

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

Herausgeber: Bauen + Wohnen

Band: 25 (1971)

Heft: 10: Sport- und Mehrzweckbauten = Ensembles sportifs et polyvalents = Sports- and multipurpose constructions

Artikel: Hannover plant für morgen

Autor: Zietzschmann, Ernst

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-334106>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

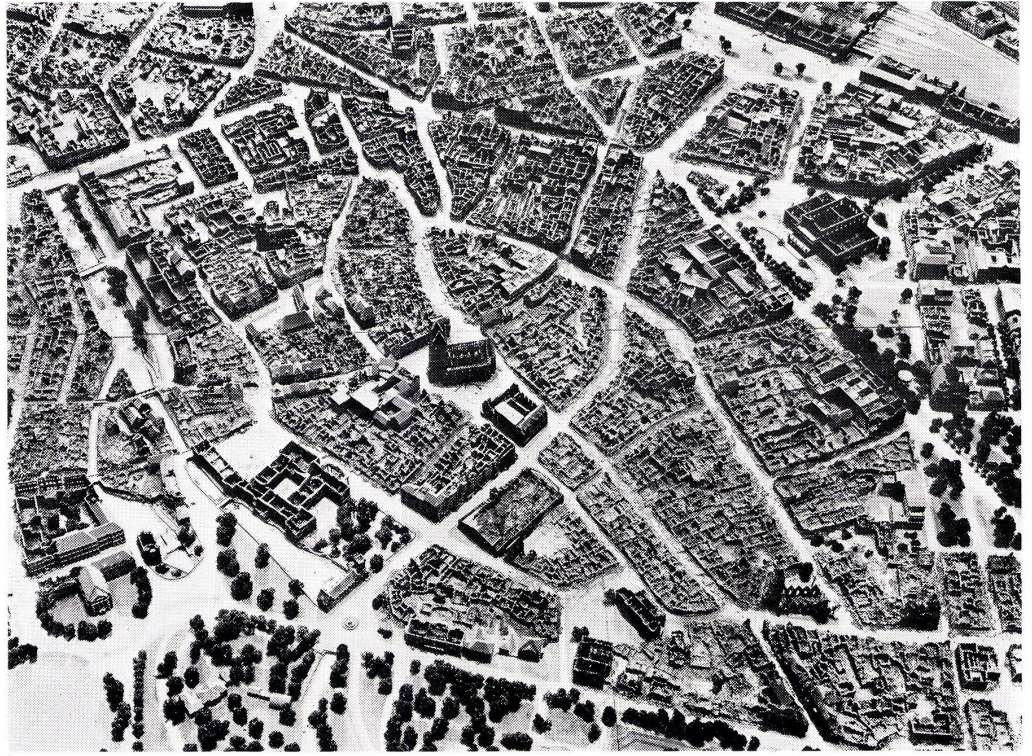
Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 27.04.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Hannover plant für morgen



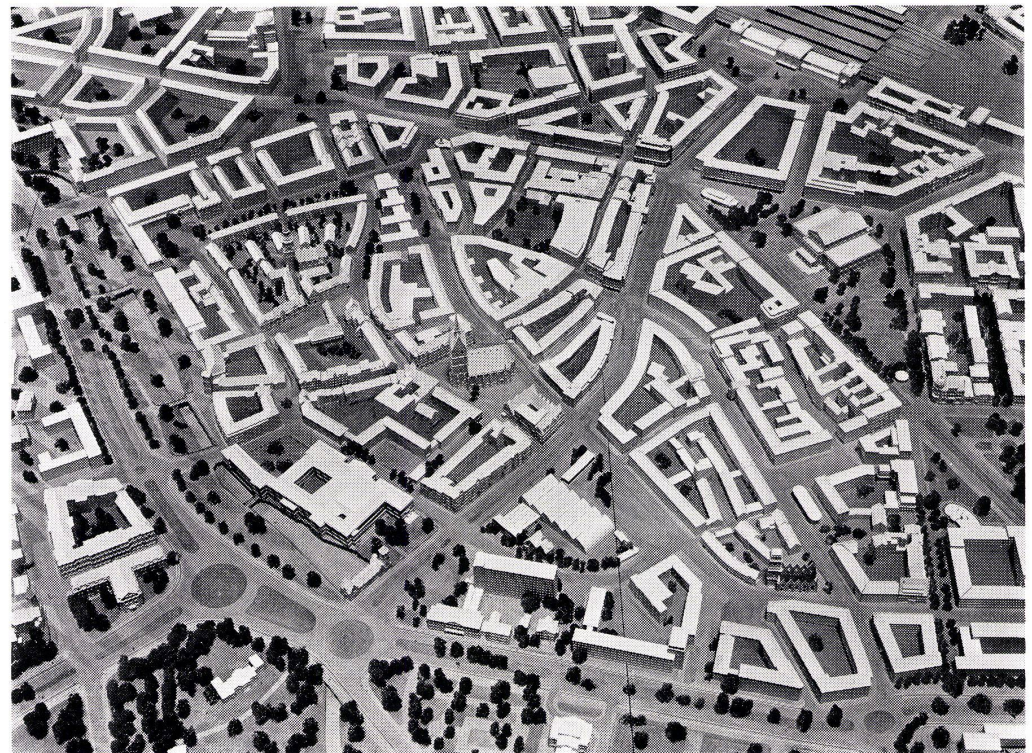
1
Nach den verheerenden Kriegszerstörungen vor allem der Innenstadt hat Hannover im Jahre 1947 einen Wettbewerb für den Wiederaufbau, besonders in Hinsicht auf Verkehrslösungen, ausgeschrieben. Damals gewann Architekt Dierschke den ersten Preis, nach dessen Richtlinien in der Folge – Dierschke war Leiter des Planungsamtes im Hochbauamt der Stadt geworden – der Wiederaufbau auch durchgeführt wurde. Er war diktiert durch die unterdessen voll zur Funktion kommenden zwei hochwertigen Autoring, einen Innenring und einen äußeren Ring, letzterer im Anschluß an die im Norden der niedersächsischen Hauptstadt vorbeiführenden Autobahn Berlin-Köln. Bis vor kurzem funktionierten diese Ringstraßen zur vollen Zufrieden-

heit der Autofahrer. Seit einiger Zeit ergeben sich aber an den Kreiseln Stauungen, die zu neuen Überlegungen führen mußten. In einer zweiten Etappe dieser Entwicklung werden nun Überführungen von Straßen an besonders neuralgischen Punkten der Halbmillionenstadt durchgeführt.

Zur Zeit ist außerdem im Zuge der U-Bahn-Anlage das Herz der Stadt am Café «Kröpcke» in eine Riesenbaustelle umgewandelt worden: Hier vollziehen sich weitestgehende Änderungen der Citystruktur: Dieses «Herz» der Stadt wird vom Automobilverkehr völlig isoliert, indem dort, im Zusammenhang mit der wichtigsten Kreuzungsstelle der späteren U-Bahnen, eine nur dem Fußgänger reservierte Zentralzone geschaffen wird, wo Ladenstraßen

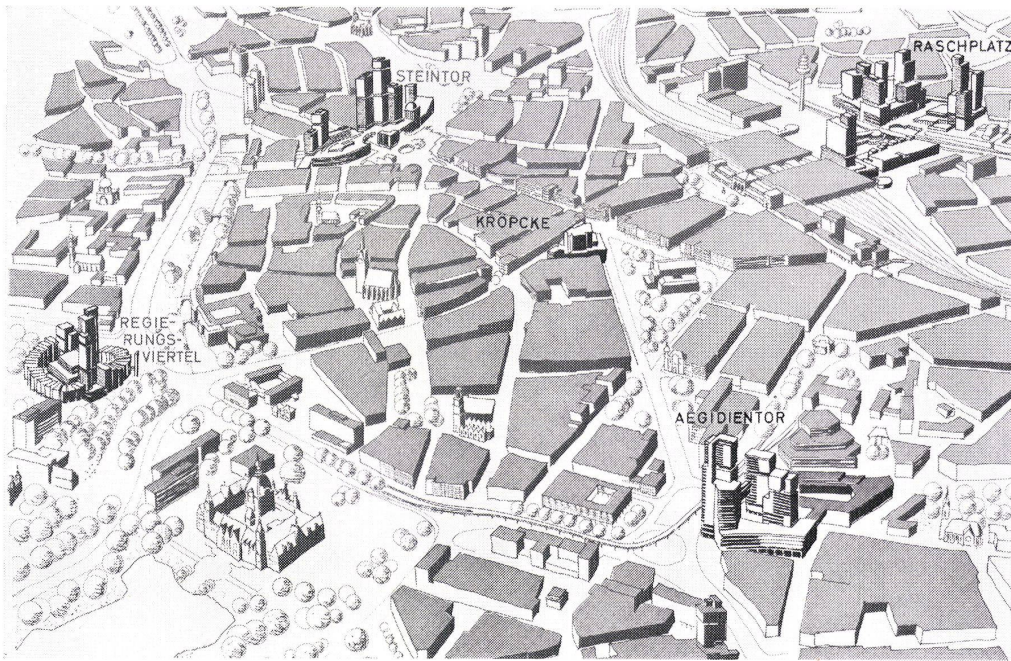
in zwei Stockwerken entstehen werden, wo außerdem durch eine Unterführung des gesamten Bahnhofkomplexes und eine Umdisponierung des Bahnhofs nach Norden – zum Raschplatz – eine großzügige Neuordnung des Citykernes angestrebt wird. Was in Zürich nicht möglich ist, weil die Geleiseanlagen der Bahn à niveau mit den Straßen liegen und weil der Hauptbahnhof leider nicht zurückverlegt werden kann, wodurch die Zerteilung der Stadt in eine «gute» und eine «schlechte» Hälfte südlich und nördlich des Bahnhofs zementiert bleibt, wird in Hannover versucht. Hierzu gehört auch die Planung eines neuen Schauspielhauses (Projekt Claude Paillard) auf der Nordseite der Geleiseanlagen.

Während der Wiederaufbau der

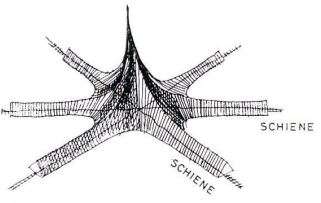


1
Modell der im Kriege fast vollständig zerstörten Innenstadt.

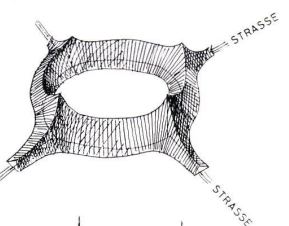
2
Modell des 1947 geplanten Wiederaufbaus mit auf fünf Geschosse begrenzten Neubauten.



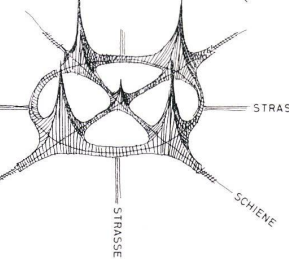
3



Ein sternförmiges Erschließungssystem ergibt einen Anreiz zu extremer baulicher Verdichtung auf einem engen Raum. Die sich ergebende Verkehrsballung an einer Stelle ist im Straßennetz nicht zu bewältigen. Dagegen ist ein solches System wegen der guten Umsteigemöglichkeiten für den öffentlichen Nahverkehr erwünscht.



Die Erschließung eines Stadtkerns über einen Tangentenring, in den die Radialstraßen einmünden, fördert eine bauliche Verdichtung ringförmig um die Innenstadt. Gefahr der Ansteckung der Stadtmitte.



Die Kombination eines innerstädtischen Straßenringes mit einem auf einen zentralen Punkt bezogenen öffentlichen Nahverkehrsnetz erlaubt bauliche Konzentration an den Kreuzungspunkten der Verkehrswege. Dieses Konzept vermeidet übermäßige Verkehrsballungen, fördert das Wachstum der Innenstadt und erhält den Lagewert der Stadtmitte.

3

Das Großkomplexprojekt 1970 mit den vier peripher zur City liegenden Baugruppen und der Überbauung des Stadtzentrums beim Café «Kröpcke». Architekten Adrian, Dellemann, Vejl, Hochbaumt Hannover.

4

Drei Erschließungssysteme, ein sternförmiges System, das Anreiz zu extremer baulicher Verdichtung auf engstem Raum ergibt. Nicht zu bewältigende Verkehrsballung, zweitens die Erschließung des Stadtkerns über einen Tangentenring, in den Radialstraßen einmünden, drittens das Projekt Hannover mit einer Kombination des innerstädtischen Straßenringes mit einem auf einen zentralen Punkt bezogenen öffentlichen Nahverkehrsnetz. Bauliche Konzentration an den Kreuzungen der Verkehrswege. Übermäßige Verkehrsballungen werden vermieden, das Wachstum der Innenstadt wird gefördert.

5

Projekt Steintor. Über einem breitgelagerten Sockel mit Freizeiteinrichtungen und Läden können Wohnungen und in geringem Umfang Büros entstehen.

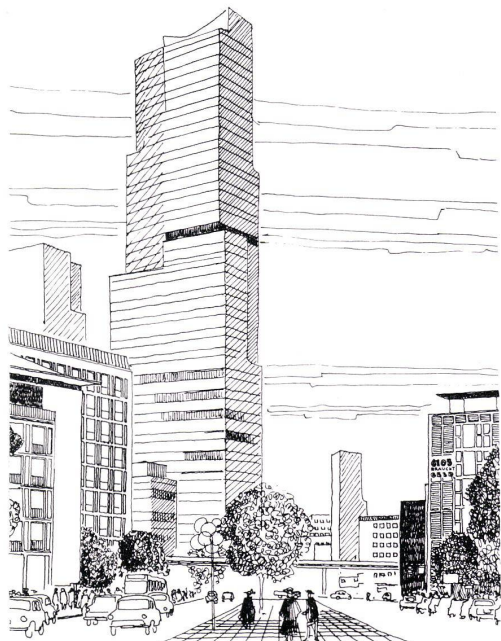
6

Ägidientorplatz. Einprägsame, hohe Bebauung am Ausgang einer wichtigen Ausstrahlungsstraße. Eigene Fußgänger-ebene zur Innenstadt.

4



5



6

Stadt nach dem Prinzip einer Niedrighaltung aller Neubauten in der City (maximale Bauhöhe fünf Geschosse) – im Umkreis der alten, zum Teil erhaltenen und zum Teil wiederaufgebauten mittelalterlichen Kirchen – durchgeführt wurde, zeigt sich in der letzten Zeit das Phänomen der meisten Cityentwicklungen, nämlich die Verödung der durch Warenhäuser, Banken und Verwaltungsbauten besetzten Zentralzone. Wohnungen sind zum größten Teil verschwunden, bedingt durch die immer mehr ansteigenden Mietkosten.

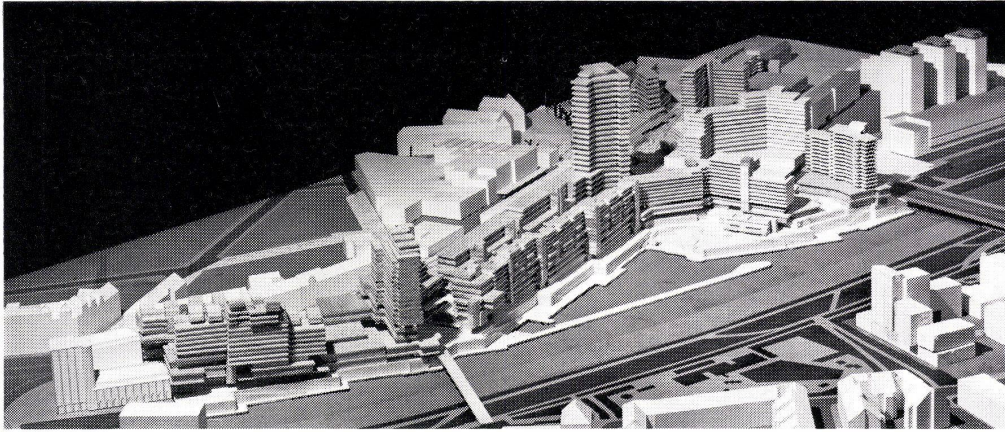
Dabei besteht im Stadtkern ein großer Mangel an innerstädtischen, qualifizierten Wohnungen zusammen mit dem Bedürfnis nach attraktiven Freizeiteinrichtungen. Der Bau der U-Bahn wird die Erschließung der Innenstadt ganz beträchtlich verbessern, so daß dort größere bauliche Dichten vertretbar werden. Der innerstädtische Einzelhandel hat den Kampf gegen die Einkaufszentren des Stadtrandes aufgenommen. Er kann dies aber nur mit Erfolg tun, wenn er seine Kunden besser bedient, und zwar durch Kürzestwege zu Parkplätzen und U-Bahn-Stationen, durch Vermeidung aller Störungen durch Autoverkehr und durch zusätzliche Angebote, wie Kinderstuben, Botendienste usw. Deshalb ist eine deutliche Tendenz zu konzentrierten innerstädtischen Einzelhandelszentren unverkennbar geworden. Die neuen Eigentumsformen, nämlich Geschoß- und Teileigentum, bekommen größere Bedeutung. Großkomplexe bringen wirtschaftliche Vorteile durch Gemeinschaftseinrichtungen und intensive bauliche Nutzung.

Wie begegnet Hannover dieser Entwicklung? Neue Standorte müssen vorbereitet werden, die Stadtgestalt muß über die fünfgeschossige Blockbebauung hinausgehen, sie weiterentwickeln, ohne sie zu zerstören.

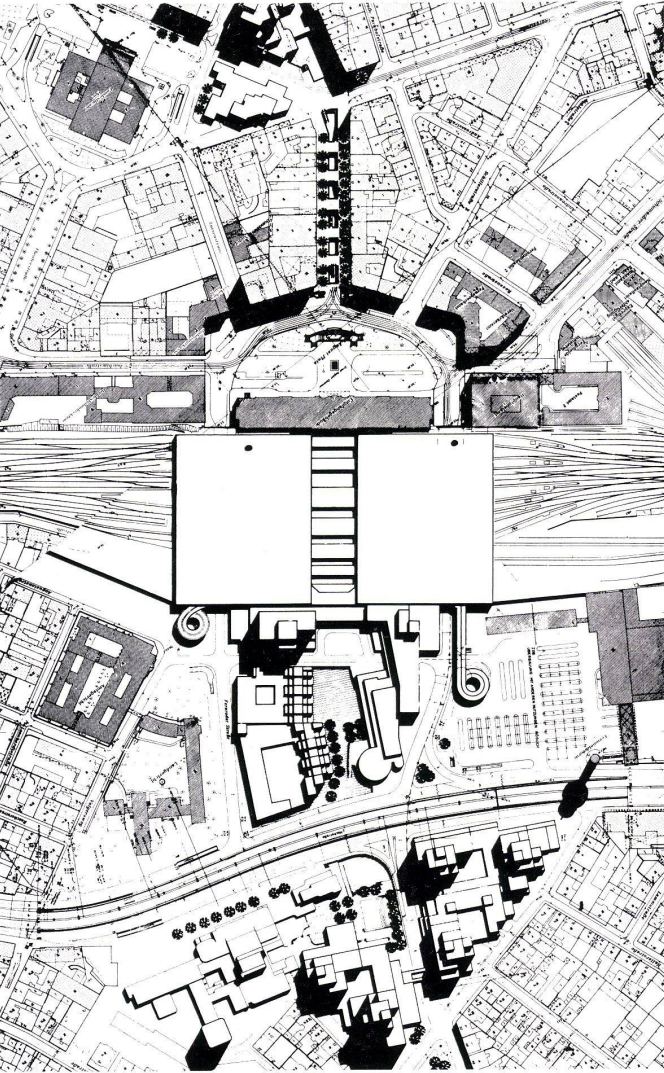
Man versucht heute diese Tendenzen durch das Einschalten von Großkomplexen entgegenzukommen. Sie entstehen durch wohlüberlegtes Zusammenfügen verschiedener Bauteile und -gruppen. Weitgespannte Konstruktionen erlauben eine vielfältige und vor allem auch variable Nutzung der Geschosse. Sie sollen durch interne horizontale und vertikale, öffentliche und halböffentliche Verkehrsstränge erschlossen werden. Straßen und Parkplätze sind in diese Komplexe mit einzubeziehen. Großbauteile, wie Warenhäuser, die nicht auf natürliche Belichtung angewiesen sind, können ohne Abstandsflächen das gesamte Grundstück überdecken. Darüber sind Freiflächen mit gut besonnenen und belichteten Wohn- und Bürotürmen gedacht.

Um die hannoversche City liegt eine extensiv bebaute Zone, die weder viele Wohnungen noch viele Arbeitsplätze enthält. Sie trennt die weiter draußen liegenden, noch citynahen Wohngebiete von der eigentlichen Innenstadt.

Das Bedürfnis nach Wohnungen in der eigentlichen City und der immer noch wachsende Bedarf an Verkaufs- und Büroflächen wird zu einem weiteren Citywachstum führen. Ob Experimente wie die City-Nord in Hamburg auf die Dauer funktionieren, sei dahingestellt. Man versucht nun dem entgegen in Hannover, durch



7



Schließen der Lücke zwischen den publikumsintensiven Zonen der zentrumsnahen Wohngebiete und der zentralen City eine sternförmige Entwicklung durch Großkomplexe einzuleiten.

Ein modernes Einkaufszentrum besteht aus vielgestaltigen Ladenstraßen, an deren Ende Warenhäuser liegen. In Hannover sind diese Warenhäuser alle im zentralen Teil der City konzentriert. Wenige Schritte hinter dieser Intensivzone beginnen immer flauer werdende Bereiche. Es müssen neue «Magnete» gebaut werden, zwischen denen Einkaufsstraßen, die nur dem Fußgänger reserviert bleiben, liegen werden. Die Versuche solcher automobilfreier Straßenzüge haben sich überall bewährt, so in Zürich, Essen, Stuttgart.

Das Stadtplanungsamt mit den Architekten Hanns Adrian, Peter Dellemann und Jaromir Vejl legt ein um-

7

Das «Ihmezentrum» im Südwesten der Stadt – 60 000 m² Geschäftsfläche, 60 000 m² Bürofläche, 60 000 m² Wohnfläche, Kindergärten, Schwimmbekken, Bootshafen, 2500 Parkplätze – befindet sich im Bau.

8

Gebiet «Kröpcke»-Bahnhof-Raschplatz. Fußgängerunterführung unter den Bahngleisen Neubauten von Bahn und Post, Busbahnhof, Schauspielhaus.

9

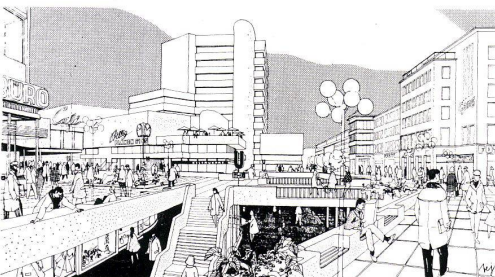
Die Bahnhofstraße wird als Automobilstraße aufgehoben, es entstehen Fußgängerebenen auf zwei Etagen mit einer Tiefverbindung zu den U-Bahnen.

10

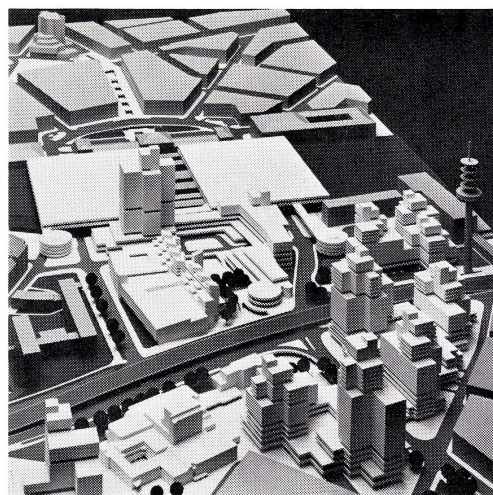
Geplante Neuordnung des Gebietes «hinter dem Bahnhof». Aktivierung eines ganzen Stadtteils, links vorn das geplante Schauspielhaus, in der Bildmitte Verwaltungsbauten der Bundesbahn und Bahnhof.

8

Das neue Center am Kröpcke wird in seiner Gestalt und seiner inneren Organisation wesentliche Merkmale eines Großkomplexes enthalten. Es soll im Kreuzungspunkt der innerstädtischen Schwerlinien zwischen Steintor und Aegidientor, Raschplatz und Friederikenplatz entstehen und Endpunkt der Passerelle Kröpcke-Hauptbahnhof-Raschplatz sein.



9



10

fassendes Projekt vor, das den obengenannten Gedankengängen folgt. Es hat auch städtebauliche Tendenzen: Die großen geplanten Baumassen werden die offenen Straßenräume, wie sie heute bestehen, schließen, optisch begrenzen. Jetzt beherrscht der Eindruck des Zerfließens zu den Rändern hin das Bild der Innenstadt. Die absolut flache Topographie von Hannover erschwert das Akzentuieren einzelner Stadtteile oder Stadtpunkte, ganz im Gegensatz zu zum Beispiel Zürich oder Stuttgart, wo die Hänge städtebaulich hervorragende Möglichkeiten bieten.

Wichtig ist der Gedanke, daß hohe Gebäude das Stadtbild nachhaltig akzentuieren und bestimmen; sie dürfen gerade deshalb in Lage und Form nicht einseitig von privatem Interesse bestimmt sein. Sonst entstehen städtebauliche Katastrophen wie zum Beispiel im Rheinviertel von Chur, wo ohne jede Konzeption Hochhäuser verschiedenster Höhe und Dimension völlig zufällig nebeneinander gesetzt worden sind.

Die Bestimmung der Stadtgestalt ist eine erstrangige kommunalpolitische Aufgabe.

Bei der Entwicklung der geplanten hannoverschen Großkomplexe waren folgende Gesichtspunkte wegweisend:

1. Der Abstand der Komplexe soll so gering sein, daß eine Ausstrahlung auf die dazwischenliegenden Gebiete noch möglich ist.

2. Die Zone zwischen City und publikumsintensiven Bereichen citynaher Wohngebiete soll überbrückt werden.

3. Das Stadtbild soll ohne Gefahr für den historischen Bestand durch die Vielfältigkeit, die starke Gliederung der Baumassen und die Größe und Höhe der Komplexe gesteigert werden.

4. Charakteristische historische Baustrukturen dürfen nicht zerstört werden.

5. Die Entwicklungsschwerpunkte müssen verkehrsmäßig bestens erschlossen sein.

6. Die Großkomplexbereiche müssen einerseits räumlich eindeutig umrissen und begrenzt sein, andererseits Wachstumsrichtungen eröffnen.»

Die Kombination eines innerstädtischen Straßenringes mit einem auf einen zentralen Punkt bezogenen öffentlichen Nahverkehrsnetz erlaubt bauliche Konzentration an den Kreuzungspunkten der Verkehrswege. Das hannoversche Konzept der Großkomplexe am Rande der City vermeidet übermäßige Verkehrsballungen, fördert das Wachstum der Innenstadt und erhält den Lagewert der Stadtmitte.

Vier Großkomplexe sind geplant, wozu ein bereits im Bau befindliches fünftes in der ehemaligen Schwesterstadt Linden liegendes Zentrum hinzuzurechnen ist. Das Gesamtkonzept will historisch gewachsene Baustrukturen, Straßen, Plätze und Maßstäbe erhalten. Es umgibt die Innenstadt mit einem Kranz von Großkomplexen hoher Gebäude, die einestils das Zentrum begrenzen, andererseits es weit hinein in die umgebenden Wohngebiete signalisieren. Die Innenstadt wird dadurch zu einem großen, gefaßten Raum. Die Stadt wird als Gesamtkunstwerk weiterentwickelt, dessen Gestalt durch einen politischen Willen geprägt wird.