

Herrenhausen

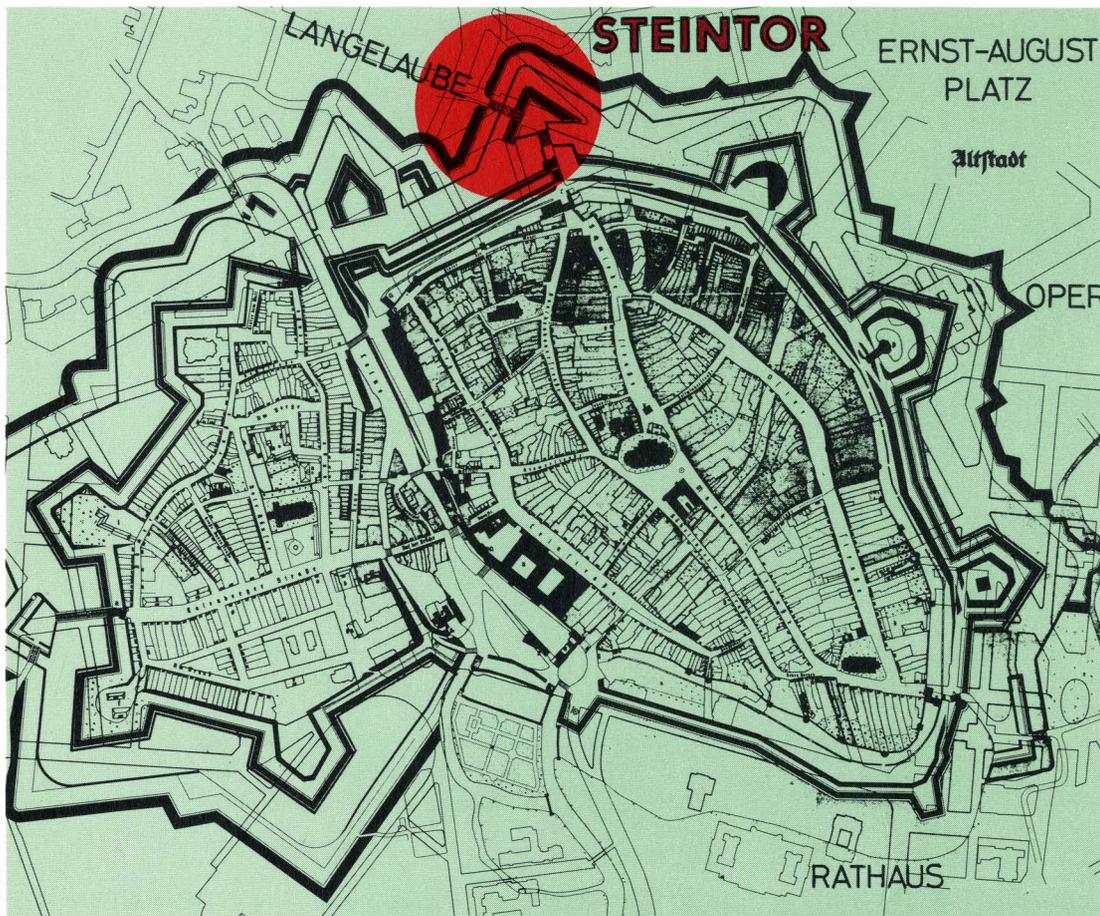
Beiträge zum
Flächennutzungsplan
Heft 11
1978



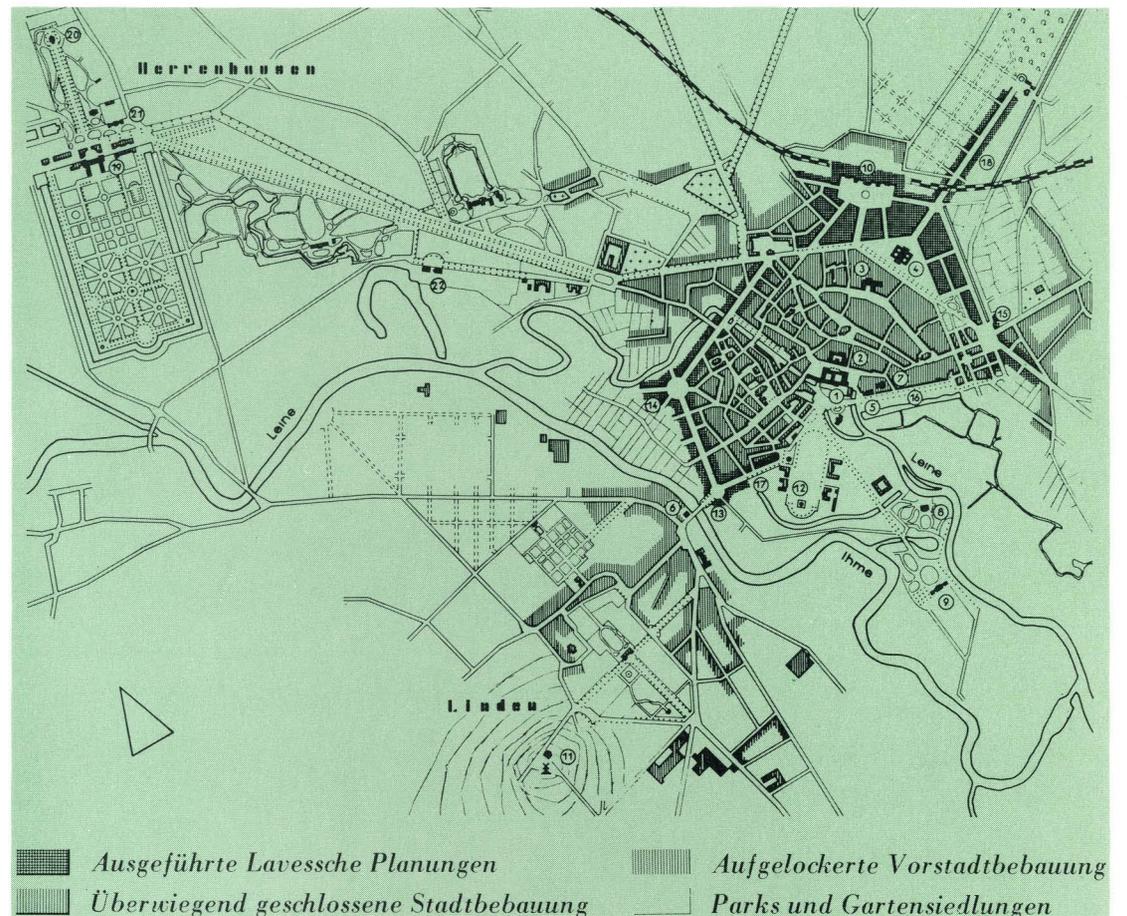
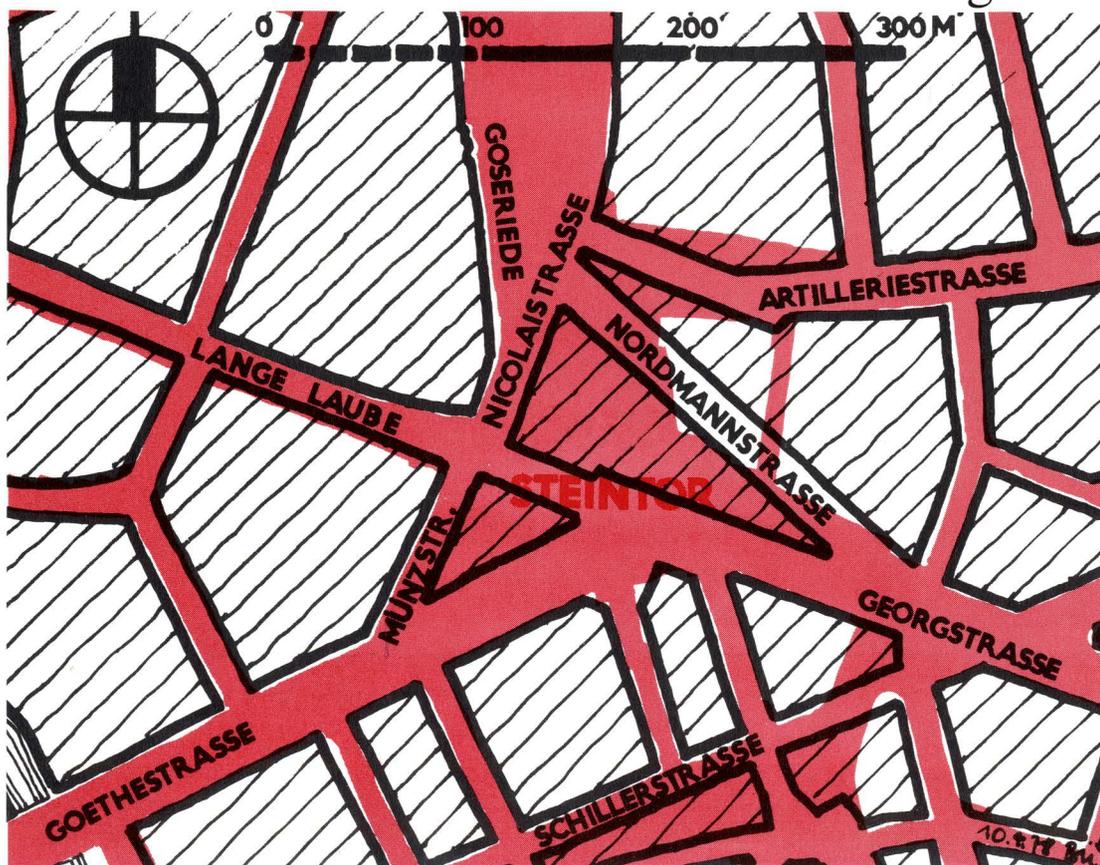
Zur Diskussion:

**Neugestaltung:
Georgstraße — Steintor — Lange Laube**

Geschichte und Entwicklung



Han. 1689 Überlagert mit der Vorkriegssituation
Der Steintorbereich vor und nach dem Kriege



Die Laves'sche Planung im 19. Jahrhundert

Der Steintorbereich – vor dem Kriege lebendiges Straßen- und Geschäftsviertel – ist nach den Kriegszerstörungen zu einer großflächigen und leistungsfähigen Drehscheibe für Kfz und Straßenbahnverkehr geworden.

Hierunter hat die Attraktivität der angrenzenden Straßenräume, insbesondere der von der Georgstraße abgehängten Langen Laube, in den letzten Jahrzehnten gelitten.

Der Stadtbahnbau der Linie C-West bietet nun die Chance einer völligen Neugestaltung der Achse Georgstraße, Steintor, Lange Laube, Königsworther Platz. Wird diese Chance einer entscheidenden Verbesserung konsequent genutzt, kann der Gefahr begegnet werden, daß die Georgstraße mit ihren Endpunkten Steintor und Aegidientorplatz gegenüber der positiven Entwicklung der Nord-Südachse – Lister Meile, Raschplatz, Passe-

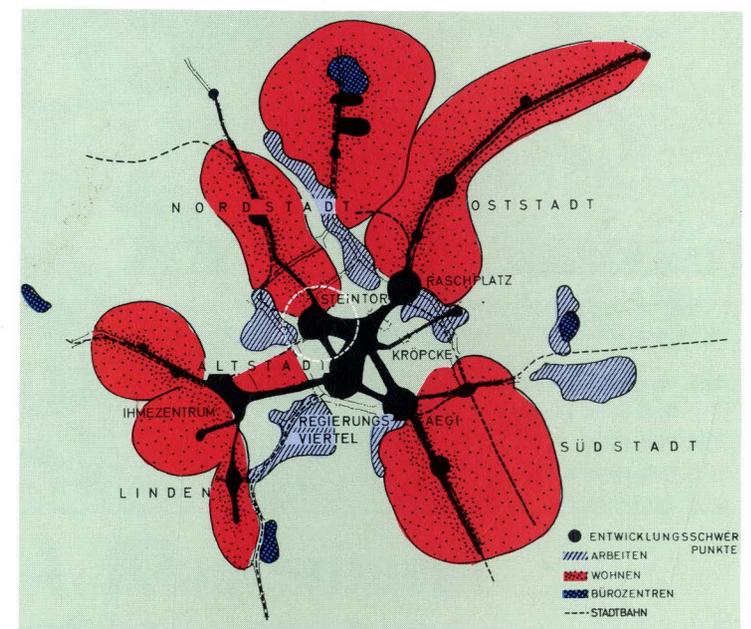
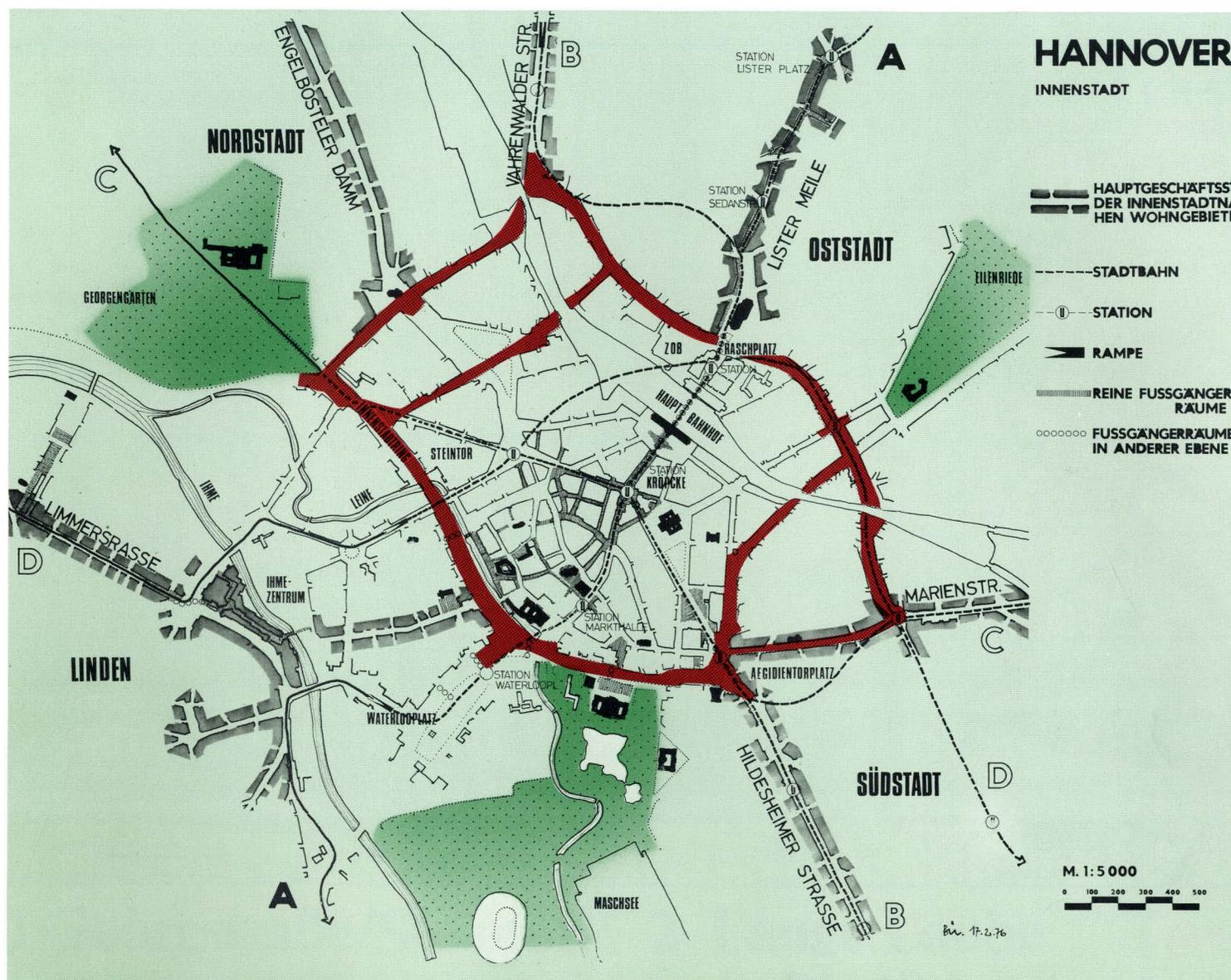
relle/Bahnhofstraße, Kröpcke, Karmarschstraße und Altstadt – zurückbleibt.

Der Hofbaumeister Laves (1788–1864) hatte die ehemaligen Festungsanlagen des 17. Jahrhunderts für seine Stadterweiterung – Ernst-August-Stadt – genutzt. So entstand die westliche Georgstraße, auf der Grenze zwischen dem mittelalterlichen und klassizistischen Teil der Innenstadt. Die Entwicklungsphasen des Steintorbereiches sind besonders vielfältig. Sie reichen vom mittelalterlichen Westtor bis hin zum heutigen Verkehrsplatz.

Der Name »Steintor« läßt sich wahrscheinlich von dem ersten steinernen Tor der Festungsanlagen ableiten.

Es spricht ebenfalls manches dafür, daß mit dem Tor im hannoverschen Stadtwappen das ehemalige Stadttor – Steintor – gemeint war.

Neue Aufgaben



Die Verbindung der Innenstadt mit den großen Wohngebieten und den Grünbereichen

Ein Ziel der Nachkriegsplanung war, 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.

Städtebauliche Aufgabe heute ist es, die vielerorts trennende Wirkung des Innenstadtringes, insbesondere der Verkehrseckpunkte, zu überwinden und – über die breiten Verkehrsflächen hinweg – Verbindungen zwischen dem Stadtkern, den Hauptgeschäftsstraßen der citynahen Wohngebiete und den drei charakteristischen Grünbereichen zu schaffen.

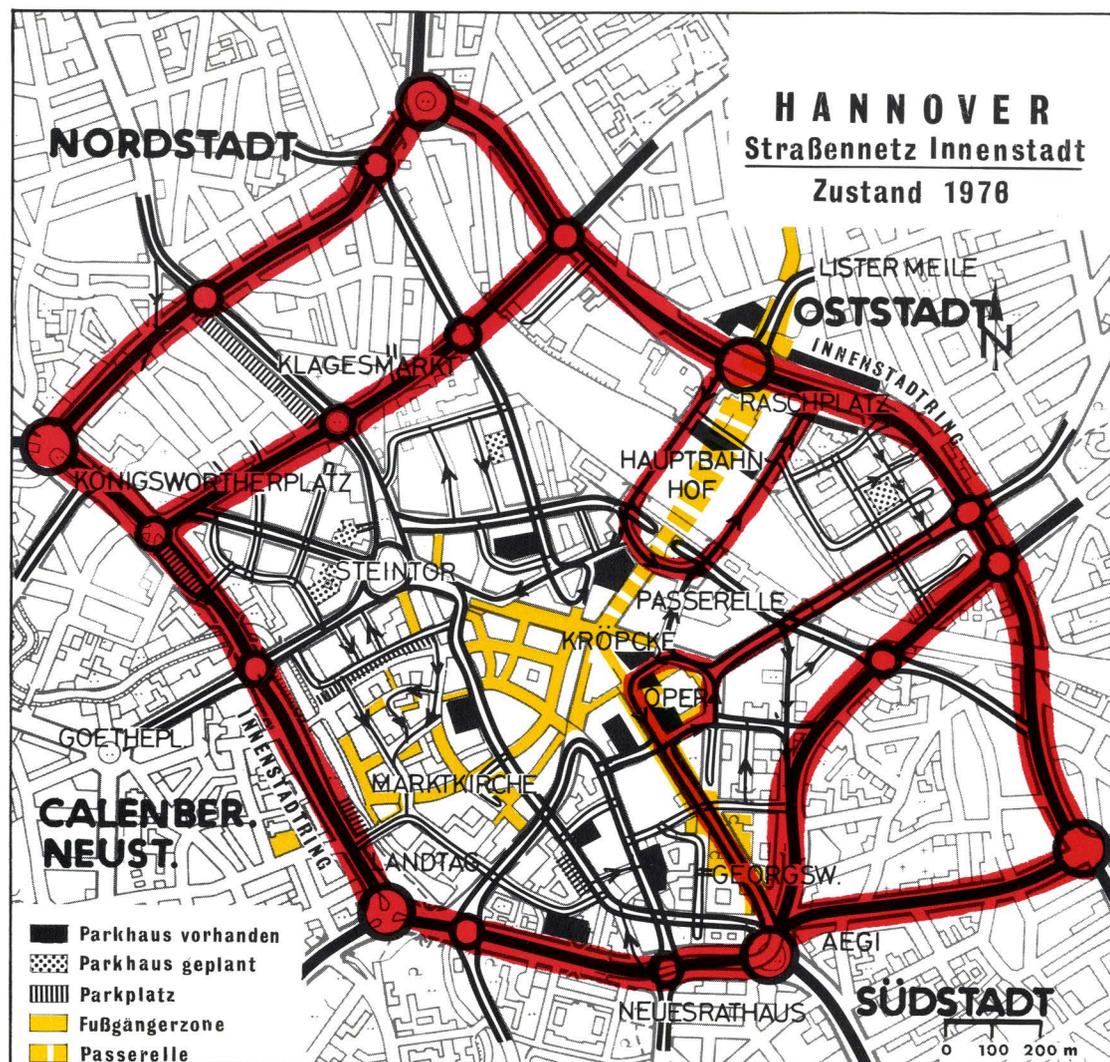
Ziele der Verknüpfung von Nordstadt, Georgengarten und Linden mit der Innenstadt sind:

- sinnvolles Erschließungssystem der westlichen Innenstadt für Auto und Fußgänger
- Aktivierung und Verzahnung der publikumsintensiven Zonen Georgstraße – Lange Laube über den Steintorplatz als Entwicklungsschwerpunkt hinweg. Gleiches gilt für den Klagesmarkt und die Goethestraße als jeweilige Verbindung zur Nordstadt oder nach Linden
- Baumalleen (wie in der östlichen Georgstraße geplant) in der Georgstraße und der Langen Laube

bis zum Königsworther Platz als Verbindung zum Georgengarten und der Herrenhäuser Allee

- Verbesserung des Steintorplatzes im Sinne einer vielfältig nutzbaren Freifläche
- Schließen der Baulücken im Bereich Steintor/Lange Laube. Schwerpunkt langfristig: Freizeitnutzungen
- Aktivierung der Wohn- und Geschäftsstraße Lange Laube bei gleichzeitiger Verkehrsberuhigung
- Entwicklung der Wohngebiete beiderseits der Langen Laube.

Verkehrskonzept



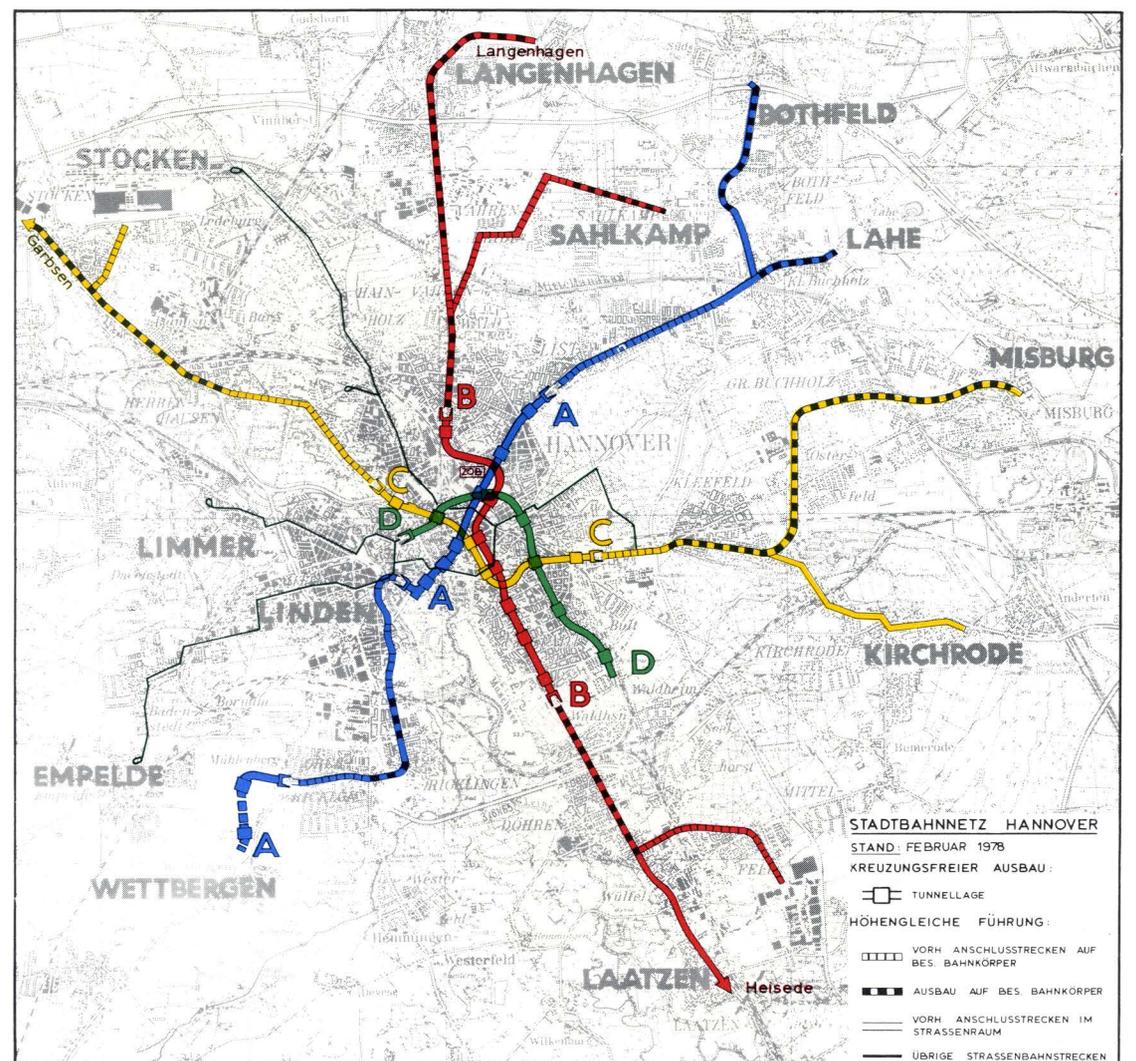
Straßennetz Innenstadt

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. Erste Beispiele sind die »Bahnhofstasche« und die vor kurzem vom Rat beschlossene »Opernhaustasche«. Zweck des Taschenprinzips ist es, durch sinnvolle und direkte Verkehrsbeziehungen eine wesentliche Verbesserung der Umweltqualität zu erreichen.

Parkplätze in der City können vom Innenstadtring auf kurzem Wege über die einzelnen Taschen angefahren werden.

Die vorläufig letzte große Verkehrsentscheidung muß nun im Steintorbereich getroffen werden. Mit dieser Entscheidung wird die Erneuerung des innerstädtischen Straßennetzes – im groben – abgeschlossen sein.



Stadtbahn

Der Bau der Stadtbahn dient dem schrittweisen Verwirklichen eines bequemen, sicheren, schnellen und pünktlichen Nahverkehrsmittels.

Die Stadtbahnlinie C wird von Misburg/Kirchrode im Osten nach Stöcken/Garbsen im Westen verlaufen. Die Bauarbeiten für den mittleren Abschnitt der Stadtbahnlinie C von Aegidientorplatz bis einschließlich Kröpcke sind zusammen mit der Linie A und B ausgeführt worden. Mit den Rohbauarbeiten des Abschnittes Große Packhofstraße/Steintor soll im Herbst 1979 begonnen werden.

Abweichend von früheren Planungen wird die Stadtbahnlinie C zunächst bis

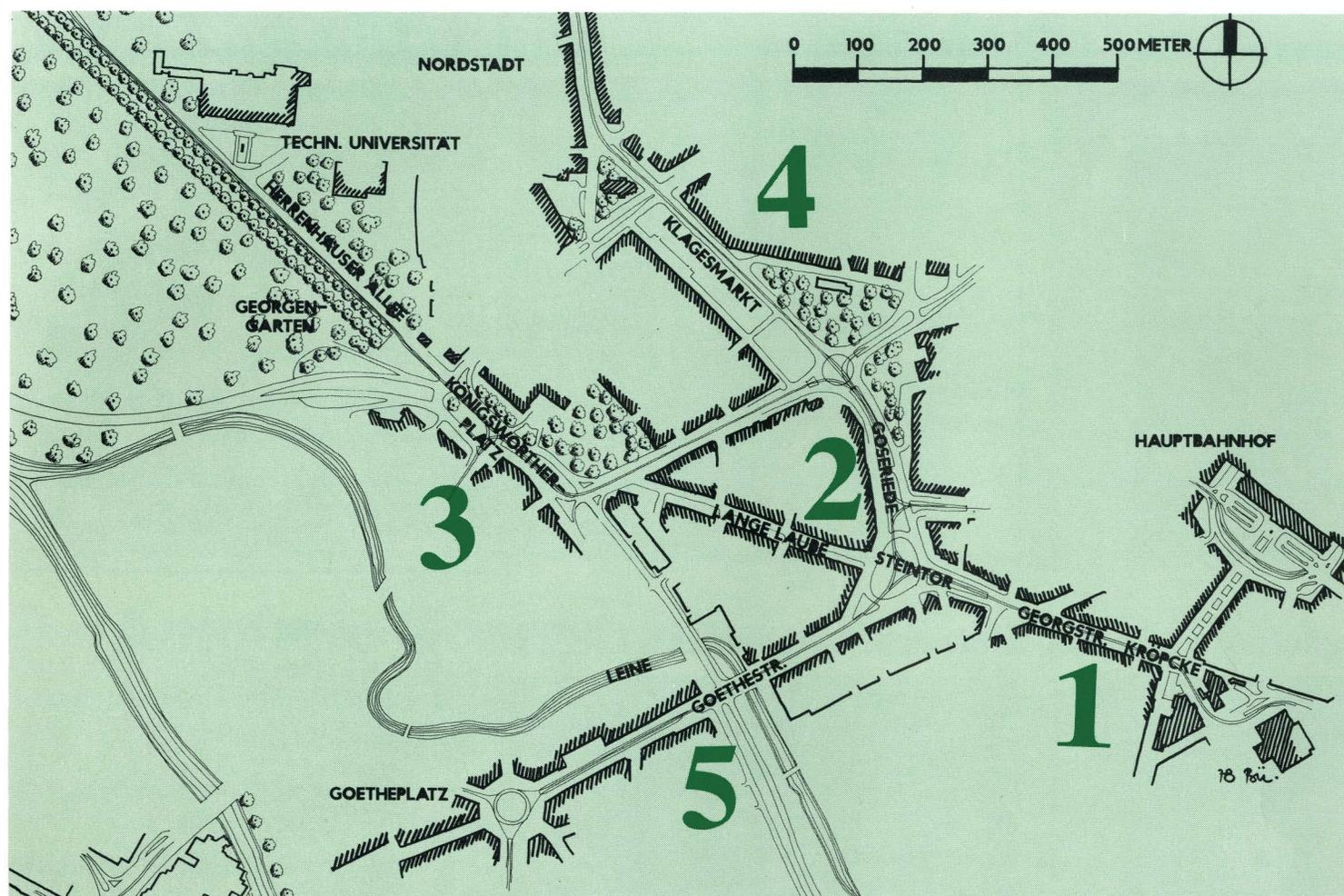
zum Königsworther Platz im Tunnel geführt, taucht dann über eine Rampe in der Nienburger Straße auf und fährt auf besonderem Bahnkörper an der Herrenhäuser Allee entlang.

Für den westlichen Streckenabschnitt der Linie C sind zwei unterirdische Stationen am Steintor und am Königsworther Platz vorgesehen.

Die Station Steintor wird im Endzustand als Kreuzungsstation ausgebaut, an der Fahrgäste von der Stadtbahnlinie C auf die künftige Linie D umsteigen können.

Die Linie C-West soll 1983 in Betrieb genommen werden.

Planungsabschnitte: Aufgabenstellung



1 Georgstraße/Steintor

Da es nach dem Stadtbahnbau in der Georgstraße keine Straßenbahn mehr geben wird, werden andere Belange – vor allem die des Fußgängers – mehr Raum erhalten. Was erfahrungsgemäß auch zu einer geschäftlichen Belebung führt.

Die berechtigten Interessen des Autofahrers müssen ebenfalls berücksichtigt werden.

Die westliche Georgstraße wird wie die östliche als baumbestandene Promenade ein wichtiger und charakteristischer Teil der Innenstadt sein.

Auf dem Steintorplatz müssen die Verkehrsflächen gebündelt werden, um so Platz für andere Funktionen zu schaffen, z. B. für Markttag.

Um alle Möglichkeiten einer Neugestaltung auszuschöpfen, wäre es für den Zug Georgstraße–Steintor – Lange Laube sinnvoll, einen städtebaulichen Ideenwettbewerb auszuschreiben.

2 Lange Laube

Heute führt die Lange Laube, hinter dem Steintor-Kreisel, ein Schattendasein.

Aufgabe ist es, die Qualität dieses Viertels durch verschiedene Maßnahmen zu verbessern.

Einmal muß diese Straße als gut gestaltete Fußwegverbindung zwischen Innenstadt und Herrenhäuser Allee deutlich gemacht werden. Dies ist ohne eine Verkehrsberuhigung nicht denkbar.

Zum anderen muß das innerstädtische Wohnen in diesem Viertel gestützt werden. Gleiches gilt für den kleinteiligen, qualifizierten Einzelhandel. Außerdem müssen die »Zahnücken« im Steintorbereich wieder geschlossen werden. Auch dazu könnte der Wettbewerb gute Lösungen beitragen.

3 Königsworther Platz

Durch den Bau der künftigen Stadtbahnstation Königsworther Platz ergibt sich die Chance einer Neugestaltung für diesen wichtigen Verkehrspunkt des Innenstadtringes.

Die Gestaltungsqualität muß so sein, daß die historische Verbindung Steintor/Herrenhausen wieder erlebbar wird.

Dazu wird auch ein sinnvoller Auftakt der Herrenhäuser Allee gehören.

Für die Station ist wichtig, daß bequeme Anbindungen für den Fußgänger geschaffen werden.

4 Klagesmarkt

Beim Klagesmarkt muß künftig ebenfalls die verbindende Funktion zwischen Innenstadt und Nordstadt, z. B. durch Baumalleen, stärker herausgearbeitet werden, um so möglichst attraktive Fußwege zu schaffen.

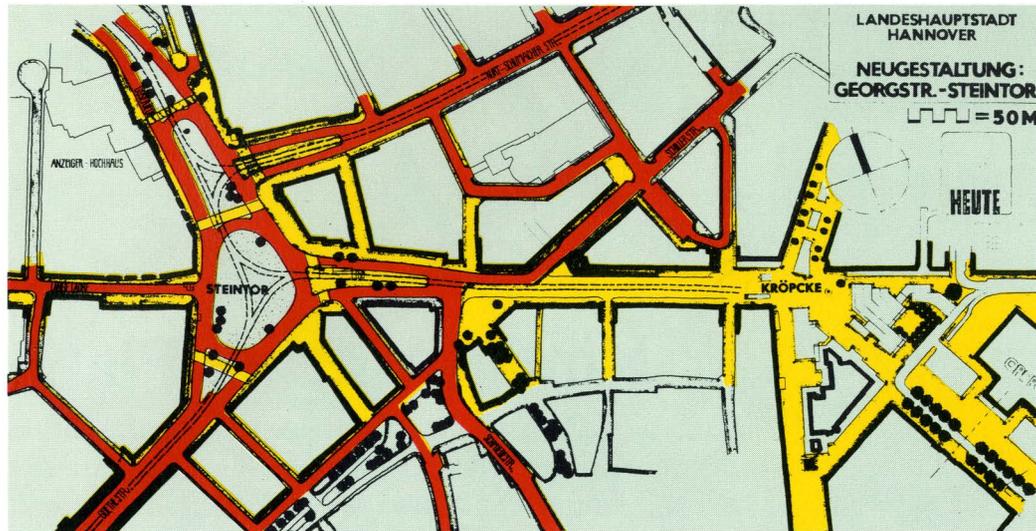
Außerdem muß der Klagesmarkt von seiner Funktion her als großer innerstädtischer Platz für verschiedenste öffentliche Aufgaben verfügbar bleiben, wie z. B. für Versammlungen, Märkte oder zeitweiliges Parken.

5 Goethestraße

Die Goethestraße ist von Laves zwischen Steintor und Goetheplatz als Einheit geplant worden. Aufgabe ist es nun, den Zusammenhang dieser klassizistischen Straße nach dem Stadtbahnbau – Mitte der 80er Jahre – wieder herzustellen.

Georgstraße – Steintor: Planungsvorschläge

Heute



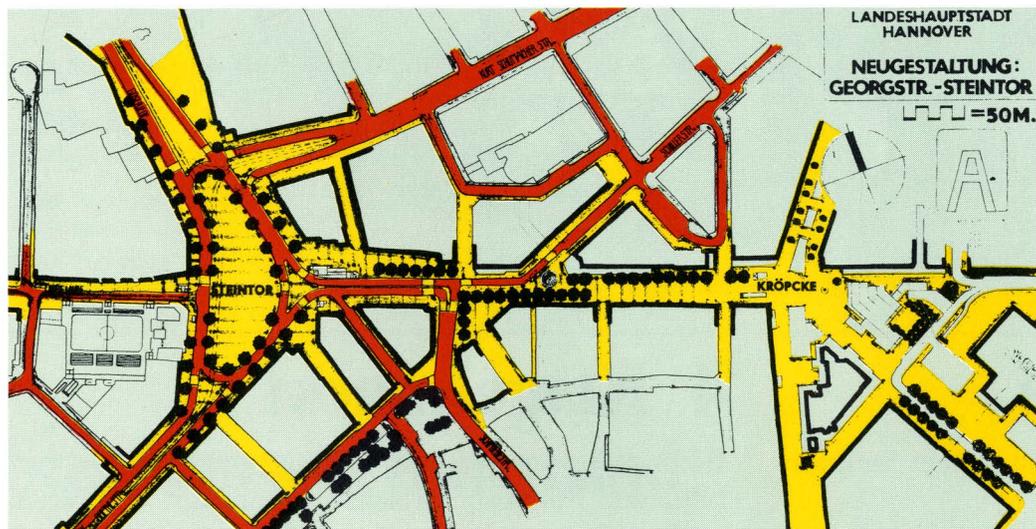
Stromdiagramm



Die Belastung des Steintorkreisels – 4900 Pkw pro Stunde – entspricht der des Aegidientorplatzes (ohne Hochstraße). Der Hauptstrom bewegt sich in der Fahrbeziehung Goseriede – Goethestraße. Ziel der Neuplanung muß es sein:

- kurze und bequeme Fußwegverbindungen, insbesondere zur Langen Laube
- großzügige Platzflächen
- möglichst alle Fahrbeziehungen für den Kfz-Verkehr
- etwa Beibehalten der gegenwärtigen Verkehrsbelastung

A »Kreisel«



Übersicht Verkehr



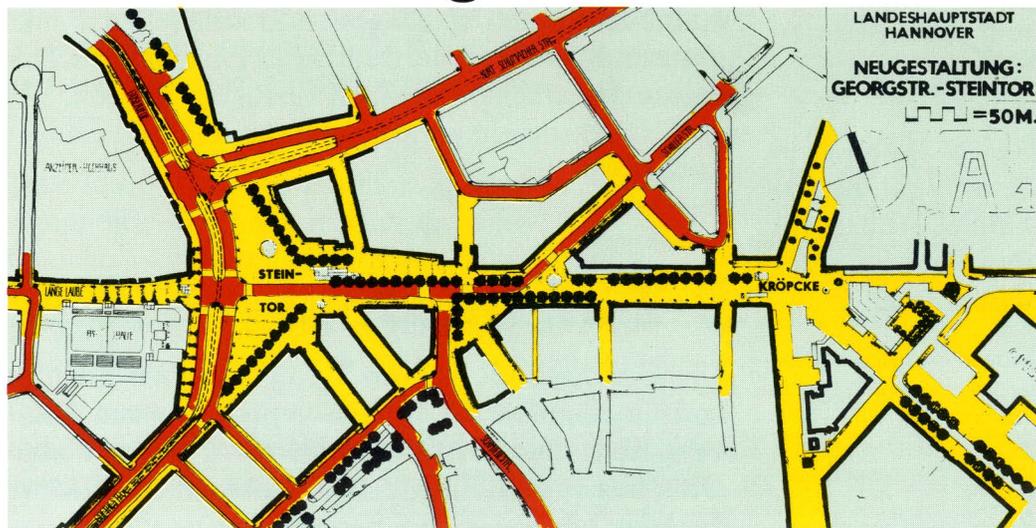
Die Kreiselform ist erweitert worden, so daß das Linksabbiegen aus der Kurt-Schumacher-Straße wieder möglich ist.
Vorteile:

- direkte Fußwegbeziehung Georgstraße–Lange Laube
- die Straße folgt den Gebäudekanten des Platzes

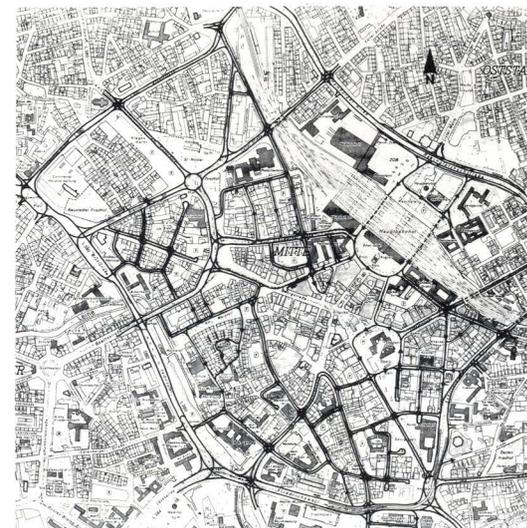
Nachteile:

- die gewonnene Platzmitte wird allseitig vom Verkehr umflossen
- der Autofahrer muß sich auf Umwegen sein Fahrziel suchen.

A 1 »Kreuzung«



Übersicht Verkehr



Der ehemalige Verkehrskreisel ist auf eine T-förmige Straßenkreuzung reduziert worden.

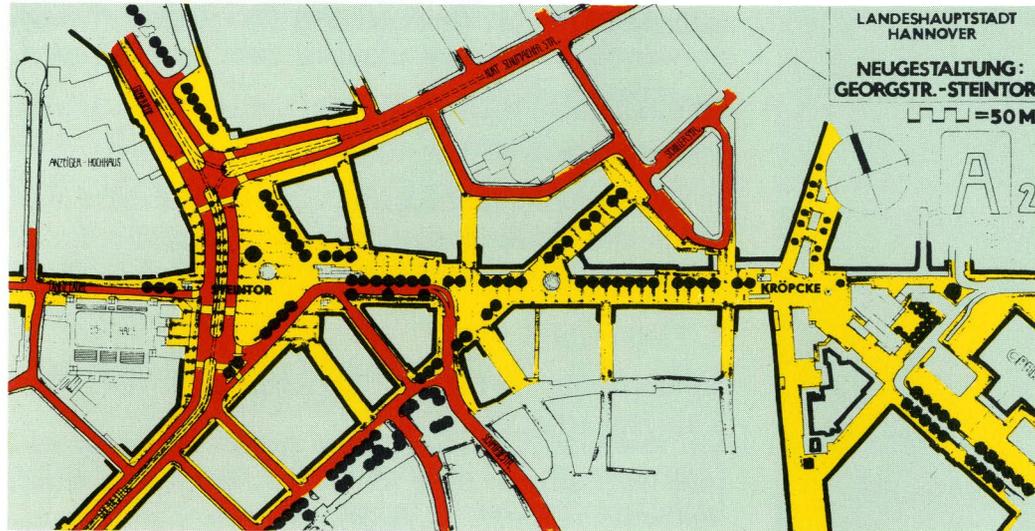
Vorteile:

- einfache verkehrstechnische Lösung
- gute Fußwegführung

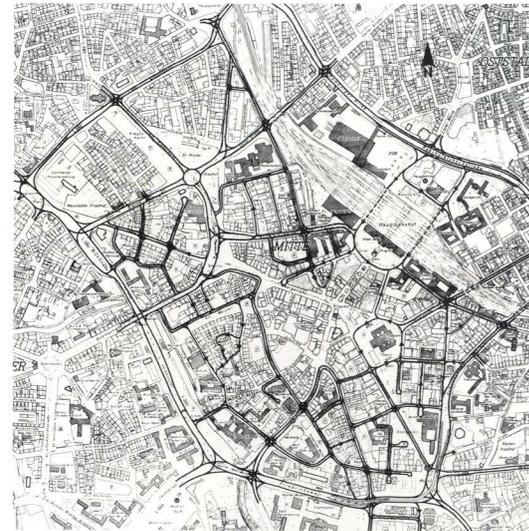
Nachteile:

- die gewonnene Platzfläche wird durch die Straße geteilt und dadurch in ihrer Benutzbarkeit eingeschränkt
- die Lange Laube muß, will man keinen Durchgangsverkehr haben (s. Seite 10), gesperrt werden.

A 2 »Altstadttasche«



Übersicht Verkehr



Schmiedestraße, Georgstraße und Goethestraße bilden zusammen die »Altstadttasche«.

Vorteile:

- Autofahrer und Fußgänger existieren im breiten Teil der Georgstraße nebeneinander
- zusammenhängende Platzfläche, z. B. für Marktveranstaltungen
- gesperrte Schillerstraße verhindert Durchgangsverkehr, der auf den Innenstadtring gehört
- durch die gesperrte Schillerstraße entfällt eine zusätzliche Fußgängerbarriere.

Nachteile:

- »eckige« Verkehrsführung im Bereich Schmiedestraße/Georgstraße

B »Autofreie Georgstraße«



Übersicht Verkehr



Die Georgstraße ist bis auf die kreuzende Schillerstraße autofrei.

Vorteile:

- zusammenhängende Fußgängerbereiche
- großzügigere Platzfläche im Steintorbereich

Nachteile:

- die Schillerstraße ermöglicht eine Innstadtdurchfahrt unter Umgehung des Ringes
- Schillerstraße und Schmiedestraße belasten den Marstallbereich in einem starken Maße
- die Wohnqualität des Kreuzkirchen-Viertels wird beeinträchtigt.

C »Autofreier Steintorplatz«



Übersicht Verkehr



Die Verbindung zwischen Goseriede und Georgstraße wird aufgehoben.

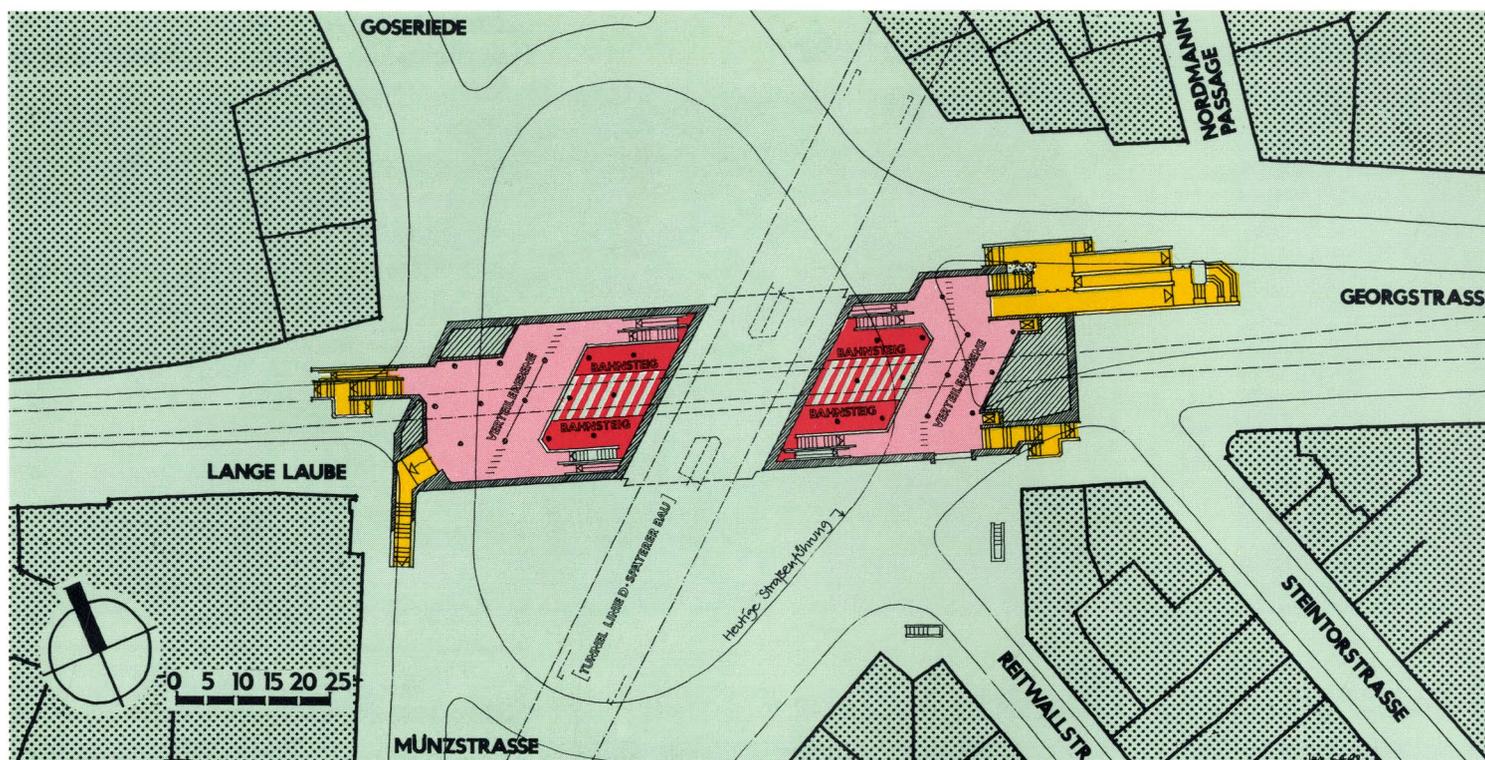
Vorteile:

- großer fast autofreier Steintorplatz
- ungehinderte Fußwegeverbindung in die Lange Laube.

Nachteile:

- das Straßennetz der westlichen Innenstadt wird in zwei Teile geteilt
- schlechte Orientierungsmöglichkeit für den Autofahrer
- der Innenstadtring würde zusätzlich in einem nicht vertretbaren Maße belastet.

Stadtbahnstation Steintor



Die Stadtbahnstation Steintor soll im Endzustand einmal Umsteigepunkt zwischen den Linien C und D sein. Dazu ist ein Bauwerk mit drei Tiefgeschossen notwendig, von denen zunächst zwei für die Linie C ausgebaut werden:

1. Tiefgeschoß

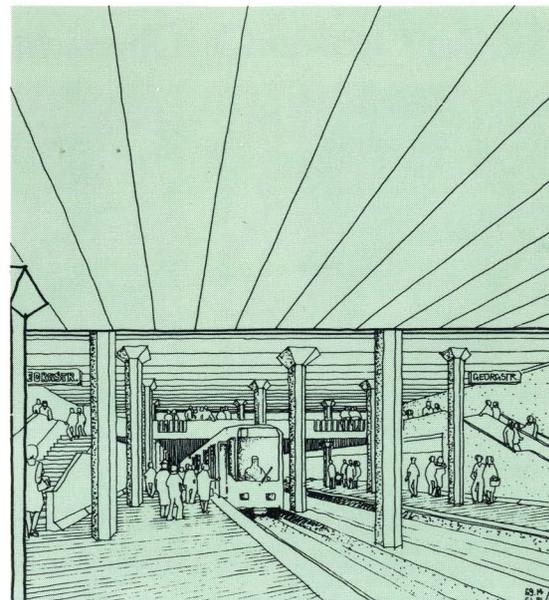
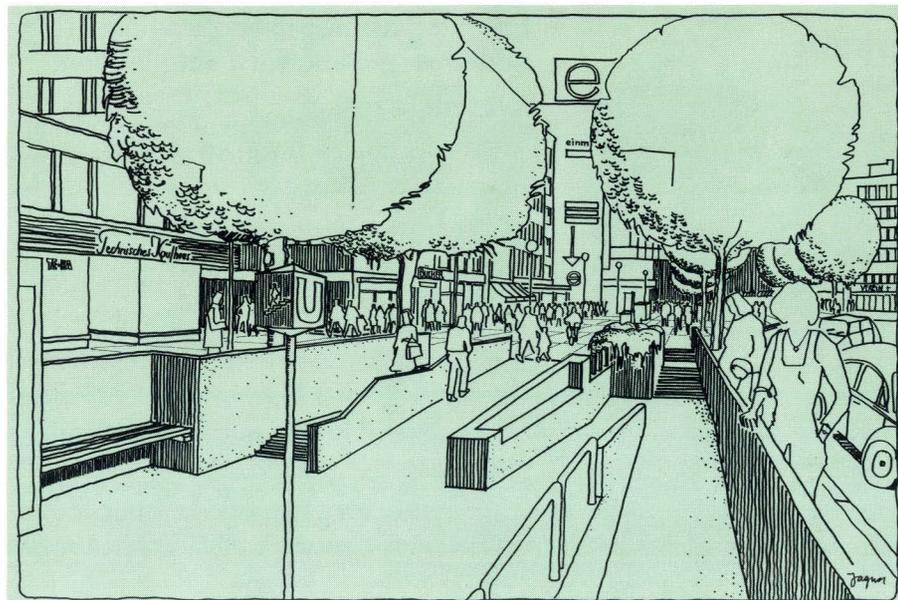
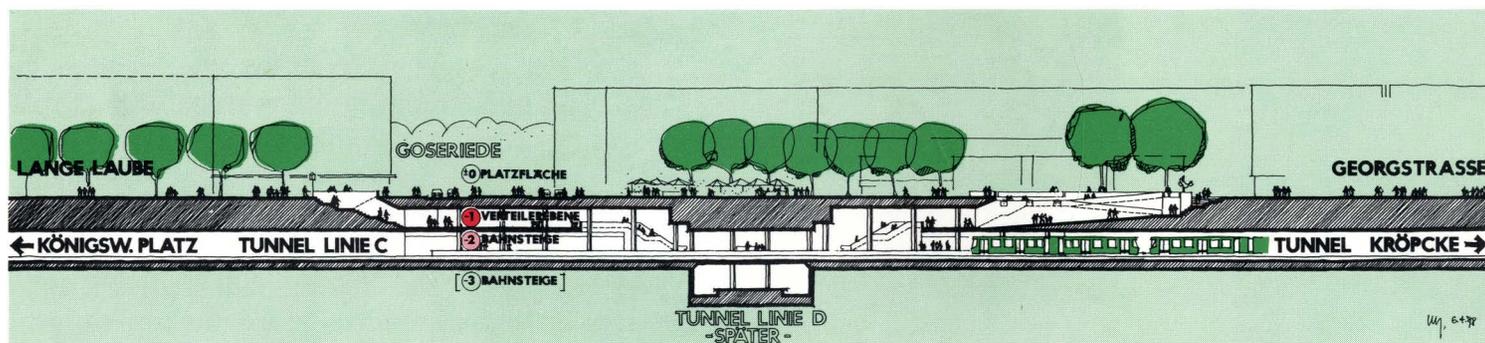
Je eine Verteilerebene an der Georgstraße und Lange Laube mit Verbindung zur Straße und zu den Bahnsteigen.

2. Tiefgeschoß

Seitenbahnsteige für die Züge Richtung Kröpcke und Königsworther Platz.

(Darunter im 3. Tiefgeschoß wird später der Mittelbahnsteig der Linie D liegen.)

Treppen, Fahrtreppen, Rampen und Aufzüge werden die verschiedenen Ebenen miteinander verbinden. Auf den Bau einer unterirdischen Verbindung zwischen Georgstraße und Lange Laube wird verzichtet: Die Platzgestaltung und Verkehrsführung auf der Oberfläche sollen eine direkte und bequeme Überquerung für Fußgänger bieten.



Die Breite der Georgstraße läßt Raum für eine großzügige Rampenanlage zwischen Gehwegen und Verteilerebene: Über mehrere Zwischenpodeste werden auch Behinderte und Kinderwagen die Stadtbahnstation bequem erreichen können. Eilige können auf geradem Wege auch Treppen nutzen. Fahrtreppen sind bei dieser Anlage nicht zusätzlich notwendig.

Blickverbindungen zwischen den Verteilerebenen und den Bahnsteigen der Linie C werden das Bild des Stations-Innenraumes mitbestimmen. Für die Ausgestaltung wird – wie bei bisherigen Stationen – eine charakteristische Lösung angestrebt.

Entwicklung Steintor

Da der Bau der Linie C-West am Steintor 1978 beginnt, gibt es Anlaß, auch über die städtebauliche Entwicklung des Umfeldes nach dem Stadtbahnbau nachzudenken.

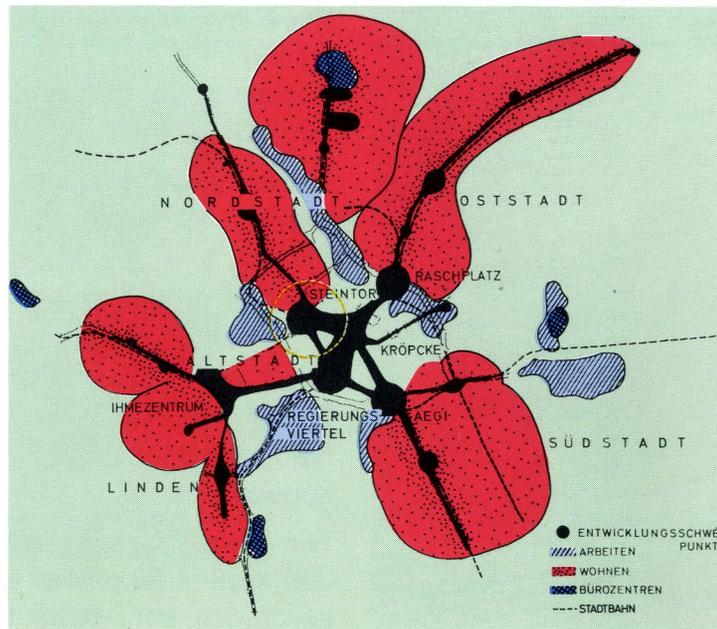
Bereits 1970 wurden im Heft 3 dieser Schriftenreihe »Zur Diskussion: Innenstadt« über Funktion und Bedeutung des Steintorbereiches Aussagen gemacht.

Ziel war eine Gebäudegruppe am Ende der westlichen Georgstraße (als Fußgängerstraße).

Es hieß damals:

»Der Komplex muß so durchlässig und transparent bleiben, daß keine Barriere entsteht, hinter der der Bereich um die Lange Laube und den Königsworther Platz verkümmern müßte. Er muß im Gegenteil dem Zentrum nähergerückt und dadurch attraktiver werden. Über einem breitgelagerten Sockel, der vor allem Freizeiteinrichtungen und Läden enthält, könnten Wohnungen und in geringem Umfang Büros entstehen.«

An diesen städtebaulichen und programmatischen Zielen hat sich im Grundsatz nichts geändert. Jedoch wird es nicht mehr für erforderlich gehalten, an dieser Stelle mit sehr hohen Gebäuden, Akzente zu setzen. Vielmehr ist es das Ziel, die vorhandenen Baublöcke in gemäßigter Höhe zu komplettieren und zu schließen.



Für die Entwicklung des Steintorbereiches sind Neubauten am Beginn der Lange Laube und die künftige Straßen- und Platzgestaltung von entscheidender Bedeutung.

Aus diesem Grunde scheint ein umfassender städtebaulicher Ideenwettbewerb (siehe rot- und grün-schraffierte Flächen) notwendig zu sein.

Rahmenbedingungen für diesen Wettbewerb sollten im wesentlichen sein:

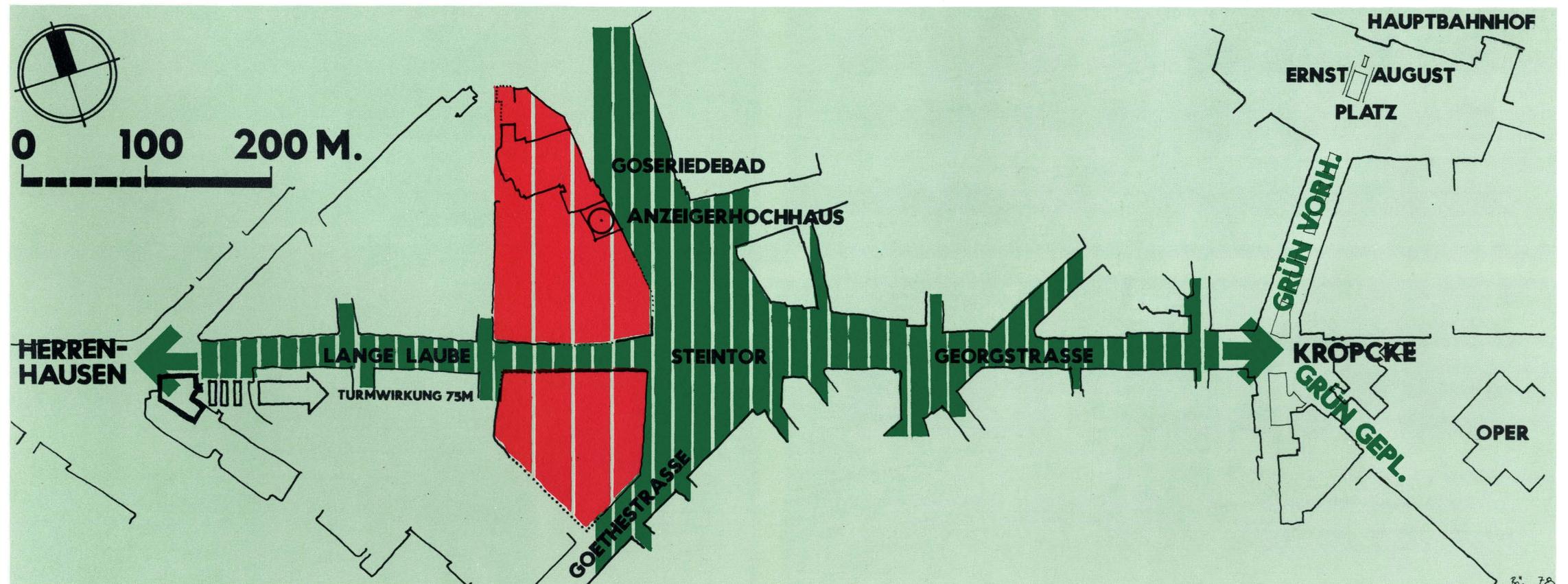
– Eine künftige Bebauung muß sich an die heutige Platzkontur halten. Alle bisher bekannten Planungen, den Platz zu überbauen, einzuschränken und neu zu ordnen, sind nicht überzeugend gewesen. Der Platz bietet nach einer Neuregelung des Verkehrs die Chance eines vielfältig nutzbaren Raumes.

– Die vorhandene Blockstruktur ist zu erhalten, die Baulücken müssen geschlossen werden.

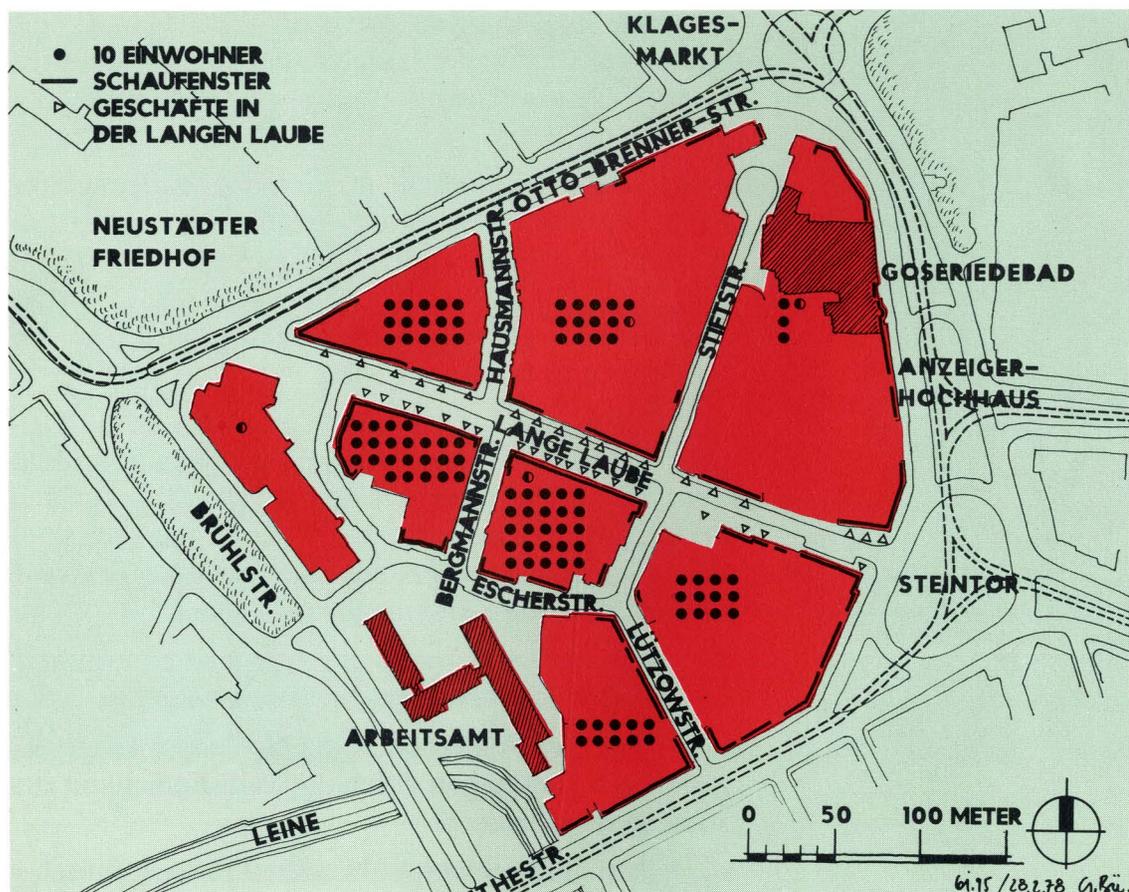
– Für die Fragen nach der baulichen Höhe ergeben sich Bindungen durch die Maßstäblichkeit des Anzeigerhochhauses.

– Nutzungsschwerpunkt sollten Freizeiteinrichtungen sportlicher und kultureller Art sein.

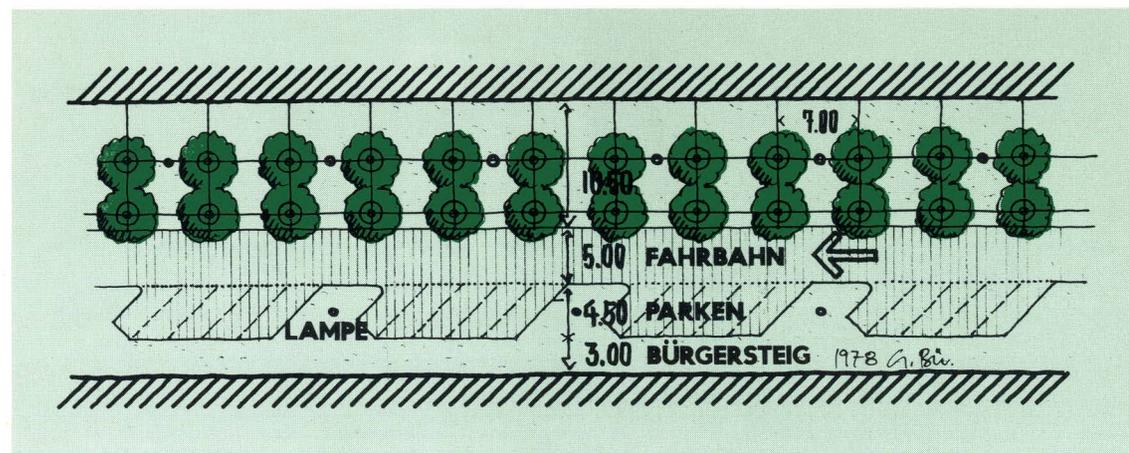
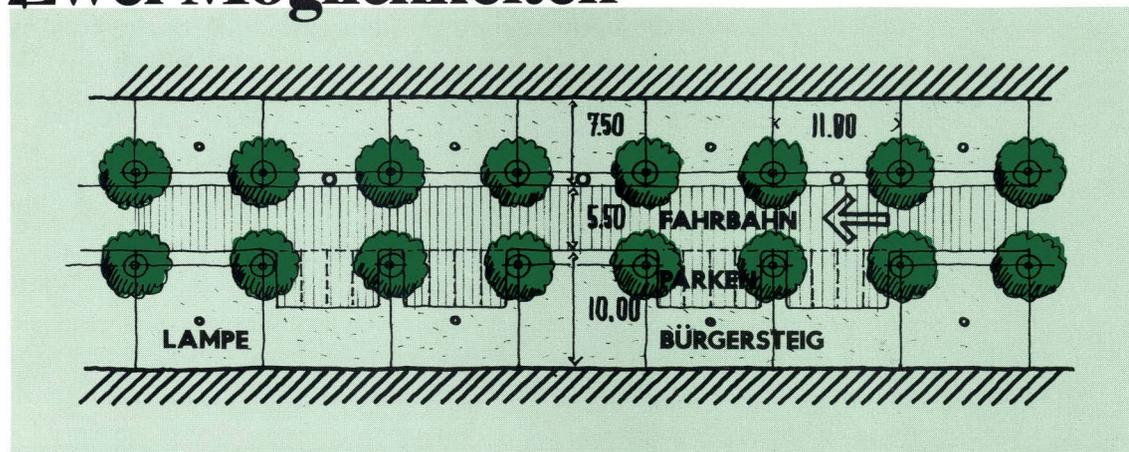
Die neue Verkehrslösung wird, nach Diskussion und Ratsentscheidung über die hier vorgestellten Varianten, Grundlage der weiteren Planung sein.



Das Viertel um die Lange Laube



Zwei Möglichkeiten



Die Einwohnerzahl ist in diesem Viertel von 1961 bis 1975 um 28 % zurückgegangen, in Zahlen: von 1400 auf 1000 Einwohner.

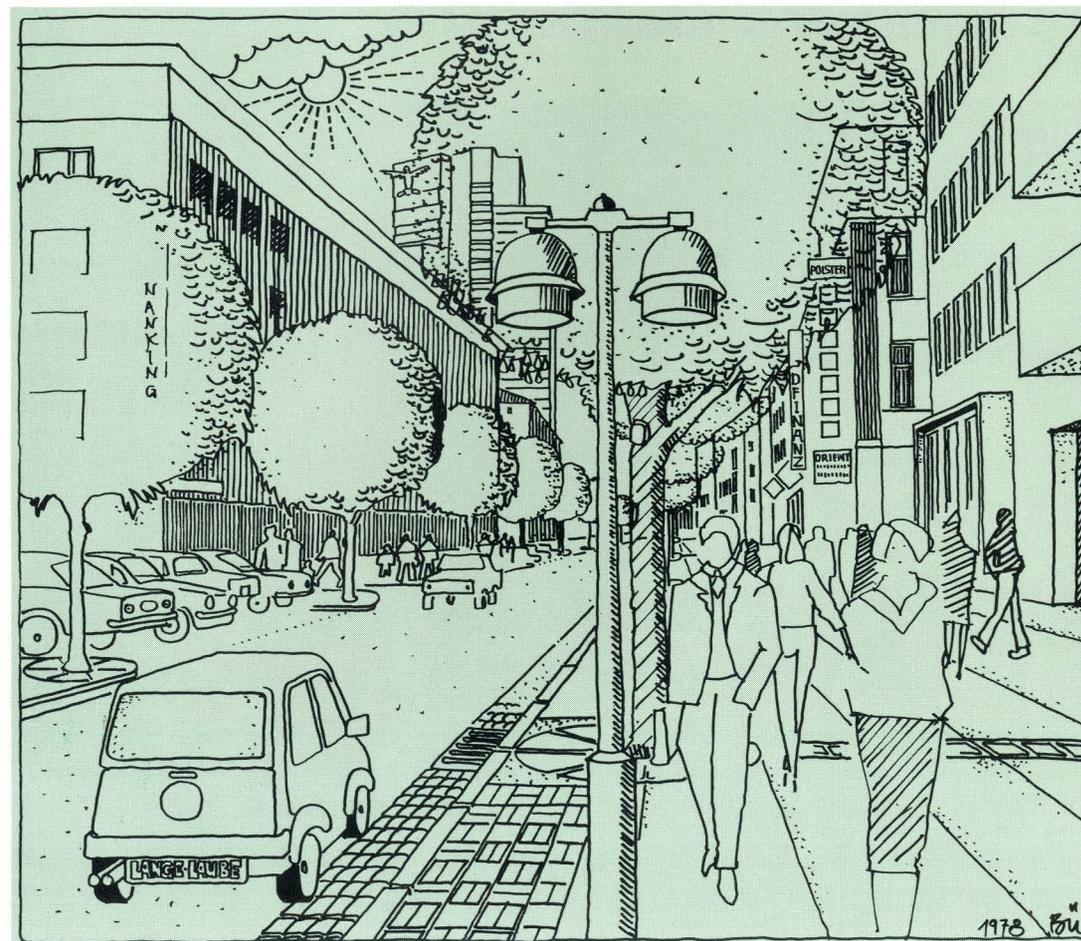
Dieser Stadtflucht kann nur begegnet werden, wenn die Qualität der Wohnungen und des Wohnumfeldes, also des Hof- und Straßenraumes, verbessert wird.

Die Lange Laube könnte künftig das Rückgrat dieses Viertels werden, deshalb sollte hier mit der Aufwertung begonnen werden.

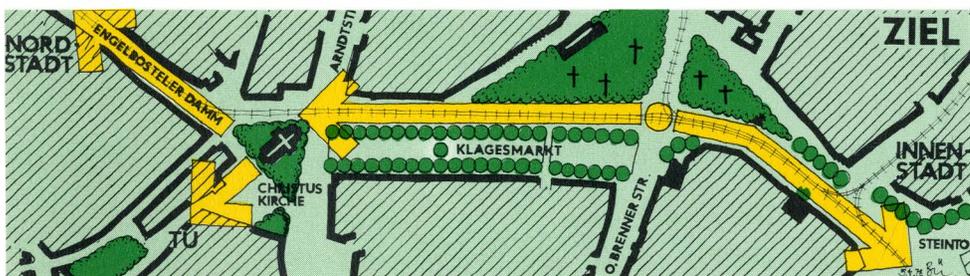
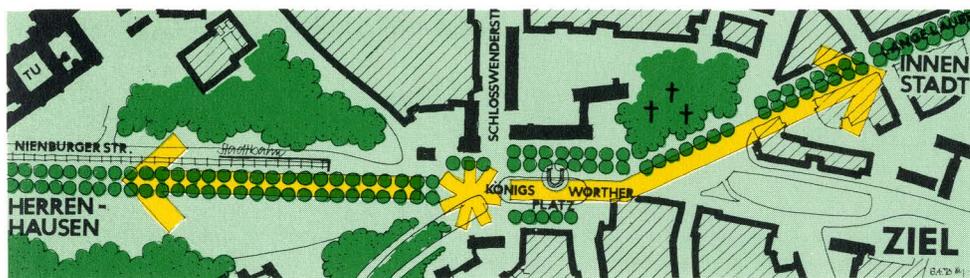
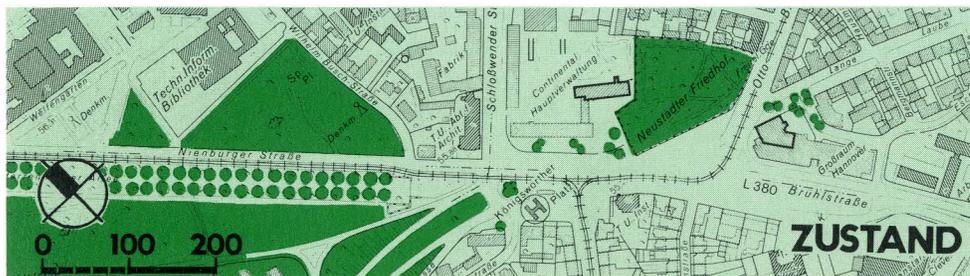
Der Name »Lange Laube« ist entstanden, weil in ihr einmal eine Baumallee gestanden hat, deren Kronen in der Mitte »zusammengewachsen« waren. Eine solche Allee mit breiten Bürgersteigen, einer schmalen Fahrbahn und Lampenreihen sollte wieder entstehen, um so unter anderem die Verknüpfungsidee – Innenstadt – Herrenhausen zu verdeutlichen.

Wegen der Bewohner und der rund 40 Geschäfte muß es auch künftig ausreichenden Parkraum geben. Wenn die Lange Laube nach dem Stadtbahnbau 1984 neu gestaltet wird – viele Varianten sind noch denkbar – wird das Wohnern und Geschäftsleuten zugute kommen.

In einer grünen Langen Laube, mit wenig Verkehr, wird man sowohl leben als auch einkaufen können.



Künftige Aufgaben



Königsworther Platz:

Heute bestimmt vor allem der Kfz-Verkehr das Bild des Platzes. Die Mündung der Herrenhäuser Allee ist unscheinbar, die Verbindungslinie mit der Innenstadt unterbrochen.

Künftig werden die oberirdischen Gleisanlagen entfallen, der Verkehrsplatz jedoch wird nach wie vor die bedeutende Aufgabe als Eckpunkt des Innenstadtringes erfüllen müssen.

Umbau und Neugestaltung sollen die Wegverbindungen auf der historischen Linie Lange Laube/Herrenhausen hervorheben. Pflasterung, Baum- und Lampenreihen können räumliche Zusammenhänge wieder sichtbar machen, in die sich die Platzanlage mit den Stadtbahnzugängen einordnet.

Die Allee soll einen würdigen Zusammenhang mit der Platzanlage erhalten.

Klagesmarkt:

Der Klagesmarkt ist in seiner heutigen Atmosphäre für Fußgänger und Autofahrer deshalb nicht besonders anziehend, weil er aus großen ungegliederten Flächen besteht.

Wenn er Bindeglied zwischen Nord- und Innenstadt sein soll, so muß dies auch in der Platzgestaltung zum Ausdruck kommen. Es wird daher vorgeschlagen, den Klagesmarkt mit Baum- und Lampenreihen zu säumen. Gleiches gilt für die Fußwegflächen und die Parkstreifen auf den Längsseiten. Bei dieser Umgestaltung bleiben dennoch große Flächen für wechselnde Nutzungen erhalten.

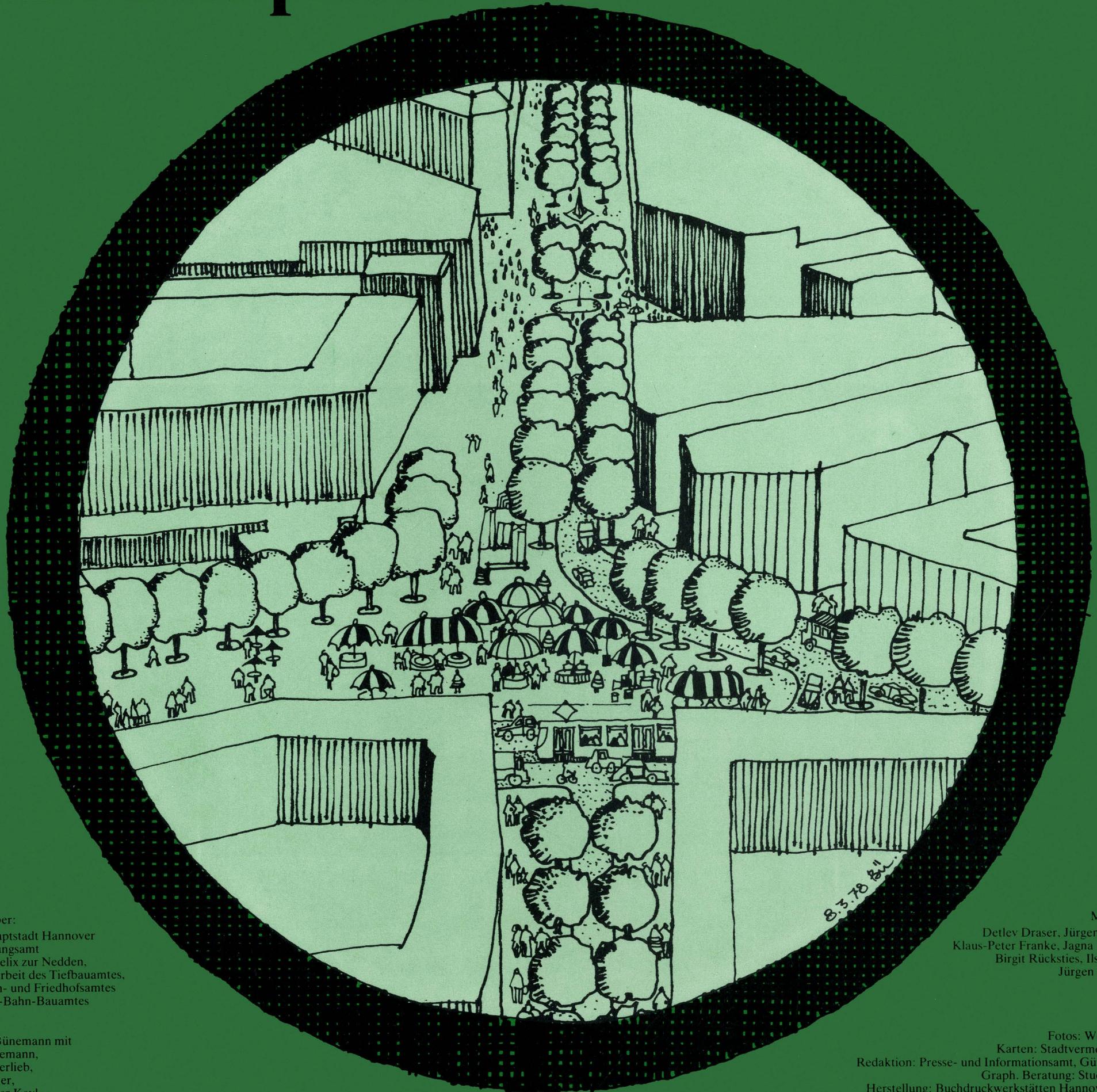
Goethestraße:

Über den Stadtbahnbau in der Goethestraße wird voraussichtlich erst zu Beginn der 80er Jahre entschieden. Vorstellbar ist in erster Stufe ein Tunnel mit Rampe vor dem Goetheplatz.

Die dadurch eröffneten Umbaumöglichkeiten könnten genutzt werden, um die Bedeutung der Goethestraße als historischer Verbindung zwischen Goetheplatz und Steintorbereich zu unterstreichen. Breite Fußwege und ein besseres Parkplatzangebot wären möglich, der Straßenraum könnte durch Baumreihen, Pflaster und Beleuchtung anspruchsvoller gestaltet werden.

Dabei müßten die Teilabschnitte der Straße über die Leine und den Innenstadtring enger und besser miteinander verbunden werden.

Der Steintorkreisel – vom Verkehrsplatz zum Marktplatz?



Herausgeber:

Landeshauptstadt Hannover
Stadtplanungsamt
Leitung: Felix zur Nedden,
unter Mitarbeit des Tiefbauamtes,
des Garten- und Friedhofsamtes
und des U-Bahn-Bauamtes

Verfasser:

Gerhard Bünemann mit
Peter Dellemann,
Ernst Futterlieb,
Horst Keller,
Hans Dieter Keyl,
Bodo Müller

Mitarbeiter:

Detlev Draser, Jürgen Fellmann,
Klaus-Peter Franke, Jagna Idzkiewicz,
Birgit Rücksties, Ilse Schepan,
Jürgen Stegemann

Fotos: Werner Buch

Karten: Stadtvermessungsamt
Redaktion: Presse- und Informationsamt, Günther Bock
Graph. Beratung: Studio Micallef
Herstellung: Buchdruckwerkstätten Hannover GmbH,
Schwarzer Bär 8, 3000 Hannover 91