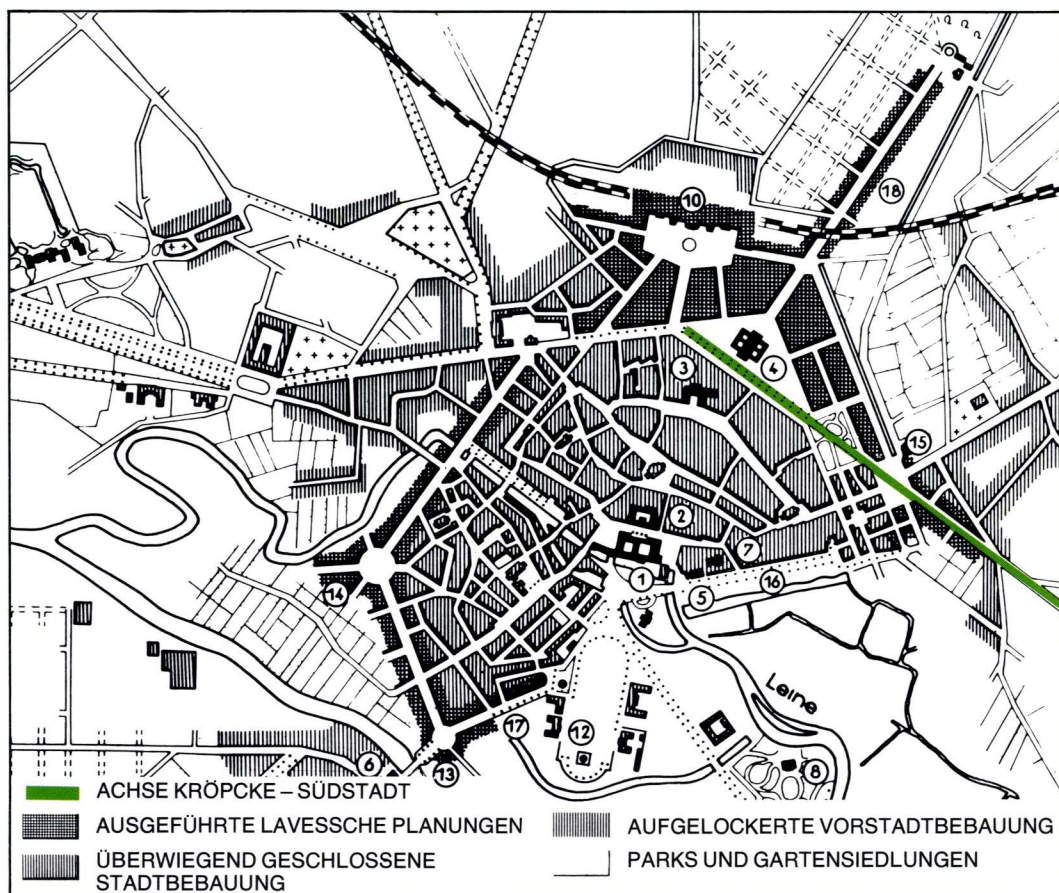




ZUR DISKUSSION:

DER WEG VOM KRÖPCKE IN DIE SÜDSTADT

GESCHICHTE UND ENTWICKLUNG



DIE LAVESSCHE PLANUNG IM 19. JAHRHUNDERT

GEORGSTRASSE 1876 MIT »SCHORSENBUMMEL«



Durch den Stadtbahnbau werden Georgstraße, Aegidientorplatz und Hildesheimer Straße aufgerissen und können bei der Wiederherstellung völlig neu gestaltet werden.

Nach dem Bau der Stadtbahnlinie A und der darauf folgenden Neugestaltung haben sich die Straßenzüge Lister Meile, Raschplatz, Passerelle/Bahnhofstraße, Kröpcke, Karmarschstraße und die Altstadt über alle Erwartungen hinaus gut entwickelt.

Es besteht jetzt die Gefahr, daß die Georgstraße mit ihren Endpunkten Steintor und Aegidientorplatz demgegenüber zurückbleibt. Dem kann nur begegnet werden, wenn die Chance, die der Stadtbahnbau bietet, für eine Verbesserung genutzt wird.

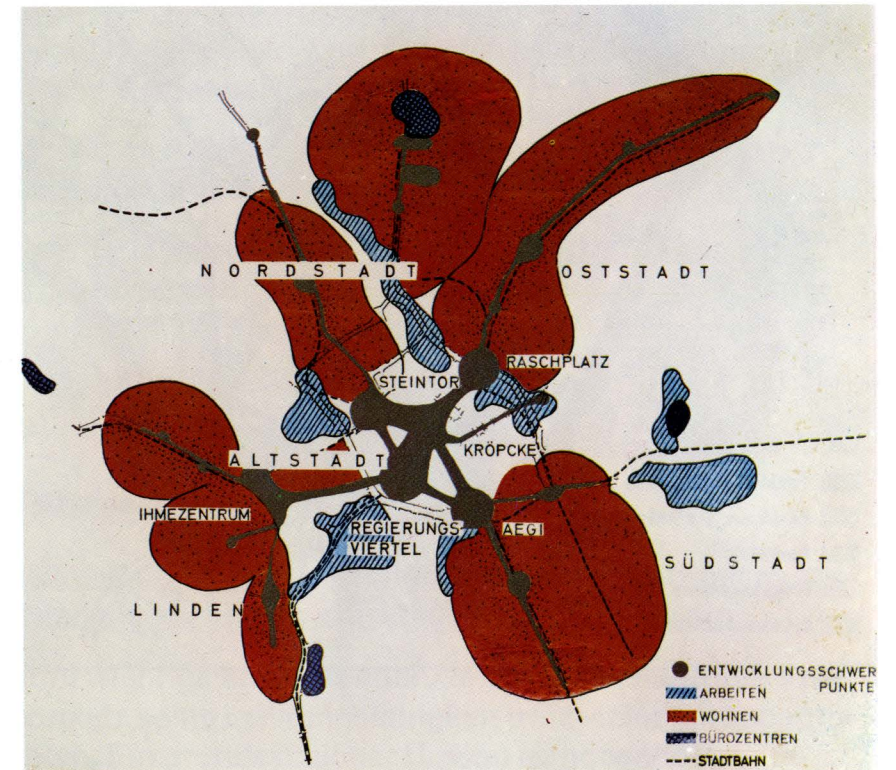
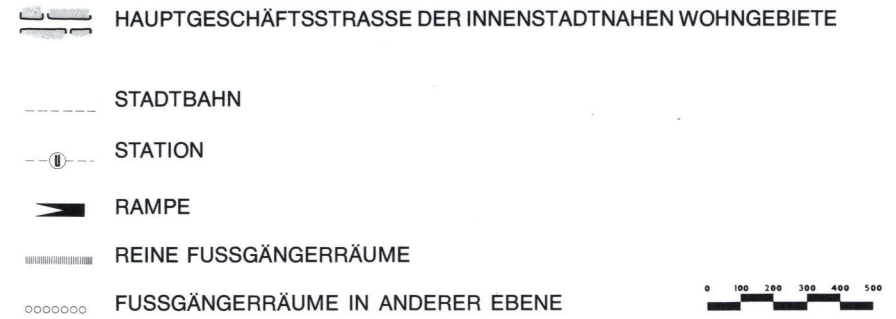
Hannover wurde im vergangenen Jahrhundert nach den Plänen des königlichen Hofbaumeisters Laves (1788 – 1864) durch die »Ernst-August-Stadt« erweitert. Sie entstand auf und vor den ehemaligen Festungsanlagen des 17. Jahrhunderts. Diese klassizistische Stadterweiterung wurde durch lange, geradlinige Achsen in ihre Umgebung eingebunden. Eine dieser Achsen wird durch die Georgstraße und die Hildesheimer Straße gebildet.

Wenn es gelingt, diese Achse wieder erlebbar zu machen, dann kann das ein Beitrag zur engeren Verknüpfung der Südstadt mit der Innenstadt sein.

Herausgeber: Landeshauptstadt Hannover
Stadtplanungsamt,
Leitung: Felix zur Nedden,
unter Mitarbeit des Tiefbauamtes,
des Garten- und Friedhofsamtes,
und des U-Bahnbauamtes.
Verfasser: Gerhard Bünemann mit
Wolfgang Dasche (Tiefbauamt)
Peter Dellemann
Jürgen Eppinger
Dieter Frerichs
Ernst Futterlieb
Hans-Joachim Uhlmann
Peter Zimmermann

Mitarbeiter: Hans Beran
Helga Bertram
José Carrascosa (U-Bahnbauamt)
Jürgen Fellmann (U-Bahnbauamt)
Dieter Keyl
Manfred Rühlemann
Ilse Schepan (Tiefbauamt)
Karl-Heinz Schirnack
Fotos: Archiv, Historisches Museum (1)
Gerhard Bünemann (3)
Karten: Stadtvermessungsamt
Redaktion: Presseamt
Graph. Beratung: Studio Hermann Otto
Herstellung: gödicke druck, 3005 Hemmingen 1

NEUE AUFGABEN



DIE VERBINDUNG DER INNENSTADT MIT DEN GROSSEN WOHNGBIETEN

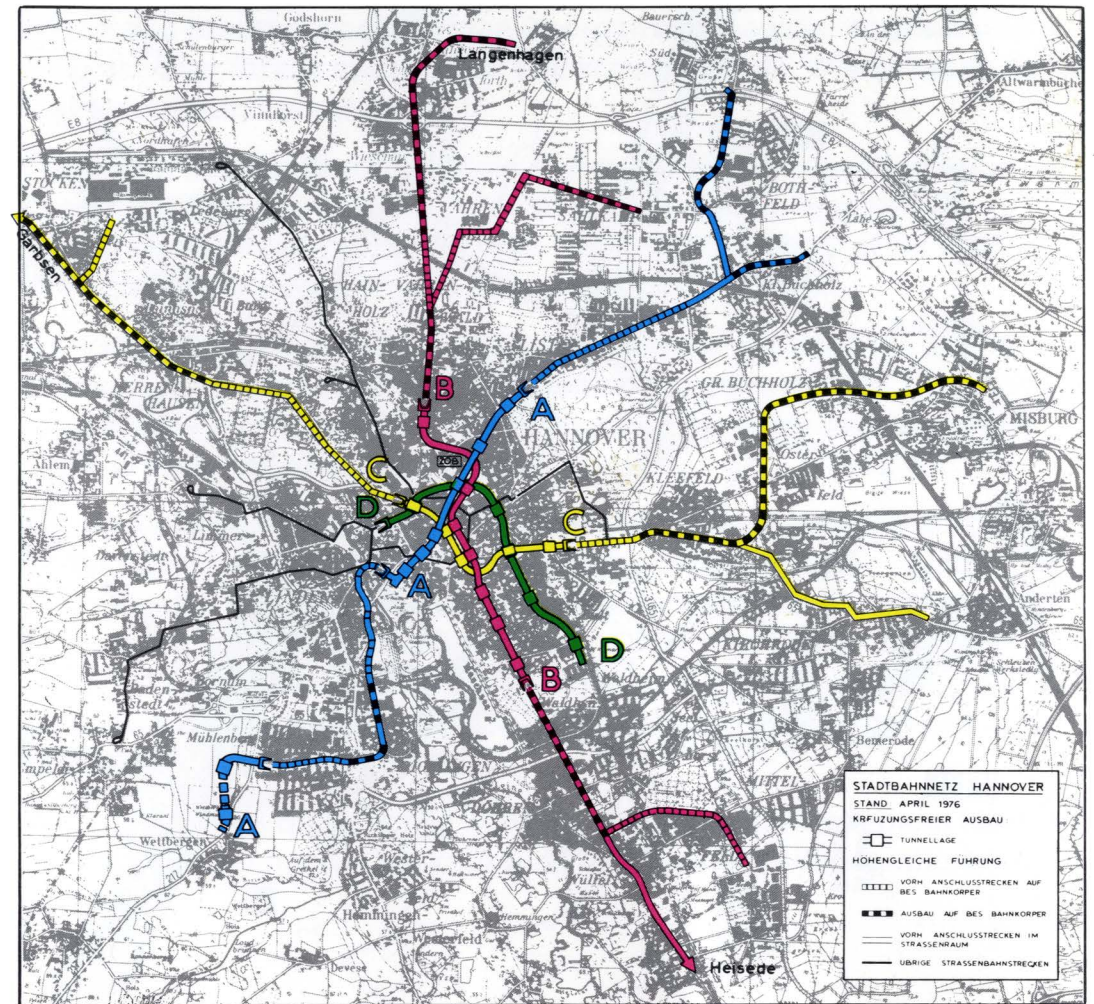
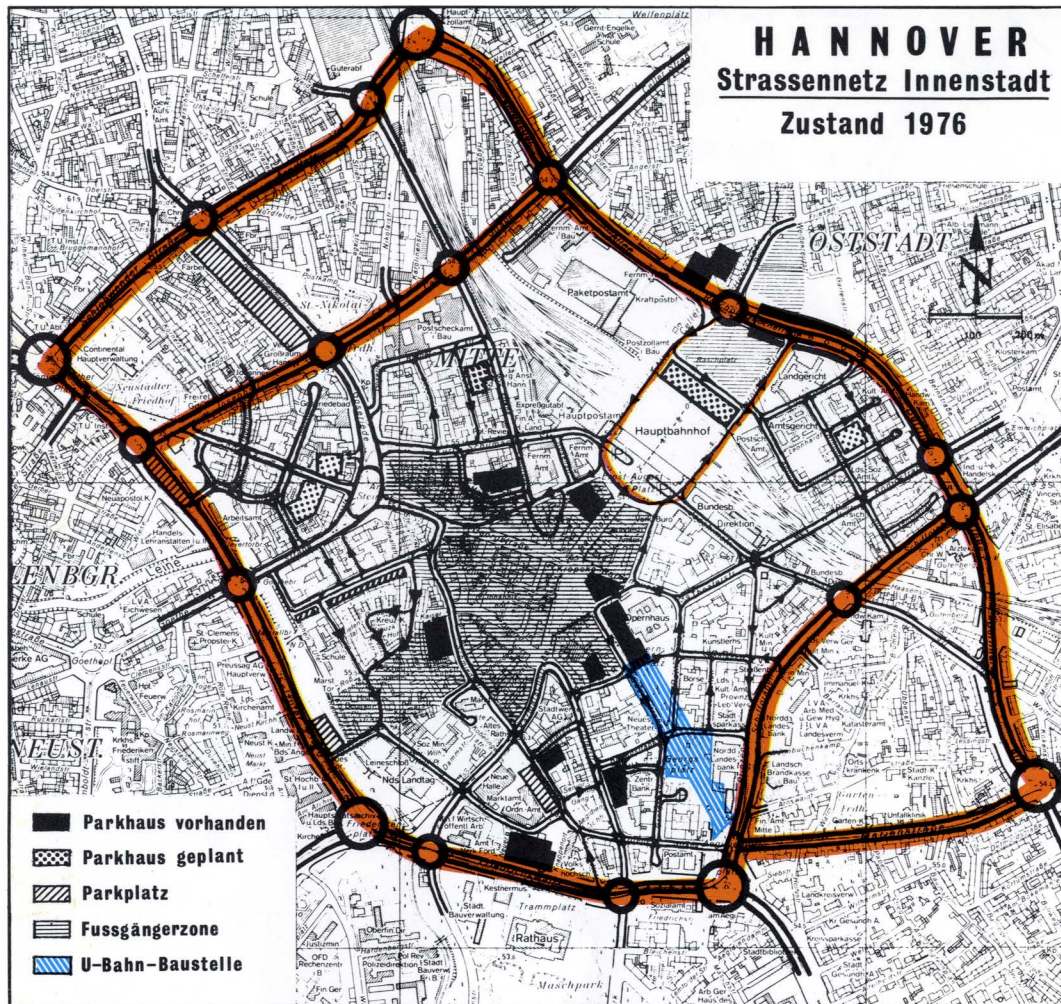
Ein Ziel der Nachkriegsplanung war es, den stadteinwärts fließenden Verkehr durch den Innenstadtring aufzufangen und zu verteilen. Dies ist gelungen. Erst dadurch wurde es möglich, die Stadtmitte vom Durchgangsverkehr zu befreien, funktionstüchtig zu erhalten und dem Fußgänger zurückzugeben.

Künftiges Ziel muß es sein, vielerorts die trennende Wirkung des Innenstadtringes, insbesondere der Verkehrseckpunkte, zu überwinden und – über die breiten Verkehrsflächen hinweg – Verbindungen zwischen den Hauptgeschäftsstraßen der citynahen Wohngebiete und dem Stadtkern zu schaffen.

Ziele der Verknüpfung von Südstadt und Innenstadt sind:

- Sternförmige Ausdehnung der City auch nach Süd-Osten
- Sinnfälliges Erschließungssystem der Innenstadt von Südosten für Auto und Fußgänger
- Erhaltung der historisch entstandenen Raumfolge Hildesheimer Straße, Aegidientorplatz, Georgsplatz, Operndreieck und Theaterstraße
- Wiedererstehen des »Schorsenbummels« als Orientierungslinie
- Aktivierung und Verzahnung der publikumsintensiven Zonen Georgsstraße – Hildesheimer Straße über den Aegidientorplatz als Entwicklungsschwerpunkt hinweg
- Aktivierung der Geschäftsstraße Hildesheimer Straße bei gleichzeitiger Verkehrsberuhigung besonders der Wohnstraßen

VERKEHRSKONZEPT



STRASSENNETZ INNENSTADT

Der Durchgangsverkehr, der früher durch die Stadtmitte floß, wird heute vom Innenstadtring aufgenommen. Diese Entlastung hat in der City Raum geschaffen für umfangreiche Fußgängerbereiche, den Wirtschaftsverkehr und die Belieferung.

Ziele in der City werden künftig über sogenannte Taschen erreicht, die miteinander verknüpft sind. Erstes Beispiel ist die »Bahnhofs-Tasche«. Zweck des Taschenprinzips ist es, durch sinnvolle und direkte Verkehrsbeziehungen eine wesentliche Verbesserung der Umweltqualität zu erreichen.

Die Parkplätze in der City können vom Innenstadtring auf kurzem Wege über die einzelnen Taschen angefahren werden. Die nächste Aufgabe ist die Organisation der »Opernhaus-Tasche«.

STADTBAHN

Die Stadtbahnlinie B reicht im Norden bis Langenhagen/Sahlkamp, im Süden bis Laatzen/Heisede.

Die Bauarbeiten für den südlichen Abschnitt haben im Januar 1976 in der Georgstraße begonnen und werden abschnittsweise nach Süden fortgesetzt.

Bis zur Elkartallee wird die Stadtbahn im Tunnel geführt, taucht dann über eine Rampe auf und fährt auf eigenem Bahnkörper in der Hildesheimer Straße weiter.

Um in der Südstadt kurze Wege zur Stadtbahn anbieten zu können, werden neben der Station Aegidientorplatz drei weitere Stationen an der Schlägerstraße, Geibelstraße und am Altenbekener Damm geschaffen.

Der Bau der hannoverschen Stadtbahn dient der schrittweisen Verwirklichung eines bequemen, sicheren, schnellen und pünktlichen Nahverkehrsmittels.

PLANUNGSABSCHNITTE

GEORGSTRASSE



AEGIDIENTORPLATZ



HILDESHEIMER STRASSE



AUFGABENSTELLUNG

Der Stadtbahnbau schafft die Voraussetzung für die Neugestaltung der Georgstraße zwischen Kröpcke und Aegidientorplatz. Da es künftig dort keine Straßenbahngleise geben wird, erhalten andere Belange – vor allem die des Fußgängers – mehr Raum.

Dabei ist es wichtig, daß ein Ausgleich zwischen den Interessen der Fußgänger, der Autofahrer und der Anlieger gefunden wird.

Die östliche Georgstraße ist als baumbestandene Promenade ein wichtiger und charakteristischer Teil der Innenstadt.

Nach Fertigstellung der Stadtbahnstation Aegidientorplatz gilt es, die verkehrliche Qualität des Platzes entscheidend zu verbessern.

Als einer der fünf wichtigsten Knotenpunkte des Innenstadtringes hat der Aegidientorplatz seine Leistungsfähigkeit trotz vieler Veränderungen überschritten. Ein grundsätzlicher Umbau ist notwendig.

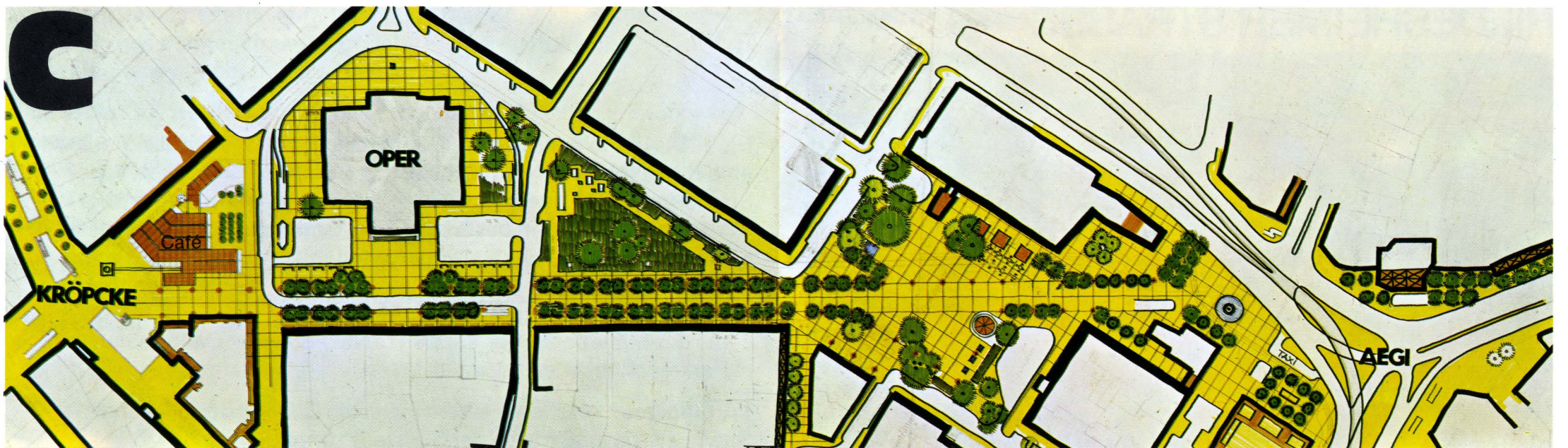
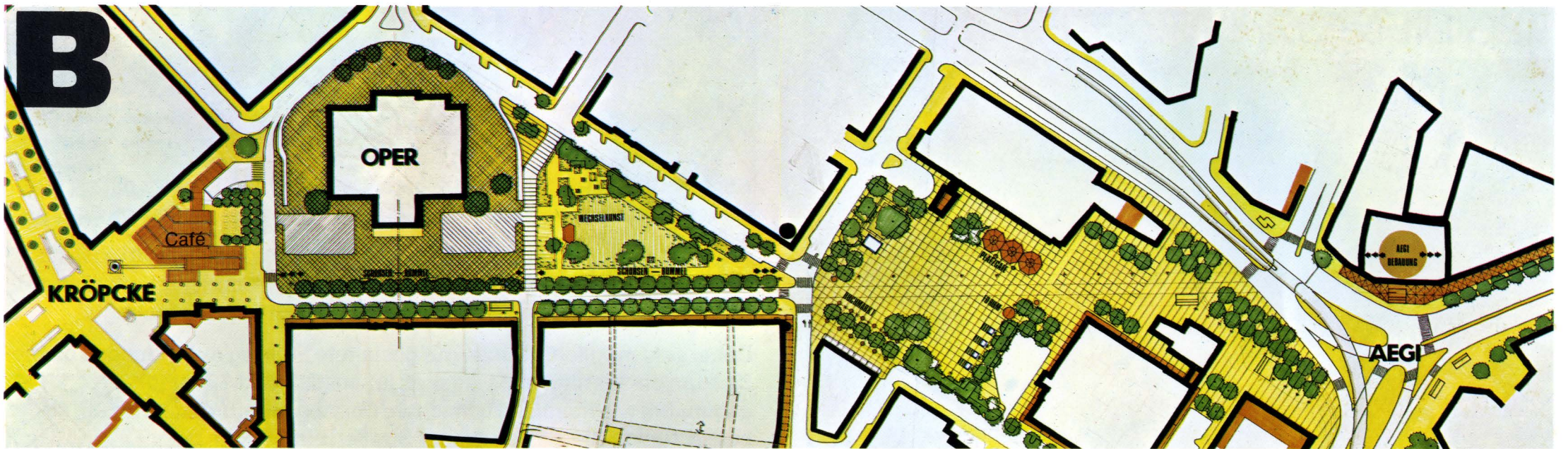
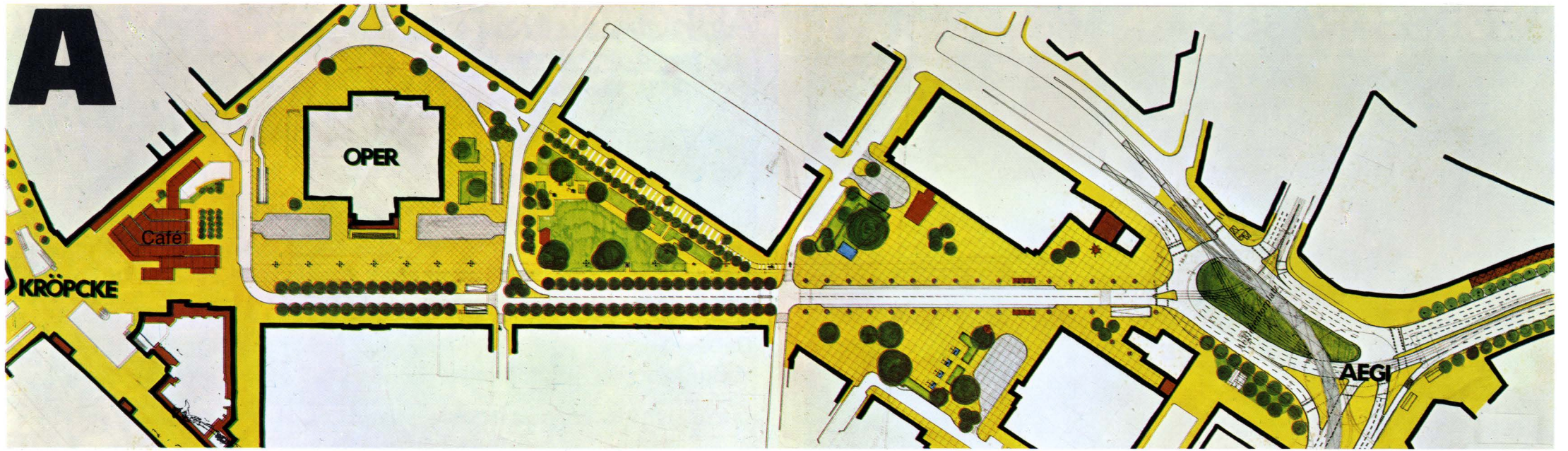
Dabei sind möglichst kurze, gut gestaltete Fußwegverbindungen das Ziel, um die Verbindung zwischen Innenstadt und Südstadt so angenehm wie möglich zu machen. Der Aegidientorplatz wird um so besser funktionieren, je weniger Straßen einmünden.

Bis 1984 wird in der Hildesheimer Straße der Tunnel für die Stadtbahnlinie B gebaut. Nach Wegfall der Straßenbahngleise muß dann der Straßenraum neu gestaltet werden. Bei der Auswahl des günstigsten Straßenprofils müssen besonders zwei Funktionen der Hildesheimer Straße gegeneinander abgewogen werden:

- die der Verkehrsstraße, die einen großzügigen Ausbau der Fahrbahnen und Knotenpunkte erfordert,
- die des Marktbereiches, für den breite Fußwege, Baumreihen und Parkmöglichkeiten notwendig sind.

Vorrangiges Ziel ist es in jedem Falle, die Qualität der Hildesheimer Straße als »Hauptstraße« der Südstadt zu steigern.

GEORGSSTRASSE: PLANUNGSVORSCHLÄGE



BOULEVARD

Die beiden Laves-Achsen Georgstraße und Theaterstraße sind durch die Opernumfahrt verbunden und als repräsentative Stadteinfahrten erlebbar. Diese Erschließungstasche – mit dem Zielpunkt Opernhaus – bietet dem Autofahrer auf historischem Stadtgrundriß sehr gute Orientierungsmöglichkeiten.

Die Georgstraße könnte als Boulevard – Autos, Baumallee, breite Fußwege und Geschäfte – Ergänzung und Kontrast zu den reinen Fußgängerbereichen am Kröpcke sein. Auf den beiden Dreiecksflächen des Georgsplatzes ist Raum für verschiedenartige Veranstaltungen.

AUTOFREIER GEORGSPLATZ

Der Georgsplatz könnte nach dem Wegfall der Straßenbahn erstmalig zu einem Platz, frei vom diagonalen Autoverkehr, umgebaut werden. Dadurch könnte ein neu erlebbarer, innerstädtischer Platz mit Raum für wechselnde Aktivitäten entstehen, wie zum Beispiel ein kleines Café mit Lesepavillon, ein Buchmarkt in den Nachmittags- und Abendstunden, Ruhebereiche und Platzkonzerte am Wochenende.

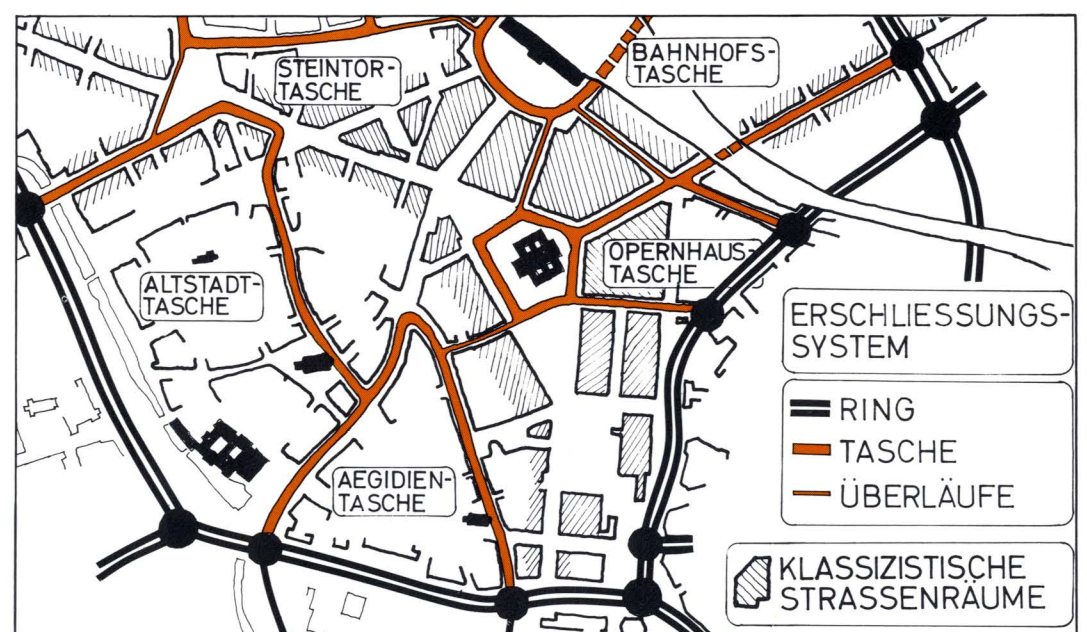
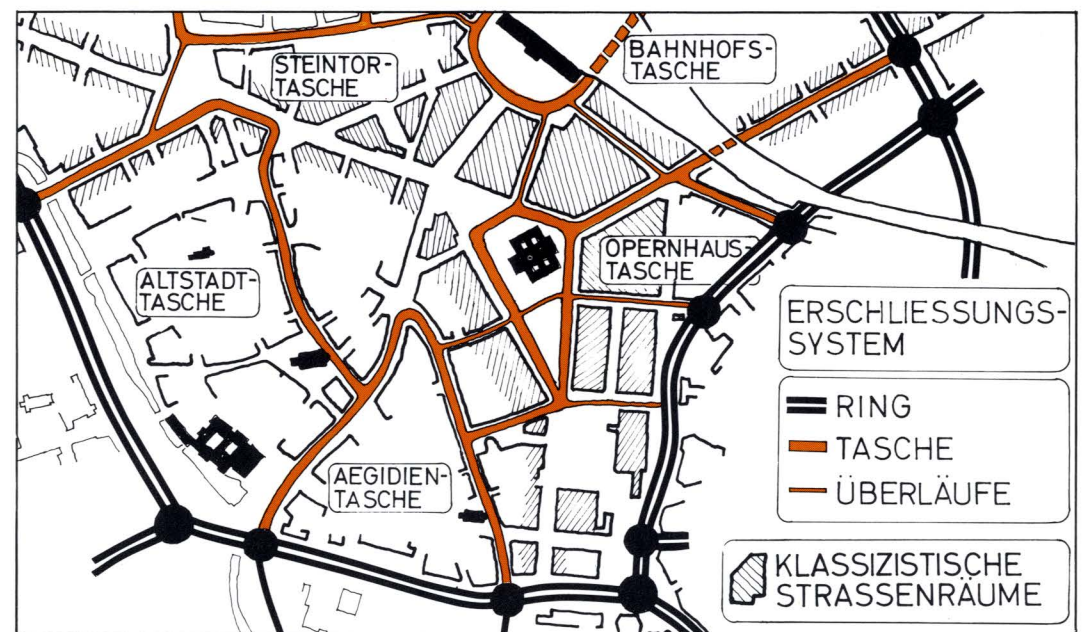
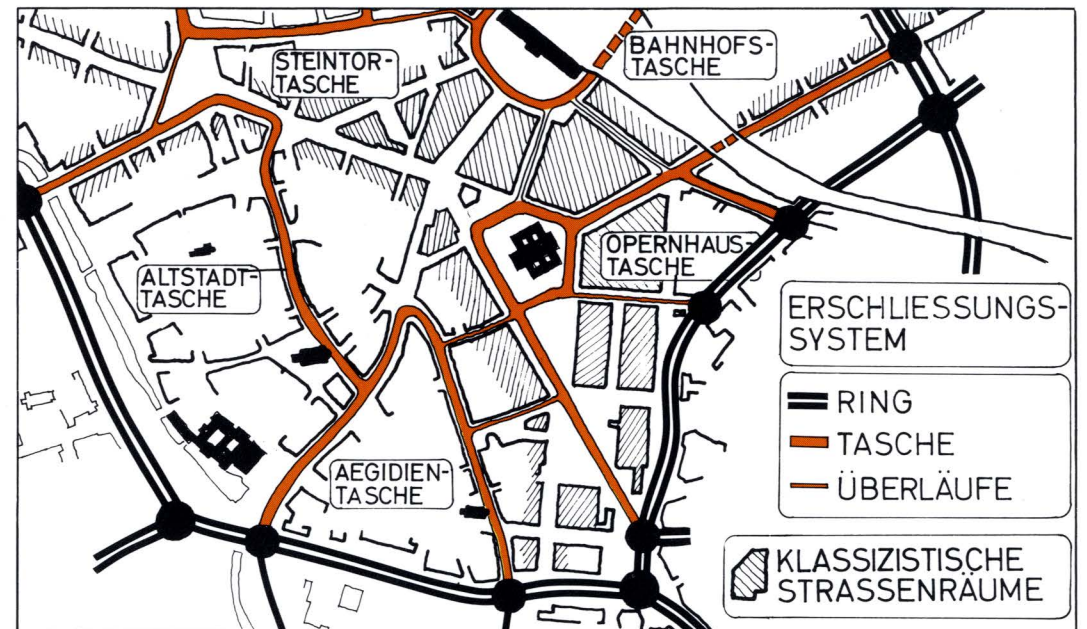
Der Autofahrer, der den Geschäftsbereich der Georgstraße anfahren will, kann die jeweilige Zufahrt über Osterstraße, Sophienstraße oder Theaterstraße wählen.

FUSSGÄNGERALLEE ZUM GEORGSPLATZ

Zusätzlich zum autofreien Georgsplatz wird eine Fußgängerallee zwischen Windmühlen- und Baringstraße vorgeschlagen. Der wichtige Orientierungspunkt Opernhaus bleibt für den Autofahrer, der aus der Theaterstraße kommt, als Umfahrt erhalten.

Durch die direkte Verbindung von Allee und Platz entstünde im Zentrum Hannovers, als Ergänzung zur reinen Geschäftszone, ein großzügiger städtischer Freizeit- und Erholungsbereich.

Wenn bei der Lösung A die Belange des Autofahrers stark betont werden, so ist die Lösung C ebenso konsequent im Interesse des Fußgängers.

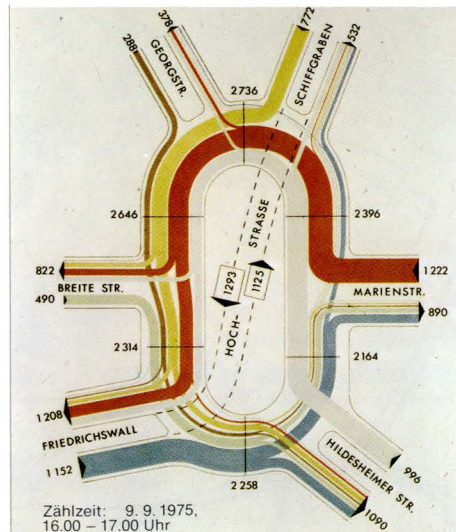


AEGIDIENTORPLATZ

HEUTE



BELASTUNG



Der Aegidientorplatz als Verkehrskreisel ist einer der Engpässe des Innenstadtringes. Aufwendiger Polizeieinsatz ist notwendig, um Straßenbahn-, Auto- und Fußgängerverkehr zu bewältigen.

Trotz der Hochstraße, die eine erhebliche Leistungssteigerung brachte, ist die heutige Leistungsgrenze erneut überschritten.

Neueste Verkehrszählungen haben gezeigt, daß neben der Hochstraße besonders die Verkehrsströme Friedrichswall – Marienstraße und Friedrichswall – Hildesheimer Straße zu berücksichtigen sind.

Nach Fertigstellung der Stadtbahnstation Aegidientorplatz werden alle Straßenbahnlinien bis auf eine herausgenommen. Es sind dann zwei Alternativen denkbar. Sie hängen davon ab, ob die Georgstraße weiterhin als Autostraße angeschlossen bleibt oder nicht.

ALTERNATIVE 1



ALTERNATIVE 2



Bei Anschluß der Georgstraße ist wegen der Ampelregelung nur Alternative 1 möglich. Alternative 2 ohne Anschluß der Georgstraße bietet eine höhere Leistungsfähigkeit sowie kürzere und bequemere Wege für den Fußgänger. In jedem Fall kann der Verkehrsstrom Hildesheimer Straße – Friedrichswall auf dem direkten Wege geführt werden. Die Abhängung der Breite Straße ist vorgesehen, um die Schmiedestraße vom Durchgangsverkehr zu entlasten.

Die Stadtbahnstation Aegidientorplatz ist als Umsteiganlage für die Stadtbahnlinien B und C in drei Tiefgeschossen geplant.

1. Tiefgeschoß:

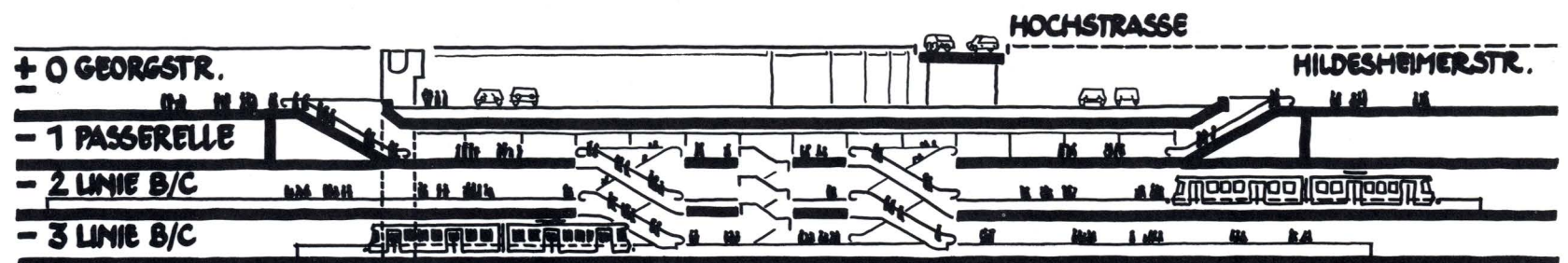
Verteilerebene mit fünf Zu- und Abgängen;
geradlinige Fußgängerunterführung von Georgstraße und Hildesheimer Straße.

2. und 3. Tiefgeschoß:

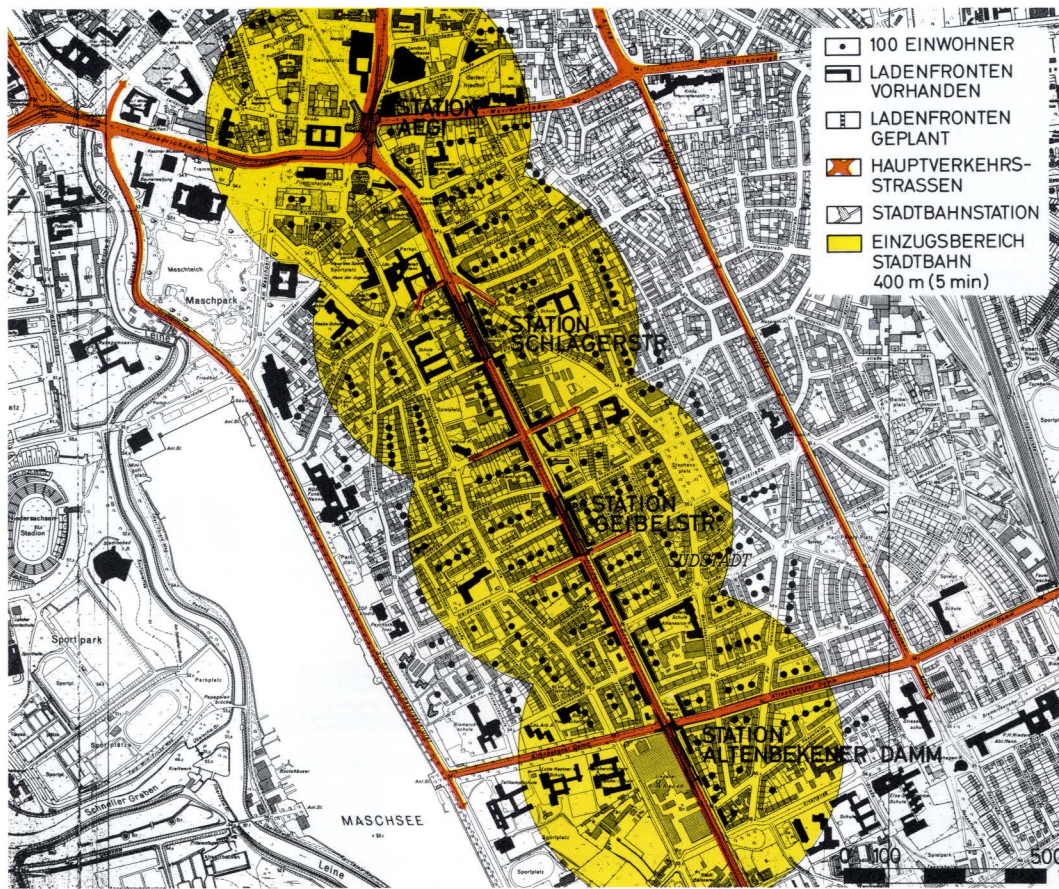
Jeweils Bahnsteige der Linien B und C, stadteinwärts und stadtauswärts.

Die Stationen haben Mittelbahnsteige; dadurch kann auf kurzem Wege von einer in die andere Linie umgestiegen werden.

STADTBAHNSTATION

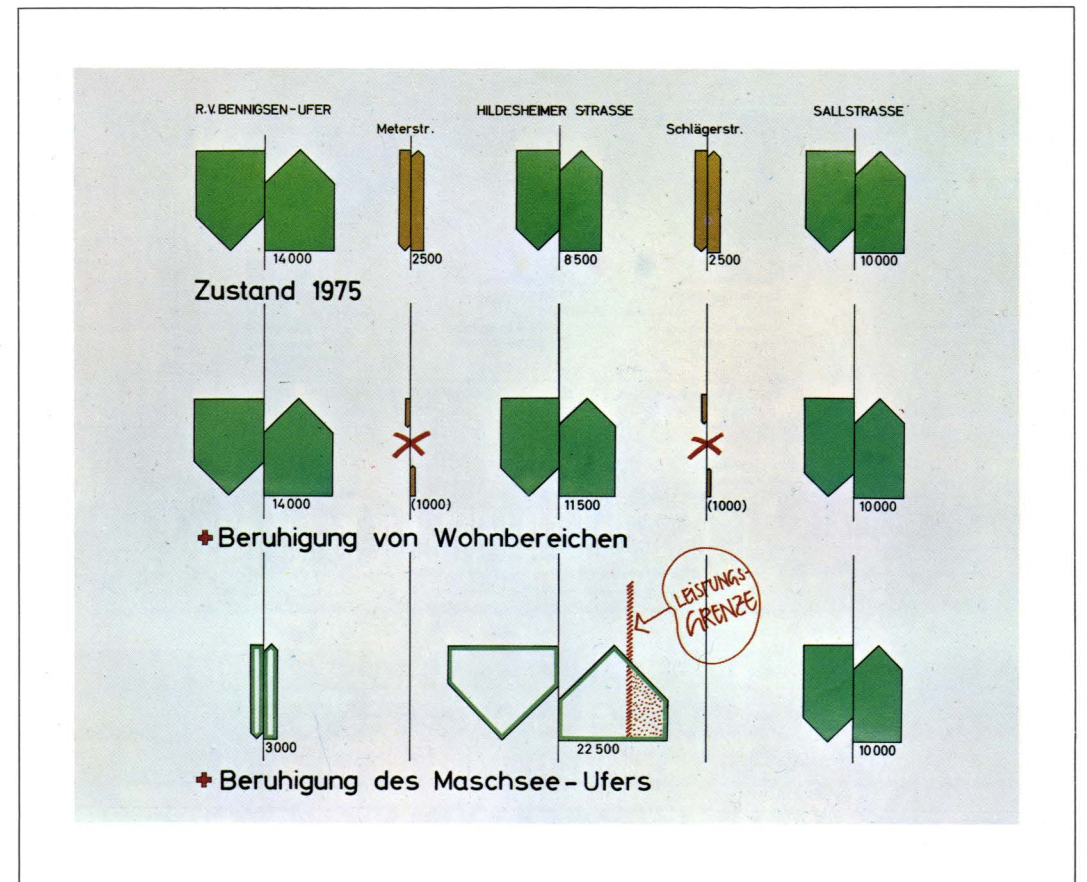
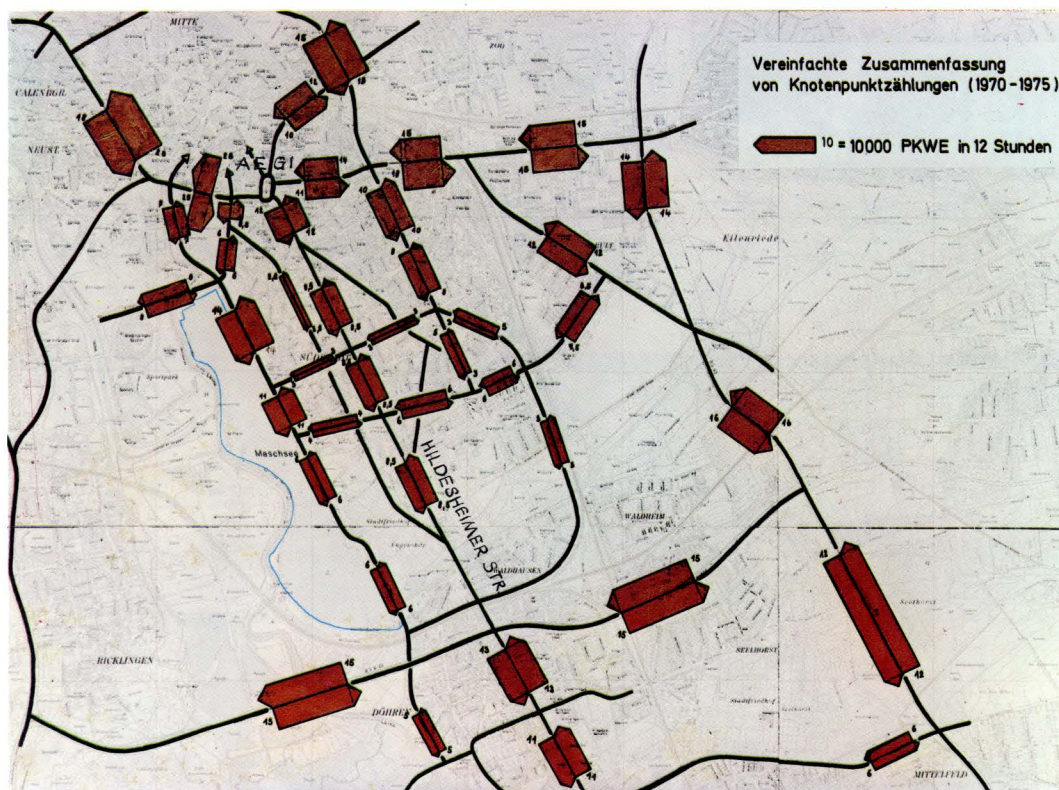


SÜDSTADT



EINWOHNER LADENFRONTEN VERKEHR

BELASTUNG DER STRASSEN



MÖGLICHKEITEN DER STRASSENBELASTUNG

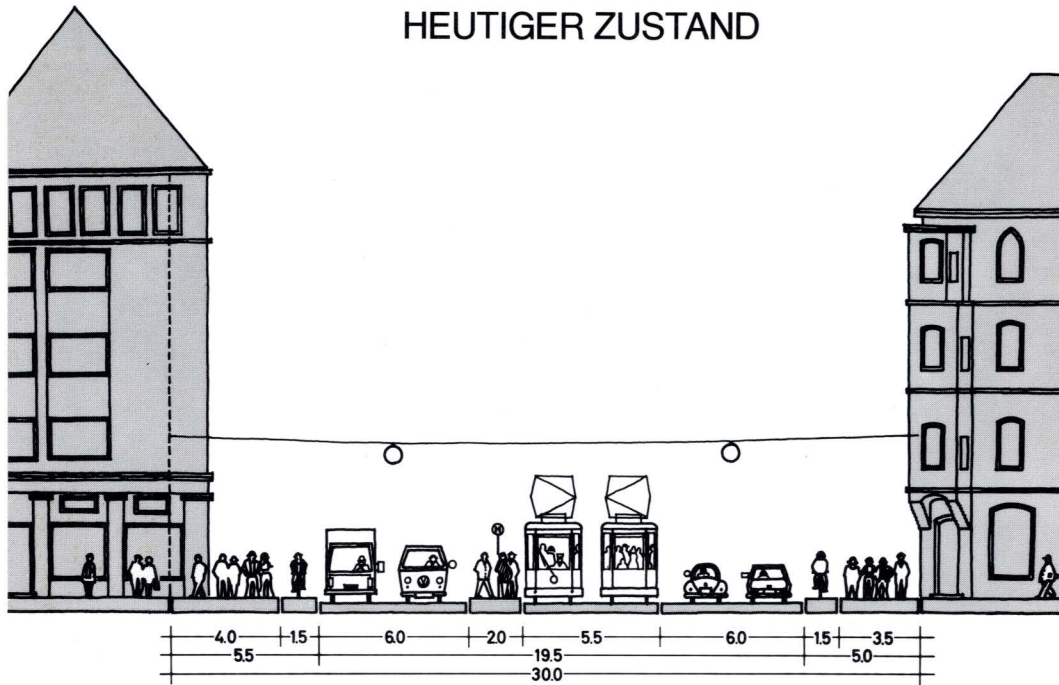
Die Hildesheimer Straße ist die »Hauptstraße« der Südstadt. Sie ist zugleich Einkaufsbereich für ein Wohngebiet mit etwa 50 000 Einwohnern, Sammelstraße des Stadtteils, Erschließungsstraße für Geschäfte und Wohnungen und schließlich vor allem auch eine der wichtigen Straßen im Verkehrsnetz von Hannover. Ihre Belastung liegt heute allerdings deutlich unter der des Rudolf-von-Bennigsen-Ufers und der Sallstraße.

Die naheliegende Forderung, das Maschseeufer durch einen entsprechend großzügigen Ausbau der Hildesheimer Straße zu beruhigen, erweist sich als unerfüllbar. Das Rudolf-von-Bennigsen-Ufer wäre erst wirklich beruhigt, wenn es für den Durchgangsverkehr gesperrt würde. Dies aber ist nur an Wochenenden denkbar, weil sonst die Hildesheimer Straße werktags weit mehr Verkehr aufnehmen müßte, als sie auch bei großzügigstem Ausbau verkraften könnte.

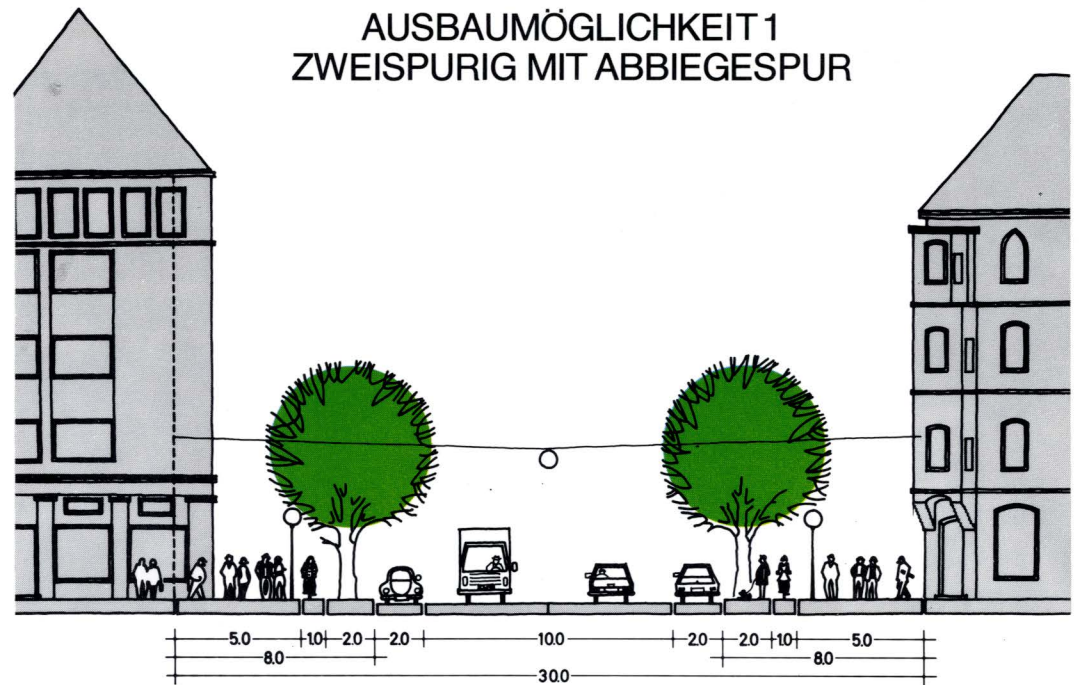
Tatsächlich wird die künftige Leistungsfähigkeit der Hildesheimer Straße durch die Aufnahmefähigkeit der Zufahrt zum Aegidientorplatz bestimmt. Die Belastung der Hildesheimer Straße wird gegenüber dem heutigen Wert nur um so viel gesteigert, daß die Wohnstraßen der Südstadt vom Schleichverkehr entlastet werden können.

HILDESHEIMER STRASSE AUSBAUMMÖGLICHKEITEN

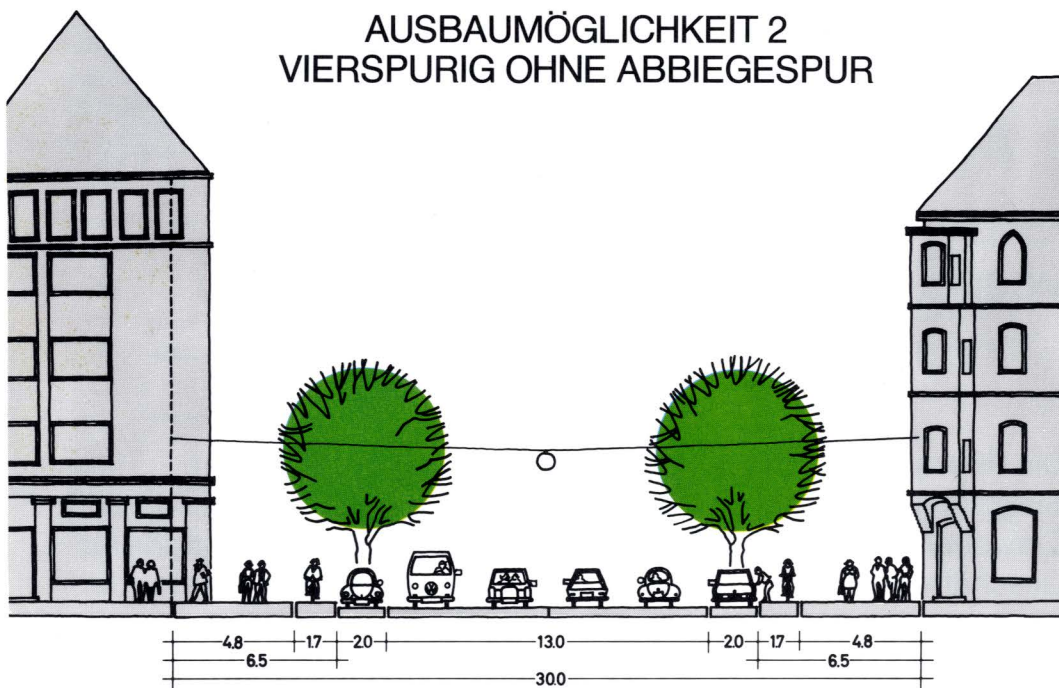
HEUTIGER ZUSTAND



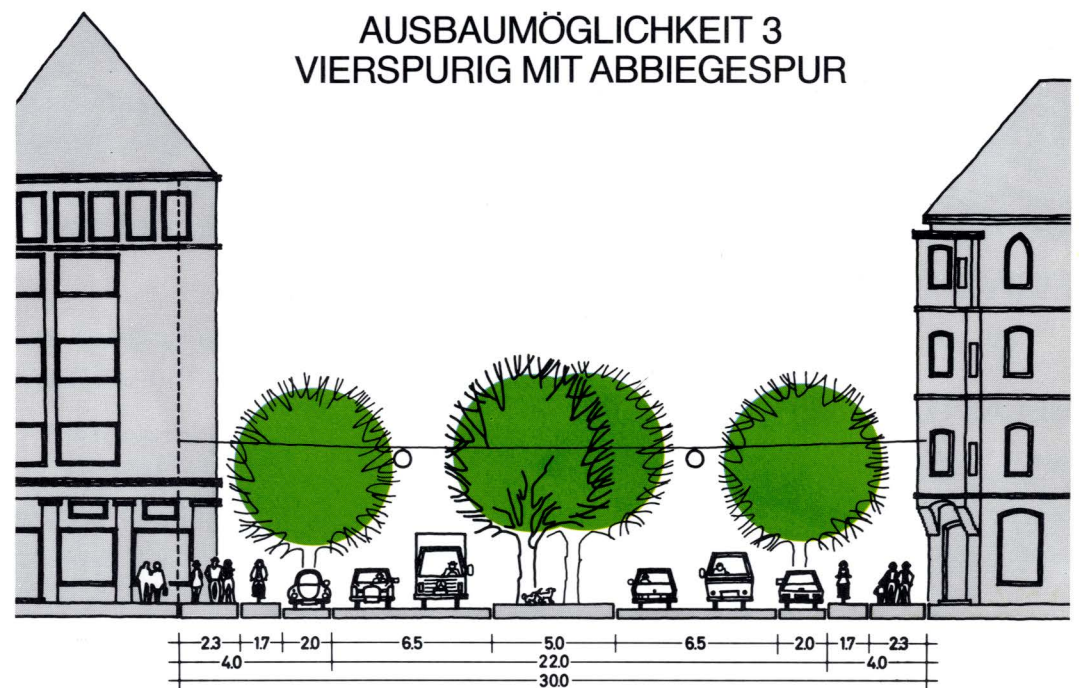
AUSBAUMMÖGLICHKEIT 1
ZWEISPURIG MIT ABBIEGESPUR



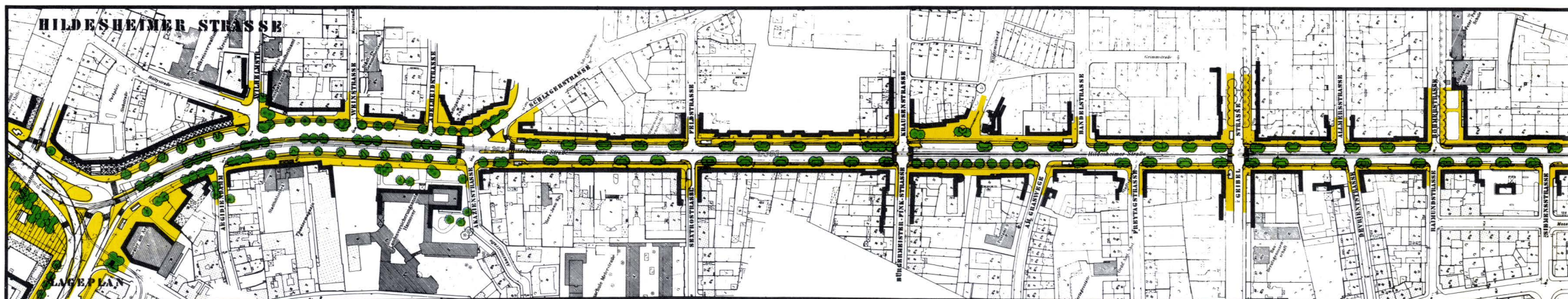
AUSBAUMMÖGLICHKEIT 2
VIERSPURIG OHNE ABBIEGESPUR



AUSBAUMMÖGLICHKEIT 3
VIERSPURIG MIT ABBIEGESPUR



VORSCHLAG VIERSPURIG OHNE ABBIEGESPUR



Die Hildesheimer Straße ist zwischen Schlägerstraße und Altenbekener Damm 30,0 Meter breit, an manchen Stellen durch vorspringende Häuser aber nur 28,0 Meter. Heute ist dieser Straßenraum in eine 19,5 Meter breite Fahrbahn mit Straßenbahngleisen und beidseitigen Fuß- und Radwegen von je 5,0 bis 5,5 Meter Breite aufgeteilt.

Drei Ausbaumöglichkeiten sind denkbar:

Möglichkeit 1 :

Zweispuriger Ausbau mit Abbiegespuren
Fahrbahn 10,0 Meter, Fußwege 5,0 Meter, Radwege 1,0 Meter, Parkstreifen 2,0 Meter und Baumstreifen 2,0 Meter.

Möglichkeit 2 :

Vierspuriger Ausbau ohne Abbiegespuren
Fahrbahn 13,0 Meter, Fußwege 4,8 Meter, Radwege 1,7 Meter, Parkstreifen 2,0 Meter und Bäume auf »Nasen«, die in die Parkstreifen vorspringen.

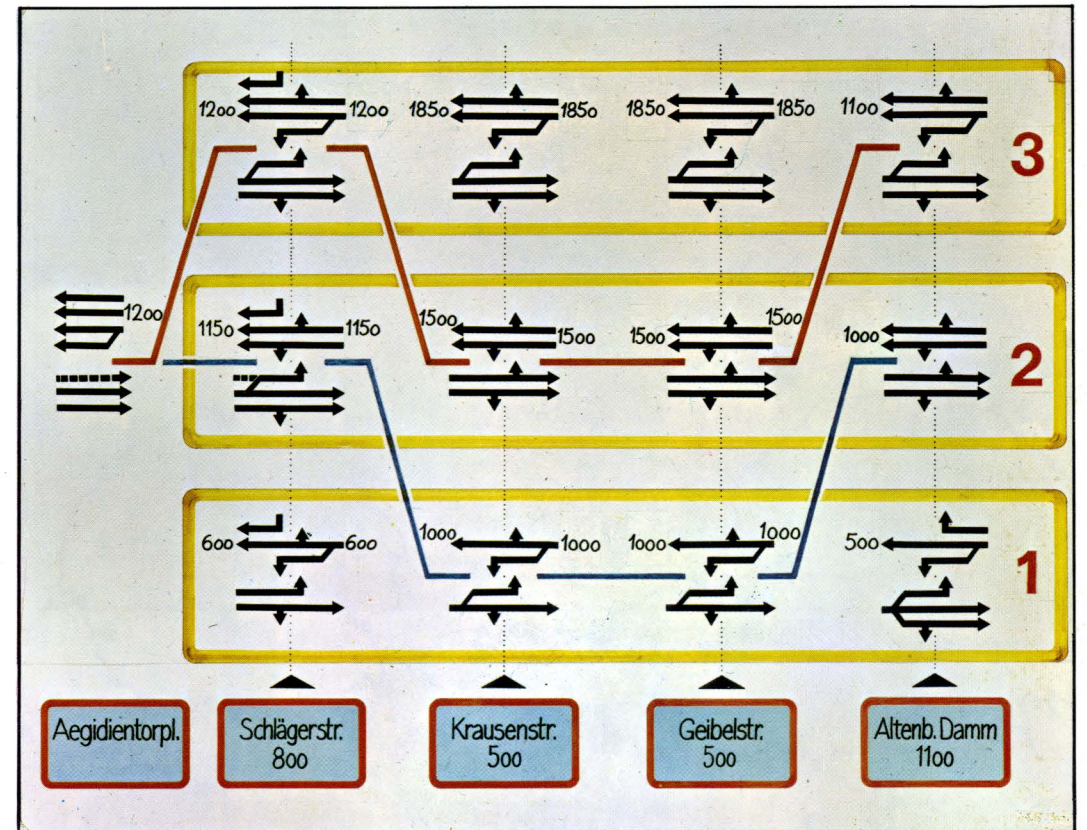
Möglichkeit 3 :

Vierspuriger Ausbau mit Abbiegespuren und Mittelstreifen
Fahrbahn 18,0 Meter, Fußwege 2,3 Meter, Radwege 1,7 Meter, Parkstreifen 2,0 Meter, Bäume wie in der Möglichkeit 2 .

Der querende und abbiegende Verkehr ist an der Geibelstraße und Krausenstraße schwach, an der Schlägerstraße und am Altenbekener Damm dagegen stark. Um einen gleichmäßigen Verkehrsfluß zu erreichen, müssen an den Knoten mit starkem Querverkehr mehr Aufstellspuren vorgesehen werden.

Es ist deshalb nicht sinnvoll, überall dieselbe Ausbaumöglichkeit anzuwenden. Kombiniert man die Ausbaumöglichkeiten 1 und 2 (blaue Linie), dann ergibt sich zwar eine gleichmäßige Verkehrsknotenleistung, der aber auf den Strecken mit je einer Spur pro Richtung geringere Leistungen gegenüberstehen, weil fahrende, haltende und rangierende Fahrzeuge sich gegenseitig behindern.

Deshalb wird eine Kombination der Ausbaumöglichkeiten 2 und 3 (rote Linie) vorgeschlagen, die diese Nachteile nicht hat.



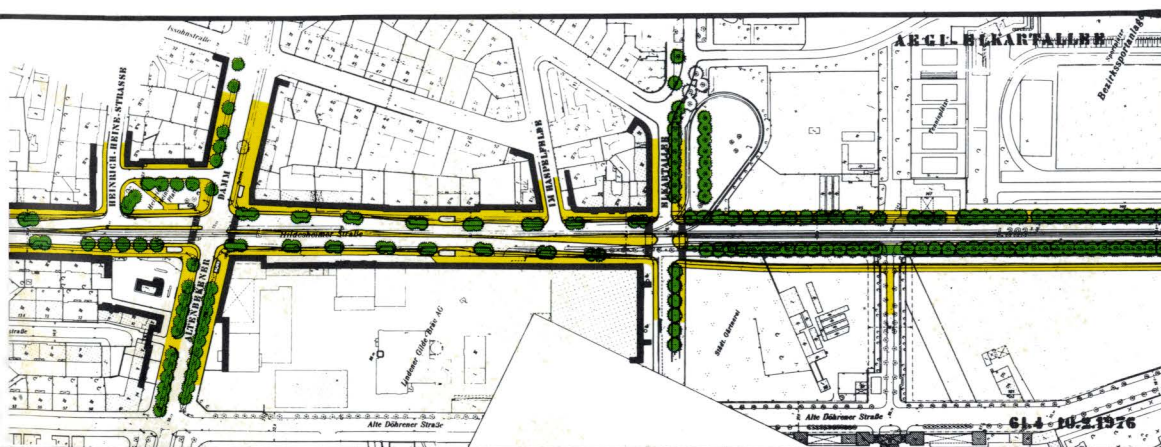
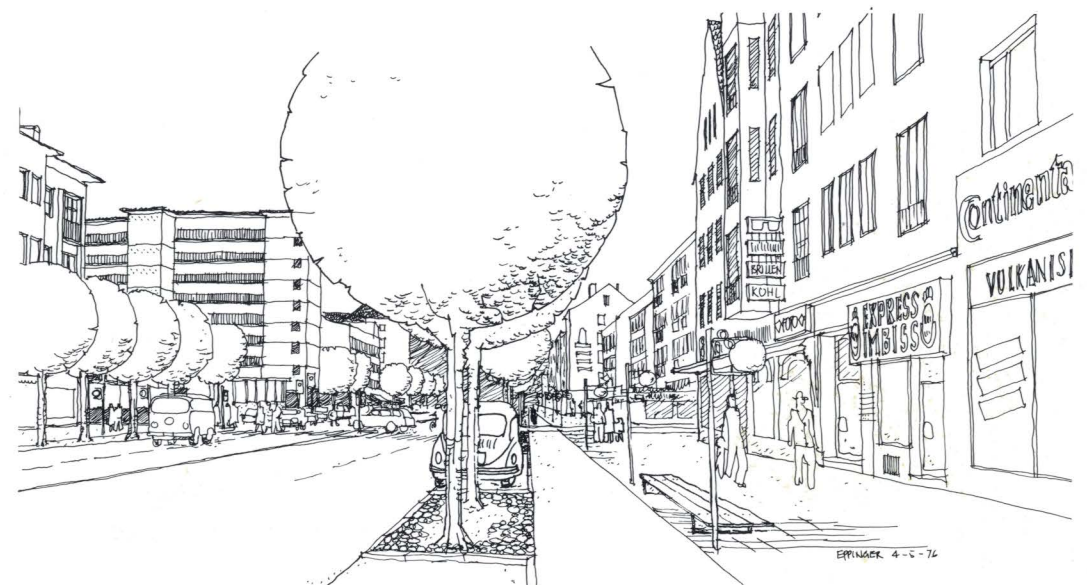
KOMBINATIONEN DER MÖGLICHKEITEN

Sie bietet gegenüber dem heutigen Zustand für den Straßenverkehr eine höhere Leistung und schafft gleichzeitig mit breiteren Seitenräumen bessere Voraussetzungen für die Entwicklung des Marktbereiches Hildesheimer Straße.

Vorschlag:

Die unten abgebildete Skizze – die als ein erster Vorschlag für die Gestaltung gedacht ist – zeigt, wie der Straßenraum künftig aussehen könnte.

GESTALTUNGSVORSCHLAG HILDESHEIMER STRASSE



2 x GEORGSPLATZ: WAS IST ZUKÜNFTIG RICHTIG?

MIT STRASSE



Die Georgstraße zwischen Kröpcke und Aegi – seit über 100 Jahren der Boulevard Hannovers – hat in der Vergangenheit mit dem starken Durchgangsverkehr und der breiten Straßenbahnanlage ihren ursprünglichen Charakter verloren.

Mit der Verlegung der Straßenbahn »unter die Erde« bietet sich die Chance, wieder einen großstädtischen Straßenzug für den Erschließungsverkehr zu schaffen, mit dem Nebeneinander von breiten Fußweg- und Platzbereichen, mit Baumreihen, dem »Schorsenbummel« und einer zweispurigen Fahrbahn.

OHNE STRASSE



Die Georgstraße hat ihre ehemalige Bedeutung für den Autoverkehr durch die Unterbrechung im Bereich Kröpcke verloren.

Nach dem Stadtbahnbau ergibt sich die Möglichkeit, den Georgsplatz erstmalig als Platz, frei vom diagonalen Autoverkehr, neu zu gestalten.

Für Hannovers Innenstadt besteht damit die Chance, einen großzügigen, städtischen Freizeit- und Erholungsbereich zu erhalten.

Der Fußgänger könnte in Ruhe diesen historisch wichtigen Teil der Innenstadt erleben; dem Autofahrer bliebe die zur Orientierung wichtige Opernumfahrt erhalten.