

ECKHARD BOCK

# Stadtplanung im 19. Jahrhundert

Die Entstehung der Planungshoheit  
in Hannover, München und Dresden

Zur Stadtentwicklung Hannovers –  
das Beispiel der Bebauung des  
Steinthorfeldes (spätere Oststadt)  
und des Lister Stadtfeldes

---

Geschichte der Planungshoheit  
Teil 1

---

**StadtplanerInnen und ArchitektInnen gewidmet,  
die auf der Suche nach der verloren gegangenen städtebaulichen  
Qualität sind.**

Bibliographische Angaben der Deutschen Nationalbibliothek:  
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der  
Deutschen Nationalbibliothek; detaillierte bibliografische Angaben sind  
im Internet über <https://www.dnb.de> abrufbar.

© Eckhard Bock  
Für diese Ausgabe:  
© 2024 W+Z Verlag, Weisse und Zohlen, Berlin  
Knesebeckstraße 77  
D - 10623 Berlin  
[www.weisseundzohlen-verlag.de](http://www.weisseundzohlen-verlag.de)

Text: Eckhard Bock  
Umschlaggestaltung: Falk Flach  
unter Verwendung einer Karte des Stadtarchivs Hannover (K1; Nachlass Laves)  
Layout und Satz: Falk Flach, typegerecht berlin  
Korrektur: Christoph Baron  
Druck und Bindung: #####  
Printed in Europe

Das Werk, einschließlich seiner Teile, ist urheberrechtlich geschützt.  
Jede Verwertung ohne Zustimmung des Verlags und des Autors ist unzulässig.  
Dies gilt insbesondere für die elektronische oder sonstige Vervielfältigung,  
Übersetzung, Verbreitung und öffentliche Zugänglichmachung.

ISBN 978-3-9825814-4-6

<b>Einleitung</b>	<b>9</b>
<b>1. Laves' Planungen und die Epoche der Königlichen Baucommissionen</b>	<b>13</b>
Zur Stadterweiterung auf dem Steinthorfeld	14
Zur Einordnung des Streits zwischen Stadt und Hofbaudirektor um die Planung der Ernst-August-Stadt und des Bahnhofes	16
Zur Debatte um die Bauordnung der Ernst-August-Stadt	17
<b>Exkurs:</b> Das städtebauliche Leitbild der offenen und halboffenen Bauweise	18
Die Königlichen Baucommissionen	20
Auseinandersetzungen um die Anlage von neuen Straßen in der Vorstadt – Grundlagen der Stadtentwicklung	24
Die Sicht der Hannoverschen Landdrostei in den Expropriationsfragen bei der Anlegung von Straßen	26
Die Bauordnung für die Vorstädte Hannover und Glocksee 1846	27
Rahmenbedingungen der baulichen Entwicklung in Hannover	29
Verkoppelung als Voraussetzung für die private Grundstücksentwicklung	29
Zur baulichen Entwicklung des Steinthorfeldes	35
<b>Exkurs:</b> Zuschnitt der Baublöcke und Grundstücke, Art der Bauweise	38
Stadtplanung auf der Grundlage der Straßenkarten von 1853 und 1854	41
Gesamtstädtische Entwicklung und frühe Eingemeindung – der Einfluss der Städteordnung von 1851	42
Zur Entwicklung der städtischen Planungshoheit – Vergleich zu den rheinischen Städten	46

<b>2. Hannovers Weg von 1859 bis 1880</b>	<b>49</b>
Rechtliche Ausgangssituation	49
Die Wende zur Planlosigkeit – Ersatz der Landdrostei durch den Generalpolizeidirektor in den Baucommissionen	49
Hannovers Entwurf einer neuen Bauordnung von 1865	59
Stadtentwicklung und Erschließung neuer Stadtteile	60
Unentgeltliche Abtretung von Straßenland	61
Zielsetzung und planungsrechtliche Aussagen der Bauordnung von 1865	62
Einschätzung der Baucommissionen und Kompetenzfragen	63
Einfluss auf die Zusammensetzung der Baucommission	65
Hannover im Spannungsfeld zwischen Obrigkeitsstaat und kommunaler Selbstverwaltung	66
Der Stadtdirektor als Standortplaner des Zellengefängnisses	67
Die Planung des Villenviertels an der Rumann- und Hölscherstraße	71
<b>Exkurs:</b> Der vagabundierende Platz an der Bödekerstraße	76
<b>3. Die Entwicklung der modernen Bauverwaltung und die Wahrnehmung der Planungshoheit ab 1880</b>	<b>79</b>
Bestandsaufnahme und Planung der Oststadt (Ortsteile Bütersworth, Fernrode und Ostwende)	79
Neue Herausforderungen für das Gemeinwesen	84
Neue Verkehrsbedürfnisse und Siedlungsstrukturen – das Erfordernis eines Gesamtbebauungsplans	85
Der Streit um die Eilenriede – die Planung der Hohenzollernstraße und die Neuplanung der Ortslage Ostwende und Bütersworth	90
Frühe Hannoversche Bauordnungen von 1865 bis 1888 und ihre planungsrechtliche Relevanz	98
Planungsziele und städtebauliche Wettbewerbe – Südlicher und nordöstlicher Teil Hannovers	102
Bauliche Entwicklung der Oststadt ab 1887	104
<b>Exkurs:</b> Zur Kritik am gründerzeitlichen Städtebau und zu den in der Folgezeit entwickelten Reformkonzepten	118
Städtebaulicher Wettbewerb Hannover Nord – Entwicklung des Lister Stadtfeldes	121
<b>Exkurs:</b> Auseinandersetzung um die Wohnraumversorgung	132
Zur Bebauung des Lister Stadtfeldes	135

---

<b>Exkurs:</b> Die Umlegung und Zonenenteignung	138
Planungswertausgleich	141
Historisches und heutiges Stadtbild	143
Fazit	144
<b>4. Zur Genese der Planungshoheit – München, Hannover und Dresden im Vergleich</b>	<b>151</b>
Stadtplanung für München bis 1890	151
Stadtplanung für Hannover bis 1890	153
Dresdener Stadtplanung	153
Stadtplanung in München und Hannover ab 1890	157
Künstlerischer Städtebau und Berücksichtigung von Grundstücken	159
Zur Wahrnehmung der Planungshoheit in Preußen im Vergleich zur Praxis in den drei Städten	161
Planungsinstrumente und Städtebau	166
Rechtsetzung und Rechtspraxis	168
Planende Stadtverwaltungen als neue Akteure	171
Das neue Planungsrecht und die Definition der städtischen Planungshoheit in Sachsen	175
<b>Ausblick</b>	<b>178</b>
Karten- und Abbildungsverzeichnis	183
Literaturverzeichnis	
Gesetze und Verordnungen	
Dank	



**KO** Bauplan 1854  
für die Kgl.  
Residenzstadt  
Hannover;  
Blatt II (Nordost)

#### **Der Plan ohne Planung – Auseinandersetzung um Planung?**

Ein Plan ohne Planung erscheint zunächst kaum vorstellbar und deutet auf eine sehr ungewöhnliche Sicht- und Herangehensweise hin. Obwohl bereits 1853 ein Bauplan mit inhaltlichen Festlegungen erarbeitet worden ist (siehe K19), werden in diesem Plan, der aus den Beständen des Stadtarchivs stammt, absichtlich alle bisherigen Planungen herausgenommen. Bereits begonnene Straßenzüge (wie z.B. das Straßenraster westlich der Königstraße), Plätze (runder Platz an der Celler Straße) und öffentliche Standorte werden nicht dargestellt. Übrig bleiben die bereits vergebenen Straßennamen ohne Straßenbegrenzungslinien. Erläuterungen in der Legende zur Straßenplanung – wie in den anderen

Bauplänen von 1853 und 1854 – fehlen vollständig. Es handelt sich hier nicht etwa um eine Bestandskarte (also eine allen Bauplänen zugrundeliegende Grundkarte), sondern um einen eigens hergestellten Plan, da die Herausnahme der bisherigen Planungen an vielen Stellen eine vollständige grafische Korrektur der Linienführung bedeutete. Der Auftraggeber dieses Planes ist nicht bekannt. Dass eine Einstellung, die auch der 1854 gewählte neue Stadtdirektor Rasch später vertreten hat, dem Plan zugrunde liegen kann, wird in der Folge betrachtet werden. Ob der Plan ohne Planung als Sinnbild für den folgenden planlosen Zeitraum (ab ca. 1864) oder sogar als Warnung vor Planlosigkeit zu interpretieren ist, bleibt offen.

## Einleitung

Der Städtebau des 19. Jahrhunderts ist erstmals umfassend und kritisch in der Dokumentation der Städtebauausstellung in Berlin und Düsseldorf 1910 von Werner Hegemann beschrieben worden. Umfassende Vergleiche von Städten auch im internationalen Maßstab unter Berücksichtigung statistischer Erhebungen zu Wohnverhältnissen, zu Gewerbe- und Wohnstandorten wie auch zur Verkehrs- und Freiflächensituation vermitteln den hohen wissenschaftlichen Stellenwert der Disziplin Stadtplanung zu Beginn des 20. Jahrhunderts.<sup>1</sup>

Die Stadtentwicklung deutscher Städte ist weiterhin in einer informativen Reihe ab den 1980er Jahren mit sozialkritischem Impetus untersucht worden. Die damaligen Analysen wurden in Hinblick auf Hannover durch die Veröffentlichung »Laves und Hannover«<sup>2</sup> 1989 ergänzt, wobei hier nur ein Teil der städtebaulichen Entwicklung des 19. Jahrhunderts behandelt wurde. Die Stadtentwicklung der Städte München und Dresden ist durch eigenständige Untersuchungen bearbeitet worden. Eine neue Betrachtung ist insbesondere in Hinblick auf die planerischen Grundlagen und die Entstehung der Planungshoheit und der öffentlich-rechtlich definierten Stadtplanung von Interesse.

Da aktuell die Stadt der Gründerzeit und die mit ihr identifizierten gemischten Baugebiete als Maßstab für aktuelle städtebauliche Planungen »wiederentdeckt« werden, ergibt sich aktueller Analysebedarf. Gerade weil sich zu diesem Thema eine intensive Diskussion ergeben hat und die Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung (SRL)<sup>3</sup> hierzu differenzierte und überwiegend kritische Positionen veröffentlicht hat, ist eine erneute Bewertung der planerischen Entwicklung sinnvoll. Dabei soll nicht unerwähnt bleiben, dass viele Städte von der industriellen Entwicklung im 19. Jahrhundert geradezu überrollt worden sind. Die Zuständigkeit der Städte für ihre planerische Entwicklung musste z. T. erstritten werden.<sup>4</sup> Kompetenzen, vielfältigste Interessen zu einem sinnhaften Austausch zu bringen, um zu tragfähigen räumlichen Strukturen zu kommen, waren erst zu entwickeln. Allein die gesetzlichen Grundlagen waren zum großen Teil überhaupt nicht oder nur im Ansatz vorhanden bzw. wurden auch unterschiedlich interpretiert.<sup>5</sup> Hinzu kam die Auseinandersetzung mit dem Obrigkeitsstaat über Fragen der kommunalen Selbstverwaltung.

Als erster Vorläufer des Bundesbaugesetzes von 1960 (das die Stadtplanung förmlich begründende Gesetz) kann die Richtlinie zur Aufstellung von Bauplänen<sup>6</sup> angesehen werden, die bereits 1855 vom Preußischen Ministerium erlassen worden ist und in der wesentliche Grundsätze – Veröffentlichung von Plänen und Einspruchsmöglichkeiten für betroffene Grundstückseigentümer – geregelt waren. Während diese Maßgabe für die recht frühzeitig durch die industrielle Revolution beeinflussten rheinischen Städte eine wesentliche Rolle spielte und dort auch zum Teil kommunale Kompetenzen eingeräumt wurden, erhielt diese für die Städte im Königreich Hannover – wenn überhaupt – nur eine indirekte Bedeutung.

Erst 1875 wurden durch das preußische Fluchtliniengesetz sowohl die Zuständigkeit wie auch die Verfahrensweisen bei Stadterweiterungen – allerdings nur bezüglich Straßen- und

- 1 Stefan FISCH: Stadtplanung im 19. Jahrhundert. Das Beispiel München bis zur Ära Theodor Fischer, München 1988; Gerhard FEHL und Juan RODRIGUEZ-LORES (Hrsg.): Stadterweiterungen 1800–1875 (Stadt, Planung, Geschichte; Band 2). Hamburg 1983; Gerhard FEHL und Juan RODRIGUEZ-LORES (Hrsg.): Städtebaureform 1865–1900 (Stadt, Planung, Geschichte; Band 5). Teil 1 und 2. Hamburg 1985.
- 2 Harold Hammer-Schenk und Günther Kokkelink (Hrsg.): Laves und Hannover. Hannover 1989, hier insbesondere Hammer-Schenk: Anmerkungen zur Stadtplanung, S. 241
- 3 SRL; [www.srl.de/dateien/dokumente/de/Stellungnahme\\_zum\\_Entwurf\\_eines\\_Gesetzes\\_zur\\_Mobilisierung\\_von\\_Bauland\\_20200703.pdf](http://www.srl.de/dateien/dokumente/de/Stellungnahme_zum_Entwurf_eines_Gesetzes_zur_Mobilisierung_von_Bauland_20200703.pdf) (aufgerufen am 24. 2. 2023)
- 4 Wolfgang KRABBE: Die deutsche Stadt im 19. und 20. Jahrhundert. Göttingen 1989, S. 14 ff., hier insbesondere Theorien der kommunalen Selbstverwaltung
- 5 Jürgen REULECKE: Geschichte der Urbanisierung in Deutschland. Frankfurt 1985.
- 6 Preußischer Ministerialerlaß »Die Aufstellung und Ausführung städtischer Bau- und Retablissemments-Pläne betreffend« vom 12. 5. 1855 in Ministerialblatt für die gesamte Innere Verwaltung V/ Mai 1855, S. 100–103, zit. nach Fehl/Lores: Stadterweiterungen, S. 375

Platzanlagen<sup>7</sup> – für alle Städte gleichermaßen geregelt. Vorausgegangen war eine zehnjährige Diskussion im Preußischen Abgeordneten- und Herrenhaus, da auch kritische Fragen wie das Enteignungsrecht – das Gesetz über die Enteignung von Grundeigentum konnte erst am 11. 6. 1874 beschlossen werden – vorher entschieden werden mussten. Die eigentlichen städtebaulichen Fragen – die Dichte der Bebauung, die Bebauungsart und -struktur wie auch Art und Umfang der Nutzungsmischung und der Anteil von öffentlichen Nutzungen und Freiflächen – wurden im 19. Jahrhundert im Wesentlichen in den jeweiligen Bauordnungen mit zum Teil divergierenden Zuständigkeiten von staatlichen oder städtischen Baubehörden geregelt. Nur in wenigen Fällen wurden Stadterweiterungspläne, die städtebauliche Ziele vermitteln und die Koordination von den Stadtraum beeinflussenden Interessen regeln konnten, eigens aufgestellt.<sup>8</sup> Schon zu Beginn der 1870er Jahre sind kritische Analysen zum Städtebau vorgelegt worden. Hegemann bezeichnet »Arminius« – ein von Gräfin Dohna-Poninski selbstgewähltes Pseudonym – als erste Verfasserin einer »Theorie über die Architektur der Großstädte«. »Die Stadtgemeinde in ihren verschiedenen Schichten, soll menschlich wohnen ... Das Bedürfnis des menschlichen Wohnens erstreckt sich im weiteren Sinne nicht nur auf die Behausung, sondern auch auf die Erholungsstätten im Freien und Grünen im Weichbilde der Stadt.«<sup>9</sup>

Dohna-Poninski hat als Erste die Planung von Frei- und Grünflächen in einer Stadt als Qualität einer Stadt hervorgehoben. Während die ersten fachbezogenen Stadtplanungsexperten insbesondere von Baumeister bereits 1876 veröffentlicht wurden, dauerte es zum Teil bis zu 30 Jahre – abhängig von der Durchsetzungsfähigkeit und der Handlungsbereitschaft der Stadtverwaltungen sowie der Einsicht der Grundstückseigentümer und Bauinteressierten –, bis sich halbwegs gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse in gesetzlichen Richtlinien und Verordnungen sowie in Planungen widerspiegelten und in der Folgezeit auch realisiert wurden. In einigen Landesteilen war eine neue, der maximalen Grundstücksausnutzung entgegenarbeitende Entwicklung erst nach 1918 möglich. Hannover benötigte allein für den ersten Schritt – eine adäquate Bauordnung zu erlassen – ca. 20 Jahre. Dieser lange Zeitraum war allerdings auch bedingt durch die Annexion des Königreichs Hannover 1866 und die damit in Zusammenhang stehenden politischen Umbrüche. Der zweite Schritt – die Hinwendung zu einer bewussten modernen Stadtplanung – erfolgte im Vergleich zum ersten und unter Berücksichtigung der vorherigen eher planungsfeindlichen Politik sehr schnell, wurde aber erst nach 1890 strukturiert vollzogen.

Ein weiterer aktueller Aspekt lässt eine historische Betrachtung interessant erscheinen. In den letzten 150 Jahren hat das Bauordnungsrecht das zentrale Erfordernis von Abstandsflächen zwischen Gebäuden und Nutzungen zur Sicherung ausreichender Besonnung und Belüftung, aber auch zum Schutz vor Immissionen beinhaltet. Parallel zu städtebaulichen Planungen und beginnenden fortschrittlichen Verfahrensweisen des Städtebaus ist das Bauordnungsrecht von den Ursprüngen an eine feste Determinante für das Baugeschehen gewesen. Eine liberale Handhabung des Bauordnungsrechts ab dem Jahr 2004 hat in nahezu allen Bundesländern (zuletzt Bayern 2019) das Abstandsflächenrecht grundsätzlich reformiert. Auch insofern lohnt ein kritischer Blick in die Vergangenheit – insbesondere weil sich in der damaligen Zeit erstmals städtebauliche Qualitäten im Spannungsfeld zwischen sich etablierender Planungshoheit und spekulativem Baugeschehen herausbilden konnten. Ob mit einem aktuell angeführten Planungsziel, die gründerzeitliche Stadt nachzubilden, eine Neudefinition von Standards begründet werden soll oder ob dadurch erreichte städtebauliche Qualitäten abgebaut werden sollen, wird zurzeit debattiert.

7 Dass es sich hierbei nicht um ausschließliche, reine Straßenplanungen gehandelt hat, wird z.B. durch den Hobrechtplan für Berlin belegt, der großzügige Alleen und Platzanlagen vorsah. Viele dieser Plätze sind allerdings für Bauland geopfert worden.

8 Sehr frühzeitig setzt Mainz mit der Stadterweiterung von 1868 Akzente; relevant ebenso die Württembergische BauO von 1862 und die Badische Ortssatzung von 1868 – siehe Rudolph HARTOG: Stadterweiterungen im 19. Jahrhundert. Stuttgart 1962. Auf die vorbildlichen Städte Dresden und München wird später eingegangen.

9 Adelheid Gräfin DOHNA-PONINSKI: Die Großstädte in ihrer Wohnungsnoth und die Grundlage einer durchgreifenden Abhilfe. Leipzig 1874 zitiert nach HEGEMANN: Der Städtebau Teil 1 S. 64 vgl. auch Reinhard BAUMEISTER: Stadterweiterungen in technischer, baupolizeilicher und wirtschaftlicher Beziehung. Berlin 1876. Felix GENZMER beschreibt Baumeister als Begründer der wissenschaftlichen Disziplin der Stadtplanung in den Vorlesungen des Städtebaulichen Seminars an der TH Berlin um 1910.



Im Rahmen der hier vorgelegten Untersuchung soll der Entwicklung städtebaulicher Qualität unter Berücksichtigung beeinflussender Faktoren nachgegangen werden. Von besonderem Interesse ist eine Beurteilung der planenden Institutionen und staatlicher sowie städtischer Akteure in Hinblick auf die Entstehung der Planungshoheit der Stadt. Damit ist auch eine Neubewertung von Laves' Tätigkeit und der von ihm initiierten Königlichen Baucommissionen verbunden.

Welche Anstrengungen, Auseinandersetzungen und Neuorientierungen gerade im Hannover des 19. Jahrhunderts erforderlich waren, um einen modernen Städtebau zu erreichen, soll anhand von drei Zeitabschnitten analysiert werden:

1. Der Beginn des modernen Städtebaus, repräsentiert durch die Laves-Planungen von 1820 bis 1860 und die institutionelle Bedeutung der Königlichen Baucommissionen für die Zukunft der Gesamtstadt (Residenzstadt Hannover mit Vorstadt Hannover inklusive Gemeinde Linden)
2. Die Phase der Konsolidierung der Zuständigkeiten des durch Grundbesitzer<sup>10</sup> beeinflussten Magistrats unter dem Stadtdirektor Johann C. H. Rasch – 1860 bis 1881
3. Die Phase des Aufbaus der Stadtentwicklungsverwaltung und einer modernen Stadtplanung unter dem Stadtbaurat Georg Bokelberg und dem Leiter der Stadtentwicklungsabteilung Gerhard Aengeneyndt sowie das Wirken Ferdinand Wallbrechts – von 1872 bis 1905

Zu Beginn der Untersuchung der Stadtentwicklung Hannovers im 19. Jahrhundert ist der Verfasser auch aufgrund der nur spärlich vorhandenen Sekundärliteratur davon ausgegangen, dass Originalquellen kaum auffindbar sein würden und auch aufgrund des verloren gegangenen Bauaktenarchivs nur vereinzelt Grundstücksakten und Nachweise zur Stadtentwicklung Hannovers auffindbar sein würden. Zum Glück hat sich herausgestellt, dass sich sowohl im Niedersächsischen Landesarchiv wie auch im Stadtarchiv – hier insbesondere im gut dokumentierten Laves-Nachlass – eine Fülle von auswertbaren Dokumenten befinden. Ein Gemeinwesen, das die eigene Geschichte aufarbeitet und den Wert des Gebauten schätzt, kann auch der Stadtverwaltung hilfreich zur Seite stehen, die zwar zu Recht historisch Wertvolles bewahren will – mitunter aber Hilfe bei einer lebendigen Stadtentwicklung, die unter Erhalt des Alten mit neuen Formen städtebauliche Gestalt erlebbar machen sollte, benötigt.<sup>11</sup>

Aufgrund der Konzentration auf die städtebauliche Entwicklung Berlins in einer Reihe von Untersuchungen sind mitunter andere Länder und Städte mit ihren jeweiligen Lösungsansätzen vor 1914 nicht ausreichend dargestellt worden. In dieser Arbeit soll zumindest für die Städte München, Dresden und Hannover diese Lücke geschlossen werden und die Entstehung der Planungshoheit in den bereits dargestellten Zeitabschnitten auch im Vergleich mit preußischen Verfahrensweisen behandelt werden. Ausschlaggebend für die Auswahl der Städte sind parallele Entwicklungen in den Städten München und Hannover wie auch die besonders fortschrittliche Stadtpolitik Dresdens und z.T. auch Münchens gewesen. Die Darstellungen der Autoren Fisch und Pampel zur konkreten Stadtplanung und zur realistischen Einschätzung der damaligen Rahmenbedingungen dieser Städte waren besonderes hilfreich. Die Entstehung neuer planungsrechtlicher Maßstäbe in Sachsen, die zu der Fortentwicklung des Planungsrechts im Folgenden Jahrhundert geführt haben, bilden den Abschluss der Arbeit.

10 Hier ist zu erwähnen, dass nach 1866 Grundbesitzer eine besondere Rolle im Hann. Provinziallandtag wahrnahmen. Sie gehörten laut Analyse von Heide BARMEYER: *Annektion und Assimilation*, S. 303 zur Kategorie des 1. Standes und waren insofern bevorrechtigt. Die Vormacht der Grundstückseigentümer in den städtischen Gremien ist im 19. Jahrhundert grundsätzlich durch das Wahlrecht vorgegeben gewesen. Positiv weichen hiervon aufgrund anderer rechtlicher Grundlagen süddeutsche Städte ab.

11 Für andere Stadtteile können angesichts der im Stadtarchiv sich befindenden Deichmannschen Hausgrundrisse und Straßenmessmanuale (Major Deichmann leitete die erste Vermessung der 1859 nach Hannover eingemeindeten Vorstadt; diese wurde von dem städtischen Vermessungsamt weitergeführt), der vollständigen und umfassenden Dokumentation des gesamten Baugeschehens durch die Königliche Baucommission (Nds. Landesarchiv) bis ca. 1869, den in dieser Arbeit dargestellten allgemeinen politischen und rechtlichen Rahmenbedingungen und dem von der Architektengruppe um Frau Monika LEMKE-KOKKELINK erarbeiteten Stadtmodell von 1875 (sich in Restauration im Historischen Museum befindlich) relativ leicht Schlussfolgerungen gezogen werden.

**K1 Projekt zur Erweiterung  
und Verschönerung der Kgl.  
Residenzstadt Hannover;  
Stadterweiterung Steinthorfeld,  
Laves 29. 1. 1820**

Dieser Plan stellt eine vollkommen neue Sichtweise der möglichen Stadtentwicklung Hannovers dar. Zwischen dem Steintor und dem Aegidientor wird die vorhandene Celler Heerstraße mit neuen Plätzen und Toren als Achse der zukünftigen Stadterweiterung gewählt. Die Straßen dieser Stadterweiterung binden die vorhandenen Straßenzüge der Altstadt ein und stellen – sehr zurückhaltend schattiert – auch die Verbindung zur Marktkirche und dem Leineschloss dar (Altstadtdurchbruch). Dieser Plan verdeutlichte Magistrat und Bürgerschaft, dass erhebliche Veränderungen zu erwarten waren, denen man massiven Widerstand entgegensetzte.

Die Detailanalyse der Stadtentwicklung der Ernst-August-Stadt und der Streit hierzu ist von Höltje (siehe FN1) aufgearbeitet worden.



*Projekt zur Erweiterung und Verschönerung der Königl. Residenzstadt Hannover.*

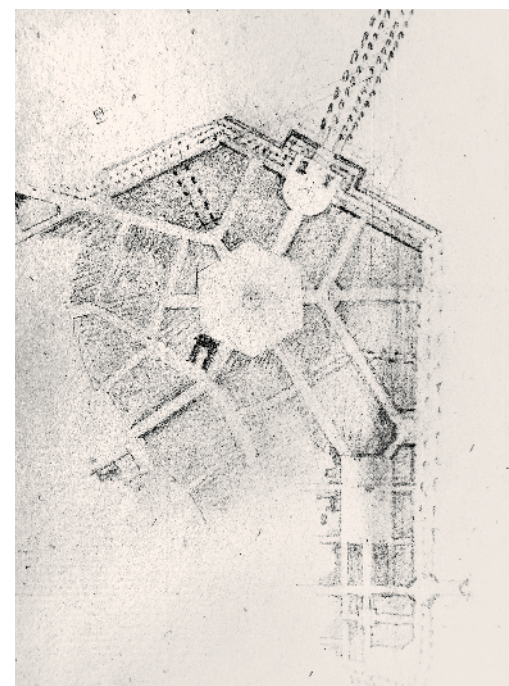
# 1. Laves' Planungen und die Epoche der Königlichen Baucommissionen

Die städtebauliche Entwicklung Hannovers ist maßgeblich durch den Oberhofbaurat und späteren -direktor Georg Ludwig Friedrich Laves geprägt worden. In den Hannoverschen Geschichtsblättern hat Höltje bereits 1932<sup>1</sup> auf die umfangreichen Planentwürfe, die Planung der Ernst-August-Stadt, auf die Anlage und städtische Integration des damals noch vor der Stadt liegenden Bahnhofes, des Opernplatzes und der Königstraße hingewiesen, bevor 1964 und 1989<sup>2</sup> weitere Analysen seiner Planungen und die Auseinandersetzung mit ihnen dokumentiert worden sind.

Laves ist nicht nur ein begnadeter Architekt, Bautechniker und Zeichner gewesen, der bei entgegenstehenden Auffassungen oder sich ändernden Motivationen der Auftraggeber in der Lage war, Abänderungen und Modifikationen seiner Pläne zu präsentieren, ohne Gesamtkonzeption und Zielrichtung aufzugeben, sondern ist als durchsetzungsfähiger, an strategischen Zielen orientierter Stadtplaner seiner Zeit zu verstehen.

Um seine Aufgaben erfolgreich wahrzunehmen, musste er sowohl den Hof als auch die sich unter den Ministerien befindenden Institutionen (z.B. die Mittelinstanz – die Landdrostei, der späteren Bezirksregierung vergleichbar) und die örtlich Zuständigen (Magistrat und Bürgerkollegium) für sich einnehmen. Eine zukunftsorientierte Sicht der baulichen Entwicklung und die Umsetzbarkeit von Vorschlägen hinsichtlich baulich-technischer als auch finanzieller Rahmenbedingungen wie auch die Kenntnis des Grundstücksmarkts und die Beurteilung von Veränderungs- und Einflussmöglichkeiten waren hierfür Voraussetzung. Stadterweiterungen waren nur auf bedingte zugriffsfähige Grundstücke, die möglichst außerhalb der Einflusszone seiner Gegner liegen sollten. Als ein Beispiel sei hier das ursprüngliche Planungskonzept für die Ernst-August-Stadt erwähnt: das Ausklammern der nahe des Stadtgrabens liegenden Bürgergärten diente auch dem Ziel, Widerstände in der Bürgerschaft nicht aufkommen zu lassen und die eigentliche Stadterweiterung auf eher zugriffsfähigen landwirtschaftlichen Flächen zu realisieren.

Laves' konnte sicher zwischen nicht umsetzbaren, kurzfristigen und mittelfristig zu realisierenden Planungen unterscheiden. Bestimmte Konzepte – wie zum Beispiel einen Durchbruch zwischen dem Knickpunkt der Georgstraße und dem Schloss vorzusehen – hat er zwar skizziert – aber angesichts des voraussehbaren Widerstandes der Bürgerschaft auf präsentierende Durchsetzung verzichtet. Erst Ferdinand Wallbrecht hat diese Idee wieder aufgenommen und den Durchbruch durch die Altstadt etwa 50 Jahre später gewagt. Laves Vorschlag, statt des Umbaus des Leineschlusses ein neues Schloss außerhalb der



**K2 Stadterweiterung Steinthorfeld – Planentwurf, Laves nach 1820**

Dieser Plan ist Bestandteil einer Reihe von Entwürfen, die die ursprüngliche – dem Verlauf der Celler Heerstraße folgende – Stadterweiterung in das Steinthorfeld hinsichtlich Richtung und Umfang verändern und gleichzeitig klare Anbindungen an die vorhandene Stadt eröffnen. Zum einen wird auf den sogenannten »Hundeplatz« in der Ägidienneustadt, die Georgstraße und das Landschaftliche Haus, das einen besonderen Platz am großen sechseckigen Platz einnimmt, Bezug genommen. Zum anderen wird auch eine durch leichte Schraffur hervorgehobene Straße in Richtung Marktkirche weiterführend angesetzt (die später von Wallbrecht durchgesetzte Altstadtquerung). Das Planungsziel, eine moderate Stadterweiterung vorzusehen, wird allerdings durch den großen sechseckigen Platz relativiert. Bereits dieser frühe Plan nimmt im Ansatz die später realisierte Ausrichtung auf die Windmühlentastion (späterer Standort des Opernhauses) auf. Höltje gibt an, dass die Planskizze dem fachlichen Diskurs 1825 in der Kgl. Baucommission diente.

<sup>1</sup> Georg HÖLTJE: Pläne zur Erweiterung der Stadt Hannover von der Zeit der Befreiungskriege bis zur Einführung der Eisenbahn. HannGeschbl. N. F. 2 (1932), S. 187–243

<sup>2</sup> HAMMER-SCHENK: Laves und Hannover sowie HÖLTJE: Georg Ludwig Friedrich Laves, Hannover 1964

Stadt in Richtung Herrenhausen zu errichten, wurde von ihm noch in den 1820er Jahren erfolglos vorgetragen – es mussten 35 Jahre vergehen, bevor sein Schüler Tramm das dann später als Technische Hochschule genutzte Welfenschloss entwerfen konnte.

Bestimmte Planungen wie die Goethestraße, Goetheplatz und der Ringstraßenschluss zur Friedrichstraße sind erst posthum und ohne große politische Widerstände realisiert worden. Allerdings sollte Laves auch bezüglich dieser westlichen Stadterweiterung, die die Stadt Hannover damals als wesentlich leichter und effektiver zu realisieren ansah und gegen die Stadtentwicklung Richtung Nordosten – also gegen die Ernst-August-Stadt und die Bebauung des Steinthorfeldes – ins Feld führte, recht behalten. Dieser Stadtteil war eher hochwassergefährdet, und das Zuschütten der Stadtgräben und weitere Erdarbeiten, mit denen Ferdinand Wallbrecht noch beschäftigt war, waren kostenaufwändig. Allein die Stadt Hannover hatte eine gnädige Landesverwaltung bzw. einen kooperativen Militärfiskus, da für die einstigen Befestigungsanlagen nicht wie in Köln umfangreiche Finanzforderungen erhoben wurden. Dennoch bildeten sich in diesem Stadtviertel erst Jahrzehnte nach der Ernst-August-Stadt bebauungsfähige Blöcke aus. Die Argumente der Stadt erwiesen sich somit als nicht tragfähig.

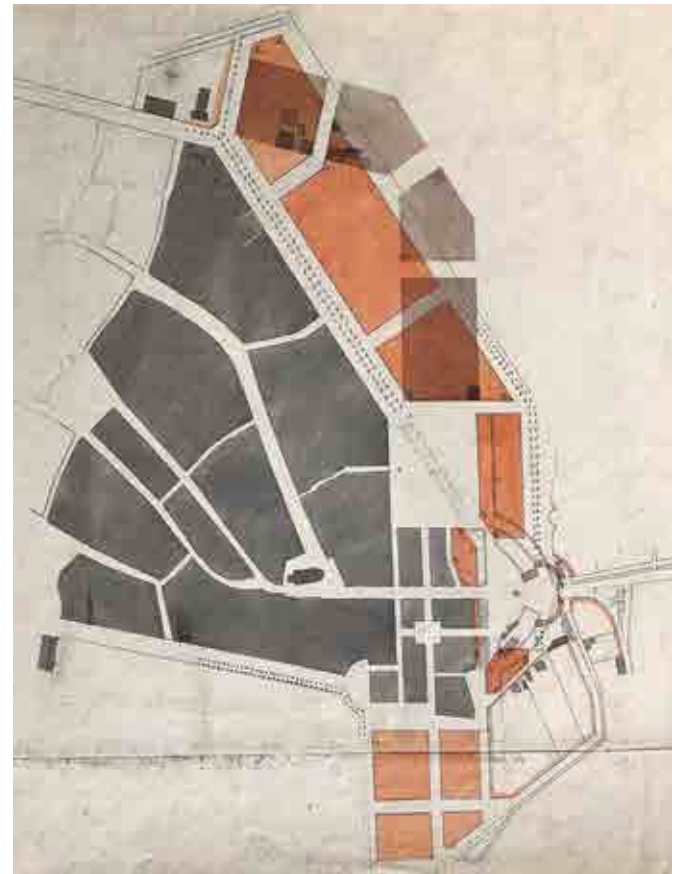
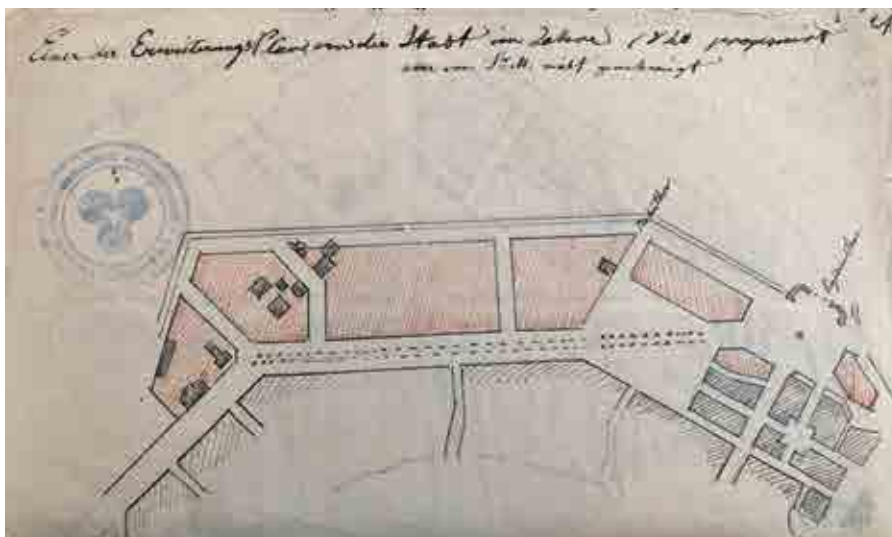
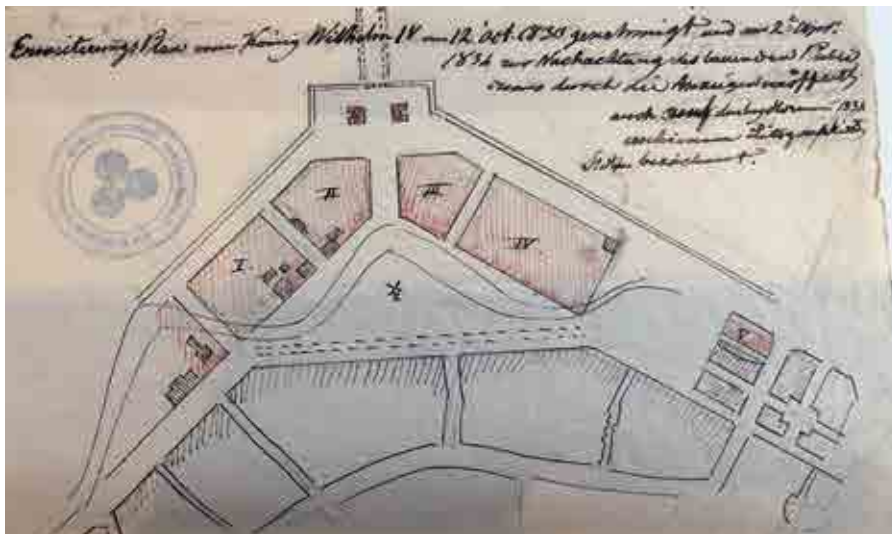
### Zur Stadterweiterung auf dem Steinthorfeld

Der Wiener Kongress, der Laves die Möglichkeit bot, den in Hannover und London erfahrenen Graf Münster kennenzulernen, leitete die Epoche der Restauration und der konstitutionellen Monarchie ein. Es ist kein Zufall, dass in Laves' ersten bahnbrechenden Entwurf von 1820 für die Stadterweiterung auf dem Steinthorfeld als Bezugspunkt das Landschaftliche Haus – also der Sitz des Ständeparlaments – gewählt und vor diesem eine großzügige Platzanlage konzipiert worden ist. Dieser Platz sollte ein Bindeglied zwischen der sich nach Nordosten (Alte Celler Heerstraße) neu eröffnenden Stadt und der Altstadt werden.

Obwohl für die Stadterweiterung in die nordöstliche Richtung alle Argumente sprachen und der Bedarf an Wohnraum eine Stadterweiterung erforderlich werden ließ, lehnten Magistrat und Bürgerkollegium eine derartige – nach ihren Aussagen luxuriöse und überdimensionierte – Stadterweiterung rundheraus ab. Diese würde die Wohngebiete der Altstadt negativ beeinflussen, die Wirtschaftskraft aus den Straßen vor den vorhandenen Toren abziehen und überhaupt finanziell nicht zu verkraften sein.

1825 musste Laves, der seinen Entwurf als in die Zukunft gerichtet bezeichnet und die Auffassung vertreten hatte, dass die dargestellten Blöcke möglicherweise erst in Jahrzehnten vollständig zu bebauen sein würden, sich der Auffassung beugen, dass die Planung zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht zu realisieren sei. Es folgten auf die Georgstraße und das direkt anschließende Areal bezogene Planungen, die wiederum auf heftigen Widerstand seitens des Magistrats und des Bürgerkollegiums stießen. Mittlerweile hatte die Stadt durch den Stadtarchitekten August Heinrich Andrae einen fachlich versierten Architekten finden können, der den Lavesplanungen Alternativentwürfe entgegenhalten konnte, die aber nicht im Ansatz an die städtebaulichen Qualitäten der Lavespläne heranreichten. Die Auseinandersetzung zwischen beiden Seiten kulminierte im Jahr 1840: in umfassenden Pro Memoriae (Stellungnahmen) wurden fachlich tiefgehende Positionen entwickelt und Divergenzen und unterschiedliche Einschätzungen deutlich dargestellt.<sup>3</sup> Wenn man

<sup>3</sup> StadtAH Laves PM 1840 a: Pro Memoria vom 30. 7. 1840, in StadtAH.3.NL.190. Nr. 8384



Durchzeichnung von sechs Planungen (1830-1843) als Dokumentation der politisch-planerischen Auseinandersetzung um die Ernst-August-Stadt. Laves-Nachlass, StadtAH 3.NL.190.1.1.138.7; hier Abdruck von drei Planskizzen sowie Zeichnung rechts oben LN 1836 Plan H (NLA HA 12c Han4 21 pm)

Die Erweiterungspläne für das Steinhorfeld finden sich in einer Sammelmappe des Laves-Nachlasses, die der Vorlage und Diskussion in der Kgl.Baucommission diente, und stellen nur einen kleinen Ausschnitt aller Planskizze dar. Die Skizze Mitte rechts trägt die Überschrift: »Einer der Erweiterungspläne von der Stadt im Jahre 1840 proponiert, aber von Sr.M. [Seiner Majestät d.V.] nicht genehmigt.«

Laves' favorisierte Planunterlage oben links trägt die Überschrift: »Erweiterungsplan von König Wilhelm IV. am 12. Okt. 1830 genehmigt und am 2. April 1834 zur Nachachtung des bauenden Publikums durch die Anzeigenveröffentlichung auch auf dem bey Hornemann erschienenen lithografischen Stadtplan bezeichnet.« Deutlich erkennbar ist die stilisierte Windmühle auf der gleichnamigen Bastion – der spätere Standort des Opernhauses. Die Planskizze oben rechts (um ca. 45° gedreht) verdeutlicht die unterschiedlichen Planungsansätze: Rot schattiert sind die Blöcke des Stadtarchitekten Andreae, die sich möglichst eng am bestehenden Straßennetz orientieren. Grau unterlegt mit Aussparung der Windmühlenbastion ist die Planung von Laves. Unten ist der »am 5. May durch Vereinigung mit der Stadt festgestellte Erweiterungsplan nebst Bahnhof« wiedergegeben. Diese Planfeststellung (niedergelegt in einer weitaus detaillierteren Planunterlage) beendet die über 20 Jahre ausgelegene Kontroverse zwischen der Stadt Hannover und dem damaligen Hofbaudirektor Laves.



### K3 Musterentwürfe von Straßenquerschnitten für die Ernst-August-Stadt

Die Musterentwürfe für Straßen in der Ernst-August-Stadt (im Folgenden E-A-Stadt) sind im Zusammenhang mit der Bauordnung von 1844 entstanden. Die unterschiedlich breiten Straßen (60, 66 und 70 Fuß) sind mit differierendem Querschnitt und Trottoirs ausführbar. Die geplante Bebauung soll Abstände zwischen Gebäuden freihalten und eine halboffene Bauweise einhalten. Abhängig von der Straßenbreite sind auch Varianten für das Trottoir angegeben. Die Hierarchie der Räume in der E-A-Stadt ist also nicht nur durch die An- und Einordnung von Plätzen und das Hinführen auf zentrale öffentliche Gebäude wie Opernhaus und Bahnhof, sondern auch durch die Breite und die Ausführungsart der Straßen bestimmt. Ihre Qualität ist trotz veränderter Bebauung auch heute noch ablesbar.

die persönlichen Angriffe ausblendet, wäre dieser Streit ein Lehrbeispiel für angehende Architekten und Stadtplaner – vor allem, weil sich die realisierte Konzeption entgegen der Vorhersage und Bewertung des Stadtbaumeisters Andreae als äußerst gelungener Stadtraum präsentiert. Während Laves zu Beginn seiner Tätigkeit die Unterstützung des Hofes erfahren hat, ist eine vollständige Rückendeckung des Hofes auch unter dem Eindruck des zunehmenden Verfassungskonflikts im Königreich Hannover und der Gegnerschaft zwischen der Stadt Hannover und dem Königshaus nicht mehr erkennbar. Anders als man vermuten würde, versuchten das Königliche Ministerium und die Landdrostei bis zuletzt – trotz oder vielleicht auch wegen der politischen Spannungen – einen Kompromiss mit der Stadt zu finden. Fehlende Äußerungen der Stadt wurden angemahnt und abgewartet – man wollte anscheinend keinen zusätzlichen Konflikt. Nur aufgrund der Zuspitzung des politischen Konflikts durch die Stadt kommt es zur Entlassung des Stadtdirektors Wilhelm Rumann<sup>4</sup> – erst ab diesem Zeitpunkt wird erkennbar, dass sich die fachlichen, an der städtebaulichen Qualität orientierten Pläne Laves' durchsetzen können.<sup>5</sup> Laves wartete die ausstehende, für ihn als Mitglied der Bahncommission erwartbare Entscheidung zur Führung der Bahnstrecke und der Lage des Bahnhofes ab und entwarf erst danach den Stadtbauplan – mit einigen Zugeständnissen an die Stadt; allerdings ohne die wesentlichen Grundsätze – Gestalt und Lage der Plätze sowie Umfahrung des Bahnhofes durch östliche und westliche Straßen – aufzugeben. Diese Planung wurde 1843 beschlossen und bestimmt bis heute das Erscheinungsbild des Zentrums Hannovers.

### Zur Einordnung des Streits zwischen Stadt und Hofbaudirektor um die Planung der Ernst-August-Stadt und des Bahnhofes

In der Literatur wird mitunter die Auffassung vertreten, dass die Stadt sich zu Recht gegen eine überdimensionierte Erweiterung zur Wehr gesetzt habe und eine kleinteilige Stadterweiterung an verschiedenen Stellen angemessener gewesen wäre. Laves wird eher als Künstlerarchitekt bezeichnet, der sich um wirtschaftliche Fragen und die Realisierbarkeit wenig gesorgt habe. Diese Argumentation erscheint nicht stichhaltig, wenn man sich vor Augen führt, dass die »Gegen«planung der Stadt um 1840 im Grunde genommen eine ähnliche Ausdehnung gehabt hätte und sogar mehr Bauplätze realisierbar gewesen wären. Selbst die Ausdehnung der ursprünglichen Planung von 1820 war im Vergleich z. B. zu Karlsruhe noch moderat und wäre auf landwirtschaftlich genutzten Flächen einfach zu realisieren gewesen. Obwohl der Flächenverbrauch für Straßen, Alleen und Plätze für eine kleine, keine umfangreiche Bevölkerungsentwicklung erlebende Residenzstadt recht ungewöhnlich gewesen wäre, wäre angesichts niedriger Grundstückspreise diese Stadterweiterung durchaus zu finanzieren gewesen.

Die Argumente der Stadt Hannover sind im Gesamtkontext der Zeit zu sehen: Die industrielle Entwicklung vollzog sich in Hannover erst langsam mit dem Bau des Bahnhofes ab 1842 und konnte nicht vorhergesagt werden – es sei denn, die Stadtväter hätten, wie es Laves möglich gewesen ist, über ein breites Wissen der Entwicklung der Hauptstädte Europas verfügt; voran natürlich Wien, Berlin, Paris und London, die Laves besucht hatte

<sup>4</sup> Entlassung Wilhelm Rumanns am 16. 7. 1839 wegen des Verfassungsstreits

<sup>5</sup> Siehe die Darstellung in HÖLTJE: Pläne zur Erweiterung; Georg HÖLTJE: Laves Baumeister seiner Zeit. Hannover 1964. HÖLTJE: Laves, S. 138

und mit deren führenden Architekten er auch teilweise in Verbindung stand. Nur aufgrund dieser Erfahrungen sind die für die kleine Residenzstadt Hannover großzügigen Straßenbreiten verständlich, die ja ursprünglich für zwei- bis dreigeschossige Gebäude mit Bauwisch geplant gewesen sind, aber auch nach 20 bis 30 Jahren vier- bis fünfgeschossige Gebäuden in geschlossener Bauweise genug Raum gaben. Auch wenn mit der Aufhebung des Festungsgürtels Hannovers bereits Mitte des 18. Jahrhunderts begonnen worden war, entwickelte sich Hannover nur sehr langsam zur »offenen Bürgerstadt« – wie beschrieben, wurden erst um 1875 die westlichen Festungsanlagen eingeebnet; als letztes Relikt der alten, sich abgrenzenden Stadt kann die erst um 1890 erfolgte Öffnung des Bahnhofs zum Raschplatz nach Norden bezeichnet werden. Es gab also in Hannover ein retardierendes Moment, das räumliche Veränderungen – insbesondere Erweiterungen der Stadt – sehr kritisch sah. Vor allem standen fiskalische Gründe größeren Stadterweiterungen entgegen. Damit war Hannover allerdings nicht alleine – ähnliche Auffassungen und sogar das Ablehnen von Stadterweiterungen wurden noch zu Ende des 19. Jahrhunderts beobachtet, wie Rudolf Eberstadt<sup>6</sup> kritisch berichtete und dabei insbesondere auch die unzureichenden Wohnverhältnisse fokussierte. Allerdings war die Stimmung der oberen Schichten in Hannover technikaffin und die Eisenbahn und die Anlage des Bahnhofs wurden durchaus positiv bewertet.

## Zur Debatte um die Bauordnung der Ernst-August-Stadt

Der neue Stadtteil umfasste Gebiete der angrenzenden Ortslage<sup>7</sup> und musste auch deshalb vom Baurecht der angrenzenden Altstadt getrennt betrachtet und baurechtlich neu bewertet werden.

Laves hatte zwar Straßen, Baufelder und Baublöcke im neuen Stadtteil (der Ernst-August-Stadt) vorgesehen, aber weitere Detailfestlegungen – über die Musterentwürfe hinausgehend – vermieden. Insofern wurde eine Bauordnung mit Detailregelungen erforderlich.<sup>8</sup> Diese wurde 1844 als Entwurf zur Diskussion in die Gremien gegeben. Neben den wesentlichen Aussagen eine Mindestzahl von zwei Geschossen, aber keine obere Begrenzung der Geschosshöhe, eine massive, im Regelfall verputzte Bauweise mit »architectonischer Regelmäßigkeit« und die Festlegung einer Straßenrandbebauung und das Zurücktreten von ausnahmsweise zulässigen Flügelbauten wie auch die generelle Zulässigkeit von aneinandergestellten Häusern mit halboffener Bauweise – dann allerdings mit Brandwänden versehen; waren Festlegungen zur Straßenbreite (60 bis 90 Fuß) und zur Breite der Gebäude enthalten. Zusätzlich waren die Aufteilung des Straßenprofils in unterschiedlichen Varianten und das Straßenmaterial vorgegeben.

Für die weitere Diskussion über planerische Festlegungen ist die Frage der halboffenen Bauweise – also der Öffnung der Grundstücke zu den Straßen – von zentraler Bedeutung. Der Landdrost von Dachenhausen<sup>9</sup>, der für seine ausgleichende und sachliche Art bekannt war, führte hierzu am 12. 4. 1844<sup>10</sup> aus, dass der Magistrat in seiner Stellungnahme davon ausgehen würde, dass  $\frac{2}{3}$  der Breite des Baugrundstücks zu bebauen sei und dass dieses dann dazu führen würde, dass  $\frac{1}{3}$  als Bauwisch freibleiben würde. Dieses würde

1 Ruthe	=	16 Fuß	=	4,6735 m
1 Fuß	=	12 Zoll	=	29,2094 cm
1 Zoll	=	12 Linien	=	2,4341 cm

**Tabelle 1:** Gegenüberstellung von Maßen im Königreich Hannover

<sup>6</sup> Rudolf EBERSTADT: Handbuch des Wohnungswesens und der Wohnungsfrage. Jena 1920. S. 286 ff.

<sup>7</sup> Die endgültige Abgrenzung der Ernst-August-Stadt ist in K8 (rötliche Fläche) gut zu erkennen.

<sup>8</sup> BauO EAS 1844

<sup>9</sup> Friedrich Wilhelm VON DACHENHAUSEN (1841–1855), Landdrost der Landdrostei Hannover

<sup>10</sup> BauO EAS 1844

aber sowohl der Intention des ersten wie auch zweiten Entwurfs widersprechen, denn dort würde bei genauer Analyse ein Verhältnis von  $\frac{5}{7}$  von bebaubarer Straßenfront zu Bauwuch zu verzeichnen sein. Der Landdrost schlug deshalb vor, eine Abstufung der Größe des Bauwuchs abhängig von der Breite der Straße festzulegen und ab einer Breite von 40 Fuß sogar auf einen Bauwuch zu verzichten. Die Landdrostei hat also das städtebauliche Prinzip – einheitliche Bauwuche und einheitliche Baukörperbreiten in gleich großen Straßen vorzusehen – verstanden und wollte dieses städtebauliche Prinzip auch umgesetzt wissen. In der Veröffentlichung der BauO EAS von 8. 6. 1844 wird allerdings nur ausgeführt, dass mindestens  $\frac{2}{3}$  des Baugrundstücks zu bebauen sind – möglicherweise hat hier Laves aufgrund seines potenziellen Einflusses in der Königlichen Baucommission auf Detailregelungen verzichtet. Auf jeden Fall hätte die Umsetzung der Magistratsauffassung eine wesentliche Einschränkung der Ausnutzbarkeit der Grundstücke bedeutet – warum der Magistrat dieses vorgeschlagen hat, obwohl er als eigene Zielsetzung die Erleichterung der Bebauung im neuen Stadtteil angibt, bleibt offen. Die Bauordnung für die Ernst-August-Stadt sollte bis 1880 gelten.

### Exkurs:

#### Das städtebauliche Leitbild der offenen und halboffenen Bauweise

Die frühen Bauordnungen (auch die drei Jahre später erlassene für die Gemeinde Linden) gehen zum Teil von einem Idealbild einer durchgrüneten Stadt, von Einzelhäusern oder Hausgruppen in offener Bauweise aus, die Front- und Seitenfassaden, einsehbar von der Straße, zur Schau stellen, sowie von durchgrüneten Straßen, die eine optische Einheit mit den Freiflächen der Grundstücke bilden.

Die halboffene Bauweise wird uns auch in den Entwürfen von Laves (1853) und Ludwig Debo (1851)<sup>11</sup> zu Arbeiterwohnhäusern in Linden begegnen. Man orientierte sich also bewusst nicht am englischen Vorbild der Reihenhäuseranlage – oder gar der spekulativen back-to-back-Reihenhäuserbebauung. Auch in Arbeitersiedlungen sollten also die aufgelockerte Bauweise und die mit dem Freiraum verbundene städtebauliche Qualität maßgebend sein. Ausweislich der Deichmannschen Aufnahme der Baustruktur der Vorstadt (siehe die Karte des Nordfelds K23) war sie die am häufigsten anzutreffende Bauweise in der frühen Phase der Erweiterung Hannovers bis ca. 1870, die auch aufgrund der Bauordnungen vorgegeben worden ist.

Als einen Ausblick in die Zukunft der Stadt muss die Annahme von nur 40 Fuß breiten Straßen und der damit in Verbindung stehende Vorschlag der Landdrostei, bei diesen geringen Breiten dann auch eine geschlossene Bauweise vorzusehen, bezeichnet werden. In der Bauordnung der E-A-Stadt wird aber von mindestens 60 Fuß breiten Straßen ausgegangen und darauf Bezug nehmend auf ein Minimum der eigentlichen Straßenfront von 50 Fuß. Mit dieser Bauordnung konnten kaum hohe Grundstücksausnutzungen realisiert werden, da der Gebäude- und Grundstückszuschnitt Derartiges nahezu ausschloss.

Auffarth führt aus, dass es anlässlich der Anlage der Aegidienneustadt – dort sind 42 Fuß breite Straßen realisiert worden – bereits Überlegungen gegeben habe, weiterführende

<sup>11</sup> MASSON: Arbeiterhäuser in Linden. in HAMMER-SCHENK: Laves und Hannover. S. 507–512; Ludwig Debo, Bau- rat in Hannover 1818-1905



Straßen in derselben Art in geschlossener Bauweise zu errichten. Es sei aber die »barocke Prospektkunst« nicht mehr tragfähig gewesen und ein neues Ideal, freistehende, voneinander isolierte Gebäude, sei Grundlage des Städtebaus geworden.<sup>12</sup>

Wir finden zwar keine direkte Begründung für die gewählte städtebauliche Lösung aus der Feder von Laves, es erscheint aber aus mehreren Gründen nicht stichhaltig zu sein, hier allein auf ästhetische Fragen zu rekurrieren. Laves kannte die theoretischen und praktischen Fragen des Städtebaus, die insbesondere Weinbrenner in Karlsruhe entwickelt hatte. Ihm ist sicherlich auch bekannt gewesen, dass eine rigoristische Gestaltung im Städtebau des Absolutismus nicht vorzufinden ist. Eberstadt weist zu Recht darauf hin, dass trotz gleichmäßiger Straßenbreiten und der Aufhebung der Trennung zwischen Wohn- und Verkehrsstraßen unregelmäßiger Grundstückszuschnitt – auch bedingt durch unterschiedliche soziale Bedürfnisse der Einwohner – und keine durchgängig breiten, mehrgeschossigen Wohngebäude die Regel waren. »Der Absolutismus hat indes das Etagenhaus nicht etwa allgemein angewandt; vielmehr wurde stets dafür gesorgt, daß neben den breiten größeren Mietshäusern die entsprechende Anzahl schmaler Kleinhäuser für Handwerker und Kleinbürger gebaut wurde. ... Teils wurden ganze Abschnitte einzelner Straßen dem Kleinbau vorbehalten, teils wurde innerhalb eines Häuserblocks eine Hälfte zur Aufteilung in kleine Grundstücke ausgeschieden. Die soziale Fürsorge für die Bodenparzellierung war eine äußerst weitgehende, und es ist von hohem Interesse, in den Bebauungsplänen des 17. und 18. Jahrhunderts die Einteilung der Grundstücke ... zu verfolgen.«<sup>13</sup> Die Planung der Ernst-August-Stadt unterschied sich insbesondere in Hinblick auf die Straßenbreiten von dem absolutistisch geprägten Städtebau mit einheitlichen Straßen. Wir finden 60 bis 90 Fuß breite Straßen in unterschiedlichster Ausbildung, aufgelockert durch großzügige Platzanlagen. Die Raumqualitäten dieses Städtebaus werden auch durch die großzügigen Straßen bestimmt, deren Breite entsprechend der Nutzung und Bedeutung gestaffelt ist.

Warum allerdings die halboffene Bauweise von Laves gewählt worden ist, die dann auch für alle anderen Ortslagen insbesondere bei den Stadterweiterungen Hannovers bis ca. 1870 maßgeblich geworden ist, ist nicht einfach zu beantworten. Wir wissen allerdings, dass bereits 1831 aufgrund der industriellen Entwicklung und der vollkommen unzureichenden Wohnverhältnisse der Arbeiterschaft die ersten Choleraepidemien in Belgien und England, aber auch in München auftraten. Die Wohnungsfrage – hier insbesondere charakterisiert durch gesundheitliche Aspekte aufgrund zu dichter und unzureichender Wohnverhältnisse in den Arbeiterquartieren – stellte sich bereits in der Phase der Frühindustrialisierung und konnte im Prinzip nur in zweierlei Hinsicht positiv beeinflusst werden: ausreichende Kanalisation und Straßenbefestigung, um Ansteckungsherde zu vermeiden, oder/und Wohnbauungen mit ausreichenden Abständen.

In England führten die gravierenden Misstände und Epidemien zur Gründung von Hygieneinstitutionen und zu Aktivitäten der Chadwick-Kommission. Die Wohnungsfrage spielte im gesamten 19. Jahrhundert – in Deutschland allerdings erst zunehmend in der eigentlichen Hochphase der Industrialisierung – eine wichtige Rolle.<sup>14</sup> Zentrale Impulse kamen aus England mit dem 1851 anlässlich der Weltausstellung in London von Prinz Albert initiierten Musterhaus für Arbeiter und zu einem späteren Zeitpunkt durch die 1867

<sup>12</sup> AUFFARTH: Königliche Bau-Commission. AUFFARTH, Königliche Bau-Commission. in HAMMER-SCHENK: Laves und Hannover. S. 56.

<sup>13</sup> EBERSTADT: Wohnungswesen, S. 73

<sup>14</sup> Siehe auch Hans-Jürgen TEUTEBERG: Mietskaserne. Ein Zielkonflikt deutscher Wohnungsreformer 1850–1914. in Heinz HEINEBERG (Hrsg.): Innerstädtische Prozesse im 19. und 20. Jahrhundert. Köln, Wien 1987.

von Napoleon III. geförderte Debatte anlässlich der Weltausstellung in Paris. Es ist anzunehmen, dass Laves über die englische Diskussion gut informiert war und das städtebauliche Leitbild auch von diesen Überlegungen beeinflusst war. Die Zeitgenossen wussten es zumindest um 1860 zu schätzen, dass Hannover von Epidemien verschont geblieben war. Dass in Hamburg noch in den 1890er Jahren eine schwerwiegende Choleraepidemie auftrat, betont die Relevanz der Fragestellung.

In Deutschland setzte sich hingegen in nahezu allen Städten (mit wenigen Ausnahmen wie z.B. Bremen) die Mietshausbebauung in geschlossener Bauweise – geprägt durch das Berliner Beispiel – durch. Massive Kritik an der verdichteten Bauweise in den Städten wurde insbesondere von dem Verein für Socialpolitik im Zeitraum zwischen 1880 und 1910 von einer Reihe von Fachexperten, Wirtschaftsfachleuten und Städtebauern geäußert.<sup>15</sup> Seitens der Grundstücksentwickler und der Terraingesellschaften<sup>16</sup> wurde erwidert, dass es gar nicht möglich sei, angesichts begrenzter zur Verfügung stehender Flächen die arbeitende Bevölkerung mit Wohnraum in niedriggeschossigen, in offener oder halboffener Bauweise errichteten Siedlungen zu versorgen. Erst um 1900 entstanden die ersten an anderen räumlichen Modellen orientierten Siedlungen – beeinflusst durch die Genossenschafts- und Gartenstadtbewegung in Deutschland. Die Auseinandersetzungen um die Wohnungsfrage wurden sehr intensiv geführt und sind von Historikern sehr gut dokumentiert worden.

Erstaunlich ist, dass trotz sehr fundierter Analysen und Berichterstattungen bis in die 1980er Jahre ein wesentlicher Gesichtspunkt nicht oder relativ unzureichend behandelt worden ist: Die reale Stadtentwicklung Hannovers, die in der Frühzeit bis ca. 1870 durch die von Laves initiierte, überwiegend halboffene Bauweise geprägt worden ist, ist damals wie auch in der späteren Reflexion des nachfolgenden Jahrhunderts kaum zur Kenntnis genommen worden.<sup>17</sup> Ein anderes räumliches Modell war greifbar, vergleichbar mit der Stadtentwicklung in Dresden und München (im Teil 4 dargestellt), führte aber – wahrscheinlich aufgrund wirtschaftlicher Interessenslagen der Grundstücksentwickler – nicht zum grundsätzlichen Umdenken. Es wird sich auch in einem weiteren, für die Stadtentwicklung noch heute wesentlichen Punkt – der Auseinandersetzung um die Grundrente und die Bodenpolitik – zeigen, dass realisierte Ansätze in Hannover sowohl in der zeitgenössischen Debatte wie auch in der historischen Reflexion weitgehend unbeachtet geblieben sind.

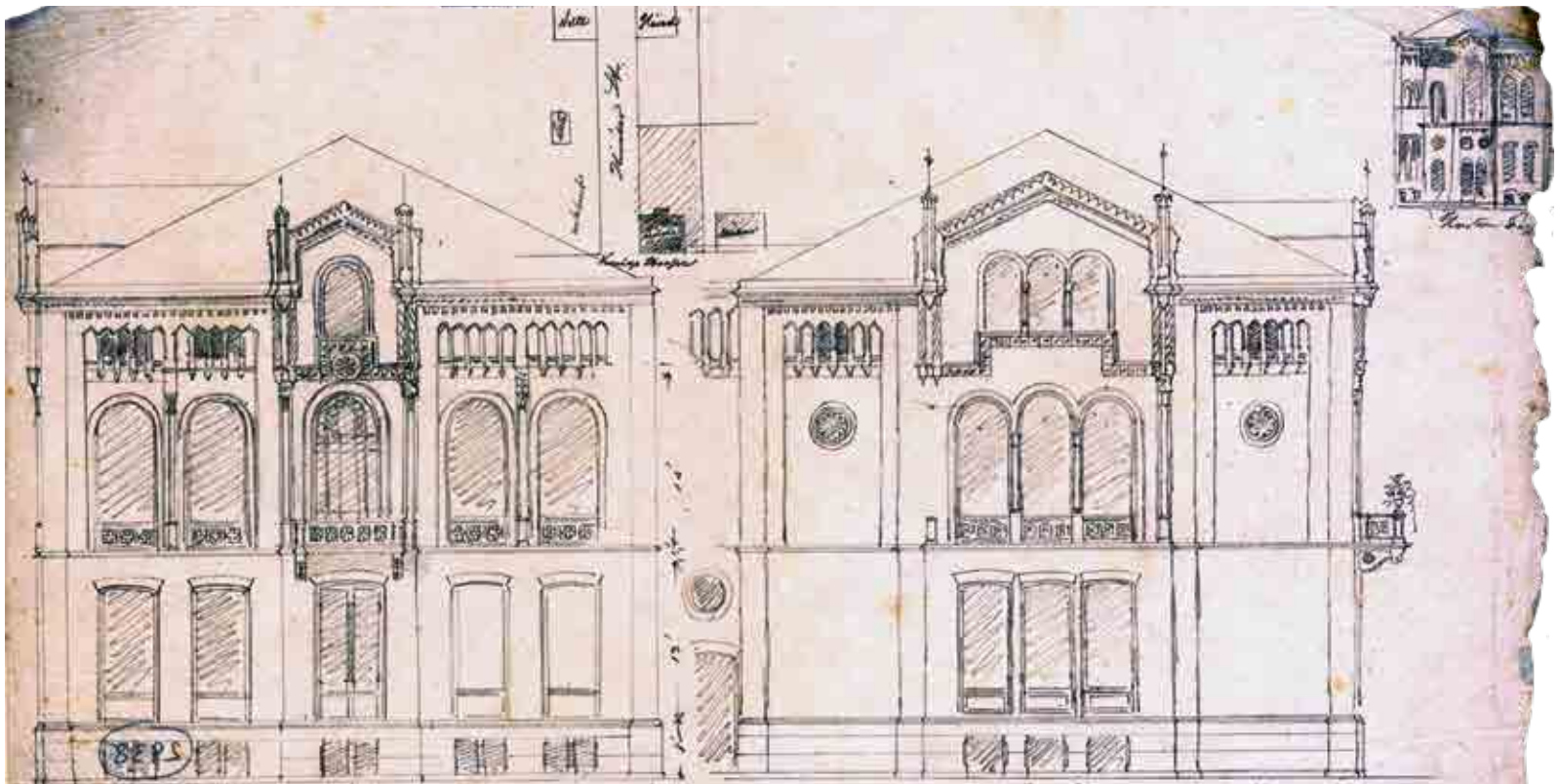
## Die Königlichen Baucommissioenen

Auf Anforderung des Königs aus London, »für den nöthigen Bedarf an Wohnraum Rath zu schaffen«, erarbeitete Laves in einem Bericht aus dem Jahr 1820 Vorschläge und befürwortete die Aufhebung der Torsperre, um die Ansiedlung vor der Stadt zu befördern und in der Folge Wohnungsmisstände in der Altstadt zu lindern. Seine beiden Kernvorschläge

<sup>15</sup> Grundlegend hierzu: TEUTEBERG: Die Debatte der deutschen Nationalökonomie im Verein für Socialpolitik über die Ursachen der »Wohnungsfrage« und die Steuerungsmittel einer Wohnungsreform im späten 19. Jahrhundert. in TEUTEBERG: Stadtwachstum. S. 13 ff.

<sup>16</sup> Der maßgebliche Grundstücksentwickler der Gründerzeit in Berlin, Gustav Habermann, führte diese Diskussion an. Entgegen seiner vorher geäußerten Position war es ihm 1919 möglich, die Siedlung Elsengrund in Köpenick (zweigeschossige Reihenhausanlage in halboffener Bauweise) zu realisieren. Die ökonomische Realität hatte sich geändert – die vorgebrachten räumlichen Argumente relativierten sich.

<sup>17</sup> Siehe aber im Folgenden NUSSBAUM, S.94 ff ablehnend zur offenen Bauweise



lauteten: Erweiterung der Stadt auf dem Steinthorfeld (hierzu der bereits behandelte Plan vom 29. 12. 1820) und die Einrichtung einer Baucommissio. Das Königliche Ministerium wertete den Vorschlag, eine Baucommission einzurichten, positiv und konstituierte diese am 27. April 1822.

*»Um sowohl den Irregularitäten beim Bauwesen in hiesiger Stadt und Umgegend nach und nach abzuhefen und eine Verschönerung der Stadt durch eine geschmackvollere Bauart zu bewirken, als auch durch mögliche Wegräumung der bisher dem Bauen in hiesiger Stadt entgegen gestandenen Hindernisse die Hausbaue zu befördern und den Klagen über Mangel und Theuerung der Wohnungen abzuhefen, ... eine besondere ... Baucommission anzuordnen ...«<sup>18</sup>*

Zunächst war der Wirkungsbereich der Baucommission auf die innerstädtischen Straßen und die Umgebung der Tore beschränkt. Auf Drängen der Baucommission wurde der Zuständigkeitsbereich ab 1831 auf die gesamte Umgebung der Stadt zwischen Herrenhausen, Lister Thurm, Pferdeturm, Engesohde und Maschwiesen erweitert – die Vorstädtischen Gemeinden wie auch die Gemeinde Linden wurden erfasst. Alle Bauwilligen waren verpflichtet, Planunterlagen zum Bauplatz, »Standriß« und Angaben zur Fassade einzureichen. Ab 1831 waren auch Seitenansichten des Bauvorhabens vorzulegen – diese Anforder-

#### K4 Wohnhaus Lülves an Königstraße Ecke Hinüberstraße; Arch. Julius Rasch mit Lageplan von Laves 1858

Es ist anzunehmen, dass die Nachzeichnungen wichtiger Gebäude von Laves für die zukünftige Arbeit in der Baucommission gedacht gewesen sind. Weitere Gebäude und die gemeinsame Wirkung der sich in Planung befindlichen Gebäude konnten nur eingeschätzt werden, wenn man Ansichten, Grundrisse und Lagepläne angefertigt hatte. Der hier abgebildete Plan verdeutlicht die sehr aufwändige Arbeit in der Baucommission: ein kleiner Lageplan und eine alternative (?) Fassadengestaltung desselben Gebäudes oder das eines Nachbarn ist erkennbar.

Die Qualität städtebaulicher Entscheidungsprozesse in der Baucommission ist durch eine Reihe von Nachzeichnungen und zeichnerischen Vorschlägen belegt.

<sup>18</sup> dieser wie auch die vorherigen Auszüge im Satz 1 des Abschnitts zitiert nach AUFFARTH: Königliche Bau-Commission. in HAMMER-SCHENK: Laves und Hannover, S. 53

zung wurde nochmals 1846 und 1853 präzisiert.

Die Baucommission setzte sich zu Anfang aus drei Regierungsvertretern und dem Hofbaurat Laves sowie dem Stadtdirektor bzw. den jeweiligen Gemeindevertretern zusammen. Ab 1852 wurden die Baucommissions für den städtischen und außerstädtischen Bereich der Königlichen Residenzstadt durch die Landdrostei organisatorisch und inhaltlich geleitet. Die Federführung für die Berichterstattung lag bei der Landdrostei. Den Vorsitz der Baucommission für die Residenzstadt Hannover führte der Stadtdirektor – Teilnehmer waren ein vom Königlichen Innenministerium zu ernennender Regierungsbeamter und ein Bausachverständiger (Laves), der städtische Baumeister und ein Mitglied des Bürgervorsteherkollegiums.

Die außerstädtische Baucommission war zu diesem Zeitpunkt besetzt mit zwei Regierungsbeamten, davon ein Bausachverständiger, sowie jeweils einem Amtmann aus Hannover (für die Vorstadt Hannover) und einem Amtmann aus Linden (für die Gemeinde Linden und die Ortslage Glocksee).

Ab 1861 – auch aufgrund der Eingemeindung der Vorstadt nach Hannover – wurde die Landdrostei seitens des Ministeriums aufgefordert, die Federführung abzugeben. Zu den Ursachen dieser Zuständigkeitsänderungen wird im Folgenden noch Näheres ausgeführt.

Laves hat bis in sein Todesjahr 1864 an den Sitzungen als maßgeblicher Bausachverständiger teilgenommen und hat zuletzt mit seiner Unterschrift die öffentlichen Bauten der Kinderbewahranstalt in der Scholwinstraße und die Anlage des Jüdischen Friedhofs an der Strangriede befürwortet.

Berichte einer »Baucommission« sind selbst nach der Annexion des Königreichs durch Preußen nach 1866 (letztes aus den Akten abzulesendes Datum ist 1868) sowie einzelne Schriftsätze bis in die 1870er Jahren dokumentiert. Die erste Hannoversche Bauordnung von 1880 sieht eine maßgeblich veränderte, allein städtischen Direktiven untergeordnete Baucommission – allerdings nur übergangsweise – vor. Im Niedersächsischen Landesarchiv finden sich zwar leider nicht die Sitzungsprotokolle der Baucommission, aber die Berichte der Landdrostei an das Königliche Ministerium, aus denen die absolut umfassende Tätigkeit dieser Baucommission hervorgeht.<sup>19</sup> Die Berichte erfassen nicht nur jede Baulichkeit – von der Fabrik bis zur Umfassungsmauer –, sondern geben auch Aufschluss über die Größe der Gebäude, die Zahl der Fensterachsen und Art und Umfang der Nutzungen mit genauesten Flächenangaben. Die Angaben sind derart dezidiert und fachlich versiert verzeichnet, dass man nicht einfach von einer gut gepflegten Statistik ausgehen kann, sondern von einem kleinen und effektiv arbeitenden Bauamt, das sich über alle Gebäude und baulichen Anlage sowie deren Lage im Stadtkörper wie auch deren Erschließung im Klaren sein musste.

Die bereits zu Rumanns Zeiten<sup>20</sup> geäußerte Kritik am Hofbaurat Laves hing vielleicht auch damit zusammen, dass Laves wahrscheinlich der einzig fachlich versierte Teilnehmer – neben der koordinierenden Landdrostei – war, der relativ schnell eine gezielte Einordnung von Bauvorhaben, deren Genehmigungsfähigkeit bzw. deren Veränderungsnotwendigkeit und deren räumliche Wirkung in Stadt und Vorstadt Hannover erkannte. Diese

<sup>19</sup> NLA HA BauComission Berichte 1854 ff.: Landdrostei Hannover 1854 ff. in NLA HA, Hann. 8o Hannover, Nr. 16351, Übersicht der im Laufe des Jahres 1854 in den Bezirken der städtischen und den außerstädtischen Baucommissions vorgekommenen Bauten zu Hannover 1854–1869

<sup>20</sup> Rumann äußert sich bereits am 8. 3. 1825 kritisch gegenüber einer Bebauung des Steinthorfeldes und behält diese Auffassung bis zu seiner Entlassung im Juli 1839 bei, (Verfassungskonflikt zwischen König und Stadt Hannover), siehe HÖLTJE: Pläne zur Erweiterung. S. 209 ff.

Fähigkeit kann noch nicht einmal bei geschulten Fachleuten vorausgesetzt werden – und schon gar nicht bei mit räumlichen und rechtlichen Fragen wenig vertrauten Politikern, die zudem noch zeitlichem Druck ausgesetzt sind.

Dass Laves hier zum Wohl der Gesamtstadt gewirkt haben muss, geht auch aus den Beschreibungen der Zeitgenossen hervor<sup>21</sup>. Offensichtlich wurde die Baucommission vom verantwortlichen Königlichen Ministerium des Inneren (KMI) unterstützt, denn man findet in den Akten Schreiben, in denen die Parallelministerien aufgefordert werden, ihre Projekte der Baucommission zur Zustimmung vorzulegen (Schreiben des KMI vom 5.5.1846)<sup>22</sup>. Auch die Zusammenarbeit mit der Königlichen Polizeidirektion, die offiziell an den Sitzungen der Baucommission spätestens ab 1860 teilgenommen hat, ist trotz diverser kritischer Fragen zu Dispensen – also Befreiungen von Vorschriften der Bauordnung – ausweislich der Aktenlage bis 1860 überwiegend problemlos gewesen.

Die Erweiterung der räumlichen Zuständigkeit der Baucommission von 1831, die sicherlich Laves vorausschauend angeregt hat, ist für Hannover von größter Bedeutung gewesen. Denn unabhängig von der jeweiligen Gebietskörperschaft und deren Einfluss wurden Bauvorhaben in der Stadt und Vorstadt Hannover und der Gemeinde Linden gleichermaßen betrachtet und ihr Einfluss auf die ideelle Gesamtstadt beurteilt. Ob man es wollte oder nicht, es mussten zumindest grundlegende Planungsmaßstäbe (Festlegung von Straßen ab 1846) entwickelt werden, um den Vorwurf der willkürlichen Handhabung einzelner Bauvorhaben zu entkräften. Auch wenn es im Einzelfall Einflüsse der königlichen Regierung gegeben haben mag, führten die Zusammensetzung der Commission und das Wirken von Laves dazu, dass es einen fachlichen Austausch unterschiedlicher Interessen von verschiedenen Gebietskörperschaften mit den anderen Regierungsebenen gab und somit auch gemeinsames Handeln zugunsten der Stadtentwicklung möglich wurde. Man kann also von einer frühen Planungskultur und von einem durchaus eigenen Weg sprechen, eine Planungshoheit für Stadt und Vorstadt Hannover im Rahmen eines gemischt besetzten Gremiums zu konstituieren. Durch die Wegecommission, die ab 1846 die Straßenplanung für die Vorstadt Hannover unter der Federführung der Landdrostei vornahm, konnte eine geregelte Stadtentwicklung – trotz mannigfacher Interessensgegensätze und vorgetragener Partikularinteressen von Grundstückseigentümern – zumindest im Ansatz realisiert werden.

Es wird sich leider zeigen, dass ab 1860 Vertreter der Stadt Hannover an diversen Punkten die Baucommission bzw. geregelte Verfahrensweisen dieser angegriffen haben, weil sie entweder ihr Handeln nicht für zweckmäßig im Hinblick auf bestimmte Interessen der Stadt angesehen haben oder nicht nachvollziehen konnten, welche Bedeutung das eigentliche Ziel der Bau- und Wegecommissionen, geordnete und funktionierende Baugebiete zu fördern, für die Stadtentwicklung hatte. Dabei wurde keine grundsätzlich andere fachliche Zielsetzung erarbeitet, sondern nur betont, dass man möglichst keine Einschränkungen für das private Bauen haben wolle.

21 AUFFARTH: Königliche-Baucommission in HAMMER-SCHENK: Laves und Hannover, S. 54 ff. mit Zitaten von Paul Hammer

22 NLA HA Baucommission KMI, 1846: in NLA HA, Hann. 80 Hannover, Nr. 16343, KMI: Bekanntmachung vom 26.3.1846, den Wirkungskreis der Königlichen Baucommission zu Hannover betreffend, Blatt 24



**K17** Bebauungsstruktur von Fernrode ca. 1890  
(Ausschnitt aus der Stadtkarte 1890 im  
Maßstab 1: 2500 für Fernrode)

Das »Handwerkerviertel« Fernrode mit den sehr engen Straßen und der überwiegend halboffenen Bauweise zeichnet sich durch eine dichte zwei- bis dreigeschossige Bebauung im südlichen Bereich mit wenig Freiflächen aus. Vereinzelt ist bereits das Schließen des Bauwichts durch später genehmigte Gebäude in geschlossener Bauweise (siehe auch K14) zu erkennen. Das Fortschreiten der verdichteten mehrgeschossigen Bauweise ist an der Friedastraße zu erkennen – dort ist bereits eine moderate Schlitzbauweise realisiert. Einzelne Straßen sind noch nicht ausgeführt bzw. zu einem einheitlichen Straßennetz verbunden und zeigen Breiten, die sie als reine Erschließungsstraßen definieren. Unterer rechter Bildrand: die realisierte Bebauung an der Rocherstraße.

### Exkurs: Zuschnitt der Baublöcke und Grundstücke, Art der Bauweise

Aufgrund der frühen Bauordnungen für die Ernst-August-Stadt und die Vorstadt Hannover war die offene oder halboffene, traufständige Bauweise – also das Bauen mit Bauwich – vorgegeben. Wir sehen aus den Planunterlagen von 1862 (Ortslage Nordfeld, siehe K23) und von 1877 (hier allerdings nur für das Steinthorfeld) sowie selbst noch in den Stadtkarten um 1910, dass sich das städtebauliche Leitbild des Bauens mit Abstand in Hannover durchgesetzt und zu unterschiedlichen Formen der Nutzung geführt hatte. Diese Bebauungsart konnte sowohl für das selbstbewohnte Villengebäude an der Königstraße wie auch für den eigengenutzten Handwerksbetrieb verwandt werden. Auf jeden Fall war die Bebauungsstruktur für selbstnutzende Einzeleigentümer wesentlich besser geeignet als die in anderen Städten in derselben Periode aufkommende mehrgeschossige Mietshausbebauung.<sup>43</sup>

Wir stoßen in der realen Stadtentwicklung Hannovers auf zwei Baublockgestaltungen, die wir aus den Deichmannschen Gebäude- und Strassenverzeichnissen entnehmen können. Westlich der Königstraße finden sich Baublöcke mit einer Breite von ca. 60 m × 140 m und einer Straßenbreite von 11,78 m (40 Fuß). Wir sehen die ursprüngliche Bauweise mit Bauwich und zum Teil halboffener Bauweise mit Doppelhäusern und einseitigem Bauwich. Eine Bebauung der schmalen Blockseiten ist zunächst nicht vorgesehen worden, sodass man hier von in mehrfacher Hinsicht geöffneten Blöcken sprechen kann – das absolute Gegenteil einer geschlossenen Bauweise. Hier kann man von hochwertiger städtebaulicher Qualität vor allem aufgrund der Freiflächen- und Belichtungssituation sprechen. In der Folgezeit hat sich dieses Quartier – trotz geringer Straßenbreiten – zu einem hochwertigen Wohnstandort entwickelt. Ganz anders verhält es sich mit dem zweiten Beispiel in Fernrode. Dort hatte sich aufgrund von ursprünglich illegalem Bauen an der Steinthorfeldstraße eine Blocktiefe von ca. 30 m ergeben. Die auch dort in der ersten Phase realisierte offene Bebauung wies nicht nur viel zu geringe Abstände zur gegenüberliegenden Straßendrandbebauung auf, sondern entbehrte erforderlicher Freiflächen. Da die Blöcke in Fernrode hauptsächlich von Handwerkern und Kleinunternehmern genutzt wurden, die auch auf Nebengebäude angewiesen waren, wurden selbst die geringen Freiflächen noch gewerblich genutzt und zum Teil überbaut. Dennoch blieb das städtebauliche Leitbild der offenen Bauweise insbesondere für den südlichen Teil von Fernrode prägend und maßstabsbildend.

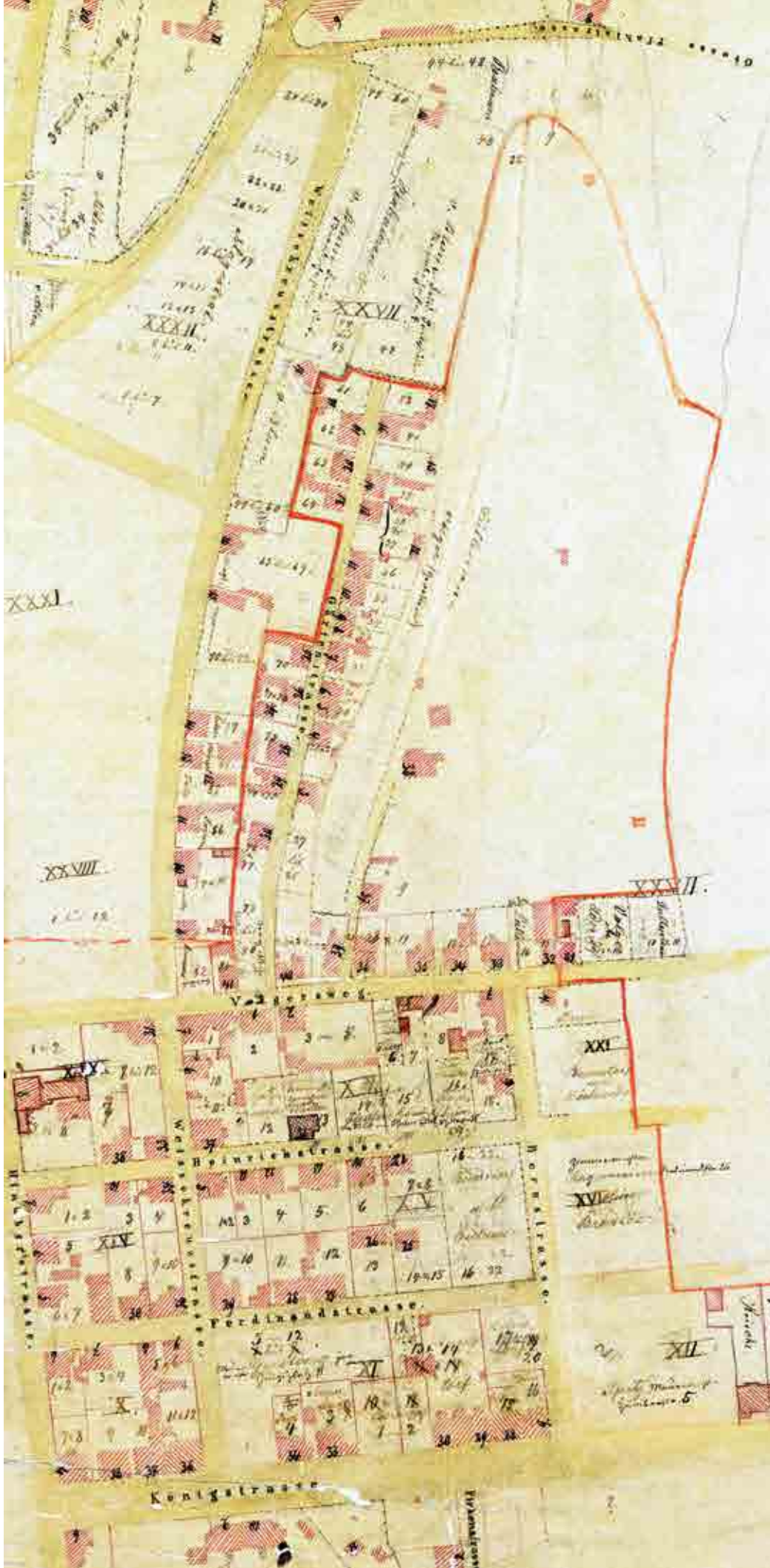
In der Folgezeit – insbesondere durch die neue Bauordnung von 1880 – wurde die ursprünglich zweigeschossige offene Bebauung durch eine drei- bis viergeschossige geschlossene Wohnmischbebauung ersetzt, die dann angesichts der engen Straßenräume insgesamt keine ausreichende Belichtung aufwies. Als eines der ersten »Verdichtungs«-Projekte ist die Bebauung in der Steinthorfeldstraße (siehe K14) um 1874 anzusehen. Mit der Mietshausbebauung in geschlossener Bauweise nördlich der Kronenstraße ab ca. 1880 wurde das ursprüngliche städtebauliche Leitbild im Steinthorfeld und in Fernrode aufgegeben.

Die Aufgabe des städtebaulichen Leitbildes, die durch den neuen Bauordnungsentwurf 1865 eingeleitet worden ist, führte auch in den anderen Ortslagen Hannovers ab ca. 1875 zur durchgehenden drei- bis viergeschossigen Mietshausbebauung mit einer vollständig neuen Bau- und Wohndichte. Leider gab es zu der Frage der Geschossigkeit, der Breite der Straßen

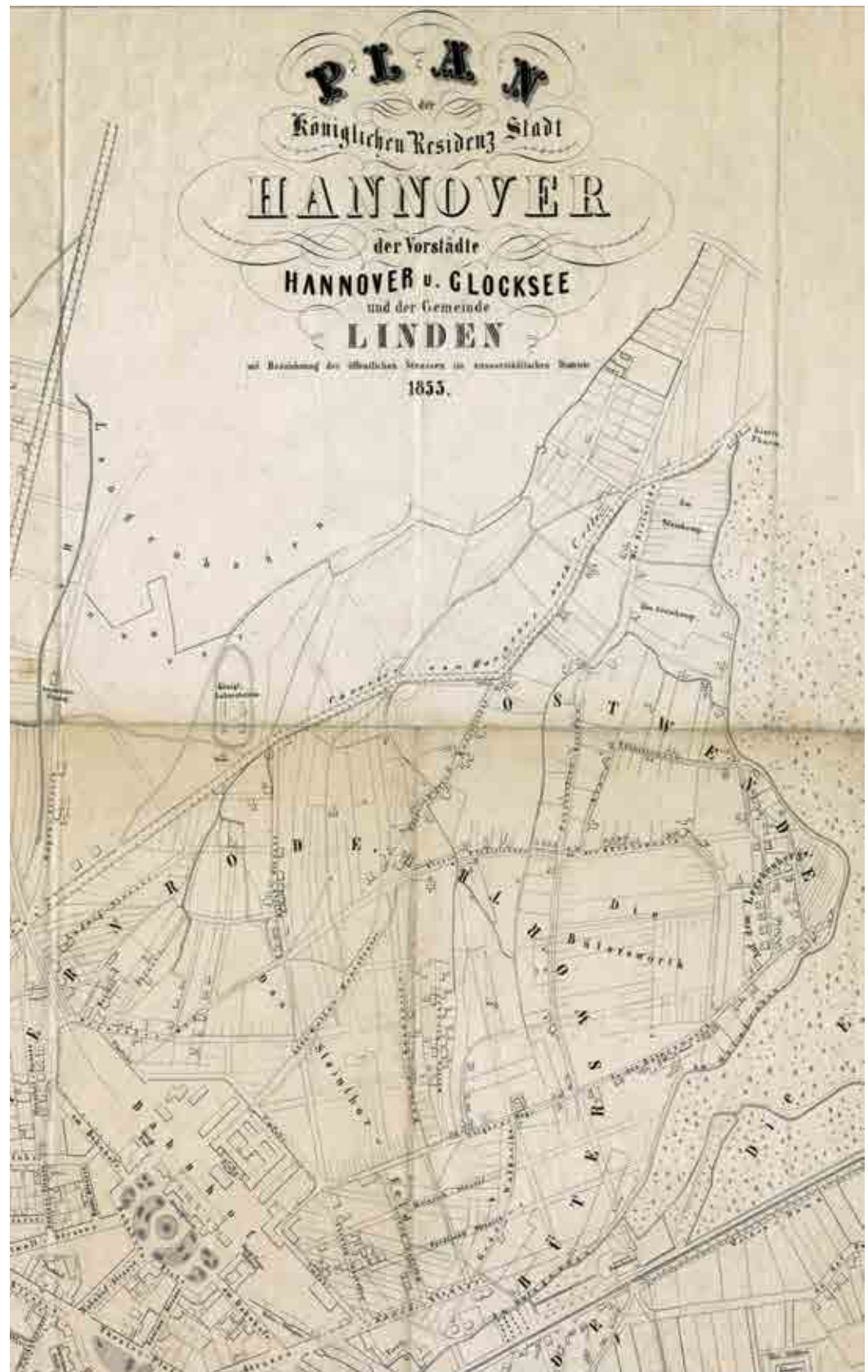
<sup>43</sup> Alfred ABENDROTH: Die bisherige und die voraussichtliche Entwicklung Hannovers als Großstadt. Technisches Gemeindeblatt 1906, S. 1 ff., A. erläutert, dass die durchschnittliche Belegungsdichte der Gebäude in Hannover im Vergleich zu anderen Großstädten moderat und erträglich gewesen ist.

**K18** Deichmannsches Messmanual von  
Straßenzügen 1857; Gebiet an der Weißekreuzstraße  
und Königstraße

Die hannoverschen Vermessungspläne sind aufgrund ihrer kurzen zeitlichen Abfolge ideal, um die Stadtentwicklung Hannovers im 19. Jahrhundert exakt zu betrachten und zu beurteilen. Die geplante und realisierte halboffene überwiegend zwei- bis dreigeschossige Bauweise ist in städtebaulicher Hinsicht als vorbildlich zu bezeichnen. Etwa 50 Jahre später werden derartige Block- und Grundstückszuschnitte als Beispiele für einen Reformwohnungsbau eingebracht. Zusätzlich ist zu erkennen, dass historisch gewachsene Straßenverläufe wie die Gartenstraße und der Volgersweg nicht mit dem geplanten Straßenraster eindeutig korreliert und verbunden sind. Die Straßenkreuzungen des Volgerswegs geben auch heute noch einen Eindruck von der historisch bedingten städtebaulichen Andersartigkeit. Man erkennt hier bereits, dass sich unterschiedliche Stadtquartiere herausbilden.



**K19** Bauplan 1853, Plan der Kgl. Residenzstadt Hannover mit Vorstädten Hannover und Glocksee, Gemeinde Linden 1853 Blatt II (Nordost) – Auszug Ortslagen Fernrode, Bütersworth und Ostwende





und eines diese Faktoren berücksichtigenden, zu entwickelnden städtebaulichen Leitbildes keine Debatte, die zur Umorientierung der Stadtverwaltung hätte führen können.

## Stadtplanung auf der Grundlage der Straßenkarten von 1853 und 1854

Die mit der Bekanntmachung der Landdrostei in Verbindung stehenden nachfolgend abgebildeten Karten (K19 und K21) zeigen deutlich den frühen Entwicklungsstand der Bebauung und die überwiegend landwirtschaftlich bzw. gartenartig genutzten Grundstücke im Steinthorfeld. Am Ende des Volgerswegs finden wir »Auf dem Lärchenberge« nahe der Eilenriede eine offene Einzelhausbebauung, an der Gartenstraße kleinteilige, zum Teil bebauten Parzellen und – mit Ausnahme von einzelnen Gebäuden insbesondere an der Alten Celler Heerstraße – keine nennenswerten Baustrukturen (erstaunlicherweise auch noch nicht im Gebiet um die Königstraße). Allerdings sehen wir an der Hallerstraße und an der Perlstraße erste Häuser und können sowohl die bereits erwähnten Gebäude an der späteren Steinthorfeldstraße erkennen sowie die Inselbebauung an der Roscherstraße. Viele Straßen sind mit der »Erweiterungs«-Signatur kenntlich gemacht. Hier handelt es sich also um die in der ersten Phase entstandenen Straßen mit geringem Querschnitt – Volgersweg, Hallerstraße, Ludwigstraße etc. –, aber auch um vorhandene Straßen, denen zukünftig eine Verkehrsbedeutung beigemessen wird – insbesondere die Große Pfahlstraße und deren Verlängerung (vormals Straße an der Bütersworth). Die eigentliche Planung bezieht sich nun auf zwei Straßenkategorien – die »zur sofortigen Ausführung genehmigten« Straßen und die »einstweilen projektierten« Straßen.

Projektierte Straßen sind insbesondere in der Mitte des Planes in direkter Bahnhofsnähe zu finden – dort wird eine Kirche auf einem großzügig bemessenen Platz dargestellt. Es wird aber auch versucht, große Areale durch die Verlängerung von vorhandenen Straßen – Kleine Pfahlstraße in westlicher Richtung oder Friesenstraße als Diagonalstraße – neu zu entwickeln. An der Celler Straße ist an der Kreuzung mit der Edenstraße ein Kreisplatz ähnlich dem Goetheplatz dargestellt. Offensichtlich war dem Planer – der Verfasser geht aufgrund der typischen Kreisform davon aus, dass es Laves gewesen ist – bewusst, dass hier weitere Stadtgebiete erschlossen und mit der Hauptverkehrsstraße verknüpft werden sollten.

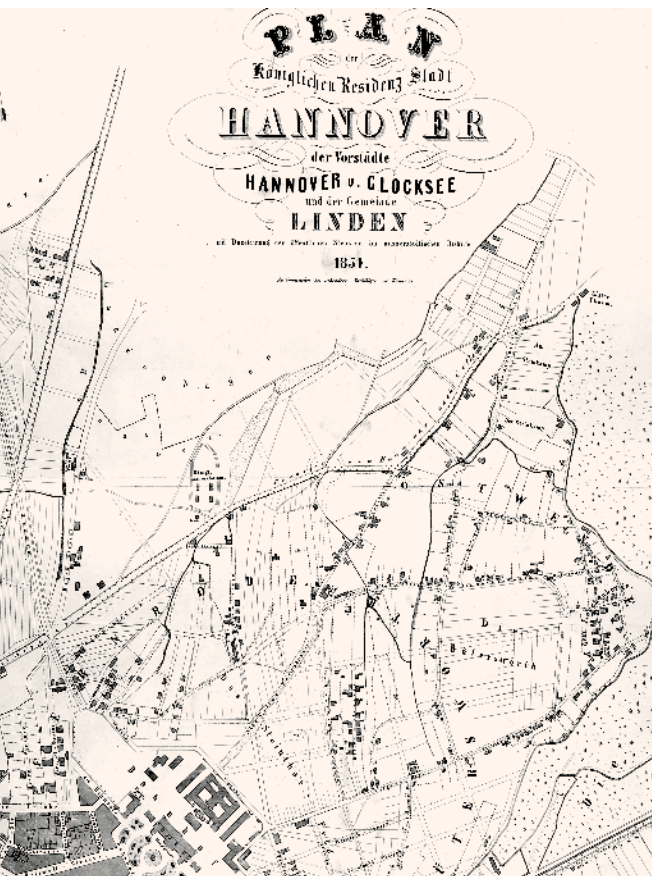
Im Laves-Nachlass befinden sich nicht nur die beiden gedruckten Karten von 1853 und 1854, sondern auch eine Karte ohne Datum mit Bleistifteintragungen. Insbesondere sind mit Bleistift eine Reihe von Gebäuden an der Haller- und Perlstraße nachgetragen. Im Plan von 1854 sind noch im Bereich westlich der Königstraße Ergänzungen vorgenommen – man erkennt aber auch, dass die Bleistifteintragungen des im Laves-Nachlass sich befindenden Planes im Wesentlichen übernommen worden sind.

Allerdings gibt es Bleistifteintragungen zur Straßenführung, die im Plan von 1854 nicht übernommen worden sind: Sehr deutlich hat hier der Zeichner mit mehreren Bleistiftstrichen die Friesenstraße etwas nördlicher als im Plan eingezeichnet und zur Kreuzung des neu konzipierten Fernroder Weges mit der Hallerstraße über die Alte Celler Heerstraße hinausgehend geführt.

Damit wäre eine dringend erforderliche durchgehende – aufgrund des damals unüberwindbar erscheinenden Bahnhofsareals – Diagonalverbindung für die Ortslage entstanden. Nur ein Planer, der den aktuellen Genehmigungsstand in der Baucommission kannte und räumlich verorten konnte, kann diese Eintragungen vollzogen haben. Zusätzlich muss dieser Planer auch über die Fähigkeit verfügt haben, die bereits vollzogenen Verkoppelungen und die bereits in der Wegekommission avisierten Straßen mit einem zukünftig zu entwickelnden Straßensystem abzugleichen. Es ist davon auszugehen, dass auch hier Laves



**K20** Bauplan 1853, Entwurf: Plan der Residenzstadt Hannover mit Vorstadt Hannover 1853; Blatt II mit Bleistifteintragung (Verlauf spätere Friesenstraße kennzeichnend)



**K21** Bauplan 1854: Plan der Residenzstadt Hannover mit Vorstadt Hannover und Glocksee, Gemeinde Linden 1854 (Schwab-Plan)

mit involviert war oder selbst der Verfasser gewesen ist, denn er war in allen Commissionen beteiligt und konnte überhaupt auf dieser Ebene Vorschläge entwickeln.

Die Bedeutung dieser Planunterlage ist für die weitere Entwicklung nicht zu unterschätzen, denn alle Grundstückseigentümer waren durch die Bauordnung der Vorstadt an die Beachtung des Straßenrasters gebunden. Die Fernroder Straße ist in dieser vorläufigen Zeichnungsunterlage nicht zur Alten Celler Heerstraße geführt worden. Man erkennt auf den Plänen deutlich, dass die beschriebene realisierte (illegale) Bebauung an der Steinthorfeldstraße den geplanten Fernroder Weg durchkreuzt, der bis zum Weißekreuzplatz geführt werden sollte.

Die festgestellte Planunterlage von 1854 zeigt nicht nur die Verbindung zwischen Weißekreuzplatz und Fernroder Straße mit dem Fernroder Weg dar, sondern führt auch die Fernroder Straße bis zur Alten Celler Heerstraße durch. Die Friesenstraße ist in der Karte nicht bis zur Steinthorfeldstraße verlängert worden. Der Stadtplan von 1909 zeigt uns allerdings, dass die Friesenstraße, ähnlich wie in der Bleistifteintragung im »Bleistiftplan« von 1853 dargestellt, später verlängert worden ist. Ansonsten sind nahezu alle westlich der Hallerstraße liegenden und das Quartier an der Königstraße erschließenden Straßen des Plans von 1854 realisiert worden. Aussagen zur Ortslage Bütersworth oder zur nördlichen Ortslage Ostwende sind diesem frühen Plan nicht oder nur sehr begrenzt zu entnehmen. Es handelte sich insofern nicht um einen einheitlich aufgestellten und durchgreifenden Bauplan für die Zukunft. Von der Umfuhr des Bahnhofsareals zweigt in der Planunterlage von 1854 an der nordöstlichen Kurve eine Straße Richtung Fernroder Straße ab. Diese ist erst – leicht versetzt als Verlängerung der Steinthorfeldstraße – wesentlich später realisiert worden, und zwar zum Zeitpunkt der Öffnung des Bahnhofs in Richtung Raschplatz im Jahr 1897 – also erst 43 Jahre nach Anlage des Bahnhofs.

Allein die Plätze – mit Ausnahme des historischen Weißekreuzplatzes – sind überhaupt nicht realisiert worden. Der im Plan von 1854 großzügig eingezeichnete Kirchplatz, als Entree der Ortslage, ist dem Gefängnisbau zum Opfer gefallen und der Runde Platz an der Celler Straße dem später – allerdings noch zu Laves Zeiten 1858–60 – angelegten Kasernenareal.<sup>44</sup> Restflächen wurden für die Apostelkirche von Hase<sup>45</sup> genutzt, der anscheinend am Mittelalter orientierte engere Raumbildungen für die neogotische Kirche präferierte. Es sind also in beiden Fällen öffentliche Aufgabenträger gewesen, die öffentliche Platzanlagen für ihre Nutzungen beansprucht haben, obwohl auch sie an die Bestimmungen der Bauordnungen und an diesen frühen Bauplan sowie an die Pflicht zur Vorlage von Projekten vor der Baucommission gebunden waren.

### Gesamtstädtische Entwicklung und frühe Eingemeindung – der Einfluss der Städteordnung von 1851

Die Baucommissio-  
nen können als frühe Planungsinsti-  
tutionen für die Gesamtstadt  
verstanden werden. Auch wenn es unterschiedliche Commissionen für den städtischen und außerstädtischen Bereich gegeben hat, haben die Beteiligten sicherlich erkannt,

<sup>44</sup> Für den hannoverschen Stadtgrundriss wäre eine strukturierende Gliederung des Stadtquartiers zwischen Lister Platz und Vahrenwalder Straße bis hoch zum späteren Niedersachsenring erforderlich gewesen. Der Bebauungsplan für das Lister Stadtfeld hat zu einer städtebaulichen Ordnung beigetragen, die für das durch Kasernenstandorte und Nummernstraßen an der Vahrenwalder Straße gebildete Stadtgebiet (siehe K23) nicht festgestellt werden kann. Der Runde Platz an der Celler Straße wäre ein Einstieg für eine strukturierende Gliederung gewesen.

<sup>45</sup> Conrad Wilhelm HASE, Konsistorialbaumeister Gründer der neogotischen Architekturschule, Professor an der TH Hannover

### 3. Die Entwicklung der modernen Bauverwaltung und die Wahrnehmung der Planungshoheit ab 1880

#### Bestandsaufnahme und Planung der Oststadt (Ortsteile Büttersworth, Fernrode und Ostwende)

Einen guten Einblick in die bauliche Situation des Stadtviertels gibt ein Nachruf auf Ferdinand Wallbrecht von 1906 – auch wenn nicht jedes Detail, wie später herausgearbeitet werden wird, richtig dargestellt ist:

*»Vor einem Menschenalter sah es in dem jetzigen glänzenden Stadtviertel noch höchst ländlich aus. ... Die in dem Gelände dorfmäßig gelegenen Häuser gehörten zur Vorstadt Hannover. Die Landflächen lagen noch unverkoppelt da ... Wie wenig man aber die Entwicklung des neuen Stadtteils voraussah, erhellt der Umstand, dass man trotz der Vorstellungen des Oberhofbaudirektors Laves die Straßenbreiten für das Gelände, in welchem die Augustenstraße, Teile der Hinüber- und Heinrich- sowie Ferdinandstraße und die Königstraße liegen, zu gering bemasß mit Ausnahme für die letztere Straße. Man war eben der Meinung, daß in jener Gegend nur ein Arbeiterwohnviertel entstehen würde, wofür größere Straßenbreiten überflüssig seien. Im Laufe der Jahrzehnte schritt die Bebauung rasch vorwärts ... während im Schiffgraben, in der König-, Sedan-, Eich-, Bödeker- und Hohenzollernstraße der neue Stadtteil die prunkvollsten und schönsten Villenstraßen Hannovers erhielt.«<sup>1</sup>*

Wir entnehmen dem Nachruf auch folgende Beschreibung des damaligen Planungsstandes:

*»So wurde dem Stadtreghment, das bisher unter dem retardierenden Einfluß der Majorität des Bürgervorsteherkollegs gestanden, vorgeworfen, daß es zahlreiche erforderliche Straßenanlagen nicht ausgeführt und ganze Straßenviertel ohne Pflasterung, Straßenbeleuchtung, Kanalisation und Wasserleitung gelassen habe. Erst eine andere, durch die Bürgervorsteherwahlen vom Jahre 1885 herbeigeführte Zusammensetzung der Stadtverwaltung trug alsdann Sorge, daß, wie sich eine liberale Stimme vernehmen ließ, die Gartenstraße, die bislang eine Sackgasse war, sich öffnete, die Petersilienstraße [verlängerte Eichstraße, heute Flüggestraße, d.V.] ihre Fortsetzung bis zur Cellerstraße [gemeint ist die Wedekindstraße] fand, die Kleine Pfahlstraße in gerade Richtung gebracht, die Große Pfahlstraße Pflaster erhielt, die beiden Friesenstraßen-Enden verbunden wurden, die Rambergstraße freigelegt, die Ostwender Straße ein neues Gewand erhielt, ..., die Alte Celler-Heerstraße bis zur Celler Straße durchgeführt, die Straßen zwischen der Turnhalle und den Schulen hergerichtet, die Weißekreuzstraße bis an ihr Ende gepflastert, ... [wurden, d.V.]«<sup>2</sup>*

<sup>1</sup> VOGES: Lebensbild, S. 56

<sup>2</sup> VOGES: Lebensbild, S. 69 ff.

Selbst wenn man einige Aussagen als eine einseitige Darstellung ansehen kann, da auch ein »Rescript« des Magistrats fehlt, ist die grundsätzliche Einschätzung des Planungsgeschehens sicherlich richtig. Zwar hat die Stadt Hannover erst mit dem Jahr 1875 durch das preußische Fluchtliniengesetz eine erweiterte Handlungsgrundlage erhalten, insgesamt ist aber eine fehlende Planung und eine unzureichende Straßenplanung für die Oststadt offenkundig gewesen. Bezüglich der Durchführung des Straßenbaus und der Kanalisation gab es vielleicht Versäumnisse; man muss aber grundsätzlich sagen, dass der Tiefbauinspektor (damalige Leiter) Spieß<sup>3</sup> seit Amtsantritt und der Stadtbaurat Berg sehr viel in diesem Bereich unternommen hatten. Wesentliche Defizite bestanden aber in der Planung und Bodenpolitik. Wie problematisch der Ansatz des Stadtdirektors Rasch gewesen ist, möglichst schmale Straßen und geradezu eine Öffnung auch für »streckenweise reduzierte Straßenbreiten« vorzusehen, stellte sich nach Abschluss der Deichmannschen Vermessung für die mit Hannover vereinigte Vorstadt (ab ca. 1869 mit Anlage des Lagerbuchs, das der Taxation diene) und dem Nachtrag der Bebauung in den Ortsteilkarten heraus.

Im Stadtarchiv findet sich eine Planzeichnung des Geometers Müller von 1878 (K28), aus der zum Ersten die vorhandenen Straßen mit den bestehenden Gebäuden und zum Zweiten auch die geplanten Straßen – allerdings soweit erkennbar noch ohne politische Beschlussfassung – dargestellt werden.

Diesem ersten detaillierten »Bauplan« nach 1854 kann entnommen werden, dass eine Vielzahl von vorhandenen Gebäuden die Straßenfluchtlinien überschritten hatten. Ob es daran lag, dass die Gebäude vor 1854 errichtet wurden, oder daran, dass genaue Ortsteilkarten erst Zug um Zug bis 1869 vorgelegt werden konnten, oder am fehlenden Planungswillen, kann nicht abschließend bestimmt werden. Möglicherweise griffen hier auch verschiedene Faktoren ineinander. Allerdings ist auffällig, dass die eigentlichen Diskrepanzen im Bereich Fernrode und in den Teilen Bütersworth und Ostwende entstanden waren, während das Stadtviertel an der Königstraße und auch das neuentstehende Villenviertel zwischen Eich- und Bödekerstraße wesentlich weniger Konflikte in der Überbauung von Straßen zeigen.

Dieser Bebauungsplanentwurf ist später nach Veröffentlichung der Bauordnung von 1880 in verkleinerter Form zur Anlage genommen worden und wurde dadurch rechtsverbindlich. Die Einhaltung der Straßenbegrenzungslinien sollte verbindlich ablesbar werden.

Wenn man weiß, wie schwierig es ist, selbst in rechtlich eindeutig definierten Situationen Straßenplanungen gegen den Willen betroffener Grundstückseigentümer durchzusetzen, ist die Aufgabe der Stadtverwaltung, hier in den folgenden Jahrzehnten geordnete Verhältnisse zu erreichen, nicht zu unterschätzen. Dass es hierzu eines Umdenkens in den politischen Gremien bedurfte und einer Neubewertung der Bodenpolitik wie auch Neuinvestitionen in die Kanal- und Infrastrukturnetze, ist bereits angedeutet worden.<sup>4</sup> Selbst die Vermessungsverwaltung musste erst gebildet und maßgeblich erweitert werden. Der Geometer Hammer, dessen Tätigkeit bei der Hannoverschen Baugesellschaft anlässlich der Entstehung des Villenviertels Rumannstraße möglicherweise auch die Stadt überzeugte, dass ein eigener Vermessungsbereich beim Stadtrat zu bilden sei –, wurde mit höherem Gehalt wieder bei der

<sup>3</sup> Ludwig Spieß, Stadtinspektor und Leiter Tiefbau seit 1846

<sup>4</sup> In der Literatur wird eine veränderte Bodenpolitik der preußischen Städte erst um 1900 angenommen – siehe MATZERATH: Urbanisierung. S. 296 ff.; insofern war Hannover hier sehr gut aufgestellt.



**K29 Entwurf des Bauplans für die Anlage der HBauO 80 von 1877 (Auszug nordöstliches Stadtgebiet mit angrenzenden Ortschaften und Teilen der Altstadt)**

Der Entwurf der Karte K29 fand sich im Laves-Nachlass und deutet darauf hin, dass auch Laves' Nachkommen maßgebliche Pläne gesammelt haben. Das innere wird vom äußeren Stadtgebiet durch unterschiedliche Farbgebung getrennt. Mit dem inneren Stadtgebiet sollte die bebaute Ortslage kenntlich gemacht werden. Obwohl es keine Legende zu den unterschiedlichen Straßenbegrenzungslinien gibt, vermittelt die Karte den Eindruck, als ob die Signatur von 1854 aufgegriffen worden ist. Man erkennt gestrichelt angelegte Straßen, wahrscheinlich als projektierte Straßen gedacht, und strichpunktierter Straßen, die anscheinend bereits festgelegt, aber noch nicht realisiert worden sind. Letztere finden sich insbesondere in der Oststadt – dort sind die Ansätze des Bebauungsplanentwurfs von 1878 übernommen worden. Während in dieser Karte von 1877 die Vahrenwalder Straße noch als durchgehende (über den schon bestehenden Kohlelagerplatz an der Bahn hinwegführende) Straße eingezeichnet ist, ist diese Einzeichnung in der Anlage zur HBauO 80 aufgegeben worden.

Im Entwurf 1877 wird noch eine projektierte Straße (verl. Arndtstraße) über den Standort des Lokomotivschuppens geführt. Arndtstraße und Gustav-Adolf-Straße sind noch nicht als durchgehende Straßen dargestellt. Eine großzügige Aufweitung des Platzes (späterer Raschplatz) ist an der Rückseite des Bahnhofs 1877 eingezeichnet, wird aber bereits 1880 aufgegeben. Die Trennung von innerem und äußerem Stadtgebiet an der Kronenstraße um 1877 gibt einen wichtigen Hinweis auf die später verwirklichte Bebauungsstruktur. Nördlich der Friesenstraße und östlich der Kronenstraße überwiegt die geschlossene Bauweise mit vier Geschossen – also die verdichtete Mietshausbebauung. Die vor 1877 bis zu dieser Linie realisierte Bebauung war überwiegend durch Bauwich und halboffene Bauweise gekennzeichnet. Die Verbindung nach Linden, vom Königsworther Platz aus, war bereits in diesem Plan enthalten. Es gab also trotz getrennter Planung ein gemeinsames Interesse an einer verbindenden Verkehrsplanung.

Stadt eingestellt und zum Leiter des Vermessungsbereichs ernannt; ein Bauaufsichtsamt wurde 1878 gebildet, und insbesondere in der Bodenpolitik (An- und Verkauf von Grundstücken auch für öffentliche Infrastrukturstandorte) wurden neue Weichen gestellt. In allen diesen Punkten ist Ferdinand Wallbrecht sicherlich eine treibende Kraft gewesen, auch weil er technischen Sachverstand förderte und den juristischen Einfluss in der Verwaltung zurückzudrängen vermochte – hier ist also der Nachruf durchaus richtig und nachvollziehbar. Anders als im Nachruf für Wallbrecht dargestellt, waren die planerischen Vorausset-

zungen für die verlängerte Friesenstraße, die Gartenstraße, die Gretchenstraße und die Große Pfahlstraße wie auch die Eich- und spätere Flüggestraße und eine Reihe von anderen Straßen durch die offizielle Planung des Magistrats gegeben.

Wenn also Wallbrecht bei den genannten Straßen die Stadt unterstützt hat, kann es sich nur um die Enteignung bzw. Entschädigungen für abzureißende Gebäude gehandelt haben – dieses allein ist ein sehr vielschichtiger Akt, der jede Unterstützung aus den parlamentarischen Gremien oder von privater Seite vertragen konnte. Unabhängig hiervon hat Wallbrecht ca. acht Jahre später erfolgreich Einfluss auf die Stadtentwicklung der Oststadt genommen.

Die Auseinandersetzung um die Straßenbreite beim Villengebiet Rumannstraße hatte entscheidenden Einfluss auf den »Bebauungsplanentwurf« von 1878 gehabt und hat teilweise zu großzügigeren Straßenbreiten geführt.

Die Entwicklung erkennt man am besten an den bereits zum damaligen Zeitpunkt weitestgehend bebauten Straßen wie z.B. dem gesamten Gebiet von Fernrode, aber auch an der Bürgerstraße oder der Kleinen Pfahlstraße. Dort finden sich Straßenbreiten mit ungeraden Zahlen (umgerechnet aus den ganzzahligen Fußbreiten) und sehr schmale Straßen mit ca. 10–12 m. Die neu geplanten Straßen weisen ab 1878 überwiegend Breiten von 14–15 m auf. An den direkt an das Villengebiet angrenzenden Blöcken, an denen es keine Gebäude oder Einengungen des Straßenraumes gibt – wie z.B. bei der Friesenstraße (bis zur Kronenstraße) –, finden wir sogar Straßenbreiten von 16,50 m. Nur bei den größeren Straßen, der Celler Straße und der Alten Celler Heerstraße, ist eine Breite von 17,50 m festzustellen. Die Bödekerstraße sticht als einzige Straße mit einer Breite von 23,36 m hervor. Das Villengebiet um die Rumannstraße wirkte auch städtebaulich in den angrenzenden Bereich der Oststadt hinein. Die Sedanstraße entwickelte mit ungewöhnlich tiefen Vorgärten und der dreigeschossigen – teilweise doppelhausartigen – Bebauung eine eigene Gestalt bis hin zur Großen Pfahlstraße.

Diese städtebauliche Qualität ist dank bauordnungsrechtlicher Regelungen um 1900, auf die weiter unten eingegangen wird, bis zum heutigen Tag erlebbar. In der südlichen Eichstraße mit überwiegend dreigeschossiger Vorstadtbebauung sind sogar Vorgärten bis zu 5,84 m (entsprechend ca. 20 Fuß) festzustellen – die ursprüngliche Ausdehnung beidseits bis zur »verlängerten Friesenstraße« bzw. Fundstraße ist aber bereits 1887 verändert worden. Möglicherweise wollte man im südlichen Bereich die geringen Breiten der Straßen (Eichstraße mit 14 m und Sedanstraße mit 11,83 m) durch breite Vorgärten kompensieren – in der Diskussion um die Straßenbreiten des Villengebietes wurde eine derartige städtebauliche Kompromisslösung seitens des Magistrats favorisiert. Der überwiegende Teil der Ortslagen ist 1878 noch locker in halboffener oder offener Bauweise bebaut – man findet aber an einzelnen Straßen, insbesondere an der Bödekerstraße und den Straßen am Weißekreuzplatz bereits geschlossene Bebauungen. Damit verändert sich der Charakter des Viertels gravierend, denn die geschlossene Bauweise wird sich ab 1887 in allen Blöcken durchsetzen – mit Ausnahme der an die Eilenriede angrenzenden, in der äußeren Zone liegenden.

In dem bereits um 1880 im Wesentlichen fertiggestellten Viertel Fernrode setzte sich allmählich die geschlossene Bebauung bei überwiegend zwei- bis dreigeschossigen Wohngebäuden durch. Höhere Gebäude hätten dort zu noch größeren Belichtungsproblemen geführt. Bei einem Straßenzug, dem Volgersweg<sup>5</sup>, sind die unterschiedlichen,

5 Zur historischen Bedeutung des Volgerswegs als Einkaufsstraße des Quartiers KOPMANN: Hannover-Oststadt. S. 82 ff.

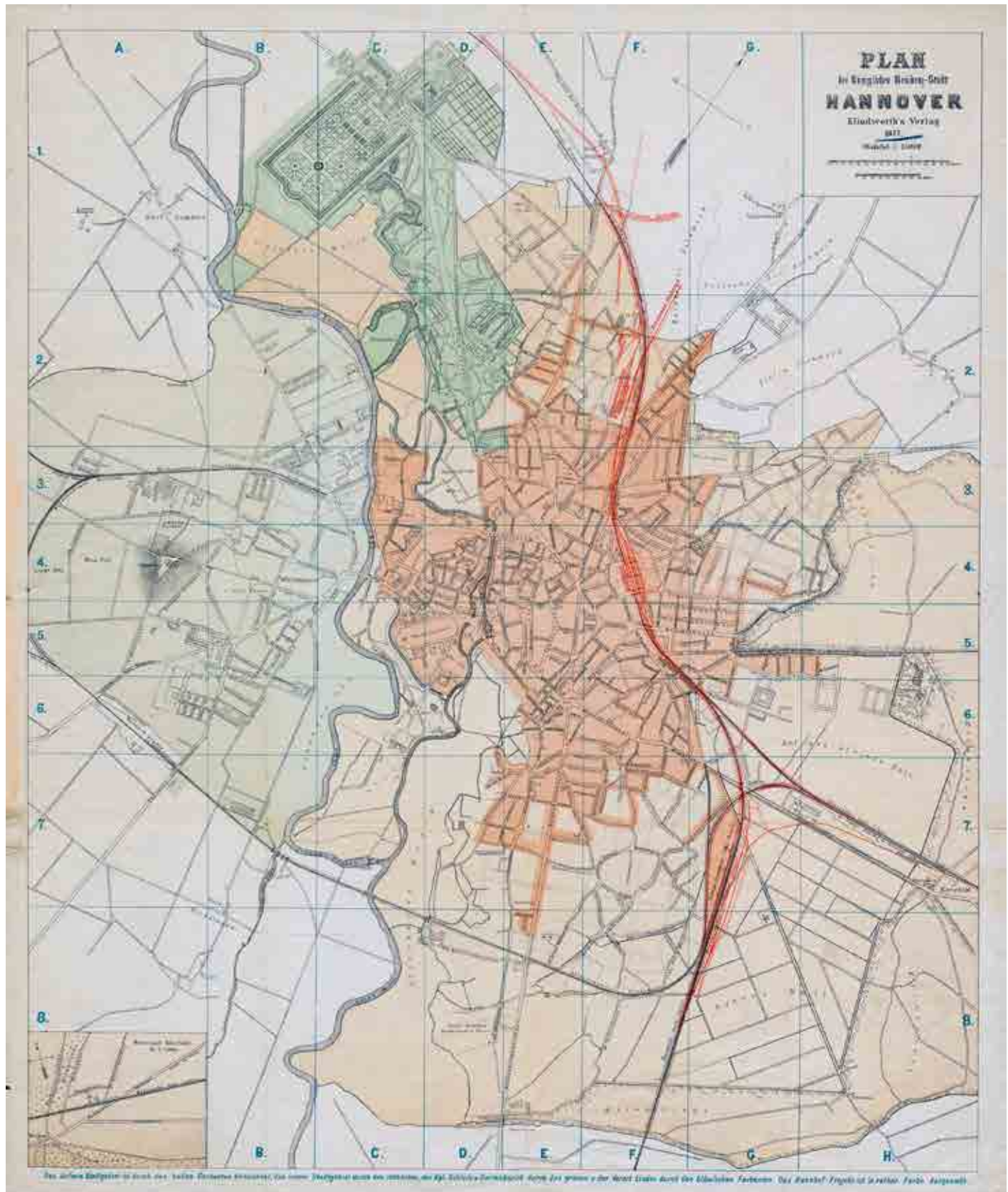


**K30** Bebauungsplanentwurf für die Ortslagen Büttersworth und Ostwende von 1878 (Auszug mit geplantem Sternplatz in der rechten Bildmitte) in der Verlängerung der Kleinen Pfahlstraße.

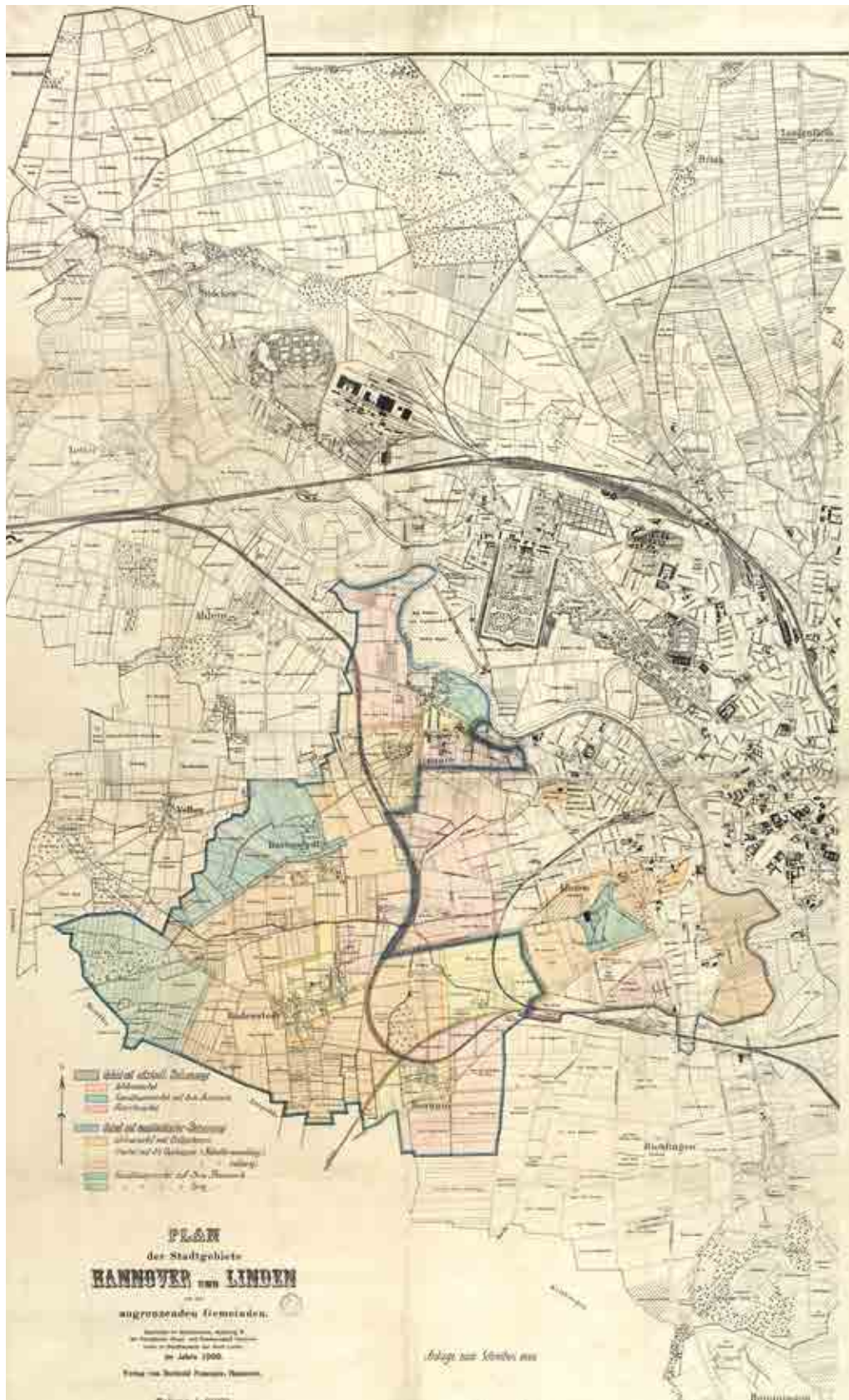
Auf der Basis der Messmanuale von Deichmann haben die Vermesser der Stadt Hannover diesen Bebauungsplanentwurf für die Ortslagen Büttersworth und Ostwende bis zur Lister Gemarkung hin erstellt. Die vorhandene Celler Straße und die geplante und weitergeführte Bödekerstraße bilden einen Rahmen für das neue Stadtquartier – ohne allerdings eine Verknüpfung mit den nordwestlich gelegenen Stadtvierteln zu projektieren. Wesentliche Planungsziele dieses Planes werden im Vergleich zu dem Bebauungsplanentwurf von Wallbrecht (Überlagerungskarte K22) dargestellt. Der erste Bebauungsplanentwurf der Stadt nach 1854 ist zu einem Zeitpunkt erstellt worden, als eine städtische Bauordnungsbehörde gebildet wurde und eine veränderte Bauordnung mit sehr grundbesitzerfreundlichen Regelungen abzusehen war.

historisch bedingten Planungsansätze deutlich zu erkennen. Als eine der ältesten Erschließungstrassen für die villenartige Bebauung auf dem Lärchenberge, war sie nur mit 11,68 m geplant worden, wurde dann im Straßenabschnitt zwischen Bernstraße und Eichstraße auf 10,50 m reduziert und östlich der Eichstraße mit 15 m fortgesetzt. Die Sprünge in den Straßenbreiten sind insbesondere bei den Straßenkreuzungen gut ablesbar – es ist aber leider in der Folgezeit kaum gelungen, diese »Brüche« auch städtebaulich oder architektonisch gestalterisch hervorzuheben. Der Volgersweg wirkt nicht nur als Verbindung zwischen Orten, sondern geradezu als Nahtstelle zwischen den heterogenen Stadtquartieren, die sich zu unterschiedlichen Zeiten mit unterschiedlichen Prämissen entwickelt haben.

Bestimmte Straßen sind bereits bebaut gewesen und bilden »historische Inseln«, die eigene städtebauliche Qualität ausstrahlen. Wir sehen in der Oststadt bis hinauf zur Lister Straße auch sehr geringe Straßenbreiten, die sich zum Teil bis heute erhalten haben. An diesen Orten ist davon auszugehen, dass Wohnräume, sofern sie nicht über den Hofbereich ausreichend belichtet waren, nur über eingeschränkte Belichtung verfügten, insbesondere dann, wenn die halboffene Bauweise aufgegeben wurde und in den Höfen keine Freiräume belassen wurden. Der wesentliche, querende Straßenzug der Friesenstraße, den bereits Laves in seinen Zeichnungen eingetragen hat, wurde wenigstens in einem entscheidenden Abschnitt bis zur Kronenstraße mit einer dem Verkehrsbedürfnis entsprechenden Breite von 16,50 m geplant – in diesen Straßenzug wurde später die Straßenbahn hineingelegt.







#### **K29 Entwurf des Bauplans für die Anlage HBauO 80 von 1877**

Der Bauplanentwurf von 1877 für die HBauO 80 lässt die unterschiedlichen »Herrschaftsgebiete« deutlich werden. Die Gemeinde und spätere Stadt Linden ist hellbau gekennzeichnet.

Der Schloßbezirk der Welfen (Schloßwende, Hellgrün) umfasste auch Teile der Nordstadt und ist zu einem späteren Zeitpunkt eingemeindet worden.

#### **K54 Bauplan für das Stadtgebiet von Linden 1909**

Die Industriestadt Linden, deren bauliche Entwicklung bis 1864 durch die Kgl. Baucommission gestaltet wurde, war bereits 1880 an einem Zusammenschluss mit Hannover interessiert.

1907 und 1908 wurde nochmals versucht, eine gemeinsame Stadt zu bilden. Aus dieser Zeit stammt der Bauplan für das Stadtgebiet von Linden (ausgeführt vom Stadtbauamt Hannover und Stadtbauamt Linden), mit vielen Detailfestlegungen zu einzelnen Baugebieten. Linden wurde erst unter der Ägide des Stadtdirektors Leinert (SPD) nach dem Ersten Weltkrieg Teil Hannovers.

Stadt München.  
Staffelbauplan  
Juni um 1. Juli 1908.



### Staffelbauplan der Stadt München.

Es gibt 9 Staffeln; 1—5 haben geschlossene, 6—9 offene Bauweise. I Erdgeschoß und 4 Stockwerke nach der Münchener Bauordnung, II Erdgeschoß und 3 Stockwerke, bis 18 m Höhe; III Erdgeschoß und 3 Stockwerke, bis 18 m Höhe, jedoch im Rückgebäude nur Erdgeschoß und 1 Stockwerk, bis 12 m Höhe; IV Erdgeschoß und 2 Stockwerke, bis 15 m Höhe; V Erdgeschoß und 1 Stockwerk, bis 12 m Höhe, VI offene Bauweise, Erdgeschoß und 3 Stockwerke, bis 20 m Höhe; VII Erdgeschoß und 3 Stockwerke, bis 18 m Höhe; VIII Erdgeschoß und 2 Stockwerke, bis 15 m Höhe; IX Erdgeschoß und 1 Stockwerk, bis 9 m Höhe.

## 4. Zur Genese der Planungshoheit – München, Hannover und Dresden im Vergleich

München, Dresden und Hannover haben als Residenzstädte zumindest in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts eine besondere, wenn auch nicht in jedem Fall seitens der Bürgerschaft gewünschte Aufmerksamkeit ihrer Landesfürsten und staatlicher Stellen erfahren. Trotz der sehr unterschiedlichen räumlichen, wirtschaftlichen und politischen Rahmenbedingungen können einzelne Aspekte des planerischen Handelns und die Entstehung der städtischen Planungshoheit der Städte insbesondere für den Zeitraum der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts – der eigentlichen Phase der Industrialisierung und der Urbanisierung – untereinander verglichen werden.

### Stadtplanung für München bis 1890

In Bayern ist die Eigenständigkeit der Gemeinden und Städte erst mit der Gemeindeordnung von 1869 geregelt worden. Entgegen den Festlegungen für andere bayerische Städte war in München der Magistrat nicht direkt verantwortlich für die Baupolizei, die für die Genehmigung von Neubauvorhaben zuständig war, sondern es wurde eine gemischte, aber eigenständige Kommission mit königlichen Baubeamten gebildet, die Localbaukommission. Den Vorsitz führte ab 1829 einer der beiden Bürgermeister Münchens. Ähnlich wie in Hannover kam es bereits 1850 zu einer Diskussion, über die Aufgaben und die Bezahlung des Personals dieser Kommission, anlässlich der auch die Frage gestellt wurde, ob dieses »Zwangsinstitut« nicht aufgelöst werden sollte. Anders als in Hannover setzten sich aber für das Beibehalten der Localbaukommission das Innenministerium und der Münchner Bürgermeister ein, obwohl in der Folge die Personalkosten des Vertreters der Regierung Oberbayern von der Stadt zu tragen waren. Wesentliches Argument für die Stadt München war die Einflussnahme auf die planerische Entwicklung benachbarter Ortslagen und damit in Zusammenhang stehende Eingemeindungsfragen.

Im Gegensatz zum preußischen Rechtskreis waren Enteignungen für städtisches Straßenland nach bayreischem Recht gar nicht vorgesehen. In § 74 Bayerische Bauordnung von 1864 war explizit geregelt, dass die Landabtretung für Straßen und Plätze »dem Übereinkommen der Gemeinden mit den Beteiligten« anheimgestellt werde. Baumeister kommentierte diese Regelung mit der Bemerkung, »von der Aufstellung eines systematischen Erweiterungsplanes auf Privatterrain kann kaum die Rede sein.«<sup>1</sup>

Die ersten Stadterweiterungen ab 1860 lagen in der Verantwortung von Terraingesellschaften und führten zu Mietshausvierteln mit relativ dichten und z.T. gemischten

**K55** Planung München  
Staffelbauplan von 1908  
ausgestellt auf der Allgemeinen  
Städtebauausstellung Berlin 1910;  
Quelle: Hegemann:  
Städtebau, Abb. 204

<sup>1</sup> BAUMEISTER: Stadterweiterungen, S. 362, zitiert nach Stefan FISCH: Stadtplanung München, S. 110; die Aussagen zur Münchner Stadtplanung basieren überwiegend auf dieser und weiterer Ausarbeitungen von Stefan FISCH

Baustrukturen (Gärtner Viertel; Franzosen Viertel am Ostbahnhof). Hardtwig beschreibt die erste Stadtentwicklungsphase wie folgt: »Die Praxis der Stadterweiterungen überrollte zudem häufig die in der Theorie und auf dem Stadterweiterungsplan meist vorgesehene Unterscheidung zwischen offener und geschlossener Bebauung, so daß sich in den ersten Erweiterungszonen nach 1850 am Ende überall die geschlossene Bebauung durchsetzte. Seit circa 1860 versuchten die Behörden dann aber doch zumindest teilweise, die Monotonie geschlossener Bebauung aufzulockern, indem sie jetzt die Baublockdimensionierung zu differenzieren begannen.«<sup>2</sup> Die Problematik der verdichteten Bauweise wurde in München früh erkannt. Bereits in einer ministeriellen EntschlieÙung vom 14. April 1857 waren weitgehende Regelungen über die Höhe und Abstände von Rückgebäuden für die zukünftige Bauordnung vorgesehen gewesen, die aber deshalb nicht aufgenommen wurden, weil das Polizeigesetz keine gesundheitspolizeilichen Rücksichten<sup>3</sup> im Rahmen der Baupolizei nach damaliger Auffassung erlaubte.

Erst die Änderung des Polizeirechts (Polizeistrafgesetzbuch für Bayern vom 26.12.1871) ergab die Möglichkeit, künftige baupolizeiliche Regelungen auch zum Zwecke der Gesundheit zu treffen und entsprechende Vorschriften festzulegen. München erweiterte damit ähnlich wie Dresden das polizeiliche Ordnungsrecht grundsätzlich. Später sollte dieser Schritt auch zur Entwicklung einer erweiterten Planungskompetenz führen. Im Jahr 1872/73 wurde München zum zweiten Mal von einer Cholera- und Typhusepidemie heimgesucht. Dieses Ereignis beeinflusste die planerische Entwicklung maßgeblich. Überwiegend gesundheitliche Anforderungen an zukünftige Wohnverhältnisse führten dazu, dass in der Bauordnung von 1879 durchgängig eine offene Bauweise und in Abstimmung zwischen Stadt und Regierung Oberbayern eine maximal viergeschossige Bauweise mit einer Gebäudehöhe von unter 20 m vorgeschrieben wurde. Diese Festlegungen schränkten eine spekulative Grundstücksausnutzung stark ein und führten zu einem sehr weitgehenden Handlungsspielraum für die Localbaukommission. Bauvorhaben wurden im Prinzip nicht ohne Dispense (Befreiungen) oder Ausnahmen zulässig, zumal auch die Grundstücksabtretung und die Finanzierung der Straßen geregelt werden mussten. In der Folge ergaben sich in der Genehmigungspraxis umfangreiche »Pressionsmöglichkeiten« der öffentlichen Hand gegenüber Bauwilligen.

Die faktische Ausübung der Planungshoheit durch die von der Stadt München und der Regierung Oberbayern verantwortete Localbaukommission bewirkte durchaus positive Ergebnisse und führte sogar zu einer vorbildlichen Anlage eines Parks und einer Villenbebauung an der Theresienwiese. Hier stimmten die Grundstückseigentümer umfassenden Einschränkungen der Grundstücksausnutzung zu, weil für alle Grundstücke über Servituten (Grunddienstbarkeiten) gleichermaßen Baueinschränkungen galten. Münchens Stadtplanung war also durch planerisch und bauordnungsrechtlich bestimmte Kompensationsverhandlungen mit Grundstückseigentümern geprägt. Voraussetzung für die Baulandfeststellung und die Baulinienbestimmung war die Planung der Localbaukommission für ein »Instruktionsgebiet« unter Beteiligung der Grundstückseigentümer und anderer Berechtigter. Nach Herstellung des Benehmens mit dem Magistrat erfolgte eine ministerielle EntschlieÙung (ME) für die Planung von allerhöchster Stelle (in Berlin vor 1875 als königliche Allerhöchste Cabinets Ordre (A.C.O.) Genehmigung von Baufluchtli-

<sup>2</sup> Wolfgang HARDTWIG: Soziale Räume und politische Herrschaft. Leistungsverwaltung, Stadterweiterung und Architektur in München 1870 bis 1914, in: Soziale Räume in der Urbanisierung Studien zur Geschichte Münchens im Vergleich 1850 bis 1933 Herausgegeben von Wolfgang HARDTWIG und Klaus TENFELDE, München 1990, S. 91

<sup>3</sup> WIEDENHOFER: Bauliche Entwicklung, S. 126 ff.