

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

Herausgeber: Bauen + Wohnen

Band: 10 (1956)

Heft: 10: Städteheft Hannover und Basel

Artikel: Stadtplanung in Hannover = Urbanisme à Hanovre = City planning in Hanover

Autor: Eggeling, Fritz

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-329316>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

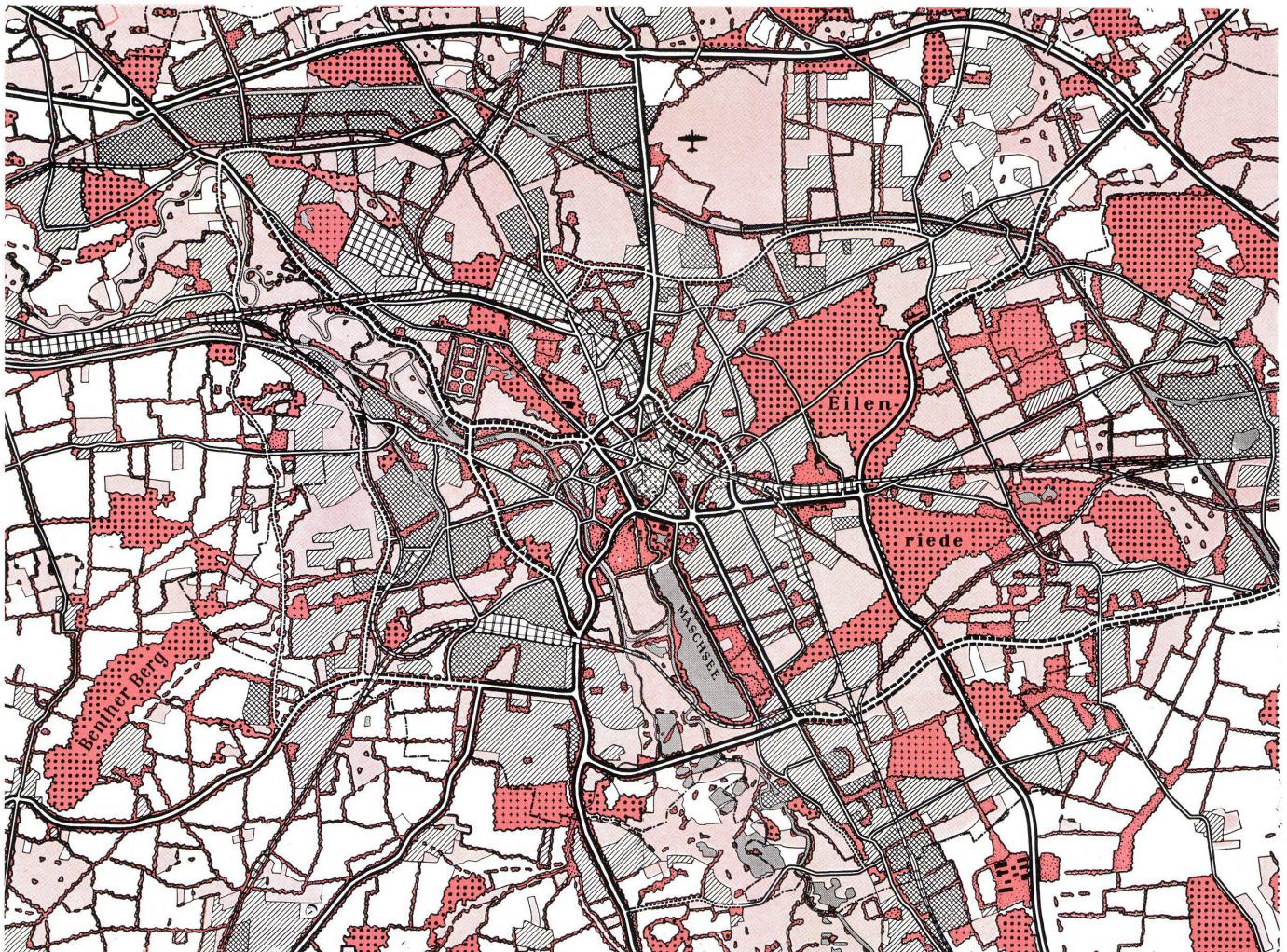
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 21.02.2026

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



Der »Flächennutzungsplan 1950«, im Jahre 1951 vom Rat der Hauptstadt Hannover beschlossen, bildet die Grundlage aller planerischen Arbeit.

Le «Plan d'utilisation de la surface disponible 1950», dressé en 1951 par le Conseil municipal de Hanovre forme la base de tous les projets.

The "Surface utilization plan 1950," drawn up in 1951 by the Hanover Municipal Council, forms the basis of all projects.

Verkehrsflächen / Surface de circulation / Traffic area
 Fluß, Kanal / Rivière, canal / River, canal
 Autobahn / Autoroute / Express highway
 Städtische Hauptverkehrsstraßen / Principales artères municipales / Main city traffic arteries
 Sonstige wichtige Verkehrsstraßen / Autres artères importantes / Other important traffic arteries
 Eisenbahn / Chemin de fer / Railway

Bauflächen / Surface de construction / Building areas
 Kerngebiet / Noyau / Core area
 Wohngebiet / Zone d'habitation / Residential area
 Industrie- und Gewerbegebiete / Surfaces industrielles et de fabriques / Industrial and factory area

Grün- und landwirtschaftliche Flächen / Surfaces de verdure et agricoles / Green-belt and agricultural areas
 Park / Parc / Park
 Wald / Forêt / Wood
 Grünerbindungen / Verdure / Green strips
 Friedhof / Cimetière / Cemetery
 Kleingärten / Petits jardins / Little garden plots
 Sportflächen / Terrains de sport / Sports grounds
 Wiese / Pelouses / Meadow
 Acker / Champs / Field
 Wasserflächen / Etangs / Ponds

Fritz Eggeling, Städlicher Baurat

Stadtplanung in Hannover

Urbanisme à Hanovre
City Planning in Hanover

Hannover gehört zu den am schwersten zerstörten Großstädten. 1945 blieb uns nicht mehr als ein Trümmerfeld. Heute ist Hannover bereits wieder eine geschäftige und betriebsame Stadt, die nicht nur ihre alte Bedeutung als Wirtschafts-, Verwaltungs- und Kulturzentrum eines weiten Raumes wiedergewonnen, sondern dazu neue und wichtige Aufgaben als Landeshauptstadt von Niedersachsen und als internationale Messestadt übernommen hat. Das ist einerseits die Frucht harter und unermüdlicher Arbeit, andererseits aber auch der Erfolg einer frühzeitig eingeleiteten sinnvollen Planung, deren Vorteil darin besteht, daß sie sich mit den uns heute zur Verfügung stehenden technischen, rechtlichen und finanziellen Mitteln auch verwirklichen läßt.

Seit 1636 Haupt- und Residenzstadt des Herzogtums, des Kurfürstentums und schließlich des Königreichs Hannover, hatte die Stadt Hannover das Glück, zu Beginn des 19. Jahrhunderts in Georg Ludwig Laves, der nach dem Schleifen von Wall und Graben die Pläne bearbeitete, den Verfechter großzügiger Stadterweiterung zu besitzen. 1842 wurde seine Planung, Ernst-August-Stadt, verwirklicht. Als 1866 das Königreich Hannover in Preußen aufging und die Stadt damit zum zweitenmal ihre Residenz verlor — von 1714 bis 1837 residierten hannoversche Kurfürsten als englische Könige in London —, begann die überschnelle industrielle Entwicklung mit allen ihren Folgerungen der ungeordneten Stadtentwicklung durch Vernachlässigung der uns jetzt bekannten strukturellen und verkehrlichen Ordnung. Sie ließen den Stadtkörper erkranken. Alle Heilversuche der späteren Zeit mußten Stückwerk bleiben.

Nach der Zerstörung durch den Krieg konnte die stadtplanerische Aufgabe in weiten Gebieten der Stadt, besonders im Innenstadtbereich, nur von der Wurzel her angefaßt werden. Es galt, aus den Fehlern der Vergangenheit zu lernen, die Zukunft vorauszuahnen — und als wichtigstes die Wiederherstellung der strukturellen Ordnung des gesamten Stadtgebietes und in Verbindung damit die Ordnung der Verkehrsverhältnisse zu betreiben. Die

Ergebnisse der intensiven Planung fanden ihren Niederschlag in dem Flächennutzungsplan 1950 für das gesamte Stadtgebiet und in dem Innenstadtplan 1949. Beide Pläne wurden bereits 1949 bzw. 1951 vom Rat der Hauptstadt Hannover beschlossen. Sie bildeten mit geringfügigen Erweiterungen die Grundlage aller planerischen Arbeit. Diese Arbeit konnte nur im engsten Zusammenwirken aller Beteiligten aus Bürgerschaft, Wirtschaft und Verwaltung sowie unter Einschaltung der verfügbaren fachlichen Spitzenkräfte als Gutachter geleistet werden. Es wurde eine Planungskritik durch fachliche Diskussionen in kleinen und großem Kreise gepflegt. Seit 1948 wurden über 25 bedeutende städtebauliche und Hochbau-Wettbewerbe mit Erfolg öffentlich ausgeschrieben.

Über 120 Veröffentlichungen, zum Teil größeren Umfangs, wurden erarbeitet:

- 15 Denkschriften über Innenstadt und Flächennutzungsplan,
- 15 Denkschriften mit Einzelthemen,
- 55 Gutachten über Standortfragen und weitere
- 35 von der Stadt betreute Gutachten über städtebauliche und gestalterische Fragen.

Die Stadtplanung stellte sich der öffentlichen Meinung. Die im März 1949 unter Initiative des Stadtbaurats gegründete Aufbaugemeinschaft hannoverscher Bürger befürchtete das Planungs- und Aufbaugeschehen in nicht geahnter Weise. Die aufbauwilligen Kräfte erarbeiteten gemeinsam mit Aufbaugemeinschaft und Verwaltung in über 70 Stadtbezirken mit Privatarchitekten die Planungsgrundlagen. 411 Anliegerversammlungen mit erfreulicher Planchungsdiskussion wurden innerhalb zweier Jahre betreut.

Im Gedenken an den ersten großen Architekten und Städtebauer vor 100 Jahren, G. L. Laves, zeichnete am 8. Oktober 1953 — dem Vorabend des 10jährigen Wiederaufbau der großen Zerstörung — die Lavesgesellschaft 16 bedeutende neue Bauwerke der Stadt als Anerkennung mit der Lavesplakette aus.

(Fortsetzung Seite 335)



Führung der Hauptverkehrsstraßen 1949

Fracé des artères principales 1949

Re-routing of main traffic arteries 1949

Sämtliche Bundesstraßen mit ihrem schweren Durchgangsverkehr führen mitten durch das Herz der Stadt. Die engen Straßen verstopfen.

Toutes les routes nationales extrêmement fréquentées traversent le cœur de la ville.

All national highways with their heavy arterial traffic run through the middle of the city.



Verkehrsplanung 1950

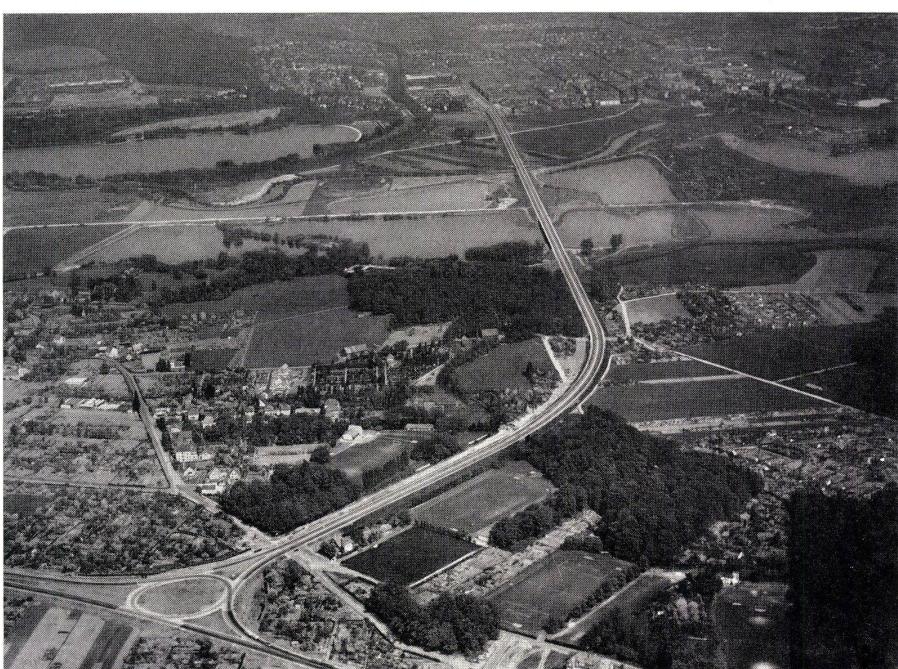
Plan de la circulation 1950

Traffic Plan 1950

Die Neuplanung der Straßen schafft ein leistungsfähiges »Fernstraßennetz«, von dem aus über die Zubringerstraßen der Verkehr auf den »Innenstadtring« geleitet wird, der mit 6 Fahrspuren und Mitteltrennung allen Radialverkehr aufnimmt und ihn auf kürzestem Wege zum Ziel in der »City« führt.

Le nouveau projet des voies de circulation crée un réseau routier efficace duquel le trafic est mené par des rues d'accès à la «ceinture du centre» dont les 6 voies et la séparation médiane peuvent contenir tout le trafic radial et le mener sur le plus court chemin au but dans la City.

The new plan of the streets creates an efficient highway network from which the traffic is directed through feeder streets to the central traffic circle, which with 6 lanes and central island absorbs all radial traffic and leads it by the shortest route to destination in the "City."



Luftbild des 1955 fertiggestellten 1. Bauabschnittes des Südschnellweges mit 13,50 m breiter Fahrbahn. Er überquert am Südende des Maschsees das Überschwemmungsgebiet der Leineniederung.

Vue aérienne de la première étape, terminée en 1955, de l'autoroute sud d'une largeur de 13,50 m.

Air view of the first stage, completed in 1955, of the south express highway with lane 13.50 m. wide.

Rechts / A droite / Right:

1

Blick von der geplanten Westtangente über die Leine auf das Verwaltungsbüro der Continentalwerke.

Vue de la tangente ouest projetée par-dessus la Leine vers le bâtiment administratif des usines Continental.

View of the west tangent planned over the Leine towards the Administration Building of the Continental Works.

2

Blick vom Marktkirchturm auf die neu gebaute Laves-Allee als Zubringerstraße am Rand des Waterlooplatzes. Neubauten von Bund, Land und Stadt haben hier ihren Standort gefunden. Im Vordergrund die Ruine des Leinenschlosses.

Vue du clocher de la Marktkirche sur la nouvelle allée Laves, route d'accès au bord de la Place Waterloo.

View from the Market Church Tower on to the newly constructed Laves-Allee, feeder street along Waterloo Square.





Neubauten an der Laves-Allee. Links das Berufsschulzentrum, in der Mitte das Versorgungsamt und rechts ein Finanzamt.

Nouvelles constructions longeant l'Allée Laves.

New construction on Laves-Allee.

Hochstehendes Verkehrshäuschen am Ägidientorplatz für Straßenbahn und Polizei (Arch. Cravatzo).
Cabine de police surélevée pour la circulation et le tramway, à la place Aegidientor.
Elevated control police control booth for tramway and traffic, on Aegidientor Square.

Neubau einer Tankstelle (Arch. Hämer).
Nouvelle construction de poste d'essence.
Newly constructed filling station.

Historischer Duve-Brunnen, am Leibnizufer wieder aufgestellt 1952.
Fontaine historique Duve, reconstruite en 1952 sur la rive de la Leibniz.
Historic Duve Fountain, rebuilt in 1952 on the Leibniz shore.



Ausschnitt aus dem Stadtplan Hannover
 Verkehrsknoten—Straßendurchbruch—Neue Großbauten
 Détail des Plan de la ville de Hanovre
 Croisements—Ouvertures—Nouveaux grands immeubles
 Section of Hanover City Plan
 Traffic Intersection — Street Opening — New Office Buildings

1 Ägidientorplatz mit Darstellung der Zerstörung. Nur die dunkel gerasterten Gebäude waren weniger als 20 Prozent zerstört. Der Überdruck zeigt die Planung.

Détail du plan de la ville, place de l'Aegidientor et représentation des destructions. Seuls les immeubles à trame foncée étaient détruits moins de 20%. Le projet est surimprimé.

Detail of city plan, Aegidientor Square showing destruction. Only the buildings indicated in dark hatching were less than 20% destroyed. Plan is superimposed.

1 Erhaltener Georgsplatz mit Straßenverbreiterung / «Place Georges» préservée avec élargissement de la voie / George Square preserved with broadening of street

2 Umgebauter Straßenraum Schäferdamm 1951 / Rue «Schäferdamm» reconstruite en 1951 / Schäferdamm Street space surrounded by buildings 1951

3 Ägidientorplatz — Verkehrsumbau 1952 / Place «Aegidientor» reconstruite en 1952 / Aegidientor Gate Square—New traffic system 1952

4 Einmündung Hildesheimer Straße, Umbau 1952 / Embouchure de la Hildesheimer Strasse 1952 / Entrance of Hildesheimer Strasse new system 1952

5 Durchbruch neuer Friedrichswall 1952 / Ouverture du nouveau Friedrichswall 1952 / Opening new Friedrichswall 1952

6 Zu verbreiternder Friedrichswall / Tronçon du Friedrichswall à élargir / Friedrichswall to be broadened

7 Durchbruch Osterstraße zur Innenstadt 1953 / Ouverture Osterstrasse vers la cité 1953 / Osterstrasse Opening to city center 1953

8 Alter Standort des zerstörten Bauamtes, jetzt Grünbereich zum Maschsee / Ancien emplacement du Service de construction détruit; verdure vers le Lac Masch / Old site of bombed-out Works Dept., now green belt running to Masch Lake

9 Verwaltung Wiederaufbau 1948 / Reconstruction de l'Administration 1948 / Administration reconstruction 1948

10 Tankstelle / Poste d'essence / Filling station

Architekt Lichtenhahn 1952

11 Öffentliche Verwaltung, Arch. Städt. Hochbauamt, Um- und Neubau 1954–56 / Administration publique, reconstruction 1954–56 / Public administration, City Works Dept., Renovation and new construction 1954–56

12 Versicherung / Assurance / Insurance

Architekt Steinmeyer 1954

13 Lichtspieltheater / Cinéma / Cinema

Architekten Lichtenhahn/Klüppelberg 1952

14 Versicherung / Assurance / Insurance

Architekt Oesterlen 1955/56

15 Geschäftshäuser / Immeubles commerciaux / Office Buildings

Architekten Tiedje/Kühne 1955/56

16 Wiederaufbau Versicherung 1948 / Reconstruction d'une assurance 1948 / Insurance reconstruction 1948

17 Wiederaufbau Bank 1948 / Reconstruction d'une banque 1948 / Bank reconstruction 1948

18 Wiederaufbau Versicherung 1948 / Reconstruction d'une assurance 1948 / Insurance reconstruction 1948

19 Neubau Landesbank / Nouvelle Banque Nationale / Land Bank new construction

Architekt Dustmann 1955/56

20 Neubau Bank / Nouvelle banque / Bank new construction

Architekt Lorey 1954

21 Neubau Apotheke 1948 / Nouvelle pharmacie 1948 / Pharmacy new construction 1948

22 Neubau Geschäftshaus / Nouvel immeuble commercial / Office building new construction

Architekt Rietdorf 1955

23 Standort Postscheckamt (in Planung) / Emplacement du bureau des comptes de chèques postaux (projet) / Site Postal Check Bureau, planning stage

24 Geschäftshaus Wiederausbau 1948 / Reconstruction d'un immeuble commercial 1948 / Office building reconstruction 1948

25 Geschäftshaus und Appartementhaus / Immeuble commercial et locatif / Office building and apartment house

Architekt Brockmann 1955/56

26 Geschäftshaus und Appartementhaus / Immeuble commercial et locatif / Office building and apartment house

Architekt Beyersdorf 1955/56

27 Geschäftshaus und Hotel / Immeuble commercial et hôtel / Office building and hotel

Architekt Rietdorf 1955/56

2 Blick vom Rathaussturm 1949 auf den Ägidientorplatz. Vorerst sind nur die Straßenflächen von Trümmern geräumt.

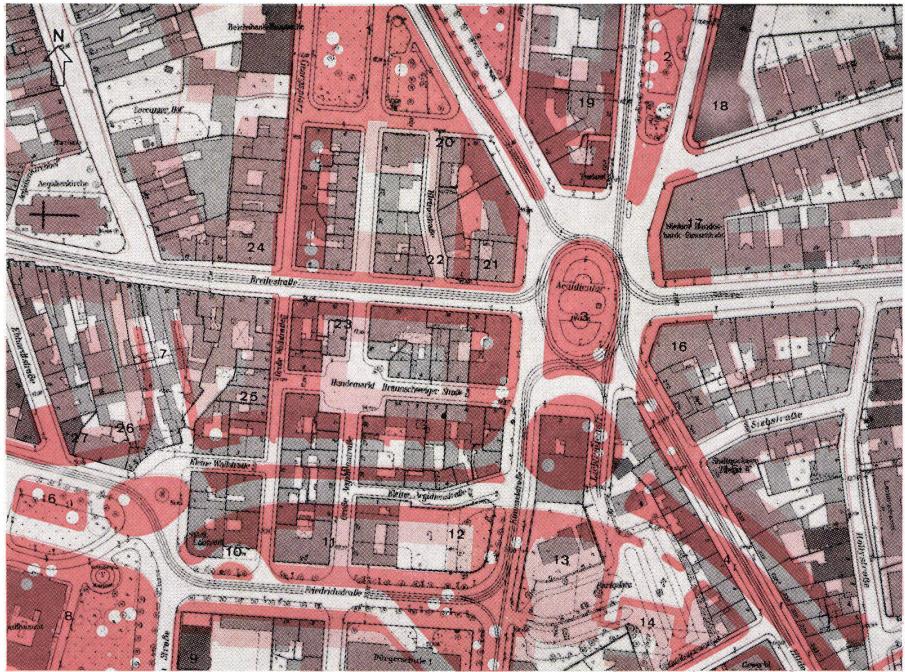
Vue de la tour de la mairie 1949 sur la place de l'Aegidientor.

View from the City Hall Tower on to Aegidientor Square.

3 Zum Vergleich ein Blick (Juli 1956) auf den Ägidientorplatz nach seinem Verkehrsumbau 1952 und Durchbruch des Friedrichswalles.

Comparaison de la place de l'Aegidientor (1956) après la transformation de la circulation (1952) et percage du Friedrichswall.

Comparison of Aegidientor Square (1956) after new traffic plan (1952) and opening in Friedrichswall.



Ausschnitt aus dem Stadtplan Hannover

Straßendurchbruch A — Straßenbau B — Neuauflbau
Wohngebiet C

Detail du plan de la ville de Hanovre
Ouverture A — Amélioration B — Reconstruction de zone d'habitation C

Section of Hanover City Plan

New Street Opening A — Street Angrovement B —
Reconstruction Residential Area C

Der Unterdruck zeigt den Stadtplan von 1939, der Aufdruck die Planung der neuen Straßen- und Platzräume sowie der Bauwerke und die geplanten Flächen für den ruhenden Verkehr. Nur die dunkel gerasterten Gebäude waren weniger als 20 % zerstört.

La sous-impression montre le plan de la ville en 1939, la surimpression le projet des nouvelles rues et places, ainsi que les immeubles et les surfaces projetées pour le stationnement des voitures.

First impression shows the city plan of 1939, second impression project of new streets and squares, as well as buildings and parking areas.

A Durchbruch Leibnizufer als Teil des Ringstraßen-
zuges / Ouverture «Leibnizufer» faisant partie de la
ceinture / Leibniz Shore Opening as part of Ring Road
Way

1 Wiederaufbau St.-Clemens-Kirche (Fiederling/Henke/
Wisserodt 1952/53) / Reconstruction of l'Eglise St-
Clément / Reconstruction of St. Clements Church
2 Neubau Geschäftshaus (Töllner 1955/56) / Nouvel
immeuble commercial / Office Building new construction

3 Neubau Versicherungsgebäude (Brockmann 1955) /
Nouvel immeuble d'une assurance / New Construction
Insurance Building

4 Neubau Hauptverwaltung Preußag (Graubner/Muth
1952) / Nouvelle administration principale de la Preus-
sag / Main Administration Building of Preussag

5 Neubau Evangelisches Landeskirchenamt (Prendel
1955/56) / Nouvelle construction de l'Eglise Nationale
évangélique / New Construction of what is to be Land
Ecclesiastical Office

6 Wiederaufbau Neustädter Kirche (Dr. Ziegler/Bettex
1956) / Reconstruction de l'Eglise Neustadt / Recon-
struction of Church in new town

7 Neubau Landwirtschaftsministerium (Staatshochbau-
amt 1953) / Nouveau Ministère de l'Agriculture / New
construction in Ministry of Agriculture

8 Regierungsgebäude / Palais gouvernemental / Govern-
ment Building

9 Neuauflistung des »Dufe-Brunnens« 1953 / Nouvel
emplacement de la Fontaine «Dufe» / New Erection
of Dufe Fountain

10 Leineschloß, künftiger Sitz des Niedersächsischen
Landtages (Oesterlen ab 1956) / Château de la Leine,
futur siège du Landtag de la Basse-Saxe / Castle of
Leine, future seat of the Parliament of Lower Saxony

11 Neubau Wohnblock (Wimmelmann 1951) / Nouvel im-
meuble locatif / Block of flats new construction

12 Beguinenturm mit künftigem Heimatmuseum / Tour Be-
guin et futur Musée National / Tower of the Beguines
with future regional museum

13 Volksschule (Bonatz-Schlubach 1955/56) / Ecole popu-
laire / Elementary school

14, 15 Standorte für öffentliche oder private Großbauten /
Emplacements de grands immeubles publics et privés /
Sites for public or private buildings

B Ausbau Laves-Allee, »Entrée« zur Stadtmitte / Etat
final de l'allée Laves, accès au centre de la ville / Final
stage of Laves-Allee, Approach to city center

16 Friederikenschlößen / Petit Château Friederike /
Small castle of Friederike

17 Plastik / Plastique / Sculpture

18 Staatsarchiv / Archives nationales / National Archives

19 Reformierte Kirche / Eglise réformée / Protestant Church

20 Neubau Innenministerium (Staatshochbauamt 1954/55)
Nouveau Ministère de l'Intérieur (Service national du
Génie Civil 1954/55) / New Construction in Ministry of
the Interior (National Works Department 1954/55)

21 Neubau Finanzämter (Staatshochbauamt 1953/54) /
Nouvelle construction des bureaux des finances (Ser-
vice national du Génie Civil 1953/54) / New Construc-
tion in Finance Offices (National Works Department
1953/54)

22 Versorgungsamt (Staatshochbauamt 1955/56) / Bureau
de ravitaillement (Service national du Génie Civil 1955,
1956) / Employment Office (National Works Department
1955/56)

23 Durchbruch Gustav-Bratke-Allee 1955 / Ouverture allée
Gustav Pratke 1955 / Opening Gustav-Bratke-Allee 1955

24 Neubau Berufsschule für Metallgewerbe (Dierschke/
Kleine 1952) / Nouvelle construction de l'Ecole profes-
sionnelle du commerce des métaux / New Construction
in Technical School for Metal Trades

25 Historische Waterlosäule / Colonne historique Waterloo /
Historic Waterloo Column

C Neuauflbau Wohngebiet Calenberger Neustadt / Nou-
velles constructions de la zone d'habitation de la Calen-
berger Neustadt / New Houses Residential Area in
Calenberg
Architekten: Gutschow, Kreytenberg, Seewald, Lohse,
Klare 1954/1956

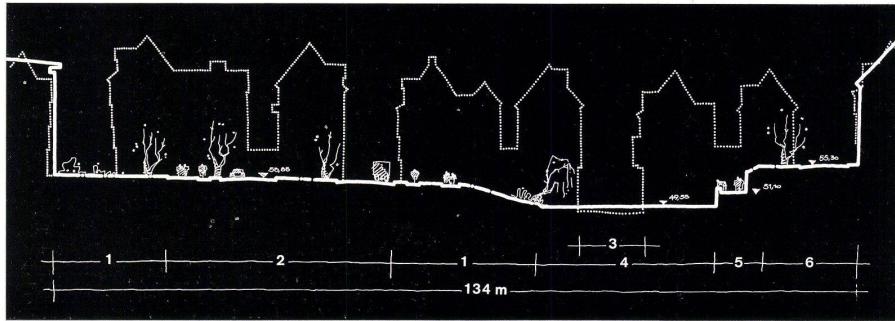
26 Kindergarten / Ecole enfantine / Kindergarten

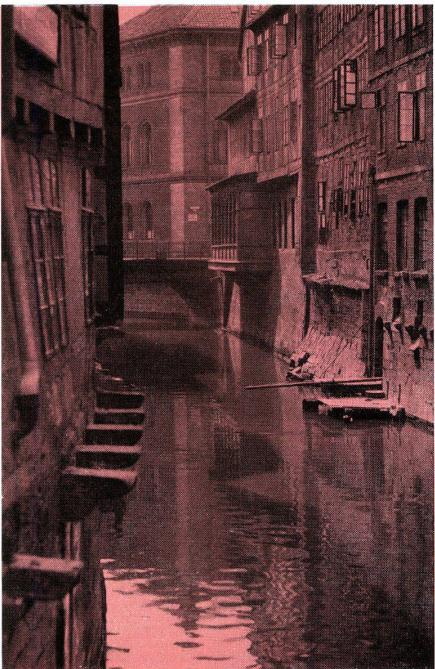
27 3geschossige Wohnbauten / Habitations à 3 étages /
3-storey blocks of flats

28 4geschossige Wohnbauten / Habitations à 4 étages /
4-storey blocks of flats

29 6geschossige Wohnbauten / Habitations à 6 étages /
6-storey blocks of flats

30 Ebenerdige Garagen / Garages de plain-pied / Grade
level garages





1

1 Zustand der Bebauung 1939 im Raum des jetzigen »Leibnizufers«.

Etat des constructions en 1939 dans l'actuel quartier de la rive de la Leibniz.

Condition of buildings in 1939 in the area of the present "Leibniz Shore."



2

2 Zustand im gleichen Raum nach der Zerstörung im Jahre 1945.

Etat du même quartier après destruction en 1945.

Condition of same area after destruction in 1945.



3

3 Blick vom Marktkirchturm über den mittelalterlichen Beguinenturm auf das vollausgebauten Teilstück des Leibnizufer (1956). Im Hintergrund der Wiederaufbau des Wohngebietes der Calenberger Neustadt.

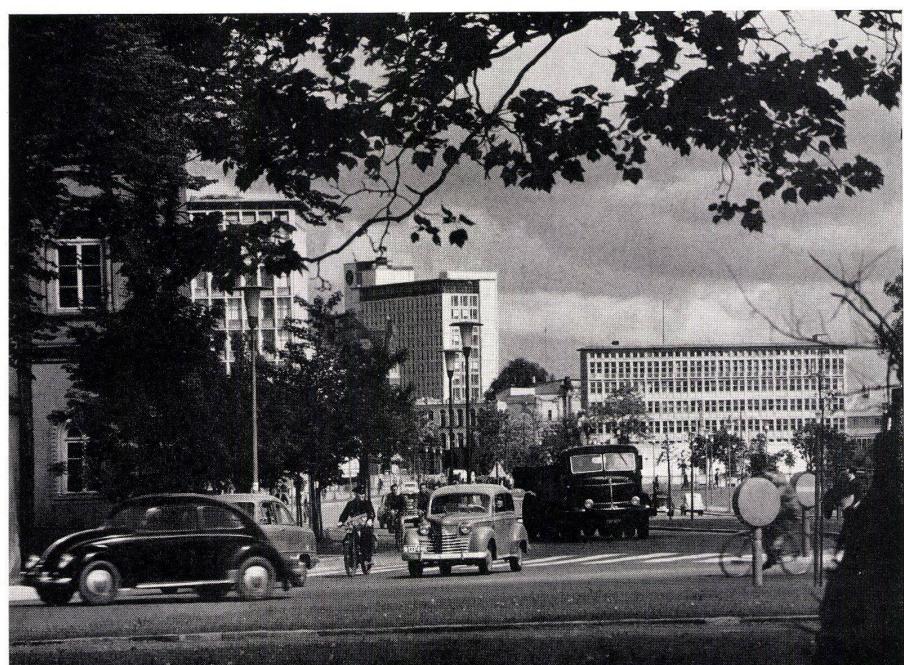
Vue du clocher de la Marktkirche sur la tour médiévale Beguinen et la partie entièrement reconstruite de la rive de la Leibniz.

View from the Market Church Tower over the medieval Tower of the Beguines on to the completely rebuilt part of the Leibniz Shore.

4 Blick von Süden über das Leibnizufer. Links das Verwaltungsgebäude der Preussag, rechts das Arbeitsamt und im Hintergrund das Verwaltungsgebäude der Continental (Aufnahme mit einem Teleobjektiv).

Vue du sud vers la rive de la Leibniz.

View from the south toward the Leibniz Shore.



4

Links / A gauche / Left:

Querschnitt durch das Leibnizufer. Punktierte Linien Altzustand vor der Zerstörung.

Coupe de la rive de la Leibniz. En pointillé, l'ancienne rive avant la destruction.

Cross section of Leibniz Shore. Dotted line shows old bank before the destruction.

1 Grünanlage / Verdure / Lawns

2 Straße Leibnizufer / Quai de la Leibniz / Leibniz Embankment

3 Alte Leine / Ancienne Leine / Old Leine

4 Neue Leine / Nouvelle Leine / New Leine

5 Uferpromenade / Promenade longeant la rive / Riverside promenade

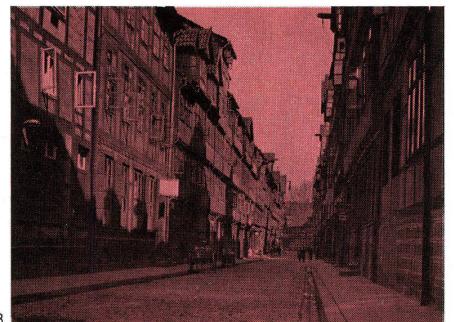
6 Straße »Hohes Ufer« / Rue «Hohes Ufer» / "Hohes Ufer" Street



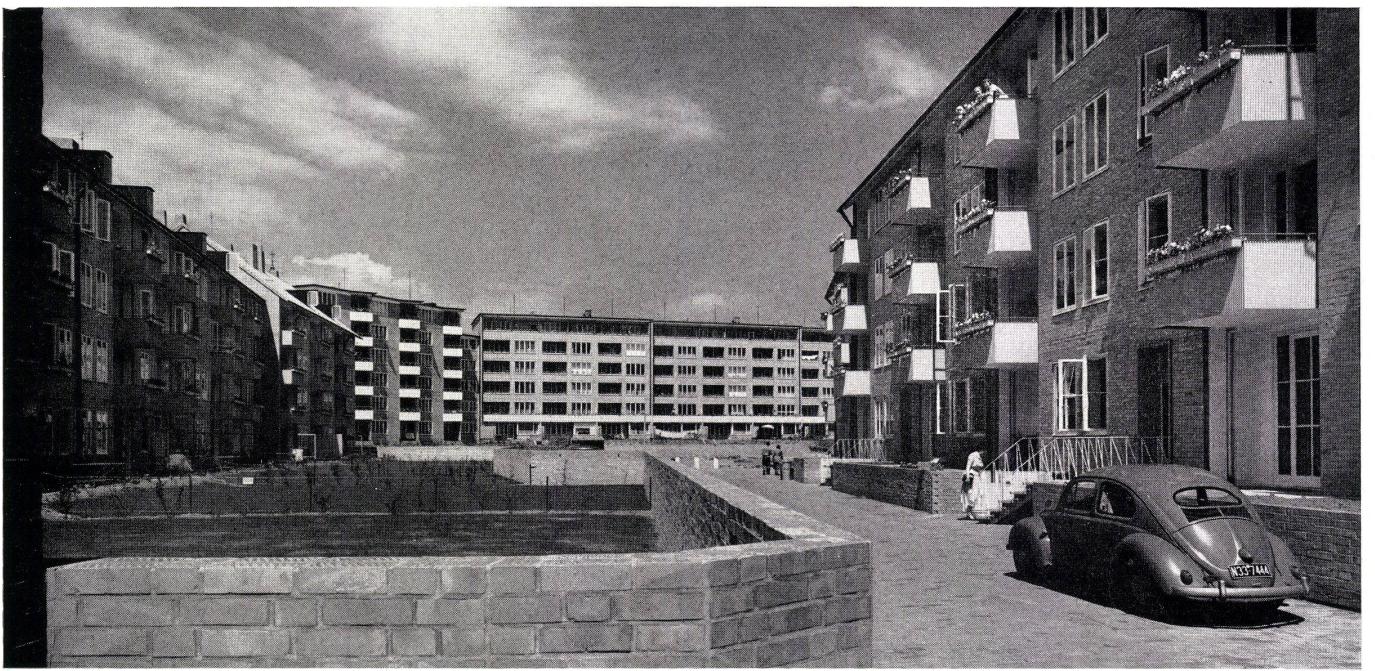
1



2



3



4

Vue de la maquette de la Calenberger Neustadt. Etat 1939 (avant la destruction).

View of model of Calenberger Neustadt. Condition in 1939 (before destruction).

Photo prise au même endroit sur la reconstruction de la même rue.

Photo from same spot showing reconstruction of the area.

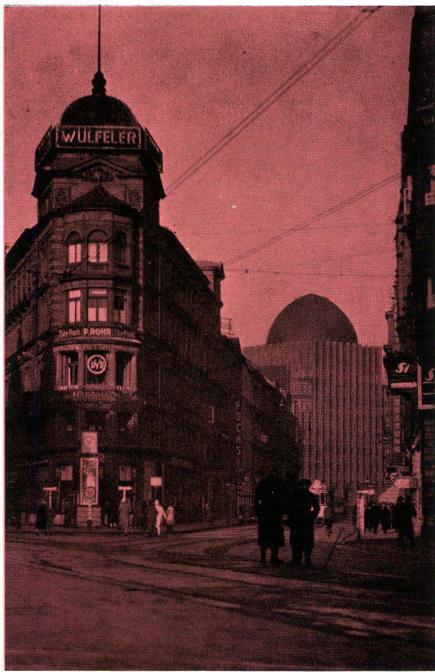
3
Typisches altes Straßenbild aus der 1943 völlig zerstörten Calenberger Neustadt.

Ancienne rue typique dans la Calenberger Neustadt complètement détruite en 1943.

Typical old street scene from Calenberger Neustadt completely destroyed in 1943.

4
Foto in Blickrichtung der vorhergehenden Abbildung in das neu gestaltete Wiederaufbaugebiet, kurz vor der Fertigstellung (1956). Plan Seite 332.

2
Modellbild der Calenberger Neustadt. Bauzustand 1939 (vor der Zerstörung).



1



2

Die Nordmannstraße im Jahre 1939 — mit Blick auf die Kuppel des »Anzeiger«-Hochhauses — wurde nach ihrer totalen Zerstörung in Planung und inzwischen erfolgter Durchführung völlig aufgegeben. Plan Seite 337.

La rue Nordmann en 1939 — avec vue sur la coupole de l'immeuble-tour «Anzeiger» — a été reprojétée après sa destruction totale, mais non exécutée.

Nordmannstrasse in 1939—looking toward the cupola of the "Anzeiger" point-house—was after its total destruction replanned but plan not carried out.

2
Modellfoto des »Steintor-Raumes« mit dem Bebauungs-
zustand vor 1939.

Photo de la maquette du quartier «Steintor» dans l'état
dans lequel il se présentait avant 1939.

Photo of the model of the "Steintor" district with state of
building before 1939.



Modellfoto der Planung. Die Verkehrsanlagen sind seit
1954 fertiggestellt, die Hochbauten auf der von der Neu-
ordnung betroffenen Fläche kurz vor der Fertigstellung.
Das rege Geschäftsleben aus dem Bereich der alten Nord-
mannstraße ist im verstärkten Maße wieder erstanden.
Photo de la maquette des projets.

Photo of model of project.

I. Zur Neuordnung des Verkehrs

Hannover liegt im Schnittpunkt der großen Verkehrs-
züge Nord—Süd (Kopenhagen—Hamburg—Hannover—
Frankfurt—Bern) und Ost—West (Moskau—Warschau—
Berlin—Hannover—den Haag—London). Noch 1949 führten
sämtliche Bundesstraßen mit vorwiegend schwem-
rem Durchgangsverkehr durch die Stadtmitte und be-
lasteten auf das Unerträglichste das Wirtschaftsleben der
Innenstadt (Abb. S.328). Eingehende Untersuchungen aller
topografischen, strukturellen, wirtschaftlichen und
gestalterischen Gesichtspunkte führten zu der umfassenden
Umgestaltung des Verkehrsnetzes (Abb. S. 328). Die
Hauptziele waren:

1. Fernhalten des störenden schweren Durchgangsver-
kehrs vom bebauten Stadtgebiet und sein Verweisen
auf anbaufreie Straßen,
2. Konzentration des ein- und ausstrahlenden Ziel- und
Quellverkehrs auf wenige besonders leistungsfähige
Straßenzüge,
3. Verteilung des Zielverkehrs zum Kerngebiet und Samm-
lung des Quellverkehrs auf einem Innenstadtring,
4. Schaffung leistungsfähiger Verkehrsverbindungen zwis-
chen den einzelnen Stadtteilen.

Etwa 60 Prozent der Straßen für den schweren Durch-
gangsverkehr und den Ziel- und Quellverkehr sind in-
zwischen gebaut worden oder befinden sich im Bau. Für
diese Straßen waren zum Teil schwere »Operationen« im
Stadtkörper nicht zu vermeiden. Der Messe schnellweg
mußte am Ostrand durch den hannoverschen Stadtwald,
die Eilenriede, durchgeführt werden als Verbindung
zwischen dem Messegelände und der Autobahn. Der
Südschnellweg (s. Abb. S.328) bewältigt heute die Über-
querung des Verkehrs über das Hochwassergebiet der
Leine niederung.

Das Kernstück der Verkehrsplanung war der Innenstadtring
mit seinen Aufgaben, allen Radialverkehr von der
»City« fernzuhalten, Verkehrsströme von außen und innen
aufzusaugen und diese sehr schnell an ihr Ziel zu führen.
Er wurde sechsspurig mit getrennten Fahrbahnen geplant
bzw. ausgeführt und stellt sowohl in seinem Ausbau wie
auch in seiner Gestaltung das orientierende Element im
Stadtverkehr dar. Diese Planung des Innenstadtringes,
die mit insgesamt 7,4 km Länge sich nur zu etwa 50 Prozent
an bestehende und noch auszubauende Straßen anlehnt,
ist der wichtigste und zugleich schwierigste Eingriff in
das Stadtgefüge. Heute werden schon 6,3 km des Innen-
stadtringes befahren.

Das eigentliche mittelalterliche Straßennetz der alten
gewachsenen Innenstadt blieb bei diesen städtebaulichen
Planungen weitgehend erhalten bis auf die notwendige
Erweiterung der wichtigsten Verkehrsknoten im »City-
Gebiet« (Ägidientor- und Steintorplatz, s. S. 331 u. 335).
Der Stadtgrundriß als »Baudenkmal« wurde geschont, sein
»Funktionieren« durch die strukturelle Neuordnung ge-
währleistet.

II. Struktur und Gestaltung

Es gehört zum Wesen der Stadtplanung, daß sie nicht
alern darf. Sie muß immer neu bleiben, sie muß ewig neu
und lebendig sein. Sie soll aber auch keinen Entscheidungen
ausweichen und eine echte Entscheidung zur rechten
Zeit bringen, sei es auch mit dem entnervenden Zwang zu
immer neuen Entscheidungen von größter Tragweite. Die
oft verwirrende Fülle der vielschichtigen wirtschaftlichen,
sozialen und kulturellen Gesichtspunkte für die Entwick-
lung einer Stadt erfordern ein inngiges Eingehen auf das
Wesen dieser Stadt, ein systematisches Erforschen ihres
Organismus, ein vollständiges Beherrschern der Theorie
der Planung und ein Wissen um das Neue. Das Ergebnis
am Beispiel Hannover zeigt dieses Neue! Die Planung
hatte die Entwicklungen nicht übersehen, die unser Leben
und unsere Wirtschaft inzwischen neu geformt haben
und auch noch weiter formen werden.

So wurde der mittelalterliche Kern der Stadt, der bereits
im Laufe seiner Geschichte oftmals einen Strukturwandel
erlebt, flächennäbig um das Vielfache erweitert, funktions-
mäßig mit neuen Aufgaben bedacht und strukturell
und gestalterisch in das Stadtganze eingebunden. In
diesem neu geschaffenen »City-Bereich« befinden sich,
in Lage, Größe und Maßstab dem Hannoverschen ange-
paßt, die Standorte für den Einzelhandel, die Waren-
häuser, die Hotels, die Banken und Versicherungen, den
Großhandel, das ortsgebundene Gewerbe und die pri-
vaten Bürohäuser, dazu der Bahnhof mit der richtigen
Zuordnung der Zentralomnibusstation und nicht zuletzt
die Bauten der Kultur.

Bewußt wurden dagegen die Standorte der großen Ver-
waltungsgebäude der privaten und der öffentlichen Hand
aus der Innenstadt herausgenommen, nicht zuletzt aus
Maßstabsgründen. Sie, Verkehrserzeuger ersten Ranges,
erhielten ihren neuen Standort in Sichtbeziehung zur
Innenstadt an dem neuen leistungsfähigen Innenstadtring.
So bestimmt zum Beispiel das neue Verwaltungs-
gebäude der Continental einen Eckpunkt in diesem Ring
am Beginn der Herrenhäuser Königsgärten. Weitere
Großbauten der Kali-Chemie, der Preuflag usw. liegen an
bevorzugten Punkten. Ebenfalls wurden, diesen Planungs-
gedanken folgend, die Häuser der Bundes- und Landes-
wie auch der Stadtverwaltung am innerstädtischen Ring
errichtet. Sie alle prägen schon jetzt das Bild an den
neuen Straßen.

Im übrigen sind über das ganze Stadtgebiet hinweg die
Aufgaben der Freimachung reiner Wohngebiete von
störendem Gewerbe durch Neuanatz von Industrie- und
Gewerbeflächen und die Vorbereitung von Sanierungen
der erhalten gebliebenen überbauten und abgängigen
Altbaubereiche zu bewältigen. Diese Maßnahmen stellen
eine der mühevollsten, langwierigsten und im Ergebnis
kaum sichtbaren und dennoch besonders bedeutungs-
vollen Aufgaben der Stadtplanung dar. Sie werden unter-
stützt durch neue Ausweisung und gesunde Bebauung
von Wohngebieten in den äußeren Randgebieten der
Stadt.

Das besondere Anliegen der Planung ist, über die reine
Standortbestimmung hinaus den Bebauungsflächen wie
den Verkehrsstrümen ihre eigene optimale Gestaltung zu
geben. Wie wir uns bemühen, den Wohn- und Gewerbe-

gebieten ihren eigenen Ausdruck in vorwiegend differen-
zielter Bauweise zu geben, so versuchen wir, begünstigt
durch die topografische Situation in den Außengebieten
und durch die Zerstörung im Innenbereich, den neuen
Straßen die ihnen gemäß Form und Einfügung aufzu-
prägen. Unsere Einfallsstraße von Nordwesten wird zum
Beispiel anbaufrei entlang der Bebauung und der Leine-
niederung geführt. Sie mündet ein in den Innenstadtring
am Beginn der Herrenhäuser Allee, am Königsworther
Platz, der vom neuen Continental-Verwaltungsgebäude
beherrscht wird. (Abb. 1 S. 329.)

Ein anderes Beispiel unserer Planung zeichnet sich in
Gestalt des fertiggestellten Abschnittes des hoch liegen-
den Südschnellweges ab, der das Erholungsgebiet der
Leineniederung ohne Störung überquert, neue Blicke auf
die Stadtsilhouette freigibt und gleichzeitig bislang
unbekannte landschaftliche Schönheiten erschließt.

Am Beispiel der fertiggestellten Zubringerstraße über den
Waterlooplatz an den Innenstadtring, im lebendigen
Spiel der Waterloosäule mit dem Turm der Marktkirche,
wird die Schönheit der alten Baudenkmäler gemeinsam
mit den Straßen und Bauten unserer Zeit erschlossen.
(Abb. 2 S. 329 u. 330.)

Dieser Zug bindet am historischen Leineschloß — dem
neuen Sitz des Niedersächsischen Landtages — an den
fast fertiggestellten Ringstraßenteil des Leibnizufers an.
Hier wurde durch großzügige Planung der Straße und
sorgfältige Freilegung der Leine ein neuer städtebaulicher
Raum unserer Zeit geschaffen. Über den Fluß hinweg
stehen sich in weiträumigem Abstand die geschlossene
Wand der turmreichen Altstadt und die neu gegliederte
Wand der großen Verwaltungsgebäude gegenüber. (Ab-
bildungen S. 332.)

»Street-Furniture« — ein uns in Hannover gut bekannte-
nes und verpflichtendes Wort. Von neuen Tiefstrahlern an
den Innenkanten der Verkehrs Kreise über hochstehende
gläserne Verkehrshäuschen für Polizei und Straßenbahn,
über Kioske und Tankstellen, kurz den gesamten Stra-
ßenzubehör bis zur Aufstellung alter und neuer Brunnen
(Abb. S. 330) und Plastiken, alles wurde in die Planung
einbezogen und erhielt hier — zumeist als erste Neu-
schöpfung auf diesem interessanten Gebiet — die gemäße
Form.

Bei all den Planungen waren wir bemüht, mit dem Bau
unserer neuen Straßen nicht nur der reinen Erfüllung der
Verkehrsbedürfnisse zu dienen, wir wollten im rechten
Sinne auch neue Erlebniswerte schaffen.

III. Durchführung

Im Rahmen dieses von der Redaktion gewünschten
Berichtes über die gesetzlichen Grundlagen des Auf-
baues können hier nur die wichtigsten Fragen angespro-
chen werden. Das Niedersächsische Aufbaugesetz von
1949 gibt mit den aufzustellenden Durchführungsplänen
die Möglichkeit, auf gesetzlichem Wege in allerdings
schwerfälliger Weise die Planungsgedanken fest-
zulegen und notfalls Zusammenlegungs-, Umlegungs-
und Enteignungsverfahren von Grundstücken durch-
zuführen. Hannover hat zu Beginn des Aufbaues vom
Enteignungsverfahren keinen Gebrauch gemacht. In der
Stadt wurde von den Aufbauwilligen sogar eine kosten-
lose Abtreitung von Straßenland für Verbreiterungen
geleistet, um zum schnellen Aufbau zu kommen. Das
bedeutet bei einem für die hannoverschen Verhältnisse
beachtlichen Grundstückspreis von rund 1200 DM pro qm
in der Stadtmitte ein Opfer, das aber um des schnellen
Aufbaues willen gebracht wurde. Schwieriger wurden die
Verhältnisse bei neuen Straßendurchbrüchen, wo alt-
eingesessene Geschäftsbetriebe umzusetzen waren. Es
hatten sowohl das Städtische Grundstücksamt mit An-
kauf und Tausch von Grundstücken wie auch die nach
dem Aufbaugesetz eingerichtete kommunale Umlegungs-
behörde einen schweren Stand bei der Meisterung der
Aufgaben. Oft wohnten die Grundstückseigentümer im
Ausland oder waren noch in Kriegsgefangenschaft oder
gar verschollen. Aber auch in solchen Fällen wurden
unter Beteiligung aller Dienststellen Wege gefunden, um
die Planungsgedanken nicht zu gefährden. So gibt es
heute noch vereinzelt grundbuchlich eingetragene private
Grundstücke in unseren Stadtakten, über die schon seit
Jahren der Verkehr rollt.

A. Bebauung um die Kreuzkirche 1950 (Pläne und Abbildungen auf Seite 336)

Bei dem erstrebten Wiederaufbau zerstörter geschlos-
sener Wohngebiete konnten durch die selbstlose Ein-
schränkung und laufende Betreuung von führenden Kräften
der Aufbaugemeinschaft ohne Anwendung gesetzlicher
Mittel neue Wege gesucht und beschritten werden. Am
ersten Beispiel der Bebauung um die Kreuzkirche wurden
diese bisher von keiner Stadt gelösten Probleme angefaßt.
Hier forderten Parzellierungs- und Eigentumsverhältnisse
eine neue Ordnung. Hier mußte in ganz neuer wirtschafts-
organisatorischer Art begonnen werden, nachdem alle
Versuche, nach alter Art zum Aufbau zu kommen, sich
als aussichtslos erwiesen hatten. Das Wichtigste dabei
war, den schwergewölbten Einwohnern neuen Mut und
neue Wege zum Aufbau zu vermitteln, sie zum gemein-
samen Aufbau in einer neuen organisatorischen Form
zu vereinigen.

Zwei Wege standen offen:

1. mit der Neuschaffung gesetzlicher Bestimmungen den
Wiederaufbau der öffentlichen Hand zu übertragen und
dieser zur Durchführung weitgehende Enteignungs-
rechte zu verleihen, oder
2. Selbsthilfeorganisationen der Bürgerschaft zu bilden
in Form von Planungsgemeinschaften als eingetragene
Vereine, Baugemeinschaften und -genossenschaften,
Finanzierungs- und Baubetreuungsgesellschaften als
GmbH, denen Gemeinden und Länder helfend zur
Seite stehen.

Der erste Weg des Wiederaufbaues durch Behörden,
die oft schematisch und teuer bauen, durfte aus Finan-
zierungs- und volkswirtschaftlichen Gründen nicht ein-
geschlagen werden. Der zweite Weg war der richtige und
wurde wie folgt beschritten:

Die für das Kreuzkirchenviertel im Rahmen der Aufbaugemeinschaft ehrenamtlich tätigen Architekten stellten auf Anregung und unter Leitung des Vorstandes der Aufbaugemeinschaft Vorentwürfe für die Bebauung auf, während ein zunächst gleichfalls ehrenamtlich tätiger Jurist die Grundbuchauszüge beschaffte und in mühseliger Arbeit die Grundstückseigentümer ermittelte. Es folgte nach Abstimmung der Planung mit der Stadtverwaltung am 19. Januar 1950 die Gründung der »Aufbaugemeinschaft Hannover – rund um die Kreuzkirche, e.G.m.b.H.« mit einer Satzung, deren Grundgedanke es war, daß sämtliche Grundstückseigentümer ihre im Wiederaufbau gebielten Grundstücke mit einer Gesamtgröße von 20000 m² mit sämtlichen Belastungen an die Genossenschaft übertrugen, daß die Genossenschaft den übernommenen Grundbesitz unter Ablösung der Lasten nach neuzeitlichen Gesichtspunkten neu aufteilte und bebaute und die neuen Häuser nach einem festgelegten Verfahren an die früheren Grundstückseigentümer, belastet mit Bauhypotheken, zurückgab oder ihnen bei der Nichtübernahme eines Grundstückes eine angemessene Entschädigung zahlte.

Am 30. Juni 1950 wurde der Grundstein gelegt, Ende Juli 1951, gerade zu der in Hannover stattfindenden »Constructa«-Bauausstellung, war das neue Kreuzkirchenviertel, auf dem vor mehr als 1000 Jahren die erste Siedlung Hannovers entstand, fertiggestellt.

Über alle schwierigen finanziellen und rechtlichen Probleme zu berichten, die sich vor, während und nach der Bauzeit ergaben, würde den Rahmen dieses Artikels sprengen. Es seien darum nur einige Zahlen angeführt:

	1939	1951
Nettobauland m ²	15208	13034
Bebauete Fläche m ²	11695	5501
Überbauung in Prozent	77	42
Grundstücke Anzahl	83	43
Durchschnittsgröße der Parzellen m ²	183	305
Wohnfläche m ²	26949	11334

Heute, nach sechs Jahren, ist das Wohngebiet schon stark eingewachsen und bildet eine grüne Oase in der Großstadt. Inzwischen ist die bauliche Substanz der teilzerstörten Kreuzkirche gesichert. Die maßstäbliche Zuordnung der neuen Bauten zur Kirche mit zweigeschossigen Einfamilienhäusern mit Gärten und dreigeschossigen Miethäusern hat sich als glücklich herausgestellt. Lediglich in der nördlichen Randzone wurden fünfgeschossige Wohnbauten zugelassen. Die neuen, aus der genossenschaftlichen Masse gebildeten Parzellen wurden mit ihren Neubauten repräsentiert, so daß der gesamte Aufbauvorgang heute abgeschlossen ist.

B. Bebauung des »Constructablockes« 1952

Ebenfalls durch die gemeinsame Initiative von Aufbaugemeinschaft und Verwaltung konnte anschließend die zweite Aufgabe, der Wiederaufbau eines Bauquartiers aus dem Ende des 19. Jahrhunderts, angefaßt und durchgeführt werden. Wieder wurde eine Tochtergesellschaft der Aufbaugemeinschaft gegründet. Die Planungsaufgabe, Befreiung eines reinen Wohnviertels von störenden gewerblichen Betrieben und Schaffung einer über den Bereich dieses Blocks hinausgehenden Grünverbindung bis hin zum Erholungsgebiet des Maschsees, wurde in differenzierter Bauweise gelöst. Das zweigeschossige Eigenheim mit Garten wurde neben dem fünfgeschossigen Miethaus und neben dem achtgeschossigen »Apartmenthaus« mit Laubengängen gebaut, die Läden an der tangierenden Geschäftsstraße erdgeschossgen gruppiert.

C. Bebauung der Calenberger Neustadt 1955/56 (Pläne und Abbildungen siehe Seite 332 und 334)

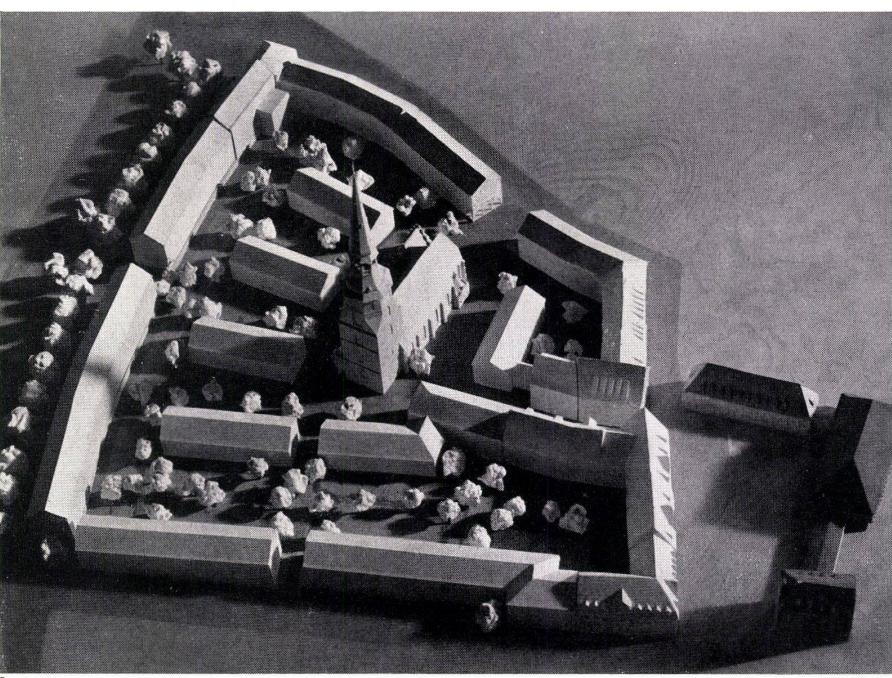
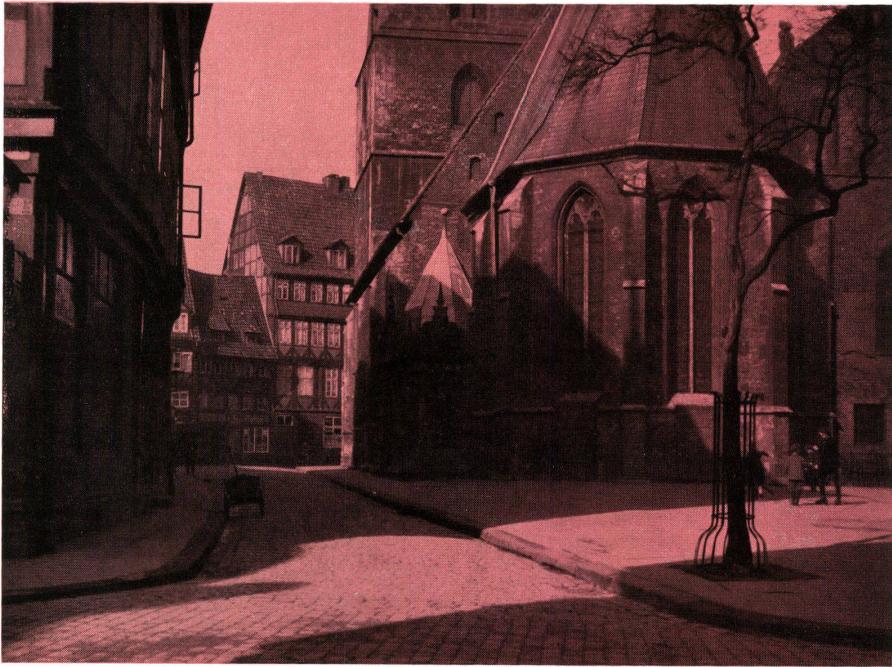
Als dritte, neben vielen anderen, besonders bemerkenswerte Leistung der Aufbaugemeinschaft entstand der jetzt gerade fertiggestellte Wiederaufbau der Calenberger Neustadt. Ebenfalls mit einer Parzellierung des 17. Jahrhunderts vorbelastet, hatte dieses Gebiet eine völlig neue Bedeutung im Stadtorganismus zu übernehmen. In unmittelbarer Nähe des Innenstadtringes am Leibnizufer konnten in einer großzügigen Maßstäblichkeit drei-, vier- und sechsgeschossige Wohnhausbauten errichtet werden. Hierbei haben sämtliche Erdgeschößwohnungen eine unmittelbare Verbindung zu ihren Gärten.

Zusammengefaßt ist festzustellen, daß die Privatinitiative der Aufbauwilligen oft unter Hintanstellung der Besitzinteressen einen wesentlichen Anteil an dem jetzigen Stand des Wiederaufbaues in Hannover ausmacht. Es wäre aber ebenso unrichtig, die Schwierigkeiten zu bagatellisieren, die noch vor uns liegen, da wir im Gegensatz zu den radikalen Methoden in der russisch besetzten Zone Deutschlands bei uns mit hartnäckigen Grundstücksbesitzern immer auf Verhandlungen angewiesen bleiben.

Neuaufbau Wohngebiet Kreuzkirche 1950/51 (Plan S. 337)
Reconstruction de la zone d'habitation Kreuzkirche 1950/51 (plan p. 337)

Reconstruction Residential Area near Holy Cross Church

1
Vor der Zerstörung 1943.
Avant la destruction 1943.
Before destruction 1943.



2
Modellfoto der Planung 1950.
Vue de la maquette 1950.
View of planning model 1950.

3
Foto nach der Fertigstellung 1951.
Après le reconstruction 1951.
Photo after completion 1951.

Ausschnitt aus dem Stadtplan Hannover

Neuaufbau Wohngebiet A.

Verkehrsknoten B. Flächen für Radfahrer

Flächen für Parkplätze und Hochgaragen P

Der Unterdruck zeigt den Grad der Zerstörung. Die hell gerasterten Gebäude waren völlig oder über 80% zerstört. Die dunkel gerasterten Gebäude waren erhalten oder weniger als 20% zerstört.

Détail du plan de la ville de Hanovre.

Reconstruction de la zone résidentielle A.

Croisement B.

Surface de stationnement et pour garage surélevé P. Le sousimpression montre le dépré de destruction. Les bâtiments à trame daire ent détruits complètement ou à plus de 80%. Ceux à trame foncée le furent à moins de 20% ou restèrent conservés.

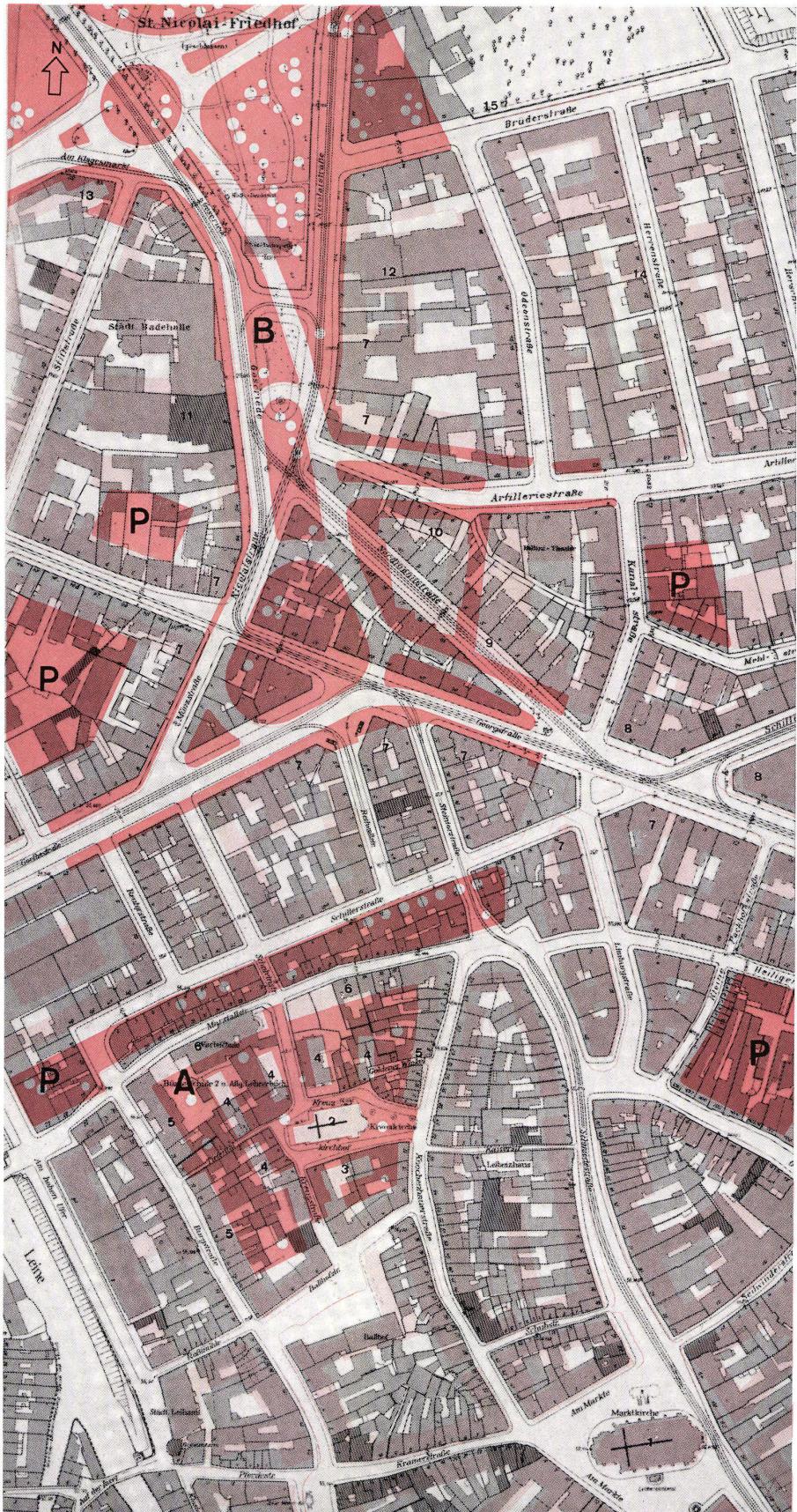
Section from Hanover City Plan.

Residential Area Reconstruction A.

Traffic Intersection B.

Spaces for car parks and storage garages P.

Shading shows the degree of destruction. Buildings with light hatching completely or over 80% destroyed. Buildings with dark hatching survived or were less than 20% destroyed.



- | | | |
|--|--|---|
| A Wiederaufbau Wohngebiet »Rund um die Kreuzkirche« / Reconstruction de la zone d'habitation «Autour de la Kreuzkirche» / Reconstruction residential area "Around Holy Cross Church" | 6 5geschossige Wohnbauten / Habitations à 5 étages / 5-storey blocks of flats | 11 Verlagsgebäude / Maison d'éditions / Publishing building
Architekt Höger 1930 |
| Architekten: Seewald, Gutschow, Zinsser, Jaeckel, Töllner, Siebrecht, Zenker 1951 | B Verkehrsplatz Steintor 1953/54 / Carrefour «Steintor» 1953/54 / Steintor traffic intersection 1953/54 | 12 Verlagsgebäude, Neubau / Maison d'éditions, nouvelle construction / Publishing building new construction
Architekt Falke 1955/56 |
| 1 Gotische Marktkirche, Wiederaufbau Oesterlen 1952 / Eglise gothique Marktkirche, reconstruction Oesterlen 1952 / Gothic Market Church, reconstruction Oesterlen | 7 Einzelhandel und Bürohäuser / Magasins de détail et immeubles commerciaux / Detail shops and office buildings | 13 Gewerkschaftshaus / Maison syndicale / Trade Union Building
Architekt Lindau 1953 |
| 2 Gotische Kreuzkirche / Eglise gothique Kreuzkirche / Gothic Holy Cross Church | 8 Kaufhäuser / Grands magasins / Department stores | 14 Standorte des Großhandels / Emplacements du commerce de gros / Locations for wholesale business |
| 3 Jugendheim / Home d'enfants / Children's home | 9 Einzelhandel und Bürohäuser, 6geschossig, auf neu gebildeten Parzellen / Magasins de détail et immeubles commerciaux à 6 étages, construits sur des parcelles remembreées / Detail shops and office buildings, 6 floors, on newly laid-out sites | 15 Künftiger Hubschrauber-Landeplatz / Futur aéroport d'hélicoptères / Future landing place for helicopters |
| 4 2geschossige Wohnbauten / Habitations à 2 étages / 2-storey blocks of flats | 10 2- und 3geschossiger Block für den Einzelhandel / Immeuble à 2 et 3 étages pour les magasins de détail / 2- and 3-storey block for retail shops | P Flächen für den ruhenden Verkehr in einer oder zum Teil in mehreren Ebenen / Surfaces de stationnement sur un ou plusieurs plans / Parking areas on one or in part several levels |
| 5 3geschossige Wohnbauten! Habitations à 3 étages / 3-storey blocks of flats | Architekten: Lichtenhahn und Klüppelberg 1953 | |