

Landeshauptstadt



Informations-  
drucksache



An den Stadtbezirksrat Mitte (zur Kenntnis)  
An den Stadtentwicklungs- und Bauausschuss (zur  
Kenntnis)  
An den Verwaltungsausschuss (zur Kenntnis)

Nr.	1521/2015
Anzahl der Anlagen	1
Zu TOP	

---

## Umgestaltung Schmiedestraße zwischen Marstall und Karmarschstraße

### Sachstandsbericht

#### 1. Ausgangslage

Der Rat hat im Rahmen eines Haushaltsbegleitantrages zur DS 1896/2011 beschlossen, in den Haushalt 2012 eine neue Investitionsmaßnahme zur Umgestaltung der Schmiedestraße aufzunehmen. Für das Haushaltsjahr 2012 wurden 20.000 € für Planungskosten und für die Jahre 2013 und 2014 weitere 350.000 € für erste vorbereitende Maßnahmen vorgesehen.

Der Haushaltsbegleitantrag wurde dabei im Wesentlichen mit den Zielen des Masterplanes Mobilität 2025 begründet, der ein Verkehrskonzept für die Innenstadt fordert, das die Mobilitätsanforderungen für alle Verkehrsteilnehmer berücksichtigt, die Erschließung für den Verkehr sicher stellt und zugleich durch Umgestaltung ansprechende Stadträume mit mehr Aufenthaltsqualität entstehen lässt.

Ausgehend von dem Haushaltsbeschluss und vor dem Hintergrund der im Konzept Hannover City 2020+ vorgesehenen Umgestaltung des Marstallplatzes hat die Verwaltung für die Planungen der Schmiedestraße, den Marstallplatz und exemplarische Altstadtstraßen die Durchführung eines kombinierten Realisierungs- und Ideenwettbewerbes durchgeführt.

Der Realisierungsteil des Wettbewerbs beinhaltete die Schmiedestraße von der Karmarschstraße bis in Höhe Georgstraße sowie die Flächen des Marstallplatzes einschließlich seiner Verkehrsflächen bis zur Straße „Am Hohen Ufer“.

Für den Realisierungsteil Marstall waren unter anderem das Verkehrskonzept mit Blick auf die D-Linien-Planung und die Vorgaben aus dem B-Plan Nr. 1582 – Marstall für die Teilbebauung des Marstallplatzes zu berücksichtigen.

Die Durchführung der Hochbaumaßnahme sowie die zeitlich versetzt nachfolgende Umgestaltung der Verkehrs- und Freiflächen Marstall sollen in den Jahren 2015 bis 2017/2018 realisiert werden.

In der Folge soll die Umgestaltung der Schmiedestraße erfolgen.

## **2. Städtebauliche Mängel und Ziele**

Die städtebauliche Bedeutung der Schmiedestraße ist durch die Lage an der Marktkirche und dem Alten Rathaus besonders hoch, da diese beiden Bauten in der Vergangenheit das kirchliche, politische und kommerzielle Zentrum von Hannover darstellten. Heute ist sie in erster Linie durch Einzelhandelsnutzungen unterschiedlichster Art geprägt und übt als Erschließungsstraße für verschiedenste Ziel- und Quellverkehre eine wichtige Funktion aus. Die Schmiedestraße ist Teil des Cityringes für Fahrradfahrer. Entlang der Fahrbahn verläuft kein separater Radweg. Der Radverkehr wird auf den Verkehrsflächen abgewickelt. Bei der Umgestaltung der Straßen wird dem Fahrradverkehr eine besondere Bedeutung zukommen.

Im heutigen Zustand weist die Schmiedestraße funktionale und gestalterische Mängel auf. Ihre derzeitige Ausbildung wirkt als Barriere zwischen Fußgängerzone und Altstadt.

Ziel der Planung ist es auch, die Verbindung zwischen City und Altstadt zu stärken, die Querungsbereiche für Fußgänger attraktiver zu gestalten und den vorhandenen Straßenraum gestalterisch aufzuwerten.

Dies soll durch die Neugestaltung mit Stadtgrün, der Möblierung und der Stadtbeleuchtung sowie einem leistungsgerechtem Straßenprofil und mehr Raum für Fußgänger geschaffen werden. Die neue Querschnittsgestaltung soll zum Flanieren anregen und zu einer stadtverträglicheren Verkehrsführung beitragen.

So soll gleichzeitig eine Stabilisierung und Aufwertung der Geschäftslagen unterstützt werden.

Ein weiteres Ziel ist die Umgestaltung der vorhandenen Querungs- und Straßeneinmündungsbereiche, um die Barrierewirkung der Schmiedestraße zwischen City und Altstadt zu entkräften.

## **3. Geplante Gestaltung**

Zur Umgestaltung der Schmiedestraße wurde im Rahmen des o.g. Wettbewerbes ein freiraum- und verkehrsplanerisches Konzept entwickelt, das als Grundlage für die landschafts- und freiraumplanerische sowie die verkehrsstrukturelle Detailplanung im Bereich der hannoverschen Altstadt dienen soll.

Das Thema des Zusammenfügens greift der Entwurf als zentrales Element wieder auf und schafft entlang der Schmiedestraße Platzräume, die der verbindenden Funktion gerecht werden. So entstehen in regelmäßigen Abständen durch Baumpflanzungen akzentuierte Raumfelder, die das Queren der Straße erleichtern und die Aufenthaltsqualität erzeugen. Durch die Vielzahl dieser Felder werden die unterschiedlichen Quartiere Altstadt sowie Marstall und Schmiedestraße stabil mit ihrem Umfeld, dem Leineufer und der Fußgängerzone verbunden.

Alle funktionalen Nutzungen werden untergebracht. Hierzu gehören auch die Flächen des ruhenden Verkehrs sowohl für Kfz als auch insbesondere für Fahrräder. Liefern, Laden, Halten und Parken sind ohne Einschränkung möglich.

Im Wettbewerbsentwurf bildet ein heller Belag breite Gehwege, die zum Flanieren einladen. Die entlang der Fahrbahn angeordneten Stellplätze könnten mit Natursteingroßpflaster befestigt werden.

Für die Fahrbahn und die beidseitig verlaufenden Radwege ist ein Asphaltbelag vorgesehen, welcher durch eine flache Bordanlage von den Parkplätzen und den Gehwegen getrennt wird, um dem Verkehrsaufkommen gerecht zu werden, da die Schmiedestraße auch weiterhin zentrale Erschließungsachse für den Quell- und Zielverkehr sowie dem Anlieferverkehr für die südliche Innenstadt und die Altstadt bleiben muss. Alternativen stehen nicht zur Verfügung.

Die geplante Radverkehrsführung in der Schmiedestraße ist Teil des City-Radrings, der das zügige Umfahren der sensiblen Bereiche der Fußgängerzone gewährleistet. Ein entscheidend komfortables und gut erkennbares Radfahrkonzept würde somit Bestandteil der Planung werden.

Die Querungsbereiche sollen analog zum Bereich von Sport-Scheck als deregulierte Bereiche ausgebildet werden und die deregulierten Bereiche (Querungen) sind auf der ganzen Fläche mit Natursteinpflaster (zur Betonung der direkten Anbindung an die City) gestaltet und auf das Gehwegniveau angehoben.

Die Möblierung mit Stadtmobiliar ist klar und reduziert.

#### **4. Weiteres Vorgehen**

Zunächst soll die Bebauung und die Umgestaltung des Marstalls durchgeführt werden. Erst danach ist eine Umgestaltung der Schmiedestraße sinnvoll, um die baustellenbedingten Beeinträchtigungen lokal zu begrenzen und nicht auf zu große Teile der Innenstadt/Altstadt auszuweiten. Die weiteren Planungen sind in Anlehnung an das Wettbewerbsergebnis nach 2016 vorgesehen.

Die Planungen des vorliegenden Wettbewerbsergebnisses zeigen gute Lösungsansätze, müssen jedoch konkretisiert werden.

Der Baubeginn zur Umgestaltung der Schmiedestraße wird nach 2017 erfolgen.

#### **5. Berücksichtigung von Gender-Aspekten**

Genderspezifische Belange wurden bei der geplanten Maßnahme beachtet. Im Rahmen der Planung der Maßnahme wurden Fragen der sozialen Sicherheit (Beleuchtung) und die behindertengerechte Gestaltung geprüft. Die Ergebnisse sind in die Planung eingeflossen.

## **Kostentabelle**

Erste grobe Kostenschätzungen unter Berücksichtigung des Wettbewerbsergebnisses zeigen, dass die bisher aufgrund des Haushaltsbegleitantrages eingestellten Investitionsmittel von 350.000 € nicht ausreichen werden. Der Investitionsbedarf könnte, abhängig vom Projektumfang, Materialität etc. nach der ersten großen Kostenschätzung ca.2.300.000 € betragen und ist in der Mifrfi in den Jahren 2016 ff berücksichtigt.

Nach Konkretisierung und Abstimmung des Entwurfs wird nach Abschluss der Planung eine Kostenberechnung durchgeführt. Auf diese Kosten wird in der dann vorzulegenden Beschlussdrucksache eingegangen.

66.21  
Hannover / 25.06.2015