



PAUL ZALEWSKI  
(Europa-Universität Viadrina)

## ZUR „KONSTRUKTION DER HEIMAT“ IM FUNKTIONALISTISCHEN AUFBAU HANNOVERS NACH 1945

### 1. EINFÜHRUNG

[...] dazu bedarf es einer „neutralen Subjektivität“ und einer Gesamtschau über die vielfältig ineinander verschränkte Planungsmaterie, es bedarf der angeborenen konstruktiven Vorstellungsgabe, der Gestaltungskraft, kurz des Talents. Planung ist eine schöpferische Gestaltung<sup>1</sup>.

*Rudolf Hillebrecht (1910–1999)*

Mit obigen Worten erläuterte Rudolf Hillebrecht, der langjährige hannoversche Stadtbaurat, einer der einflussreichsten Stadtarchitekten der Bundesrepublik, im Jahr 1947 die Voraussetzungen,

---

<sup>1</sup> Der Zitat stammt von: R. Dorn, „*Planung ist schöpferische Gestaltung*“: *Zum planungsmethodischen Instrumentarium Rudolf Hillebrechts*, „Hannoversche Geschichtsblätter“, 65 (2011), S. 21–31. Sonst ist in dieser Kategorie folgende Publikation zu nennen: *Ein Leben für Hannover. Festschrift zum 100. Geburtstag von Rudolf Hillebrecht*, hg. v. S. Auffahrt, R. Dorn, (2010).

über die ein Planer verfügen muss. Mit diesem Zitat beginnt auch einer, der in den letzten Jahren entstandenen Texten, die – anlässlich des hundertsten Geburtstages von Hillebrecht – eine überwiegend affirmative Bilanz seines Schaffens präsentieren. Der vorliegende Beitrag mit seiner thematischen Ausrichtung berührt automatisch Stellen, die den Historikern oder Denkmalpflegern brisant vorkommen können. Schließlich wurde der „schöpferischen Gestaltung“ auch die „heimatliche Komponente“ systematisch unterworfen. Dennoch hat der vorliegende Artikel keine Ambitionen, eine „pro und contra-Debatte“ über Hillebrecht zu schüren<sup>2</sup>. Es soll hier weniger um den engagierten Stadtbaurat selbst gehen, obwohl er eine zentrale Figur im ganzen Prozess ist. Vielmehr wird hier eine kontextuelle Annäherung an den Umgang mit der Tradition in der hannoverschen Stadtplanung der Nachkriegsjahre beabsichtigt.

Wie lassen sich also allgemein die Ausgangssituation und die planerische Strategie nach 1945 beschreiben? Die Bilanz des Krieges war für Hannover wie für viele andere Städte in Nordwestdeutschland und in ganz Europa erschütternd: 51-prozentige Zerstörung der Wohnsubstanz und die dramatische 91-prozentige Zerstörung des historischen, weitgehend aus Fachwerkhäusern bestehenden Stadtkerns. „A damage but an opportunity“, ganz nach dem damals wohl bekannten Motto der modernistischen Stadtplanung öffnete sie aber auch eine zuvor nicht einmal gehante Chance. Eine Chance, die spätestens seit der Industrialisierung immer dichter und jenseits jeglicher Hygienemaßstäbe bebauten Innenstadt nach den Leitbildern der „aufgelockerten und gegliederten“ Stadt zu organisieren. Großartige Pläne zur Neuge-

<sup>2</sup> Als besonders markanter Gegenpol zu den oben genannten Positionen ist das Buch des verdienten Vertreters der hannoverschen Nachkriegsmoderne, Friedrich Lindau zu nennen: F. Lindau, *Hannover. Wiederaufbau und Zerstörung. Die Stadt im Umgang mit ihrer bauhistorischen Identität*, (2001).

staltung der Stadt wurden bereits in den 1930er Jahren geschmiedet. Zum einen handelt es sich hier um die Sanierung der Altstadt, auf die im weiteren Abschnitt dieses Textes eingegangen werden muss, weil sie sehr eng mit unserem Thema zusammenhängt und noch wenig bekannt ist. Zum anderen wurden die groß angelegten Pläne zur Gestaltung der gesamten Innenstadt bereits 1938 erstmalig vorgelegt und noch einmal 1944 aktualisiert. Dieses Kapitel der Hannoveraner Planungsgeschichte wird hier nicht weiter ausgebaut, weil es nie realisiert wurde dafür aber bereits hinreichend beschrieben worden ist<sup>3</sup>.

In der Nachkriegszeit bildete vor allem der Flächennutzungsplan von 1951 das Rückgrat für alle Aufbaupläne. Dass seine Vorbereitung und Umsetzung in organisatorischer Hinsicht vorzüglich bewältigt wurde, ist vor allem dem bereits erwähnten, politisch versierten, unermüdlich arbeitenden Rudolf Hillebrecht und der langjährigen Unterstützung seiner Pläne durch den Stadtrat zu verdanken.

Spätestens an dieser Stelle soll eine Kurzvorstellung seiner Biographie folgen, weil sie für spätere Erläuterungen hilfreich ist: In Hannover und Berlin ausgebildet, war er im Jahr 1934 Mitar-

---

<sup>3</sup> Als wichtigste Publikation zu diesem Thema gilt nach wie vor der Text von Werner Durth in: W. Durth, N. Gutschow, *Träume in Trümmern. Planungen zum Wiederaufbau zerstörter Städte im Westen Deutschlands 1940–1950*, (*Schriften des Deutschen Architekturmuseums zur Architekturgeschichte und Architekturtheorie*, 1988), 2, S. 707–790. Darüber hinaus wird hier auf eigene Beiträge verwiesen, die auf der Auswertung einiger Teile des Nachlasses von Rudolf Hillebrecht basieren: P. Zalewski, *Rudolf Hillebrecht und der autogerechte Wiederaufbau Hannovers nach 1945*, in: *Festschrift zum 175-jährigen Bestehen der Universität Hannover*, hg. v. R. Seidel, 1: Universität Hannover 1831–2006 (2006), S. 89–102; ders., *Zwischen Stadtautobahnen und Traditionsinseln. Zur Rolle der Historizität im Wiederaufbau von Hannover nach 1945*, in: *Bericht über die 44. Tagung für Ausgrabungswissenschaft und Bauforschung. Vom 24. bis 28. Mai 2006 in Breslau*, (2008) S. 28–36.

beiter im Büro von Walter Gropius, der ihm seitdem zu einer Leitfigur werden sollte. Doch im Gegenteil zum ersten Bauhausdirektor wanderte Hillebrecht nach 1933 nicht aus: Er leitete seit 1937 im Büro von Konstanty Gutschow in Hamburg die großdimensionierte Umgestaltung des Elbufers im Auftrag der neuen Machtelite. 1943 nach einem heftigen Fachstreit mit der Hamburger Parteispitze mussten Hillebrecht und Gutschow bei Nacht und Nebel nach Berlin fliehen. Hier kannte Hillebrecht aus seiner Studienzeit einen Freund, bei dem sie beide Schutz und neue Arbeitsstellen fanden. Der Freund hieß Albert Speer und wurde zu diesem Zeitpunkt zum Reichsrüstungsminister berufen. Auf diese Weise gelangten beide Planer in den berühmten Stab zur Wiederaufbauplanung der zerstörten Städte<sup>4</sup>.

Rudolf Hillebrecht 1948 zum Stadtbaurat von Hannover gewählt, prägte bis 1972 mit seinen berühmten strategischen Talenten das Baugeschehen in der niedersächsischen Landeshauptstadt. Die von Hillebrecht und seinen Kollegen in mehreren Stufen vorbereitete, durch zahlreiche Studien der Verkehrsprobleme in den USA und in Europa gestützte Wiederaufbauplanung erfolgte unter dem Diktat der Autogerechtigkeit. Die auf lange Zeit politisch gesicherte Unterstützung seitens des Stadtrates, führte so zur Realisierung einer funktionalistischen Planungsidee, die nicht nur den gelegentlich protestierenden Bürgervereinen, sondern auch den damaligen prominenten Fachpersönlichkeiten wie Walter Gropius, Sigfrid Giedion oder Martin Wagner selbstbewusst präsentiert wurde<sup>5</sup>.

---

<sup>4</sup> *Das Wunder von Hannover*, „Der Spiegel“, 23 (3. Juni 1959), S. 61.

<sup>5</sup> An die genannten und viele anderen Persönlichkeiten wurde im Dezember 1949 folgende Broschüre versendet: *Der Aufbau der Stadt Hannover. Erste Denkschrift. Die Innenstadt*, (1949); Stadtarchiv Hannover (künftig zitiert als: StAH), Handakte Hillebrecht 91 d.



## 2. DIE VERKEHRSPANUNG UND DAS FLÄCHENNUTZUNGSKONZEPT

Spätestens seit der Internationalen Bauausstellung „Constructa“ in Hannover im Jahr 1951 gelangte die hiesige Stadtplanung ins Visier der internationalen Medien, so dass selbst römische und sizilianische Zeitungen über die hier angewandten zukunftsorientierten Strategien schwärmten<sup>6</sup>. Deren Rahmenvoraussetzungen lassen sich wie folgt zusammenfassen: Bis zum Zweiten Weltkrieg basierte die städtische Verkehrsführung auf dem historisch gewachsenen Sternprinzip, mit dem – was heute nahezu unvorstellbar scheint – Fernstraßen-Schnittpunkt in der Stadtmitte. Auf dem zentralen Platz *Kröpcke* staute sich regelmäßig der Güter- und Personenverkehr, befördert durch die immer zahlreicheren Automobile ebenso wie durch Pferdewagen, Straßenbahnen und Rikschas.

Das Sternprinzip wurde durch die bereits 1944 postulierte für ihre Zeit innovative „Rad-Lösung“ ersetzt (siehe Abb. 1 am Ende des Beitrages). Zur deren Hauptaufgabe zählte die weiträumige Umleitung des Durchgangsverkehrs um die Innenstadt über einen äußeren Ring der anbau- und kreuzungsfreien Schnellwege, der so genannten „Außentangenten“. Diese wurden durch ein System von städtischen Autobahnzubringern mit dem City-Ring verbunden. Eben der überaus großzügig bemessene City-Ring (Abb. 2–3), mit dem die Innenstadt sehr eng umschnürt wurde, sorgt nicht erst seit heute für geteilte Meinungen unter Stadtplanern wie Stadtbewohnern.

Im Gebiet der zerbombten Altstadt (nun als City benannt) sollte die Wohnnutzung durch die Dienstleistungen weitgehend

---

<sup>6</sup> *Das Wunder von Hannover*, S. 56–57.

abgelöst werden<sup>7</sup>. Die Wohnfunktion wurde im Zentrum sehr stark eingegrenzt: Während noch vor dem Krieg in der Innenstadt 20 000–25 000 Menschen wohnten, so wurde jetzt diese Zahl auf 5000 herabgestuft. Die City wurde in klar voneinander unterscheidbare Nutzungsbereiche gegliedert. Diese Entmischung von einzelnen Funktionen, kurz Zonierung genannt, gehörte zu den wichtigsten Prinzipien der funktionalistischen Stadtplanung. Die Hochhäuser und Großbauten der Behörden, der Banken, der Unternehmensverwaltungen durften „als Verkehrserzeuger“ auf keinen Fall in die Stadtmitte. Sie wurden – so wie man das aus dem 19. Jahrhundert kennt – aus verkehrstechnischen und Repräsentationsgründen am Innenstadtring platziert. Hierbei erwartete Hillebrecht sogar eine bestimmte baukünstlerische Differenzierung: „Durch die Eigenart der Bauformen dieser großen und hohen Gebäude wird wiederum der besondere Charakter der Innenstadt, der von ihnen freigeblieben ist, in der baulichen Erscheinung betont. Mit diesem künstlerischen Mittel starker Gegensätzlichkeit hoffen wir, ein besonders eindrucksvolles Stadtbild schaffen zu können, das auch unverwechselbar mit anderen Städten bleibt“<sup>8</sup>.

Mit dieser bewussten Gegensätzlichkeit der Höhen zwischen dem historischen Stadtzentrum und seinem modernen Rand unterschied sich Hannover deutlich von Frankfurt am Main oder Düsseldorf. Die in der Innenstadt tätigen Bauherren, Bauunternehmer und Grundstücksbesitzer wurden von Hillebrecht mit einem unübertroffenen Geschick dazu gebracht, auf die Hochhäuser zu verzichten. Sie wurden davon überzeugt, ihre Bauten

---

<sup>7</sup> StAH, Handakte Hillebrecht 278.

<sup>8</sup> R. Hillebrecht, *Hannover als Beispiel des Aufbaus*, in: W. Bockelmann, R. Hillebrecht, A.M. Lehr, *Die Stadt zwischen Gestern und Morgen. Planung, Verwaltung, Baurecht und Verkehr*, (Sonderreihen der List Gesellschaft. Stimmen der Praxis 2, 1961), S.141–142.

zum Teil niedriger aufzubauen, als sie vor dem Krieg waren und zugunsten von bedeutenden Straßenerweiterungen ein Teil ihrer Grundstücke (in teuerster Stadtlage) an den kommunalen Besitz abzutreten<sup>9</sup>. Die unter dem Diktat der Autogerechtigkeit durchgesetzte Reduzierung des Bauvolumens der Innenstadt und die deutlichen Unterschiede zum City-Ring, an dem wiederum Hochhäuser inmitten von Grünflächen platziert wurden, bildeten den Kern einer funktionalistischen Ästhetik des hannoverschen Wiederaufbaus. So lassen sich die planungstechnischen Strategien und (teilweise Alleinstellungs-) Merkmale des hannoverschen Aufbaus in wenigen Worten charakterisieren.

## 2.2. STADTGRUNDRISS UND SEINE „ANPASSUNGEN“

Welche Konsequenzen hatte der autogerechte Aufbau für den vorgefundenen Stadtgrundriss? Es mag zunächst etwas erstaunlich sein, dass trotz der futuristisch anmutenden Ambitionen der Grundriss des mittelalterlichen Stadtkerns nicht wesentlich verändert wurde<sup>10</sup>. Das wird in den meisten Publikationen bis heute als eine denkmalpflegerisch motivierte Wohltat dargestellt.

Man darf sich allerdings nicht täuschen lassen, dass auch hier in Hannover die Verantwortlichen in der ersten Phase der Wie-

---

<sup>9</sup> *Das Wunder von Hannover*, S. 62.

<sup>10</sup> Die Erhaltung des historischen Stadtkerngrundrisses war sicherlich nicht buchstäblich zu verstehen, denn z. B. anstelle der einstigen Häuserreihen hinter der Markthalle und Am Marstall (die letztere auf extrem kleinen Grundstücken) sind zwei große Parkplätze eingeplant worden. Auch die Parzellen, deren Zuschnitte und Größen in letzten Jahrzehnten immer größere Bedeutung in Stadtgeschichtsforschung bekamen, wurden damals noch bedenkenlos und ohne Dokumentation in gewünschte Formen zusammengelegt, soweit das die Eigentumsverhältnisse zuließen.

deraufbauplanung nicht mit dem Gedanken spielten, das Grundrissgefüge zu verändern. Auch wenn sich Rudolf Hillebrecht in seiner zweiten Wirkungsphase, spätestens nach 1975 zur Erhaltung der historischen Stadtgrundrisse bekannte<sup>11</sup>.

Nicht ohne Grund „predigte“ der Niedersächsische Provinzialkonservator Herman Deckert 1947, in einer Phase, in der jede Entwicklung theoretisch noch im Gespräch war, mit Nachdruck: „Die neue Stadt, die aus den Trümmern und Ruinen entstehen soll, muß wieder Heimat werden, oder die Aufgabe ist nicht gelöst. [...] Das Wichtigste ist, daß der Zusammenhang des Ganzen erhalten bleibt. Deshalb ist der Grundriß der alten Städte heiliges Vermächtnis“<sup>12</sup>.

Dass die Begeisterung der hannoverschen Stadtplanung an einer weitergehenden Grundrissveränderung nahe lag, verdeutlichen manche Aussagen in den zeitgenössischen Selbstdarstellungen des Wiederaufbaus. Dazu ein Zitat (1956): „Hatte man in Hannover nie etwas von dem großen Brand in Hamburg im Mai 1842 gehört, nach dem in beneidenswert kurzen Zeit von 4 Monaten ein ganz neuer Stadtgrundriß mit veränderter, zweckmäßiger Parzellierung aufgestellt und samt dem dazugehörigen Enteignungsgesetz von der Bürgerschaft beschlossen war? Hatte man glatt 100 Jahre verschlafen?“. Fast enttäuscht erklärt der Verfasser weiter: „Nun, 1945 herrschten andere Verhältnisse als 1842“<sup>13</sup>.

---

<sup>11</sup> R. Hillebrecht, *Erhaltung alter Stadtkerne*, in: H.P. Bahrtdt, R. Hillebrecht, H.P.C. Weidner, *Altstadtsanierung in Niedersachsen*, (1976), S. 44, 51.

<sup>12</sup> H. Deckert, *Grundsätze der Baudenkmalpflege beim Wiederaufbau historischer Stadtkerne*. Vortrag am 22. Oktober 1947 in Bremen, zitiert nach Durth, Gutschow, *Träume in Trümmern*, 1, S. 257.

<sup>13</sup> W. Jessen, *Industrie, Wirtschaft, Verwaltung, City*, in: *Planung und Aufbau in Hannover*, (Sonderdruck aus „Baukunst und Werkform. Die neue Stadt“, 2 (1956)), S. 15.

Welchen Umständen die Erhaltung des Stadtgrundrisses zu verdanken ist, lesen wir in einer vom Bauamt 1949 veröffentlichten Denkschrift. Als Grund für den Verzicht auf die starken Eingriffe ist hier der harte Haushaltseinschnitt der Währungsreform genannt<sup>14</sup>. Die Vorstellung vom finanziellen und verwaltungstechnischen Aufwand sprach in der Tat gegen weitgehende Formveränderungen des historischen Innenstadtgrundrisses nicht nur in Hannover, sondern in vielen anderen Städten: Radikale Korrekturen, auch wenn sie angestrebt worden wären, waren allein durch die komplizierten und hartnäckigen Grundstücks-Eigentumsverhältnisse und wegen den hohen Verlegungskosten der unterirdischen Installationen nahezu undenkbar. Aus ähnlichen, realitätsbezogenen Gründen sind wohl alle derartigen Pläne im Westen Deutschlands (Saarbrücken, Mainz) gescheitert. Das Westberliner Hansa-Viertel ist somit zu einem seltenen Ort der Verwirklichung der damaligen idealen Wohnquartiere geworden.

Jedoch punktuell, am Rand des historischen Stadtkerns, im Zusammenhang mit der Planung der „Verkehrsgelenken“ und Autobahnzubringer galten andere Spielregeln. Am Leibnizufer sind der Seitenarm der Leine und die Leineinsel zugeschüttet, das Gelände eingeebnet worden. Durch den Verzicht auf die Wiedererrichtung einer ganzen Häuserzeile am westlichen Leineufer schuf man so einen 100 Meter breiten Autoboulevard (Leibnizufer), der bis heute eine starke städtebauliche Zäsur darstellt (Abb. 2–3).

Auch der angrenzende Waterlooplatz (ursprünglich Exerziergelände, Abb. 4) wurde durch einen mehrspurigen Autobahnzubringer stark angeschnitten und verändert. Die ovale Platzanlage in der Achse des Bahnhofes und der Marktkirche wurde 1825 vom berühmten königlichen Baumeister Georg Friedrich Laves streng

---

<sup>14</sup> *Der Aufbau der Stadt Hannover*, S. 77.

geometrisch durchgeplant. Rudolf Hillebrecht benannte nach Jahren die militärisch belastete Vergangenheit des ehemaligen Exerzierplatzes als eine entscheidende Motivation für seine bewusste Störung<sup>15</sup>. Angesichts seines planerischen Ehrgeizes scheint die Aussage nur teilweise glaubwürdig und teilweise heroisch stilisiert zu sein.

Am meisten rücksichtslos ging man jedoch beim Straßenausbau im Bereich des ehemaligen Nikolaifriedhofes am Steintor vor (Abb. 5). Dieses Kapitel ist für das Verständnis des hannoverschen Wiederaufbaus ganz wichtig. In den Jahren 1953–1954 wurde der Bereich des Steintors mit 30 000 Quadratmeter zur größten Baustelle der Stadt. In deren Verlauf sind manche früheren Straßenzüge (z. B. Nordmannstraße) ganz aufgelöst, andere – ursprünglich wichtige Straßenachsen (z. B. Nikolaistraße) – zugunsten der Neuplanung geteilt und abgewertet worden. Das Hauptargument für die realisierte Lösung war die Tatsache, dass im Bereich des Steintorplatzes fast alle Straßenbahnlinien mit ihren platzraubenden Trassenführungen vorbeiziehen sollten<sup>16</sup>.

Der hier befindliche älteste Friedhof Hannovers wurde stark reduziert. Vermutlich damals sind die meisten der 369 (*sic!*) vermissten Grabplastiken des 18. und 19. Jahrhunderts verschwunden. An der gotischen Nikolaikapelle (Abb. 5), dem ältesten Bauwerk der Stadt wurde das Langhaus abgerissen. Eigentlich wollte Rudolf Hillebrecht das Bauwerk gänzlich beseitigen und durch eine Erinnerungstafel ersetzen. Nur einem, hinter den Kulissen geführten, Einsatz einiger engagierten Bürger ist die Schadensbegrenzung zu verdanken<sup>17</sup>. Dabei muss angemerkt

---

<sup>15</sup> Interview mit Rudolf Hillebrecht: „Stadtbauwelt“, 72 (1981), S. 370.

<sup>16</sup> H. Lauenroth, G. Barke, *Schritt in die Zukunft. Hannover*, (1956), S. 105–108.

<sup>17</sup> Die Problematik der Zerstörung des Friedhofes wurde detaillierter im folgenden Beitrag des Verfassers erläutert: P. Zalewski, *Neues über das älteste*

werden, dass der kleine Bau zwar innen ausgebrannt war, aber seine ganze Bauhülle, einschließlich der mittelalterlichen Dachkonstruktion sich noch in einem durchaus wiederaufbaufähigen Zustand befand.

### 3. MONUMENTALBAUTEN UND IHRE FUNKTION

Behält man die Zerstörung des Nikolaifriedhofes und manch anderen wertvollen Baustrukturen und Einzelobjekten im Blick, so scheint es auf den ersten Blick widersprüchlich, dass einige kriegszerstörte Baudenkmale repariert bzw. wiederaufgebaut wurden. Diejenigen Objekte, die tatsächlich dafür bestimmt wurden, hat zum Teil Hillebrecht selbst (wie im Fall des Opernhauses) unter einem großen persönlichen Kraftaufwand und Engagement mitbetreut. Neben dem Opernhaus wurden auch die Marktkirche, Altes Rathaus, Kreuz- und Clemenskirche in ihrer Außenerscheinung mehr oder weniger originalgetreu wiederaufgebaut. Die weniger prägenden und stärker zerstörten Gebäude wie das Zeughaus und die Martinskirche wurden letztlich mit zeitgemäßen Baukörpern ausgestattet. Die Ägidienkirche wurde, vielleicht in Kenntnis der hier schon immer vorhandenen gravierenden Gründungsprobleme, nicht ausgebaut und als Ruinenmahnmal belassen.

Schon angesichts der vorhin angesprochenen – gleichzeitig durchgeführten – planerischen Störungen müssten diese – ausgewählten – Rekonstruktionsprojekte etwas genauer im Kontext der vorbildlichen Planungsideale der Frühmoderne gedeutet

---

*Bauwerk Hannovers. Zur Bauforschung an der Friedhofskapelle auf dem altstädtischen Nikolaifriedhof, „Hannoversche Geschichtsblätter“, NF, 60 (2006), S. 265–289.*

werden. Welche Traditionen und Denkmuster liegen diesem Auswahlverfahren zugrunde?

Diese Reduktion der überkommenen Stadtstruktur auf die „wesentlichen“, monumentalen Bausteine entsprach genau den Vorstellungen, die bereits der Transformation von Paris um die Mitte des 19. Jahrhunderts zugrunde lagen. Nicht weniger wichtig sind natürlich auch die – im wahrsten Sinne „bahnbrechenden“ – Ideen von Le Corbusier, insbesondere seine Pläne für Ville Voisin: von der Pariser Innenstadt sollte nicht wesentlich mehr als der Eiffelturm und die Kathedrale Notre-Dame bestehen bleiben. Entsprechend wurde dieses Ziel auch in der *Charta von Athen* (1933) formuliert: „Abbruch der Elendquartiere rund um die historischen Monumente“<sup>18</sup>. Die Monumente selbst – das hat man aus den Nationalismen des 19. Jahrhunderts gelernt – wurden verstärkt kulturpolitisch funktionalisiert: Sie sorgen für ein Mindestmaß an kollektiver Identität, welches für die Solidarität der Gemeinschaft unverzichtbar ist. Nicht zufällig wurden in Zeiten der nationalistischen Überhöhung römisch-antike Bauten von Denkmalpflegern und Diktatoren, von Merimée bis Mussolini so fleißig freigeschlagen und als Reliquien stilisiert. In der Reduktion des Stadtbildes auf Monumentalbauten schwingen diese Traditionen nach 1945 im Unterbewusstsein auch mit, ganz abgesehen von den verengten Bewertungsmaßstäben der älteren Kunstgeschichte und Denkmalpflege.

Interessanterweise werden die Einzelmonumente, wo auch immer möglich, mit zeitgenössischen Gestaltungskulissen umgeben. Teilweise bekommen das Opernhaus, Rathaus und vor allem die Clemenskirche einen modern gestalteten Hintergrund. Die rauen Oberflächen eines Denkmals, seine altertümlich anmuten-

---

<sup>18</sup> Le Corbusiers „Charta von Athen“. *Texte und Dokumente*, hg. v. Th. Hilpert, (*Bauwelt-Fundamente. Städtebau. Urbanistik* 56, 1984), S. 153.



de komplexe Gestalt und Fassadenplastizität, seine „antiquierte Machart“ werden zu gern mit leichten und zweckmäßigen Bauten der Gegenwart kontrastiert. In unzähligen Aufnahmen und Perspektiven wird eine solche „ideale“ spannungsgeladene Kombination im Kreuz- und im Ägidienkirchenviertel illustriert.

Es ist so, als möchte man mit diesem Kontrast zwischen den Urgesteinen der Stadtgeschichte und den glatten, hellen, geordneten Wohn- und Geschäftsbauten eine bildhafte Aussage evozieren. Im Kontext der fortschrittsgläubigen Kausalität wird die Moderne als die Epoche des Lichts und der Rationalität stilisiert. Ähnliche Stadtbildkonstruktionen sind auch aus anderen Orten bekannt<sup>19</sup>.

Je radikaler das Stadtgefüge umgekrempelt wird, desto stärker werden auch die Monumente als tradierte, symbolisch aufgeladene Dominanten und Orientierungspunkte funktionalisiert. Aus diesem Grund werden sie auf unzähligen Pressefotos, Postkarten, Messe-Prospekten als Kulissenabschluss für „freigelegte“, weitläufige Verkehrsflächen stilisiert. Durch die klare Differenz zwischen alt und neu wird die Sinnhaftigkeit des Fortschritts visualisiert und die eigene Stadtpolitik legitimiert.

#### 4. VON DER ALTSTADT ZUR TRADITIONSINSEL

Auf der Suche nach Denktraditionen für „Konstruktionen des Heimatbildes“ muss man eigentlich gar nicht auf auswärtige Beispiele zurückgreifen. Hannover hat, wie viele andere bedeutende Städte eine eigene Vorgeschichte des Umgangs mit historischem Stadtzentrum, die eine Matrix für den Wiederaufbau war. An

---

<sup>19</sup> G. Vinken, *Zone Heimat. Altstadt im modernen Städtebau*, (2010), S. 187.

dieser Stelle ist ein Exkurs über die jüngere Geschichte der Altstadt zur Erläuterung der Prozesse nach 1945 unverzichtbar.

Nachdem hier, wie in vielen anderen Großstädten, im Verlauf des 19. Jahrhunderts zu einer extremen Verarmung und hygienischen Vernachlässigung der mittelalterlichen Quartiere kam, wurden spätestens seit Beginn des 20. Jahrhunderts die Fragen laut, was mit der Altstadt geschehen soll. Parallel zur Verarmung des historischen Zentrums etablierte sich im letzten Viertel des 19. Jahrhunderts, am nördlichen Rand der mittelalterlichen Siedlungsfläche, um Kröpcke und die Georgstraße die neue City mit Kaufhäusern, Straßenbahnen und anderen modernen Einrichtungen. Somit wurden die Kontraste zwischen beiden Teilen noch krasser. Der frühere Stadtkern wurde dadurch erst recht zur – negativ konnotierten – Altstadt „degradiert“.

Auch die verschiedenartigen sozialen Aspekte verstärkten die Anruchigkeit des alten Stadtviertels, jedenfalls in Augen von konservativen Gesellschaftsgruppen: Die Altstadt wurde zu einem Wohnreservoir für – teilweise ausländische – Wanderarbeiter<sup>20</sup>, viele Häuser befanden sich inzwischen in den Händen von jüdischen Eigentümern. Die Stadtöffentlichkeit konnte in ihrer negativen Einschätzung der Altstadt samt ihrer sozialen Milieus bestärkt werden, nachdem der Ort in den frühen 1920er Jahren zum Schauplatz des Skandals um den Massenmörder Fritz Haarmann wurde: Der psychopatische Kleinkriminelle (und zugleich ein Polizeispitzel!) ermordete und seziierte in seiner Dachkammer mindestens 24 junge Männer.

Nachdem schon lange zuvor die Hamburger Choleraepidemie (1897) mehrere Stadtverwaltungen in Alarmzustand versetzt

---

<sup>20</sup> Literatur zu allen hier beschriebenen sozialgeschichtlichen Aspekten der Innenstadt Hannovers in der Zeit der Weimarer Republik u. a. in: *Alltag zwischen Hindenburg und Haarmann. Ein anderer Stadtführer durch das Hannover der 20er Jahre*, (1987).

hatte, wurden auch in Hannover seit 1906 regelrechte Wohnungsuntersuchungen geführt<sup>21</sup>. Haus für Haus gingen die Stadtangestellten mit speziellen dafür entwickelten Karteikarten, zeichneten auf ihnen schematisch die Hausgrundrisse, markierten Lage, Anzahl und Nutzungsdichte von Toiletten. 1932 begann die Abteilung Wohnungsaufsicht des Wohnungsamtes mit einer photographischen Bestandsaufnahme und Plandokumentation von Elendswohnungen in der Altstadt. Die tatsächliche Veränderung der Zustände konnte allerdings erst nach der NS-Machtübernahme in Angriff genommen werden. Bereits im November 1933 verkündigte man im Reichsarbeitsministerium massive finanzielle Unterstützung für die Flächensanierungen in den größten Städten Deutschlands<sup>22</sup>. Seit 1934 wurden in Hannover Überlegungen bezüglich der Auswahl des Sanierungsgebietes konkretisiert. Man wählte den Abschnitt etwa zwischen der Kreuzkirche und dem sogenannten Ballhof, einer 1649 im herzoglichen Auftrag erbauten Halle für Federballspiele. Anschließend wurde die Sanierungsplanung genehmigt, die meisten Grundstücke an der Ballhofsstraße von der Stadt gekauft, eines zwangsenteignet, anschließend gleich zwölf Häuser abgebrochen, und einige weitere für den Abbruch geräumt<sup>23</sup>. In baulicher Hinsicht wurde hier ein ganzes Viertel kurzerhand abgerissen und die anderen Viertel durch die Beseitigung von Hinterhofbauten auf das planerisch angestrebte Leitbild der Blockrandbebauung gebracht. Der Ballhof wurde auf diese Weise „freigelegt“ und zu einem Hitlerjugend-Heim umfunktioniert. Unmittelbar vor seiner Fassade, mitten in der bislang beengten Altstadt, entstand ein geräumiger Appellplatz (Abb. 8). Die Keimzelle der Stadt, der Legende nach ein Wirt-

<sup>21</sup> StAH, HR 13, Nr. 520 Wohnaufnahmen der Wohnfürsorge (1904–1927).

<sup>22</sup> StAH, HR 14, Städtisches Wohnungsamt Hannover. Altstadtsanierung, P. 6.

<sup>23</sup> F. v. Erffa, *Die Wiederherstellungsarbeiten des alten Ballhofsaaes in Hannover*, „Das Bauwerk“, (Ausgaben A und B), 5, 6 (Juni 1941), S. 161–167.

schaftshof Heinrichs des Löwen, wurde somit nicht nur ästhetisch auf ein NS-konformes Erscheinungsbild gebracht, sondern tatsächlich auch im sozialen Sinne „saniert“: Nachweislich wurden die Wohnungen in den sanierten Quartieren von vielen Mitarbeitern der städtischen Behörden, der Polizei, etc. bezogen<sup>24</sup>. 1939, pünktlich zum Kriegsbeginn wurde die Sanierung des ersten dafür vorgesehenen Abschnittes abgeschlossen. Quadratisch, praktisch und diszipliniert sehen auf den zeitgenössischen Fotos die vielen Neubauten und die – beliebig zusammengestellten – Fachwerkgerüste aus. Wohl gegliedert, aufgelockert, sonnig und arisiert, immer auch im Schatten von sinnstiftenden Großmonumenten sollte nun die „Altstadt“ der Volksgemeinschaft dienen.

Es kam aber anders. Der Bombenangriff am 9. Oktober 1943 bescherte der Innenstadt ein Inferno. Sehr viele historische Bauten brannten aus, da sie aus Fachwerk bestanden haben. Erstaunlicherweise überstand gerade das Ballhofquartier die Zerstörung in einem halbwegs guten Zustand. Die Häuser um den, wenige Jahre zuvor „freigeschlagenen“ Ballhofplatz standen unversehrt. Lediglich die Bebauung an den Nachbarstraßen wurde im Bombardement dezimiert. Da seit dem erfolgreichen Abschluss der Sanierung lediglich wenige Jahre zurücklagen und ein Fragment der „Altstadt“ erhalten geblieben ist, erscheint es nicht verwunderlich, dass man später gerade hier die sogenannte Traditionsinsel platziert hat. Das erfolgte aber nicht sofort. Interessanterweise war die Entstehung der Traditionsinsel in den 1949 veröffentlichten Richtlinien zum Aufbau der Innenstadt mit keinem einzigen Wort genannt worden. Der Startschuss für deren Vorbereitung fällt in das Jahr 1953 und überschneidet sich zeitlich mit der, im selben Jahr

---

<sup>24</sup> M. Jung, R. Birkenfeld, „Großes Aufräumen“: *Die Sanierung des Ballhofviertels in der hannoverschen Altstadt*, in: *Altes und neues Wohnen. Linden und Hannover im frühen 20. Jahrhundert*, hg. v. S. Auffahrt, A. v. Saldern, (1992), S. 72 ff.

rücksichtslos durchgeführten, Zerstörung des Nikolaifriedhofes und der Nikolaikapelle. Vieles spricht dafür, dass die Schaffung der „Traditionsinsel“ eine Art Konzession der modernistischen Planung zugunsten der Bürgerschaft gewesen ist.

Bezeichnend ist, dass der wohl einzige direkte Kommentar Hillebrechts zur „Traditionsinsel“ nicht in einer Fachpublikation, sondern in einem „bürgernahen“ Adressbuch 1957 veröffentlicht wurde. Wir lesen hier:

Der Eindruck jener „Traditionsinsel“ [...] und ihr stadtbaukünstlerischer Wert werden umso mehr sich steigern, je weiter die Innenstadt in der Formensprache unserer Zeit wieder aufgebaut wird. In der Erkenntnis dessen, was da in den ersten Jahren des Aufbaues vor endgültiger Vernichtung bewahrt und der Zukunft überliefert wurde, wird man dann auch Mittel und Wege finden, um die Bereinigung der Fehler, die in der Vergangenheit und auch in der Gegenwart unterlaufen sind, durchführen zu können<sup>25</sup>.

Im ersten Augenblick kann es erstaunlich sein, dass Hillebrecht in diesem Text die „Traditionsinsel“ als ein Gegengewicht zu den nicht näher erklärten stadtplanerischen Fehlern inszeniert. Eine indirekte Aufklärung dieser Maßnahmen, die einem „Modernisten“ sonst nicht „gut anstanden“ liefert ein Fachbeitrag von 1961. Hier spricht Hillebrecht von der:

[...] Bürgerschaft, die im allgemeinen das Detail mehr liebt und zu ihm auch größeren Zugang hat als zu der großen Konzeption. [...] Ich habe den Eindruck, daß, die Bedeutung des städtebaulichen und architektonischen Details in den letzten Jahren oft

---

<sup>25</sup> R. Hillebrecht, *Die Erhaltung von Fachwerkhäusern in Hannover*, „Adressbuch der Hauptstadt Hannover. Nach amtl. Quellen“, (1957), S. 21–26.

vernachlässigt wurde und dadurch in der Bürgerschaft häufig Mißstimmungen ausgelöst wurden, die soweit führen konnten, daß auch große und schöne Konzeptionen nicht zur Verwirklichung kamen. Es mag sein, daß solche Rücksichtnahme, die in diesem und jenem Falle auch zu einer Überbetonung des städtebaulichen Details und zu „romantischen“ Lösungen geführt haben mag, hier Kritik findet, aber in meinen Augen ist der Städtebauer, dem sich eine Stadt anvertraut hat, verpflichtet, sich dieses Vertrauen stets neu zu erwerben – und berechtigt, es sich mit solchen Mitteln zu erwerben, um es für Aufgaben zu besitzen, mit denen das Vorstellungsvermögen der Bürger überfordert wird.

Im weiteren Textabschnitt erklärt Hillebrecht, dass er unter dem städtebaulichen Detail auch „die Erhaltung alter Straßen- und Platzräume oder gar von Bürgerhäusern“ meint<sup>26</sup>.

Beide Texte suggerieren einen strategischen, kommunalpolitischen Zusammenhang zwischen zwei widersprüchlichen Elementen, zwischen den technokratischen Zukunftsvisionen und der traditionssüchtigen Erinnerungsarchitektur.

Mit den „Misstimmungen in der Bürgerschaft“ und mit der „Überforderung des bürgerlichen Vorstellungsvermögens“ sind höchstwahrscheinlich die emotionsgeladenen Proteste mancher Bürgervertreter zu verstehen. Proteste, deren Spuren uns immer wieder in der Literatur und in den Aussagen des Stadtbaurats selbst begegnen. Man kämpfte hier – um mit den Worten von Dr. Giesecke, den damaligen Vorsitzenden des Bürgervereins zu sprechen – „gegen die Amerikanisierungsbestrebungen und Vernichtung des Heimatgefühls seitens der Planungsbehörde“<sup>27</sup>.

<sup>26</sup> R. Hillebrecht, *Hannover als Beispiel des Aufbaus*, in: Bockelmann, Hillebrecht, Lehr, *Die Stadt zwischen Gestern und Morgen*, S. 148–150.

<sup>27</sup> StAH, Handakte Hillebrecht 133, Vermerk vom 20.09.1950. Ausführlicher zitiert in: Zalewski, *Rudolf Hillebrecht*, S. 96.

Die oben angeführten Zitate vom Stadtbaurat sprechen für ein gutes Gespür und Bewusstsein dafür, dass die Modernisierung der Verkehrsinfrastruktur auf Kosten des städtebaulichen „Details“ durchaus kritisch beäugt wurde. In besonderem Maße dürfte das die Zerstörung des ältesten städtischen Friedhofs samt Nikolaikapelle betreffen. Obwohl es sich um eine, seinerzeit größte Baustelle in der Stadt gehandelt hat, wurde die erhebliche Verlustbilanz dieses Eingriffs in keiner offiziellen Schrift der Stadtverwaltung thematisiert. Stattdessen trägt ein kleines Kapitel im kurz danach veröffentlichten Bericht des Stadtrates den Titel *Hoher Stand der Friedhofskultur*<sup>28</sup>. Als möchte man alle Vorwürfe bezüglich der Nikolaikapelle überholen, schreibt man hier: „Besonderes Gewicht wurde in den letzten Jahren auf die Instandsetzung und würdige Herrichtung der Kapellen gelegt“.

Angesichts dieses Verhaltens liegt es nahe, dass gerade der (Wieder-) Aufbau einer Traditionsinsel von der kommunalpolitisch äußerst geschickten Stadtverwaltung als ein „Ausgleichsgeschäft“ konzipiert wurde. Schließlich ging es dabei auch um die Vervollständigung einer noch zu gewissen Teilen bestehenden Sonderzone im Schatten der monumentalen Marktkirche. Die Bausubstanz der weitgehend modernisierten oder nur wenige Jahre zuvor neu erbauten „Altstadthäuser“ befand sich im guten technischen Zustand. Da auch andere technische und planerische Voraussetzungen wie Katasterpläne, Kartierungen der Eigentums- oder Hygieneverhältnisse erst in der Mitte der 1930er Jahren erstellt, also gerade knapp über zehn Jahre alt waren, war die Beschäftigung mit diesem Areal bestens vorbereitet. Unklar ist noch die Frage, welche Konsequenzen das Verschwinden mehrerer jüdischen Hauseigentümer vor dem Krieg bzw. spätestens in der Kriegszeit für die Planungs- und Durchführungsvorgänge hatte.

---

<sup>28</sup> Lauenroth, Barke, *Schritt in die Zukunft*, S. 259.

Die Wiedererrichtung der schon vor dem Krieg geschaffenen Traditionsinsel war ein Angebot gegen die drastische Verlusterfahrung vieler Hannoveraner. Deren Rekonstruktion schien gerade deswegen so wichtig, weil es offensichtlich war, dass der gesamte Aufbau der Stadt Hannover im Duktus der Moderne ablaufen wird und dass es „nie wieder!“ zum Gebrauch von historischen Bauweisen und -formen kommen wird. Der Traditionsinsel kam also in der offiziellen Darstellung eine didaktische Rolle zu. Zumal es hier um stadthistorisch und symbolisch stark aufgeladene Bereiche ging: um die Burgstraße als eine der wichtigsten, reichsten und ältesten Verkehrsverbindungen der mittelalterlichen Siedlung oder um den Ballhof, der angeblich in der vorstädtischen Zeit ein Wirtschaftshof Heinrichs des Löwen beherbergt hat. Schließlich ging es noch um das „hohe Ufer“ an der Leine, der als „hon overe“ seit einer (fehlerhaften) Deutung von Leibniz (bis vor kurzem) als namensgebend für die Stadt gegolten hat<sup>29</sup>. Nicht ohne Grund wurde die Überhöhung und die monumentale steinerne Befestigung des Ufers in verschiedenen Skizzen aufmerksam studiert, entworfen und verwirklicht.

Die Schloss-Marktkirche-Achse und das Zeughausgrundstück, das bereits seit dem Ende der 1940er Jahre für das Heimatmuseum reserviert worden war, waren für den Standort von entscheidender Bedeutung. Nachdem hier, in den Ruinen des ehemaligen Zeughauses das neue Stadtmuseum errichtet war (1964–1967, Entwurf: Dieter Oesterlen), wurden Kramer- und Burgstraße zu

---

<sup>29</sup> Die Herleitung des Stadtnamens vom Bild des „hohen Ufers“ ist im Lichte der archäologischen Grabungen und der neuesten etymologischen Forschung sehr umstritten. Der Uferbereich lag im Mittelalter, im Lichte der archäologischen Grabung um 2 bis 3 Meter tiefer. Dazu: B. Dringenberg: Abschied vom „Hohen Ufer“. Der Name Hannovers, „Hannoversche Geschichtsblätter“, NF, 53 (1999), S. 5–75.



einem belebten 1:1 Modell Alt-Hannovers, dessen Anblick jeden Museumsbesuch ergänzen konnte (Abb. 10).

Ein materieller Nachweis der Tradition war möglicherweise noch aus einem anderen Grund interessant: Hannover ist 1946 unter Miteinbeziehung früherer Herzog- und Fürstentümer von Braunschweig, Oldenburg und Schaumburg-Lippe offiziell zur Hauptstadt eines komplett neuen Flächenstaates, des Landes Niedersachsen, geworden. Den Landtag hat man ausgerechnet im Leineschloss platziert, der sich am Rand der Traditionsinsel befindet. Somit wurde im Sinne einer Regierungsfunktion an die königlich-hannoverschen Traditionen angeknüpft. Zwar wurden diese durch eine neue parlamentarische Nutzung und durch moderne bauliche Ergänzungen des Schlosses (1957–1962, Entwurf: Dieter Oesterlen) umgedeutet. Man kann aber der Nutzung des „alten“ Schlosses (feudales Machtzentrum) als „neuer“ Landtag (demokratisches Machtzentrum) nicht eine plausible symbolische Bedeutung absprechen. In diesem Sinn wurde die Traditionsinsel („altes“ Symbol des Bürgertums) zu einer Erweiterung des alten/neuen Schlossensembles (Symbol der neuen bürgerlichen Herrschaft) zu einer räumlichen und zeitlichen Versinnbildlichung der Herrschaftskontinuität. Diese Visualisierung der Tradition, aber auch die darin verschlossene Botschaft der Überwindung autoritärer Systeme, dürfte für die Selbstbehauptung der neu gewählten Hauptstadt von Anfang an interessant gewesen sein.

Die Konsequenzen aus dem geschaffenen Bild werden deutlicher, wenn man sie mit ihrem Gegenbild vergleicht: der Kompromittierung der Funktionalität eines großen „Schloss-Altstadt-Ensembles“ in Hannover steht die Streuung von kleineren Traditionsinseln in Braunschweig gegenüber. Hier ist die solitär stehende, ausgebrannte und funktionslose Schlossruine 1960 mit einem knappen Mandat durch die Stadtverwaltung abgerissen worden.

Was ergibt sich aus diesem Vergleich? Hätte es in Hannover nicht die angeführte „Funktionalisierung“ des Schlosses und der dicht dran gelegenen Traditionsinsel gegeben, dann wären die Abrissverluste womöglich noch viel höher ausgefallen.

Dass es sich bei den Bürgerhäusern der Traditionsinsel nur in wenigen Fällen um ursprüngliche, über Jahrhunderte gewachsene Baukörper handelte, war zweitrangig. Die Produkte der Altstadt-sanierung wurden durch das Fegefeuer der Zerstörung und durch den programmatischen Neuaufbau der Stadt zu symbolischen Repräsentanten der Stadtgeschichte, auch wenn sie erst um 1939 fertiggestellt worden waren.

Die „Zeit drängte“, man musste handeln und die Stadtplaner, die nach dem missionarischen Prinzip der „schöpferischen Gestaltung“ agierten, hatten sicherlich nicht unser heutiges Verständnis für die Aussagenvielfalt eines Bürgerhauses einschließlich seines Konstruktions- und Funktionsgefüges. Auf diese Weise gab es z. B. in den zeitgenössischen Presseberichten kaum Einwände zur Methode, mit der man die Traditionsinsel realisierte. Man arbeitete hier nur mit Fassadenscheiben der historischen Bürgerhäuser, die den Stahlbetonskeletten vorgeblendet wurden. Gerettet wurden also nur die Fassaden (!) und nicht die ganzen Häuser, wie das heute noch gelegentlich weiter erzählt wird.

Es ist interessant, dass – zumindest bei einer ersten Durchsicht der Archivalien – trotz einer positiven Stellungnahme<sup>30</sup> keine Hinweise auf die Mitwirkung der staatlichen Denkmalpflege aufzuspüren sind. Die Projektleitung hatte man dem Architekten Alfred Zappe (1883–1973) überlassen. Der Absolvent der TH-Hannover war zum gegebenen Zeitpunkt trotz seines vollendeten

<sup>30</sup> Durth und Gutschow verweisen ohne Quellenangabe auf eine Aussage Provinzialkonservators Dekert, in der er „die Zusammenfügung von vereinzelt erhalten gebliebenen Fachwerkbauten um die alte Marktkirche als wünschenswert“ bezeichnet: Durth, Gutschow, *Träume in Trümmern*, 1, S. 259.

70. Lebensjahrs im Auftrag des Hochbauamtes tätig. Seine Erfassung war eher knapp gehalten: pro Fachwerkhaus wurde jeweils eine halbe Seite Maschinenschrift, mit oder ohne geschätzter Datierung, jedenfalls mit der Auflistung von erforderlichen Kosten verfasst. Auf der einzigen Manuskriptseite, die eine Einführung zum Kapitel über die Kramerstraße enthält, schrieb er: „Selbst heute, nach den starken Zerstörungen der Kriegszeit, lässt die Straße noch die einheitliche Baugesinnung unserer Vorfahren erkennen“<sup>31</sup>. Die Worte „einheitliche Baugesinnung unserer Vorfahren“ scheinen direkt aus dem propagandistischen Vokabular der Vorkriegssanierung entliehen zu sein. Sie kündigen die Fortsetzung in der Homogenisierung des altstädtischen Siedlungsareals an. Immerhin konnte Alfred Zappe nach einer vom September bis Dezember 1953 durchgeführten Inventarisierung rund 40 Fachwerkhäuser in den Gebieten der Altstadt und der Calenberger Neustadt als „erhaltenswert“ einstufen<sup>32</sup>. Nach den 1955–1957 erfolgten Maßnahmen wurden von den jenen 40 Häusern in der Innenstadt ca. zehn Objekte vollständig und fünf lediglich als – zum Teil translozierte – Fassaden gerettet.

## 5. PLANUNGSENESE IM SPIEGEL DER BIOGRAPHISCHEN ZUSAMMENHÄNGE

„Die moderne Stadt und die Altstadt: das sind zwei gegenläufige, aber sich wechselseitig bedingende moderne Sehnsüchte“<sup>33</sup>. Genau diese Dichotomie zeigt sich bereits in dem frühesten Prototyp

---

<sup>31</sup> StAH, NL Zappe III (4), S. 8 (*Untersuchung über die noch erhalten gebliebenen Fachwerkhäuser der Altstadt und der Calenberger Neustadt in Hannover. Hannover, den 21. Dezember 1953*, Manuskript, handsigniert von A. Zappe).

<sup>32</sup> *Untersuchung über die noch erhalten gebliebenen Fachwerkhäuser.*

<sup>33</sup> Vinken, *Zone Heimat*, S. 207.

einer Traditionsinsel, den wir vor dem Krieg unweit von Hannover finden: Die Erfindung der Traditionsinsel geht auf eine 1934 geplante aber nicht umgesetzte Translozierung von ca. 20 historischen Fassaden auf die Insel Cremon in Hamburg (zwischen dem Nicolaifleet und dem Zollkanal). Die dazugehörigen Häuser sollten aufgrund von Straßenplanungsmaßnahmen (Ost-West Durchbruch) des Büros von Konstanty Gutschow abgerissen werden. Die Idee der Schaffung von Traditionsinseln durch die Translozierung von Fachwerkbauten wurde am 6. Juni 1947 auf der Tagung der Baudezernenten in Hannover erneut vom Braunschweiger Stadtbaurat Johannes Göderitz thematisiert. Die nach dem 2. Weltkrieg verbliebenen Denkmalensembles in Braunschweig, so bereits 1945 angedacht, sollten als besondere „Altstadt-Revier“ im bewussten Kontrast zum modernen Aufbau der übrigen Stadt verbleiben und besonders geschützt werden. Gesetzlich wurde ihr Schutz jedoch erst 1964 in der Braunschweiger Denkmalsatzung realisiert. Auch in Braunschweig (z. B. am Altstadtmarkt) arbeitete man später punktuell mit methodisch zweifelhaften Translozierungen<sup>34</sup>.

Man hat also den Eindruck, dass genau die beiden Aufgaben: die Altstadtsanierung und ab 1937 die großangelegte Modernisierung der ganzen Innenstädte, die von dem NS-Regime primär aus propagandistischen Gründen eingeführt worden waren, nach 1945 weiterverfolgt wurden. Und zwar – zumindest im Norden der Bundesrepublik – von denselben Planern und Architekten, die ab 1933 ihre schnelle Karrieren gestartet haben.

Mit Konstanty Gutschow hat man also im Wiederaufbau von Hannover einen Planer beschäftigt, der als Architekt der Ham-

---

<sup>34</sup> Dazu: Durth, Gutschow, *Träume in Trümmern*, 1, S. 242 und A. Meyer, *Der Wiederaufbau der Braunschweiger Innenstadt nach 1945. Eine Analyse exemplarischer Planungen, Wettbewerbe und Bauprojekte der ersten Nachkriegsjahre*, (1993), S. 106–113, 126–129.

burger Elbufer-Chaussee schon vor dem Krieg mit dem oben genannten Konzept der Fassadentranslozierung in Berührung kam. Dazu zählt aber Rudolf Hillebrecht gleichermaßen, weil er selbst seit 1937 im Hamburger Büro Gutschow's an der großdimensionierten Umgestaltung des Elbufers in einer Führungsposition mitwirkte.

An dieser Stelle zeigt es sich, dass ein Blick auf die Lebensläufe der in Hannover tätigen Planer sehr aufschlussreich für die Deutung der Herkunft der Planungsideen sein kann. Insofern bleiben wir noch kurz bei dem Thema.

Die Vertrautheit mit der Spitze der Architekten und Planer der NS-Zeit erklärt sich durch die Tatsache, dass Hillebrecht und Gutschow ab 1943 in dem zentralistisch gesteuerten Stab zur Wiederaufbauplanung der zerstörten Städte mitwirkten. Den Job hatten sie auch der persönlichen Studienfreundschaft zwischen Hillebrecht und dem späteren Reichsrüstungsminister Albert Speer zu verdanken<sup>35</sup>.

Hillebrechts Vertrautheit mit den Führungskadern der NS-Zeit erklärt auch die Beschäftigung von Fachleuten, die bei einer ernstgenommenen Entnazifizierung hätten ausgeschlossen werden müssen. So konnte seit 1949 auch Wilhelm Wortmann als Mitarbeiter von Hillebrecht arbeiten. Der einstige Leiter des Bremer Stadtplanungsamtes (1934–1945), seinerzeit bekannt für seine regimetreue Rhetorik, wurde nach dem Krieg mit dem Flächennutzungsplan für Hannover beauftragt. 1956 wurde er zum Professor für Städtebau der Technischen Hochschule (TH) und in den Jahren 1960–1965 sogar zu ihrem Rektor ernannt. Im Übrigen wurde an die TH-Hannover 1956 kein geringerer als Konrad Meyer (1901–1973) als Professor für Landesplanung und Raumforschung berufen. Seit 1933 Mitglied der Schutzstaffel der

---

<sup>35</sup> *Das Wunder von Hannover*, S. 61.

NSDAP (SS), Schulungsleiter des Rasse- und Siedlungshauptamtes der SS, wurde er 1939 vom Himmler zum Chefplaner des „Generalplans Ost“ (Plan der Germanisierung und der rassistischen Auslese in Osteuropa). Meyer, der in der Kriegszeit im Dienstrang des Generalmajors der SS als zentrale Persönlichkeit des nazistischen „social engineering“ galt, wurde an die TH von Heinrich Wiepking-Jürgensmann geholt. Dieser wiederum war 1941 von Himmler als „Sonderbeauftragter“ für die östliche Landschaftsgestaltung berufen worden<sup>36</sup>.

Selbstverständlich gehörten diese in Hannover lebenden und lehrenden Personen zum Referenzumfeld für Rudolf Hillebrecht, der selber seit 1951 als Honorarprofessor an der TH-Hannover tätig war. Es erscheint deswegen erforderlich, dieses Umfeld in Verbindung mit Hillebrechts Aufbauplänen – wenn auch nur kurz – anzusprechen, was in der bisherigen Literatur ungerne getan wurde. Es geht dabei nicht darum, um etwa Rudolf Hillebrecht der braunen Vergangenheit zu bezichtigen. Denn aufgrund seiner Karriere in den Kriegsjahren lässt er sich tatsächlich nur als ein ausführender Funktionär, aber keinesfalls als engagierter Nationalsozialist einstufen.

Die Frage ist aber, welche Relationen bestanden zwischen einem jungen Planer mit einer halbwegs sauberen Biographie und seinem hochprominenten und hochoberfahrenen aber „kontaminierten“ Fachmilieu? Wie stark wurde die Wiederaufbauplanung durch die Großplanung-Utopien der jüngsten Vergangenheit determiniert und inwieweit bestand auf der Seite der machtver-

---

<sup>36</sup> Alle Informationen aus: I. Heinemann, W. Oberkrome, S. Schleiermacher, P. Wagner, *Wissenschaft Planung Vertreibung. Der Generalplan Ost der Nationalsozialisten. Katalog zur Ausstellung der Deutschen Forschungsgemeinschaft*, (2006), S. 17 ff. Zugänglich auch im Internet: [http://gplanost.x-berg.de/dfg\\_wissenschaft\\_planung\\_vertreibung\\_katalog.pdf](http://gplanost.x-berg.de/dfg_wissenschaft_planung_vertreibung_katalog.pdf) (letzter Zugriff am 09.03.12).

wöhnten Elite ein Erwartungsdruck, die Planung zügig und wenn nötig auch rücksichtslos durchzusetzen?

Ist das bekannteste Foto von Rudolf Hillebrecht, der auf der Titelseite vom „Spiegel“ alleine posiert, nicht etwas täuschend? Ist das nicht ein Beitrag zu einer gewollten Hagiographie, die für mache Akteure im lokalen Fachmilieu einen „erwünschten Schatten“ spendet? Die Fragen können hier nicht eindeutig beantwortet werden, aber sie scheinen zumindest nicht unberechtigt zu sein. Um dieses zu untermauern, wird abschließend auf die Personalie Hans Stosberg (1903–1989) verwiesen. Er war von Anfang an im Planungsstab von Hillebrecht beteiligt und hatte in den Jahren 1948 bis 1968 die stellvertretende Leitung des Stadtbauamtes inne. Er formulierte seine professionelle Haltung folgendermaßen: „So ist es ein Merkmal unserer Planungsgesinnung, ob wir eine echte Synthese zu finden vermögen zwischen der Achtung und Ehrfurcht vor dem Erbe unserer Vorfahren und der – wie es sein muß – auch rücksichtslosen Kühnheit weit vorausschauender und völlig neuer Konzeptionen“<sup>37</sup>. Die fehlende Bescheidenheit Stosbergs, beziehungsweise sein Hang zur „Kühnheit“ haben tiefere Wurzeln. Im Entnazifizierung-Fragebogen bescheinigte er für die Kriegsjahre ganz allgemein eine Tätigkeit als freischaffender „Architekt für Hochbau und Städtebau“. In der Tat war Stosberg, seit 1937 in der NSDAP, seit 1941 als „Sonderbeauftragter für den Generalbebauungsplan der Stadt Auschwitz“ tätig<sup>38</sup>. Es handelte sich dabei um ein ausgesprochenes Pilotprojekt für die NS-Germanisierungspolitik in Osteuropa, die wiederum im

---

<sup>37</sup> H. Stosberg, *Rückblick und Ausblick*, in: *Planung und Aufbau in Hannover*, S. 35.

<sup>38</sup> Ganz ausführlich über die Kriegsjahre Stosbergs: S. Steinbacher, „Musterstadt“ *Auschwitz. Germanisierungspolitik und Judenmord in Ostoberschlesien, (Darstellungen und Quellen zur Geschichte von Auschwitz 2, 2000)*, S. 229–234. Aus dieser Publikation stammen alle hier angeführte Informationen.

Auftrag vom Himmler von Prof. Konrad Mayer (seit 1956 an der TH-Hannover) entworfen wurde.

Von dem Prestige dieser Musterstadt spricht nicht nur die Tatsache, dass auf dem „Stück versteppter Erdoberfläche“ eine Siedlung mit zwölf Schulen, 20 Spielplätzen, mehreren Stadien, Schwimmbädern und Spielplätzen geplant war. Die schlussendlich nur rudimentär verwirklichte Planung explodierte geradezu auf dem Papier, so dass zunächst nur 3000 IG-Farben-Angestellte hier vorgesehen waren und bis Anfang 1943 erreichte die Planung den Stand von 70 000 bis 80 000 Einwohner.

Die Hochphase des Massenmords, dies ist evident, war gleichermaßen der Höhepunkt der Germanisierungsaktivitäten in Auschwitz. Das ehemalige jüdische Viertel wurde in Stosbergs Plänen ausradiert. Der jüdische Friedhof, seit der Deportation ohnehin aufgelassen, sollte einem Parteihaus mit Hotel, Kino und Restaurant weichen. [...] Um den Altstadt kern, laut Stosberg das „Wahrzeichen mittelalterlichen deutschen Siedlergeistes“, gruppierte der Chefarchitekt im Baumodell ein Ensemble aus Piastenburg, Markt platz und Rathaus. Den Ortsmittelpunkt zieren auf seinen Zeichnungen schlesische Laubengänge, auch ein Marktbrunnen sowie Lindenbäume fehlen nicht, und auf dem Rathaus thronte ein Türmchen. „Anheimelnd“ sollte der Charakter der neuen Stadt sein, so Stosberg, der auch verkehrsstille Wohnstraßen, Parks, Obstanger und Auen plante<sup>39</sup>.

Weiterhin berichtet Sybille Steinbacher:

Im Bewußtsein historischer Größe und erfüllt von seinem „volkstumpolitischen“ Auftrag, nahm er am Konzentrations- und

---

<sup>39</sup> Steinbacher, „Musterstadt“ Auschwitz, S. 232–233.



Vernichtungslager keinen Anstoß. Vielmehr feierte Stosberg Ende 1941 die „Geburt der neuen deutschen Stadt Auschwitz“<sup>40</sup>.

Die von Steinbacher zusammengetragenen Fakten zeigen eine Persönlichkeit, die bedenkenlos nach planerischer Selbstverwirklichung strebte und zwar ganz unabhängig von der ethischen Ausrichtung der einen oder anderen Herrschaft. Jedoch nicht gerade Auschwitz in den Kriegsjahren, sondern der Aufbau von Hannover nach 1945 sicherte Stosberg eine Chance, eine „weit vorausschauende und völlig neue Konzeption“ mit umzusetzen. Im Gegensatz zur IG-Farben-Siedlung in Auschwitz bestand in Hannover keine Notwendigkeit mehr, die Stadtgestaltung und insbesondere die Konstruktion der Traditionsinsel als „Wahrzeichen mittelalterlichen deutschen Siedlergeistes“ politisierend zu überhöhen. Jedoch unter den vielen hier genannten Gründen, historische Landmarken in der Stadtlandschaft zu belassen oder die Burgstraße mit Fachwerkfassaden auszustatten, schwingt diese Motivation im Hintergrund mit.

## 6. FAZIT

Das, was man im funktionalistischen Wiederaufbau Hannovers vorfindet, scheint uns einiges über das System der Adenauer-Ära zu erzählen. Es handelt sich um ein Beispiel für Ambivalenzen des zukunftsgerichteten Neuaufbaus in der Realität der kaum begonnenen Vergangenheitsbewältigung.

Das lässt sich schon allein in den verbalen Strategien dieser Zeit erkennen: Schon die begriffliche Fixierung auf die Bezeichnung „Aufbau“ statt „Wiederaufbau“ lässt sich als ein Zeichen von

---

<sup>40</sup> Ebenda, S. 230.

kollektiven Übergangsritualen deuten. Die programmatisch zukunftsorientierte Formulierung wurde in Hannover von den Planungsbehörden verwendet, die aus der jüngsten Vergangenheit (woher denn sonst?) ihre meisten Inspirationen schöpften, wobei es diese Vergangenheit größtenteils kollektiv zu verdrängen galt. Auch aus diesem Prozess und nicht allein aus den Trümmerhaufen resultierte die Eile, eine neue, zukunfts-gewandte Umwelt zu schaffen. Neue Umwelt und eine neue Wirklichkeit sollten behilflich sein, die *tabula rasa* der eigenen Identität möglichst schnell mit neuen Sinninhalten zu beschreiben.

Gleichwohl bedeutet die Eile ohne Entschlossenheit und Tatkraft gar nichts. Die letzten Tugenden waren sogar im Übermaß vorhanden. Sie wurden durch die phantomhaften Kontinuitäten ermöglicht, konkret gesagt, durch jene Planer, die kurz zuvor mit massiver Staatsförderung ganze Musterstädte und Landschaften im Geist der NS-Kulturideologie geplant hatten.

Es wäre also reichlich unvollständig, den Grund für die Denkmalverluste infolge des autogerechten Wiederaufbaus, wie immer, durch „technische Notwendigkeiten“ oder durch die städtebaulichen Leitbilder der Moderne zu erklären. Der kulturelle Kontext des harten Durchgreifens ist genauso wie die „schonungslose Entschlossenheit“ in der Planungsphilosophie von Stosberg, ohne Kriegsbiographien nicht verständlich. Dasselbe betrifft auch die Konstruktion der „Heimat“, die nur noch dort ihre Daseinsberechtigung hatte, wo ihr eine klare Funktion zugeschrieben werden konnte.

## „KONSTRUKCJA TRADYCJI” W FUNKcjONALISTYCZNEJ ODBUDOWIE CENTRUM HANOWERU PO 1945 ROKU

(STRESZCZENIE)

Tematem artykułu jest odbudowa Hanoweru po wojnie, po znacznym zniszczeniu centrum miasta przez brytyjskie lotnictwo. Projekt odbudowy – od 1948 roku realizowany przez Rudolfa Hillebrechta, jednego z najślynniejszych powojennych urbanistów niemieckich – cieszył się od samego początku opinią najbardziej konsekwentnej realizacji funkcjonalizmu w planowaniu miast w Republice Federalnej Niemiec. Przyczyną tego nie były jedynie naukowe fundamenty i zdecydowanie „technokratyczna” orientacja całego projektu. W wielu przypadkach niszczone bez wahania historyczne place i budynki, na miejscu których powstały wielkie arterie komunikacyjne. Interesujący jest przy tym fakt, że mimo wszystko odbudowano po zniszczeniach wojennych kilka wybranych obiektów monumentalnych, usytuowanych w rezultacie w radykalnie zmodernizowanym otoczeniu. Ten świadomy kontrast między „starym” i „nowym” wydaje się być reminiscencją *Karty Ateńskiej*. Jeszcze bardziej zaskakujący jest fakt, że władze miejskie przy całym funkcjonalizmie planowania organizmu miejskiego nie zapomniały o stworzeniu tak zwanej „wyspy tradycji” („Traditionsinsel”), czyli rezerwatu historycznych zabudowań w centrum obszaru staromiejskiego. Zakrawa przy tym na ironię, że ten teren został w dużej części oszczędzony w trakcie bombardowań, ale i tak nie zawierał już zbyt wiele substancji zabytkowej: została ona wyburzona w trakcie „odnowy” starówki, przeprowadzonej w latach 1936–1939. Tworzenie „rezerwatu przeszłości” było wynikiem rozgrywek politycznych w sa-

mym mieście oraz na płaszczyźnie ogólnokrajowej. Projekt miał prawdopodobnie z jednej strony „zadośćuczynić” zniszczeniom zabytków w innych częściach miasta, z drugiej strony odgrywał funkcje dydaktyczne (w centrum „rezerwatu” usytuowano muzeum miejskie) oraz symboliczno-polityczne (w częściowo zrekonstruowanym zamku umieszczono parlament nowo powstałego kraju związkowego Dolnej Saksonii).

Przy ocenie tej szybko i niezwykle zdecydowanej prowadzonej odbudowy warto wziąć pod uwagę pewne aspekty biograficzne. Okazuje się, że w Hanowerze w otoczeniu głównego architekta Rudolfa Hillebrechta znalazło się po wojnie wielu planistów, którzy do upadku Trzeciej Rzeszy odgrywali centralne role w rozwoju planów deportacji ludności w Europie Środkowo-Wschodniej oraz w projektowaniu wielkich osiedli dla kolonistów niemieckich. Niezwykle rażącym przykładem kariery takich osób jest Hans Stosberg, bezpośredni zastępca Hillebrechta, który zataił w trakcie denazyfikacji fakt pracy na stanowisku głównego architekta osiedli IG-Farben w Oświęcimiu. Należy więc założyć, że ci przywykli do rozmachu architekci tworzyli specyficzny klimat przekonań, opinii i oczekiwań oraz wywierali wpływ na projekty odbudowy Hanoweru.

Opracowane przez Autora / Bearbeitet von dem Verfasser

## “THE CONSTRUCTION OF TRADITION” IN THE FUNCTIONALISTIC RECONSTRUCTION OF THE CITY CENTRE OF HANOVER AFTER 1945

(SUMMARY)

The subject of the article is the reconstruction of Hanover after the serious war damage of the city centre by British bombing raids. The reconstruction project – realized from 1948 by Rudolf Hillebrecht, one of the most famous postwar urban planners in Germany – was considered the realization of functionalism in the planning of towns in West Germany. The reasons were not only scientific foundations and the “technocratic” character of the whole project. In many cases, historical squares and buildings were destroyed without hesitation, and were replaced by traffic arteries. However, it was decided to reconstruct selected monumental buildings, situated in a radically modernized surrounding. The conscious contrast between the old and the new seems to be a reminiscence of the Athens Charter. It is surprising that despite the functionalism of urban planning, the authorities did not forget to create the so-called “island of tradition” (“Traditionsinsel”), which means a sanctuary of historical buildings in the old town. Ironically, this area was not heavily bombed, but it did not comprise too much monumental substance: it was knocked down during the “renovation” of the Old Town in the years 1936–1939. The creation of the “sanctuary of the past” was an effect of political conflicts in the city and on the national level. The project was probably to “compensate” for the destruction of the monuments in other parts of the city. On the other hand, it played a didactic role (in the centre of the “sanctuary” a municipal museum

was established) and a symbolic-political function (the partly reconstructed castle became the seat of the parliament of the newly created German state of Lower Saxony).

To evaluate this quick and determined reconstruction one should take into consideration some biographical aspects. It turns out that the main architect Rudolf Hillebrecht was surrounded by many urban planners who played major roles in the planning of the deportations of people from East-Central Europe, and in designing huge districts for German settlers. An example here is Hans Stosberg, the deputy of Hillebrecht, who concealed the fact of working as the main architect in the construction of the IG-Farben district in Auschwitz. Thus, it can be assumed that those architects created a specific ambience of convictions, opinions and expectations, and influenced the reconstruction projects of Hanover.

Tłumaczenie / translated  
Agnieszka Chabros

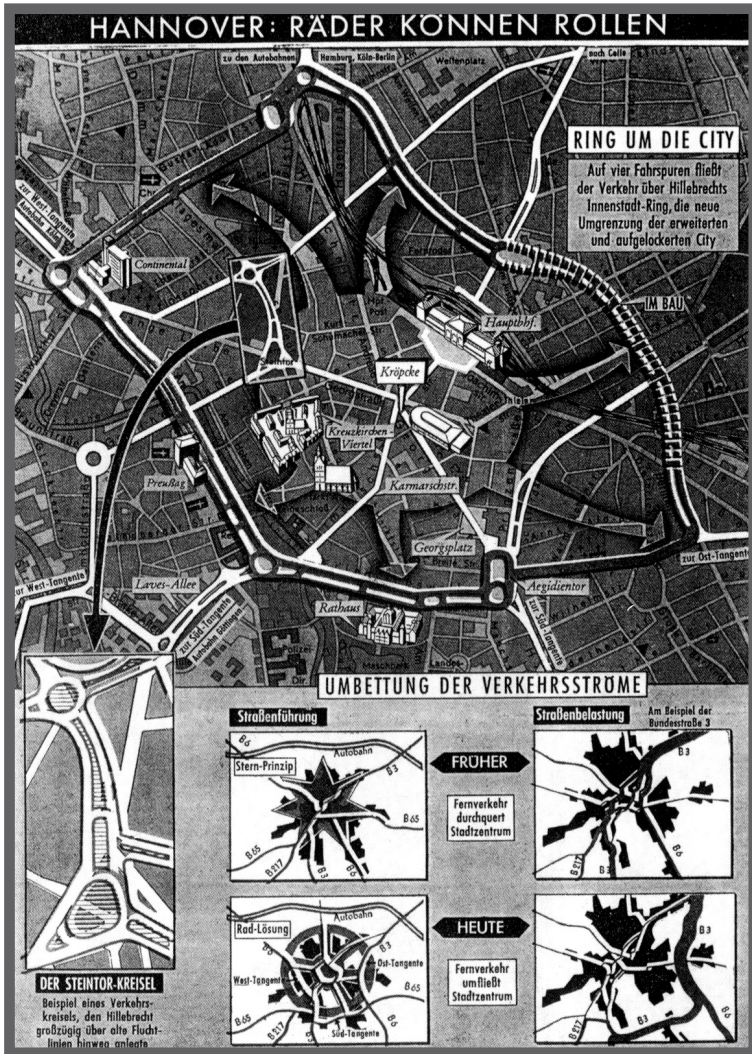


Abb. 1. „Der Spiegel“, 13, 23 (3. Juni 1959): Erläuterung des Verkehrssystems. Oben: Darstellung des City-Ringes. Von besonderer Bedeutung ist hier sein südwestlicher, mehrspuriger „Autoboulevard“





Abb. 2–3. Der Friedrichswall stilisiert auf der Zeichnung des Stadtplanungsamtes als ein „Autoboulevard“. Die beeindruckende Breite erinnert an zahlreiche großdimensionierte Visionen von Verkehrsmagistralen, die in der unmittelbaren Nachkriegszeit die Stadtplanung begeistert haben. Die Ausführung einer äußerst breiten Verkehrsschneise des innerstädtischen Stadtrings wurde an dieser Stelle durch den Verzicht des Wiederaufbaus von – weitgehend zerstörten – südwestlichen Quartieren der historischen Siedlungsfläche möglich. Hier zwei zeitgenössische Skizzen der Makro- und Mikroskala





Die Darstellung der Fußgänger in der Straßenansicht kann man entweder als Naivität des Zeichners oder als ein Trick zur Steigerung der Attraktivität der Planungsvision werten. Auf dieser Seite des Friedrichswalls waren von Anfang an keine Dienstleistungen oder Gastronomie vorgesehen, um den Fußgängerverkehr anzuregen. Auch heute spaziert hier niemand freiwillig, weil die Lärm- und Abgasbelästigung durch rasende Autos zu hoch ist. Abbildungen als Sonderdrucke aus der Sammlung des Verfassers (Beide Zeichnungen sind – wohl vom städtischen Zeichner Cravazzo – für folgende Veröffentlichung vorbereitet worden: *Der Aufbau der Stadt Hannover*)



Abb. 4. Waterlooplatz, wohl um 1955. Der Westrand des ovalen Exerzierplatzes wird von einem mehrspurigen Autobahnzubringer angeschnitten. Damals: ein „antimilitaristischer Bildersturm“, eine Beseitigung der kompromittierten militaristischen Vergangenheit, oder eine funktionalistisch motivierte Vorfahrt für die Begeisterung an den Zukunftsvisionen? Heute: ein Vorteil für den Autoverkehr, jedoch eine gestalterische sowie funktionale Beeinträchtigung einer historisch aussagekräftigen Freiraumplanung. Fot. Historisches Museum Hannover

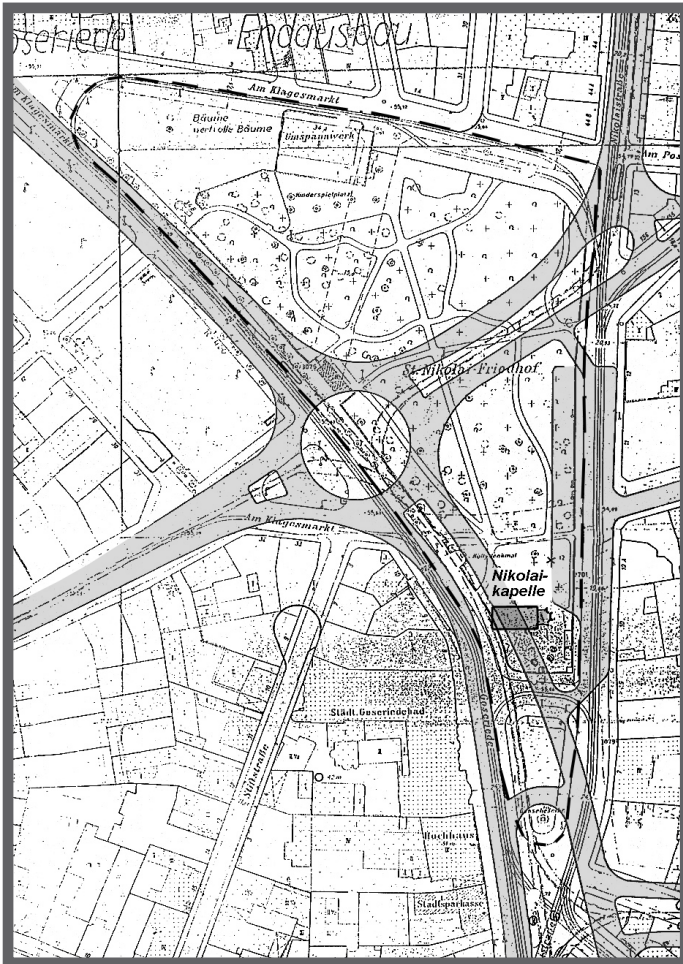


Abb. 5. Die weitgehend umgesetzte Straßenplanung von 1953. Mit der Friedhofsteilung gingen auch die Potentiale dieses zentral gelegenen und trotzdem „in sich zurückgekehrten“ Grünareals verloren. Die mehrspurige Straße im Süden schneidet die Nikolai-kapelle an, so dass heute direkt am Triumphbogen vorbei die Spur für die Rechtsabbieger verläuft. Abbildung aus dem Bestand der Stadt Hannover, Grünflächenamt, Akte Nikolai-Friedhof

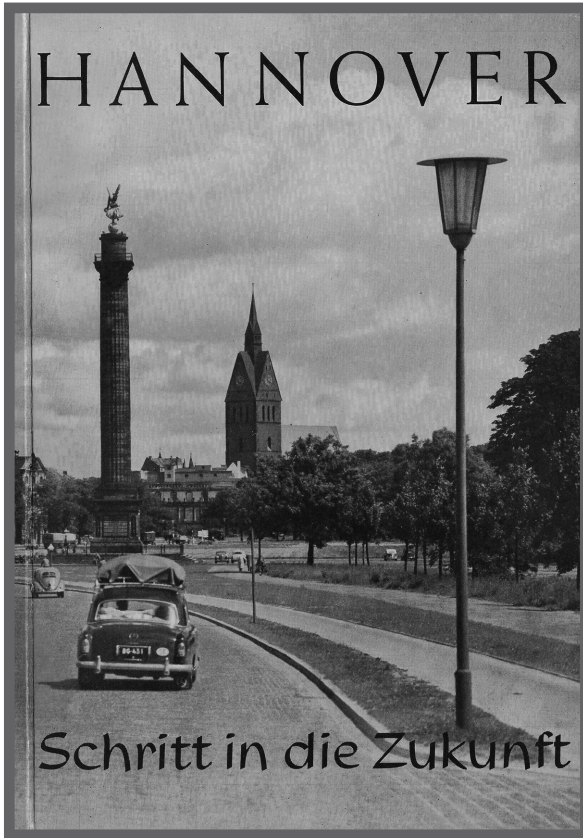


Abb. 6. Die Titelseite von einem Tätigkeitsbericht der Stadtverwaltung (Lauenroth, Barke, *Schritt in die Zukunft*) wird mit einer „ikonischen“ Fotografie ausgestattet. Während im Vordergrund moderne Fahrbahnbeleuchtung, geschwungene Straßenkante und ein kultiger Mercedes für die Dynamik, Bewegung und Flächenorganisation der Gegenwart stehen, symbolisieren die statischen Vertikalachsen der Waterloo-Säule und des wichtigsten Kirchturms die „entfernte“ Geschichte und Tradition der Stadt. Die funktionalistische Gegenwart braucht das symbolische Kapital der funktionslosen Baudenkmale für die Aufrechterhaltung der kollektiven Identität, ... aber wohl dosiert! Fast möchte man etwas ironisch sagen: ... in der Kürze steckt die Würze

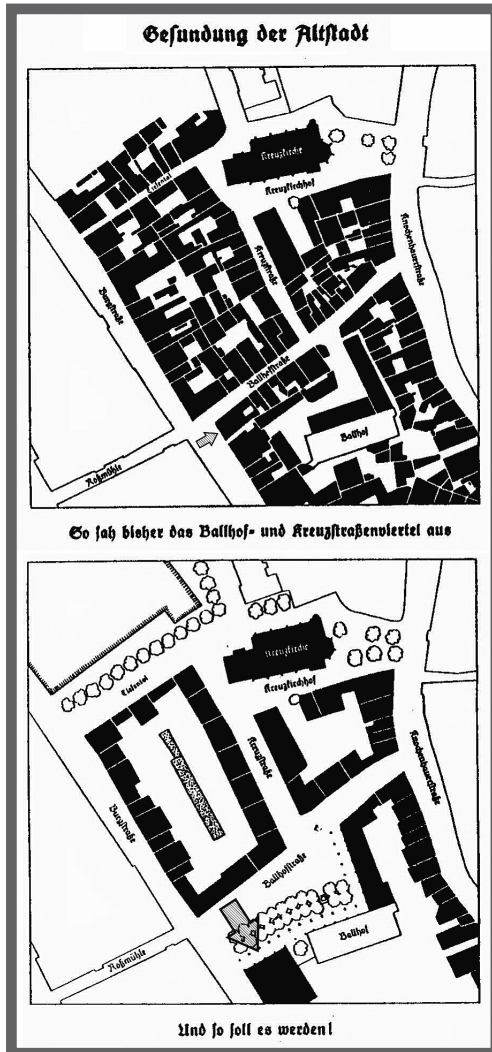


Abb. 7. Der Schwarzplan visualisiert Auflockerungsmaßnahmen. Aus der engen Ballhofstraße wird nun ein Ballhofplatz. Bildvorlage: *Neues Schaffen. Die Hauptstadt Hannover 1935/36*, bearb. v. Th. Arends, O. Ernst, (1936), S. 28





Abb. 8. Ballhofplatz unmittelbar nach der Fertigstellung der Sanierung. Historische Postkarte aus der Sammlung des Historischen Museums Hannover

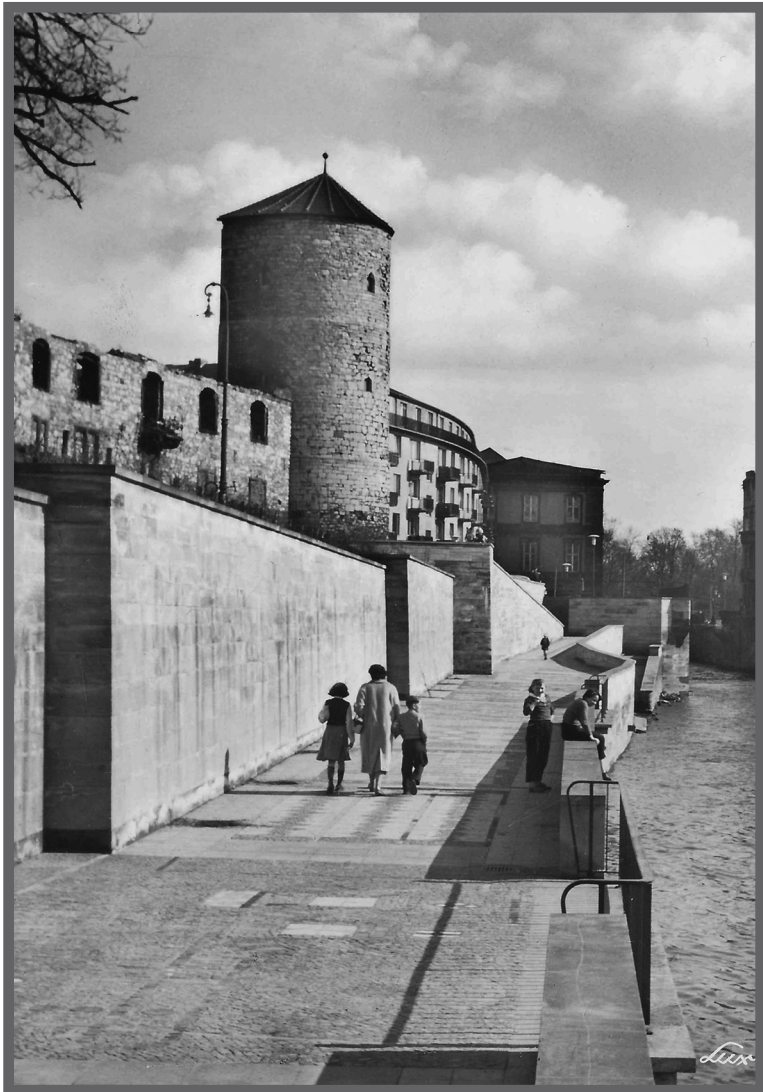


Abb. 9. Monumentale Befestigung des Hohen Ufers. Fot. Heinz Koberg (um 1960)



Abb. 10. Die Burgstraße mit translozierten Fachwerkfassaden. Fot. Verfasser (2006)



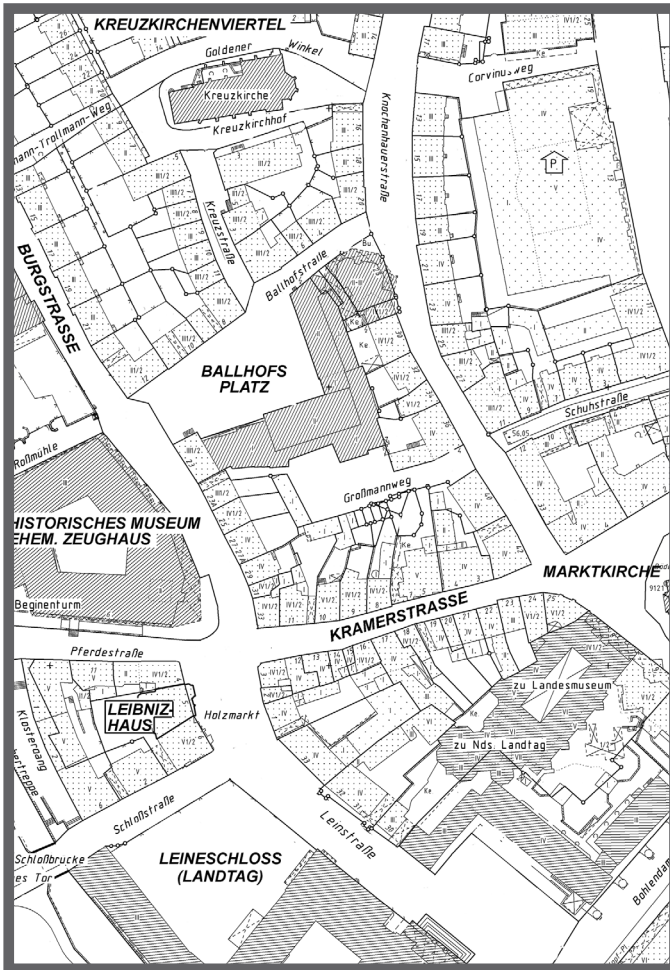


Abb. 11. Ausschnitt aus dem Kataster der Altstadt von 1938 (Stadtarchiv Hannover) mit der Markierung wichtigerer Einzeldenkmale. Öffentliche Bauten sind schraffiert. Man merkt hier die räumliche Nähe von markanten Orten und Objekten. In dieser Konstellation macht es auch Sinn, dass das Kreuzkirchenviertel quasi im „Heimatstil“ mit Satteldächern errichtet wurde. Es ist auch nicht verwunderlich, dass ausgerechnet hier 1983 nach langer Suche das Leibniz-Haus wiederaufgebaut wurde

