zeitraum 21. November – 02. Dezember 2014 unter der Rubrik „Was mich sonst interessiert...“ statt. Unter anderem wurden Ideen, die Besucherinnen und Besucher während der Veranstaltungen auf einen Wunschbaum geschrieben hatten, online gestellt.

HANNOVER **ONLINEDIALOG2030.DE**

Suche... In diesem Teil

AKTUELL **DIALOG** **GALERIE** **TERMINE**

› Online-Dialog › Allgemein › **Ergebnisse des Abends on Tour (21.11.2014)**

Möchten Sie mitschreiben? [Melden Sie sich einfach an!](#)

Ergebnisse des Abends on Tour (21.11.2014)
Dieser Dialog war geöffnet vom 21.11.2014 bis zum 02.12.2014, 12 Uhr.

Was hat Ihnen beim "Abend on Tour" am 21.11.2014 besonders gut gefallen? Welche Aussagen waren Ihnen besonders wichtig? Teilen Sie Ihre Eindrücke und Erkenntnisse mit oder "likern" Sie die Beiträge anderer!
Wir haben mit diesem Dialog ausprobiert, ob das Bewerben mit QR-Codes während der Veranstaltung allein ausreicht.

Einzelne Seite Bitte melden Sie sich an, um ein Thema zu erstellen

Zuletzt aktualisiert	Startzeitpunkt	Meiste Antworten	Meiste Aufrufe	Benutzerdefiniert
Antworten und Statements am Wunschbaum Erstellt von Online Moderation, 21.01.2015 [1] [2]		BELIEBT 25 Antworten	99 Aufrufe	Online Moderation 21.01.2015
Wie dieser Dialog funktioniert... Erstellt von Henning Kohlmeier, 21.11.2014		0 Antworten	60 Aufrufe	Henning Kohlmeier 21.11.2014

2 Auswertung der Fachdialoge

2.1 Aktivität im Fachdialog

2.1.1 „Wie können wir umweltgerecht leben?“ und „Abend on Tour“

Während des „Abend on Tour“ wurden 25 Antworten, Wünsche und Ideen am Wunschbaum gesammelt und in den Onlinedialog zur Debatte gestellt. Die Übersicht der Beiträge wurde 100 mal aufgerufen, aber nicht kommentiert.

2.2 „Wie wollen wir arbeiten?“

Es konnte nur geringe Aktivität im Dialogzeitraum verzeichnet werden. Es wurde ein Beitrag eingestellt, der 146 mal aufgerufen wurde.

2.3 Diskussionsinhalte

2.3.1 Abend on Tour: Wunschbaum

Beiträge, die während des „Abends on Tour“ gesammelt wurden, waren vor allem in den Themen-/Handlungsfeldern „Wirtschaft, Arbeit, Wissenschaft und Umwelt“ sowie „Wohnen, Versorgung und Mobilität“ angesiedelt.

Wirtschaft, Arbeit, Wissenschaft und Umwelt

Grünflächen

- Eine durchgrünte Stadt
- Industriegebiete begrünen, keine toten Orte in der Stadt
- Mehr Bäume in der Stadt
- Mehr Ersatzpflanzung für Bebauung
- Biologische Grünflächenpflege, keine „Puster“
- Die Eilenriede erhalten

Ökologie

- 2030 ist Hannover schon auf einem guten Weg zur Klimaneutralität
- Klimaschutz als Top-Thema in allen Bereiche

Stadtentwicklung und Wirtschaft

- Zukunftsfähigkeit in Entscheidungen einbeziehen, nicht nur Wirtschaftlichkeit
- Nachhaltig wachsen
- Viel städtischen Freiraum für Naturerfahrung und Kreativität

Wohnen, Versorgung und Mobilität

Stadt: Gestaltung, Wohnen und Infrastruktur

- Autofreie Siedlungen
- Mehr autofreie Zonen / Quartiere (Waldchaussee)
- Vielfalt in den Baustilen beibehalten, Platz für Grünes
- Gute Nachbarschaft
- Versiegelte Flächen aufbrechen

Mobilität

- Eigene abgetrennte Wege für Fahrradfahrer
- Fahrradfreundliche Stadt
- Bessere Ampelschaltung für fließenden Autoverkehr

2.3.2 Wie wollen wir arbeiten?

Der Beitrag, der im Dialogzeitraum einging, beschäftigte sich mit verschiedenen Aspekten der Arbeitsplatzgestaltung.

Mein Arbeitsplatz 2030 ist...

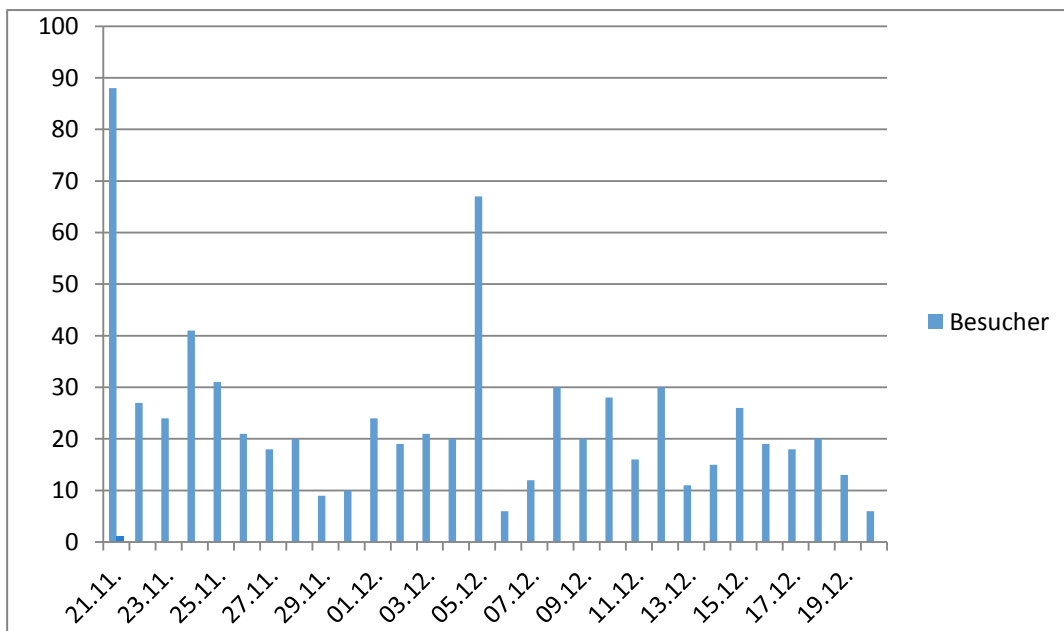
- Flexible Gestaltung des Arbeitsplatzes: Arbeitszeit, Arbeitsort
- Kollegialer Austausch
- (Individuelle) Förderung der Mitarbeiter
- Technische Innovationen nutzen

2.4 Statistische Daten für November und Dezember 2014

Im Vergleich von November und Dezember 2014 kann festgestellt werden, dass die Anzahl der Besucher und Besuche rückläufig war. Zwei auffällige Höhepunkte konnten mit 88 Besuchen am 21.11. und mit 67 Besuchen am 05.12. verzeichnet werden. Dies kann im Falle des 21.11. mit der Veranstaltung „Abend on Tour“ und dem Dialogstart der beiden Fachdialoge erklärt werden.

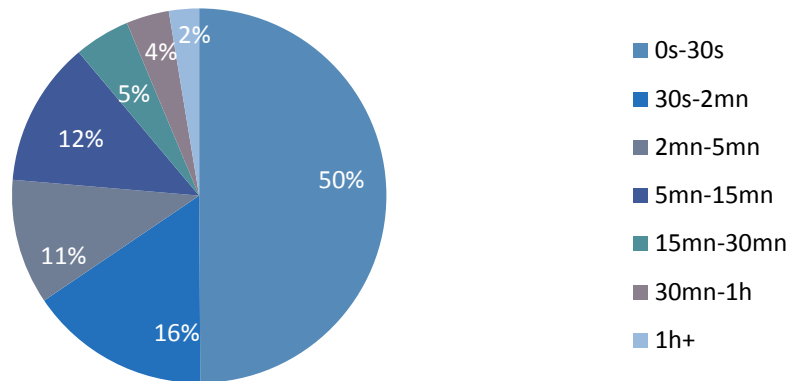
Besuchszahlen	November	Dezember
Gesamtzahl Besucher	460	349
Besuche	707	536
Höchste Anzahl an Besuchen an einem Tag	88	67
Niedrigste Anzahl an Besuchen an einem Tag	7	6
Durchschnitt	23	17

Besucherzahlen pro Tag im Dialogzeitraum 21.11. - 20.12.2014



Die durchschnittliche Besuchszeit lag im November bei etwa 7,5 und im Dezember bei knapp sechs Minuten. Jedoch dauerten die Besuche in 49,8% aller Fälle nur bis zu 30 Sekunden. Die kurze Aufenthaltsdauer kann möglicherweise darauf zurückgeführt werden, dass Besucherinnen und Besucher zu Beginn den Online-Dialog vor allem auf neue Beiträge überprüft haben.

Anzahl der Besuche in Prozent im Dezember



Anhang

Hintergrund: Online-Dialog „MeinHannover2030“

Die Verwaltung hat für den Dialogprozess zum Stadtentwicklungskonzept Mein Hannover 2030 fünf Handlungsfelder zur Stadtentwicklung vorgegeben: „Wirtschaft, Arbeit, Wissenschaft und Umwelt“, „Wohnen, Versorgung und Mobilität“, „Bildung und Kultur“, „Inklusion, Integration und Teilhabe“ sowie „Finanzen“. Der Online-Dialog orientiert sich ebenso wie das breite Veranstaltungsspektrum an diesen fünf Handlungsfeldern.

Der Stadtdialog unterteilt sich in drei Phasen: **Auftaktphase, Dialogphase und Auswertungs- und Konzeptphase**. Der große Teil der moderierten Online-Dialoge erfolgt in der Dialogphase. Dabei wurden zum einen themenspezifische Fachdialoge geführt und zum anderen für jedes Handlungsfeld ein breiterer dauerhafter Dialog eingerichtet.

Die meisten Fachdialoge finden in Verknüpfung mit einer (Fach-)Veranstaltung vor Ort statt und orientieren sich thematisch an den Veranstaltungen. Zur Stärkung des Dialoges sollen Beiträge aus den Veranstaltungen und aus den Fachdialogen miteinander verknüpft werden und zusammen in den weiteren Prozess einfließen.

Die dauerhaften Dialoge bieten den Nutzerinnen und Nutzern die Möglichkeit weitere - nicht in den Fachdialogen bedachte - Themen einzubringen und zu diskutieren. Außerdem können sich Nutzerinnen und Nutzer auch nach dem Abschluss der Fachdialoge weiter über aktive Themen austauschen und weitere Ideen zur Sprache bringen.

Übersicht der Beiträge des Fachdialogs

Frage	Schlagwort	Beitrag
Wie können wir umweltgerecht leben?	Grünflächen	Eine durchgrünte Stadt
		Industriegebiete begrünen, keine toten Orte in der Stadt
		Mehr Bäume in der Stadt
		Mehr Ersatzpflanzung für Bebauung
		Die Eilenriede erhalten
		Biologische Grünflächenpflege, keine „Puster“
	Ökologie	2030 ist Hannover schon auf einem guten Weg zur Klimaneutralität
		Klimaschutz als Top-Thema in allen Bereiche
	Stadtentwicklung und Umwelt	Zukunftsfähigkeit in Entscheidungen einbeziehen, nicht nur Wirtschaftlichkeit
		Nachhaltig wachsen
		Viel städtischen Freiraum für Naturerfahrung und Kreativität
	Stadt: Gestaltung, Wohnen und Infrastruktur	Autofreie Siedlungen
		Mehr autofreie Zonen / Quartiere (Waldchaussee)
		Vielfalt in den Baustilen beibehalten, Platz für Grünes
		Gute Nachbarschaft
		Versiegelte Flächen aufbrechen
	Mobilität	Eigene abgetrennte Wege für Fahrradfahrer
		Fahrradfreundliche Stadt
		Bessere Ampelschaltung für fließenden Autoverkehr

Frage	Schlagwort	Beitrag
<p>Wie wollen wir arbeiten?: Mein Arbeitsplatz 2030 ist...</p>	<p>Flexibilität, individuelle Gestaltung, Förderung am Arbeitsplatz, technische Innovation</p>	<p>Für mich ist insbesondere Flexibilität wichtig. So möchte ich gerne flexible Arbeitszeiten, natürlich in einem gewissen Rahmen, haben und kann mir auch gut vorstellen an verschiedenen Orten (Büro, zuhause, im Park) zu arbeiten.</p> <p>Ganz weg von einem festen Arbeitsort möchte ich jedoch nicht, da ich einen Teamzusammenhang und Kontakt zu Kollegen und Führungskräften sehr wichtig finde, um eine hohe Arbeitsmotivation und kreativen Austausch und Input zu bekommen.</p> <p>Schön fände ich auch die Möglichkeit Haustiere mit zur Arbeit bringen zu können (selbstverständlich nur dann, wenn der Arbeitszusammenhang dies zulässt und die direkten Kollegen einverstanden und nicht allergisch ;-)) sind).</p> <p>Um gute Arbeitsleistung bringen zu können, ist es mir wichtig gefordert und gefördert zu werden, also auch Entwicklungsmöglichkeiten zu haben.</p> <p>Technische Unterstützung befürworte ich grundsätzlich sehr und stehe neuen Technologien und Medien offen gegenüber, da ich davon ausgehe, dass uns diese bis 2030 mehr und mehr begegnen werden. Ohne eine gewisse "Menschlichkeit" kommen wir als soziale Wesen aber nicht aus und sollten diese auch nicht vernachlässigen.</p>

Auswertungsbericht

Online Dialog „Mein Hannover 2030“ Bündelungsdialog

03. August 2015 (Stand 03.08.)

JANA GÄHLER

gaehler@zebralog.de

MATTHIAS TRENÉL

trenel@zebralog.de

MARIA BRÜCKNER

brueckner@zebralog.de

Inhalt


1 Bündelungsdialog der dauerhaften Foren.....	2
2 Auswertung des Bündelungsdialogs	3
2.1 Aktivität in den dauerhaften Dialogen.....	3
2.2 Diskussion und Ergebnisse.....	8
Anhang	19

1 Bündelungsdialog der dauerhaften Foren

Zum Abschluss der dauerhaften Dialoge, die während der gesamten Dialogphase für Beiträge geöffnet waren (Januar 2015 – 23. Juli 2015), wurden alle eingebrachten Themen im Zeitraum 02. – 23. Juli 2015 verdichtet. Dauerhafte Dialoge boten Benutzerinnen und Benutzern die Möglichkeit, eigene Themen in die fünf Handlungsfelder einzubringen und zu diskutieren. Im Bündelungsdialog konnten Ziele und Strategien herausgearbeitet, Themen gewichtet und neue Anregungen eingebracht werden. Gefragt wurden vor allem auch nach Anregungen und Wünsche an die Stadtverwaltung.

Wie wollen wir wachsen?

Dialog ist geöffnet bis zum 23. Juli 2015

Dialog abonnieren  1

Bitte nutzen Sie diesen Dialog für online-Gespräche untereinander zum Thema Wirtschaft, Arbeit, Wissenschaft und Umwelt falls Ihr Beitrag nicht in eines der oben genannten Themen fällt oder es geschlossen ist.










Mehr Informationen darüber, wie wir heute in diesem Handlungsfeld aufgestellt sind, finden Sie unter www.meinhannover2030.de

Einzelne Seite

Diesen Dialog als gelesen markieren

Dialogverwaltung

Neues Thema erstellen

Zuletzt aktualisiert	Startzeitpunkt	Meiste Antworten	Meiste Aufrufe	Benutzerdefiniert
★ ANGEPINNT Themenbündelung und weitere Ziele Erstellt von Online Moderation, 02.07.2015		0 Antworten 10 Aufrufe	Online Moderation 02.07.2015	 
Grünere Straßen Erstellt von Anton, 02.07.2015		0 Antworten 19 Aufrufe	Anton 02.07.2015	
Wirtschaft, Arbeit, Wissenschaft und Umwelt: Was liegt Ihnen besonders am Herzen? Erstellt von Henning Kohlmeier, 24.06.2015		6 Antworten 44 Aufrufe	Online-Dialog live im HCC 24.06.2015	
★ Für friedliche Nachbarschaft: das Stadtaubenprojekt in Hannover -Eingrenzung der Stadtauben-Population in Hannover- Erstellt von Online Moderation, 27.04.2015		2 Antworten 151 Aufrufe	Guidrun Becker 17.06.2015	
Hannovers Grün für die Zukunft sichern Erstellt von w.s., 17.01.2015		5 Antworten 358 Aufrufe	skip 29.05.2015	
★ Schwimmende Gärten auf der Leine Erstellt von Online Moderation, 13.05.2015		0 Antworten 101 Aufrufe	Online Moderation 13.05.2015	
★ Essbare Stadt und urbane Landwirtschaft Erstellt von Janne, 12.03.2015		7 Antworten 60 Aufrufe	Online Moderation 13.05.2015	
★ Essbare Stadt Erstellt von Online Moderation, 13.05.2015		0 Antworten 79 Aufrufe	Online Moderation 13.05.2015	
Grünflächen der Stadt		2 Antworten	Online Moderation	

Beispielhafter Screenshot des dauerhaften Dialogs im Handlungsfeld „Wirtschaft, Arbeit, Wissenschaft und Umwelt“

2 Auswertung des Bündelungsdialogs

2.1 Aktivität in den dauerhaften Dialogen

Im Vergleich waren die dauerhaften Dialoge des Online-Dialogs „Mein Hannover 2030“ wesentlich aktiver als die meisten Fachdialoge und konnten eine größere Gruppe von NutzerInnen gewinnen. Dabei gingen besonders viele Beiträge in den Handlungsfeldern „Wohnen, Versorgung und Mobilität“ (145) sowie „Wirtschaft, Arbeit, Wissenschaft und Umwelt“ (30) ein. In den anderen drei Handlungsfeldern kamen insgesamt 25 Beiträge sowie 12 ausgefüllte Fragebögen in der Umfrage zum Thema „Was ist Kultur?“ zusammen. Das Thema Mobilität (ÖPNV, Radverkehr und MIV) wurde besonders angeregt diskutiert und mit sehr unterschiedlichen Aspekten in den Dialog eingebracht.

Handlungsfeld	Themen	Beiträge zum Handlungsfeld Wort	Bildbeiträge	Davon Beiträge zu weiteren Themen	Handlungsfelder
Wirtschaft, Arbeit, Wissenschaft und Umwelt	Lebensqualität	3	keine	1	Mobilität: Radverkehr, Wohnen: gemischte Quartiere Versorgung: zentrale Einkaufsmöglichkeiten
	Grünflächen	10	1	1	Mobilität: Radverkehr
	Essbare Stadt und urbane Landwirtschaft	7	keine		
	Tierschutz	3	3		
	Was liegt Ihnen besonders am Herzen?			3	Mobilität: Verkehrsregelung Versorgung: Einzelhandel Sonstiges: Kommunikation der Verwaltung
Wohnen Versorgung und Mobilität	Mobilität: ÖPNV	6	2		
	Ausbau und Vorrang ÖPNV	17		1	Finanzen
	ÖPNV kostenlos	5		1	Finanzen: Umverteilung/Steuern

	Fahrradmitnahme im ÖPNV	9			
	Mobilität: sicherer Radverkehr	25	5		
	MIV/Autoverkehr (Reduzierung)	12		1	Inklusion: Barrierefreiheit
	Carsharing	4	1		
	Parkflächen und Parken	28	2		
	Bauen und Wohnen	16		1	WAWU: Grünflächen erhalten
	Stadt und Infrastruktur: Versorgung Handel	11		1	Inklusion: Barrierefreiheit
	Stadt und Infrastruktur: Straßen	9	2		
	Region Hannover	2			
	Öffentlicher Raum	1			
Bildung und Kultur	Jugendpanel	2 (Hinweise der Moderation)			
	Kulturförderung	2			
	Kulturangebot	2			
	Umfrage Kultur	12 Umfrage + 1 Kommentar			
	Social Entrepreneurship	3		3	WAWU:
	Bildung in Kitas/Schule	2	1	2	WAWU: Bezahlung von Kitamitarbeitern Integration: Förderung von Persönlichkeitsbildung und Toleranz in Kitas/Schulen
	Teilhabe im Alter	1		1	Wohnen: alternative Wohnprojekte für Senioren Teilhabe: Teilhabemöglichkeiten für Senioren

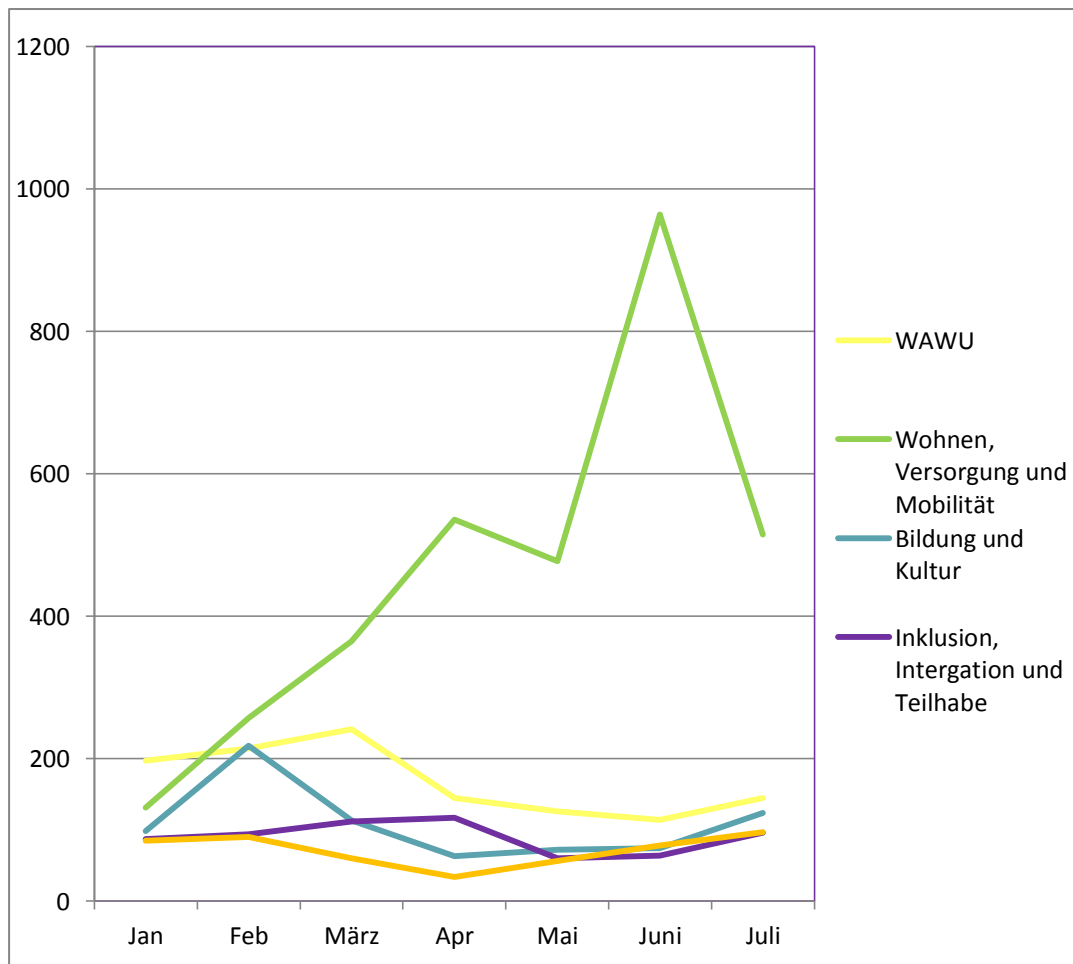
Inklusion, Integration und Teilhabe	Teilhabe 60+	2		2	Wohnen und Versorgung: Quartierskonzepte Kultur: Kulturangebot
	Integration: Kochen mit Flüchtlingen	1			
	Barrierefreier Verkehr	1		1	Mobilität: Barrierefrei
Finanzen	Finanzierung des Verkehrsnetzes	6		6	Mobilität:
	Öffentliche Hand	2			
	Neue Finanzierungskonzepte	2			
	Finanzierung von Kitas	1		1	WAWU: Bezahlung von Kitamitarbeitern

Besuche(r)

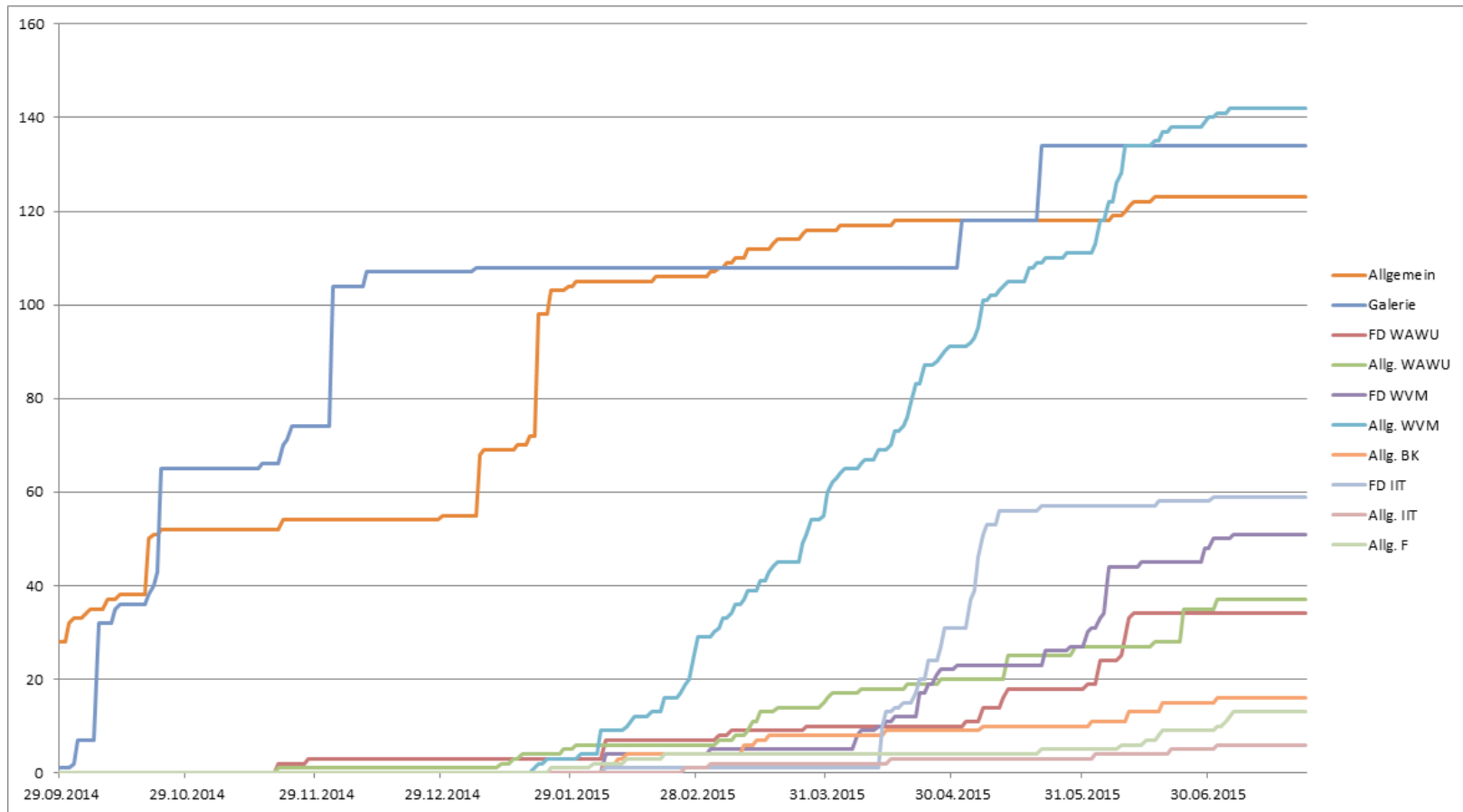
In der Betrachtung der Besucherzahlen und Seitenaufrufe fällt auf, dass der dauerhafte Dialog des Forums „Wohnen, Versorgung und Mobilität“ bei weitem der aktivste der Dialoge war – sowohl in Bezug auf Beiträge als auch auf die generierte Aufmerksamkeit und die Besucherzahlen. Besonders aktiv war der Dialog im Juni mit 964 Besuchen. Auch der Dialog im Handlungsfeld „Wirtschaft, Arbeit, Wissenschaft und Umwelt“ war mit durchschnittlich 169 Aufrufen im Monat vergleichsweise aktiv. Dabei fällt insgesamt auf, dass die Zahl der Aufrufe mit der Anzahl neuer Beiträge hochgingen (z.B. im Februar-März im Dialog „Wie wollen wir wachsen?“ (Handlungsfeld Wirtschaft, Arbeit, Wissenschaft und Umwelt)). Auch am Ende der Dialogphase konnte in den weniger aktiven Handlungsfeldern Bildung und Kultur sowie Finanzen eine höhere Aufmerksamkeit festgestellt werden. Diese ist damit zu erklären, dass NutzerInnen zum Schluss des Dialoges die Foren öfter auf neue Beiträge überprüft haben.

Pfadaufrufe der Startseiten der jeweiligen dauerhaften Dialoge

Thema	Jan	Feb	März	April	Mai	Juni	Juli
Wirtschaft, Arbeit, Wissenschaft und Umwelt	197	214	241	145	126	114	145
Wohnen, Versorgung und Mobilität	131	257	365	536	477	964	515
Finanzen	85	90	60	34	56	78	97
Bildung und Kultur	98	218	113	63	72	74	124
Inklusion, Integration und Teilhabe	87	94	112	117	60	64	96



Anzahl der Beiträge nach Datum und Dialog



2.2 Diskussion und Ergebnisse

Wirtschaft, Arbeit, Wissenschaft und Umwelt

Themen und Handlungsansätze

Essbare Stadt und urbane Landwirtschaft

- Städtische Grünflächen und Gärten sollten nicht nur verschönernden Charakter haben, sondern können auch mit Obst und Gemüse bepflanzt werden
- Man sollte das Konzept der Kleingärten neu diskutieren und über gemeinschaftliche Nutzungen nachdenken (Kurzpacht, Mitgestaltung, Gemeinschaftsnutzung)
- Diese Art urbaner Landwirtschaft hätte folgende Vorteile: Menschen lernen mehr über Lebensmittelproduktion und bekommen eine Verbindung zur Natur bzw. städtischen Grünanlagen, Gärten sind Orte der Begegnung und zum Naschen, regionale Produkte haben kürzere Transportwege

Grünflächen, Gärten und Parks

- Natur- und umweltverträgliche Bewirtschaftung der städtischen Grünflächen: Schutz der Pflanzen und Tiere (z.B. Insekten), Müllentfernung, keine Benutzung von Pestiziden und Herbiziden,
- Keine Versiegelung von Grünflächen und Umnutzung in Bauland sowie Erhalt der Grünflächen insbesondere Ränder der Eilenriede, Kleingärten
- Reduzierung des Autoverkehrs und keine neuen Parkplätze
- Priorität auf Grünflächen und dafür verdichtete Besiedelung (Hochhäuser) akzeptieren
- Finanzierungsmodell zur Pflege der Grünflächen: Teilfinanzierung über Beiträge von Anliegern insbesondere Firmen
- Schwimmende Gärten (wie in Uppsala) können zur Verschönerung der Stadt beitragen und Touristenattraktion sein, Vorbilder urbaner Landwirtschaft lassen sich unter anderem in Nordamerika finden (Vancouver, Rosario, Toronto)
- Straßen und öffentliche Plätze (auch kleinteilige öffentliche Flächen) begrünen

Sonstiges

- modernere Kommunikationskultur der Verwaltung mit den BürgerInnen: Bekanntmachung von städtischen Projekten wie z.B. Karte von Spielplätzen
- Tierschutz: Antrag auf betreute Taubenschläge für Stadtaubenpopulation

Wirtschaft, Arbeit, Wissenschaft und Umwelt

Ziele und Strategien	Bezug zu anderen Handlungsfeldern	Querschnittsthemen
<ul style="list-style-type: none"> • Förderung urbaner Landwirtschaft und vielseitiger urbaner Gärten (nicht nur in städtischer Hand) • Begrünung der Stadt (Straßen, Plätze) vorantreiben (auch kleinteilige öffentliche Flächen) • Erhalt und umweltverträgliche Pflege der städtischen Grünflächen • Ausbau der städtischen Grünanlagen auch unter dem Tourismusaspekt • Konzept zur Co-Finanzierung öffentlicher Grünflächen z.B. durch anliegende Firmen • Konzept zum Erhalt und der Pflege sauberer und grüner/lebenswerter und für alle zugänglicher Räume • Reduzierung des städtischen Autoverkehrs 	<p>Wohnen, Bauen und Mobilität</p> <p>Verdichtete und mehrgeschossige Bebauung</p> <p>Finanzen</p> <p>Finanzierungsmodell für umweltverträgliche Pflege von Grünanlagen und Kleingärten entwickeln</p>	<p>gesellschaftlicher Wandel, Innovation, Nachhaltigkeit, neue Kooperationen,</p>

Ziele und Strategien	Bezug zu anderen Handlungsfeldern	Querschnittsthemen
<ul style="list-style-type: none"> • Förderung von Bildung für Nachhaltige Entwicklung (Bewusstsein für Natur und ökologische Landwirtschaft) • Förderung von Beteiligungs- und Mitgestaltungsmöglichkeiten bei öffentlichen Grünflächen/Kleingärten • Förderung des Tierschutzes: Einrichtung betreuter Taubenschläge für Stadttauben 	<p>Bildung und Kultur</p> <p>Bildung für nachhaltige Entwicklung fördern (Kinder und Jugendliche sowie Erwachsene)</p>	

Wohnen, Versorgung und Mobilität

Themen und Handlungsansätze

Gestaltung von Mobilität und Verkehr

- Ausbau des Fahrradwegenetzes und des Fahrradverkehrs (z.B. wie in Kopenhagen): Radwege müssen sicher für alle Altersgruppen sowie komfortabel nutzbar sein (Bodenqualität, breite Radwege, Radschnellwege, Einbindung in den Verkehr). Hier wird die Einführung von Standards gefordert. Teilweise gab es sehr konkrete Vorschläge, wo man in Hannover Radwege ausbauen und Verkehr Fahrradfreundlicher und sicherer gestalten könnte z.B. Fahrradschneise von Linden in die Nordstadt oder Ausbau am Ihmeufer.
- Ausbau des ÖPNV und Vorrang des ÖPNV (bessere Anbindung der Randbezirke: z.B.: von Süd-West (Davenstedt/Wettbergen) über Döhren/Wülfel nach Süd-Ost (Wülfelrode), von Süd-West(Marienwerder/Stöcken) nach Nord-West(Davenstedt); Fahrradmitnahme erleichtern, über kostenlosen ÖPNV nachdenken)
- Förderung nachhaltiger Verkehrsmittel: E-Bikes (Pedelecs)
- Haltestellen von Stadtbahn und Bussen sollten barrierefreien Zugang ermöglichen und ansprechend gestaltet werden
- Reduzierung des Autoverkehrs (Motorisierter Individualverkehr) und Förderung von Carsharing-Angeboten

- Ampelschaltung: Gleichberechtigung von ÖPNV und Fußgängern zu Autoverkehr herstellen.
- Trotz der insgesamt starken Tendenz, klima- und umweltschonende Verkehrsmittel wie Fahrrad und ÖPNV stärker in den Fokus zu rücken und zu fördern wurde sich auch für ein intelligentes Verkehrskonzept für alle Teilnehmenden (Auto, Radverkehr, ÖPNV) ausgesprochen.
- Vorschlag: Straßensanierung mit Recyclingmaterialien

Parkflächen

- Geringere Priorität für Parkflächen (keine neuen Flächen für Parkplätze versiegeln)
- mehr Parkflächen an Carmobil verpachten, um Carsharing zu fördern
- Diskussion um Parkflächen und Gebühren wurde sehr angeregt geführt: Dabei wurden einerseits Gebühren für Falschparken und Parkgebühren in Stadtteilen gefordert, um damit etwa Gleichberechtigung zum ÖPNV zu schaffen. Andererseits wurden von vielen Gebühren für Anwohnerparken wegen der zu großen finanziellen Belastung privater Haushalte abgelehnt

Bauen und Wohnen

- Kommunale Wohnraumförderung und Bereitstellung von ausreichend preiswertem Wohnraum
- Gemischte Wohnviertel (Schichten, Kulturen)
- Autofreie bzw. verkehrsreduzierte Stadtviertel mit wohnungsnahen Grünflächen
- Verdichtete Besiedlung zum Einsparen von Flächenbedarf, mehrgeschossiges Bauen
- Attraktive Gestaltung von Mehrfamilienhäusern und damit Reduzierung des Flächenbedarfs
- Bereitstellung von ausreichend Unterkünften für Obdach- bzw. Wohnungslose sowie Flüchtlinge ist kommunale Aufgabe
- Lärmreduzierung in Wohnvierteln
- Förderung von altersgerechten Wohnprojekten

Stadtentwicklung

- Belebende Gestaltung der Innenstadt (gastronomisches Angebot, Tourismusförderung, Einzelhandel)
- Erhaltung eines sicheren, friedlichen, sauberen und lebenswerten öffentlichen Raums

- Komplette autofreie Gestaltung der Lister Meile
- Rückbau breiter Straßen und Bau von Haltestellenkaps (> Ziel: Reduzierung des Autoverkehrs)
- Verantwortlichkeit der Bauherren bei der Gestaltung von Straßen, Quartieren und Stadtteile

Versorgung und Einkaufen

- Zentrale Einkaufsmöglichkeiten
- Strategien und Richtlinien für „saubere“ Kleidung und Produkte (frei von Chemikalien etc.)

Wohnen, Versorgung und Mobilität

Ziele und Strategien	Bezug zu anderen Handlungsfeldern	Querschnittsthemen
<ul style="list-style-type: none"> • Ausbau des Radwegnetzes und Förderung eines Fahrradkonzeptes/des Radverkehrs • Reduzierung des Autoverkehrs insbesondere in Wohnvierteln • Ausbau des ÖPNV • Förderung von Carsharing-Angeboten • Nachhaltige Gestaltung von Sanierungsvorhaben • Konzept zur Erhaltung und Pflege eines sicheren, friedlichen, sauberen, lebenswerten und für alle zugänglichen öffentlichen Raums • Förderung der Innenstadt (Konzept für Einzelhandel, Gastronomie und Tourismus) • Regionalen Tourismus fördern durch regionale An- 	<p>WAWU</p> <p>Regionalen Tourismus fördern</p> <p>Werbung im öffentlichen Raum z.B. in Omnibussen reduzieren</p> <p>Sonstiges</p> <p>Gesundheit: Lärmreduzierung in Wohnvierteln</p>	<p>Demografischer Wandel, gesellschaftlicher Wandel, Innovation, Nachhaltigkeit, neue Kooperationen</p>

Ziele und Strategien	Bezug zu anderen Handlungsfeldern	Querschnittsthemen
<p>bindung des ÖPNV</p> <ul style="list-style-type: none">• Konzept zur Lärmreduzierung für Wohnviertel in der Nähe von Bahnschienen• Kommunale Förderung preiswerten Wohnraums• Förderung von altersgerechten Wohnprojekten• Bereitstellen von ausreichend Unterkünften für Obdachlose und Flüchtlinge• Bauplanung: mehrgeschossiges Bauen fördern und Flächenversiegelung vermeiden• Strategie zur durchmischten Besiedelung von Wohnvierteln (Viertel werden von verschiedenen Bevölkerungsgruppen bewohnt)• Einkaufsnetz mit zentralen Einkaufsmöglichkeiten erhalten und ausbauen		

Bildung und Kultur

Themen und Handlungsansätze

- Mehr (Wirtschafts-)Förderung von Kultureinrichtungen
- Kitausbau und bessere Bezahlung für Kitamitarbeiter, die den Grundstein der Bildung legen
- Erweiterung der Ausbildung für Lehrer und Erzieher: Förderung von Kindern bei der Ausbildung ihrer Persönlichkeit, Talente und Soft Skills
- Mehrere Umfragen wie zum Thema „Was ist Kultur?“ sowie des Jugendpanel zu Kulturangeboten, Musik und
- Kultur kann wertvollen Input geben. Die vielen Kulturangebote in Hannover wurden positiv hervorgehoben. Es wurde jedoch kritisiert, dass neben einigen preiswerten Angeboten viele wie Oper oder Theater wegen der Eintrittspreise von vielen Menschen nicht genutzt werden können
- Aufruf zum Thema Austausch und Engagement im Bereich Social Entrepreneurship

Bildung und Kultur

Ziele und Strategien	Bezug zu anderen Handlungsfeldern	Querschnittsthemen
<ul style="list-style-type: none"> • Ausbau kostengünstiger kultureller Angebote • Verstärkung von Öffentlichkeitsarbeit zur Bekanntmachung von z.B. Kulturangeboten sowie Angeboten der Stadt • Mehr (Wirtschafts-)Förderung von kulturellen Einrichtungen • Ausbau sozialen Wirtschaftens und Bildungsangebote zu diesem Thema 	<p>Finanzen Finanzielle Förderung von Kultureinrichtungen und kostengünstigen Kulturangeboten</p> <p>WAWU Ausbau von Kitas, bessere Bezahlung von Kitamitarbeitern in staatlichen Kitas</p> <p>Förderung von Initiativen für Social Entre-</p>	<p>Gesellschaftlicher Wandel, Innovation, Nachhaltigkeit, neue Kooperationen</p>

<ul style="list-style-type: none">• Erweiterung der Lehrer- und Erzieherausbildung: mehr Fördermöglichkeiten für Kinder schaffen, ihre Persönlichkeit, Talente und Soft Skills zu entwickeln• Förderung von Bildung für nachhaltige Entwicklung (Kleidung, Nahrung, Umwelteinwirkung)	preneurship	
--	-------------	--

Inklusion, Integration und Teilhabe

Themen und Handlungsansätze

- Armut in der Generation 60+: Zur Verbesserung der Lebensqualität von vor allem älteren aber auch jüngeren Menschen ohne viele Geld sollten Kommunen in Stadtteilen/Quartieren vielseitige Angebote für Freizeit, kulturelle Teilhabe, Sport, medizinische Versorgung und Einkaufsmöglichkeiten in unmittelbarer Nähe ermöglichen. Diese sollten weitestgehend von der Kommune kostenlos bzw. kostengünstig bereitgestellt werden.
- Omnibushaltestellen sollten stadtweit barrierefrei ausgebaut werden, um so Mobilität insbesondere von älteren Menschen und Menschen mit Behinderungen zu fördern.
- Für ein (inter-)kulturelles Miteinander wurde das gemeinsame Kochen angeregt. Auf diese Weise könnten sich auch Flüchtlinge einbringen und Beschäftigung finden.

Ziele und Strategien	Bezug zu anderen Handlungsfeldern	Querschnittsthemen
<ul style="list-style-type: none"> • "Teilhabe von Älteren bzw. Armen • kostenlose und kostengünstige soziale, kulturelle Angebote und Teilhabemöglichkeiten in den Stadtteilen erweitern" • altersgerechte Wohnprojekte fördern • "Integration von Migranten und Flüchtlingen • Förderung von sozialen Initiativen für ein gutes Miteinander" • Ausbau der Barrierefreiheit (im öffentlichen Raum) 	<p>WAWU: Angebot von Dienstleistern und Parks (wohnortnah)</p> <p>Wohnen, Versorgung und Mobilität: Quartierskonzept für Versorgung, Barrierefreiheit im ÖPNV ausbauen</p> <p>Bildung und Kultur: Kostenfreie Kulturelle Angebote in den Stadtteilen erweitern</p>	<p>Demografischer Wandel, gesellschaftlicher Wandel, neue Kooperationen</p>

Finanzen

Themen und Handlungsansätze

- Der Schuldenstand der Kommunen ist eine Belastung der zukünftigen Generationen: Forderung: Der Länderfinanzausgleich sollte neu definiert und Finanzierungsregelungen zwischen Kommune, Land und Bund sollten verbindlich geregelt werden
- Einnahmequellen der Stadt sollten gesichert werden
- Kommunen sollten (wieder) einen größeren Anteil aus der Einkommenssteuer erhalten
- „Hannover Anleihe“ als alternatives und faires Kreditkonzept

Infrastruktur und Versorgung

- U-Bahnbau in den 70ern wurde in einem Beitrag als Fehlinvestition angesehen: Forderung: Reduzierung des Autoverkehrs und beim Aus- bzw. Neubau von ÖPNV nur oberirdische Linien. Damit könnten erhebliche Kosten für Infrastrukturprojekte und den Straßenausbau gespart werden.
- Forderung: Kitaplätze für alle gebührenfrei zu gewährleisten

Finanzen

Ziele und Strategien	Bezug zu anderen Handlungsfeldern	Querschnittsthemen
<ul style="list-style-type: none"> • Schuldenstand reduzieren • Stabilere/größere Budgets aus den Finanzausgleichen erhalten • Sparen bei der Infrastrukturunterhaltung • Zusätzliche, soziale Förderungsprojekte ermöglichen • Kostenfreie Kitaplätze ermöglichen • Offenheit für kreative Finanzierungsvorschläge (wie etwa faires Kreditsystem) • Investition in oberirdischen ÖPNV • Förderung von und Investieren in Radwegnetz und Radverkehrskonzept 	<p>Bauen, Mobilität</p> <p>Reduzierung des Autoverkehrs/MIV</p> <p>Förderung des ÖPNV"</p> <p>Förderung des Radwegnetzes durch Investitionen</p> <p>WAWU</p> <p>Vermeidung von Abwanderung von Firmen</p>	<p>gesellschaftlicher Wandel, Innovation, Nachhaltigkeit, neue Kooperationen</p>

Anhang

Hintergrund: Online-Dialog „MeinHannover2030“

Die Verwaltung hat für den Dialogprozess zum Stadtentwicklungskonzept Mein Hannover 2030 fünf Handlungsfelder zur Stadtentwicklung vorgegeben: „Wirtschaft, Arbeit, Wissenschaft und Umwelt“, „Wohnen, Versorgung und Mobilität“, „Bildung und Kultur“, „Inklusion, Integration und Teilhabe“ sowie „Finanzen“. Der Online-Dialog orientiert sich ebenso wie das breite Veranstaltungsspektrum an diesen fünf Handlungsfeldern.

Der Stadtdialog unterteilt sich in drei Phasen: **Auftaktphase, Dialogphase und Auswertungs- und Konzeptphase**. Der große Teil der moderierten Online-Dialoge erfolgt in der Dialogphase. Dabei wurden zum einen themenspezifische Fachdialoge geführt und zum anderen für jedes Handlungsfeld ein breiterer dauerhafter Dialog eingerichtet.

Die meisten Fachdialoge finden in Verknüpfung mit einer (Fach-)Veranstaltung vor Ort statt und orientieren sich thematisch an den Veranstaltungen. Zur Stärkung des Dialoges sollen Beiträge aus den Veranstaltungen und aus den Fachdialogen miteinander verknüpft werden und zusammen in den weiteren Prozess einfließen.

Die dauerhaften Dialoge bieten den Nutzerinnen und Nutzern die Möglichkeit weitere - nicht in den Fachdialogen bedachte - Themen einzubringen und zu diskutieren. Außerdem können sich Nutzerinnen und Nutzer auch nach dem Abschluss der Fachdialoge weiter über aktive Themen austauschen und weitere Ideen zur Sprache bringen.

Auswertungsbericht

Online Dialog „Mein Hannover 2030“

Fachdialog „Wie kann es ein gutes, ökologisch und sozial gerechtes Zusammenleben aller geben?“

28. Mai 2015

Jana Gähler

gaehler@zebralog.de

Matthias Trenél

trenel@zebralog.de

Maria Brückner

brueckner@zebralog.de

Inhalt

1	Fachdialog Agenda 21	2
2	Auswertung des Fachdialogs Agenda 21.....	3
2.1	Aktivität im Fachdialog Agenda 21.....	3
2.2	Diskussionsinhalte	3
2.3	Statistische Daten für März 2015	3
	Anhang	5

1 Fachdialog Agenda21: Wie kann es ein gutes, ökologisch und sozial gerechtes Zusammenleben aller geben?

Der Fachdialog des Agenda21- und Nachhaltigkeitsbüros fand im Zeitraum 05. März – 30. März 2015 statt. Der Online Dialog drehte sich parallel zur Veranstaltung am 16. März im Neuen Rathaus um das Thema Zuwanderung für „Mein Hannover 2030“ und die Grundlagen für ein gutes Zusammenleben. Schwerpunkte lagen auf Herausforderungen und Strategien zum Thema Zuwanderung.

Die Fragestellungen des Fachdialogs wurden dabei an den Themen und Schwerpunkten der vor Ort-Veranstaltung ausgerichtet. Im Zentrum standen folgende Fragen:

1. Was muss heute schon getan werden, damit ein gutes, ökologisch und sozial gerechtes Zusammenleben aller gelingt?
2. Welche Begegnungsräume benötigen wir, um voneinander lernen zu können?
3. Was kann ich persönlich dazu beitragen und zu welchen persönlichen Einschnitten bin ich bereit?"

The screenshot shows the website 'ONLINEDIALOG2030.DE' with a search bar and navigation tabs: AKTUELL, DIALOG, GALERIE, and TERMINE. The main content area displays the title 'Wie kann es ein gutes, ökologisch und sozial gerechtes Zusammenleben Aller geben?' and a list of discussion topics.

Zuletzt aktualisiert	Startzeitpunkt	Meiste Antworten	Meiste Aufrufe	Benutzerdefiniert
ANGEPINNT Wie können wir „mein Hannover 2030“ gemeinsam gestalten? Erstellt von Online Moderation, 05.03.2015		0 Antworten	73 Aufrufe	Online Moderation 05.03.2015
die ultimative Lösung ... Erstellt von franzbetz, 08.03.2015		1 Antwort	77 Aufrufe	Online Moderation 26.03.2015

Die Werbung für den Dialog erfolgte im Zuge der Einladung für die Veranstaltung.

2 Auswertung des Fachdialogs Agenda 21

2.1 Aktivität im Fachdialog

Insgesamt gab es wenig Aktivität im Fachdialog „Wie kann es ein gutes, ökologisch und sozial gerechtes Zusammenleben aller geben?“. Er wurde im Zeitraum seiner Öffnung 230 mal aufgerufen. Es gab zwei Beiträge.

Einer der Beiträge war ein Kommentar zum Themenbereich und Fragestellung. Dieser verweist auf die möglicherweise zu abstrakte und umfassende Fragestellung. Man sollte lieber Beiträge und Lösungsansätze erfragen, die niedrighschwellig ansetzen z.B. in Bezug auf Grünflächen. Die Breite des Themas kann trotz heruntergebrochener Fragestellung als zu komplex und daher als Hemmniss für Beteiligung interpretiert werden.

2.2 Diskussionsinhalte

Neben der Kritik an der Ausrichtung des Themas gab es folgende inhaltliche Beiträge:

Autofreies Hannover:

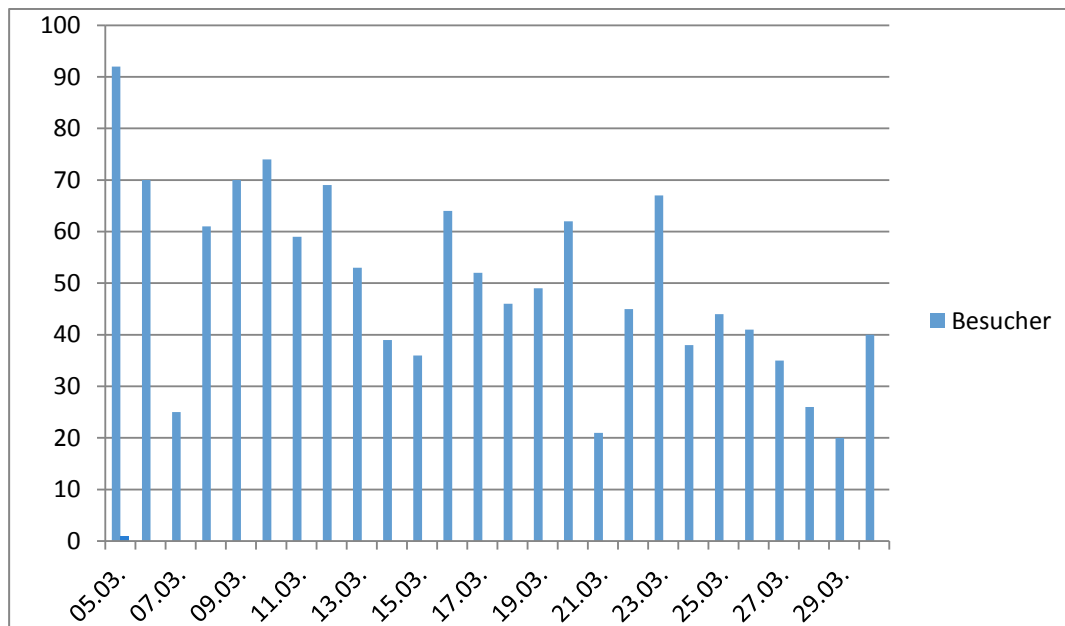
- Verkehr und Mobilität: der motorisierte Individualverkehr (MIV) sollte zugunsten des ÖPNV zurückgefahren werden. Der ÖPNV sollte ausgebaut werden.
- Autofreies Wohnen: die Stadt sollte so wenig Autos wie möglich enthalten
- Infrastrukturausbau: ÖPNV spart Kosten und macht den Straßenausbau und viele Infrastrukturprojekte unnötig

2.3 Statistische Daten für März 2015

Im März konnte der Online-Dialog die vorläufig höchste Besucherzahl verzeichnen. Diese hatten sich von 476 im Oktober 2014 und 488 im Januar 2015 zu 836 im März gesteigert. Das bedeutet im März waren 836 verschiedene Personen bzw. IP-Adressen auf den Seiten des Online-Dialoges „Mein Hannover 2030“. Dabei waren die vier Tage, an denen die meisten Besucher verzeichnet werden konnten, die vier Tage vom 03.-06. März zum Start der Fachdialoge des Agenda21-Büros sowie des parallel startenden Dialogs Wohnen. Gleichzeitig waren jedoch die Schwankungen zwischen den Besuchszahlen sehr hoch und die täglichen Besuchszahlen von durchschnittlich 50 im Dialogzeitraum eher niedrig.

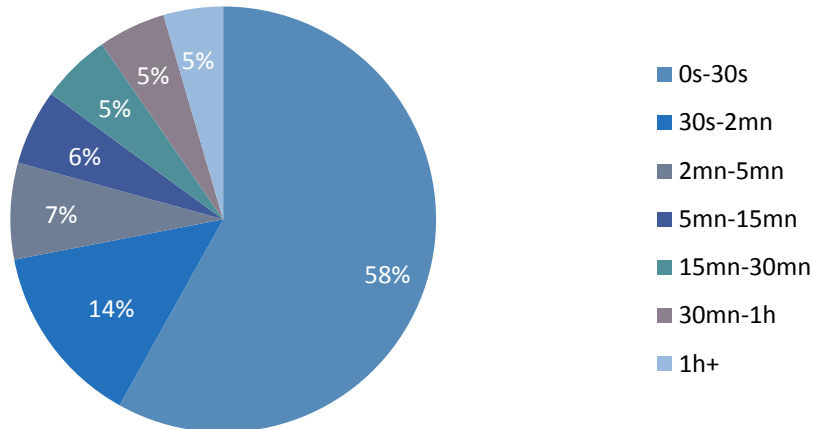
Besuchszahl	März gesamt	Dialogzeitraum (05.-30.03.)
Gesamtzahl Besuche	1.570	1.298
Höchste Anzahl an einem Tag	92	92
Niedrigste Anzahl an einem Tag	20	20
Durchschnitt	50	50

Besucherzahlen pro Tag im Dialogzeitraum 05.-30. März



Im März konnten im Vergleich zu den vorherigen Monaten zudem eine höhere Anzahl von durchschnittlich 785 Seitenabrufen und von 2.235 Klicks täglich verzeichnet werden an. Allerdings kann man der durchschnittlichen Besuchszeit von unter 8 Minuten und von nur bis zu 30 Sekunden im Falle von 57% aller Besuche entnehmen, dass viele der Besucher sich während ihres Aufenthaltes nicht tief in den Dialog eingelese haben.

Anzahl der Besuche in Prozent



Anhang

Hintergrund: Online-Dialog „MeinHannover2030“

Die Verwaltung hat für den Dialogprozess zum Stadtentwicklungskonzept Mein Hannover 2030 fünf Handlungsfelder zur Stadtentwicklung vorgegeben: „Wirtschaft, Arbeit, Wissenschaft und Umwelt“, „Wohnen, Versorgung und Mobilität“, „Bildung und Kultur“, „Inklusion, Integration und Teilhabe“ sowie „Finanzen“. Der Online-Dialog orientiert sich ebenso wie das breite Veranstaltungsspektrum an diesen fünf Handlungsfeldern.

Der Stadtdialog unterteilt sich in drei Phasen: **Auftaktphase, Dialogphase und Auswertungs- und Konzeptphase**. Der große Teil der moderierten Online-Dialoge erfolgt in der Dialogphase. Dabei wurden zum einen themenspezifische Fachdialoge geführt und zum anderen für jedes Handlungsfeld ein breiterer dauerhafter Dialog eingerichtet.

Die meisten Fachdialoge finden in Verknüpfung mit einer (Fach-)Veranstaltung vor Ort statt und orientieren sich thematisch an den Veranstaltungen. Zur Stärkung des Dialoges sollen Beiträge aus den Veranstaltungen und aus den Fachdialogen miteinander verknüpft werden und zusammen in den weiteren Prozess einfließen.

Die dauerhaften Dialoge bieten den Nutzerinnen und Nutzern die Möglichkeit weitere - nicht in den Fachdialogen bedachte - Themen einzubringen und zu diskutieren. Außerdem können sich Nutzerinnen und Nutzer auch nach dem Abschluss der Fachdialoge weiter über aktive Themen austauschen und weitere Ideen zur Sprache bringen.

Übersicht der Beiträge des Fachdialogs Agenda21

Frage	Schlagwort	Beitrag
<p>Ein autofreies Hannover ist möglich!</p>	<p>MIV, ÖPNV, autofreies Wohnen/Stadt, Infrastruktur</p>	<p>Hannover 2030 ist autofrei!</p> <p>Hannover verfügt bereits heute über einen relativ gut ausgebauten ÖPNV. Um weitere ÖPNV-Angebote kostensparend und effizient anbieten zu können, ist es notwendig, die Infrastruktur für den Motorisierten Individualverkehr so zu reduzieren, dass einerseits nach wie vor dringend notwendige Formen von Autoverkehr stattfinden können, wie z. B. Lieferverkehr, Handwerker-Fahrzeugverkehr, Polizei- und Rettungskraft-Einsatzfahrten, Müllentsorgung und so weiter. Andererseits kann der private Autoverkehr zu den Einkaufsmöglichkeiten in der Innenstadt und in den Stadtteilen ebenso auf Null reduziert werden wie der sogenannte Berufsverkehr, der ja eigentlich gar kein Berufsverkehr ist, denn die Beteiligten am so genannten Berufsverkehr fahren ja nicht berufsmäßig Auto. Vielmehr handelt es sich überwiegend um Fahrten zum Arbeitsplatz, die in den allermeisten Fällen auch mit dem ÖPNV getätigt werden können.</p> <p>Gegen diese Vision eines autofreien Hannover wird oft eingewendet, dass das Auto nun mal ein wichtiger Wirtschaftsfaktor darstelle, der unverzichtbar sei. Dem steht gegenüber, dass auch die Fahrten mit dem ÖPNV ein wichtiger Wirtschaftsfaktor sind. Der ÖPNV-Ausbau würde unter anderem bedeuten, dass zusätzliche Busse und Bahnen hergestellt werden und Fahrer und Wartungspersonal beschäftigt werden müssen. Die Produktion von Bussen und Bahnen ist personalintensiver als die PKW-Produktion und die Beschäftigung von Omnibusfahrerinnen und Omnibusfahrern sowie Straßenbahnfahrerinnen und Straßenbahnfahrern bedeutet eine permanente Beschäftigungsmöglichkeit auch dann, wenn die Fahrzeuge im Einsatz sind. Während einmal verkaufte PKW meistens vom Käufer selbst und zwar privat gefahren werden. Volkswirtschaftlich betrachtet ist eine Gesellschaft, die mit dem ÖPNV mobil ist, deutlich besser gestellt, als eine "Autogesellschaft". Viele teure Infrastrukturprojekte, für die eigentlich das Geld fehlt, siehe z.B. Brückeninstandsetzung Südschnellweg, können eingespart werden, weil ein auskömmlicher ÖPNV nur einen Bruchteil der Verkehrsflächen und der Verkehrsinfrastruktur benötigt wie der MIV. Weitere Kosteneinsparungen kommen zu Stande durch die deutlich niedrigere Unfallquote sowie den verbesserten Umweltschutz. (Feinstaub, Abgase, CO₂, Flächenversiegelung usw.) Siehe dazu auch diesen Bericht aus der faz.net über die Stadt Metz, die mit einem innovativen ÖPNV-Ausbau weltweit Beachtung fand: http://www.faz.net/a...n-12116619.html</p>

Frage	Schlagwort	Beitrag
Die ultimative Lösung	Grünflächen, Dialogkritik	<p>Die ultimative Lösung kann es nicht geben. allein die fragestellung erstickt jeden dialog. da wird eine antwort, ein beitrag erwartet, der alle themen irgendwie gerecht wird. Das ruft maximal die besserwisser, die projektfixierten, die grossen ideen auf den plan, aber nicht die, die einfach eine idee, ein statement haben. so wie mich, der sich in den grünflächen, parks und gewässern einen mobilen kiosk wünscht. dessen angebot z.b. kommunikative getränke aus verschiedenen kulturen beinhaltet. ein kiosk der nicht auf gewinn optimiert sein muss, sondern eher locker und leicht. auf den man sich freut, wenn er um die ecke biegt, dessen klingel man hört, so wie etwa der/die eis-mann/frau mit seinem vw-bulli. da würde ich mich freuen, wenn andere ihre ideen und gedanken beisteuern. und vielleicht radelt er/sie im sommer ja tatsächlich um die ecke im park.</p>

Auswertungsbericht

Online Dialog „Mein Hannover 2030“

Fachdialog „Zukunft des Wohnens in gemischten Quartieren: Weiter wohnen wie gewohnt?“

29. Mai 2015

Jana Gähler

gaehler@zebralog.de

Matthias Trenél

trenel@zebralog.de

Maria Brückner

brueckner@zebralog.de

Inhalt

1	Fachdialog Zukunft des Wohnens.....	2
2	Auswertung des Fachdialogs „Zukunft des Wohnens“	3
2.1	Aktivität im Fachdialog „Zukunft des Wohnens“	3
2.3	Statistische Daten für März 2015	3
	Anhang	5

1 Fachdialog „Zukunft des Wohnens“

Der Fachdialog zum Thema „Zukunft des Wohnens“ fand im Zeitraum 03 – 17. März 2015 statt und war im Themenbereich „Wohnen, Versorgung und Mobilität“ angesiedelt. Die Fragestellungen wurden dabei an den Themen und Schwerpunkten der Veranstaltung am 10. März im alten Rathaus ausgerichtet. Die Veranstaltung setzte sich unter anderem mit den Auswirkungen gesellschaftlicher Veränderungen wie einer internationaler werdenden Einwohnerstruktur auf den Wohnungsmarkt und den kommunalen Instrumentarien auseinander. Welche Spielräume werden für den Gestaltungsprozess der Stadt gesehen?

Unter dem Titel „Zukunft des Wohnens in gemischten Quartieren: Weiter wohnen wie gewohnt?“ wurden im Online Dialog Bedarfe und Strategien zum Thema Wohnen debattiert. Im Zentrum des Online Dialogs standen folgende Fragen:

1. Wie verändern sich Lebensstile und Bedarfe zum Wohnen?
2. Wie muss sich die Stadt verändern, wenn die Menschen im Durchschnitt älter und internationaler werden?
3. Welche Strategien und Instrumente haben die Kommune und andere Akteure, um mit gesellschaftlichen Veränderungen umzugehen?

The screenshot shows the web interface for the online dialog. At the top, there is a header with the logo 'HANNOVER' and the URL 'ONLINEDIALOG2030.DE'. Below the header, there are navigation tabs for 'AKTUELL', 'DIALOG', 'GALERIE', and 'TERMINE'. The main content area displays the title of the dialog and a call to action: 'Möchten Sie mitschreiben? Melden Sie sich einfach an!'. Below this, there is a section titled 'Zukunft des Wohnens in gemischten Quartieren: Weiter wohnen wie gewohnt?' with a sub-header 'Dialog war vom 3. März - 17. März 2015 geöffnet'. The text explains that users can bring their ideas and competencies to the topic of housing, either in person at the event on 10.03. or online. It also provides a link to the dialog: 'Wie machen wir Hannover zu einem Zuhause für viele?'. At the bottom, there is a table of dialog topics. The table has columns for 'Zuletzt aktualisiert', 'Startzeitpunkt', 'Meiste Antworten', 'Meiste Aufrufe', and 'Benutzerdefiniert'. The first row shows a topic titled 'Bedarfe und Strategien zum Thema Wohnen' with 0 answers and 123 views, moderated online on 03.03.2015.

Zuletzt aktualisiert	Startzeitpunkt	Meiste Antworten	Meiste Aufrufe	Benutzerdefiniert
ANGEPINNT		0 Antworten	123 Aufrufe	Online Moderation 03.03.2015

2 Auswertung des Fachdialogs „Zukunft des Wohnens“

2.1 Aktivität im Fachdialog „Zukunft des Wohnens“

Der Fachdialog „Zukunft des Wohnens: weiter wohnen wie gewohnt?“ wurde im Zeitraum seiner Öffnung 225 mal und das Thema das Dialoges 117 mal aufgerufen. Es gab keine Beiträge.

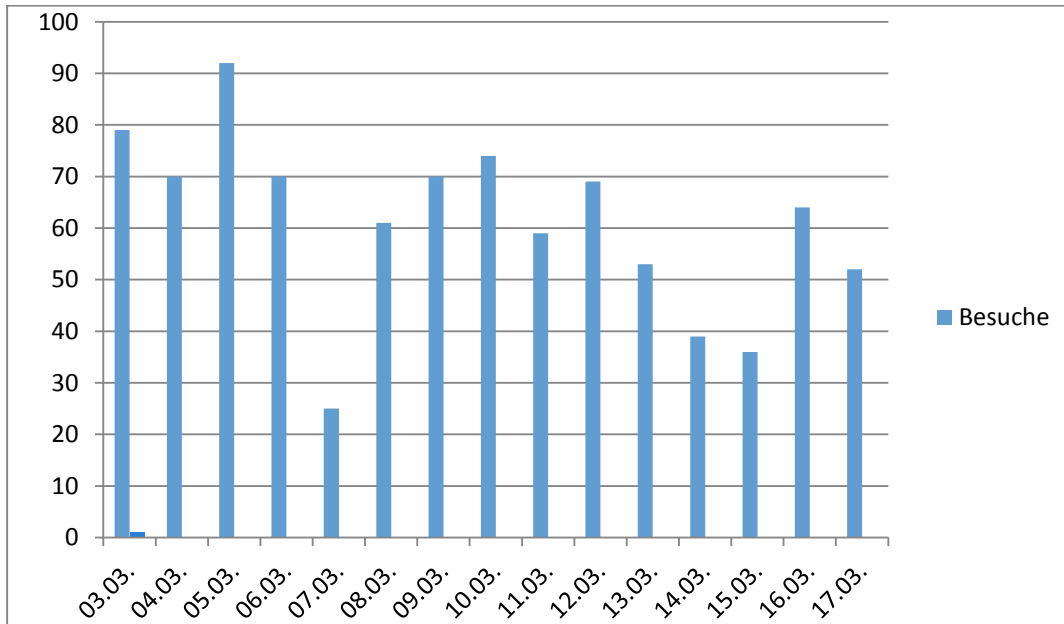
Allerdings wurden ähnliche Themen mit den Schwerpunkten Flüchtlingsunterkünfte und autofreies Wohnen im dauerhaften Dialog des Handlungsfeldes Wohnen, Versorgung und Mobilität: „Wie machen wir Hannover zu einem Zuhause für viele?“ debattiert.

2.2 Statistische Daten für März 2015

Im März konnte der Online-Dialog die vorläufig höchste Besucherzahl verzeichnen. Diese hatten sich von 476 im Oktober 2014 und 488 im Januar 2015 zu 836 im März gesteigert. Das bedeutet im März waren 836 verschiedene Personen bzw. IP-Adressen auf den Seiten des Online-Dialoges „Mein Hannover 2030“. Dabei waren die vier Tage, an denen die meisten Besuche verzeichnet werden konnten, die vier Tage zum Start des Fachdialoges „Zukunft des Wohnens: Weiter Wohnen wie gewohnt?“. Es fand jedoch zum gleichen Zeitraum der Dialog „Wie kann es ein gutes, ökologisch und sozial gerechtes Zusammenleben aller geben?“ statt, sodass Aufmerksamkeit nicht nur diesem Dialog zugerechnet werden kann.

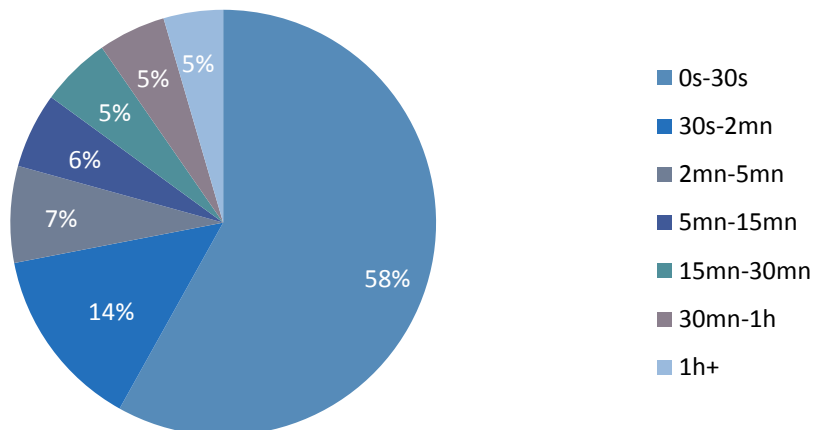
Besuchsanzahl	März gesamt	Dialogzeitraum (03.-17.03.)
Gesamtzahl der Besuche	1.570	913
Höchste Anzahl an einem Tag	92	92
Niedrigste Anzahl an einem Tag	20	25
Durchschnitt	50	61

Besuchszahlen pro Tag im Dialogzeitraum 03.-17. März



Im gleichen Zeitraum (03.-17. März 2015) konnten zudem die höchsten Zugriffszahlen und Seitenabrufe aufgewiesen werden. Allerdings kann man der Besuchszeit von durchschnittlich 445 Sekunden und von nur bis zu 30 Sekunden im Falle von 57% aller Besuche entnehmen, dass viele der Besucher sich nicht tief in die Seiten eingelesen haben sondern möglicherweise nur gesichtet haben, ob neue Beiträge vorhanden sind.

Anzahl der Besuche in Prozent



Anhang

Hintergrund: Online-Dialog „MeinHannover2030“

Die Verwaltung hat für den Dialogprozess zum Stadtentwicklungskonzept Mein Hannover 2030 fünf Handlungsfelder zur Stadtentwicklung vorgegeben: „Wirtschaft, Arbeit, Wissenschaft und Umwelt“, „Wohnen, Versorgung und Mobilität“, „Bildung und Kultur“, „Inklusion, Integration und Teilhabe“ sowie „Finanzen“. Der Online-Dialog orientiert sich ebenso wie das breite Veranstaltungsspektrum an diesen fünf Handlungsfeldern.

Der Stadtdialog unterteilt sich in drei Phasen: **Auftaktphase, Dialogphase und Auswertungs- und Konzeptphase**. Der große Teil der moderierten Online-Dialoge erfolgt in der Dialogphase. Dabei wurden zum einen themenspezifische Fachdialoge geführt und zum anderen für jedes Handlungsfeld ein breiterer dauerhafter Dialog eingerichtet.

Die meisten Fachdialoge finden in Verknüpfung mit einer (Fach-)Veranstaltung vor Ort statt und orientieren sich thematisch an den Veranstaltungen. Zur Stärkung des Dialoges sollen Beiträge aus den Veranstaltungen und aus den Fachdialogen miteinander verknüpft werden und zusammen in den weiteren Prozess einfließen.

Die dauerhaften Dialoge bieten den Nutzerinnen und Nutzern die Möglichkeit weitere - nicht in den Fachdialogen bedachte - Themen einzubringen und zu diskutieren. Außerdem können sich Nutzerinnen und Nutzer auch nach dem Abschluss der Fachdialoge weiter über aktive Themen austauschen und weitere Ideen zur Sprache bringen.

Auswertungsbericht

Online Dialog „Mein Hannover 2030“

Fachdialog „Baukultur als Stadtwert: Wie soll unsere Stadt aussehen?“

29. Mai 2015

Jana Gähler

gaehler@zebralog.de

Matthias Trenél

trenel@zebralog.de

Maria Brückner

brueckner@zebralog.de

Inhalt

1	Fachdialog Baukultur als Stadtwert.....	2
2	Auswertung des Fachdialogs „Baukultur als Stadtwert“	3
2.1	Aktivität im Fachdialog „Baukultur als Stadtwert“	3
2.2	Diskussionsinhalte	3
2.3	Statistische Daten für April 2015	4
	Anhang	6

1 Fachdialog „Baukultur als Stadtwert“

Im Themenbereich Bauen wurde der Fachdialog Online mit dem Titel „Baukultur als Stadtwert: Wie soll unsere Stadt aussehen?“ geführt. Im Zeitraum vom 06. April bis zum 20. April konnten sich Hannoveranerinnen und Hannoveraner in drei Themenforen einbringen und austauschen. Der Fachdialog orientierte sich an den Themenschwerpunkten der Veranstaltung im alten Rathaus am 13. April 2015. Mit einem Fokus auf das Thema Baukultur wurden hier vor allem eine gemeinsame stadtbildpflegende Konvention und eine gemeinsame Verantwortlichkeit und Gestaltung der Stadt und der Stadtquartiere durch Politik, Bauherren, Planer und Nutzer behandelt.

The screenshot shows the website 'ONLINEDIALOG2030.DE' with a search bar and navigation tabs for 'AKTUELL', 'DIALOG', 'GALERIE', and 'TERMINE'. The main content area displays the title 'Baukultur als Stadtwert: Wie soll unsere Stadt aussehen?' and a sub-header 'Dialog war geöffnet vom 6. bis zum 20. April 2015'. Below this, there is a text block explaining the purpose of the dialog and a button to 'Melden Sie sich einfach an!'. A table lists the topics discussed during the dialog.

Thema	Antworten	Aufrufe	Moderation
ANGEPINNT Erbe Hannovers	1 Antwort	66 Aufrufe	Online Moderation 14.04.2015
ANGEPINNT gemeinsame Vereinbarung zur Baukultur?	0 Antworten	30 Aufrufe	Online Moderation 07.04.2015
← Verantwortlichkeit der Bauherren	0 Antworten		Online Moderation

Im Fachdialog Online ging es dann um Anforderungen für die Gestaltung neuer Quartiere und öffentlicher Räume. Dazu wurden folgende drei Fragenkomplexe zur Diskussion gestellt:

1. Was ist das baukulturelle Erbe Hannovers? Und wie gehen wir mit ihm um?
2. Wie könnte man gemeinsam mit Politik, Bauherren, Planern und Nutzern Baukultur gestalten?
Wie erreicht man eine feste Vereinbarungen und arbeitet daran weiter?

3. Wie kann man Bauherren in die Verantwortung nehmen, wenn es um die Gestaltung einer Straßenabfolge, eines Quartiers und einer Stadt geht?

2 Auswertung des Fachdialogs „Baukultur als Stadtwert“

2.1 Aktivität im Fachdialog „Baukultur als Stadtwert“

Die Aktivität während des Dialogzeitraums war sehr gering. Es ging ein Beitrag zum Thema baukulturelles Erbe Hannovers ein. Das dritte Thema zur Verantwortlichkeit der Bauherren wurde wegen seiner inhaltlichen Ausrichtung und paralleler Diskussionen in den dauerhaften Dialog „Wie machen wir Hannover zu einem Zuhause für viele?“ verschoben. Er ist nachwievor offen. Bisher wurden zwei Beiträge von Nutzern eingestellt. Der Fachdialog "Baukultur als Stadtwert" wurde im April 127 mal aufgerufen.

Thema	Aufrufe	Beiträge
Baukulturelles Erbe	54	1
Gemeinsame Baukonvention	26	0
Verantwortlichkeit der Bauherren	88 (noch offen)	2

2.2 Diskussionsinhalte

Inhaltlich gab es verschiedene Sichtweisen auf das Thema Neubau und Gestaltung des Stadtbildes. Insgesamt wurde sich für eine Gestaltung von Gebäuden ausgesprochen, die das Stadtbild und ästhetische Gesichtspunkte sowie Begrünung stärker einbezieht. Darüber hinaus sind die Perspektiven auf Gestaltung von Wohn- und Nutzflächen sowie Parkplätzen unterschiedlich.

Baukulturelles Erbe

- Bebauung im öffentlichen Raum: Man sollte bei Neubebauung einen ganzheitlichen Blick auf das „Große Ganze des Stadtbildes Hannover“ und seine Identität haben. Modische Aspekte haben zu oft Vorrang über Stadtbildpflege.

Wie kann man eine gemeinsame Vereinbarung zur Baukultur mit Politik, Bauherren, Planern und Nutzern erreichen?

- Keine Beiträge

Verantwortlichkeit der Bauherren bei der Gestaltung von Stadtquartieren

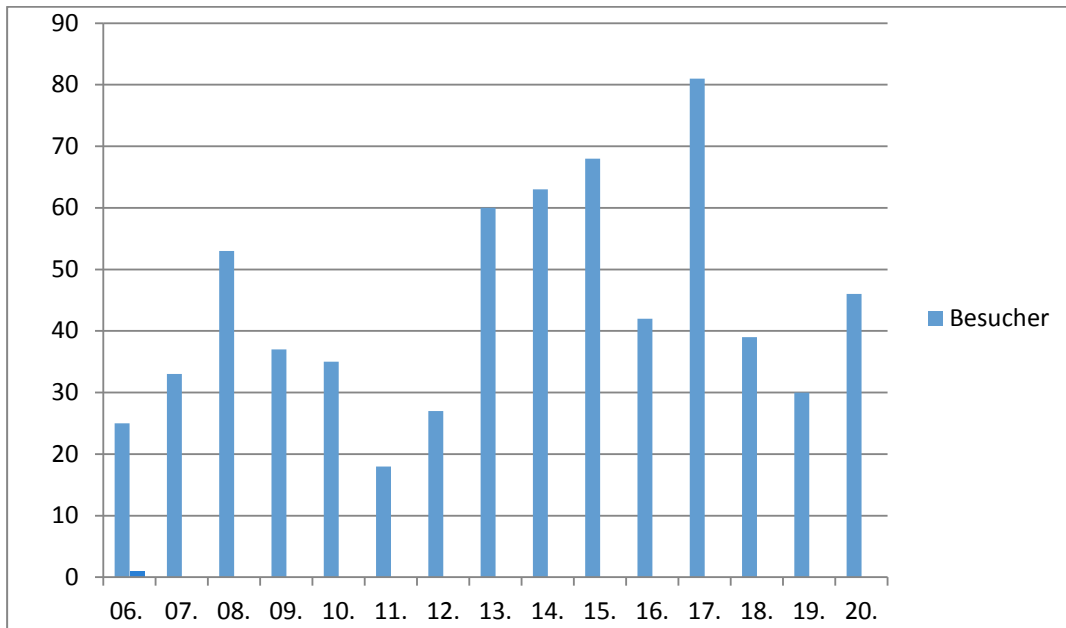
- Verantwortlichkeit der Bauherren ist gegeben
- Partizipative Gestaltung öffentlicher Gebäude:
 - Bei Ausschreibungen Abstimmung der architektonischen Entwürfe
 - Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern bei Fassadenentwürfen
- Mehrgeschossiges Bauen:
 - Multifunktionales Bauen
 - Fokus auf Wohnräume
- Parkflächen:
 - Stadtteilparkhäuser außerhalb des Wohnbereichs
 - Integration von Parkflächen in mehrstöckigen Gewerbe- und Wohngebäuden
- Begrünung von Außenfassaden

Ein Beitrag legt den Fokus bei der Gestaltung des Stadtbildes und im Neubau auf Wohnflächen und weniger auf Parkflächen. Darüber hinaus wurde die Begrünung und kreative Gestaltung von Fassaden als Anregung für eine Neu- bzw. Umgestaltung von Gebäuden genannt.

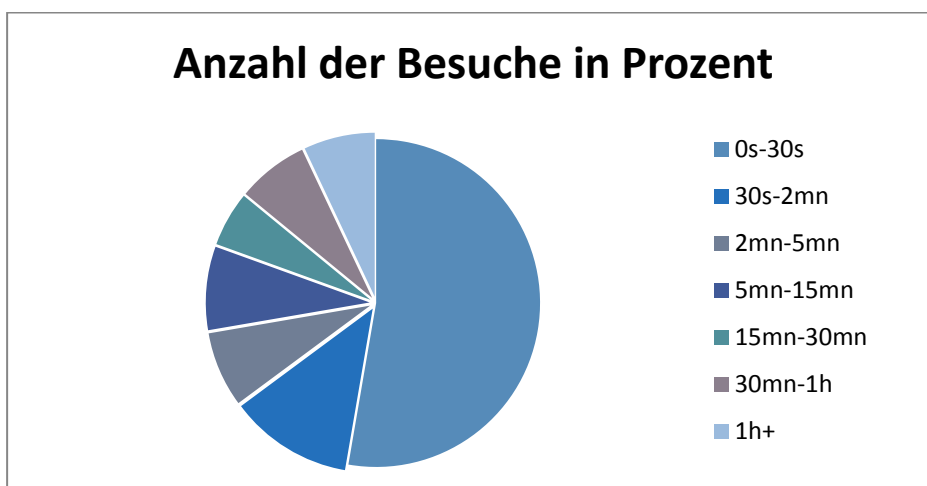
2.3 Statistische Daten für April 2015

Im April waren etwas weniger Besucher (805) im Dialog „Mein Hannover 2030“ zu verzeichnen als im März (835). Dabei konnten im Dialogzeitraum zwischen 18 und 81 Besuche am Tag auf den Seiten des Dialoges und durchschnittlich ca. 47 Besuche täglich verzeichnet werden. Am 13./14. April, dem Tag der Veranstaltung im Rathaus sowie am Folgetag, waren besonders viele Besuche im Online-Dialog. Da es sich dabei aber gleichzeitig um die beiden Auftakttage des Fotodialoges „Soziales Hannover 2030“ handelt und dieser mehr Beiträge aufweist, kann keine eindeutige Korrelation festgestellt werden.

Besuchszahlen	März	April (06.-20.04.)
Gesamtzahl Besucher	836	805
Gesamtanzahl Besuche	1.570	657
Höchste Anzahl an Besuchen an einem Tag	92	81
Niedrigste Anzahl an einem Tag	20	18
Durchschnitt	50	47



Die Aufenthaltsdauer im Dialog bleibt im April ähnlich gering wie im März. 52,5% der Besuche verbleiben nur bis zu 30s auf den Seiten des Dialogs. Die durchschnittliche Dauer beträgt jedoch immerhin knapp 10 min. Es ist anzunehmen, dass die Besucher mit kurzer Aufenthaltsdauer lediglich geprüft haben, ob neue Beiträge eingegangen sind.



Anhang

Hintergrund: Online-Dialog „MeinHannover2030“

Die Verwaltung hat für den Dialogprozess zum Stadtentwicklungskonzept Mein Hannover 2030 fünf Handlungsfelder zur Stadtentwicklung vorgegeben: „Wirtschaft, Arbeit, Wissenschaft und Umwelt“, „Wohnen, Versorgung und Mobilität“, „Bildung und Kultur“, „Inklusion, Integration und Teilhabe“ sowie „Finanzen“. Der Online-Dialog orientiert sich ebenso wie das breite Veranstaltungsspektrum an diesen fünf Handlungsfeldern.

Der Stadtdialog unterteilt sich in drei Phasen: **Auftaktphase, Dialogphase und Auswertungs- und Konzeptphase**. Der große Teil der moderierten Online-Dialoge erfolgt in der Dialogphase. Dabei wurden zum einen themenspezifische Fachdialoge geführt und zum anderen für jedes Handlungsfeld ein breiterer dauerhafter Dialog eingerichtet.

Die meisten Fachdialoge finden in Verknüpfung mit einer (Fach-)Veranstaltung vor Ort statt und orientieren sich thematisch an den Veranstaltungen. Zur Stärkung des Dialoges sollen Beiträge aus den Veranstaltungen und aus den Fachdialogen miteinander verknüpft werden und zusammen in den weiteren Prozess einfließen.

Die dauerhaften Dialoge bieten den Nutzerinnen und Nutzern die Möglichkeit weitere - nicht in den Fachdialogen bedachte - Themen einzubringen und zu diskutieren. Außerdem können sich Nutzerinnen und Nutzer auch nach dem Abschluss der Fachdialoge weiter über aktive Themen austauschen und weitere Ideen zur Sprache bringen.

Übersicht der Beiträge des Fachdialogs Bauen

Frage	Schlagwort	Beitrag
<p>Was ist das baukulturelle Erbe Hannovers? Und wie gehen wir mit ihm um?</p>	<p>Bauliche Identität, Ganzheitliche Bauensembles, Mode, Stadtbild</p>	<p>Christian B: Das ist eine sehr interessante, in Zügen beinahe schon groteske Frage vor dem Hintergrund solcher aktuellen Stichworte wie Bebauung öffentlichen Raums im Ensemble des Zooviertels (Mars-la-tour-Str., Seelhorst-/Ecke Zeppelin-, noch dazu mit Luxus!-Wohnungen), Schiffgraben, Osterstraße (Deutsche Hypo vs Abriss Gründerzeithaus), Bebauungspläne Steintor, Bebauung Klagesmarkt ... Baukulturelles Erbe, das nicht Hillebrecht zum Opfer fiel, städtebauliche Identität, wird vernichtet. (Zur Freude der Stadtkämmerei?) Neues Kröpcke-Center, Deutsche Hypo, Deloitte ... Fassadenarchitekturen, die an prominenter Stelle im Stadtbild nichts mit Stadtbildpflege und Identitätsbildung im Originären zu tun haben, vielmehr mit modischen Aspekten. Wo ist der Blick aufs große Ganze des Ensembles Stadtbild Hannover im Sinne einer stilsicheren Identität? Der große, übergeordnete Blick vs Einzelmaßnahmen, die übergreifende Idee? Auch den neu gestalteten Trammplatz sehe ich als fragwürdig an im Sinne einer stilsicheren Ensemblekonzeption, was nicht an der Trammplatz-Gestaltung als solcher kritisiert.</p>

Frage	Schlagwort	Beitrag
<p>Wie kann man Bauherren in die Verantwortung nehmen, wenn es um die Gestaltung einer Straßenabfolge, eines Quartiers und einer Stadt geht?</p>	<p>Verantwortlichkeit der Bauherren, Mehrgeschossiges Bauen, Begrünung, partizipative Gestaltung</p>	<p>Gibt es nicht einen Bebauungsplan, der dem Bauherren Vorgaben gibt, wie der Neubau gestaltet wird? Schön wäre es, Ausschreibungen für öffentliche Gebäude öffentlich zu machen, so dass die Bevölkerung abstimmen kann, welcher Vorschlag welchen Architekten genommen wird. Warum lässt man die Fassadengestaltung nicht mal von interessierten Laien machen, gerne auch von älteren Schülern als Projekt im Kunstunterricht. Schön wäre mehr Farbe und mehr Formenvielfalt, einfach mehr Kreativität generell. Zur Zeit werden ja offensichtlich lauter Klone des neuen Kröpcke Gebäudes gebaut, ist nicht hässlich, aber eben auch kein Hingucker. Zur Mehrgeschossigkeit: Warum reden alle immer nur von Wohnbebauung und nicht von Gewerbebauten? Supermärkte und Baumärkte außerhalb des Zentrums verbrauchen durch die eingeschossige Bauweise und den Parkplatz drumherum unnötige Fläche (und sind noch hässlich dazu). Diese sollen generell mehrstöckigen gebaut werden, Rolltreppen, die für Einkaufswagen geeignet sind, gibt's ja schließlich schon lange! Statt Parkplätze drumherum ein Parkhaus in die oberen Etagen, dann wäre viel Platz gespart. Und bitte Efeu und wilden Wein um die Parkhausfassade, ich habe noch keines gesehen, das obtisch akzeptabel wäre.</p>

Frage	Schlagwort	Beitrag
<p>Wie kann man Bauherren in die Verantwortung nehmen, wenn es um die Gestaltung einer Straßenabfolge, eines Quartiers und einer Stadt geht?</p>	<p>Stadtteilparkhäuser, Fokus Wohnraum</p>	<p>Zuallererst muss die Vorschrift weg, dass jeder Bauherr verpflichtet ist, Autostellplätze zu bauen. Wer partout einen Stellplatz für ein eigenes Auto braucht, der muss sich halt dafür stark machen, dass Stadtteilparkhäuser gebaut werden, wo er einen Stellplatz kostenpflichtig mieten kann. Tiefgaragen oder ebenerdige Stellplätze auf dem zu bebauenden Grundstück verteuern nur den Wohnungsbau. Und schließlich sollen Häuser dafür gebaut werden, dass dort Menschen wohnen können, nicht dafür, dass dort Autos parken können. Das Auto sollte nicht so dicht wie möglich an der Wohnung geparkt werden können, sondern am besten so weit weg wie möglich, dann würden viele Menschen sich erst gar kein Auto anschaffen oder zumindest es seltener benutzen. Von Tiefgaragen, Stellplätzen vor oder hinterm Haus oder Parken auf dem Dach halte ich deshalb gar nichts.</p> <p>Die Stellplatzverordnung geht übrigens zurück auf ein Gesetz, das während der Nazi-Diktatur eingeführt wurde: Die Reichsgaragenverordnung von 1939.</p>

Auswertungsbericht

Online Dialog „Mein Hannover 2030“

Fachdialog „Fotodialog Soziales Hannover 2030:

Wie stärken wir selbständiges Leben und gesellschaftliche Teilhabe?“

02. Juli 2015

Jana Gähler

gaehler@zebralog.de

Matthias Trenél

trenel@zebralog.de

Maria Brückner

brueckner@zebralog.de

Inhalt

1	Fotodialog Soziales Hannover 2030	2
2	Auswertung des Fotodialogs „Soziales Hannover 2030“	5
2.1	Aktivität im Fachdialog „Soziales Hannover 2030“	5
2.2	Diskussion	7
2.3	Statistische Daten für April/Mai 2015.....	25
	Anhang	28

1 Fotodialog Soziales Hannover 2030

Der Fotodialog zum Thema „Soziales Hannover 2030: Wie stärken wir selbständiges Leben und gesellschaftliche Teilhabe?“ fand im Zeitraum 13. April – 13. Mai 2015 statt und war im Handlungsfeld „Inklusion, Integration und Teilhabe“ angesiedelt. Der Aufbau des Dialoges entsprach einer Sammlung von Fotos zu verschiedenen Themen, die dann entweder per Foto oder per Text kommentiert werden konnten. Erklärtes Ziel des Dialogs war ein vereinfachter Zugang zu Themen des Alltags und Miteinander in Hannover. Der Fachdialog war in sieben Themenbereiche untergliedert, zu denen jeweils verschiedene Fragen diskutiert werden konnten:

1. Alle willkommen?
 - Wie können wir Neuankömmlingen aus allen Kulturen den Start erleichtern, damit sie in Hannover schnell eine neue Heimat finden?
 - Hannovers Wachstum fußt im Wesentlichen auf Zuwanderung aus andern Ländern Europas – wussten Sie das? Wie heißen wir sie willkommen?
2. Familien kommen und bleiben?
 - Was macht Hannover familienfreundlich? was müssen wir tun, damit das so bleibt? Wie kann Leben in der Großstadt über alle Familienphasen und in allen -konstellationen attraktiv bleiben?
 - Was zieht Familien nach Hannover? Wann leben sie gern in der Stadt?
 - Bezahlbare Wohnungen, lebendige öffentliche Räume, ein starkes Bildungsangebot, ein gutes Miteinander, familienfreundliche Arbeitgeber... Was finden Sie wichtig für das Familienleben in Hannover?
 - In Hannover leben fast 50.000 Familien mit Kindern unter 18 Jahren. Das klingt viel, es sind aber nur 17% der Gesamtbevölkerung. Wie schaffen wir es, die Bedürfnisse von Kindern und Jugendlichen im Blick zu behalten?
 - Wo sehen Sie weitere Schwächen oder Stärken in Hannover für Familien mit Kindern und Jugendlichen?
 - Wie sieht zum Beispiel ein Hannover aus, in dem berufstätige Eltern in Familiensorge und Beruf unterstützt werden?
3. Ob arm, ob reich – alle mit dabei?
 - Oft ist es schwer, mit wenig Geld „Schritt zu halten“. Um trotzdem „teilhabe“ zu können, gibt es eine Reihe von Angeboten. Kennen Sie zum Beispiel den Hannover-Aktiv-Pass? Oder den "kleinen Geldbeutel"? Welche Unterstützungsangebote finden Sie sinnvoll, welche fehlen?

- Wie können sinnvolle Angebote besser beworben werden, damit mehr Menschen sie nutzen? Welche Angebote sollten ausgeweitet werden - ob in Hannover oder in Ihrem Stadtteil?
- Welche Kräfte können Sie selbst entfalten? Was können Nachbarschaften oder Netzwerke dazu beitragen?
- Zoo, Kino, shoppen: Können Sie sich alles leisten, was Sie wollen?
- Strom, Heizkosten, Versicherungen: Alles wird teurer. Woran sparen Sie zuerst? Woran würden Sie auf keinen Fall sparen?
- Sich etwas leisten können oder sparen müssen, viele Aktivitäten und Teilhabemöglichkeiten funktionieren nur mit Geld. Welche Erfahrungen haben Sie? Wie beeinflusst das Thema Geld unser Miteinander?
- Soziale Ungleichheit gehört zum alltäglichen Leben in Hannover und anderen Städten. Was könnten wir tun, um diese zu verringern?
- Haben Sie Erfahrungen, wie es ist, mit wenig Geld "dabei" zu sein? Wie machen Sie das?
- Und wie und wo kann man sich engagieren, andere mit einzubeziehen?

4. Jung und Alt miteinander?

- Wie kann es gelingen, voneinander zu lernen, sich gegenseitig zu respektieren und das Wissen der jungen mit dem älterer Generationen auszutauschen? Wie können wir noch besser miteinander ins Gespräch kommen? Wieviel Miteinander der Generationen brauchen und wollen wir?
- Jung und Alt miteinander – zeigen Sie uns, wie das geht! Jung und Alt getrennt – hier die Kita, dort das Altenheim: Wollen wir das? Oder Jung und Alt gemeinsam: Wie geht das?
- Was denken Sie zum Thema Zusammenleben mit mehreren Generationen? Brauchen wir Angebote für jede Gruppe allein oder sollten diese eher generationenübergreifend gestaltet werden?
- Wir wollen das Thema der Generationen noch einmal neu beleuchten. Dafür haben wir uns gefragt, wo es in ihrem Stadtteil Orte gibt, an denen Junge und Alte zusammenkommen?
- Und wie kommen Sie am besten mit anderen Menschen (anderer Altersgruppen) ins Gespräch?

5. Gute Nachbarschaft?

- Leben in der Stadt: Fest verwurzelt im Kiez oder anonym und ungestört? Wie wollen wir in Zukunft miteinander leben – in den Straßen, in den Häusern?
- Was brauchen wir, damit sich gute Nachbarschaft entwickeln kann? Welche Initiativen und Projekte oder öffentlichen Plätze und Feste unterstützen schon heute eine lebendige Nachbarschaft?
- Wie wichtig sind Ihnen Ihre Nachbarn / ist Ihnen Nachbarschaft? Was bedeutet für Sie gute Nachbarschaft? Was verhindert gute Nachbarschaft?

- Fußt gute Nachbarschaft darauf, wenn oder dass man die gegenseitige Unterstützung braucht? Worin könnte diese Unterstützung bestehen? Was brauchen oder wünschen Sie sich von Ihren Nachbarn? Oder wann ist Ihnen Nachbarschaft "zu viel"? Berichten Sie uns von schönen und nicht so schönen Momenten der Nachbarschaft.


6. Freiräume für Mädchen und Jungen

- Treffpunkte im Sommer und Winter, Rückzugs-, Sport- und Bewegungsorte im öffentlichen Raum – wo finden Kinder und Jugendliche Platz in Hannover? Von welchen Orten müssten es mehr in Hannover geben?
- Was brauchen Kinder und Jugendliche, um ihre Räume zu gestalten und mitzubestimmen? Parkhaus Jam und Skateanlagen, die Lieblings-Parkbank oder der Jugendtreff – wo findet Jugend Stadt?
- Was sind für dich „Freiräume“?
- Was macht deine „Freiräume“ so wichtig für dich?
- Was erlebst du gerne in Hannover? Welche Orte sind schon gut?
- Oder wo möchtest du eigentlich gerne dabei sein, aber es geht nicht?

7. Barrierefrei und inklusiv?

- Wie und wo kann Hannover die Teilhabe von Menschen (mit und ohne Behinderung) erleichtern? Welche guten Beispiele kennen Sie? Zeigen Sie uns Ihr barrierefreies oder gar inklusives Hannover 2030!
- Barrieren in Hannover – wer kennt sie nicht: Fotografieren Sie Ihre persönliche Alltagsbarriere.
- Was läuft schon gut in Hannover im Bereich Barrierefreiheit und wo muss noch etwas getan werden?
- Wie sieht es in Ihrer Nachbarschaft aus? In welchen Situationen sehen Sie sich mit Hindernissen konfrontiert?
- Haben wir alle immer barrierefreie Lösungen in unserem beruflichen und privaten Umfeld parat?
- Inklusion heißt: Wer dabei sein möchte, kann dabei sein, oder? Wie inklusiv ist Hannover?

Soziales Hannover 2030: Wie stärken wir selbständiges Leben und gesellschaftliche Teilhabe?

Dialog abonnieren  1


Dialog war geöffnet vom 13. April bis zum 12. Mai 2015




Ein Bild sagt manchmal mehr als viele Worte. Und es hilft häufig, kompliziertere Sachverhalte oder bewegende Gefühle einprägsam auszudrücken. Hier werden Fotos Ihres ganz persönlichen Hannovers gesucht. Nicht als Beiträge zu einer Art Fotowettbewerb, sondern als Ausdruck ihrer Wünsche, Kritikpunkte oder Lösungsideen. Zeigen Sie in Bildern, was Sie bewegt.

Die Fotos können kommentiert werden oder einfach für sich sprechen. Es können Alltagsschnappschüsse oder spontane Beobachtungen sein - auf dem Weg zur Kita, zur Schule, zur Arbeit, beim Blick aus dem Fenster. Es können kreative Bildkompositionen sein, mit Bedacht arrangiert. Wichtig ist jeweils, dass keine Urheber- oder Persönlichkeitsrechte verletzt werden: Im Zweifel lieber ein Motiv ohne Gesichter verwenden. Und vielleicht wird auch Ihr Foto ja Bestandteil einer Vernissage/Ausstellung im weiteren Verlauf des Stadtdialoges?

Einzelne Seite

 Rechte/Kopie Ausschneiden

 Diesen Dialog als gelesen markieren

Dialogverwaltung

Neues Thema erstellen

Zuletzt aktualisiert	Startzeitpunkt	Meiste Antworten	Meiste Aufrufe	Benutzerdefiniert
★ ANGEPINNT Alle willkommen? Erstellt von Online Moderation, 13.04.2015		4 Antworten	122 Aufrufe	Online Moderation 21.05.2015
★ ANGEPINNT Familien kommen und bleiben? Erstellt von Online Moderation, 13.04.2015		4 Antworten	161 Aufrufe	Online Moderation 11.05.2015
★ ANGEPINNT Ob arm, ob reich - alle mit dabei? Erstellt von Online Moderation, 13.04.2015		8 Antworten	255 Aufrufe	Online Moderation 07.05.2015
★ ANGEPINNT Jung und alt miteinander? Erstellt von Online Moderation, 13.04.2015		4 Antworten	132 Aufrufe	Online Moderation 07.05.2015
★ ANGEPINNT Gute Nachbarschaft? Erstellt von Online Moderation, 13.04.2015		3 Antworten	103 Aufrufe	Online Moderation 06.05.2015
★ ANGEPINNT Freiräume für Mädchen und Jungen? Erstellt von Online Moderation, 13.04.2015		1 Antwort	81 Aufrufe	Online Moderation 06.05.2015
★ ANGEPINNT Barrierefrei und inklusiv? Erstellt von Online Moderation, 13.04.2015		10 Antworten	278 Aufrufe	Online Moderation 06.05.2015
★ Wilfried Behre, Kunstaktion Erstellt von Wilfried Behre, 18.04.2015		2 Antworten	66 Aufrufe	Online Moderation Gestern, 08:53
● Fotoimpulse in der Galerie Erstellt von Henning Kohlmeier, 18.06.2015		0 Antworten	13 Aufrufe	Henning Kohlmeier 18.06.2015
Hannover bleibt bunt! Erstellt von Can Arkadas e.V., 11.05.2015		0 Antworten	25 Aufrufe	Can Arkadas e.V. 11.05.2015
★ Geburten und Arbeiten Erstellt von Frank Radel, 08.05.2015		1 Antwort	24 Aufrufe	Online Moderation 11.05.2015

2 Auswertung des Fotodialogs „Soziales Hannover 2030“


2.1 Aktivität im Fachdialog „Soziales Hannover 2030“

Der Fachdialog „Soziales Hannover 2030: Wie stärken wir selbständiges Leben und gesellschaftliche Teilhabe“ wurde im Zeitraum seiner Öffnung 741-mal aufgerufen. Es gab insgesamt 89 Beiträge, davon 44 Bilder, die von Nutzerinnen und Nutzern eingestellt wurden. Die meisten Bilder und Beiträge waren zu den Themen „Barrierefrei und inklusiv?“ sowie „Ob arm, ob reich – alle mit dabei?“. Außerdem gab es eine große Anzahl von Fotos (27), die nicht explizit einem der gestellten Themen zugeordnet waren bzw. werden konnten und zum Teil als eigene Fotogalerie/Reihe gerechnet werden können.

Beiträge	Anzahl der Beiträge zum Handlungsfeld	Bildbeiträge zum Handlungsfeld	Moderationskommentare (exklusive Fragestellung)	Bildkommentierung durch weitere Nutzer
Alle willkommen?	1	1	2	keine
Familien kommen und bleiben	6	3	1	keine
Ob arm, ob reich- alle mit dabei?	10	5	1	keine
Jung und Alt miteinander?	4	2	2	keine
Gute Nachbarschaft?	2	1	2	keine
Freiräume für Jungen und Mädchen	keine	keine	1	keine
Barrierefrei und inklusiv?	12	5 (+1 von Moderation)	4	2
Anderes Thema	54	27		1
Gesamt	89	44(+1)	13	3

2.2 Diskussion


Alle willkommen?

Beitrag	Aspekte zum Handlungsfeld	Kommentare	Verschneidung der Handlungsfelder
	Universitätsgebäude mit deutscher Flagge davor	keine	Wirtschaft, Arbeit, Wissenschaft, Bildung, Kultur


Familien kommen und bleiben



	Aspekte zum Handlungsfeld	Kommentare	Verschneidung der Handlungsfelder



	<p>Spielgerät/Kunst, Straße, Häuserfront</p>	<p>Verspieltes, Kreatives auf den Plätzen und an den Straßen. In der Stadtmitte und auch in den Stadtteilen. Das wär's. Unsere Nachbarländer auf der anderen Rheinseite machen's vor - und der Spielplatz an der Davenstedter Straße (Haltestelle Nieschlagstraße) ist auch ein gelungenes Beispiel. Tische mit Gesellschaftsspielfeldern auf der Platte, Geschicklichkeitsspiele und Bewegungsgeräte, Sitzbänke. Hier treffen sich alle Generationen. Keine "Verzehrpflicht" und keine Stufen. Für den kurzen Zwischenstopp oder einen ganzen Nachmittag in der Sonne.</p> <p>Straßenkunst ist toll, aber manchmal lässt sich's ja auch gemeinsam denken (Form und Funktion - einschließlich Kindersicherheit) oder ergänzen...</p>	<p>Wohnen und Bauen, Kultur</p>
	<p>Kicker, Spielplatz, Grünfläche, Häuser</p>	<p>Fotografische Ergänzung: Der "Begegnungsplatz" an der Nieschlagstraße bietet durch Sitzgelegenheiten und Nischen nicht nur schöne Spielereien wie in der Gruppenstraße (Bild im Beitrag oben), sondern auch eine großartige Aufenthaltsqualität: [Foto] Da kann man die Lindener schon drum beneiden...</p>	<p>Wohnen und Bauen, Grünflächen</p>

	<p>Ledertasche, Teppich, Kinderwagen</p>	<p>Soziales Leben, symbolisch Kinderwagen und Arbeitstasche</p>	<p>Arbeit, Wirtschaft</p>
---	--	---	---------------------------

Ob arm, ob reich – alle mit dabei?



	Aspekte zum Handlungsfeld	Kommentare	Verschneidung der Handlungsfelder
	<p>Gusseiserne Statue von einem Mann mit Regenschirm, Einkaufsstraße/Innenstadt, Schuhgeschäft im Hintergrund, auf dem Boden liegende Person hinter der Statue, zwei Krücken gegen Statue gelehnt, zwei blau-gemusterte Einkaufstaschen, weißer Pappbecher auf der Straße</p>	<p>Mittendrin, aber nicht dabei! - Auch Alltag für Menschen in Hannover!</p>	<p>Wirtschaft, Arbeit</p>

	<p>Braune Geldbörse, mehrere 2-20-Centstücke, Tischplatte/Holzplatte</p>	<p>Das Bild steht für Zinsen, die wir zurzeit bekommen für unser Geld: Quasi KEINE. Die Stiftungen, die ja nur ihre Zinsen ausschütten, haben in Zeiten wie diesen (Niedrigzinsflauten) kaum mehr Geld mehr, um Zuschüsse für Arme zu gewähren. Vielen Menschen wäre mit ein paar Euro schon enorm geholfen: Hier eine Klassenfahrt, dort ein Schüler-Sprachaustausch, hier ein Hörgerät oder dergleichen. Mein Vorschlag: Warum kooperieren die Stadtverwaltung / die Stiftungen nicht mit hannoverschen BürgerInnen? Manche wissen nicht, wohin mit ihrem Geld. Darunter wären auch einige, die bereit sind, ihr Geld lieber zinsfrei zu verleihen, z. B. als Kleinst- oder Mikrokredite, als es auf dem Sparbuch zins- und sinnlos liegen zu lassen. Das müsste aber zentral organisiert werden, damit Kreditnehmer und Kreditgeber anonym bleiben können, wenn sie das möchten. Es bräuchte eine neutrale Vermittlungsorganisation dazwischen, die die vertraglichen Dinge regelt.</p>	<p>Wirtschaft, Arbeit, Finanzen</p>
	<p>Im Zentrum auf dem Boden sitzende Person mit schwarzer Jacke und blauer Mütze, Innenstadt, Dunkelheit, verschwommen vorbeilaufende Menschen, gelbes Fahrrad links</p>	<p>obdachlos</p>	<p>Wirtschaft, Arbeit, Finanzen</p>

	<p>Im Zentrum auf dem Boden/Lidel-Tüte kniende Frau mit blauem Kopftuch, brauner Jacke und gemustertem Rock, Becher in der Hand, Blick auf vorbeilaufende Menschen, lehnt an silbernen Metallmülleimer, dahinter vorbeiflanierende Menschen, Buchladen/Postkartenständer</p>	<p>Arme betteln</p>	<p>Wirtschaft, Arbeit, Finanzen</p>
	<p>Im Vordergrund Frau in Kopftuch, grün-grauer Kapuzenjacke und langem Rock, greift in silbernen Metallmülleimer, im Hintergrund vorbeilaufende Menschen, Eingang eines Schuhladens (Deichmann), Innenstadt</p>	<p>Immer auf der Suche</p>	<p>Wirtschaft, Arbeit, Finanzen</p>


Jung und Alt miteinander?

	Aspekte zum Handlungsfeld	Kommentare	Verschneidung der Handlungsfelder
--	---------------------------	------------	-----------------------------------

	<p>Halle des Hauptbahnhof, Hinweisschild oben, Richtung Züge laufende Menschenmasse</p>	<p>Alt und Jung müssen hier durch. Aber wenn es so voll ist wie im Berufsverkehr heute Nachmittag auf dem Foto, ist das echt eine Qual und die gebotene Rücksicht bleibt oft auf der Strecke. Ich fürchte hier wird es 2030 zu eng sein, wenn wir alle weniger Auto und mehr Öffis fahren.</p>	<p>Mobilität</p>
	<p>Im Vordergrund: grüne Wiese in der Sommersonne, Zwei Senioren auf Gartenstühlen (Mann und Frau), daneben ein Rollator Im Hintergrund: zwei weitere Senioren (Mann und Frau) auf zwei Stühlen, dahinter ein Weg und Bäume</p>	<p>Rentnerleben-Senioren</p>	<p>Grünflächen</p>

Gute Nachbarschaft

Beitrag	Aspekte zum Handlungsfeld	Kommentare	Verschneidung der Handlungsfelder
---------	---------------------------	------------	-----------------------------------

	<p>Baum vor blauem Himmel</p>	<p>Einfacher wäre zu beschreiben, woran gute Nachbarschaft scheitern kann. Ich finde, man muss sich kennen, miteinander sprechen und im Besten Falle ausgewogen kooperieren - also dass jeder etwas hat, bei dem ihn der andere unterstützen kann.</p> <p>Vielleicht ist es mit der Nachbarschaft schwierig, wenn man den Anderen gar nicht benötigt.</p>	<p>Grünflächen, Umwelt, Wohnen</p>
---	-------------------------------	---	------------------------------------


Freiräume für Jungen und Mädchen



Keine Beiträge

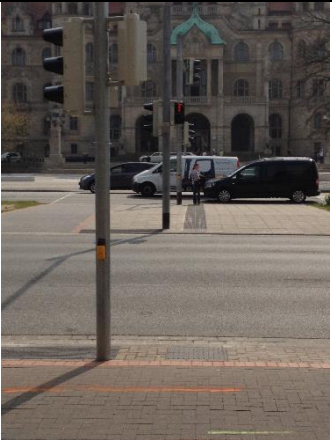

Barrierefrei und inklusiv?

Beitrag	Aspekte zum Handlungsfeld	Kommentare	Verschneidung der Handlungsfelder
---------	---------------------------	------------	-----------------------------------



	<p>Junge Frau fotografiert mit ihrem Smartphone den Bahnplan in Brailleschrift</p>	<p>Der Bahnplan für Blinde - ein wichtiger Schritt für ein barrierefreies mobiles Hannover!</p> <p>Kommentar 1: Hallo, ich bin total genervt von vielen, nicht nur hannoverschen Dienstleistern (ob Gastronomie, Kino oder Hotel oder Banken oder Kaufhäuser: völlig egal). Wieso sind die nicht standardmäßig alle barrierefrei? Und falls das baulich nicht realisierbar ist: Wieso sind die dort beschäftigten Dienstleister nicht wenigstens sensibilisiert für das Thema und haben automatisch Alternativen in petto, auf die sie verweisen können? Ein Ärgernis!</p> <p>Kommentar 2: Klar, bedeutet "barrierefrei" mehr als "rollstuhlgerecht".</p> <p>Aber aus Rollisicht habe ich folgendes mitzuteilen:</p> <p>Thema Kino: Selbst neue Kinos (z.B. Astor!) ermöglichen Rollstuhlfahrern häufig nur die unattraktiven Sitzplätze in der ersten Reihe. Diese können auch häufig nicht online, sondern nur telefonisch reserviert werden. Warum ist das so?</p> <p>Thema Behindertenausweis: Er ermöglicht bei</p>	<p>Mobilität</p>
---	--	--	------------------

		<p>städtischen Angeboten, dass Begleitpersonen umsonst sind. Private Anbieter sind hieran nicht gebunden. Das führt zu erheblichen Mehrausgaben, weil nicht nur der Platz für die Begleitperson bezahlt werden muss (z.B. im Theater am Aegi), sondern für Rollstuhlfahrer häufig auch nur die teuren Plätze in der ersten Reihe zur Verfügung stehen. Auf diese Weise ist es auch nicht möglich, mit mehreren ins Theater /Kino / Konzert zu gehen. Warum ist das so?</p> <p>Thema Oper: Die Rollstuhlplätze sind separat und logenmäßig abgeschlossen. Warum ist das so?</p> <p>Planetarium, Wasserturm und Bildungsverein: Das sind Beispiele für Angebote, die nicht barrierefrei sind, weil sie von Rollstuhlfahrern nicht genutzt werden können. Warum ist das so?</p>	
	<p>Gepflasterter Platz (neuer Trammplatz), eben, Gebäude im Hintergrund</p>	<p>Auf dem Foto sieht man, dass der Neue Trammplatz auf der einen Seite wirklich klasse geworden ist. Auf der anderen Seite ist aber immer noch die breite Treppe, die jetzt nur zwei Rampen zu sen Seiten hin bekommen hat. Rollifahrerinnen und Kinderwagenschieber müssen also einmal außen rum "nach'n Rathaus hin".</p>	





	<p>Frisch gepflasterter Platz vor der Markthalle, Fahrrad, Eingang zur U-Bahn</p>	<p>Die renovierte U-Bahnstation an der Markthalle und die neuen Bürgersteige an der Karmarschstraße sind ein weiteres gut gelungenes Beispiel dafür, wie der öffentliche Raum verschönert und gleichzeitig Barrieren verringert werden können.</p>	<p>Mobilität und Verkehr</p>
	<p>Frisch (verschiedenfarbig) gepflasterter Platz vor der Markthalle/Sparkasse</p>	<p>Nur hier, vor der Sparkasse, weiß ich nicht so recht, was mir der Platz sagen soll: Soll da Außengastronomie hin? Für einen richtigen Platz ist die Fläche zu klein...</p>	<p>Bauen, Wirtschaft</p>






	<p>Ampelübergang vor dem Rathaus, frisch gepflastert, eben (ohne Bordstein)</p>	<p>Bei Fußgängerampeln wie hier am Friedrichswall wäre es gut, wenn sie wie eine grüne Welle zusammenschaltet wären. So wie es jetzt ist, wartet man doppelt und das nicht zu kurz.</p> <p>Technisch muss so etwas doch möglich sein, oder?</p>	<p>Mobilität, Bauen</p>
	<p>Straße und Fußgängerweg mit Bordsteinkante</p>	<p>es ist alles schön gemacht und ich bin sehr glücklich darüber.</p> <p>Aber es kommt immer ein aber.</p> <p>Wenn ich zu Netto gehe, habe ich Problem mit meinem Trolli. Da wo ich gehen darf, sind hohe Bordsteinkanten, und dort wo sie flach sind, finde ich eine Absperrung. Und wenn mein Einkaufstrolli voll ist, habe ich als älterer Mensch ein Problem. Man könnte an einer Lösung nachdenken.</p> <p>Es sieht aus, als ob jemand nicht mitgedacht hatte.</p>	<p>Mobilität und Verkehr, Wohnen und Bauen, Versorgung/Wirtschaft</p>






Weitere Beiträge (keinem Thema zugeordnet)






Beitrag	Aspekte zum Handlungsfeld	Kommentare	Verschneidung der Handlungsfelder
	<p>Gruppe von Frauen und Kindern im Kindergartenalter (Migrationshintergrund)</p>	<p>Hannover bleibt bunt</p>	<p>Kultur, Bildung, Wohnen, Wirtschaft</p>
	<p>Mann in kurzärmeligem Hemd vor weißer Wand, rechts Plakat mit der Aufschrift: Kommunale Kompetenz Stärken</p>	<p>Die Stadt Hannover ist auch 2030 noch sozial aktiv–Die Beschäftigungsförderung am Stützpunkt Hölderlinstraße engagiert sich immer noch für die sozial Schwachen und die, die augenscheinlich nicht ins Raster passen!</p> <p>Erfolgsgeschichten der Beschäftigungsförderung am Stützpunkt Hölderlinstraße</p> <p>[Foto] Rene P., 34 Jahre</p> <p>Aus der Arbeitslosigkeit => zur AGH Kraft => zum Stadtsekretär Anwärter => zum Verwaltungsangestellten im öffentlichen Dienst (2015)</p>	




	<p>Älterer Mann vor Computer sitzend, im Hintergrund Werkstatt</p>	<p>[Foto] Detlef Z., 63 Jahre</p> <p>Qualifizierter Berufsabschluss => nach langjähriger Beschäftigung ausgebrannt => Private Probleme => langjährige Arbeitslosigkeit => Neuanfang am Stützpunkt Hölderlinstraße voraussichtlich bis zum Ruhestand im Jahr 2018</p>	<p>Wirtschaft, Arbeit</p>
	<p>Älterer Mann steht neben weißem Transporter</p>	<p>Andreas R., 49 Jahre</p> <p>Qualifizierter Berufsabschluss => Überarbeitung im Job => 8 Jahre Langzeitarbeitslosigkeit => Arbeitsgelegenheit in der Hölderlinstraße => Arbeitsverhältnis am Stützpunkt Hölderlinstraße seit 2014</p>	<p>Wirtschaft, Arbeit</p>
 <p>Aus 190 gebrauchten Weihnachtsbaumstämmen ein Bett für Obdachlose. Kunstaktion von Wilfried Behre.</p>	<p>Bett aus weiß angemalten Stämmen in Tiefgarage</p>	<p>Wilfried Behre, Kunstaktion: "Aus 190 gebrauchten Weihnachtsbaumstämmen ein Bett für Obdachlose"</p>	<p>Kultur, Wirtschaft, Bauen und Wohnen</p>
		<p>Als Absolventin der ehrenamtlichen IntegrationslotsInnen-Qualifizierung ging ich, Renata Lovric während eines Lotsen-Rundgangs durch Hannover auf Spurensuche. Angeregt wurde ich durch Frau Kuhlmeier/FamilienServiceBüro, mich am Onlinedialog2030 aus Sicht von MigrantInnen zu beteiligen.</p>	<p>Integration, Kultur</p>

		Was fällt mir ins (fotografische) Auge? Was an sozialen Umständen ist zu verbessern, damit Hannover eine soziale Stadt bleibt? Ist die Sicht von mir als Hannoveranerin, die aus Kroatien stammt, anders als von anderen BürgerInnen?	
	Personengruppe	Treffpunkt	Integration, Kultur
	Mehrere Personen laufend	Aufbruch 1	Integration, Kultur
	Mehrere Personen laufend	Aufbruch 2	Integration, Kultur
	Personengruppe, Spiegelung	Unser Referent zeigt uns wichtige Anlaufstellen	Integration, Kultur

	Älterer Mann in grüner Jacke	Sehr beeindruckt...Andreas P.	Integration, Kultur
	Ein Mann und eine Frau im Profilund aufmerksam...	Integration, Kultur
	Eine jüngere Frau im Profil,	...und zufrieden...	Integration, Kultur
	Personengruppe steht vor dem Eingang der Tagesaufenthalts- und Beratungsstelle Szenia	Wichtige Anlaufstellen... (abgebildet ist der Laden Szenia - Tagesaufenthalt & Beratungsstelle für Frauen in existenziellen Notlagen und Wohnungsnot)	Integration, Kultur, Familie, arm und reich, alle mit dabei?
	Personengruppe unterwegs	Und der Rundgang geht weiter...	Integration, Kultur

	<p>Zweigeteiltes Bild: oben Oberkörper einer Personengruppe, unten Kunst im öffentlichen Raum und Häuserfassade</p>	<p>...noch eine wichtige soziale Einrichtung... (abgebildet ist der [ka:punkt] der katholischen Kirche)</p>	<p>Integration, Kultur, Bauen</p>
	<p>Mehrere Personen sitzen an einem Tisch, man sieht die gespiegelten Scheiben der Bahnhofsmission</p>	<p>... Besuch auch bei der Bahnhofsmission ...</p>	<p>Integration,</p>
	<p>Personengruppe unterwegs</p>	<p>... weiter ging es zum 'Café Connection'</p>	
	<p>Menschengruppe vor dem Eingang der RAD STATION</p>	<p>... und ganz "wichtig", die RAD STATION-Besichtigung</p>	
	<p>Eingang des Kontaktladen „Mecki“</p>	<p>Etwas versteckt, aber doch auffindbar.... (zeigt den Kontaktladen "Mecki" für Straßensozialarbeit)</p>	

	Gruppenbild mit Statue	Demba und Saad beim Skulptur Besuch	
	Spiegelung Spruch „ihr sollt auch Leben – Jesus Christus“ sowie sitzende Personen	Sind wir auch mit einverstanden! (Abgebildet ist der Satz "Ich lebe und ihr sollt auch leben - Jesus Christus" der christlichen Drogenarbeit "Neues Land")	Kultur
	Straße und Conti-Gebäude	Conti Limmer	Wirtschaft, Arbeit
	Mauer mit großen grauen	Mahnmal Ahlem 1945 wand 2	Kultur
	Baustelle eines hohen Gebäudes, Fassadenplakat einer böse guckenden fülligen Frau im Roten Kleid, die	Arbeit	Wirtschaft, Arbeit, Bauen

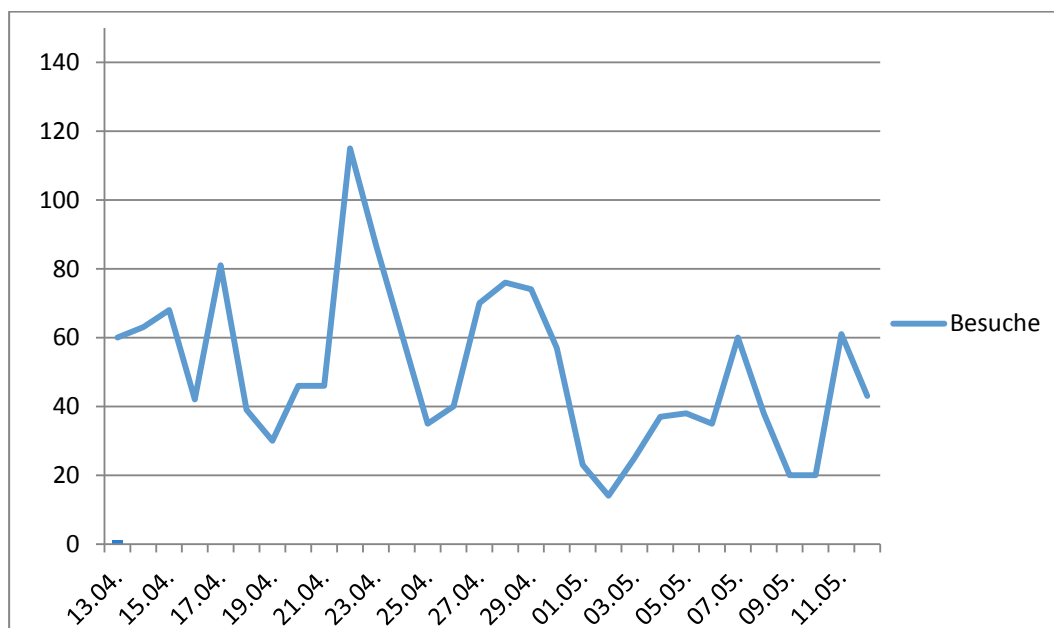
	eine schlankere Version von sich selbst in der Hand hält		
	Zwei Frauen mit Blindenhund am Bahnsteig	Blindenhund	Mobilität, Integration, Inklusion
	Mann telefonierend mit dem Handy, am Bahnsteig	Mit dem Handy...	Mobilität, Kultur
	Graffiti, Ihmezentrum	Ihmezentrum	Bauen und Wohnen

2.3 Statistische Daten für April/Mai 2015

Die Anzahl der Besuche war insgesamt zu Beginn des Dialogs im April höher als im Mai. Während des Dialogzeitraums konnte der gesamte Online-Dialog 1.504 Besuche verzeichnen. Dabei war die Anzahl der Besuche pro Tag stark schwankend zwischen 10 und 115 Besuchen pro Tag bzw. durchschnittlich 50 Besuchen täglich. Es konnten drei Höhepunkte am 17.04. (81 Besuche), am 22.04. (115 Besuche) und am 28.04. (76 Besuche) festgestellt werden. Davon ist der Höhepunkt am 22. zeitgleich mit der Öffnung des Fachdialogs „Hannover in Bewegung - Meine Sportstadt 2030“.

Besuchsanzahl	April gesamt	Mai gesamt	Dialogzeitraum (13.04.-12.05.)
Gesamtzahl der Besuche	1.425	1.141	1.504
Gesamtanzahl Besucher	805	608	-
Höchste Anzahl an einem Tag	115	75	115
Niedrigste Anzahl an einem Tag	10	14	10
Durchschnitt	47	36	50

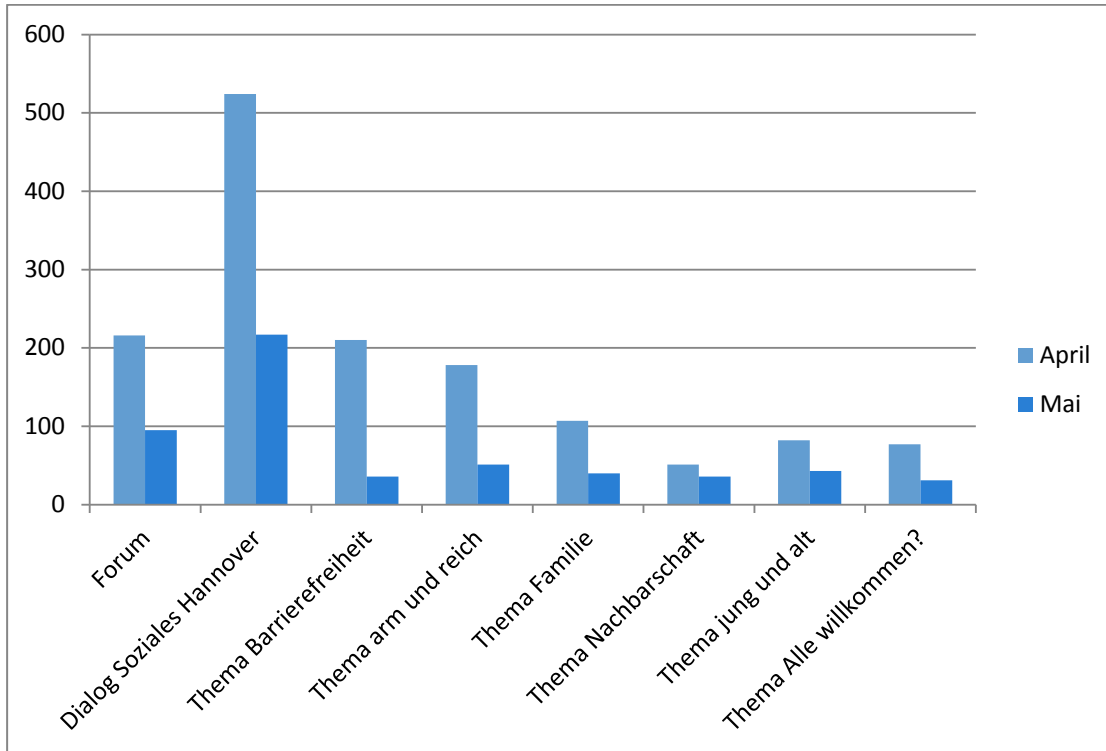
Besuchszahlen pro Tag im Dialogzeitraum 13. April - 13. Mai



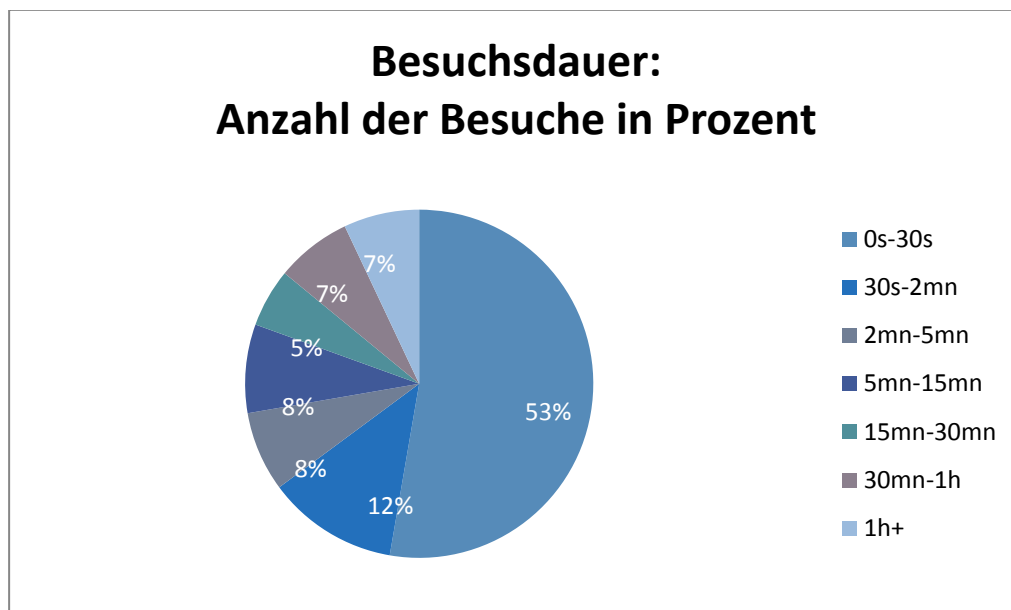
Betrachtet man die Aufrufe der verschiedenen Seiten des Online-Dialogs so fällt auf, dass der Dialog Soziales Hannover 2030 im April eines der Hauptziele der Besucher war. Insgesamt gab es im April 524 direkte Zugriffe auf die Startseite des Dialogs „Soziales Hannover 2030“ sowie 705 Zugriffe auf die verschiedenen Themen. Besonders interessiert waren die Besucher außerdem an den Themenfeldern „Barrierefrei und inklusiv?“ (April 210 direkte Zugriffe), „Ob arm, ob reich – alle mit dabei?“ (im April 178 direkte Zugriffe) sowie „Familien kommen und bleiben?“ (im April 107 direkte Zugriffe). Im Mai ging die Zahl der direkten Zugriffe stark zurück.

Seite	April		Mai	
	Zugriffe	Seite ist Einstiegsseite	Zugriffe	Seite ist Einstiegsseite
Forum Inklusion, Integration und Teilhabe	216	2	95	2
Dialog Soziales Hannover	524	216	217	72
Thema Barrierefreiheit	210	3	36	1
Thema arm und reich	178	5	51	3
Thema Familie	107	2	40	0
Thema Alle willkommen?	77	0	31	0
Thema Jung und Alt	82	3	43	3
Thema Nachbarschaft	51	0	36	0

Zugriffe im April und Mai 2015



Beispielhafte Auswertung der Besuchsdauer im April 2015: Durchschnittlich dauerte jeder Besuch im April 601 Sekunden bzw. rund 10 Minuten. Das bedeutet, Besucher hielten sich länger auf den Seiten des Dialogs auf als in den Monaten davor. Allerdings kann man der Besuchszeit von durchschnittlich 601 Sekunden und von nur bis zu 30 Sekunden im Falle von 53% aller Besuche entnehmen, dass viele der Besucher vor allem gesichtet haben, ob neue Beiträge eingegangen waren.



Anhang

Hintergrund: Online-Dialog „MeinHannover2030“

Die Verwaltung hat für den Dialogprozess zum Stadtentwicklungskonzept Mein Hannover 2030 fünf Handlungsfelder zur Stadtentwicklung vorgegeben: „Wirtschaft, Arbeit, Wissenschaft und Umwelt“, „Wohnen, Versorgung und Mobilität“, „Bildung und Kultur“, „Inklusion, Integration und Teilhabe“ sowie „Finanzen“. Der Online-Dialog orientiert sich ebenso wie das breite Veranstaltungsspektrum an diesen fünf Handlungsfeldern.

Der Stadtdialog unterteilt sich in drei Phasen: **Auftaktphase, Dialogphase und Auswertungs- und Konzeptphase**. Der große Teil der moderierten Online-Dialoge erfolgt in der Dialogphase. Dabei wurden zum einen themenspezifische Fachdialoge geführt und zum anderen für jedes Handlungsfeld ein breiterer dauerhafter Dialog eingerichtet.

Die meisten Fachdialoge finden in Verknüpfung mit einer (Fach-)Veranstaltung vor Ort statt und orientieren sich thematisch an den Veranstaltungen. Zur Stärkung des Dialoges sollen Beiträge aus den Veranstaltungen und aus den Fachdialogen miteinander verknüpft werden und zusammen in den weiteren Prozess einfließen.

Die dauerhaften Dialoge bieten den Nutzerinnen und Nutzern die Möglichkeit weitere - nicht in den Fachdialogen bedachte - Themen einzubringen und zu diskutieren. Au-

ßerdem können sich Nutzerinnen und Nutzer auch nach dem Abschluss der Fachdi-
loge weiter über aktive Themen austauschen und weitere Ideen zur Sprache bringen.

Auswertungsbericht

Online Dialog „Mein Hannover 2030“

Fachdialog „Hannover in Bewegung – Meine Sportstadt 2030“

07. Juli 2015

JANA GÄHLER

gaehler@zebralog.de

MATTHIAS TRENÉL

trenel@zebralog.de

MARIA BRÜCKNER

brueckner@zebralog.de

Inhalt

1	Fachdialog Sportstadt Hannover 2030	2
2	Auswertung der Fachdialogs	3
2.1	Aktivität im Fachdialog	3
2.2	Diskussionsinhalte	3
2.3	Statistische Daten April bis Juni 2015	5
	Anhang	7

1 Fachdialog Sportstadt Hannover 2030

Der Fachdialog „Hannover in Bewegung – Meine Sportstadt 2030“ setzte sich aus dem Online-Dialog rund um den Sporttag Hannover 2015 sowie auf dem Sporttag gesammelten Beiträgen zusammen. Er war vom 22. April bis zum 16. Juni 2015 geöffnet.

Schwerpunkte waren vor allem die Sportlandschaft in Hannover und allgemeine Fragen zum Thema Sport. Es ging dabei sowohl um persönliche Einschätzungen als auch um Angebote und Strukturen in den einzelnen Quartieren und in der gesamten Stadt.

Dabei standen folgende Fragen zur Debatte:

1. Was fehlt der Sportstadt Hannover?
2. Sport in der Zukunft
3. Ist Ihr Quartier sport- und bewegungsfreundlich?
4. Treiben sie Sport?
5. Meine Sportstadt 2030 ist... (Wunschsammlung auf dem Tag des Sports Hannover 2015)

Hannover in Bewegung - Meine Sportstadt 2030

Dialog war geöffnet vom 22. April bis zum 15. Juni 2015



In diesem Dialog geht es um die für den Sport in unserer Stadt wichtigen Aspekte. Mit den Ergebnissen dieses Dialoges wollen wir gemeinsam mit Ihnen auf die sich verändernde Sportlandschaft reagieren sowie zukunftsfähige Handlungsstrategien und Lösungsansätze erarbeiten.

Die Ergebnisse werden in die [Veranstaltung am 6.6.2015](#) eingebracht, zu der wir herzlich einladen, und werden so in die weitere Sportentwicklungsplanung der Landeshauptstadt Hannover einfließen.

Einzelne Seite

Bitte melden Sie sich an, um ein Thema zu erstellen

Zuletzt aktualisiert	Startzeitpunkt	Meiste Antworten	Meiste Aufrufe	Benutzerdefiniert
ANGEPINNT Was fehlt der Sportstadt Hannover? Erstellt von Henning Kohlmeier , 22.04.2015		5 Antworten	173 Aufrufe	Dr.O 14.06.2015
ANGEPINNT Sport in der Zukunft Erstellt von Henning Kohlmeier , 22.04.2015		2 Antworten	121 Aufrufe	Kohlstedt 27.04.2015
ANGEPINNT Ist Ihr Quartier sport- und bewegungsfreundlich? Erstellt von Henning Kohlmeier , 22.04.2015		1 Antwort	79 Aufrufe	Holger Hannover 26.04.2015
ANGEPINNT Treiben Sie Sport? Erstellt von Henning Kohlmeier , 22.04.2015		1 Antwort	107 Aufrufe	Andi 24.04.2015
Meine Sportstadt 2030 ist... Erstellt von Henning Kohlmeier , 05.06.2015		10 Antworten	60 Aufrufe	Henning Kohlmeier 06.06.2015
Radfahren im Alltag ist der beste Sport: Es fehlt aber ein Radwegenetz Erstellt von Anton , 04.06.2015		0 Antworten	23 Aufrufe	Anton 04.06.2015
Wie aussagekräftig ist dieser Sport-Dialog? Erstellt von Dr.O , 01.06.2015		1 Antwort	31 Aufrufe	FB 52 - Sport und Bäder 02.06.2015

2 Auswertung des Fachdialogs

2.1 Aktivität im Fachdialog

Der Fachdialog zum Thema Sportstadt Hannover 2030 konnte insgesamt 22 Beiträge bei sieben Themen verzeichnen. Dabei waren zwei der Themen von Nutzerinnen bzw. Nutzern initiiert. Viele der Beiträge waren Wünsche zur Förderung und Ausbau von Sportmöglichkeiten in Hannover. Sie richteten sich im Wesentlichen auf eine allgemeine Förderung, einige wenige entsprachen konkreten Wünschen wie einem Hochseilgarten oder einem Radrennen.

2.2 Diskussionsinhalte

Was fehlt der Sportstadt Hannover ?

- Ein Hochseilgarten
- ausreichend freie Hallenkapazitäten in sanierten Sporthallen zu bezahlbaren Preisen.
- Sportförderung durch Firmen und Wirtschaftsbetriebe
- Förderung der kleinen Sportvereine
- Nutzungsmöglichkeiten von Hallen auch in Schulferien
- Initiative zur Förderung des Erwachsenensports
- Förderung von „Frauen/Kinder/Behinderten/Senioren und Migranten“ durch Sportvereine
- Aus aktuellem Anlass: Ein großes Jedermann Radrennen.
- Es fehlt Hannover KEINE Leinewelle...

Meine Sportstadt 2030 ist....Wünsche

- vernünftige Radwege und den Ausbau des bestehenden Netzes
- mehr öffentliche Flächen zum Trainieren für alle Altersklassen
- mehr Möglichkeiten zum Skaten
- Wie in Budapest, eine 4000 Meter große für die Öffentlichkeit zu nutzende Tartanbahn mit Zeitmessung und Trinkwasser.
- Mehr Sportvereine
- Gemeinsame (barrierefreie) Sportstätten und ausgebildete Trainer für Menschen mit und ohne Behinderung (Unterstützung durch Verein Special Olympics): Wandel muss durch verschiedene Sparten vorangetrieben werden und Institution(en) müssen entsprechend finanziell gefördert werden
- Ich wünsche mir das ich bei Hannover 96 erfolgreicher Profi werde
- Ich glaube an unseren Weltrekord.....Hannover toppt die 1400 ;-)

Sport in der Zukunft

- Schwierigkeit Vorstandsposten in Sportvereinen zu besetzen
- Art und Dauer von (ehrenamtlichem) Engagement hat sich geändert: Einzelpersonen haben mehrere Interessen und wollen u.U. keine lange Bindung an einen Posten, Funktionen in Vereinen brauchen aber Kontinuität

Ist Ihr Quartier sport- und bewegungsfreundlich?

- Bothfeld eignet sich zum Laufen

Treiben sie Sport?

- Beruf, Familie und weitere Hobbys lassen sich schwer mit Sport vereinen
- Anregung von Orientierungslauf mit Geocaching

Radfahren im Alltag ist der beste Sport: Es fehlt aber ein Radwegenetz

- Fahrradwegenetz für Hannover fördert allgemein die Bewegung per Fahrrad

Wie aussagekräftig ist dieser Sportdialog?

- Aktive Teilnehmende im Online-Dialog können die 110.000 in Sportvereinen organisierten bzw. rund 200.000 sportaktiven Hannoveranerinnen und Hannoveraner nicht repräsentieren

Ziele und Strategien:

- Förderung von vorhandenen Strukturen wie Sportvereine, vor allem die kleinen
- Sanierung von Sporthallen

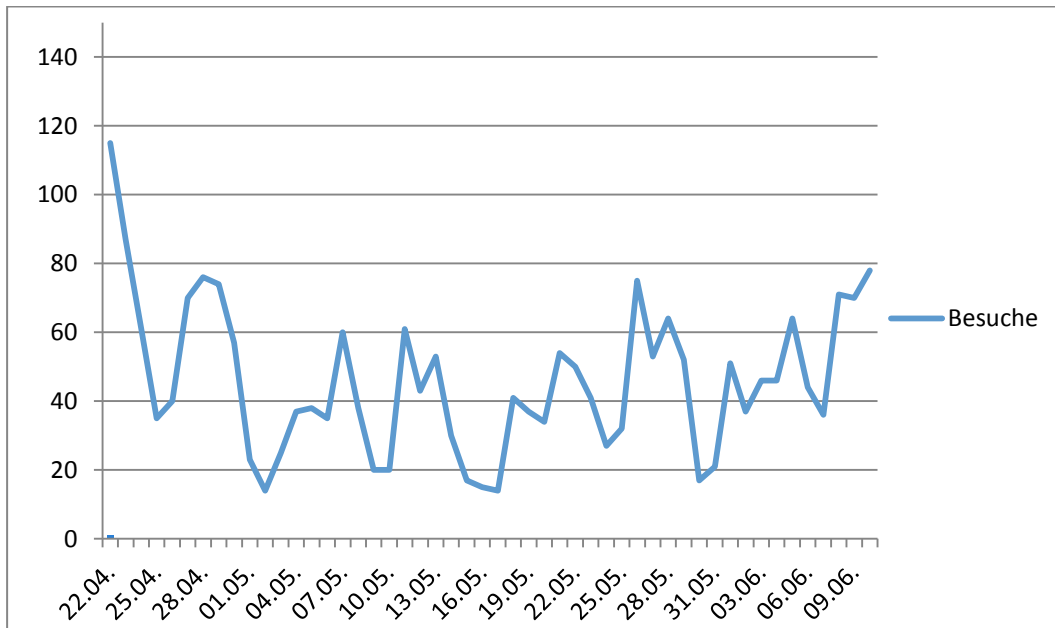
- Ausbau der Barrierefreiheit in Sportstätten und finanzielle Förderung inklusiver Sportvereine
- Konkrete Anregungen: ein eigenes Radrennen, Ausbau von Skating-Strecken

2.3 Statistische Daten April bis Juni 2015

Der Sportdialog war einer der zeitlich längeren Fachdialoge. Die Besucherzahlen des Online-Dialogs während des Zeitraums dieses Fachdialogs waren stark schwankend. Dabei waren die höchsten Besucherzahlen mit 115 Besuchen an einem Tag direkt am ersten Tag des Dialogs (22.04.) zu verzeichnen. Danach schwankten die Besuche zwischen 20-60 am Tag mit einem Mittelwert von 46 Besuchen täglich.

Besuchsanzahl	April	Mai	Juni	Dialogzeitraum 22.04.-16.06
Anzahl der Besuche	1.425	1.141	1.383	2.563
Unterschiedliche Besuche	805	608	665	-
Höchste Anzahl an einem Tag	115	75	78	115
Niedrigste Anzahl an einem Tag	10	14	24	14
Durchschnitt	47	36	46	46

Besucherzahlen Online im Dialogzeitraum



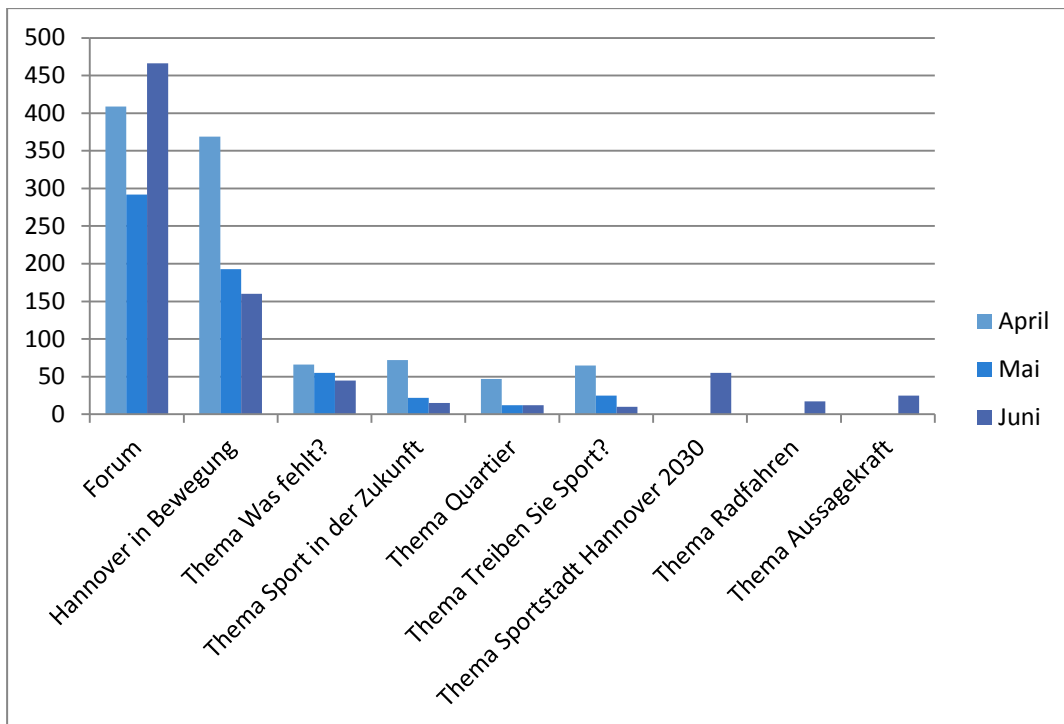
Pfadaufrufe

Bei der Betrachtung der Zugriffe auf die einzelnen Seiten des Dialogs fällt auf, dass die Aufmerksamkeit auf den Dialog am Anfang am höchsten war (361 Aufrufe im April 2015). Am beliebtesten war das Thema „Was fehlt der Sportstadt Hannover?“ (66 Zugriffe im April bzw. 55 im Mai und 45 im Juni). Aufmerksamkeit gab es außerdem am Tag des Sports mit dem ähnlich gelagerten Thema Sportstadt Hannover 2030 mit 55 Aufrufen. Alle anderen Themen wurden im Mai und Juni nicht mehr als 25-mal aufgerufen.

	April	Mai	Juni
Forum	409	292	466
Dialog „Hannover in Bewegung“	369	193	160
Thema „Was fehlt der Sportstadt Hannover?“	66	55	45
Thema „Sport in der Zukunft“	72	22	15
Thema „Ist ihr Quartier sport- und bewegungs-freundlich?“	47	12	12
Thema „Treiben Sie	65	25	10

Sport?“		
Thema Sportstadt Hannover 2030		55
Thema Radfahren		17
Thema Aussagekraft des Dialogs		25

Zugriffe nach Thema geordnet



ANHANG

Hintergrund: Online-Dialog „Mein Hannover 2030“

Die Verwaltung hat für den Dialogprozess zum Stadtentwicklungskonzept Mein Hannover 2030 fünf Handlungsfelder zur Stadtentwicklung vorgegeben: „Wirtschaft, Arbeit, Wissenschaft und Umwelt“, „Wohnen, Versorgung und Mobilität“, „Bildung und Kultur“, „Inklusion, Integration und Teilhabe“ sowie „Finanzen“. Der Online-Dialog orientiert sich ebenso wie das breite Veranstaltungsspektrum an diesen fünf Handlungsfeldern.

Der Stadtdialog unterteilt sich in drei Phasen: **Auftaktphase, Dialogphase und Auswertungs- und Konzeptphase**. Der große Teil der moderierten Online-Dialoge erfolgt in der Dialogphase. Dabei wurden zum einen themenspezifische Fachdialoge geführt und zum anderen für jedes Handlungsfeld ein breiterer dauerhafter Dialog eingerichtet.

Die meisten Fachdialoge finden in Verknüpfung mit einer (Fach-)Veranstaltung vor Ort statt und orientieren sich thematisch an den Veranstaltungen. Zur Stärkung des Dialoges sollen Beiträge aus den Veranstaltungen und aus den Fachdialogen miteinander verknüpft werden und zusammen in den weiteren Prozess einfließen.

Die dauerhaften Dialoge bieten den Nutzerinnen und Nutzern die Möglichkeit weitere - nicht in den Fachdialogen bedachte - Themen einzubringen und zu diskutieren. Außerdem können sich Nutzerinnen und Nutzer auch nach dem Abschluss der Fachdialoge weiter über aktive Themen austauschen und weitere Ideen zur Sprache bringen.

Übersicht der Beiträge des Fachdialogs

„Hannover in Bewegung – Meine Sportstadt 2030“

Frage	Schlagwort	Beitrag
Was fehlt der Sportstadt Hannover 2030?		Ob Fußball, Handball oder Eishockey - ob Profi- oder Amateursport - Hannover ist eine wahre Sport-Stadt. Beim Thema "Sport- und Bewegungsfreundlichkeit" geht es um Ihren Stadtteil/ Ihr Quartier. In diesem Thema soll es um Hannover im Ganzen gehen: Was fehlt Ihres Erachtens der Sportstadt Hannover insgesamt?
Was fehlt der Sportstadt Hannover 2030?		Ich vermisse einen für Einzelbesucher zugänglichen Hochseilgarten. Die Anlage am wakitu ist sehr schön, aber leider nur eingeschränkt nutzbar. Seit der verständlichen Schließung der Campo Arena, sind alle Gärten im Umland und ohne Auto umständlich erreichbar.

<p>Was fehlt der Sportstadt Hannover 2030?</p>		<p>Hannover fehlen ausreichend freie Hallenkapazitäten in sanierten Sporthallen zu bezahlbaren Preisen.</p> <p>Und Firmen und Wirtschaftsbetriebe, die nicht alle Gelder in Hannover96 pumpen. Alle Versuche Sportarten abseits der Rundballtreter in Hannover zu etablieren, sind an den schlechten wirtschaftlichen Gegebenheiten der Sportstadt Hannover gescheitert. Die Basketballer der UBC, die Footballer der Musketeers,...sind nur zwei Beispiele aus den letzten Jahren.</p> <p>Auf jedenfalls fehlt Hannover KEINE Leinewelle...</p>
--	--	--

<p>Was fehlt der Sportstadt Hannover 2030?</p>		<p>Eine ernsthafte Förderung der kleinen Sportvereine.</p> <p>Das beinhaltet vor allem die Möglichkeit Schulsporthallen, auch in den Schulferien zu nutzen.</p> <p>Durch Oster-, Herbst- und Weihnachtsferien sowie Zeugnisferien und mehrerer Brückentage kommt es bei den kleinen Vereinen, die auf Schulsporthallen angewiesen sind ständig zu Trainingsausfällen.</p> <p>Ich kann nachvollziehen, das in den Sommerferien der Betrieb in diesen Hallen aus verschiedenen Gründen ruht. Warum aber beispielsweise an einem Freitag nach Himmelfahrt die Hallen geschlossen bleiben ist mir schleierhaft.</p> <p>Der Stadtsportbund fühlt sich für diese Probleme offenbar nicht zuständig. Der SSB sieht die Lösung der meisten Probleme schon seit langem in Fusion oder Anschluss an Großvereine. Meines Erachtens führt dies aber nur zu einer weiteren Professionalisierung des Vereinssports. Wenige Großvereine, mit eigenen Immobilien und hauptamtlichen Mitarbeitern mögen für den SSB in mancher Hinsicht besser sein. Andererseits sind gut die Hälfte der Vereine im Stadtsportbund Vereine mit weniger als 100 Mitgliedern. Sich auf die Großvereine zu konzentrieren und gleichzeitig den Rückgang bei den ehrenamtlich Tätigen zu beklagen ist jedoch widersinnig.</p> <p>Für die Zukunft braucht Hannover deshalb eine Förderung der kleinen Sportvereine</p>
--	--	--

Was fehlt der Sportstadt Hannover 2030?		<p>Hannover benötigt eine Initiative zur Förderung des „Erwachsenensports“</p> <p>Im öffentlichen Bereich liegt der Schwerpunkt stets auf der Förderung von „Frauen/Kinder/Behinderten/Senioren und Migranten“. Um diese Gruppen sollen sich vor allem auch die Vereine kümmern.</p> <p>Berufstätige gehen ins Fitnessstudio oder joggen noch eine Runde nach Feierabend. Diese Gruppe überlässt man somit den Fitnessprofis, bei denen es aber gezwungenermaßen ums Geldverdienen geht.</p> <p>Die Vorstellung, das erwachsene im Beruf stehende Menschen Sport treiben oder sogar mit einer neuen (Vereins-)Sportart anfangen könnten, scheint in den meisten Köpfen nicht zu existieren.</p>
Was fehlt der Sportstadt Hannover 2030?		<p>Aus aktuellem Anlass: Ein großes Jedermann Radrennen.</p> <p>Die Velochallenge 2015 wurde aufgrund von diversen Problemen mit der Streckenführung zu einer Kopie des Lindener-Berg-Rennens zusammengeschrumpft.</p> <p>Ich glaube den Veranstaltern durchaus, dass sie sich redlich bemüht haben, um das Rennen zu realisieren, offenbar war das Entgegenkommen von Seiten der zuständigen Erlaubnisbehörden jedoch eher gering.</p> <p>Das wundert kaum, zumal es in den letzten Jahren ja auch nicht möglich war die „Sanierung“ der Fahrbahn mit Rollsplit am Nienstedter Pass auf einen Termin nach dem Rennen zu verschieben.</p> <p>Wo bleibt da die Unterstützung der „Sportstadt“ Hannover?</p>
Sport in der Zukunft		<p>Generell ist es ja so, dass die Vereine sich immer schwerer damit tun, Vorstandsposten zu besetzen. In Sportvereinen müsste das auch so sein.</p>

Sport in der Zukunft		Vielleicht hat sich ja die Weise geändert, in der Menschen sich - auch in Sportvereinen - engagieren möchten? Man ja vielfältige Interessen und will sich auch nicht für lange Zeit binden. Andererseits erfordern manche Funktionen in einem Verein auch eine gewisse Kontinuität. Wie lässt sich das lösen?
Ist Ihr Quartier Sport- und bewegungsfreundlich?		Ich bin Freizeitläufer und wohne in Bothfeld. Die Nähe zum Mittellandkanal ist für mich perfekt! Eine ideale Laufstrecke, egal ob man 5 oder 50 km laufen möchte. An schönen Tagen sehe ich, dass der Kanal ein sehr gefragtes Naherholungsgebiet für uns Städter ist.
Treiben Sie Sport?		Früher habe ich Handball und Volleyball gespielt. Heute komme ich nicht mal mehr dazu, mein Fitnessstudio zu besuchen. Halt zu wenig Zeit zwischen Beruf, Familie, Lieblingshobby und dem Sport. Skifahren alpin würde ich mal gerne - vielleicht klappt's ja mal im Urlaub. Und Orientierungslauf, das war schon in der Schule klasse. Ob man wohl Orilauf mit Geocaching verbinden kann? Gibt's das, kennt das hier einer?
Meine Sportstadt 2030 ist....		Ich wünsche mir vernünftige Radwege und den Ausbau des bestehenden Netzes! Weil ich der festen Überzeugung bin, dass damit die Mobilität der Menschen und damit ein Teil des Breiten-sports deutlich gefördert wird.
Meine Sportstadt 2030 ist....		Am Besten sollte es mehr Möglichkeiten geben zu Trainieren oder z.B mehr öffentliche Flächen wo alle aller Altersklassen sich mitbeteiligen können.
Meine Sportstadt 2030 ist....		Ich wünsche mir das ich bei Hannover 96 erfolgreicher Profi werde
Meine Sportstadt 2030 ist....		Ich glaube an unseren WeltrekordHannover topt die 1400 ;-)
Meine Sportstadt 2030 ist....		Mehr Möglichkeiten zum skaten.
Meine Sportstadt 2030 ist....		Wie in Budapest, eine 4000 Meter grosse fuer die Öffentlichkeit zu nutzende Tartanbahn mit Zeitmessung und Trinkwasser.

Meine Sportstadt 2030 ist....		<p>Ich wünsche mir, dass es bis dahin selbstverständlich ist, dass Menschen mit und ohne Behinderung gemeinsam Sport treiben. Dazu müssen die Voraussetzungen geschaffen werden: barrierefrei Sportstätten, barrierefrei Köpfe, ausgebildete Trainer etc. Bei der Umsetzung müssen Kräfte aus verschiedenen Sparten zusammenwirken. Ich wünsche mir, dass es ein produktives, gebündeltes Miteinander gibt. Der Verein Special Olympics kann hier wertvolle Unterstützung leisten. Der dritte Wunsch ist, dass diese Institution die nötige finanzielle Unterstützung erhält, um dauerhaft und mit aller über Jahrzehnte gesammelten Wissen und Erfahrung am inklusiven Hannover 2030 mitwirken zu können.</p>
Meine Sportstadt 2030 ist....		Mehr Sportvereine...
Radfahren im Alltag ist der beste Sport: Es fehlt aber ein Radwegenetz		<p>Radfahrer sind in Hannover Bürger zweiter Klasse. Dabei sind es die selben Bürger, die auch ab und zu Autofahren. Oder Taxi. Oder ÜSTRA.</p> <p>Wenn Rad fahren schnell von A nach B führt und Wege gut und sicher sind, steigen Leute um, denen es heute noch zu unbequem und zu gefährlich scheint. Es müssen gute Radwege her, bei denen Radfahrer nicht ständig mit Autos konkurrieren. Die Stadt ist sich aber anscheinend zu fein, erfolgreiche Konzepte aus Amsterdam, Sevilla oder Kopenhagen zu kopieren.</p> <p>Dänemark und die Niederlande sind die Länder in Europa in das Fettleibigkeitsproblem nicht steil in die Höhe schießt. Wer sportliche Bürger will, sollt es ihnen ermöglichen sich nicht in der Freizeit, sondern im ALLTAG sportlich zu betätigen. Auf dem Weg zur Arbeit und zur Schule und zurück. So kommen leicht 5x pro Woche 30 Minuten Bewegung zusammen. Radfahren hält fit. Aktuell ermöglicht die Stadtplanung jedoch nur Mutigen und Leichtsinnigen das Radeln in die Stadt.</p> <p>Ein echtes Radwegenetz besteht nur dann, wenn die Frage "Würde ich da meine Neunjährige Radeln lassen?" mit "na klaro" beantwortet werden kann.</p>

<p>Wie aussagekräftig ist dieser Sportdialog?</p>		<p>So „gutgemeint“ der Bürgerdialog im Ganzen und dieser Sport-Dialog im Besonderen sein mag, stellt sich für mich die Frage wie aussagekräftig dieser online-Dialog im Hinblick auf Weichenstellungen für das Jahr 2030 ist.</p> <p>In Hannover sind gut 110 000 Menschen im Stadtsportbund organisiert, berücksichtigt man auch noch die nicht organisierten Sportler in Hannover so kann man von mindestens 200 000 Sporttreibenden in Hannover ausgehen. Für diesen Onlinedialog haben sich aber bisher keine 10 Personen angemeldet. Woran liegt das? Warum wurden die Sportler in Hannover nicht erreicht?</p> <p>Ich selbst bin auf diesen Dialog auch nur aufmerksam geworden, weil meine Lebenspartnerin als Stadtangestellte zu den Dialogveranstaltung als „Feiwillige zwangsverpflichtet“ wurde.</p> <p>Startet man mit der Suche nach diesem Dialog auf der hannover-stadt.de Starseite „sucht man sich einen Wolf“</p> <p>Ist hier bis zum 06.06.15 also noch irgendetwas zu retten?</p>

Auswertungsbericht

Online Dialog „Mein Hannover 2030“

Fachdialog „Richtig versorgt:

Was brauchen wir an Versorgung morgen?“

07. Juli 2015

Jana Gähler

gaehler@zebralog.de

Matthias Trenél

trenel@zebralog.de

Maria Brückner

brueckner@zebralog.de

Inhalt

1	Fachdialog Versorgung	2
2	Auswertung des Fachdialogs „Richtig versorgt“	3
2.1	Aktivität im Fachdialog „Richtig versorgt“	3
2.2	Diskussion	3
2.3	Statistische Daten für Mai 2015	4
	Anhang	6

1 Fachdialog Versorgung

Der Fachdialog zum Thema „Richtig versorgt: Was brauchen wir an Versorgung morgen?“ fand im Zeitraum 25. Mai – 08. Juni 2015 statt und war im Themenbereich „Wohnen, Versorgung und Mobilität“ angesiedelt. Der Fachdialog war inhaltlich mit der Veranstaltung am 01. Juni im alten Rathaus verknüpft. Die Veranstaltung setzte sich unter anderem mit den Themenauseinander:

„Ob Güter des täglichen Bedarfs oder viele andere Waren: Wie und wo wir einkaufen hat Auswirkungen auf die Entwicklung der Stadtstrukturen. Die Stadt versucht mit Konzepten räumlicher Entwicklung allen Bewohnerinnen und Bewohnern möglichst kurze Einkaufswege zu ermöglichen. Aber ist Hannover damit für die Zukunft auf gut gerüstet?“

Im Zentrum des Online Dialogs standen folgende Fragen:

1. Zukunft des Einkaufens in Hannover:
 - Ist der Einkaufsstandort Hannover zukunftsfähig?
 - Wie geht man mit dem wachsenden Internethandel um?
2. Attraktive Innenstadt?:
 - Was muss getan werden, damit die Innenstadt ihre Attraktivität behält?
 - Was erwarten Sie als Kunden? Was bieten die Unternehmen?
3. Wohnungsnahe Einkaufsmöglichkeiten:
 - Hat sich die Struktur von Einzelhandel und Einkaufszentren in Hannover bewährt?
 - Wie schaffen wir wohnungsnahe Einkaufsmöglichkeiten?

AKTUELL

DIALOG

GALERIE

TERMINE

► Online-Dialog ► Wohnen, Versorgung & Mobilität ► **Richtig versorgt: Was brauchen wir an Versorgung morgen?**

Möchten Sie mitschreiben? [Melden Sie sich einfach an!](#)

Richtig versorgt: Was brauchen wir an Versorgung morgen?

Dialog war geöffnet im Zeitraum 25. Mai - 8. Juni 2015



Ob Güter des täglichen Bedarfs oder viele andere Waren: Wie und wo wir einkaufen hat Auswirkungen auf die Entwicklung der Stadtstrukturen. Die Stadt versucht mit Konzepten räumlicher Entwicklung allen Bewohnerinnen und Bewohnern möglichst kurze Einkaufswege zu ermöglichen. Aber ist Hannover damit für die Zukunft auf gut gerüstet?

Bei unserer Veranstaltung am 01.06.2015 geht es darum um Trends und Perspektiven im Handel und ihre Folgen für Stadträume. Diskutieren Sie mit! Hier finden sie weitere Informationen zu unserer [Veranstaltung](#).

Einzelne Seite

Bitte melden Sie sich an, um ein Thema zu erstellen

Zuletzt aktualisiert	Startzeitpunkt	Meiste Antworten	Meiste Aufrufe	Benutzerdefiniert
ANGEPINNT Zukunft des Einkaufens in Hannover Erstellt von Online Moderation , 22.05.2015		1 Antwort	30 Aufrufe	Online Moderation 28.05.2015
ANGEPINNT attraktive Innenstadt? Erstellt von Online Moderation , 22.05.2015		0 Antworten	10 Aufrufe	Online Moderation 22.05.2015
ANGEPINNT wohnungsnaher Einkaufsmöglichkeiten Erstellt von Online Moderation , 22.05.2015		0 Antworten	17 Aufrufe	Online Moderation 22.05.2015
Innenstadt besser zugänglich machen Erstellt von Anton , 04.06.2015		0 Antworten	15 Aufrufe	Anton 04.06.2015
Dialog ist geöffnet im Zeitraum 25. Mai - 8. Juni 2015 Erstellt von Henning Kohlmeyer , 06.02.2015		0 Antworten	20 Aufrufe	Henning Kohlmeyer 06.02.2015

2 Auswertung des Fachdialogs „Richtig versorgt“

2.1 Aktivität im Fachdialog „Richtig versorgt“

Der Fachdialog „Richtig versorgt: Was brauchen wir an Versorgung morgen?“ wurde im Mai 74-mal aufgerufen. Es gab drei Beiträge, von denen zwei in den sozialen Medien gepostet wurden.

2.2 Diskussion

Zwei der Beiträge beschäftigten sich mit dem Thema Einzelhandel und Innenstadt. Trotz genereller positiver Einschätzung des Einzelhandels, wurde Bedarf an Entwicklung gesehen. Im dritten Beitrag ging es

Zukunft des Einkaufens in Hannover

- Ich liebe den Einzelhandel, aber zu häufig ist die Beratung schlecht od. es wird nichts bestellt
- Gerade der Einzelhandel in der hannoverschen Innenstadt - Ausnahmen bestätigen auch hier wieder einmal die Regel - sollte vielleicht einmal ganz still in sich gehen und sich fragen, woran es denn vielleicht liegen könnte, dass immer mehr im Internet bestellt wird. Und nein, es liegt nicht nur am oftmals günstigeren Preis. ;-)

Ziele: neues Konzept für den Einzelhandel

Neues Thema: Innenstadt besser zugänglich machen

- Vorschlag: Fahrradspuren in der Fußgängerzone, um Mobilitätsmöglichkeiten zur und in der Innenstadt ohne Auto zu erhöhen
- Radspuren müssten kindersicher sein, um die Innenstadt attraktiv für Familien zu machen
- Mehr Fahrradparkplätze
- Verkehrsnetz, in dem sich Fahrradfahrer, Fußgänger und Autofahrer nicht gegenseitig behindern

Ziele: familien- und fahrradfreundliche Innenstadt, Ausbau des Fahrradnetzes in der Innenstadt

Attraktive Innenstadt?

- Keine Beiträge

Wohnungsnaher Einkaufsmöglichkeiten

- Keine Beiträge

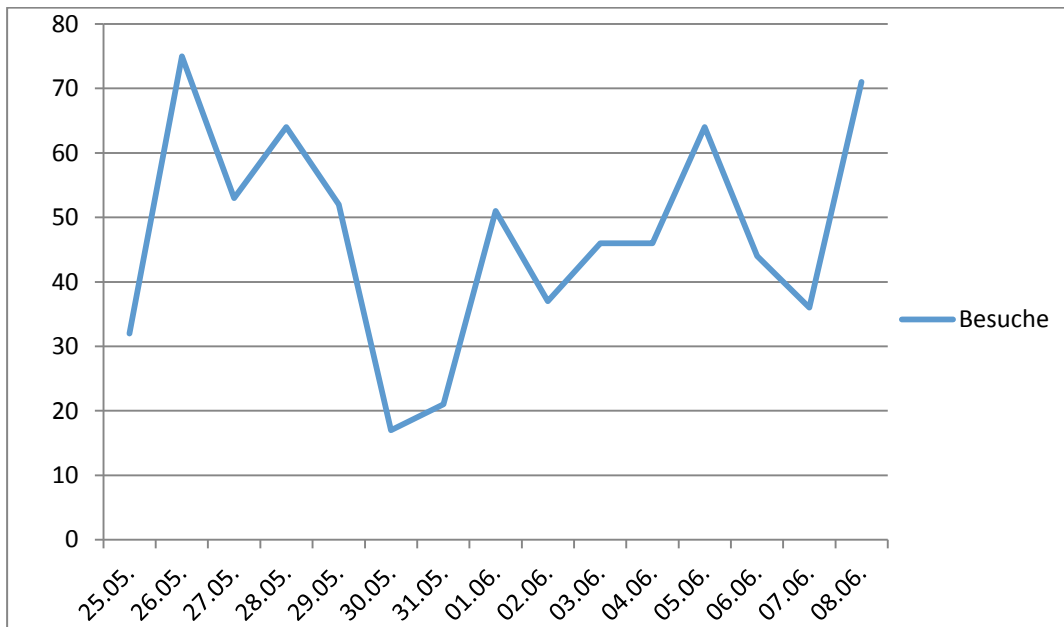
2.3 Statistische Daten für Mai 2015

Der Fachdialog „Richtig versorgt“ wurde im Dialogzeitraum (15.05. - 08.06.2015) insgesamt 709-mal besucht. Dabei konnte ein Maximum von 75 Besuchen zu Beginn des Dialogs und ein weiterer Höhepunkt zum Ende des Dialogs verzeichnet werden. Dazwischen schwankten die Zahlen teilweise stark mit einem Tagesdurchschnitt von 42 Besuchen.

Besuchsanzahl	Dialogzeitraum (25.05.-08.06.)
Gesamtzahl der Besuche	709
Höchste Anzahl an einem	75

Tag	
Niedrigste Anzahl an einem Tag	17
Durchschnitt	42

Besuchszahlen pro Tag im Dialogzeitraum 25. Mai - 08. Juni

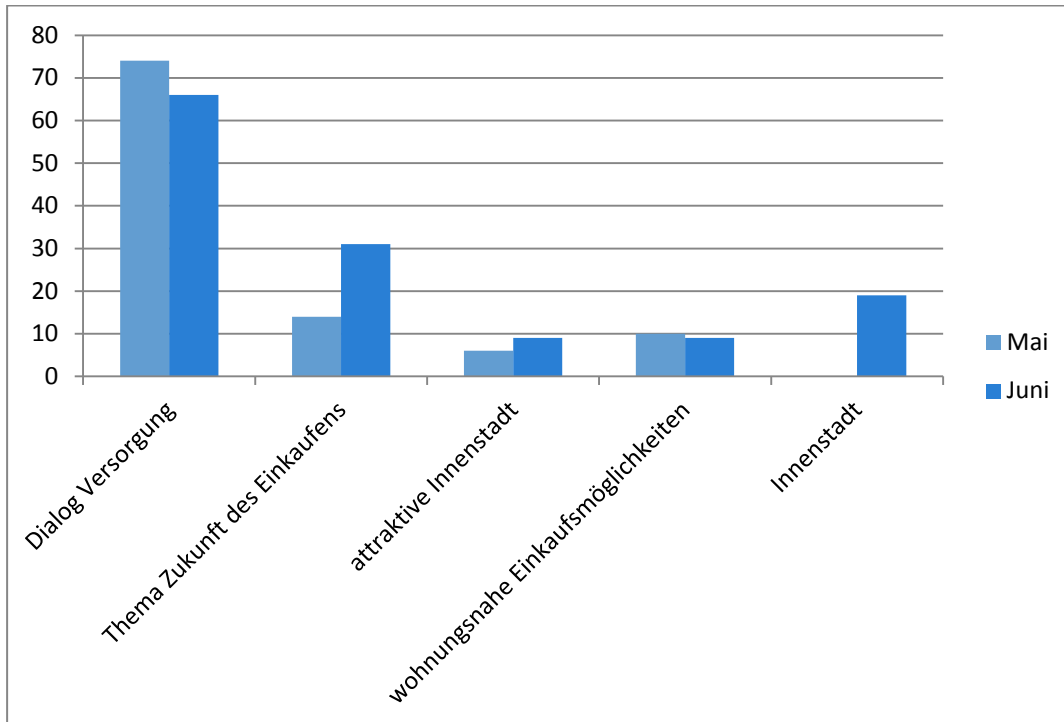


Pfadaufrufe

Die Startseite des Dialogs wurde insgesamt 140-mal aufgerufen. Dabei konnte das Thema „Zukunft des Einkaufens“ am meisten Aufmerksamkeit generieren. Insgesamt waren die Zugriffe während des Dialogzeitraums aber sehr niedrig.

	Mai	Juni
Dialog Versorgung	74	66
Thema Zukunft des Einkaufens	14	31
attraktive Innenstadt	6	9
wohnungsnahe Einkaufsmöglichkeiten	10	9

Innenstadt		19
------------	--	----



Anhang

Hintergrund: Online-Dialog „MeinHannover2030“

Die Verwaltung hat für den Dialogprozess zum Stadtentwicklungskonzept Mein Hannover 2030 fünf Handlungsfelder zur Stadtentwicklung vorgegeben: „Wirtschaft, Arbeit, Wissenschaft und Umwelt“, „Wohnen, Versorgung und Mobilität“, „Bildung und Kultur“, „Inklusion, Integration und Teilhabe“ sowie „Finanzen“. Der Online-Dialog orientiert sich ebenso wie das breite Veranstaltungsspektrum an diesen fünf Handlungsfeldern.

Der Stadtdialog unterteilt sich in drei Phasen: **Auftaktphase, Dialogphase und Auswertungs- und Konzeptphase**. Der große Teil der moderierten Online-Dialoge erfolgt in der Dialogphase. Dabei wurden zum einen themenspezifische Fachdialoge geführt und zum anderen für jedes Handlungsfeld ein breiterer dauerhafter Dialog eingerichtet.

Die meisten Fachdialoge finden in Verknüpfung mit einer (Fach-)Veranstaltung vor Ort statt und orientieren sich thematisch an den Veranstaltungen. Zur Stärkung des Dialoges sollen Beiträge aus den Veranstaltungen und aus den Fachdialogen miteinander verknüpft werden und zusammen in den weiteren Prozess einfließen.

Die dauerhaften Dialoge bieten den Nutzerinnen und Nutzern die Möglichkeit weitere - nicht in den Fachdialogen bedachte - Themen einzubringen und zu diskutieren. Außerdem können sich Nutzerinnen und Nutzer auch nach dem Abschluss der Fachdialoge weiter über aktive Themen austauschen und weitere Ideen zur Sprache bringen.

Frage	Schlagworte	Beitrag
Zukunft des Einkaufens	Einzelhandel, Beratung	Ich liebe den Einzelhandel, aber zu häufig ist die Beratung schlecht od. es wird nichts bestellt
Zukunft des Einkaufens	Einzelhandel, Internethandel, Preise	Gerade der Einzelhandel in der hannoverschen Innenstadt - Ausnahmen bestätigen auch hier wieder einmal die Regel - sollte vielleicht einmal ganz still in sich gehen und sich fragen, woran es denn vielleicht liegen könnte, dass immer mehr im Internet bestellt wird. Und nein, es liegt nicht nur am oftmals günstigeren Preis. ;-)
Innenstadt besser zugänglich machen	Fahrradwege/spuren in der Innenstadt, Mobilität, kindersicher, Familie, Fahrradparkplätze, attraktive Innenstadt	<p>Hannovers Innenstadt hat sich abgeriegelt: mit dem Auto kommt man nur im Schneckentempo voran. Daher wäre es sinnvoll, Innenstadtstraßen in denen Parkhäuser in erreichbarer Nähe sind, mit echten Fahrradspuren zu versehen, so dass Familien ganz einfach mit dem Rad in die Stadt fahren können. Jedermann kann Einkäufe gut im Kinderanhänger oder im Fahrradkorb nach Hause transportieren.</p> <p>Radspuren müssen kindersicher sein, damit dieses Angebot für Familien attraktiv ist. Auf Plätzen, wo sonst zwei PKW parken, können 20 Fahrräder parken. Würde man die Parkspuren der Kurt-Schumacher-Straße zu separierten Fahrradspuren umwidmen, könnten die wenigen Autos die dort parken, sehr gut in den angrenzenden Parkhäusern (Ernst August Galerie sowie Mehlstraße) unterkommen. Der Einzelhandel würde sich wundern, wie viel mehr Bürger in die Stadt geradelt kommen!</p> <p>Ist ein Besuch in der Innenstadt nicht mit einer halbstündigen Parkplatzsuche erschwert, fährt man nämlich öfter einmal die 10 Minuten in die Stadt. Verschiedene Studien zeigen, dass Radfahrer den Innenstädten mehr Besuche abstatten. Sie geben im</p>

Frage	Schlagworte	Beitrag
		<p>Durchschnitt mehr Geld aus als Autofahrer.</p> <p>Erfahrungen aus Fahrradstädten wie Kopenhagen oder Amsterdam zeigen, dass der lokale Einzelhandel gestärkt und große Händler auf der grünen Wiese weniger frequentiert sind.</p> <p>Der Einzelhandel würde von einem echten Fahrradwegenetz in der Stadt erheblich profitieren. Dies müsste so ausgelegt sein, dass Fußgänger, Radfahrer und Autofahrer sich <u>überhaupt nicht</u> in die Quere kommen. Wie das geht, lässt sich leicht in Holland oder Dänemark abgucken. Hannovers absurde Fahrradstraßen, in denen ständig Autos mitten auf der Straße stehen und die Radfahrer behindern sind jedenfalls keine Lösung.</p>

Auswertungsbericht

Online Dialog „Mein Hannover 2030“

Fachdialog „Smart Mobil: Was bewegt uns morgen?

Womit, Wohin – Alte Wege neu begehen?“

24. Juli 2015

Jana Gähler

gaehler@zebralog.de

Matthias Trenél

trenel@zebralog.de

Maria Brückner

brueckner@zebralog.de

Inhalt

1	Fachdialog „Smart mobil“	2
2	Auswertung des Fachdialogs „Smart mobil“	3
2.1	Aktivität im Fachdialog „Smart mobil“	3
2.2	Diskussion	3
2.3	Statistische Daten für Juli 2015	5
	Anhang	7

1 Fachdialog „Smart mobil“

Der Fachdialog zum Thema „Smart Mobil: Was bewegt uns morgen? Womit, Wohin – Alte Wege neu begehen?“ war vom 29. Juni – 13. Juli 2015 geöffnet. Rund um die Veranstaltung am 06. Juli im Alten Rathaus wurden im Online-Dialog neue Konzepte und Technologien sowie stadt- und verkehrsplanerische Herausforderungen für eine smart City Hannover 2030 diskutiert. Car-Sharing, ÖPNV, E-Mobilität und Radfahren liegen im Trend und sind klima- und umweltfreundlich. Mit Hinblick auf die vielen Ansätze und Perspektiven zum Thema Mobilität wurden folgende Fragen diskutiert:

1. Benutzung neuer beziehungsweise anderer Verkehrsmittel:
 - i. Wie flexibel sind wir in unseren (Mobilitäts-)Gewohnheiten?
 - ii. Wie schaffen wir es, dass alle (Generationen) mobil bleiben oder werden? Können E-Bikes für ältere Menschen eine Alternative sein?
2. Unsere Vorstellungen eines Hannovers 2030 mit einem intelligenten Verkehrskonzept:
 - I. Was braucht Hannover 2030 für Voraussetzungen, um mobil zu bleiben?
 - II. Welche kommunalen, verkehrsplanerischen und politischen Herausforderungen werden wir in Hannover 2030 vorfinden?
3. Alternativen zum eigenen Auto und autozentrierten Verkehrskonzepten:
 - I. Ist Car-Sharing nur ein kurzfristiger Trend oder ist es ein zukunftsfähiges Konzept?
 - II. Was motiviert uns, den eigenen Wagen abzuschaffen? Was sind Ihre Erfahrungen? Können Sie sich ein Leben ohne eigenes Auto vorstellen oder haben es vielleicht schon abgeschafft? Und wenn ja warum und wie bewegen Sie sich nun fort?

Neben den Beiträgen in diesem Fachdialog war das Thema Mobilität eines der meistdiskutierten im dauerhaften Dialog „Wie machen wir Hannover zu einem Zuhause für viele (Wohnen, Versorgung, Mobilität)?“ des Handlungsfeldes Wohnen, Versorgung und Mobilität.

» Online-Dialog » Wohnen, Versorgung & Mobilität » **Smart Mobil: Was bewegt uns morgen? Womit, Wohin – Alte Wege neu begehen?**

Smart Mobil: Was bewegt uns morgen? Womit, Wohin – Alte Wege neu begehen? Dialog abonnieren 1

Dialog war geöffnet vom 29. Juni - 13. Juli 2015



Auf dem Weg zur Arbeit, zum Einkaufen oder in der Freizeit: Wie wir uns fortbewegen bestimmt unseren Alltag. Car-Sharing, ÖPNV, E-Mobilität und Radfahren liegen im Trend und sind klima- und umweltfreundlich.

Eine smarte City Hannover 2030? Neue Technologien und ein gesamtstädtisches Verkehrskonzept, das auf gemeinsame Nutzung von vielen ausgerichtet ist, könnten es möglich machen. Die Perspektiven sind vielfältig und spannend. Aber sind wir für die stadt- und verkehrsplanerischen Herausforderungen gerüstet? Diskutiert wird hier im Online-Dialog und auf unserer [Veranstaltung am 06. Juli im Alten Rathaus](#).

Einzelne Seite

✓ Diesen Dialog als gelesen markieren

Dialogverwaltung

Neues Thema erstellen

Zuletzt aktualisiert	Startzeitpunkt	Meiste Antworten	Meiste Aufrufe	Benutzerdefiniert
★ ANGEPINNT auf gewohntem Weg ans Ziel Erstellt von Online Moderation, 29.06.2015		1 Antwort 42 Aufrufe	berfa 06.07.2015	
★ ANGEPINNT Hannover mobil 2030 Erstellt von Online Moderation, 29.06.2015		0 Antworten 25 Aufrufe	Online Moderation 29.06.2015	
★ ANGEPINNT Car-Sharing oder ÖPNV? Erstellt von Online Moderation, 29.06.2015		0 Antworten 23 Aufrufe	Online Moderation 29.06.2015	
Mobilität für alle geht nur ohne MIV Erstellt von Henry, 01.07.2015		1 Antwort 34 Aufrufe	Bo Fort 01.07.2015	
Dialog ist geöffnet im Zeitraum 29. Juni - 13. Juli 2015 Erstellt von Henning Kohlmeier, 06.02.2015		0 Antworten 46 Aufrufe	Henning Kohlmeier 06.02.2015	

2 Auswertung des Fachdialogs „Smart mobil“

2.1 Aktivität im Fachdialog „Smart mobil“

Der Fachdialog „Smart Mobil: Was bewegt uns morgen? Womit, Wohin – Alte Wege neu begehen?“ wurde im Mai 74-mal aufgerufen. Es gab drei Beiträge. Allerdings wurden bereits im Vorfeld viele Ideen und Anregungen rund um das Thema Mobilität im dauerhaften Dialog des Handlungsfeldes „Wohnen, Versorgung und Mobilität“ debattiert. Hier waren vor allem die Themen Radverkehrsnetz und Radwegausbau, die Förderung und der Ausbau des ÖPNV und die Reduzierung des MIV in der Diskussion.

2.2 Diskussion

Themen und Handlungsansätze

Auf gewohntem Weg ans Ziel

E-Bikes als Alternative zum Auto

- E-Bikes sind gut, weil man schnell und beweglich ist und keine Zeit zum Parkplatzsuchen benötigt

- Erhöht die Mobilität auch in der Fußgängerzone
- Ermöglicht menschengerechtes Tempo und spontanes Anhalten zum Einkaufen

Ziele und Strategien:

- familien- und fahrradfreundliche Innenstadt, Ausbau des Fahrradnetzes in der Innenstadt

Neues Thema: Mobilität für alle geht nur ohne MIV

- Gestaltung von Bushaltestellen: Haltestellenkaps statt Haltestellenbuchten
- Verkehrsgestaltung: ÖPNV, Rad- und Fußverkehr wurden bisher durch Fokus auf MIV zu wenig berücksichtigt und müssen stärker gefördert werden,
 - Radfahrer und Fußgänger müssen stärker berücksichtigt werden und mehr Platz erhalten
 - Reduzierung des MIV vorantreiben
- Gestaltung von Wohnvierteln: weniger Parkflächen/Parkhäuser in Stadtrandlage, schmalere und begrünte Straßen, Platz für Skaten/Radfahren/Spazieren

Ziele und Strategien:

- Förderung von ÖPNV, Rad- und Fußverkehr
- Größere Berücksichtigung von Radfahrern und Fußgängern in Straßenführung und Verkehrsführung, breitere Fuß- und Radwege
- Reduzierung des MIV, insbesondere in Wohnvierteln
- Reduzierung der Parkflächen, insbesondere in Wohnvierteln
- Schmalere begrünte Straßen
- Ausbau von Bushaltestellen mit Haltestellenkaps

Hannover mobil 2030

- Keine Beiträge

Car-Sharing oder ÖPNV?

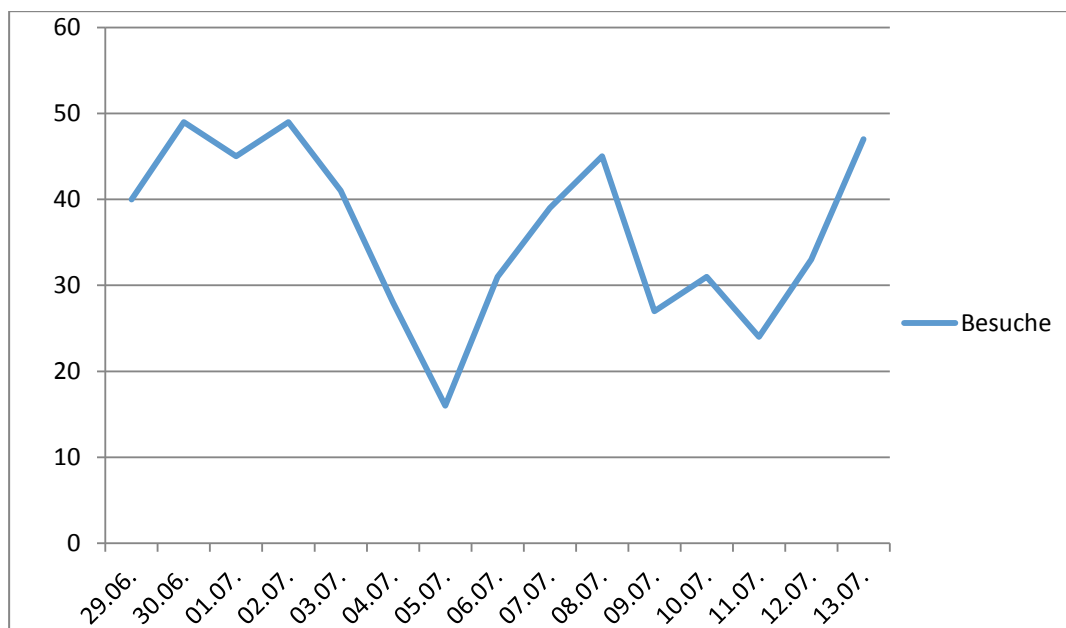
- Keine Beiträge

2.3 Statistische Daten für Juli 2015

Der Fachdialog „Smart Mobil“ wurde im Dialogzeitraum (29.06.-13.07.) insgesamt 545-mal besucht. Im Vergleich zu den Monaten vorher sank die Anzahl der täglichen Besuche auf ein Maximum von 49. Durchschnittlich waren 36 tägliche Besuche im Online-Dialog während des Dialogzeitraums „Smart Mobil“ zu verzeichnen.

Besuchsanzahl	Dialogzeitraum (29.06.-13.07.)
Gesamtzahl der Besuche	545
Höchste Anzahl an einem Tag	49
Niedrigste Anzahl an einem Tag	16
Durchschnitt	36

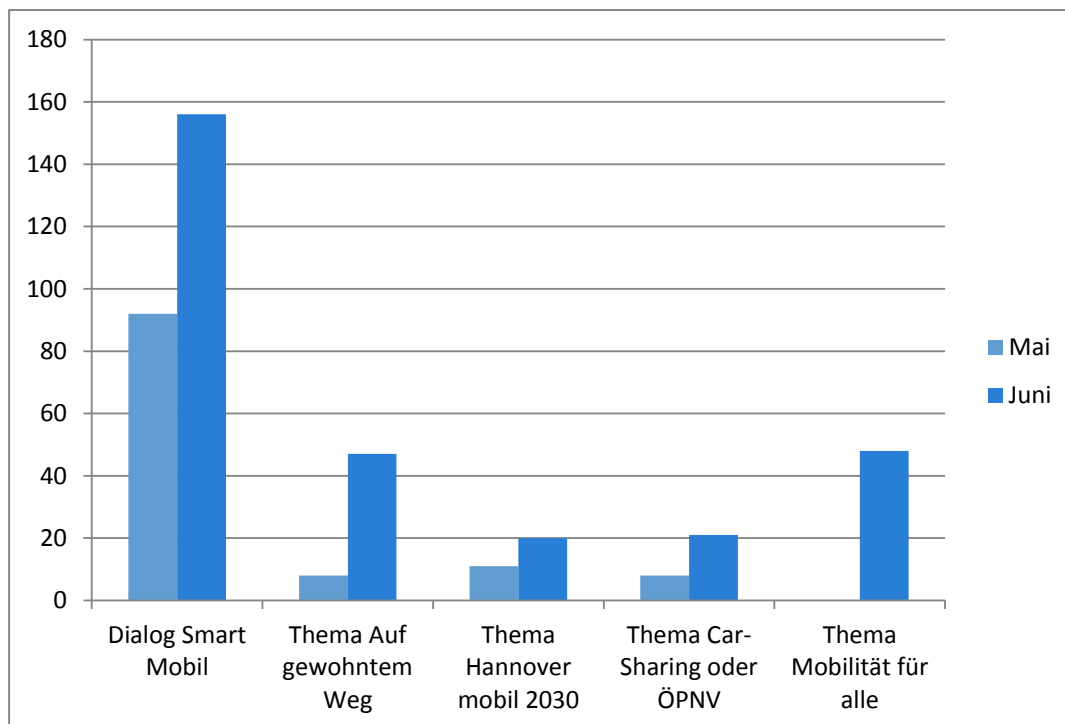
Besuchszahlen pro Tag im Dialogzeitraum 29. Juni - 13. Juli



Pfadaufrufe

Die Startseite des Dialogs wurde insgesamt 248-mal - und damit rund 100-mal häufiger als der Dialog zum Thema Versorgung - aufgerufen. Die beiden Themen, die die meiste Aufmerksamkeit bekamen, waren „Auf gewohntem Weg ans Ziel?“ mit insgesamt 55 Aufrufen und das von Nutzern eingestellte Thema „Mobilität für alle geht nur ohne ÖPNV“ mit 48 Aufrufen. In diesen beiden Themen wurden Beiträge bzw. Kommentare von Nutzern eingestellt.

	Juni	Juli
Dialog Smart Mobil	92	156
Thema Auf gewohntem Weg	8	47
Thema Hannover mobil 2030	11	20
Thema Car-Sharing oder ÖPNV	8	21
Thema Mobilität für alle		48



Anhang

Hintergrund: Online-Dialog „MeinHannover2030“

Die Verwaltung hat für den Dialogprozess zum Stadtentwicklungskonzept Mein Hannover 2030 fünf Handlungsfelder zur Stadtentwicklung vorgegeben: „Wirtschaft, Arbeit, Wissenschaft und Umwelt“, „Wohnen, Versorgung und Mobilität“, „Bildung und Kultur“, „Inklusion, Integration und Teilhabe“ sowie „Finanzen“. Der Online-Dialog orientiert sich ebenso wie das breite Veranstaltungsspektrum an diesen fünf Handlungsfeldern.

Der Stadtdialog unterteilt sich in drei Phasen: **Auftaktphase, Dialogphase und Auswertungs- und Konzeptphase**. Der große Teil der moderierten Online-Dialoge erfolgt in der Dialogphase. Dabei wurden zum einen themenspezifische Fachdialoge geführt und zum anderen für jedes Handlungsfeld ein breiterer dauerhafter Dialog eingerichtet.

Die meisten Fachdialoge finden in Verknüpfung mit einer (Fach-)Veranstaltung vor Ort statt und orientieren sich thematisch an den Veranstaltungen. Zur Stärkung des Dialoges sollen Beiträge aus den Veranstaltungen und aus den Fachdialogen miteinander verknüpft werden und zusammen in den weiteren Prozess einfließen.

Die dauerhaften Dialoge bieten den Nutzerinnen und Nutzern die Möglichkeit weitere - nicht in den Fachdialogen bedachte - Themen einzubringen und zu diskutieren. Außerdem können sich Nutzerinnen und Nutzer auch nach dem Abschluss der Fachdialoge weiter über aktive Themen austauschen und weitere Ideen zur Sprache bringen.

Übersicht der Beiträge

Frage	Schlagworte	Beitrag
Auf gewohntem Weg ans Ziel	Flexible Mobilität, Innenstadt und Einkaufen, menschengerechtes Tempo	<p>Zitat: Können E-Bikes für ältere Menschen eine Alternative sein?</p> <p>E-Bikes eine Alternative zu was?</p> <p>Zum privaten Auto? Auf jeden Fall und das nicht nur für ältere Menschen. Zeitlich dürften fast alle Strecken in Hannover mit dem E-Bike genauso schnell zurückzulegen sein wie mit dem Auto, denn man ist beweglicher, weil man nicht so viel Platz braucht und das zeitaufwändige Parkplatzsuchen entfällt.</p> <p>Zum Shoppen in der Innenstadt ist das Rad /E-Bike ohnehin unschlagbar. Wer parkt schon in irgendeinem teuren Parkhaus, um dann in der Fußgängerzone einkaufen zu laufen?</p> <p>Mit dem Rad fährt man in einem menschengerechten Tempo, d.h. man kann rechts und links die Geschäfte angucken und</p>

Frage	Schlagworte	Beitrag
		<p>jederzeit anhalten und reingehen. Mit dem Auto ist das unmöglich, selbst wenn interessante Läden auffallen würden, ist spontanes Anhalten fast immer schwierig oder sehr umständlich und mit längeren Fußwegen verbunden. Das könnte auch einer der Gründe sein, warum Geschäfte an den Ausfallstraßen veröden.</p>
<p>Mobilität für alle geht nur ohne MIV</p>	<p>ÖPNV, Radverkehr, Fußverkehr, MIV, Haltestellenkaps/Bushaltestellen, Verkehrsregelung</p>	<p>"Neue Technologien und ein gesamtstädtisches Verkehrskonzept, das auf gemeinsame Nutzung von vielen ausgerichtet ist könnten es möglich machen.", so heißt es in der Anmoderation zu diesem Themenstrang. Es wird darin einmal mehr deutlich: Wenn es um das Thema Mobilität geht, dann werden wohlklingende Phrasen gedroschen, die auf möglichst breite Zustimmung stoßen sollen, aber im Grunde genommen das eigentliche Problem kaschieren.</p> <p>Denn Mobilität für alle ist möglich mit ÖPNV und Rad- und Fußverkehr. Was wir in Hannover jedoch allzu häufig erleben ist eine einseitige Förderung des MIV zu Lasten des ÖPNV sowie des Rad- und Fußverkehrs.</p> <p>So gibt es zum Beispiel immer noch Haltestellenbuchten statt Haltestellenkaps an vielen Bushaltestellen, weil sich die Autolobby "gegängelt" fühlt, wenn der Bus auf der Fahrspur hält und dem Bus folgende Autofahrer sich der Omnibusgeschwindigkeit anpassen müssen. Da spielt es für die Damen und Herren Automobilisten auch gar keine Rolle, dass der Takt der meisten Buslinien max. ein Zehnminutentakt ist. Sie also gar nicht so oft betroffen sind, zumal viele Straßen gänzlich Omnibusverkehr-frei sind.</p> <p>Und Radfahrer und Fußgänger werden ohnehin vielfach strukturell benachteiligt. Siehe zum Beispiel Benno-Ohnesorg-Brücke, um nur ein sehr unrühmliches Beispiel zu nennen, wo Radfahrer auf engstem Raum mit Fußgängern zusammengedrängt werden, während für den Autoverkehr jeweils zwei Spuren stadteinwärts und stadtauswärts angelegt wurden, die von Radfahrern nicht benutzt werden dürfen.</p> <p>Die beschönigenden Formeln wie "gemeinsame Nutzung von vielen" helfen nicht weiter. Wenn es darum geht in der Stadt Mobilität für alle zu ermöglichen, dann geht das nur unter weit-</p>

Frage	Schlagworte	Beitrag
		<p>gehendem Ausschluss des MIV! Andernfalls handelt es sich um eine sehr einseitige Nutzung des Verkehrsraumes durch Autofahrer, auf Kosten derjenigen, die vernünftigerweise mit dem ÖPNV, dem Rad oder zu Fuß mobil sind.</p> <p>Wer das fordert, der sollte das klar und deutlich sagen, anstatt beschönigende Leerformeln zu bemühen, die Friede, Freude, Eierkuchen vorgaukeln, während sie knallhart ihre Interessen durchsetzen. Die Mehrheit der Hannoveraner hat kein eigenes Auto und unter denen, die eines haben gibt es viele, die zumindest so selbstkritisch damit umgehen, dass sie eine Politik weg vom Auto unterstützen, wenn damit ein deutlich erkennbarer ÖPNV-Ausbau und für alle sichtbaren Verbesserungen für den Rad- und Fußverkehr verbunden sind!</p> <p>Die Freigabe der Einbahnstraßen für Radfahrer im Gegenverkehr etwa war ein solches deutliches Signal. Ein weiteres ist längst überfällig. Welches das sein könnte und welche Verbesserungen es bringt muss die Diskussion bestimmen und nicht das Murren der Autofahrer!</p>
<p>Mobilität für alle geht nur ohne MIV</p>	<p>ÖPNV, Radverkehr, autofreie Stadtteile/weniger Parkflächen, Straßenbegrünung</p>	<p>Der ÖPNV und insbesondere der Radverkehr sollten PRINZIPIELL bei allen Planungen an erster Stelle stehen. Die Erkenntnisse, die fortschrittlichere Städte wie Kopenhagen bereits gesammelt haben, können direkt umgesetzt werden. Stadtteile mit hohem Kulturanteil (Linden) könnten autofrei werden. Ich stelle mir Parkhäuser am Rand des Stadtteils vor, keine öffentlichen Parkflächen im Stadtteil, mit Ausnahme von reservierten Plätzen für Anwohner mit Handicap. Das Befahren mit PKW zum Entladen von Einkäufen, etc. soll möglich bleiben, ansonsten werden alle Straßen in Alleen verwandelt, Platz zum Spazieren, Radfahren, skaten, für Kinder, ...</p> <p>Die ersten lebenswerten Stadtteile werden Vorbild für die zukünftige Entwicklung sein, Touristen werden kommen und ihre automobilen Vorurteile verlieren.</p>