

# Öffentliche und halböffentliche Räume in der Römerstadt

Abschlussarbeit im Studiengang „Mensch und Natur“ an der Universität  
des 3. Lebensalters der Goethe Universität Frankfurt am Main

Vorgelegt von:  
Hermann-Josef Birk  
Frankfurt am Main Oktober 2022

Wissenschaftliche Betreuung:  
Prof. Dr. Klaus Klemp, Hochschule für Gestaltung Offenbach.

## Vorwort

Die Arbeit von Hermann-Josef Birk behandelt erfreulicherweise das bislang noch nicht in einer Zusammenschau dargestellte Thema öffentlicher Räume im Projekt des Neuen Frankfurt von 1925 bis 1933. Wesentliche Aspekte werden überzeugend identifiziert. Dabei werden zunächst die städtebauliche Lage der neuen Trabantenstädte und ihre Verbindung zur Kernstadt sowie die Zielansätze des Neuen Bauens in Bezug zum öffentlichen Raum kritisch analysiert und es werden relevante Vergleiche zur heutigen Situation hergestellt. Auch die materielle Beeinflussung zum damaligen Leitbild des „Neuen Menschen“ wird hervorgehoben, das weitgehend vom Oberbürgermeister Ludwig Landmann und vom Stadtbaurat Ernst May vertreten wurde.

Nach einem Abriss der Siedlungspolitik von Ernst May, geht der Verfasser auf die konkurrierenden Konzepte „Nutzgärten“ von Leberecht Migge und „Naturlandschaften“ von Max Bromme ein, die er zurecht als wesentlich für die damalige Diskussion um den öffentlichen Raum beschreibt. In einem Exkurs werden auch entsprechende Debatten der jüngeren Vergangenheit behandelt (Bundesgartenschau 1989, Grüngürtel, Konflikt Wohnraumnutzung versus Klimaverbesser

Zentrale Betrachtung findet die Siedlung Römerstadt, bei der die innovative Planung von Plätzen, Wegen, Straßen, Vor- und Nutzgärten dargestellt wird. Sehr treffend wird dabei der öffentliche und halböffentliche Raum der Siedlung nicht nur als Vergrößerung des Wohnraums, sondern auch als ein kollektiver Gestaltungsanspruch herausgearbeitet.

Besonders gelungen ist der Vergleich des Verfassers mit der heutigen Situation. Zurecht kommt er dabei zum Ergebnis, dass die ursprünglich kommunikativ orientierte Siedlungskonzeption zu einer individualisierten, reinen Schlafstadt ohne Zentrum geworden ist.

Im Weiteren untersucht Hermann-Josef Birk dankenswerterweise auch weitere Determinanten des öffentlichen Raums im Frankfurt der 1920er Jahre, so das Erscheinungsbild der Stadt durch den Grafiker Walter Leistikow, Stadtmöblierungen von Walter Dexel oder Ferdinand Kramer, eine vereinheitlichende und funktionsorientierte Reklameordnung für den gesamten Stadtraum oder den Einfluss

eines zentralen Kabel-Radios. Gelungenes und Gescheitertes werden dabei treffend benannt und in ihrer jeweiligen Auswirkung auf das „Stadtganze“ (Ernst May) analysiert.

Die Arbeit überzeugt durch eine umfängliche Auswertung wissenschaftlicher Literatur, zeitgenössischer Periodika und weiterer Archivquellen. Der Verfasser kommt zu nachvollziehbaren Schlussfolgerungen und Ergebnissen, welche den Kenntnisstand um das Neue Frankfurt erfreulich erweitern.

Prof. Dr. Klaus Klemp

## Inhaltsverzeichnis

<b>1 Einführung und Fragestellung</b>	<b>5</b>
<b>2 Grünflächen inn- und außerhalb der Römerstadt</b>	<b>10</b>
2.1 Das Niddatalprojekt	10
2.2 Situation der Grünflächen in Frankfurt heute	19
2.3 Die Bundesgartenschau in Frankfurt am Main 1989 und der Volkspark Niddatal	21
2-4 öffentliche Grünflächen innerhalb der Römerstadt	24
<b>3 Mobilität, Geschwindigkeit und Bewegung im öffentlichen Raum</b>	<b>30</b>
3.1 Der Bau der Rosa-Luxemburgstraße (Nord-Weststraße)	39
<b>4 Neues Design für den Neuen Menschen oder die Gestaltung des öffentlichen Raumes</b>	<b>41</b>
4.1 Neues Corporate Design für das Neue Frankfurt	45
4.2 Die Ordnung der Reklame	50
4.3 Die Friedhofsordnung	58
4.4 Möblierung des öffentlichen Raumes	59
<b>5 Auf dem Weg zum virtuellen öffentlichen Raum</b>	<b>63</b>
<b>6 Kunst im Raum, Kunst am Bau, der Bau ist Kunst</b>	<b>66</b>
<b>7 Fazit</b>	<b>69</b>
<b>8 Quellen- und Literaturverzeichnis</b>	<b>73</b>
8.1 Quellen	73
8.2 Literatur	76
8.3 Sonstiges Informations-Material	81
<b>9 Bildnachweis</b>	<b>83</b>

## 1. Einführung und Fragestellung



**Abb.1** Luftbildaufnahme der Siedlung Römerstadt

Schaut man von Ginnheim herüber auf das Niddatal sieht man am Horizont ein weißes Band, die Siedlung Römerstadt. Für sie hat die Stadt Frankfurt seit 2021 die Aufnahme in das Weltkulturerbe der UNESCO beantragt. Was ist das Einzigartige, das sie als Weltkulturerbe auszeichnet und von anderen Siedlungsprojekten unterscheidet, und was ist von den ursprünglichen Idealen noch zu erkennen? Dies soll am Beispiel der öffentlichen Räume der Siedlung untersucht werden. Die öffentlichen Räume sind die Schnittstelle zwischen Mensch und Architektur. Sie sind wie Blutbahnen, die erst das Leben ermöglichen. Sie sind die Außenhaut der Siedlung, ihr Gesicht, an dem das Leben Spuren hinterlassen hat. Die Architektur ist statisch, nur der Mensch ändert sie nach seinen Bedürfnissen und seinem Verlangen.

Sie sind die Wege, Straßen und Plätze, Grün- und Freiflächen, Spielplätze und Brachen, Geschäfte und der Friedhof. Der öffentliche Raum dient der freien, unbeschränkten und gleichberechtigten Kommunikation der Menschen. Er ist ein Ort zur sozialen Interaktion, wie z.B. der Begegnung zur Austragung und Bewältigung von möglichen Konflikten. Durch die Verbreitung des Internets und der Nutzung der sozialen Medien besteht die Hoffnung nach einer breiteren und Barriere freieren Kommunikation zwischen Menschen unterschiedlicher Positionen. Daher ist er nicht

mehr gebunden an die Anwesenheit eines physischen Raumes. Nach Hanna Arendt entsteht ein öffentlicher Raum aus der gleichzeitigen Anwesenheit zahlloser Aspekte und Perspektiven.<sup>1</sup> Das Adjektiv öffentlich oder die Öffentlichkeit vernetzt den öffentlichen Raum mit der Geschichte der europäischen Stadt. Denn der Anspruch auf Öffentlichkeit, auf Zugang und Partizipation hat sich historisch entwickelt und ist erst im Laufe des 18. und 19. Jahrhunderts mit der Konsolidierung der bürgerlichen Gesellschaft voll ermöglicht worden. Der Begriff der Öffentlichkeit ist ein fundamentaler Bestandteil des Selbstverständnisses der modernen demokratischen Gesellschaften.

In Habermas Schrift „Strukturwandel der Öffentlichkeit“ formuliert er das Ideal einer durch Beteiligung aller charakterisierten und repressionsfreien Kommunikation. Er betont die sich historisch und in Abhängigkeit von der Entwicklung der bürgerlichen Gesellschaft interaktiven Zugänglichkeit als Ziel. „Eine Öffentlichkeit, von der angebbare Gruppen eo ipso ausgeschlossen wären, ist nicht etwa nur unvollständig, sie ist vielmehr gar keine Öffentlichkeit.“<sup>2</sup>

Der Begriff des Raumes bezieht sich vordergründig auf den die Akteure umgebenden physischen Raum, in dem sie mit sich und dem Raum interagieren und die Bestimmung des Raumes gestalten. Der öffentliche Raum ist zugleich sozial und historisch konstruiert. Der öffentliche Raum in gesicherter Abgrenzung vom privaten Raum, ist konstituierendes Element der bis zur Antike zurückreichenden europäischen Stadt und mit ihr fest verbunden. Die Bürger Griechenlands, ausgenommen davon waren noch die Frauen und Sklaven, trafen sich in der Antike auf der Agora dem zentralen Platz, der zur freien Diskussion motivierte und zur Wiege der Demokratie wurde.<sup>3</sup> Im Mittelalter bildete der öffentliche Raum als Marktplatz die Plattform für den freien Austausch von Waren und Geld und wurde so die Geburtsstunde der Marktwirtschaft. Im zwanzigsten Jahrhundert entwickelte sich die Verkehrsinfrastruktur und verhalf damit dem motorisierten Individualverkehr zum Siegeszug. Wie sich später herausstellte, mit erheblichen negativen Folgen für die innere Struktur aus Straßen und Plätzen der europäischen Stadt. Bis dahin jedoch reagierte der öffentliche Raum flexibel und stabil auf die sich veränderten Anforderungen.

---

<sup>1</sup> Vgl. Arendt, Hannah (1960): Vita Activa oder vom tätigen Leben. Stuttgart, S. 56f.

<sup>2</sup> Habermas, Jürgen (1969): Strukturwandel der Öffentlichkeit. Neuwied und Berlin, S. 98.

<sup>3</sup> Vgl. Eichert, Christof / Roland Löffler (Hg.) (2016): Stadt zwischen Krise und Innovation. Die Bürger und ihr öffentlicher Raum. Hrsg. im Auftrag der Herbert Quandt Stiftung. Freiburg, S.5.

So blieb die wesentliche Struktur der europäischen Städte über Jahrhunderte erhalten. Der öffentliche Raum war ihr Knochengerüst. Er prägte die Identität der Städte. Der öffentliche Raum ist mehr als unbebaute Fläche. Das wird jeder verstehen, der den Campo in Siena, die Piazza della Signoria in Florenz oder den Petersplatz in Rom erlebt hat. Das gleiche gilt auch für Straßen und Brücken (siehe Venedig).

Die Anpassungsfähigkeit stieß jedoch mit dem Ende des neunzehnten Jahrhunderts an ihre Grenzen. Die großen Städte wurden durch ein Bündel von Problemen herausgefordert. Größtes Problem war der starke Zuzug von Landbevölkerung in die Städte, deren Altstädte, z.B. Frankfurt am Main, vollkommen heruntergewirtschaftet waren und zur Keimzelle von Krankheiten wurden.

Die Wohnungsnot in Frankfurt am Main versuchte der Stadtplaner Ernst May und sein Team von Architekten im Auftrag des Oberbürgermeisters Ludwig Landmann von 1925 bis 1930 durch Trabantensiedlungen im Umkreis der Kernstadt zu lösen. Dieses Siedlungsprojekt war Teil einer Modernisierungskampagne von Landmann, die der wirtschaftlichen Entwicklung des Großraums Frankfurts dienen sollte.

Eine der ersten nach diesem Programm fertiggestellten Siedlungen war die Römerstadt, eine hauptsächlich für Angestellte konzipierte Siedlung, angelehnt an den Stadtteil Heddernheim. Sie wurde im Stil der neuen Sachlichkeit erbaut und gemäß der Forderung nach Licht, Luft und Sonne konzipiert.

Leitlinie für Ernst May und sein Team war ein Menschenbild, das geprägt war durch die Idee des „Neuen Menschen“ und einer gestaltbaren Zukunft, ein die Moderne begleitendes, schon von Nietzsche gefordertes Ideal zur Erneuerung der Gesellschaft. Es war der Versuch der intellektuellen Eliten, durch gestalterische Elemente der Architektur, der Produktgestaltung und visuellen Kommunikation Verhaltensweisen der Menschen im Sinne dieses Ideals, zu beeinflussen.

Die Schlichtheit in der Architektur und die konsequente Ablehnung des Historismus, sowie der Verzicht auf Ornamentik erforderte ein hohes Maß an gestalterischer Qualität. Für die lichtdurchfluteten Räume entwickelten die Mitarbeiter von May ein idealtypisches Möbelprogramm, das die Mieter günstig erwerben konnten. Die Wohnungen waren ausgestattet mit einer sogenannten Frankfurter Küche, einer

Zentralheizung und einem Hausgarten zur Selbstversorgung. Darüber hinaus wurde großen Wert auf einen ausreichenden Anteil an öffentlich verfügbarem Raum gelegt, um eine echte Alternative zur Enge der Innenstädte aufzuzeigen.

Für die ästhetische Gestaltung des öffentlichen Raumes wurde der Typograf und Gebrauchsgrafiker Walter Dexel, zusammen mit Robert Michel, mit der Erstellung einer Reklameordnung beauftragt, die das äußere Erscheinungsbild des öffentlichen Raumes der Stadt vereinheitlichen und radikal modernisieren sollte.

Mit dem Konzept der Trabantenstadt war für viele Anwohner eine Trennung des Wohnorts von ihrem Arbeitsplatz verbunden. Die Anbindung des Trabanten an den Stadtteil Heddernheim konnte diesen Verlust der Nähe zum Arbeitsplatz nur langfristig kompensieren. Ernst May plante daher eine verkehrstechnische Anbindung an die Kernstadt durch eine Straßenbahn und eine Buslinie. Jedoch haben die Entwicklung des motorisierten Individualverkehrs in den sechziger Jahren und der Bau der Rosa-Luxemburg-Straße den öffentlichen Raum massiv und dauerhaft verändert.

Die Räume zwischen der Trabanten- und der Kernstadt sollten nach Plänen von Ernst May und dem Leiter des Grünflächenamtes Max Bromme durch Parkanlagen gestaltet werden. Hier setzte sich jedoch der von May hinzugezogene Gartenarchitekt Leberecht Migge mit seiner Vorstellung einer „produktiven“ Landschaftsnutzung, d.h. durch Kleingärten und kleinteilige Landwirtschaft, durch.

Aktuell befinden sich die Einfamilienreihenhäuser der Römerstadt, dem äußeren Erscheinungsbild nach, in einem schlechten Zustand <sup>4</sup>. Da geplant ist bis 2025 die Siedlung Römerstadt als UNESCO Welterbe vorzuschlagen, sollen die Siedlungen umfangreich restauriert und der öffentliche Raum, natürlich angepasst an die aktuellen Anforderungen, wiederhergestellt werden.

Heute ist der öffentliche Raum dem starken Druck durch den Flächenverbrauch für den dringend benötigten Wohnungsbau und für die Verkehrsinfrastruktur ausgesetzt. Gleichzeitig ist ein Verlust an ästhetischer Qualität feststellbar, verursacht durch den negativen Effekt des ruhenden Verkehrs, den Prozess der Entsorgungslogistik sowie generell durch eine Ökonomisierung, d.h. der Unterwerfung der Stadtpolitik unter die

---

<sup>4</sup> Ernst May hatte sich bereits 1954 an den Frankfurter Oberbürgermeister Walter Kolb gewandt wegen des schlechten Erhaltungszustandes der Römerstadt. Siehe dazu: Personalakte Ernst May. Signatur 17.896 Institut für Stadtgeschichte Frankfurt a.M.



Interessen der Wirtschaft. Im Gegenzug erobern gerade junge Leute die Nutzbarkeit öffentlicher Räume neu.

Zweck dieser Hausarbeit ist es am Beispiel der Siedlung Römerstadt:

- die Zielansätze des „Neuen Bauens“ und des „Neuen Frankfurts“ in der Architektur, des Städtebaus und der Gestaltung am Beispiel der öffentlichen und halböffentlichen Räume der Römerstadt zu identifizieren und zu klären, mit welchem Erfolg und welcher Auswirkung sie durchgesetzt werden konnten?
- Welcher dieser Zielansätze hatte in der Nachkriegsmoderne Bestand, welche neuen Aspekte kamen hinzu? Welche Ansätze wurden zweckentfremdet, welche waren falsch oder wurden obsolet?<sup>5</sup>

---

<sup>5</sup> Vgl. Lorenz, Peter (1986): Das neue Bauen im Wohnungs- und Siedlungsbau am Beispiel des Neuen Frankfurt 1925-33. Stuttgart, S.33.

## 2 Grünflächen inn- und außerhalb der Römerstadt

### 2.1 Das Niddatalprojekt



**Abb.: 2 Ernst May erklärt das Niddatalprojekt**

Durch den Bau von Trabantsiedlungen, als autonome Siedlungen in entsprechender Entfernung von der Kernstadt, sollte die Wohnungsnot in der Stadt Frankfurt behoben werden. Erfahrungen dazu machte May bereits ab 1919 während seiner Tätigkeit in Breslau als Technischer Direktor der Schlesischen Heimstätte. Hier hat er sich intensiv mit Siedlungsbau befasst mit dem Ziel, der „minderbemittelten“ Bevölkerung gesunde und zweckmäßig eingerichtete Wohnungen zu billigen Preisen zu verschaffen.<sup>6</sup>

In Zusammenhang mit der Stadterweiterung von Breslau, entwickelte er Vorschläge nach dem Trabantenstadt-Prinzip entsprechend den Ideen von Ebenezer Howards (1850 bis 1928) und der Gartenstadtbewegung, die er während seiner Mitarbeit bei der

---

<sup>6</sup> Vgl.: Störkuhl, Beate (2011): Ernst May und die Schlesische Heimstädte. In Quiring, Claudia / Wolfgang Voigt / Peter Cachola Schmal/ Eckhard Herrel (Hrsg.): ERNST MAY 1886 – 1970, Neue Städte auf drei Kontinenten. (Katalogbuch zur gleichnamigen Ausstellung im Deutschen Architektur Museum vom 28.Juli bis 8.November 2011) München, S.33 -50.

Fertigstellung der Gartenstadt Letchworth als junger Architekt in England im Architekturbüro von Raymond Unwin (1863-1940) kennen und schätzen lernte.<sup>7</sup>

Vorgesehen für die Entwicklung des Niddatals war eine Grünzone, die entlang der Nidda im Osten bis zum Ostpark und im Westen bis nah an die Industriegebiete in Höchst heranreichen sollte. Der Bereich des Niddatals zwischen Rödelheim und Eschersheim, nordwestlich der Stadt, war relativ wenig bebaut und eignete sich daher besonders für den Siedlungsbau.

Im Rahmen des Frankfurter Wohnungsbauprogramms der 1920er Jahre unter Ernst May wurden Pläne zur landschaftsgärtnerischen Gestaltung des Niddatals und seiner Siedlungen umgesetzt. Die von 1927 bis 1929 erbaute Siedlung Römerstadt, dem ersten der vier im Niddatal errichteten Satelliten (Höhenblick, Praunheim, Römerstadt und Westhausen) umfasste ca. 1200 Mietwohnungen, davon 581 Einfamilienhäusern:<sup>8</sup> Die Siedlung bestand zu 55% aus Grünflächen und aus ca. 17% bebauter Fläche. Der Rest bezog sich auf öffentliche Straßen und Wege.<sup>9</sup>

Ernst Mays Vision in Zusammenhang mit der Stadterweiterung orientierte sich an dem Ziel der „Gesunderhaltung“ des Menschen und forderte die Wiederherstellung natürlicher Lebensbedingungen in der Großstadt. Die Menschen sollten aus der Enge der mittelalterlichen Innenstadt in licht- und luftdurchflutete Wohnquartiere geführt werden. Darüber hinaus war eine neue räumliche Aufteilung der Stadt geplant: Industriezonen entlang des Mains, Kultur- und Verwaltungszentren in der Innenstadt; Reduzierung der Bevölkerung in der Innenstadt und Besiedlung des Umlandes in Stadtrandsiedlungen und Trabantenstädten. Er wollte diesen Anspruch durch zielbewusste Auflockerung des Stadtganzen, durch Heranziehung breiter Grünflächen in das Städtinnere erreichen:

*„Wir sind nicht länger genötigt, die Häuserquartiere konzentrisch, um den Stadtkern zu entwickeln. Wir können heute...die Erweiterungsbezirke als losgelöste Siedlungskomplexe in das Freiland der Umgebung hinauschieben...Die Freiflächen zwischen den einzelnen*

---

<sup>7</sup> Vgl. Schleuning, Johannes (2000): Die Siedlung Römerstadt in Frankfurt. a. M. von Ernst May. Hamburg, S.17 ff.

<sup>8</sup> Vgl. Dreysse, DW (2019): May-Siedlungen, Architekturführer durch zehn Siedlungen des Neuen Frankfurts 1926-1930. Köln, S.14.

<sup>9</sup> Vgl. Schleuning (2000), S.75.

*Erweiterungsbezirken werden den verschiedenen Zwecken der Wirtschaft wie der Erholung zugänglich gemacht werden.“<sup>10</sup>*

Geplant war nicht weniger als die Vernetzung der Freiraum-Inseln in den Stadtlandschaften. Ein Konzept, das später in den 1990er Jahren wieder aufgegriffen wurde.<sup>11</sup> May erarbeitete zusammen mit Herbert Boehm (Stadtplaner und Architekt 1894 bis 1954) die Grundlagen eines Generalbebauungsplanes, der unter anderem die Freiflächenplanung entlang der Nidda auswies. Ins Auge springt dabei die Linienführung in den Entwurfszeichnungen für die Siedlung Römerstadt, die von ungewöhnlicher Kühnheit war und in ihrer Verwegenheit an Pläne, wie man sie bei Zaha Hadid findet erinnern, folgten sie doch den natürlichen Gegebenheiten.

Bei dem Bau der Römerstadt orientierte sich der Bebauungsplan an der Topografie des Geländes. Die Häuserzeilen folgten den Höhenlinien der sanft ansteigenden Niddatal Begrenzung. Die Struktur des Bebauungsplans belegt eindeutig, dass hohe Ansprüche an die verkehrsmäßige Anbindung zu stellen waren. Außerdem beweisen zahlreiche realisierte Einzelbauten, wie die Großmarkthalle oder die zahlreichen Reformschulbauten, überwiegend vom Leiter des Hochbauamtes Martin Elsässer geplant und gebaut, dass er an einem Ausbluten der Großstadt zu Gunsten der Satelliten nicht interessiert war. Die Grünflächen sollten laut May Sport- und Spielplätzen, Bäder und Ruheflächen aufnehmen,<sup>12</sup> entscheidend war jedoch eine gärtnerische geplante Kleingärten- und Dauerkolonie.

*„Die Versorgung der Siedlungen mit Nutzgärten stand nicht isoliert, sie war Bestandteil der Idee einer planmäßigen Bewirtschaftung der gesamten städtischen Landschaft. Ziel waren Bestrebungen, ein zusammenhängendes Grünsystem zu schaffen durch Zusammenwirken der Alleen- und Promenadenzüge, der vereinzelt Parks und der Waldgebiete bei Griesheim, Nied, Enkheim und Vilbel. Pläne dazu hatte es schon vor dem Krieg gegeben.“<sup>13</sup>*

---

<sup>10</sup> May, Ernst (1930): Fünf Jahre Wohnungsbautätigkeit in Frankfurt am Main. In: Das Neue Frankfurt, Int. Monatsschrift für die Probleme kultureller Neugestaltung. Jhrg. 4 1930, Heft 2/3, S:28.

<sup>11</sup> Selle, Klaus (2003): Öffentliche Räume: Drei Annäherungen In: Was ist los mit den öffentlichen Räumen. AGB No. 49 Aachen, Dortmund; Hannover, S. 87

<sup>12</sup> Vgl. May (1930), S. 29.

<sup>13</sup> Mohr, Christoph / Michael Müller (1984) Funktionalität und Moderne, Köln, S.135.

Ideengeber und verantwortlich für die Umsetzung der Grünpolitik von Ernst May waren im Wesentlichen zwei Mitarbeiter: der von außen in das Team berufene



Abb.: 3 Leberecht Migge

Landschaftsarchitekt Leberecht Migge (1881-1935) und der städtische Gartenbaudirektor Max Bromme (1897-1974).<sup>14</sup> Migge war, wie May, geprägt durch die englische Gartenstadtbewegung. Verfolgte dabei May die Idee der „Satellitenstadt“, beschäftigte sich Migge „vornehmlich mit der Planung von innerstädtischem Grün und Nutzgärten für neu zu errichtenden Siedlungen...“<sup>15</sup>

Er war ein erbitterter Gegner einer Naturauffassung geworden, die den Park in der Stadt als dekoratives Element begriff. Ihm ging es in erster Linie um die Bewältigung des Alltags der kleinen Leute, und das hieß zur damaligen Zeit die Bereitstellung des täglichen Brotes und nicht die Lösung künstlerischer Fragen. Jede Familie sollte auf ihrem Grund und Boden ihre gesamte Nahrung produzieren können, wie er es in seinem Musterhof Sonnenhof in Worpswede praktizierte. Migge hatte sich nach dem ersten Weltkrieg der Planung von Siedlungen

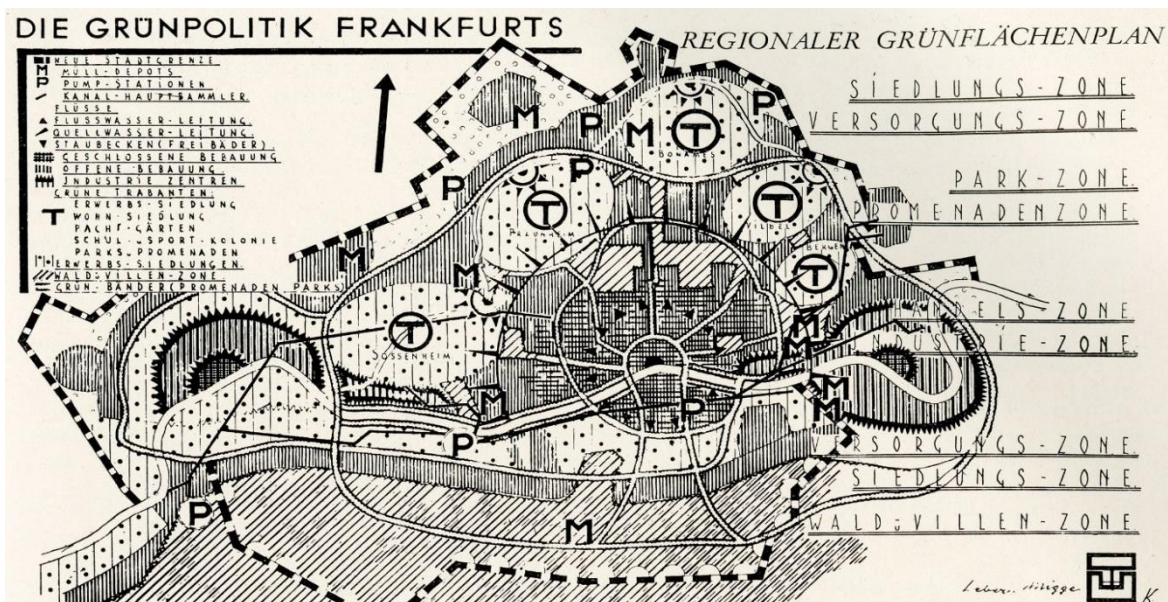


Abb.: 4 Grünflächenplan von Leberecht Migge

<sup>14</sup> Mohr (1984), S. 139.

<sup>15</sup> Vgl. Haney, David (2011): Vögel und Fische versus Kartoffeln und Kohl. Max Bromme, Leberecht Migge und die Grünflächenplanung im Neuen Frankfurt. In: Quiring, Claudia (Hg.) u.a. (2011): Ernst May 1886-1970. München, S. 69.

mit Kleingärten gewidmet. In seiner Schrift „Jedermann Selbstversorger“ vertrat er die Ansicht, dass alle „Siedler“ neuer Wohnbauprojekte über einen eigenen kleinen Nutzgarten verfügen müssten, in dem sie Gemüse für den eigenen Bedarf anbauen könnten.<sup>16</sup> Nach Migge sollte der Garten kein Klassenvorrecht mehr sein, sondern sein Ziel war der Garten für jedermann:

*„Der hohe Anteil der privaten Gärten hatte in seinem Konzept einen geringen Anteil von öffentlichen Freiflächen bzw. gemeinschaftlichen Gartenanlagen zur Folge. Die Dauergartensiedlungen außen an den Bastionen der Siedlung Römerstadt z.B. waren sowohl repräsentativ als auch gebrauchorientiert gestaltet.“<sup>17</sup>*

May beauftragte Migge mit der Erstellung eines Berichtes zur Grünplanung für das gesamte Frankfurter Stadtgebiet. In seinem Gutachten aus dem Jahr 1928 konzipierte er Frankfurt als Stadt mit einer Reihe von Siedlungstypen.<sup>18</sup> Die Versorgung der Siedlungen mit Nutzgärten war Bestandteil der Idee einer planmäßigen Bewirtschaftung der gesamten städtischen Landschaft.

Konsequenterweise sollten die sich durch die städtische Erweiterung mittels Trabanten ergebenden Freiflächen einer planmäßigen Grünwirtschaft zugeführt werden.

*„Das neue Stadtland dürfe kein ländliches Anhängsel bleiben, sondern müsse durch planmäßige Grünwirtschaft für das Leben in der Stadt Bedeutung gewinnen.“<sup>19</sup>*

---

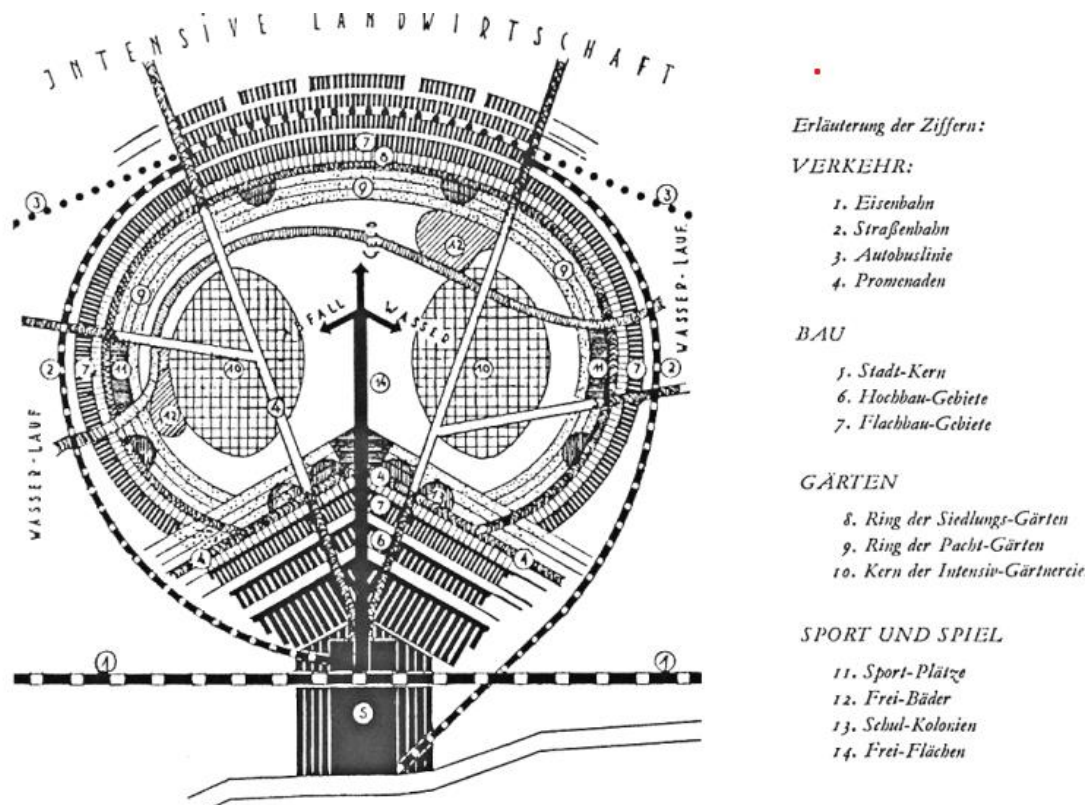
<sup>16</sup> Vgl. Haney (2011): S. 70.

<sup>17</sup> Hubenthal, Heidrun (1981) Selbsthilfe statt Fürsorge. In: Stadt- und Landschaftsplanung der Gesamthochschule Kassel (Hg): Leberecht Migge 1881-1935, Gartenkultur des 20. Jahrhunderts, Worpsswede, S.139.

<sup>18</sup> Vgl. Haney (2011), S.73.

<sup>19</sup> Mohr (1984), S.137.

Wobei er die Notwendigkeit des Erholungswertes bestehender Grünflächen anerkannte. Er hielt jedoch das momentane Angebot an Erholungsfläche für ausreichend.



**Abb.:5 Der kommunale Kolonialpark**

Die verschiedenen Nutzungsarten eines städtischen Grüngelands (wie Schrebergärten, Wohnsiedlungen, Landwirtschaft, Schulgärten, der öffentliche Straßenraum mit seinen Plätzen und Vorgärten) sollten in einem „kolonialen Park der Kommune“ vereint werden. Er werde in Zukunft den dekorativen Großpark alter Schule ablösen, der sich ohnehin immer mehr auf den reinen Spiel- und Sportpark konzentrierte.

*„Eine neue Aussiedlung von z.B. 5.000-10.000 Wohneinheiten umringt ein neues Freigebiet von etwa 500-1000 ha, Bahnen führen außen herum, Zubringerautos in die Siedlungsgebiete hinein, Promenaden mittendurch. Nach innen gewendet sind die Gärten der Siedlungen. Davor befindet sich ein Ring von Pachtgärten für angrenzende Hochbaugelände. Sportplätze, Freibäder und Schulkolonien durchsetzen rhythmisch diesen Gartenring. Der größte Teil der Innenflächen wird von Erwerbsgärtnern aller Art besetzt produktiver Parktypus*

*ohne falsche Repräsentanz, ein Park der Selbsthilfe und der tätigen Mitarbeit seiner Benutzer – ein echter und nicht zuletzt ein billiger Volkspark.“<sup>20</sup>*

Zum Teil wurde dieser kolonialisatorische Planungsansatz im Niddatal Projekt verwirklicht.<sup>21</sup> Die Wege zwischen den außerhalb gelegenen Dauerschrebergartenkolonien sollten durch eingestreute Ruheplätze der Bevölkerung auch als Parkersatz dienen.<sup>22</sup>

Migges Beitrag zum Niddatal-Projekt war ohne Zweifel der hohe Anteil an Nutzgärten. Jedoch konnte sich Migge mit seinen Vorstellungen der umfassenden Domestizierung



**Abb.: 6 Max Bromme**

der Natur zum Zwecke der menschlichen Ernährung nicht wirklich durchsetzen. Bromme arbeitete zusammen mit Migge an der Seite von May und war an Projekten im Niddatal beteiligt. Im Gegensatz zu Migge war Bromme jedoch der modernen Architektur gegenüber skeptisch und vertrat in Bezug auf die Landschaftsgestaltung einen anderen Ansatz als Migge.<sup>23</sup> Anders als Migges Vision wirken die Ideen von Max Bromme aus heutiger Sicht

aktuell. Der durch die Kanalisierung der Nidda entstandene Altarm und die damit verbundene Auenlandschaft sollte erhalten bleiben und als Lebensraum für Wildtiere, sowie der Erholung der Menschen dienen.<sup>24</sup> Dabei unterstützt wurde Bromme durch örtliche Vereine und die Naturschutzbewegung. Sie wollten dem Gebiet seine ursprüngliche Erscheinung belassen und waren der Überzeugung, dass es eine wichtige Funktion als Grundwasserspeicher besaß. „Auch Maßnahmen im Sinne einer ‚Renaturierung‘ kanalisiert er Abschnitte waren vorgesehen. So mussten zum Beispiel die stehenden Gewässer der abgetrennten Altarme wieder in das Flusssystem integriert und Humus eingebracht werden, damit Flora und Fauna neues Leben entfalten konnten.“<sup>25</sup> Es ist eindeutig, dass Brommes Vision für das Niddatal zur Realisierung kam und sich die Vorstellungen Migges einer „produktiven“ Landschaft

<sup>20</sup> Mohr (1984), S.139f.

<sup>21</sup> Ebenda, S.47.

<sup>22</sup> Vgl. Boehm, Herbert (1930): Die Grünflächen der Großstadt. In: Die Siedlung Monatschrift für gemeinnützige Siedlungs- und Wohnungswirtschaft. S.26.

<sup>23</sup> Quiring (2011), S.70.

<sup>24</sup> Vgl. Bromme, Max (1928): Die Erhaltung der alten Nidda. Denkschrift über die landschaftliche Ausgestaltung der Ufer an der alten und neuen Nidda, die Sicherung der Altarme und den Ausbau der Nidda Bäder bei Rödelheim, Hausen, Praunheim und Eschersheim.

<sup>25</sup> Haney (2011), S. 73



nicht durchsetzen konnten. Bromme bemerkte in einem Artikel nach Migges Weggang in die Sowjetunion, dass Funktionalität niemals Grundlage für eine gute Siedlungsplanung sein könne.<sup>26</sup> Migges dogmatische Haltung mit erbarmungslos umgesetzten Planungsschemata rückte diese Idee in die Nähe einer schlechten, modernistischen Planungspolitik, wie man sie heute in den dysfunktionalen Projekten der Nachkriegszeit sieht.<sup>27</sup>

Die Arbeiten zur Umgestaltung des Niddatals wurden schließlich 1928-1929 ausgeführt. Die Altarme und die entstehenden Inseln sollten einerseits zur Erholung genutzt werden, andererseits war gerade an den Altarme den Wünschen nach stärkerem Naturschutz und Bereicherung der Flora und Fauna Rechnung zu tragen.

Die Nutzung der Nidda Niederungen war im Entwurf nur für die unmittelbare Flussumgebung festgelegt. Gleichwohl sah der Bebauungsplan die Nidda-Niederung als Grüngürtel bis Ginnheim und Eschersheim vor und als große Freifläche, die von Hausbauten wirkungsvoll umrahmt wurde. Der stadtseitige und der siedlungsseitige Niederungsteil sollten Kleingartendauerkolonien und Nutzwiesen aufnehmen, wogegen für die nähere Nidda- Umgebung die Beibehaltung des ursprünglichen Gepräges vorgesehen war.

Der landschaftliche Reiz der Auenlandschaft entlang der Nidda vermittelt einem die anschließende Beschreibung eines Abschnitts entlang des Flusses im Bereich der Römerstadt. In der Schrift von 1928 wird ein Ausschnitt aus Brommes Beschreibung der einzelnen Flussstrecken zitiert:

*„Hier bei der Rödelheimer Brücke liegt das kleine Flussbad, das als öffentliches Freibad ...benutzt werden soll. Die Nidda umsäumt dann den Graf Solmsschen Parkbesitz, der auf der anderen Seite von dem erhaltenen Mühlgraben umflossen, zu dem Stadtteil „Auf der Insel“ in Rödelheim gehört. ...Flussaufwärts ...beginnt der Brentanopark, der, an und für sich bereits Kernpunkt einer schönen Uferlandschaft, seiner Vollendung entgegengeht.“<sup>28</sup>*

---

<sup>26</sup> Quiring (2011), S.75

<sup>27</sup> Quiring (2011), S.76

<sup>28</sup> Risse, Heike (1984): Frühe Moderne in Frankfurt am Main 1920-1933. Frankfurt a.M., .93ff

Max Bromme kommentierte seine Ausbaumaßnahmen mit folgenden Worten: „Insgesamt stellt dieser Bauplan die bedeutendste landschaftsgestaltende Maßnahme dar, welche die Stadt seit dem Ausbau der Wallanlagen ausführen wird.“<sup>29</sup>

Auffallend ist, dass trotz aller Bedeutung, die May in landschaftsgestalterischer Hinsicht zugemessen wird, sich wenig dazu in Mays Publikationsorgan „Das Neue Frankfurt“<sup>30</sup> (DNF) oder dem Nachfolgeheft „Die Neue Stadt“ finden lässt. Offensichtlich musste im Bewusstsein der Protagonisten, Natur zwar zu unterschiedlichen Zwecken gestaltet werden. Sie war jedoch im Bewusstsein der Akteure als bloßes Rohstoffreservoir für menschliche Arbeitskraft in unbegrenzter Menge verfügbar. Dagegen werden dem Thema Verkehrsmittel drei Hefte gewidmet.<sup>31</sup>

---

<sup>29</sup> Risse (1984), S.96

<sup>30</sup> Die monatlich geplante, anfänglich von Ernst May herausgegebene Schriftenreihe „Das Neue Frankfurt“ (DNF), ab 1931 unter dem Namen „Die Neue Stadt“ fortgeführt, diente der propagandistischen Unterstützung der stadtplanerischen und kulturellen Ideen Mays.

<sup>31</sup> DNF (1929), Jhrg. 3, Heft 7/8 „Die Gestaltung moderner Verkehrsmittel“, DNF (1931), Jhrg. 5, Heft 3: „Das wirtschaftliche Kleinauto“ und in „Die neue Stadt“ (1932) Heft1: „Automobilbau“.

## 2.2 Situation der Grünflächen in Frankfurt heute

Nach weitestgehendem Rückbau der Hinterlassenschaft der Bundesgartenschau und Sanierung 2007 ist das Gelände der Niddaaue eine naturnahe Kulturlandschaft und als Volkspark Niddatal Teil des Frankfurter Grüngürtels geworden.

Heute hat sich der für das Stadtklima dringend benötigte Freiraum zwischen den bebauten Flächen in den Ballungsräumen zu einer stark umkämpften Zone entwickelt. Denn hier liegt ein Interessenkonflikt vor zwischen der Notwendigkeit der Schaffung von möglichst urbanem Wohnraum einerseits und dem Erhalt bzw. der Erweiterung der Grünflächen zur Klimaverbesserung in den Ballungszentren andererseits. Die Gesellschaft steht vielerorts vor der Wahl zwischen dem Erhalt von Erholungsflächen als Ausgleich für die unzureichende Wohnsituation und der Bereitstellung von Innenstadt nahem und urbanem Wohnraum, um dem Bevölkerungswachstum und den veränderten Wohnraumanforderungen gerecht zu werden.

Frankfurt ist wegen der geringen Fläche im Vergleich mit anderen Großstädten in einer schwierigen Situation, bietet jedoch laut Nachhaltigkeitsbericht 2020 den Bewohnern für 80% der Stadtfläche Zugriff auf Grünflächen in 300 Metern Entfernung.<sup>32</sup>

Gleichwohl ist die Klimaveränderung durch den Klimawandel für jedermann in der Stadt spürbar. Frankfurt hat bereits 1991 die innerstädtischen Freiflächen in einen Grüngürtel organisatorisch zusammengefasst, sowie durch eine Grüngürtel-Charta unter ihren Schutz gestellt. Eine Kernaussage der Charta lautet:

*„Der Grüngürtel ist die Vision eines freien und offenen Raumes, in dem sich die städtische Gesellschaft mit ihren vielfältigen Lebensformen und ihrem historisch gewachsenen Umweltbewusstsein verwirklicht. Er ist für die Stadt Symbol und Verpflichtung, für die Beanspruchung – Nutzung und Belastung – des Naturhaushaltes Verantwortung zu übernehmen.“<sup>33</sup>*

Heute ist jedoch die für Bautätigkeit verfügbare Freifläche an natürliche Grenzen gestoßen. Es werden bereits Flächen, die zurzeit als Gartenland genutzt werden, umgewidmet in Bauland. Nur das Gebiet des Grüngürtels bleibt momentan noch

---

<sup>32</sup> Nachhaltigkeitsbericht 2020 der Stadt Frankfurt, S. 126

<sup>33</sup> Auszug aus der Grüngürtel-Verfassung der Stadt Frankfurt, beschlossen am 14. November 1991 in der Fassung vom Januar 2003.

geschützt. Der seit 2016 amtierende Frankfurter Planungsdezernent Mike Josef versucht zukünftige Planung nach dem Prinzip der „doppelten Innenentwicklung“, d.h. „Siedlung und Freiraum zusammendenken“<sup>34</sup> zu entwickeln. Zukünftig sollen zeitgleich Wohnraum und wohnungsnaher Orte der Erholung und Freizeit entwickelt werden. Dazu gehört der Erhalt vorhandener Baumbestände und öffentlicher Grünräume, wie auch eventuell gemeinschaftlich genutzte Gartenanlagen.

---

<sup>34</sup> Josef, Mike (2017): Was die Grünplanung für das Innovationsquartier mit Ernst May zu tun hat. In: maybrief 47 Frankfurt, S. 4-7

### **2.3 Die Bundesgartenschau in Frankfurt am Main 1989 und der Volkspark Niddatal**

Im Zuge der Kritik an der restaurativen Politik der Fünfziger Jahre entwickelte sich in der Folge in den achtziger Jahren eine Protestkultur, die die Erhaltung der natürlichen Ressourcen zum Ziel hatte. Es wurde die Idee des Naturgartens wieder aufgegriffen, bei dem gestalterische Eingriffe abgelehnt wurden. Dieser Konflikt übertrug sich ab den siebziger Jahren auch in die Konzepte der Bundesgartenschauen. Es entstanden die „ökologisierten Gartenschauen“ zwischen 1979 und 1995. Die Kritik verstummte jedoch nicht, sondern bemängelte weiterhin, dass die Aspekte aus den Bereichen Ökologie und Naturgarten nur unzureichend in die Ausstellungen integriert wurden. Daneben entstand eine zunehmende Konkurrenz durch Landesgartenschauen. Diese Diskussion beherrschte auch die Planungsphase für die BUGA in Frankfurt 1989.<sup>35</sup>

Sie eröffnete nach heftigen Auseinandersetzungen unter dem Motto „Natur in der Stadt“ im Niddatal ihre Pforten. Es sollte keine reine „Blümchenschau“ werden, dafür jedoch eine naturnahe Präsentation mit Wildstauden, Riesenampfer, Knöterich und Löwenzahn. Auf dem Gelände von ehemaligen Brachen und zum Teil landwirtschaftlich genutzten Flächen in den Niddaauen im Nordwesten der hessischen Metropole gelegen, sollte sie einen möglichst natürlichen Eindruck behalten. Ziel der rot-grünen Landesregierung war, die Voraussetzungen zu schaffen, um aus der ehemaligen Brachenlandschaft „Niddatal“- ein Volkspark entstehen zu lassen. Ein Vergleich der Nutzungsarten des Geländes zwischen der Nidda im Norden und der A 66 im Süden zeigte überzeugend, wie aus einem überwiegend landwirtschaftlichen und kooperativ genutzten Gelände frei zugänglicher, öffentlicher Raum wurde.<sup>36</sup>

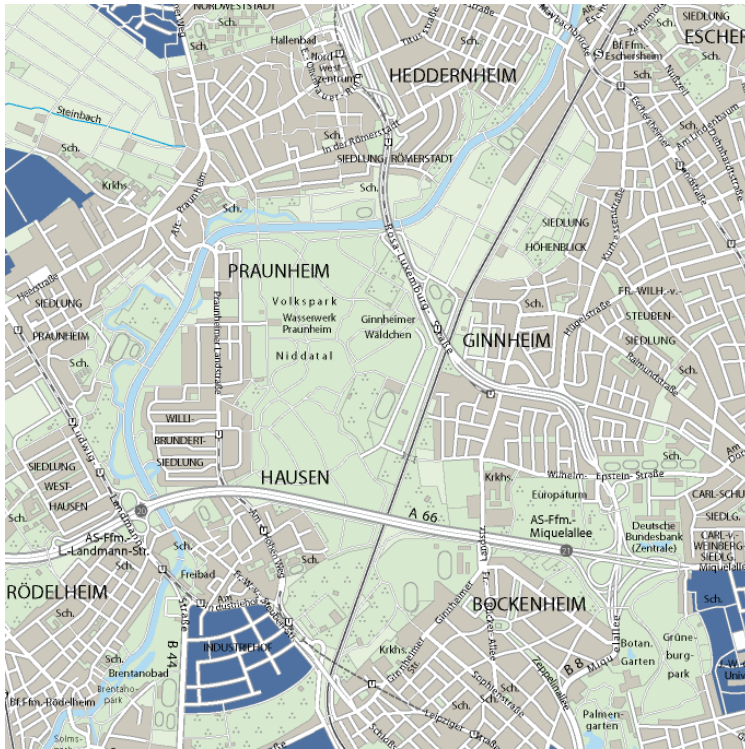
Parkähnlich gestaltete Wiesenflächen mit festen Wegen, durchbrochen von kleinen Wäldchen und Feuchtbiotopen, prägten das Gelände. Die Parkanlage wird in ihrem Zentrum, von einem Bach durchflossen, der ein ehemaliger Seitenarm der Nidda ist. Der geplante Volkspark Niddatal sollte nach dem Stadtwald die größte zusammenhängende Grünfläche Frankfurts werden. Zentral an der Nidda gelegen

---

<sup>35</sup> Siehe zur Entwicklung der Gartenausstellungen ausführlich: Sachse, Georg: (2010): Zwischen traditioneller Gartenausstellung und Event. Unveröffentlichte Masterarbeit. Universität Kassel.

<sup>36</sup> Vgl. Bundesgartenschau GmbH (Hg.) (1989): Volkspark Niddatal Bundesgartenschau Frankfurt am Main 1989. Frankfurt am Main, S. 12.

verkörpert er einen modernen naturnahen Landschaftspark. Waldgebiete und Feuchtbiotope prägen bis heute das überwiegende Erscheinungsbild des Nidda Parks.



**Abb.: 7 Volkspark Niddatal**

Entstanden auf dem ehemaligen Buga-Gelände von 1989 zwischen Bockenheim und Ginnheim auf der einen und Hausen und Praunheim auf der anderen Seite gelegen, wurde der Volkspark 2007 aufwendig saniert. Die Ursprünge begannen mit der Kanalisierung der Nidda Anfang des 20. Jahrhunderts und fanden ihre Fortsetzung mit dem Bau der Siedlungen des Niddatal Projektes Römerstadt, Höhenblick, Westhausen und Praunheim nördlich der Nidda in den 1920er Jahren. Aus einem Stadtrandgebiet wurde durch die Bebauung eine innerstädtische Freifläche im Vorfeld der Bundesgartenschau. In Frankfurt hatte es erbitterte Auseinandersetzungen über Sinn und Ort der Ausstellung gegeben. Dabei wurde heftig gestritten, ob die geplanten Neuanlagen wertvolle Naturgebiete zerstören oder im Gegenteil unattraktive, landwirtschaftlich genutzte Flächen in ein wichtiges neues Naherholungsgebiet verwandeln könnten.<sup>37</sup> Von größter Bedeutung war daher die Frage: Was wird in Zukunft aus dem Gelände? Zusammen mit dem Stadtwald im Süden das Enkheimer und Seckbacher Ried im Nordosten und dem Niederurselerhang kann die Niddaue Teil eines Grüngürtels um die Stadt bilden. Eine Stadt von der Größe Frankfurts war auf den Erhalt großer naturnaher Flächen angewiesen, die als Naherholungsgebiet dienen und gleichzeitig unabdingbare Voraussetzung für ein einigermaßen gesundes und erträgliches Stadtklima waren. Für die Frischluftversorgung der Stadt spielte der

<sup>37</sup> Vgl. Jahns, Hans Martin (1990): Das Gelände der Bundesgartenschau als Teil des Frankfurter Grünparks. In: Zur Natur im Volkspark Niddatal, Frankfurt am Main, S. 5.

Luftaustausch zwischen der erwärmten Stadtluft und der kühleren Taunusluft eine wichtige Rolle.<sup>38</sup>

Neben der Bedeutung des Volksparks Niddatal für das Klima sollte das Gelände auch Ausweichquartier für neue Freigehege des Zoos und eines neuen Botanischen Gartens sein. Das Gelände bestand aus drei verschiedenen Typen von Biotopen: 1. Das Ginnheimer Wäldchen, ein im Wesentlichen vom Menschen gepflanzter Wald, 2. unbewaldete offene Flächen, die durch die Gartenschau geringfügig verändert wurden. Es handelt sich um aufgegebene Kleingärten und ähnlich genutztes Gelände. Es bestand vor allem aus Brombeergebüschen, ehemaligen Streuobstwiesen sowie kleineren Schutt und Unkrautfluren. An dritter Stelle sind die Freiflächen in der Nidda-Aue zu nennen, die bis vor kurzem landwirtschaftlich genutzt wurden. Das Gelände war stark überdüngt und konnte nicht kurzfristig in blumenreiche naturnahe Wiesen verwandelt werden.<sup>39</sup>

Viele wehrten sich gegen die Kommerzialisierung einer „Natur Oase“ durch die Bundesgartenschau und schlossen sich zu der Bürgerinitiative „Die Grünschnäbel“ zusammen. Die Kritik richtete sich gegen die mit der Ausstellung verbundene Vernichtung eines Naturgebietes, die Umwandlung von Teilen des Geländes in einen Rummelplatz und die dauerhafte Einschränkung der Bewegungsfreiheit durch kommerzielle Einrichtungen. Repräsentativen Umfragen zur Folge haben 56 Prozent der Frankfurter schon vor der Eröffnung abgelehnt, die Schau zu besuchen.<sup>40</sup>

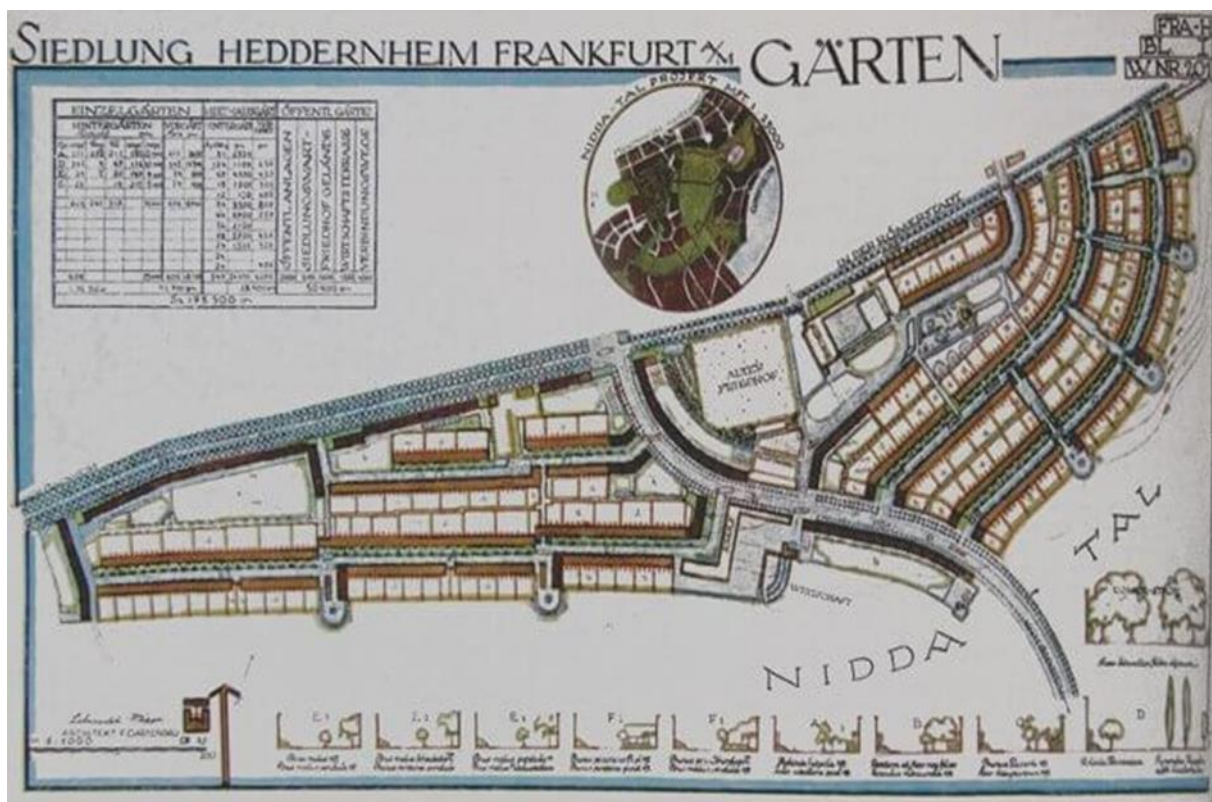
---

<sup>38</sup> Vgl. Jahns (1990), S. 5.

<sup>39</sup> Jahns (1990), S. 8.

<sup>40</sup> Göpfert, Claus-Jürgen (2012): Über den Streit ist Gras gewachsen. In Frankfurter Rundschau vom 5.1. 2012.

## 2.4 Öffentliche Grünflächen innerhalb der Römerstadt



**Abb.:8 Grünplan Römerstadt**

Der Beginn der Bebauung des Niddatals durch den Bau der Siedlung Römerstadt zeichnet sich durch die organische Einbindung der Gebäude in die Charakteristik der Landschaft aus. Nach außen hin ist die Siedlung deutlich abgegrenzt. Im Süden durch eine 4-Meter hohe Stützmauer mit den charakteristischen Bastionen und im Norden durch eine 4-stöckige Häuserzeile. Im Inneren entstehen, durch ein Netz von Wohnstraßen, durch torartige Kopfbauten am Beginn und Fußwegen sowie Haus- und Vorgärten, räumliche Strukturen.<sup>41</sup> Sie ermöglichen es Besuchern, sich ohne Behinderung durch den Autoverkehr, innerhalb der Siedlung zu bewegen. Die Begrenzungen zwischen den Fußwegen und den Wohnstraßen sind für den Benutzer durch die Bepflanzung mit hochrankenden Pyramidenpappeln markiert. Durch den Bau der Rosa-Luxemburg-Straße in den sechziger Jahren wurde die Entstehung eines kommunikationsfördernden Siedlungszentrums verhindert. Der 4-stöckige, geschwungene, mit einem Band von Fachgeschäften und Ämtern versehene Bau in

<sup>41</sup> Vgl. Mohr (1984), S.210.



der Hadrianstraße und der kubische Schulbau markieren heute noch das geplante Zentrum.

Die Stadtplaner (May, Bangert, Boehm) entschieden sich im Falle der Siedlung Höhenblick noch für eine klassische Blockrandbebauung. Im Falle der Siedlung Römerstadt wurde eine Doppelzeilenbebauung und damit der Übergang zur Zeilenbauweise beschritten und mit der Siedlung Westhausen die Hinwendung zur Einzelreihenbebauung vollzogen. Die Einfamilienhäuser der Siedlung Römerstadt, erbaut in Nord-Südausrichtung, waren alle mit einem Vorgarten und einem Hausgarten versehen. Doppelzeilenbebauung bedeutet, dass sich zwei Häuserzeilen spiegelbildlich gegenüberstehen, sodass die beiden Hausgärten aneinanderstoßen und eine Gartenseite sowie eine Straßenseite entsteht. Mit der Planung der Grünflächen innerhalb der Siedlung wurde Leberecht Migge von Ernst May beauftragt. Die nördliche Gebäudezeile besteht aus einem privaten Hausgarten auf der Rückseite, auf der Vorderseite aus einem öffentlichen, tiefen Vorgarten mit 5 m breiter Rasenfläche und straßenseitigem Hauseingang. Die Südzeile der Doppelreihenordnung besteht auf der Vorderseite aus Treppenaufgang mit Schutzmauer als straßenseitiger Hauseingang und einem privaten Hausgarten auf der Rückseite des Reiheneinfamilienhauses. Es finden sich auch Abweichungen von dieser Struktur in der Siedlung. Dieses asymmetrische Straßenprofil dient der besseren Besonnung der Hauptwohnräume<sup>42</sup> und unterstreicht den räumlichen Charakter. Die beiden gegenüberliegenden privaten Hausgärten bilden zusammen einen Weg (Dungweg), der dem Abtransport der Gartenabfälle aber auch als informeller öffentlicher Begegnungsraum (Migge bezeichnet sie als Promenade)<sup>43</sup> fungiert. Analog den typisierten Grundrissen für die Häuser entwickelte Migge typisierte Bepflanzungspläne für die Hausgärten und Vorgärten. Die Vorgärten sind öffentlich zugänglich und wurden durch die „Abteilung Garten und Friedhofwesen“ des 1926 neu geschaffenen Siedlungsamtes einheitlich bepflanzt und gepflegt. Nur ein schmaler Streifen an der Hauswand konnte individuell gestaltet werden. Schling- und Kletterpflanzen an den Hauseingängen sorgen für eine bunte, erfrischende Unterbrechung der Häuserzeile. Laut Migges Freiflächenplan waren für jeden

---

<sup>42</sup> May, Ernst (1928): Grundlagen der Frankfurter Wohnungsbaupolitik. In: Das Neue Frankfurt. Monatsschrift für die Frage der Grosstadtgestaltung, 2.Jhrg. 1928 Heft 7-8, S.118.

<sup>43</sup> Hottenträger, Grit (2017): Das Siedlungsgrün der Römerstadt - ein bemerkenswertes Konzept. In maybrief 47, Frankfurt, am Main, S.15.

Straßenzug eigene Gehölze vorgesehen (z.B. Zierapfel oder Zierkirsche).<sup>44</sup> „[Sie]sollten durch ihre Blüten und sehr schönen Herbstfärbungen die Straßenräume beleben.“<sup>45</sup> Das von der Wohnstraße aus betrachtetem einheitlichem, gepflegtem und ästhetisch anspruchsvollem Erscheinungsbild der Straßenzeile ist bis heute weitestgehend erhalten geblieben und verweist auf den kollektiven Charakter, den die Siedlungen der klassischen Moderne auszeichnen. Die Idee eines modernen Siedlungsvorgartens versteht sich laut Migge als gemeinschaftliche Gartenanlage, die nicht in individueller Gestaltung den einzelnen Häusern zugeordnet ist, sondern auf den gesamten Straßenraum bezogen wird und ihn gestalten soll. Migge erklärte 1913 die Rolle des modernen Vorgartens wie folgt:

*“Unser neuer Vorgarten (...) ist ein Bestandteil des Straßenbildes. Er hat die Aufgabe, in die Straßen unserer Außenviertel erfrischende Vegetation hineinzubringen und mit ihrer Hilfe das Straßenbild formal und farblich in der Wirkung zu steigern und zu charakterisieren.“*<sup>46</sup>

Für die Bepflanzung der Vorgärten waren für die Nordseite sonnenscheinvertragende Sträucher vorgesehen, für die Südseite wurden die breiten Rasenflächen zur Straße hin von niedrigen, freien Sommerblumen begrenzt.<sup>47</sup>

Inwiefern es sich bei den Vorgärten tatsächlich um öffentliche Räume im Sinne von Hannah Arendts Definition der „gleichzeitigen Anwesenheit zahlloser Aspekte und Perspektive in denen ein gemeinsames sich präsentiert“<sup>48</sup> handelt, entscheiden die Anwohner selbst durch das Maß der kollektiven Aneignung des Raumes.

Die Hausgärten sind ihrer Funktion nach Teil des privaten Raumes, quasi als Verlängerung der Wohnfläche. Die Absicht Mays war

*“...jedes Wohnelement in unmittelbarer Verbindung mit einem, auch kleinen Stück Gartenland zu bringen, das heißt den Wohnraum im Hause durch den Gartenwohnraum zu vergrößern und zu ergänzen.“*<sup>49</sup>

---

<sup>44</sup> Hottenträger (2017): S.14.

<sup>45</sup> Ebenda S.15.

<sup>46</sup> Schleuning (2000), S:79.

<sup>47</sup> Migge, Leberecht (1928): Die Großsiedlung, In: Gartenschönheit. Jhrg. 9, Aachen, S. 50.

<sup>48</sup> Arendt (1960): S.56.

<sup>49</sup> May (1930), S.36.

Die Hausgärten wurden anfänglich nach dem Nutzgartenprinzip eingerichtet und unterlagen, wie das Haus, funktionalistischen Kriterien. Dabei legte er, wie bei den Vorgärten, Wert auf eine einheitliche Gestaltung der Gärten, weil nur so ein ruhiges Gesamtbild der Anlage erreicht werden könne.<sup>50</sup> Heute zeigen sie jedoch ein sehr uneinheitliches Bild und sie sind je nach der Interessenlage des Bewohners gestaltet. Der in den zwanziger Jahren vorherrschende kollektivistische Anspruch ging gegenüber dem heute vorherrschenden individualistischen zurück. Ein kleines Indiz für das Scheitern der erhofften, vermeintlich prägenden Kraft des neuen Bauens, sind die Höhen der seitlichen Hecken zur Abgrenzung der Hausgärten voneinander, die nur so hoch sein sollten, dass eine Kommunikation mit dem Nachbarn noch möglich wäre. Das ist jedoch heute überwiegend nicht mehr der Fall.

Migge zeichnete verantwortlich für die gärtnerische Gestaltung der Gesamtanlage. Jeder Bewohner der Römerstadt hatte den Anspruch auf eigene nutzbare Grünfläche, in den Mehrfamilienhäusern wurde den Familien ein außerhalb der Bebauungsflächen am süd-östlichen Rand liegender Schrebergarten zugewiesen, in dem sich Familien selbst im Nebenerwerb mit Gemüse- und Obstanbau sowie Kleintierhaltung versorgten.<sup>51</sup> Sollte z.B. für die Bewohner der Geschosswohnungen eine 1:1 Zuordnung eines Hauses oder Schrebergartens nicht möglich sein, waren auch Kollektivgärten vorgesehen.

Für die Straße "In der Römerstadt" bis zur Einmündung der Hadrianstraße lässt sich aus dem von Migge erstellten Grünflächenplan (Abb.10) eine doppelte und ab der Hadrianstraße eine einfache Alleen-Bepflanzung erkennen. Für die Hadrianstraße war wohl eine einseitige Baumbepflanzung geplant.

In Nord-Südrichtung durchschneiden sechs Fußgängerwege (von Migge Anwohnerpromenaden genannt), laut Migge mit Sitzplätzen versehen, die terrassenförmig, den Höhenlinien folgende Häuserzeilen. Diese, die Wohnstraßen verbindenden Fußwege, enden in den sechs sogenannten Bastionen, die die bis zu 4 Meter hohe Stützmauer prägen und der Siedlung eine markante Stadtsilhouette vermitteln. Es handelt sich dabei um Elemente, die May bereits in seiner Zeit in

---

<sup>50</sup> May (1928), S.124.

<sup>51</sup> Vgl. May (1930), S.47.

Schlesien eingesetzt hat. Die heutige Bepflanzung mit einem hochwachsenden Baumrondell war in Migges Freiraumplan vorgesehen.

Um zumindest für die ersten drei bis fünf Jahre eine fachmännische Unterhaltung der Gartenanlagen sicher zu stellen, empfiehlt Migge die Einsetzung eines Siedlungswartes nebst einer Gärtnerei.<sup>52</sup> Zusammenfassend kann gesagt werden, dass im Wesentlichen das Pflanzkonzept von Migge umgesetzt wurde und bis heute erhalten worden ist. Dies lässt nach Meinung von Experten einen Hinweis auf die gestalterische Qualität zu.<sup>53</sup>

Das von May gewählte Konzept der Integration von Siedlungsbau und Freiflächenplan, dem Wechselspiel von Bebauung und Außenraum, ist heute noch, bzw. wieder, hoch aktuell.

An der Straße "In der Römerstadt", in der Mitte der Siedlung, praktisch als Scharnier zwischen den gebogenen Straßenformationen und den gerade verlaufenden Straßenzügen befindet sich der Heddernheimer Friedhof, als selbstverständliches Siedlungsergänzungsbauwerk, allerdings schon seit 1872 in Betrieb. May war in seiner Funktion als Siedlungsdezernent auch zuständig für das Friedhofswesen. Als Soldat im ersten Weltkrieg wuchs ihm die Aufgabe der Gestaltung der Kriegsgräber für die vielen Millionen an Soldaten und Zivilisten zu.<sup>54</sup> Die schiere Zahl der benötigten Gräber verbot die bisher gepflegte, individuelle und opulente Gestaltung der Grabstätten und forderte eine Vereinfachung und Standardisierung der Friedhöfe und Grabstätten. In seiner Zuständigkeit für das Hochbauamt in Frankfurt in den zwanziger Jahren erließ er Richtlinien für die Gestaltung von Grabstätten. Details dazu werden in einem späteren Kapitel erläutert. Auf dem Heddernheimer Friedhof sind jedoch heute keine Spuren dieser Aktivität mehr zu erkennen.

Heute ist der Friedhof die Begrenzung zu der die Römerstadt durchschneidende Rosa-Luxemburg-Schnellstraße.

Auf der gegenüberliegenden Seite des Friedhofs in östlicher Richtung befindet sich, begrenzt durch die Straße Im Forum, ein Wiesenstück mit einem Spielplatz im

---

<sup>52</sup> ebenda S. 50.

<sup>53</sup> Hottenträger (2017): S.15.

<sup>54</sup> Henderson, Susan. R (2013): Building Culture; Ernst May and the new Frankfurt Initiative 1926-1931, New-York, S.287f.

Zentrum. Im Freiflächenplan der Römerstadt von Migge ist auf dem durch die Rosa-Luxemburg-Straße zerstörten Teil der Fläche eine Kirche vermerkt. Eine geplante Nutzung des Rests der Fläche ist nicht eindeutig.

### 3 Mobilität, Geschwindigkeit und Bewegung im öffentlichen Raum

STRASSENBAHNVERBINDUNGEN VON DER HAUPTWACHE NACH DEN SIEDLUNGEN								
PLAN NR.	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
	WESTHAUSEN	PRAUNHEIM	ROMERSTADT	HOHENBLICK	KRIEGER SIEDL.	LINDENBAUM	HUGELSTR.	RAIMUNDSTR.
LINIE	3	7	23 24 25	13	23 24 25	23	23 24 25	13
UMSTEGO.	SCHONHOF	SCHONHOF	HEDDERNHEIM					
LINIE	18	18	AUTOBUS K					
PLAN NR.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	
	HUGELSTR.	ALTERSHEIM	MARBACHWEG	BERUFST. FRAUEN	BORNH. HANG	RIEDERWALD	RUTSCHLEHEN	
LINIE	23	23 24 25	23 24 25	23	2 6 10 15	3	3	
UMSTEGO.						OSTBAHNHOF	OSTBAHNHOF	
LINIE						18	14	
PLAN NR.	16.	17.	18.	19. 20.	21.	22.	23.	
	TELLER	STRAHENBERGER LEHEN	NONNENPFAD	RIEDHOF OST-WEST	BRUCHFELDSTR.	GOLDSTEIN	TORNOW-OEL.	
LINIE	8	8	8	8	15	15	12	
UMSTEGO.	U N T E R M A I N B R U C K E	UNT. MAINBR.			FRAUENHOFSCH.	FORSTHAUS		
LINIE	16	16	16		1	21		
PLAN NR.	24.	25.	26.					
	HELLERHOF	MAMMOLSH. STR.	ENGELSRUHE					
LINIE	12	12	12					
UMSTEGO.			FLUGPLATZ					
LINIE			AUTOBUS D					
			DALBERGSTR.					
			AUTOBUS I					

Der umstehende Stadtplan wurde aufgestellt durch das städt. Siedlungsamt, Abt. Stadtvormessung. Die Drucklegung erfolgte in „Rupoldruck“ durch die Firma Carl Ruppert, Graphisch-Technische Anstalt, Frankfurt a. M.

Abb.: 9 Straßenbahn und Busverbindung zwischen den Siedlungen und der Hauptwache

Die Straßen der europäischen Städte prägen ihren Charakter. Vergleicht man die Straßen der Römerstadt mit den Rippen eines menschlichen Knochengerüsts, dann ist die in südwestlicher Richtung verlaufende „Hadrianstraße“ das Rückgrat der Römerstadt.

Östlich der „Hadrianstraße“ verlaufen die Straßen, „Im Heidenfeld“, „An der Ringmauer“, „Am Forum“, westlich davon die „Mithrasstraße“ und die Straße „Im Burgfeld“, die „Hadrianstraße“ selber mündet ein in die Straße, „In der Römerstadt“. Sie sind vorgesehen als Zubringer zu und von den Wohnungen. Es gibt bis heute keine Straßenkreuzungen mit Ampelanlagen, sondern nur T-förmige Einmündungen. Als Ganzes betrachtet wirkt das Bild der Straßenführung dynamisch, expressionistisch, die Höhenlinien des Niddaltals markierend. Die beiden westlichen Straßen verlaufen parallel in strenger Ost-West Richtung. Sie sind an zwei Stellen, um den Eindruck von Monotonie zu vermeiden, um eine Haustiefe versetzt und bilden so zusammen mit den an der Öffnung zu den Bastionen errichteten Geschossbauten einen platzartigen öffentlichen Raum.<sup>55</sup> Im Kontrast dazu sind die östlichen Straßen halbrund gebogen

<sup>55</sup> Vgl. Schleuning (2000), S.78.

und verlaufen von der Straße „In der Römerstadt“ zur „Hadrianstraße“. Beide Straßentypen, die Geradlinien, wie auch die Gebogenen, berühren sich an der Hadrianstraße in Gestalt zweier Großbauten. Bei Mohr / Müller heißt es dazu:

*“Sie fassen, jeder für sich, die beiden Bewegungen der Siedlungsteile in einem Baukörper zusammen, sie sind damit deren gesteigerter architektonischer Ausdruck. Es ist der oberhalb der Straße gelegene, große geschwungene Baukörper eines viergeschossigen Wohnblocks, dessen gemeinschaftsbildende Funktion darauf fußt, dass in seinem Erdgeschoss die Einkaufsläden für die Siedlung untergebracht sind. Unterhalb davon liegt die mit versetzten, geschlossenen und rechteckigen Kuben gestaltende Reformschule.”<sup>56</sup>*

Die Einkaufsläden als halböffentliche Räume haben jedoch seit dem Bau des Einkaufszentrums Nord West Centrum ihre kommunikative und gemeinschaftsbildende Funktion verloren. Sie enthalten keine Geschäfte mehr des täglichen Bedarfs.

Dieses Konzept der beiden in der Hadrianstraße einfließenden Siedlungsflügel wurden durch den Bau der Rosa-Luxemburg- Straße in den sechziger Jahren unterbrochen.

Die Fahrbahnbreite ist knapp und reicht gerade für zwei Autobreiten, wobei eine Spur durch den ruhenden Verkehr blockiert ist. Dreigeschossige Mehrfamilienhäuser an dem Übergang der Wohnstraßen zur Hadrianstraße schaffen eine torartige Situation, die den abgeschlossenen Raumcharakter der Wohnstraßen verstärkt. Für Fußgänger sind zusätzlich die bereits erwähnten Querwege vorgesehen. Ausgeführt, teilweise als Hausdurchgänge, enden die Querwege an den sieben Bastionen der südlichen Siedlungsbegrenzung. Gesammelt wird der Verkehr in der „Hadrianstraße“ und abgeführt in östlicher und westlicher Richtung durch die Straße „In der Römerstadt“. Die Hadrianstraße ist eine Sackgasse. Sie endet in südlicher Richtung unvermittelt kurz vor der Nidda an einem Minigolfplatz und den Resten einer abgebrannten Gastwirtschaft. Das Ende ist trostlos. Der Zustand ist unwürdig für eine Siedlung, die die Aufnahme in die Liste des Weltkulturerbes plant. Vorgesehen war die Verlängerung

---

<sup>56</sup> Mohr (1986), S.193.

der Hadrianstraße in südlicher Richtung, zur Siedlung Höhenblick und damit zur Kernstadt.

Interessant ist, dass auf den historischen Aufnahmen keine Autos oder Garagen in den Straßen der Römerstadt oder den anderen May-Siedlungen zu sehen sind. Erst spätere Wohnungsprojekte, wie die Raimundstraße, berücksichtigen Garagen für private PKWs.<sup>57</sup> Die Bilder der Römerstadt mit den leeren Straßen lassen nicht ahnen, dass die damals gewollte Ästhetik der Straße heute mit den dauerparkenden Kraftfahrzeugen zerstört ist, zumindest jedoch verändert wird. Hat man damals schon



**Abb.: 10 Hauseingänge in der Römerstadt**

geahnt, dass der Gemeingebrauch des Automobils zu enormen Veränderungen in der Ästhetik der Architektur führen würde?

In den zwanziger Jahren war die Maschinenästhetik des Automobils oder auch die Ästhetik des Passagierdampfers Ausdruck von Modernität und Inspiration für die Architekten der Moderne. Der Bau eines Hauses und seine Funktionalität sollten genauso effektiv wie eine Maschine sein. Le Corbusier schuf konsequenterweise den Begriff der Wohnmaschine, um die Verbindung zwischen Technik und Architektur zu verdeutlichen. Das Auto und die Geschwindigkeit, also die Bewegung galten als Sinnbild der Ingenieursleistung und wurde zum Vorbild für die moderne Architektur. Die Bewegung entwickelte sich zu einem untrennbaren Element der Architektur, um

---

<sup>57</sup> Vgl. Henderson (2013), S.490.



die Verbindung zwischen Technik und Architektur zu manifestieren.“<sup>58</sup> Für viele Architekten der Moderne zu Beginn des zwanzigsten Jahrhunderts entwickelte sich Funktionalität und Effektivität zu einem untrennbaren Element der Architektur <sup>59</sup> und wurde so zum Leitmotiv im Diskurs der Moderne. Es (das Automobil) injizierte die Geschwindigkeit, d.h. die Relativierung von Raum und Zeit in die europäische Stadt, die, bis auf wenige Ausnahmen, durch ihre engen Gassen und Plätze historisch geprägt war und dadurch von der Autoflut überfordert wurde.

Andererseits schenkte sie den Menschen individuelle Mobilität. Eine Vorstellung von den negativen Folgen der massenhaften Verwendung des motorisierten Personenverkehrs schien in weiter Ferne zu liegen.

Die Beschleunigung des Bauens durch Typisierung und industrielle Vorfertigung, d.h. die Geschwindigkeit im Bauen, war der Erfolgsfaktor im Projekt des Neuen Bauens. Das Hochbauamt entwickelte ein Verfahren zum Ersatz der Ziegelwände durch vorgefertigte Zementplatten. Ernst May erprobte die industrielle Vorfertigung von Gebäudeteilen, um die Geschwindigkeit des Bauens zu erhöhen. Seine Mitarbeiterin, Margarete Schütte-Lihotzky, analysierte die Schrittfolge bei der Küchenarbeit, um die Hausarbeit effektiver zu gestalten.

Alles war auf Geschwindigkeit hin ausgerichtet. In vielen Bereichen spielte sie nun eine zentrale Rolle. Zum Beispiel als Geschwindigkeit des Bauens, der Hausarbeit, der Atlantiküberquerung und der Automobilrennen. So gab es 24 Stunden Fahrradrennen, und Ernst May hatte in seinem Büro ein Schild mit der Aufschrift „Fasse Dich kurz“. Die neue Ökonomie der Zeit und der Effektivitätssteigerung wurde auf den Hausbau und die Architektur übertragen. Ein Beleg für den Einfluss der Geschwindigkeit auf die Architektur spiegelt sich bereits 1917 in einer Feststellung des Architekten Peter Behrens (1868-1940) wider:

*„Eine Eile hat sich unser bemächtigt, die keine Muße gewährt, sich in Einzelheiten zu vertiefen. Wenn wir im überschnellen Gefährt durch die Straßen unserer Großstädte jagen, können wir nicht mehr die Einzelheiten der Gebäude gewahren, ebenso wenig wie vom Schnellzug aus Städtebildern, die wir in*

---

<sup>58</sup> Vgl. Le Corbusier (1964): Feststellungen zu Architektur und Städtebau (Bauwelt Fundamente Nr. 12), Braunschweig/Wiesbaden (2. Auflage), S.88.

<sup>59</sup> Klotz, Heinrich (Hg.), (1986): Ernst May und das Neue Frankfurt 1925-1930. Redaktion Rosemarie Höpfner u. Volker Fischer, Katalogbuch zur gleichnamigen Ausstellung im Deutsches Architekturmuseum Frankfurt a.M., 13.12.1986 – 15.2.1987, Berlin, S.67.

*schneller Flucht des Vorbeifahrens streifen, anders wirken können als nur durch ihre Silhouette. Die einzelnen Gebäude sprechen nicht mehr für mich. Einer solchen Betrachtungsweise unserer Außenwelt, kommt nur ein Bauwerk entgegen, das möglichst geschlossene, ruhige Flächen zeigt und durch seine Bündigkeit keine Hindernisse bietet.“<sup>60</sup>*

In einem Artikel der NZZ zur Veränderung des Stadtbildes durch die Geschwindigkeit heißt es: „Damit werden die Veränderungen deutlich, die sich durch die Dynamisierung und Beschleunigung der Wahrnehmung für Architektur und Stadt ergeben würden.“<sup>61</sup>

Die Anforderung an die Qualität der Oberfläche ist jedoch abhängig von der Art des Fahrzeugs und seiner typischen Geschwindigkeit. Das führt zwangsläufig zu mehr Glätte der Oberfläche. Mehr Glätte bedeutet mehr Schönheit.<sup>62</sup>



**Abb.: 11 Mercedes Roadster vor Le Corbusier Haus in der Weissenhof Siedlung**

Die Bedeutung, die dem Auto und der Mobilität allgemein zugewiesen wurde, zeigen die Ausgaben der Zeitschrift „Das Neue Frankfurt“, die sich ausschließlich mit dem Thema der modernen Transportmittel, Ökonomie und der Ästhetik befassten.<sup>63</sup>

<sup>60</sup> Mohr, (1984), S.188.

<sup>61</sup> Stierli, Martina (2008): Die Stadt als Bild. Stadtbild in der Krise. In Neue Zürcher Zeitung v. 1.11.2008

<sup>62</sup> Han, Byung-Chul (2005): Die Errettung des Schönen. Frankfurt am Main, S.9 ff.

<sup>63</sup> DNF (1929): PS Verkehr. Heft 7/8, 3. Jhrg. und DNF (1931): Das Kleinauto. Heft 3, 5. Jhrg.

Als Beleg für die gegenseitige Befruchtung moderner Architektur mit dem Automobil, zeigt das historische Foto eines Mercedes Roadster von 1928, bei dem offensichtlich versucht wird, das Image des Einen, der modernen Architektur auf das noch hölzernen wirkende Design des Automobils zu übertragen oder umgekehrt, die Ästhetik des Corbusier-Hauses erhält eine Aufwertung durch die Strahlkraft des Automobils. Das Bild lässt beide Interpretationsmöglichkeiten zu.

Das enge Verhältnis zwischen der Architektur und der Automobilindustrie belegt auch die Tatsache, dass Autobauer immer wieder Architekten mit der Gestaltung eines Automobils beauftragten, z.B. (Le Corbusier, Gropius, Frank Lloyd Wright, Mario Bellini, Renzo Piano... ).<sup>64</sup>

Das Foto ist zugleich ein Beleg für das noch vorhandene tradierte Rollenverständnis von Mann und Frau in der postfeudalen Gesellschaft. Die moderne Architektur dient zwar hier als Werbeträger für das moderne Transportmittel Automobil, aber die abgebildete Frau sitzt nicht am Steuer, sondern dient nur als ästhetisches Beiwerk und selbst wenn sie am Steuer sitzen würde, werden mit der abgebildeten Frau, Emotionen vermittelt, die nichts direkt mit der Funktion des Automobils zu tun haben. Umgekehrt könnte das aktuelle Automobil auch als Werbeträger für die moderne Architektur gelten. Bei Betrachten des Bildes fällt ebenso auf, dass die Ästhetik moderner Architektur viel stärker nachwirkt als das Design des abgebildeten Mercedes Roadster.

Wie das Werbefoto belegt, war das Auto ein reiner Luxusartikel, und es wurde erst nach dem Zweiten Weltkrieg ein Massenphänomen. Auch wenn Gropius für die Adler Werke ein Automobil gestaltet hat, May in seinem Wohnhaus ein Exemplar in der Garage stehen hatte, keiner konnte damals vorhersehen, welche Auswirkung die Verbreitung des Personenverkehrs mit Hilfe des Automobils haben würde. In Das Neue Frankfurt (DNF) von 1930 nimmt er erstmalig Stellung zu dem durch das Auto verursachte Problem des Parkens, auch wenn er das Thema fokussiert auf das damals unter Arbeitern am verbreiteten Individualtransportmittel, dem Motorrad. Er schrieb dazu:

---

<sup>64</sup> Penzel, Matthias (2011): Die Disziplinlosen- Architekten als Autodesigner. In Der Spiegel Mobilität 18.11.2011. Auch abrufbar im Internet: URL: <https://www.spiegel.de/auto/fahrkultur/architekten-als-autodesigner-die-disziplinlosen-a-793070.html>. 16.03.2022.

*„Die fortschreitende Absenkung der Preise für Motorräder und Automobile wird künftighin auch das Problem der Versorgung von Siedlungskomplexen mit Garagen aufwerfen. In der Siedlung auf dem Tornow'schen Gelände ist diese Frage in der Weise gelöst, dass in den Hochkellern Abstellkammern ebener Erde eingebaut sind, so dass die einzelnen Familien dort nicht nur die Fahrräder, sondern auch Motorräder unterzustellen in der Lage sind. Ausgesprochene Garagen werden zum ersten Mal in der Siedlung Miquelstraße vorgesehen, da die Zusammensetzung der dortigen Siedlerschaft das Bedürfnis für die Errichtung solcher Garagen als gegeben erscheinen lässt. Auch in der Siedlung Goldstein sind Garagenbauten geplant. In beiden Fällen erfolgt die Anordnung dieser Baulichkeit in der Weise, dass sie längs den Verkehrsstraßen als niedrige Verbindungsbauten zwischen den Köpfen der senkrecht zur Wohnstraße angeordneten eingefügt werden“.<sup>65</sup>*

Eine Entwicklung hat jedoch May damals schon vorweggenommen, nämlich die Trennung von Autoverkehr und Fußgänger durch eine von den Wohnstraßen getrennte Binnenstruktur für Fußgänger bestehend aus den Querwegen, den Dungwegen und den Wegen zwischen Siedlungsrand und Schrebergärten.

Heute muss mit Recht gefragt werden, wieso das Auto wie selbstverständlich die dominierende Rolle im Straßenverkehr einnimmt. Ist es vielmehr nicht so, dass

*„...das Abstellen des Autos auf der Straße [ist] nicht -wie wir alle heute, uns glauben machen wollen ein Teil des Gemeingebrauchs, sondern eine Zweckentfremdung, die sich erst in den letzten vierzig Jahren eingebürgert hat und nichts anderes darstellt als eine Beschlagnahme öffentlichen Raumes für private Zwecke?“<sup>66</sup>*

Das Auto ist heute fester Bestandteil der gesellschaftlichen Realität. Es geht inzwischen darum, den motorisierten Individualverkehr durch eine veränderte Technik in das Mobilitätsspektrum als notwendiger Mitnutzer im öffentlichen Raum zu optimieren. Die historischen Städte waren allerdings nur für Fußgänger gemacht.

---

<sup>65</sup> May, Ernst (1930): Fünf Jahre Wohnungsbautätigkeit in Frankfurt am Main. In DNF 1930, Heft 2 /3, S.49.

<sup>66</sup> Selle (2003), S.52.

Die Entscheidung von May für die Wahl eines Trabantenstadtkonzepts zur Lösung der Wohnungsnot in den zwanziger Jahren des vorigen Jahrhunderts hatte zur Konsequenz, dass der berufstätige Teil der Bewohner nun täglich zwischen Trabant und Kernstadt pendeln musste, so dass sich ihr Weg zum Arbeitsplatz wesentlich verlängerte. Eine ausreichende Bereitstellung von neuen Arbeitsplätzen durch Ansiedlung von Gewerbe in Heddernheim war, wie in dem Gartenstadtkonzept eigentlich vorgesehen, in einem kurzen Zeitraum nicht zu erwarten. Die mit der Trabantenstadtkonzept faktisch verbundenen Trennung von Wohnung und Arbeitsplatz führte zwangsläufig zu einer Überforderung der Kernstädte. Heute ist die Situation so zugespitzt, dass man in einigen Metropolen entschieden hat, den privaten Autoverkehr weitestgehend aus den Innenstädten zu verdrängen.

Die verkehrstechnische Anbindung der Siedlungen des Niddatalprojekt Westhausen, Praunheim, Römerstadt und Höhenblick, war noch Jahre nach dem Einzug in die Siedlungen, Anlass für Kritik der Bewohner. Im Rahmen einer öffentlichen Debatte in der Siedler Zeitschrift „Die Siedlung“ 1932 wurde die fehlende direkte Anbindung der Trabanten an die Kernstadt und das damit verbundene häufige Umsteigen und die Überfüllung der Buslinien und Straßenbahnen bemängelt. Daher fordern die Römerstädter unmissverständlich, dass der vorhandene Bus durch eine Straßenbahn ersetzt werde, damit sie schneller und ohne zusätzliches Umsteigen, in die Innenstadt gelangen können.<sup>67</sup> Erleichterung für die Siedler Westhausens und dem westlichen Teil Praunheims brachte die Eröffnung der Straßenbahnlinie 2 mit der Endstation an der Ecke Heerstraße im Jahre 1932.

Bereits im Vorfeld der Planung der Siedlung Römerstadt wurde in einer Sitzung des Aufsichtsrates der städtischen Mietheim AG, 1926 unter Vorsitz von Ernst May, das Problem der Entfernung der Siedlung von dem nächsten Straßenbahnanschluss und die damit verbundene räumliche und zeitliche Distanz zur Innenstadt diskutiert. Wohl ein deutliches Signal, das dem Wohnungsbau durch May gegenüber der verkehrstechnischen Erschließung erste Priorität eingeräumt wurde. Die Beliebtheit der Siedlung nahm dadurch keinen Schaden.

---

<sup>67</sup> Protokoll einer Mieterversammlung der Römerstadt-Siedler. Im April 1932. In: Der Siedler, Monatsschrift für gemeinnützige Wohnungs- und Siedlungswirtschaft. Frankfurt a.M. S. 142ff.

Endlich, im Jahre 1974, erhielt dann die Römerstadt im Rahmen der Verlängerung der Linie A1 (der heutigen Linie U1) vom Nordwestzentrum bis Ginnheim um zwei zusätzliche Stationen, einen eigenen Anschluss an das Netz der U-Bahn Frankfurt. Die zur Fahrplanumstellung Winter 2010 eingeführte Linie U9 bedient diese Haltestelle ebenfalls. Für viele Frankfurter war das nun der Übergang von „Neu-Marokko“, wie die Siedlung von ihren Nachbarn liebevoll genannt wurde, zur Vorzeigesiedlung par excellence.<sup>68</sup>



**Abb.: 12 U-Bahnstation Römerstadt**

---

<sup>68</sup> Lauer, Heike (1988): Von Neu-Marokko zur Vorzeigesiedlung par excellence. Zur Sozialgeschichte der Siedlung Römerstadt. In: Walter Prigge / Hans-Peter Schwarz (Hrsg.) Das Neue Frankfurt: Städtebau und Architektur im Modernisierungsprozess 1925 bis 1988 Frankfurt, S.19-40.

### 3.1 Der Bau der Rosa-Luxemburgstraße (Nord-Weststraße)<sup>69</sup>



**Abb.: 13 Straßenverlauf nach Bau der Rosa-Luxemburgstraße**

Bei der Planung der Nordweststadt <sup>70</sup> (eine Großsiedlung für 15.000 Menschen mit Einkaufszentrum) 1958, die nördlich der Römerstadt errichtet wurde, sollte von Anfang an eine direkte Verkehrsverbindung zur Kernstadt realisiert werden. Leider lag die Römerstadt wie ein Riegel zwischen Kernstadt und der geplanten Nordweststadt. Der Ausbau der Hadrianstraße als Zubringer zur Nordweststadt wurde verworfen, da er von der Breite nicht ausgereicht hätte den Autoverkehr als auch eine Schnellbahn aufzunehmen und den Abriss einiger Siedlungshäuser zur Konsequenz gehabt hätte.

Der Ideologie der autogerechten Stadt folgend, sah der Siegerentwurf für die Nordweststadt, eingereicht von dem ehemaligen Mitarbeiter von Ernst May, Walter Schwagenscheid, eine vierstreifige Stadtautobahn (erbaut 1974 – 1980) mitten durch die Römerstadt vor. Eine besondere Rolle spielte dabei ein Bunker aus dem zweiten Weltkrieg, der im Gegensatz zu einigen Wohnhäusern, nicht abgerissen werden durfte. Sowohl die Bewohner, vertreten durch die Interessengemeinschaft Römerstadt (gegründet 1928), als auch May persönlich, versuchten die Durchschneidung der Römerstadt zu verhindern. Auch die Kontaktaufnahme der Interessengemeinschaft Römerstadt zu den wichtigsten deutschen Architekturfakultäten und Architekten wie Gropius und Mies van der Rohe brachte keine Änderung der Planung. Überlegungen,

<sup>69</sup> Siehe ausführlich dazu den Artikel von Florian Seidel im maybrief 46, S.20 f.

<sup>70</sup> Geplant war wohl die Bildung eines neuen Stadtteils durch Zusammenfassung der Siedlung Römerstadt und den Dörfern Praunheim, Niederursel und Heddernheim. Siehe: Krakies (1988), S.85.

wie die Umfahrung der Römerstadt oder die Untertunnelung,<sup>71</sup> wurden u.a. aus Kostengründen verworfen. Zur Beruhigung der Gemüter, berief die Stadt Frankfurt May in die Jury des geplanten städtebaulichen Wettbewerbs. Sein Bestreben, nach einer alternativen Verkehrslösung blieb ohne Erfolg. Schlussendlich kam es 1961 zu einem Treffen zwischen dem Planungsdezernenten Kampffmeyer, dem Verkehrsdezernenten Möller und Ernst May bei dem die heutige Trassenführung festgelegt wurde.<sup>72</sup> Der Zweite Weltkriegsbunker wurde dabei elegant umfahren. Die U-Bahn folgte der Schnellstraßentrasse mit einer U Bahnstation für die Römerstadt. Die Streckenführung der Schnellstraße und der U-Bahn sah die Überquerung der tiefergelegten Hadrianstraße und der Vernichtung der Freifläche, die als Siedlungszentrum für kollektive Funktionsbauten vorgesehen war, vor. Damit wurde die Römerstadt endgültig als reine Schlafstadt manifestiert und verlor den Charakter eines Trabanten im Sinne von Unwinn. Gegenüber der vorhergehenden Situation, bei der nur eine Busverbindung zur City führte, wurde die direkte Anbindung an die Kernstadt mit Hilfe der U-Bahn, wohl von den Anwohnern als positiv empfunden <sup>73</sup>, jedoch nicht die Durchschneidung der Siedlung.

War Ernst May als Jurymitglied für den Bau der Nord-West-Stadt noch ein Befürworter der autogerechten Stadt, so überraschte er in einem Interview mit dem Nachrichtenmagazin Der Spiegel 1963 mit der Forderung nach Sperrung der Innenstädte für den Berufsverkehr. Seine Idee der Trabantenstädte war insoweit gescheitert, da die Trabanten nicht wie in dem ursprünglichen Konzept der Gartenstadt aus England ausreichend Arbeitsplätze bereitgestellt werden konnten. Sein Plan sah nun vor, durch ein „park und ride System“ den Berufsverkehr auf öffentliche Verkehrssysteme umzuleiten und damit einer Verstopfung der Innenstädte vorzubeugen.<sup>74</sup>

---

<sup>71</sup> Kunze, Roland (1992): Mieterbeteiligung im sozialen Wohnungsbau. Entstehung und Entwicklung der Mietervertretungen in den Siedlungen der Gemeinnützigen Wohnungsunternehmen, Hochschulschrift der Gesamthochschule Kassel, Kassel, S.47.

<sup>72</sup> Vgl. Seidel, Florian (2017): „...mit guten Vorsätzen gepflastert.“ – Die Straße durch die Römerstadt und Ernst Mays, Beitrag, in: Maybrief 46, S.20.

<sup>73</sup> Vgl. Lauer, Heike (1990): Leben in neuer Sachlichkeit. Zur Aneignung der Siedlung Römerstadt in Frankfurt am Main., Frankfurt, S. 92.

<sup>74</sup> May (1963), S.183.



## 4 Neues Design für den Neuen Menschen oder die Gestaltung des öffentlichen Raumes

Die hochgelegte U-Bahnstation Römerstadt ist der zentrale ÖPNV-Zugang zu einem der bedeutendsten Siedlungsbauten der frühen Moderne. Sie wurde am 29. September 1974, im Zuge der Verlängerung einer schon bestehenden U-Bahnstrecke, 44 Jahre nach Fertigstellung der Siedlung Römerstadt, in Betrieb genommen.

Die Strecke der U-Bahn wird vor der Station Römerstadt als Hochbahnstrecke geführt, mittig zwischen den Trassen einer Schnellstraße.<sup>75</sup> Beide durchschneiden die Römerstadt. Um das zu ermöglichen, musste die Hadrianstraße, die zentrale Straße der Siedlung, tiefer gelegt werden. Die Bahnsteige wurden auf voller Länge mit einer Beton-Faltwerk Konstruktion überdacht. Zugänge befinden sich an den Bahnsteigenden zur Straße In der Römerstadt und Hadrianstraße.<sup>76</sup> Die Station wurde teilweise mit einem Kachelmuster nach Vorschlägen des Designers Friederich Ernst von Garnier versehen.<sup>77</sup> Die Beschilderung ist klar gegliedert, informativ und führt den Besucher sowohl zum überdachten Treppenabgang zur Hadrianstraße als auch zum Treppenaufgang zur Straße In der Römerstadt. Die sehr flachen Stufen ermöglichen die Benutzung eines Rollators. Da ein Aufzug fehlt, ist die Station nicht barrierefrei.

Folgt man dem Weg herunter auf die Ebene der Hadrianstraße geht der Besucher durch ein halbdunkles, nach Urin riechendes gekacheltes Zugangsbauwerk mit Resten einer zerstörten Informationstafel. Man verlässt den Raum mit Blick auf einen hässlichen, bedrückend wirkenden Betonbunker aus dem Zweiten Weltkrieg, beschmutzt mit Taubenexkrementen und nichtssagenden Malereien. Über den Köpfen der Besucher verläuft die Trasse der U-Bahn und der Schnellstraße. Der Platz vor dem Bunker hat keine definierte Funktion. Sie ist gleichermaßen Autoabstellplatz, Müllkippe und Zugang zur Niddatal-Aue. Der Zustand der U-Bahnstation Ausgang Hadrianstraße und seines Umfeldes stehen in krassem Gegensatz zu den Idealen der für die Erbauung der Römerstadt verantwortlichen Architekten des Neuen Frankfurt, die den Menschen dieser Zeit den Raum und die Ideale einer neuen Zeit baulicher Gestalt geben wollten.<sup>78</sup>

---

<sup>75</sup> U-Bahnhof NordWestZentrum, [https://de.wikipedia.org/wiki/U-Bahnhof\\_Nordwestzentrum](https://de.wikipedia.org/wiki/U-Bahnhof_Nordwestzentrum), 17.4.2021 02:10.

<sup>76</sup> Vgl. Krakies (1988): S.89.

<sup>77</sup> Vgl. Krakies (1988): S.92.

<sup>78</sup> Vgl. Klotz (1986). S.85.

Bevor man über das hier Beschriebene den Kopf schüttelt, sollte man jedoch überlegen, ob sich nicht eine Chance bietet, einem öffentlichen Raum, bei dem sich Vergangenheit und Gegenwart in einer solchen Weise durchdringen, eine neue, angemessene Gestalt zu geben?

Als die Siedlung Römerstadt in der Zeit zwischen 1927/1928 als Teil des Wohnungsbau- und Modernisierungsprogramms das Neue Frankfurt erbaut wurde, befand sich Frankfurt in einer wirtschaftlichen und kulturellen Neuausrichtung.<sup>79</sup> Es galt, das Modell der Utopie des Neuen Menschen zu konkretisieren. Von einer elitären Gesinnung sollte der Bogen zur sozialen Hinwendung zum Menschen gefunden werden. Fritz Wichert, der Leiter der Frankfurter Kunstschule, forderte „mit einem alles durchdringenden Schöpfertrieb, den Gestaltungsgedanken auf die ganze Sichtbarkeit der Stadt zu übertragen.“<sup>80</sup> Dabei bezog sich der Gestaltungswille auch auf den Menschen. Konkret äußert sich Wichert, wie folgt zur Wechselwirkung zwischen dem Menschen und dem von ihm selbst geschaffenen Umfeld:

*„Die Baukunst als Gehäuse, als Umgebung, als Milieu, von Menschen geschaffen, strahlt bildende Kraft aus und gestaltet so wiederum, von sich aus dem Wesen des Menschen. Geformtes formt...Mensch und Menschenwerk stehen in dauernder Wechselwirkung. Am kürzesten gefasst: Neuer Mensch fordert neues Gehäuse, aber neues Gehäuse fordert auch neue Menschen.“<sup>81</sup>*

Das Projekt der Reformschulen in Mays Bauprogramm war eine konkretere Strategie zum Erreichen dieses Ziels als die reine Architektur.<sup>82</sup>

Zur Schaffung des „Neuen Gehäuses“, der Architektur des Neuen Bauens, hatte der Frankfurter Oberbürgermeister Ernst May mit einer umfangreichen Kompetenz ausgestattet. Zu seinem Verantwortungsbereich gehörte unter anderem die Bauberatung, geleitet von Adolf Meyer, dem ehemaligen Mitarbeiter von Gropius in Weimar, die auch externe Bauherren zu ästhetischen Fragen im Sinne des Neuen Bauens beriet, eine für die umfassende Gestaltung der Stadt Frankfurt zentrale Stelle. Da sich nun die Möglichkeit eröffnete die Darlehensvergabe an ästhetische Vorgaben

<sup>79</sup> Vgl. Klemp, Klaus (2019): Grundlagen des Neuen Frankfurt. In: Klemp, Klaus / Annika Seelmann / Mathias Wagner K: Moderne am Main 1919-1933. (Katalogbuch zur gleichnamigen Ausstellung im Museum Angewandte Kunst, Frankfurt am Main, S.12ff.

<sup>80</sup> Wichert (1927), 261ff

<sup>81</sup> Wichert (1928): S.233.

<sup>82</sup> Vgl. Henderson (2013): S.318ff.

zu knüpfen.<sup>83</sup> Für die durchgehende Modernisierung Frankfurts spielte die personelle Verzahnung zwischen Mays Dezernat und der Frankfurter Kunstschule eine große Rolle. Mitarbeiter des Hochbauamtes, wie der Leiter der Abteilung Typisierung Egon Kaufmann und der Leiter des grafischen Büros Hans Leistikows, erhielten Lehraufträge an der Kunstschule und Lehrer der Hochschule wie Franz Schuster wurden mit städtischen Aufträgen betraut, wie die Erstellung von Modellen für das Möbelprogramm der Siedlung und sorgten so für eine starke kulturelle Prägung des gesamten städtischen Lebensraumes.<sup>84</sup>

In dem Ausstellungskatalog zur Ausstellung „Neuer Mensch, Neue Wohnung“ heißt es auf Seite 16 bezüglich der Formung des Neuen Menschen:

*„Nicht mehr die Nachahmung der formbewussten Eliten, sondern der planvoll gelenkte Umbau der Großstadt, die mit neuen Wohntrabanten umgeben wird, führt zum veredelten Massenmenschen. Dieser verlässt die unhygienische alte Stadt, um in Licht, Luft und Sonne ein neues Leben zu führen.“<sup>85</sup>*

Auch wenn Graf Kessler, wie aus seinen Tagebuchaufzeichnungen zu entnehmen ist, glaubte, seinem Besucher dem Künstler Maillot, bereits im neu eröffneten Stadionbad und der Römerstadt den „Neuen Menschen“ gezeigt zu haben,<sup>86</sup> ist wohl eher Wolfgang Pehnts pessimistische Einschätzung des „Alten Adam, der Normalbürger [mit] seinen Lebensgewohnheiten, seinen Überforderungen, seinen überlieferten Denkmustern.“<sup>87</sup> realistisch. Denn der „Neue Mensch“ bezog die Neuen Siedlungen und blieb der „Normalbürger“. Durch die Übernahme des Begriffs des „Übermenschen“ von Nietzsche durch die Nationalsozialisten und den damit verbundenen Folgen aber auch durch die menschenverachtenden sozialistischen Ideologien wurden für die Nachkriegs- und poststalinistische Gesellschaft eine positive Diskussion zu dem Thema sehr erschwert.

Die hier wiedergegebene Beschreibung des aktuellen Zustandes des Umfeldes der U-Bahnstation Römerstadt und der offensichtlichen Gleichgültigkeit, mit der der Zustand hingenommen wird, zeigt, wie wenig geblieben ist von dem einstmals beschriebenen

---

<sup>83</sup> Vgl. Quiring (2011): S.93.

<sup>84</sup> Vgl. Klotz (1986): S. 26.

<sup>85</sup> Voigt (2019): S.16.

<sup>86</sup> Kessler (1982): S.661.

<sup>87</sup> Quiring (2011): S.105.

Gestaltungswillen und der erzieherischen Kraft der Moderne der zwanziger Jahre. Die Moderne dagegen verlor unter dem Druck der zunehmenden Ökonomisierung ihr „warmempfindendes Herz“<sup>88</sup>. Dabei wurde in der Architektur, der Produktgestaltung und der visuellen Kommunikation Wegweisendes und bis heute Beständiges geleistet.

---

<sup>88</sup> DNF Heft 5 1928, S.77.

#### 4.1 Neues Corporate Design für das Neue Frankfurt

Ein wichtiger Impuls für die Transformation von Frankfurt am Main zu einem Zentrum der Frühen Moderne war der Wechsel des Grafikers und Künstlers Hans Leistikow<sup>89</sup> und seiner Schwester, der Fotografin Grete Leistikow<sup>90</sup> von Breslau nach Frankfurt am Main. In Breslau arbeitete Hans Leistikow zusammen mit Ernst May an einer Farbgestaltung für die dortigen Siedlungen der schlesischen Heimstätten. May berief ihn in Frankfurt als Leiter des städtischen grafischen Büros. Seine Aufgabe betraf die Neugestaltung sämtlicher im Umlauf befindlichen und neuen Dokumente. Dazu gehörte auch die Gestaltung von zahlreichen Ausstellungen und Plakaten, z. B. für die Städtischen Bühnen und die aufstrebende Frankfurter Messe, die Neue Messe Frankfurt.

Die Neue Messe Frankfurt gehörte zusammen mit einem Autobahnprojekt und dem



**Abb.:14 Neue Messe Frankfurt 1927**

Ausbau des Flughafen Frankfurt zu dem wirtschaftlichen Entwicklungsprogramm der zwanziger Jahre für das Rhein-Main Gebiet. Eine wichtige Rolle spielte dabei Otto Ernst Sutter (1884-1970)<sup>91</sup>, der in Verbindung mit dem Geschäftsführer des Deutschen Werkbundes, den späteren Bundespräsident Theodor Heuss, die Messe Frankfurt als

Exportmesse gegenüber der Leipziger Frühjahrsmesse erfolgreich positionierte.

Die Messe- Infrastruktur, dazu gehörte auch das sogenannt Werkbundhaus<sup>92</sup>, wurde vom Hochbauamt für die Vermittlung seiner Vorstellungen durch Bauausstellungen genutzt, für deren einheitliche Gestaltung Leistikow verantwortlich zeigte. Aufgrund seines Interesses an der Entwicklung der modernen Typografie, verwendete er

<sup>89</sup> Hans Karl Friederich Leistikow (1892-1962)

<sup>90</sup> Franziska Bertha Margarete (Grete) Leistikow (1893-1989)

<sup>91</sup> Vgl. Klemp, (2019), S 12.

<sup>92</sup> Klemp (2019), S.3.

Groteskschriftenzeichen, wie die Erbar Grotesk<sup>93</sup>, Vorläufer der bekannten Schrifttype Futura von Paul Renner. Die erste und aufwendigste Ausstellung „Die neue Wohnung und ihr Innenausbau“ zeigte unter anderem komplett möblierte Musterwohnungen. Ausstellungen und Veranstaltungen wurden auch zur Vermittlung kultureller Inhalte, mit dem Ziel der Demokratisierung der Kulturpolitik und der Ablösung des Mäzenatentums in der Kultur, durchgeführt.<sup>94</sup> Das Bemühen bei hohem künstlerischen Anspruch trotzdem ein breites Publikum ansprechen zu können wurden durch die Ausstellung „Musik im Leben der Völker“ und dem Festival „Sommer der Musik“, bei der erstmalig einem breiten Publikum das volle Musikalische Spektrum von Moderner Musik bis Jazz präsentiert wurde, eindrücklich unter Beweis gestellt.<sup>95</sup> Leistikows Beitrag zum Erfolg der Veranstaltungen war die Gestaltung der Kulissen, der Eintrittskarten, der Formulare und der Plakate.<sup>96</sup> Dass die Veranstaltung finanziell ein



**Abb.:15 Der Leistikow Adler**

Desaster war, steht auf einem anderen Blatt.<sup>97</sup>

Viel Hohn und Spott erntete Leistikow, als 1926 in Mays Dezernat und später in allen Frankfurter Behörden das, nach einer Skizze von May<sup>98</sup> konstruktivistische, aus den geometrischen Grundformen aufgebaute Adlersignet, als Stadtwappen eingeführt wurde. Die Reaktion der konservativen Politiker und der Medien war überwiegend negativ<sup>99</sup>, sodass, nach Gleichschaltung durch die Nazis ab 1933 und der Vertreibung von Landmann als Oberbürgermeister das moderne Signet wieder von den städtischen Dokumenten verschwand.

<sup>93</sup> Vgl. Klemp, Klaus:(2016): Typografie in Frankfurt von 1900 bis 1945. In: Klemp, Klaus / Matthias Wagner K, (Hg.): Alles Neu! 100 Jahre Neue Typografie und Neue Grafik in Frankfurt am Main, Stuttgart, S.37.

<sup>94</sup> Vgl. Gräwe, Christina / Ulrike May (2016): Das „Neue Frankfurt“ und die Öffentlichkeit: Ausstellungen als Instrument kultureller und städtebaulicher Vermittlung. In: Brockhoff, Evelyn / Christian Gräwe / Ulrike May u.a. (Hg.) (2016): Akteure des Neuen Frankfurts. S.40-53.

<sup>95</sup> Vgl. Gräwe (2016) S.49.

<sup>96</sup> Vgl., Wesp, Dieter (2016): Utopien der Moderne: die Frankfurter Weltausstellung der Musik. Maybrief 45, S.11

<sup>97</sup> Vgl. Gräwe (2016) S.50.

<sup>98</sup> Brockhoff, Evelyn / Cristina Gräwe /Ulrike May /Claudia Quiring / Jörg Schilling / Wolfgang Voigt (Hgg.) (2016): Akteure des Neuen Frankfurts. Biographien aus Architektur, Politik und Kultur, Frankfurt am Main, (Archiv für Frankfurter Geschichte und Kunst, Bd. 75. S.141

<sup>99</sup> Klemp (2016), S.203.



Abb.: 16 Gestaltung Frontseite DNF

Zusammen mit seiner Schwester, der Fotografin Greta Leistikow<sup>100</sup>, gestaltete er bis Ausgabe 9/1930 die von May herausgegebene Zeitschrift „Das Neue Frankfurt“. Das Innenlayout war charakterisiert durch kräftige Linien, waagrecht und senkrecht. Grete Leistikow beeindruckte dabei mit avantgardistischen Fotomontagen für die Titelseiten der DNF.<sup>101</sup> Die Zeitschrift wandte sich nicht nur an ein Fachpublikum, sondern sprach alle an der Modernisierung Interessierten an. Sie wurde zum landesweit vertriebenen

Aushängeschild des Neuen Frankfurts,<sup>102</sup> gleichzeitig diente sie aber auch der politischen Durchsetzung und Absicherung des ambitionierten Wohnungsbauprogramms von Ernst May. Grete Leistikow gehörte zu einer Gruppe von Fotografen und Fotografinnen, die im Auftrag des Hochbauamtes anspruchsvolle Architekturaufnahmen, zusammen mit u.a. Hermann Collischonn und Ilse Bing, erstellten.<sup>103</sup>

Der öffentliche Raum in dem Sinne, wie er hier verwendet wird, besteht aus Form (Straße, Platz...), Farbigkeit der Siedlungsaußenhaut und visuellen Kommunikationselementen (Verkehrsschildern, Reklame, Typografie...). Entgegen der allgemeinen Auffassung von der weißen Moderne bestand auch für die Römerstadt ein von Leistikow für die Siedlung Praunheim entwickeltes Farbkonzept für die Außenhaut der Siedlungsbauten. Darin war vorgesehen

*„...die zur Natur, zum Niddatal hin gerichtete Seite weiß zu halten und den inneren Bereich der Wohnstraßen durch kräftige Töne, hier Rot und Blau zu betonen, architektonische Gelenkpunkte, wie der mehrgeschossige Eckbau in Rot. Die Farben Rot und Blau stoßen in ungewohnter Weise an den Ecken aufeinander. Analog dazu wurde großer Wert auf die Farbgestaltung der*

<sup>100</sup> Franziska Berta Margarete (Grete) Leistikow (1893-1989): Fotografin

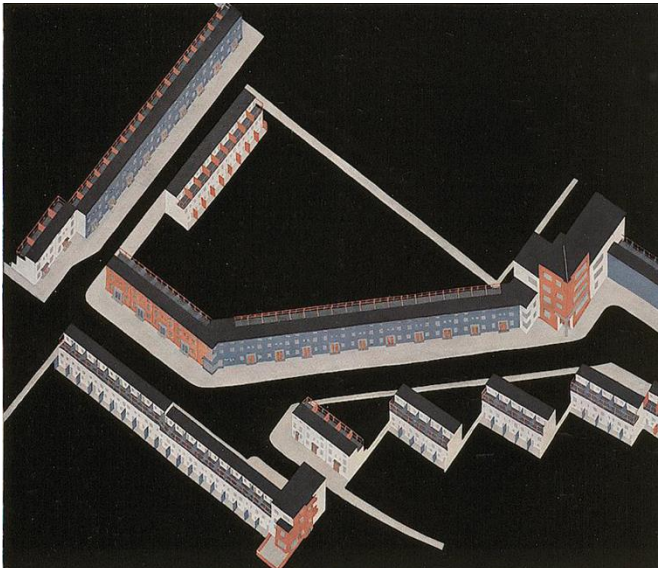
<sup>101</sup> Brockhoff, Evelyn / Christian Gräve / Ulrike May u.a. (Hg.) (2016): Akteure des Neuen Frankfurts. S.140.

<sup>102</sup> Vgl. Klomp (2016), S.37.

<sup>103</sup> Vgl. Brockhoff (2016) S.139.

*Einzelheiten an den Häusern gelegt. Vor weißer Putzfläche werden sind die Fenster, Regenrohre und Türen blau, vor roter und blauer Putzfläche die Fenster weiß gefasst, die Türen und Pergolen jeweils umgekehrt blau auf rot und rot auf blau".<sup>104</sup>*

Zur Strukturierung der ornamentlosen Fassaden der Bauwerke des Neuen Frankfurts wurden bauzeitlich Türen, Fenster, die Regenfallrohre und Pergolen farblich abgesetzt. Jedoch kam das Farbkonzept nur für die Siedlungen Praunheim und Römerstadt zum Einsatz. Bei späteren Siedlungen verzichtete die Architektengemeinschaft auf das Farbkonzept und verwendete, „weniger auffällige Farbgebung“.<sup>105</sup> Wichtige Architekten der May Mannschaft, wie Mart Stam und Martin



**Abb.: 17 Isometrie Siedlung Praunheim von Leistikow**

Elsässer, fühlten sich dem Farbkonzept jedoch nicht verpflichtet.<sup>106</sup> Das Musterhaus des Neuen Frankfurts, ein Siedlungshaus, das in den Zustand zum Zeitpunkt der Erbauung zurück gebaut und mit Original- Möbeln ausgestattet wird, zeigt die ursprüngliche Farbigkeit. Farbkonzepte im Stile der Moderne findet man auch in Siedlungsbauten von Otto Haesler in Celle<sup>107</sup> und Bruno Taut in Magdeburg<sup>108</sup>.

<sup>104</sup> Mohr, Christoph (1986): Das Neue Frankfurt und die Farbe. In Bauwelt, Heft 28, S.105-106..

<sup>105</sup> Mohr (1986), S.106.

<sup>106</sup> Mohr (1986), S.105.

<sup>107</sup> Oelker, Simone (2002): Eine Architektur Karriere in der Weimarer Republik

<sup>108</sup> Neue Architektur in Sachsen-Anhalt Magdeburg 2004:



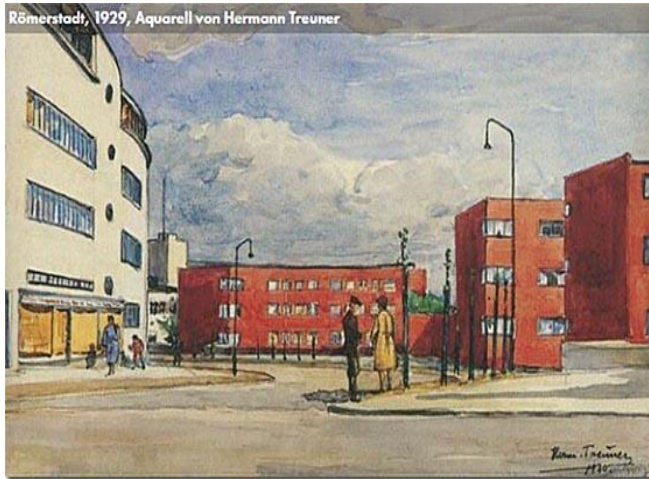
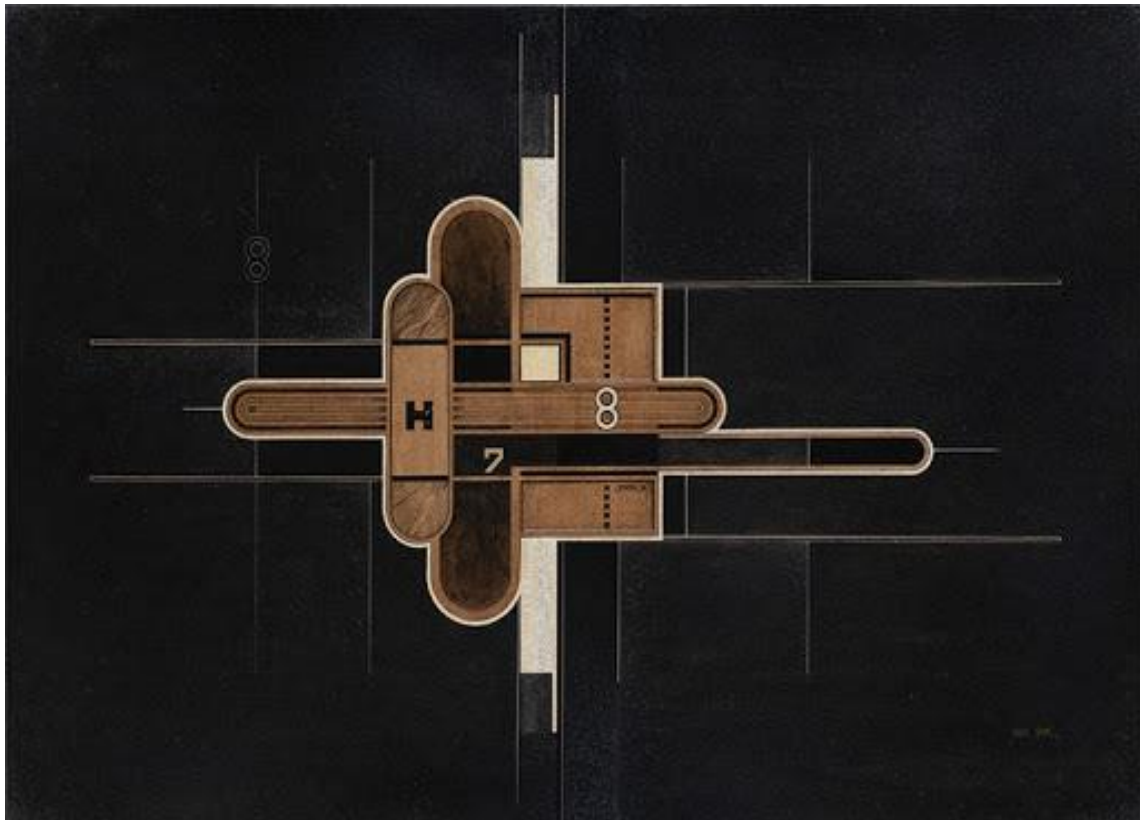


Abb.: 18 Hadrianstraße, Aquarell Hermann Treuner 1936



Abb.: 19 Im Burgfeld, Aquarell Hermann Treuner, 1936

## 4.2 Die Ordnung der Reklame



**Abb.: 20 Robert Michel, Zeichnung/ Collage 1927**

Ausgelöst durch die Währungsreform 1923 erlebte Frankfurt Mitte der zwanziger Jahre des vorigen Jahrhunderts einen wirtschaftlichen Aufschwung. Ausdruck dieser wirtschaftlichen Erholung war die verwirrende Vielzahl der Reklame in Zeitschriften und im öffentlichen Raum. Die Frankfurter Avantgarde um May strebte dagegen nach einem einheitlichen Erscheinungsbild in den öffentlichen und privaten Dokumenten und im öffentlichen Straßenraum. Boten die öffentlichen Räume der Römerstadt durch die Serialität der Siedlungsbauten von Beginn an ein konformes Bild, so bot die Frankfurter Innenstadt dagegen wegen der zersplitterten Eigentumsverhältnisse, der ungleichzeitigen Bebauung und der zahlreichen Reklameobjekte ein eher chaotisches Bild.

Die Römerstadt war jedoch keine losgelöste voll funktionsfähige Trabantensiedlung, wie das die englische Gartenstadtbewegung vorsah, sondern sie war funktional weiterhin mit der Innenstadt verbunden. Die Hadrianstraße sollte die Römerstadt mit der Siedlung Höhenblick verbinden. Außerdem hatte der überwiegende Teil der

Römerstadtbevölkerung seinen Arbeitsplatz in der Innenstadt.<sup>109</sup> May verfolgte den Plan dort schwerpunktmäßig Warenhäuser, Verwaltung und kulturelle Einrichtungen zu konzentrieren.<sup>110</sup> Der Bau zahlreicher Einzelbauten in der Innenstadt, wie die Großmarkthalle, Schulen und Hallenbädern unterstreicht diese Absicht. Es war daher naheliegend, dass die Avantgarde auch in der Innenstadt nach einem einheitlichen Erscheinungsbild strebte. Die Mitarbeiter von Ernst May sahen in der Reklame eines der effektivsten Gestaltungsmittel, um ein einheitliches Erscheinungsbild zu bewirken. Sie trauten sich zu, dass die Formung einer geschlossenen Großstadtkultur, basierend auf den Interessen der durch die von Rationalität und Typisierung in den Siedlungen normierten Masse der Angestellten, gewährleistet werden konnte.

Die dem Erscheinungsbild der homogenen Masse der Angestellten zugrundeliegende, einheitliche und kulturelle Bedürfnisstruktur war laut Kracauer wiederum das Ergebnis des Aufgehens des Weltstadtpublikums in der Masse, „...das vom Bankdirektor bis zum Handlungsgehilfen, von der Diva bis zur Stenotypistin eines Sinnes ist. Larmoyante Klagen über diese Wendung zum Massengeschmack hin sind verspätet“<sup>111</sup>

Gleichzeitig mehrte sich aber auch Kritik an der zerstörerischen Kraft, die die Reklame an der Architektur verursachen kann, wenn sie ungezügelt eingesetzt wird. So bemängelte Hilberseimer in einem Artikel für das DNF, dass die Reklame auf dem Wege sei, die Architektur zu verdrängen.

*„Nachdem der erste und zweite Stock durch Schaufenster und Schrifttafeln ausgehöhlt sei, setze nun die Lichtreklame die Zerstörung vom Dach her fort. Denn die Lichtreklame entfalte ihre volle Kraft nachts, wenn die Architektur überstrahlt wird und damit praktisch unsichtbar ist.“<sup>112</sup>*

Die Frage, die sich stellt, ist, warum gerade die Reklame und damit die Wirtschaft und der Verkehr in der Lage sein soll, laut May, Ausdruck und Mittel für den

<sup>109</sup> Die zahlreichen Klagen über morgentlich überfüllte Busse im Berufsverkehr zwischen Römerstadt und der Innenstadt deuten dies an. Siehe dazu: Die Siedlung (1932): Heft Nr.4, 4.Jhrg. April.

<sup>110</sup> So war damals schon geplant, die Bockenheimer Landstraße vollständig zur Verwaltungszone umzugestalten. Siehe dazu: Mohr (1984) S.195.

<sup>111</sup> Mohr (1984) S.172

<sup>112</sup> Hilberseimer, Ludwig (1929): Die neue Geschäftsstrasse. In DNF Jhrg.3, Heft 4 S. 71ff.

gemeinschaftlichen Gestaltungswillen zu sein.<sup>113</sup> Mohr/Müller formulierten diesen Widerspruch in: "Funktionalität und Moderne" wie folgt:

*"Einerseits erzeugt diese Avantgarde<sup>114</sup> einen Wohnungs- und Siedlungsbau mit den Mitteln einer neuen sozialen Architektur eine ebenso neue und erklärtermaßen kollektive Lebensauffassung und sie wollte diese Planung als eine sozialistische verstanden wissen! Gleichzeitig erklärt sie sich aber bereit diese Architektur im Zentrum der Großstadt in ihrer Wirkung erheblich einzuschränken zugunsten von Werbemaßnahmen der kapitalistischen Wirtschaft. Hatten sich hier im Planungsamt May zwei Auffassungen vereint, die man zur gleichen Zeit in Berlin noch als verschiedene politische Positionen mit der Baupraxis Tauts und der Erich Mendelsons verband..."<sup>115</sup>*

Die Abteilung-B - Bauberatung unter Adolf Meyer übernahm die Aufgabe der Erstellung einer Bau- Reklame und Friedhofsordnung mit den beiden Zielen des einheitlichen Erscheinungsbildes und der Verhinderung der negativen Wirkung der Reklame auf die Sichtbarkeit der Architektur. Als anerkannte Spezialisten auf dem Gebiet der Typografie-basierten Lichtreklame wurden von Adolf Meyer für das Bauberatungsbüro mit der Erstellung einer Reklameordnung und als Berater für Reklamegestaltung der Grafiker und Kunsthistoriker Walter Dixel (1890 bis 1973) sowie der Innenarchitekt Robert Michel (1897 bis 1983) auf freiberuflicher Basis engagiert. Walter Dixel war als Künstler stark durch den Konstruktivismus und die Neue Typografie geprägt worden und hatte bereits zahlreiche Reklame-Uhren und beleuchtete Straßenschilder, u.a. unter Verwendung der neuen, von Renner entwickelten Grotesk-Schrifttype Futura entworfen. Zur Zeit seines Engagements in Frankfurt leitete er parallel den Jenaer Kunstverein und machte ihn zu einer der bedeutenden Ausstellungseinrichtungen für die Neue Gestaltung. In seinem Artikel "Reklame im Stadtbild" im DNF 1927 verglich er die Reklame mit einem Orchester, das ohne Anleitung Dissonanzen produziere, es aber möglich wäre das Orchester

zur Harmonie zu bringen „ohne dass ein Ton verloren ginge“<sup>116</sup> Der Artikel enthält eine Vielfalt von Leuchtreklameobjekten, die einen Eindruck davon vermitteln, wie sich das

---

<sup>113</sup> Mohr (1984), S.181f.

<sup>114</sup> Die Mitarbeiter von Ernst May

<sup>115</sup> Mohr (1984), S. 185.

<sup>116</sup> Dixel, Walter (1927): Reklame im Stadtbilde, in: DNF 1927, Jhrg. 1, Heft 3, Seite 45.

Bild einer Innenstadt zwischen Nacht und Tag wandelt, sowie Beispiele einer durchgehenden Gestaltung von Geschäftspapieren bis zum Reklameobjekt. Für eine gelungene Symbiose von Reklame und Architektur galt für Dixel das Café de Unie des holländischen Malers Oud in Rotterdam <sup>117</sup>.

Außerdem schlug er zur besseren Orientierung für die Passanten eine Reihe von farbigen Zeichen als Branchenzeichen, wie bereits für die Apotheken praktiziert, vor, um den Verbraucher bei der Suche nach einem bestimmten Geschäft zu unterstützen.<sup>118</sup> „Wichtig für den Verbraucher sei nicht der Name des Bäckers oder Fleischers, sondern sein Gewerbe.“

---

<sup>117</sup> Ebenda, S.47.

<sup>118</sup> Ebenda, S.49.



**Abb.:21 Walter Dexel Telefon-Uhren-Säule Frankfurt am Main 1927.**

Jeder, der den Einsatz von Reklamemaßnahmen plante, konnte sich in der Abteilung Bauberatung informieren. Durch Kopplung von ästhetischen Richtlinien an die Vergabe von Baudarlehen für private Investoren konnte die Bauberatung Einfluss auf

die gestalterische Qualität und den kollektiven Gesamteindruck nehmen. Im Konfliktfall wurde bei einem- aus acht Vertretern aus verschiedenen Behörden oder Berufsverbänden zusammengesetzten-Gremium ein Gutachten eingeholt. Anfänglich als polizeiliche Verordnung geplant, musste sie nach Protesten der Geschäftswelt zu "Richtlinien zur Reklamegestaltung" heruntergestuft werden.<sup>119</sup>

Bereits 1921 gründete, OB Landmann die Reklamestelle Frankfurt (heute deutsche Städtereklame) und machte die Vermietung von Reklameflächen zu einem profitablen Geschäft. Die wirtschaftlichen Reklameaktivitäten waren so erfolgreich, dass sie Keimzelle eines der größten Plakatanschlagunternehmen wurden<sup>120</sup>. Damit zog May sich jedoch den Vorwurf zu, verantwortlich für den Verlust des Individuellen der Städte zu sein. Ludwig Hilberseimer schrieb 1927, dass die Großstädte dabei wären, etwas zu verlieren, das früher einmal auffälliger Bestandteil war, individualistisches Kolorit nämlich. Die Großstädte hätten begonnen, sich in gewisser Weise zu gleichen, so sehr im Zentrum, dass man von einer "Internationalität ihres Gesichtes" reden könne<sup>121</sup>.

---

<sup>119</sup> Brockhoff (2016), S.100.

<sup>120</sup> Mohr (1984), S.184.

<sup>121</sup> Hilberseimer, Ludwig (1927): Großstadt - Architektur: S 2 zitiert nach Mohr (1984): S. 184.

### 4.3 Die Friedhofsordnung

Der kommunale Friedhof Heddernheim liegt auf dem Gebiet der Römerstadt im Dreieck zwischen der Straße In der Römerstadt im Norden und im Osten grenzend an die Rosa-Luxemburgstraße. Der Zugang befindet sich an der Straße In der Römerstadt. Der Friedhof stellt praktisch den Mittelpunkt der Siedlung Römerstadt dar. Angelegt wurde der Friedhof 1876 außerhalb des damals unabhängigen Dorfes Heddernheim. Er hat eine Größe von 1,2 Hektar mit 1000 Gräbern. Die Verwaltung des Friedhofs Heddernheim lag in der Zeit ab 1925 bei der Abteilung B (Bauberatung) unter Leitung von Adolf Meyer.

Die Zuständigkeit der Abteilung B<sup>122</sup> in Mays Siedlungsamt in Frankfurt umfasste neben dem Grünflächenamt auch das Friedhofswesen, d.h. auch die Beratung und die Richtlinienkompetenz bei der Gestaltung der Grabstätten und ihrer Symbolik. Mays Interesse an der Friedhofs- und Grabmalgestaltung geht wohl zurück auf den Anfang seiner Karriere, als er für die Familien May und Späth ein Familiengrab entworfen hatte<sup>123</sup> und der Erfahrung, die er durch seinen Dienst im Ersten Weltkrieg gewinnen konnte.<sup>124</sup> Wichtige Impulse dazu erwarb er sich auch durch seine Mitarbeit bei den Architekten der Gartenstadtbewegung.

May war ein ausgezeichnete Zeichner, er verfolgte mit Interesse die aktuelle Entwicklung der Bildhauerei und stand in regem Kontakt mit aktuellen Künstlern seiner Zeit, wie Richard Scheibe (1879-1964) und Josef Hartwig (1880-1955).<sup>125</sup> Beide Künstler lehrten zu der Bauzeit der Siedlung an der Kunstschule in Frankfurt am Main. Sie wurden von Adolf Mayer um Erstellung von Mustergrabsteinmodellen zum Zwecke einer einheitlichen Gesamtwirkung der Grabstätten der Frankfurter Friedhöfe gebeten. Das gestalterische Gesamtbild, bedingt durch die historisch verschiedenen Einflussfaktoren, wurde als chaotisch empfunden. Joseph Gantner, der spätere

---

<sup>122</sup> Der Abteilung B unter Adolf Meyer oblag die Beratung der privaten Investoren in ästhetischer Hinsicht, um ein einheitliches Erscheinungsbild zu gewährleisten.

<sup>123</sup> Seidel, Florian (2017): Ernst May und die Skulptur von Richard Scheibe bis Seff Weidl. Ausstellungskatalog zur gleichnamigen Ausstellung im ernst-may-haus vom 14.10.2017 bis 1.April 2018, Frankfurt, S. 8.

<sup>124</sup> May entwarf und realisierte während des Ersten Weltkrieges Soldaten-Friedhöfe in Rumänien und Nordfrankreich.

<sup>125</sup> Seidel (2017), S.9.



alleinige Herausgeber des DNF, beklagte bei einem Rundgang über den Frankfurter Hauptfriedhof

*„Ein Gang durch all diese Friedhöfe gleicht in seinen Eindrücken einem Gang durch unsere Städte: es ist hier wie dort, als sei das Gefühl für Stille, verhaltene Form im dritten Viertel des letzten Jahrhunderts langsam erstorben. Man ehrte Tote und Lebende mit Blasmusik“<sup>126</sup>*

Adolf Mayer als Leiter der Abteilung B und daher zuständig für das Friedhofswesen, sah seine Aufgabe in der Hebung der Friedhofkultur und veranlasste dazu die Erstellung einer neuen Friedhofsordnung.<sup>127</sup> Durch Kopplung von ästhetischen Richtlinien an die Vergabe von Baudarlehen für private Investoren konnte die Bauberatung Einfluss auf die gestalterische Qualität und den kollektiven Gesamteindruck nehmen. Gantner drückte in seinem Artikel im DNF die Hoffnung aus,

*„dass mit dieser neuen Friedhofsordnung die Tradition einer wirklichen Totenehrung durch allereinfachste Formen der Kunst, wie sie früheren Generationen selbstverständlich war, endlich wieder aufgenommen wird“.<sup>128</sup>*

Mit dem Erlass von Bau-, Reklame- und Friedhofsordnung verfügte May nun über die Kompetenzen und das Instrumentarium zur gestalterischen Neuordnung Frankfurts. Mit den Gestaltungsordnungen verbunden war die Typisierung, also das Erstellen von Mustern einheitlicher Gestaltung, das entscheidende Element, das May in allen Bereichen des Bauwesens eingesetzt hat, um das Ziel der gestalterischen Neuordnung zu erreichen.

---

<sup>126</sup> Gantner, Joseph (1928): Hundert Jahre Frankfurter Hauptfriedhof, in DNF 2. Jhrg. , Heft 6, S.97/98.

<sup>127</sup> Meyer, Adolf (1928): Die neue Friedhofsordnung, in DNF 2. Jhrg. Heft 6, S.98.

<sup>128</sup> Gantner (1928), S.97-98.

#### 4.4 Möblierung des öffentlichen Raumes



**Abb.: 22 Parkbank, Entwurf Ferdinand Kramer**

Abzahlungshandel mit Möbeln, bei dem Bedürftigen die Möglichkeit geboten wurde meist gebrauchte Möbel gegen monatliche Abschlagszahlungen zu erwerben, war die einzige Möglichkeit, vor und nach dem ersten Weltkrieg, für diese sich mit Möbel auszustatten. In der Realität handelte es sich um gebrauchte Möbel in schlechter Qualität zu finanziell ungünstigen Bedingungen. Als Alternative dazu wurde von städtischer Seite, als kommunale Versorgungseinrichtung, die „Gemeinnützige Hausrat Möbelversorgung für das Rhein-Main & Lahnggebiet GmbH“ gegründet. Wurden anfänglich nur gebrauchte Möbel vertrieben, ging man mit Beginn der Tätigkeit von May dazu über für die neuen Wohnungen, z.B. der Siedlung Römerstadt, nach Entwürfen von Mitarbeitern des Hochbauamtes schlichte und funktionsgerechte Möbel herzustellen und zu vertreiben. Hergestellt wurden sie durch eine Initiative arbeitsloser Schreiner in einer leerstehenden Kaserne.<sup>129</sup>Es ging darum, die Siedler davon zu überzeugen, die alten, üppigen Möbel, die für alte Grundrisse und Geschmacksrichtungen optimiert waren, durch neue, ornamentlose Objekte zu ersetzen, die die Wohnungen nicht verstopfen, sondern helfen sollten die vom Hochbauamt entworfenen typisierten Grundrisse optimal zu nutzen. Zur Unterstützung wurden Musterwohnungen, sogenannte Typenwohnungen, ausgestattet mit dem neuen Muster-Mobiliar den Typenmöbeln eingerichtet, die die neuen Mieter von den

---

<sup>129</sup> Mohr (1984), S.110.

Vorteilen der neuen Möbel überzeugen sollten.<sup>130</sup> Ernst May schrieb dazu in einem Artikel im DNF:

*„Dadurch werden die Siedler überzeugt, dass der Verzicht auf geklebter Schnitzerei Imitationen und kostspielige Furniere keineswegs gleichbedeutend mit einer Verödung der Wohnungsausstattung sein muss“.*<sup>131</sup>

In dem gleichen Artikel lobte er zwei seiner Mitarbeiter, die Architekten Franz Schuster (1892-1972), Schüler von Tessenow und künstlerischer Berater der Hausrat GmbH für seine schlichten kombinierbaren Möbel sog. Aufbaumöbel, die aus standardisierten und billig herzustellenden Modulen bestehen und Ferdinand Kramer (1898-1985) für seine hervorragenden, funktionalen Möbel und Entwürfe für Gebrauchsgegenstände.

Die Abteilung T (Typisierung) unter der Leitung von Egon Kaufmann (1892-1984) wurde zu dem Zweck eingerichtet funktionale Normenblätter von praktisch allen Bauteilen, auch der Möbel zu erstellen. Die Typisierung der Möbel reduzierte die Kosten für Entwurf und Produktion und stellte darüber hinaus die Gleichförmigkeit des ästhetischen Gesamteindrucks sicher. Der Verlust der Individualität des Einzelnen wird ersetzt durch das Aufgehen in der Masse der Großstadtmenschen. Deutlich hat sich May zu seinem Anspruch auf Gleichförmigkeit des Gesamteindrucks in einem Wortbeitrag wie folgt geäußert:

*„Mir war klar, dass alle großen Kulturperioden eine Gesamtkultur entwickelt haben, die vom Städtebau über den Wohnungsbau, das Theaterwesen, die Bildende Kunst, ein einheitlicher Stil die das alles zusammenfasst“.*<sup>132</sup>

Die typisierten Möbel und andere Gebrauchsgegenstände wurden in Form einer Beilage als „Frankfurter Register“ der Zeitschrift „Das Neue Frankfurt“ beigelegt und den Siedlern zum Kauf empfohlen.

Das Bestreben von May nach einer umfassenden ästhetischen Gleichschaltung durch die Integration von Architektur und Grünflächengestaltung, das Verlangen nach einem einheitlichen Erscheinungsbild, musste zwangsläufig auch die Gestaltung des Stadtmobiliars umfassen, d.h. die Einrichtungen, wie Parkbänke, Wartehäuschen,

<sup>130</sup> Edition Bauhaus „Das Neue Frankfurt 1985“, 2014, Interview mit Paul Müller (DVD)

<sup>131</sup> May (1930), S.50.

<sup>132</sup> Edition Bauhaus: „Das Neue Frankfurt 1985“ 2014 Originalton Ernst May (DVD)

Umkleidepavillons, Spielplätze, die uns ein Leben im „Stadtganzen“<sup>133</sup> erleichtern und das ästhetische Gesamtbild des öffentlichen Raumes abrunden. Leben im Stadtganzen bedeutet die gesunde körperliche Tätigkeit unter freiem Himmel. Durch die verbindliche Vereinbarung über den Achtstundentag 1918 und die Reduzierung der Wochenarbeitszeit auf 48 Stunden, 1919 konnten die Arbeiter und Angestellten die gestiegene Freizeit in den neu geschaffenen Volksparks verbringen und dabei ihre Arbeitskraft im persönlichen und Interesse der Industrie erhalten. Wir finden die Arbeiter und Angestellten in Sportvereinen und bei der Gartenarbeit, strebend nach dem Ideal des Neuen Menschen durch kollektives Handeln, Körperkultur und gesunde Ernährung. Das Ziel von May und seinen Mitarbeiter war mit stadtplanerischen Mitteln allen Bewohnern die Möglichkeit einer Aktivität im Freien zu bieten.

Dieses Gestaltungsprinzip galt also auch für die Ausstattung der am Anfang des zwanzigsten Jahrhunderts zahlreich entstandenen Volksparks in Frankfurt Lohrberg (1919), Ostpark (1906, 1908), (Huthpark 1911)<sup>134</sup>, mit Schwimmbädern, Kiosken, Sporteinrichtungen und Ruhemöglichkeiten und den zur allgemeinen Nutzung freigegebenen Grünflächen. Zum Beispiel entstand aus dem aus altem Familienbesitz hervorgegangenen Brentanopark 1928/1930 das größte Frankfurter Schwimm- und Freibad. Zu den vielbeachteten Objekten gehörte eine Parkbank von Ferdinand Kramer, die sich durch einfache Montage und hohen Sitzkomfort auszeichnete. Außerdem legte Kramer bei seinen Möbelentwürfen großen Wert auf Haltbarkeit. So zeigte er mit Stolz bei einem Besuch der Zentralen Wäscherei der Siedlung

---

<sup>133</sup> Mohr (1984): S.84ff.

<sup>134</sup> Mohr (1984): S. 135.

Westhausen in den 60er Jahren auf einen Stuhl, der nach seinem Entwurf in den zwanziger Jahren produziert und ohne Unterbrechung benutzt wurde.<sup>135</sup>



Auf dem wiedergegebenen Bild werden folgende Vorteile der Parkbank hervorgehoben:

*“Die Bank für die Anlagen der Stadt Frankfurt a.M. Entwurf Ferdinand Kramer Hochbauamt Frankfurt a.M., Vorteile: Tiefe und niedrige Sitzfläche und niedrige Lehne, denkbar einfache Konstruktion, verschiedenfarbig gestrichen stehen sie in allen Anlagen Frankfurt.”*<sup>136</sup>

Abb.: 23 Historische Parkbank Entwurf Ferdinand Kramer

Ins Auge springt der

Unterschied zwischen den Gestaltungsprinzipien von Parkbänken der Moderne im Vergleich zu den dekorativen Formen der Vormoderne. Max Bromme brachte es in einem Artikel für die Zeitschrift Gartenkunst auf den Punkt:

*“ Mit der Gesundung unseres Formwillens auf allen Gebieten künstlerischer Betätigung hat sich auch ein Wandel in unseren Gartenmöbeln vollzogen. Die Zweckbestimmung wurde an die erste Stelle gerückt, die dekorative Wirkung an die zweite“.*<sup>137</sup>

Nach dem zweiten Weltkrieg wurde der Architekt Ferdinand Kramer, vermutlich auf Initiative von Max Horkheimer, an die Goethe Universität als Universitätsbaumeister berufen.<sup>138</sup> Seine Aufgabe bestand in der Verantwortung für den Wiederaufbau der zerstörten Universitätsgebäude. Große Resonanz in der Öffentlichkeit erzeugte +der Abriss des neobarocken Portals des Unihauptgebäudes und der Ersatz durch die

<sup>135</sup> Hiller, Christian /Joachim Krauss / Phillip Oswald (Hg) (1985): Das Neue Frankfurt. Edition Bauhaus. DVD

<sup>136</sup> Lotz (1928): S.168

<sup>137</sup> Bromme (1927): in Gartenkunst, S: 74f.

<sup>138</sup> Voigt (2015): S. 45.

moderne Gestaltung eines schlichten, hellen, vergrößerten Eingangs, als Ausdruck der demokratischen Gesinnung der Universität. In Zusammenarbeit mit einem Möbelunternehmen (Eron) entstand eine Möbelausstattung für die Seminarräume, die Generationen von Studierenden bis zum Umzug der Universität auf den Campus Westend, begleitete.

## 5 Auf dem Weg zum virtuellen öffentlichen Raum

Das allgemeine Verständnis eines öffentlichen Raumes, wie ihn z.B. die Stadtsoziologie verwendet, geht von der freien direkten Kommunikation zwischen Menschen in einem physischen Raum aus. In der Realität jedoch wird ein Teil oder die gesamte Kommunikation über verschiedene Medien realisiert. Stand im vorindustriellen Zeitalter die Sprache als Medium im Vordergrund (Oralität), übernahm mit der Aufklärung die Schrift diese Rolle. In neuerer Zeit tritt hinzu die Elektrizität, das Telefon, mit der erstmaligen Möglichkeit eines standortungebundenen Austauschs zwischen Sender und Empfänger, das Radio, der Fernseher und aktuell das Smartphone mit der ständigen Verbindung zum Internet, es findet also eine Medialisierung der Interaktion im Rahmen der Kommunikation, d.h. die Verteilung auf verschiedene Medien im öffentlichen Raum statt.<sup>139</sup> Eigenschaft der aktuellen Interaktionsalternativen, wie z.B. das Internet ist, dass die Kommunikation nicht mehr an den physischen Raum gebunden ist, sondern standortungebunden, auch im privaten Umfeld stattfinden kann. Sie existiert an einem privaten Ort und erlebt zugleich Öffentlichkeit in virtuellen Räumen. Dazu geben wir immer mehr persönliche Daten in das Netz ab, sodass praktisch eine zweite Natur des Menschen im virtuellen Raum entsteht.<sup>140</sup> Man stellt jedoch mit Recht die Frage:

*“Kann der virtuelle Raum den physischen Raum und die leibliche Anwesenheit im Raum durch seine scheinbar grenzenlose Öffentlichkeit und visuell akustischen Sensationen ersetzen? Fallen damit architektonisch-räumlich gesehen, Öffentlichkeit und Privatheit endgültig ineinander? Bedeutet dies, dass der physische öffentliche Raum zur Bedeutungslosigkeit verdammt ist?”<sup>141</sup>*

Die Römerstadt war als Siedlung führend bei dem Einsatz dieser neuen Techniken bzw. Interaktionsmedien. So war die Römerstadt zum Zeitpunkt der Fertigstellung im Jahr 1930 die erste vollelektrifizierte Siedlung Deutschlands. Die Mieter erhielten vom Wasser-, Elektrizitäts- und Gasamt der Stadt Frankfurt eine Denkschrift zur Anwendung des neuen Medium Elektrizität. Die Siedlungshäuser wurden überwiegend

---

<sup>139</sup> Herlyn (2003): S. 122.

<sup>140</sup> Bohne (2017): S.8.

<sup>141</sup> Ebenda, S:7.

mit elektrisch betriebenen Herden ausgestattet, die jedoch zur Sicherheit noch die Möglichkeit eines Kohlebetriebes vorsahen.



Abb.: 24 Rundfunk Reklame

Die Siedlungshäuser wurden weiterhin direkt bei Fertigstellung mit Anschlüssen zu einer Zentralantenne, die den Empfang des 1923 auf Sendung gegangenen Südwestdeutsche Rundfunkdienst AG – Radio Frankfurt ermöglichte, ausgestattet. Der Rundfunk sendete 1929 bereits zwölf Stunden pro Tag ein anspruchsvolles Programm, d.h. mehr als „Hausfrauen-Nachmittag mit Küchen Musik“.<sup>142</sup> Die besondere Leistung des neuen Mediums Radio, war, dass sie die Chance

einer Demokratisierung der Kunst eröffnete, solange der Rundfunk unter demokratischen Strukturen arbeiten konnte. Das Radio nutzte diese Chance von seiner Gründung 1924 an bis zur Machtergreifung der Nazis. In dieser Zeit war das Radio Frankfurt unter Leitung des Radiopioniers Hans Flesch Vorreiter bei der Verbreitung eines ausgewogenen Programms von der Neuen bis zur populären Musik.<sup>143</sup> Die Explosion der Anzahl der Radiosender weltweit im Zuge der Kommerzialisierung des Mediums in den 70er Jahren machte auch die Sender die die Chance einer Demokratisierung der Kunst weiter nutzen zu einem Nischenprodukt.

Ernst May war offen für neue technische Entwicklungen und verstand es die neue Technik für seine Interessen zu nutzen. Er schrieb dazu am Ende seiner Tätigkeit in Frankfurt in seiner Zeitschrift Das Neue Frankfurt:

*„Das rapide Fortschreiten der Entwicklung der Technik unserer Zeit drängte zur Einrichtung von Zentralradioanlagen für einzelne Siedlungskomplexe. Sowohl an der Bruchfeldstraße wie am Bornheimer Hang und in der Siedlung Praunheim ist eine Versorgung sämtlicher Wohnungen mit Radioanschluss durchgeführt. Diese technische Errungenschaft bietet für die Zukunft die*

<sup>142</sup> Vgl. Kienzle, Ulrike (2021): Pioniere der Neuen Musik im Radio Frankfurt. In Maybrief 56 S.11.

<sup>143</sup> Vgl. Kienzle (2021): S.13.



*Möglichkeit, die geistige Gemeinschaft der Siedlerschaft durch besondere Radioübermittlungen für den Umfang einer Siedlung zu fördern“.*<sup>144</sup>

In der vermittelten Kommunikation, die die Öffentlichkeit auf unterschiedliche Weise herstellen kann, wird der physikalische Raum nicht mehr als Voraussetzung benötigt. Die Funktionen des öffentlichen Raumes werden zum großen Teil in den persönlichen Raum jedoch nicht nur den virtuellen Raum, verlagert, und der physikalische, öffentliche Raum verliert scheinbar seine Bedeutung für eine effektive Kommunikation.

*“Bessere und größere Wohnungen, geräumigere Werkstätten und für besondere Aktivitäten eigene hergestellte Freiräume wie Sport- Spiel und Festplätze haben den öffentlichen Raum als erweiterten Lebensraum funktional fast überflüssig gemacht.“*<sup>145</sup>

Gleichzeitig verändert sich auch die Art der Nutzung des öffentlichen Raumes durch eine emanzipierte Jugend (Straßenfeste, Open-Air-Konzerte, Demonstrationen).

Eine Überlegung drängt sich bei der Arbeit mit dem Thema der Veränderung hin zum virtuellen Raum auf, ob nicht der Bedeutungsverlust der physischen öffentlichen Räume mitverantwortlich ist für die offensichtliche Vernachlässigung der Außendarstellung derselben. Siehe dazu den Zustand des Ausgangs Hadrianstraße der U-Bahnstation Römerstadt, das Umfeld des südlichen Straßenendes der Hadrianstraße, das Umfeld der Müllcontainer, viele gartenseitige Rückseiten der Siedlungshäuser. Eine Untersuchung, welchen Einfluss diese technischen Artefakte auf die Entwicklung und das Verhalten der Siedler hatte, würde jedoch den Rahmen dieser Arbeit sprengen.

---

<sup>144</sup> DNF (1930): Heft 2/3, S.49

<sup>145</sup> Selle (2003): S. 48.

## 6 Kunst im Raum, Kunst am Bau, der Bau ist Kunst

Sucht man in den öffentlichen Räumen der Siedlung Römerstadt nach Kunstwerken herkömmlicher Art, so wird man enttäuscht werden. In sämtlichen in der Zeit von 1925 bis 1930 unter May als Stadtbaurat in Frankfurt errichteten Bauprojekten wurde keine Kunst am Bau oder zwischen den Bauten gefunden. Eine Ausnahme sind die drei als Wasserspeier ausgearbeiteten Evangelisten an der Außenmauer der Heilig Kreuz-Kirche in der Siedlung Bornheimer Hang. Es stellt sich die Frage, liegt der Grund in den fehlenden Geldmitteln zum Zeitpunkt der Erbauung oder war dies eine bewusste Entscheidung?

Es ist zweifellos so, dass im Verständnis der Akteure um May in den zwanziger Jahren das schnörkellose, architektonische Bauwerk mit seiner Plastizität, Serialität und seiner Farbigkeit ein Kunstwerk ist. Besonders deutlich wird das bei Leistikows isometrischen Zeichnung der Siedlung Praunheim. Das Zusammenspiel der dezenten, teils kräftigen Farben zeigt sich auch überzeugend in den Gemälden der Römerstadt von Hermann Treuner.<sup>153</sup> Die Vitruvschen Kriterien für ein architektonisches Objekt, wie Festigkeit und Nützlichkeit werden überzeugend und nachprüfbar von den Siedlungsbauten der Römerstadt erfüllt. Jedoch die Ursache für die Schönheit der Siedlung, die die Mehrheit der Besucher bei Anblick der Siedlung spontan empfindet, bleibt verborgen. Es ist eine Schönheit, die auf dem Kriterium der Nützlichkeit basiert. Nur wenn beides zusammenkommt, die idealen Proportionen mit einer Form, die sich aus der Nützlichkeit legitimiert, die Form, die ohne Einschränkung die Funktion einer Sache unterstützt. Dies ist kein einfaches „Forms follows function“ sondern ein besonderer Zauber, der z.B. den Entwürfen von Ferdinand Kramer zugrunde liegen soll.<sup>154</sup>

Ein Artikel in den Frankfurter Nachrichten vom 1. April 1932 erweckte hingegen die Hoffnung, dass in der Römerstadt ein Kunstwerk der Öffentlichkeit übergeben würde. In dem Artikel wird eingeladen zur Enthüllung eines Denkmals für den Schöpfer der Römerstadt Ernst May durch seinen Nachfolger als Stadtbaurat für Frankfurt, Reinhold Niemeyer, sowie den Direktor der Aktiengesellschaft für kleine Wohnungen, Direktor

---

<sup>153</sup> Hermann Treuner (1876 bis 1962)

<sup>154</sup> Vgl. Lichtenstein, Claude (2021): Die Schwerkraft von Ideen. Eine Designgeschichte. In Bauwelt Fundamente 170, Basel, S.338.

Ulrich Burmann. Die geänderten politischen Machtverhältnisse in der Frankfurter Stadtverordnetenversammlung 1932 lassen es eher unwahrscheinlich erscheinen, dass diese Enthüllung tatsächlich stattgefunden hat, sondern es sich eher hierbei um einen Aprilscherz handelt. Außerdem wurde bisher kein zweiter Beleg für ein Denkmal für May gefunden.

Hier die Abbildung des Artikels und zur besseren Lesbarkeit eine Abschrift des Nachrichtentextes:



*Die Römerstadt ehrt ihren Schöpfer*

*Ein Denkmal für May.*

**Abb.: 26** Zeichnung aus dem Zeitungsartikel aus den Frankfurter Nachrichten vom 1.4.1932

- *Ein Auftrag, den die Frankfurter Künstlerhilfe vor 2 Jahren erteilte, als ihr aus dem Fonds zur Unterstützung notleidender Künstler noch nennenswerte Geldmittel zur Verfügung standen, betraf die Anfertigung*

*einer Büste von Ernst May. Die Römerstadt wollte den Schöpfer des neuen Frankfurts ehren, nur das Ausscheiden Mays aus seinem hiesigen Wirkungskreis verzögerte die Ausführung des Planes. Jetzt hat die Aktienbaugesellschaft für kleine Wohnungen die Büste Mays zur Aufstellung gebracht. Sie steht auf der Terrasse mit dem Blick in das Niddatal und ist im schlichten Stil einer römischen Herme gehalten.*

*Die Aktienbaugesellschaft für kleine Wohnungen lädt zu einer kleinen Enthüllungsfeier ein, die heute Nachmittag um 3 Uhr stattfinden soll. Direktor Burmann wird das Kunstwerk der Öffentlichkeit übergeben. Der Magistrat wird durch Stadtrat Dr. Niemeyer, die Stadtverordnetenversammlung durch den <sup>155</sup>Bleye bei der Feier vertreten sein.-*

Ende des Artikels

Es ist bis heute kein weiterer Beleg für die Existenz eines solchen Denkmals gefunden worden.

---

<sup>155</sup>Nicht entzifferbar

## 7 Fazit

Ohne Zweifel ist die Gleichzeitigkeit der Entwicklung sowohl des Wohnungsbaus als auch der Grün- und Freiflächen, wie beim Bau der Trabantensiedlung Römerstadt in den 20iger Jahren geschehen, auch heute wieder hoch aktuell. In einem Interview mit der FAZ betonte der Frankfurter Stadtplanungsdezernent Mike Josef am 13.Dez. 2021 zur gestiegenen Bedeutung der Freiräume für die Stadtplanung:

*“Wenn man ökologisch denkt und plant, bedeutet dies, dass man die Stadtentwicklung vom Freiraum und vom öffentlichen Raum her denkt. Themen wie grüne Höfe, Grünzüge, begrünte Dächer, Wasserversickerung, Fassadenbegrünung, autoarme Quartiere spielen heute eine viel größere Rolle.”<sup>156</sup>*

Wobei die Grünfläche als verbindendes Element die Kernstadt als Grünen Gürtel umschließen soll. In Frankfurt war die Siedlung Römerstadt der Nukleus des Grüngürtels.<sup>157</sup>

Es war daher nur konsequent die Verbindung von Trabantensiedlung und Grüngürtel als Grundlage für die Bewerbung zum Weltkulturerbe auszuwählen.

In Zeiten des Klimawandels ist heute wie damals die Nachfrage der Großstadtbewohner nach eigener oder kollektiver Nutzung von siedlungsnahen Grünflächen groß. Das gilt gleichermaßen für das klassische Modell der Schrebergärten oder die freie Nutzung der Volksparks und Grünflächen sowie der damit verbundenen Sportanlagen. Dabei steht heute nicht mehr die Eigenversorgung der Bewohner für die Grundernährung, sondern die Erholung und Entspannung durch Gartenarbeit, sportliche Betätigung oder der simple Aufenthalt im Grünen im Vordergrund.

Die treibende Kraft ist heute nicht mehr der Hunger und sind nicht mehr die Versorgungsmängel wie nach dem ersten Weltkrieg, sondern die Folgen der Klimakrise für Mensch und Tier. Es bedarf daher dringend einer Verbesserung des

---

<sup>156</sup> Mike Josef: Stadtplanung ist aufwendiger geworden in FAZ vom 14.12.2021

<sup>157</sup> Siehe ausführlich zum Thema Frankfurter Grüngürtel: Salein, Kirsten (1996): Natur im Kopf. Stadtentwicklung zwischen Plan und Vermittlung, das Projekt „Grüngürtel Frankfurt“, (Schriftenreihe des Instituts für Kulturanthropologie und Europäische Ethnologie der Universität Frankfurt am Main. Band 54) Frankfurt am Main.

Stadtklimas durch die ausreichende und ökologisch sinnvolle, Planung und Pflege von Grünflächen.

Im Streben von May und seinen Mitarbeitern, der Moderne im umfassenden Sinne zum Durchbruch zu verhelfen, entwarfen sie passende Möbel, erließen Gestaltungsrichtlinien für Friedhof und Reklame und boten Bauberatung für Bauinteressenten an, alles mit dem Ziel eines einheitlichen Stils, der dem Lebensgefühl einer intellektuellen Großstadtelite entsprach und für den May den Begriff des „Stadtganzen“<sup>158</sup> prägte. Auch wenn die breite Bevölkerung heute noch nicht mit der Moderne der 20er Jahre versöhnt ist, hat sie sich an diesen Stil gewöhnt und Protestaktionen zu Stilfragen gegen moderne Architekturprojekte sind heute eher selten. Trotzdem war die Bevölkerung damals im Gegensatz zu heute von einem hohen Maß an Enthusiasmus getrieben, der einer gewissen Gleichgültigkeit gewichen ist. Grund hierfür war das Streben nach den Idealen des Neuen Menschen als Antwort auf die Schrecken des ersten Weltkrieges. Ein Anspruch, der vom Nationalsozialismus so missbraucht worden ist, dass der Begriff des Neuen Menschen heute im öffentlichen Diskurs eher vermieden wird.

Nicht vorhersehbar für die Mannschaft um Ernst May war die Überflutung der städtischen Gebiete nach dem zweiten Weltkrieg durch den individuellen Personenkraftverkehr und die fehlende Parkplatzinfrastruktur. In der jetzigen Situation, und das gilt in Deutschland ohne Ausnahme, stehen die Autos schlicht auf der Straße, so dass der Blick auf die Architektur verhindert wird und ein vollkommen anderer Eindruck von einer Häuserzeile entsteht. Dagegen fehlen auf den Fotos, die nach der Fertigstellung der Siedlungen in den 20iger und 30iger Jahren entstanden sind, PKW's oder Motorräder. Gerade das Trabantenstadtmodell verstärkte das tägliche Verkehrsvolumen und damit auch das Parkplatzproblem, das bis heute einer befriedigenden Lösung bedarf.

Auch wenn durch den Bau der Rosa-Luxemburg-Straße ein Teil der gebauten Struktur zerstört wurde, ist die Römerstadt ein herausragendes Beispiel für gelungenen Siedlungsbau der Moderne geblieben. Das Hauptziel, das Streben nach Licht, Luft und

---

<sup>158</sup> Vgl. May (1930): Heft 2-3, Seite 28.

Sonne, konnte durch Architektur und Stadtplanung erreicht werden, obgleich bis heute die Siedlung Römerstadt der mittleren Bevölkerungsschicht vorbehalten bleibt.

Der Glaube, dass durch Architektur die Formung eines besseren Menschen, dem Neuen Menschen zu ermöglichen wäre, ist jedoch dahin. Das Ideal des Neuen Menschen, auch wenn es durch die nationalsozialistischen oder die kommunistischen Gesellschaften diskreditiert wurde, bleibt jedoch als Hefe in unserer Gesellschaft durch den weiterhin vorhandenen Fortschrittsoptimismus lebendig. Nach einem Höhepunkt der Bewegung Anfang des 20. Jhd. zeigt, auf Grund ihrer unterschiedlichen Wurzeln (Arbeitersportbewegung, Neue Musik, die Landkommunen, um nur einige wenige Beispiele zu benennen), heute verschiedene Ausprägungen. Sie reichen von der Hippie-Bewegung der 60er und 70er Jahre, der Ökologiebewegung heute, bis hin zur individualisierten und kommerzialisierten Wellness- und Fitness-Bewegung, die vor dem Versprechen der Unsterblichkeit nicht Halt macht und zu einem bedeutenden Wirtschaftsfaktor geworden ist.<sup>159</sup>

Der öffentliche, physische Raum bleibt Voraussetzung für eine lebendige, offene und voraussetzungsfreie, demokratische Kommunikation und kann nicht vollständig durch einen virtuellen Raum ersetzt werden. Der Zugang zum virtuellen Raum ist immer gebunden an die Verfügbarkeit eines technischen Vermittlers, der nicht jedem jederzeit zur Verfügung steht. Der allgemeine und unbehinderte Zugang ist jedoch nach Habermas Voraussetzung für eine allgemeine Öffentlichkeit und damit für eine intakte Kommunikation.<sup>160</sup> Dazu ist aber ein Mindestmaß an Gestaltung und Pflege des öffentlichen Raumes unerlässlich. Leider ist durch die offensichtliche Interesselosigkeit der Mieter und Vermieter, bis heute der öffentliche Raum in vielen Bereichen der Römerstadt stark vernachlässigt. Ein Musterbeispiel für einen bei Jugendlichen beliebten öffentlichen Raum ist, der vor zwei Jahren eröffnete, Skaterpark im Frankfurter Osthafen. Die große Beliebtheit dieser Freizeiteinrichtung stützt auch die These, dass gerade Jugendliche wieder den öffentlichen Raum zurückerobern. Gleichzeitig sind der Skaterpark und die Römerstadt Belege dafür, dass öffentliche

---

<sup>159</sup> Künzeln, Gottfried (2018): Der alte Traum vom Neuen Menschen. Ideengeschichtliche Perspektiven. In: Der Neue Mensch Bundeszentrale für politische Bildung. Schriftenreihe Band 10247, S.13-27.

<sup>160</sup> Habermas (1962), S.98.

Räume geschaffen werden können, die sich positiv abheben von der von Mitscherlich in seinem Essay „Die Unwirtlichkeit unserer Städte“ beklagten Zustände.<sup>161</sup>

---

<sup>161</sup> Mitscherlich, Alexander (1969): Die Unwirtlichkeit unserer Städte. In: Die Unwirtlichkeit unserer Städte Anstiftung zum Unfrieden. S.9-28.



## 8 Quellen- und Literaturverzeichnis

### 8.1 Quellen:

Behne, Adolf (1927): Kultur, Kunst und Reklame. In Das Neue Frankfurt (DNF), Monatsschrift für die Fragen der Großstadtgestaltung. Heft 3, 1.Jhg. S.57- 60.

Boehm, Herbert (1930): Die Grünflächen der Großstadt. In: Die Siedlung, Monatsschrift für gemeinnützige Siedlungs- und Wohnungswirtschaft, Mitteilungsblatt der Baugenossenschaften u. Baugesellschaften von Groß- Frankfurt am Main. Nr.3, 1. Jhrg, S.26-28.

Bromme, Max (1928): Die Erhaltung der alten Nidda. Denkschrift über die landschaftliche Ausgestaltung der Ufer an der alten und neuen Nidda, die Sicherung der Altarme und den Ausbau der Nidda Bäder bei Rödelheim, Hausen, Praunheim und Eschersheim.

Bromme, Max: Von alten und neuen Bänken. In Gartenkunst, Heft 5, S.74-80

Dexel, Walter (1927): Reklame im Stadtbilde. In: DNF, Heft 3, 1. Jhrg. S.45-49

Dreßler, Walter H (1928): Revolutionierung der Pietät. In Die Form. Heft 6, 3. Jhrg., S.182-188.

Gantner, Joseph (1929): Hundert Jahre Frankfurter Hauptfriedhof. In DNF, Heft 6, 2. Jhrg., S.97-98.

Hilberseimer, Ludwig (1929): Die neue Geschäftsstraße. In: DNF, Heft 4, 3. Jhrg., S.67-77.

Le Corbusier: Feststellungen zu Architektur und Städtebau. (1930), Paris. Wiedergegeben in: Bauwelt Fundamente Nr. 12, Braunschweig Wiesbaden. <sup>2</sup>1987, S. 88.

Josef, Mike (2017): Was die Grünplanung für das Innovationsquartier mit Ernst May zu tun hat. In Maybrief 47, S.4-7.

Josef, Mike (2021): Stadtplanung ist aufwendiger geworden. In: FAZ vom 14.12.2021

Lotz, Wilhelm (1928): Möbeleinrichtung und Typenmöbel. In Die Form, S.161-178.

May, Ernst (1926): Das Neue Frankfurt. In Das Neue Frankfurt (DNF), Heft 1,1. Jhrg., S. 2-7.

Ders. (1930): Fünf Jahre Wohnungsbautätigkeit in Frankfurt am Main. In: DNF, Teil 1, Heft 2-3, 4.Jhrg., S. 21-70.

Ders. (1930): Fünf Jahre Wohnungsbautätigkeit in Frankfurt am Main. In: DNF, Teil 2, Heft 4-5, 4. Jhrg., S. 77-137.

Ders. (1928): Grundlagen der Frankfurter Wohnungsbaupolitik. In: DNF, Heft 7/8, 2. Jhrg., S. 113-124.

Ders. (1928): Das soziale Moment in der neuen Baukunst. In: DNF, Heft 5, 2. Jhrg., S. 77-85.

Ders. (1928): Neue Reklame in Frankfurt am Main. In: DNF, Heft 5, 2. Jhrg., S. 83.

Ders. (1927): Wohnungspolitik der Stadt Frankfurt am Main. In DNF, Heft 5, 1.Jhrg., S.93-104.

N.N. (1929): Ein Reglement und seine Auswirkungen. In DNF, Heft 4, 3. Jhrg., S. 65-66.

Ders. (1928): Die Erweiterung des Frankfurter Hauptfriedhofs. In DNF, Heft 6, 2. Jhrg., S.100-103

Ders. (1963): Unsere Städte sind krank. Interview mit Ernst May, In Der Spiegel, Heft 52.

Nachhaltigkeitsbericht der Stadt Frankfurt am Main für das Jahr 2020. Herausgegeben vom Umweltamt der Stadt Frankfurt am Main .

Nietzsche, Friedrich: Gesammelte Werke. Auf Grundlage der von Walther Linden besorgten Ausgabe, neu bearbeitet von Wolfgang Denninger, Bindlach 2005

Protokoll einer Mieterversammlung der Römerstadt-Siedler im April 1932. In: Der Siedler, Monatsschrift für gemeinnützige Wohnungs- und Siedlungswirtschaft. Frankfurt a.M. S. 142ff.

Wichert, Fritz (1926): Zeitwende Kunstwende. In DNF, Heft 1, 1. Jhrg. S.15 -24.

Wichert, Fritz (1927): Neuere bildende Kunst und Denkmalpflege. In: Frankfurt Das Buch der Stadt:

Wichert, Fritz (1928): Die neue Baukunst als Erzieher. In: DNF, Heft 11/12, 2. Jhrg., S.233-235.

## 8.2 Literatur

Arendt, Hannah (1960): Vita Activa oder vom tätigen Leben. Stuttgart.

Bahrdt, Hans-Paul / Ulfert Herlyn (2006): Die moderne Großstadt. Wiesbaden.

Barr, Helen (Hg.) (2011): Neues Wohnen 1929/2009 Frankfurt und der 2. Congrès Internationaux d'Architecture Moderne. Beiträge des internationalen Symposiums in Frankfurt am Main 22.-24.10.2000. Berlin.

Becker, Sabina (2018): Experiment Weimar. Eine Kulturgeschichte Deutschlands 1918-1933, Darmstadt.

Brockhoff, Evelyn / Cristina Gräve /Ulrike May /Claudia Quiring / Jörg Schilling / Wolfgang Vogt (Hg.) (2016): Akteure des Neuen Frankfurts. Biografien aus Architektur, Politik und Kultur, Frankfurt am Main. (Archiv für Frankfurter Geschichte und Kunst, Bd. 75).

Brunsing, Jürgen / Michael Frehn (Hg.) (1999): Stadt der kurzen Wege. Zukunftsfähiges Leitbild oder planerische Utopie? Dortmund.

Burckhardt, Lucius (1980): Wer plant die Planung. Architektur, Politik und Mensch, Kassel.

Die Siedlung (1932) Monatsschrift für Gemeinnützige Siedlungs- und Wohnungswirtschaft. Nr.4, 4.Jg. Frankfurt am Main.

Diehl, Ruth (1976): Die Tätigkeit Ernst Mays in Frankfurt am Main in den Jahren 1925-30, unter besondere Berücksichtigung des Siedlungsbaus. Dissertation Goethe Universität Frankfurt a.M..

Dreyse, DW (2019): May-Siedlungen. Architekturführer durch acht Siedlungen des Neuen Frankfurts 1925-1930, Köln.

Dreyse, DW (Hrsg.) (2011): DAS NEUE FRANKFURT. Fünf Jahre Wohnungsbau in Frankfurt am Main. Faksimile der Doppelhefte 2/3 und 4/5 von 1930. Frankfurt am Main.

Habermas, Jürgen (1969): Strukturwandel der Öffentlichkeit. Neuwied / Berlin,

Haney, David (2011): Vögel und Fische versus Kartoffeln und Kohl. Max Bromme, Leberecht Migge und die Grünflächenplanung im Neuen Frankfurt. In: Quiring, Claudia u. a. (Hg.): Ernst May 1886-1970. München. S.69-77.

Hartmann, Kristiana (1976): Deutsche Gartenstadtbewegung. Kulturpolitik und Gesellschaftsform, München.

Heinzberger, Martin / Petra Meyer / Thomas Meyer (1988): Entwicklung der Gärten und Grünflächen in Frankfurt am Main, Frankfurt.

Henderson, Susan. R (2013): Building Culture. Ernst May and the new Frankfurt Initiative 1926-1931, New-York

Voigt, Wolfgang / Dorothea Deschermeier / Peter Cachola Schmal (Hg.) (2019): Neuer Mensch, Neue Wohnung. Die Bauten des Neuen Frankfurt 1925 – 1933

Hottenträger, Grit (2017): Das Siedlungsgrün der Römerstadt. Ein bemerkenswertes Konzept. In: maybrief 47, Frankfurt 2017. S.4-7.

Hubenthal, Heidrun (1981): Selbsthilfe statt Fürsorge. In: Stadt- und Landschaftsplanung der Gesamthochschule Kassel (Hg): Leberecht Migge 1881-1935, Gartenkultur des 20. Jahrhunderts, Worpswede. S.124-141.

Jahns, Hans Martin (1990): Das Gelände der Bundesgartenschau als Teil des Frankfurter Grünparks. In: Zur Natur im Volkspark Niddatal, Frankfurt. S.5.

Jacobs, Jane (1963): Tod und Leben Großer amerikanischer Städte, Bielefeld.

Kienzle, Ulrike (2021): Pioniere der Neuen Musik im Radio Frankfurt. In Maybrief 56, S.11-13.

Klemp, Klaus (2019): Grundlagen des Neuen Frankfurts. In: Klaus Klemp, / Annika Seelmann / Matthias Wagner K /: Moderne am Main 1919-1933. (Katalogbuch zur gleichnamigen Ausstellung im Museum Angewandte Kunst, Frankfurt am Main), Stuttgart, S.12-46.

Klemp, Klaus (2004): Papierkorb trifft Hochhaus. Frankfurt a.M.

Klemp, Klaus (2014): Design in Frankfurt. Stuttgart.

Klemp, Klaus / Matthias Wagner K, (Hg.) (2016): Alles Neu! 100 Jahre Neue Typografie und Neue Grafik in Frankfurt am Main. Stuttgart.

Klemp, Klaus / Matthias Wagner K, (Hg.) (2020): Das neue Frankfurt und die Frankfurter Küche. Frankfurt a.M.

Klotz, Heinrich (Hg.) (1986): Ernst May und das Neue Frankfurt 1925-1930. Redaktion Rosemarie Höpfner u. Volker Fischer, Katalogbuch zur gleichnamigen Ausstellung im Deutsches Architekturmuseum Frankfurt a.M., 13.12.1986 – 15.2.1987, Berlin.

Künzelen, Gottfried (2018): Der alte Traum vom Neuen Menschen: Ideengeschichtliche Perspektiven. In: Der Neue Mensch. Bundeszentrale für politische Bildung, Schriftenreihe, Band 10247, S.13-27.

Krakies, Jens / Frank Nagel (1988): Stadtbahn Frankfurt am Main. Eine Dokumentation, Frankfurt am Main.

Kuhn, Gerd (1998): Wohnkultur und kommunale Wohnungspolitik in Frankfurt am Main 1880 bis 1930. Auf dem Wege zu einer pluralen Gesellschaft der Individuen. Bonn.

Kutting, Dennis (2010): Neues Bauen für neue Menschen? Planungen städtischer Verwaltungen und Aneignung durch die Bewohner im sozialen Wohnungsbau der 1920er Jahre. Speyer.

Kunze, Roland (1992): Mieterbeteiligung im sozialen Wohnungsbau. Entstehung und Entwicklung der Mietervertretungen in den Siedlungen der Gemeinnützigen Wohnungsunternehmen, Hochschulschrift der Gesamthochschule Kassel, Kassel.

Lauer, Heike, (1988): Von Neu-Marokko zur Vorzeigesiedlung par excellence. Zur Sozialgeschichte der Siedlung Römerstadt, In: Walter Prigge / Hans-Peter Schwarz (Hg.) Das Neue Frankfurt: Städtebau und Architektur im Modernisierungsprozess 1925 bis 1988. Frankfurt, S.19-40.

Lauer, Heike (1990): Leben in neuer Sachlichkeit. Zur Aneignung der Siedlung Römerstadt in Frankfurt am Main. Frankfurt a.M..

Lepp, Nicola / Martin Roth / Klaus Vogel (Hg.) (1999): Der Neue Mensch. Obsessionen des 20. Jahrhunderts. Katalog zur Ausstellung im Deutschen Hygiene Museum Dresden, 22.4. – 8.8.1999, Dresden.

Lichtenstein, Claude (2021): Die Schwerkraft von Ideen. Eine Design Geschichte. In Bauwelt Fundamente 170, Basel.

Lohrberg, Frank (2001): Stadtnahe Landwirtschaft in der Stadt- und Freiraumplanung, Stuttgart. Dissertation Universität Stuttgart.

Lorenz, Peter (1986): Das neue Bauen im Wohnungs- und Siedlungsbau am Beispiel des Neuen Frankfurt 1925-33. Stuttgart.

Mohr, Christoph / Michael Müller (1984): Funktionalität und Moderne. Köln.

Mohr, Christoph (1986): Das Neue Frankfurt und die Farbe. In Bauwelt, Heft 28, S.104-106.

Müller, Christa (Hg.) (2011): Urban Gardening. Über die Rückkehr der Gärten in die Stadt. München.

Prigge, Walter / Hans-Peter Schwarz (Hg.) (1988): Das Neue Frankfurt. Städtebau und Architektur im Modernisierungsprozess 1935-1988. Frankfurt am Main.

Pehnt, Wolfgang (2011): Der Neue Mensch und der Alte Adam. In: Claudia Quiring / Wolfgang Vogt / Peter Cachola Schmal / u.a. (Hg.): Ernst May 1886 – 1970. Neue Städte auf drei Kontinenten. Katalogbuch zur gleichnamigen Ausstellung im Deutschen Architektur Museum, 28.7. – 8.11.2011. München. S.99-110.

Quiring, Claudia / Wolfgang Voigt / Peter Cachola Schmal / u.a. (Hg.) (2011): Ernst May 1886 – 1970. Neue Städte auf drei Kontinenten, Katalogbuch zur gleichnamigen Ausstellung im Deutschen Architektur Museum, 28.7. – 8.11.2011, München.

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

Sachse, Georg: Zwischen traditioneller Gartenausstellung und Event. Masterarbeit, Universität Kassel 2010.

Salein, Kirsten (1996): Natur im Kopf. Stadtentwicklung zwischen Plan und Vermittlung, das Projekt „Grüngürtel Frankfurt“, (Schriftenreihe des Instituts für Kulturanthropologie und Europäische Ethnologie der Universität Frankfurt am Main. Band 54) Frankfurt am Main.

Lichtenstein, Claude (2021): Die Schwerkraft von Ideen Eine Designgeschichte. In Bauwelt Fundamente 170, Basel, S.338.

Schleuning, Johannes (2000): Die Siedlung Römerstadt in Frankfurt a.M. von Ernst May. Magisterarbeit an der Albert-Ludwigs-Universität Freiburg.

Seidel, Florian (2017): Ernst May und die Skulptur von Richard Scheibe bis Seff Weidl. Ausstellungskatalog zur gleichnamigen Ausstellung im ernst-may-Haus vom 14.10.2017 – 1.4.2018, Frankfurt a.M..

Seidel, Florian (2017): „...mit guten Vorsätzen gepflastert.“ – Die Straße durch die Römerstadt und Ernst Mays Beitrag. In: Maybrief 46, S. 20-21.

Selle, Klaus (Hg.) (2003): Was ist los mit den öffentlichen Räumen? Analysen, Positionen, Konzepte, ein Lesebuch für Studium und Praxis, zusammengestellt und eingeleitet von Klaus Selle, AGB Berichte 49, Aachen Dortmund Hannover.

Selle, Klaus (2003): Öffentliche Räume. Drei Annäherungen an ein Thema. In: Klaus Selle (Hg.): Was ist los mit den öffentlichen Räumen? Analysen, Positionen, Konzepte, ein Lesebuch für Studium und Praxis, Aachen Dortmund Hannover 2003, S.

Tafuri, Manfredo / Francesco Dal Co (1998): Klassische Moderne. Stuttgart.

Voigt, Wolfgang / Dorothea Deschermeier / Peter Cachola Schmal (Hg.) (2019): Neuer Mensch, Neue Wohnung. Die Bauten des Neuen Frankfurt 1925 – 1933.



### **8.3 Sonstiges Informations-Material:**

#### **Zeitungsartikel:**

Stierli, Martina (2008): Die Stadt als Bild. Stadtbild in der Krise. In Neue Zürcher Zeitung v. 1.11.2008.

Göpfert, Claus-Jürgen (2012): Über den Streit ist Gras gewachsen. In: FR Nr. vom 5.1.2012.

Mike Josef: Stadtplanung ist aufwendiger geworden. In FAZ vom 14.12.2021

Harting, Mechthild (2007): Wildkräuter, Blumenwiesen und kleine Wäldchen. In: FAZ Nr. 138 vom 18.6.2007, S. 43-44.

#### **Internet-Quellen:**

#### **CD/DVD:**

Hiller, Christian / Joachim Krauss / Philipp Oswald (Hg) (1985): Das Neue Frankfurt. Edition Bauhaus. DVD

#### **Ausstellungen-Kataloge:**

Gerchow, Jan (Gesamtleitung): Wie wohnen die Leute? Mit dem Stadtlabor durch die Ernst-May-Siedlungen, Dokumentation Ausstellung Historisches Museum 15. Mai-13. Okt. 2019.

Klotz, Heinrich (Hg.) (1986): Ernst May und das Neue Frankfurt 1925- Katalogbuch zur gleichnamigen Ausstellung im Deutsches Architekturmuseum Frankfurt a.M., 13.12.1986 – 15.2.1987, Berlin.

Klaus Klemp, / Annika Seelmann / Matthias Wagner K /: Moderne am Main 1919-1933. (Katalogbuch zur gleichnamigen Ausstellung im Museum Angewandte Kunst, Frankfurt am Main), Stuttgart.

Klemp, Klaus / Matthias Wagner K, (Hg.) (2016): Alles Neu! 100 Jahre Neue Typografie und Neue Grafik in Frankfurt am Main. Katalogbuch zur Ausstellung im Museum für Angewandte Kunst vom 28.März-21.August 2016.

Quiring, Claudia / Wolfgang Voigt / Peter Cachola Schmal / (Hg.) (2011): Ernst May 1886 – 1970. Neue Städte auf drei Kontinenten, Katalogbuch zur gleichnamigen Ausstellung im Deutschen Architektur Museum, 28.7. – 8.11.2011, München.

Seidel, Florian (2017): Ernst May und die Skulptur von Richard Scheibe bis Seff Weidl. Ausstellungskatalog zur gleichnamigen Ausstellung im ernst-may-Haus vom 14.10.2017 – 1.4.2018, Frankfurt a.M..

Voigt, Wolfgang / Dorothea Deschermeier / Peter Cachola Schmal (Hg.) (2019): Neuer Mensch, Neue Wohnung. Die Bauten des Neuen Frankfurt 1925 – 1933.

Herrel, Eckhard (2001): Ernst May Architekt und Stadtplaner in Afrika 1934-1953. Katalogbuch zur Ausstellung. "Ernst May Architekt und Stadtplaner in Afrika 1934—1953" vom 9. März bis 8. Mai 2001.

## 9 Bildnachweis

Abb.:1 Luftbildaufnahme der Siedlung Römerstadt: Quiring (2011), S.57.

Abb.: 2 Ernst May vor Siedlungsplänen der Römerstadt 1927: Quiring (2011), S.9.

Abb.: 3 Leberecht Migge: Quiring (2011), S. 69

Abb.: 4 Die Grünpolitik Frankfurts- Regionaler Grünflächenplan 1928: Quiring (2011), S.75.

Abb.: 5 Der kommunale Kolonialpark Trächtiger Trabant. Lohrberg (2001): Stadtnahe Landwirtschaft..., S.42.

Abb.: 6 Max Bromme: Quiring (2011), S. 69.

Abb.: 7 Straßenkarte Volkspark Niddatal.

Abb.: 8 Der Grünplan Römerstadt: Quiring (2011), S. 6

Abb.: 9 Straßenbahn und Busverbindung zwischen den Siedlungen und der Hauptwache. ?

Abb.: 10 Hauseingänge in der Römerstadt. Archiv ernst-may-gesellschaft.

Abb.: 11 Mercedes- Roadster Typ 8/38 PS vor Le Corbusier-Haus in der Weissenhof-Siedlung 1928. © Foto Mercedes Benz Classic.

Abb.: 12 U-Bahnstation Römerstadt © Foto privat.

Abb.: 13 Die Siedlung Römerstadt. Arquiscopio -Archiv

Abb.: 14 Die Neue Messe Frankfurt: Klemp (2019), S.226.

Abb.: 15 Der Leistikow Adler: Klemp (2016), S.27

Abb.: 16 Gestaltung DNF: Klemp (2019), S. 176.

Abb.: 17 Isometrie Siedlung Praunheim: Mohr (1984), S.196.

Abb.: 18 Hermann Treuner Aquarell „Hadrianstraße“: Mohr (1984), S.197.

Abb.: 19 Hermann Treuner Aquarell „Im Burgfeld“, Archiv Deutsches Architekturmuseum, :Foto © Diether von Goddenthow.

Abb.: 20 Objekt H8 Zeichnung/ Collage, Robert Michel: Klemp (2019), S.82.

Abb.: 21 Walter Dexel Telefon-Uhren-Säule Frankfurt am Main 1927, Privat Frankfurt am Main © Nachlass Walter Dexel.

Abb.: 22 Parkbank, Entwurf Ferdinand Kramer: Klemp (2019), S.

Abb.: 23 Historische Parkbank, Entwurf Ferdinand Kramer: Klemp (2019), S. 161, Zeitschrift Die Form 1928, S.165

Abb.: 24 Rundfunkreklame Brockhoff (2016), S.54, Werner Epstein: Rundfunk-Werbebrochure „Abgeschnitten“ Rückseite 1929

Abb. : 25 Frankfurter Nachrichten vom 1.4.1932