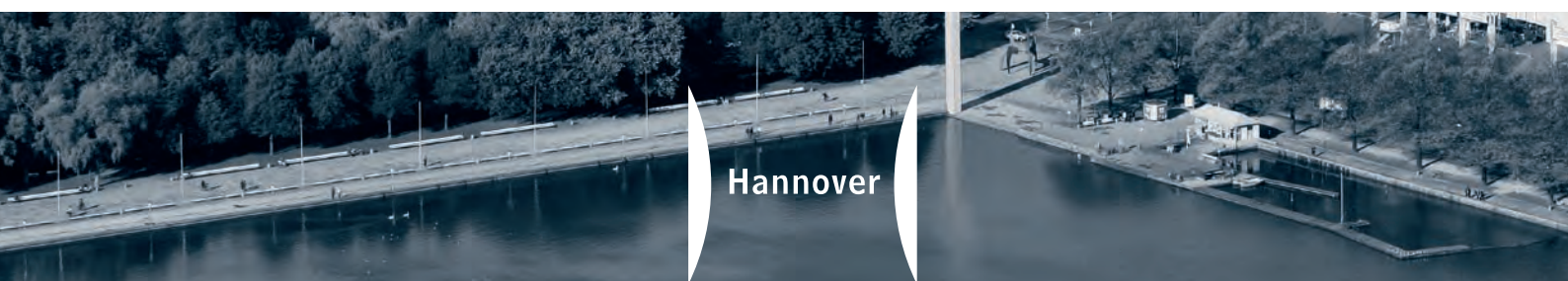




# HANNOVERCITY 2020+



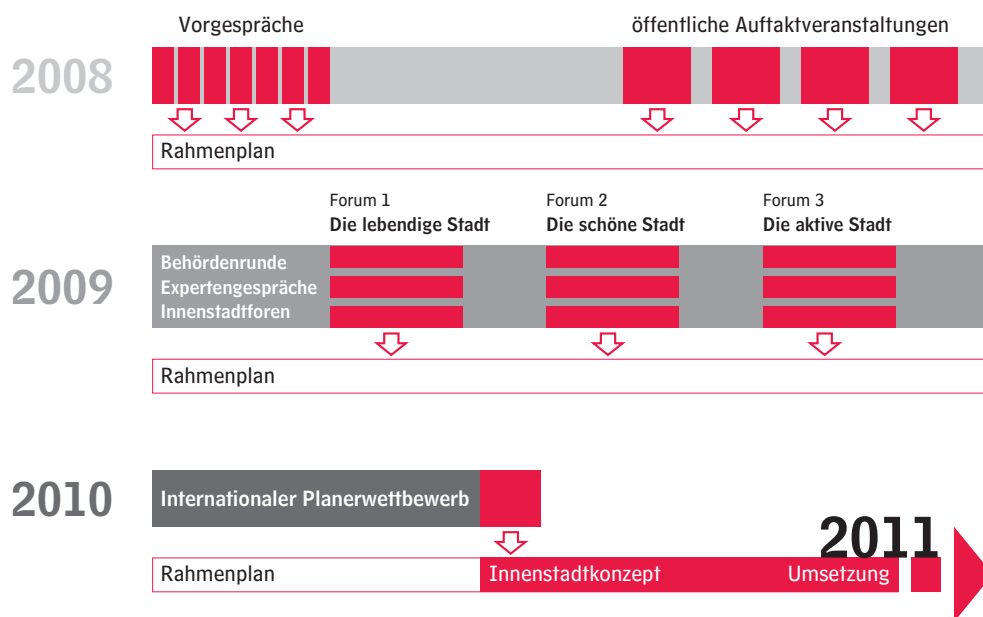
## Die Entwicklung der Stadt

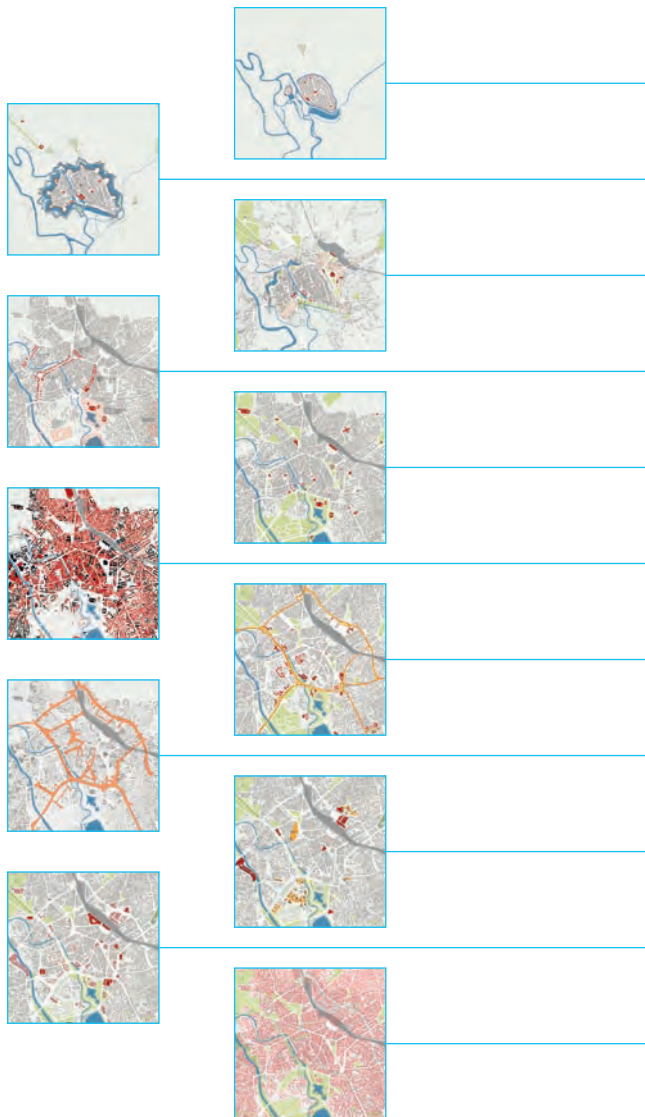


Hannover



# HANNOVERCITY 2020+





**02 Vorwort Stephan Weil**  
Oberbürgermeister der Landeshauptstadt  
Hannover

**03 Einführung Uwe Bodemann**  
Stadtbaurat der Landeshauptstadt  
Hannover

**04 1360**  
Die Bürgerstadt

**06 1750**  
Die fürstliche Residenzstadt

**08 1854**  
Die Lavesstadt

**10 1854/1937**  
Projekte von der Kaiserzeit bis zum Zweiten Weltkrieg

**12 1937**  
Die entwickelte Industriestadt

**14 1945**  
Die kriegszerstörte Stadt

**16 1960**  
Die wiederaufgebaute Stadt

**18 1945/1960**  
Straßendurchbrüche im Wiederaufbau

**20 1975**  
Die Stadt der Großprojekte

**22 2009**  
Die heutige Stadt

**24 1937/2009**  
Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft

**26 Bildquellen**

**27 Literaturverzeichnis**

# VORWORT



»Keine Zukunft ohne Vergangenheit« lautet die Maxime, der die Stadtplanung folgt und die auch für die Entwicklung der hannoverschen Innenstadt wichtig ist. Die Aufbereitung und Auseinandersetzung mit der Stadtgeschichte spielt im Projekt Hannover City 2020+ eine wichtige Rolle.

Die Rückschau auf die historische Entwicklung der Stadt ist für eine vorausschauende Planung unerlässlich, wenn man an gewachsene Strukturen anknüpfen und sie sinnvoll weiter entwickeln will. Der Auseinandersetzung mit der Stadtgeschichte war auch die Ausstellung »StadtBilder Hannover 1870–1900« gewidmet, die von Andreas Urban und Uta Ziegen sehr kompetent zusammengestellt und im Jahr 2009 vom Historischen Museum gezeigt wurde. Der sehenswerte Katalog der Ausstellung ergänzt aufs Beste die hier vorgelegte Dokumentation.

Ebenso eindrucksvolle und für die Befassung mit der Stadtgeschichte Hannovers wichtige Dokumentationen sind die Ausstellungen und begleitenden Veröffentlichungen zum Wirken von Rudolf Hillebrecht, dem ersten Stadtbaurat nach dem Zweiten Weltkrieg, die im Frühjahr 2010, 100 Jahre nach seinem Geburtstag am 26. Februar 1910, gezeigt bzw. herausgegeben wurden. Es wurden zahlreiche Bild- und Textdokumente über die Wiederaufbauplanung und die Nachkriegsentwicklung ausgewertet und in eine sehens- und lesenswerte Zusammenschau gebracht.

In diesem Kontext wird nun auch die historische Recherche im Rahmen des Projektes Hannover City 2020+ dokumentiert. Es ist das zweite Heft dieser Dokumentationsreihe, und er veranschaulicht die historische Entwicklung anhand wichtiger Epochen, beginnend mit dem Mittelalter, über den Barock und den Klassizismus bis hin zum Vorkriegszustand um 1930. Zu sehen ist auch der Plan, der das Ausmaß der Kriegszerstörung darstellt, und der die Ausgangssituation für die Aufbauplanungen unter Stadtbaurat Rudolf Hillebrecht sowie für die Planungen der jüngeren Vergangenheit zeigt.

An diese historischen Linien, aber auch an jüngere Ereignisse, wie zum Beispiel die Weltausstellung EXPO 2000, deren 10-jähriges Jubiläum in diesem Jahr gefeiert wird, knüpft das Projekt Hannover City 2020+ an. Im Bewusstsein der stadthistorischen Zusammenhänge soll die Zukunft der hannoverschen Innenstadt geplant werden. Dieser Dokumentationsband soll dazu Hilfestellung leisten.

Stephan Weil, Oberbürgermeister

# EINFÜHRUNG

Städte sind keine statischen Gebilde. Sie sind das Ergebnis Jahrhunderte langer Entwicklungen, geprägt durch unterschiedliche historische Epochen. Innenstädte nehmen im Stadtgefüge immer eine besondere Bedeutung ein, da sie traditionell die Zentren des Handels und der Politik, der Kirche und der Kultur sind. Das Zentrum der Stadt mit seinen Straßen und Plätzen ist immer auch eine wichtige Bühne des öffentlichen Lebens.

Mit diesen Funktionen setzt sich das Projekt Hannover City 2020+ auseinander. Ausgangspunkt ist eine intensive Auseinandersetzung mit der historischen Entwicklung der Innenstadt sowie der Frage nach der Prägung und nach der Identität. Diese historische Recherche bildete auch eine wichtige Grundlage für den Innenstadtdialog und den Ideenwettbewerb.

Mit elf Exponaten wird die Entwicklung vom Mittelalter bis in die Gegenwart nachgezeichnet. Wir laden Sie mit dieser Dokumentation ein, eine Zeitreise durch die bauliche Geschichte der Innenstadt zu unternehmen. Welche Schlüsse für die zukünftige Entwicklung können aus dieser Recherche gezogen werden? Aus dem Vergleich historischer Dokumente mit den heutigen Strukturen können interessante Erkenntnisse gewonnen werden. So ist z.B. die kompakte Altstadt des Mittelalters in der heutigen Ausbildung mit ihrer Mandelform noch immer ablesbar, jedoch verfremdet und überformt worden. Hier setzt Hannover City 2020+ an und sucht nach Ideen, die historischen Strukturen aufzunehmen und weiterzuentwickeln.

Wichtige Stadtstrukturen wurden in der Zeit des Klassizismus durch Stadtbaumeister Laves geschaffen, wie z.B. ein Achsensystem und eine einmalige Abfolge von Stadtplätzen, die die Innenstadt heute noch prägen. Auch die Kriegszerstörungen und die Aufbauplanung nach dem Zweiten Weltkrieg unter Stadtbaurat Hillebrecht stellen eine wichtige Phase in der Innenstadtentwicklung dar. Hillebrecht plante nach dem Leitbild der gegliederten und aufgelockerten Stadt.

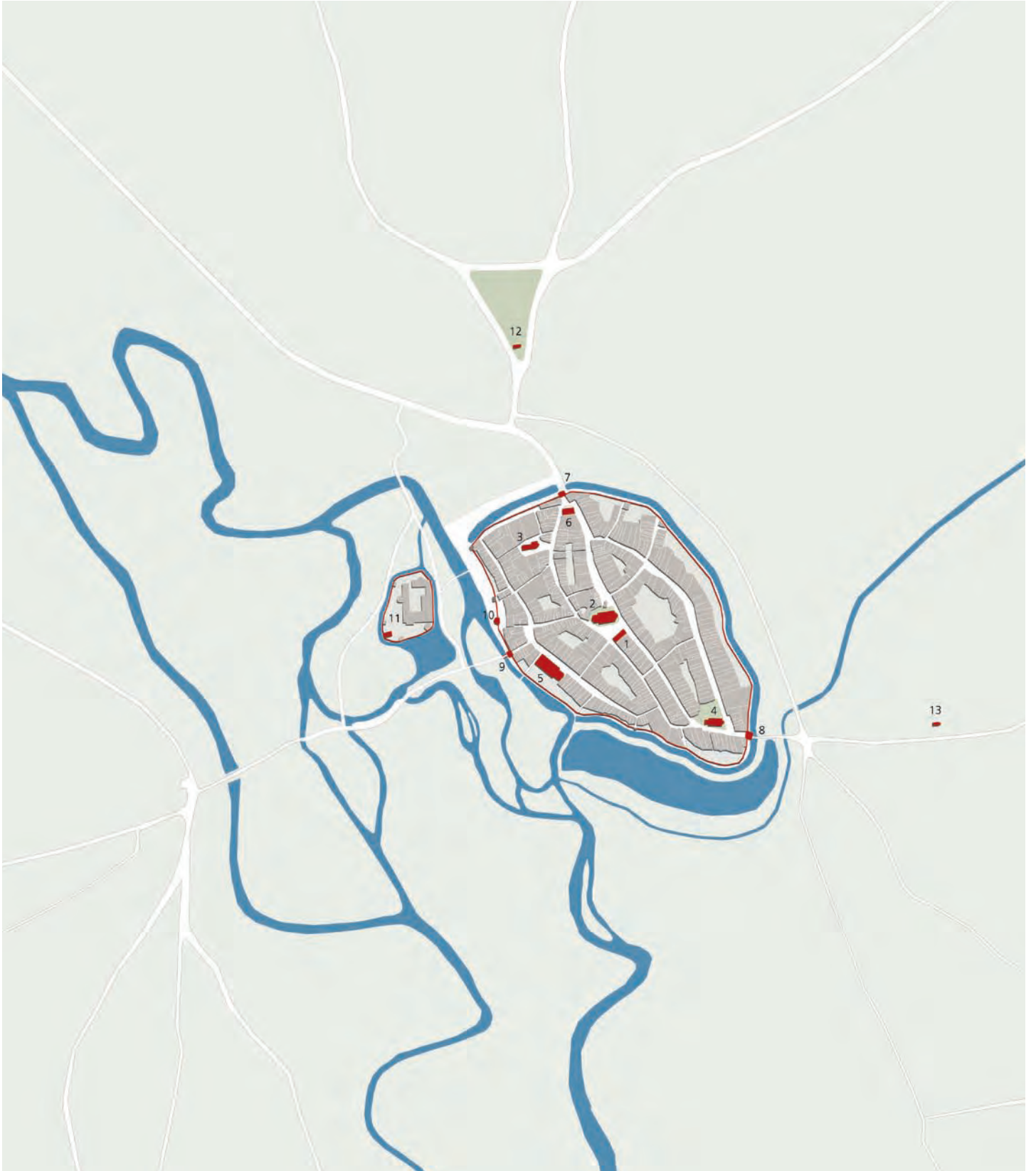
Ein weiterer Meilenstein in der Stadtentwicklung war der Beginn des U-Bahn-Baus Mitte der sechziger Jahre. Die Stadt erhielt ein leistungsfähiges Nahverkehrssystem. Die Straßenräume wurden neugestaltet. Es wurden Flaniermeilen und Fußgängerzonen geschaffen. In den siebziger Jahren folgte man dem Leitbild Urbanität durch Dichte. Gebäudekomplexe wie das Kröpcke-Center oder das Bredero-Hochhaus entstanden.

Der Wandel in der Innenstadt hält bis heute an. Stadtentwicklung ist ein dynamischer Prozess. Die zukünftige Innenstadtentwicklung zu gestalten – das ist die Aufgabe des Projektes Hannover City 2020+.



Uwe Bodemann, Stadtbaurat

# 1360





# DIE BÜRGERSTADT

Das heutige Stadtgebiet Hannovers wurde etwa ab dem Jahr 950 besiedelt. Dabei spielten die Lage an einem Flussübergang der Leine, die Existenz zweier Fernhandelswege sowie die Schiffbarkeit der Leine für die Herausbildung eines Handelsplatzes eine wichtige Rolle. Im Bereich der Altstadt gab es vier Siedlungskerne, die seit 1150 allmählich zusammenwuchsen.

Um 1360 zeigt sich die heutige Altstadt von Hannover in ihrer typischen mandelförmigen Anlage, wie sie, trotz späterer Veränderungen und Überformungen, bis heute im Stadtgrundriss ablesbar ist. Herausragende Bauten sind bis heute die drei großen Altstadtkirchen mit ihren stadtbildprägenden Türmen: die 1360 fertiggestellte gotische Marktkirche, die 1333 erbaute Kreuzkirche und die 1347 angefangene Aegidienkirche. Das heute älteste erhaltene Gebäude Hannovers, die um 1325 errichtete St.-Nikolaikapelle, lag in mittelalterlicher Zeit außerhalb der Stadtmauern. Wie der unmittelbar angrenzende St.-Nikolaifriedhof wurde die Leprosenkapelle aufgrund ihrer speziellen Nutzung aus der Stadt verbannt. Von dem im Krieg zerstörten Gebäude existiert heute nur noch der Chor.

Westlich an die Stadt schloss sich unmittelbar das weitverzweigte Flusssystem von Leine und Ihme an. Um 1360 befindet sich auf der Leineinsel vor den Mauern der Altstadt bereits eine kleine Siedlung. Diese Insel mit ihrer bis zu den Zerstörungen des Zweiten Weltkriegs dichten Bebauung verschwand im Zuge des Wiederaufbaus durch Zuschüttung des westlichen Leinearms. Heute erstreckt sich dort der Verkehrsraum des Leibnizufers.

## ■ Prägende Gebäude

- 1 Rathaus
- 2 Marktkirche
- 3 Kreuzkirche
- 4 Aegidienkirche
- 5 Minoritenkloster
- 6 Hospital zum Hl. Geist
- 7 Steintor
- 8 Aegidientor
- 9 Leintor mit Brücke, Beginenturm
- 10 Burg Lauenrode mit Marienkapelle
- 11 St.-Nikolaikapelle mit
- 12 St.-Nikolaifriedhof
- 13 Liebfrauenkapelle



Links oben (1)  
St.-Nikolaikapelle und  
St.-Nikolaifriedhof

Links Mitte (2)  
Marktkirche

Links unten (3)  
Beginenturm und altes Zeughaus

Rechts oben (4)  
Kreuzkirche

Rechts unten (5)  
Aegidienkirche

# 1750





# DIE FÜRSTLICHE RESIDENZSTADT

Mitte des 17. Jahrhunderts wird die Stadt mit einer Festungsanlage nach niederländischem Vorbild umzogen. Ein System von Gräben, Wällen und Bastionen umschließt die Stadt und schafft eine deutliche Abgrenzung zur umgebenden Landschaft.

Das Gebiet der Calenberger Neustadt wird in die Fortifikation mit einbezogen. Nach Fertigstellung der Befestigungsanlage wird ab 1660 mit einer planmäßigen Besiedelung des Stadtgebiets westlich der Leine begonnen. Zentrum des neuen Stadtteils ist der Neustädter Markt mit der bis 1670 fertiggestellten Neustädter Hof- und Stadtkirche St. Johannis.

Im Jahr 1664 beginnt der Ausbau des Vorwerks Herrenhausen zur Sommerresidenz der hannoverschen Herzöge. Die Gartenanlage wird im Laufe der folgenden Jahrzehnte beständig erweitert und erreicht 1717 ihren heutigen Umfang. 1726 wird die vierreihige Herrenhäuser Allee zwischen Stadt und Schloss Herrenhausen angelegt. Angeregt durch die Anlage Herrenhausens errichten einige Adelsfamilien der Stadt ebenfalls Sommersitze vor den Toren der Stadt. Beispielsweise entsteht in Linden das Schloss der Familie von Platen mit angeschlossenen Barockgarten.

Ab 1748 entsteht durch partielle Aufgabe der barocken Befestigungsanlage im Südosten der Stadt die Aegidienvorstadt mit ihrem charakteristischen rechtwinkligen Straßenraster und dem kleinen rechteckigen, später Hundemarkt genannten Platz. Die Struktur der Aegidienvorstadt hat sich bis nach dem Krieg erhalten; durch die Anlage des Cityrings wurde der Stadtgrundriss in diesem Bereich der Innenstadt jedoch grundlegend verändert.

## ■ Prägende Gebäude

- 1 Rathaus
- 2 Schloss
- 3 Ballhof
- 4 Landschaftliches Haus
- 5 Schlossbrücke
- 6 Leintor mit Brücke
- 7 Neue Brücke
- 8 St. Johannis
- 9 Katholische Kirche
- 10 Synagoge
- 11 Reformierte Kirche
- 12 Archiv
- 13 Kaserne
- 14 Schloss Monbrillant
- 15 Gartenkirche mit Gartenfriedhof



*Links oben (1)  
Katholische St.-Clemens-Kirche  
in der Calenberger Neustadt*

*Links Mitte (2)  
Ständehaus in der Osterstraße*

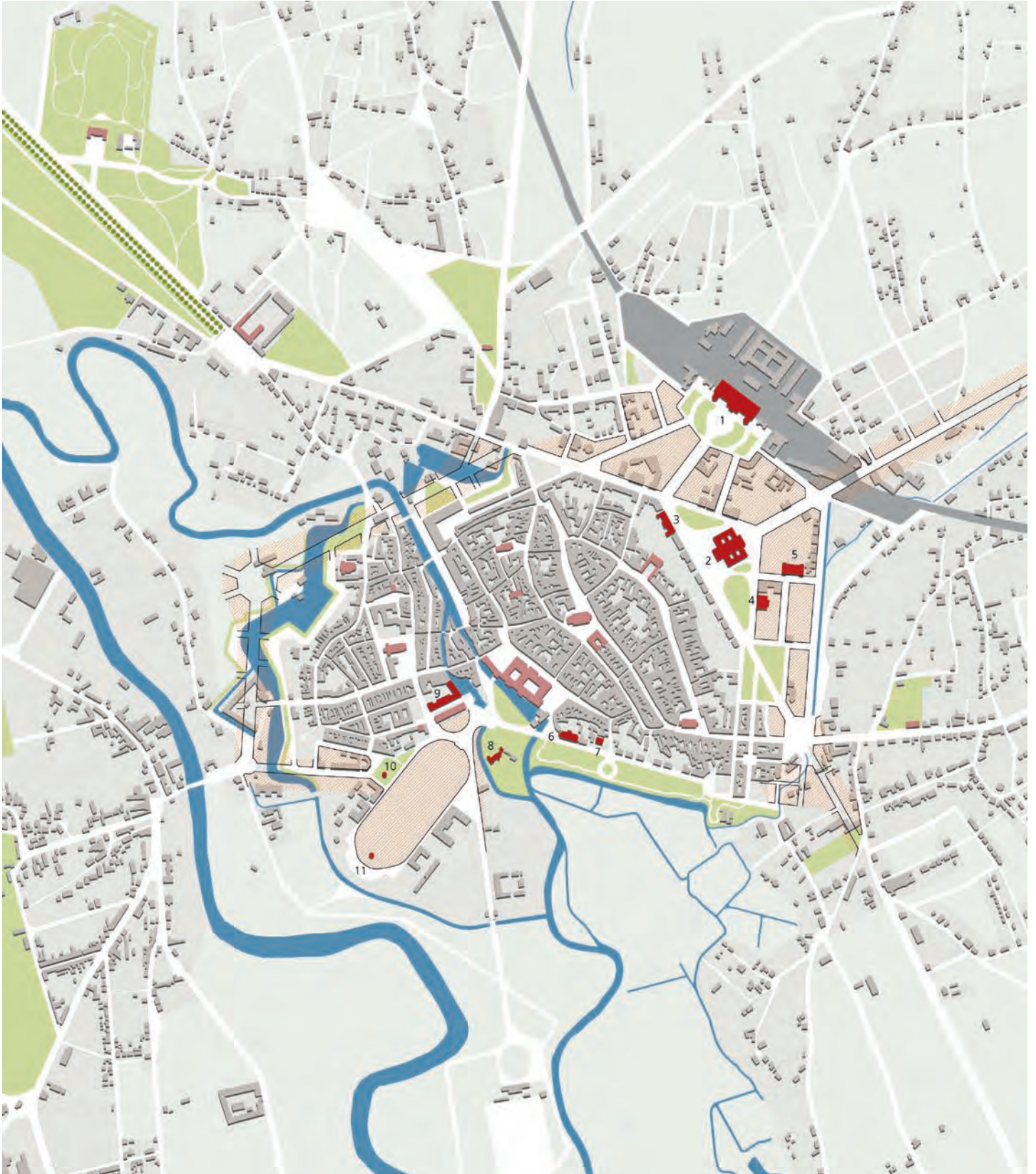
*Links unten (3)  
Prinzenhaus mit Bastion an der  
heutigen Goethestraße*

*Rechts oben (4)  
Stadtansicht von Südwesten 1720*

*Rechts Mitte (5)  
Neustädter Markt mit St. Johannis*

*Rechts unten (6)  
Königsworther Platz und Herren-  
häuser Allee*

# 1854





# DIE LAVESSTADT

Mitte des 19. Jahrhunderts befindet sich Deutschland mit seiner verspäteten industriellen Entwicklung im Übergang von der agrarisch zur industriell geprägten Gesellschaft. Dies spiegelt sich in der Stadtentwicklung Hannovers wider. Bedeutendes neues Element in der Stadtentwicklung ist die Eisenbahn, die durch einen großen Bogen im Nordosten der Stadt an das Weichbild Hannovers heranreicht. 1846 wird das erste Bahnhofsgebäude fertiggestellt.

Die Planung des neuen Stadtteils zwischen Bahnhof und Altstadt beruht auf Entwürfen von Georg Ludwig Friedrich Laves, der seit 1814 als Hofbauverwalter angestellt ist und die Stadtentwicklung Hannovers im Laufe der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts erheblich prägt. Von dem fünfeckigen Bahnhofsvorplatz führen drei Straßen strahlenförmig in Richtung Innenstadt. Die Bahnhofsstraße bildet eine Symmetrieachse, deren Verlängerung über Marktkirche und Leineschloss hinweg bis zur Waterloosäule führt.

Südöstlich der Innenstadt entstand nach Einebnung der Fortifikation von 1825 bis 1832 der Waterloo-platz. Er diente unter anderem als Exerzierplatz. Seine charakteristische symmetrische Form mit der auf das Schloss ausgerichteten Mittelachse behielt der Platz bis zu seiner radikalen Umgestaltung im Zuge der Hillebrechtschen Wiederaufbauplanungen nach dem Krieg.

Im Osten der Stadt wurde auf den Befestigungsanlagen, ebenfalls nach Entwürfen von Laves, mit dem heutigen Opernplatz und dem Georgsplatz eine auf geometrischen Formen beruhende Stadtstruktur verwirklicht. Die Dreiecksform des Opernplatzes verweist auf die vormalige Bastion an dieser Stelle. Diese Platzfolge ist in Verbindung mit dem Aegidientorplatz, der Georgstraße und der Theaterstraße bis heute eine der stärksten räumlichen Figuren in der Innenstadt Hannovers.

Ergänzt wird der geometrische Stadtgrundriss im Bereich der ehemaligen Befestigungsanlagen durch die nördlich und westlich der Calenberger Neustadt verlaufenden Straßenzüge Goethe- und Humboldtstraße mit dem sternförmigen Goetheplatz als verbindendem Element. Diese von Laves geplante Stadterweiterung wurde erst im Laufe der 60er Jahre des 19. Jahrhunderts in Angriff genommen. Im Umfeld der Stadt ist eine zunehmende bauliche Verdichtung zu erkennen. In Linden entwickelt sich am westlichen Ihmeufer ein Industriestandort.

## ■ Prägende Gebäude

- 1 Bahnhof
  - 2 Opernhaus
  - 3 Polytechnische Schule
  - 4 Provinzial-Ständehaus
  - 5 Künstlerhaus
  - 6 Wangenheimpalais
  - 7 Haus Laves
  - 8 Friederikenschlösschen
  - 9 Regierungsgebäude
  - 10 Leibnizdenkmal
  - 11 Waterloosäule
- ▨ Lavesplanungen



### Links oben (1)

Museum für Kunst und Wissenschaft  
(heute Künstlerhaus)

### Links unten (2)

Schillerstraße Ecke Georgstraße

### Rechts oben (3)

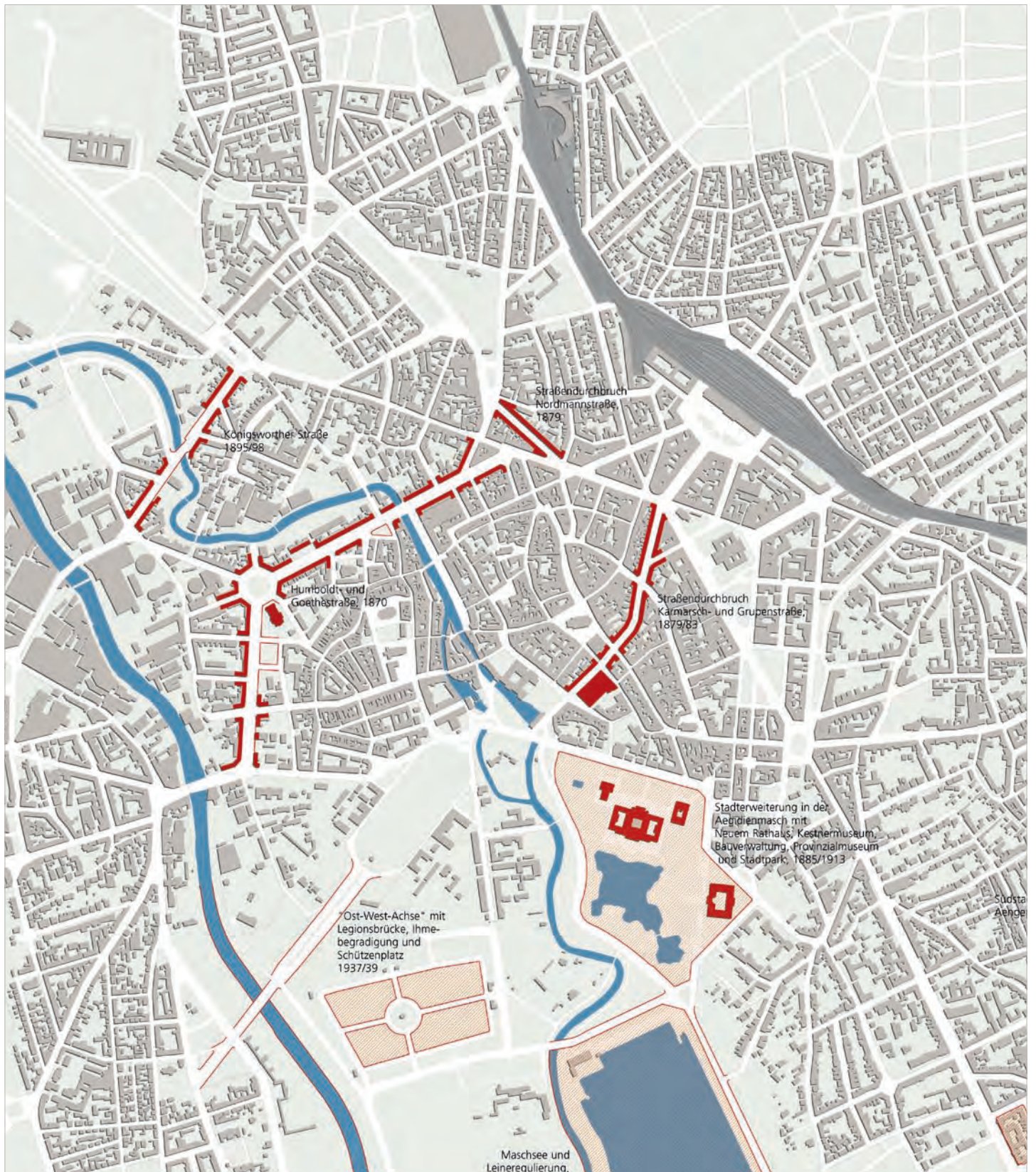
Palais Wangenheim am heutigen  
Friedrichswall

### Rechts unten (4)

Friederikenplatz und Waterloo-platz



# 1854/1937





# PROJEKTE VON DER KAISERZEIT BIS ZUM ZWEITEN WELTKRIEG

In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts erlebt Hannover im Zuge der Industrialisierung ein rasantes Stadtwachstum. Während die Stadt 1850 etwa 30.000 Einwohner zählt, überschreitet sie 1873 bereits die Marke von 100.000 Einwohnern.

Im heutigen Innenstadtbereich vollzieht sich dabei zunehmend ein funktionaler Wandel. Die Ernst-August-Stadt zwischen Georgstraße und Bahnhof entwickelt sich zum neuen Geschäftszentrum; gleichzeitig verliert die Altstadt an Bedeutung. Bald wird auch klar, dass das historische Stadtzentrum mit seinen in Nord-Süd-Richtung angelegten Straßenzügen den neuen Verkehrsanforderungen nicht mehr gewachsen ist. Als privatwirtschaftlich organisiertes Stadtentwicklungsprojekt wird daher auf Betreiben des Architekten und Bauunternehmers Ferdinand Wallbrecht in mehreren Bauabschnitten von 1879 bis 1892 die heutige Karmarschstraße quer zu den bisherigen Straßenverläufen der Altstadt angelegt. Damit wird die nie realisierte Idee von Laves zur Schaffung einer Achse zwischen Bahnhof und Schloss auf pragmatische Weise doch noch Wirklichkeit.

Ein vergleichbares Projekt – ebenfalls von Wallbrecht ausgeführt – ist der 1879 erfolgte Durchbruch der Nordmannstraße zwischen Georgstraße und Goserie über das Gelände der bisherigen Artilleriekaserne. Diese Straße erhielt Ende der 20er Jahre mit dem Anzeigerhochhaus von Fritz Höger einen markanten Abschluss. Im Zuge des Aufbaus nach dem Krieg wurde sie erneut überbaut und verschwand somit wieder aus dem Stadtgrundriss.

Die Gründerzeit wird aber nicht nur bestimmt durch die tiefgreifenden Veränderungen innerhalb der bestehenden Stadt, sondern auch durch ein massives Stadtwachstum. Städttebaulich bemerkenswert ist hierbei der Bebauungsplan für die Südstadt von Aengeneyndt aus dem Jahr 1888. Der kunstvoll entworfene Stadtgrundriss sieht eine Reihe von geometrischen Plätzen vor, die durch das Achsenkreuz der heutigen Sall- und Geibelstraße verbunden werden. Die Bautätigkeit in der Südstadt kommt nach 1900 zum Erliegen und wird erst in den 1920er Jahren in einer zeittypischen expressionistischen Architektur wieder aufgenommen.

Das aufgrund seiner Bodenverhältnisse schwierig zu bebauende Maschgebiet südlich der Innenstadt gerät in den 1880er Jahren erstmals in das Blickfeld der Stadtplaner. Innerhalb von knapp 30 Jahren entsteht dort mit dem Neuen Rathaus, dem Kestner-Museum, der Bauverwaltung, dem heutigen Landesmuseum und dem Maschpark ein eindrucksvolles Ensemble, das das gewachsene Selbstbewusstsein des städtischen Bürgertums zum Ausdruck bringt.

Im Zuge der Planungen für eine »Gauhauptstadt« wird unter nationalsozialistischer Herrschaft der Umbau der Leinemasch weiter vorangetrieben. 1934 bis 1936 entsteht so im Zuge der Leineregulierung der Maschsee. Durch die zeitgleich vorgenommene Begradigung der Ihme wird Raum gewonnen für den neuen Schützenplatz und den ersten Abschnitt der neuen Ost-West-Achse im Anschluss an den Waterloo-platz. Weitere bauliche Maßnahmen werden aber aufgrund des Krieges nicht mehr ausgeführt.

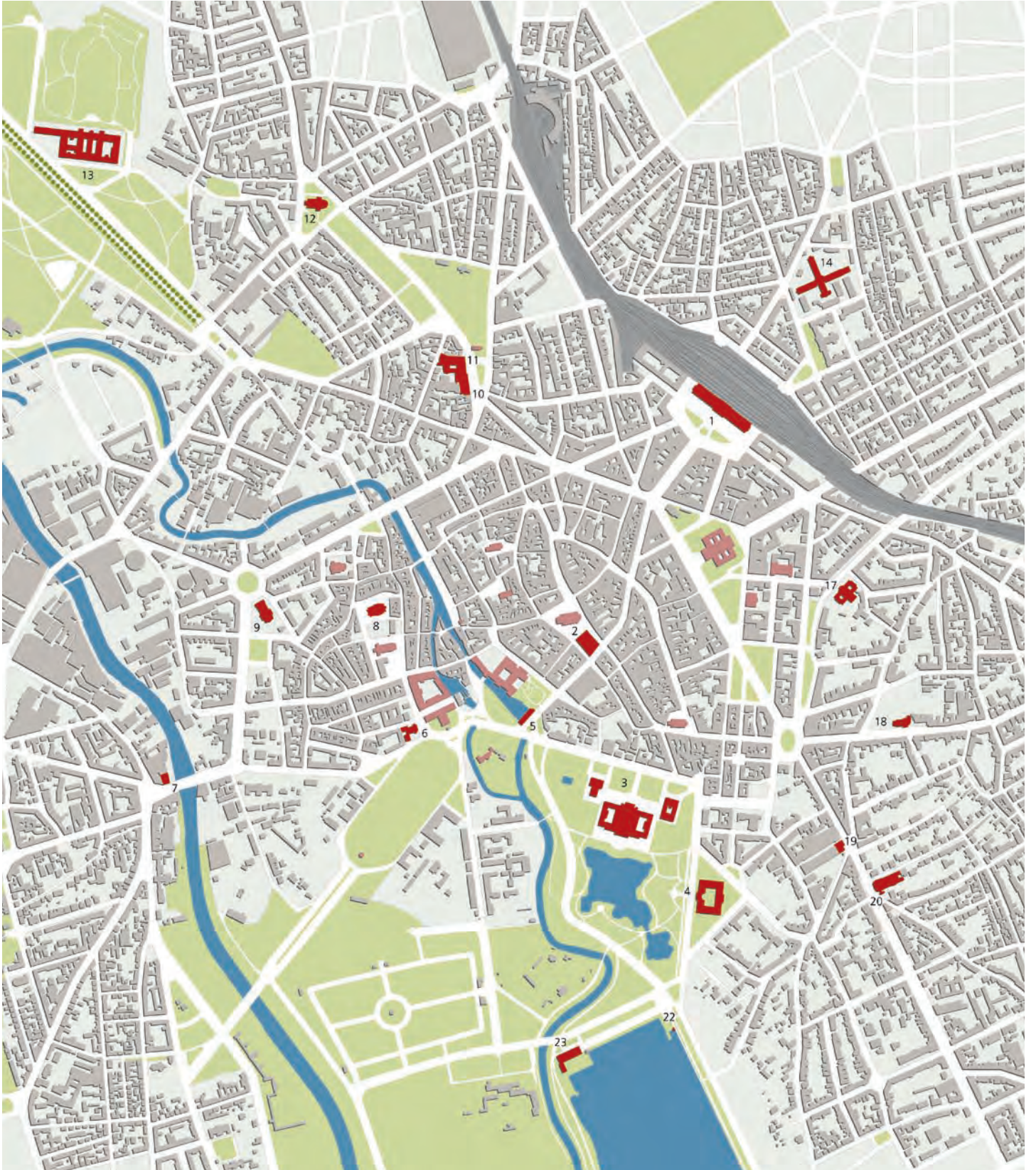
- Ausgewählte Bauprojekte
- ▨ Ausgewählte Stadtentwicklungsprojekte



- Links oben (1)  
Gruppenstraße (heute Karmarschstraße) um 1900
- Links unten (2)  
Nordmannstraße um 1930
- Rechts (3)  
Neues Rathaus am Tramplatz,  
links die alte Bauverwaltung



# 1937





# DIE ENTWICKELTE INDUSTRIE- STADT

Vor dem Zweiten Weltkrieg sind die historische Altstadt, die Calenberger Neustadt sowie die klassizistischen Stadterweiterungen innerhalb der dichten Struktur der gründerzeitlichen Stadterweiterungen kaum mehr voneinander abzusetzen. Deutliches Unterscheidungsmerkmal sind jedoch die Straßenquerschnitte und die Straßenverläufe. Die historischen Innenstadtbereiche durchzieht ein Netz schmaler und gekrümmter Straßen. Die auf die Lavesplanungen zurückgehenden Straßen und Plätze sind hingegen deutlich im Stadtgrundriss ablesbar und nun Teil des Hauptstraßennetzes. In den gründerzeitlichen Stadtbereichen der Nordstadt, Oststadt und in Linden findet sich trotz der 1880 erlassenen ersten Hannoverischen Bauordnung ein unregelmäßig erscheinender Stadtgrundriss.

Der Plan zeigt bereits die in den 30er Jahren vorgenommene Altstadtsanierung rund um den Ballhof, ein Gebiet, das aufgrund der schlechten Wohnbedingungen und der prekären Situation vieler Bewohner von den nationalsozialistischen Machthabern als Unruheherd gefürchtet war. Durch die Entkernung der Blockinnenbereiche wird die Wohnungsanzahl drastisch reduziert; das historische Ballhofgebäude wird zu einem HJ-Heim umgebaut.

In der Calenberger Neustadt steht 1937 noch die große Synagoge von Edwin Oppler aus dem Jahr 1870. Dieses Zeichen eines selbstbewussten jüdischen Bürgertums in der Stadt wurde wie viele andere jüdische Gotteshäuser in der Pogromnacht vom 9. November 1938 zerstört. Bereits kurz darauf wurde die ausgebrannte Ruine vollständig abgetragen.



## ■ Prägende Gebäude

- 1 Hauptbahnhof, Neubau 1880
- 2 Altes Rathaus mit Hase-Flügel
- 3 Neues Rathaus, Museum-August-Kestner und Bauverwaltung
- 4 Landesmuseum
- 5 Wasserkunst
- 6 Reformierte Kirche, Neubau 1898
- 7 Capitolhaus
- 8 Synagoge, Neubau 1870
- 9 Garnisonkirche
- 10 Anzeiger-Hochhaus
- 11 Goseriedebad, heute Kestner Gesellschaft
- 12 Christuskirche
- 13 Welfenschloss
- 14 Gefängnis
- 17 Ständehaus am Schiffgraben
- 18 Gartenkirche, Neubau 1891
- 19 Stadtbibliothek
- 20 Schauburg
- 22 Maschseeufer mit »Fackelträger«
- 23 Maschseegaststätte

### Links oben (1)

Luftbild der Altstadt um 1930

### Links unten (2)

Kramerstraße mit Blick Richtung Marktkirche um 1935

### Rechts oben (3)

Leineinsel

### Rechts Mitte (4)

Calenberger Straße um 1935

### Rechts unten (5)

Ballhof nach der Altstadtsanierung 1939



# 1945





# DIE KRIEGSZERSTÖRTE STADT

Hannover ist im Laufe des Zweiten Weltkriegs aufgrund seiner industriellen Bedeutung, vor allem in den Bereichen Fahrzeuge und Reifen, bereits früh Ziel zahlreicher Luftangriffe. Schon im August 1940 fallen die ersten Bomben auf die Stadt. Im Laufe des Krieges werden beinahe 100 Angriffe auf die Stadt geflogen. Insbesondere der nächtliche Luftangriff vom 8. auf den 9. Oktober 1943 hat eine verheerende Wirkung auf die Innenstadt. Die zahlreichen Fachwerkbauten stehen schnell in Flammen und entfachen einen Feuersturm. Am Ende des Krieges liegen nicht nur die Altstadt und die Calenberger Neustadt, sondern auch weite Teile der angrenzenden Nord-, Ost- und Südstadt in Trümmern. Insgesamt 90 Prozent der Gebäude im Innenstadtbereich werden zerstört; etwa 5.000 Menschen verlieren durch die Luftangriffe ihr Leben.

- Über 60 Prozent beschädigte oder zerstörte Gebäude
- Unbeschädigte bzw. bis zu 60 Prozent beschädigte Gebäude



- oben links und rechts (1 und 2)*  
Aegidienkirche mit Altstadt vor und nach der Zerstörung
- Links Mitte (3)*  
Blick in die Georgstraße am Kröpcke
- Links unten (4)*  
Kreuzkirche und Kirchhof
- Rechts unten (5)*  
Ruine des Leibnizhauses



# 1960





# DIE WIEDERAUFGEBAUTE STADT

Nach der Zerstörung weiter Bereiche der Innenstadt beginnt eine Phase der Wiederherstellung, die Ende der 50er Jahre im wesentlichen abgeschlossen ist. Als erstes stadtbildprägendes Bauwerk wird bereits 1946 die Marktkirche nach Plänen von Dieter Oesterlen wiederaufgebaut.

Unter Rudolf Hillebrecht, seit 1948 Stadtbaurat von Hannover, beginnt eine städtebauliche Planung, die zu tiefgreifenden Veränderungen der Stadtstruktur führt. Unter dem Leitbild der gegliederten und aufgelockerten Stadt werden baulich-räumliche Strukturen geschaffen, die als Reaktion auf die Erfahrung der Zerstörung in der dicht bebauten Altstadt zu verstehen sind. Zwei Beispiele für den Aufbau sind das im Rahmen der Bauausstellung Constructa 1951 errichtete Kreuzkirchenviertel und der Rosmarinhof in der Calenberger Neustadt.

Besondere Aufmerksamkeit wird den Verkehrsbedürfnissen der neuen Zeit geschenkt. Dies führt zu einer kompletten Neukonzeption des Hauptstraßennetzes mit dem Cityring. Das neue Tangentenfüßel soll den steigenden Autoverkehr um den unmittelbaren Innenstadtbereich herumleiten. Dieser verkehrlich sinnvolle Ansatz hat in seiner baulichen Ausführung gravierende stadstrukturelle Folgen für die Innenstadt. Der Königsworther Platz wird als Kreuzungspunkt von Cityring und der neuen Schnellstraße Richtung Bremen verkehrsgerecht ausgebaut. Die ehemalige Gelenkfunktion zwischen Langer Laube und Herrenhäuser Allee tritt damit in den Hintergrund; der barocke Stadtgrundriss wird verunklart.

Der Straßendurchbruch Leibnizufer löst die enge Verbindung zwischen Altstadt und Calenberger Neustadt auf und lässt die Leineinsel komplett verschwinden. Dafür entsteht in Richtung Altstadt mit dem Leineschloss und dem Historischen Museum eine neue Schauseite. Die Lavesallee wird in sanft schwingendem Bogen über den Waterlooplatz geführt; die geometrische Form und Axialität des ehemaligen Exerzierplatzes wird gebrochen. Mit dem Straßendurchbruch zwischen Neuem Rathaus und Aegidientorplatz verschwindet die barocke Aegidienvorstadt; der Aegidientorplatz selbst wird erheblich nach Süden aufgeweitet.

Gravierende Veränderungen ergeben sich auch im Stadtbereich hinter dem Bahnhof. Der Bau der Raschplatztangente wird zum Anlass genommen, die kleinteilige gründerzeitliche Struktur vollkommen aufzugeben. An ihre Stelle tritt ein relativ grobmaschiges Stadtgewebe mit dem neuen Raschplatz als Mittelpunkt. Die Oststadt wird so noch weiter von der Innenstadt abgerückt.

Der Cityring gibt als neuer Stadtraum Impulse für modernes Bauen. Am Königsworther Platz entsteht 1952 die Continental-Firmenzentrale mit ihrem markanten 15-geschossigen Hochhaus. Die neue Stadtkante der Calenberger Neustadt am Leibnizufer wird durch eine Reihe frei komponierter Gebäudeensembles betont. Am Aegidientorplatz stehen sich mit der Landesbank und dem Theater am Aegi zwei starke Solitäre gegenüber. Sie markieren den südlichen Gelenkpunkt des Cityrings und betonen die neue Längsausrichtung des erweiterten Platzes.

## ■ Ausgewählte Gebäude der 1950er-Jahre

- 1 Continental-Hauptverwaltung
- 2 Gewerkschaftshaus
- 3 Handelslehranstalt
- 4 Arbeitsamt
- 5 Kreuzkirchenviertel
- 6 Nieders. Landtag im Leineschloss
- 7 Markthalle
- 8 Preußag-Hauptverwaltung
- 9 Rosmarinhof
- 10 Landwirtschaftsministerium
- 11 Innenministerium
- 12 Finanzämter
- 13 Versorgungsamt
- 14 Berufsschule V
- 15 Ratsgymnasium
- 16 Bauverwaltung
- 17 Museum-August-Kestner
- 18 Magdeburger Versicherungen
- 19 Theater am Aegi
- 20 NDR-Funkhaus
- 21 Constructa-Block
- 22 Nieders. Landesbank
- 23 Café Kröpcke
- 24 Landgericht
- 25 Fernmeldeturm

## ■ Cityring und Radialen



Links oben (1)

Kröpcke um 1960

Links unten (2)

Kreuzkirchenviertel 1951

Rechts oben (3)

Straßendurchbruch Gruppenstraße 1956

Rechts unten (4)

Continental-Hochhaus



# 1945/1960





# STRASSENDURCHBRÜCHE IM WIEDERAUFBAU

Im Juni 1959 berichtete der »Spiegel« unter dem Titel »Das Wunder von Hannover« über den hannoverschen Stadtbaurat Rudolf Hillebrecht und die von ihm vorangetriebene Wiederaufbauplanung. Der Schwerpunkt der Berichterstattung liegt dabei auf der Frage, wie die Verkehrsanforderungen der Zeit durch eine Neuorganisation des Stadtgrundrisses bewältigt werden können. Der Bericht verhehlt in seiner zeittypischen Sprachweise kaum die Begeisterung für die teilweise radikalen städtebaulichen Maßnahmen, die notwendig waren, um die neuen Straßen im Innenstadtbereich anzulegen.

Zunächst formulierten Hillebrecht und seine Planer einen Katalog einleuchtender Grundsätze, nach denen das städtische Verkehrsnetz neu ausgelegt werden sollte. Sie wären als beispielhafte Lehrsätze auch in anderen deutschen Großstädten gültig:

- Da die Erweiterung der alten Durchfahrtsadern zu teuer kommt, müssen dem Fernverkehr neue Wege gebahnt werden.
- Diese neuen Wege dürfen aber keine Umwege sein, da der Fernfahrer sich sonst auf eigene Faust einen kürzeren Weg quer durch das Gewühl der Innenstadt sucht.
- Die Umgehungsstraßen müssen also möglichst nahe am Stadtkern vorbeiführen. [...]

Hannovers Straßensystem sollte nicht länger die Form eines Sterns haben; der neue Grundriß konnte eher mit einem Rad verglichen werden: Als Radnabe umschließt ein Innenstadtring die City, den Radkranz bilden die »Tangenten«, die den Fernverkehr, den Zielverkehr und den Diagonalverkehr von Ortsteil zu Ortsteil aufnehmen, und als Radspeichen wirken die sogenannten Radialstraßen, die den Innenstadtring mit den Tangenten auf kürzesten Strecken verbinden. [...]

Bald nach dem Baubeginn der Ost-Tangente fraßen sich die Bagger und Planiermaschinen auch durch die Trümmer der Innenstadt. Sie brachen für den Innenstadtring eine breite Schneise durch Schuttberge und ausgebrannte Fassaden, zertrümmerten aber auch vom Bombenregen verschont gebliebene Wohnblocks und bahnten sich an einer Stelle sogar einen Weg über den historischen St.-Nikolai-Friedhof, um Platz zu schaffen für Hillebrechts breite City-Boulevards. [...]

»Nirgends sonst sind derart weitgreifende planerische Gedanken Wirklichkeit geworden«, lobte die Fachzeitschrift »Bauen und Wohnen« Hillebrechts Taten. »Dies mag ein Glücksfall sein, wir glauben allerdings eher, daß es das persönliche Verdienst eines energisch vorgehenden Mannes ist, des Spiritus rector der gesamten baulichen Tätigkeit Hannovers der Jahre nach 1945«.

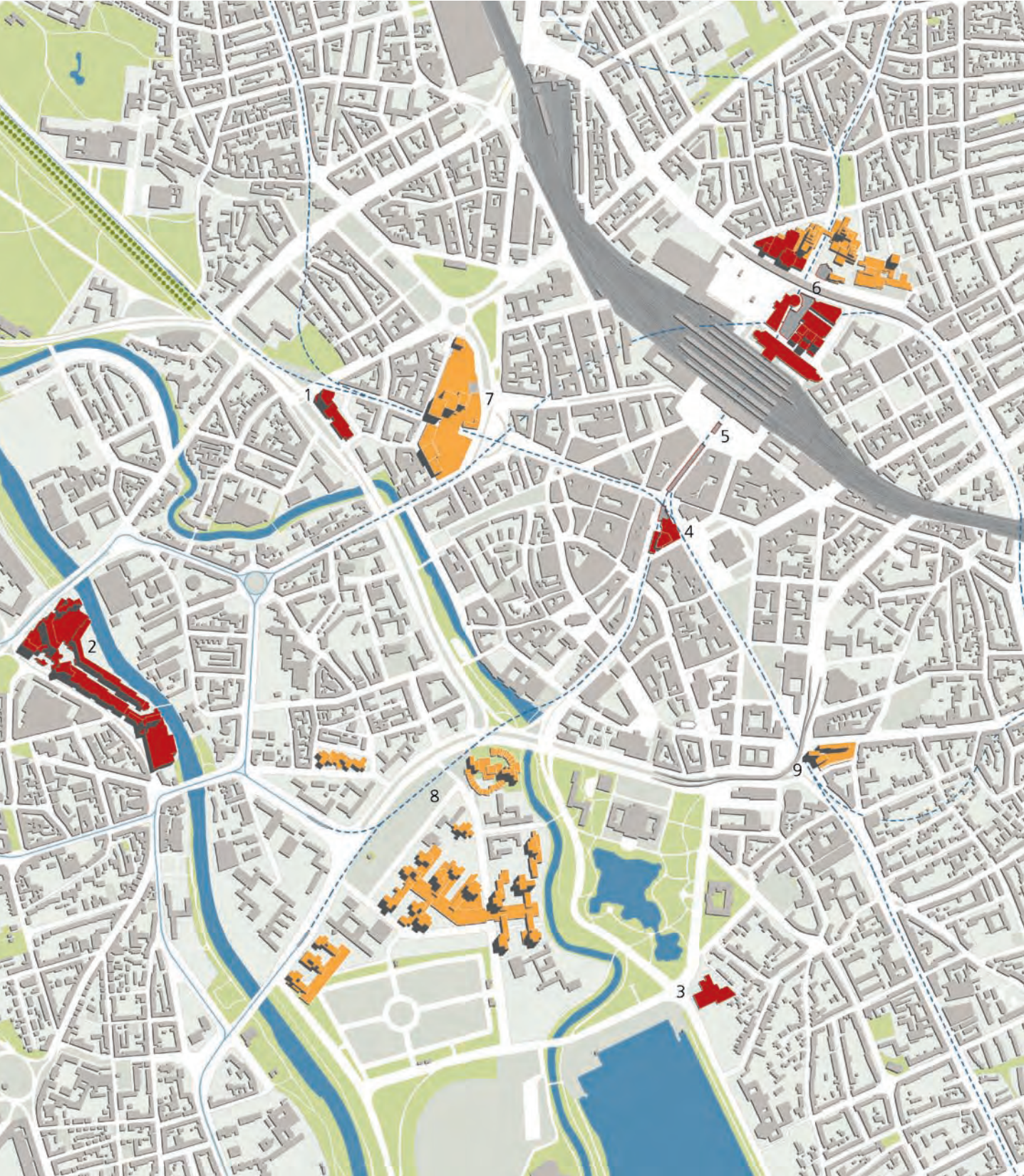
- Straßendurchbrüche der Nachkriegszeit
- Über 60 Prozent beschädigte oder zerstörte Gebäude
- Unbeschädigte bzw. bis zu 60 Prozent beschädigte Gebäude



Links oben (1) Gebiet um den Raschplatz um 1965  
 Links unten (2) Lavesallee 1958  
 Rechts (3) Schaubild aus dem Spiegel-Magazin vom Juni 1959



# 1975





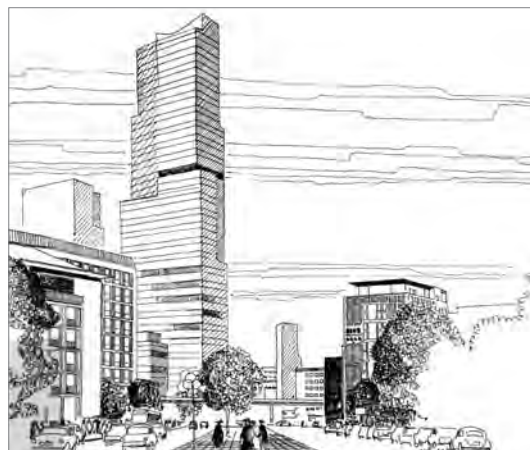
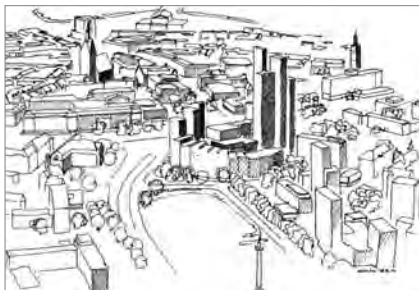
# DIE STADT DER GROSSPROJEKTE

Nach dem Ende der Aufbauphase setzt in den 60er Jahren eine zweite Modernisierungswelle ein, die die Innenstadt in ihrer Struktur und Funktion weiter verändert. An zahlreichen Verkehrsknotenpunkten, u. a. am Friederikenplatz, am Steintor und am Königsworther Platz, verschwinden die zu Beginn der 50er Jahre angelegten, für Hannover typischen Verkehrskreisel und machen optimierten Verkehrsanlagen mit teilweise ausgedehnten Abbiegespuren Platz. Am Aegidientorplatz entsteht 1969 eine Hochstraße zur kreuzungsfreien Verkehrsführung auf dem Cityring als Provisorium für etwa 25 Jahre.

Ab 1965 wird die Straßenbahn durch den Ausbau zur Stadtbahn in den Untergrund verlegt. Dies ermöglicht die Einrichtung ausgedehnter Fußgängerzonen und schafft an den Haltestellen Punkte hoher Zentralität. An einigen dieser Standorte ist die Realisierung großmaßstäblicher Gebäudekomplexe mit Höhendominanten geplant, von denen in Gänze nur das Kröpcke-Center und das im Laufe der Planungsphase erheblich vergrößerte Ihme-Zentrum realisiert werden. Die Bebauung am Raschplatz wird nur teilweise in Angriff genommen; andere Großprojekte, wie der Komplex am Steintor oder das Regierungsviertel am Waterlooplatz bleiben gänzlich auf dem Papier. Durch Höhendominanten sollte einerseits das immer noch junge stadträumliche Element Cityring weiter herausgestellt und andererseits Eingangsbereiche in die Innenstadt markiert werden.

Den Versuch, die bis dahin vernachlässigte Verbindung zwischen Altstadt und der Bahnhofsrückseite aufzuwerten, stellt die im Rahmen der Kröpcke- und Raschplatzplanungen 1976 realisierte Passerelle dar. Sie verbindet den Kröpcke mit dem Hauptbahnhof und dem Raschplatz auf der Minus-1-Ebene und findet in den Fußgängerbereichen der Altstadt sowie der verkehrsberuhigten Lister Meile in der Oststadt ihre Fortsetzung.

- **Realisierte Komplexe und Bauten**
- **Unrealisierte Komplexe**
- 1 Allianz-Versicherung, 1973 realisiert
- 2 Ihme-Zentrum, 1971/75 realisiert
- 3 Sprengel-Museum, 1975/79 realisiert
- 4 Kröpcke-Center, 1971/75 realisiert
- 5 Passerelle, 1972/75 realisiert
- 6 Raschplatzbebauung und Lister Tor, 1972-76 teilweise realisiert
- 7 Steintorkomplex, nicht realisiert
- 8 Regierungsviertel am Waterlooplatz, nicht realisiert
- 9 Komplex am Aegi, nicht realisiert
- - Stadtbahnnetz
- Planungsstand 1975



**Links oben (1)**  
Komplexbebauung, Vorschlag Stadtplanungsamt 1970

**Links Mitte (2)**  
Regierungsviertel, Skizze Hanns Adrian 1970

**Links unten (3)**  
Kröpcke-Center und Passerelle, Skizze 1968

**Rechts oben (4)**  
Georgstraße und Steintor, Skizze 1970

**Rechts unten (5)**  
Georgsplatz und Aegidientorplatz, Skizze 1970



# 2009





# DIE HEUTIGE STADT

Die neu gewonnene Zentralität Hannovers nach der Wiedervereinigung Deutschlands und vor allem die Ausrichtung der Weltausstellung EXPO im Jahr 2000 haben für die Stadtentwicklung in den letzten 20 Jahren wesentliche Impulse gegeben. Dies hat auch zu einem Wandel der Innenstadt beigetragen, der aber anders als in den Jahrzehnten davor darauf abzielte, die bestehende Stadt durch Ergänzung und Reparatur zu konsolidieren.

Die Aufwertung des Hauptbahnhofs und des Ernst-August-Platzes als Visitenkarte der Stadt und die Niki-de-Saint-Phalle-Promenade sind Beispiele für eine gelungene Gestaltung des öffentlichen Raumes in der Innenstadt. Auch der Aegidientorplatz konnte sich durch die Beseitigung der Hochstraße im Jahr 1999 wesentlich verbessern.

Sichtbare Veränderungen im Stadtbild haben sich unter anderem durch einige große Bauvorhaben ergeben. Der Neubau der Nord/LB am Friedrichswall setzt mit seinem Hochhaus ein dominantes Zeichen in der Stadtsilhouette und führt die Konzeption baulicher Verdichtung an den Knotenpunkten des Cityrings aus den 1970er Jahren fort. In diesem Zusammenhang sind auch die Neubauten der DG-Bank am Raschplatz und der IG Bergbau, Chemie, Energie am Königsworther Platz zu sehen. Architektonisch zeichenhaft ist der verdrehte Turm der Üstra in der Goethestraße.

Auch kleinere Interventionen haben das Bild der Innenstadt verändert und bereichert. Dazu gehören das EXPO-Café hinter dem Kröpcke-Pavillon, die künstlerisch gestalteten Bushaltestellen und die Aufstellung großer Skulpturen im öffentlichen Raum, die den westlichen Cityring mittlerweile zu einer Skulpturenmeile aufwerten.

In jüngster Zeit sind einige Maßnahmen abgeschlossen worden, die die Aufenthaltsqualität und die Funktionsdichte der Innenstadt weiter erhöhen. Dazu gehören der neugestaltete Platz der Weltausstellung zusammen mit der Oster- und Karmarschstraße, der Umbau des Opernplatzes und die Aufwertung der Luisenstraße zu einer attraktiven Fußgängerpromenade. Kurz bevor steht der Abschluss der umfangreichen Umbaumaßnahmen am Raschplatz als wichtige Verbindung zwischen der Innenstadt und der Oststadt/List sowie die Erneuerung der Lavesachse im Bereich der Langen Laube. Vor dem Bahnhof sind vor allem der Neubau des Einkaufszentrums Ernst-August-Galerie und die Sanierung des Rosenquartiers zu nennen. Aktuell erfolgt auch der lang ersehnte Umbau des Kröpcke-Centers.

## ■ Ausgewählte Projekte seit 1990

### ■ Prägende Gebäude

- 1 Umbau Hauptbahnhof und Ernst-August-Platz
- 2 Ernst-August-Galerie
- 3 EXPO-Café
- 4 DG-Bank
- 5 Schauspielhaus
- 6 Erweiterung Nieders. Sparkassen- und Giroverband
- 7 Torhaus am Aegi
- 8 Nord/LB
- 9 Umbau AWD-Arena
- 10 Erweiterung Bezirksregierung Hannover
- 11 Calenberger Esplanade
- 12 ÜSTRA-Turm
- 13 Erweiterung IG Bergbau, Chemie, Energie



### Links oben (1)

»Torhaus« am Aegidientorplatz

### Links unten (2)

Neugestalteter Opernplatz

### Rechts oben (3)

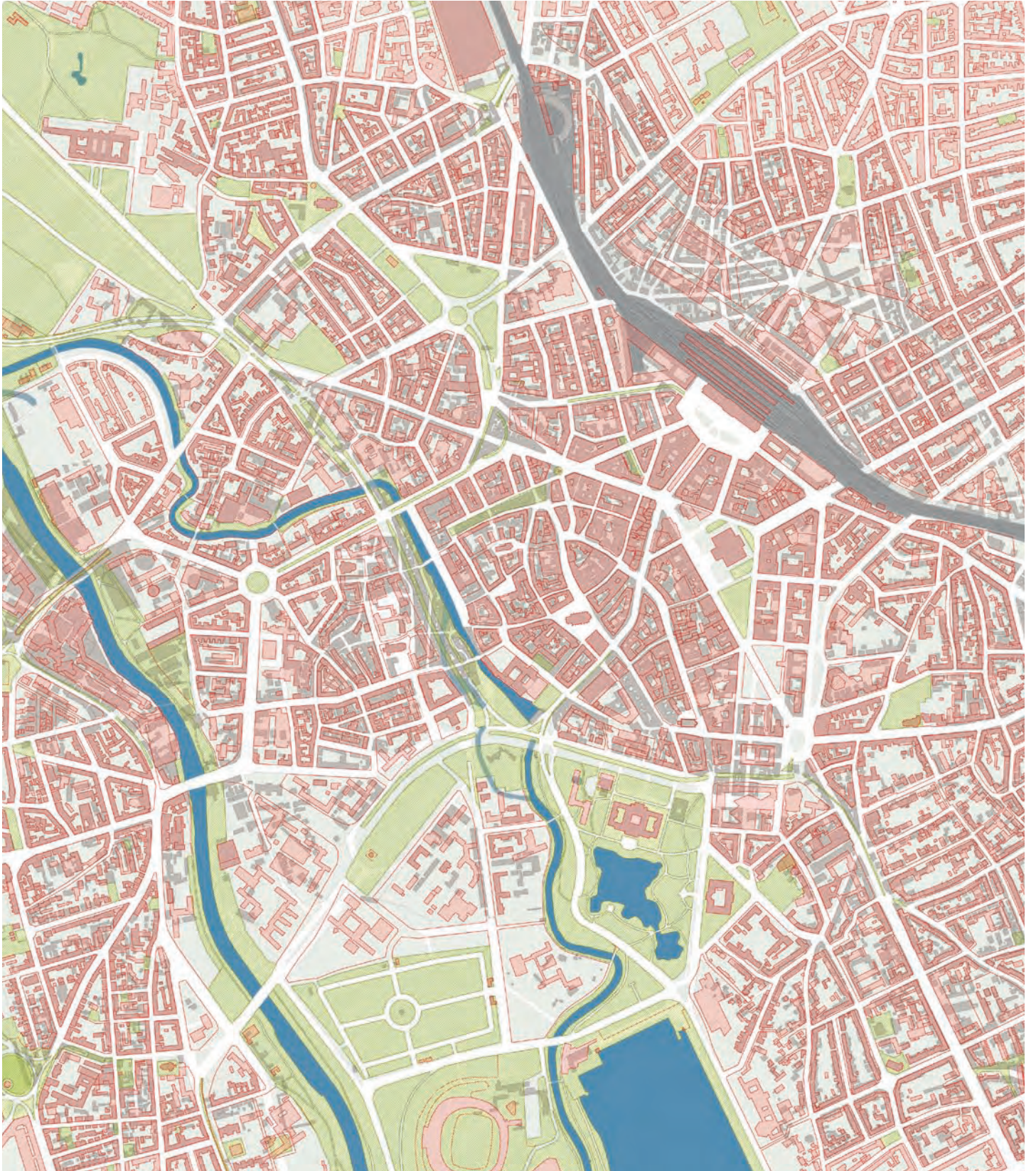
Nord/LB am Aegidientorplatz

### Rechts unten (4)

Ernst-August-Platz und Bahnhofstraße mit Niki-de-Saint-Phalle-Promenade



# 1937/2009





# VERGANGENHEIT, GEGENWART UND ZUKUNFT

Die Stadt Hannover hat im Jahr 2008 unter dem Titel Hannover City 2020+ einen breit angelegten Dialog- und Planungsprozess mit der Stadtgesellschaft zur Entwicklung der Hannoverschen Innenstadt begonnen, der in ein Innenstadtkonzept mündet. Hannover City 2020+ knüpft dabei an den Erneuerungsprozess der letzten Jahre an.

Der fachliche und öffentliche Diskurs im Jahr 2009 führte zu konkreten Anforderungen an die Innenstadtplanung und zur Herausarbeitung vertieft zu untersuchender Bereiche, die 2010 einem städtebaulich-landschaftsplanerischen Ideenwettbewerb zugrunde gelegt worden sind. Eine externe Planungsgemeinschaft hat den Planungsprozess mit der Erarbeitung von Themen bezogenen Plänen begleitet. Als Interventionsräume wurden die Bereiche um das Leibnizufer/Hohes Ufer und Friederikenplatz, den Marstall, Klagesmarkt sowie den Köbelinger Markt festgelegt.

Der Überlagerungsplan 1939/2009 zeigt insbesondere an den Interventionsorten die gravierenden Veränderungen im Stadtgrundriss, die sich durch Kriegszerstörungen und Wiederaufbau ergeben haben. Eine wesentliche Fragestellung des Ideenwettbewerbes war, an welchen Orten die bestehende Stadtstruktur tragfähig und erhaltenswert ist und wo eine Weiterentwicklung stattfinden soll.

Hannover City 2020+ versteht sich als Prozess, der auf die Einbeziehung aller Akteure in Politik, Verwaltung, Fachöffentlichkeit sowie der Bürger und Investoren abzielt. Die Ergebnisse sollen von möglichst vielen Akteuren mitgetragen werden, um öffentliche Maßnahmen umsetzen zu können und private Investitionen anzustoßen. Dahinter stehen ein hoher baukultureller Anspruch und der Wunsch, die Öffentlichkeit für die Weiterentwicklung ihrer Innenstadt zu gewinnen und zu sensibilisieren.

- Gebäude heute
- Straßenlinien heute
- Grünflächen heute
- Gebäude 1937



- Links oben (1)*  
Klagesmarkt/St.-Nikolaifriedhof
- Links unten (2)*  
Marstall
- Rechts oben (3)*  
Leibnizufer/Hohes Ufer
- Rechts unten (4)*  
Köbelinger Markt



Seite 4/5	<b>1360</b>	Referenzplan: Grundriss der Stadt Hannover um 1350, Verfasser H. Plath 1–5 Historisches Museum Hannover
Seite 6/7	<b>1750</b>	Referenzplan: Plan Matthäus Seutter, 1745 1–6 Historisches Museum Hannover
Seite 8/9	<b>1854</b>	Referenzplan: Plan der Königlichen Residenzstadt Hannover, der Vorstädte und Glocksee und der Gemeinde Linden, 1854 1–4 Historisches Museum Hannover
Seite 10/11	<b>1854/1937</b>	Referenzplan: Plan der Stadt Hannover, 1920-1939 1–3 Historisches Museum Hannover
Seite 12/13	<b>1937</b>	Referenzplan: Plan der Stadt Hannover, 1920-1939 1 Büroarchiv Michael Braum und Partner, Berlin 2–5 Historisches Museum Hannover
Seite 14/15	<b>1945</b>	Referenzplan: Bauentwicklungskarte der Landeshauptstadt Hannover, Stand April 1945, Ausgabe H1, 1967 1 Historisches Museum Hannover 2 Landeshauptstadt Hannover, Geoinformation 3–5 Historisches Museum Hannover
Seite 16/17	<b>1960</b>	Referenzplan: Landeshauptstadt Hannover Innenstadt, Ausgabe C, 1945/1957 1–4 Landeshauptstadt Hannover, Geoinformation
Seite 18/19	<b>1945/1960</b>	Landeshauptstadt Hannover, Geoinformation (Kartengrundlage) 1–2 Landeshauptstadt Hannover, Geoinformation 3 Der Spiegel, 3. Juni 1959
Seite 20/21	<b>1975</b>	Landeshauptstadt Hannover, Geoinformation (Kartengrundlage) 1–5 Landeshauptstadt Hannover, Stadtplanungsamt
Seite 22/23	<b>2009</b>	Landeshauptstadt Hannover, Geoinformation (Kartengrundlage) 1–3 Landeshauptstadt Hannover, Fachbereich Planen und Stadtentwicklung 4 Karl Johaentges, Hannover
Seite 24/25	<b>1937/2009</b>	Landeshauptstadt Hannover, Geoinformation (Kartengrundlage) 1 Karl Johaentges, Hannover 2 Landeshauptstadt Hannover, Fachbereich Planen und Stadtentwicklung 3–4 Karl Johaentges, Hannover

Sollten einige Bildquellen nicht zutreffen, bitten wir die Rechteinhaber sich gegebenenfalls bei uns zu melden.

Architektenkammer Niedersachsen: Architektur in Hannover seit 1900; München 1981

Sid Auffahrt, Adelheid von Saldern (Hrsg.): Altes und neues Wohnen. Linden und Hannover im frühen 20. Jahrhundert; Seelze-Velber 1992

Klaus von Beyme, Werner Durth, Niels Gutschow (Hrsg.): Neue Städte aus Ruinen; München 1992

Michael Braum, Hartmut Millarg (Hrsg.): Städtebau in Hannover. Ein Führer durch 50 Siedlungen; Berlin 2000

Bernhard Dörries: Alt-Hannover – die Geschichte einer Stadt in zeitgenössischen Bildern 1500–1900; Hannover 1977

Werner Durth, Niels Gutschow: Nicht wegwerfen – Architektur und Städtebau der 50er Jahre; Köln 1987

Ludwig Hoerner: Hannover in frühen Photographien; 1884–1910; München 1977

Ludwig Hoerner: Hannover heute und vor 100 Jahren; München 1982

Landeshauptstadt Hannover – Stadtplanungsamt; Zur Diskussion: Innenstadt – Beiträge zum Flächennutzungsplan, Heft 3

Felix zur Nedden: Hannover im Wandel – einst, gestern, heute; Hamburg 1998

Waldemar R. Röhrbein (Hrsg.): Der Maschsee in Hannover; Hannover 1986

Waldemar R. Röhrbein, Rolf Wagner: Hannover – Fotografien von gestern und heute; Gudensberg-Gleichen 1996

Waldemar R. Röhrbein, Andreas Urban: Anpacken und Vollenden – Hannovers Wiederaufbau in den 50er Jahren; Hannover 1993

Universität Hannover – Institut für Entwerfen, Städtebau und Regionale Architektur: Spurensuche in Hannover. Seminardokumentation; Sommersemester 2004

Irmela Wilckens, Alexandra Nebel: Hannover. Gestern Heute – Ein Stadtbild im Wandel; Gudensberg-Gleichen 2004

Martin Wörner, Ulrich Hägele, Sabine Kirchhof: Architekturführer Hannover; Berlin 2000

Helmut Zimmermann: Hurra, wir leben noch – Hannover nach 1945; Gudensberg-Gleichen 2001



Hannover City 2020+ ist ein Pilotprojekt der Nationalen Stadtentwicklungspolitik und wird gefördert vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS). Mit den geförderten Pilotprojekten sollen innovative und beispielhafte Handlungs- und Lösungsansätze für die Stadt der Zukunft unterstützt und bekannt gemacht werden.







NATIONALE  
STADT  
ENTWICKLUNGSPOLITIK

Landeshauptstadt

Hannover

Der Oberbürgermeister

Baudezernat

in Zusammenarbeit mit der Presse- und  
Öffentlichkeitsarbeit im Büro Oberbürgermeister

*Das Urheber- und Verlagsrecht einschließlich der Mikroverfilmung sind vorbehalten. Dieses gilt auch gegenüber Datenbanken und ähnlichen Einrichtungen sowie gegenüber sonstigem gewerblichen Verwerten. Verwertungen jeglicher Art bedürfen der Genehmigung durch die Landeshauptstadt Hannover.*

Redaktion	Hanne Lahde-Fiedler, Dr. Reinhard Wolf
Umschlagfotos	Karl Johaentges
Pläne und Text	bup, büro urbane prozesse, Berlin städtebau architektur planung
Abbildungen	Siehe Bildquellen, Seite 26
Gestaltung	Karin Dohle, Braunschweig
Druck	BWH GmbH Hannover Gedruckt auf 100% Recyclingpapier
Stand	Juni 2010, Auflage 5.000
Weitere Informationen	Landeshauptstadt Hannover Fachbereich Planen und Stadtentwicklung Rudolf-Hillebrecht-Platz 1 30159 Hannover
Telefon	0511   168   46464/46465
E-Mail	city.2020@hannover-stadt.de
Internet	www.hannover.de www.hannovercity-2020.de

