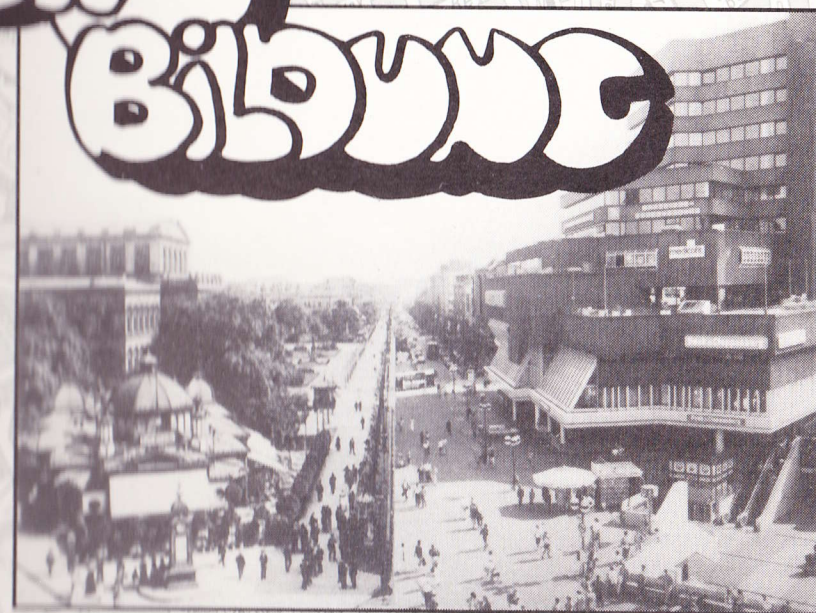


10 41 305

NIEDERSÄCHSISCHES LANDESVERWALTUNGSAMT

IT BILDUNG



LANDESMEDIENSTELLE
HANNOVER

Hannover - Stadtentwicklung und Geschichte
Citybildung in Hannover

Impressum

Herausgeber: NLVwA - Landesmedienstelle
Stiftstraße 13, 3000 Hannover 1
Hannover 1991

Vervielfältigungen nur mit Genehmigung des Herausgebers.

Redaktion und pädagogische Beratung: Detlef Endeward, Hansgeorg Heil
1. Auflage: 1000

Bildnachweis:

Historisches Museum: 2,3,5,6,8,9,11,12,14,15,16,18,24
Bildarchiv der Landesmedienstelle: 1,4,10,13,20,21,22,25,27,29,30,31
Historische Ansichtskarten: 7,17,19,23
Ballhause: 26
Presseamt der Stadt Hannover: 28

Vorwort

Das Gesicht einer Stadt verändert sich ständig. Daher ist die Diskussion über die Entwicklung des "Wohin" einer Stadt immer aktuell. Das "Woher" und "Woraus" gerät dabei häufig in Vergessenheit.

Die 750-Jahr-Feier von Hannover war Anlaß, sich mit der historischen, geographischen, planerischen und sozialen Entwicklung der Stadt Hannover intensiver auseinanderzusetzen. Zum Thema "Hannover" hat die Landesmedienstelle in diesem Jahr drei Diareihen, eine Tonbildreihe und eine Ausstellung produziert.

Diese Broschüre ist als Beiheft zur Diareihe "Citybildung in Hannover" konzipiert. Der Prozeß der Citybildung, der Mitte des 19. Jahrhunderts eingesetzt hat, kann in der Entwicklung des Grundrisses, in der Veränderung des Aufrisses und durch den funktionalen Wandel nachvollzogen und belegt werden. Die Diareihe dokumentiert Aspekte der Herausbildung der Zentrumsfunktion einer Großstadt am Beispiel Hannovers von der Zeit vor dem Eisenbahnbau bis in die frühe Nachkriegszeit.

Für die finanzielle Unterstützung bei der Realisierung der Diareihen und der Ausstellung gilt ein besonderer Dank dem Bereich der Stadtbildstelle Hannover und dem Presseamt der Stadt.

Die Diareihen und die Tonbildreihe können einschließlich der Beihefte bei der Landesmedienstelle käuflich erworben oder hier und über die zuständigen Stadt- und Kreisbildstellen ausgeliehen werden.

Die Ausstellung wird von der Landesmedienstelle kostenlos verliehen.

Hermann Beddig

Inhalt

Vorwort	3
Mediendaten	5
Gliederung der Diareihe	6
Adelheid von Saldern Citybildung - eine Einführung	9
Richard Birkefeld Erläuterungen zu den Bildmotiven	19
Didaktisch-methodische Hinweise	72

Mediendaten

Medienart:	Dia-Reihe
Anzahl:	31 Dias, Schwarzweiß und Farbe
Produktion:	NLVwA - Landesmedienstelle, Hannover
Produktionsland:	Bundesrepublik Deutschland
Produktionsjahr:	1991

Sachgebiete:

GESCHICHTE:	Neuere Geschichte - 20. Jahrhundert (bis 1945)
GESCHICHTE:	Einzelne Gebiete geschichtlichen Lebens - Siedlungsformen
GESCHICHTE:	Einzelne Gebiete geschichtlichen Lebens - Gesellschaft
BILDENDE KUNST:	Kunst des 19. Jahrhunderts (2. Hälfte) - Architektur
BILDENDE KUNST:	Kunst des 20. Jahrhunderts (1. Hälfte) - Architektur

Adressaten:

Sekundarbereich I: ab Klasse 9; Sekundarbereich II; außerschulische Jugendbildung; Erwachsenenbildung

Kurzbeschreibung:

Die Bildreihe behandelt am Beispiel Hannovers Aspekte der Herausbildung der Zentrumsfunktion einer Großstadt. Thematisiert werden: Bahnhofsbau und Eisenbahnverkehr, Hotel- und Geschäftsbauten, Geschäftsleben, Vergnügungsstätten, Straßenkultur, Straßendurchbrüche und Verkehrsentwicklung, Altstadtverfall, Kriegszerstörungen, Wiederaufbau.

Gliederung der Diareihe

Kapitel	Nr.	Themenbereich	Motiv
	01	Titel	
I	02	Stadtentwicklung	Der Abbruch der Stadtwälle ab 1787 war der Aufbruch zur modernen Stadtentwicklung
I	03	Stadtentwicklung	100 Jahre moderne Stadtentwicklung: Die Georgstraße und die City in den 30er Jahren
I	04	Stadtentwicklung	Zwei Zentren bilden die Grundsteine zur neuen Innenstadt
II	05	Bahnhof und Hotels	Ernst August und das "Eiserne Pferd"
II	06	Bahnhof und Hotels	Hotelparade am Bahnhofplatz: Treffpunkt und Übernachtungsmöglichkeit des bürgerlichen Publikums
III	07	Abwertung der Altstadt durch Aufwertung der Georgstraße	Die Altstadt: Ein Stiefkind der modernen Urbanisierung
III	08	Abwertung der Altstadt durch Aufwertung der Georgstraße	Die Georgstraße wird zum Einkaufszentrum der Hannoveraner
IV	09	Durchbrüche	Die neue City dehnt sich aus
V	10	Auszug des Bürgertums	Wohnhäuser werden zu Geschäftshäusern

V	11	Auszug des Bürgertums	Hohe und große Geschäftshäuser entstehen
VI	12	Georgstraße - der exklusive Teil	Schmuckplätze unterstreichen den Promenadencharakter der Straße
VI	13	Georgstraße - der exklusive Teil	Geschäfte im Erdgeschoß und große Schaufenster prägen das neue Straßenbild
VII	14	Straßenkultur/ Straßenleben	Der "Schorsenbummel"
VII	15	Straßenkultur/ Straßenleben	Das expansive Geschäftsleben erreicht die kleinen Seitenstraßen
VII	16	Straßenkultur/ Straßenleben	Café Kröpcke: der gesellige Mittelpunkt der Stadt
VIII	17	Im Zentrum der City	Kröpcke: Verkehrsknotenpunkt der Stadt
IX	18	Georgstraße/Steintor - der geschäftige Teil	Geschäftsleben zu Beginn des 20. Jahrhunderts
IX	19	Georgstraße/Steintor - der geschäftige Teil	Anbindung an das Steintorviertel
IX	20	Georgstraße/Steintor - der geschäftige Teil	Das Anzeiger-Hochhaus
X	21	Vergnügungsstätten in der Innenstadt	Die Caféhaus Kultur
X	22	Vergnügungsstätten in der Innenstadt	Die großen Kinopaläste in der City
XI	23	Kaufhäuser/Passagen	Die Georgs-Passage
XI	24	Kaufhäuser/Passagen	Vom Bankhaus zum Großkaufhaus

XI	25	Kaufhäuser/Passagen	Kaufhäuser: Kathedralen des Konsums
XII	26	Nationalsozialismus und Krieg	Die City wird zum Aufmarschgebiet politischer Machtdemonstration
XII	27	Nationalsozialismus und Krieg	Das Ergebnis: Ruinen
XIII	28	Neuaufbau der City	Wege aus dem Chaos - ein Blick aus dem Fenster des Café Kröpcke
XIII	29	Neuaufbau der City	Geschäftsleben nach dem Krieg
XIII	30	Neuaufbau der City	Nicht Wiederaufbau, sondern Neuaufbau
XIII	31	Neuaufbau der City	Erschließung durch Tangenten

Citybildung

Adelheid von Saldern

Im Zuge der seit den 1880er Jahren einsetzenden sogenannten City-Bildung veränderte sich der innerstädtische Raum in allen deutschen Städten. Mit fortschreitender Industrialisierung und zunehmender Arbeitsteilung wuchsen Nachfrage und Angebot an Dienstleistungen aller Art. Kleinhändler und mittelständische Betriebe konnten den Bedarf nicht mehr befriedigen. Gefragt waren größere und besser durchstrukturierte Organisationsformen, wie Großbanken mit ihren Filialen, wie Versicherungsgesellschaften, Kauf- und Warenhäuser. Um der Kundschaft näher zu sein und um optimale Kommunikations- und Informationsmöglichkeiten zu schaffen, drängte der Dienstleistungssektor in die Innenstädte. Dieser Prozeß erreichte in den 80er und 90er Jahren des letzten Jahrhunderts seinen ersten Höhepunkt und setzte sich dann in Schüben im 20. Jahrhundert fort.

Wegen der großen Nachfrage nach Grundstücken im Zentrum stiegen dort die Preise überdimensional an. Die hohen Grundstückspreise fungierten selbst wieder als eine Art Motor, mit dem der Umbau der Stadt vorangetrieben wurde. Sie erlaubten nurmehr eine verdichtete Bauweise, weil meist nur so Investitionen rentabel waren. Kritiker sprachen schon damals von Auswüchsen der modernen Geschäftswut. Dabei gingen Arbeitsstätten älteren Typs verloren, wurden ehemalige Wohnhäuser umfunktioniert oder gar durch neue Geschäftshäuser ersetzt. Im Zuge der City-Bildung wurde ein Teil der Wohnbevölkerung aus der Innenstadt verdrängt, wobei die saubersten, besten und landschaftlich schönsten Außenbezirke den Oberschichten vorbehalten blieben.¹

Um die City herum bildeten sich sogenannte Zonen der Transition, in denen vor allem jene Arbeiter und Arbeiterinnen wohnten, deren Arbeitsplätze noch im Innern der Städte lagen. Meist stammten die Häuser aus früheren Jahrhunderten, waren in schlechtem Zustand, oft halb verfallen. Wann diese Areale in den Citybildungsprozeß einbezogen werden würden, war ungewiß und führte oftmals zu Spekulationen.

Die neue Städtetechnik, wie Gas und später Elektrizität, schuf das existenznotwendige "Unterfutter" der modernen Stadt. Neue Verkehrsmittel, wie Straßenbahn und später das Auto, machten die City für alle mehr oder weniger leicht erreichbar, gleichgültig, wo man wohnte.

Die zunehmende Kommerzialisierung der Freizeitkultur konzentrierte sich ebenfalls auf die Innenstädte, schuf viele Vergnügungsstätten, die das Profil des Stadtzentrums veränderten.

Obwohl die City-Bildung jede größere Stadt betraf, waren Tempo und Intensität des Prozesses verschieden. Außerdem gab es stets stadteigene Spezifika, welche die Entwicklung prägten.

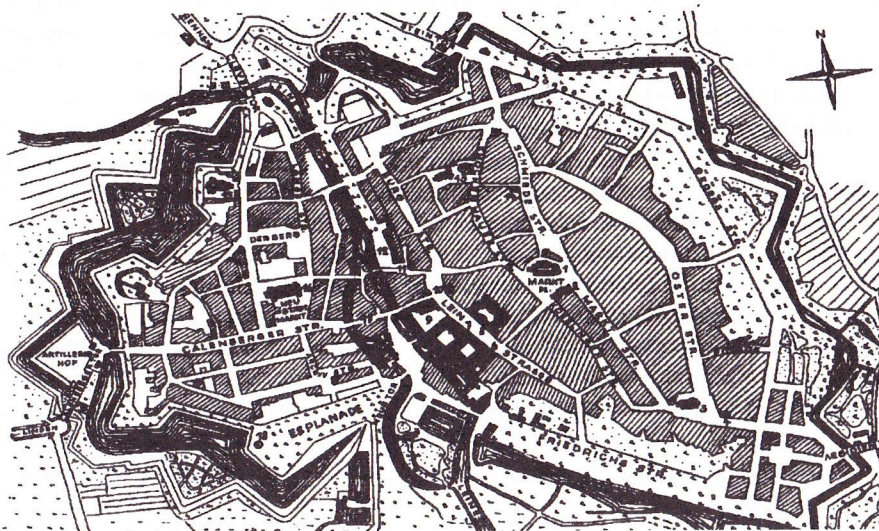
* * *

In Hannover bildete sich das Zentrum am Rande der Altstadt heraus. Auf dem Gelände der abgetragenen Stadtwälle wurde die Georgstraße, das Herz der neuen City, angelegt.

Vorbedingung

Schon 1787 wurden hierfür die ersten Weichen von Georg III., welfischer Kurfürst und König von England, vorbereitet. Einem Erlass zufolge sollte die Residenzstadt Hannover eine Prachtstraße erhalten. Die Stadt um das Aegidientor herum mußte deshalb erweitert werden. Da die Stadtbefestigung ihre Funktion im Verteidigungsfall eingeübt hatte, konnten die Stadtwälle geschleift werden. Die nach Georg III. benannte Straße verlief schließlich dort, wo zuvor Bastionen und Kurtinen gelegen hatten. Da die geplante Prachtstraße den Namen des Herrschers tragen sollte, stiftete dieser 14.000 Taler für die

Hannover um 1822



eigentliche Anlage. Zusätzlich sollte jeder 500 Taler erhalten, der hier solide bauen würde.²

Solche Schritte gaben zwar der späteren hannoverschen Innenstadt ein spezifisches Gepräge, lagen aber noch weit im Vorfeld von Industrialisierung und Urbanisierung und damit auch im Vorfeld der modernen City-Bildung.

Eisenbahnbau: Bahnhof und Hotels (ab 1844)

Der nächste Entwicklungsschub kam mit dem Eisenbahnbau und der Errichtung des Bahnhofs (erbaut 1844-1847) auf einem bisher kaum genutzten Feld. Der dadurch bedingte Anschluß an den überregionalen Verkehr und Transport brachte einigen Aufschwung nicht nur für das Gewerbe, sondern auch für die innerstädtische Infrastruktur. Für die ankommenden Gäste mußten z.B. bequem erreichbare Hotels zur Verfügung stehen. Die Hotelszenerie verlagerte sich deshalb aus der Calenberger Neustadt in das Bahnhofsquartier, die sogenannte Ernst-August-Stadt. "Schon 1853 erwarteten hier eine ganze Reihe mehr oder weniger "comfortabler" Häuser die Gäste ..."³

Unter städtebaulichem Gesichtspunkt stand die Aufgabe an, die Georgstraße an den Bahnhof, wo sich damals vorwiegend Leute aus den gehobenen Schichten trafen, anzugliedern.

Gestaltung der City (1880 - 1914/18)

Eine geschlossene Bebauung der Georgstraße wurde erst um 1880 erreicht, denn die Grundstücke waren zunächst für private Bauherren nicht sehr attraktiv.⁴ Die in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts entstandenen öffentlichen Bauten wurden später wieder abgebrochen und durch wirtschaftlich zu nutzende Neubauten ersetzt. "Für die in der besten Geschäftsgegend gelegene und dementsprechend theure Baustelle..., war eine möglichst vollkommene Ausnutzung zur Erzielung einer guten Verzinsung erste Bedingung".⁵ Die Georgstraße entwickelte sich ab 1880/90 nun zum Geschäfts-, Banken- und Bürozentrum. Lediglich die oberen Stockwerke boten noch Wohnraum, wobei mit höherer Geschößzahl ein soziales Gefälle einherging. Auf großzügige, "herrschaftliche" Wohnungen folgten kleinere für das weniger wohlhabende Bürgertum.⁶

Eine besondere Bedeutung erlangten die Bankniederlassungen. Mode- und Kaufhäuser charakterisierten ebenfalls die City-Bildung.

Der schon damals "stark pulsierende Verkehr" war Anlaß für verschiedene städtebauliche Maßnahmen, mit denen versucht werden sollte, das rege Geschäftsleben zur Altstadt hin auszudehnen. Zwischen 1878 und 1892 entstand in Verlängerung der Bahnhofstraße der Durchbruch der Karmarschstraße, die sich "zu einer bevorzugten

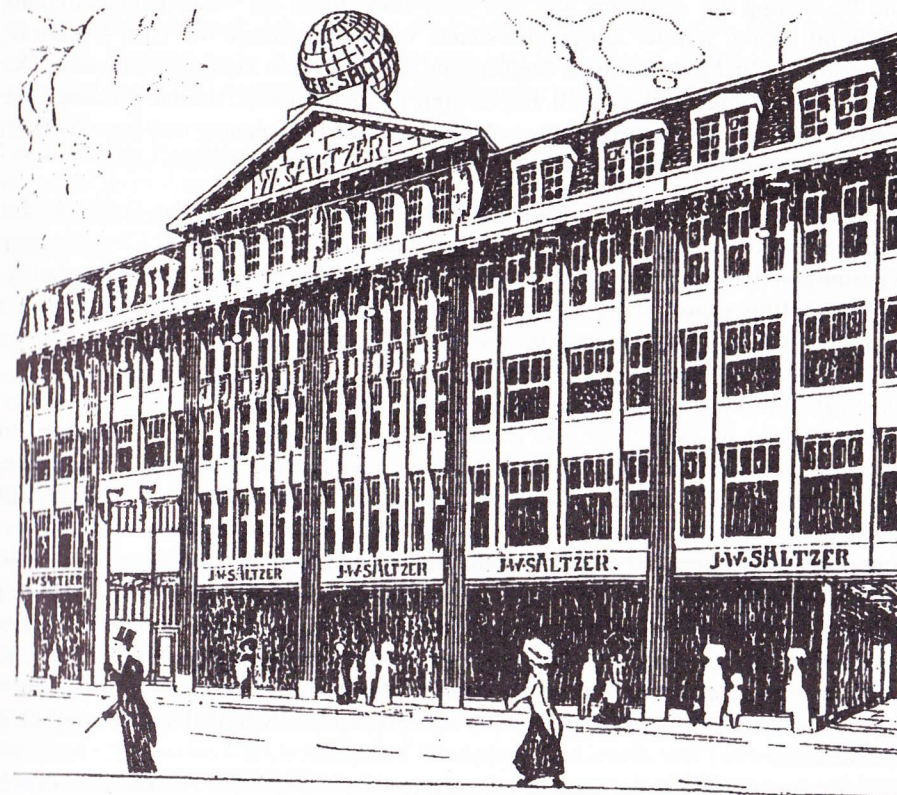
Geschäftsstraße in Hannover" entwickeln sollte.⁷ Dem Durchbruch fielen das Ständehaus und eine Reihe ansehnlicher Bürgerhäuser zum Opfer. "Der damals aus Karlsruh-, Gruben- und Mühlenstraße bestehende Straßenzug brachte neues Leben in die Altstadt, vor allem in die alten Hauptstraßen, die durch ihre ungünstige Lage zum Bahnhof inzwischen den Charakter von unbedeutenden Nebenstraßen erhalten hatten".⁸ Im Jahre 1879 wurde dann zwischen der Oster- und der Schillerstraße als eine weitere Verbindung zur Altstadt die Limburgstraße angelegt.⁹ Die Ernst-August-Stadt expandierte also in das alte Wohn- und Kleingewerbegebiet der Altstadt. Damit wurde ein Teil dieses Viertels, in dem auch ärmere Bevölkerungsgruppen wohnten, durch neu hinzukommende Geschäfte umgestaltet.¹⁰

Trotz dieses ersten Zugriffs auf die Altstadt blieb das "Großstadtleben" Hannovers in jener Zeit vornehmlich auf die Georgstraße und deren Umgebung konzentriert. Nachdem 1903 die Hannoversche Bank ihr Stammhaus an der Ecke zur Schillerstraße verlassen hatte und in den Neubau am Georgsplatz umgezogen war, entstand an dieser Stelle das erste große Warenhaus der Stadt, erbaut von der Firma Karstadt. Schräg gegenüber lockte seit 1901 die Georgspassage mit einer blinkenden Glaskuppel, moderner Reklame, attraktiven Geschäften sowie einem Automaten-Restaurant.¹¹

Die Zwanziger Jahre

Die Entwicklung der Ernst-August-Stadt (mit ihren Ausläufern in die ehemalige Altstadt hinein) zur City von Hannover verfestigte sich in den folgenden Jahrzehnten. In den 20er Jahren schilderte man die Georgstraße beispielsweise folgendermaßen: "...heute bildet sie mit ihren vornehmen Geschäftsläden unter dem stark pulsierenden Verkehr den eigentlichen Mittelpunkt des Geschäftslebens der Stadt, besonders in der Nähe des Café Kröpcke".¹² Das veränderte Bild, das die neuen Einkaufsstraßen vor allem durch die aufwendigen Schaufensterdekorationen der Geschäfte boten, beschrieb Stadtbaurat Paul Wolf in einem Vergleich mit den Gewerbe- und Kaufmannsbetrieben früherer Jahrhunderte. Während sich früher die Handwerker und Kaufleute damit begnügt hätten, an ihrem Haus ein mehr oder weniger reichlich verziertes Ansteckschild anzubringen und ihre Waren in Fensterkästen auszustellen, seien heute (also in den 20er Jahren), "in den Geschäftsstraßen der Städte die Erdgeschoßflächen... im wesentlichen in Glasflächen für Schaufensteranlagen aufgelöst...". Dies führe dazu, so fährt Wolf fort, daß die Schaufensteranlagen "zumal bei Abendbeleuchtung, den Geschäftsstraßen im wesentlichen den bestimmenden Eindruck geben".¹³

Die wichtigste Veränderung des Straßenbildes vollzog sich also im Erdgeschoß der Häuser und damit direkt in Augenhöhe der Fußgänger und Passantinnen, nämlich die Auflösung der festen Mauer durch die Glasflächen der Schaufensterauslagen. Das Warenangebot wurde vor den Augen der Vorübergehenden ausgebreitet, die aufwendige Dekoration sollte deren Aufmerksamkeit gefangen nehmen. Die Dominanz der



Schaufenster verwies direkt auf die Dominanz des Konsums in diesem Bereich der Stadt. Wer die ununterbrochene Folge von Schaufenstern entlang einer Straßenseite abschnitt, konnte kaum etwas anderes wahrnehmen als deren scheinbar endloses Warenangebot und die damit verbundene Aufforderung zum Kauf.

Von symbolischer Bedeutung für die hannoversche Innenstadt der 1920er Jahre war auch das neue Hochhaus des Hannoverschen Anzeigers am Steintor, das im Jahre 1928 erbaut wurde. Dieses Gebäude machte (ähnlich wie das neue Postscheckamt am Raschplatz) deutlich, wie rasant die Veränderung der Innenstadt voranschritt, welche Rolle die Presse in der modernen Gesellschaft spielte und wie neue Formen in die hannoversche Architektur eindringen. Das Stadtbild veränderte sich: "Hochhäuser an der Ihmebrücke und am Geibel-Platz erhoben sich übers kleinstädtische Ambiente, das Anzeiger-Hochhaus und die vertikal sich erstreckende neue Stadtbücherei waren architektonische Merkzeichen einer neuen Zeit, milchig-weißes Licht strahlte von den Bogenlampen, die Straßen, Ecken und Plätze erleuchteten, deren Schein fiel auch auf die Litfaßsäulen, die oben gleich Burgturmspitzen abschlossen".¹⁴

Die Bedeutung des Zentrums war von jeher stark durch die Verkehrserschließung bestimmt. Schon seit der Jahrhundertwende wurden Stadtteile wie List, Buchholz, Kleefeld und Kirchrode durch die Straßenbahn direkt mit dem Zentrum verbunden. Der große Straßenbahnerstreik vom 30. Juli bis zum 17. Oktober 1920 machte deutlich, "wie notwendig der Personentransport zwischen Arbeitsstätte, Wohnung und dem Zentrum des Warenumschlages, der Stadtmitte um das Kröpcke herum gewesen war." ¹⁵

Großbanken bestimmten mit ihren repräsentativen Bauten - so das Gebäude der Commerzbank von 1921 in der Theaterstraße - immer mehr das Profil der City. Die neue Konsumgesellschaft, die trotz Arbeitslosigkeit und teilweise schlechter wirtschaftlicher Verhältnisse sich weiter ausbreitete, ließ sich vor allem an der Erweiterung des Warenhauses der Firma Karstadt AG im Jahre 1928 erkennen sowie an der Errichtung eines Woolworth-Einheitspreisgeschäftes.

Die Stadtverwaltung beeinflusste die Entwicklung der City durch Fluchtlinienpläne und Bauordnungen. Im Jahre 1922 kam es zur Aufstellung eines rechtlich allerdings nicht verbindlichen Generalbebauungsplanes, der freilich die Innenstadt nur indirekt berührte, weil er hauptsächlich auf die zukünftige flächenmäßige Erweiterung der Gesamtstadt ausgerichtet war. Doch stand ein solcher Plan schon ganz im Zeichen der städtebaulichen Funktionstrennung: Wohn-, Industrie- und Freiflächen sollten mit dem sie verbindenden Verkehr nunmehr wirkungsvoller geordnet und räumlich segregiert werden. Flankierende Hilfe boten die (1930 erneuerte) Bauordnung, vor allem aber der sogenannte "Schönheitsparagraph" und andere Verwaltungsdekrete. So achteten die Stadtväter sehr darauf, daß die Georgstraße nicht unnötig "verunstaltet" wurde. Auch versuchte die Stadtverwaltung, die City von politischen Kundgebungen möglichst freizuhalten.

Das Straßenbild in der Innenstadt veränderte sich in den 20er Jahren auch durch Motorrad und Automobil und die neuen Verkehrsschilder. Mit der zunehmenden Zahl von Automobilen und Motorrädern stellte sich auch die Frage, wo getankt werden sollte. Unter Hinweis auf den sogenannten Schönheitsparagraphen sollte die City um die Georgstraße herum möglichst von solchen neuen Zapfsäulen-Ungetümen freigehalten werden. Eine sogenannte Benzinabgabestelle auf dem Georgsplatz zu errichten, war bereits geplant, stieß aber auf zu großen Widerstand. Die Explosions- und Feuergefahr sei zu groß, besonders eben für die anliegenden Bankinstitute. Ein Gestank würde sich dabei entwickeln, der dieser Gegend abträglich sei. Auch der Vorschlag, eine solche Tankstelle auf dem Theaterplatz zu installieren, stieß auf wenig Gegenliebe. Schließlich wurde der Raschplatz, auf der Bahnhofsrückseite gelegen, als Standort für eine Tankstelle gewählt. ¹⁶

Nach dem Krieg "beherrschten" Kriegsgewinnler die Straßen und Plätze in der City. Wo früher Adel und Bürgertum, die sogenannte gute Gesellschaft, die Szene prägten, promenierten nach dem Kriege Leute in "merkwürdiger Pelzeleganz". Auf 50 Schritt würde man sie erkennen: "...teils jüngere Leute, behängt mit Pelzen, Lack, Brillanten, mit Gold bewaffnet bis in die Zähne, alles echt, echt und nochmals echt, nur sie sind es

nicht, irgendwo schimmert immer der geistesarme Protz durch". ¹⁷

Im Café Kröpcke traf sich dagegen die künstlerische Avantgarde, also mitten im Zentrum. Hannoversche Künstler, Literaten und Journalisten diskutierten dort oder lasen einige der 250 Zeitungen und Fachblätter, die in diesem bekannten Cafe täglich auslagen.

Die neue City ¹⁸ verfügte über Attraktionen, die in keinem anderen Stadtteil zu finden waren. Neben Warenhaus und Einkaufspassage prägten beliebte Vergnügungs- und Gastronomiebetriebe, wie das Cafe Kröpcke oder das Mellini-Theater, das Bild der Innenstadt.

Auch die Filmtheater können stellvertretend für die neue sich nun stark verbreitende Massenkultur stehen. Die Weltspiele in der Georgstraße sind ein bekanntes Beispiel für den Einzug des neuen Freizeitkommerzes in Hannover, so wie dieser sich auch in anderen Städten durchsetzte.

Die Zeit des Nationalsozialismus (1933-1945)

Kontinuität und Bruch charakterisieren den Übergang von der Weimarer Republik zum Dritten Reich im Bereich des alten und neuen Stadtkerns. Das Stadtbild änderte sich partiell. Hakenkreuzfahnen schmückten die Gebäude, zumindest bei besonderen Anlässen. Die Nationalsozialisten waren nicht nur ins Rathaus eingezogen und übernahmen dort die Macht, sondern sie dominierten auch den städtischen Raum. Paraden durch die Innenstadt glichen Schauspielen und vermittelten bei den beobachtenden Massen bleibende Eindrücke von Ordnung und Disziplin, von Gewalt und Terror, von Führer und Gefolgschaft, von männlichem "Heldentum" und inszenierter "Volksgemeinschaft". ¹⁹

Die schon in früheren Jahren 'vorgedachte' Altstadtsanierung bildete eine der Hauptstoßrichtungen nationalsozialistischer Städtepolitik, wodurch auch das Zentrum tangiert wurde. Ab 1937 wurde der Ballhofbereich saniert. ²⁰ Insgesamt wurden hier 351 Wohnungen abgerissen. ²¹ Damit vertrieb man auch die vielfach als "Gesindel" angesehenen Bewohner und Bewohnerinnen aus der Nähe des Zentrums, darunter viele Kommunisten. Erkennbar wird an dieser Art Städtepolitik, wie die Altstadt immer wieder den Erfordernissen der City-Bildung unterworfen wurde, auch wenn große Teile der Altstadt damals doch noch vorläufig ihren besonderen Charakter - im Vergleich zur Ernst-August-Stadt - beibehielten. Dies sollte sich erst durch ihre Zerstörung während des Zweiten Weltkrieges ändern. Durch massive Bombenangriffe (vor allem im Juli und Oktober 1943 sowie im März 1945) wurde jedoch nicht nur die Altstadt zerstört, sondern auch zahlreiche Gebäude in der sogenannten City, unter anderem auch das Herzstück der Stadt, das Cafe Kröpcke.

Nach Kriegsende

Unmittelbar nach Kriegsende standen Trümmerräumung und Instandsetzung der lebensnotwendigen Infrastruktur, wie Stadtentwässerung und Elektrizitätsversorgung, im Vordergrund.

Der nach dem Kriege begonnene Neuaufbau Hannovers gab dem Innenstadtbereich Hannovers ein völlig anderes Gepräge, veränderte jedoch nichts an den zentralen Funktionen, die die City einer modernen Stadt zu leisten hatte.

Unter der Leitung des Stadtbaurates Rudolf Hillebrecht erhielt die Stadt eine neue Verkehrslinienführung. Im Mittelpunkt stand die Entlastung des Stadtkerns vom Durchgangsverkehr. Während in früheren Jahrzehnten alle Fernstraßen mehr oder weniger die Innenstadt berührten, sollte durch die Anlage neuer Kraftfahrzeug-Schnellstraßen das Zentrum nur noch am Rande berührt werden. Zubringerstraßen führten auf einen Innenstadtring, von dem aus dann die Parkplätze angesteuert werden konnten. So entstand die westliche Innenstadt-Umgehungsstraße im Nordosten hinter dem Bahnhof bis zum Aegidientorplatz, dann über den Friedrichstorwall, am neu entstandenen Leibnizufer vorbei bis zum Königsworther Platz.

Der Kröpcke-Platz behielt freilich auch in den neuen Aufbauplänen seine Funktion als zentraler Verkehrsknoten- und Kommunikationspunkt der Innenstadt. Der Plan, dort einen kreuzungs- und ampelfreien Verkehrskreis zu bauen, konnte wegen der geringen Fläche nicht realisiert werden. Auf dem Platz des alten Café Kröpcke stand schon seit 1948 wieder ein Café - innerstädtisches Symbol der neuen Messestadt Hannover. Hochhäuser sollten nicht im Zentrum gebaut werden, sondern - wie das Hauptverwaltungsgebäude der Continental-Gummiwerke - an den Rand der Innenstadt, in diesem Fall an den Königsworther Platz (1952/53) verwiesen werden.

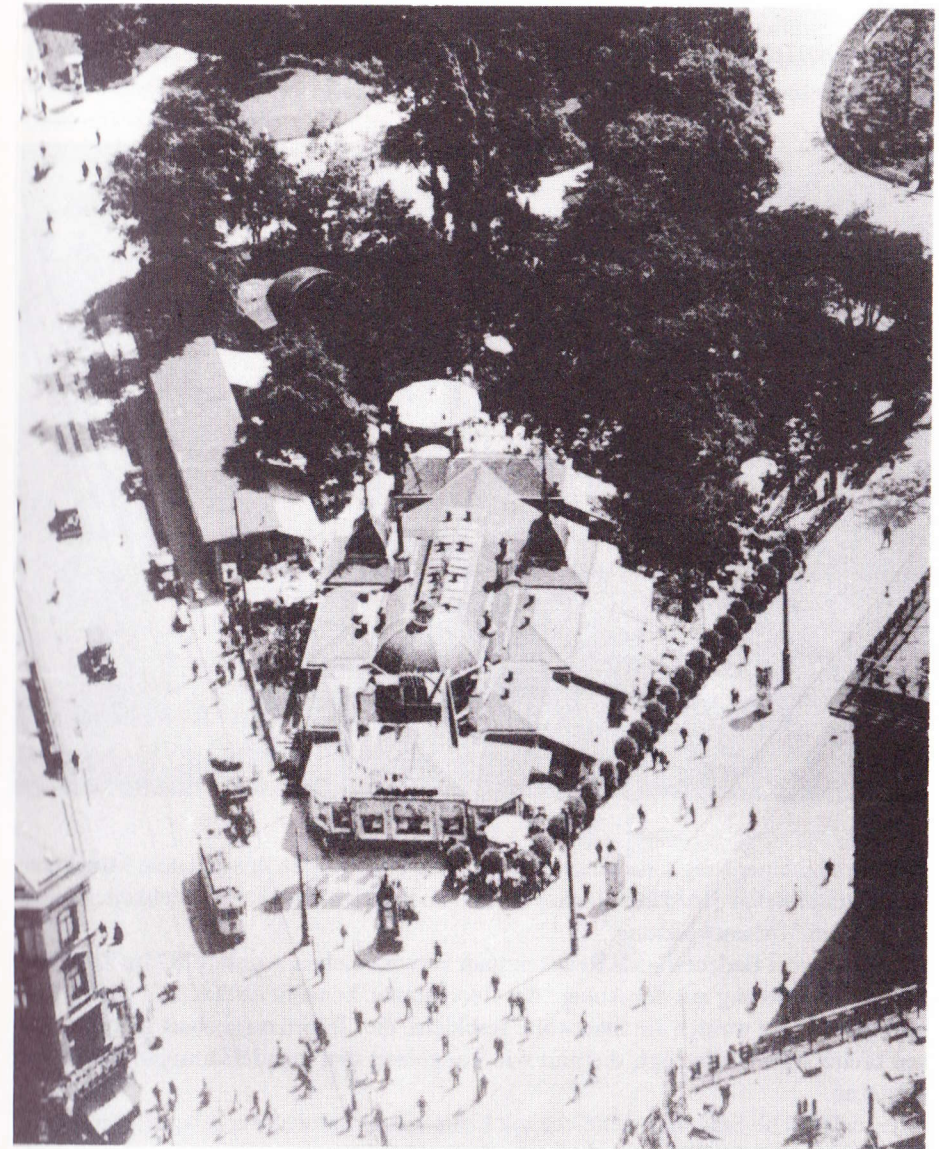
Um dem Kommerz mehr Raum und Gestaltungsmöglichkeiten zu bieten, wurde der Bestand an Wohnungen in der Innenstadt radikal verringert. Um so auffallender war die grüne kleine Wohninsel mit Niedrigbauten, die 1950/51 im Kreuzkirchenviertel angelegt wurde.

Schon Hillebrecht hatte eine Ausweitung des innerstädtischen Bereichs um Zweidrittel der früheren Fläche vorgesehen, die zu Beginn der siebziger Jahre durch Ausbau und Einbeziehung des Raschplatzes auch tatsächlich stattfand.²²



Anmerkungen

- 1 "Unter dem Ausdruck City-Bildung versteht man im allgemeinen den Entwicklungsprozeß einer Weltstadt, welche die zentralen Funktionen der politischen und wirtschaftlichen Arbeit einer Volksgemeinschaft zu erfüllen hat... Von dieser allgemeinen Bedeutung ... abgesehen, wird unter ihm im Besonderen die Kernbildung einer Großstadt verstanden....", in: Handwörterbuch des Wohnungswesens. Im Auftrag des deutschen Vereins für Wohnungsreform e.V. Berlin, hrsg. von Gerhard Albrecht u.a., Jena 1930, S. 179. Zu den folgenden Passagen siehe auch die Magisterarbeit von Susanne Fuhrmann "Städtischer Raum und spielende Kinder", Hannover 1990, S. 7 ff.
- 2 Hans-Herbert Möller, Denkmaltopographie Bundesrepublik Deutschland - Baudenkmale in Niedersachsen, Stadt Hannover, Teil 1, Braunschweig 1983, S. 66, 15 f; Waldemar Röhrbein, Hannover - so wie es war -, Düsseldorf 1979, S. 38.
- 3 Hansjürgen Weidlich / Ulrich Stille, Hannover so wie es war, Bd. 1, Düsseldorf 1968, S. 101.
- 4 Heinrich Beyer, Zur Geschichte des hannoverschen Stadtverkehrs, in: Hannoversche Geschichtsblätter, Neue Folge, Bd. XII, H. 1/2, Hannover 1958, S. 51. Da Hannover Durchgangsstation auf der Eisenbahnlinie von Köln nach Berlin war, übernachteten zahlreiche Gäste in dieser Stadt. Ausschlagend für die Attraktivitätssteigerung der Georgstraße war der Bahnhofsbau und die Vereinigung der seit 1843 nach Plänen von Laves entstandenen Ernst-August-Stadt mit der Residenzstadt. 1847 wurde die Eingemeindung durchgeführt und das Bahnhofsgelände vollendet. Vgl. Röhrbein 1979, S. 38.
- 5 Stellungnahme eines zeitgenössischen Architekten, zitiert nach: Röhrbein 1979, S. 38.
- 6 Ebd. S. 38.
- 7 Vgl. Gerhard Richter, Entstehung und Entwicklung des öffentlichen Grüns in Hannover bis zur Eingemeindung Linden im Jahre 1920, Diss., Hannover 1989, S. 184.
- 8 Helmut Plath, Die topographische und bauliche Entwicklung der Stadt Hannover, in: Heimatchronik der Hauptstadt Hannover, Köln 1956, S. 212.
- 9 Vgl. Röhrbein 1979, S. 29.
- 10 Diese Entwicklung ist mit dem Namen Ferdinand Wallbrecht eng verbunden. Er übte zahlreiche städtische Ämter aus und war auch Reichstagsabgeordneter.
- 11 Vgl. Röhrbein 1979, S. 44.
- 12 Paul Wolf, Deutschlands Städtebau - Hannover, Berlin-Halensee 1922, S. 102.
- 13 Wolf, 1922, S. 114.
- 14 Rainer Marwedel, Theodor Lessing 1873-1933. Eine Biographie, Darmstadt/Neuwied 1987, S. 209 f.
- 15 Sid Auffarth / Anna Masuch, Hannover zwischen den Kriegen, in: Hannover im 20. Jahrhundert. Aspekte der neueren Stadtgeschichte, hrsg. vom Historischen Museum, Am hohen Ufer, Hannover 1978, S. 90.
- 16 Diese Hinweise verdanke ich Thomas Masselink.
- 17 Hannoverscher Anzeiger vom 15.9.1918. Diesen Hinweis verdanke ich Silke Radloff.
- 18 Der Begriff City wurde auch in den 20er Jahren auf ein neben der Altstadt neu entstandenes Geschäftszentrum angewandt. Die City trug zum Funktionsverlust der Altstadt bei. Vgl. Wolf 1922, S. 102. Zu einigen weiteren Streiflichtern, die die hannoversche City der 1920er Jahre betreffen, vgl. Adelheid von Saldern / Sid Auffarth (Hg.), Wochenend und schöner Schein, Berlin 1991.
- 19 Allg. dazu: Thomas Balastier, Gewalt und Ordnung, Kalkül und Faszination der SA, Münster 1989.
- 20 Theodor Arends / Otto Ernst, Neues Schaffen - die Hauptstadt Hannover 1935/36, Hannover o.J., S. 24.
- 21 Auffarth / Masuch 1978, S. 106.
- 22 Vgl. dazu Sid Auffarth, Die Geschichte und das historische Erbe Hannovers (unveröffentlichtes Vortragsmanuskript) 1991; Franz Rudolf Zankl, Ein neues Stadtbild entsteht, in: Hannover im 20. Jahrhundert. Aspekte der neueren Stadtgeschichte, hrsg. vom Historischen Museum am Hohen Ufer, Hannover 1978, S. 160ff;



Richard Birkefeld

Erläuterungen zu den Bildmotiven

Der Abbruch der Stadtwälle war der Aufbruch zur modernen Stadtentwicklung.



Wie ein steinerner Ring umschlossen die Befestigungsanlagen den seit dem Mittelalter wenig veränderten Stadtkern Hannovers und hemmten lange die Möglichkeiten einer expansiven Stadtentwicklung.

Um Hannovers Bedeutung als Residenzstadt hervorzuheben, wurde 1787 im Zuge der Stadtverschönerung mit der Anlage der Georgstraße, benannt nach König Georg III., begonnen. Dazu wurden die Stadtwälle geschleift, die Gräben eingeebnet und stattdessen breite Alleen angelegt, die nun wie Tangenten den mandelförmigen Stadtkern umgaben.

"Keine deutsche Stadt hat vielleicht seit kaum einem halben Menschenalter mehr an Heiterkeit und Schönheit, besonders durch die Entfestigung gewonnen als Hannover. Da, wo noch vor dreißig Jahren düstre Thorgewölbe die Einfahrt in die Stadt entstellten und Walldämme die freundliche Neustadt umringten und beengten, öffnen sich jetzt freie, schöne geregelte Straßen und Plätze, die Friedrichs- und die Georgenstraße, die Esplanaden mit ihren Schattengängen von Platanen und Linden, mit ihren lachenden Aussichten auf Wiesen und Gärten der Vorstädte."²³

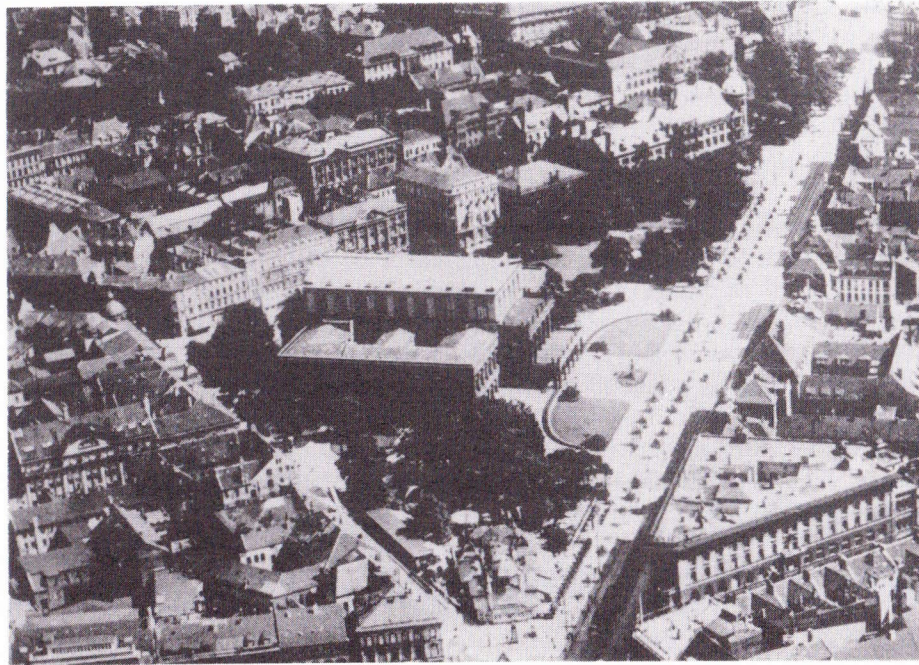
Doch trotz der guten Lage und namhafter Vergünstigungen für die Bauwilligen kam die Besiedlung der Georgstraße nur sehr langsam voran. Von den 27 geplanten Hausplätzen waren selbst 1822 erst vier bebaut. Ungefähr in dieser Zeit beschrieb Christian von Spilker die Georgstraße:

"Die Georgstraße ist nur auf der einen Seite bebaut; die nach dem Stadtgraben zu gehende ist frei ... Die Breite der Straße beträgt 150 Fuß. Für die Fußgänger ist den Häusern gegenüber ein breiter, mit zwei Reihen von Lindenbäumen besetzter, nicht gepflasterter Fußweg eingerichtet, der durch eiserne Ketten, die zwischen aufgerichteten Pfeilern von Sandstein befestigt sind, von der Fahrstraße abgesondert wird. An dieser Stelle haben zwei ehemalige Bastionen zwei ziemlich große Plätze gebildet, von denen der eine mit Bäumen bepflanzt, der andere mit einer der Altstadt gehörigen Windmühle besetzt ist."²⁴

1844 machte die Windmühle Platz für das neue Hoftheater und fand nach einer längeren Odyssee über das Aegidientor zum Engesohder Berg, dann in die Südheide nach Hohnebostel, schließlich 1938 ihren Ruheplatz im Hermann-Löns-Park. Die Windmühlenstraße gegenüber dem Opernhaus erinnert noch heute mit ihrem Namen an den Standort dieser Mühle vor eineinhalb Jahrhunderten.

Die Anlage der Georgstraße aber bildete den Grundstein zur zukünftigen Ernst-August-Stadt, die sich am nordöstlichen Altstadtrand herausbilden sollte und die sich in die baulichen Anforderungen des anbrechenden technischen Zeitalters stadtplanerisch besser integrieren ließ als der mittelalterliche, verwinkelte und verbaute Stadtkern - Hannovers Altstadt.

100 Jahre moderne Stadtentwicklung: Die Georgstraße und die "City" in den dreißiger Jahren.



Das zögerliche Bauverhalten des Bürgertums und die abwartende Haltung der Stadtplaner hatten für den Ausbau der Georgstraße zu Beginn des 19. Jahrhunderts erfreuliche Folgen. Gerade im Zeitalter des Einbruchs der Technik des weiträumigen, großvolumigen Handels und Verkehrs konnte 1814 bis 1864 nach den Plänen des Hofbaumeisters Laves die Straße so großzügig wie möglich angelegt werden. Damit wurde in der Ernst-August-Stadt ein weiträumiger Kontrapunkt zur dunklen, engen und bis zu ihrer umfangreichen Zerstörung im 2. Weltkrieg immer noch mittelalterlich anmutenden Altstadt geschaffen.

Etwas mehr als 100 Jahre trennen die Situation im ersten Bild von dieser Photographie. Die Windmühle hat dem 1845 bis 1852 gebauten Hoftheater Platz gemacht, das seit dieser Zeit den optischen und gesellschaftlich-kulturellen Mittelpunkt der Georgstraße bildet. Auf der angrenzenden Grünfläche wurden im Laufe der Zeit Denkmäler bedeutender Hannoveraner errichtet. Unter den Bildnissen des Militäarchirurgen Georg Friedrich Louis Stromeyer, des Technologen Karl Karmarsch, des Generalmusik-

direktors Heinrich Marschner und zeitweilig auch Friedrich Schiller konnten sich die Bürger ergehen. Die 1846 gebaute niedersächsische Börse und das Eckhaus der 1906 errichteten Dresdner Bank bestimmen das Bild der Häuserzeile in der Rathenaustraße hinter dem Opernhaus. An der Ecke zum Georgsplatz entstand um die Jahrhundertwende die Hannoversche Bank mit ihrer weithin sichtbaren grünen Kuppel. 1920 zog hier die Deutsche Bank ein. Auch der Georgsplatz, der 1845 ebenfalls auf einer Bastion der Stadtbefestigung angelegt wurde, wird von Geldinstituten umringt.

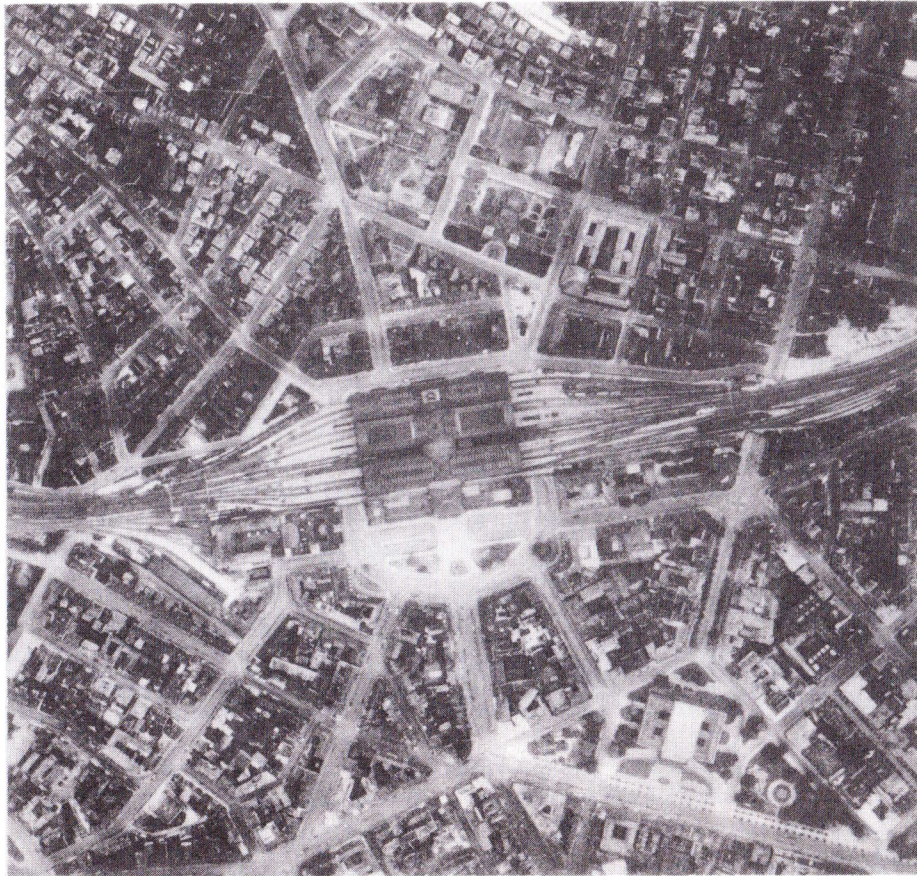
Die bebaute Seite der Georgstraße wird von den Gebäuden des "Georgspalastes", Hannovers anspruchsvollstem Unterhaltungsetablisement, des Bankhauses Basse und des 1918 in sachlicher "Industriearchitektur" errichteten Zeitungshauses des "Hannoverschen Kuriers" dominiert. Dazwischen lockten fast nahtlos aneinandergereihte mondäne Geschäfte mit üppiger Schaufensterdekoration eine wohlhabende Kundschaft an.

Der jenseits des Kotgrabens angelegte Boulevard hatte sich zu Hannovers Prachtstraße entwickelt. Ecke Georg-/Karmarschstraße ist das Conti-Haus zu erkennen. Ihm gegenüber liegt der gesellige Mittelpunkt der Georgstraße: das Café Kröpcke.

Seit der Schleifung der Stadtwälle 1787 bis zur Zerstörung großer Teile des Stadtzentrums in den Bombennächten von 1943 vollzog sich am Rande der Altstadt ein Urbanisierungsprozeß, der sowohl das äußere Bild der Innenstadt als auch die Sozialstruktur des neu entstehenden Zentrums und der historischen Altstadt veränderte.

Gerade der von 1844 bis 1847 erbaute Bahnhof leistete einen wesentlichen Beitrag zu dieser Entwicklung.

Zwei Zentren bilden die Grundsteine zur neuen Innenstadt.



Der Schwerpunkt der baulichen Entwicklung Hannovers lag zwischen 1850 und 1860 in der Ernst-August-Stadt und den angrenzenden Gebieten. Die Ernst-August-Stadt wurde einerseits durch die Georgstraße und das Bahngelände, andererseits durch die Kanalstraße, die Umfuhr und die Prinzenstraße begrenzt.

In diesem unregelmäßigen Vieleck waren zwei Zentren entstanden. Zum einen war dies der Bahnhof von 1843 mit dem vorgelagerten Ernst-August-Platz und zum anderen der aus einer alten Bastion und ihren zugeschütteten Gräben hervorgegangene dreieckige Platz, auf dem 1845/52 das Hoftheater, das heutige Opernhaus, erbaut wurde und der

von der Georgstraße begrenzt wurde.

So waren in unmittelbarer Nähe zwei Plätze entstanden, die in idealer Weise geeignet waren, Verkehr, Handel und gesellschaftliche Repräsentation in städteplanerisch-architektonische Gestaltung umzusetzen. Die geistig-kulturellen und die technisch-wirtschaftlichen Merkmale der Gründerzeit erfuhren in der Ernst-August-Stadt ihre adäquate und sichtbare bauliche Ausprägung. Jedes Zentrum wurde durch eine axiale Straße hervorgehoben, der Bahnhof durch die Bahnhofstraße und das Theater durch die Theaterstraße. Diese Achsen wurden jeweils von zwei symmetrisch angelegten Straßen flankiert, die Bahnhofstraße von der Luisen- und Reitwallstraße (heute: Schillerstraße) und die Theaterstraße von der Luisen- und Sophienstraße. Die Verbindung zwischen den beiden Schwerpunkten besteht darin, daß die Luisenstraße beiden Axialsystemen angehört.²⁵

Die Bahnhofsmitte, der Marktkirchenturm, der Wintergarten des Leineschlusses und die Achse des Waterlooplatzes mit der Säule bilden eine gerade Linie, welche zum einen die neu angewachsenen Vororte nördlich und nordöstlich des Bahnhofs und zum anderen die Calenberger Neustadt und die südlichen Vororte Ohe, Glocksee, Linden über die Altstadt hinweg miteinander verklammert. Diese imaginäre Linie bildet den Vorläufer für den späteren Durchbruch der Karmarschstraße (siehe Bild 9), um die Verbindung vom Bahnhof nach Linden zu schaffen.

Die Luftaufnahme von 1939 zeigt die Situation vor den Zerstörungen des 2. Weltkrieges.

Ernst August und das "Eiserne Pferd"



Zu Beginn seiner Regierungszeit sagte Ernst August noch, daß er keine Eisenbahn in seinem Land dulden würde, weil er nicht wolle, daß jeder Schuster und Schneider so rasch reisen könne wie er.

Doch schon am 15. Januar 1842 wurde der Bau einer Eisenbahn von den Ständen beschlossen. Der Bahnbau bedeutete den Anfang der modernen Stadtentwicklung im damaligen Königreich Hannover, die Stadt verdankt ihm ihr Aufblühen als moderne Großstadt. Denn mit dem Ausbau des Eisenbahnnetzes rückte Hannover in den Schnittpunkt der beiden transkontinentalen Verkehrslinien von Norden nach Süden und von Westen nach Osten. Die günstige Verkehrslage, die im hohen Mittelalter die eigentliche Ursache für die Entstehung der Marktsiedlung gewesen war, erwies sich erneut als das ertragreichste Grundkapital Hannovers. 1851 wurde die Post von der Calenberger Neustadt an den Bahnhofplatz verlegt. Auch die Gasthäuser, die bis dahin in der Nähe der Post gelegen hatten, wanderten nach und nach an den Rand des Bahnhofplatzes. Verstärkt wurde diese Entwicklung dadurch, daß Hannover in dieser Zeit die Übernachtungsstation auf der Eisenbahnreise von Berlin nach Köln wurde. Der Schienenanschluß wurde in den folgenden Jahren ständig erweitert; am Schiffgraben

entstand ein Produktenbahnhof, in Hainholz ein Rangierbahnhof und 1872 wurde der Güterbahnhof am Postkamp in Betrieb genommen. 1874 folgten die Eisenbahnwerkstätten in Herrenhausen.

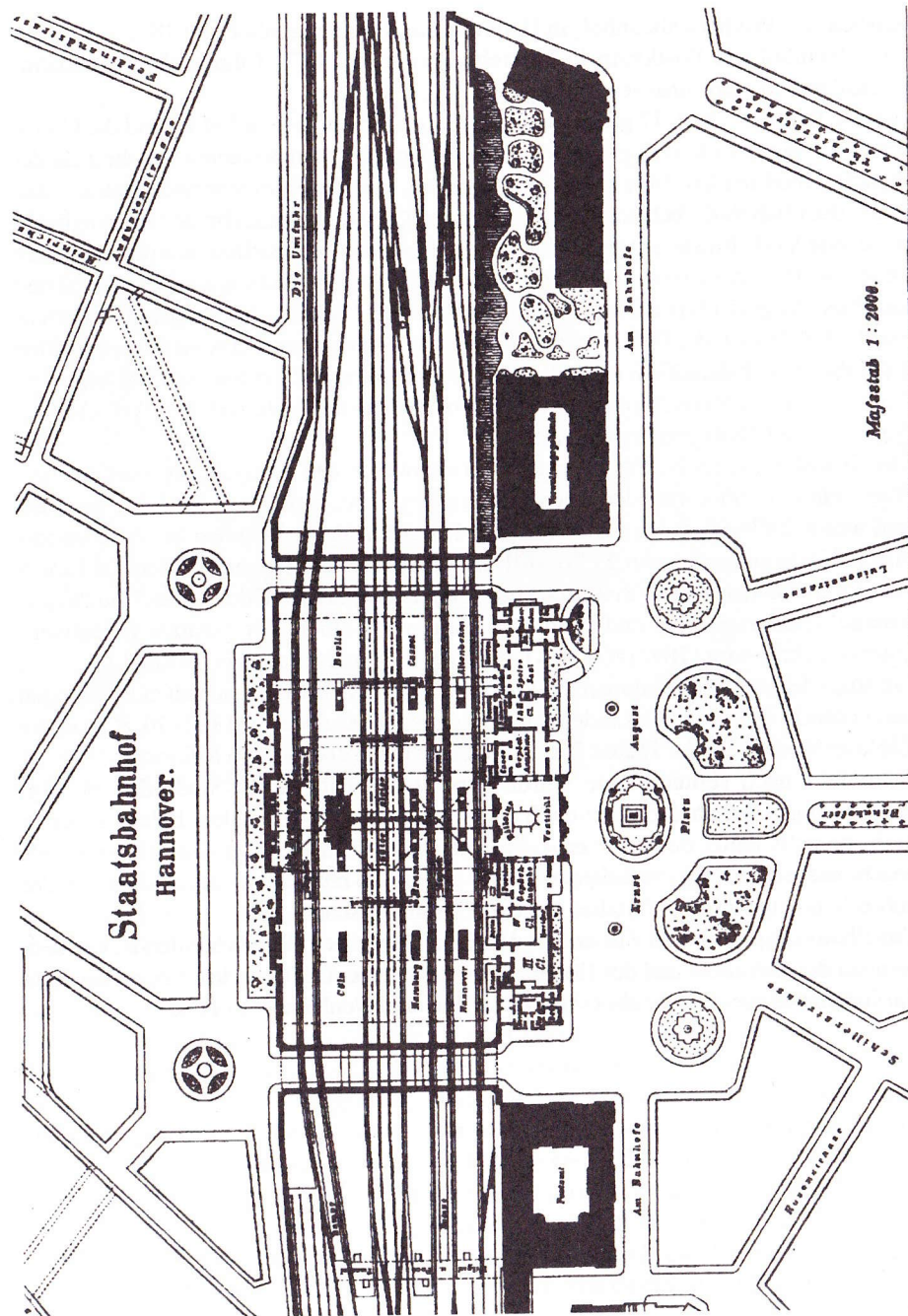
Als der Bahnhof 1844-47 gebaut wurde, lag er noch auf freiem Felde, und die Gleise waren zu ebener Erde verlegt worden. Aber in den folgenden 30 Jahren war die Zahl der täglich verkehrenden Züge erheblich gestiegen, und die Stadt war nach Osten - also hinter dem Bahnhof - bebaut, so daß sich an den Gleisübergängen immer unerträglicher werdende Verhältnisse ergaben. Um diesem Übelstand abzuweichen, wurden zwischen 1876 und 1879 die Gleise hochgelegt, im Stadtgebiet Unterführungen geschaffen und am Ernst-August-Platz ein neues Empfangsgebäude gebaut: das zeitgemäße Tor zur Stadt. Der Neubau der Post erfolgte 1879/81. Im Zuge dieser Verbesserungen wurden 1878 die Güterbahnhöfe Weidendam/Möhringsberg und der Südbahnhof angelegt. Diese Daten des Verkehrswesens machen besonders deutlich, welchen Aufschwung Hannover seit 1840 genommen hatte.

Der Brockhaus schrieb 1893 über das Verkehrswesen und den Bahnhof Hannovers: "Der Centralbahnhof, eine der ersten Anlagen dieser Art, liegt fast in der Mitte der Stadt und wurde 1876-80 als Hochbahn behufs Unterführung der städtischen Straßen mit einem Kostenaufwand von 21,26 Mill. M. erbaut. In demselben münden die Linien Hannover-Stendal-Berlin, Braunschweig-Magdeburg, Lehrte-Hildesheim, Osnabrück-Rheine, Hannover-Köln und Hamburg-Hannover-Cassel. Der gesamte Eisenbahngüterverkehr betrug (1892) 894.818 t, darunter abgegangene Güter 187.641 t.

Ein ausgedehntes Pferdebahnnetz (7 Linien) durchzieht die Stadt nach allen Richtungen und erstreckt sich bis nach Linden. Die Länge der Gleise betrug (1892) 30, 87 km, die Zahl der Wagen 77, der Pferde 276, der beförderten Personen 6,6 Millionen."²⁶

Zehn Jahr nach seinem Tode wurde 1861 das Ernst-August-Stadtbild auf dem gleichnamigen Bahnhofplatz enthüllt. Es ist bezeichnend, daß er dem Bahnhof, den er nicht gewollt hatte, den Rücken kehrt und in der Uniform des Gardehusaren als anachronistisches Relikt verhaltenen Trabes den Ort zu räumen scheint, an dem sich das anbrechende technische Zeitalter sichtbar Gestalt verschafft hatte.

Das Photo zeigt noch den Zustand in den 60er Jahren des 19. Jahrhunderts, vor dem Neubau des Bahnhofs und der Höherlegung der Gleise. Der Grundriß veranschaulicht die Gesamtanlage des Bahnhofs nach den Um- und Neubauten ab 1880.



Hotelparade am Bahnhofplatz: Treffpunkt und Übernachtungsmöglichkeit des bürgerlichen Publikums.



1847 war noch im Stadtführer Hannovers zu lesen: "Die schönsten und ersten Hotels sind an der Calenbergstraße gelegen und sind dieselben ausgezeichnet sowohl in Einrichtung und Bequemlichkeit der Fremdenzimmer, wie auch einer vortrefflichen Tafel und reeller Bedienung."²⁸

Doch mit der Verlagerung des Fremdenverkehrs zum neuerrichteten Bahnhof zogen auch die großen Hotels und Gasthäuser im Laufe der Zeit zum Ernst-August-Platz. Bereits 1850 wurde das hier abgebildete Hotel de Russié an der Ecke zur Artilleriestraße (Kurt-Schumacher-Straße) erbaut. Ihm schloß sich Ecke Schillerstraße das 1914 errichtete Central-Hotel an. Dort, wo heute der Kaufhof steht, entstand 1913 der Rheinische Hof. Auf der anderen Seite der Bahnhofstraße/Ecke Bahnhofplatz platzierte sich das Hotel Bristol und an der Ecke Joachimstraße das Hotel Royal, später "Königlicher Hof".

1860 gab es im Ernst-August-Stadtteil sieben Hotels, 1870 waren es 11, 1890 schon 15 und 1910 schließlich 26 der damals im gesamten Stadtgebiet vorhandenen 63. Schließlich war Hannover jahrelang auch Übernachtungsstation für die Reisenden aus Berlin

und Köln, weil die Strecke ihrer Länge wegen in zwei Tagen zurückgelegt werden mußte. Einer dieser durchreisenden Übernachtungsgäste, der 1880 in Kastens Hotel abgestiegene Theodor Fontane, hinterließ auch ein Urteil über die Stadt: "Hannover macht einen enorm vornehmen Eindruck, aber doch sonderbar; in mancher Beziehung wie München: groß, weit, leer, forcierte Gotik (die mir doch nicht recht scheinen will), überhaupt etwas 'rauf gepufftes, wie jemand, der sich über seine Kräfte anstrengt und dem die Puste ausgeht."²⁹

Aber nicht nur das zahlungskräftige bürgerliche Reisepublikum bevorzugte den Komfort der so praktisch nah am Bahnhof liegenden Hotels - auch die hannoversche Oberschicht wußte die gehobene Restauration zu schätzen. Gerade in der Wilhelminischen Ära entwickelten sich die Hotels am Bahnhofplatz nicht nur zur Drehscheibe des nationalen und internationalen Fremdenverkehrs, sondern auch zum Mittelpunkt des gesellschaftlichen Lebens einer üppigen und protzigen einheimischen Bourgeoisie.³⁰ So war es kein Wunder, daß sich in den folgenden Jahren gerade jene Etablissements, Cafés, Weinkeller und Nobelläden in der Ernst-August-Stadt niederließen, die die gehobenen und teuren Ansprüche des flanierenden Bürgertums zu befriedigen gedachten und gerade damit die Anbindung des großzügig angelegten Bahnhofsvorplatzes, den "Empfangssalon" Hannovers an die repräsentative Georgstraße unterstützten. In den achtziger und neunziger Jahren des 19. Jahrhunderts entwickelte sich die Ernst-August-Stadt mit ihren zahlreichen Geschäften und Hotels, mit ihren Verwaltungsgebäuden und Banken, immer mehr zum wirtschaftlichen und geselligen Zentrum der Stadt. Damit wurde die historische Altstadt immer mehr ins verkehrstechnische, wirtschaftliche und kulturelle Abseits gedrängt.

Die Altstadt: Ein Stiefkind der modernen Urbanisierung.



Ungefähr seit 1830 hatte sich fast kontinuierlich ein Urbanisierungswandel vollzogen, der zum einen den Trend zur "Citybildung" immer deutlicher hervortreten ließ und zum anderen die Sozialstruktur der Stadt, insbesondere die ihres historischen Kernes, nachhaltig veränderte. Diese Entwicklungen, die einander bedingten, führten zu einer architektonischen und sozialen Polarisierung des Stadtbildes, dessen Antagonismen besonders in den zwanziger und dreißiger Jahren dieses Jahrhunderts sichtbar hervortraten.

Max Fürst beschreibt diese Widersprüche in den zwanziger Jahren: "Da war die Altstadt an der Leine... Es war ein düsteres Viertel und passte gar nicht in den anderen Teil, die Prunkstadt mit den schönen, breiten Straßen, dem Rathaus, das von steinernen Löwen bewacht wurde und an dessen Fassaden alles klebte, was sonst einzeln die Eingänge der

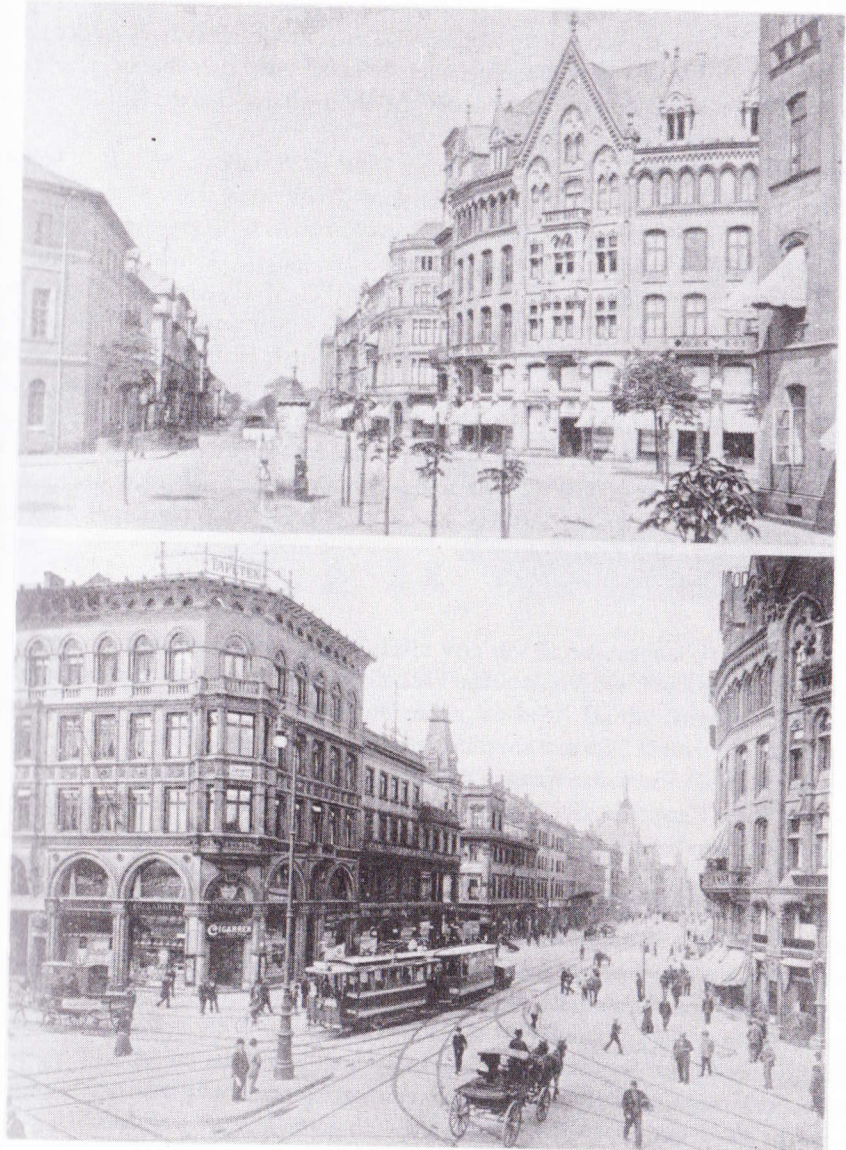
Bürgerhäuser zierte... Eine große Konzerthalle gab es und eben das Café Kröpcke am Anfang der Georgenstraße, von den Hannoveranern "Schorsengasse" genannt... Ich verstehe gar nicht, warum ich über Hannover so aggressiv schreibe. Es ist doch eine Stadt mit vielen Parks und Seen, Schlössern und alten Kirchen. Vielleicht, weil ich stärker als in Berlin die strikte Trennung zwischen reich und arm, zwischen Luxus und Verkommenheit empfand.³¹

Aber welche Entwicklungen waren vorausgegangen, die Fürst zu dieser kritischen Beschreibung Hannovers haben kommen lassen?

In der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts entstanden immer mehr Häuser in den Gärten vor den Toren der Stadt. Mit der zunehmenden Bebauung der Gärten und des Vorlandes ging im Inneren der Stadt eine sozial höchst negative Entwicklung Hand in Hand. Die Hausbesitzer zogen mehr und mehr aus der Altstadt heraus und bauten in den Altstädter Häusern alle irgend verfügbaren Räume, alle Winkel, Löcher und Böden zu Wohnungen für sogenannte "kleine Leute" aus, wie es in einer Broschüre der Zeit heißt. Darüberhinaus verschlechterten sich in der Altstadt die ungesunden Verhältnisse durch den zunehmenden Bau von Hinterhäusern. Die altstädtische Mischstruktur aus Gewerbe, Handel und Wohnen löste sich langsam auf. Außerdem erwuchs dem Geschäftsleben der Altstadt durch den beständigen Ausbau der Ernst-August-Stadt eine Konkurrenz. Die in den Geschäften angebotene verbilligte Massenproduktion von Kleidung und Konsumgütern zog eine sozial breitgefächerte Kundschaft an, deren Kaufkraft immer stärker im Zentrum der Stadt abgeschöpft und damit dem alten Geschäftsleben der Altstadt entzogen wurde. Die Altstadt war der Konkurrenz der citybildenden Infrastruktur der Ernst-August-Stadt nicht mehr gewachsen und verkam mehr und mehr zum Arme-Leute-Viertel. Zugleich zog dieses Geschäftsleben das Interesse des Dienstleistungssektors auf sich und wurde mehr und mehr zum Ausgangspunkt der modernen Verkehrsentwicklung und -planung wurde, ohne dabei zum Wohngebiet zu werden. Die spärlich bewohnte Ernst-August-Stadt mit ihren Banken, Hotels und Geschäften stand im krassen Gegensatz zur dichtbevölkerten Altstadt mit ihrer sozialen und wirtschaftlichen Gemengelage.

Die räumliche Trennung der Bevölkerungsschichten zog die Verkehrsanbindung sowohl der außerhalb der Stadt liegenden bürgerlichen Wohngegenden als auch die Arbeitervororte mit ihren Fabrikanlagen an das Stadtzentrum nach sich, wobei sich alle Straßenbahnlinien in der Ernst-August-Stadt kreuzten. Dabei wurde der Berufs- und Geschäftsverkehr der Pendler und der Kundschaft, die von außerhalb der Stadt kamen, in der neuen Innenstadt zentriert. Die modernen Urbanisierungstendenzen Hannovers aber gingen mehr oder weniger an der Altstadt mit ihren schmalen Gassen vorbei.

Die Georgstraße wird zum Einkaufszentrum der Hannoveraner



Das obere Bild ist etwa um 1870, das untere etwa um 1895 entstanden, die beiden Aufnahmen trennen als nur 25 Jahre. Die offensichtlichen Veränderungen verdeutlichen den in diesem Zeitraum eingetretenen Wandel des westlichen Teils der Georgstraße zum Einkaufszentrum Hannovers während gleichzeitig die Altstadt mehr und mehr verkam.

Um 1870 steht bereits das von Edwin Oppler 1863 erbaute Geschäftshaus an der Ecke zur Bahnhofstraße, auf der gegenüberliegenden Seite befinden sich aber noch zahlreiche private Wohnhäuser und direkt gegenüber steht noch der Bau der Militärbekleidungskommission.

25 Jahre später war der Durchbruch der heutigen Karmarschstraße (siehe Bild 9) bereits vollzogen. Die Photographie zeigt das 1881 vom Architekten Hubert Stier für den Teppichfabrikanten Brakebusch erbaute Eckhaus Karmarsch-/Georgstraße. Was der Architekt über dieses renommierte Bauprojekt schrieb, galt im Grunde für alle in den folgenden Jahren in der City entstandenen Neubauten. "Für die in der besten Geschäftsgegend gelegene und dementsprechend theure Baustelle ... war eine möglichst vollkommene Ausnutzung zur Erzielung einer guten Verzinsung erste Bedingung. Das Gebäude erhielt daher ein zum Teil doppeltes Kellergeschoß, ein Erdgeschoß mit Zwischengeschoß und drei obere Stockwerke." Neben einem Restaurant im Keller, den Läden und Kontoren im Zwischengeschoß, hat das Haus im 1. und 2. Obergeschoß aber auch je eine "herrschaftliche Wohnung" von 6 Front- und 3 Hinterzimmern nebst Küche, Speisekammer und Badezimmer sowie im 3. Stock zwei kleinere Wohnungen und ein Photoatelier.⁴¹

Die neue "City" dehnt sich aus.



Das soziale und wirtschaftliche Gefälle von der Ernst-August-Stadt zur Altstadt entwickelte sich zu einem Problem für das Funktionieren des Stadtorganismus, besonders für den immer stärker aufkommenden Verkehr. Da die Streckenführung der Eisenbahn den nördlichen Teil des neuen Zentrums wie eine Mauer von den dahinter liegenden Stadtteilen abschirmte, begann sich das expandierende Geschäftsleben der Ernst-August-Stadt südwestlich in Richtung Altstadt auszudehnen. Dieses Wachstum wurde aber durch die relativ breiten nordwest-südöstlich verlaufenden historischen Straßenzüge der Altstadt eingeschränkt.

Nach langen stürmischen Verhandlungen wurde von 1878 bis 1881 der von Ferdinand Wallbrecht betriebene Durchbruch der heutigen Karmarschstraße durch die Innenstadt in Angriff genommen. Das erste Teilstück der direkten Verbindung vom Bahnhof nach Linden war damit geschaffen. Das Werbeblatt für den Durchbruch der Karmarschstraße teilte im Dezember 1879 u.a. mit: "Durch die Eröffnung dieser, dem Verkehr der Altstadt mit dem Bahnhof und den neuen Stadtteilen entsprechend breit angelegten Hauptverkehrsader werden die jetzt vorhandenen engen Verbindungsstraßen entlastet, und wird damit eine Verschiebung des Geschäftsverkehrs stattfinden, der bekanntlich

stets die Stätten aufsucht, die ihm den regsten Verkehr des Publikums und außerdem Licht, Luft und breite stattliche Geschäftsräume bieten. - Es ist nunmehr nur noch eine Frage der Zeit, daß mit den fortschreitenden Anforderungen der Käufer an die Übersichtlichkeit und den Glanz der äußeren Erscheinung der Geschäfte diese neue Straße Hannovers sich mit solchen stattlichen Geschäftshäusern füllen wird, und bietet sich hier für solide Geschäfte Gelegenheit, Plätze und Häuser an der besten Lage der Stadt zu erwerben."

Die Straßendurchbrüche zur Markt-, Köbelinger- und Leinstraße öffneten zwar die Altstadt für das expandierende Geschäftsleben der Ernst-August-Stadt, schufen aber gleichzeitig einen Verdrängungswettbewerb, dem teilweise die altstädtische Kleingewerbestruktur unterlag. Das einzige, was der wirtschaftlich schwachen Altstadt mit ihren Handwerkern und Einzelhändlern als nennenswerte Versorgungseinrichtung der Gesamtstadt noch verblieb, war der Markt. Doch dessen ausufernde und nunmehr verkehrsbehindernde Entwicklung wurde 1892 in der an der Durchbruchstraße erbauten Markthalle zentralisiert und an das Straßennetz Hannovers angeschlossen, so daß das Geschäftsleben der Altstadt noch weiterhin einigermaßen von den zahlreichen auswärtigen Händlern und Kunden partizipieren konnte, die nach Marktschluß ihre Einkäufe in der Stadt tätigten und dabei hauptsächlich den Läden der Altstadt treu blieben.

Aber trotz dieses ersten Zugriffs des modernen Geschäftslebens und der Verkehrsplanung auf die Altstadt, trotz der attraktiven, täglich geöffneten und stark frequentierten Markthalle, blieb das "Großstadtleben" Hannovers immer noch vornehmlich auf die Georgstraße und deren Umgebung konzentriert. Das Foto zeigt die Situation in den 80er Jahren des letzten Jahrhunderts. Die Bebauung der relativ schmalen Parzellen erfolgte durch Wallbrecht und andere hannoversche Architekten: viergeschossige Häuser mit Haustein- oder Backsteinfassade reihten sich mit durchgehender Traufenhöhe aneinander und erzeugten eine wandhafte Geschlossenheit. Zu der knapp zwanzig Meter breiten Straße plante Wallbrecht noch zwei abzweigende überdachte Ladenpassagen, von der aber nur die zur Marktstraße ausgeführt wurde.

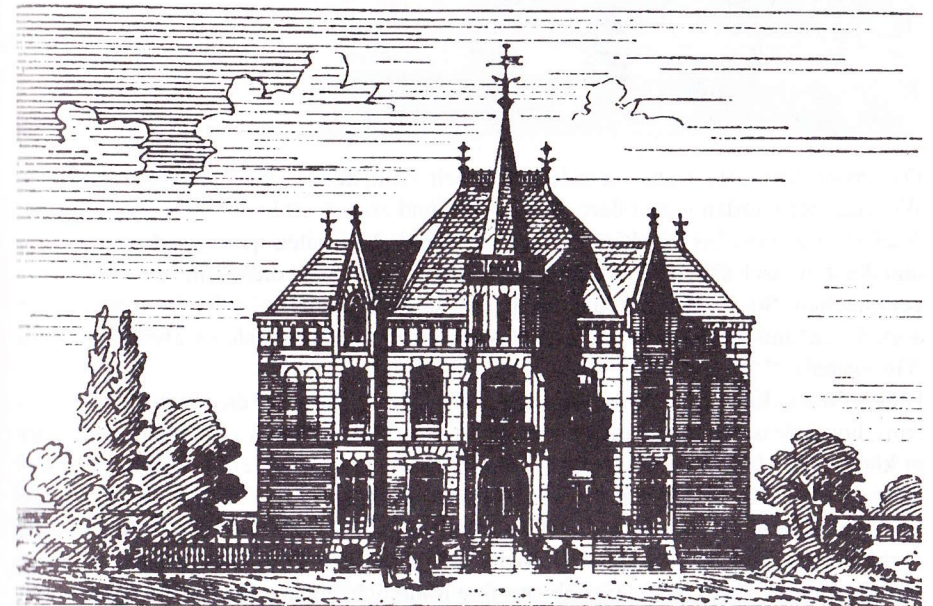


Wohnhäuser werden zu Geschäftshäusern



Ab 1821 hatte der Hof den Ausbau der Georgstraße forciert. Die Stadt als Eigentümerin des ehemaligen Wallgeländes verkaufte an die neuen Besitzer die Fläche, auf der das geplante Haus zu stehen kam, verzichtete aber, um den Bauanreiz zu erhöhen, für 10 Jahre auf den dafür anfallenden Pachtzins und lieferte außerdem jedem Bauherren 1.000 Ziegel aus der städtischen Ziegelei. So entstanden in den folgenden Jahren einige zweieinhalbgeschossige großbürgerliche Wohnbauten an der Georgstraße. Doch je mehr sich das städtische Zentrum in die Ernst-August-Stadt beziehungsweise in die Georgstraße verlegte, umso teurer wurden die Bauplätze. Bereits in den 50er und 60er Jahren des 19. Jahrhunderts fanden die ersten Besitzerwechsel statt. Das wohlhabende Bürgertum zog sich in die landschaftlich schönsten Außenbezirke zurück und veräußerte seine innerstädtischen Häuser und Grundstücke an Geschäftsleute. So wurde beispielsweise das Haus Ecke Georg-/Windmühlenstraße 1850 verkauft und das Ge-

bäude 1856 völlig umgebaut. Es wurde durch Einbeziehen der seitlichen Anbauten erweitert und durch ein zweites Vollgeschoß aufgestockt. Im Erdgeschoß wurden Geschäftsläden eingerichtet, die beiden oberen Stockwerke gehörten zum Hotel Victoria. 1905/06 wurde das Haus abgebrochen und durch ein neues höheres Geschäftshaus ersetzt. Die beste Geschäftsgegend der Stadt erforderte die wirtschaftlich rentabelste Ausnutzung der teuren Grundstücke. Eine ähnliche Entwicklung vollzog sich mit dem Haus Jasper, Georgstraße 26. Das 1826 entstandene fünfachsige Wohnhaus wurde 1855 an den Kunsthändler Oppermann verkauft, der es wiederum 1856 an den Juwelier Lameyer weiterveräußerte. Nun wurde auch dieses Haus für gewerbliche Zwecke umgebaut. Links neben dem Gebäude entstand ein dreistöckiger Anbau mit halbrundem Erker im ersten Obergeschoß, der Dreiecksgiebel wich einem neuen Vollgeschoß, und im Erdgeschoß wurden das Ladengeschäft und die Werkstätten des Juweliers und Goldschmiedes Lameyer eingerichtet (siehe Bild 13). In diesen zu Geschäftshäusern umgebauten, erweiterten und aufgestockten Gebäuden verblieb häufig nur noch in den oberen Stockwerken Wohnraum. Das hatte zur Folge, daß sich die Anwohnerzahl der Ernst-August-Stadt ständig verkleinerte. Die Menschen zogen in die eingemeindeten neuen Außenbezirke Hannovers.



Unger. Wohnhaus an der Akazienstraße.

Bild 11

Auszug des Bürgertums

Hohe und große Geschäftshäuser entstehen.



Das Profil der Georgstraße veränderte sich seit Mitte des 19. Jahrhunderts häufig. Die Wohnhäuser wurden vergrößert, aufgestockt und zu gewerblichen Zwecken genutzt. Auch wurden viele bis ca. 1850 entstandene öffentliche Bauten später wieder abgerissen und durch wirtschaftlich zu nutzende Neubauten ersetzt, weil diese eine höhere Rendite versprachen. So wurde auch das dreigeschossige Wohnhaus in der Georgstraße 23 abgerissen und 1913 von einem fünfgeschossigen Geschäftshaus abgelöst - dem "Georgspalast".

Dieses Gebäude ist ein Musterbeispiel für ein im Stadtzentrum errichtetes Geschäftshaus, hinter dessen Fassade man einen städtischen Mikrokosmos vorfinden konnte, der in kleinerem Maßstab die kulturellen und geschäftlichen Angebote der City widerspiegelte. Im Erdgeschoß standen dem Kunden die unterschiedlichsten Verkaufsläden zur Verfügung. Büroräume des Dienstleistungsgewerbes verteilten sich neben Anwaltskanzleien und Arztpraxen über die Stockwerke. Fortbildungseinrichtungen wie die Berlitz School hatten hier ebenso ihre Räumlichkeiten gefunden, wie Hannovers bekanntester Restaurations- und Vergnügungsbetrieb "GOP".

Bild 12

Georgstraße - der exklusive Teil

Schmuckplätze unterstreichen den Promenadencharakter der Georgstraße



Die schnelle Aufwärtsentwicklung des städtischen Wirtschaftslebens nach 1870 führte im Georgstraßenbereich dazu, daß die Bebauung um 1880 geschlossen war und viele vor der Jahrhundertmitte errichtete Bauten, wie Kaserne, Hannoversche Bank, Polytechnikum, Ober- und Schwurgericht, entweder abgebrochen, durch wirtschaftlich zu nutzende Neubauten ersetzt oder entsprechend umgebaut wurden. Viele Häuser aus der Zeit der Erstbebauung hatten nur eine Lebensdauer von fünf bis sechs Jahrzehnten. Dennoch behielt die Georgstraße, vor allem in ihrem "vornehmen" Bereich zwischen Kröpcke, Oper und Aegi, viel von dem ihr einst zugedachten Promenadencharakter, nicht zuletzt dank der ausgedehnten Grünanlagen, die sie in diesem Abschnitt begleiteten.³²

Die Grünanlagen am Aegidientor, Georgs- und Theaterplatz gehörten zu den ersten Gestaltungen des städtischen Gartenamtes, das 1880 eingerichtet worden war. Diese Schmuckplätze entlang der Georgstraße glichen kleinen Parkanlagen, die mit ihren exotischen Pflanzen, Zierstrauchgruppen, klar gegliederten Blumenbeeten, gepflegten Rasenflächen und ihren zum Verweilen einladenden Bänken den Promenadencharakter der Georgstraße unterstützten und zum Flanieren des städtischen Publikums geradezu

animierten.

Aber es gab noch weitere Sehenswürdigkeiten, die die Prachtstraße auszeichneten. Gleich neben der Hannoverschen Bank stand an der äußersten Spitze des Theaterplatzes ein seltsamer Pavillon, der aufgrund seines maurisch-byzantinischen Stiles auf den ersten Blick etwas fremdartig wirkte. Er stammte von der Pariser Weltausstellung des Jahres 1867 und diente, von den Hannoveranern "Mongolentempel" genannt, sechs Jahrzehnte als Verkaufslokal für Topf- und Schnittblumen. 1928 wurde der "Tempel" von einem modernen Blumenpavillon mit kupfergedecktem Spitzturm abgelöst. Dieser wurde dann 15 Jahre später in den Bombennächten des 2. Weltkrieges zerstört.

Bild 13

Georgstraße - der exklusive Teil

Geschäfte im Erdgeschoß und große Schaufensterflächen prägen das neue Straßenbild



Neben Schiller-, Bahnhof- und Reitwallstraße war auch der südliche Teil der Georgstraße bis zur Jahrhundertwende durchgehend bebaut, hier wie dort größtenteils bereits in einer zweiten Bebauungsphase. Die reinen Wohnhäuser waren verschwunden. An ihrer Stelle standen bis zu viergeschossige Neubauten mit den neuen, modischen Ladengeschäften, Büros und auch vereinzelt noch mit Wohnungen. Doch letztere

wichen im Lauf der folgenden Jahre immer mehr der gewerblichen Nutzung durch Firmenverwaltungen, Arztpraxen und Anwaltskanzleien. Als letzten Neubau jener Zeit hatten die Architekten Torno und Mackensen 1913 das große Geschäftshaus mit dem Restaurant "Georgspalast" fertigstellen können. Drei Häuser neben dem Georgspalast in Richtung Windmühlenstraße betrieb Hannovers Modegoldschmied der Kaiserzeit, Carl Lameyer, sein gut florierendes Unternehmen, dessen Ausstellungsraum auf der Photographie zu sehen ist.³⁵

Das Erdgeschoß des ehemals bürgerlichen Wohnhauses (siehe Bild 16) ist ausgebaut und wird zu gewerblichen Zwecken genutzt. Rechts zeigen die Schaufenster auf die Georgstraße und locken mit ihren kostbaren Auslagen die Vorübergehenden zum Betrachten und Verweilen. Den potentiellen Käufern versprach die Firma in einer Werbeanzeige, daß dieser besonders geschaffene Raum zur Ausstellung und zum Verkauf von Juwelen dem Publikum Gelegenheit gäbe, ungestört von dem sonstigen Ladenbetrieb seine Einkäufe in Ruhe zu tätigen.³⁶ Lameyer ist nur ein Beispiel für jene Ladengeschäfte in der Georgstraße, die besonders in den 20er Jahren die Erdgeschoßflächen mit großen Schaufenstern aufbrachen und mit aufwendiger Dekoration die Aufmerksamkeit der Passanten fesselten, Konsumwünsche und -käufe aktivierten. Die ständig steigende Zahl von Schaufenstern, die Aneinanderreihung von unterschiedlichsten Ladengeschäften prägten das Straßenbild des Zentrums und lösten damit endgültig die eher bescheidenen Darstellungs- und Werbeformen früherer Gewerbe- und Kaufmannsbetriebe ab. In den Abendstunden war die Dominanz der beleuchteten Schaufenster besonders auffällig und vermittelte gerade in diesem Bereich der Stadt dem Publikum den Eindruck eines scheinbar endlosen Warenangebots. Die Neuheit und Faszination beleuchteter, aufwendig dekorierte und verkaufsfördernd gestalteter Schaufenster schlug sich nicht nur in der bildenden Kunst jener Jahre nieder, wie z.B. die Schaufensterbilder von August Macke zeigen, sondern fanden auch als "Großstadtlichter" ein neues Synonym für lockenden Konsum, grelles Amüsement und hektischen Verkehr.

Der "Schorsenbummel"



Der gesellschaftliche Höhepunkt war der traditionelle, seit Jahrzehnten stattfindende, vom bürgerlichen Publikum bevorzugte "Schorsenbummel", zu dem man sich an den Sommersonntagen um 12 Uhr vor dem Hoftheater zum Promenieren einfand. Unter den flotten Klängen der auf der Freitreppe des Theaters postierten Kapelle bummelte man vor dem Hoftheater zwischen Ständehaus und Windmühlenstraße auf und ab, "die blühende Jugend in lockenden Batistblusen und mit schiefgesetzten Schülermützen, die reiferen Jahrgänge im eleganten Sonntagsstaat. Froh und sorgenfrei ließ man sich im gemächlichen Menschenkarussell treiben; man lächelte, grüßte, wechselte belanglose Worte, tauschte scheue, neugierige oder manchmal auch gewagte Blicke und flirtete sogar."³³

Der Trivilliterat Meyer-Förster beschreibt den "Schorsenbummel" in seinem Roman "Heidenstamm" von 1901: "Auf der Georgstraße, die mit ihren breiten Parkanlagen, ihren monumentalen Gebäuden und dem großstädtischen Verkehr vielleicht die schönste deutsche Straße ist, flanierete um diese Mittagsstunde die ganze elegante Welt. Man sieht da die bunten Offiziersuniformen aller preußischen Kavallerieregimenter, dazwischen immer wieder das vornehme Weiß-Blau der hannoverschen Königsulanen ... Man

sieht die Studenten der Hochschule in bunten Mützen, hübsche Jungen mit zerprügelten Gesichtern, und man sieht die eleganten Damen dieser reichen Industrie- und Beamten- und Offiziersstadt, die alle auf der rechten Seite der Straße auf und ab wandeln und der Regimentsmusik lauschen, die vor dem Königlichen Theater konzertiert."³⁴ Dieser bis in die Sommer der dreißiger Jahre regelmäßig wiederkehrende Bummel auf der Georgstraße gewann für seine Besucher durch die ständig gewachsene Präsenz der Nobelgeschäfte mit ihren reichhaltig dekorierten Schaufenstern auf der Häuserseite des Boulevards eine zusätzliche Attraktivität. Das bürgerlich-städtische Kultur-, Konsum- und Kommerzbedürfnis kulminierte im "Schorsenbummel" zu einem konzertanten Ritual mit Breitenwirkung, in dem sich die Urbanisierungstendenzen der Moderne und die Urbanisierungsakzeptanz der Hannoveraner manifestierte. Die Georgstraße wurde zur Quintessenz des hannoveranisch-städtischen Lebens; hier dokumentierte sich die höchstmögliche Kauf- und Wirtschaftskraft der Bewohner, hier fand die Leistungsbilanz des Handels und Gewerbes ihre sichtbarste Ausprägung, hier fand die Stadt ihren gesellschaftlichen Treff- und Mittelpunkt, ihren mondänsten "Marktplatz" mit einer reichen Angebotspalette, hier wurde der Schaufensterbummel zum Abschreiten der exklusivsten Produkte einer aufkommenden Konsumgesellschaft, hier verschmolzen Kultur und Konsumption zu einer Symbiose, die wesentlich zur Entwicklung der City-Bildung beizutragen half.

Das expansive Geschäftsleben erreicht die kleinen Seitenstraßen

Ferdinand Wallbrechts Durchbruchspolitik (siehe Bild 8) führte dazu, daß sich nicht nur in der Karmarsch- und Grubenstraße das neue Geschäftsleben bis zur Altstadt ausdehnte, sondern auch in den Parallelstraßen vollzog sich eine ähnliche Entwicklung. Die Große Packhof- und die Seilwinderstraße wurden ebenfalls, trotz ihrer geringen Breite, zu "Schauplätzen stärksten gesellschaftlichen Verkehrs." Auch in diesen Straßen wich die alte unscheinbare Bausubstanz in nur wenigen Jahren modernen Geschäftshäusern. Die Festschrift zur Einweihung des Rathauses 1913 beschreibt die Entwicklung dieser Straßenzüge und verdeutlicht damit den ständigen Expansionsdrang des Geschäftslebens, das von der Ernst-August-Stadt, insbesondere der Georgstraße ausgehend, weitere anliegende Straßenzüge zu okkupieren sucht: "Die Firmen Bormaß, Sternheim und Emanuel, Elsbach und Frank, Molling, Sältzer und andere ließen hier ihre vorwiegend aus Eisenbeton und Glas konstruierten Häuser aufbauen, deren z. T. sehr eigenartige und materialgerechte Fassaden, unter denen die Leistungen (der Architek-

ten) Friedrichs und Mackensen hervorstechen, bei dem sich drängelnden und geschäftseifrigen Publikum leider nur wenig zur Geltung kommen." ³⁷

Die Photographie zeigt das geschäftige Treiben in der Großen Packhofstraße Richtung Georgstraße um 1910. Die endlosen Schaufensterreihen sind ebensogut zu erkennen wie die zahlreichen Beleuchtungskörper und Reklameschilder vor den Geschäften.



Bürgerlich gekleidete Frauen verweilen vor den Auslagen, Dienst- und Kindermädchen machen ihre Besorgungen, der Mann im Vordergrund hat vollbepackt seine Besorgungen erledigt.

Warenhäuser, Geschäftsläden und reger Publikumsverkehr prägen nunmehr das Gesicht der Einkaufszeile Packhofstraße, deren buntes Treiben sich auffällig von dem Leben in den hauptsächlich von Anwohnern frequentierten und noch aus traditioneller Mischkultur, wie Wohnungen, Kleingewerbe und Einzelhandel, bestehenden Altstadtgassen unterscheidet.

Aber das rege Stadtleben in den neuen Geschäftsstraßen wurde von einem ständigen regen Publikumsverkehr bestimmt - von flanierenden und einkaufenden Passanten; von stark fluktuierenden großen Menschenmassen also, die in diesem Bereich der Stadt ihren Geschäften nachgingen und ihre wie auch immer gearteten Einkäufe tätigten.

Café Kröpcke: Der gesellige Mittelpunkt der Stadt



Die Anziehungskraft der City bestand nicht nur für die Hannoveraner in den vielfältigen Warenangeboten der Kaufhäuser und Geschäfte, die sich in diesem Teil der Stadt konzentriert hatten, sondern auch in der ebenfalls ständig gewachsenen Anzahl von Restaurants, Vergnügungsstätten und Cafés, wobei unter letzteren dem Café Kröpcke der erste Platz gebührt.

1869 wurde der ungewöhnlich konstruierte Caféhaus-Pavillon von Otto Goetze errichtet und nannte sich nach seinem damaligen Besitzer "Café Robby". 1876 verpachtete Robby das Café an Wilhelm Gierke und neun Jahre später an Wilhelm Kröpcke, der auch Pächter blieb, als Gierkes Erben das Grundstück an den Magistrat verkauften. Hinter dem Gebäude lag der Cafégarten, der 2.500 Menschen Platz bot. Bereits 1872 zockelte die erste Pferdebahn am neuen Café vorbei, und weitere neun Jahre später stand es, nachdem Karmarsch- und Grubenstraße die Bahnhofstraße zum Altstädter Markt geöffnet hatten, an der bedeutendsten Straßenkreuzung des modernen Hannovers.

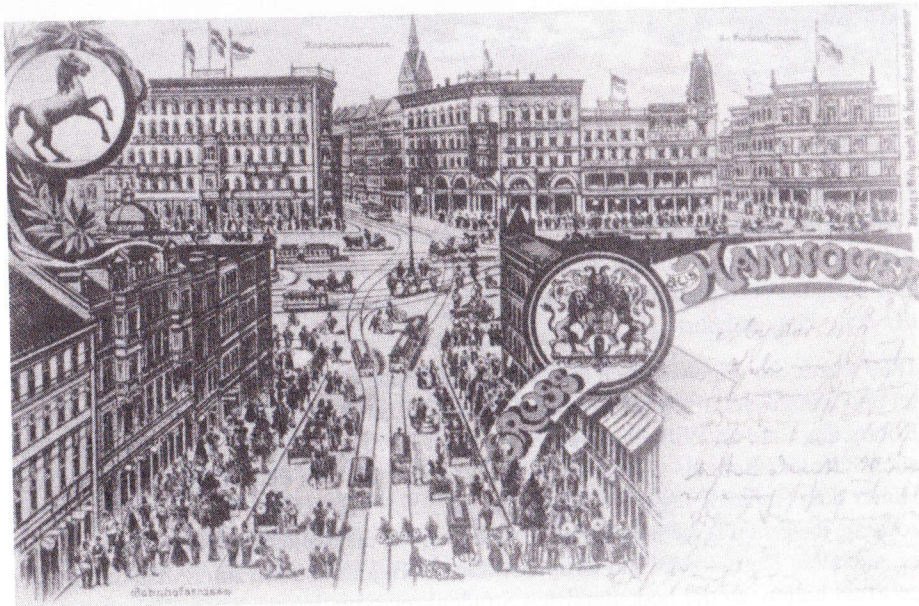
Die Kröpcke-Uhr, die Hannovers Bürger 1885 als "Wettersäule" gestiftet hatten, wurde zum beliebtesten Treffpunkt der Stadt. Das Caféhaus selbst wirkte in seinem leichten, orientalischen Stil anziehend und einladend zugleich, nicht nur für das vornehme, hier verkehrende Bürgertum, das die gediegene Atmosphäre zu schätzen wußte, sondern auch für Künstler und Literaten, die sich hier in angestammten Nischen und reservierten Kabinetten trafen. Hugo R. Bartels beschreibt rückblickend das Leben der Bohème im Café Kröpcke der zwanziger Jahre:

"Damals war "Kröpcke" Treffpunkt, Heim, Haus, Arbeitsplatz und Diskutierbude. Journalisten, Maler, Schauspieler, Schriftsteller, Architekten, Kunstkritiker, Philosophen, Tänzerinnen und Primaballerinen trafen sich hier. Sie bildeten keinen Club. Wer ihnen den Namen "Kröpcke-Indianer" angehängt hat, ist heute nicht mehr auszumachen. Mag sein, daß er aus jener Zeit stammt, da wir beschlossen, jene runden, steifen Hüte zu tragen, die man "Bombe" nennt. Das geschah aus Gründen der Distanzierung ... So sehr wir mitten im geistigen und künstlerischen Geschehen jener Zeit waren, so abseits wollten wir sein von den anderen, die im Kröpcke saßen, den "Bürgern", denen die übrigen Räume des Cafés überlassen blieben. (...) Wir bildeten uns ein, das Café hätte etwas Pariserisches ..."³⁸

Bild 17

Im Zentrum der City

Kröpcke: Verkehrsknotenpunkt der Stadt.



Der Blick vom Hauptbahnhof über den Kröpcke zur Marktkirche zeigt das geschäftige Treiben im Zentrum der Stadt. Die Kreuzung wird nunmehr von den beiden Eckhäusern an der Karmarschstraße dominiert: links das ins Continental-Hotel verwandelte und umgebaute ehemalige Polytechnikum und rechts das Eckhaus des Tapetenfabrikanten Brakebusch.

Obwohl der motorisierte Individualverkehr 1906 noch nicht nennenswert ins Gewicht fiel, zeigt das Straßenbild bereits eine hohe Verkehrsdichte, bestehend aus Pferdedroschken, Pferdeomnibussen, Radfahrern und Fuhrwerken. Besonders auffallend ist das ausgebaute Schienennetz der Straßenbahn, das den innerstädtischen Personen- und auch Güterverkehr strahlenförmig auf den Kröpcke zentriert.

Hinsichtlich des Personen- und Güternahverkehrs hatte die Eisenbahn nach der Jahrhundertwende eine gewisse Konkurrenz in der Straßenbahn erhalten. Ursprünglich nur auf die Personenbeförderung in der Stadt ausgerichtet, hatte sie ihren Betrieb 1872 mit einer Pferdebahnlinie zwischen Königsworther Platz und Döhrener Turm begonnen. Zwar verdrängte bereits 1893 der aufgenommene elektrische Oberleitungsbetrieb in wenigen Jahren die Pferdebahnen, mußte sich aber bis etwa 1906 innerhalb der dicht bebauten Innenstadtbereiche mit vorgespannten Akkumulatorenzugwagen abgeben, da man Oberleitungen für zu gefährlich hielt und als Verunstaltung des Stadtbildes betrachtete. Trotz dieser Behinderungen wuchs das Straßenbahnnetz unaufhörlich, verdichtete sich in der Stadt und griff, in der Regel den großen Ausfallstraßen folgend, weit ins Land hinaus bis Langenhagen, Groß-Burgwedel, Sehnde, Hildesheim, Pattensen und Barsinghausen. Hannover verfügte 1911 mit einem Streckennetz von 236,8 km über eines der längsten Überlandstraßennetze im Deutschen Reich.³⁹

Die umfangreiche Verkehrserschließung der Stadtränder mit dem Zentrum war eine der wesentlichen citybildenden Voraussetzungen sowohl für die Grundnahrungsmittelversorgung der Innenstadt als auch für den Personentransport zwischen Wohnort und Arbeitsplatz oder den großen Einkaufsstraßen im Herzen der Stadt.

Der geschäftige Teil der Georgstraße



Die rasante Bebauung zu beiden Seiten der westlichen Georgstraße mit zahlreichen Geschäfts- und Warenhäusern führte diesem Teil der Straße nicht nur die stärkste Publikumsfrequenz der Stadt zu, sondern schuf auch den städtebaulichen Anschluß zum Steintorviertel, das sich in den vorangegangenen Jahren ebenfalls in einen modernen großstädtischen Stadtteil entwickelt und sich bis weit in die Goethestraße und in andere umliegende Straßen ausgedehnt hatte.

Gegenüber ihrem repräsentativen Charakter vom Kröpcke zum Aegi zeigte die Georgstraße vom Kröpcke zum Steintor mehr ihr Alltagsgesicht (siehe auch Bild 9). Es waren nicht nur die Warenhäuser mit ihren verbilligten Massenangeboten, die ein vielschichtiges Publikum anzogen, sondern auch die ständig steigende Zahl von Vergnügungsstätten, Kneipen, Cafés und Attraktionen, die in der übrigen Stadt in solch breiter Angebotspalette nicht zu finden waren. Hier boten Blumenfrauen ihre Waren, Kinder in der Weihnachtszeit Hampelmänner zum Kauf an, hier führten ambulante Händler neueste Kuriositäten vor, hier mischte sich die Demimonde unter die Passanten. Bereits im Jahre 1880 wußte der "Hannoversche Courier" von Skandalszenen vor der "Ewigen Lampe" an der Packhofstraßenecke zu berichten. "Wie üblich" waren Dimen

in den Tumult verwickelt, "welche gerade hier, in der belebtesten Gegend der Stadt, unbehelligt ihr Wesen treiben."⁴⁰ Aber sonst war der westliche Teil der Georgstraße durchaus honorig.

Die Photographie zeigt den Blick von der Nordmannstraße in die Georgstraße Richtung Kröpcke. Halblinks deutet das Karstadt-Eckhaus (siehe Bild 24) die Einfahrt zur Schillerstraße an. Rechts gegenüber steht das mit architektonischem Zierrat herausgeputzte Geschäftshaus der "Georgspassage", eine jener damals in Mode gekommenen überdachten Einkaufszeilen (siehe Bild 23). Im Jahre 1910 verzeichnete das Adreßbuch für die "Georgspassage" zahlreiche Firmen und Namen, darunter Bodes Geldschrankfabrik, die Zigarrenhändler Fremy und Schütte und die Lederwarenfabrik Horstmann und Sander.

Anbindung ans Steintorviertel.

An dieser Stelle teilte sich auch der Verkehrsfluß der Georgstraße. In Richtung Linden und Herrenhausen ging es bis zur Goethestraße und Langen Laube weiter die Georgstraße entlang. Der Verkehr nach Hainholz und Vahrenwald folgte seit 1876 der Nordmannstraße, die Ferdinand Wallbrecht quer über den Hof der teils abgebrochenen, teils zu Wohnungen umgebauten Artilleriekaserne geführt hatte. Hier im Steintorviertel präsentierte sich die nüchterne Großstadt. Bei der Anlegung ihrer nicht gerade breiten Straßen wie beim Bau ihrer hohen Häuser hatten ausschließlich Zweckmäßigkeit und Ertragsberechnung Pate gestanden. So waren nach 1880 auch in Hannover die ersten Straßenschluchten entstanden, in die selbst die hochstehende Sommersonne nur knapp hineinschien.⁴²

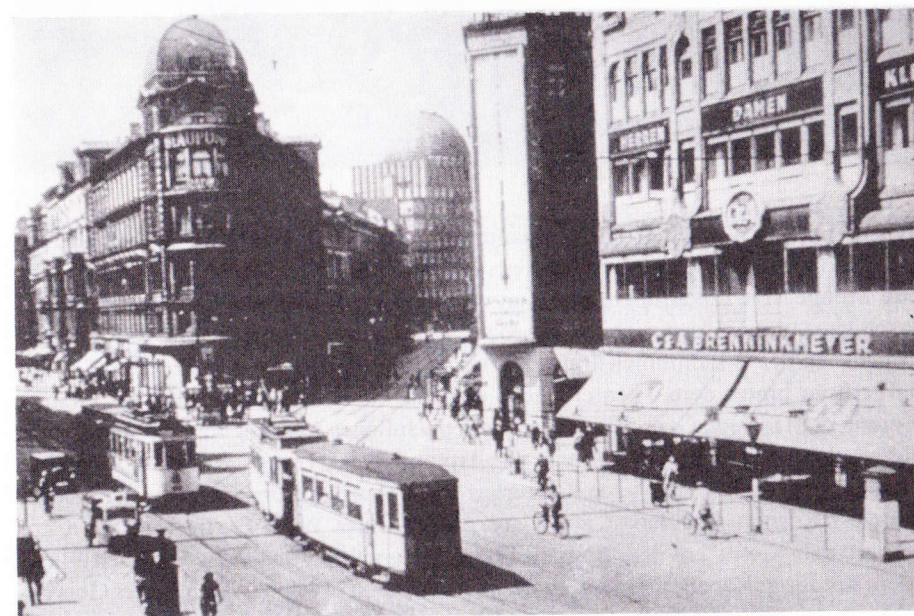
Die City hatte sich also weit ins Steintorviertel ausgedehnt, fand aber immer noch in der Georgstraße ihre repräsentativste, großzügigste und attraktivste Ausprägung und nach wie vor ihren geschäftigsten, belebtesten und verkehrstechnischen Mittelpunkt.



Anzeiger-Hochhaus

Ende der 20er Jahre hat sich die bauliche Situation verändert. Die Gebäude sind modernisiert worden, der Verkehr hat zugenommen und im Hintergrund, am Ende der Nordmannstraße, ist zwischenzeitlich eines der markantesten Gebäude der Stadt entstanden: das Anzeiger-Hochhaus.

Der Verleger des "Hannoverschen Anzeiger" August Madsack hatte auf Vermittlung des Stadtbaurats Elkart den Architekten Fritz Höger beauftragt, einen Entwurf für ein modernes Verlags- und Druckgebäude zu entwerfen. Anknüpfend an historische Formen des norddeutschen Klinkerbaus schuf Höger 1927/28 einen den Erfordernissen des damaligen Produktionsablaufs einer Tageszeitung gerecht werdenden Zweckbau. Das Gebäude beherbergte neben den Redaktions- und Konferenzräumen ein Café und unter der Kuppel eines der wenigen Planetarien in Deutschland. Die eigentlichen Produktionsgebäude erstreckten sich hinter dem Hochhaus bis zur Stiftstraße.



Café-Kultur in der City



Neben Handel, Wirtschaft und Verwaltung, neben Geschäfts- und Warenhäusern, entstanden im Georgstraßenbezirk bereits seit dem letzten Drittel des 19. Jahrhunderts jede Menge von Lokalitäten, die Kurzweil und Zeitvertreib durch Unterhaltung, Geselligkeit und Amusement bis in die späte Nacht hinein anboten. Da war das "Pilsener Urquell" in der Windmühlenstraße, Battermann in der Kleinen Packhofstraße, das Bürgerbräu hinter dem Theater, nicht weit davon Knickmeyer mit dem kleinen "Sommergarten" und Genregemälden mit beträchtlicher Ausdehnung. Neben solchen Bierlokalen gab es Weinrestaurants wie Tiptop, später Traube, Pust und Kasten in Kastens Hotel. Es gab die vielen Konzertcafés mit Hauskapellmeistern wie Fred Bode, Dengler, Rösner: Residenz-Café, Café Astoria oder Wien-Berlin und das Café Continental: "Conti", in dem Bernard Ette und Barnabas von Geczy vor überfülltem Raum mit ihren Kapellen gastierten. Ferner das schon erwähnte "GOP", der Georgspalast, in den gegen Ende der zwanziger Jahre auch amerikanische Unterhaltungsmusik einzog. Auch Adam Pfefferles Wiener Café, ein Dorado für Zeitungsleser, noch zu später Stunde von denen aufgesucht, die eine lange Nacht mit einer Tasse Kaffee beschließen wollten, es sei denn, sie bevorzugten die vielgelobte Linsensuppe in der

Wiener Stube nebenan - und selbstverständlich Café Kröpcke. In diese Konzentration von Gastlichkeit gehörten ebenso die Restaurationsbetriebe der großen Hotels wie die kleinen und alten Kellerlokale "Ewige Lampe" und "Alte Flöte". Weiterhin gab es eine große Anzahl Kabarets, wie z.B. Esplanade, Kammerbrett, Faun und Löwenbräu. Es gab die nach 1918 schnell auftauchenden und ebenso schnell wieder verschwindenden "Dielen" und im Anfang des Jahrhunderts das Grand Hippodrom in der Reitwallstraße. Für weitere gesellige Angebote sorgten die vielen Konditoreien wie Jahns, Hartmann, Kreipe, Mundt und die Holländische Kakaostube.⁴³

Im Jahre 1921 übernahm Konditormeister Friedrich Bartels die damalige "Cacao-Probierstube" der Firma van Houten, die sich unter dem Namen "Holländische Kakaostube" als Konditorei schon bald eines regen Zuspruchs erfreute. Als die vorhandenen Geschäftsräume auf dem Grundstück Ständehausstr. 6 nicht mehr ausreichten, wurde sie 1928 in das gegenüberliegende Haus, Ständehausstr. 2, verlegt. Aber der ständig wachsende Kundenkreis bedingte schon 1930 eine erneute Geschäftserweiterung.⁴⁴

Dies ist ein beredtes Beispiel für das gestiegene Konsum- und Unterhaltungsbedürfnis des Publikums in den zwanziger Jahren, dessen wachsende und vielschichtige Ansprüche besonders im Georgstraßenbereich abgedeckt wurden.

Die großen Kinopaläste in der City

Auch die zeittypischen Phänomene bestimmten das architektonische Straßenbild des Zentrums. Neben den Warenhäusern, die zum Symbol und Ausdruck der wachsenden Konsumgesellschaft wurden, etablierten sich zunehmend die neuen "Kinopaläste", in denen die kommerzielle Massenkultur unter anderem ihren Niederschlag fand.

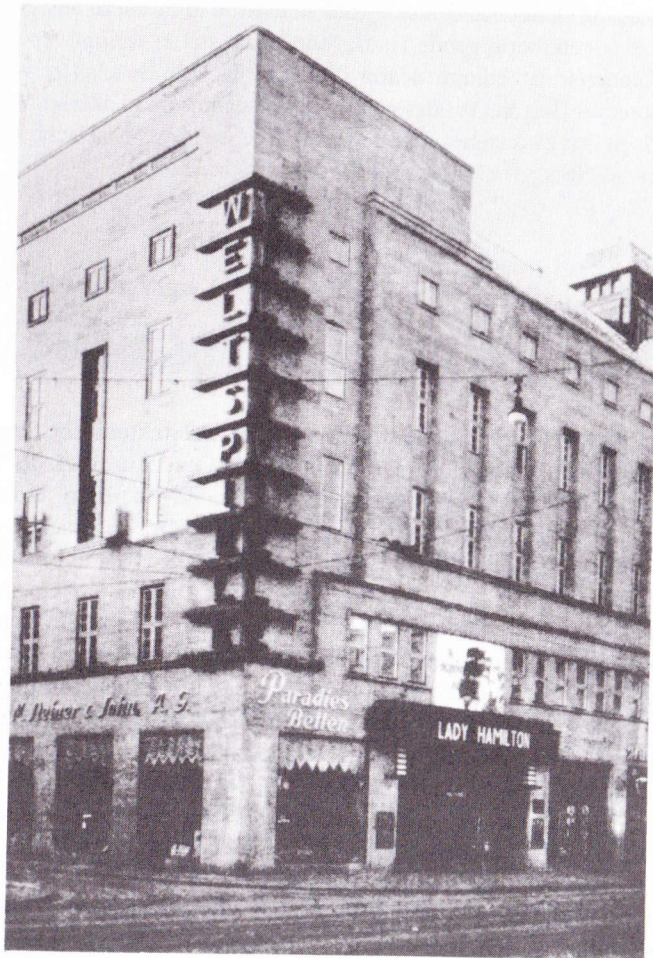
Während in den Außenbezirken das "Floh-" oder "Puschen"-Kino immer noch jenes Publikum bediente, das seit den Kindertagen des Stummfilms in die Kinematographen-Kneipen geströmt war, traten um die Mitte der zwanziger Jahre im Stadttinnern die großen Kinopaläste den Kampf um die letzten Bastionen der bisherigen Kinoverweigerer an, umschmeichelten mit Luxus und Ausstattung und mit Erstaufführungsfilmen den sogenannten besseren Geschmack, der bisher im Kinobesuch, wie Thomas Mann es einmal formulierte, "eine niedrige und wild demokratische Massenunterhaltung" sah.⁴⁵

Im Jahre 1926 gab es im gesamten Stadtgebiet 13.580 Plätze in 24 Kinos: Die größten befanden sich in der Innenstadt, solche mit 1.000 Plätzen und mehr: Decla-Lichtspiele und Ufa-Palast am Aegi, die Palastspiele in der Bahnhofstraße, das Central-Theater im Goethehaus und die Weltspiele in der Georgstraße.

In diesen Lichtspielhäusern dominierten leichte Unterhaltungsfilme mit Titeln wie "Launen des Glücks", "Mutterherz" oder "Arme kleine Eva". Proletarische Filme oder

Produktionen mit brisanten politischen Themen wurden selten vorgeführt. Die Tendenz der Weimarer Republik, die Protagonisten der Unterhaltungsindustrie zu idolisieren, schlug sich besonders in der Massenbegeisterung für den Kinofilm nieder. Willy Fritsch, Greta Garbo, Marlene Dietrich oder Lilian Harvey wurden zu erklärten Publikumslieblingen.

Die großen Warenhäuser und die Kinopaläste dokumentierten eine fortgeschrittene Massengesellschaft mit Massenkonsum und -medien. Gerade die Anhäufung dieser Zweckbauten in der City unterstrich die Anziehungskraft des Stadtteils. Die Anlässe für das städtische Publikum, das Zentrum aufzusuchen, wurden immer vielfältiger und von den Tageszeiten unabhängiger.



Die Georgs-Passage



Eine weitere Sehenswürdigkeit war die Georgs-Passage, jene überdachte Ladenzeile, die von der Georg- zur Heiligerstraße führte und auf alle Schichten der Bevölkerung ihre Anziehungskraft ausübte. Sie wurde 1900 als Teil eines großen Geschäftshauses (siehe Bild 18) errichtet, war 72 Meter lang und 5 Meter breit. In einer Nische über dem repräsentativen Eingang tötet der steingewordene Namenspatron der Passage, der heilige Georg, einen Drachen und schützt die Eintreffenden vor der Witterung. Die Passagenmitte wurde durch eine achteckige Rotunde betont, die von einer Kuppel überwölbt war und deren grünlich schimmerndes Glas eine besondere Atmosphäre schuf. Die sechs Bogenfelder des Oktogons zierten Wandgemälde, die großen hannoverschen Firmen wie Bahlsen und Günther Wagner gewidmet waren. In dieser künstlichen Welt befand sich seit Mai 1901 auch die größte Attraktion der Passage, Hannovers erstes "Automatisches Restaurant", wo dem Hungrigen schon für 10 Pfennig allerlei nahrhafte Leckereien entgegenrutschten, wo der Durstige ebenso automatisch sein Glas mit hiesigen oder fremden Bieren gefüllt erhielt und wo für einen eingesteckten Obulus künstliche Vögel in ihren Bauern zu zwitschern anfangen oder elektrische Klaviere ganz nach Wunsch die neuesten Melodien klimperten.⁴⁶

Friedrich Georg Jünger beschreibt seine Eindrücke über die Georgs-Passage in der Erzählung "Afrikanische Spiele": "Ich folgte dem Verkehr, der noch sehr lebendig war, bis in die Hauptstraße, um endlich von einem jener geschlossenen Verkaufsgänge eingesogen zu werden, die man Passagen nennt, und in denen man zu jeder Stunde auf Gestalten stoßen wird, deren einzige Aufgabe im Schlendern oder im Verweilen besteht ...

Dieser Ort, an dem die Straße etwas von der verdächtigen Wärme eines rot beleuchteten Hausflures gewann, und die Geschäfte an die Schaubuden auf den Jahrmärkten erinnerten, schien mir wohl geeignet für jemanden, der sich auf der Flucht befand ...

Ich verbrachte einige Zeit, die zweifelhaften Postkarten zu studieren, die in ungeheuren Mengen hinter den Schaufenstern aushingen... auf der anderen Seite des Ganges lag ein erleuchtetes Restaurant. Beim Eintreten sah ich, daß es automatisch betrieben war. Die verschiedensten, für das Auge bunt zubereiteten, Speisen standen auf runden Platten oder in keinen Aufzügen zur Wahl, und man brauchte nur ein Geldstück einzuwerfen, um durch ein schnurrendes Uhrwerk bedient zu werden. Ebenso konnte man kleine Hähne veranlassen, alle Getränke, die man sich denken mochte, in ein darunter gehaltenes Glas zu sprudeln. Für den, der so, von unsichtbaren Kräften bedient, gespeist und getrunken hatte, standen andere Apparate bereit, die bunte Bilder zeigten oder in Hörmuscheln kurze Musikstücke ertönen ließen. Selbst der Geruchssinn war nicht vergessen, denn es gab auch sinnreiche Zerstäuber, aus denen man sich durch winzige Düsen wohlriechende Flüssigkeiten mit exotischen Namen auf den Anzug sprühen lassen konnte...

Diese Zerstreuung bereitete mir ein Vergnügen, das wie jede Berührung mit der automatischen Welt nicht ohne einen Stich von Bösartigkeit war. Auch war mir nicht unbekannt, daß gerade an solchen Orten die Polizei ihre besten Fischgründe besitzt.¹⁴⁷

Bild 24

Kaufhäuser/Passagen

Vom Bankhaus zum Großkaufhaus

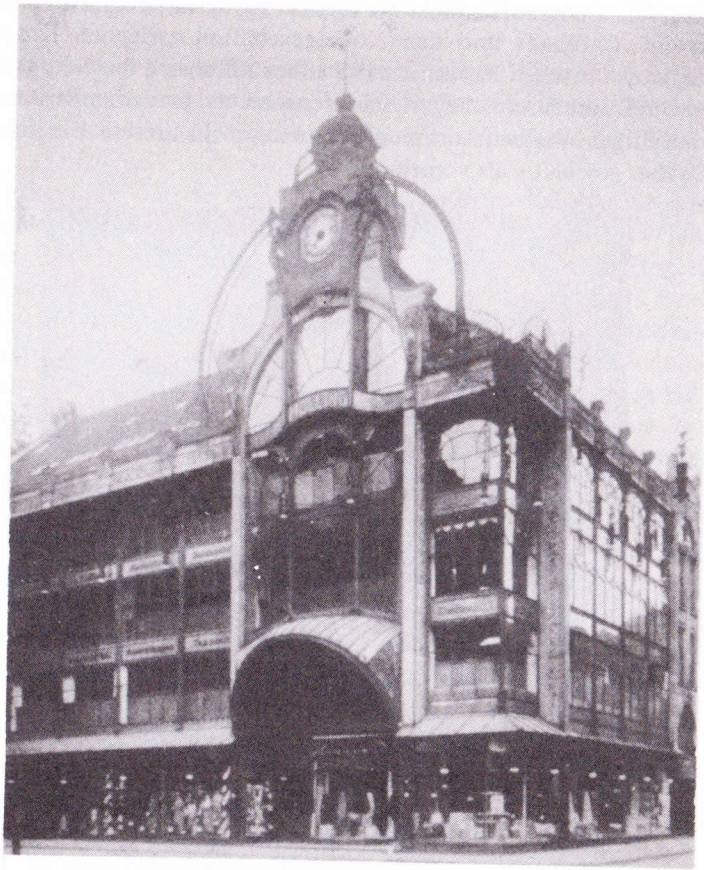
An der Ecke Schiller-/Georgstraße stand seit 1857 die Hannoversche Bank. Die Hannoversche Bank war als eine der ersten Aktienbanken im Königreich Hannover gegründet worden und war mit dem Recht ausgestattet, eigene Banknoten auszugeben. Dieses Notenbankprivileg übte sie bis 1889 aus. Danach war sie als reine Geschäftsbank tätig. 1920 wurde sie mit der Deutschen Bank vereinigt.

Der Bau der Bank an dieser Stelle hatte sicher Signalwirkung für eine regere Bautätigkeit. In den 80er Jahren war die Schillerstraße bis zum Bahnhof lückenlos bebaut. Als die Bank 1903 ihren Neubau am Geogsplatz bezog, riß die Firma Karstadt das Gebäude ab und baute an seiner Stelle das erste große Warenhaus der Stadt. Der Bau des

Kaufhauses machte gleich zwei Trends sichtbar, die sich schon seit geraumer Zeit angedeutet hatten: Zum einen gewann damit das zunehmende Alltagsgesicht der Georgstraße an Profil und zum anderen wurde auch der Konzentrationsprozeß der Geschäftshäuser immer deutlicher, der sich im Verkehrsmittelpunkt der Stadt vollzog. Damit bestand die Georgstraße nicht nur aus der repräsentativen Promenade, dem Hoftheater und Caféhaus und den Nobelgeschäften zwischen Kröpcke und Aegidientorplatz. Zwischen Kröpcke und Steintor füllte sich die Georgsstraße mit Waren- und Großkaufhäusern, die mit Schaufenstern und moderner Reklamemalerei auf ihre vielfältigen Verkaufssortimente hinwiesen. In diesem Bereich war die Georgstraße eher geschäftig als vornehm.



Die Kaufhäuser: Kathedralen des Konsums



Daß die Warenhäuser in ihrer Blütezeit vor dem Ersten Weltkrieg zu Symbolen der Massengesellschaft schlechthin wurden, haben sie vor allem den Architekten zu verdanken. Die Entwicklung führte von der Wohnhausform der Anfangsjahre zu monumentalen Zweckbauten mit repräsentativem Charakter. So läßt sich in der deutschen Warenhausarchitektur, auch in Hannover, bis zum Ersten Weltkrieg eine fortschreitende Monumentalisierung feststellen. In ihren Anfängen hatten sich die Warenhäuser auf Billigwaren und eine weniger kaufkräftige, aber zahlreiche Kundschaft eingerichtet. Gerade die Konfektionsprodukte boten den weniger betuchten Käufern eine preiswerte Möglichkeit, Oberbekleidung von der "Stange" zu kaufen, ohne

weiterhin die bis dato übliche und teure Maßanfertigung der Schneiderstuben in Anspruch nehmen zu müssen. Nun mußte das Sortiment in Richtung auf Waren besserer Qualität erweitert werden. Dazu brauchte man Kunden aus den gehobeneren Schichten - Leute, die es bisher nicht schicklich gefunden hatten, sich in diesen Kaufstätten sehen zu lassen. Das Warenhaus konnte, wie Salman Schocken 1913 schrieb, "sich diese Möglichkeit (...) nur dadurch schaffen, daß es anstelle seiner bescheidenen, einfachen Verkaufsräume große, repräsentative Warenpaläste aufrichten ließ, die schon ihrer ganzen Ausstattung und Einrichtung nach eine Sehenswürdigkeit des Ortes wurden, die als prächtige Ausstellungshallen dem Warenhaus den Zulauf auch der Käufer für bessere und teurere Stücke brachten." Bedingt durch die Erweiterung des Verkehrsnetzes veränderte sich die Haltung der Käufer der Provinz und auf dem flachen Lande. Der persönliche Einkauf in den Geschäften der Großstadt machte besonders für die Damen den Einkauf zu einem Vergnügen. Regelmäßige Reisen in die Großstadt wurden zur selbstverständlichen Lebensbedingung für die Oberschichten der Provinzialbevölkerung. Für die Geschäfte der Großstadt wurden die Geschäfte der auswärtigen Besucher bald wichtige Faktoren, besonders für die teuren und wertvollen Waren. Durch die so vollzogene Aufwertung der Kaufhäuser konnte auch die örtliche Oberschicht allmählich als Käufer gewonnen werden.⁴⁸ Die Demokratisierung des Konsums setzte nicht nur Menschen- und Warenströme frei, die im modernen Zentrum aufeinandertrafen, sondern transformierte auch die bisherige profane Einkaufsnotwendigkeit zu einem unter Umständen bedürfnisunabhängigen Erlebniseinkauf.

Diese Entwicklung ist dem Kaufhaus Molling, das bis zu seiner Zerstörung im 2. Weltkrieg Ecke Seilwinder-/Osterstraße stand, fast auf den Leib geschrieben. Seit der Firmengründung 1862 erweiterte sich das Weißwaren- und Wäschegeschäft ständig. Nach und nach wurden die Nachbargrundstücke erworben, bis das neue, nur aus Eisen und Glas erbaute, vierstöckige Geschäftshaus entstand. Unter Anteilnahme der Kaufmannschaft und der Bevölkerung Hannovers - der Neubau galt damals als Sehenswürdigkeit und Sensation - wurde das Damenmodekaufhaus 1904 eröffnet. 180 Angestellte bedienten die stetig wachsende Kundschaft auf einer 3.000 qm großen Verkaufsfläche. Neben den vielfältigen Vergnügungstätten bildeten die großen attraktiven Warenhäuser, die Kathedralen des Konsums, einen wesentlichen Faktor in der City-Bildung Hannovers.

Die City wird zum Aufmarschgebiet politischer Machtdemonstrationen



Im letzten Drittel der Weimarer Zeit verschärften sich die politischen Auseinandersetzungen. Auch in Hannover wurden die Straßen, besonders in der Innenstadt, zu Schauplätzen großer Demonstrationen und gewalttätiger Konfrontationen. Die breite, repräsentative Georgstraße und die ständig große Publikumsfrequenz, die hier stattfand, bot sich geradezu für politische Demonstrationen und Agitationen an. Das Straßenleben des Zentrums geriet mehr und mehr zum Darstellungsforum parteipolitischer Inhalte. Für die Nazis galt der gewerbetreibende Mittelstand als einer der Hauptadressaten ihrer Agitation. Dabei richtete sich die Propaganda der Partei nicht gegen die kapitalistisch organisierte Verteilung der gesellschaftlichen Güter, sondern attackierte Warenhäuser, Einheitspreisgeschäfte und "marxistische" Konsumvereine als unerwünschte Betriebsformen. Kompliziert durchschaubare Konzentrationsprozesse im Wirtschaftsleben wurden auf diese Weise in demagogischer Absicht simplifiziert dargestellt und in das antisemitische Weltbild der NSDAP eingefügt. So kam es beispielsweise anlässlich der bevorstehenden Eröffnung des Kaufhauses Woolworth im August 1932 zu

provokatorischen Ausschreitungen der SA in der Innenstadt Hannovers, die nur durch massive Polizeieinsätze unterbrochen werden konnten.⁴⁹ Nach der Machtübernahme 1933 wurden die jüdischen Geschäfte und Warenhäuser zwangsenteignet - im Jargon der Naziverbrecher hieß das euphemistisch "Arisierung" - und systemkonformen Konkurrenten oder Interessenten überschrieben. Noch heute verdankt manch hannoversches Unternehmen sein Gründungsdatum dieser kriminellen Praxis.

Aber auch der öffentlich-städtische Raum wurde von den Nationalsozialisten als Propagandainstrument und Aufmarschgebiet okkupiert. Wie auf der Photographie zu erkennen ist, marschieren die SA-Kolonnen durch eine mit Hakenkreuzen geschmückte Georgstraße vom Steintor in Richtung Kröpcke. Die City wurde zum bevorzugten Aufmarschgebiet nationalsozialistischer Machtdemonstration mit Paraden, Marschkolonnen und Beflaggung. Die NS-Städtepolitik in Hannover schuf nicht nur Pläne zur Altstadtsanierung, um die vielfach politisch unbequemen, dort ansässigen Bewohner aus der City-Nähe zu vertreiben, sondern entwickelte monumentale städtebauliche Visionen, die vom "Triumph der nationalsozialistischen Ordnung" künden sollten: Foren für die Partei und den Staat, Aufmarschplätze, eine Achse quer durch die Innenstadt u.a.m. Noch bis zum März 1945 wurde an den Plänen für eine monumentale Säulenarchitektur am Maschsee und für einen den Marschkolonnen angepaßten Städtebau gearbeitet, um Hannover die "fehlenden städtebaulichen Höhepunkte" im Sinne des nationalsozialistischen Geistes zu geben - und das zu einer Zeit, in der die alten städtebaulichen Höhepunkte bereits in Schutt und Asche lagen und sich die verbrecherische Hybris vom "Triumph der Ordnung" in ihr Gegenteil verkehrt hatte: in Zerstörung, Tod und Chaos.

Das Ergebnis: Eine Stadt in Trümmern

Karl Schiefer schrieb 1953 über "Hannovers schwerste Stunde": "Vierzig Minuten hämmerte die Kriegsfurie; nach diesen vierzig Minuten war Hannover nicht mehr. Zwar hatte schon der Mittagsangriff vom 26. Juli 1943 die Oper, die Marktkirche, das Leineschloß, das Café Kröpcke und das Altstadtviertel rund um den Holzmarkt ausgelöscht, der 22. und 27. September neben anderen Angriffen Verluste an Menschenleben und schwere Schäden verursacht. Nun aber war das Ende da. Das Gesicht der Stadt ging im Bersten der Sprengbomben und Luftminen, im Hagel der Brandbomben und Phosphorkanister unter."⁵⁰

Das war der Luftangriff in der Nacht vom 8. zum 9. Oktober 1943: Hannover war "coentrisiert" worden. Nicht nur die Altstadt lag am Boden und unzählige Wohnhäuser in den angrenzenden Stadtteilen, sondern auch zahlreiche Gebäude in der City. "Die Häuser in der Georgstraße waren dahin, vor allem die schönen Häuser wie die von Weitz



und Lameyer. Einsam stand die Kröpcke-Uhr. So ging es fort bis zum Steintor. Die (Georgs-)Passage war zur Hälfte geborsten. An dieser Ecke loderte das Feuer. Hier wie allenthalben brannte und flackerte es.⁵¹

Etwa 900.000 Brandbomben, 50.000 Phosphorbomben, 34.000 Sprengbomben und 950 Luftminen hatten in 88 Tagen und Nächten das vernichtet, was in jahrhundertelanger Arbeit errichtet worden war. Mehr als 6 Millionen Kubikmeter Trümmer bedeckten das Stadtgebiet. Die Einwohnerzahl war von 472.200 auf 217.000 gesunken. Denn wer es irgend einrichten konnte, war geflohen vor dem Bombenhagel, unter dem die Stadt in Schutt und Asche versank. 5.000 Menschen verloren in den Luftangriffen ihr Leben.⁵²

Wege aus dem Chaos

Der Krieg hatte das Gesicht der Stadt gründlich verwüstet, und nach seinem Ende 1945 hatten die neu gewählten Stadtverwaltungen Probleme zu bewältigen, wie sie weder vor ihren Vorgängern noch ihren Nachfolgern je gestanden hatten. War es überhaupt möglich, diesen wohl tiefsten und schmerzlichsten Einschnitt in der Entwicklung der Stadt zu überbrücken? Gab es noch eine Verbindung zwischen dem Vergangenen und dem Zukünftigen? Gab es Wege aus dem Chaos?

Trümmerbeseitigung und -verwertung, die Instandsetzung der Wasser-, Strom- und Gasversorgung und der Wohnungsbau waren die vornehmlichsten Aufgaben der ersten Nachkriegsjahre. Aber auch die neue Stadtplanung wurde in Angriff genommen. 1949 war die Aufbauplanung für die fast völlig zerstörte Innenstadt abgeschlossen, 1950 wurde mit der Planung für das gesamte Stadtgebiet begonnen, und 1951 konnte der Rat der Stadt den Flächennutzungsplan beschließen. Damit war die Grundlage geschaffen, auf der sich der Aufbau Hannovers vollziehen konnte.

Der Blick aus dem Café Kröpcke auf die Trümmerlandschaft des westlichen teils der Georgstraße verdeutlicht zweierlei: das Ausmaß der Zerstörungen, aber auch die rasche Wiederbelebung des Stadtzentrums.



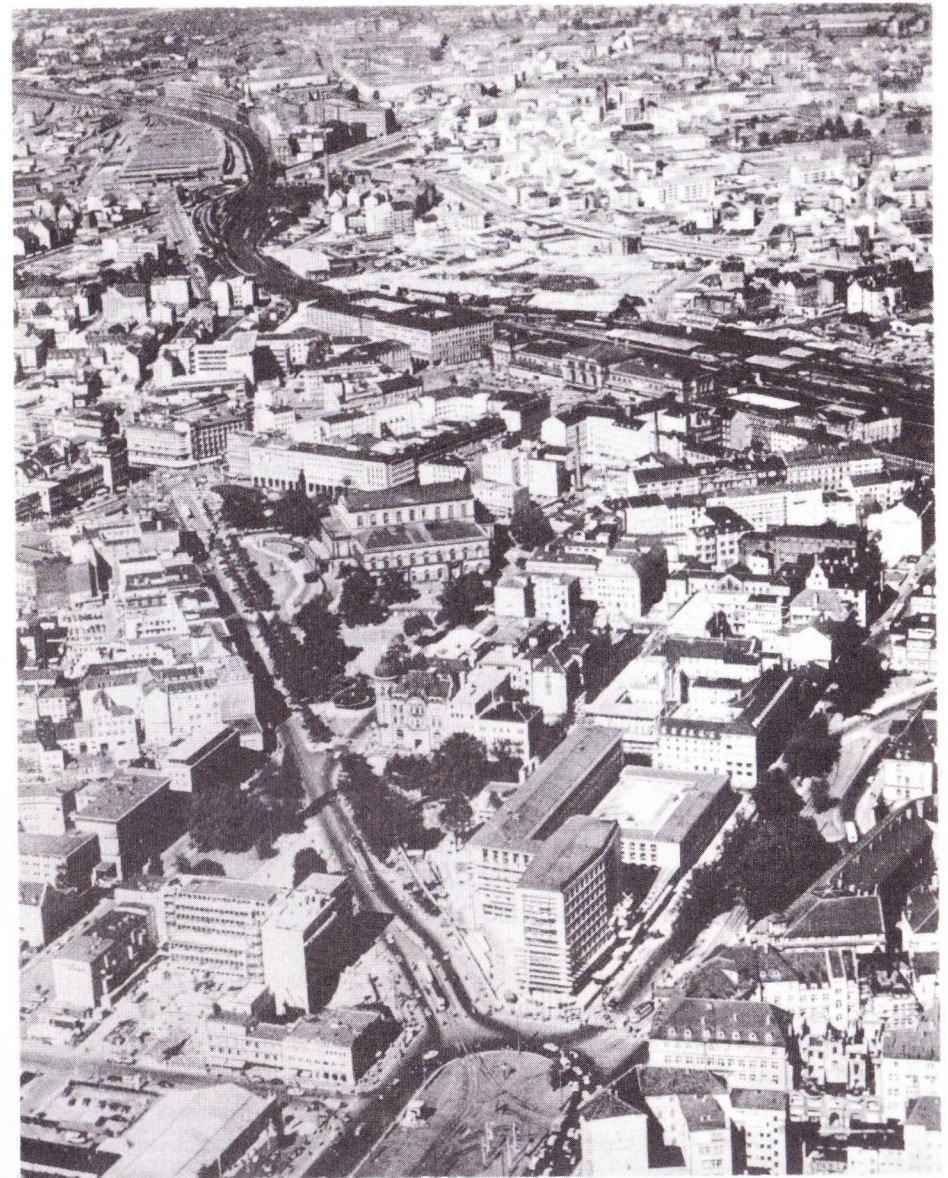
Geschäftsleben nach dem Krieg



Die ersten Nachkriegsjahre stellten zunächst das ursprüngliche Stadtwesen als Versorgungszentrum auf den Kopf. Die städtische Bevölkerung ging nun in die von der Kriegszerstörung verschont gebliebene ländliche Umgebung, um dort noch verbliebene Wertsachen gegen Lebensmittel einzutauschen oder zu "hamstern" und zu "stoppeln". Nur allmählich etablierte sich wieder in den Trümmern der ehemaligen City ein improvisiertes "Geschäftsleben" mit hölzernen Verkaufstischen und ähnlichen primitiven Warenständen. Der Schwarzmarkt blühte und hatte sein Zentrum vom Bahnhof bis in die Georgstraße hinein, Tausch- und Kompensationsgeschäfte bestimmten den Alltag, der Warenaustausch fand größtenteils unter freiem Himmel statt, bis die ersten bescheidenen Geschäftsläden entstanden. Bereits 1949 gab es wieder die erste Schaufensterbeleuchtung in Hannover. Das langsam entstehende Geschäftsleben der Nachkriegsjahre zentrierte sich wieder in der Innenstadt.

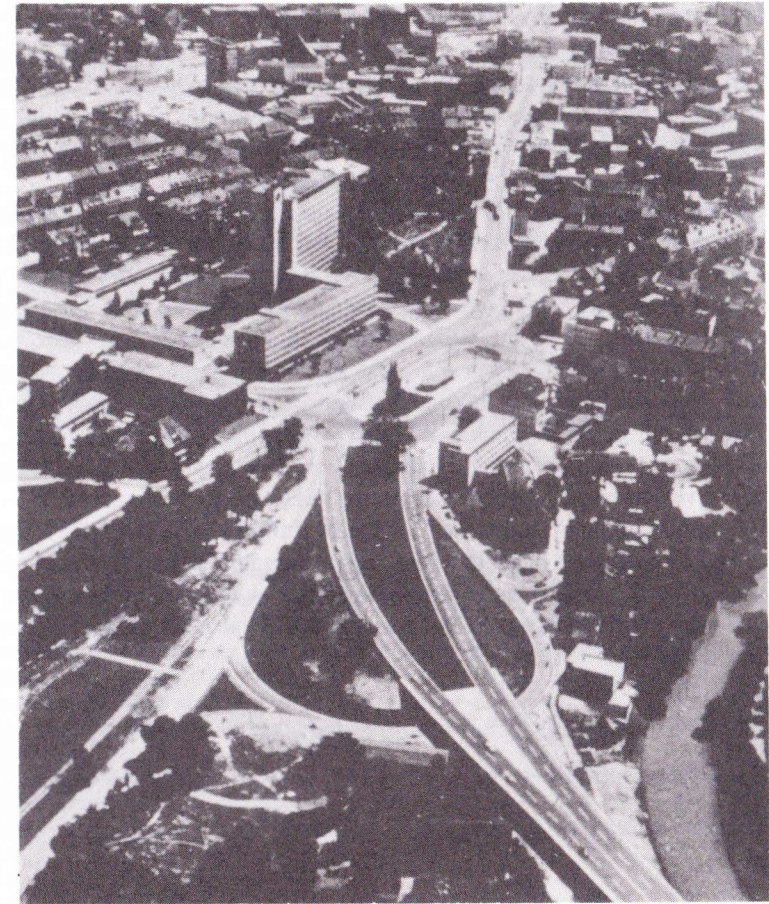
Die Stadtverwaltung unterstützte diese Entwicklung. Nicht umsonst gehörte der Wiederaufbau des Café Kröpcke und des Opernhauses zu den ersten baulichen Aktivitäten der Jahre 1947-50.

Nicht Wiederaufbau, sondern Neuaufbau



Mit dem Aufbau der ehemaligen geselligen und kulturellen Mittelpunkte der Stadt waren erneut die städtebaulichen Grundsteine gelegt, die bereits vor über hundert Jahren auch schon die Entwicklung zur Citybildung eingeleitet hatten. Daß sich dieser Prozeß wiederholen würde, war trotz der schwierigen Ausgangssituation abzusehen: Der Krieg und seine furchtbaren Folgen hatten nichts an der günstigen wirtschaftsgeographischen Lage und der Stellung Hannovers als Mittelpunkt des niedersächsischen Raumes zu ändern vermocht. Von daher war es nötig, zunächst kurzfristig, aber auch zukunftsorientiert, dieser Funktion wieder gerecht zu werden. Der zerstörte Stadtkern bot nun die Möglichkeit, verkehrspolitische und citybildende Maßnahmen zu ergreifen, die die gewachsene Struktur der Innenstadt in den Vorkriegsjahren erschwert hatte. Als allgemein konsensfähig erwies sich in den Anfangsjahren das Planungsziel, die mittelalterliche Kapselanlage der Altstadt endgültig zu sprengen und in der Stadtmitte "ein Zentrum des Geschäftslebens zu schaffen ..., dem erfahrungsgemäß eine Vermischung mit Wohnungen abträglich wäre." Statt ehemals geplanten 6.500 Wohnungen im Bereich der Altstadt wurden nur noch 1.000 anvisiert, eine Konzeption, der man heute - wenn man an die Verödung der Innenstadt in den Abendstunden denkt - sicherlich nicht mehr ungeteilten Beifall spenden würde.⁵³

Erschließung durch Tangenten



Seit Ferdinand Wallbrecht zwischen 1880 und 1890 die Bahnhofstraße über die Georgstraße hinweg in die Altstadt hinein verlängert hatte, war die Kreuzung mit der Georgstraße, an der das Café Kröpcke stand, der zentrale Verkehrsknotenpunkt im Zentrum Hannovers. Auch in der Neu- und Wiederaufbauphase behielt der Kröpcke-Platz diese Funktion.

Schon früher kreuzten sich alle Fernstraßen, die die Stadt berührten, in deren Zentrum. Durchgangsverkehr, Zielverkehr und innerstädtischer Verkehr benutzten weitgehend

die gleichen Wege und belasteten so die zentralen Kreuzungspunkte. Aber nach dem Zweiten Weltkrieg wurden die verschiedenen Verkehrsadern so weit wie möglich getrennt. Um die Bundesstraßen und damit den nicht auf Hannover selbst gerichteten Verkehr am bebauten Stadtgebiet vorbeiführen zu können, wurden reine Kfz-Schnellstraßen gebaut, die wie Tangenten den Stadtkreis nur am Rande berührten.⁵⁴

Die wesentliche und grundlegende Neugestaltung der hannoverschen Innenstadt vollzog sich in den fünfziger Jahren am Süd- und Westrand der Altstadt zwischen Aegidientorplatz, Waterlooplatz und Königsworther Platz. Das hohe Aufkommen des Individualverkehrs hatte eine neue Verkehrsführung notwendig gemacht. Zusammen mit einem neuartigen Verhältnis zu historischen Monumenten und modernem Bauen im Stil der Zeit ergab sich ein neues großstädtisches Hannoverbild.

In den folgenden Jahren hatte sich die City wieder aus dem Stadtbild herausgebildet und sich fast über die gesamte Innenstadt verbreitet. Hotels, Waren- und Geschäftshäuser wurden teilweise wieder auf ihren alten Standorten aufgebaut oder fanden neue Grundstücke. Banken und Versicherungen, Handel und Gewerbe konzentrierten ihre Bauaktivitäten wieder im Zentrum. Neue öffentliche Bauten entstanden. Aber Aufbau und Neugestaltung Hannovers haben sich nicht nur auf die Innenstadt beschränkt. Im ganzen Stadtgebiet wurde nach den neuen Planungsgesichtspunkten gebaut. Bis 1955 waren schon wieder 6.451 Wohngebäude mit insgesamt 40.061 Wohnungen, 174 öffentliche Bauten, 1.728 gewerbliche Bauvorhaben, 36 landwirtschaftliche Gebäude und 30 Bauten verschiedener Zweckbestimmung in Hannover fertiggestellt.⁵⁵

"Aber ein Stadtbild ist nichts statisches", schreibt Rudolf Zankl, "es wird immer in Bewegung und Veränderung begriffen sein. Sich ändernde Lebensverhältnisse stellen vorhandenen Gebäuden und Anlagen neue Aufgaben. Neue Gestaltungen müssen sich mit Vorhandenem auseinandersetzen und werden immer wieder Bezüge zwischen Alt und Neu herstellen."⁵⁶

Anmerkungen

- 23 Stille Ulrich; Hannover. Impressionen und Profile; Honnef/Rh.: Peters 1958, S.109.
- 24 Ebenda, S.108.
- 25 Plath, Helmut u.a.; Heimatchronik der Hauptstadt Hannover; Köln: Archiv für deutsche Heimatpflege, 1956, S.206.
- 26 Klein, Diethard M., Grohmann, Herbert (Hrg.); Hannover. Ein Lesebuch. Die Stadt Hannover einst und jetzt in Sagen und Geschichten, Erinnerungen, Briefen und Berichten; Husum: Husum Verlag 1987, S.15.
- 27 entfällt
- 28 Die Haupt- u. Residenzstadt Hannover. Ein Führer durch die Stadt und Umgegend; Hannover: Jänecke 1847, S.7.
- 29 Röhrbein, Waldemar; Hannover - so wie es war; Düsseldorf: Droste 1979, S.47.
- 30 Rischbieter, Henning; Hannoversches Lesebuch oder: was in Hannover und über Hannover geschrieben, gedruckt und gelesen wurde, Bd. 1850-1950; Hannover: Friedrich 1978, S.121 ff.
- 31 Klein/Grohmann (Hrg.), a.a.O., S.22.
- 32 Röhrbein, Waldemar, a.a.O., S.38.
- 33 Ebenda, S.43.
- 34 Rischbieter, Henning, a.a.O., S.165-7.
- 35 Historisches Museum Hannover (Hrg.), Hannover 1913; Hannover 1988, S.22.
- 36 Das Buch der alten Firmen der Stadt Hannover 1927, S.264.
- 37 Die Königliche Haupt- und Residenzstadt Hannover. Festschrift zur Einweihung des Rathauses im Jahre 1913; Hannover, Jänecke 1913, S.60.
- 38 Klein/Grohmann; a.a.O., S.62.
- 39 Hist. Museum; a.a.O., S.39.
- 40 Röhrbein, Waldemar; a.a.O., S.44.
- 41 Hist. Museum; a.a.O., S.30.
- 42 Röhrbein, Waldemar; a.a.O., S.45.
- 43 Weidlich, Hansjürgen u.a.; Hannover - so wie es war. 1900-1939; Düsseldorf: Droste 1969, S.99.
- 44 Das Buch der alten Firmen der Stadt Hannover 1954, S.331.
- 45 Geschichtswerkstatt Hannover (Hrg.); Zwischen Hindenburg und Hamann; Hamburg: VSA 1987, S.287.
- 46 Röhrbein, Waldemar; a.a.O., S.44.
- 47 Rischbieter, Henning; a.a.O., S.196f.
- 48 Funkkolleg: Jahrhundertwende. Die Entstehung der modernen Gesellschaft 1880-1930. Studienbegleitbrief 9; Tübingen 1981, S.22.
- 49 Historisches Museum Hannover (Hrg.); Hannover 1933. Eine Großstadt wird nationalsozialistisch; Hannover 1981, S.22.
- 50 Heimatbund Niedersachsen (Hrg.); Tod und Leben. Hannovers 9. Oktober; Hannover: Otto 1953 (?), S.17.
- 51 Ebenda, S.42.
- 52 Ebenda, S.53.
- 53 Grabe, Thomas u.a.; Wege aus dem Chaos. Hannover 1945-1949; Hannover: Kabel 1985, S.17.
- 54 Historisches Museum Hannover (Hrg.); Hannover im 20. Jahrhundert. Aspekte der neueren Stadtgeschichte; Hannover 1978, S.164f.
- 55 Ebenda, S.173.
- 56 Ebenda.

Didaktisch-methodische Hinweise

Die Diareihe ist zwar an der Chronologie orientiert, weist aber keine reine chronologische Struktur auf, sondern ist in 12 thematische Blöcke gegliedert. Sie bietet so die Möglichkeit, orientiert an diesen Blöcken, einzelne Motive intensiv zu analysieren oder über den Vergleich mehrerer Motive Veränderungen herauszuarbeiten.

Die Diareihe kann im Kunstunterricht insbesondere bei der Thematisierung von Architektur als Gestaltungselement des Lebensraums verwendet werden, wobei neben der Betrachtung der Bauwerke in ihrer jeweiligen historischen und räumlichen Umgebung vor allem der Vergleich mit der aktuellen Situation geleistet werden sollte. Die Bilder werden dann zum Anlaß, über Gründe für die Veränderungen nachzudenken. Darüber hinaus kann die Reihe auch als Arbeitsgrundlage dienen, um Fragen zu behandeln, die sich im Zusammenhang mit der künstlerischen, hier fotografischen, Abbildung von Wirklichkeit ergeben. In welcher Weise wird mittels der Kunst die Wirklichkeit verfremdet und interpretiert?

Im Geschichtsunterricht ist die Diareihe im Rahmen der Beschäftigung mit den Auswirkungen der Industrialisierung auf Staat und Gesellschaft sowie der Entstehung der modernen Gesellschaft einsetzbar. Insbesondere die gegenseitigen Abhängigkeiten von gesellschaftlich-sozialer und wirtschaftlicher Veränderung, wie sie in der Citybildung zum Ausdruck kommen, können dabei zur Sprache kommen.

Die Diareihe kann darüber hinaus zur Vorbereitung einer Erkundung vor Ort - in der Innenstadt von Hannover - genutzt werden, wobei die inzwischen eingetretenen Veränderungen erkenn- und diskutierbar werden. Auf diese Weise bekommt die Arbeit mit der Diareihe aktuelle Bezüge, sie wird zum Anlaß für Ursachenforschung.

Auch in der historischen Arbeit sollten die methodischen Fragen behandelt werden, die sich aus dem Versuch der Darstellung historischer Zusammenhänge mit Hilfe von Fotografien ergeben. Die Auswahl der Motive, die Bildausschnitte und Perspektiven müssen dann untersucht werden.

Die umfangreiche Einleitung und die motivbegleitenden Texte und Zeichnungen/ Grafiken vermitteln die Kontextinformationen, die für diese Arbeit notwendig sind.