

infrastruktur / frankfurts gürtelbahn / stalins dnepr-staudamm / nidda – regulierung und renaturierung / frankfurts parkhäuser / max cettos gleichrichterstation als quartierszentrum / main – übertunnelung oder unter-tunnelung / friedrich-ebert-siedlung



in dieser ausgabe

03 editorial

Philipp Sturm

04 thema

Ernst May und die Gürtelbahn

Georg Speck

08 thema

„Der gefesselte Dnepr“ oder „Der sozialistische Angriff auf die Natur“

Thomas Flierl

14 thema

Die Nidda – Regulierung und Renaturierung

Elisa und Jonas Lecoïnte

18 thema

Die parkplatzgerechte Stadt – 32 Parkhochhäuser für die Frankfurter Innenstadt

René Hartmann

22 thema

Gleichrichterstation als Quartierszentrum

Studierendenarbeiten der Frankfurt University of Applied Sciences

26 thema

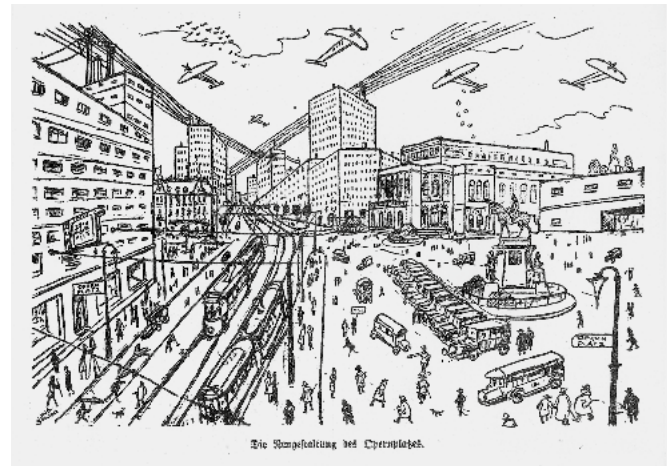
Übertunnelung oder Untertunnelung des Mains?

Philipp Sturm

28 thema

Neues zur Friedrich-Ebert-Siedlung

Lutz Mohnhaupt



Die Neugestaltung des Opernplatzes.

Lino Salini, „Die Neugestaltung des Opernplatzes“, 1.4.1927 (Abb.: Frankfurter Nachrichten)

32 ausstellung

Die Neue Frau im Kino der Moderne

Sonja Palade

35 Lieblingsfoto der redaktion

36 ernst-may-gesellschaft / forum neues frankfurt

39 impressum

Trotz intensiver Recherchen war es nicht immer möglich, die Rechteinhaber:innen einzelner Abbildungen zu ermitteln. Rechteinhaber:innen solcher Abbildungen bitten wir, mit uns Kontakt aufzunehmen.



Liebe Mitglieder, Freundinnen und Freunde
der ernst-may-gesellschaft,

erstmal tauchte der Begriff Infrastruktur in der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts auf und bezog sich im Französischen zunächst auf einen Unterbau (französisch: infrastructure), auf alle Erdarbeiten im Eisenbahnbau. Im Englischen beschrieb infrastructure dagegen die immobilen Bauten und Einrichtungen, die dem Militär dienten. Dass Infrastruktur sowohl für friedliche Zwecke als auch als kriegerische Waffe eingesetzt werden kann, zeigt sich aktuell an den Straßen, Brücken und Eisenbahnen sowie an den Kraftwerken, Stromnetzen und Pipelines in der Ukraine. Die Wasserfluten des Dnepr, die durch den im Juni gesprengten Damm des Wasserkraftwerks Kachowska GES (Bau: 1950-56) liefen, haben wir noch vor Augen. Die Auswirkungen waren und sind verheerend. Die gezielte Zerstörung von ziviler Infrastruktur wird nicht ohne Grund als Kriegsverbrechen betrachtet und durch das Völkerrecht geächtet.

In dieser Ausgabe des maybrief befassen wir uns mit dem Thema Infrastruktur – allerdings eingrenzend mit der technischen, zivilen Infrastruktur. Thomas Flierl hat sich mit einem früheren Dnepr-Wasserkraftwerk beschäftigt: Unter Stalin wurde zwischen 1927 und 1932 der seinerzeit weltgrößte Staudamm errichtet. Eine Nummer kleiner lief es zur selben Zeit in Frankfurt bei der Regulierung der Nidda, hierüber berichten Elisa und Jonas Lecointe in ihrem Beitrag. Von der Nidda zu der Vision einer Gürtelbahn um Frankfurt herum führt uns Georg Speck: Im Neuen Frankfurt sollte diese Ringbahn sowie die Verlegung des Haupt- und des Güterbahnhofs für neue Möglichkeiten in der Stadtentwicklung sorgen. Nach dem Zweiten Weltkrieg sorgte der zunehmende Autoverkehr für den Ausbau der Infrastruktur für den Individualverkehr. René Hartmann befasst sich in seinem Text mit den Frankfurter Parkhäusern.

Die Renaturierung der Nidda, neue Schienenstränge und weniger Autos in der Innenstadt sind nur einige Herausforderungen, denen wir uns in Frankfurt im Zusammenhang mit dem Klima-

wandel weiter stellen werden müssen. Neubau und Rückbau von Infrastrukturen sind dabei gleichermaßen gefragt.

20 Jahre ernst-may-gesellschaft

Im Januar 2003 wurde unser Verein mit dem Ziel gegründet, ein Haus aus der Zeit des Neuen Frankfurt weitgehend in den Originalzustand zurückzusetzen und der Öffentlichkeit zugänglich zu machen. Sieben Jahre später – am 27. Juli 2010 – war die Idee realisiert und das mayhaus eröffnet. Heute ist der Verein ein anderer als noch zu seiner Gründung. Größer und professionalisierter, gewachsen an den Aufgaben und Herausforderungen. Wir sind Ansprechpartner für Architekt:innen, Politiker:innen und Wissenschaftler:innen sowie für die Bewohner:innen der Siedlungen des Neuen Frankfurt. Neben dem mayhaus unterhalten wir seit einigen Jahren das Forum Neues Frankfurt mit Geschäftsstelle, Bibliothek und Veranstaltungsraum, ein Lager für Frankfurter Küchen sowie einen Kleingarten mit originaler Gartenlaube von Margarete Schütte-Lihotzky. Die Sanierung dieser Gartenlaube soll in diesem Sommer ein weiterer Meilenstein in der Historie unseres Vereins werden. Trotz Professionalisierung wird ein großer Teil der zahlreichen Aufgaben und Aktivitäten durch ehrenamtliche Arbeit geleistet. Hierfür möchte ich allen ehrenamtlich Tätigen danken und zum Geburtstag der ernst-may-gesellschaft gratulieren!

Gelegenheiten zum Anstoßen wird es in diesem Jahr geben – einen Anfang macht das Sommerfest am Samstag, den 15. Juli im Grünen hinter dem Forum Neues Frankfurt.

Philipp Sturm
Geschäftsführer der ernst-may-gesellschaft

Ernst May und die Gürtelbahn

Von Georg Speck, Frankfurt am Main

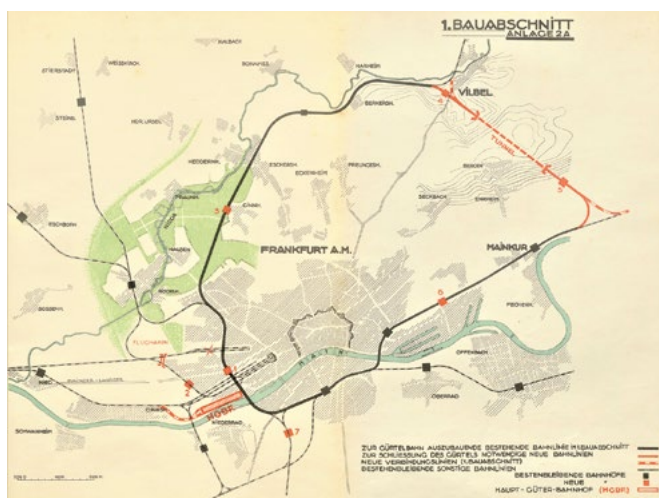
Das Wirken von Ernst May von 1925 bis 1930, in der Zeit des Neuen Frankfurt unter Oberbürgermeister Ludwig Landmann, wurde vielfach behandelt und gewürdigt. Dabei blieb der Verkehr auf Schiene und Straße bisher aber weitgehend unbeachtet

Der folgende Beitrag versucht, diese Lücke etwas zu schließen und konzentriert sich dabei auf die Eisenbahn. Denkschriften des May unterstellten Frankfurter Siedlungsamts, des Verkehrsamts, des Tiefbauamts und des Wirtschaftsamts zu Verkehrsfragen behandeln zwar überwiegend den städtischen Verkehr, sprechen aber die Eisenbahn nur am Rande an. Gleichwohl waren Eisenbahnfragen auch nach der Eröffnung von Hauptpersonen- und Hauptgüterbahnhof im August 1888 für Frankfurt weiter von großer Bedeutung.

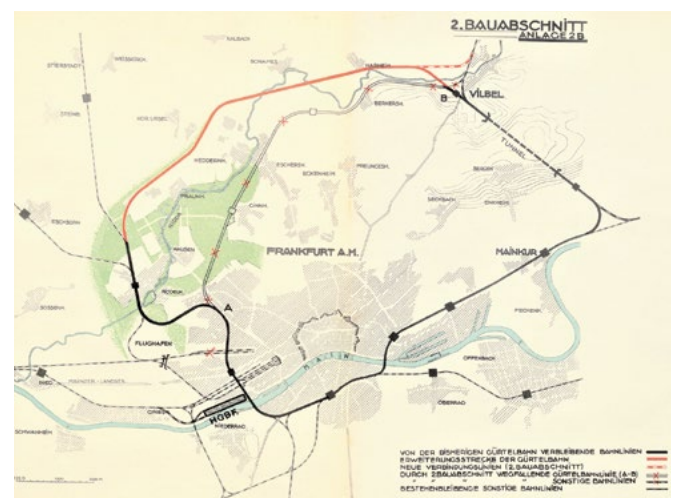
Um die Entwicklung der Stadt langfristig zu steuern, sollte ein Flächenverteilungs- bzw. Generalbebauungsplan für das gesamte Stadtgebiet aufgestellt werden. Gemäß dem Leitbild einer gegliederten und aufgelockerten Stadt verfolgte er eine Dezentralisierung neuer Siedlungsgebiete. Die Eisenbahn sollte dem in einem weiten Ring um die Stadt

folgen und gleichzeitig Raum für eine Stadterweiterung auf bisherigen Bahnflächen schaffen. Die innere Erschließung war der Straßenbahn zugeordnet.

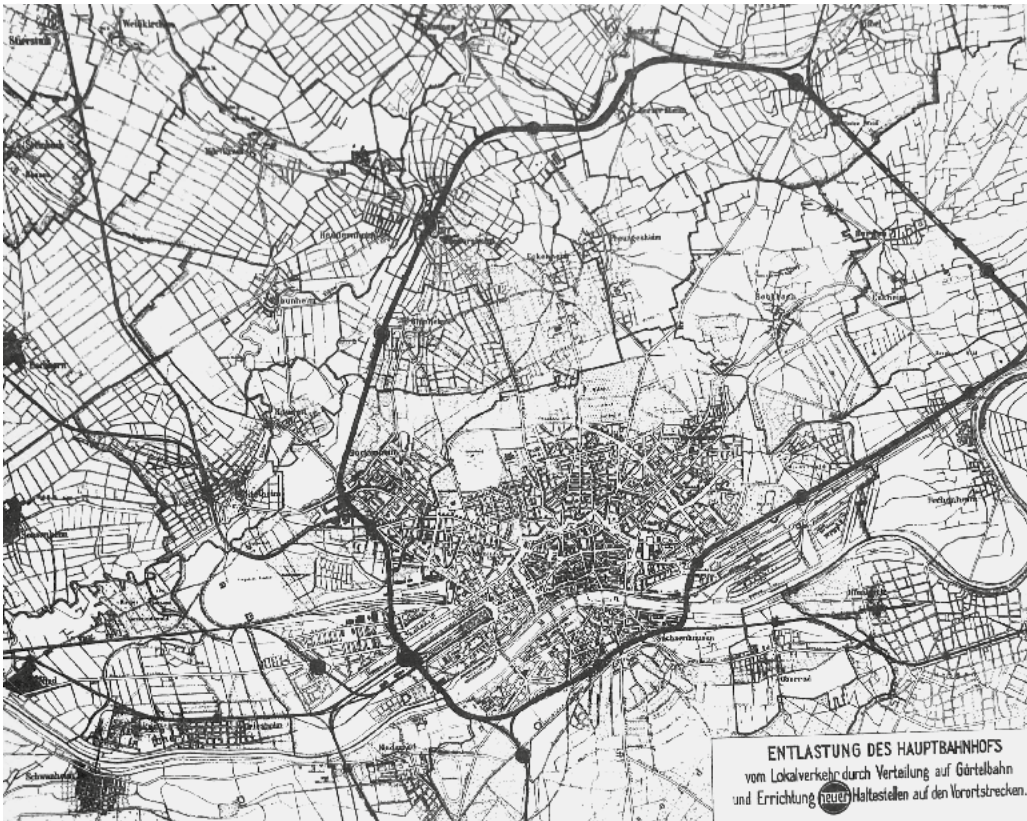
Ganz neu waren die Pläne aber nicht. Der Hauptpersonen- und der Hauptgüterbahnhof waren gerade eröffnet, als es in einer Veröffentlichung aus dem Jahr 1889 heißt: „Der Gedanke der Erbauung einer Ringbahn um die Stadt Frankfurt ist ein sehr alter und läßt sich bis zu jener Zeit verfolgen, in welcher durch die Erbauung des Ostbahnhofs ... eine Gleisverbindung der Westbahnhöfe [drei vormalige Endbahnhöfe am Gallustor] mit dem Ostbahnhof hergestellt und so der Gedanke einer die ganze Stadt umfangenden Ringbahn nahegelegt wurde.“ (Denkschrift zu einem generellen Frankfurter Ringbahnprojekt, 1889, ISG: Magistratsakten, R Sign. 1.743 Bd. 1). Nach dem Ersten Weltkrieg wurden diese Ideen allmählich wieder aufgegriffen. In einem Artikel



Gürtelbahn, 1. Bauabschnitt. Verlegung des Hauptgüterbahnhofs und Tunneldurchstich durch den Berger Rücken. (Abb.: ISG)



Gürtelbahn, 2. Bauabschnitt. Die Main-Weser-Bahn sollte nordwestlich der Nidda neu trassiert werden. (Abb.: ISG)



Die Gürtelbahn in der Denkschrift des Siedlungsamtes, 1927. (Abb.: ISG)

Zu den städtischen Plänen für die Umgestaltung des Eisenbahnnetzes mit einer Gürtelbahn um Frankfurt herum finden sich in den Magistratsakten (ISG, A.66.02 Nr. 38) drei Abbildungen. Die Legende lässt aber weder ein Datum noch den Urheber erkennen. Die Veränderung sollten danach in drei Bauabschnitten verwirklicht werden. In einem ersten Bauabschnitt sollte im Westen der Hauptgüterbahnhof östlich von Griesheim an den Main verlegt werden, um eine Verknüpfung mit dem Schiffsgüterverkehr zu schaffen und neue Bebauung auf dem bisherigen Gelände zu ermöglichen. Im Osten sollte die Main-Weser-Bahn zwischen Vilbel und Dörnigheim mittels eines langen Tunnels mit der nordmainischen Hanauer Strecke verbunden werden. Außerdem waren einige zusätzliche Stationen vorgesehen. Für den Rangierbahnhof waren Standorte südlich des Mains, u.a. bei Niederrad und Schwanheim angedacht.

Für den 7. März 1929 lud die Reichsbahn zur Vorstellung der Pläne ein. Auch die Stadträte Ernst May, Wilhelm Schulz und August Robert Lingnau nahmen teil. Ein Einvernehmen wurde aber nicht erzielt. Die Reichsbahn zog z.B. nur eine Verlegung des Hauptgüterbahnhofs westlich der Emser Brücke in Betracht. Die Stadt beauftragte Blum damit, die Pläne der Reichsbahn an die Wünsche der Stadt anzunähern. Seine Gegenentwürfe sahen weiter eine Verlegung des Hauptgüterbahnhofs an den Main, die Verschiebung der Main-Weser-Bahn sowie den Vilbeler Tunnel vor.

Die Reichsbahndirektion prüfte die neuen Pläne der Stadt und lud für den 11. Juli 1930 schließlich zu einer Besprechung auf Fachebene ein. Wieder wurde kein Einvernehmen

erzielt. Das Urteil der Reichsbahn viel vernichtend aus. Sie lehnte es z.B. ab, die Zahl der Bahnsteiggleise für den Personenverkehr auf zwölf zu beschränken, denn es würden zeitweise schon 20 benötigt. Auch würde der für den Hauptgüterbahnhof vorgesehene Platz nicht ausreichen. Die Verkehre würden sich auf den zu knapp bemessenen Gleisen gegenseitig behindern. Mit einer Verkehrszunahme sei zu rechnen, was aus der Sicht der Reichsbahn der Hauptgrund für neue Anlagen sei. Spätere Erweiterungen dürften nicht von vornherein verbaut werden. Weiter sei unklar, was mit dem Ausbesserungswerk an der Idsteiner Straße geschehen solle. Außerdem müsse der geplante Bau der HaFraBa (Autobahn Hamburg-Frankfurt-Basel) auf die später erfolgenden Bahnausbauten Rücksicht nehmen. Und schließlich halte die Reichsbahn den teuren Vilbeler Tunnel für ihren Verkehr nicht für erforderlich.

Es fällt auf, dass die in diesen Jahren entstandenen Denkschriften der Stadt auf die Pläne nicht eingehen. Zunächst erarbeitete das Verkehrsamt 1925 und dann das Siedlungsamt 1927 je eine Denkschrift zu den drängenden Verkehrsfragen. Die Denkschrift des Verkehrsamts ist betitelt mit „Frankfurter Verkehrsprobleme und Beiträge zur Lösung“. Die Denkschrift des Siedlungsamts trägt den Titel „Frankfurter Verkehrsfragen – vom Standpunkt der Stadtplanung“. (ISG: Magistratsakten R 1.624 Bd. 2 Az. R 31 Nr. 12). Beide behandeln die Erfordernisse auf dem Gebiet des städtischen Verkehrs und suchen nach Wegen, die Innenstadt zu entlasten. Das Siedlungsamt stellt in seiner Denkschrift (1927) ein Programm vor, das sich durch eine gewisse Großzügigkeit auszeichnet. Darunter befand sich das Projekt

einer niveaufrei in Tieflage, aber offen zu führenden Strecke im Zuge der Wallanlagen zwischen Opernplatz und Petersdor. Angedacht war eine spätere Fortführung vom Opernplatz aus nach Süden mit Querung des Mains. Ein weiterer Vorschlag betraf die Führung einer Bahnstrecke für den Personenverkehr entlang des nördlichen Mainufers. Das Programm warnt darüber hinaus eindringlich vor einseitigen lokalen Maßnahmen und wirbt dafür, das gesamte Verkehrssystem unter Einbeziehung der Eisenbahn zu betrachten. Diese solle mehr Aufgaben im Nahverkehr übernehmen. Dazu enthält die Schrift die Abbildung einer Ring- bzw. Gürtelbahn. In deren Verlauf werden Stationen dort vorgeschlagen, wo die Eisenbahnstrecken wichtige Straßen und Straßenbahnen kreuzen, zum Beispiel an der Galluswarte und am Ratsweg. Der Plan ist aber viel bescheidener als das mit Blum erarbeitete vertrauliche Konzept.

Das Tiefbauamt bezog am 8. Dezember 1927 zu der Denkschrift des Siedlungsamtes Stellung. Es lehnte die Mainuferbahn ab, befürwortete hingegen die Wallbahn, allerdings wegen der hohen Kosten nur für die weitere Zukunft und nur in Verbindung mit sonstigen Schnell- und Untergrundbahnen. Die Schaffung einer Gürtelbahn entspreche den vom Tiefbauamt vor längerer Zeit aufgestellten Entwürfen. Das Verkehrsamt ging auf die Gürtelbahn nicht näher ein. Der Vorschlag sei wegen seines Umfangs realitätsfremd und daher belanglos. Außerdem sei die Reichsbahn zuständig.

In einer Sitzung des Magistrats unter Leitung von Landmann am 29. Juni 1928 verteidigte May die Vorschläge seines Siedlungsamtes, sie seien eingehend geprüft worden. Es käme jetzt aber darauf an, zu entscheiden, was in den nächsten fünf bis zehn Jahren machbar und finanziell leistbar sei. Die Arbeit sei nicht für uns, sondern für Generationen zu leisten. (ISG: Magistratsakten R 1.624)

Von Bedeutung für den Gang der Diskussion und letztlich der Entwicklung müssen auch Beiträge der Presse angesehen werden. Besonders ein Artikel der *Frankfurter Nachrichten* vom 16. Oktober 1927 beruht auf Indiskretionen gegenüber der vereinbarten Vertraulichkeit. Er titelt mit „Die zukünftige Gestaltung des Hauptbahnhofs. Verzettelung des Schnellzugsverkehrs durch einen neuen Entlastungsbahnhof?“ Eine Verlagerung des Hauptbahnhofs wird darin strikt abgelehnt. Nach der ziemlich schroffen Kritik an den Vorstellungen der Stadt durch die Reichsbahn trat eine mehrjährige Pause ein. Der Flächenverteilungsplan vom März 1930 lässt zwar die frei gehaltenen Flächen erkennen, aber die Protagonisten räumten die Bühne. May verließ die Stadt zum 1. Oktober 1930 und Landmann wurde am 12. März 1933 von den Nationalsozialisten vertrieben.



Flächenverteilungsplan des Siedlungsamtes, März 1930. Auf dem Gelände des Rangier- und Hauptgüterbahnhofs ist Bebauung geplant, auf dem Gelände des Hauptpersonenbahnhofs Industrie. (Abb.: Das Neue Frankfurt 2/3/1930)

Schließlich kam die Stadt mit der Deutschen Reichsbahn am 8. Dezember 1938 auf hoher Ebene noch einmal zusammen. Man befürwortete nach Diskussion verschiedener Lösungen als Fernziel die Anlage eines Hauptpersonenbahnhofs als Durchgangsbahnhof an der Camberger Brücke. (Protokoll der vertraulichen Besprechung, 08.12.1938, ISG: Magistratsakten, Sign. 7.219) Alle Verlegungspläne wurden zu Beginn des Zweiten Weltkriegs eingestellt.

Der Autor

Dr.-Ing. Georg Speck, geb. 1952, hat Verkehrswesen an der TH Darmstadt studiert und ging dann zur Bundesbahn. Ab 1991 leitete er das Eisenbahnreferat in Rheinland-Pfalz. Er war Mitglied des Frankfurter Städtebaubeirats.



Zum Weiterlesen

Georg Speck, Dieter von Lüpke (Hrsg.): Die Stadt der Eisenbahn wird zum Europaviertel – Stadt- und Messeplanung in Frankfurt am Main als Prozess, Wiesbaden 2023.

„Der gefesselte Dnepr“ oder „Der sozialistische Angriff auf die Natur“

Von Thomas Flierl, Berlin

Der Bau des seinerzeit weltgrößten Staudamms mit Wasserkraftwerk am Dnepr (DneproGÉS), die Errichtung eines in der Nähe gelegenen Industriekombinates und der dazugehörigen neuen sozialistischen Stadt (russisch Socgorod) – all dies umfasste die Bezeichnung Dneprostroij – war eines der gigantischen Leitprojekte der sowjetischen Industrialisierung. Das Industriedenkmal nahe Zaporož'e befindet sich heute in der Ukraine. Der Text erschien in einer ungekürzten Version 2018 im Ausstellungskatalog *Konstruktion der Welt. Kunst und Ökonomie 1919–1939* der Kunsthalle Mannheim

Dneprostroj – ein Leitprojekt der sowjetischen Industrialisierung (1927-1932)

Die Einweihung des Kraftwerks wurde zum Symbol des erfolgreichen Abschlusses des ersten Fünfjahrplans (1928-32) und bezeugte die technisch-organisatorischen und politisch-wirtschaftlichen Leistungen bei der schrittweisen Umwandlung eines rückständigen, halbkapitalistischen Agrarlandes in eine moderne sozialistische Industriemacht. In dem kleinen, auch auf Deutsch verbreiteten Touristenkatalog (1932) mit dem Titel „Der gefesselte Dnjepr“ wurden die historischen Dimensionen des Projekts so beschrieben: *„DER DNJEPR, der von Herodot beschriebene majestätische Borysthenes der Hellenen, der gewaltige Danapris der Römer, der Usu der alten Turanier – einer der bedeutendsten Ströme Europas, an dessen malerischen Ufern die Geschichte von Jahrtausenden ihre Spuren hinterlassen hat, ist jetzt besiegt, dem menschlichen Willen unterworfen, gebändigt durch die Technik und den Willen der Werktätigen der Sowjetunion.“*

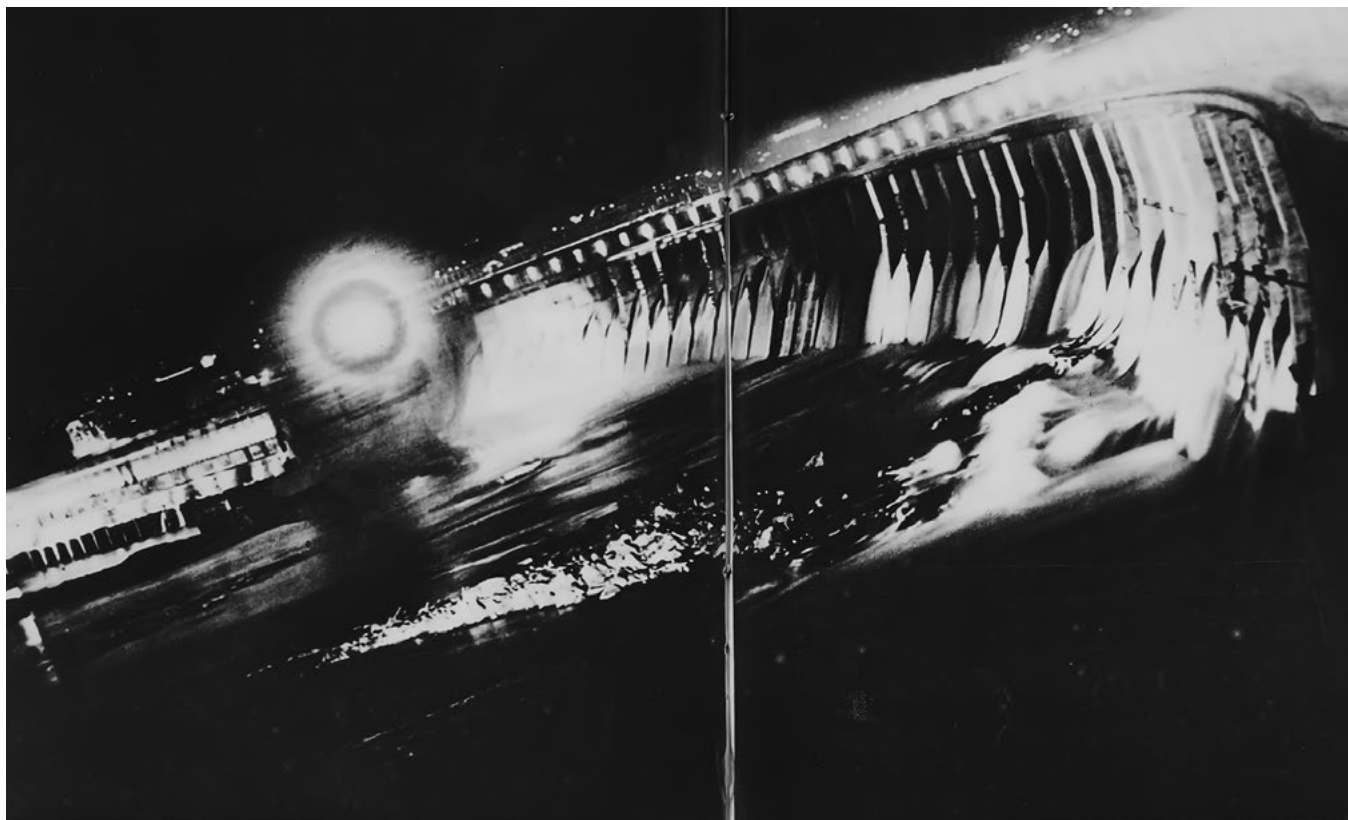
Dneprostroij war der Stolz der Sowjetunion. Wochenschauen, Filme, Bücher, Zeitungen und Zeitschriften zeigten die beeindruckenden Bilder der Bauarbeiten am Staudamm, das Entstehen des Kraftwerks, der Industrieanlagen und der Stadt. Dneprostroij wurde außerdem auf den Weltausstel-

lungen in Paris 1937 und in New York 1939/40 vorgestellt. Mitte und Ende der 1930er Jahre wurde dann die Hauptstadt Moskau mit dem Palast der Sowjets zum städtebaulichen Leitprojekt Stalins, sodass das Modell von Dneprostroij in New York in die Abteilung „Arbeit“ verschoben wurde. Die Geschichte von Dneprostroj zeigt, wie die Industrialisierung das Land veränderte und wie die Stalinisierung den gesellschaftlichen Modernisierungsprozess einerseits vorantrieb und zugleich zu „fesseln“ versuchte.

GOËLRO: Revolution und Elektrifizierung

Auf Initiative von Lenin wurde im Februar 1920 die Staatliche Kommission zur Elektrifizierung Russlands (GOËLRO) gebildet, die bereits im Dezember 1920 einen Plan vorlegte, der vom VIII. Allrussischen Sowjetkongress bestätigt wurde.

Mit der Standortverteilung der Elektro kraftwerke war der Plan zur Elektrifizierung Russlands zugleich auf die räumliche Erschließung der Arbeitskraft- und Rohstoffreserven der wichtigsten Regionen, d.h. auf die wirtschaftliche Entwicklung des ganzen Landes gerichtet. Lenin war von der These Gleb M. Kržižanovskijs überzeugt: *„Das Zeitalter des Dampfes ist das Zeitalter der Bourgeoisie, das Zeitalter der Elektrizität das des Sozialismus.“* Auf dem VIII. Allrussischen Sowjet-



Staudamm und Kraftwerk, 1932 (Foto: SSSR na strojke, 10/1932)

kongress betonte Lenin, dass es ohne den Plan zur Elektrifizierung nicht möglich sei, zum wirtschaftlichen Aufbau des Landes und zu einer „harmonischen Vereinigung“ von Landwirtschaft, Industrie und Verkehrswesen überzugehen.

Der Plan der GOÉLRO (1920) war auf 10 bis 15 Jahren ausgelegt und sah den Bau von 30 regionalen Elektrizitätswerken vor. Für das nahe der Stadt Aleksandrovka geplante DneproGÉS wurden darin auch die Etappen seiner Realisierung fixiert: 1921/22 Erkundungsarbeiten, 1923-26 Errichtung des Staudamms, 1925-28 Bau des Kraftwerks, 1927-29 Errichtung der Hochspannungsleitungen und Transformatorstationen, 1929/30 Netzverbindungen zu Häfen und Industrie sowie die Erhöhung der Kraftwerksleistung auf 330 Megawatt. Bereits im Januar 1921 war in Moskau die Projektorganisation Dneprostroj geschaffen worden, die von dem Ingenieur Ivan G. Aleksandrov geleitet wurde.

Interessanterweise übernahm Lev D. Trockij, Protagonist der „permanenten Revolution“, nach seiner Entmachtung als Kriegskommissar durch Stalin auf eigenen Wunsch 1925 eine Aufgabe im wirtschaftlichen Bereich: er wird Vorsitzender des Komitees für Elektrotechnik beim Obersten Volkswirtschaftsrat und leitet so auch die Plankommission für Dneprostroj. Aleksandrov hatte das 1920/21 für die GOÉLRO-

Kommission entwickelte Dnepr-Projekt ab Februar 1923 konkreter ausgearbeitet und 1924 veröffentlicht.

Dnepr-Regulierung – Das Projekt von Ivan Aleksandrov 1924

Der Dnepr, der drittgrößte Fluss in Europa, ist durch Kanäle über die Weichsel, die Memel und die Düna mit der Ostsee, verbunden. Die Schifffahrt auf dem Dnepr war jedoch zwischen Dnipro und Zaporoz'je an zwei Stellen durch Stromschnellen unterbrochen. „Die Notwendigkeit des Ausbaus der Schifffahrt empfand man besonders stark nach der Angliederung Neuruslands [seit 1764], als es notwendig wurde, die Getreide-Gebiete mit den Schwarzmeerhäfen zu verbinden.“ (Donbass Reiseführer, Moskau 1928) Seit Ende des 18. Jh. gab es Versuche, den Fluss durch Kanäle und Schleusen schiffbar zu machen. Verstärkt seit den 1870er Jahren und zu Beginn des 20. Jh. wurden eine Reihe von Staudamm-Projekten entwickelt, jedoch keines verwirklicht. 1905 sah ein Projekt erstmals auch die Nutzung der Wasserkraft vor. Bis 1917 wurden dann weitere, private und staatliche Projekte entworfen. Der Unterschied des von Aleksandrov entwickelten Projektes von allen vorangegangenen bestand darin, dass die Stromschnellen nur von einem Damm angestaut und folglich das Wasserkraftwerk

direkt am Damm errichtet die ganze Energie des Höhenunterschieds nutzen sollte.

Das von Aleksandrov 1924 präsentierte Projekt kann in seinen Grundzügen nachvollzogen werden. Der Staudamm war zunächst ohne Krümmung geplant, das Kraftwerk auf der linken und die Schleuse auf der rechten Dnepr-Seite sind bereits fixiert. Ebenso zeigt der Schnitt durch das Kraftwerk bereits die später realisierte Anordnung der Turbinenhalle und der Transformatorstation. Interessant, dass Aleksandrov auch eine recht traditionelle Architektur des Kraftwerks mitlieferte, die selbst hinter das zeitgleich projektierte und bereits 1926 eröffnete Wasserkraftwerk von Volchov zurückfiel. Die Turbinenhalle im Kraftwerk sollte 13 Aggregate mit je 50.000 PS aufnehmen und so eine Leistung von 455 Megawatt bringen.

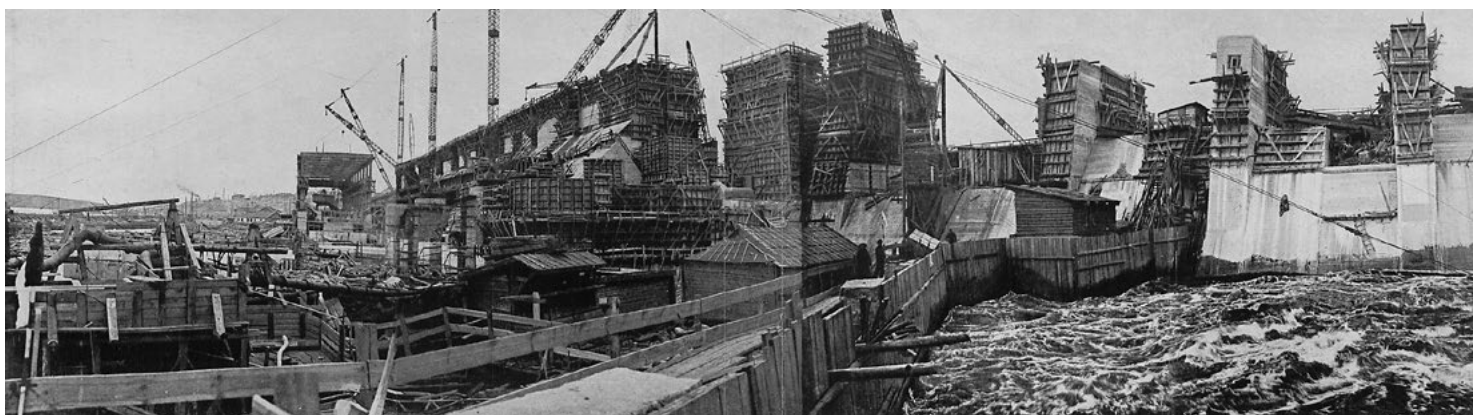
Verzögerungen und Rivalitäten

Die Industrialisierung der Sowjetunion konnte erst 1928 nach der Stabilisierung durch die Neue Ökonomische Politik (NÉP) in Angriff genommen werden. Als im Dezember 1925 der XIV. Parteitag der Kommunistischen Partei den allgemeinen Beschluss über die Umwandlung der UdSSR in ein Industrieland traf, blieben die Fragen nach dem Tempo, den Formen und den konkreten Projekten der Industrialisierung weitgehend offen. Im selben Jahr hatten die ukrainischen Delegierten auf dem III. Allunionskongress der Sowjets die Frage nach dem Baubeginn von Dneprostroj aufgeworfen. Der Vorsitzende des Rates der Volkskommissare (Regierungschef) der Ukraine Vlas Ja. Čubar' drohte de facto mit dem Austritt aus der Sowjetunion, als er argumentierte, dass die Konstruktion der UdSSR nur auf der Grundlage der Unabhängigkeit weiter existieren könne und machte die Bürokratie und den Zentralismus für die Verzögerung verantwortlich. Man entgegnete, dass die

Südukraine, verglichen mit dem Ural, schon überdurchschnittlich viele Finanzaufweisungen erhalten habe. Obgleich alle Politbüromitglieder Dneprostroj vermeintlich unterstützten, wurde der Baubeginn immer wieder hinausgezögert, aber letztlich waren es wohl die Differenzen zwischen Trockij und Stalin, die das Projekt um entscheidende Jahre verzögerten. Erst nachdem Trockij als Vorsitzender der Dneprostroj-Kommission auf der XV. Parteikonferenz im November 1926 abgelöst worden war und das Politbüro den Bau nun als von erstrangiger Bedeutung bestimmt hatte, beschloss das Politbüro im Januar 1927 den Bau von Staudamm und Kraftwerk.

Ivan Aleksandrows Projekt von 1927

Die Publikation des überarbeiteten Projektes 1927 erfolgte im Kontext der wirtschaftlichen Regionalplanung des südlichen Bergbau- und Industrierayons mit einem Vorwort des nunmehrigen GOSPLAN-Chefs Kržižanovskij. Dieser ließ nun keinen Zweifel daran, dass der Baubeginn von Dneprostroj zu dem Symbol des Übergangs von der Periode der Wiederherstellung der Wirtschaft zur Periode ihrer Umgestaltung werde, der südliche Bergbau- und Industrierayon werde der wichtigste in der ganzen Sowjetunion sein und das Dnepr-Kraftwerk seine Zentrale. Kohle, Metall und Chemieindustrie – das sei die Dreieinigkeit, die das besondere industrielle Gesicht dieses Rayons prägen wird. Der Dnepr werde zu einer Schifffahrt-Magistrale, die die Ostsee mit dem Schwarzen Meer verbinde, Zaporož'e zum Binnenhafen, das Schwarzerde-Gebiet werde durch die Energie des Kraftwerks künstlich bewässert und zu einer Zone anspruchsvoller landwirtschaftlicher Kulturen, es werde nicht nur Kornkammer, sondern Garten sein, mit Weintrauben, Melonen und allen Arten von Gemüse. Der Rekurs auf die elektrifizierte Landwirtschaft appelliert noch auf die „harmonische Entwicklung“ der Wirtschaftsbereiche und kontrastiert zu



der von Stalin ab 1929 durchgesetzten Hyperindustrialisierung und der gewaltsamen Kollektivierung der Landwirtschaft, die die Hungerkatastrophen (Golodomor) der Jahre 1931/32 in der Ukraine auslöste.

Die wesentlichen Änderungen des Projekts lassen sich im Vergleich zum Entwurf von 1924 festhalten: Der Staudamm erhielt nun seine charakteristische Krümmung und das Kraftwerk einen veränderten Schnitt. Um für alle Eventualitäten der Kapazität des Kraftwerks gewappnet zu sein, schlug Aleksandrov 1927 eine erste Ausbaustufe von sieben Aggregaten vor, die später auf bis zu 13 Aggregate erweitert werden sollte. Aleksandrov's Projekt umfasste nun auch die Entwürfe der Schleusen, Eisenbahnlinien und der beiden Brücken zur Überquerung der Insel Chortica.

In diese mittlerweile 9. Fassung des Entwurfs dürften bereits die Erfahrungen der Amerikareise Aleksandrov's 1926 eingegangen sein. Dort hatte er auch den Ingenieur Hugh L. Cooper für die Begutachtung des Dneprostroj-Projekts gewinnen können. Ende August 1926 kam Cooper an den Dnepr und berichtete anschließend wohlwollend Regierungschef Rykov während dessen Urlaub auf der Krim. In einem Vortrag in Moskau gab er seiner Zuversicht zur Realisierung von Dneprostroj Ausdruck. Die Kostenplanungen von Cooper (120 Mio. Goldrubel) und GOSPLAN (109 Mio. Goldrubel) näherten sich an. Cooper wurde Chef-Berater des DneproGES, General Electric lieferte die Turbinen und andere Ausrüstungen kamen u.a. aus Deutschland.

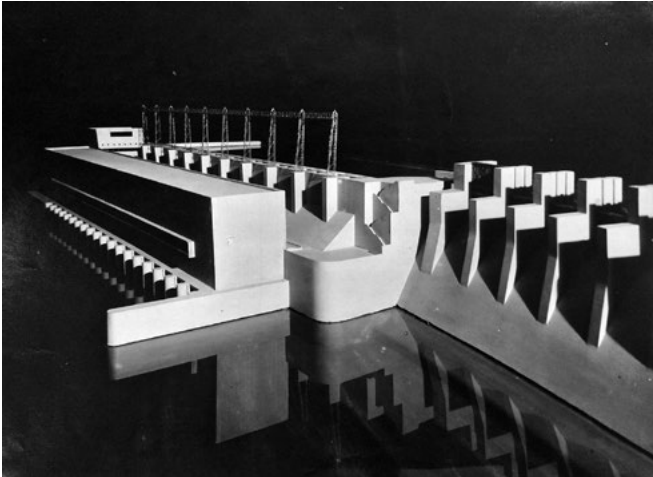
Am 15. März 1927 begannen die Erdarbeiten für die Eindeichung der Baustelle des Staudamms. Die feierliche Grundsteinlegung erfolgte am 8. November 1927, dem 10. Jahrestag der Oktoberrevolution. Statt der zwei Ausbaustufen wurde das Kraftwerk nun in einem Zuge mit neun Aggregaten errichtet.



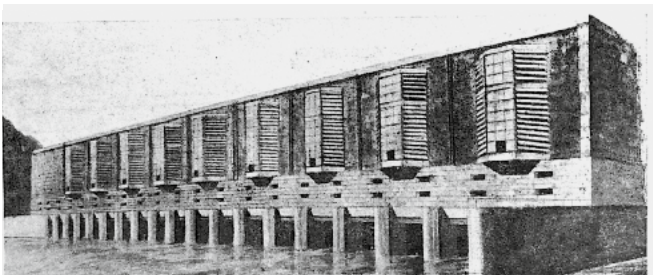
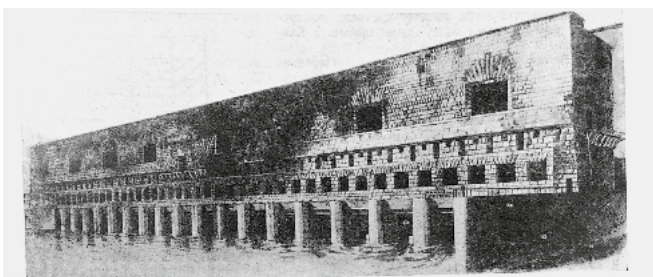
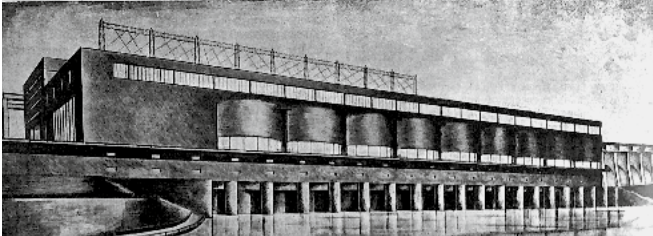
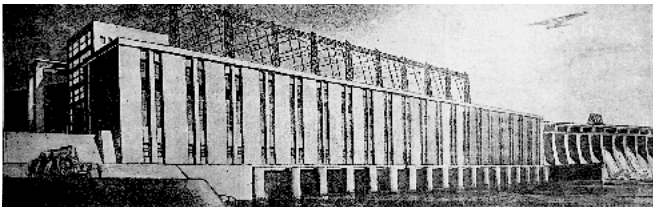
Grundsteinlegung zum Bau des Staudamms und des Wasserkraftwerks am 7. November 1927 (Foto: SSSR na strojke, 10/1932)

Dnepr-Staudamm im Bau, links: der Stahlrahmen für das Turbinenhaus (Foto: Днепрострой и новое Запорожье, Char'kov 1932)





Siegreicher Wettbewerbsentwurf DneproGES (1929) von Vesnin
(Foto: Russian State Archive of Literature and Art)



Wettbewerbsentwürfe DneproGES (1929) von Ščuko/Gel'frejch, von Trockij und zwei Varianten von Žoltovskij [von oben nach unten] (Abb: *Stroitel'naja promyšlennost'*, 4/1930)

Architekturwettbewerb für das Wasserkraftwerk

Lange nach Baubeginn fand im Herbst 1929 ein eingela-dener Wettbewerb für das Turbinengebäude statt, das mit dem ingenieurtechnischen Entwurf Aleksandrovs weitge-hend festgelegt war. Im Grunde handelte es sich um einen Fassadenwettbewerb. Der Architekturhistoriker Selim Chan-Magomedov hat den Wettbewerb, als erstes direktes Auf-einandertreffen zwischen dem Neo-Renaissance-Architekten Ivan Žoltovskij und dem Führer des Konstruktivismus Viktor Vesnin mit seiner Brigade von Dneprostroj gedeutet. Den Sieg des Konstruktivisten Vesnin, denn der Ausgang sei durchaus offen gewesen, führte Chan-Magomedov auf die gelungene künstlerisch-kompositorische Lösung zurück: „Statt der [senkrechten] rhythmischen Gliederung der Fas-sade wurde deren monolithische Großform betont, jede Anspielung eines Rhythmus wurde vermieden. Die Fassade wurde maximal lakonisch gelöst, sie wurde mit einer Stein-mauer verkleidet, die im unteren Teil von einem horizon-talen Erkerfenster durchschnitten ist.“ Indem sich der Konst-ruktivismus hier dem Problem der Monumentalität zuwandte, habe er seine Dominanz gegenüber dem Historismus (noch) erfolgreich behaupten können, so Chan-Magomedov.

Dem gegenüber hat Dmitrij Chmel'nickij sehr einleuchtend die politischen Hintergründe des Wettbewerbs erörtert. Die Idee für diesen Wettbewerb wird kaum der Chefarchitekt Vesnin selbst entwickelt haben; sie konnte nur von aller höchster Stelle (Stalin) gekommen sein. Chmel'nickij deutet den Wettbewerb als Vorläufer des Wettbewerbs zum Sowjet-palast 1931/32 und so kann man hinzufügen als Versuch Stalins, in der Architektur die Dominanz des Konstruktivismus zu brechen und einen kulturellen Hegemoniewechsel durch-zusetzen.

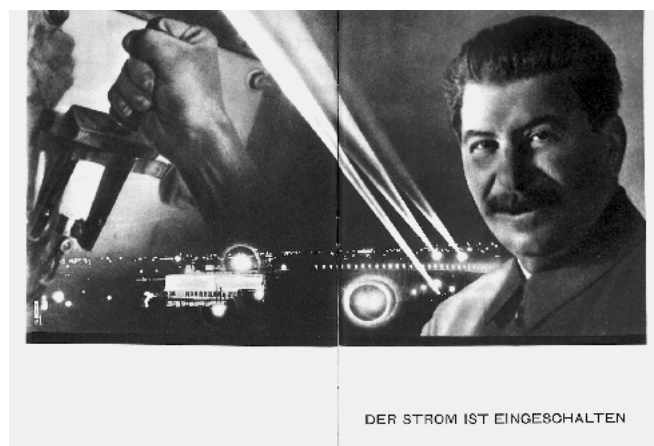
Am Wettbewerb nahmen neben der Dneprostroj-Brigade (Vesnin/Žoltovskij) u.a. auch Vladimir Ščuko und Vladimir Gel'frejch (Lenin-Bibliothek, Moskau), Noj Trockij sowie ein Team der Cooper Corp. (Entwurf unbekannt) teil. Inter-essanterweise war Žoltovskij mit zwei Varianten im Wett-bewerb vertreten, wobei die eine seiner neohistorischen Nei-gung näher kam und die andere moderner geriet.

Letztlich war die Entscheidung zugunsten Vesnins dank der kollegialen Unterstützung Ščukos, des „dialektischen“ Lo-bes Anatolij Lunačarskijs und der Passivität von Avel' Enu-ikidzes gefallen. Im Protokoll wurde festgehalten, dass die

horizontale, ruhige und monumentale Lösung Vesnins das Wasserkraftwerk gut mit den umgebenden Gebäuden und der Örtlichkeit vermittelt.

Als Le Corbusier nach der Fertigstellung des Gebäudes ein Foto sah, zeigte er sich entsetzt und schrieb Nikolaj Kolli, dem Kontaktarchitekten für sein Centrosojuz-Gebäude in Moskau: *„Sehr glücklich zu wissen, dass das Gebäude des Centro[sojuz] vorankommt. Ich habe einen echten Alptraum in Bezug auf dieses Thema; ich habe Ihnen übrigens vor einiger Zeit eine Karte dazu geschickt. Hier ist sie: Ein Reisender, zurückgekehrt vom Dneprostroj, hat mir ein kleines Foto Ihrer Fabrik gezeigt, die großartig scheint. Aber das Foto zeigt, dass Sie Bossen auf den Steinen der Fassade angebracht haben!! Das hat mir einen Schlag versetzt und ich schlafe nicht mehr, wenn ich daran denke, dass das Centrosojuz vielleicht auch Höcker hat! Beruhigen Sie mich bitte! Die Steine für das Centrosojuz müssen glatt sein (nicht poliert, aber gerade gesägt, ohne jedes Relief). / Schreiben Sie mir bitte!“* Die Fassade des Centrosojuz von Le Corbusier blieb ohne Bossen. Auch wenn man nicht die Ansicht Chmel'nickijs teilt, dass Vesnin bei der Gestaltung des DneproGES alle Grundsätze des Konstruktivismus verraten hat und man der Meinung Lunačarskijs und Chan-Magomedovs zustimmen kann, dass sich Vesnin konstruktiv dem Problem der Monumentalität gestellt hatte, muss man wohl von einer politisch erzwungenen Gestaltung ausgehen. Der Wettbewerb und die bedingte Unterwerfung Vesnins unter die gewünschte neue Architekturdoktrin sollte demonstrieren, wer nun die Hebel der Macht in der Hand hatte. Die „Fesselung des Dneprs“, der „sozialistische Angriff auf die Natur“ wurde als erfolgreiche Überwindung der angeblichen Zögerlichkeiten Trockijs und der Zweifler im In- und Ausland inszeniert. Mit dem Erfolg von DneproGES wurde deutlich, dass auch der „sozialistische Angriff auf die kapitalistischen Elemente“ gelänge, ebenso Stalins Hyperindustrialisierung und die gewaltsame Kollektivierung der Landwirtschaft. *„Es gibt keine Festungen, die die Bo'ļševiki nicht einnehmen könnten.“*

Unter dieser Losung Stalins wurde am 10. Oktober 1932 das DneproGES in Anwesenheit des Volkskommissars für die Schwerindustrie Sergo Odžonikidze und von Michail Kalinin (formell sowjetischer Staatschef) feierlich eröffnet. Stalin war persönlich nicht anwesend, durch die Losung und durch seinen „Rat“, die für den 1. Oktober geplante Eröffnung auf den Geburtstag von Aleksandr Vinter, des Dneprostroj-Chefs zu verlegen, aber überaus präsent.



Iosif Stalin: „Der Strom ist eingeschalten“ (Foto: SSSR na strojke, 10/1932)

Zerstörungen und Wiederaufbau

Vor den herannahenden deutschen Okkupanten machte die Rote Armee das Kraftwerk unbrauchbar und sprengte im August 1941 eine Lücke in den Staudamm. Durch die Flutwelle kamen flussabwärts viele Zivilisten ums Leben. Unter der Regie der Deutschen wurden der Staudamm, das Kraftwerk und die beiden Brücken repariert. Als aber die Wehrmacht schließlich 1943 abzog, waren die Zerstörungen seitens der Deutschen ungleich größer. Nicht nur zeigte der Staudamm gleich mehrere Durchbrüche, das Kraftwerk war durch Luftangriffe vollständig zerstört, die beiden Brücken nicht mehr reparabel. Allein die Wiederherstellung des Staudamms dauerte bis 1946. Das Kraftwerk ging von 1947 bis 1950 schrittweise wieder an das Netz.

Der Autor

Dr. Thomas Flierl ist freiberuflicher Bauhistoriker, Kulturwissenschaftler und Publizist in Berlin. Er ist wissenschaftlicher Beirat der ernst-may-gesellschaft.



Zum Weiterlesen

Thomas Flierl, „Der gefesselte Dnjepr“ oder „Der sozialistische Angriff auf die Natur“, in: Eckhart J. Gillen und Ulrike Lorenz (Hrsg.): Konstruktion der Welt - Kunst und Ökonomie 1919-1939, Bielefeld 2018.

Die Nidda – Regulierung und Renaturierung

Von Elisa und Jonas Lecointe, Frankfurt am Main

Sobald die ersten sonnigen Frühlingstage beginnen, wird die Nidda unterhalb der Römerstadt im Abschnitt zwischen Maybachbrücke und Praunheimer Wehr zum Anziehungspunkt für die Stadtbevölkerung. Die unmittelbare Nähe zum urbanen Raum macht den Fluss und die umliegenden Grünflächen, die in den Niddapark übergehen, besonders attraktiv

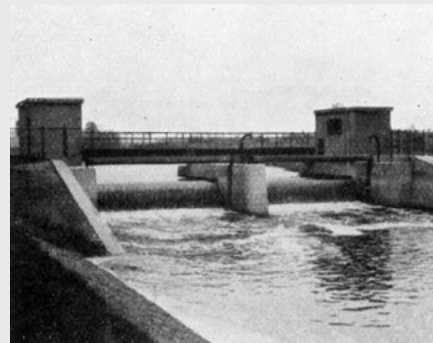
Erst auf den zweiten Blick zeigt sich, wie sehr der Fluss dem Zugriff durch sein Publikum entzogen bleibt. Steile Uferhänge machen es unmöglich, zum Wasser zu gelangen – ein Privileg, das den Enten und Nutrias vorbehalten bleibt. Der Blick in die Geschichte der Nidda zeigt, dass sie viele ihrer natürlichen Eigenschaften eingebüßt hat. *„Der neue Flußlauf hat in der Hauptsache das Gepräge eines mehr oder weniger begradigten Kanals mit gleichförmig steilen, im unteren Teil durch Steinpackung befestigten Böschungen und ist auf beiden Ufern von schmalen Deichwegen begleitet“*, beklagt Max Bromme als Leiter des Gartenamts Frankfurt 1928 in der Denkschrift zur *„Erhaltung der alten Nidda“* das Ergebnis der zwei Jahre zuvor begonnenen Arbeiten zur Regulierung der Nidda im Stadtgebiet. 1981 konstatiert Anton Lelek vom Forschungsinstitut Senckenberg dann: *„Die frühere, durch große Artenvielfalt gekennzeichnete Nidda ist zu einem artenarmen Flußlauf geworden.“* So stellt sich bei genauerer Betrachtung große Ernüchterung ein: Weder bietet die Nidda hier durch ihre Nutzung

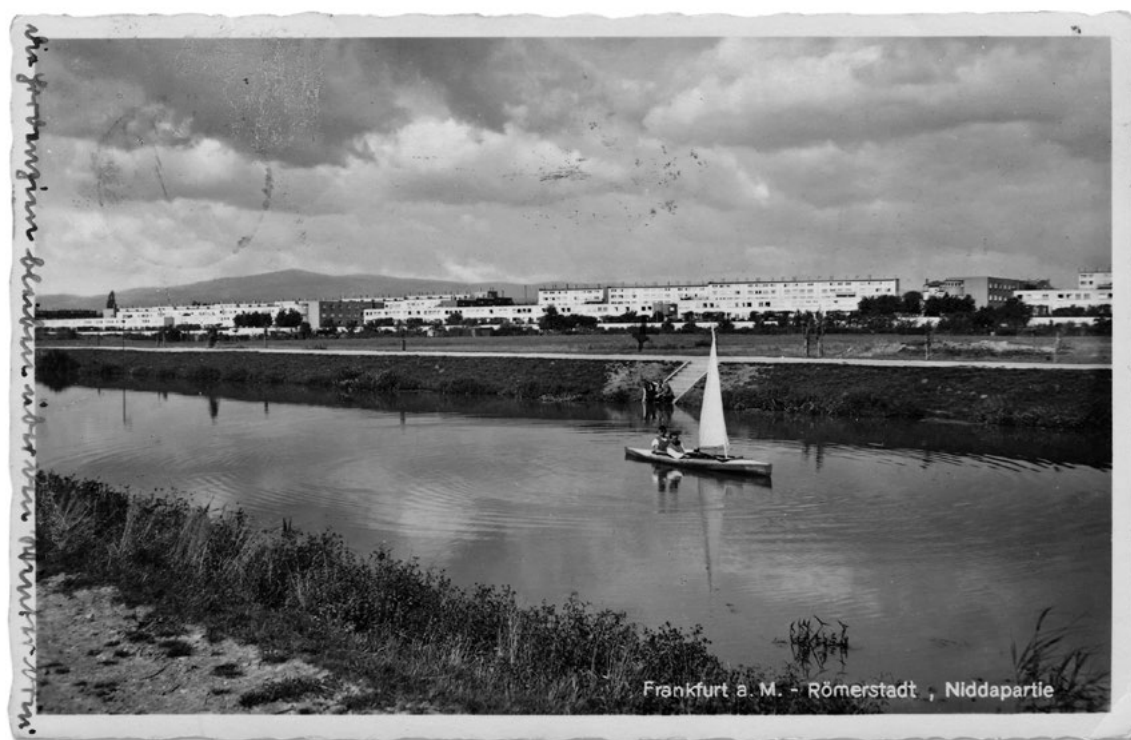
einen besonderen Mehrwert (man denke als Gegenbeispiel an den Eisbach, der die Münchnerinnen und Münchner in Scharen zur Abkühlung in den Englischen Garten lockt), noch bietet der Fluss die Bedingungen für die Entfaltung der angestammten Flora und Fauna. Stattdessen ist der Flusslauf das Ergebnis eines Jahrzehnte andauernden Projekts der Regulierung, das vorrangig einem Ziel diente: dem Hochwasserschutz.

Heute wirken die Bilder surreal, aber noch bis in die späten 1920er Jahre ging von der Nidda eine virulente Hochwassergefahr aus. Erste Maßnahmen zur Verbesserung der Abflussverhältnisse reichen im Gebiet Rödelheim bis 1841 zurück. Es folgen Regulierungen im Gebiet Nied (1886/87) und Pläne für weitere Regulierungen bei Höchst, das damals noch außerhalb der Stadtgrenzen lag. Diese mündeten 1914 in der ersten Denkschrift zur Niddaregulierung. Ihre Umsetzung wurde allerdings durch den Ausbruch des Ersten Weltkriegs zerschlagen.

Nidda-Überschwemmung an der Hausener Landstraße, 1927 (Foto: Stadtentwässerung Frankfurt am Main)

Praunheimer Wehr von Adolf Meyer, 1927 (Foto: Das Neue Frankfurt, 1929/9)





Blick über die Nidda auf die Römerstadt, 1930er
(Postkarte: Privatsammlung Christina Treutlein)

Von 1926 bis 1931 fanden dann die ersten umfassenden Regulierungsarbeiten statt, angetrieben durch starke Hochwasser und den hohen Urbanisierungsdruck nach Kriegsende. Die Pläne des ab 1925 neuen Siedlungsdezernenten Ernst May für die Siedlungen Praunheim und Römerstadt im nördlichen Niddatal bedurften umfassender Regulierungen zur Gewinnung des vorgesehenen Baulands. Nachdem 1924/25 das Höchster Wehr entstand, folgten fünf weitere in den Jahren 1927 bis 1931 in den Stadtteilen Hausen und Praunheim (1927), Eschersheim und Rödelheim (1928) und in Sossenheim (1931). Daraus hervorgingen weitere Regulierungen, zum Teil vorbereitet in der 1960 erschienenen dritten „*Denkschrift zum Ausbau der Nidda*“, in Bonames (1961) und Harheim (1962) und weiter den Flusslauf hinauf bis zu seinem Ursprung im Vogelsberg, wo die Niddaregulierung 1974 ihren Abschluss findet. Bis 1974 bleibt die Hochwassersicherheit der bedeutendste Aspekt aller Regulierungsprojekte. Am Ende der Arbeiten wird die Nidda, die sich heute über ca. 90 km von ihrer Quelle bei Schotten im Vogelsberg bis zu ihrer Mündung in den Main erstreckt, aufgrund von Begradigungen und Durchstechungen von Flusswindungen etwa die Hälfte ihrer ursprünglichen Länge eingebüßt haben. Ebenso massiv war der Einfluss der Maßnahmen auf die Biodiversität, die sich massiv reduzierte.

Schon Gartenarchitekt Max Bromme wies in seiner Denkschrift auf die Bedeutung des Naturschutzes im Zuge der Niddaregulierung hin, die er begründet sah durch die in

der Bevölkerung herrschenden Forderung „nach stärkerem Naturschutz und nach Wiederbereicherung der Pflanzen- und Tierwelt nahe der Stadt im Sinne eines früheren Naturlebens“. Brommes Pläne sahen einen Ausbau der Licht- und Luftbäder vor, die bei Eschersheim, Praunheim, Hausen und Rödelheim in den Altarmen der Nidda eingerichtet wurden. Im gleichen Zuge sollte die Erhaltung der Altarme und die Schaffung von Inseln der Revitalisierung der Tier- und Pflanzenwelt dienen. Die Umsetzung von Brommes weitreichenden Plänen scheiterte jedoch an den Auswirkungen der Weltwirtschaftskrise von 1929.

Erst in den 1980er Jahren wächst in Deutschland ein erneutes Interesse am Naturschutz. 1986 stellt der Frankfurter Umweltdezernent Heinz Daum das Grebe-Gutachten zur Renaturierung des Niddatals der Öffentlichkeit vor. Dieses plädierte für die Auslagerung von Siedlungen und Verkehrswegen aus den Nidda-Auen, um sie wieder regelmäßig überfluten zu lassen – ein Vorschlag, der dem Magistrat jedoch zu radikal schien. Erst in den 1990er Jahren begannen Vorbereitungen für den naturnahen Umbau der Nidda, die 1998 zur Verabschiedung des Konzepts „*Naturnahe Nidda*“ führten, das vorsah, die Wehre umzubauen und die Altarme mit dem Fluss zu verbinden.

Zwar gab es bereits erste Maßnahmen zum naturnahen Umbau – zwischen Berkersheimer Bogen und Kalbchmündung in Bonames (1993–2001), die Verbindung des abgetrennten Bonameser Altarms mit der Nidda (2009/10)



Höchster Streichwehr, 2013 (Foto: Heike Popp)

und den Umbau des Mühlgrabens am Rödelheimer Wehr, welches das Durchschwimmen für Fische flussaufwärts ermöglicht –, es dauerte allerdings bis 2012/13 bis mit dem Höchster Wehr das erste der sechs Niddawehre vollständig naturnah zurückgebaut wurde. Hier wurde das alte hydraulische Wehr durch ein unbewegliches Streichwehr ersetzt, das schräg im Strom steht und Wasser in eine östlich des Niddabettes gelegene neugegrabene Umgehungsrinne leitet, die selbst naturnah gestaltet ist. Die Umgestaltung ist so erfolgreich, dass die neue Attraktivität des Landschaftsschutzgebiets eigene Risiken mit sich bringt: Der Besucherandrang ist so groß, dass zurückgelassener Müll zum Problem wird.

Auch für die weiteren fünf Wehre gibt es Umbaupläne. In Sossenheim sollen die Arbeiten noch im Frühsommer 2023 beginnen. Vorgesehen ist der Rückbau des alten Klappenwehres zugunsten eines Streichwehres mit in den Wehrrücken integrierter Fischaufstiegsanlage. Einen Teil des Wassers leitet das neue Wehr in den Grill'schen Altarm, der an beiden Enden wieder mit der Nidda verbunden werden soll. Pläne von 2018 sehen vor, das Hausener Wehr gänzlich zurückzubauen und durch eine Riegelrampe 250 m flussaufwärts des alten Wehres zu ersetzen. Die Wiederangliederung von Altarmen an den Flusslauf ist ebenfalls vorgesehen. Rödelheim könnte 2026/27 einen Neubau erhalten. Pläne für die Neugestaltung der Wehre in Eschersheim und Praunheim liegen noch nicht vor, sollen aber in absehbarer Zeit erarbeitet werden.

Es sieht so aus, als folge auf die große Regulierungswelle des vergangenen Jahrhunderts eine große Welle der Renaturierung. Weitere hundert Jahre darf sich diese allerdings nicht hinziehen. Die im Jahr 2000 in Kraft getretene

EU-Wasserrahmenrichtlinie schreibt vor, dass alle Gewässer mindestens in „gutem ökologischen Zustand“ sein müssen – bis 2015. Für Deutschland wurde die Frist bis 2021 verlängert. Zu diesem Zeitpunkt waren gerade einmal acht Prozent der Fließgewässer in gutem bis sehr gutem ökologischen Zustand. Die zweite Aufschiebung gewährt eine Frist bis 2027. Der Handlungsdruck ist hoch, doch die erfolgten Maßnahmen zeigen bereits Erfolge, denn die ersten Tierarten kehren in die Nidda zurück.

Wie sich der Flusslauf unterhalb der Römerstadt in Zukunft entwickeln wird, bleibt abzuwarten. Insbesondere im Hinblick auf den möglichen Weltkulturerbestatus des Niddatals mit den beiden Siedlungen Römerstadt und Höhenblick birgt eine naturnahe Nidda großes Potenzial. Sie könnte eine Nutzung zu Erholungszwecken mit den Anforderungen des Naturschutzes verbinden. Sie wäre damit ganz im Sinne Max Brommes und den zeitgenössischen Anforderungen der Gewässerökologie. Gottfried Lehr, der seit Jahrzehnten den naturnahen Umbau der Nidda vorantreibt ist sich sicher, „[w]ir müssen die Leute ans Gewässer lassen. Nur was man zu schätzen weiß, schützt man auch.“

Die Autor:innen

Elisa Lecoite ist Kunsthistorikerin, freie Kuratorin und Mitglied im Vorstand der ernst-may-gesellschaft.

Jonas Lecoite ist Literaturwissenschaftler und arbeitet als Wissenschaftlicher Mitarbeiter an der Hochschule RheinMain. Er ist zudem für den Kunstgewerbeverein in Frankfurt am Main tätig und arbeitet als freier Autor. Beide leben in Frankfurt am Main und gehen häufig an der Nidda spazieren.



Zum Weiterlesen

<https://news.stadtentwaesserung-frankfurt.de/naturnahe-nidda>

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

Carolin Völker, Johanna Kramm: „Die Nidda - ein Fluss mit einer bewegten Geschichte“, in: WissensWert, 1/2016.



FR
24
NOV

20:00 Mozart Saal
Werke von Martinů,
Rossini, Telemann,
Boulangier und anderen

SALON FRANKFURT

EINE KÜCHE IM
KOMPAKTFORMAT



ERNST MAX VON
GRUNELIUS-
STIFTUNG



Historisches
Museum
Frankfurt

TICKETS

069 13 40 400

www.alteoper.de/salon-frankfurt

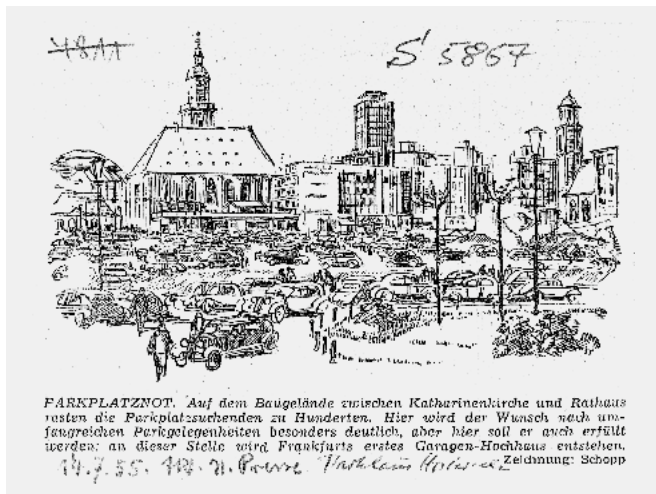
ALTE OPER

FRANKFURT

Die parkplatzgerechte Stadt – 32 Parkhochhäuser für die Frankfurter Innenstadt

Von René Hartmann, Berlin

Ab Mitte der 1950er Jahre plante die Stadt Frankfurt am Main ein ambitioniertes Parkhaus-Bauprogramm als Reaktion auf die rasante Zunahme von Autos. Das damit entstandene ‚Parkproblem‘ wollte man mit städtisch betriebenen Parkhäusern lösen. Die letzten Baumaßnahmen dieser Planungen für eine parkplatzgerechte Stadt erfolgten Ende der 1980er Jahre – zu einem Zeitpunkt, als Parkhäuser aus den 1960er Jahren bereits wieder abgerissen wurden, um Platz für Wohn- und Geschäftshäuser zu schaffen



„Parkplatznot“ an der Hauptwache, 1955 (Abb.: Zeichnung Heinrich Schopp, Frankfurter Neue Presse, 14.7.1955)

Die ersten Bauaufgaben des Automobilismus waren die Tankstelle und die Garage. Weit verbreitet waren in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts privatwirtschaftliche Tankstellen- und Garagenbetriebe, die aus einer Reihe von anmietbaren Garagen, einer Tankstelle und einer Werkstatt bestanden. Unter dem Sammelbegriff Großgarage bildeten Betriebe dieser Art eine bedeutende Unternehmensgruppe: das Ga-

ragenwesen. Großgaragen offerierten einen Einstellplatz, die Versorgung mit Kraft- und Schmierstoffen, den Verkauf von Ersatz- und Verschleißteilen, die Möglichkeit zur Auto- pflege sowie Arbeits-, Warte- und Unterkunftsräume für Chauffeure. Großgaragen mit Obergeschossen, die über Rampen oder Automobil-Aufzüge erschlossen wurden, bezeichnet man als Hochgarage - Parkhäuser, wie wir sie heute kennen, gab es zu dieser Zeit nicht.

Bei den Bauten für den ruhenden Verkehr unterscheidet man grundsätzlich zwischen Garagenbauten und Parkbauten. In Garagenbauten werden Parkplätze dauerhaft und langfristig gemietet, in Parkbauten nur für kurze Zeit bezahlt. Aus diesen unterschiedlichen Nutzungen entstanden die Bauaufgaben Einzelgarage, Großgarage, Hochgarage, Park- und Garagenhaus, Parkhaus und Terrassenparkplatz. Mehr- geschossige Gebäude, in denen ausschließlich oder überwiegend geparkt wird, entstanden in Deutschland im letzten Drittel der 1950er Jahre.

Die frühesten Bauten für den ruhenden Verkehr, die nach dem Zweiten Weltkrieg in Frankfurt am Main entstanden, wie die ‚ROMA-Garage‘ (1949), die ‚Bornheimer Großga- ragen‘ (1951) oder die ‚Friedrich Garagen‘ (1955), waren privatwirtschaftliche Garagenbauten. Das ‚Parkhaus Haupt- wache‘ (1956) wurde von den Architekten Max Meid und Helmut Romeick als reiner Parkbau konzipiert. Mit diesem



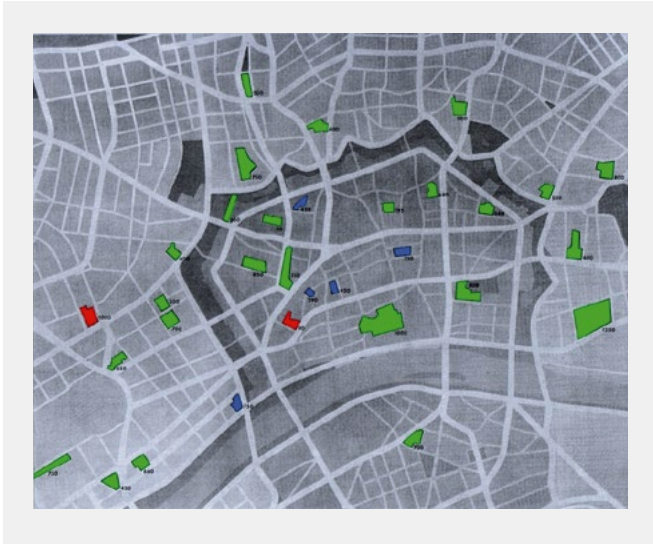
Luftaufnahme der Innenstadt mit den Parkhäusern Hauptwache, Konstabler Wache, Hirschgraben, Börse und Stadtbad Mitte, 1965 (Foto: Luftbild Albrecht Brugger, ISG S7/C 1998/6383)

Projekt wurde zum ersten Mal in Deutschland ein Hochbau geplant, in dem ausschließlich stundenweise geparkt werden sollte. Realisiert wurde das Parkhaus, das bald zum Studienobjekt für Architekten und Stadtplaner avancierte, von der stadteigenen Frankfurter Aufbau AG (FAAG). Die Vorbildfunktion lag dabei „weniger in seiner architektonischen Lösung als vielmehr in seinem Zweck“, wie es in einem Zeitungsartikel hieß. Denn hier sollte auch „die Richtigkeit der Idee des Parkhauses“ als Verlängerung des öffentlichen Straßenraums bewiesen werden.

Das ‚Parkhaus Hauptwache‘, im Erdgeschoss mit anmietbaren Ladengeschäftsfächen ausgestattet, stand in den ersten Monaten nach der Eröffnung des Öfteren leer. Es wurde gemieden, weil die Gebühren zu hoch und die Benutzung zu kompliziert war und mancher gar nicht verstanden hatte, dass das Gebäude ein mehrgeschossiger Parkplatz und keine Hochgarage war. Streng genommen handelte es sich beim ‚Parkhaus Hauptwache‘ anfangs tatsächlich noch um ein Park- und Garagenhaus, denn obwohl die Stadt grundsätzlich nur das Kurzzeitparken ermöglichen wollte, waren im Untergeschoss 65-100 Dauereinstellplätze für Anwohner:innen und Geschäftsleute eingerichtet worden. Diese wurden erst 1962 für Kurzzeitparkende freigegeben, nachdem alle Dauermieter:innen im neuen ‚Garagenhaus Hirschgraben‘ (1962) untergebracht waren. Frankfurt ist das Musterbeispiel für langfristige kommunale Planungen: Das ‚Parkhochhaus-Bauprogramm‘ der Stadt wurde über 30 Jahre hinweg verfolgt. Alle Planungen für öffentliche Parkhäuser gingen dabei allein von der Stadt aus. Einer der Gründe für dieses mono-

polartige Engagement war die rasante Zunahme der Autos in der Stadt und die damit einhergehende große Parkraumnot. In Frankfurt waren 1949 bereits etwa 10.000 Pkw zugelassen. Bis 1955 hatte sich dieser Bestand vervierfacht und war bis 1964 auf 140.479 Pkw geklettert. In besonderer Weise problematisch war dabei die hohe Zahl der Pendler:innen. Ein gutes Viertel der Arbeitsplätze befand sich in der Innenstadt, wohin ein großer Teil der 140.000 Pendler:innen täglich fuhr. Die Innenstadt machte aber lediglich 1,3 % der gesamten Stadtfläche aus. Das Ergebnis waren sehr viele abgestellte Autos auf sehr wenig Raum.

Für den Mangel an Parkplätzen war die Stadt selbst verantwortlich. Im Zuge der kommunalen Generalverkehrsplanung hatte man über das ‚Scharnier Hauptwache‘ alle wichtigen Innenstadtstraßen mit der Hauptgeschäftsstraße, der Zeil, verbunden. Parallel zur Zeil durchquerte die Berliner Straße als zweite Ost-West-Achse die Altstadt. Die gesamte Innenstadt wiederum wurde durch den mehrspurigen Cityring umschlossen. Das Gebiet, in dem sich der Zielverkehr dieses Straßennetzes konzentrierte, lag innerhalb des Anlagenrings. Um das Parkproblem hier in den Griff zu bekommen, unternahm die Stadt in den 1950er Jahren zunächst verschiedene Maßnahmen, die man heute als ‚Parkraumbewirtschaftung‘ bezeichnet. Neben zeitlichen und räumlichen Parkverboten verfolgte man bis 1956 zwei große Ziele: Ab 1951 erwarb die Stadt verstärkt Trümmergrundstücke, um dort öffentliche Parkplätze anzulegen, und ab 1954 wurden Parkuhren in Innenstadtstraßen aufgestellt, um das Abstellen am Straßenrand erstmals kostenpflichtig zu machen.



Gesamtverkehrsplanung für den ruhenden Verkehr, 1962 [nachkoloriert]. Übersicht der fertiggestellten (blau), der im Bau befindlichen (rot) und der geplanten (grün) Parkhäuser (Abb.: Frankfurt baut, Stuttgart 1963)

Die Idee, kommunale Parkhochhäuser zu bauen, kam von Stadtrat Adolf Miersch aus dem Stadtplanungsamt. Seine These, dass „die Frankfurter Parkprobleme nur in der Vertikale zu lösen“ seien, hatte 1955 die erste Planung angeschoben. Im Stadtzentrum wurde dabei ein Bedarf für fünf Parkhochhäuser festgestellt. Nachdem sich abzeichnete, dass das ‚Parkhaus Hauptwache‘ erfolgreich operierte – es war ausgelastet, die Läden waren vermietet und die Tankstelle profitabel –, wurde intensiv über weitere Parkbauten nachgedacht. Im April 1957 verkündete Planungsdezernent Hans Kampffmeyer dann auf einer Pressekonferenz, dass insgesamt 20 Parkhochhäuser entstehen sollten. Für zehn seien „die Grundstücke bereits endgültig festgelegt, für die übrigen [...] die ungefähre Lage“ bestimmt. Neben den für kurzfristiges Parken vorgesehenen Gebäuden im Stadtzentrum sollten nun auch Parkbauten an den Radialstraßen entstehen, die den Richtung Innenstadt strebenden Verkehr bereits vorher abfingen. Dem 20-Parkhäuser-Bauprogramm wurde schließlich auch vom Verkehrsausschuss der Stadtverordnetenversammlung zugestimmt und die Stand-

Anzeige

Sinn? Stiften!

Nutzen Sie das Stiftungs- und Nachlassmanagement der Frankfurter Sparkasse und fördern Sie Dinge, die Ihnen am Herzen liegen.

stiftungen@frankfurter-sparkasse.de
www.frankfurter-sparkasse.de

Oder sprechen Sie uns gerne in einer unserer Filialen an.

Weil's um mehr als Geld geht.



Frankfurter
Sparkasse

1822

orte der Parkbauten mit dem neuen Generalbebauungsplan 1958 festgelegt. Vorgesehen waren nun sechs Parkbauten im Stadtkern und drei am Rand der Innenstadt. Die verbleibenden elf verteilten sich auf die restliche Stadfläche. Da man Parkhäuser mittlerweile als eine wichtige kommunale Bauaufgabe ansah, sollten alle durch eine städtische Gesellschaft bewirtschaftet werden. Zu diesem Zweck wurde 1959 die Parkhaus-Betriebsgesellschaft mbH (PBG) als eine Tochtergesellschaft der FAAG gegründet. Vom 1958 beschlossenen 20-Parkhochhaus-Bauprogramm hatte die FAAG bis 1962 erst die Parkhäuser ‚Hauptwache‘ (1956), ‚Konstabler Wache‘ (1959), ‚Stadtbad Mitte‘ (1960), ‚Am Theater‘ (1961) sowie das ‚Garagenhaus Hirschgraben‘ (1962) fertiggestellt. Trotzdem wurde im Herbst 1962 in einer Besprechung zwischen Verkehrsplanungsamt, Stadtplanungsamt und Vertretern der FAAG ein neuer Plan unter dem Titel ‚Parkhäuser Innere Stadt‘ für nun 32 Projekt-Standorte mit etwa 20.000 Stellplätzen beschlossen. Die Fertigstellung der wesentlichen Teile dieser Planung sollte bis 1985 erfolgen.

Tatsächlich fertiggestellt waren 1965 dann bereits zehn zentral gelegene Parkbauten, die sich alle um die Innenstadt an Zeil, Berliner Straße und Anlagenring gruppierten. Die restlichen 22 Projekte waren zu diesem Zeitpunkt lediglich in der Bauvorbereitung mehr oder weniger weit fortgeschritten.

1971 wurde dann die mäßige Auslastung der FAAG-Parkbauten an der City-Peripherie gegenüber der hervorragenden Auslastung derjenigen in der Innenstadt festgestellt. Deshalb ist es nicht verwunderlich, dass sich die Ausführung von Projekten, die nicht in unmittelbarer Nähe der Innenstadt lagen, bis in die 1980er Jahre hinein verzögerte bzw. in vielen Fällen gar nicht weiter verfolgt wurde. Das ‚Parkhaus Walter-Kolb-Straße‘ in Sachsenhausen wurde z.B. erst 1986, nach 16 Jahren Planungs- und Bauzeit, eröffnet. Es war der fünfzehnte von der FAAG erstellte Parkbau und der vorletzte der städtischen Planung – der bisher letzte sollte das 1989 eröffnete ‚Parkhaus Konrad-Adenauer-Straße‘ werden, dessen Grundstück bereits 1963 erworben wurde. Ein Grund hierfür war sicher der Paradigmenwechsel in der kommunalen Verkehrsplanung, der zu Beginn der 1970er Jahre einsetzte: vom Leitbild der autogerechten Stadt hin zum Leitbild des stadtgerechten Verkehrs. Dieser Wechsel hatte sich in Frankfurt ab Mitte der 1960er Jahre durch den Bau der U-Bahn angekündigt.

Gesamtverkehrsplanung Frankfurt am Main
Parkhäuser Innere Stadt
Stand: Ende 1965

Lfd. Nr.	Objekt	Bau- und Planungsstatus	Regie	Zahl der Parkstände
1	Am Hauptbahnhof	vorhanden	öffentlich	1000
2	Am Theater	vorhanden	öffentlich	750
3	Hirschgraben	vorhanden	öffentlich	290
4	Hauptwache	vorhanden	öffentlich	450
5	Stadtbad Mitte	vorhanden	öffentlich	450
6	Konstabler Wache	vorhanden	öffentlich	750
7	Manheimer Straße	geplant	öffentlich	ca. 750
8	Wilhelm-Leuschner-Straße	vorhanden	öffentlich	ca. 600
9	Niddastraße (Nordseite)	geplant	öffentlich	ca. 500
10	Niddastraße (Südseite)	geplant	öffentlich	ca. 700
11	Taunusanlage	entfällt	öffentlich	ca. 400
12	Opernplatz, Tiefgarage	geplant	öffentlich	ca. 300
13	Im Trutz/Leerbachstraße	geplant	öffentlich	ca. 750
14	Grüneburgweg	geplant	öffentlich	ca. 500
15	Querstraße	geplant	öffentlich	ca. 400
16	Börse	geplant	öffentlich	ca. 600
17	Jungelholstraße	vorhanden	öffentlich	ca. 650
18	Dom - Römerberg Tiefgarage	geplant	teils öffentlich	ca. 1000
19	Schulstraße - Schifferstraße	geplant	öffentlich	ca. 700
20	Dominikanerplatz	geplant	öffentlich	ca. 800
21	Friedberger Tor	geplant	öffentlich	ca. 680
22	Scheffelstraße	geplant	öffentlich	ca. 900
23	Am Gericht	vorhanden	öffentlich	ca. 640
24	Sandweg	entfällt	öffentlich	ca. 500
25	Zoo	geplant	öffentlich	ca. 800
26	Grüne Straße	geplant	öffentlich	ca. 800
27	Ostendplatz Tiefgarage	geplant	öffentlich	ca. 1200
28	Frankfurter Hof	vorhanden	teils öffentlich	90
29	Brünnerstraße	geplant	teils öffentlich	ca. 195
30	Schumann-Theater	geplant	öffentlich	ca. 650
31	Baseler Platz Tiefgarage	geplant	öffentlich	ca. 450
32	Roßmarkt/Rathenauplatz Tiefgarage	geplant	öffentlich	ca. 550
zusammen:				ca. 19 870

■ rechtsverbindlich ■ im Verfahren ■ in Vorbereitung ■ entfällt

* für 24 schlägt 610 Heiligkreuzgasse/Zeil vor

Gesamtverkehrsplanung Frankfurt am Main, Parkhäuser Innere Stadt, 1965. Die Farben verweisen auf den jeweiligen Bau- und Planungsstatus (rot = rechtsverbindlich; blau = im Verfahren; grün = in Vorbereitung; gelb = entfällt) (Abb.: ISG Bauverwaltung 576, Schreiben v. 15.11.1965)

Der Autor

Dr. René Hartmann ist Historiker und arbeitet seit 2016 als Projektleiter bei der Wüstenrot Stiftung. Er studierte Kunstgeschichte und Wissenschafts- und Technikgeschichte in Würzburg, Frankfurt am Main und Berlin. Sein Interesse gilt insbesondere der Denkmalpflege, der Baukunst der Nachkriegsmoderne und den Bauten des ruhenden Verkehrs. (Foto: Stefan Maria Rother)



Zum Weiterlesen

Georg Müller: Garagen in ihrer Bedeutung für Kraftverkehr und Städtebau. Privater und gewerblicher Garagenbau in Planung und Gestaltung, Berlin 1937.

René Hartmann: Architektur für Automobile – Hochgaragen und Parkhäuser in Deutschland. Eine Auto[mobil]-Vision im 20. Jahrhundert (Dissertation, Institut für Kunstwissenschaft und Historische Urbanistik), TU Berlin 2015.

Gleichrichterstation als Quartierszentrum

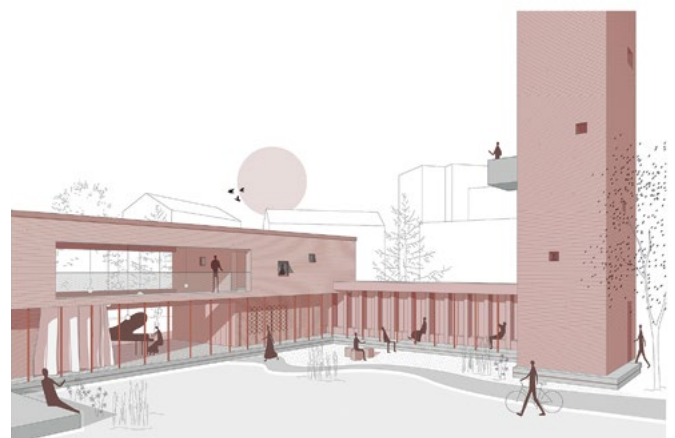
Studierendenarbeiten der Frankfurt University of Applied Sciences

Im Wintersemester 2022/23 stellten die Professoren Nikolaus Kränzle und Heinrich Lessing, Frankfurt University of Applied Sciences ihren Studierenden im Fach Architektur die Aufgabe, für das leerstehende Gebäude der ehemaligen Gleichrichterstation in der Gerbermühlstraße 20 in Frankfurt ein Nutzungskonzept als Quartierszentrum zu entwickeln. Die vier besten Entwürfe für das unter Denkmalschutz stehende Gebäude von Max Cetto aus dem Jahr 1928 stellen die Studierenden hier vor

Philipp Herde

Bestand

Im Zentrum des Entwurfs stehen das Gleichrichterwerk und dessen Umnutzung. Da in den vergangenen Jahrzehnten mehrere unangemessene Eingriffe an dem Bauwerk vorgenommen wurden, sollen diese zunächst rückgebaut und das Gebäude in seinen bauzeitlichen Zustand von 1928 zurückversetzt werden. Um den Eingriff in die Bestandsstruktur möglichst minimal zu halten, wird lediglich ein neuer Nutzungskern integriert, der in seiner Gestalt klar ablesbar bleibt. Neben der Kaffeeküche und dem Sanitärbereich nimmt der Kern den neuen Aufzug auf. Er bleibt der einzige ernsthafte Eingriff in die Bestandsstruktur. Während im Erdgeschoss die Werkstätten platziert werden, findet das Quartierscafé im Obergeschoss seinen Platz. Durch seine exponierte Lage und seine auffallende Gestalt bildet das Café das Herzstück des neuen Zentrums. Ergänzend sind



Entwurf von Philipp Herde, 2022/23

Gleichrichterstation, um 1928
(Foto: Wasmuths Monatshefte
für Baukunst, 1931/3)



im hinteren Teil des Gebäudes die Stadtteilbibliothek sowie Lern- und Lesebereiche untergebracht, welche durch einen Luftraum miteinander verbunden sind.

Erweiterung

Neben der Renovierung des Bestandsgebäudes ist dessen Erweiterung Bestandteil des Entwurfs. Ein Turm und ein Vorplatz bilden den Auftakt zur neuen Anlage. Der neue Turm dient zum einen als Aussichtspunkt und zum anderen als Landmarke, um das neue Zentrum des Quartiers zu kennzeichnen. Anschließend an den Turm verbinden Korridore diesen mit dem Veranstaltungssaal. Dieser öffnet sich sowohl zum neuen Innenhof als auch nach hinten zur grünen Quartiersmitte. Während sich unten der Veranstaltungssaal befindet, sind in der oberen Etage die Büros

der Quartiersleitung untergebracht. Zusätzlich bietet eine Galerie bei Veranstaltungen den Besucher:innen einen Blick von oben.

Durch die Platzierung der Gebäude wird in der Mitte ein kleiner Innenhof geschaffen, der für Veranstaltungen im Freien genutzt werden kann. Ein umlaufender Sockel in Sitzhöhe ist dabei ein wichtiges Element des Entwurfs. Dieser ermöglicht es, sich bei Veranstaltungen im Freien um das stattfindende Event herum zu platzieren. Dazu trägt auch das Element des Dachüberstandes bei, welches bereits in Cettos Entwurf eine wichtige Rolle spielt und nun neu interpretiert wird. Die Korridore dienen nicht nur zur Verbindung, sondern sind gleichzeitig auch als überdachte Sitzgelegenheiten konzipiert.

Jonas Luther

Der Bestandsbau Max Cettos soll saniert und um einen Anbau erweitert werden, sodass ein öffentlich zugängliches Quartierszentrum entsteht, welches den Bestand wahrt und gleichzeitig neue Nutzungen unterbringt.

Ziel des Entwurfs ist es, den Bestandsbau nicht in den Hintergrund zu stellen, sondern diesen zu präsentieren. Demgegenüber soll sich der neue Entwurf zurücknehmen. Dies wird erreicht, indem die Geschossebene, an die die beiden Bestandstrepfen angeschlossen sind, als Hauptgeländeneiveau betrachtet und die Grundstücksfläche auf dieses angehoben wird. Städtebaulich entsteht durch den Bestandskörper und einen kleinen polygonalen Neubau ein Ensemble aus zeitlich unterschiedlich geprägten Bestandteilen, die zusammen einen Vorplatz definieren, von dem aus die Menschen in die Gebäude hineingeleitet werden. Die Außentreppe zwischen den Ensembleteilen leitet auf die große, so frei wie möglich gestaltete Terrasse und erschließt dabei den oberen Gebäudebereich des Bestandskörpers, bestehend aus Café und Küche sowie der Stadtteilbibliothek im Erdgeschoss. Büroflächen und Archiv befinden sich im 1. Obergeschoss. Die innenliegende Bestandstreppe wird dabei in die umgebenden Wände stärker eingefasst und erhält von mehreren Seiten Licht.

Der polygonale Anbau mit seiner nach Norden orientierten Glasfassade dient als kleines Foyer für die barrierefreie Er-



Entwurf von Jonas Luther, 2022/23

schließung und beinhaltet deshalb neben der in das Souterraingeschoss führenden Treppe einen Fahrstuhl. Im Souterrain selbst sind der rund 70 Personen fassende Veranstaltungssaal, die Werkstätten und Nebenräume untergebracht, welche von einem mittig gelegenen Verteilerraum erschlossen werden. Die Werkstätten und der Verteilerraum werden durch Oberlichter freundlich hell. Der Veranstaltungssaal bietet einen bodengleichen, nach Süden orientierten Ausgang mit anschließender Außentreppe.

Die Terrasse ist von der Hauptstraße über die Treppe und dem Fahrstuhl und von der im Süden gelegenen Grünfläche über eine leicht ansteigende Sitztreppe zu erschließen. Bis auf die Büro- und Archivräume im 1. Obergeschoss des Bestandsgebäudes sind mittels des Fahrstuhls im Neubau alle Ensemblebestandteile barrierefrei erreichbar.

Das Materialkonzept basiert auf der weißen Putzfassade des Bestandsbaus, dem beige Naturstein im Neubau sowie dem Kontrast zwischen horizontal geschalteten Betonwänden im Untergeschoss, Stahl- und Aluminiumelementen und den Eichenholz-Akzenten.



Entwurf von Fabian Voigt, 2022/23

Fabian Voigt

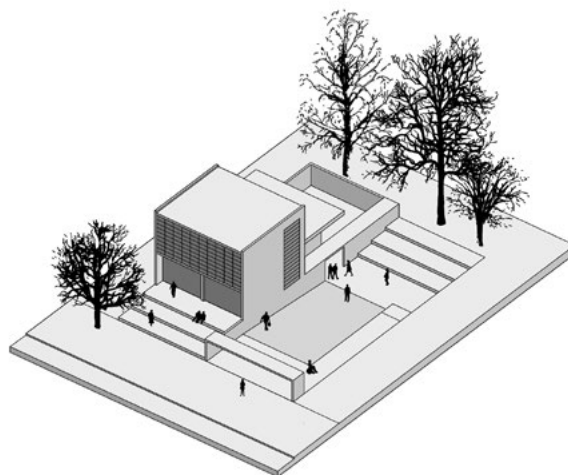
Die Architektur des bestehenden Baukörpers von Max Cetto zeigt klare Formen und einen feinfühligem Umgang mit Öffnungen wie beispielsweise den Fensterbändern. Über die vielen Jahre des Leerstands ist das Gebäude baufällig geworden. Nun gilt es, die damals geschaffene Erscheinung wiederherzustellen und als Quartierszentrum für verschiedene Nutzungen wiederzubeleben. Um qualitativ hochwertige Räume zu kreieren, muss zusätzliches Bauvolumen geplant werden. Städtebaulich setzt sich das neue Bauvolumen an die Brandwand der westlichen Nachbargebäude. Der Neubau mit einer integrierten Zufahrt zum

Leonore Poetsch

Im Bestandsgebäude von Max Cetto können grundsätzlich alle Nutzungsbereiche für ein Quartierszentrum untergebracht werden. Dazu muss aber zwingend das Untergeschoss mitgenutzt werden. Um die niedrigen dunklen Räume des Kellers nutzbar zu machen, wird das Untergeschoss samt Fundament tiefer gelegt. Zur Belichtung wird das Gelände abgetragen, sodass sich auf der Südseite Aufenthaltsräume bilden können.

Durch die aus den Maßnahmen resultierenden Höhenversprünge zwischen Bestand, Straßenlevel und dem tieferliegenden Gelände entstehen neue Möglichkeiten, die Umgebung zu nutzen und ins Gesamtkonzept miteinzubeziehen. So gibt es etwa an der Nordseite zur belebten Straße hin Sitztreppen, die sich direkt vor dem Café und der Bibliothek befinden und zum Verweilen einladen. Das Motiv der Sitztreppe zieht sich auch in den privateren Hinterhof des Quartierszentrums, wobei die Treppe hier eine Verbindung zum Park herstellt. Ein direkter Weg in die Parkanlage entsteht durch einen Steg, der ebenerdig und barrierefrei ins Erdgeschoss des Quartierszentrums führt. Der Höhenunterschied wird durch eine parkseitige Rampe gelöst. Der Hang, der durch das Ausgraben neben dem Gebäude entstanden ist, reicht für eine barrierefreie Erschließung jedoch nicht aus, weshalb ein kleiner Lift im Außenbereich für den Höhenausgleich sorgt. Über den breiten Hang gelangt man im Untergeschoss via Werkhof in die Senioren- und Jugendwerkstatt. Die im Raumprogramm zusammengeführte Werkstatt sorgt einerseits für Kommunikation von Jung und Alt, andererseits setzt sie Konfliktbereitschaft voraus.

Hof bildet außerdem eine Fortsetzung der Staffelung der bestehenden Satteldächer. Angefangen mit vier Geschossen endet die Staffelung bei dem Neubau mit zwei Geschossen. Dies soll nach außen eine einladende Wirkung ins Quartierszentrum bewirken. Außerdem gibt es so keinen weiteren Solitär, der mit dem bestehenden Gleichrichterwerk konkurriert. Der Anbau wendet sich mit dem Giebel zum Solitär und bildet einen kleinen Vorplatz, der die verschiedenen Nutzungen miteinander verknüpft. Im Neubau sollen ein Magazin, eine Stadteilbibliothek und Verwaltungsräume Platz finden. Das Gleichrichterwerk hinge-



Entwurf von Leonore Poetsch, 2022/23

Das Konzept einer transparenten Lösung spiegelt sich in der Glasfassade und auch im hohen Luftraum mit Galerie wider und sorgt für einen belebten Werkraum. Das Foyer dahinter dient als Ankunfts- und Verteilerzone. Von dort gelangen Besuchende in den Sanitärbereich sowie zum Aufzug und zur Treppe, die an einen weiteren Eingang grenzt.

Im Erdgeschoss bietet ein Leseraum zusätzlich Platz für Bibliothek und Café und bildet damit das „Quartierswohnzimmer“. Über dem Zwischengeschoss mit Büro- und Lagernutzung befindet sich schließlich ein großer Saal mit Bühne. Hier bietet sich dem Quartier ein Raum zur öffentlichen Nutzung, wie Theater, Konzerte und andere kulturelle Veranstaltungen.

gen wird die aktiveren Nutzungen beherbergen. Ein Theater mit Bar im Obergeschoss soll im Mittelpunkt stehen und befindet sich deshalb hinter der großen Fensterfront. Ein Geschoss darunter wird ein Café und das Foyer über ein betoniertes Rampenpodest erschlossen. Im hinteren Bereich befinden sich Toiletten und eine Kreativwerkstatt. Diese verbindet sich über einen Ausgang mit dem Hinterhof, welcher als Werkshof für größere Projekte zur Verfügung stehen soll.

Übertunnelung oder Untertunnelung des Mains?

Von Philipp Sturm, Frankfurt am Main

In der Ära des Neuen Frankfurt entwickelte sich Frankfurt zu einem Zentrum der modernen Gestaltung und des Wohnungsbaus. Relativ unbekannt ist, dass auch die Verkehrsinfrastruktur einen gewaltigen Sprung nach vorn machen sollte. Unter Ludwig Landmann wurden zwei visionäre Main-Tunnel projiziert, die jedoch auf dem Papier blieben



Übertunnelung des Main, 1925 (Abb.: Römer-Maske, 1925)

Die Stadt war im Wachstum begriffen und das erklärte Ziel ein Groß-Frankfurt von Mainz bis Aschaffenburg und von Homburg bis Darmstadt. Das Zentrum Frankfurts allerdings war in weiten Teilen bereits verbaut.

Die Übertunnelung

Um neue Flächen zu generieren, schlug der Kunsthistoriker Fried Lübbecke, der 1922 den Bund tätiger Altstadtfreunde gegründet hatte, statt der vorhandenen 19 Brücken eine komplette Übertunnelung des Mains vor: „Die Mainschiffe können auch bei elektrischem Licht fahren, ja könnten teilweise zu schwimmenden Bars umgebaut werden“. Die neue Verkehrsstrasse sollte breiter als die Fifth Avenue angelegt und für eine Mindestgeschwindigkeit von 250 km/h angelegt werden. Noch rascher sollte es unter der Sohle des Mains in Rohrleitungen vorwärts gehen. In diesen sollten Patronen mit einer Geschwindigkeit von bis zu 1.200 km/h als Fortbewegungskabinen dienen. Diese Kabinen hätten wegen des entstehenden 1.500 Atmosphären starken Drucks aus Schamotte gefertigt werden müssen, da sich Stahl in der Hitze verformt hätte. Ein weiteres Problem der enormen Schnelligkeit war diese selbst. Um überhaupt eine Aufenthaltszeit in den Kabinen zu ermöglichen, sollte der Weg durch „mehrfach rechtwinklig gebrochene Schlängelung“ künstlich verlängert werden. Herausforderungen, die auch bei Elon Musks Hyperloop (2013) noch nicht in Gänze bewältigt sind.

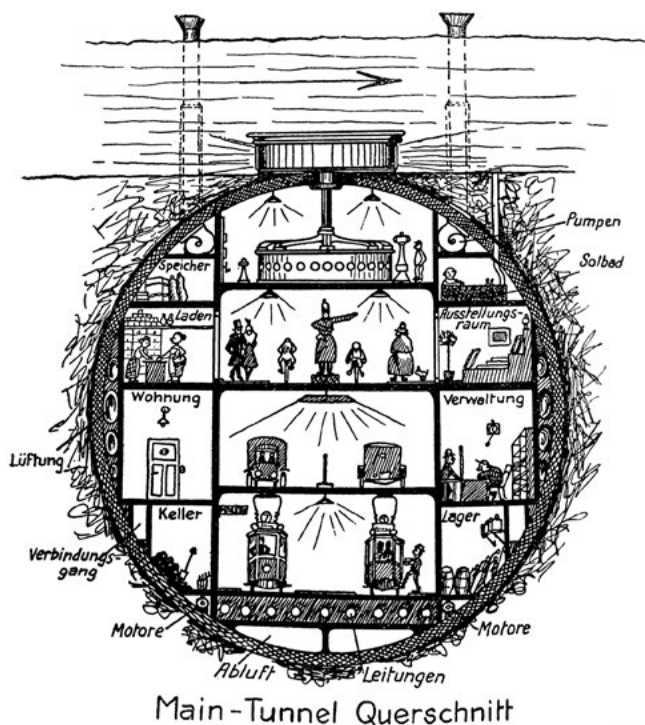
Man ging davon aus, die Trasse in Ost-West-Richtung recht einfach errichten zu können. Schwieriger allerdings gestaltete sich die Projektierung der Nord-Süd-Trasse von Homburg nach Darmstadt, da hier der Sachsenhäuser Berg unterir-

disch durchstoßen werden musste. Erste Verhandlungen mit Binding waren bereits wegen deren im Berg liegenden Bierkellern geführt worden. Am Kreuzungspunkt der beiden Trassen war eine 190 Meter breite Brücke vorgesehen. Ohne dass nur ein Spatenstich ausgeführt wurde, ließ Lübbecke bereits ein Ehrenmal für sich – dem Schöpfer des Verkehrskreuzes – entwerfen: „Wie ein gewaltiges Tor sollte der Koloss mit gespreizten Beinen über der von ihm geschaffenen Heerstraße stehen“. Seine Idee ließ Lübbecke mit einem beeindruckenden expressionistischen Holzschnitt visualisieren.

Die Untertunnelung

Im selben Jahr wurde auch an einer alternativen Planung gearbeitet: Der Untertunnelung des Mains auf Höhe der historischen Altstadt, um „den immer stärker anwachsenden Verkehr von Bonames und Preungesheim nach Ober- und Niederrad aufnehmen zu können“, so der Ingenieur Erich Lasswitz. Der Tunnel sollte auf drei Ebenen Schnell- und Straßenbahnen, Kraftwagen-, Fahrrad- und Fußgängerverkehr aufnehmen. Die Zuleitung des Verkehrs plante Lasswitz, der hauptberuflich das Technische Feuilleton der *Frankfurter Zeitung* betreute, über schleifenförmige Rampen. Der Tunnelzugang auf Frankfurter Seite sollte im Erdgeschoss des Rathauses und der auf Sachsenhäuser Seite unweit der Leonhardskirche eingerichtet werden. Für das Tunnelprofil wählte man einen Kreis, um so den Druck des Wassers gering zu halten. Die unterste Ebene sollte den schienenbasierten Verkehr aufnehmen, die darüber liegende den Autoverkehr und im dritten Stock war der Platz den Fußgängern und Radfahrern vorbehalten. Im obersten Teil der Tunnelröhre waren Maschinenanlagen für die Be- und Entlüftung vorgesehen, die über die Strömung des Mains betrieben werden sollten. Auch die Einkaufsversorgung und Wohnraumbeschaffung wurden bei der Tunnelplanung bedacht. In den Illustrationen säumen Läden und Ausstellungsräume die Fußgänger- und Radfahrebene und Wohnungen sind entlang der Krafffahrzeugtrasse eingerichtet.

Im Dunklen bleibt bis heute, warum die Planungen von Lübbecke und Lasswitz letztlich nicht realisiert wurden. Ihre aufschlussreichen und detaillierten Projektstudien sind nachzulesen in der 1925 anlässlich des Frankfurter Maskenballs der Farbe erschienenen Festschrift *Römer-Maske* des Bildhauers Benno Elkan. Die Tunnel-Visionen gerieten jahrzehntelang in Vergessenheit und konnten erst sechzig Jahre später in veränderter Form realisiert werden. Die ersten U-Bahnen querten den Main im Jahr 1984. Wann der Fernbahntunnel für die ICEs unserer Zeit realisiert ist, werden wir sehen.



Main-Tunnel Querschnitt, 1925 (Abb.: Römer-Maske, 1925)

Der Autor

Philipp Sturm ist Politologe. Er arbeitet als freier Kurator und Autor am Deutschen Architekturmuseum und ist Geschäftsführer der ernst-may-gesellschaft. (Foto: Kirsten Bucher)



Zum Weiterlesen

Lübbecke, Fried, „Die Stadterweiterung Gross-Frankfurts“ und Lasswitz, Erich, „Der Main-Tunnel“, in: Elkan, Benno (Hg.), *Römer-Maske*, Frankfurt am Main, 1925.

Neues zur Friedrich-Ebert-Siedlung

Von Lutz Mohnhaupt, Frankfurt am Main

Diese Siedlung ist heute geradezu das „hässliche Entlein“ unter den Frankfurter May-Siedlungen und wird in der Literatur nur gestreift oder übergangen. Durch Wiederaufbau, Sanierungen, zweifelhafte „Verbesserungen“ und Abrisse ist vom ursprünglichen Charakter nur noch wenig erkennbar. Bisher völlig unbekannt waren Stahlskelettbauweise und Bimsbetonplatten – ein kurzer Einblick in den aktuellen Erkenntnisstand

Wer die Mainzer Landstraße auswärts fährt, entdeckt ganz im Westen des Gallus, die Brücke des Homburger Damms unterquerend, auf der linken Seite Ladenhaus und Kopfbauten der Siedlung. Sie entstand 1930 bis 1931 als eines der letzten Projekte des Neuen Frankfurt in vier Bauabschnitten zunächst als Siedlung Tornow. Das bereits baureife und verkehrerschlossene Gelände befand sich in Händen der Tornow'schen Terraingesellschaft und gelangte nach der Wirtschaftskrise 1929 in den Besitz der Stadt Frankfurt, die eine Fusion mit der Gartenstadt-Gesellschaft durchsetzte.

Für Planung und Bau der Siedlung Tornow wählte Ernst May den Leiter der Stadtplanungsabteilung Herbert Böhm sowie den Architekten Walter Schwagenscheidt, der erst kurz zuvor als „technischer und künstlerischer Leiter“ zum Team der neugegründeten Gartenstadt AG gestoßen war. Die Stadt sah sich in jenem Jahr wegen der rigiden Sparpolitik des Reichskanzlers Hermann Müller gezwungen, die Mittel für den Wohnungsbau zusammen zu streichen. Das Spardiktat betraf alle Aspekte der Siedlung, und Schwagenscheidt musste die Baukosten senken. Er entwickelte ein alternatives Konzept für Gas- und Stromversorgung, Be- und Entwässerung, und leicht nach Osten geneigte Pultdächer führten zu Einsparungen bei der Regenwasserableitung. Balkone und Zentralheizung mussten wegfallen. Die sehr kleinen und je nach Wohnungstyp nur durch einen Vorhang vom Wohnzimmer getrennten Küchen wurden mit einer stark reduzierten Frankfurter Küche bestückt. Einbauschränke, wie z.B. in der Hellerhofsiedlung, ließ das Budget nicht zu, das Wasser für die Sitzbadewannen wurde mit Wandgasöfen erhitzt. Auf Zentraleinrichtungen, wie Wäschereien, wurde ebenfalls verzichtet.

Ungewöhnlich und bislang nicht thematisiert: Gebaut wurde fünfgeschossig in Stahlskelettbauweise. Die trennenden Schottwände der einzelnen Häuser einer Zeile wurden in Ziegelmauerwerk realisiert, das gleichzeitig eine tragende Funktion für das Stahlskelett übernahm. Die Fassaden erhielten Frankfurter Bimsbetonplatten, von denen bereits über 600 m³ in der stillgelegten Plattenfabrik lagerten. Lange, markante Fensterbänder der Westfassaden ermöglichten beste Belichtung für die dahinter liegenden Wohnräume. Die Schlafräume der Zeilenbauten wurden nach Osten orientiert. In einem Brief schrieb Schwagenscheidt im Februar 1930: „Ich hoffe, Mieten heraus zu bekommen, die in Frankfurt noch nicht erzielt wurden.“ Letztlich konnte der von der Stadtverordnetenversammlung gewünschte Mietsatz von 1,20 Reichsmark (RM) je Quadratmeter Wohnfläche jedoch nur leicht unterschritten werden. Durch die für die Bauunternehmer ungewohnte Stahlskelettkonstruktion waren die Kosten pro Kubikmeter umbauten Raum mit rund 33 RM wesentlich höher als jene des zweiten und dritten Bauabschnitts (24 RM) – so argumentierte jedenfalls der Magistrat später in einer Rechtfertigung gegenüber dem Regierungspräsidium.

Schwagenscheidt schuf 552 Wohnungen gemeinsam mit den Architekten der Gartenstadt AG, Walter Kratz und Albert Winter. Die Abweichung der Gebäuderiegel um 45 Grad aus der Nord-Süd-Achse und deren großer Abstand von 45 Metern optimierten das Tageslicht in den Einheiten und verringerten den Wind zwischen den Hauszeilen. Da das Gelände südlich der Mainzer Landstraße niedriger liegt, hatten die Architekten für die Gartenstreifen eine Wannenglage zwischen den Zeilen geschaffen. Die ebenfalls erhöhte



*Stahlskelett und Betonplatten nach Luftangriffen deutlich erkennbar, 1946
(Fotoausschnitt: Fred Kochmann, ISG FFM S7Ko, Nr. 1672)*

laufende Cordierstraße bildet so eine Art Damm. Von diesem führten Stufen und Rampen hinab, sodass man die Hauszeilen über die Eingänge in den dortigen Kolonnaden betrat. Um ein kostspieliges Untergeschoss zu vermeiden, befanden sich die Abstellräume auf der gleichen Ebene wie die Haustüren („Hochkeller“). Kinder hatten bei schlechtem Wetter einen geschützten Spielraum, und Bänke luden zum Sitzen ein. Den rechtwinklig angeordneten Abschluss entlang der Mainzer Landstraße bilden noch heute vierzig zweistöckige Reihenhäuser, deren Wohnraum sich auf zwei Etagen erstreckt, die Haupträume zur ruhigen Südseite hin. Die später meist durch Bewohner:innen ausgebauten Kell-

er öffnen sich an der tiefer gelegenen Rückseite ebenerdig zu den Gartenstreifen. Entgegen der ursprünglichen Planung, die einen Stahlskelettbau des Typs B vorsah, entstand an der Ecke Mainzer Straße/Ackermannstraße ein von Franz Roeckle entworfenes, architektonisch abweichendes Ladenhaus mit 15 Wohneinheiten an Laubengängen in den Obergeschossen.

Ernst May und weitere Architekt:innen des Neuen Frankfurt kamen im Oktober 1930 infolge der sich politisch und finanziell weiter verschlechternden Unterstützung einem Angebot der Sowjetunion nach, um dort am Aufbau neuer Städte

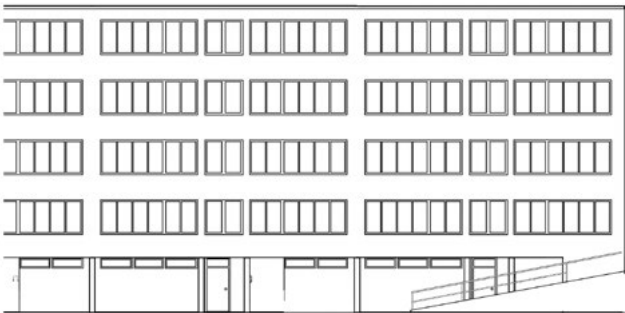
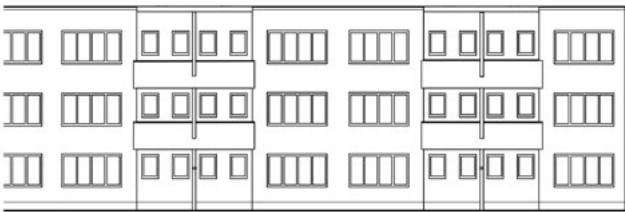
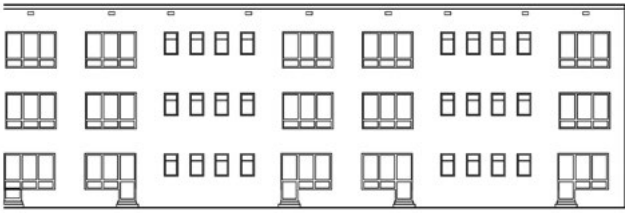
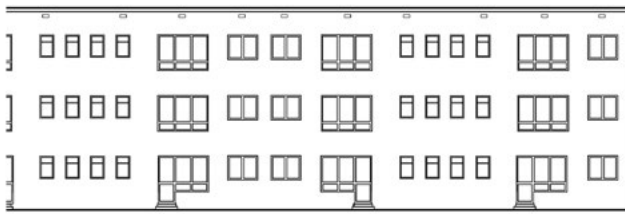


Stahlskelettzeilen des ersten Bauabschnitts, 1930 (Fotoausschnitt: unbekannt, ISG FFM STA 1998 Nr. 12277)

mitzuwirken. Auch Walter Schwagenscheidt und Walter Kratz folgten dem Ruf. Die in Frankfurt verbliebenen ehemaligen Mitarbeiter Mays führten das Projekt zunächst unter Leitung seines Nachfolgers, Reinhold Niemeyer, fort.

Im Herbst 1930 beauftragte die Gartenstadt AG die Architekten Franz Roeckle und Franz Schuster mit dem zweiten Bauabschnitt der Tornow-Siedlung zwischen Tevesstraße und Steuernagelstraße. Es entstanden 15 dreigeschossige Zeilenbauten in Ziegelbauweise und Flachdach, 75 Häuser mit 450 2,5-Zimmer-Wohnungen, die zum Teil über nach Westen gelegene Loggien, Küchennische, Kramerofen und Sitzbadewanne verfügten. Nach der Fertigstellung im August 1931 installierte Schuster in einer der Wohnungen einen Ausstellungsraum mit Einrichtungsbeispielen, in dem seine Möbelmodelle zum Kauf angeboten wurden. Im dritten Bauabschnitt wurde auf Initiative von Ernst Kahn, dem ehrenamtlichen Direktor der Gartenstadt-Gesellschaft, das erste, speziell für kinderreiche Familien konzipierte Projekt

in Frankfurt umgesetzt. Die von Franz Schuster entworfenen Häuser mit 192 3,5 Zimmer-Wohnungen in 11 Zeilen konnten im Herbst 1931 fertiggestellt werden. Durch effektiven Grundriss und einfachste Ausstattung – Wannenbad mit Kohlebadeofen, Wohnzimmer mit Kochnische, Kramerofen, untapeziert – wurden die Kosten soweit gesenkt, dass die Miete fast 50% unter dem Frankfurter Durchschnitt lag. Wohnberechtigt waren Familien mit mindestens 4 Kindern. Die Gartenbau AG richtete für die Mieter:innen einen Werkraum ein, sowie eine Bibliothek und ein Lesezimmer. Die *Frankfurter Nachrichten* erwähnten auch einen Kindergarten. Zwischen zwei Zeilen an der Cordierstraße wurde zudem eine Ausgabestelle des Vereins Erwerbslosenküche geschaffen, deren Baracke heute noch existiert. Seit August 1931 führte die Gesellschaft die Siedlung Tornow unter neuer Bezeichnung nach dem 1925 verstorbenen Reichspräsidenten als Friedrich-Ebert-Siedlung, doch schon nach 1933 kehrte man zur ursprünglichen Benennung zurück.



Westfassaden der verschiedenen Haustypen, 3. BA (Bauabschnitt): Typ S+, 2. BA: Typ S, 2. BA: Typ R, 1. BA: Typ B, Nordzeile [von oben nach unten] (Abb.: Lutz Mohnhaupt)

BA	Bau	Typ	Zeilen	Zimmer	Größe	Anzahl	Anmerkungen
1	1930	A	2	2	37	144	Stahlskelett, Platten
1	1930	B	9	3	13,5	368	Stahlskelett, Platten
1	1930	C	5	3	57	40	Finfamilien-Reihenhäuser
1	1930	-	1	2,5	35-52	15	Ladennous, Laubengänge
2	1930/3	R	7	2,5	45	210	Loggien
2	1930/3	S	8	2,5	43	240	
3	1931	Sl	11	3,5	53	192	

Am 14.12.1931 wurde dem Aufsichtsrat der Gartenstadt AG gemeldet: „Die Friedrich-Ebert-Siedlung ist fertiggestellt und restlos vermietet“. 1938 und ab 1950 entstanden mehrere Ergänzungsbauten, die hier nicht betrachtet werden.

Heute präsentiert sich insbesondere der erste Bauabschnitt an der Cordierstraße stark verändert. Bereits 1941, im Zuge von Luftschutzmaßnahmen, wurden die Kolonnaden vermauert und die schlanken Säulen an der südlichen Kopfseite der Gebäudezeilen durch massiv wirkende, stilistisch unpassende Mauerbögen ersetzt. Bei der 1947 begonnenen Instandsetzung der massiv durch Luftangriffe beschädigten Häuser wurden die langen Fensterbänder, die

den Westfassaden der Hauszeilen ihr markantes Gesicht gaben, durch kleinere Fenster ersetzt. Auch bei den Ostfassaden kam es zu Eingriffen in die Fenstergrößen. Seit der Nachkriegszeit fanden jahrzehntelang nur die notwendigen Reparaturen statt, 1997 standen über 1.000 Wohnungen leer. Die Baugesellschaft investierte schließlich rund 100 Mio. Euro. Mit Ausnahme des „R-Typs“ mit seinen Loggien im zweiten Bauabschnitt wurden sämtliche Hauszeilen nachträglich mit Vorstellbalkons ausgestattet. 2009 entstand nach Abriss der Hauszeile Cordierstraße 1-9 ein Neubau. Im Juli 2016 wurden an der Cordierstraße drei weitere Hauszeilen abgerissen und durch weit größere Passiv-Energiehäuser ersetzt.

Durch neue Erkenntnisse kommt es in diesem Beitrag zu Abweichungen gegenüber älteren Veröffentlichungen. Leider wurde bisher eine Einsicht in das Archiv der Wohnungsbaugesellschaft – der ABG Frankfurt Holding – nicht ermöglicht, die vielleicht weitere Erkenntnisse zu Tage fördern könnte.

Der Autor

Lutz Mohnhaupt schreibt Berichte zur Architekturgeschichte sowie für die Geschichtswerkstatt Gallus über die Geschichte des Frankfurter Stadtteils.



Zum Weiterlesen

Lutz Mohnhaupt, Die Frankfurter Häuserfabrik – Platten aus Beton, in: maybrief 58, 2022.

Lutz Mohnhaupt, Die Friedrich-Ebert-Siedlung, Teil 1-3, Die Geschichtswerkstatt Gallus berichtet, Nr. 94, 97, 99, 2021-2022, www.mohnhaupt.de/pub.

Die Neue Frau im Kino der Moderne

Von Sonja Palade, Frankfurt am Main

In seiner facettenreichen Sonderausstellung „Weimar Weiblich. Frauen und Geschlechtervielfalt im Kino der Moderne (1918-1933)“ blickt das DFF – Deutsches Filminstitut & Filmmuseum in Frankfurt sowohl vor als auch hinter die Kamera

Sie trägt Bubikopf, Chiffonkleid oder Hosenanzug und beansprucht selbstbewusst ihren Platz in der modernen Arbeitswelt. In ihrer Freizeit geht sie aus, spielt Tennis oder bereist die Welt alleine im Auto. Die Neue Frau der Zwischenkriegszeit steht bis heute für gesellschaftlichen Wandel und weibliche Emanzipation. Als Alltagsmythos der Moderne ist sie vor allem ein massenmediales Phänomen, das die Illustrierten und Kinoleinwände der Weimarer Republik dominiert. Nur die wenigsten Frauen konnten sich ihren Lebensstil tatsächlich leisten. Dennoch bietet das Kino seinen Zuschauerinnen in den Jahren 1918 bis 1933 eine Vielfalt an komplexen Protagonistinnen und ein breites Identifikationsangebot, das mit starren Rollenzuschreibungen bricht und neue Handlungsmöglichkeiten aufzeigt. Film und soziale Realität, so die Prämisse der Ausstellung „Weimar Weiblich“, stehen im Kino der Moderne in einem wechselseitigen Verhältnis.

„Weimar Weiblich“ schließt an ein gleichnamiges Kapitel der Ausstellung „Kino der Moderne. Film in der Weimarer Republik“ an, die 2018/19 in Bonn und Berlin gezeigt wurde und aus einer Kooperation der Bundeskunsthalle und der Deutschen Kinemathek hervorging. Das DFF widmet ihm nun ein ganzes Stockwerk und ergänzt es um zahlreiche eigene Exponate. Mit Filmausschnitten und vielfältigen Archivalien, darunter Fotografien, Filmplakate, Drehbücher und Originalkostüme, zeichnet die Ausstellung ein lebendiges Bild der Filmkultur der Moderne, in der das Kino mit rund zwei Millionen Besucher:innen pro Tag zum visuellen Leitmedium avancierte und die Massen begeisterte. Ein Gefühl für die Faszination am Film vermitteln insbesondere die ausgestellten Tagebücher von Kinogängerinnen, in denen das Gesehene minutiös festgehalten und kommentiert wurde. Filmdiven wie Zarah Leander oder Marlene Dietrich waren auf Autogrammkarten, Titelseiten und Werbeplakaten allgegenwärtig und verankerten das Kino fest im Alltag.

Die Zwanziger Jahre waren die Geburtsstunde des Starsystems, in dem Schauspielerinnen mit ihren Rollen verschmolzen und einen bestimmten Typus verkörperten. Die mondäne Dame, das selbstbewusste Girl oder die androgyne Garçonne boten Projektionsflächen für Filmfans, die sich beispielsweise mit entsprechenden Accessoires in den neu aufkommenden Fotoautomaten nach ihrem Vorbild vor der Kamera selbst inszenierten und mit unterschiedlichen Konstruktionen von Weiblichkeit experimentierten. Zwar legt die Frankfurter Ausstellung einen deutlichen Schwerpunkt auf das „weibliche Weimar“, nimmt aber auch die Dekonstruktion der binären Geschlechterordnung als Sujet des modernen Kinos in den Blick, in dem Crossdressing und Geschlechtertausch einen besonderen Stellenwert einnehmen. In der Weimarer Republik entwickelte sich Berlin zum Epizentrum einer queeren Bewegung, die um Sichtbarkeit und Gleichberechtigung kämpfte. Mit „Anders als die Andern“ brachte Richard Oswald 1919 zum ersten Mal eine offene Darstellung von Homosexualität ins Kino und thematisierte deren Kriminalisierung durch den Paragraphen 175. Als Darsteller wirkte unter anderem der Arzt Magnus Hirschfeld mit, dessen Studien zum Dritten Geschlecht einen Meilenstein in der Sexualforschung setzten. Der Spielfilm löste jedoch einen Skandal aus und fiel 1920 der wiederingeführten Filmzensur zum Opfer.

Eine Diskrepanz zwischen filmischer und gesellschaftlicher Wirklichkeit rückt die Ausstellung auch mit Blick auf die Arbeits- und Lebenswelten der zahlreichen filmschaffenden Frauen der Weimarer Epoche in den Fokus. Deren relative Unbekanntheit und mangelnde Sichtbarkeit stehen in eklatantem Kontrast zur starken Präsenz moderner Frauenfiguren auf der Leinwand.

Die Regisseurinnen, Drehbuchautorinnen, Kamerafrauen, Komponistinnen, Kostümbildnerinnen und Szenografinnen,



Cutterin am Schneidetisch, um 1930 (Foto: Hans G. Casparius, Deutsche Kinemathek – Fotoarchiv)

die hinter den Kulissen am Image der Neuen Frau mitwirkten, sind heute größtenteils in Vergessenheit geraten. Einen festen Platz in der männlich dominierten Filmgeschichte beansprucht unter ihnen bislang nur eine: Leni Riefenstahl, die als zentrale Figur des NS-Propagandafilms zu zweifelhaftem Ruhm gelangte und damit zugleich zu den wenigen Protagonistinnen des modernen Kinos gehört, die ihre Arbeit nach 1933 überhaupt fortsetzten. Die Gründe für das Ende der Karrieren vieler anderer Filmemacherinnen und

deren mangelnde Rezeption sind vielfältig. So arbeiteten Frauen häufig unter Pseudonymen, verzichteten auf die Nennung ihrer Vornamen in den Filmcredits oder tauchten gar nicht erst in diesen auf. Das szenografische Werk der Bildhauerin und Architektin Marlene Moeschke-Poelzig verschwand im Schatten der Arbeit ihres berühmten Mannes Hans Poelzig. Dieses Schicksal teilt sie mit vielen Avantgarde-Künstlerinnen, die erst in den letzten Jahrzehnten langsam wieder ins Zentrum der Aufmerksamkeit rücken. So



Liselotte Schaak, in: *Achtung! Liebe! Lebensgefahr!*, 1930
(Foto: Hans G. Casparius, Deutsche Kinemathek – Fotoarchiv)

auch die Frankfurter Künstlerin Ella Bergmann-Michel, die neben ihrer Tätigkeit als Malerin, Grafikerin und Fotografin dokumentarische Kurzfilme drehte. Ihr unvollendeter Film „Letzte Wahl“ kündigt vorausschauend das Ende einer Ära an. Ein letztes Mal nahm sie 1932 ihre Kamera in die Hand, um sie auf die Wahlplakate der NSDAP zu richten und sah in den Folgejahren von eigener Filmarbeit ab. Viele vom NS-Regime verfolgte Filmschaffende retteten sich ins Exil, nicht allen jedoch gelang die Flucht. Dass die Produzentin und Drehbuchautorin Jane Bess, der „Weimar Weiblich“ eine eigene Ausstellungsstation widmet, wie zahlreiche andere jüdische Kunst- und Medienschaffende in Auschwitz ermordet wurde, ist erst seit 2021 bekannt. Mit Fragen nach Brüchen und Lücken in den Biografien von 21 Filmemacherinnen setzt „Weimar Weiblich“ wichtige Impulse für weiterführende Forschungsarbeiten zu einer Revision des filmhistorischen Kanons der Moderne, für die die informations- und materialreiche Ausstellung zahlreiche Ansatzpunkte bietet.

Die Autorin

Sonja Palade ist Kunst- und Medienwissenschaftlerin. Seit 2023 ist sie Stipendiatin der Alfred Krupp von Bohlen und Halbach-Stiftung im Programm „Museumscurator*innen für Fotografie“.



Zum Weiterlesen

Kunst- und Ausstellungshalle der Bundesrepublik Deutschland, Bonn; Deutsche Kinemathek, Berlin (Hrsg.), *Kino der Moderne. Film in der Weimarer Republik*, Dresden 2018.

Die Ausstellung „Weimar Weiblich“ ist bis zum 12. November 2023 im DFF – Deutsches Filminstitut & Filmmuseum in Frankfurt am Main zu sehen.



Lieblingsfoto der Redaktion

Im Zentrum des Fotos steht ein Verkehrspolizist an der Hauptwache. An diesem Verkehrsknotenpunkt, über den nicht nur der innerstädtische, sondern auch der Durchgangsverkehr rollte, kreuzten sich die Wege von täglich 9.000 Straßenbahnwagen, Kraftfahrzeugen (deren Zahl hatte sich zwischen 1923 und 1925 in Frankfurt fast verdoppelt), Fuhrwerken, Radfahrenden und Fußgänger:innen. Die zunehmende Verkehrsdichte in der eng bebauten Stadt war ein Problem. Zeitweise diskutierte man sogar den Abriss der Hauptwache. Die Regulierung des Verkehrs geschah noch durch Polizisten, die erste „Lichtsignalanlage“ wurde in Frankfurt erst 1930 Ecke Kaiserstraße/ Neue Mainzer Straße installiert.

Am rechten Bildrand des Fotos erkennt man eine von Walter Dexel im Auftrag der Stadt um 1928 entworfene Haltestellen-Reklame-Säule, die nachts beleuchtet wurde. Die Straßenbahnlinie 6 lud ein, über den Reuterweg zum Palmengarten zu fahren. Hier konnte man sich bei einem Kaffee im neuen Gesellschaftshaus von Martin Elsaesser vom Verkehrstrubel wieder erholen. (um)

(Foto: unbekannt, Historisches Museum Frankfurt, Ph25160,06, um 1930)



DOCOMOMO

Die Jahrestagung von Docomomo-Deutschland e.V. fand vom 28. bis 30. April in 2023 in Frankfurt am Main statt in Kooperation mit der ernst-may-gesellschaft, dem Deutschen Architekturmuseum (DAM) und der Stadt Frankfurt. Das Thema der diesjährigen Tagung lautete „Architektur der Moderne. Politik-Gesellschaft-Wohnungsbau“. Der öffentliche Auftakt der Tagung mit Vorträgen von Astrid Wuttke, Philipp Sturm, Marcus Gwechenberger und Christina Treut-

lein fand in der Paulskirche statt. Hier wurde dann auch die „Frankfurter Erklärung (zum Wohnungsbau)“ vorgestellt und gemeinsam von Docomomo Deutschland, der ernst-may-gesellschaft, dem DAM, Docomomo International, dem Institut für Designstrategien Detmold und dem Forschungslabor Nachkriegsmoderne Frankfurt gemeinsam mit der COST Action Middle Class Mass Housing unterzeichnet. Anschließend zogen die Teilnehmenden der Tagung in das Stadthaus um, wo sie in zwei parallelen Sessions den Vorträgen der internationalen Referent:innen lauschten und gemeinsam diskutierten. (ct)

K[1] Zimmer Wohnung

Feministische und sozialreformerische Appelle à la Margarete Schütte-Lihotzky tönten aus den Kopfhörern, welche die Besucher:innen des Musiktheaterstücks „[K]1 Zimmer Wohnung“ auf den Ohren hatten, während sie von der Dramaturgin Maria Huber und der Komponistin Julia Mihály durch die Römerstadt zum mayhaus geführt wurden. Nach intensiver Vorbereitung hatten sie das Musterhaus akustisch erforscht und zusammen mit den Performerinnen Amélie Haller und Alice Nogueira, der Musikerin Despina Apostolou und dem SHE Choir Frankfurt ein Stück erarbei-

tet, welches aus jedem Zimmer eine neue Bühne machte, auf der die Teilnehmenden aufgrund der räumlichen Enge zu Mitakteuren wurden. Es war weniger die historische Architektur, die in der Performance zum Thema gemacht wurde, vielmehr wurden hochaktuelle Fragestellungen behandelt wie Heimat, familiäre Konstellationen und der Kampf um bezahlbaren Wohnraum für alle. Zwei Wochenenden im Juni 2023 präsentierte sich das mayhaus einmal anders – herzlichen Dank an die Künstler*innen der Unteren Reklamationsbehörde für dieses Erlebnis! (ct)



Veranstaltungen

Der erste Termin im Veranstaltungskalender ist ein Klassiker unter den mayführungen: Die mayführung 128 von Konrad Elsässer durch die ehemalige Großmarkthalle im Februar war so nachgefragt, dass kurzerhand ein zweiter Termin organisiert wurde. Gut besucht war im März die mayführung 129 von Roswitha Väth in der Heimatsiedlung. Die ernst-may-gesellschaft beteiligte sich auch in diesem Jahr wieder am Internationalen Museumstag. Peter Paul Schepp und Roswitha Väth führten am 21. Mai 2023 gleich zweimal in der Sammlung Frankfurter Küchen.

2023 finden nach der Pause aufgrund der Pandemie wieder Abendforen statt. Am 23. Februar war Johannes Bergmann zu Gast im Forum Neues Frankfurt und stellte anlässlich des 130. Geburtstags des Gestalters Christian Dell dessen Werk aus der Frankfurter Zeit vor. Zum Abendfo-



rum am 20. April war Lara-Maria Mohr vom Klimareferat Frankfurt bei uns zu Gast. Sie stellte das städtische Förderprogramm „Frankfurt frischt auf“ vor. Die rege geführte Diskussions- und Fragerunde im Anschluss zeigte, wie wichtig das Thema Grün in der Stadt ist. (ct)



Gartenreport

Die in unserem Kleingarten erhaltene originale Gartenlaube (Entwurf: Margarete Schütte-Lihotzky) wird in diesem Jahr grundlegend denkmalgerecht restauriert. Möglich wird dies durch die großzügige Förderung der Deutschen Stiftung Denkmalschutz und der Wüstenrot Stiftung. Vielen Dank dafür! Ungeachtet dieser Arbeiten bewirtschaftet das Gartenteam um Katharina Rohloff und Jens Reuver auch in diesem Jahr den Garten am mayhaus und den Kleingarten angelehnt an historischen Pflanzplänen. Den Startschuss in die Saison gab wieder die Feinkompost-Spende von RMB Rhein-Main Biokompost. (ct)



Tel Aviv – Frankfurt

Die dritte Staffel der Veranstaltungsreihe „Kontext, Kontrast, Kontinuität. Erhalt des kulturellen Erbes und Stadtentwicklung“ nahm ihren fulminanten Auftakt am 27. April 2023 mit einer Pecha Kucha Night im Produktionshaus Naxos und gleichzeitig im Liebling Haus in Tel Aviv. Per Livestream waren beide Veranstaltungsorte miteinander verbunden, wo in vollbesetzten Veranstaltungssälen insgesamt zehn Initiativen und Einzelpersonen streng getaktete Kurzvorträge zum Thema „How can Global Cities Reach Housing Affordability?“ hielten. Im Vorfeld fand in Israel und Deutschland ein Open Call statt, aus dessen Bewerber:innen eine Jury die Vortragenden des Abends auswählte.

Die zweite Veranstaltung am 4. Mai 2023 trug den Titel „Planning Instruments in History and Today“ und fand im Danzig am Platz nahe des Ostbahnhofs Frankfurt statt. Yaron Hoffman Dishon und Anat Levy aus Tel Aviv, Vít Řezáč aus Prag sowie Julius Reinsberg und Christina Treutlein aus Frankfurt waren die Vortragenden des Abends.

„Masterplans“ war die Überschrift des dritten Abends am 1. Juni 2023. Eran Meirson und Chiara Spangaro präsentierten Masterpläne aus Tel Aviv bzw. Mailand. Diesen stellten Ludwig Korte, Christoph Packhieser und Annika Sellmann Planungen aus Frankfurt gegenüber. Wie bereits die Veranstaltungen zuvor wurde auch diese Diskussionsrunde aus dem DAM Ostend online übertragen. (ct)

Das Neue Frankfurt im Grünen

Farblich passend zum Thema Grün ist die neue Broschüre, die wir Dank der Förderung des Denkmalamts der Stadt Frankfurt herausgeben: „Das Neue Frankfurt im Grünen“. Die an den Faltplan „Zum Neuen Frankfurt auf Schienen“ angelehnte Broschüre leitet Sie zu interessanten Orten im Niddatal sowie in den Siedlungen Römerstadt und Höhenblick. Ein gedrucktes Exemplar erhalten Sie im mayhaus oder im Forum Neues Frankfurt: als PDF ist die Broschüre unter www.forum-neues-frankfurt.de abrufbar. Wie schon den Faltplan und das Buch „MAYHAUS“ gestalteten Profi Aesthetics die Broschüre. (ct)





radwerk

Fahrradreparatur
und Verkauf

Bernd Meyer – Meisterbetrieb

Hadrianstr. 1 – 60439 Frankfurt am Main

Telefon 069-76809790

E-Mail radwerkffm@gmail.com

Öffnungszeiten Di bis Fr 10 – 19 Uhr, Sa 10 – 14 Uhr

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.
hadrianstraße 5, 60439 frankfurt am main
telefon +49 (0)69 15343883
post@ernst-may-gesellschaft.de
www.ernst-may-gesellschaft.de

redaktion

philipp sturm V.i.S.d.P.
ulrike may, christina treutlein

gestaltung, layout und satz

astrid kumpfe, frankfurt am main

druck: WIRmachenDRUCK

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

astrid wuttke (vorsitzende)
dr. peter paul schepp (stellvertreter und schatzmeister)
dr.-ing. wolfgang voigt (stellvertreter)
dr. konrad elsässer
elisa lecointe
ulrike may
max mihm
roswitha vath

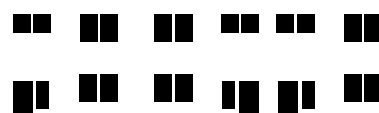
wissenschaftlicher beirat

prof. dw dreysse
dr. thomas flierl
dr. eckhard herrel
dr. claudia quiring

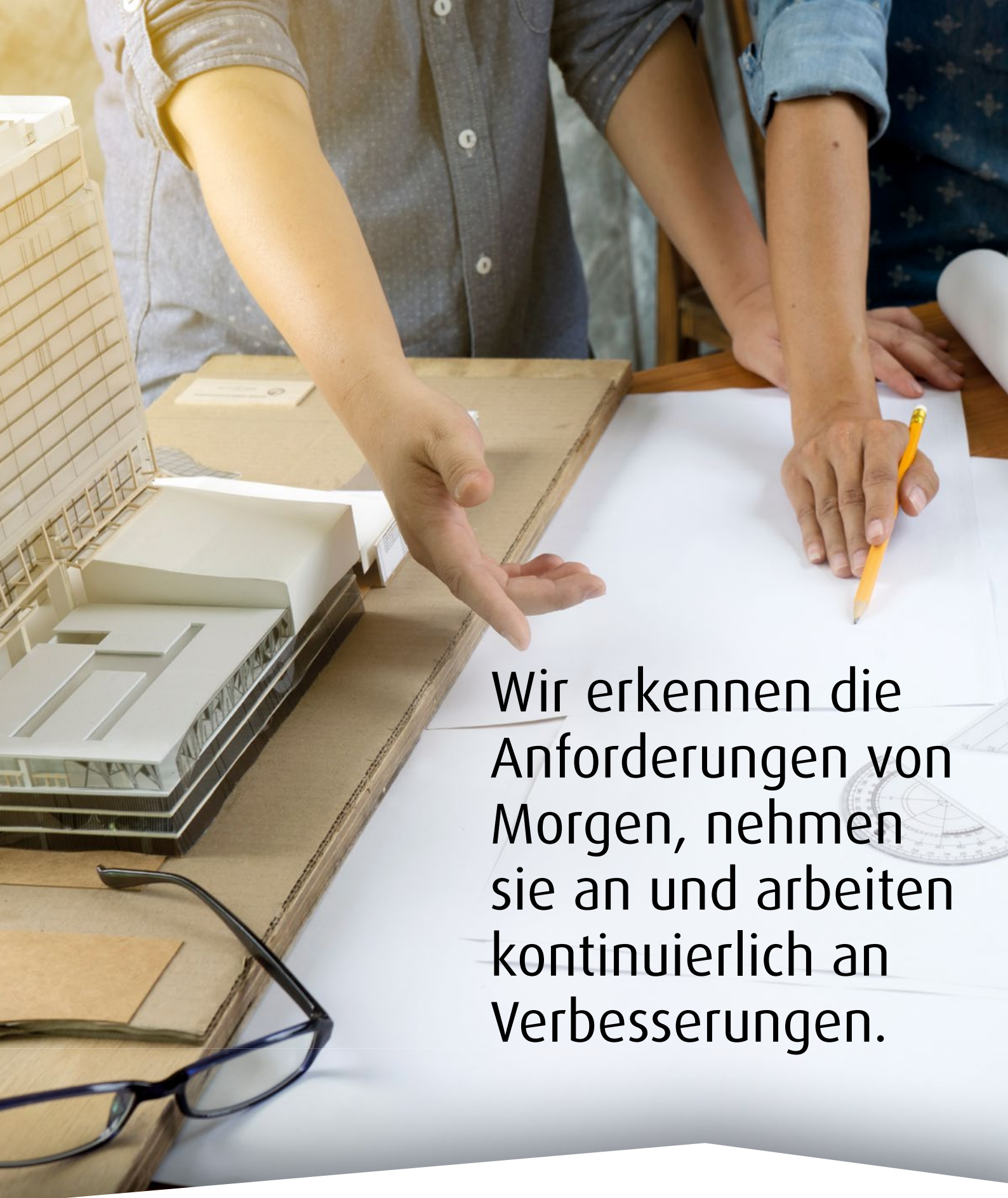
kuratorium

dr. evelyn brockhoff
prof. roland burgard
prof. dr. christian freigang
prof. luise king
dr.-ing. wolfgang voigt
prof. dr. martin wentz

ISSN: 2367-3141



ernst-may-gesellschaft e.v.



Wir erkennen die Anforderungen von Morgen, nehmen sie an und arbeiten kontinuierlich an Verbesserungen.