

Axel Düker

## **Verkehrsplanung deutscher Städte zwischen 1920 und 1960**

*Dargestellt am Beispiel von Hannover*

## **Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek:**

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek: Die Deutsche Bibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de/> abrufbar.

Dieses Werk sowie alle darin enthaltenen einzelnen Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung, die nicht ausdrücklich vom Urheberrechtsschutz zugelassen ist, bedarf der vorherigen Zustimmung des Verlanges. Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Bearbeitungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen, Auswertungen durch Datenbanken und für die Einspeicherung und Verarbeitung in elektronische Systeme. Alle Rechte, auch die des auszugsweisen Nachdrucks, der fotomechanischen Wiedergabe (einschließlich Mikrokopie) sowie der Auswertung durch Datenbanken oder ähnliche Einrichtungen, vorbehalten.

Copyright © 2002 Diplomica Verlag GmbH  
ISBN: 9783836607377

**Axel Düker**

# **Verkehrsplanung deutscher Städte zwischen 1920 und 1960**

**Dargestellt am Beispiel von Hannover**



# Magisterarbeit

---

ISBN: 978-3-8366-0737-7

Axel Düker

## **Verkehrsplanung deutscher Städte zwischen 1920 und 1960**

*Dargestellt am Beispiel von Hannover*



Axel Düker

**Verkehrsplanung deutscher Städte zwischen 1920 und 1960**

Dargestellt am Beispiel von Hannover

ISBN: 978-3-8366-0737-7

Druck Diplomica® Verlag GmbH, Hamburg, 2008

Zugl. Universität Hannover, Hannover, Deutschland, Magisterarbeit, 2002

---

Dieses Werk ist urheberrechtlich geschützt. Die dadurch begründeten Rechte, insbesondere die der Übersetzung, des Nachdrucks, des Vortrags, der Entnahme von Abbildungen und Tabellen, der Funksendung, der Mikroverfilmung oder der Vervielfältigung auf anderen Wegen und der Speicherung in Datenverarbeitungsanlagen, bleiben, auch bei nur auszugsweiser Verwertung, vorbehalten. Eine Vervielfältigung dieses Werkes oder von Teilen dieses Werkes ist auch im Einzelfall nur in den Grenzen der gesetzlichen Bestimmungen des Urheberrechtsgesetzes der Bundesrepublik Deutschland in der jeweils geltenden Fassung zulässig. Sie ist grundsätzlich vergütungspflichtig. Zuwiderhandlungen unterliegen den Strafbestimmungen des Urheberrechtes.

Die Wiedergabe von Gebrauchsnamen, Handelsnamen, Warenbezeichnungen usw. in diesem Werk berechtigt auch ohne besondere Kennzeichnung nicht zu der Annahme, dass solche Namen im Sinne der Warenzeichen- und Markenschutz-Gesetzgebung als frei zu betrachten wären und daher von jedermann benutzt werden dürften.

Die Informationen in diesem Werk wurden mit Sorgfalt erarbeitet. Dennoch können Fehler nicht vollständig ausgeschlossen werden, und die Diplomarbeiten Agentur, die Autoren oder Übersetzer übernehmen keine juristische Verantwortung oder irgendeine Haftung für evtl. verbliebene fehlerhafte Angaben und deren Folgen.

© Diplomica Verlag GmbH

<http://www.diplomica.de>, Hamburg 2008

Printed in Germany

# Inhaltsverzeichnis

|          |  |           |
|----------|--|-----------|
| <b>1</b> | <b>Einleitung zum Thema und zur Literaturlage</b>          | <b>3</b>  |
| <b>2</b> | <b>Die Ursprünge der Stadt Hannover</b>                    | <b>7</b>  |
| 2.1      | Von der Naturlandschaft zur Kulturlandschaft               | 8         |
| 2.2      | Rohstoffe, Siedlungs- und Straßenentwicklung               | 10        |
| 2.3      | Handelswege im Raum Hannover                               | 13        |
| 2.4      | Die Beschaffenheit der Wege                                | 16        |
| <b>3</b> | <b>Stadt- und Verkehrsplanungen zwischen 1933 und 1945</b> | <b>19</b> |
| 3.1      | Gesamtdeutsche Entwicklung                                 | 21        |
| 3.1.1    | Ideologie und Geschichte der Reichsautobahn                | 24        |
| 3.1.2    | Architekten und Stadtplanung im NS Regime                  | 29        |
| 3.1.3    | Speer und der Arbeitsstab Wiederaufbauplanung              | 31        |
| 3.1.4    | Die Schadensbilanz deutscher Städte                        | 37        |
| 3.2      | Stadt- und Verkehrsplanungen unter Karl Elkart             | 41        |
| 3.2.1    | Hannoversche Verkehrsstraßen in den 30er Jahren            | 43        |
| 3.2.2    | Elkarts Ringstraßensystem                                  | 45        |
| 3.2.3    | Planungen Parteibauten und Sichtachsen                     | 49        |
| <b>4</b> | <b>Die Zerstörung Hannovers 1940 - 1945</b>                | <b>53</b> |
| 4.1      | Aufbaupläne nach der Zerstörung 1943                       | 57        |
| 4.2      | Das Ende des Krieges und der politische Neuanfang          | 61        |
| 4.3      | Die Räumung und Verwendung der Trümmer                     | 64        |
| <b>5</b> | <b>Stadt- und Verkehrsplanungen zwischen 1945 und 1955</b> | <b>66</b> |
| 5.1      | Planungen in der Amtszeit Otto Mefferts                    | 66        |
| 5.2      | Der Wiederaufbau- und Generalverkehrsplan 1947             | 69        |

|          |  |            |
|----------|--|------------|
| 5.3      | Der Stadtbaurat Rudolf Hillebrecht                           | 73         |
| 5.3.1    | Die Jahre 1947/48 und der Kollegialplan                      | 77         |
| 5.3.2    | Öffentlichkeitsarbeit und Gründung der<br>Aufbaugemeinschaft | 81         |
| 5.3.3    | Der Innenstadtwettbewerb 1948/49                             | 85         |
| 5.3.4    | Verkehrsplanungen im Generalplan 1950                        | 91         |
| 5.3.5    | Die Tangenten um die Innenstadt                              | 98         |
| 5.3.6    | Radialstraßen und Tangenten                                  | 101        |
| 5.3.7    | Künstlerische Aspekte im Straßenbau                          | 104        |
| <b>6</b> | <b>Verkehrsplanungen in anderen Städten nach 1945</b>        | <b>108</b> |
| 6.1      | Berlin   | 110        |
| 6.2      | Magdeburg  | 117        |
| <b>7</b> | <b>Schlussbetrachtung</b>                                    | <b>122</b> |
|          | <b>Literaturverzeichnis</b>                                  | <b>127</b> |
|          | <b>Abbildungs- und Tabellenverzeichnis</b>                   | <b>133</b> |
|          | <b>Abkürzungsverzeichnis</b>                                 | <b>134</b> |



## 1 Einleitung zum Thema und zur Literaturlage

Das hannoversche Straßensystem wurde in der Aufbauphase der Nachkriegszeit grundlegend neu strukturiert. Die Bombardierung durch Luftangriffe der Alliierte betraf in erheblichem Ausmaß das gesamte Stadtgebiet, die Innenstadt Hannovers wurde dabei fast völlig zerstört.

Stadtplaner, Architekten und die politischen Institutionen der Stadt sowie Teile der einflussreichen hannoverschen Wirtschaft und der Bevölkerung entwickelten gemeinsam neue Konzepte, um die vorausgesagte, massive Steigerung des motorisierten Verkehrs in der Zukunft bewältigen zu können. Das Straßenverkehrsnetz sollte das Grundgerippe der weiteren Stadtentwicklung werden. Die umfangreichen Zerstörungen des Stadtgebietes boten den Planern dabei die Chance, grundsätzliche Strukturprobleme der Vergangenheit aufzulösen. Neben der Neuordnung des Straßennetzes, das an die Entwicklung des Automobils als dominierende Zukunftstechnologie angepasst werden musste, stand auch die Auflockerung und Überplanung der alten Stadtstruktur im Vordergrund der Überlegung.

In den 60er Jahren wurde der Neuaufbau Hannovers mit einem „Wunder“<sup>1</sup> verglichen, das bundesweit als einzigartig galt. Hannover wurde unter Rudolf Hillebrecht und seinen Mitarbeitern zur „autogerechten Stadt“ auf- und ausgebaut.

Die vorliegende Arbeit will die Entwicklungslinien und -stufen der Verkehrswege in und um Hannover darstellen. Dabei soll der Schwerpunkt der Ausarbeitung in der Zeit der 30er bis zur Mitte der 50er Jahre liegen. Dieser Zeitraum wurde gewählt, da mit dem Stadtbaurat Elkart eine Epoche begann, in der weit reichende Überlegungen erarbeitet wurden, wie das Straßennetz den zukünftigen Anforderungen des Verkehrs angepasst werden konnte.

---

1 Der Spiegel, Hillebrecht – Das Wunder von Hannover.

Um die Entwicklung der Straßenführung in Hannover sowie deren Weiterentwicklung darstellen zu können, ist es notwendig, einen Exkurs in die Vergangenheit zu unternehmen und die Entwicklung der historischen Straßenverläufe seit Gründung der Stadt kurz darzustellen. Ebenso ist die Betrachtung der geographischen Lage Hannovers, und die damit zusammenhängende historische Entwicklung in Bezug auf die Handelswege und Verkehrsstraßen eine wichtige Voruntersuchung, um die Gesamtzusammenhänge der Entwicklung im hannoverschen Verkehrsnetz erkennen zu können.

Es wird sich im Verlauf der Arbeit zeigen, dass Hannover im bearbeiteten Zeitraum unterschiedliche Paradigmen des Städtebaus erfahren hat. Der Stadtbau der Gründerzeit unterschied sich fundamental von den Ansprüchen der Nationalsozialisten und der Nachkriegszeit. Auch die Anlegung von Straßen war diesen Paradigmen unterworfen.

Die Grundkonzepte des heutigen Straßensystems wurden nicht erst in der Zeit nach 1945 entwickelt, sondern es entstanden sehr ähnliche Konzepte und Vorstellungen bereits zu Beginn der 30er Jahre.

Neben der primären Darstellung der Verkehrsplanungen werden wichtige Randaspekte beleuchtet, die dazu beitragen, die konkreten Überlegungen in größere Zusammenhänge einzuordnen. Der künstlerische Gestaltungsanspruch, den Alwin Seifert für den Bau der Reichsautobahn begründet hatte, findet sich fast wortgleich in den Beschreibungen zum Wiederaufbau Hannovers wieder.

Für eine umfassende Darstellung der hannoverschen Verkehrsplanung ist es weiterhin notwendig, die Biographien und Arbeitszusammenhänge der beteiligten Personen näher zu betrachten. Es wird sich zeigen, dass es keinen personellen Bruch zwischen Kriegsende und der Wiederaufbauphase gegeben hat. Die treibenden Kräfte des Wiederaufbaus haben bereits vor und während des Krieges als Stadtplaner und Architekten im Nationalsozialismus Kar-

riere gemacht. Das Kapitel über den Arbeitsstab Albert Speer gibt Einblicke, in welchen Dimensionen bis 1945 Stadtplanung und Wiederaufbauplanung betrieben wurde.

Die Aufbauphase nach 1945 wird zeigen, wie dieselben Stadtplaner und Architekten bruchlos in den demokratischen Wiederaufbau übernommen wurden. Statt Monumentalbauten und gigantischen Aufmarschstraßen wurden neue Straßenzüge in betont geschwungener Ausführung erstellt. Bei dieser Bauweise wurde die naturbetonende, künstlerische Gestaltung in den Vordergrund gestellt. Der Monumentalbaustil der nationalsozialistischen Ära wurde durch das Paradigma der Stadtlandschaft nach Reichow ersetzt, das auf die organische Entwicklung der Stadt setzte. Auch dieses städtebauliche Leitbild war keine Erfindung der Nachkriegszeit, sondern eine Weiterentwicklung der Siedlungsgrößenplanung von Feder und Gutschow.

Im letzten Kapitel der Arbeit wird die Entwicklung in Hannover mit den Städten Berlin und Magdeburg verglichen. Der Wiederaufbau Berlins sollte als Bandstadt im Verlauf des Urstromtals der Spree durchgeführt werden. Die Funktionen Arbeiten und Wohnen wurden zusammen mit einem netzartigen Verkehrssystem neu entworfen.

In Magdeburg bestanden aufgrund von politischen Maximen andere Planungsvoraussetzungen als in westdeutschen Städten. Die Planung von Verkehrsstraßen orientierte sich im Innenstadtbereich nicht ausschließlich an den Anforderungen des zukünftigen Autoverkehrs, sondern an politisch-repräsentativen Vorgaben.

Historische Ereignisse, die für die Entwicklung der Stadt Hannover von Bedeutung waren, werden in dieser Arbeit nur aufgenommen, wenn sie in Zusammenhang mit der Entwicklung des Verkehrsnetzes stehen. Die Arbeit will keine Chronik oder eine übergreifende Darstellung der historischen Entwicklung leisten. Wichtige Ereignisse

werden entweder schlaglichtartig eingebunden, oder es wird auf die weiterführende Literatur verwiesen.

Die Geschichte Hannovers ist in der Literatur gut erschlossen. Es gibt eine Reihe von allgemeinen Darstellungen und Chroniken, die eine lückenlose Betrachtung ermöglichen. Die Autoren Durth, Gutschow, Hauptmeyer, Manz, Mlynek und Röhrbein haben für die vorliegende Arbeit den größten Teil der Sekundärliteratur durch ihre ausführlichen Vorarbeiten geliefert.

Für den Bereich der Stadtplanung stellen Durth und Gutschow mit ihrer Reihe „Träume in Trümmern“ einen wichtigen Informations- und Quellenfundus dar. Bis auf wenige Ausnahmen, die an entsprechenden Stellen benannt werden, wurden keine unterschiedlichen Darstellungen oder Auslegungen von historischen Umständen gefunden. Die Erschließung des vorhandenen Quellenmaterials kann als gut bezeichnet werden. Bedauerlicherweise sind eine Reihe von Quellen in Form von Planungsunterlagen aus der Vorkriegszeit kurz nach Kriegsende durch die Amerikaner vernichtet worden.<sup>2</sup>

Für die Erstellung dieser Arbeit wurden, so weit es möglich war, Originalquellen in Form von veröffentlichten Denkschriften und Aufsätzen verwendet. Quellenzitate, die in Sekundärliteratur verwendet wurden, konnten nicht auf ihre Vollständigkeit überprüft werden. Durth und Gutschow haben im Anhang ihrer Werke eine Reihe von vollständigen Abschriften zentraler Quellen angefügt.

Die Quellenlage über die exakten Verläufe der Wege im Mittelalter und der frühen Neuzeit sind nach Angabe von Schwarzwälder noch nicht vollständig erforscht.

---

2 Auf den Verlust wird im hinteren Teil eingegangen.

## 2 Die Ursprünge der Stadt Hannover

Um die Entwicklung der Stadt Hannover und hier im Besonderen die Entwicklung der Verkehrswege darzustellen, ist es notwendig, die geographischen und landeskundlichen Besonderheiten der Region zu betrachten. Diese lassen sich mit Hilfe der Landeskunde erläutern.

Für den niedersächsischen Raum ist Hans Heinrich Seedorf eine der herausragenden Persönlichkeiten, die sich mit Fragen der Landeskunde über Jahrzehnte beschäftigt haben.

Ein Teilbereich der Landeskunde behandelt die naturräumlichen Veränderungen im Zeitverlauf. Die historisch-geographische Landeskunde erforscht die Entwicklungen und Veränderungen der Naturlandschaft aufgrund von geographischen wie auch geologischen Daten und Funden, um so z. B. Entwicklungsstufen von Flussläufen zu ergründen. Als Naturräume werden Landschaften beschrieben, die ohne Einflussnahme durch den Menschen entstanden sind. Kulturlandschaften entstehen aus Naturlandschaften in Folge von Veränderung durch den Menschen.<sup>3</sup>

---

3 Seedorf, Der Wert historisch-topographischer Karten, S. 409.

## 2.1 Von der Naturlandschaft zur Kulturlandschaft

Seit der Besiedlung im Gebiet des heutigen Niedersachsens vor ca. 5.000 Jahren wird die Naturlandschaft kontinuierlich vom Menschen beeinflusst und verändert und somit zur Kulturlandschaft. In Gebieten, wo ursprünglich Wälder und Buschland vorherrschten, entstanden Ackerflächen und durch Übernutzung zum Teil auch Heideflächen.<sup>4</sup>

Standorte von Siedlungen, Städten, Industrien und Verkehrsanlagen haben in der Regel einen historischen Hintergrund, der sich zum Teil bis auf die naturräumlichen Ursprünge zurückführen lässt. Durch die Besiedlung der Landschaft und der damit einhergehenden Gestaltung lassen sich Entwicklungszusammenhänge und ursprüngliche Voraussetzungen aus heutiger Sicht nur schwer nachvollziehen.

Hier findet die Landeskunde ihren Ansatz. Sie versucht, die Entwicklungslinien der räumlichen Veränderungen nachzuzeichnen, um somit eine Erklärung für die Gegenwart abgeben zu können. Durch Aufzeigen der historischen Kontinuität stellen die Ergebnisse der Landeskunde oftmals ein wichtiges Fundament für weitere Planungen in der Zukunft bereit.<sup>5</sup>

Im Folgenden soll ein kurzer Einblick in die Entwicklung der Naturlandschaft der Region des heutigen Niedersachsens und für den Raum Hannover gegeben werden.

Niedersachsen befindet sich in Europa zwischen dem Nordwest- und osteuropäischen Tiefland und dem mittel- und südeuropäischen Bergland. Durch diese Grenzlage zwischen verschiedenen Naturräumen kommt es zu einer Vielzahl von Landschaften.<sup>6</sup>

---

4 Ebd., S. 408.

5 Ebd., S. 409.

6 Seedorf, Landeskundliche Ausstellung 1998, S. 12.

Niedersachsen besteht aus fünf Großlandschaften, die an der Küste mit der Marsch beginnen. Landeinwärts folgen die Geesten und Moore, die aus Ablagerungen der letzten Eiszeit vor ca. 10.000 bis 12.000 Jahren entstanden sind. Diese Landschaftsart nimmt ungefähr zwei Drittel der Fläche Niedersachsens ein. Weiter in Richtung Süden liegt vor den Berg- und Hügelregionen der Mittelgebirge die fruchtbare Lössbörde. Sie besteht aus Ablagerungen, die sich nach der letzten Eiszeit gebildet haben. Als letzte Großlandschaft schließt sich der Harz als wirkliches Mittelgebirge dem Berg- und Hügelland an.<sup>7</sup> Hannover liegt genau auf der Grenze zwischen der fruchtbaren Lößregion im Süden und der kargen Landschaft der Geest im Norden Niedersachsens.<sup>8</sup>

Die oben beschriebenen Höhenrücken südlich Hannovers waren die Fundstätten für Holz, Steinkohle und Natursteinen als Baumaterial für Stadtbefestigungen, Häuser und Kirchen. In späteren Zeiten wurden hier auch Steine für die Befestigung der Wege und Chausseen abgebaut. Neben dem Vorteil der Rohstoffquellen für den Bau der Stadtanlagen waren die oben beschriebenen Höhenzüge für die Verkehrsentwicklung Hannovers von großer Bedeutung. Die fruchtbaren Böden im Süden Hannovers ermöglichten die Versorgung der jungen Stadt mit Getreide. Zum Teil konnten Getreideüberschüsse auch in die nördlichen, kargeren Regionen verkauft werden.

---

7 Ebd., S 14.

8 Ebd., S. 17.

Hauptmeyer, Hannover in Mittelalter und Früher Neuzeit, in: Stadt und Überlieferung, S. 14.