

# [Einleitung]

Autor(en): **Hillebrecht, Rudolf**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Bauen + Wohnen = Construction + habitation = Building + home : internationale Zeitschrift**

Band (Jahr): **10 (1956)**

Heft 10: **Städteheft Hannover und Basel**

PDF erstellt am: **05.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-329315>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

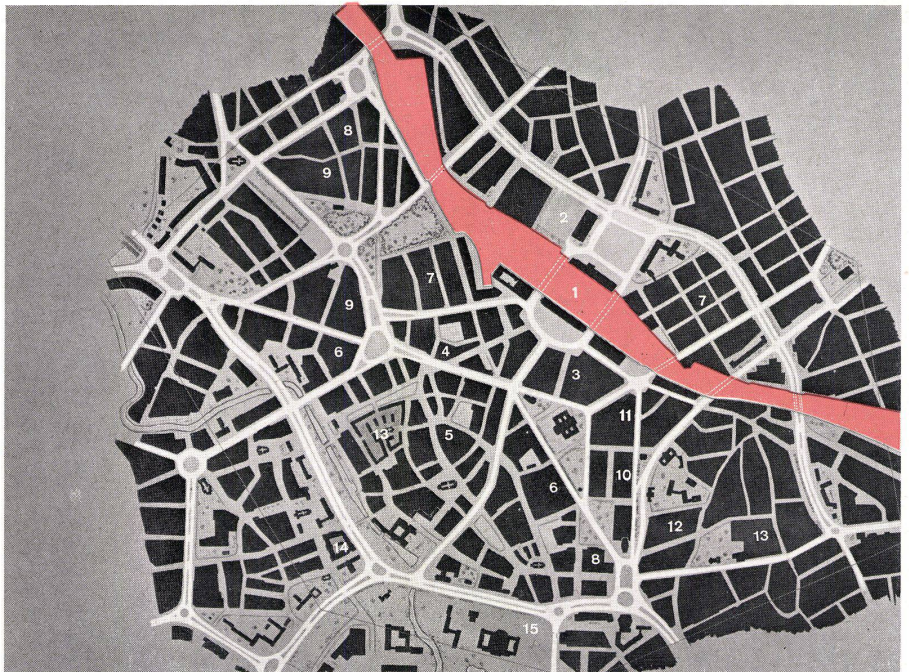
Warum bringen wir ein Städteheft über Hannover und Basel? Diese Frage ist uns oft gestellt worden.

Was haben diese Städte gemeinsam? Warum sind gerade diese beiden Städte unter vielen anderen ausgewählt worden?

Hannover haben wir gewählt, weil nach unserer Auffassung in keiner anderen deutschen Stadt aus dem grauenvollen baulichen Zustand bei Kriegsende ein derart positiver und großzügiger Wiederaufbau hat durchgeführt werden können. Nirgends sonst sind derart weitgreifende planerische Gedanken Wirklichkeit geworden. Dies mag ein Glücksfall sein, wir glauben allerdings eher, daß es das persönliche Verdienst eines energischen und oft bewußt rigoros vorgehenden Mannes ist, des Spiritus rector der gesamten baulichen Tätigkeit Hannovers der Jahre nach 1945. Stadtbaurat R. Hillebrecht ist 1947 an den verantwortungsvollen Platz eines Stadtbaurats von Hannover berufen worden. Er hat es verstanden, die richtigen Mitarbeiter heranzuziehen, und er hat es vor allem verstanden, den dornenvollen Weg der zielbewußten geistigen Beeinflussung der Bürger dieser in ihren alten Vierteln fast total zerstörten Stadt zu gehen und sie davon zu überzeugen und dafür zu begeistern, persönliche Kleinlichkeit zugunsten des Ganzen und der Allgemeinheit zurückzustellen. Das Resultat dieser großen Arbeit sei in der ersten Hälfte unseres Heftes dargestellt.

Basel wählten wir, weil es unserer Auffassung nach unter den Schweizer Städten durch eine gewisse Kühnheit der Konzeption hervorsteht. Diese Konzeption ist baulicher wie auch gesetzgeberischer Art. Basel hat vor 30 Jahren mit einigen sehr bedeutenden Bauten dem »Neuen Bauen« in der Schweiz wirkungsvoll zum Durchbruch verholfen. In einer revueartigen Zusammenstellung zeigen wir einige dieser Bauten. Basel hat, aus einer merkwürdigen Mischung von Traditionstreue und Aufgeschlossenheit heraus — diese beiden Kennzeichen sind von jeher für diese Grenzstadt und ihre Universität, für ihre weltumspannende Industrie, für ihre Museen typisch gewesen —, eine interessante und tragfähige Synthese gefunden. Die dem Basler eigene Selbstkritik — die sich in so einmaliger Art und Weise in der Basler Fastnacht dokumentiert — führte dabei stets zu einer gesunden Auslese. Die beiden Beiträge der für die bauliche Entwicklung Basels verantwortlichen Architekten beleuchten diese einmalige Situation.

Die Redaktion



Plan der Innenstadt Hannover 1955 mit Innenstadtverkehrsring und Nutzungsstruktur.

Plan du centre de Hanovre 1955 avec ceinture de traffic et structure d'exploitation.

Plan of inner town of Hanover 1955 with traffic circle and utility structure.

- 1 Hauptbahnhof / Gare principale / Central station
- 2 Autobusbahnhof / Gare d'autobus / Bus station
- 3 Hotels
- 4 Warenhäuser / Grands magasins / Department stores
- 5 Einzelhandel / Commerce au détail / Retail shops
- 6 Büros / Bureaux / Offices
- 7 Großhandel / Commerce de gros / Wholesale business
- 8 Handel / Commerce / Trade
- 9 Gewerbe / Artisanat / Work shops
- 10 Banken / Banques / Banks
- 11 Versicherungen / Assurances / Insurance
- 12 Verwaltung / Administration
- 13 Wohngebiet / Zone d'habitation / Residential area
- 14 Staatliche Verwaltung / Administration gouvernementale / Government
- 15 Stadtverwaltung / Administration municipale / Municipal administration

# HANNOVER

Professor Rudolf Hillebrecht, Stadtbaurat

1945 zeichneten sich die »Trümmerbilanzen« unserer Städte durch traurige Superlative aus. Zehn Jahre später spiegeln die Superlative der »Aufbaubilanz« das deutsche Wirtschaftswunder. Daneben beunruhigt das Wort von der verpaßten Chance im Städtebau die Geister. Auf der einen Seite freigebige Austeilung von Lorbeer, auf der anderen ebenso freigebig von Tadel. Beide Gaben erscheinen uns in der Art der Verteilung unberechtigt, verfrüht, oberflächlich.

Wenn hier ein Bericht über den Aufbau in Hannover gegeben wird, so geben wir ihn nur zögernd und nur aus unserer Verbundenheit mit »Bauen + Wohnen« als einer Zeitschrift, die seit Jahren manches mutige Wort über den Aufbau der deutschen Städte geschrieben hat. Wir möchten bitten, diesen Bericht nicht als eine »stolze Aufbaubilanz« über das »Wunder von Hannover« anzusehen. Wir würden es begrüßen, Gelegenheit zu erhalten, einmal über das zu berichten, was wir nicht erreichten und was »schiefgegangen« ist, und auch über das, was noch zu tun bleibt, nachdem wir — scheinbar — über den Berg sind.

Die Aufbaumvorgänge in unseren Städten sind schwer untereinander vergleichbar ja, wahrscheinlich überhaupt nicht. Die örtlichen Gegebenheiten sind in jeder Stadt allzu verschieden. Zu diesen örtlichen Gegebenheiten gehören nicht nur das quantitative Maß der Kriegszerstörungen, sondern auch ihre Art, die entstandene strukturelle Unordnung, die wirtschaftliche Leistungskraft, die finanzielle Förderung durch die Länder, die gesetzlichen Grundlagen, die sozialen Verhältnisse. Es gehören dazu sicher auch die Temperamente der Bürger-

schaft und viele andere Imponderabilien. So unterschiedlich also die jeweiligen Voraussetzungen für den Aufbau der Städte waren und sind, so einheitlich ist der Wille und sicher auch die geistige und fachliche Zielsetzung der Bauleute, ob beamtet oder freiberuflich, gewesen, das Beste aus diesen Gegebenheiten für ihre Stadt herauszuholen. Dabei mögen — und mußten wohl auch — die Methoden der Aufbauarbeit verschieden sein. Eine Übertragbarkeit ist auch hier von einem zum anderen Fall nicht möglich.

Wir haben von Beginn an einen Arbeitsstil gepflegt, der eine kollegiale Zusammenarbeit auf breiter Grundlage zum Prinzip hatte. Dies gilt sowohl innerhalb der Städtischen Bauverwaltung als auch in der Zusammenarbeit mit den zahlreichen anderen behördlichen Stellen, die mit dem Aufbau beschäftigt sind, mit der Architektenschaft wie mit den Organisationen der Wirtschaft und der Bürgerschaft. Wir waren der Auffassung, daß wir nun dann ein — passives — Mitgehen und ein — aktives — Mitarbeiten aller davor, die am Aufbau interessiert sind (und wer war das nicht?), erwarten konnten, wenn wir vorher und immer offen erklären würden, was wir erwarteten. Diese Auffassung hat sich als richtig erwiesen. Ferner hat sich bewährt, zur Mitarbeit von Fall zu Fall die besten fachlichen Kräfte hinzuzuziehen, die nur verfügbar sind; sei es als Sachverständige und Gutachter, sei es als Planer und Entwerfer. Neben Stadtplanern und Verkehrsplanern, Architekten und Landschaftsgestaltern gehörten gleichrangig dazu Verwaltungsfachleute, Juristen und Wirtschaftsexperten. Das alles hätte jedoch nur bedingten Erfolg gehabt, wenn nicht das Prinzip der ständigen Beteiligung der Öffentlichkeit Resonanz in der Einwohnerschaft geweckt und gefunden hätte. So haben wir freiwillige, ehrenamtlich tätige Mitarbeiter von Rang unter unseren Mitbürgern gefunden, ohne die Hannover nicht den Erfolg gehabt hätte, den man ihm heute nachsagt. Übertragbar? Ich glaube nicht.

Wir sind dankbar für das, was wir schaffen konnten, und wir hoffen, daß die schweren Finanzsorgen, vor denen Hannover ebenso wie andere Städte steht, uns nicht in der Arbeit unterbrechen oder gar zurückwerfen. Die Jahre, die vor uns liegen, werden erst erweisen, ob die Chance des Aufbaues, die jede Stadt in ihrer Art ergriffen hat, uns gönnt oder verwehrt wird. Die Chance ist nämlich weit weniger in die Hand der Städtebauer und der Architekten gegeben als in das unwägbar Schicksal gelegt, das wir Menschen wohl immer nur zu einem Teil bestimmen können. Auch Chancen haben ihre Maßstäbe und ihre Grenzen.

Den Bericht über Hannover gibt unser Mitarbeiter Städt. Baurat Eggeling, der seit 1949 zunächst im Büro Wortmann, das für uns den Flächennutzungsplan 1950 bearbeitete, später im Stadtplanungsamt (Leiter Baudirektor Dr.-Ing. Stosberg) maßgeblich am Aufbau unserer Stadt mitgewirkt hat.

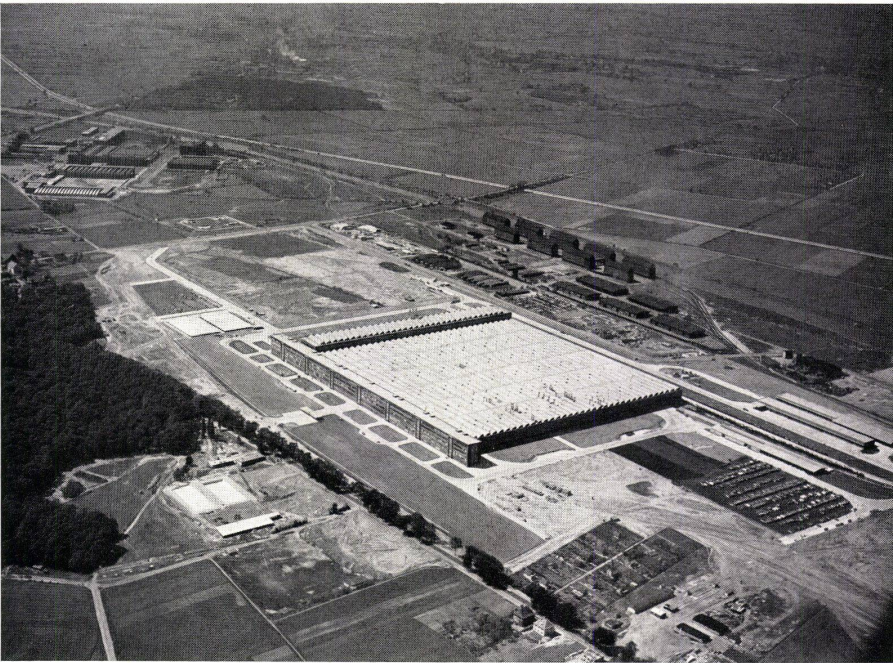




Das Modell der zerstörten Innenstadt im Jahre 1945 mit Darstellung der geplanten und zum Teil bereits ausgeführten Straßen.

Maquette du centre détruit en 1945 et représentation des rues projetées et partiellement reconstruites.

The model of the destroyed inner town in 1945 with representation of the planned and in part completed streets.

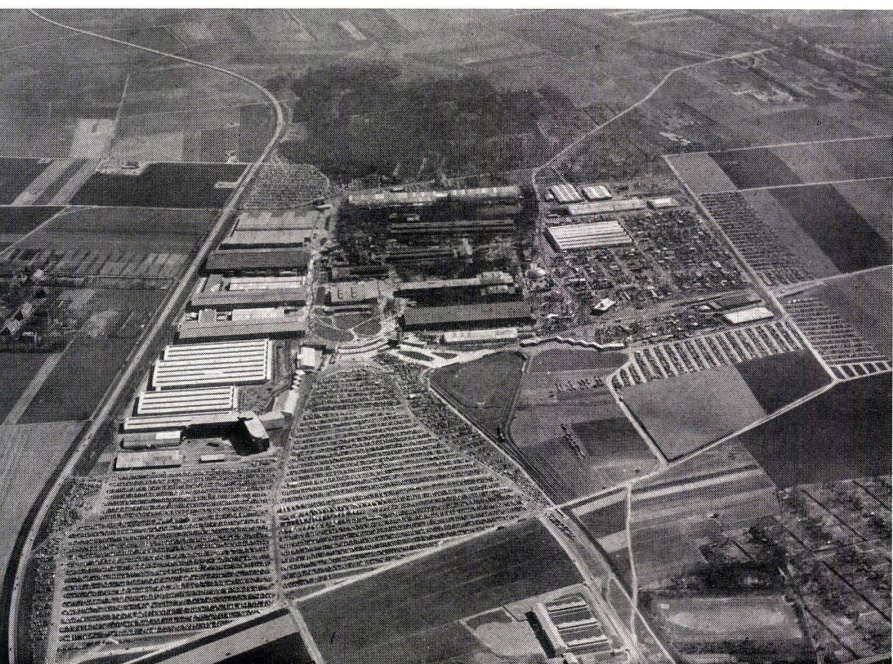


Neubau des Volkswagenwerks in Hannover. In einer Werkhalle von rund 100000 m<sup>2</sup> wird nach einjähriger Bauzeit seit April dieses Jahres fabriziert. Täglich verlassen 250 VW-Transporter das Werk.

Nördlich des Werkes der Mittellandkanal und die Autobahn, am linken Bildrand das 3. Werk der »Continental-Gummi-Werke« im weiteren Aufbau.

Nouvelle usine Volkswagen à Hanovre.

New Volkswagen factory in Hanover.



Luftbild des Messegebäudes von Norden. Auf dem Gelände mit 310000 m<sup>2</sup> gedeckter Hallenfläche und 75000 m<sup>2</sup> Freigelände (1955) wird u. a. jährlich die »Deutsche Industriemesse Hannover« veranstaltet. Ausgedehnte Parkflächen für 33000 Kraftfahrzeuge mußten geschaffen werden.

Vue aérienne du pavillon de la Foire vu du nord.

Air view of Fair from north.