**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**

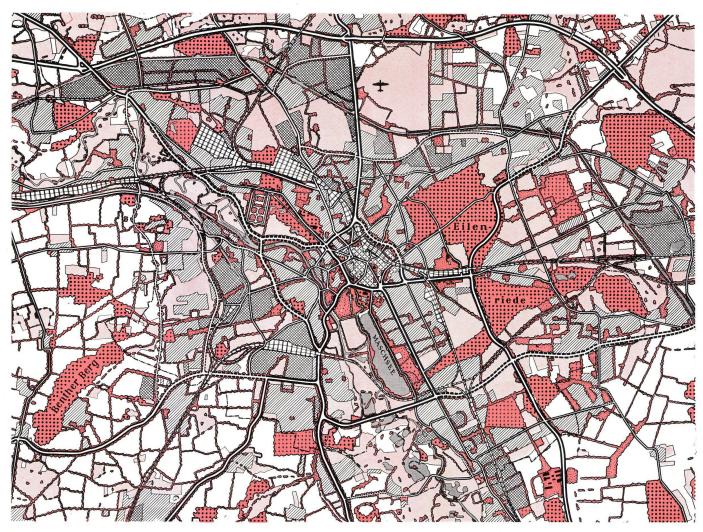
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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:** 29.10.2025

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

Verkehrsflächen / Surface de circulation / Traffic area

Fluß, Kanal / Rivière, canal / River, canal Autobahn / Autoroute / Express highway Städtische Hauptverkehrsstraßen / Principales artères municipales / Main city traffic ar-

Sonstige wichtige Verkehrsstraßen / Autres artères importantes / Other important traffic

Eisenbahn / Chemin de fer / Railway

Bauflächen / Surface de construction / Building areas

Kerngebiet / Noyau / Core area

Wohngebiet / Zone d'habitation / Residential

Industrie- und Gewerbeflächen / 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

Grünverbindungen / 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, Städtischer 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. Sen und als internationale wessestadt übernommen nat. 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 Mit-teln auch verwirklichen läßt.

Seit 1636 Haupt- und Residenzstadt des Herzogtums, des Seit 1536 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 aufstraub die Stadt demit zum zusteben lie Besidens und ging und die Stadt damit zum zweitenmal ihre Residenz verlor — von 1714 bis 1837 residierten hannoversche Kurverior – von 1714 bis 1637 fesidierten nannoversche Kur-fürsten als englische Könige in London –, begann die über-scheille industrielle Entwicklung mit allen ihren Folgeer-scheinungen der ungeordneten Stadtentwicklung durch Vernachlässigung der uns jetzt bekannten strukturellen und verkehrlichen Ordnung. Sie ließen den Stadtkörper er-kranken. Alle Heilversuche der späteren Zeit mußten Stückwerk bleiben.

Nach der Zerstörung durch den Krieg konnte die stadtplane-Nach der Zerstorung durch den Krieg konnte die stadtplane-rische 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.

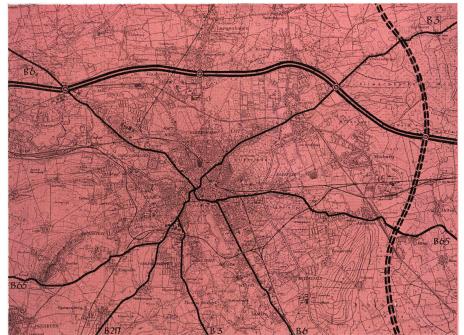
Diese Arbeit konnte nur im engsten Zusammenwirken aller Beteiligten aus Bürgerschaft, Wirtschaft und Verwalaller Beteiligten aus Burgerschaft, Wirtschaft und Verwal-tung sowie unter Einschaltung der verfügbaren fachlichen Spitzenkräfte als Gutachter geleistet werden. Es wurde eine Planungskritik durch fachliche Diskussionen in klei-nem 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 erzheitet:

- 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 befruchtete das Planungs- und Aufbaugeschehen in nicht geahn-tete das Planungs- und Aufbaugeschehen in nicht geahn-ter Weise. Die aufbauwilligen Kräfte erarbeiteten gemein-sam mit Aufbaugemeinschaft und Verwaltung in über 70 Stadtbezirken mit Privatarchitekten die Planungsgrund-lagen. 411 Anliegerversammlungen mit erfreulicher Planungsdiskussion 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 der 10jährigen Wiederkehr der großen Zerstörung — die Lavesgesellschaft 16 bedeutende neue Bauwerke der Stadt als Anerkennung mit der Lavesplakette aus.

(Fortsetzung Seite 335)



# Führung der Hauptverkehrsstraßen 1949

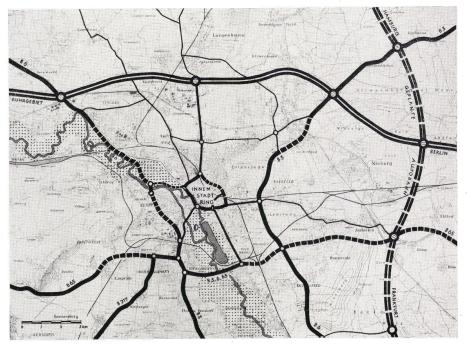
Fracé des artères principales 1949

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:

Blick von der geplanten Westtangente über die Leine auf das Verwaltungsgebäude 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 Marktkirchenturm auf die neugebaute Laves-Allee als Zubringerstraße am Rand des Waterlooplatzes. Neubauten von Bund, Land und Stadt haben hier ihren Standort gefunden. Im Vordergrund die Ruine des Leine-

schlosses. 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 tram-way, à la place Aegidientor.

Elevated control police control booth for framway 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 wiederaufgestellt 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 Buil-

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

Détail du plan de la ville, place de l'Aegidientor et re-présentation des destructions. Seuls les immeubles à trame foncée était 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 / Aegidien Gate Square—
  New traffic austam 1952
- New traffic system 1952 / Aeguden Sate 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 Friedrichs Wall 1952
- Wall 1952
  6 Zu verbreiternder Friedrichswall / Tronçon du Friedrichswall à élargir / Friedrichs Wall to be broadened
  7 Durchbruch Osterstraße zur Innenstadt 1953 / Ouverture Osterstrasse vers la cité 1953 / Osterstrasse Opening to city center 1953
- ing to city center 1953

  Alter Standort des zerstörten Bauamtes, jetzt Grünverbindung 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
- 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 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 construc-
- tion Architekt Lorey 1954
- 21 Neubau Apotheke 1948 / Nouvelle pharmacie 1948 /
- 21 Neubau Apptineke 1946 / Nouvelle pharmacie 1946 / 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 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
- 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
- Blick vom Rathausturm 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'Aegidien-

View from the City Hall Tower on to Aegidientor Square.

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 perçage du

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







# Ausschnitt aus dem Stadtplan Hannover

Straßendurchbruch A - Straßenausbau B - Neuaufbau

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.

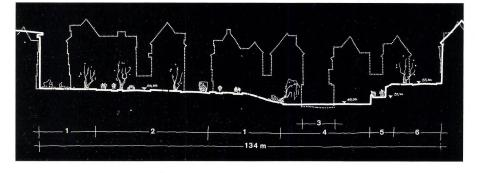
La sous-impression montre le plan de la ville en 1939, la surimpression le projet des nouvelles rues et places, ainsi que les immeubles et les surfaces projetées pour le stationnement des voitures.

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
- Wiederaufbau St.-Clemens-Kirche (Fiederling/Henke/ Wisserodt 1952/53) / Reconstruction de l'Eglise St-Clément / Reconstruction of St. Clements Church 2 Neubau Geschäftshaus (Töllner 1955/56) / Nouvel immeuble commercial / Office Building new construc-
- Neubau Versicherungsgebäude (Brockmann 1955) / Nouvel immeuble d'une assurance / New Construction Insurance Building
- Neubau Hauptverwaltung Preußag (Graubner/Muth 1952) / Nouvelle administration principale de la Preus-sag / Main Administration Building of Preussag
- 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 / Reconstruction of Church in new town
  7 Neubau Landwirtschaftsministerium (Staatshochbauamt 1953) / Nouveau Ministère de l'Agriculture / New
  construction in Ministère of Agriculture
- construction in Ministry of Agriculture 8 Regierungsgebäude / Palais gouvernemental / Govern-
- ment Building
- 9 Neuaufstellung des »Duve-Brunnens« 1953 / Nouvel emplacement de la Fontaine «Duve» / New Erection of Duve Fountain
- of Duve 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 immeuble locatif / Block of flats new construction
- 12 Beguinenturm mit künftigem Heimatmuseum / Tour Beguinen 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, Aproach to city center
- 16 Friederikenschlößchen / Petit Château Friederike /

- 16 Friederikenschloßchen / Petit Chateau 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)
- the Interior (Mational Works Department 1954/55)
  21 Neubau Finanzämter (Staatshochbauamt 1953/54) /
  Nouvelle construction des bureaux des finances (Service national du Génie Civil 1953/54) / New Construction in Finance Offices (National Works Department
- 22 Versorgungsamt (Staatshochbauamt 1955/56) / Bureau de ravitaillement (Service national du Génie Civil 1955, 1956) / Employment Office (National Works Department
- 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 professionnelle du commerce des métaux / New Construction in Technical School for Metal Trades 25 Historische Waterloosäule / Colonne historique Water-
- loo / Historic Waterloo Column
- C Neuaufbau Wohngebiet Calenberger Neustadt / Nouvelles constructions de la zone d'habitation de la Calenberger 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









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

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

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.

Blick vom Marktkirchenturm über den mittelalterlichen Beguinenturm auf das vollausgebaute Teilstück des Leibnizufers (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.

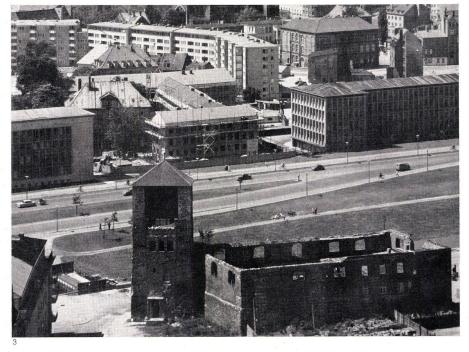
View from the Market Church Tower over the medieval Tower of the Beguines on to the completely rebuilt part of the Leibniz Shore.

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.







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.

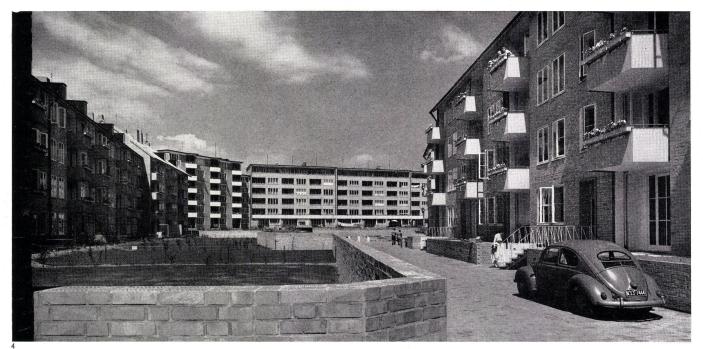
- 1 Grünanlage / Verdure / Lawns 2 Straße Leibnizufer / Quai de la Leibniz / Leibniz Em-

- 2 Straße Leibnizuter / Qual 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"









1 Blick über die neue Zubringerstraße »Laves-Allee« auf die Stadtmitte mit der Waterloosäule und der gotischen Marktkirche. Zwischen beiden die Ruine des Leineschlosses, künftiger Sitz des Niedersächsischen Landtages, Plan Seite 332.

Vue au-delà de la route d'accès «Allée Laves» vers le centre de la ville avec la colonne Waterloo et l'église gothique Marktkirche. Entre ces deux, les ruines du Château de la Leine, futur siège du Landtag de Basse-Saxe.

View over the new feeder street "Laves-Allee" on to the city centre with the Waterloo Column and the Gothic Market Church. Between the two, the ruins of the Leine Castle, future seat of the Lower Saxon Parliament.

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

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

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

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.

Toto in Blickrichtung der vorhergehenden Abbildung in das neugestaltete Wiederaufbaugebiet, kurz vor der Fertigstellung (1956). Plan Seite 332.

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

Photo from same spot showing reconstruction of the area.





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 reprojetée 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.

Modellfoto des »Steintor-Raumes« mit dem Bebauungszustand 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-Frankfurt—Bern) und Ost—West (Moskau—Warschau— Berlin—Hannover—den Haag—London). Noch 1949 führten sämtliche Bundesstraßen mit vorwiegend schwe-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 ge-stalterischen Gesichtspunkte führten zu der umfassenden Umgestaltung des Verkehrsnetzes (Abb. S. 328). Die Hauptziele waren:

- 1. Fernhalten des störenden schweren Durchgangsverkehrs vom bebauten Stadtgebiet und sein Verweisen
- auf anbaufreie Straßen, Konzentration des ein- und ausstrahlenden Ziel- und Quellverkehrs auf wenige besonders leistungsfähige Straßenzüge.
- Sträuenzuge,

  3. Verteilung des Zielverkehrs zum Kerngebiet und Sammlung des Quellverkehrs auf einem Innenstadtring,

  4. Schaffung leistungsfähiger Verkehrsverbindungen zwischen den einzelnen Stadtteilen.

Etwa 60 Prozent der Straßen für den schweren Durchgangsverkehr 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 Messeschnellweg 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

Leineniederung.
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 gewährleistet,

#### II. Struktur und Gestaltung

Es gehört zum Wesen der Stadtplanung, daß sie nicht altern darf. Sie muß immer neu bleiben, sie muß ewig neu und lebendig sein. Sie soll aber auch keinen Entscheidun-gen 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 inniges Eingehen auf das Wesen dieser Stadt, ein systematisches Erforschen ihres Organismus, ein vollständiges Beherrschen 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 erlebte, flächenmäßig um das Vielfache erweitert, funktionsmäßig 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 angepaßt, die Standorte für den Einzelhandel, die Warenhäuser, die Hotels, die Banken und Versicherungen, den Großhandel, das ortsgebundene Gewerbe und die privaten 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-

bewust wurden dagegen die Standorte der groben Verwaltungsgebäude 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 Verwaltungsgebäude der Continental einen Eckpunkt in diesem Ring am Beginn der Herrenhäuser Königsgärten. Weitere Großbauten der Kali-Chemie, der Preußag 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

Im übrigen sind über das ganze Stadtgebiet hinweg die Im uorigen sind uber das ganze Stadtgebiet ninweg die Aufgaben der Freimachung reiner Wohngebiete von störendem Gewerbe durch Neuansatz von Industrie- und Gewerbeflächen und die Vorbereitung von Sanierungen der erhalten gebliebenen überbebauten und abgängigen Altbaugebiete zu bewältigen. Diese Maßnahmen stellen eine der mühevollsten, langwierigsten und im Ergebnis kaum sichtbaren und dennoch besonders bedeutungsvollen Aufgaben der Stadtplanung dar. Sie werden unterstützt durch neue Ausweisung und gesunde Bebauung von Wohngebieten in den äußeren Randgebieten der

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

gebieten ihren eigenen Ausdruck in vorwiegend differenzierter 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 gemäße Form und Einfügung aufzu-prägen. Unsere Einfallstraße von Nordwesten wird zum pragen. Unsere Eintallstraße von Nordwesten wird zum Beispiel anbaufrei entlang der Bebauung und der Leinenlederung 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 liegens Didigschnellwere ab der das Erbelungsgebiet der

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 neugegliederte Wand der großen Verwaltungsgebäude gegenüber. (Ab-bildungen S. 332.)

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

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 Aufbaues 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 schwerfälligem Verfahren die Planungsgedanken festzulegen und notfalls Zusammenlegungs-, Umlegungs-und Enteignungsverfahren von Grundstücken durch-zuführen. Hannover hat zu Beginn des Aufbaues vom Enteignungsverfahren keinen Gebrauch gemacht. In der Enteignungsverfahren keinen Gebrauch gemacht. In der Stadt wurde von den Aufbauwilligen sogar eine kosten-lose Abtretung 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 alteingesessene 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 Stadtkarten, über die schon seit Jahren der Verkehr rollt.

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

Bei dem erstrebten Wiederaufbau zerstörter geschlos-sener Wohngebiete konnten durch die selbstlose Ein-schaltung 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 wirtschaftsorganisatorischer Art begonnen werden, nachdem alle Versuche, nach alter Art zum Aufbau zu kommen, sich als aussichtslos erwiesen hatten. Das Wichtigste dabei war, den schwergeprüften 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:

- mit der Neuschaffung gesetzlicher Bestimmungen den Wiederaufbau der öffentlichen Hand zu übertragen und dieser zur Durchführung weitgehende Enteignungsrechte zu verleihen, oder 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 erstere 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 Stadterwaltung am 19. Januar 1950 die Gründung der »Aufbaugenossenschaft Hannover—rund um die Kreuzkirche, e.G.m.b.H.« mit einer Satzung, deren Grundgedanke es war, daß sämtliche Grundstückseigentümer ihreim Wiederaufbaugebiet liegenden 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, und 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.

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 <sup>2</sup> .			٠,							ě	15208	13034
Bebaute Fläche m <sup>2</sup>											11695	5501
Überbauung in Proze	en	t									77	42
Grundstücke Anzahl	١.	i.							į.		83	43
Durchschnittsgröße	de	er	Pa	arz	el	le	nı	$m^2$			183	305
Wohnfläche m <sup>2</sup>											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 reprivatisiert, 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 Blockes hinausgehenden Grünverbindung bis hin zum Erhollungsgebiet des Maschsees, wurde in differenzierter Bauweise gelöst. Das zweigeschossige Eigenheim mit Garten wurde neben dem fünfgeschossigen Miethaus und neben dem achtgeschossigen »Apartementhaus« mit Laubengängen gebaut, die Läden an der tangierenden Geschäftsstraße erdgeschossig gruppiert.

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

(Plane und Abbildungen siene 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 worbelastetk, hatte dieses Gebiet eine völig 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 Erdgeschoßwohnungen

vier- und sechsgeschossige Wohnhausbauten errichtet werden. Hierbei haben sämtliche Erdgeschoßwohnungen 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 Gegenatz 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) Reconstruktion de la zone d'habitation Kreuzkirche 1950/ 51 (plan p. 337)

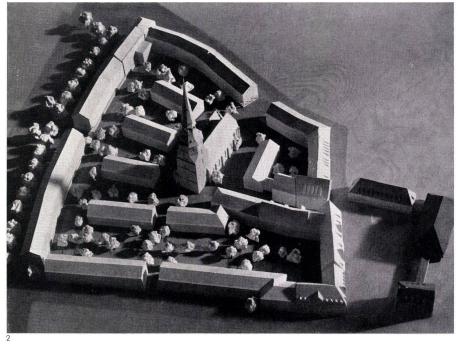
Reconstruction Residential Area near Holy Cross Church

Vor der Zerstörung 1943. Avan 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 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 depré de destruction. Les bâtiments à trame daire ent détruits complètement ou à plus de 80%. Ceux è trame foncée le furent á 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% de-

- St Nicolai Friedhof. Arfilleri
- A Wiederaufbau Wohngebiet »Rund um die Kreuzkirche« / Reconstruction de la zone d'habitation «Autour de la Kreuzkirche» / Reconstruction residential area"Around Holy Cross Church"
  - Architekten: Seewald, Gutschow, Zinsser, Jaeckel, Töllner, Siebrecht, Zenker 1951
- 1 Gotische Marktkirche, Wiederaufbau Oesterlen 1952 / Eglise gothique Marktkirche, reconstruction Oesterlen 1952 / Gothic Market Church, reconstruction Oesterlen
- 2 Gotische Kreuzkirche / Eglise gothique Kreuzkirche / Gothic Holy Cross Church
- 3 Jugendheim / Home d'enfants / Children's home
- 4 2geschossige Wohnbauten / Habitations à 2 étages / 2-storey blocks of flats 5 3geschossige Wohnbauten / Habitations à 3 étages /
- 3-storey blocks of flats

- 65geschossige Wohnbauten / Habitations à 5 étages / 5-storey blocks of flats
- Verkehrsplatz Steintor 1953/54 / Carrefour «Steintor» 1953/54 / Steintor traffic intersection 1953/54
- 7 Einzelhandel und Bürohäuser / Magasins de détail et immeubles commerciaux / Detail shops and office build-
- 8 Kaufhäuser / Grands magasins / Department stores 9 Einzelhandel und Bürohäuser, 6geschossig, auf neu gebildeten Parzellen / Magasins de détail et immeubles
- gebildeten Parzellen / Magasins de detail et immeubles commerciaux à 6 étages, construits sur des parcelles remembrées / Detail shops and office buildings, 6 floors, on newly laid-out sites
  10.2- und 3geschossiger Block für den Einzelhandel / Immeuble à 2 et 3 étages pour des magasins de détail / 2- and 3-storey block for retail shops
  Architekten: Lichtenhahn und Klüppelberg 1953
- 11 Verlagsgebäude / Maison d'éditions / Publishing build-
- ing Architekt Höger 1930
- 12 Verlagsgebäude, Neubau / Maison d'éditions, nouvelle construction / Publishing building new construction
  Architekt Falke 1955/56
  13.Gewerkschaftshaus / Maison syndicale / Trade Union
- Building Architekt Lindau 1953
- 14 Standorte des Großhandels / Emplacements du com-
- merce de gros / Locations for wholesale business

  15 Künftiger Hubschrauber-Landeplatz / Futur aéroport
  d'hélicoptères / Future landing place for helicopters
- 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