

ISSN 0341-5937

PUBLIKATIONEN ZU WISSENSCHAFTLICHEN FILMEN

SEKTION
GESCHICHTE · PUBLIZISTIK

SERIE 4 · NUMMER 25 · 1979

FILM G 129

Rudolf Hillebrecht, Hannover 1967/68



INSTITUT FÜR DEN WISSENSCHAFTLICHEN FILM · GÖTTINGEN

Angaben zum Film:

Tonfilm (Originalton), 16mm, 102m, 9¹/₂ min (24 B/s). Hergestellt 1967/68, veröffentlicht 1976.

Das Filmdokument ist für die Verwendung in Forschung und Hochschulunterricht bestimmt. Veröffentlichung aus dem Institut für den Wissenschaftlichen Film, Göttingen, Dr. K.F. REIMERS; Kamera und Schnitt: G. BAUCH, C. GOEMANN; Ton: C. OTTE.

Zitierform:

REIMERS, K.F. (IWF): Rudolf Hillebrecht, Hannover 1967/68. Film G 129 des IWF, Göttingen 1976. Publikation von U. SPORMANN-LORENZ, Publ. Wiss. Film., Sekt. Gesch./Publiz., Ser. 4, Nr. 25/G 129 (1979), 8 S.

Anschrift des Verfassers der Publikation:

U. SPORMANN-LORENZ, Beekweg 92, D-3400 Göttingen.

PUBLIKATIONEN ZU WISSENSCHAFTLICHEN FILMEN

Sektion BIOLOGIE

Sektion PSYCHOLOGIE · PÄDAGOGIK

Sektion ETHNOLOGIE

Sektion TECHNISCHE WISSENSCHAFTEN

Sektion MEDIZIN

NATURWISSENSCHAFTEN

Sektion GESCHICHTE · PUBLIZISTIK

Herausgeber: H.-K. GALLE · Schriftleitung: E. BETZ, I. SIMON

PUBLIKATIONEN ZU WISSENSCHAFTLICHEN FILMEN sind die schriftlichen Ergänzungen zu den Filmen des Instituts für den Wissenschaftlichen Film und der Encyclopaedia Cinematographica. Sie enthalten jeweils eine Einführung in das im Film behandelte Thema und die Begleitumstände des Films sowie eine genaue Beschreibung des Filminhalts. Film und Publikation zusammen stellen die wissenschaftliche Veröffentlichung dar.

PUBLIKATIONEN ZU WISSENSCHAFTLICHEN FILMEN werden in deutscher, englischer oder französischer Sprache herausgegeben. Sie erscheinen als Einzelhefte, die in den fachlichen Sektionen zu Serien zusammengefaßt und im Abonnement bezogen werden können. Jede Serie besteht aus mehreren Lieferungen.

Bestellungen und Anfragen an: Institut für den Wissenschaftlichen Film
Nonnenstieg 72 · D-3400 Göttingen
Tel. (05 51) 2 10 34

FILMDOKUMENTE ZUR ZEITGESCHICHTE

KARL FRIEDRICH REIMERS (IWF), Göttingen:

Film G 129

Rudolf Hillebrecht, Hannover 1967/68

Verfasser der Publikation: URSULA SPORMANN-LORENZ (IWF), Göttingen

Mit 2 Abbildungen

Inhalt des Films:

Rudolf Hillebrecht, Hannover 1967/68. Der bekannte Architekt und Städteplaner erläutert seine beim Wiederaufbau der Stadt Hannover maßgeblichen Überlegungen und ist dann während einer Dienstbesprechung im Kreise seiner Mitarbeiter zu sehen.

Summary of the Film:

Rudolf Hillebrecht, Hanover 1967/68. The well-known architect and town planner explains the decisive considerations he applied in the reconstruction of the town of Hanover and can then be seen with his colleagues in the course of a working discussion.

Résumé du Film:

Rudolf Hillebrecht, Hanovre 1967/68. Le célèbre architecte et urbaniste expose ses réflexions qui ont présidé à la reconstruction de la Ville de Hanovre, et est présenté lors d'un entretien de travail dans le cercle de ses collaborateurs.

Zur Entstehung des Films¹

Im Rahmen des von Prof. P.E. Schramm geförderten Projekts einer Tonfilmdokumentation über die einzelnen Mitglieder des Ordens Pour le Mérite nahm der geschichtswissenschaftliche Referent des Instituts für den Wissenschaftlichen Film (IWF), Dr. K.F. Reimers, Mitte des Jahres 1967 erste Kontakte mit dem hannoverschen Stadtbaurat und Honorarprofessor der Technischen Universität (früher

¹ Diese zusammenfassende Darstellung wurde aufgrund der Aufnahmeunterlagen, die unter der Vorhabensnummer V 1285 im Institut für den Wissenschaftlichen Film verwahrt werden, erstellt.

Technische Hochschule), Prof. Dr. Rudolf Hillebrecht, auf, dessen Nachkriegsplanung der größtenteils zerstörten Stadt Hannover richtungsweisend für den neueren Städtebau war.

Prof. Hillebrecht zeigte sich an dem Institutsvorhaben interessiert und gab ohne Zögern seine Zustimmung zu einer derartigen Aufnahme. Bei der am 28.8.1967 in Hannover durchgeführten Vorbesprechung wurde als Aufnahmetag der 3./4. Oktober vorgesehen. Nach einer Besichtigung der räumlichen Gegebenheiten im Stadtbauamt am Friedrichswall und im Neuen Rathaus konnte eine vorläufige Einigung über folgende Aufnahmesituationen erzielt werden:

1. Äußerungen Prof. Hillebrechts in seinem Amtszimmer über Aufgaben des modernen Städtebaus;
2. Gespräch im Mitarbeiterkreis am Stadtmodell oder Führung durch die städtebauliche Modellausstellung im Rathaus;
3. Arbeitsbesprechung am Kartentisch im Zimmer 200 des Stadtbauamtes.

Mit Ausnahme der Führung durch die Modellausstellung, die sich nur unter großen Schwierigkeiten hätte realisieren lassen, konnte dieser Konzeption am Aufnahmetag (4. Oktober 1967) gefolgt werden.

Bei der Auswertung des Filmmaterials erwies sich aber später, daß durch technisches Versagen einer Kamera nur das Gespräch am Kartentisch hatte festgehalten werden können. Prof. Hillebrecht erklärte sich daraufhin zu einer Ergänzungsaufnahme bereit, die am 15. Juli 1968 in Hannover durchgeführt wurde. Am Schreibtisch seines Arbeitszimmers erläuterte er Hauptprobleme und Erfahrungen beim Wiederaufbau der Stadt Hannover nach dem Zweiten Weltkrieg und knüpfte daran allgemeine Fragestellungen der modernen Stadtplanung.

Bei der Fertigstellung der Filmfassung wurde entschieden, diesen jüngeren und zugleich umfangreicheren Teil der Aufnahmen als eigentliche Selbstaussage an den Anfang zu setzen.

Ergänzend folgt die Besprechung im Kreis seiner engeren Mitarbeiter über verschiedene Aspekte der Innenstadtplanung. An diesem Gespräch waren der Städtische Oberbaurat Adrian, der städtische Baurat Riemañn und Dip.-Ing. Draser beteiligt.

Wortlaut der Ausführungen Rudolf Hillebrechts

Hannover ist im Krieg sehr schwer zerstört gewesen. Wir haben über 54% unserer Wohnungen total verloren gehabt, und als Beispiel sei gesagt, daß von 89 Schulen nur vier unversehrt das Kriegsende erlebt haben. Dementsprechend war die erste Aufgabe nach dem Kriege, für unsere Stadt Wohnraum zu schaffen für die große Zahl derer, die wieder aus dem Krieg zurückkehrten und auch für viele Flüchtlinge, die hier in dieser Stadt Neubürger geworden sind. Vorweggreifend darf ich sagen, daß heute mehr als ein Drittel aller Hannoveraner Neubürger sind, und ich freue mich sagen zu können, daß sie sich sehr gut in unsere Stadt integriert haben und zu einem sehr wertvollen Agens – auch für den Wiederaufbau – unserer Stadt geworden sind.

Bis zur Währungsreform im Juli 1948 waren weder Planungen noch Neubauten großen Stils denkbar. Wir haben mit der Währungsreform 1948 die Neuplanung begonnen und haben es in einem guten Jahr geschafft, daß Ende 1949 der Rat unserer Stadt den Wiederaufbauplan genehmigen und beschließen konnte – und bemerkenswerterweise einstimmig.



Abb. 1. Rudolf Hillebrecht vor der Aufnahme

Wir haben von vornherein hier in Hannover uns optimistisch verhalten und sind der Meinung gewesen, daß auch diese zerstörte Stadt eines Tages wieder eine Aufgabe haben würde, die es notwendig machen müßte, die Stadt von vornherein auf eine Zukunftsentwicklung einzurichten. Wir standen eigentlich – wie alle auch – als Individuen vor der Alternative, entweder auswandern und mit anderen Worten resignieren, oder die Zukunft als eine positive Chance zu sehen und auch aus dieser zerstörten Stadt etwas zu machen, was in die Zukunft weist und auf die Zukunft eingerichtet ist.

Und so haben wir bereits 1949, zu einem Zeitpunkt, als auf ein Auto 70 Einwohner entfielen, unsere Planung darauf eingerichtet: zehn Einwohner je Auto. Das waren Ziffern, die die vom Krieg verschont gebliebenen Länder wie Schweden und die Schweiz ihrer Zukunftsplanung zugrunde gelegt haben. Wir haben dank der topographischen Verhältnisse in Hannover ein Verkehrssystem schaffen können, das sehr schnelle und durchweg anbaufreie und kreuzungsfreie Straßen anzulegen in den Grünflächen unserer Stadt uns erlaubt hat. Wir haben diese Chance gehabt, und ich möchte sagen, daß wir sie ergriffen haben, das ist unser einziges Verdienst. Manche andere Stadt hat diese Chance nicht gehabt und konnte sie infolgedessen

auch nicht ergreifen. Das Verkehrsgerüst wurde gleichzeitig zu einem Gliederungselement für die neue größere Stadt Hannover, und wir haben in Anlehnung an Planungserkenntnisse, die insbesondere auch England entwickelt hatte, uns bemüht, verschiedene Stadtteile – je in sich ruhend – neu zu planen, oder auch, wenn sie vorhanden waren, auf Einheiten abzurunden, die es erlaubten, eine Wohnlage zu schaffen, die immer in guter Nachbarschaft zu Grünflächen, zu Sport und Erholungsflächen lag, die aber auch in sich groß genug war, um etwa Bezirkssportanlagen zu schaffen, Schwerpunkte für die Schulen aller Arten, aber auch zu anderen Versorgungseinrichtungen wie etwa Krankenversorgung und dergleichen mehr. So ist aus dieser Stadt ein neuer Organismus entstanden, der sich ganz im Gegensatz zur alten monozentrischen Stadt als eine, wenn ich es als Antithese der neuen Stadtplanung einmal so nennen darf, eine polizentrische Stadt zum Ziele hatte. Und heute nun sind wir so weit, daß wir im Rahmen der Gebietsreform, die in Niedersachsen zur Zeit diskutiert wird, in der Lage sind, auch ohne unsere kommunalen Grenzen hinaus uns zu entwickeln in einen neuen regionalen Begriff – Großraum Hannover. Und ich meine, daß nahezu 20 Jahre nach Beginn der Planung das eigentlich eine gute Bestätigung für das ist, was damals begonnen wurde.

Wortlaut der Diskussion am Planungstisch

(A: Hans Adrian; H: Rudolf Hillebrecht)

A: Das hat gerade für den zentralen Punkt am Kröpcke entscheidende Bedeutung. Das Netz ist jetzt so aufgebaut, daß vorgeschlagen wird, von dem Innenstadtring, der die eigentliche City umschließt, Taschen anzuordnen, von denen aus die Parkhäuser im Kranz um die eigentliche Einkaufscity erreicht werden können und den Bereich, dessen Mittelpunkt Kröpcke ist, so zu organisieren vom Straßenverkehr her, daß der Autoverkehr auf das notwendige Minimum beschränkt ist.

H: Also Übertragung des Bremer Modells auf Hannover.

A: Nicht ganz. Ich würde sagen mit Variationen, denn das Bremer Modell ist für eine Innenstadt gedacht, die sehr viel kleiner ist als die Hannoversche. Wir haben deshalb gedacht, man sollte zwischen diesen Tatsachen Überläufe anordnen, so daß auf Umwegen ein Durchfahren durch die Innenstadt möglich ist, aber nicht auf direktem Wege,

H: das natürlich nur für den Einheimischen annehmbar ist, und der Prozentsatz der Verkehrsteilnehmer wird hier also überwiegend von den Einheimischen bestritten.

A: Und weniger von Fremden.

H: Ja.

A: Wobei man also hier in späterer Zukunft auch eine optische Organisation so denken könnte, daß Hinweise auf die Parkhäuser, die noch frei sind, an vielen Stellen aufgestellt sind. Für Kröpcke bedeutet das, daß es damit gelingen könnte, den heute sehr starken Straßenverkehr aus diesem Bereich heraus-

zunehmen. Ich würde sagen, im Idealfall sogar so, daß in dem gesamten Kreuz, was heute hier klar auf dem Modell zu sehen ist, der Autoverkehr völlig verschwinden könnte; in einer ersten Stufe aber vielleicht so, daß die Bahnhofstraße und der Bereich Kröpcke selbst freigemacht werden kann, und man vorläufig noch eine Straßenverbindung in Einbahnrichtung Georgstraße – Karmarschstraße macht. Ich mache keinen Hehl daraus, daß wir das nicht besonders gerne vorschlagen, weil die Fußgängerströme, deren Größenordnung Herr Draser schon mit siebentausend – und die Planung müßte mit zehntausend rechnen –



Abb. 2. Während einer Aufnahmepause

H: in der Stunde –

A: in der Spitzenstunde, das wäre also nachmittags zwischen vier und fünf, angenommen in dem zentralen Bereich bei Kröpcke, eigentlich die ganze Straßenfläche in Anspruch nehmen müßten. Hinzu kommt natürlich dann die Attraktivität des Knotenpunktes Kröpcke für den U-Bahnhof Kröpcke.

H: Ja, ohne Zweifel.

A: Ja. Die U-Bahn wird ja wahrscheinlich noch Fußgängerströme bringen, die über den Anteil von zehntausend in der Spitzenstunde, die ich eben genannt habe, hinausgehen – Größenordnungen, die wir heute nur sehr schlecht abschätzen können. Aber da Kröpcke der zweite zentrale Punkt im Stadtgebiet für die U-Bahn ist, muß man da noch mit weiteren Flächen Vorsorge treffen. Insofern würde ich meinen, ist es gut, daß eine Reservefläche auch in der Georgstraße vom Bereich Kröpcke aus heute schon eingeplant wird, auch wenn eine Straße zunächst noch drin ist, und man die ganze Disposition um den Bereich Kröpcke herum so vorsehen müßte, daß später die Herausnahme dieser Straße zum Vorteil der Fußgänger möglich sein müßte.

Biographische Daten

Rudolf Hillebrecht, Dipl.-Ing., Dr.-Ing. E. h., Hon. Prof.

26.2.1910 in Hannover geboren.

1933–34 Mitarbeiter von Gropius in Berlin.

1934–37 Regierungsbaufachmann in Hannover, Travemünde, Hamburg.

1937–45 Bürochef des Architekturbüros Gutschow in Hamburg.

1945–46 stellvertretender Abteilungsleiter (Abt. Bauwirtschaft) im Zentralamt für Wirtschaft in der britischen Zone, Bad Pyrmont.

1946–48 Sekretär für Bauwesen im Zonenbeirat für die britische Zone, Hamburg.

1948–75 Stadtbaurat der Stadt Hannover.

seit 1951 Honorarprofessor der Technischen Universität (früher Technische Hochschule) Hannover.

1958 Ernennung zum Dr.-Ing. E. h. an der Technischen Hochschule Aachen.

Präsident der Gottfried-Wilhelm-Leibniz-Gesellschaft in Hannover und der Deutschen Akademie für Städtebau und Landesplanung in Hannover.

Inhaber zahlreicher Auszeichnungen.

Aus der Fülle der weit über 300 Veröffentlichungen Rudolf Hillebrechts sei hier besonders auf eine Auswahl-Edition seiner Schriften hingewiesen, die von ehemaligen Mitarbeitern und Schülern anlässlich seines Ausscheidens aus dem aktiven Kommunaldienst zusammengestellt wurde und die im Anhang ein vollständiges Verzeichnis seiner bis 1972 erschienenen Veröffentlichungen enthält:

Städtebau als Herausforderung. Ausgewählte Schriften und Vorträge von Rudolf Hillebrecht. Ausgewählt und zusammengestellt von Hans Adrian, Klaus-Dieter Ebert, Jürgen Hotzan, Eberhard Kulenkampf, Klaus Müller-Ibold, Felix zur Nedden, Wolfgang Riemann, Hans Stosberg, Herbert Wittenstein (= Neue Schriften des deutschen Städtetags 30). Köln 1975.

Abbildungsnachweis:

Abb. 1 u. 2: Foto C. GOEMANN (IWF).