

mobilität und verkehr / 200 jahre fahrrad /
unterwelten der moderne / gropius' adler und
junkers' herta / monumentalität des freien gleich-
gewichts / heizen, beleuchten, fliegen / bauernhof
als terminal / als „autobahn“ ein fremdwort war /
„...mit guten vorsätzen gepflastert.“



in dieser ausgabe

03 editorial

Dr. Eckhard Herrel

04 thema

2 Räder – 200 Jahre. Die Entwicklungsgeschichte des Fahrrades

Eva Gramlich, M.A., Mannheim

06 thema

Unterwelten der Moderne

C. Julius Reinsberg, M.A.

08 thema

Gropius' Adler und Junkers' Herta: Die Neue Mobilität in den 1920er und frühen 1930er Jahren

Dr.-Ing. Peter Paul Schepp

12 thema

Monumentalität des freien Gleichgewichts:

Paul Bonatz' Hauptbahnhof in Stuttgart

Dr.-Ing. habil. Wolfgang Voigt

14 thema

Heizen, Beleuchten, Fliegen –

Neue Infrastruktur für Frankfurt

Elisa Lecointe, M.A., Frankfurt a.M.

16 thema

Bauernhof als Terminal: Frankfurts erster Flughafen

Dr.-Ing. habil. Wolfgang Voigt

18 thema

Als „Autobahn“ ein Fremdwort war

C. Julius Reinsberg, M.A.

20 thema

„...mit guten Vorsätzen gepflastert.“ – Die Straße durch die Römerstadt und Ernst Mays Beitrag

Von Dr. Florian Seidel, Berlin

22 thema

Zwischen Grünanlage und verkehrsgerechter Stadt: Ernst May und Neu-Altona

Prof. em. Dr. Peter Michelis, Hamburg



Auch die Zeitschrift *Das Neue Frankfurt* widmete zwei ihrer Ausgaben dem Themenkomplex Verkehr

26 thema

100 Jahre Groß-Berlin. Die Verkehrsfrage als Entwicklungsfaktor der Großstadtregion

Dr. Thomas Flierl, Berlin

28 ernst-may-gesellschaft

Die Herren der Abteilung B

Annika Sellmann, M.A.

30 szene

Frauen geben Gas!

Dr. Eckard Herrel

33 nachrichten

34 forum

35 impressum

Titelbild:

Der junge Ernst May als Radler im Jahr 1901 im elterlichen Garten der Metzlerstraße 34 in Frankfurt-Sachsenhausen



Liebe Freundinnen und Freunde der ernst-may-gesellschaft,

diesmal fiel uns die Auswahl des Titelbildes leicht. Der 15-jährige Ernst May auf seinem nagelneuen Fahrrad symbolisiert unser Schwerpunktthema Mobilität und Verkehr und illustriert zugleich das 200-jährige Jubiläum des Zweirads. Vermutlich handelt es sich bei Mays Fahrrad um ein Modell aus der Produktion der Frankfurter Adler-Werke. Auffallend ist das Kennzeichen, durch das Verkehrssünder um 1900 leicht identifiziert werden konnten.

Obgleich Ernst May gut zu Fuß war und in seinen Jugendjahren ausgedehnte Wanderungen unternahm, stand er allen verkehrstechnischen Neuentwicklungen stets sehr aufgeschlossen gegenüber. Während seiner Zeit als Leiter der Schlesischen Heimstätte in Breslau benutzte er ein Fahrrad mit Hilfsmotor, 1925 parkte in der Garage seines Frankfurter Wohnhauses in der Siedlung Höhenblick bereits ein Automobil. Die von May begründete Zeitschrift Das Neue Frankfurt widmete sich mehrfach den Themen Verkehr und Automobildesign. In seinem Geleitwort zu Heft 1 von 1926 befand May über den modernen Adlerwagen: „Zweck und Form vereinigen sich zu neuer Schönheit.“ In Heft 4/1928 wurde eine von Ferdinand Kramer entworfene Tankstelle der städtischen Garage an der Gutleutstraße abgebildet. Das Doppelheft 7/8 des Jahrgangs 1929 befasste sich ausführlich mit der Gestaltung moderner Verkehrsmittel. In Heft 1/1931 stellte Walter Gropius die unter seiner Leitung für die Frankfurter Adler-Werke entworfenen Modelle Adler-Standard 6 und 8 vor, Robert Michel schließlich plädierte in seinem Bericht von der Internationalen Automobil-Ausstellung in Berlin in Heft 3 /1931 für „das wirtschaftliche Kleinauto“.

Wir knüpfen an diese Themenvorgaben an, würdigen aber zunächst mit einem Gastbeitrag von Eva Gramlich die Erfindung des Fahrrads vor 200 Jahren. Sodann begeben wir uns mit Julius Reinsberg in die Unterwelten der Moderne und erkunden die U-Bahnen der Metropolen. Peter Paul Schepp blickt zurück auf die Neue Mobilität in den 1920er und frühen 1930er Jahren und erläutert die Bedeutung der technischen Innovationen für den Automobil- und Flugzeugbau. Wolfgang Voigt setzt dem von Paul Bonatz entworfenen und

ernst-may-gesellschaft e.V.

zugunsten des Projektes Stuttgart 21 inzwischen teilabgerissenen Stuttgarter Hauptbahnhof ein wohlverdientes Denkmal.

Eine Sonderausstellung im ernst-may-haus widmet sich derzeit den von Adolf Meyer und Heinrich Helbing entworfenen Funktionsbauten für die Frankfurter Infrastruktur. Die Kuratorin Elisa Lecointe stellt diese Architektur vor, darunter die Funkstelle für den ersten Flugplatz auf dem Rebstockgelände. Trotz des für die damalige Zeit relativ hohen Flugverkehrs rangiert Frankfurts erster Flughafen in Wolfgang Voigts Vergleich mit anderen Luftfahrt-Terminals der Weimarer Republik eher auf einem der hinteren Plätze, wenn es um die Modernität und Funktionalität der Gebäude geht. Erst 1936 wurde der neue Flughafen in Betrieb genommen, direkt neben der Reichsautobahn. Diese Nord-Süd-Verbindung von Hamburg über Frankfurt am Main nach Basel war Planungsziel des 1926 gegründeten HaFraBa-Vereins. Einer der engagiertesten Verfechter des Projekts war Oberbürgermeister Ludwig Landmann. Julius Reinsberg geht der spannenden Planungsgeschichte dieser ersten deutschen Schnellstraße nach – Als „Autobahn“ ein Fremdwort war. In den 1950er Jahren war die autogerechte Stadt in aller Munde. Den dubiosen Vorgängen bei der Planung der Rosa-Luxemburg-Straße, welche die Römerstadt in zwei Teile zerschnitt, spürt Florian Seidel nach. Mays Generalplan von 1954 für den Hamburger Stadtteil Neu-Altona, der den Spagat zwischen autogerechter Stadt und Grünzonen wagte, wird von Peter Michelis einer kritischen Revision unterzogen. Mit dem Rückbau der autogerechten Stadt, dem Ausbau des Fahrradnetzes und der Verbesserung des öffentlichen Nahverkehrs im Großraum Berlin befasste sich kürzlich ein Kolloquium der Hermann-Henselmann-Stiftung. Deren Vorsitzender Thomas Flierl fasst die Ergebnisse der Tagung zusammen.

Als nachträgliche Ergänzung zum maybrief 44 – die neue frau – empfehle ich einen Rundgang durch die Sonderausstellung Frauen geben Gas! im Bad Homburger Automuseum der Central Garage.

Im maybrief 43 berichtete Florian Seidel über Mays bedrohtes Nachkriegserbe in Berlin. Inzwischen hat sich eine Initiative zum Erhalt des Ensembles des Heinrich-Plett-Hauses von Ernst May in Berlin-Kreuzberg gebildet. Wir haben den offenen Brief in der Rubrik Forum abgedruckt und bitten um Ihre Unterstützung.

Viel Vergnügen beim Studium des aktuellen maybriefes wünscht Ihnen, liebe Leserinnen und Leser,

Dr. Eckhard Herrel, Vorstandsvorsitzender

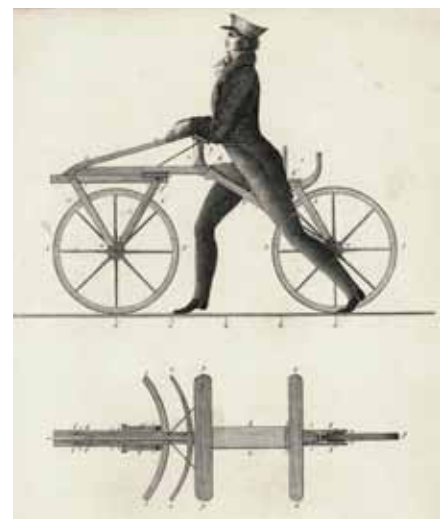
2 Räder – 200 Jahre. Die Entwicklungsge- schichte des Fahrrades

Von Eva Gramlich M.A., Mannheim

Das Fahrrad feiert Geburtstag. Eine Mannheimer Aus-
stellung gratuliert mit einer umfassenden Retrospektive

Mit der Laufmaschine legte Karl Freiherr von Drais (1785 – 1851) in Mannheim den Grundstein für eine der folgen-
reichsten Erfindungen: das Fahrrad. Am 12. Juni 2017
jährt sich zum 200. Mal die Erstauffahrt des Freiherrn auf
dem einspurigen, lenkbaren Gefährt. Die Anerkennung
der herausragenden Bedeutung seiner Erfindung sollte
Drais zu Lebzeiten aber verwehrt bleiben: Das Fortbe-
wegen durch abwechselndes Abstoßen der Füße vom
Boden, aber auch der Erfindergeist des in Karlsruhe gebo-
renen Forstbeamten, wirkten auf die meisten Zeitgenossen
eher befremdlich. Auch ein wirtschaftlicher Erfolg sollte
sich nicht mit dem Verkauf der aus Holz gefertigten Lauf-
maschine einstellen. Grund dafür war, neben den politi-
schen und sozialen Umständen der damaligen Zeit, der
hohe Anschaffungspreis. Für den Verkauf der Lauf-
maschine ließ der Freiherr eigens einen Prospekt mit
einem Kupferstich drucken und beschrieb darin die Vorzü-
ge seiner Errungenschaft. Der Erwerb dieser Beschreibung
inklusive Lizenz sowie der Bau in einer Wagnerei – Drais
baute die Laufmaschine nämlich nicht selbst – war jedoch
für viele Menschen schlichtweg zu teuer. Hauptabnehmer
war das wohlhabende Bürgertum und der Adel. Zudem
gab es keinen ausreichenden Patentschutz. Das vom badi-
schen Großherzog gewährte „Erfindungs-Patent“ war auf
zehn Jahre begrenzt und hatte nur innerhalb Badens Gül-
tigkeit. So konnten außerhalb der Landesgrenze ungestört
Nachbauten angefertigt werden. Zudem folgten auf die
Jungfernfahrt recht schnell die ersten Fahrverbote für Lauf-
maschinen. In England fanden modifizierte Modelle unter
den Bezeichnungen „Hobby-“ oder „Dandy-Horses“ zahl-
reiche Abnehmer. Diese Namen sollten, vielleicht auch
spöttisch, auf die Fahrer verweisen: junge, wohlhabende
Herren der Oberschicht mit viel Freizeit.

Die Entwicklungsgeschichte des Fahrrads war aber keine
kontinuierliche: Rund 50 Jahre sollte sie still stehen, ehe
1867 im Rahmen der Weltausstellung in Paris eine Neue-
rung präsentiert wurde: Am Vorderrad angebrachte Tret-
kurbeln. Wer diese Idee zuerst hatte, ist nicht eindeutig
geklärt, sicher ist jedoch, dass der französische Wagen-
bauer Pierre Michaux (1813 – 1883) mit dieser Innovation
einen Verkaufserfolg landete. Der schmiedeeiserne
Rahmen und die mit Bandeisen beschlagenen Holzräder
machten das Rad jedoch ziemlich schwer und langsam.
Zum Erreichen höherer Geschwindigkeiten wuchs der
Durchmesser des Vorderrades unter Verwendung neuer
Materialien an. Diese Entwicklung war 1870 mit dem
Hochrad „Ariel“ von James Starley (1831 – 1881) und
William Hillman (1848 – 1921) abgeschlossen. Statt Holz
verwendete man nun Schmiedeeisen und später Stahl. Die
vollgummibereiften Hochräder waren schneller, zugleich
aber auch gefährlicher. Der hohe Schwerpunkt erforderte
viel Geschick, um die Balance zu halten, und Hindernisse
konnten zu folgenschweren Kopfstürzen führen. Die Ent-
wicklung eines sicheren Fahrrads wurde also weiter voran-
getrieben und führte wieder zurück zu zwei gleich großen
Rädern. Mitte der 1880er war mit dem sogenannten
„Sicherheitsniederrad“ (engl. „Safety“) eine sichere Alter-
native und die noch heute gültige Grundform des Fahr-
rads gefunden: Zwei gleich große Räder, Antrieb über eine
Kette auf das Hinterrad und in den Folgejahren durch den
bis heute verwendeten Diamantrahmen ergänzt. Bald da-
rauf verbesserten luftgefüllte Reifen den Fahrkomfort. Der
noch fehlende Freilauf machte vor allem das bergabwärts
Fahren unbequem, denn durch die starre Verbindung des
Antriebs mit dem Hinterrad über die Kette drehten sich die
Pedale ständig mit. Dies änderte sich mit der Verbreitung
des Freilaufs um 1900, der dann auch bei den Sicherheits-
niederrädern für Damen Verwendung fand und es den
Frauen dadurch – zumindest theoretisch – ermöglichte,
Fahrrad zu fahren. Die Einwände von Männern, Geistli-



Laufmaschine des
Freiherrn Karl von Drais, 1817
© TECHNOSEUM, Archiv



Plakat „Adler-Räder“ um 1900
© TECHNOSEUM, Archiv

chen, aber auch Geschlechtsgenossinnen, waren nämlich groß, weshalb Fahrerinnen bis gegen Ende des 19. Jahrhunderts nur einen geringen Teil im Radverkehr ausmachten. War das Fahrrad bis dahin ein teures Fortbewegungsmittel, ließ die industrielle Massenfertigung zum ausgehenden 19. Jahrhundert hin die Preise sinken. Zum Massenverkehrsmittel für alle Gesellschaftsschichten wurde es aber erst zu Beginn des 20. Jahrhunderts, vor allem in den Jahren nach dem Ersten Weltkrieg.

Das Wirtschaftswachstum und der Autoboom nach dem Zweiten Weltkrieg verdrängten das Fahrrad von der Straße. Wer es sich leisten konnte, kaufte sich ein Auto, das fortan ganz oben in der Gunst der Städteplaner stand. Das Stigma als Gefährt des armen Mannes haftete dem Fahrrad lange an. Mit dem Klapprad und seinem innovativen Design trat das Fahrrad in den 1960er Jahren wieder langsam aus dem Schatten des Autos hervor: Als Begleiter auf Reisen und Ausflügen, das sich im Kofferraum eines PKWs verstauen ließ. Das kultige „Bonanzarad“ der Firma Neckermann weckte bei Kindern- und Jugendlichen die Begeisterung für das nicht motorisierte Zweirad, das zum Verkaufsschlager im damals typischen Orange wurde. Mit der Ölpreiskrise 1973 und dem Bewusstsein, dass die auf fossilen Brennstoffen basierende Mobilität begrenzt sein würde, erfuhr das Fahrrad einen Imagewandel: Es wurde

erst-may-gesellschaft e.V.

Ausdruck einer politischen Bewegung und alternatives Fortbewegungsmittel. Die Fitnesswelle der 1980er, symbolisiert durch das Mountainbike aus den USA, unterstützte das Fahrrad weiter auf seinem Weg zum heute beliebten Trendobjekt und Verkehrsmittel. Zwar hat das Fahrrad dem Auto nicht den Rang abgelaufen, aber immer mehr Menschen, vor allem in Großstädten, nutzen es im Alltag. Ob Retro-Bike, Singlespeed oder Fixie – sie spiegeln den individuellen Stil ihrer Besitzer wider und bilden die heute moderne Fahrradkultur.

Mit dem neuen Image des modischen Accessoires und alltäglichen Verkehrsmittels steht das Fahrrad im Mittelpunkt einer aktuellen Debatte: Politik und Städteplaner suchen gemeinsam nach den perfekten Bedingungen für eine fahrradfreundliche Stadt. 200 Jahre nach Erfindung der Laufmaschine hat sich das Fahrrad wieder als beliebtes Fortbewegungsmittel etabliert.



Das Fixie ist ein heute beliebtes Fahrradmodell
© TECHNOSEUM, Foto: Klaus Luginland

Quelle

Katalog zur Großen Landesausstellung im TECHNOSEUM: 2 Räder – 200 Jahre. Freiherr von Drais und die Geschichte des Fahrrades. Darmstadt 2016.

Die Autorin

Eva Gramlich hat in Heidelberg Geschichte im Hauptfach studiert. Gegenwärtig ist sie als Projektassistentin am TECHNOSEUM tätig und dort für die Große Landesausstellung 2 Räder – 200 Jahre. Freiherr von Drais und die Geschichte des Fahrrades mitverantwortlich.



Unterwelten der Moderne

Von C. Julius Reinsberg, M.A.

Aus den Metropolen der Welt sind sie ebenso wenig wegzudenken wie aus dem Alltag von Millionen von Pendlern: U-Bahnen und Metros. Sie blicken auf eine über 150-jährige Tradition zurück

Die Wiege der Metro stand in Großbritannien. Während die Eisenbahn, gleichermaßen Verkehrsmittel und Heilsymbol der Fortschrittsgläubigen, die Distanzen zwischen den Metropolen des Vereinigten Königreiches dahinschmelzen ließ, war der Londoner Stadtverkehr Mitte des 19. Jahrhunderts äußerst zähflüssig. Rufe nach innerstädtischen Eisenbahnlinien wurden laut, mahnende Stimmen warnten vor dem damit verbundenen Lärm und Schmutz. 1863 wurde als Kompromiss der erste Streckenabschnitt der unterirdischen Metropolitan Railway eröffnet, der den Londoner Bahnhof Paddington und die Station Farringdon nahe der City of London verband. Bis 1884 entwickelte sich eine Ringstrecke, welche die diversen Kopfbahnhöfe der britischen Hauptstadt miteinander verknüpfte. Die Mutter aller U-Bahnen erfreute sich großer Beliebtheit. Bereits im ersten Jahr ihres Bestehens nutzten 9,5 Millionen Fahrgäste das neuartige Verkehrsmittel. Dennoch darf man sich eine Fahrt wohl nicht allzu komfortabel vorstellen: Da die Waggons von Dampflokomotiven gezogen wurden und das Tunnelsystem nur unzureichend entlüftet wurde, konnten die Zeitgenossen die Luft in Londons Untergrund wohl mit dem Messer schneiden.

Die Metro wurde daher vorerst nicht zum Exportschlager. Erst mit der Entwicklung von Elektromotoren für den Schienenverkehr wurde sie zur ernsthaften Alternative für die Metropolen Europas und der USA. Mit der Jahrhundertwende hielt das neuartige Verkehrsmittel in diversen europäischen Großstädten Einzug. Die U-Bahn fungierte dabei oft als Symbol für Innovation und nationales Prestige. Budapest feierte 1896 das 1.000. Jubiläum der ungarischen Landnahme mit der Eröffnung einer U-Bahn, 1900 nahm anlässlich der Weltausstellung in Paris die Métro ihren Betrieb auf, Berlin und Hamburg zogen kurz darauf mit eigenen Projekten nach. Aus Kostengründen wurde die U-Bahn in vielen Städten zur Hochbahn variiert – eine Lösung, die oft städtebauliche Einschnitte mit sich brachte und das Verkehrsmittel auch in der Alltagswelt derjenigen Bürger verankerte, die es nicht

regelmäßig nutzten. In Wuppertal nahm 1901 die legendäre Schwebebahn ihren Betrieb auf, die bis heute ein identitätsstiftendes Wahrzeichen der Stadt ist.

Prestigeprojekt des Sozialismus

Die höchsten Ehren erfuhr der unterirdische Personennahverkehr jedoch in Moskau der 1930er Jahre. Die KPdSU erkannte in der Metro die Chance, die beschworenen Segnungen des Sozialismus in einem symbolisch aufgeladenen Projekt zu verwirklichen: die Metro als Gleichmacher und Luxusgut für jedermann. Entsprechend der Logik der rasanten Industrialisierung sollte der Bau der Metro innerhalb weniger Jahre vollendet sein, technische Schwierigkeiten spielten für die sowjetische Führung keine Rolle. Neben einigen wenigen ausländischen Experten zog man Ingenieure aus dem Bergbau heran, um das mangelnde technische Know-how auszugleichen. In einigen Fällen – etwa bei der Planung der Rolltreppen – schreckte man auch vor Industriespionage nicht zurück. Durch die absurden politischen Terminvorgaben fanden Bau und Planung parallel statt – eine Praxis, die zur selben Zeit auch Ernst May in Magnitogorsk die Arbeit erschwerte. Entscheidungen über den genauen Standort bestimmter Stationen wurden handstreichartig getroffen, um Wochen später wieder revidiert zu werden, wenn der Bau bereits angelaufen war. Dennoch wurde 1935 eine erste Teilstrecke fertig gestellt. Nachdem Stalin und hochrangige Funktionäre eine Probefahrt unternommen hatten und prompt stecken blieben, verzögerte sich die Eröffnung jedoch noch um einige Wochen, um eine Blamage zu verhindern.

Die Propaganda verkündete vollmundig, die „schönste Metro der Welt“ zu bauen. Bis heute empfangen die Stationen der U-Bahn die Fahrgäste mit einer über alle Maßen prunkvollen Innenarchitektur. Ausladende Kronleuchter, stuckverzierte Decken und marmorverkleidete Säulen erinnern eher an die Zarenschlösser als an U-Bahnsteige. Das Beispiel machte Schule: 1974 wurde die Prager Metro eröffnet, die sich, wenn auch weniger aufwändig, am sowjetischen Vorbild orientierte. Bereits ein Jahr zuvor wurde die U-Bahn der nordkoreanischen Hauptstadt Pjöngjang eröffnet.



Die Metropolitan Railway auf einer Darstellung John Hodsons von 1863 (Bild: Gemeinfrei)



Die prächtige Moskauer Metrostation Komsomolskaja (Foto: Julius Reinsberg)



Berlin, Fehrbelliner Platz (Foto: IngolfBLN, CC BY SA 3.0)

schon Hauptstadt Pjöngjang fertig gestellt. Das Regime reizte den Propagandaeffekt noch weiter aus: Die Metrostationen erhielten ortsunabhängige und politisch gefärbte Namen wie „Aufbau“, „Roter Stern“ oder gar „Paradies“.

Von der Stadtbahn zum Kulturdenkmal

In Westeuropa und den USA hatte der Neubau von Metros dagegen nach 1945 Nachrang. Die Massenmotorisierung führte zum Planungsparadigma der autogerechten Stadt. Eine Folge war die Demontage bestehender Straßenbahnsysteme in zahlreichen Städten, die in ihren Trambahnen ein Verkehrshindernis ausmachten. Erst Ende der 1960er Jahren gewann der ÖPNV in westeuropäischen Großstädten wieder größere Bedeutung. Statt klassischer Metros baute man nun sogenannte Stadtbahnen, welche nur in der Innenstadt unterirdisch verkehrten, die Außenbezirke aber nach Art einer Straßenbahn erschlossen. 1966 nahmen entsprechende Systeme in Wien und Stuttgart den Betrieb auf, es folgten unter anderem Essen, Frankfurt am Main, Brüssel, Antwerpen und Bonn.

München schloss sich dem Trend zur Stadtbahn nicht an und gönnte sich zu den Olympischen Spielen 1972 den teureren Bau einer klassischen U-Bahn.

Heute sind Metros und Stadtbahnen aus dem Alltag diverser Kapitalen und mittelgroßer Städte der Welt nicht mehr wegzudenken. Aktuelle Projekte gelten besonders dem Neu- oder Ausbau von U-Bahnsystemen in den verkehrsreichen „Megacities“ wie Mexiko-Stadt, Bangkok oder Delhi. In Deutschland hat inzwischen der Denkmalschutz den Wert der U-Bahn erkannt: Jüngst wurden in Berlin alle Stationen einer Teilstrecke der Linie U 7 als unterirdische Kulturlandschaft unter Schutz gestellt. Sie zeichnen sich durch eine fast verspielte, farbenfrohe Gestaltung aus. Die höchste Ehre erhielt jedoch einige Jahrzehnte zuvor die Moskauer Metro: 1938 wurde dem Gestalter der prunkvollen Station „Majakovskaja“ auf der New Yorker Weltausstellung der *Grand Prix für Architektur* verliehen.

Zum Weiterlesen

Neutatz, Dietmar: Die Moskauer Metro. Von den ersten Plänen bis zur Großbaustelle des Stalinismus (1897–1935). Böhlau Verlag. Köln u. a. 2001.

Untergründig. Als die Moderne Fahren lernte. moderneREGIONAL, Heft 15/3. <http://www.moderne-regional.de/untergruendig-15-3/>.

Gropius' Adler und Junkers' Herta: Die Neue Mobilität in den 1920er und frühen 1930er Jahren

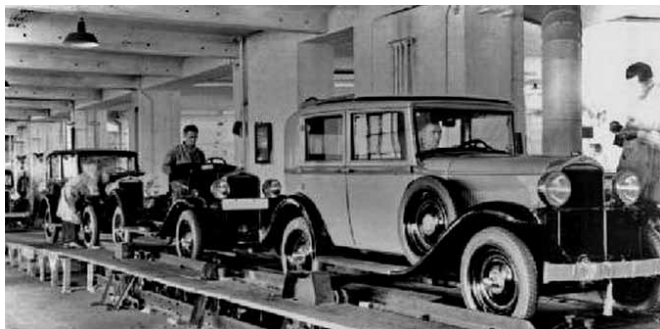
Von Dr.-Ing. Peter Paul Schepp

Der Wunsch nach individueller Mobilität nahm nach dem Ersten Weltkrieg deutlich zu. Der Markt war aber noch ganz auf Luxuskarossen ausgerichtet. Auf die Entwicklung eines bezahlbaren Gebrauchsautos musste der Durchschnittsverdiener noch mindestens ein Jahrzehnt warten. Beim Verkehrsflugzeug gingen die Entwickler gezielter vor, so dass die Luft Hansa schon 1926 mit wenigen Modellen in Betrieb gehen konnte.

„Leiden lehrt denken, denken macht weise, Weisheit gestaltet das Leben erträglich.“ Unter diesem Motto wurde aus der Not der Zeit heraus 1920 die „Notgemeinschaft der deutschen Wissenschaft“ gegründet. Die klassischen Akademien waren als Zentren der Forschung und der Forschungsförderung in die Defensive geraten: Vor allem die technischen Wissenschaften waren bis dato nicht zugelassen. Aber nun drängte das durch den Weltkrieg stark geschwächte Deutschland darauf, zur Selbstbehauptung seiner Volkswirtschaft planmäßige wissenschaftliche Forschung in den industriellen Prozess einzubringen. Die neu gegründete selbstverwaltete Notgemeinschaft wurde zu ihrem Organisator.

Der Aufruf der prominent besetzten Wissenschaftsorganisation, sich von alten Strukturen zu lösen, wirkte wie ein Fanal für die gesamte Wirtschaft. Worin lag das Neue der neuen

Zeit? Spektakuläre naturwissenschaftliche Entdeckungen und technische Entwicklungen hatte es schon seit Ende des alten Jahrhunderts gegeben. Aber konnte man sie planen, ihnen den Weg bereiten, um sie für das Gemeinwesen nutzbar zu machen, wie es die Initiative vorschlug? Der Austausch zwischen industriellen Entwicklungslabors und Technischen Hochschulen nahm jedenfalls zu, wenn auch zunächst vor allem in Form von anwendungsnahen Lehr- und Forschungsinhalten in der Ausbildung der Ingenieure. Die Entwicklung machte deutlich, dass anspruchsvollere Stufen des technischen Fortschritts im industriellen Kontext neben dem begabten Tüftler an der Werkbank immer öfter auch theoretischen Fachverstand und professionelle Fertigungsplanung erforderten. Es war auch die Zeit, in der sich viele neue technisch-wissenschaftliche Fachgesellschaften gründeten. Allerdings dauerte es einige Jahre, bis in Deutschland wieder von Wettbewerbsfähigkeit auf den Weltmärkten die Rede war.



Erstes deutsches Montageband bei Opel, 1924
(Foto: Automobilhistorisches Archiv, Ronnenberg)

Wirtschaftsfaktor „Mobilität“

Mobilität stand in mehrerlei Hinsicht im Brennpunkt: Der Wunsch nach individueller Mobilität hatte zugenommen, seitdem das Kraftfahrzeug gezeigt hatte, dass es fast eine Größenordnung schneller als das Fahrrad oder die Kutsche sein konnte und damit in der Lage war, dem Individuum in jeder Hinsicht neue Räume zu erschließen. Das Flugzeug, das bislang im wesentlichen als Kriegsmaschine ernst genommen worden war, versprach nun als Verkehrsmittel dem eiligen international orientierten Geschäftsmann deutlich höhere Reisegeschwindigkeiten und größere Reichweite. Gleichzeitig stellten beide – Auto und



Rumpler-Tropfenwagen von 1921 im neuzeitlichen Windkanal von Volkswagen (SDTB/Foto: Clemens Kirchner)

Flugzeug – potente Exportartikel dar, um deren Weltmarktstellung die wichtigsten Industrienationen wetteiferten. Dabei machten der deutschen Wirtschaft die Zollpolitik der Entente-Mächte vor allem im Flugzeugbau die Auflagen des Versailler Vertrages zu schaffen. Die deutsche Automobilindustrie hatte bereits vor dem Krieg einen bedeutenden Wirtschaftsfaktor dargestellt. Die Wiederaufnahme der Produktion der Vorkriegsmodelle konnte jedoch nicht das Ziel sein, darüber war man sich im Klaren. Deren Erscheinungsbild entsprach nicht mehr dem Zeitgeschmack. Starke Konkurrenz kam vor allem aus den USA, was nicht nur mit der dortigen Modellpolitik, sondern auch mit neuen rationalisierten Produktionsabläufen zu tun hatte.

Die deutsche Automobilindustrie verharrte indessen noch eine ganze Weile in der überkommenen Standardbauweise und vernachlässigte insbesondere die Weiterentwicklung des Fahrgestells. Immerhin stellten einige Außen-seiter schon auf der Automobilausstellung von 1921 in Berlin bemerkenswerte Prototypen vor wie z. B. den spektakulären Rumpler-Tropfenwagen mit Heckmotor und Schwingachse, nach seinem Erfinder, dem Flugzeugingenieur Edmund Rumpler (1872 – 1940) benannt, und zwar zu einem Zeitpunkt, als ein Luftwiderstandsbeiwert von 0,28 (heutige Rekordmarke: 0,22) noch keine Rolle spielte. Er lebte später im Benz-Tropfenwagen weiter und löste bei Porsche die Entwicklung zum Heckmotor aus.

Kubuslimousine trifft auf Bauhausdesign

Bei den Frankfurter Adlerwerken, die schon vor dem Krieg den Markt beherrscht hatten, setzte nach der Inflation dank neu aufgelegter Modelle, wie vor allem dem kleineren 4-Zylinder Favorit, ein deutlicher Aufschwung ein. Auch Nachbildungen amerikanischer Erfolgslimousinen gehörten ganz unverhohlen zum Innovationsprogramm. Die Modellpolitik mündete Ende der 1920er Jahre in ein Baukastensystem, das mehrere Varianten – Limousine über Pullman bis Cabriolet – auf dem gleichen Fahrgestell anbot. Ähnliche Programme hatten in den 1920er Jahren viele der etwa 40 deutschen Autobauer aufgelegt, darunter Audi, Benz, Hansa, Horch, Mercedes, Maybach, Opel, Wanderer. Allen gemeinsam war noch lange die „Kubuslimousine“ mit Starrachse und aufgesetzter Karosserie.

Die herrschaftliche Linienführung der behäbigen Karosserien mit den Chrom glitzernden Stauselementen, deren Designphilosophie noch aus der Kutschenzeit zu stammen schien, waren wie in den Vorkriegsjahren weiterhin auf die großbürgerliche Kundschaft zugeschnitten. Ganz anders hatte sich der soziale Siedlungsbau in Frankfurt und anderen Großstädten bereits zum Ziel gesetzt, auch den Arbeiter an den Errungenschaften der Moderne teilhaben zu lassen. Von einer breiten gesellschaftlichen Dienstbar-machung des neuen Fortbewegungsmittels konnte in den 1920ern jedoch noch nicht die Rede sein.

Durch die persönliche Freundschaft mit der Adler-Gründerfamilie kam es dazu, dass Walter Gropius (1883 – 1960) um 1930 eingeladen wurde, Karosserien zu entwerfen. Das Gropius-Automobil Adler Standard 8 erreichte mit seiner klaren schnörkellosen Linienführung weltweite Auf-



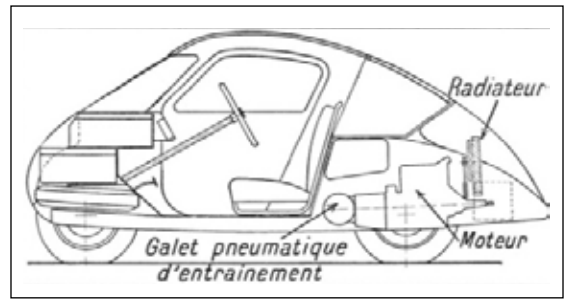
Gropius-Adler (Foto: Bauhaus-Archiv Berlin)



Kühlerfigur des Adler Standard 6 (Foto: Patrick Huebgen über Wikimedia Commons)



Pionier, Kleinauto der Goliath-Werke Bremen
(Foto: DNF 3/1931)



Entwurf eines Kleinwagens von Le Corbusier
(in: La Science et la Vie, Paris, Okt 1936)

merksamkeit. Der „Bauhaus“-Adler fand aber unter dem Eindruck der Wirtschaftskrise kaum Kaufinteressenten, so dass die Serienfertigung unterblieb. Klar war aber auch, dass sich Gropius' Entwürfe noch nicht von der klassischen Bauweise gelöst hatten. Was von ihm blieb, war das gestraffte Adler-Firmenlogo und der stilisierte Adler als Kühlerfigur.

Vom Luxusprodukt zur Massenfertigung

Durch die Weltwirtschaftskrise wurde es um 1930 eng für die „Feudalklasse“, wie der Markt für die Oberen Zehntausend damals auch genannt wurde (DNF 3/1931). Das „ästhetisch-mechanische Luxuspielzeug“ sollte dem wirtschaftlichen Gebrauchsauto für jedermann weichen, das nicht nur preiswert in der Anschaffung, sondern auch effizient im Betrieb war. Die konstruktiven Mängel der Standard-Bauart waren allzu offensichtlich geworden. Forderungen nach technischen Neuerungen, nach dem „Bruch mit der konstruktiven Tradition“, wurden laut.

Dem Gebot der Stunde konnten vor allem kleinere Marken schneller und wirksamer mit Innovationen folgen, meist unter der Direktive eines versierten Chefkonstruktors. Die Bremer Firma Goliath, die unter Carl Friedrich Wilhelm Borgward (1890 – 1963) aus der Hansa Automobilwerke AG hervorgegangen war, verfolgte bereits diesen Weg. Sie brachte 1931 den dreirädrigen Pionier auf den Markt, ein betont schlichtes Kleinauto mit zwei Sitzen für den Stadtverkehr, das man wahlweise mit Holz- oder Metallkarosserie bestellen konnte. Die Zschopauer Motorenwerke, besser bekannt unter ihrer Marke DKW, hatten unter Ihrem Gründer, dem Dänen Jørgen Rasmussen (1878 – 1964), bis zu diesem Zeitpunkt hauptsächlich Motorräder hergestellt. Die Stoeber-Werke AG, eine kleine, aber feine Auto schmiede aus Stettin, hatte eben noch unter der Leitung von Fritz Fiedler (1899 – 1972) formschöne Luxuscabriolets gefertigt. Beide reagierten auf den Pionier mit etwas wertigeren fortschrittlichen Kleinauto-Modellen. Sie hatten beide erstmals Schwingachsen und Vorderradantrieb im Programm, aber auch hydraulische Bremsen und Fallstromvergaser. DKW hatte seinen durchschlagenden Erfolg vor allem dem Zweitakt-Frontantrieb zu verdanken.

Zwei geniale Chefindenieure, der Österreicher Hans Ledwinka (1878 – 1967) bei Tatra, und Hans Gustav Röhr (1895 – 1937), der seine eigene Firma in Ober-Ramstadt bei Darmstadt gegründet hatte, setzten auf ein völlig

neues Fahrgestell. Mit Schwingachsen, Zentralrohrrahmen und Heckmotor schufen sie neue Maßstäbe bzgl. des Fahrverhaltens. Röhr scheiterte zwar schon bald als Unternehmer. Aber der Geist war aus der Flasche.

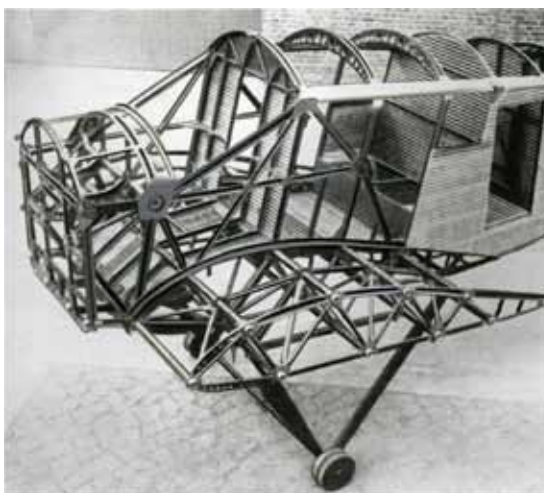
Heute wissen wir, dass die Entwicklung weiter in diese Richtung gehen musste, um eine gute Straßenlage, niedriges Gewicht und Fahrkomfort im Automobil zu vereinen. Auf dieser Grundlage entstand Mitte der 1930er Jahre schließlich die selbsttragende Karosserie, die bei großen Stückzahlen eine deutlich kostengünstigere Produktionsweise erlaubte. Sie machte den Weg frei für die Massenproduktion von Kleinwagen. Viele Automobilbauer konnten mit diesem ehrgeizigen Innovationstempo nicht mithalten mit dem Ergebnis, dass spätestens nach der Weltwirtschaftskrise die Liste der deutschen Autobauer auf ein Drittel zusammengeschnitten war. Die deutschen Pkw-Produktionszahlen hatten sich zwischen 1928 und 1932 vom Höchstwert 101.000 auf 41.000 mehr als halbiert, um dann bis zum letzten Vorkriegsjahr 1938 auf 276.000 zu steigen.

Die Fortschritte im Fahrgestellbau wirkten sich offensichtlich auf die Formgebung der Karosserie und deren Linienführung aus. Etwas verspätet setzte nun auch hier die Moderne ein. Le Corbusiers (1887 – 1967) Vision eines „Volksautos“ mit pneumatischer Federung ging 1936 sogar weit über die Zeit hinaus. Ein Panoramafenster sollte den unverstellten Blick auf die Landschaft erlauben, der Innenraum ließ sich in einen Schlafplatz umwandeln.

Bei der Materialwahl für Fahrgestell und Karosserie führte an Stahl kein Weg vorbei, obwohl bereits Mitte der 1920er Jahre Bleche aus Aluminium zur Verfügung standen. Die „Werkstoffschau“, eine Ausstellung in Berlin, die innerhalb von 14 Tagen 235.000 Besucher anlockte, war 1927 angetreten, vor allem den Produktdesignern die „neuen“ Werkstoffe nahezubringen. Gleichzeitig sollte sich auch die breite Öffentlichkeit vom neuen Werkstoffmarkt ein Bild machen. Die verfügbaren Aluminiumlegierungen scheiterten jedoch als Karosseriebleche am strengen Takt des Fließbandes, da sie zwischen den Arbeitsschritten immer wieder wärmebehandelt werden mussten. Einzelne Nobelmarken wie z. B. Rolls-Royce leisteten sich in den 1930er Jahren die Formgebung von Aluminium-Kotflügeln in handbetriebener Einzelfertigung. Erst Ende der 1980er Jahre wurde mit dem Spaceframe-Konzept des Audi A8



Junkers F13, erstes Verkehrsflugzeug in Ganzmetallausführung, 1919 (beide Fotos: Archiv Bernd Junkers)



Rumpfaufbau der F13 aus Duralumin-Profilen

die Verwendung von Aluminium im Karosseriebau wieder aufgenommen und schließlich mit dem Audi A2 ein hinreichend hoher Automatisierungsgrad in der Fertigung erreicht.

Inspirationsquelle Flugzeug

Insbesondere im Motorenbau waren Impulse aus dem Flugzeugbau bedeutungsvoll. Nach diesem Vorbild brachte die Automobilindustrie zum ersten Mal Leichtmetalle nicht als Bleche, sondern als Gusswerkstoffe ins Spiel, die den Einschränkungen der Blechumformung nicht unterliegen. Adler verwendete in großem Umfang Aluminium- und Magnesiumguss für Kurbel- bzw. Kardangehäuse und sogar für die dynamisch belasteten Kolben. Das noch leichtere Magnesium leistet auch wegen seiner guten Dämpfungseigenschaften im Motoren- und Getriebebau gute Dienste. Volkswagen setzte später Magnesiumguss millionenfach für das Getriebegehäuse des Käfers ein.

Für den Neuanfang im Flugzeugbau war nach der Doppeldeckerbauweise aus Holz und Stoff, die bei deutschen Militärflugzeugen noch gang und gäbe war, die Materialfrage kritisch. Mit dem Kabinen-Verkehrsflugzeug F13 in Ganzmetallausführung gelang bereits 1919 Prof. Hugo Junkers (1859 – 1935) in Dessau ein Erfolg, der für fast ein Jahrzehnt den Flugzeugbau auf der internationalen Verkehrsebene bestimmte. Die F13 beförderte neben den beiden Piloten bis zu vier Passagiere. Kennzeichnend war die Tiefdeckerbauweise: Der Rumpf bildete mit dem Tragflügelmittelstück ein eigenes Bauteil mit durchgehenden Holmen und Querstreben aus Duralumin, einer aushärtbaren Aluminiumlegierung, und aufgenietetem Wellblechbeplankung. Junkers nannte die erste F13 nach seiner ältesten Tochter Herta. Zu diesem Zeitpunkt galten die Junkers-Werke in Dessau als Inbegriff des modernen Luftfahrtgedankens.

Mit Junkers zur Luft Hansa

Bis 1930 wurden 346 Exemplare der F13 gebaut. Der Erfolg brachte sie in alle Welt, auch in die USA, wo die wichtigsten Konkurrenten Lockheed und Boeing saßen. Der deutsche Wettbewerber Heinkel brachte erst 1932 mit der HE 70 ein vergleichbares einmotoriges Modell für fünf Passagiere auf den Markt, das vor allem auf Schnelligkeit

ausgelegt war. Für die Beplankung blieb Heinkel bei Sperrholz. Von Junkers kamen 1925 die dreimotorige G24 mit neun Passagierplätzen und 1931 die viermotorige G38 für bis zu 40 Passagieren auf den Markt. Sie konkurrierten im Inland mit den mehrmotorigen Modellen von Dornier Super-Wal und Do X .

Die Junkers F13 etablierte sich schon bald als relativ zuverlässiges und sicheres Verkehrsmittel. Sie mutierte gleichsam zum Volksflugzeug. Die neue Mobilität erreichte damit zwar noch nicht den Durchschnittsverdiener. Die Entwicklung musste offensichtlich aber nicht wie beim Automobil zunächst eine Luxusphase durchlaufen, bevor die technische Optimierung zum Zug kam. Geschwindigkeit und Reichweite waren Kriterien für jedermann.

In den ersten Jahren passierten zwar auch Unfälle, die auf Unkenntnis und ungenügende Wartung zurückgingen. Hugo Junkers richtete daraufhin eigene Luftverkehrsstrecken ein, die er zunächst als Teststrecken betrieb. Auch beteiligte er sich an Fluggesellschaften in der Schweiz, Österreich und Ungarn. 1926 entstand nach der Vereinigung der Junkers-Luftverkehrsgesellschaft mit der Deutschen Aero-Lloyd die Deutsche Luft Hansa, deren Flugzeugpark noch lange von Junkers dominiert wurde.

Zum Weiterlesen

Oswald, Werner: Deutsche Autos 1920 – 1945. Motorbuchverlag. Stuttgart 1981. Eine detaillierte Einzelvorstellung aller Modelle.

Michel, Robert: Das wirtschaftliche Kleinauto. In: *Das Neue Frankfurt* 5 (1931) H 3.

Schmitt, Günter: Junkers und seine Flugzeuge. Motorbuchverlag. Stuttgart 1986. Die detaillierte Einzelvorstellung eines Lebenswerks.

Monumentalität des freien Gleichgewichts: Paul Bonatz' Hauptbahnhof in Stuttgart

Von Dr.-Ing. habil. Wolfgang Voigt

In Stuttgart entstand Anfang des 20. Jahrhunderts mit dem Hauptbahnhof ein ikonisches Verkehrsgebäude. Sein Architekt wollte symbolisch ein monumentales Stadttor schaffen und ließ sich dabei unter anderem in Ägypten inspirieren

Die Entwicklung der Eisenbahn in Stuttgart hatte sich in zwei Phasen vollzogen: Wie anderswo auch hatte man den ersten Bahnhof in der Mitte des 19. Jahrhunderts dicht an die damals existierende Stadt gelegt, die anschließend ein stürmisches Wachstum erlebte. Die ebenerdigen Gleisanlagen wurden jedoch bald zum Verkehrshindernis und hemmten die Stadterweiterung. 1910/1911 wurde deshalb ein Architektenwettbewerb für einen um 450 Meter weiter nach außen verlegten Kopfbahnhof veranstaltet. Den ersten Preis gewann Paul Bonatz mit einem Empfangsgebäude, das auf das Preisgericht ebenso anziehend wie verstörend wirkte. In der Mitte der Hauptfront sollte ein mächtiger Uhrturm stehen, flankiert von einer leicht vortretenden Schalterhalle. Um das Gebäude zog sich ein von Halbsäulen getragenes Attikageschoss, das den ganzen Komplex optisch zusammenhielt. „Befremdend“ fanden die Preisrichter diese rundum waagrechte Kante gegen den Himmel. Es war ein Vorgeschmack auf die flach gedeckten Volumen der Moderne. Dennoch erhielt das Büro Bonatz & Scholer den Auftrag.

Bis zum Baubeginn 1914 gab es zahlreiche Veränderungen am Entwurf, die das Ziel hatten, die Funktionalität der Anlage zu optimieren. Doch auch in der Gestaltung entwickelte Bonatz das Gebäude weiter. Seine 1913 unternommene Ägyptenreise gab den wichtigsten Impuls für eine starke Vereinfachung der Formen. Das Ergebnis war ein asymmetrisches Ensemble aus kubischen Baumassen mit zwei verschiedenen großen würfelförmigen Schalterhallen für den Fern- und Vorortverkehr. Ihren Abschluss fand die von links nach rechts anwachsende Komposition im weithin sichtbaren Turm, der aus der Hauptfront an die Südostseite verlegt worden war. Die vor hundert Jahren noch eindeutige Dominanz der Eisenbahn gegenüber dem noch kaum entwickelten Autoverkehr gab dem Bahnhof eine überragende Torfunktion. Anstelle der früher vorhandenen

Stadttore besetzte nun der Bahnhof die Schnittstelle zwischen außen und innen, in der ein großer Teil des Verkehrs in die Stadt und aus der Stadt heraus gebündelt wurde und wird.

In Deutschland galt der Stuttgarter Hauptbahnhof lange als der moderne Bahnhof schlechthin, seine Formen fanden über Düsseldorf und Königsberg bis nach Holland und Bulgarien Nachahmung. „Der Stuttgarter Hauptbahnhof, 1910 bereits mit flachem Dach entworfen, stellt der bisher üblichen Monumentalität der symmetrischen Schlossfassade eine neue Monumentalität des freien Gleichgewichts gegenüber“, befand 1924 der Kunsthistoriker Hans Hildebrandt im *Handbuch der Kunstwissenschaft*. In seinen Memoiren erinnerte sich Bonatz, dass die Frage, „ob ein Bahnhof einen monumentalen Rang überhaupt haben dürfe“, erstmals gestellt wurde, als alles schon stand. Und er räumte ein: „Heute würde man einen



Monumentale Bögen eröffneten den Weg in die Schalterhallen des Nah- und Fernverkehrs



Bonatz erster Entwurf von 1910/11

Die kubischen Volumen des Baus waren ein Vorgeschmack der flachgedeckten Moderne

Bahnhof auch viel einfacher bauen.“ Eine interessante, bisher unbeachtet gebliebene Nachfolge fand der Bonatzsche Hauptbahnhof 1924 in Frankfurt, als sich das neugegründete Institut für Sozialforschung – die Keimzelle der später berühmten Frankfurter Schule – durch den Architekten Franz Roedcke einen kubischen Institutsbau mit Natursteinfassade errichten ließ, der vom Stuttgarter Vorbild stark inspiriert gewesen ist. Wie Bonatz war auch Roedcke ein Schüler von Theodor Fischer.

Eine zeitgenössische Fotografie zeigt die nach Westen gerichtete Hauptfront des Hauptbahnhofs, die auf die aus der Stadt eintreffenden Reisenden ausgerichtet ist. Ins Auge fallen die beiden würfelförmigen Schalterhallen mit den hohen Bögen, durch die man das Gebäude betritt. Der Größenunterschied trennt die kleine und die große Welt: Links die 1927 eröffnete kleine Schalterhalle für Fahrten in die Region, rechts hinten die große für den Fernverkehr. Eine andere Fotografie zeigt die Südwestecke des Hauptbahnhofs und verdeutlicht eine wichtige Eigenschaft des Bauwerks, die in den Jahren der Bauzeit seine Modernität ausmachte. Die kubischen Volumen, deren Oberflächen im Unterschied zur späteren klassischen Moderne nicht glatt sind, sondern ein durch bossierten Naturstein gebildetes Relief zeigen, heben sich klar vom Himmel ab. Das Volumen der großen Schalterhalle wird vom rechts liegenden Südflügel in Stufen und Vorsprüngen aufgebaut. Unter der oberen Kante verläuft jeweils eine waagerechte Simslinie. Sie ist schlank dimensioniert, damit die Fassaden einen oberen Abschluss erhalten, ohne dass der kubischen Charakter gestört wird. Während seiner Ägyptenreise hatte Bonatz mehrmals die Sultan-Hassan-Moschee aus dem 14. Jahrhundert in Kairo besucht. Im Innenhof der Moschee skizzierte Bonatz die „Iwane“, die den Hof an seinen vier Seiten begrenzen. Unter einem Iwan wird in der islamischen Architektur die auf drei Seiten geschlossene Vorhalle einer Moschee oder

einer religiösen Schule („Medrese“) verstanden. Als wenig später die endgültige Fassung des Hauptbahnhofs gezeichnet wurde, dienten diese von Rundbögen überwölbten Vorhallen als Vorbild für die Fronten der großen und kleinen Schalterhalle.

Als das Deutsche Architekturmuseum Paul Bonatz 2011 eine Ausstellung widmete, stand mit dem Hauptbahnhof sein wichtigstes Werk mehr als erwartet im Mittelpunkt. Ohne dass dies geplant gewesen war, fiel die Ausstellung in die heißeste Phase der Auseinandersetzungen um das umkämpfte Projekt „Stuttgart 21“. Inzwischen sind diesem fragwürdigen Projekt bereits Teile des Bonatzschen Bauwerks zum Opfer gefallen: 2010 und 2012 wurden die nördlich und südlich anschließenden Flügelbauten abgerissen. Der Hauptbau mit den beiden Schalterhallen wird auch nach der Vollendung des Tiefbahnhofs bestehen bleiben, jedoch als museal amputierter Krüppel. Die Schalterhallen werden ebenso wie die bisher zu den Bahnsteigen führende Querhalle keine sinnfällige Funktion mehr haben, sobald die Reisenden durch den geplanten neuen Eingang, der neben dem Bonatz-Bau liegen wird, direkt in die Tiefe geleitet werden.

Zum Weiterlesen

Bonatz, Paul: *Leben und Bauen*. Stuttgart 1950.

Voigt, Wolfgang/May, Roland (Hrsg.): *Paul Bonatz 1877 – 1956* [Ausst. Kat. DAM]. Tübingen 2010.

Voigt, Wolfgang: *Franz Roedckes Institut für Sozialforschung in Frankfurt. Politische Architektur in ‚sachlicher Zweckmäßigkeit, ehrlicher Herbeheit‘*. In: Hilt-Roedcke, Marianne/Roedcke, Hanna/Zimmermann, Peter (Hrsg.): *Franz Roedcke Bauten 1902 – 1933*. Ostfildern 2016, S. 49 – 66.

Heizen, Beleuchten, Fliegen – Neue Infrastruktur für Frankfurt

Von Elisa Lecointe, M.A., Frankfurt am Main

In den 1920er Jahren entstanden diverse moderne Funktionsbauten für die städtische Infrastruktur von Adolf Meyer, auch für den ersten Flughafen der Stadt

Adolf Meyer war von 1925 bis 1929 als Leiter der Abteilung B für die städtische Bauberatung zuständig und verwirklichte als entwerfender Architekt mehrere Großprojekte wie die Kokerei des Gaswerks Ost und Neubauten der städtischen Elektrizitätswerke. Mit seiner Berufung zum Leiter der Bauberatung strebte das Dezernat ein ästhetisch einheitliches Stadtbild an. Zugleich beeinflusste das Baudezernat mit seinem Angebot die Gestaltung aller privaten Bauwerke; das erzieherische Moment ist hierbei nicht außer Acht zu lassen. Dies betraf vor allem den privaten Wohnungsbau, der ohne kommunale Unterstützung wenig lukrativ war. Die städtische Vergabe von Darlehen war streng daran gekoppelt, dass die vorgelegten Entwürfe nach ästhetischen Richtlinien hin geprüft wurden. Adolf Meyer akquirierte hierfür ein ganzes Team junger Mitarbeiter und Architekten, die er als Lehrer an der Frankfurter Schule für freie und angewandte Kunst kennengelernt hatte.

Die Abteilung B

Meyer und seine Mitarbeiter überprüften innerhalb der Bauberatung nicht nur die Pläne privater Investoren, sondern erarbeiteten auch viele Entwürfe für verschiedenste Projekte und stellten sie privaten Investoren sowie städtischen Organen für eigene Vorhaben zur Verfügung. Dieses Beratungsangebot wurde auch von privaten Bauherren und Baugenossenschaften in Anspruch genommen. So prägen das Frankfurter Stadtbild noch heute einige Mehrfamilienhäuser und Wohnkomplexe, die nicht unter May und dem Hochbauamt, sondern mit Unterstützung der Bauberatung von anderen Bauträgern verwirklicht wurden und dennoch eindeutig die Handschrift des Neuen Frankfurt erkennen lassen.

Kokerei, Gaswerk Ost

Parallel zum Jugendheim Westend erhielt Meyer den Auftrag für die Erweiterungsbauten am Frankfurter Gaswerk Ost. Das moderne Gaswerk am Osthafen entstand bereits in den Jahren 1910 bis 1912 durch Meyers Lehrer Peter Behrens. Mit den Erweiterungsbauten von 1926 sollte die

Anlage um eine Kokerei ergänzt und so die Produktivität gesteigert werden.

Meyers Erweiterungsbauten – das Kohlensilo, die Mahlanlagen und Kohlenbehälter sowie die Förderbänder und Laufkatzen – sind um den futuristisch anmutenden gewölbten Kohlenturm im Zentrum der Anlage gruppiert und ästhetisch ihrer jeweiligen Funktion zugeordnet. Schon die unterschiedlichen Materialien verkörpern die Aufgaben der einzelnen Bauten innerhalb des Produktionsprozesses: Für alle Behältniskonstruktionen verwendete Meyer Eisenbeton, für alle nicht prozessgebundenen Bauten wie Treppenhäuser und Maschinenräume Klinker, für die Förderbänder und Laufkatzen Eisenfachwerk.

Meyer sah die Anlage als Abbild der Kohleumwandlung vom Rohzustand zum fertigen Produkt. May lobte Meyers Planung als große Verschmelzung von Zweck und Form, die sie zum Symbol des modernen Industriezeitalters werden lasse. 1945 wurde das Gaswerk zerstört. Dass Frankfurt bis in die 1930er Jahre ohne Ferngas auskam, ist sicherlich der Erweiterung des Gaswerkes Ost um die Bauten Meyers zu verdanken.



Funkstelle auf dem Rebstockgelände
(Foto: Nachlass Heinrich Helbing)



Luftaufnahme vom Flugplatz am Rebstockgelände von 1934 (Foto: Institut für Stadtgeschichte FFM 42474)

Städtische Elektrizitätswerke, Prüfam 6

Den zweiten großen Auftrag für ein Industriegebäude erhielt Meyer 1927 noch während der Arbeiten am Gaswerk Ost. Der Ausbau der städtischen Stromversorgung war zu dieser Zeit überfällig. Während sich in Europa längst der Drehstrom etabliert hatte, wurde Frankfurt noch mit Einphasen-Wechselstrom versorgt. Gleichzeitig entstand in der Römerstadt die erste vollelektrifizierte Siedlung Deutschlands und diverse andere Haushalte harrten des Anschlusses an das Netz.

Die Elektrifizierung Frankfurts ging mit der Aufstellung zahlreicher Elektrizitätszähler einher. Da das alte Prüfam in der Neuen Mainzer Straße dem nicht mehr standhalten konnte, wurde nach den Entwürfen Meyers 1928 das Prüfam 6 in der Gutleutstraße errichtet. Neben der von Fensterbändern gezierten Betonfassade des Hauptgebäudes war die auf acht Stützen ruhende Kuppel mit einer Spannweite von 26 Metern prägend. Die Kuppelkonstruktion, die auf einem gewagten Verhältnis zwischen Wandstärke und Krümmungsradius beruhte, galt in den 1920er Jahren als Revolution im Betonbau.

Mit der nüchternen und klaren Formensprache seiner Fassade gehört das Prüfam 6 zweifellos zu den bekanntesten Werken Meyers. Auch wenn es nicht über die Eleganz des Fagus-Werks mit seiner berühmten Glasvorhang-Fassade verfügt, ist der Wiedererkennungswert nicht zu leugnen. Für Meyer gab es grundsätzlich zwei Formen industrieller Anlagen – diejenigen, bei denen die einzelnen Baukörper selbst Träger des industriellen Prozesses sind (siehe Gaswerk Ost), und diejenigen, bei denen das architektonische Gehäuse den industriellen Betrieb aufnimmt (siehe Prüfam 6). Bis heute ist das Prüfam erhalten und wird vom Energieversorger Mainova betrieben.

Funkstelle auf dem Rebstockgelände

Die Funkstelle des Flugplatzes auf dem Rebstockgelände ist heute ebenso wenig erhalten wie der Flugplatz selbst. In den 1920er Jahren galt er nach Berlin als zweitgrößter deutscher Flughafen. 1925 führte der stark prosperierende Flugverkehr von rund 2.300 Starts und Landungen jährlich zur Gründung der Frankfurter Flugplatz GmbH, die den Ausbau des Rebstockgeländes vorantrieb. 1928 wurde er um eine Funkstelle erweitert, die gemeinsam von Meyer und seinem jungen Mitarbeiter Heinrich Helbing entworfen wurde.

Das T-förmige Gebäude wurde als eingeschossiger Flachbau errichtet und umfasste eine Wohnung für den angestellten Funker, einen Sende- und Maschinenraum sowie zwei Funktürme jeweils an der nördlichen und südlichen Seite der Anlage. Bemerkenswert war die großzügige Verglasung: Sie überspannte das Dach von einer zur gegenüberliegenden Hauswand und sorgte dabei für optimale Lichtverhältnisse im Inneren.

Die Autorin

Elisa Lecointe ist Kunst- und Architekturhistorikerin. Gemeinsam mit Uli Helbing kuratierte sie die Ausstellung *Adolf Meyer und Heinrich Helbing. Funktionsarchitektur für das Neue Frankfurt*, die noch bis zum 3. September 2017 im ernst-may-haus zu sehen ist.



Bauernhof als Terminal: Frankfurts erster Flughafen

Von Dr.-Ing. habil. Wolfgang Voigt

Der Frankfurter Flughafen ist heute ein hochmoderner Verkehrskomplex. Sein Vorgänger aus der Zeit des Neuen Frankfurt bot eher ländlichen Charme auf

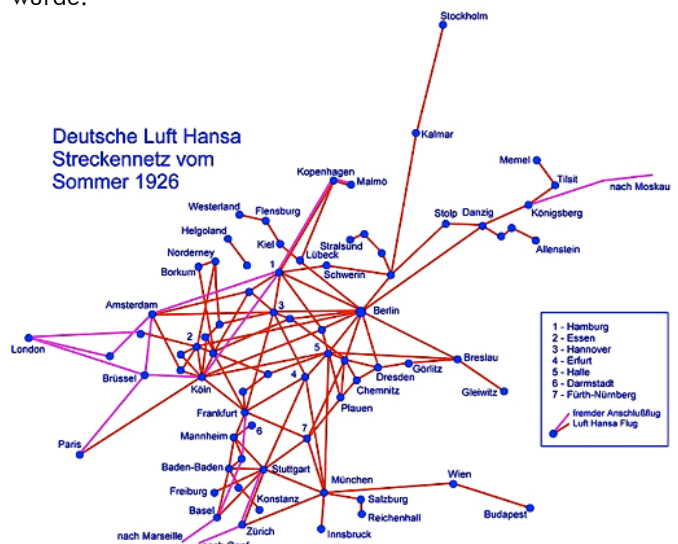
Hat der Frankfurter Flughafen etwas mit dem Neuen Frankfurt zu tun? Auf den ersten Blick kaum. Der 1924 am Rebstock eröffnete erste Verkehrsflughafen, der Vorläufer des heutigen Rhein-Main-Flughafens, war eine Einrichtung des Fernverkehrs und gehörte in ein anderes Ressort der Politik. Auf den zweiten Blick dann doch, denn er gehörte ebenfalls in die kommunale Sphäre und war eine Schöpfung derselben Administration des Oberbürgermeisters Ludwig Landmann, die ein Jahr später Ernst May als Stadtbaurat engagierte und mit dem ab 1925 entstehenden Neuen Frankfurt das Projekt der umfassenden Umgestaltung zur modellhaften Großstadt der Moderne einleitete. Schon vorher hatte Landmann für Frankfurts Zukunft eine landesplanerische Vision entwickelt, welche der Stadt die führende Rolle in der engeren und weiteren Region zuwies, sowohl als Mittelpunkt im Rhein-Mainischen Städtekränz als auch im südwestlichen Deutschen Reich. So war es nur konsequent, dafür zu sorgen, dass die Stadt auch im damals neuen Automobil- und Luftverkehr einen erst-rangigen Platz einnahm.

Luftschiffe über dem Rebstock

Auf den Wiesen des Hofgutes Rebstock, das 1910 von der Stadt erworben wurde, hatten schon vor dem Ersten Weltkrieg Luftfahrtveranstaltungen stattgefunden. Im Sommer 1909 eröffnete bei der Festhalle auf dem Messegelände eine erste *Internationale Luftfahrt-Ausstellung (ILA)*. Der zwei Kilometer weiter westliche gelegene Rebstock – wo sich heute Rebstockpark, Rebstockbad und Kleingärten ausbreiten – diente damals als Ergänzungsfläche der Ausstellung. Hier war am 31. Juli 1909 Graf Zeppelin mit einem seiner voluminösen Luftschiffe („leichter als Luft“) gelandet; wenig später wurde das Gelände zum Luftschiffhafen erklärt, und auch der frühe Flugsport mit den ersten noch recht kleinen ein- oder zweisitzigen Flugzeugen („schwerer als Luft“) bekam hier seinen Platz. Von organisiertem und regelmäßigem Luftverkehr konnte aber noch keine Rede sein. Der entwickelte sich erst nach dem Ersten Weltkrieg, der auch der erste Luftkrieg war. Bei

Kriegsende umfasste die deutsche Fliegertruppe 5.000 Flugzeuge und 80.000 Mann, darunter viele Piloten, die nun arbeitslos waren. Der Krieg hatte die Flugtechnik vorangetrieben; eine Flugzeugindustrie mit klingenden Namen wie Junkers, AEG und Rumpler war entstanden, die nun ihre Produktion herunterzuschrauben bzw. umzustellen hatte, nachdem durch den Versailler Vertrag dem Deutschen Reich die Militärfliegerei verboten worden war.

Zivilluftfahrt blieb jedoch erlaubt mit der Folge, dass diese während der Weimarer Republik mit Vorrang gefördert und betrieben wurde. So war es kein Zufall, dass am 2. Februar 1919 auf der Strecke Berlin-Weimar durch die Deutsche Luftreederei AG der weltweit erste regelmäßige Luftverkehr nach Plan aufgenommen wurde. Bald folgten weitere Strecken in Deutschland. Fliegen war trotz massiver Subvention der Tickets nur für betuchte Leute erschwinglich. Das Staatsinteresse an einer zivilen Luftflotte und an der Existenz einer Luftfahrtindustrie war unübersehbar, nicht zuletzt aus einem strategischen Kalkül hinsichtlich einer in fernerer Zukunft zu bildenden Luftwaffe, wie sie dann von den Nationalsozialisten neu aufgebaut wurde.





Der Flugplatz am Rebstockgelände (Bild: Nachlass Heinrich Helbing)

Abfertigung im Pferdestall

In Frankfurt hatte am Rebstock der Luftverkehr am 2. Juli 1924 mit einem Flug der Deutschen Luftreederei begonnen. Ludwig Landmann, der drei Monate später zum Oberbürgermeister gewählt wurde, ließ wenig später eine *Denkschrift zum Ausbau des Flugplatzes Rebstock zum Zentralflughafen* ausarbeiten. Nachdem 1925 bereits 2.357 Starts und Landungen stattfanden, nahm die städtische Frankfurter Flugplatz GmbH die Herrichtung der Gebäude in Angriff. Die teilweise noch aus dem 17. Jahrhundert stammenden Altbauten wurden ausgebaut und die Abfertigung der Fluggäste im früheren Pferdestall untergebracht. Der ehemalige Windmühlenturm wurde für die Flugleitung viergeschossig aufgestockt und mit einer Dachplattform versehen, von der sich das Flugfeld überblicken ließ. Die Flugzeuge wurden größer, die Zahl der beförderten Passagiere verdoppelte sich bis 1932 auf 15.720 Personen im Jahr, und obwohl nur 43 Personen pro Tag transportiert wurden, war Frankfurt einer der wichtigen Plätze im deutschen Liniennetz geworden. Für mehr Einnahmen setzte man auf Gastronomie und Flugschauen für ein Wochenendpublikum. Schon bald erwiesen sich die Baulichkeiten und die Fläche des Flugfelds als unzureichend, sodass 1930 mit der Planung für einen anderen Standort begonnen wurde. Im Südwesten der Stadt entstand bis 1936 neben dem Frankfurter Kreuz der Reichsautobahn der neue Rhein-Main-Flughafen; er gehört einer anderen Ära an.

Prestigeobjekt Flughafen

Während der Weimarer Republik gab es einige exemplarische kommunale Aufgaben, bei denen die deutschen Großstädte miteinander in Konkurrenz traten. Eine davon war der soziale Wohnungs- und Städtebau, das Aushängeschild des Neuen Frankfurt. Andere Felder des Wettstreits waren spektakuläre Ausstellungen, Messen, der Bau von Sportstadien und der zivile Luftverkehr. In Hamburg-

Fuhlsbüttel wurde 1929 ein viergeschossiger terrassierter Bau in Betrieb genommen, der als Prototyp aller modernen Terminals gelten kann. Zum ersten Mal waren die Funktionen Gepäck und Fracht, Abfertigung der Passagiere, Restaurant und Flugleitung auf verschiedenen Ebenen übereinander verteilt. Und auch in Stuttgart-Böblingen (1928), Berlin-Tempelhof (1929), Halle-Leipzig (1931) und München-Oberwiesenfeld (1931) leistete man sich große moderne Gebäude im Stil der Zeit. Frankfurt hatte in Sachen Luftverkehr früh gehandelt und dabei Augenmaß bewiesen. Allerdings schuf man dabei ein unzulängliches Provisorium, an dem danach zu lange festgehalten wurde. Es ist der Grund für den paradox erscheinenden Umstand, dass unter den oft beispielhaft aktuellen Bauten des Neuen Frankfurt die modernste Bauaufgabe der Epoche nicht vorkommt.

Zum Weiterlesen

Flughafen Frankfurt Main AG (Hrsg.): 1936 – 1996.

60 Jahre Flughafen Frankfurt. Geschichte eines europäischen Verkehrsflughafens. Frankfurt 1996.

Risse, Heike: Frühe Moderne in Frankfurt am Main 1920 – 1933. Frankfurt 1984.

Treibel, Werner: Geschichte der deutschen Verkehrsflughäfen. Eine Dokumentation von 1909 – 1989. Bonn 1992.

Voigt, Wolfgang: From the Hippodrome to the Aerodrome, from the Air Station to the Terminal: European Airports, 1909 – 1945. In: John Zukowsky (Hrsg.), Building for Air Travel. Architecture and Design for Commercial Aviation. München/New York 1996, S. 27 – 50.

Als „Autobahn“ ein Fremdwort war

Von C. Julius Reinsberg, M.A.

Vor gut 90 Jahren gründeten Politiker, Verkehrsplaner und Ingenieure einen Verein namens HaFraBa. Sein Ziel war der Bau der ersten Autobahn Deutschlands

„Wer die oberitalienischen Autostraßen befahren hat, weiß erst, was Autofahren bedeutet“, schwärmte Robert Otzen Mitte der 1920er Jahre. Der renommierte Professor für Statik und Eisenbau an der TH Hannover war zuvor in Italien über die Autostrada dei Laghi gebräust, die heute als weltweit erste Autobahn gilt. Die Idee einer allein dem Automobil vorbehaltenen Straße wurde seinerzeit unter Verkehrsplanern immer populärer. Die noch bescheidene, aber stetig wachsende Motorisierung erwies sich als enorme Herausforderung für das bestehende Straßensystem. Pferdefuhrwerke stritten mit ihren blechernen Konkurrenten um die Vorherrschaft auf den Pisten, voll beladene LKW quälten sich über zu schmale Wege und die Zahl der Verkehrsunfälle stieg an. Mit der Berliner Avus (Automobil-Verkehrs- und Übungsstraße) existierte zwar auch nördlich der Alpen eine erste autobahnähnliche Struktur, einen Zweck für den öffentlichen Verkehr verfolgte die gebührenpflichtige Rennstrecke aber nicht. Robert Otzen war einer der prominentesten Fürsprecher eigener Auto-Schnellstraßen im Deutschen Reich. Auch die griffige Bezeichnung Autobahn geht auf ihn zurück, vorher war meist umständlich von Nur-Auto-Straßen die Rede. Seit dem Jahr 1926 fungierte er als Vorsitzender des HaFraBa-Vereins, der sich für den Bau einer Autobahn quer durch das Deutsche Reich einsetzte.

Wirtschaftsfaktor Autobahn

Der Name des Vereins war eine Chiffre für die Städte, die die neue Straße verbinden sollte: Hamburg, Frankfurt am Main, Basel. Vereinszweck war, „im Rahmen einer Vorbereitungs-Gesellschaft alle Arbeiten zu leisten, welche in technischer, wirtschaftlicher, finanzieller, verkehrspolitischer und propagandistischer Hinsicht zur Prüfung der Durchführbarkeit und zur Vorbereitung der Ausführung der Autostraße [...] geeignet und erforderlich sind.“ Die Konzeption war transnationalen Charakters: Die neue Schnellstraße sollte eine Verbindung von Nord- nach Südeuropa schaffen, die langfristig bis ins italienische Genua reichen sollte. Hauptsitz und Geschäftsstelle des Vereins befanden sich in Frankfurt. Dies war nicht nur der geografisch günstigen Lage der Stadt auf halber Wegstrecke geschuldet. Oberbürgermeister Ludwig Landmann war ein

entschiedener Verfechter des Projekts und erhoffte sich durch den Anschluss an die zukunftssträngige Infrastruktur eine Stärkung des Wirtschaftsstandorts Frankfurt. Landmanns Anspruch an das Neue Frankfurt beschränkte sich nicht auf den sozialen Wohnungsbau und die kulturelle Transformation der Metropole, die durch Planungsdezernat und Hochbauamt umgesetzt wurden. Mit Konzepten für die ökonomische Vernetzung der Rhein-Main-Region, dem Ausbau des Frankfurter Flughafens und eben der HaFraBa setzte der Politiker auch einen Akzent auf die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt. Symbolischen Ausdruck fand sie in Martin Elsaessers Großmarkthalle, welche Frankfurts Charakter als Handelsmetropole architektonisch und städtebaulich eindrücklich unterstrich.

Die HaFraBa vereinte als Organisation Lokalpolitiker, Wissenschaftler und Ökonomen, die detaillierte Projekte für die einzelnen Teilstrecken der geplanten Schnellstraße ausarbeiteten. Bereits 1927 wurden die ersten Planungen zu Linienführung und konkreten Bauabschnitten der Öffentlichkeit vorgestellt. 1928 wurde der Anspruch des Vereins auf die Städte Bremen und Lübeck erweitert und die HaFraBa in „Verein zur Vorbereitung der Autostraße



Die Avus bei Berlin, 1926 (Foto: Bundesarchiv, Bild 102-02915, Georg Pahl, CC-BY-SA 3.0)



Die geplante Linienführung der HaFraBa (Bild: Zeitschrift „HaFraBa“)



Der erste Spatenstich bei Frankfurt wurde von den Nationalsozialisten propagandistisch inszeniert und von Adolf Hitler ausgeführt (Foto: Bundesarchiv, Bild 183-R27373, CC-BY-SA 3.0)

Hansestädte-Frankfurt-Basel“ umbenannt, ohne jedoch das einprägsame Kürzel aufzugeben. Bei der anvisierten Finanzierung der Autobahn stützte man sich auf das italienische Vorbild: Der Bau der HaFraBa sollte sich durch die Erhebung einer Maut schnell amortisieren.

Streitpunkt Maut

Doch gerade letztgenannter Punkt erwies sich als ernsthaftes Hindernis für die praktische Umsetzung des Projekts. Obwohl sich viele bedeutende lokal- und landespolitische Akteure fanden, die sich wie Ludwig Landmann als Fürsprecher der HaFraBa positionierten, konnte sich eine Straßennutzungsgebühr, die den geltenden Gesetzen auf nationaler Ebene widersprochen hätte, im Reichstag nicht durchsetzen. Nach 1933 griffen die Nazis die Planung der HaFraBa auf – vor der „Machtergreifung“ hatte die NSDAP-Fraktion das Projekt noch vehement bekämpft. Das Regime setzte den Bau der „Reichsautobahnen“ noch im Jahr 1933 auf die politische Agenda, die Strukturen der HaFraBa wurden dabei als nützlich erkannt. Der Verein wurde in Gesellschaft zur Vorbereitung der Reichsautobahnen e.V. (GEZUVOR) umbenannt, sein Hauptsitz nach Berlin verlegt. Im September begann der Bau der ersten Teilstrecke Frankfurt – Darmstadt – Heidelberg. Die NS-Presse wollte die Urheberschaft der Vorarbeiten möglichst rasch vergessen machen und fabulierte von Hitler als „Schöpfer der Autobahn“. Statt der Weimarer Republik nannte sie ausschließlich Mussolinis Italien als Vorbild. Die Propaganda hatte offensichtlich Erfolg: Kaum ein Mythos über den NS-Staat erwies sich als so zählebig wie der des

nationalsozialistischen Autobahnbaus. Tatsächlich konnte das Regime das Versprechen umfassender Mobilität und individueller Motorisierung der Bevölkerung damit jedoch nicht einlösen. Gegen Kriegsende existierten in Deutschland zwar 3.800 km Autobahnstrecke, die im Alltag der meisten Deutschen jedoch keine Rolle spielte.

Nach Kriegsende griff die bundesdeutsche Verkehrspolitik beim Autobahnbau sowohl auf die Vorarbeiten der HaFraBa als auch auf die nationalsozialistischen Planungen zurück. Die zentrale Rolle Frankfurts wurde dabei bestätigt: 1956 wurde das Frankfurter Kreuz fertiggestellt, laut *FAZ* der „größte und modernste Verkehrsmittelpunkt in Deutschland“. Die unmittelbare Nachbarschaft zum Frankfurter Flughafen sollte diese Bedeutung noch untermauern. Die von der HaFraBa angestrebte translokale Vernetzung von den Hansestädten bis nach Basel realisieren heute die Autobahnen A 5 und A 7.

Zum Weiterlesen

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. (Hrsg.): Die Autobahn. Von der Idee zur Wirklichkeit. Köln 2005.

Ruppman, Reiner: Schrittmacher des Automobilzeitalters. Frankfurt und das Rhein-Main-Gebiet. Darmstadt 2011.

„...mit guten Vorsätzen gepflastert.“ – Die Straße durch die Römerstadt und Ernst Mays Beitrag

Von Dr. Florian Seidel, Berlin

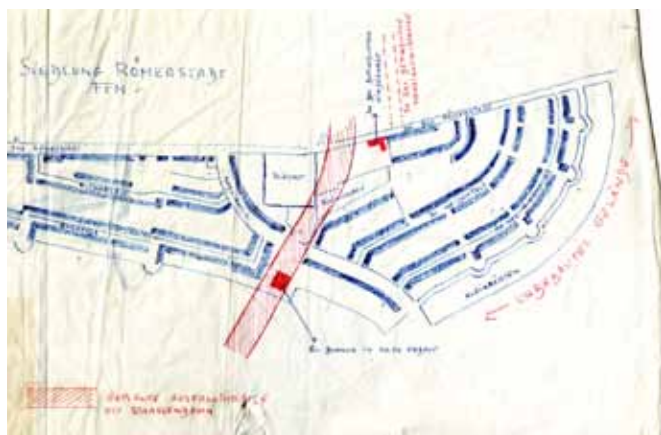
In den 1950er Jahren brach sich das Planungsparadigma der autogerechten Stadt Bahn. Dies hatte auch Konsequenzen für die in den 1920ern errichtete Römerstadt

Als Ernst May im Jahr 1954 nach Deutschland zurückkehrte, konnte er mit seiner Arbeit dort beginnen, wo er im Jahr 1930 aufgehört hatte: Im Zentrum seiner Tätigkeit lag die Schaffung erschwinglichen Wohnraums für breite Schichten der Bevölkerung. Das Schlagwort von der „Wohnung für das Existenzminimum“, das 1929 den CIAM-Kongress in Frankfurt am Main bestimmt hatte, hatte Mitte der 1950er Jahre noch nichts an Aktualität verloren.

May ahnte nicht, wie sehr sich das Bild in kürzester Zeit wandeln sollte. Die rasante wirtschaftliche Entwicklung der Bundesrepublik führte nicht nur zu wachsenden Ansprüchen an die Wohnraumversorgung, sondern auch zu dramatischen Veränderungen der Mobilität. Waren in der Bundesrepublik im Jahr 1955 noch ca. 1,7 Millionen Autos zugelassen, so waren es gerade fünf Jahre später schon ca. 4,5 Millionen. Und die Entwicklung sollte mit dieser Geschwindigkeit weitergehen; der Weg zur „autogerechten Stadt“, einem neuem prägenden Schlagwort im Städtebau, war frei.

Es ist eine besondere Ironie der Geschichte, dass gerade die Römerstadt, Mays revolutionäre Wohnsiedlung der 1920er Jahre, angesichts dieser Entwicklung unter die Räder geraten sollte. Es ist belegt, dass May selbst diese Siedlung immer besonders am Herzen lag. Nach seiner Rückkehr aus Afrika setzte er sich wiederholt beim Frankfurter Oberbürgermeister für den Erhalt der Römerstadt ein, deren schlechten baulichen Zustand er wortreich beklagte. Viel verhängnisvoller als dieser Rückstand bei der Instandhaltung sollte sich jedoch die Lage der Römerstadt entlang des Niddaltals erweisen, wirkte sie doch als Barriere für die Erschließung der im Frankfurter Nordwesten neu gepantten Wohnsiedlungen mit dem Auto.

Im Jahr 1958 wurde im direkten Anschluss an die Römerstadt die neue Nordweststadt in Angriff genommen; ein städtebaulicher Wettbewerb war geplant. Die Stadt Frankfurt hatte sich von vornherein darauf festgelegt, diese neue Wohnsiedlung mit einer mehrspurigen Autostraße direkt an die Innenstadt anzubinden. Auch die jenseits der Nordweststadt gelegenen Gebiete sollten so für das Auto erschlossen werden. Dass diese direkte Verbindung die Römerstadt in zwei Hälften teilen würde, nahm man in Kauf. Kritiker wurden beschwichtigt, dass die Straße ja in einem Tunnel geführt werden könne, und es gar nicht gewiss sei, ob überhaupt Häuser in der Römerstadt für die Straße abgerissen werden müssten. Aber ganz gleich, ob man die Trasse links oder rechts vorbei an einem als unabreissbar erachteten Bunker aus Kriegstagen legte: Immer waren einige von Mays Bauten in der Römerstadt im Weg. Die ursprünglich von May als Querung der Siedlung geplante Hadrianstraße war mit ihrem malerischen S-förmigen Verlauf und ihrem schmalen Straßenprofil auf keinen Fall geeignet. Als die Interessengemeinschaft Römerstadt von den Plänen erfuhr, setzte sie alle Hebel in Bewegung, um das drohende Unheil von Ihrer Siedlung abzuwenden. Sogleich kontaktierte sie im November 1958 Ernst May, der zu diesem Zeitpunkt die Generalplanung für Mainz bearbeitete. May rief seinerseits sogleich den Frankfurter Baudezernenten Kampffmeyer an und ersuchte ihn um Auskunft. Auch nutzte die Interessengemeinschaft die Verbindungen zu den Frankfurter Zeitungen, die sich der Kritik der Bewohner an der neuen Straße und ihrem Misstrauen in die gut gemeinte städtische Verkehrsplanung anschloss. So titelte im Februar 1959 die FAZ, das künftige Verhängnis ahnend: „Nordweststraße – mit guten Vorsätzen gepflastert.“



Skizze des Straßenverlaufs durch die Römerstadt aus dem Nachlass von Ernst May, wahrscheinlich 1958 (Foto: DKA, NL May, IB-187)



Ernst May und Verkehrsstadtrat Möller bei der Diskussion des Straßenverlaufs durch die Römerstadt am 30.11.1961 (Foto: Frankfurter Rundschau)

Das Drama nahm seinen Lauf. In einem schlaun Schachzug trug Kampffmeyer May die Teilnahme an der Jury des geplanten städtebaulichen Wettbewerbs an, da er fürchtete, dass ihm in May sonst ein mächtiger Gegenspieler erwachsen würde. May nahm nach einigem Zögern an – unter der Bedingung einer Änderung im Auslobungstext: Die Wettbewerbsteilnehmer sollten ausdrücklich alternative Verkehrslösungen anbieten. Der immer wieder diskutierten Untertunnelung der Römerstadt begegnete May mit Argwohn: Sie erschien ihm technisch riskant, unverhältnismäßig teuer – und irgendwo müssten ja die Ein- und Ausfahrten des Tunnels sein, Schneisen von mehreren hundert Metern Länge. War ein Tunnel unter der Römerstadt nicht von vorneherein unrealistisch, nur vorgebracht, um die Gegner der Straße zu besänftigen?

Die Jury unter dem Vorsitz Mays vergab im Sommer 1959 nur einen zweiten Preis: Dem Raumstadt-Entwurf seines ehemaligen Mitarbeiters Walter Schwagenscheidt, für May „ein recht gutes Projekt“, das eine neue, mehrspurige Erschließungsstraße quer durch die Mitte der Römerstadt vorsah. Folgerichtig erhielt der Preisträger Schwagenscheidt von der Jury die Empfehlung auf den Weg, eine alternative Verkehrsanbindung zu erarbeiten, zu der es jedoch nie kam. Stattdessen wurde das Zentrum der geplanten Nordweststadt an das Anfang der 1960er Jahre neu entwickelte U-Bahn-Netz angeschlossen, die, oberirdisch geführt, gleich durch die Römerstadt nach Ginnheim verlängert werden sollte. So brachte die eigentlich wünschenswerte Anbindung der Römerstadt an das Nahverkehrsnetz der Stadt eine noch gravierendere Zäsur durch diese harmonische Wohnsiedlung. Während die Interessengemeinschaft Römerstadt mit zunehmender Verzweiflung gar Schreiben an Mies van der Rohe, Walter

Gropius und die wichtigsten deutschen Architektur fakultäten verfasste, in der Hoffnung auf Unterstützung aus der Fachwelt, arrangierte sich May mit der sich abzeichnenden mehrfachen Niederlage: Realistisch betrachtet blieb ihm nur noch die Option der Schadensbegrenzung. Auch die Stadt Frankfurt war an einer gesichtswahrenden Lösung interessiert. So kam es am 30.11.1961 zu einem medial geradezu perfekt inszenierten Treffen Mays mit Verkehrsstadtrat Möller, mit dem Ergebnis der heutigen Trasse der Rosa-Luxemburg-Straße durch die Römerstadt. Dass die beiden Fahrbahnen heute links und rechts an dem Bunker vorbeiführen und durch diese eigentümliche Trassierung immerhin keine Bauten abgerissen werden mussten, ist als Ergebnis dieses Treffens vielleicht Mays letzter Dienst an seiner liebsten Siedlung. Das Urteil darüber, ob in diesem Fall die fortwährende Revolution im Städtebau der Moderne, wie Saturn die eigenen Kinder gefressen hat oder nicht, bleibt dem Besucher von heute überlassen.

Der Autor

Dr. Florian Seidel (*1969) arbeitet als Freier Architekt in Berlin. Im Jahr 2008 promovierte er über *Ernst May: Städtebau und Architektur in den Jahren 1954 – 1970*. Von 2012 bis 2016 war er als Professor für Architekturtheorie an der German University in Cairo tätig.



Zwischen Grünanlage und verkehrsgerechter Stadt: Ernst May und Neu-Altona

Von Prof. em. Dr. Peter Michelis, Hamburg

In Hamburg wollte Ernst May mit dem Stadtteil Neu-Altona ein Planungsparadigma der Moderne schaffen, das die erwartete Massenmotorisierung mit den Forderungen nach Licht, Luft und Sonne vereinte. Eine kritische Revision

Ernst May hat insbesondere in der Nachkriegszeit die funktionalistischen Forderungen des CIAM umgesetzt. Diese Ideen waren im Einzelnen der Siedlungstyp der Trabantenstädte, die Stadtlandschaft der gegliederten und aufgelockerten Stadt mit ihren öffentlichen Grünflächen, die Erschließungskonzepte der verkehrsgerechten Stadt und des sozialen Wohnungsbaus in Form der Vorfabrikation der Wohngebäude. Vor über 50 Jahren begann der Wiederaufbau der im Zweiten Weltkrieg fast völlig zerstörten Altonaer Altstadt, den Ernst May als federführender Architekt der Wohnungsbaugesellschaft Neue Heimat unter dem Namen Neu-Altona plante und weitgehend auch durchführte.

Altona war bis 1937 selbständige preußische Großstadt, wurde dann aber durch das Groß-Hamburg Gesetz mit Hamburg vereinigt. Es galt zu Zeiten des Oberbürgermeisters Max Brauer und des Stadtbaurats Gustav Oelsner in den 1920ern und Anfang der 1930er Jahre wegen seiner großen Parks einerseits als die grünste Stadt Deutschlands, andererseits wegen des hohen Anteils an kommunistisch gesinnten Arbeitern in der stark sanierungsbedürftigen Altonaer Altstadt als das Rote Altona. Als Oelsner 1923 nach Altona kam, fand er „eine verarmte und von extrem hoher Arbeitslosigkeit geplagte Stadt vor“. Die Sanierung der Altstadt war bereits geplant, konnte aber wegen fehlender finanzieller Mittel nicht mehr durchgeführt werden. Ernst Mays Plan war es dementsprechend, „einen schon vor der Zerstörung innerlich abgestorbenen Stadtteil Hamburgs in einer modernen Gesamtkonzeption in einen lebendigen Stadtkörper umzuwandeln.“

Die Planung von Neu-Altona

Der Zerstörungsgrad der 210 ha großen Altonaer Altstadt lag bei mehr als zwei Dritteln, höher als im Gesamtdurchschnitt Hamburgs. Ihr Wiederaufbau kam aufgrund der kleinteiligen, historisch begründeten Grundstückszuschnitte nur sehr schleppend voran. Die großen Wohnungsbau-gesellschaften wichen daher lieber auf randstädtische, bis dahin unbebaute Flächen aus. Insofern ist es auch Mays Verdienst, die Neue Heimat davon überzeugt zu haben, innerstädtisch zu bauen. Der Hamburger Senat erließ 1955 eine Veränderungssperre auf der Grundlage des Aufbaugesetzes von 1949 für das gesamte Plangebiet der Altstadt, um den Wiederaufbau ohne verbindliche Gesamtplanung zu verhindern.

Mays Gesamtplan für Neu-Altona wurde am 16.1.1957 von der Hamburgischen Bürgerschaft beschlossen. Damit wurden der Neuen Heimat alle weiteren Planungs- und Bauaufgaben übertragen, die zum Neubau des Stadtteils – nicht zum Wiederaufbau – erforderlich waren. Eine eigens für diese Aufgabe der Neuen Heimat bereit gestellte Koordinierungsstelle im Rathaus Altona sollte alle sog. hoheitlichen und planungsrechtlichen Aufgaben parallel zur Arbeit der Wohnungsbaugesellschaft erledigen.

Die Planung von Ernst May folgt streng seinem Funktionalismus-Dogma, also der gegliederten und aufgelockerten sowie der verkehrsgerechten Stadt. Die Stadt solle „dem Menschen dienen“ und „ein zusammenhängendes wohl durchdachtes Netz von Grünflächen und Grünbändern [...] die ganze Stadt durchziehen, so dass die Wohngebiete gleichsam zu Inseln in einem Geäder von grünen Nutz- und Erholungsflächen werden.“ Das bedeutete auch die totale Freihaltung der Wohngebiete von jeglichem Gewerbe, das an zwei Orten in neuer und geschlossener Form



Vier der fünf Punkthochhäuser nach der Fassadensanierung 2015 (Bilder: Peter Michelis)

als sog. Gewerbehöfe konzentriert wurde. Die Versorgungseinrichtungen für die Wohnbevölkerung wurden in den einzelnen Nachbarschaften untergebracht. Als Ersatz für die ehemalige Haupteinkaufsstraße Altonas, die völlig zerstörte Königstraße, wurden zwei größere Einkaufszentren am Nobistor/Reeperbahn im Osten und an der Neuen Großen Bergstraße im Westen als Fußgängerzonen errichtet.

Die Planung sah nur noch 12.000 Wohnungen für 36.000 Einwohner anstelle der ursprünglichen 18.000 Wohnungen mit 64.000 Einwohnern vor. 2.700 Wohnungen, die vom Krieg weitgehend verschont waren, sollten saniert werden.

Der Grünzug

Licht, Luft und Sonne waren die Leitmotive Ernst Mays für die Menschen, für die er plante und baute. Sie dokumentieren sich in der aufgelockerten Wohnbebauung und in der „Stadtlandschaft“, die entscheidend geprägt wurde durch den zentralen Grünzug, das grüne Rückgrat des Stadtteils in einer Breite von 40 – 250 m vom Norden, der Bahntrasse, bis hin zur Elbe im Süden. Beiderseits dieses Grünzuges lagen alle öffentlichen Einrichtungen, sodass „die Grünanlagen zu lebendigen und wirkenden Mittelpunkten städtischen Lebens werden“, so Ernst May, und darüber hinaus „zur Ordnung der Verkehrsverhältnisse im Planungsraum dien[t]en“. In Wirklichkeit zerfällt dieser Grünzug in sieben Teile, weil er von vier Hauptverkehrs- und zwei Nebenstraßen gequert und dadurch zerstückelt wird. Der einzige wirklich qualitäts-volle Teil des Grünzuges liegt im Norden im Zusammenhang mit dem ehemaligen, inzwischen aufgelassenen Friedhof Wohlers Park.

Die Verkehrsplanung

Die Straßenverkehrsverhältnisse wurden durch den Umbau und den Neubau von den hierarchisch gegliederten Straßen nur teilweise neu geordnet, allerdings nicht in der Weise, wie Ernst May das Erschließungssystem in anderen von ihm geplanten Stadtrandsiedlungen – z. B. in der Neuen Vahr in Bremen oder in Darmstadt-Kranichstein – durchführen konnte. Neu-Altona ist Teil der Inneren Stadt Hamburgs und eines Jahrhunderte alten Straßennetzes, das innerhalb der Gesamtplanung teilweise erhalten bleiben musste, denn westlich von Neu-Altona leben 250.000 Menschen, deren Arbeitsplatz großteils in der Hamburger Innenstadt und im Hafen liegt. Dementsprechend durchqueren den Stadtteil Neu-Altona täglich auf drei Hauptverkehrsstraßen während des Berufsverkehrs Zehntausende von PKW in west-östlicher Richtung und umgekehrt. Das hatte schon damals zur Folge, dass die vorhandenen, historischen West-Ost-Verbindungen zwischen Altona und Hamburg nicht etwa gebündelt, sondern einzeln ausgebaut und verbreitert wurden und so noch heute Bestand haben. Als sechsspurige Durchgangsstraße wurde die neue Holstenstraße in süd-nördlicher Richtung vom Hafенrand ausgehend durch das Plangebiet durchgebrochen. Somit litt der Stadtteil von Anfang an durch den vom Hafen kommenden Schwerlastverkehr und den oben genannte Durchgangsverkehr in West-Ost-Richtung und wurde im wahrsten Sinne des Wortes Teil einer „verkehrsgerichten“ Stadt. So wurde der Stadtteil von Anfang an zerstückelt und vom Verkehrslärm durchdrungen. Das innere Erschließungsnetz des Stadtteils folgt weitgehend dem historischen Bestand und hat nur wenige Verbindungen zu den umgebenden Hauptverkehrsstraßen. Dieses Netz ist heute absolut verkehrsberuhigt.



Ernst Mays Flächennutzungsplan für Neu-Altona von 1954

Die noch heute existierenden doppelten Verkehrskreuzungen Holstenstraße/Louise-Schröder-/Simon-v.-Utrechtstraße einerseits und Holstenstraße/Königstraße/Reeperbahn andererseits bilden eine unmaßstäbliche Verkehrsbrache, deren Randbebauung ursprünglich eines der von Ernst May geplanten Einkaufszentren bildete. Es wurde nach 30 Jahren wegen Unwirtschaftlichkeit abgerissen. An seiner Stelle stehen heute ein Hotel und ein neues Klinikum auf rückgebauten Verkehrsflächen, ohne der Eingangssituation von Neu-Altona, von Hamburg kommend, eine Orientierung zu geben.

Die südlichste der Ost-West gerichteten Verkehrsstraßen, die parallel zur Elbe verlaufen, nahm die Planungen zur Elbufergestaltung vom Preisträger des Wettbewerbs von 1938, Konstanty Gutschow, auf. Im Zuge dieser Neugestaltung des Elbufers sollte der Straßenzug der Palmaille nach Osten auf den Turm der Michaeliskirche hin ausgerichtet und mit einem Brückenbau über den Fischmarkt hinweg verlängert werden. Dazu ist es nicht gekommen.

Der Wohnungsbau

Die Bewohner des neuen Stadtteils sollten menschenwürdig und naturnah wohnen. Alle Wohnungen blicken in südliche Richtung. Der Bau der Wohnungen erfolgte in drei- bis viergeschossigen Zeilen, die in Gruppen zusammengefasst und mit achtgeschossigen Wohngebäuden kombiniert wurden und in Form sog. Nachbarschaften mit kleinen Versorgungseinheiten eine städtebauliche Einheit bilden sollten. Vier zwölfgeschossige Punkthochhäuser waren als städtebauliche Dominanten zu verstehen, die insbesondere den Straßenraum der neuen Hauptverkehrsachse, der Holstenstraße, rhythmisieren sollten. Ernst May veranlasste für diese Gebäude eine Gestaltungsverordnung, die jegliche Änderungen an den Neubauten verhindern sollte, „denn in der Wiederholung ähnlicher Baukörper liegt ein städtebaulicher Reiz, der gestört würde, wenn diese Bauten nicht hinsichtlich Material und Form untereinander verbunden wären.“ Er forderte eine gleichartige Gestaltung aller Außenwände mit „hell gefugtem Ziegelrohbau, die in der Farbe aufeinander abzustimmen“ sind. Entsprechend waren die Vier- und Achtgeschosser in rotem Backstein errichtet, die Zwölfgeschosser in gelbem. Außerdem erhielten die niedrigeren Wohngebäude alle eine Giebelfront mit 35° geneigten Satteldächern und braunen oder grauen Dachpfannen. Die vier Punkthochhäuser erhielten Flachdächer. Im Zuge der Energiesparverordnungen der letzten Jahre sind drei der vier ursprünglich in Gelbklinker gehaltenen Punkthochhäuser durch WDVS-Maßnahmen als solche nicht mehr zu erkennen. Sie haben nicht nur völlig veränderte Fassaden und damit eine andere Architektur gegenüber dem Original erhalten, sondern durch ihre jeweils unterschiedliche Farbigkeit auch alles Verbindende untereinander verloren.

Fazit

Ernst Mays Idee einer menschenwürdigen und gemeinschaftsfördernden Neubebauung der zerstörten Altonaer Altstadt und der Plan, Hamburg mit dieser Stadtlandschaft ein zukunftsweisendes Gesicht zu geben, muss aus heutiger Sicht als gescheitert betrachtet werden. Dies liegt im Wesentlichen am Zerschneiden des zentralen Grünzuges von Neu-Altona durch vier Hauptverkehrsstraßen, die den bevölkerungsreichen Bezirk Altona mit der Innenstadt und der nördlich angrenzenden Inneren Stadt verbinden. Besonders tragisch ist dabei das Zerhacken des zwei Kilometer langen Nord-Süd gerichteten Grünzuges durch die querenden Verkehrsstraßen. Nur an einer Stelle verbindet eine Fußgängerbrücke, gespannt über die Holstenstraße, zwei der mittleren Teile dieses Grünzuges, der an einer anderen Verkehrsstraße wiederum abrupt ohne Querungsmöglichkeit endet.



Die Holstenstraße als Teil der Straßenringes II zerschneidet den Grünzug und die Wohngebiete. Aufnahme von der genannten Fußgängerbrücke Richtung Süd-Osten

Ernst May hat aus meiner Sicht eine für ihn typische Stadtrandsiedlung als Stadtlandschaft gestaltet, hier an die Stelle einer zerstörten historischen Stadt setzen wollen, und ist dabei gescheitert. Die totale Zerrissenheit, Orientierungslosigkeit und städtebauliche Aufgelöstheit der Bebauung auch aufgrund der Zerschneidung des Stadtteils durch die Verkehrsstraßen bedürfen dringend einer Stadt-reparatur. Außerdem wird durch die Hauptverkehrsstraßen mit ihren überdimensionierten Verkehrsflächen und durch die ungenutzten grünen Abstandsflächen zwischen den Gebäuden wertvolles städtisches Bauland vergeudet. Der Grünzug mit seinen unübersichtlichen Wegen ist für den Fußgänger als solcher kaum erkenn- und erlebbar. Die gesamte öffentliche Infrastruktur bedarf dringend einer Erneuerung durch Umgestaltung.

Der Autor

Prof. em. Dr. Peter Michelis ist Vorsitzender der Gustav-Oelsner-Gesellschaft für Architektur und Städtebau e. V., freier Architekt und Verfasser von Fachbeiträgen. 1990 – 93 war er Leiter des Amtes für Stadterneuerung in Dresden, 1993 – 2007 Professor für Stadterneuerung und Städtebau an der HAW und HCU in Hamburg.



ernst-may-gesellschaft e.V.

Anzeige



Möbel

Einbau-Möbel & -Küchen
Nischenlösungen
Restaurierung

Boden

Verlegung & Reparatur von
Fertigparkett & Laminat

Franz Kowolik-Seufert

FFM · Hedderheimer Ldstr. 151

✉ info@moresbo.de

☎ 0179 54 52 501

100 Jahre Groß-Berlin. Die Verkehrsfrage als Entwicklungsfaktor der Großstadtregion

Von Dr. Thomas Flierl, Berlin

Berlin erlebte im letzten Jahrhundert derart radikale räumliche Umbrüche wie keine andere deutsche Großstadt. Dies gilt auch für die Verkehrsplanung

Im Hinblick auf das 2020 anstehende Jubiläum der Bildung der Einheitsgemeinde Berlin hat sich die Hermann-Henselmann-Stiftung entschieden, ihr jährliches Fachkolloquium verschiedenen Querschnittsthemen der Berliner Stadtentwicklung zu widmen. Während im letzten Jahr bereits die „Wohnungsfrage“ erörtert wurde und demnächst die „Grünfrage“ und die „Planungskultur“ zur Debatte stehen, stand in diesem Februar die „Verkehrsfrage“ im Mittelpunkt der Diskussion.

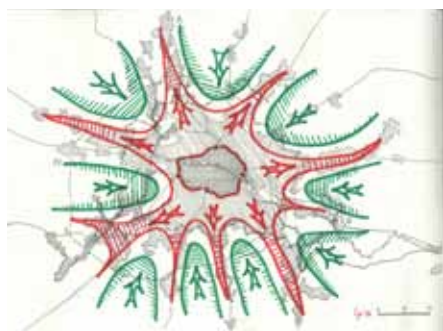
Zur Vorbereitung hatte Harald Bodenschatz Vorüberlegungen ausgearbeitet: „Groß-Berlin war das Produkt des modernen Massenverkehrs wie die Voraussetzung für dessen weitere Ausbreitung. Das gilt zuallererst für den Schnellbahnverkehr, dann aber auch für den übrigen öffentlichen Nahverkehr insgesamt, den privaten Fahrzeugverkehr, seit dem Ersten Weltkrieg mehr und mehr für den Automobilverkehr, schließlich für den Schiffsverkehr und die Luftfahrt.“ Unter den Überschriften „Groß-Berlin als Schöpfung der Eisenbahn‘ in der Kaiserzeit“, „Kommunalisierung des Verkehrswesens in der Weimarer Republik“, „Verkehrsdrehscheibe Reichshauptstadt: Ausbaupläne der NS-Zeit“, „Das gespaltene Berlin: autogerecht in Ost wie West“ und „Nach dem Fall der Mauer: neue Jahrhundertprojekte des Großstadtverkehrs“ umriss Bodenschatz den Zusammenhang von Stadtentwicklung und Verkehrsinfrastruktur.

Die aktuelle Situation beschrieb er so: „Nach dem Fall der Mauer 1989 erlebte die Großstadtregion Berlin einen radikalen räumlichen Umbruch. Entscheidender Motor dieses Umbruchs war die Neuorganisation der Verkehrsinfrastruktur, vor allem der Bahnhöfe und Flughäfen. Im Jahr 2006 wurden nicht nur zwei weitere große Fernbahnhöfe eröffnet – der Hauptbahnhof und der Bahnhof Südkreuz –, es wurde zugleich ein Jahrhundertprojekt zu einem glücklichen Ende geführt: die Nord-Süd-Verbindung

dieser beiden Bahnhöfe, die bereits im *Wettbewerb Groß-Berlin* 1908 – 1910 eine Schlüsselrolle gespielt hat. Doch bis heute sind die beiden neuen Bahnhöfe sehr isoliert. Von außerordentlicher Bedeutung war auch die Neuordnung der Flughäfen. Der Flughafen Tempelhof wurde 2008 aufgegeben, die Schließung des Flughafens Tegel und die Öffnung des neuen Flughafens BER in Schönefeld lassen endlos lang auf sich warten. Innerhalb Berlins wird der Südosten an Dynamik gewinnen. Die Anbindung der alten und neuen Flughafengebiete und deren Integration in die Großstadtregion stehen noch aus. Alles andere als auf der Höhe der Zeit ist der Zustand der Hauptstraßen, die die Berliner Großstadtregion prägen und ihr ein Gesicht geben. Diese verdichten sich bisweilen zu regelrechten Stadtteilzentren, die vor der Schaffung von Groß-Berlin die Zentren von eigenständigen Gemeinden waren. Die Hauptstraßen sind insofern ein einzigartiger Spiegel der Entwicklung von Groß-Berlin. Sie durchlaufen ganz unterschiedliche Teile der Stadt: von der stark verdichteten Innenstadt bis zu den locker bebauten Vororten. Diese



Eisenbahninfrastruktur Berlins



Entwicklungsmodell Siedlungsstern mit Regionalparks



Blick auf die Karl-Marx-Allee Anfang der 1970er Jahre (Foto: Landesarchiv Berlin)



ICC an der Stadtautobahn, (Foto: FOTOMEYLE, CC-BY-SA 2.0)

Straßen halten die Großstadtregion im wahrsten Sinne des Wortes zusammen, sie sind das urbane Rückgrat der Stadt, sie sind die Lebensadern, sie gliedern in den Köpfen der Menschen den riesigen Berliner Raum. Jede der großen Hauptstraßen ist anders, und jede verändert sich ständig in ihrem Verlauf – ein einzigartiger Reichtum urbaner Räume. Seit dem Zweiten Weltkrieg herrscht dort das private Automobil. Seither belasten Lärm, Schadstoffe und Unfallgefahren die Hauptstraßen. Heute gilt es, den überkommenen, begrenzten öffentlichen Raum anders zu profilieren – im Sinne einer neuen Balance zwischen Aufenthalts- und Verkehrsraum, zwischen (modernisiertem) privatem Autoverkehr, Fahrradverkehr, öffentlichem Personennahverkehr und Fußgängerverkehr.“

So war denn auch Bodenschatz' Schlussthese leitend für das Kolloquium: „Wie kann der Rückbau der auto-gerechten Stadt erfolgreich auf den Weg gebracht werden, wie mehr Verkehrsgerechtigkeit erreicht werden? Wie können sektorale Ansprüche – etwa an den Fahrradverkehr, den öffentlichen Verkehr, den Autoverkehr – in einem (begrenzten) öffentlichen Raum integriert werden?“

Für die Debatte der zukünftigen Regionalstruktur Berlins und seines Umraums waren hierbei die beiden Skizzen von Ephraim Gothe, Baustadtrat von Berlin-Mitte und bis vor kurzem noch in der Gemeinsamen Landesplanung Berlin-Brandenburg tätig, sehr hilfreich. Anknüpfend an die bestehende und zu ergänzende Verkehrsinfrastruktur und die Konzeption der Grünkeile (heute „Regionalparks“) bleibt der Siedlungsstern Berlins (mit langen schmalen Siedlungsbändern in das Umland) weiterhin maßgeblich.

Neben den sehr interessanten Vorträgen zur Verkehrsentwicklung Berlins und internationalen Städtevergleichen sprach Bauhistoriker Andreas Butter noch einen weiteren wichtigen Punkt an: Wie soll eigentlich mit den raumgrei-

enden Ensembles der Nachkriegsmoderne umgegangen werden, wenn sich der Stellenwert des Autoverkehrs ändert? Braucht es nicht auch ein städtebauliches Denkmalschutzprogramm für bestimmte Verkehrsanlagen, ohne die der räumliche Zusammenhang vieler nachkriegsmoderner Ensembles überhaupt nicht zu verstehen ist? Butter verwies sowohl auf die stadtbildprägenden großen Hauptstraßen (alte und neue Karl-Marx-Allee sind Berliner Kandidaten für das Weltkulturerbe), das nachkriegsmoderne Konzept der Stadtlandschaft (Hansaviertel) als auch auf die straßenbegleitenden Großprojekte des Metabolismus (ICC, Kottbuser Tor, Steglitzer Kreisel, Autobahnüberbauung an der Schlangenbader Straße). Es ist heute relativ leicht und durchaus berechtigt, die urbane Automobilität als unzeitgemäßes Glücksversprechen der Moderne zu kritisieren, aber das beantwortet noch nicht die Frage, wie mit diesen Strukturen umgegangen werden soll. Der wünschenswerte Rückbau wäre auch mit offensichtlichen Verlusten verbunden. Die Diskussion über diese Fragen beginnt erst.

Zum Weiterlesen

Die Kolloquien der Hermann-Henselmann-Stiftung werden publiziert. Nähere Informationen: <http://www.hermann-henselmann-stiftung.de/Archive/906>

Der Autor

Dr. Thomas Flierl ist Mitglied des wissenschaftlichen Beirats der ernst-may-gesellschaft und Vorsitzender der Hermann-Henselmann-Stiftung



Die Herren der Abteilung B

Von Annika Sellmann, M.A.

Zur Vernissage der Sonderausstellung *Adolf Meyer und Heinrich Helbing – Funktionsbauten für das Neue Frankfurt*



Von 1926 bis 1929 war der Architekt Adolf Meyer unter Ernst May Leiter der Abteilung B im Dezernat für Hochbauwesen. Das B steht für Bauberatung und ihr Ziel war ein abgestimmtes bauliches Erscheinungsbild für die Stadt Frankfurt am Main. In das Aufgabengebiet fielen Neubauten für die städtische Infrastruktur und die öffentliche Verwaltung. Auch die Entwürfe privater Bauträger wurden in der Abteilung geprüft, denn gewährte städtische Darlehen waren an die Einhaltung der ästhetischen Richtlinien gekoppelt. Gemeinsam mit seinem jungen Mitarbeiterstab, zu denen der aufstrebende Architekt Heinrich Helbing gehörte, schuf Meyer Funktionsbauten, die den Gestaltungsmaximen des Neuen Frankfurt entsprachen und selbiges mitprägten. Die am 1. April 2017 eröffnete Sonderausstellung der ernst-may-gesellschaft zeigt eine Auswahl der Werke von Meyer und Helbing, die die Vielseitigkeit und Innovationskraft einer abgestimmten Gestaltung unter Beweis stellt.

Zu den von Adolf Meyer geschaffenen industriellen Anlagen zählen Bauwerke, die selbst Träger industrieller Prozesse sind, und solche, die als architektonisches Gehäuse den industriellen Betrieb aufnehmen. Zu den letzteren zählt das Prüfamt 6 der Städtischen Elektrizitätswerke, das 1927 im Zuge des Ausbaues der städtischen Stromversorgung geplant wurde und ihrem Betreiber auch als imposanter Repräsentationsbau diente. In die erste Kategorie fällt die Kokerei, 1926 errichtet als Erweiterung des von Peter Behrens erbauten Gaswerks Ost. May adelte Meyers Anlage, die aus Kohle Rohgas erzeugte, als große Verschmelzung von Zweck und Form, die sie zum Symbol des modernen Industriezeitalters werden lasse. Sie wurde 1945 zerstört. In der Ausstellung bietet eine Sammlung fotografischer Aufnahmen die Gelegenheit, den beeindruckenden Eisenbeton-Bau zu studieren. Die Bilder entstammen einem Album der Mainova, das heute im Institut für Stadtgeschichte bewahrt wird.

Begleitend zur Ausstellung ist ein Booklet erschienen. Zur Lektüre bietet sich der von Heinrich Helbing entworfene Liegestuhl an (Fotos: Peter Paul Schepp)

Elisa Lecointe und Uli Helbing, die Kuratoren der Ausstellung



Die Ausstellung ist das Ergebnis einer engen Zusammenarbeit der Kunsthistorikerin und Kuratorin Elisa Lecointe und dem Grafiker und Ausstellungsarchitekten Uli Helbing. Sie konnte dank der Förderung durch das Hessische Ministerium für Kunst und Wissenschaft verwirklicht werden. Weitere Ausstellungsobjekte, darunter viele Zeugnisse der Tätigkeit von Adolf Meyer, stammen aus dem Nachlass von Heinrich Helbing, der seit 2015 – dank der Vermittlung des Sohnes – durch die ernst-may-gesellschaft verwaltet wird. Die Fotografien, Dokumente und Pläne bieten einen Überblick über die mannigfaltige Baupraxis der Herren der Abteilung B: ein Jugendheim im Westend (1926), die Funkstelle für den Flughafen Frankfurt am Rebstock (1928), Stauwehre in Rödelheim, Hausen, Praunheim und Eschersheim, die die Kontrolle der regulierten Nidda ermöglichen, das Naturschwimmbad im Brentanopark sowie Milch- und Wasserhäuschen, kleine Kioske und Typen von Brunnen, Planschbecken, Unterstandshallen und Parkmöbeln. Ein zweiter Teil der Ausstellung ist den Arbeiten Heinrich Helbings gewidmet, der seine Karriere nach dem Weggang Ernst Mays 1930 mit dem Entwurf moderner und sachlicher Möbel fortsetzte.



Die gezeigte Vielfalt überzeugte auch die Besucher der Vernissage, die am 1. April zahlreich ins ernst-may-haus kamen. Während Kuratorin Elisa Lecointe eine prägnante Einführung in die Themen der Ausstellung gab, nutzte Vorstandsvorsitzender Dr. Eckhard Herrel seine Rede auch, um die vergangenen Ausstellungen im Haus Revue passieren zu lassen und seiner Freude über die Anwesenheit vieler der früheren Kuratoren Ausdruck zu verleihen. Im Anschluss bot nicht nur die Küche einen beliebten Ort, sich über Neues und Altes auszutauschen, auch der Garten lud bei schönem Wetter zu angeregten Gesprächen ein. Eine Besonderheit stellte ein Helbing-Exponat dar: Sein Freischwinger-Liegestuhl durfte nicht nur angefasst, sondern auch seinem Zweck entsprechend genutzt werden. Die Gesamtheit der Ausstellungsobjekte bezeugt einen beeindruckenden Gestaltungswillen und eine Detailfreude, die vom Großprojekt bis zum Kleinstbauwerk reicht.



Die Ausstellung ist noch bis zum 3. September 2017 zu den gewohnten Öffnungszeiten im ernst-may-haus zu sehen. Am 20. Mai 2017 findet die erste Kuratorenführung mit Elisa Lecointe und Uli Helbing statt. Am Samstag, den 8. Juli 2017, führt Elisa Lecointe zum Elektrizitätswerk von Adolf Meyer in der Gutleutstraße.

Frauen geben Gas!

Von Dr. Eckhard Herrel

Ein Ausstellungsrundgang mit der Kuratorin Ursula Stiehler durch das Automuseum in Bad Homburg

„Ich liebe französische Autos“, gesteht mir Ursula Stiehler gleich zu Beginn unserer Verabredung in der Bad Homburger Central Garage mit Blick auf den dort präsentierten stromlinienförmigen Bugatti-Rennwagen von 1932. In der Tat würde der engagierte Kulturanthropologin beispielsweise ein eleganter Renault Floride von 1959 sehr gut zu Gesicht stehen.

Was ist überhaupt ein Frauenauto? Nur Klischee aus der Werbung der Automobilfirmen oder gibt es das wirklich? Diese Frage zieht sich wie ein roter Faden durch die sehr fassettenreiche Exposition über Frauen, die Automobilgeschichte schrieben. Anhand von historischen Fahrzeugen, der speziellen Kleidung für motorsportbegeisterte Damen, zahlreichen Archivalien und Fotografien werden Auto- und Motorradgeschichten von starken und resoluten Frauen sehr anschaulich erzählt. Nach der Schau *Mit dem Auto in die Kurstadt* ist dies bereits die zweite Ausstellung, die von der ehemaligen Leiterin des Museums im Gotischen Haus für den Verein der Freunde der Central Garage kuratiert wird, diesmal gemeinsam mit der Sammlerin und Automobil-Journalistin Uschi Kettenmann.

Wir beginnen unseren Rundgang durch die chronologisch strukturierte Ausstellung mit der ersten Frau am Steuer eines Motorwagens: Bertha Benz (1849 – 1928). Sie wagte, angeblich ohne das Wissen ihres Mannes Carl Benz, dem Erfinder des Automobils, im Jahr 1888 eine für damalige Verhältnisse spektakuläre Fernfahrt von Mannheim nach Pforzheim. In der großen Halle wird ein exakter Nachbau des dreirädrigen Patent-Motorwagens gezeigt, mit dem Bertha Benz die 180 Kilometer lange Strecke zwischen ihrem Wohn- und Geburtsort an einem Tag bewältigte. Ausgestellt sind auch Kleinstexponate wie Hutnadeln, mit denen die erste Automobilistin verstopfte Leitungen gereinigt haben soll, sowie Apotheker-Glasgefäße. In ähnlichen Gläsern ließ sie sich von der Stadt-Apotheke in Wiesloch ungewöhnlich große Mengen von Ligroin, ein bis dahin für Reinigungszwecke verwendetes Leichtbenzin, abfüllen. Erst mit Einführung der Vakuumdestillation im Jahr 1904 stand Leichtbenzin unter der Bezeichnung Gasolin in größeren Mengen zur Verfügung und wurde künf-

tig an Tankstellen verkauft. Das erste Tankstellenverzeichnis in Deutschland stammt aus dem Jahr 1909. Es ist eine Aufstellung von rund 2.500 Drogerien, Kolonialwarenhändlern, Fahrradhandlungen, Hotels und Gaststätten, die Benzin für die frühen Automobilisten bereithielten. Erst mit Zunahme des motorisierten Verkehrs entstanden die ersten Zapfstellen, häufig zusammen mit Autowerkstätten, die sich oft aus einer Schmiede oder Schlosserei entwickelten. Zunächst waren es einfache Fasspumpen, erst später kamen Handpumpen-Säulen mit im Boden eingelassenen Tanks auf. Die Standard Oil of Indiana entwickelte 1917 den Einheitstyp einer Tankstelle, der mit Abweichungen bis heute Gültigkeit hat. Die erste öffentliche Tankstelle in Deutschland eröffnete die Firma Olex 1922 in Hannover am Raschplatz.



Originalgetreue Rekonstruktion einer Gasolin-Tankstelle aus den 1950er Jahren auf dem Gelände der Central Garage, Bad Homburg (Foto: Eckhard Herrel)



Erika Mann in ihrem Ford. Aus: *Ford im Bild*, Heft 7/8, 1932

Die zweite Station der Zeitreise zu den Anfängen der Automobilgeschichte ist der tatkräftigen Unternehmerin Sophie Opel, geb. Scheller (1840 – 1913), aus Dornholzhausen bei Bad Homburg gewidmet. Nach dem Tod ihres Ehemanns Adam Opel übernahm sie 1895 die Leitung der Rüsselsheimer Werkstätten für Nähmaschinen und Fahrräder. Zusammen mit ihren fünf Söhnen startete sie 1899 die Fertigung des Patent-Motorwagens nach dem System von Friedrich Lutzmann. Die erste komplette Eigenentwicklung, der 4/8 PS-Motorwagen, kam 1909 auf den Markt. Nach einem Großfeuer, das weite Teile des Werks vernichtete, konzentrierte sich die Firma beim Wiederaufbau ab 1911 auf die zukunftsweisende Produktion von Kraftwagen und Flugmotoren. Das erste Opel-Flugzeug startete noch zu Lebzeiten der Patriarchin in den Griesheimer Dünen bei Darmstadt.

Die nächsten zwei von insgesamt dreizehn Stationen führen uns nach Frankreich zu Camille du Gast (1868 – 1942) und nach England zu Dorothy Levitt (1882 – 1922). „Das Leben ist zu langweilig für Frauen“, soll Camille du Gast gesagt haben, gab das Singen und Klavierspielen

ernst-may-gesellschaft e.V.

CENTRAL GARAGE AUTOMUSEUM
Frauen geben Gas!

CENTRAL GARAGE Automuseum • Niederstedter Weg 5 • 61348 Bad Homburg v.d.H.
 Telefon: 06172-597-6057 • www.central-garage.de

Öffnungszeiten: Mittwoch bis Sonntag jeweils 12 bis 16:30 Uhr
 An Feiertagen geschlossen • Der Eintritt ist frei.

Der Verein „Freunde der CENTRAL GARAGE e.V.“ ist Träger der Ausstellung. Foto: Daimler AG

auf und beteiligte sich fortan erfolgreich an Motorboot- und Autorennen, einer bis dahin reinen Männerdomäne. Zwischen 1901 und 1903 reüssierte die kapriziöse Adelige vor allem bei Langstreckenrennen, so auf den Fernfahrten Paris-Berlin und Paris-Madrid. Das ehemals Fastest Girl on Earth war die britische Motorsportlerin Dorothy Levitt. Sie schrieb 1909 *The Woman and the Car: A Chatty Little Handbook for all Women Who Motor or Who Want to Motor*. In ihrem Handbuch gab Levitt auch erste Anregungen zur Benutzung eines Rückspiegels: „Frauen sollten an geeignetem Platz im Auto einen kleinen Handspiegel mitführen“ und „ihn von Zeit zu Zeit hoch nehmen, um während der Fahrt im Verkehr nach hinten zu blicken.“ Diese Idee nahmen die Autohersteller einige Jahre später auf und montierten 1914 erstmals Rückspiegel an den Karossen.

Der Schwerpunkt der Ausstellung liegt auf den starken Frauen zwischen den beiden Weltkriegen. Die Kuratorinnen haben neun Protagonistinnen ausgewählt und stellen sie anhand von Informationstafeln und originalen Objekten vor. Eine von ihnen ist Erika Mann (1905 – 1969), die älteste Tochter des Nobelpreisträgers Thomas

Mann und Enfant terrible der Familie. Erika war eine ebenso leidenschaftliche wie rasante Autofahrerin und kassierte regelmäßig Strafzettel, was die Journalistin zu der Glosse *Briefangst des Autlers* veranlasste. Mit ihrem Bruder Klaus fuhr sie 1930 in einem Ford nach Nordafrika und zurück. Im Jahr darauf nahm sie an einer 10.000-Km-Rallye teil, die innerhalb von nur zwei Wochen quer durch Europa führte und ihr einen ersten Preis einbrachte. Ungeachtet der erheblichen Strapazen und des permanenten Schlafmangels übermittelte sie telefonisch von unterwegs mehrere Artikel für die Zeitschrift *Tempo*. Rückblickend schrieb sie 1932 für *Ford im Bild*: „Gegen uns Frauen war man von Anfang an misstrauisch gewesen. Worte wie ‚schwaches Geschlecht‘ und ‚10.000-Km-Fahrt‘ reimte man nur zweifelnd zusammen.“ Die Nachkriegszeit repräsentieren sechs erfolgreiche Rallye-Teilnehmerinnen und Rennfahrerinnen, darunter die Italienerin Lella Lombardi, die Französin Michél Mouton, Ellen Lohr, die als Merce-

des-Pilotin 1992 auf dem Hockenheimring als erste Frau ein DTM-Rennen gewann, und Jutta Kleinschmidt, die Gewinnerin der Wüstenrallye Paris-Dakar von 2001.

„Erst seit 1958 dürfen Frauen in Deutschland einen Führerschein erwerben, ohne vorher die Einwilligung ihres Vaters oder Ehemanns einzuholen“, erklärt mir Ursula Stiehler abschließend, steigt in ihren Renault, gibt Gas und flitzt davon.

Die Ausstellung *Frauen geben Gas!* ist bis zum 15. Oktober 2017 im Central Garage Automuseum, Niederstedter Weg 5, 61348 Bad Homburg v.d. Höhe, zu sehen. Öffnungszeiten: Mittwoch bis Sonntag 12.00 bis 16.30 Uhr. Weitere Informationen unter www.central-garage.de. Ein Katalog zur Ausstellung erscheint demnächst.

Anzeige



Stifter

Kristina Herzog
 und Dr. Marc Herzog
 „Meisterstück“-Stiftung
 Kunden seit 2013

„Wir lieben die Frankfurter Tradition des Bürgers als Stifter. Deshalb haben wir unser ‚Meisterstück‘ gegründet, eine Stiftung, mit der wir Begabte dabei unterstützen möchten, ihre handwerkliche Ausbildung mit einer Meisterprüfung abzuschließen. So fördern wir die Tradition und halten wertvolles Wissen lebendig. Gemeinsam mit unserem Partner, der Frankfurter Sparkasse.“

Engagement mit Tradition.
 Das Stiftungs- und Nachlassmanagement
 der Frankfurter Sparkasse.

Seit 1822. Wenn's um Geld geht.

frankfurter-sparkasse.de


Frankfurter
Sparkasse
1822

Eine Familiengeschichte im Bild – Restaurierung des Fotoalbums der Familie May abgeschlossen

Beim 130. Geburtstagsfest für Ernst May im Juli vergangenen Jahres übergab Dr. Klaus Schaefer ein Fotoalbum aus dem Nachlass seiner verstorbenen Frau Renate (wir berichteten darüber im *maybrief 44*). Bei dem Geburtstagsgeschenk handelt es sich um eine Rarität aus dem Besitz der Familie May. Ernst Mays älterer Bruder Martin Kurt May hatte das Album 1906 angelegt und bis 1908 geführt. Nach seinem frühen Tod im Jahr 1915 gelangte das Album in den Besitz der Schwester Anna Helene, genannt Ämmy, und nach deren Tod an ihre Tochter Renate Schaefer, geb. Osthaus. Kurt May hat darin ein Stück Familiengeschichte sowie seine Jugendjahre und Ausbildungszeit sorgfältig dokumentiert. Unser Titelbild stammt aus diesem Album. Bei Übergabe an die ernst-may-gesellschaft befand sich das Artefakt in einem desolaten Zustand. Die Seiten hatten sich vom Einband gelöst und zahlreiche der ursprünglich eingeklebten Fotos lagen lose bei oder waren mit anderen verklebt. Mit der Instandsetzung des Albums und der konservatorischen Behandlung der Fotos und des Einbands hatten wir die Papierrestauratorin Barbara Hassel beauftragt. Das Ergebnis liegt nun vor und kann sich sehen lassen. Als nächsten

Schritt werden wir die einzelnen Seiten digitalisieren lassen und dann das gesamte Album auf unserer Homepage bereitstellen. Diese Maßnahme wird durch den Hessischen Museumsverband und vom Hessischen Ministerium für Wissenschaft und Kunst gefördert. (eh)

Ehrenplakette für DW Dreysse

Im April wurde unser Mitglied und Vertreter des Wissenschaftlichen Beirats, DW Dreysse, mit der Ehrenmedaille der Stadt Frankfurt ausgezeichnet. Im Kaisersaal des Römers hob Oberbürgermeister Peter Feldmann die großen Verdienste hervor, die Dreysse sich als Architekt in den letzten Jahrzehnten erworben und mit denen er das Stadtbild Frankfurts geprägt habe. Dies gilt auch für das Erbe des Neuen Frankfurt: Jüngst zeichnete DW Dreysse für die Restaurierung der Gustav-Adolf-Kirche von Martin Elsaesser verantwortlich, sein Architekturführer *May-Siedlungen* ist bis heute ein Standardwerk. Der Architekt reagierte auf die Ehrung mit einer Liebeserklärung an die Stadt Frankfurt, deren besonderen Charme er in ihren zahlreichen Widersprüchen ausmacht. Selbst den Vergleich mit Paris, wo DW Dreysse lange lebte, brauche die Stadt nicht zu scheuen. Die ernst-may-gesellschaft gratuliert DW Dreysse herzlich zur Ehrenplakette. (jr)

Anzeige



frankfurt minimal
feine möblichkeiten

Martin-Luther-King-Str. 12
D-63452 Hanau bei Frankfurt
Tel +49 (0) 152 53991775
mail@frankfurt-minimal.de
www.frankfurt-minimal.de

Design Antiquitäten - Onlineshop und Showroom
Klassiker. Originale. Möbel aus Frankfurt.

Initiative zum Erhalt des Ensembles des Heinrich-Plett-Hauses von Ernst May in Berlin-Kreuzberg

**Sehr geehrte Frau Herrmann,
sehr geehrter Herr Schmidt,
sehr geehrte Bezirksverordnete,**

mit großer Sorge stellen wir fest, dass das einzigartige Ensemble des Heinrich-Plett-Hauses in der Blücherstraße in Berlin-Kreuzberg in Gefahr ist, irreparablen Schaden zu nehmen. Das Ensemble aus den Jahren 1963 – 1966 ist ein Spätwerk des weltweit bekannten Architekten und Stadtplaners Ernst May (1886 – 1970) und des Landschaftsarchitekten Walter Rossow (1910 – 1992). Das Altenwohnheim wurde dem Land Berlin vom Wohnungsbaukonzern Neue Heimat aus Anlass der Fertigstellung der 200.000. Wohnung zum Geschenk gemacht. Keine Geringeren als Bundespräsident und Regierender Bürgermeister machten dem Bau seinerzeit ihre Aufwartung und schenken ihm Aufmerksamkeit. Es handelt sich sowohl in architekturgeschichtlicher als auch in landschaftsarchitektonischer und gesellschaftsgeschichtlicher Hinsicht um ein denkwürdiges Bauwerk.

Leider hat es das Land Berlin beim Verkauf der Liegenschaft vor einigen Jahren versäumt, die Bedeutung des Ensembles aus Altenwohnheim und benachbartem Pflegeheim in angemessener Weise zu würdigen und konkrete Auflagen zum Umgang mit den Gebäuden und den umgebenden Freiflächen zu machen.

Dabei handelt es sich doch um ein herausragendes Zeugnis der Architektur der Nachkriegsmoderne, deren Bedeutung erst in den letzten Jahren ins Bewusstsein breiter Bevölkerungsschichten dringt. Die innige Verschränkung von Innen- und Außenraum und die in den Bauten deutlich zum Ausdruck kommende Idee der „Stadtlandschaft“, mit der seinerzeit der Gegensatz zwischen kompakter Stadt und Freiraum aufgelöst werden sollte, wurden in diesem Ensemble mustergültig ausgedrückt.

Glücklicherweise haben Bürger und Bürgerinnen aus der näheren Umgebung den Wert des Ensembles erkannt, nicht nur für das umgebende Quartier, für das natürlich der Verlust von Grünflächen mit wertvollem altem Baumbestand negative Auswirkungen hätte. Sie haben auch die kulturgeschichtliche Dimension erfasst und erkannt, dass mit einem unbedachten Eingriff in die bestehende Struktur eine besondere Qualität verloren gehen würde. Bisherige durchgeführte Beteiligungsverfahren und Informationsveranstaltungen haben es offensichtlich nicht vermocht, bei den Anwohnern und Anwohnerinnen den Eindruck zu vermeiden, dass übereilt Fakten geschaffen werden sollen.

Wir begrüßen das Engagement der Bürger und Bürgerinnen für dieses Stück Architekturgeschichte ausdrücklich und plädieren nachdrücklich für ein Vermittlungsverfahren zwischen den Interessen der Eigentümer, des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg und seiner Bürger und Bürgerinnen, sowie für ein qualitätssicherndes Verfahren für Städtebau, Architektur und Freiraum. Gerne stehen wir Ihnen dabei beratend zur Seite. Es gilt, eine Blamage für den Bezirk und das Land Berlin und einen ungelösten Konflikt mit ungewissem Ausgang abzuwenden. Dem gegenüber steht die Chance auf einen innovativen und kreativen Umgang mit einem besonderen Ensemble, das zu einem wahren Schmuckstück für den Bezirk werden kann und das weit über Friedrichshain-Kreuzberg hinaus Wirkungskraft entfalten kann.

Dr. Eckhard Herrel, Vorsitzender der ernst-may-gesellschaft

Dr. Thomas Flierl, Berliner Kultursenator a.D., Wiss. Beirat der ernst-may-gesellschaft

Dr.-Ing. Florian Seidel, Architekt

Prof. Dr. Kerstin Wittmann-Englert, Technische Universität Berlin, Institut für Kunstwissenschaft und Historische Urbanistik

Prof. i.R. Dr. Adrian von Buttlar, Wiss. Beirat der Wüstenrot Stiftung/Denkmalprogramm

Prof. Dr. phil. Karin Wilhelm, Universität Braunschweig

Prof. Dr. Wolfgang Tegethoff, Zentralinstitut für Kunstgeschichte, München

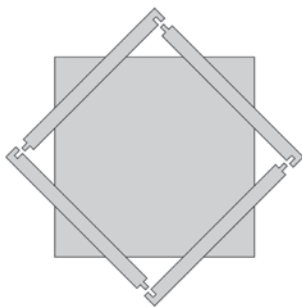
Dr. Rudolf Fischer, Ko-Leiter des Kunstarchivs der Avantgarden, Dresden

Andreas Becher, Dipl.-Ing. Architekt, Vorsitzender BDA Berlin

Christine Edmaier, Dipl.-Ing. Architektin, Präsidentin Architektenkammer Berlin

BIRGIT ZOEPF

SCHREINEREI BIRGIT ZOEPF



SCHREINEREI

HANDWERKSMEISTERIN IN DER DENKMALPFLEGE
AUSGEZEICHNET MIT DER GOLDMEDAILLE FÜR
HERAUSRAGENDE LEISTUNGEN IN DER DENKMALPFLEGE
IN EUROPA

BUERGERMEISTER-DR.-NEBEL-STRASSE 1b
97816 LOHR AM MAIN
TELEFON 09352 6746
FAX 09352 7878
EMAIL birgit.zoepf@schreinerei-zoepf.de

moderneREGIONAL

Online-Magazin für Kulturlandschaften der Nachkriegsmoderne

täglich frische Meldungen
alle 2 Wochen ein Newsletter
alle 3 Monate ein Themenheft
immer kostenfrei und unabhängig

www.moderne-regional.de

impresum

herausgeber

ernst-may-gesellschaft e.v.
Im Burgfeld 136, 60439 Frankfurt am Main
telefon +49 (0)69 15343883
post@ernst-may-gesellschaft.de
www.ernst-may-gesellschaft.de

redaktion

Dr. Eckhard Herrel (eh) V.i.S.d.P.
C. Julius Reinsberg, M.A. (jr)
Dr. Peter Paul Schepp (pps)

autoren dieser ausgabe

Dr. Thomas Flierl, Eva Gramlich, Elisa
Lecointe, Prof. em. Dr. Peter Michelis, Dr.
Florian Seidel, Annika Sellmann,
Dr.-Ing. habil. Wolfgang Voigt

layout: Ulrike Wagner

druck: reproplan, Schmidtstrae 12,
60326 Frankfurt am Main

Die in einzelnen namentlich gekennzeichneten Beiträgen geäußerten Wertungen und Positionen spiegeln nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wider. Alle Rechte an Texten und Bildern liegen bei der ernst-may-gesellschaft und den AutorInnen.

vorstand

dr. eckhard herrel, vorsitzender
dr. peter paul schepp, stellvertreter
und schatzmeister
c. julius reinsberg, stellvertreter
dr. julia krohmer
dr. christoph mohr
dr. klaus strzyz
dr. christos-n. vittoratos
dr.-ing. habil. wolfgang voigt

wissenschaftlicher beirat

prof. dw dreysse
dr. thomas flierl
dr. eckhard herrel
dipl.-ing. heike kaiser
dr. christoph mohr
dr. claudia quiring

kuratorium

dr. evelyn brockhoff
prof. roland burgard
prof. dr. christian freigang
prof. dr. h.c. hilmar hoffmann
prof. luise king
dr. gerd kuhn
dr. habil. wolfgang voigt
prof. dr. martin wentz

schirmherrschaft

peter feldmann, oberbürgermeister
der stadt frankfurt am main

ISSN: 2367-3141



ernst-may-gesellschaft e.v.

Wir gestalten Lebensräume ...



UNTERNEHMENSGRUPPE
NASSAUISCHE HEIMSTÄTTE
WOHNSTADT

... als Wohnungsunternehmen

mit rund 60.000 Mietwohnungen an 140 Standorten in Hessen

... als Entwicklungsunternehmen

für Kommunen und Unternehmen in Hessen und darüber hinaus



Unternehmensgruppe Nassauische Heimstätte / Wohnstadt

Jens Duffner · Pressesprecher · Schaumainkai 47 · 60596 Frankfurt am Main
Tel. 069 6069-1321 · Fax 069 6069-51321 · jens.duffner@naheimst.de

www.naheimst.de · www.wohnen-in-der-mitte.de



» Ideen für die Zukunft

Innovative Stadt- und Projektentwicklung

Mit aktuell rund 160 Projekten an 155 Standorten zählt die NH ProjektStadt zu den aktivsten Dienstleistern in Hessen.

Wir bieten Kernkompetenzen für Kommunen:

- » Stadtentwicklung
- » Projektentwicklung
- » Consulting

NH | ProjektStadt



NH | ProjektStadt

EINE MARKE DER UNTERNEHMENSGRUPPE
NASSAUISCHE HEIMSTÄTTE | WOHNSTADT

www.nh-projektstadt.de