

**Lehrstuhl für Stadtraum und Stadtentwicklung**  
**Ernst May: Städtebau und Architektur in den Jahren 1954-1970**

**Florian Seidel**

**Vollständiger Abdruck der von der Fakultät für Architektur  
der Technischen Universität München zur Erlangung des akademischen Grades eines  
Doktor-Ingenieurs (Dr.-Ing.)  
genehmigten Dissertation.**

**Vorsitzende: Univ.-Prof. Sophie Wolfrum**

**Prüfer der Dissertation:**

**1. Univ.-Prof. Dr.rer.pol. Ingrid Krau**

**2. Univ.-Prof. Dr.-Ing. Winfried Nerdinger**

**Die Dissertation wurde am 13.12.2007 bei der Technischen Universität München  
eingereicht und durch die Fakultät für Architektur  
am 22.04.2008 angenommen.**

## Danksagung

Es ist hier beinahe unmöglich, allen in gebührender Weise Dank zu sagen, die mir bei der Entstehung dieser Studie behilflich gewesen sind:

Zunächst möchte ich mich bei Frau Prof. Ingrid Krau für die großzügige Unterstützung und Begleitung in den vergangenen Jahren bedanken. Die umfangreichen Recherchetätigkeiten wären ohne beträchtliche Freiräume, die mir von Seiten des Lehrstuhls eingeräumt wurden, nicht möglich gewesen.

Des Weiteren gilt mein Dank Herrn Prof. Winfried Nerdinger, der mir den Anstoß für diese Forschungsarbeit gegeben hat und dessen gezielte Fragen und Hinweise im Verlauf der Arbeit mir immer wieder Orientierung gaben.

Einigen Kollegen und Kolleginnen an der TU München, die mich in meiner Arbeit unterstützt haben, möchte ich an dieser Stelle ebenso danken, wie den Studenten und Studentinnen, die im Studienjahr 2005-2006 an der Erarbeitung der Ausstellung „Wohnklima“ beteiligt waren. Die gemeinsame Arbeit an dieser Ausstellung über die Wohnsiedlungen Ernst Mays in den Jahren 1954-1970 war nicht nur sehr motivierend, sie lieferte auch viele Erkenntnisse, die schließlich in diese Dissertation eingeflossen sind.

Allen Mitarbeitern und Mitarbeiterinnen von Archiven, Bibliotheken und Ämtern, die mir immer wieder in außergewöhnlich großzügiger Weise bei der Recherche behilflich waren, möchte ich ebenfalls an dieser Stelle danken.

Weiterhin danke ich der Dr.-Ing. Leonhard-Lorenz-Stiftung für die großzügige finanzielle Förderung der Forschungsarbeit.

Ganz wesentlich für die Erkenntnisse der Forschungsarbeit waren Gespräche mit Zeitzeugen und ehemaligen Mitarbeitern Ernst Mays. Ganz besonders möchte ich an dieser Stelle Herrn Prof. Gerd Albers, Herrn Bernd Andreas, Herrn Günther Englert, Herrn Prof. Christian Farenholtz, Herrn Heinz Feicht, Herrn Dr. Egon Hartmann, Herrn Edgar Heydock, Herrn Hans Konwiarz, Herrn Klaus May und Frau Hertha May, Frau Gunda Orf, Herrn Detlef Papendick, Herrn Christian Papendick, Herrn Hans Albrecht Schilling, Herrn Prof. Ferdinand Stracke, Herrn Dr. Klaus Weber, und Herrn Peter Weidl danken, die mich in ausführlichen und dabei doch oft kurzweiligen und von herzlicher Atmosphäre geprägten Gesprächen etwas von der Persönlichkeit von Ernst May spüren und dabei Erkenntnisse über die Arbeitsweise Mays gewinnen ließen.

Schließlich danke ich meiner Familie, die mich in den letzten Jahren unterstützt und gefördert hat und ohne deren Hilfe die Zeit und Muße, die für eine derartige Studie notwendig ist, niemals vorhanden gewesen wäre.

# Ernst May: Städtebau und Architektur in den Jahren 1954-1970.

## Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung.....	5
Einleitung .....	7
Fragestellung .....	7
Quellenlage .....	7
Stand der Forschung.....	7
Methodik.....	8
Leben und Werk Ernst Mays.....	9
0. Die Vorgeschichte: Ernst Mays Rückkehrbemühungen 1945-1953.....	9
1. Phase I: Planungsleiter bei der Neuen Heimat (1954- Anfang 1956) .....	12
1.1 Situation .....	12
1.2 Biografie und Arbeitsweise .....	16
1.3 Projekte .....	21
1.3.1 Die Siedlung Grünhöfe.....	21
1.3.2 Lübeck St. Lorenz-Süd.....	21
1.3.3 Gartenstadt Vahr.....	24
1.3.4 Neu-Altona.....	24
1.4 Analyse: Das Werk Mays in den Jahren 1954-1955.....	26
1.4.1 Städtebau.....	26
1.4.2 Architektur.....	29
2. Phase II: Freier Architekt und Berater der Neuen Heimat (1956-1958) .....	33
2.1 Situation .....	33
2.2 Biografie und Arbeitsweise .....	33
2.3 Projekte .....	34
2.3.1 Neue Vahr.....	34
2.3.2 Berlin-Fennpfuhl.....	39
2.3.3 Privathaus von Ernst May in Hamburg Groß Flottbek.....	43
2.4 Analyse: Das Werk Mays in den Jahren 1956-1957.....	43
3. Phase III: May als Planungsbeauftragter (1958-1962) .....	46
3.1 Situation .....	46
3.2 Biografie und Arbeitsweise .....	46
3.3 Projekte .....	47
3.3.1 Generalplanung Mainz.....	47
3.3.2 Generalplan Bremerhaven .....	49
3.3.3 Generalplan Wiesbaden .....	51
3.3.4 Siedlung Klarenthal .....	53
3.4 Analyse: Das Werk Mays in den Jahren 1958-1963.....	55
4. Phase IV: Die letzten Jahre (1963-1970) .....	57
4.1 Situation .....	57
4.2 Biografie und Arbeitsweise .....	57
4.3 Projekte .....	61
4.3.1 Siedlung Kranichstein in Darmstadt.....	61
4.4 Analyse: Das Werk Mays in den Jahren 1963-1970.....	64
5. Resümee.....	66
Werkverzeichnis 1954-1970 .....	75
Literaturverzeichnis .....	162
Verzeichnis der Tageszeitungen und Zeitschriften .....	165
Abkürzungsverzeichnis .....	165
Abbildungsverzeichnis.....	166



1. Seff Weidl: Porträtskizze Ernst May, ca. 1958

## Zusammenfassung

Ernst May ist in seinem Spätwerk (1954-1970) ein Exponent der allgemeinen Entwicklung des deutschen Städtebaus der 1950er und 1960er Jahre.

In Mays Werk steht nicht die Gestaltung im Vordergrund. May sieht seine Rolle eher in der eines Managers oder eines Dirigenten.

Die soziale Idee und ihre Umsetzung in Form der einheitlich geplanten Wohnsiedlung, die auf dem Gedanken der Gartenstadt fußt, bleibt Mays Credo. May bleibt bis in die 1960er Jahre hinein ein Verfechter der Trabantenstadt, wenngleich die Umsetzung in die Praxis nicht gelingt und in ihm auch seit den späten 1950er Jahren Zweifel an der Realisierbarkeit dieses städtebaulichen Modells unter den sich verfestigenden wirtschaftlichen und planungsrechtlichen Bedingungen wachsen. Ein großes Anliegen Mays, das mit dem Gedanken der Trabantenstadt verbunden ist und das sich durch sein Werk bis zuletzt zieht, ist der Versuch der Abgrenzung des städtischen Wachstums zur unbebauten und von der Bebauung freizuhalten Landschaft.

Auf der Ebene der städtebaulichen Form der Siedlungen verändert sich Mays Haltung allmählich. Lange hält er am Leitbild der „gegliederten und aufgelockerten Stadt“ fest und übernimmt zu dessen Umsetzung städtebauliche Formen aus den skandinavischen Ländern, aus Italien, England und den Niederlanden. In den zwei Jahren seiner Tätigkeit bei der Neuen Heimat plant May überwiegend Wohnsiedlungen, die sich an Formen des „organischen „Städtebaus“ mit starker Ausrichtung nach der Sonne, im Lageplan aufgefächerten und bogenförmigen Strukturen, orientieren. Auch die allgemein akzeptierte soziologische Idee der Nachbarschaft, die in der Zeit von Mays Abwesenheit in Europa und Nordamerika entwickelt worden ist und die May bereits in Afrika anwendet, vertritt May bis in die 1960er Jahre, als er schließlich von der Idee Abstand nimmt und ein flexibleres Leitbild vertritt, das keine deutlich definierten Nachbarschaften mehr kennt. Als schließlich zu Beginn der 1960er Jahre der Ruf nach stärkerer Verdichtung und einem „urbaneren“ Charakter der Wohnsiedlungen laut wird, folgt May auch dieser Tendenz, er versucht freilich noch immer, diese mit einem ausgeprägten landschaftlichen Bezug zu verbinden.

Die architektonische Form von Mays Arbeiten in dem untersuchten Zeitraum ist dem größten Wandel unterworfen. Auch hierbei orientiert er sich in erster Linie an Vorbildern aus dem Ausland. Ähnlich wie in den 1920er Jahren Beispiele aus England und den Niederlanden für die Bauten Mays stilprägend waren, so sind es nun in erster Linie skandinavische Bauformen, die für May Vorbildfunktion haben. Schlichte, kubische Bauten, klinkerverkleidete Fassaden, maßvolle Fensterformate, oft flach geneigte Satteldächer mit sehr weit vorstehenden Dachrändern sind zunächst charakteristisch. Später kann man in der skulpturalen Durcharbeitung der Baukörper Parallelen zu Wohnungsbauten Scharouns erkennen, ehe May durch die Anwendung der Großtafelbauweise den architektonischen Ausdruck des Wohnbaus auf ein Mindestmaß reduziert und sich den Bedingungen der Vorfabrikation unterordnet. In seiner Architektur sucht May selten die auffällige Form. Seine Bauten sind überwiegend schlicht und sachlich.

Als Architekt und Städtebauer ist May in den Jahren 1954-1970 sehr erfolgreich, sowohl was den Umfang seiner Aufträge angeht, als auch bezüglich seiner öffentlichen Präsenz. Dennoch stehen den unbestreitbaren Erfolgen Mays in dieser Zeit immer wieder Momente des Scheiterns gegenüber.

Mays städtebauliche Ideen scheitern in erster Linie an den fehlenden rechtlichen Rahmenbedingungen, wie der unzureichenden Enteignungsmöglichkeit zum Zwecke des Wohnungsbaus und der gemeindlichen Planungshoheit. Beide Tatsachen behindern die großzügige Planung, die für May so wesentlich und die ihm so wichtig ist.

In der Verkehrsplanung ist eine deutliche Diskrepanz zwischen Theorie und Praxis im Werk May 1954-1970 wahrnehmbar. Obwohl er bereits frühzeitig die Gefahren des rapiden Wachstums des Individualverkehrs erkennt und als Lösungsmöglichkeit lediglich seine radikale Beschränkung propagiert, räumen Mays städtebauliche Planungen dem Auto immer breiteren Raum ein.

May gelingt es anders als seinen Zeitgenossen Le Corbusier, Gropius oder Mies van der Rohe nicht, in seinem Spätwerk noch einmal architektonische Meisterleistungen und in einem wesentlichen Umfang originäre Neuschöpfungen zu produzieren, die dem eigenen architektonischen Schaffen einen vergleichbaren Schlussakzent hinzugefügt oder es gar zu einem das Lebenswerk bekrönenden Abschluss gebracht hätte.



2. Ernst May bei der Verleihung des Heinrich-Plett-Preises 1968

## Einleitung

### Fragestellung

Ernst May gilt gemeinhin als der bedeutendste deutsche Städtebauer des 20. Jahrhunderts. In seinem Lebenswerk vereinigt er in einzigartiger Weise die Anfänge der Gartenstadtbewegung in Deutschland, die große Zeit des Neuen Bauens in den 1920er Jahren, die Aufbaujahre der Wirtschaftswunderzeit und schließlich den beginnenden Niedergang der Großsiedlung seit Mitte der 1960er Jahre.

Ernst Mays Arbeit lässt sich sehr präzise in Phasen einteilen, die mit den unterschiedlichen Orten verknüpft sind, an denen er tätig ist: Breslau, Frankfurt am Main, Sowjetunion, Ostafrika und schließlich Hamburg. Mays weltweite und teilweise selbst volkstümliche Bekanntheit als Städtebauer begründet sich auf die fünf Jahre seiner Tätigkeit in Frankfurt am Main. Dem gegenüber sind die Arbeiten in Schlesien, in der Sowjetunion, in Ostafrika und schließlich seine Nachkriegsprojekte in Deutschland heute allgemein weit weniger bekannt.

Formal wandelt sich das Werk Ernst Mays mit jeder neuen Phase. Weniger geübten Betrachtern wird es möglicherweise schwer fallen, die Siedlungen Mays in Niederschlesien als Arbeiten Mays zu erkennen, wenn man die bekannten Frankfurter Siedlungen vor Augen hat. Ebenso, wenn auch in geringerem Maße, gilt das für seine Arbeiten in der Sowjetunion und in Ostafrika. Beim Betrachten der Nachkriegsprojekte in Deutschland fällt der Kontrast jedoch besonders ins Auge. Zunächst scheint beinahe nichts mehr auf die Frankfurter Siedlungen zu verweisen, so sehr scheinen sie Produkte ihrer Zeit. Die enorme formale Wandlungsfähigkeit der städtebaulichen Planungen und der Bauten Mays ist jedoch geradezu ein Kennzeichen dieses Architekten. May passt sich in jeder Phase den neuen Gegebenheiten und aktuellen Rahmenbedingungen an. Die Konstante in Mays Werk ist hingegen eher inhaltlich-programmatischer Natur und daher erst auf den zweiten Blick erkennbar: Das Festhalten an der der sozialen Idee, der Vorstellung der Stadt als sozialem Organismus, den es zu erhalten und zu fördern gilt. Dabei vertritt May immer die „große Konzeption und Gestaltung“. Die Elemente und Maßnahmen, mit denen May die Stadt zu gliedern versucht, und die er in der Idee der „Trabantenstadt“ zusammenfasst, bleiben im Wesentlichen gleich. Bis zuletzt kommt May immer wieder auf diese Idee zurück.

Ziel der Arbeit soll sein, zu zeigen, wie May sich an die veränderten städtebaulichen Umstände anpasst, die er bei seiner Rückkehr nach Deutschland vorfindet, inwiefern er damit Erfolg hat und welche seiner Ideen letztlich scheitern. May wird durch seine Wandlungsfähigkeit geradezu zu einem idealtypischen Exponenten des deutschen Städtebaus der 1950er und 1960er Jahre, der sich insgesamt in einer stürmischen Entwicklung befindet.

### Quellenlage

Der Nachlass Ernst Mays ist im Wesentlichen auf drei Archive in Deutschland verteilt:

Im Archiv des Architekturmuseums der TU München befindet sich eine umfangreiche Sammlung von Plänen aus Mays Zeit in Afrika und vor allem aus den Jahren 1954 bis 1970. Diese letzteren Pläne werden in dieser Studie zum ersten Mal eingehender ausgewertet. Die Datierung und Beschriftung der Pläne erlaubt in vielen Fällen die exakte Zuordnung von Planungen zu May, was bislang teilweise nicht möglich war. Bei einigen Projekten wird durch die Dokumentation unterschiedlicher Planstände der Entwurfsprozess zumindest teilweise rekonstruierbar, sodass die Pläne zu einer für diese Forschungsarbeit außerordentlich wertvollen Informationsquelle geworden sind.

Ein weiterer Teil des Nachlasses befindet sich im Archiv des Deutschen Architekturmuseums in Frankfurt am Main. Er umfasst Pläne zweier Soldatenfriedhöfe aus dem Jahr 1918, einige seiner

Frankfurter Siedlungen, große Teile der Pläne aus Mays Zeit in Ostafrika und die Pläne zweier Privathäuser Ernst Mays aus seiner Zeit in Hamburg, nämlich seines eigenen Hauses und des Hauses Schäfer in Dreieichenhain. Daneben befindet sich in diesem Archiv die Privatbibliothek Mays und eine umfangreiche Sammlung von Briefen Mays, die vom Jahr 1911 bis zum Jahr 1970 reicht, jedoch vorwiegend der Privatkorrespondenz zuzurechnen ist. Daneben finden sich in dem Archiv einige Manuskripte und Vorträge, Skizzenbücher, Zeichnungen und Grafiken, Sammlungen mit Presseberichten, die Auszeichnungen und Ehrungen, die May erhielt, die Zeichengeräte, private Gegenstände und eine umfangreiche Sammlung von Fotografien. Mit Ausnahme der Skizzenbücher, Zeichnungen und Grafiken umfassen alle Bestände auch die für diese Studie besonders relevanten Jahre 1954-1970.

Ein letzter großer Teil von Mays Nachlass befindet sich im Archiv für bildende Kunst im Germanischen Nationalmuseum Nürnberg. Dieses Archiv bemühte sich bereits zu seinen Lebzeiten um dessen Nachlass und erhielt bereits in der zweiten Hälfte der 1960er Jahre als Vorlass eine erste Sendung von May. Heute befinden sich in diesem Archiv private und geschäftliche Korrespondenz, vor allem auch aus den Jahren 1954 bis 1970, Projektordner zu vielen Planungen Mays aus der gleichen Zeit, die häufig auch Planunterlagen umfassen, Manuskripte zu Vorträgen und Veröffentlichungen Mays, Veröffentlichungen von und über May, ebenso Fotografien. Diese Bestände sind jedoch nur teilweise verzeichnet.

Umfangreiche Bestände mit Bezug zu Ernst May befinden sich weiterhin im Hamburgischen Architekturarchiv. Hierbei ist insbesondere der Bestand Neue Heimat zu nennen, der vor allem fotografische Reproduktionen von Plänen umfasst und eine unersetzliche Quelle von Informationen über Mays Tätigkeit bei und für die Neue Heimat bietet. Leider sind die schriftlichen Bestände und Dokumente sowie viele Original-Planzeichnungen der Neuen Heimat im Zuge ihres Zusammenbruchs Anfang der 1980er Jahre verloren gegangen.

Einige Projekte, an denen May beteiligt war, sind in diesen vier Archiven nur unzureichend dokumentiert. In den Archiven der Gewoba in Bremen befinden sich Unterlagen zu fast allen Gebäuden der dortigen Großsiedlungen dieser Wohnungsbaugesellschaft. Die Berlinische Galerie verfügt in ihrer Fotosammlung über Planunterlagen zu dem Wettbewerb „Umgebung Fennpfuhl“ aus dem Jahr 1957. Die Akademie der Künste in Berlin besitzt in ihrem Verwaltungsarchiv Dokumente über Mays Tätigkeit in der Akademie. Das im Aufbau befindliche Bremer Zentrum für Baukultur verfügt in erster Linie über Fotodokumentationen von seinen Projekten in Bremen und Bremerhaven.

Weitere Unterlagen befinden sich in örtlichen Bauarchiven, in Stadtplanungsämtern, Staats- und Stadtarchiven.

Als Hilfe von unschätzbarem Wert erwiesen sich Gespräche mit den ehemaligen Mitarbeitern und Kollegen Ernst Mays: Zum einen konnten auf diese Weise Detailfragen geklärt werden, zum anderen ergaben sich immer neue Hinweise. In vielen interessanten Gesprächen bot sich ein lebendiges Bild der eindrucksvollen Persönlichkeit Mays.

### Stand der Forschung

Zu Mays städtebaulichen Arbeiten in den Jahren seit seiner Rückkehr nach Deutschland im Jahr 1954 bis zu seinem Tod im Jahr 1970 hat es bisher nur ausschnittshafte Betrachtungen, beispielsweise zu einzelnen Projekten, oder recht grobe Übersichten gegeben. Die bis heute präziseste und kompletteste Übersichtsdarstellung ist die Monografie von Justus Buekschmitt: „Ernst May. Bauten und Planungen. Band 1“ aus dem Jahr 1963, die unter enger Mitwirkung von May selbst zustandekam und die Jahre 1954 bis etwa 1961 behandelt.<sup>1</sup> Dem Vorteil der spürbar engen Mitwirkung Mays bei dem Buch steht jedoch der Nachteil der dadurch teilweise recht unkritischen und undistanzierten Betrachtung gegenüber.

Im Jahr 1983 erschien Gábor Preisichs Buch „Ernst May“, in dem dessen Gesamtwerk dargestellt wird. Mays Nachkriegswerk umfasst

darin jedoch nur wenige Seiten. Aufgrund der Tatsache, dass es in ungarischer Sprache geschrieben und nicht übersetzt wurde, hat das Buch im deutschen Sprachraum nur geringe Verbreitung und Wirksamkeit gefunden.<sup>2</sup>

Peter Lorenz analysierte in seiner Dissertation: „Das neue Bauen im Wohnungs- und Siedlungsbau, dargestellt am Beispiel des neuen Frankfurt, 1925-33. Anspruch und Wirklichkeit, Auswirkung und Perspektive.“ aus dem Jahr 1986 in einer Art Exkurs vier Nachkriegssiedlungen Mays und stellt sie zu seinen Frankfurter Werken, die den Hauptgegenstand der Untersuchung darstellen, in Beziehung.<sup>3</sup> Dabei vergleicht er die Aspekte Typenvielfalt und –variation, Form und Gestalt, Gestaltelemente und Gestaltprinzipien, Material, Wohnwert, Wohntypologien, Wohnungsgröße und Wohnungsgrundrisse, das Wohnumfeld und den Nutzerbezug.

Um das Jahr 1986 herum, zu Mays 100. Geburtstag, erschienen viele Publikationen zu seinem Werk, die sich jedoch zumeist ausschließlich mit den Frankfurter Arbeiten beschäftigten.

Eine Ausnahme bildet eine Ausgabe der „Bauwelt“<sup>4</sup> und ein Ausstellungskatalog im Rahmen des 4. internationalen Bauhauskolloquiums an der Hochschule für Architektur und Bauwesen Weimar<sup>5</sup>. In der „Bauwelt“ befassten sich drei Aufsätze mit Mays Rückkehr nach Deutschland und seinen Nachkriegsplanungen, wobei insbesondere die Berichte der Zeitzeugen wertvolle Hinweise für die weitere Forschung gaben. Rudolf Hillebrecht erzählte in seinem Artikel „Ein Ruf aus Deutschland“ von Mays vorzeitigem Rückkehrversuch im Jahr 1951, der persönlich gefärbte Bericht von Christian Farenholtz schilderte noch einmal die Planung Neu-Altonas und Mays Beitrag hierzu. Schließlich vertiefte Dietrich Worbs in seinem Artikel Kontinuität und Wandel in Mays Stadtplanung bis hin zu Mays letztem großen Projekt, der Siedlung Kranichstein bei Darmstadt.<sup>6</sup> Insbesondere im letztgenannten Beitrag wurden kurz die Kontinuitäten in Mays Werk bis zu seinem Tod angerissen. Mays Spätwerk wurde als das Scheitern seiner Planungsideen interpretiert.

In den Betrachtungen des Weimarer Ausstellungskatalogs wurden in erster Linie die politisch-gesellschaftlichen Bezüge in Mays Nachkriegswerk herausgearbeitet, aber auch beispielsweise der Wettbewerb „Umgebung Fennpfuhl“ in Berlin-Lichtenberg und die Reise Mays in die Sowjetunion im Jahr 1959 erwähnt.

Im Jahr 1998 publizierte Peter Krieger seine Dissertation über Architektur und Städtebau in Hamburg in den 1950er Jahren: „Wirtschaftswunderlicher Wiederaufbauwettbewerb“, in der er auch immer wieder auf die Leistungen Mays im Kontext der Hamburger Stadtplanung dieser Zeit eingeht.<sup>7</sup>

Im Jahr 2001 erschien Eckart Herrrels Buch „Ernst May. Architekt und Stadtplaner in Afrika 1934-1953“, das Mays afrikanische Zeit erstmals umfassend darstellte und damit wiederum eine große Lücke in dem Wissen über das Werk Mays schloss.<sup>8</sup> Durch die Katalogisierung seines Nachlasses im Archiv des Deutschen Architekturmuseums in Frankfurt am Main bietet diese Arbeit darüber hinaus einen unersetzlichen Fundus an Informationen für die weitere Forschung. Auch wurde in diesem Buch erstmals die Rückkehr Mays nach Deutschland minutiös nachgezeichnet, wodurch sich ein natürlicher Anknüpfungspunkt für die vorliegende Arbeit ergab.

Die in spanischer Sprache erschienene Dissertation von Adolfo Sotoca García, „El Proyecto de las relaciones. La forma del espacio libre en la propuesta de Ernst May“ aus dem Jahr 2006 ist der bisher letzte Beitrag zur Erforschung der Nachkriegssiedlungen Ernst Mays.<sup>9</sup> García befasste sich darin mit dem öffentlichen Raum, wie Ernst May ihn in seinen Planungen vorsah. Er stellte dabei fest, dass es in Mays Siedlungsplanungen über die Phasen seiner Tätigkeit hinweg eine spezifische Hierarchisierung der öffentlichen Räume gebe und arbeitete ihre Entwicklung und Charakteristiken heraus.

Weiterhin boten Untersuchungen zu Mays Planungen aus den Jahren 1954 bis 1970, die in Übersichten verwandter Themen enthalten waren, oft detailreiche Informationen für die vorliegende Studie. Zu nennen sind hierbei insbesondere der Band „Das Berliner Mietshaus 1945-1989“ von Johann Friedrich Geist und Klaus Kürvers mit seiner Darstellung des Wettbewerbs „Umgebung Fennpfuhl“ im Jahr 1957,<sup>10</sup> das 1993 erschienene Buch „Die Chronik der GEWOBA

1924 bis 1992“ von Hans Joachim Wallenhorst,<sup>11</sup> in der die drei Siedlungsplanungen Mays in Bremerhaven und Bremen detailliert dargestellt wurden. Dietmar Reinborn schließlich beschrieb in seinem Buch „Städtebau im 19. und 20. Jahrhundert“ Mays Siedlungen Gartenstadt Vahr, Neue Vahr und Kranichstein gemeinsam mit anderen Siedlungen als Beispiele aufeinanderfolgender Phasen des bundesdeutschen Nachkriegsstädtebaus.<sup>12</sup>

Alle bisherigen Studien jedoch hatten das Problem, dass es bislang kein umfassendes Werkverzeichnis von Mays Planungen aus den Jahren 1954-1970 gibt. Die genaue Datierung und selbst die Zuschreibung bestimmter Projekte zu May blieb deshalb häufig umstritten und im Ungefähren. Diese Arbeit versucht, diese Lücke zu schließen und damit eine Grundlage zu schaffen für die weitere Erforschung des vielfältigen städtebaulichen und architektonischen Werks von Ernst May.

## Methodik

Es galt zunächst herauszufinden, an welche Entwürfen May überhaupt in den Jahren 1954-1970 war, und sie dann zu datieren und zu gewichten, mit dem Ziel, Entwicklungen im Werk Mays zu identifizieren.

Die Projekte wurden dann mit den Texten Mays in Zusammenhang gebracht. Auf diese Weise ergab sich ein recht lückenloses Bild des städtebaulichen und architektonischen Werks von Ernst May. Wo sich dennoch große Lücken auftaten, wurde versucht, diese durch Befragung von Zeitzeugen zu schließen.

Es wurde versucht, Entwicklungslinien im Werk von Ernst May herauszuarbeiten.

Hierbei erwies sich, dass die Arbeit Mays in den Jahren 1954-1970 in vier Phasen unterteilt werden kann, die im Folgenden untersucht und miteinander in Beziehung, bzw. voneinander abgegrenzt wurden.

## Leben und Werk Ernst Mays

### 0. Die Vorgeschichte: Ernst Mays Rückkehrbemühungen 1945-1953

Bereits nach dem Ende seiner Internierung in Südafrika im Jahr 1942, erwägt Ernst May, sich mit seinen Fähigkeiten, beispielsweise durch die Planung von Militärunterkünften, am Krieg gegen Deutschland zu beteiligen. Diese Initiative scheitert aufgrund seiner deutschen Nationalität,<sup>13</sup> weshalb May in seinem ostafrikanischen Exil bleibt und sich allmählich wiederum eine Existenz aufbaut. Die deutsche Kapitulation im Mai 1945 ist für May erneut ein Anlass, über eine Rückkehr nachzudenken, „um nach bestem Bestreben wiederaufbauen zu helfen“, wie May ein Jahr später schreibt. Auch dieses Ansinnen ist nur von kurzer Dauer. Der Oberbürgermeister von Frankfurt, mit dem May in Verbindung tritt, rät ihm von der baldigen Rückkehr ab. May schließt aus Zeitungsmeldungen, „(...) dass die gegenwärtige Zeit nicht reif ist für ein Schaffen im Großen.“<sup>14</sup> und entscheidet sich gegen eine Rückkehr.

Zunächst werden die Söhne nach Europa, bzw. in die USA geschickt, um ihr Studium anzutreten. Klaus May studiert von Oktober 1946 an Architektur an der ETH Zürich. Ernst und Ilse May bleiben zunächst in Afrika. Etwa im Frühjahr 1948 wird Ernst May offenbar ein Posten als Generaldirektor des Rhein-Main-Siedlungskonzerns angetragen, den er aber ablehnt.<sup>15</sup>

May reist indes mehrmals nach Deutschland, um Vorträge zu halten. Diese Reisen dienen aber auch dem Zweck, Mays berufliche Zukunft zu sondieren.

Entgegen Mays Überzeugungen steht in Deutschland jedoch zu dieser Zeit eher der Gedanke des Wiederaufbaus, nicht des Neuaufbaus, im Vordergrund. Im Februar 1949 erscheint ein Interview Ernst Mays in der Frankfurter Rundschau, in dem er sich kritisch über den Wiederaufbau der Stadt Frankfurt am Main äußert. May wendet sich hier sowohl gegen die Rekonstruktion nicht mehr zeitgemäßer Strukturen als auch gegen die utopischen Entwürfe im Sinne einer „Tabula Rasa“, die zu dieser Zeit ebenfalls im Schwange sind. Stattdessen propagiert May einen Mittelweg: „Was die Frage einer eventuellen Wiederherstellung des früheren Charakters der Altstadt betrifft, mit ihren mittelalterlichen Gassen und ihren Giebelhäusern, so scheint es mir nahezu unfaßbar, wie eine solche Frage überhaupt gestellt werden kann. Gibt es wirklich in unserer Generation noch Menschen, die glauben, man könne abgestorbene Kulturperioden wieder heraufbeschwören? Vergessen wir alles sentimentale Rückwärtsschauen. Ziehen wir einen klaren Strich unter die Vergangenheit und ihr unrühmliches Ende. Schauen wir vorwärts auf das neue Deutschland und die Bedeutung, die ihm im Rahmen einer von Grund auf veränderten Welt zukommen wird. (...) Da wir auf lange Zeit ein armes Volk sein werden, so haben wir auf alle städtebaulichen Utopien zu verzichten. Nur mit beiden Füßen auf dem Boden vermögen wir die gigantische Aufgabe, die vor uns liegt, zu lösen. Nein – diejenigen tun unserem Land keinen Dienst, die die bisherigen Stadtpläne radikal vergessen möchten, um gewissermaßen aus dem Nichts neue Städte aus der Erde zu zaubern. (...) Dies bedeutet aber nicht sklavisches Festhalten an allen Zufälligkeiten vergangener Stadtgestaltung. Die weitgehenden Zerstörungen sollten ausgenutzt werden, um Mängel der früheren Planung auszumerzen und vorausschauend Verbesserungen für die Zukunft zu planen, selbst wenn unsere Finanzlage uns die Verwirklichung solcher Pläne noch verbietet.“<sup>16</sup>

Bereits im Sommer 1950 ist May für die Stelle eines Ministerialdirigenten im Wohnungsbauministerium im Gespräch. Er wird hierfür von Hermann Wandersleb, der als Staatssekretär im Ministerium tätig ist, vorgeschlagen. Auch der Minister, Eberhard Wildermuth, zeigt sich interessiert.<sup>17</sup> Aus ungeklärten Gründen kommt es jedoch nicht zu weitergehenden Verhandlungen.

Am 09.02.1951 verleiht ihm die Fakultät für Bauwesen der Technischen Hochschule Hannover die Ehrendoktorwürde. Dr. Ing. e.h. Diese Ehrung, die auf Antrag von Werner Hebebrand und H.

Deckert vorgenommen wird, stärkt Mays Autorität als Städtebauer und erleichtert seine Rückkehr nach Deutschland mit Aussicht auf einen einflussreichen Posten.

Als im Jahr 1951 eine leitende Stelle im „Rhein-Ruhr-Siedlungskonzern“ ausgeschrieben wird, bewirbt sich May dafür. Er wird jedoch abgelehnt. Hebebrand schreibt dazu an May: „(...) Es tat mir ausserordentlich leid, dass die Sache mit dem Ruhrgebiet schiefgelaufen ist. Sehr viele Leute in Deutschland haben Sie durchaus für den richtigen Mann gehalten. Warum die Geschichte trotz meiner und vieler anderer Bemühungen eigentlich daneben gegangen ist, weiss ich nicht genau. Niemeyer schrieb mir, dass er abgeraten hätte, wenn er von der Sache gewusst hätte, weil die ganze Formulierung der Ausschreibung von vorneherein so vorgenommen worden sei, dass die Uniform nur auf den jetzigen Mann passe.“<sup>18</sup>

Gleichzeitig fühlt Hebebrand bei May vor, ob er an der Stelle eines Oberbaudirektors in Hamburg interessiert wäre, die in absehbarer Zeit wieder frei würde, wenn Gustav Oelsner in Pension gehe. Das Hauptproblem sieht er jedoch darin, dass May nicht in Deutschland, sondern in Ostafrika sei. „Es ist eben schwierig, auf so eine weite Entfernung hin solche Dinge schriftlich zu klären. Ich glaube nach wie vor, wenn Sie hier gewesen wären, hätte die Sache mit dem Ruhrgebiet geklappt, und es ist ebenso meine Überzeugung, dass etwas anderes klappen würde, wenn Sie hier wären. Aber das kommt ja nun auf Sie an, ob Sie tatsächlich noch einmal nach Deutschland zurück wollen, unter all den derzeitigen Umständen, die ich Ihnen gar nicht erst zu beschreiben brauche. Ein Vorschlag, den ich Ihnen machen würde, wäre der, dass Sie zum mindesten noch einmal für einige Wochen hierher kommen, dann allerdings auch Zeit haben, um ernsthaft die verschiedenen Möglichkeiten zu erwägen. Dass nicht nur ich, sondern ein grosser Kreis von Leuten Ihr come back in Deutschland unterstützen würden, ist gar keine Frage. (...)“<sup>19</sup>

May antwortet Hebebrand umgehend: „(...) Ist es nicht verrückt, dass man auf der einen Seite meine frühere Arbeit ehrend anerkennt, auf der anderen Seite aber offenbar nichts mehr fürchtet als meine Rückkehr. Vielleicht haben die Leute einen ganz guten Riecher, denn ich kann Ihnen verraten, dass ich für zeitgemässes Bauen auf allen Gebieten wie ein Löwe kämpfen würde, wobei ich auf die mutige Unterstützung meiner engeren früheren Mitarbeiter rechnet. Ich bin auch überzeugt, dass, einmal nach Deutschland zurückgekehrt, es mir gelingen würde, alle die Barrikaden in kurzer Zeit zu überrennen, vorausgesetzt, dass ich eine Ausgangsstellung sehe, von der ich losschlagen könnte. Als Privatarchitekt hätte ich dazu vielleicht nicht die Chancen, die ich in irgendeiner leitenden Stellung einer einflussreichen Behörde hätte.“<sup>20</sup> Mays Antwort offenbart das große Selbstbewusstsein und den Tatendrang, mit dem er sich noch einmal in den Kampf um das „zeitgemässe Bauen“ stürzen möchte.

Er stellt aber auch klar, dass er diesen neuen Posten nur unter gewissen Bedingungen antreten wird, da er in Nairobi ein inzwischen erfolgreiches Architekturbüro aufgeben müsste. Hierzu zählt zum einen die Vereinigung der städtebaulichen und baulichen Funktionen in seinem Amt, analog zu der Rolle, die May in Frankfurt innehatte. Weiterhin müssen die dienstrechtlichen Probleme, die sich aus Mays Alter von 64 Jahren ergeben, gelöst werden, und das Gehalt sollte ausreichend sein, um davon leben zu können, da May „in bar nur lumpige 25.000 Shs. mitnehmen kann“. May erbittet auch eine Einschätzung Hebebrands, wie dieser die Stimmung unter der jungen Generation der Architekten einschätzt: „Glauben Sie ernsthaft, dass ich unter den Jungen (geistig) in Deutschland Unterstützung fände? Oder ist die Architektur-Reaktion bereits so weit fortgeschritten, dass man gegen Wände anrennen würde?“

Ich weiss, dass ich Ihnen mit diesen Fragen einiges Zumuten auferlege, weiss aber, dass Sie die Sache ernst nehmen und diese Arbeit nicht scheuen. Ich brauche Ihnen nicht zu verhehlen, dass ich die Bekrönung meiner Lebensarbeit darin erblicken würde, noch einmal der zeitgemässen Architektur in Deutschland die Wege ebnen zu helfen. (...)“<sup>21</sup>

May schickt eine Abschrift des Briefes an Walter Schwagenscheidt, um auch von ihm eine Einschätzung der Lage zu erhalten. Auch an Rudolf Hillebrecht, mit dem May kurz zusammengetroffen ist, schickt er einen Brief, in dem er seine Sehnsucht, nach Deutschland zurückzukehren, ausdrückt und ihn um Hilfe bei seinen Bestrebungen bittet.<sup>22</sup>

Als der Hamburger Oberbürgermeister Paul Nevermann schließlich zu Weihnachten 1951 May mit dem Satz „Es kommt ein Ruf aus Deutschland!“ zu einer Bewerbung auf die Stelle des Hamburger Oberbaudirektors auffordert, ist es zu spät: May hat fünf Tage zuvor mit zwei jüngeren Kollegen einen Partnerschaftsvertrag geschlossen, der ihn noch für mindestens drei Jahre an sein Architekturbüro bindet. Werner Hebebrand erhält daraufhin die Stelle, verbunden mit einer Professur an der Landeskunstschule und fühlt sich offensichtlich von diesem Zeitpunkt an mehr denn je verpflichtet, seinem früheren Chef die Rückkehr nach Deutschland zu ermöglichen: „(...)Trotzdem frage ich noch einmal bei Ihnen an, ob Sie nicht doch vielleicht kommen wollen.“ (...)“<sup>23</sup>

Zu Beginn des Jahres 1953 wagt May erneut einen Versuch, nach Deutschland zurückzukehren. Die vertraglichen Verpflichtungen, die ihn an sein Büro in Nairobi fesseln, hat er anscheinend lockern können. Er schreibt direkt an den Bundespräsidenten Theodor Heuss und bittet ihn um Fürsprache: „Mein Herz ist in der Organisation von Wohnungsbau für die Massen, obwohl mich auch jede andere städtebauliche oder architektonische Arbeit grösseren Stiles interessiert.“

*Ich bin 65 Jahre alt, verfüge aber sowohl was meine Schöpferkraft anbetrifft wie auch die erforderliche Energie, Dinge unter schwierigen Verhältnissen durchzusetzen, über die gleiche ungebrochene Kraft, die hinter meiner Frankfurter Tätigkeit stand. (...) Ferner bin ich gerne bereit, aus meiner letzten Tätigkeit hier draussen einen Beitrag zu liefern, nämlich über die von mir vorgeschlagene Neugestaltung in der Ansiedlung der afrikanischen Bevölkerungskontingente, die ihre Stammeszugehörigkeit aufgegeben haben und sich in den Städten niederliessen. Ich habe gerade eine Muster-Nachbarschaft für 5.000 Afrikaner ausgearbeitet, die ich Ihnen in den nächsten Tagen zugehen lassen werde. (...) Sie werden verstehen, dass ich diese und andere umfangreiche Arbeiten nur aufgeben werde, wenn man mir in Deutschland eine wirklich wesentliche Arbeit bietet. Ich glaube, aus meiner persönlichen Bekanntschaft mit Ihnen und aus dem warmen Tone Ihres Schreibens zu ersehen, dass Sie mich verstehen und sehe Ihrer Antwort mit Zuversicht entgegen.“*<sup>24</sup>

Heuss lehnt es jedoch ab, Mays Kampf um das „zeitgemässe Bauen“ zu unterstützen oder ihm gar zu einer Stelle zu verhelfen: „Wir sind nun eben in Deutschland aus dem Zustand des Diktatorischen hinausgekommen. Wenn wir das für das Politische System bejahen, müssen wir es auch für das Ästhetische und Ökonomische akzeptieren. Manche machen mir diese Zurückhaltung zum Vorwurf, aber ich glaube, dass ich dieses Funktionensystem richtig sehe.“<sup>25</sup>

In seiner abschließenden Replik stellt May sein Verhältnis zur Demokratie klar: „(...) Ich teile durchaus Ihre Meinung, dass wir ebenso wie auf politischem, so auch auf ökonomischem und ästhetischem Gebiete alles diktatorische zu vermeiden haben, um nicht noch einmal jene geistige Atmosphäre heraufzubeschwören, die hinter uns liegt. Ich bin hingegen der Meinung, dass starke Führung in einer Demokratie ebenso wichtig ist, wie in jeder anderen Staatsform, solange gesetzliche Fürsorge getroffen ist, dass solche Führung auf demokratischer Grundlage arbeitet und nicht in irgendeine Form von Diktatur auszuarten vermag. Es scheint mir, dass die gegenwärtige Bundesverfassung diese Garantien bietet. Mein Bestreben ist es, ein Arbeitsgebiet zu übernehmen, das mir ermöglicht, meine langfristigen Kenntnisse auf dem Gebiet des sozialen Wohnungsbaus noch einmal in den Dienst meines Vaterlandes zu stellen.“<sup>26</sup>

May gehört zu den Gründern der CIAM und hat in ihrer Gründungsphase eine bedeutende Rolle gespielt. Mit seinem Weggang in die Sowjetunion verliert May seinen Einfluss auf die weitere Entwicklung der CIAM zu der bedeutendsten Architektenvereinigung des 20. Jahrhunderts. Statt seiner bestimmen fortan Le Corbusier und Giedeon maßgeblich die Geschicke der CIAM. Als die Rückkehrbemühungen Mays im Laufe des Jahres 1953 konkreter werden, bemüht er sich auch um die Erneuerung seiner Mitgliedschaft in den CIAM. May schreibt hierzu an Josep Lluís Sert: „Dear Sir, As one of the founders of CIAM, I regretted all the time that I have apparently been forgotten though I have first in Russia and then here in east Africa carried on fighting, and I may say, successfully, for the aims of contemporary architecture. A number of my latest buildings have recently been published in German English and Japanese

*Architectural Magazines and perhaps you came across one or the other.*

*I would like to renew my membership with CIAM and beg you to inform me how best I can do so.“*<sup>27</sup>

Sert antwortet umgehend, ermutigt in, eine regionale CIAM-Gruppe in Ostafrika aufzubauen und lädt May zum nächsten CIAM-Kongress in Aix-en-Provence ein: „The statutes of CIAM are changed and we now like to work with local groups and it might be very good if you could form such a group in East Africa, as there isn't one to my knowledge.“

*Our next congress is scheduled for July 19 to the 26 in Aix-en-Provence and I am sure all the CIAM members would be very glad to have you participate. (...)“*<sup>28</sup>

May antwortet „Dear Mr. Sert, Thank you very much for your letter of 19th May and your kind invitation to attend the next Congress in Aix. As I happen to be in Europe in June and July, on a lecturing tour, I will probably be able to accept. I have also written to Dr. Giedeon, whom I thought to live in America.“

*With regard to forming a CIAM group in East Africa, I will give the matter consideration and discuss things with you in Aix. (...)“*<sup>29</sup>

An Giedeon schreibt May: „(...)Kürzlich schrieb ich an den Präsidenten von CIAM Sert und teilte ihm mit, dass ich, als einer der Gründer der Internationalen Kongresse gerne wieder Mitglied werden möchte. Ich bin ja nie offiziell ausgeschieden, habe aber seit dem letzten Kongress nichts mehr von CIAM gehört.“ Er schlägt Giedeon vor, in der Schweiz einige Vorträge zum Thema: „Städtebau, eine Angelegenheit des Volkes“ und „Sonne und Finsternis in Ostafrika mit besonderer Berücksichtigung des Mau-Mau Aufstandes“ zu halten. (...)“<sup>30</sup>

May nimmt am IX. CIAM-Kongress teil, der vom 19. bis 26.07.1953 in Aix-en-Provence stattfindet. Die CIAM befinden sich jedoch zu diesem Zeitpunkt bereits in einer Krise und haben nicht mehr das Potential früherer Zeiten. Der X. Kongress, der zu diesem Zeitpunkt noch für Algier geplant ist, wird der letzte sein. Auch zu diesem Kongress wird May noch einmal reisen.

Im Sommer 1953 bemüht sich May intensiv um die Leitung eines neu zu gründenden „Deutschen Bauzentrums“. Die Absicht, eine derartige Einrichtung zu gründen, hat ihren Ursprung in der „Constructa“-Ausstellung, die im Jahr 1951 in Hannover präsentiert wird. Sie zielt darauf, als eine Art Zentralinstitut der Bauforschung eine umfassende Rationalisierung des Bauwesens zu fördern. Das bestimmende Vorbild hierfür ist das im Jahr 1948 eröffnete „Bouwcentrum“ in Rotterdam, das ähnliche Ziele verfolgt. Die genaue Struktur, die Aufgaben und die Rechtsform des Bauzentrums bleiben jedoch bis 1953 ungeklärt. Hinzu kommt, dass May auch starker Widerstand aus dem Hauptverband Deutscher Bauindustrie entgegen schlägt. Die geäußerten Bedenken sind einerseits politischer Natur, da May durch seine bedeutende Rolle in den Jahren der Weimarer Republik und durch seine Arbeiten in der Sowjetunion als suspekt gilt. Andererseits trägt man May offenbar noch immer seine legendären Auseinandersetzungen mit dem Frankfurter Baugewerbe im Zusammenhang mit der Einführung von Flachdächern nach.

Parallel knüpft May wieder Kontakte nach Hamburg, wo sein Sohn Klaus als Architekt tätig ist und sein langjähriger Freund Werner Hebebrand inzwischen Oberbaudirektor geworden ist. Der Hamburger Bürgermeister Nevermann schlägt angeblich May vor, ihn als Privatarchitekt mit dem gesamten gemeinnützigen Wohnungsbau in Hamburg zu betrauen, sieht aber später offenbar von diesem Vorhaben ab.<sup>31</sup> Stattdessen kommt es zur Kontaktaufnahme mit der Neuen Heimat, die zu diesem Zeitpunkt einen beträchtlichen Teil des sozialen Wohnungsbaus in Hamburg errichtet. Zwischen der ersten Kontaktaufnahme mit der Neuen Heimat und der Annahme des Angebots, die Leitung der Planungsabteilung zu übernehmen, vergeht nur ungefähr ein Monat.

Neben der reizvollen Aufgabe, die Leitung der Planungsabteilung der Neuen Heimat zu übernehmen, dürfte die Aussicht, mit seinem Sohn Klaus zusammenarbeiten zu können, ein Argument für den Wechsel gerade nach Hamburg gewesen sein.

Als sich May Mitte September 1953 mit der Neuen Heimat handelseinig wird, zieht er seine Bewerbung um die Leitung des „Deutschen Bauzentrums“ zurück: „(...) Ich habe mich nun, da ich eine baldige Entscheidung in Sachen des Deutschen Bauzentrums nicht erwarte, und andererseits meine Zelte in Afrika nicht abbrechen

*möchte, ohne ein entsprechendes Arbeitsgebiet in Deutschland gesichert zu haben, entschlossen, mich als Privatarchitekt in Hamburg niederzulassen, bei gleichzeitiger auftragsweiser Übernahme der städtebaulichen und siedlungstechnischen Aufgaben einer der führenden deutschen Siedlungsgesellschaften. (...)*<sup>32</sup>

Am 18.09.1953 schreibt er an Heinrich Plett, den Vorsitzenden der Neuen Heimat: *„Ich sehe meiner Arbeit in der Neuen Heimat mit grossem Interesse entgegen und freue mich mit Ihnen zusammenarbeiten zu können.“*<sup>33</sup>

May erhält einen Vorschuss auf sein Honorar für das erste Projekt, das er für die Neue Heimat bearbeiten soll: Mit der Überarbeitung der Planung der Gartenstadt Elbhochufer Wedel wird seinen Umzug nach Hamburg zu finanzieren.<sup>34</sup>

May kehrt umgehend nach Nairobi zurück, und bereitet den Umzug nach Deutschland vor. Die ersten Entwürfe für die Gartenstadt Elbhochufer Wedel fertigt May noch in Nairobi; das Projekt wird aber während des Jahres 1954 in Hamburg weiter bearbeitet. Mays Konzeption wird jedoch schließlich nicht realisiert, angeblich, weil die Planung der beiden Bauträger sich schließlich als bereits zu weit fortgeschritten erweist<sup>35</sup>. In seiner Funktion als Leiter der Planungsabteilung der Neuen Heimat wird May lediglich die Ausführung überwachen.

Nachdem May sein Haus verkauft und den Haushalt aufgelöst hat, tritt er am 17.12.1953 gemeinsam mit seiner Frau auf dem Schiff „Europa“ die Reise von Mombasa nach Venedig an. Am Abend des 31.12.1953 besteigen sie dort den Nachtzug nach Hamburg, wo sie am 01.01.1954 eintreffen. May beginnt sofort mit der Arbeit.

# 1. Phase I: Planungsleiter bei der Neuen Heimat (1954 - Anfang 1956)

## 1.1 Situation

Die **Neue Heimat Hamburg** geht aus der Gemeinnützigen Kleinwohnungsbau-Gesellschaft mbH, Hamburg (GKB), hervor, einer Gründung des Ortsausschusses des Allgemeinen Deutschen Gewerkschaftsbundes (ADGB) Groß-Hamburg und anderer Organisationen im Jahr 1926. Der Neubaubestand der Gesellschaft wächst unter den günstigen Bedingungen der zweiten Hälfte der 1920er Jahre rapide und erreicht im Jahr 1931 bereits 2.000 Wohnungen. Mit der Fertigstellung der früher begonnenen Bauten kommt die Neubautätigkeit der Gesellschaft jedoch im Jahr 1932 unter den Einflüssen der Weltwirtschaftskrise zum Erliegen.

Im Rahmen der Zerschlagung der Gewerkschaften und der Enteignung allen Gewerkschaftsvermögens im Jahr 1933 wird die GKB mit rund 2.500 Wohnungen und 55 Läden im neugebauten Bestand zwangsweise der Deutschen Arbeitsfront (DAF) eingegliedert.

Nachdem der Wohnungsbau im Dritten Reich zunächst nur schleppend wieder in Gang kommt, erhält er im Zuge der Aufrüstung neue Bedeutung. Fast alle Wohnungsbaugesellschaften der DAF erhalten die Bezeichnung „Neue Heimat“, so auch die GKB, die im Jahr 1939 umbenannt wird. Im Jahr 1943, als der Wohnungsbau unter der Einwirkung des Krieges wiederum zum Erliegen kommt, beträgt der Wohnungsbestand bereits 4.300 Wohnungen.

Im Jahr 1945 sind von insgesamt 4.300 Wohnungen der Neuen Heimat Hamburg 2.300 zerstört, nur 2.000 bedingt bewohnbar. Als ehemaliges NSDAP-Vermögen wird die Gesellschaft unter alliierter Treuhandschaft gestellt. Nachdem sich die Bautätigkeit in den Jahren unmittelbar nach dem Krieg auf die „Trümmerbeseitigung“ und dringlichste Reparaturarbeiten an den beschädigten Wohngebäuden beschränkt hat, erreichen Baustoffproduktion und Bauunternehmen wieder Leistungskapazitäten, die auch große Wiederaufbau- und Neubauleistungen ermöglichen. Im Jahr 1948 ist Baubeginn für 3.126 Wohnungen einer Wohnanlage in Hamburg-Barmbek.

Der rasante Aufstieg der Neuen Heimat zur größten Wohnungsbaugesellschaft Deutschlands beginnt, als zum 01.01.1950 Heinrich Plett zum alleinigen Geschäftsführer der Neuen Heimat Hamburg bestellt wird. Der aus Kassel stammende Heinrich Plett ist Gewerkschaftsmitglied, hat Erfahrungen im Wohnungsbau und ist durch Tätigkeit im Bankwesen ausgewiesener Finanzfachmann.

In schneller Folge verleiht sich die Neue Heimat andere Wohnungsbaugesellschaften ein und wächst dadurch stark an.<sup>36</sup>

Plett erkennt die Bedeutung, die ein von erstklassigen Architekten geplanter Städtebau für die Entwicklung der Wohnungsbaugesellschaft haben kann. Nachdem er bereits prominente Architekten mit der Planung großer Wohnsiedlungen beauftragt hat, wie beispielsweise Hans Bernhard Reichow im Jahr 1953 mit der Planung der Siedlung Hamburg-Hohnerkamp und Hamburg-Farmsen und im selben Jahr Franz Ruf und Johannes Ludwig mit der Siedlung München-Bogenhausen, ergreift er die Chance, den prominentesten deutschen Städtebauer, Ernst May, in seine Dienste zu übernehmen und damit die eigene Planungsabteilung wesentlich zu stärken. Nicht zuletzt dürften wirtschaftliche Erwägungen eine Rolle gespielt haben. Mit einer leistungsfähigen eigenen Planungsabteilung ist die Neue Heimat in der Lage, die Planungsgewinne als Konzerneinnahmen zu verbuchen und somit Geld zu sparen. Zudem ist May mit dem Hamburger Oberbaudirektor Hebebrand und dem Bürgermeister Nevermann bekannt, was einen relativ reibungslosen Verlauf der ehrgeizigen Planungen der Neuen Heimat in Hamburg erwarten lässt.

Der Wohnungspolitische Ausschuss des Deutschen Gewerkschaftsbundes formuliert im Jahr 1954 die wirtschaftlichen und technischen Grundsatzforderungen, die im Rahmen der öffentlichen Wohnungsbauförderung gelten sollen. Im gleichen Jahr erfolgt der Beschluss des DGB-Bundesvorstandes, alle wohnungswirtschaftlichen

Beteiligungen bei der Neuen Heimat Hamburg einzubringen. Die Neue Heimat Hamburg wird damit die Dachgesellschaft des gesamten gewerkschaftlichen Wohnungsbaus in der Bundesrepublik.<sup>37</sup>

Ernst Mays zentraler städtebaulicher Gedanke ist die **Trabantenstadt**. Er übernimmt von Raymond Unwin dieses Konzept und wendet es als erster auf die deutschen Verhältnisse an. In seinem Text „Stadterweiterung mittels Trabanten“ schreibt May im Jahr 1921: *„Das zentrale Stadtgebilde wird nach Abrundung auf seinen seitherigen Raum beschränkt. Das angrenzende Freiland wird in diesen Kern eingemeindet. An einzelnen, besonders günstig gelegenen Punkten dieser Freiflächen (in unserer Zeit der Schnellbahnen und Automobile kann die Entfernung der Trabanten zum Zentralkörper bis zu 20 und 30 km betragen) werden unter Anlehnung an bereits vorhandene kleinere Gemeinwesen oder auch unter völliger Neugründung solcher Organismen, durch gute Verkehrsverbindungen mit der Zentralstadt verbunden, nach Bedarf Trabanten ausgebaut. Ihre Bevölkerungszahl wird fest umgrenzt, etwa auf 50.000 – 100.000 Köpfe, je nach dem Zwecke, den sie zu erfüllen haben, sowie nach den örtlichen Gegebenheiten. Durch die einschneidende Maßnahme der Bevölkerungsbegrenzung der Einzelzellen wird verhindert, daß das Trabantensystem sich allmählich wieder zur Großstadt alten Systems auswächst.*

*Die einzelnen Trabanten werden mit allen Einrichtungen lokaler Selbstverwaltung ausgestattet, teils als Wohntrabanten, teils als Industriekleinstädte oder auch als beiden Zwecken in gleichem Maße dienende Organismen ausgebaut. Bei aller lokalen Selbständigkeit bleiben sie aber als Glieder des Gesamtkörpers eng mit der Zentralstadt verbunden, aus der sie alle Vorteile kultureller und wirtschaftlicher Art schöpfen, die der Tochterstadt allein versagt sind. Hierdurch unterscheidet sich der Trabant wesentlich von der normalen Kleinstadt.*

*Auch vom formalen Standpunkt aus betrachtet, erschließt die Trabantenerweiterung wieder neue Möglichkeiten. Die seitherige Entwicklung der Großstadt konnte ästhetisch befriedigende Städtebilder (die Stadt als Ganzes betrachtet) nicht mehr fördern. Die Zusammenhäufung ungeheurer Mauermassen nahm allmählich Dimensionen an, die eine klare Beherrschung des Häusermeeres durch einzelne Dominanten, wie wir sie in der Stadt bis um 1800 noch allgemein finden, unmöglich erscheinen ließ. Als formlose Masse ohne feste Umgrenzung verläuft die Stadt in das flache Land, nach allen Seiten ihre reklamebedeckten Miethausbrandgiebel vorstreckend. Die Trabantenstadt werden wir auch formal meistern können. Diese festumrissenen Organismen können von breitgelagerten Quartieren mit flacher, weiträumiger Bebauung unter allmählicher Staffelung der Bebauungshöhen zu einem vielgeschossigen Geschäftskern gesteigert werden, an den sich Nebenzentren organisch angliedern. Besondere Bedeutung ist der Tatsache beizumessen, daß sich die Trabantenstadt infolge ihrer festgelegten Größenausdehnung klar umrissen aus der sie umflutenden Freifläche abhebt.“<sup>38</sup>*

Vor allem in England entstehen mit den sogenannten „**New Towns**“ Stadterweiterungen nach dem Prinzip der Trabantenstadt.

Die Gartenstadtbewegung, die von Ebenezer Howard angestoßen worden ist, hat mit Letchworth und Welwyn zwei überzeugende und funktionierende Neugründungen hervorgebracht, die maßgebliche Eigenschaften des zukünftigen Wohnungsbaus vorweg nehmen: niedrige Wohndichten, Gliederung in Nachbarschaften, Freihaltung von Grüngürteln und Funktionstrennung werden hier in die Praxis umgesetzt.

In den 30er Jahren erarbeiten mehrere Kommissionen Grundsätze, die das Fundament für die weitere Entwicklung der englischen Städtebaugesetzgebung legen.

Die Barlow-Kommission, die zwischen 1937 und 1940 arbeitet, fordert insbesondere:

- Schaffung einer Hohen Behörde mit großen Vollmachten und einer Unabhängigkeit von Regierungsstellen, die die Dezentralisierung der Industrie und Bevölkerung der Städte und die Förderung der ausgleichenden Entwicklung in den verschiedenen Landesteilen betreibt.
- Beendigung der Abwanderung der Industriearbeiter in das Gebiet Groß-Londons und die Umgebung Londons.

- Auflockerung aller städtischen Ballungsgebiete durch Dezentralisierungsmaßnahmen, wie den Bau von Garten- und Satellitenstädten, Gartenvororten, geplanten Industrieansiedlungen und die Erweiterung kleiner oder größerer Provinzstädte.
- Berücksichtigung der Anforderungen der Industrie mit Bezug auf Arbeitskräfte, Märkte, Transport, Stromerzeugung und Schaffung moderner sozialer Einrichtungen für die Bevölkerung.
- Planung und Durchführung auf regionaler, nicht auf Gemeindeebene.

Das nachfolgende Scott-Komitee untersucht den Zustand der landwirtschaftlichen Gebiete. Mit der Frage der Bodenordnung, insbesondere mit der Abschöpfung der Planungsgewinne, befasst sich das Uthwatt-Komitee.

Viele Vorschläge der Barlow-Kommission und der Scott- und Uthwatt-Ausschüsse werden in den englischen Stadt- und Landesplanungsgesetzen von 1943 und 1944 berücksichtigt.

Im Jahr 1943 wird das Ministerium für Stadt- und Landesplanung geschaffen und der County of London Plan des Stadtplaners Patrick Abercrombie veröffentlicht.

Dieser Plan soll insbesondere folgende Missstände beseitigen: Verkehrsstockungen, verwahrloste Wohngebiete, ungenügende und schlecht verteilte Grünflächen und mangelnde Funktionstrennung. Er schlägt hierzu den Bau dreier Ringstraßen mit einem strahlenförmigen System von Ausfallstraßen vor, die Anlage von Schienenverkehrssystemen, ein Netz von neuen und erweiterten Grünflächen, die Ausarbeitung eines neuen Wirtschaftsplans mit klarer Funktionstrennung auf der Basis von Nachbarschaften, die völlige Erneuerung von bestimmten Wiederaufbaugebieten und die Aufteilung der Bevölkerungsdichte und Festlegung der charakteristischen Wohnformen der Grafschaft London in drei konzentrischen Zonen.

Der Greater London Plan von 1944 legt für den weit umfangreicheren Großraum London insgesamt fünf konzentrische Zonen fest:

- Kerngebiet
- Innenring (Inner Ring): Die Ausdehnung ist etwas größer als die Grafschaft London. Die Wohndichten betragen zwischen 500 Ew/ha in den zentral gelegenen Wohnvierteln und 187 Ew/ha in den äußeren Randgebieten
- Vorortring (Suburban Ring): Dieses Gebiet hat eine maximale Entfernung von 20 km vom Zentrum Londons. Die Bebauung besteht fast ausschließlich aus Reihen-, Doppel- und Einzelhäusern. Die Wohndichten sollen unverändert bleiben. Die höchste Wohndichte hier wird auf 125 Ew/ha festgelegt.
- Grüngürtelring (Green Belt Ring): Vorwiegend landwirtschaftliche Gebiete, dessen weitere Bebauung durch das 1938 erlassene Gesetz zum Schutz des Londoner Grüngürtels (Green Belt Act) beschränkt ist.
- Ländring (Outer Country Ring): In diesem Ring wird der Bau einer Anzahl von Trabantenstädten und die Erweiterung kleiner Provinzstädte vorgesehen. Mehr als 500.000 Menschen sollen hier angesiedelt werden, auch Fabriken sollen hierhin verlagert werden.

Die Kriterien, nach denen die Standorte neuer Städte ausgesucht werden sollen, werden ebenfalls bestimmt. Neben dem Vorhandensein guter Verkehrsbedingungen und dergleichen wird dabei auch ein Mindestabstand von 30 km von der Metropole London vorgeschlagen, um regelmäßigen Pendlerverkehr zu verhindern. Die Bevölkerungszahl der gesamten Region wird auf 10.250.000 Einwohner bechränkt.

1946 wird in Großbritannien das Neue-Städte-Gesetz (New Towns Act) verabschiedet, das die Gründung von Aufbaugesellschaften (development corporations) vorsieht, denen viele Funktionen von Gemeindeverwaltungen übertragen werden. Die Gesellschaften sind befugt, neue Städte zu planen, zu bauen und bis zum Abschluss der Bautätigkeit zu verwalten.

1947 wird schließlich das Stadt- und Landesplanungsgesetz (Town and Country Planning Act) verabschiedet. Dieses Gesetz beinhaltet insbesondere folgende Bestimmungen:

- Den Stadt- und Landkreisen wird die Verantwortung für die Stadt- und Landesplanung entzogen. Sie wird stattdessen auf Grafschaftsbehörden (County councils and county borough councils) übertragen. Die Zahl der bevollmächtigten Behörden wird von 1.441

auf 145 verringert. Mehrere Planungsbehörden können sich in einer gemeinsamen Organisation zusammenschließen.

-Grundlagenforschung und Ausarbeitung eines detaillierten Aufbauplans, der dem Ministerium zur Genehmigung vorgelegt werden muss. Die Bürger erhalten Gelegenheit, Einwände vorzubringen. Ein Aufbauplan ist für die Dauer von 20 Jahren gültig, muss aber in Abständen von fünf Jahren revidiert und erneut genehmigt werden.

-Enteignungsrechte der Planungsbehörden.

-Eine Nutzungsgebühr für Grundstücke, die den Zweck hat, außerordentliche Verteuerungen der Bodenpreise oder Spekulation mit Grundstücken zu verhindern. Abschöpfung der Planungsgewinne durch die Behörden.

-Keine Verpflichtung zum Ausgleich von Planungsschäden.

-Möglichkeit, kriegszerstörte und sanierungsreife Stadtgebiete in einem Zuge aufzukaufen, um sie nach modernen Gesichtspunkten aufbauen zu können.

-Vollmachten der Behörden, die Gestaltung und Planung von Gebäuden oder Wohnsiedlungen zu kontrollieren.

Gesetzesänderungen in den Jahren 1953 und 1954 beenden zwar die Praxis der Nutzungsgebühren und legen Entschädigungen für Planungsschäden fest, im Ganzen stellt das englische Stadt- und Landesplanungsgesetz von 1947 aber ein sehr weitreichendes Instrument zur großzügigen städtebaulichen Planung dar, wie es in den deutschen Aufbaugesetzen kaum vorgesehen ist. Insbesondere die Praxis der Eigentumsгарantie des Grundgesetzes stellt ein starkes Hindernis für eine derart weit reichende Gesetzgebung dar.

Im Jahr 1946 wird mit dem Bau von Stevenage begonnen, einer Trabantenstadt Londons, später kommen Basildon, Harlow, Crawley, Hemel Hempstead, Hatfield und einige andere New Towns hinzu, die zum großen Teil in einem Abstand um London herum liegen.

Die New Towns weisen eine klare Trennung der Funktionen auf; das Wohnen wird in Nachbarschaften gegliedert, die durch großzügige Grünräume voneinander getrennt werden, die Verkehrsarten sind konsequent voneinander geschieden.

In Harlow beispielsweise sind auch die Nachbarschaften wiederum in mehrere Wohngebiete mit 150 bis 200 Wohnungen untergliedert, von denen jedes mehrere Spielplätze und sogar gelegentlich ein Klubhaus aufweist. Jede Nachbarschaft verfügt über ein Nachbarschaftszentrum mit 35 bis 60 Geschäften, eine zusätzliche Ladengruppe, eine Gastwirtschaft und ein Versammlungslokal. Die Bebauung besteht zum größten Teil aus Reihenhäusern. Die New Towns sind meist sehr groß: Harlow beispielsweise misst mehr als 25 km<sup>2</sup>, bei einer projektierten Einwohnerzahl von höchstens 80.000. Die Dichte ist damit relativ gering, und die entstehenden Räume werden schon bald als zu weitläufig empfunden.

May verfolgt die Entwicklung sehr genau, da sie genau seinen Vorstellungen von einem zeitgemäßen Städtebau entsprechen und er sie als die logische Konsequenz aus seinen Arbeiten der 20er Jahre betrachtet. Einer von Mays ersten Mitarbeitern bei der Neuen Heimat, Rolf Rosner, wird im Jahr 1962 ein Buch über die englischen New Towns verfasst.<sup>39</sup>

Zum Zeitpunkt von Mays Rückkehr nach Deutschland ist der **Wiederaufbau** des Landes in vollem Gange. Die Wohnungsnot, die es zu bekämpfen gilt, ist beispiellos. Während des Zweiten Weltkriegs sind 20% des Wohnraums in Deutschland zerstört worden. Der anhaltende Zustrom an Flüchtlingen und Vertriebenen erhöht die Bevölkerungszahl Westdeutschlands gleichzeitig gegenüber dem Vorkriegsstand um ein Fünftel auf 51 Millionen Menschen. Im Jahr 1950 müssen sich statistisch jeweils drei Haushalte zwei Wohnungen teilen, und nur etwa die Hälfte der Haushalte verfügt über eine Kochstelle zur alleinigen Benutzung. Erst Mitte der 1950er Jahre stehen statistisch wieder jeder Person ein Raum zu, aber wie langsam der Kampf gegen die Wohnungsnot gelingt, zeigt die Tatsache, dass auch noch im Jahr 1960 ein Sechstel aller Wohnungen in Deutschland mit mehr als einem Haushalt belegt ist.<sup>40</sup>

Der Wiederaufbau ist, bedingt durch regionale Traditionen und die unterschiedlichen Vorgaben der Besatzungsmächte, von großen Unterschieden geprägt. Während sich vor allem im Norden der jungen Bundesrepublik progressivere Architekturströmungen

durchsetzen können, ist der Wiederaufbau im Süden, aber auch in einigen Kernen im Norden, wie beispielsweise in Münster, stark konservativ geprägt.

Neue Begriffe, die bei Mays Weggang in der städtebaulichen Diskussion noch keine Rolle gespielt haben, prägen den Städtebau. Zu ihnen zählen die Nachbarschaften, der organische Städtebau und die Stadtlandschaft. Vereinzelt haben sich in Deutschland schon praktische Beispiele eines neuen Städtebaus durchsetzen können, wie die Arbeit Rudolf Hillebrechts in Hannover und die ECA-Siedlungen. Vor allem aber im europäischen Ausland feiert der Städtebau der Moderne Triumphe. Der Wiederaufbau von Rotterdam oder die englischen New Towns sind häufiges Ziel der Studienreisen deutscher Architekten und Städtebauer.

Anders als in vielen anderen Ländern Europas gibt es in der jungen Bundesrepublik kein Aufbauministerium, sondern lediglich ein „Ministerium für Wohnungsbau“. Im Wesentlichen ist das Bauwesen darüber hinaus im Kompetenzbereich der Länder, die überwiegend bis 1949 eigene Aufbaugesetze erlassen: Diese wiederum weichen teilweise erheblich voneinander ab.

Ein für den Städtebau wesentlicher Bestandteil der **Gesetze** sind die Regelungen bezüglich der Enteignung und der Bausperren. Andere Materien werden dagegen nicht geregelt, wie Entschädigung der Kriegsfolgen, die Behandlung der Altbauhypothesen, die Bewertung des Bodens und die Finanzierung des Aufbaus.

Im Jahr 1950 verabschiedet der Bundestag das Erste Wohnungsbaugesetz, das in erster Linie die Finanzierung des Wohnungsbaus regelt und die Grundlage des sozialen Wohnungsbaus der 1950er Jahre darstellt. Gleichzeitig wird die Bundesregierung aufgefordert, einen Gesetzesentwurf über die Enteignung von Grundstücken zu Gunsten des Wohnungsneubaus vorzulegen. Der daraufhin erarbeitete Referentenentwurf eines Städtebaugesetzes bleibt jedoch im Gesetzgebungsprozess hängen, da er umfangreiche Einschränkungen der Kompetenzen der Länder vorsieht.

Das stattdessen verabschiedete Baulandbeschaffungsgesetz vom 03.08.1953 regelt zumindest die akuten Enteignungsverfahren bei der Beschaffung von Bauland zum Wohl der Allgemeinheit auf der Grundlage von Artikel 14, Abs. 3 des Grundgesetzes.<sup>41</sup>

Das Prinzip der **Nachbarschaften** beruht auf der Arbeit des Städtebauers Clarence A. Perry, der im Jahr 1929 einen „Neighborhood-Unit-Plan“ entwickelt. Es beinhaltet die funktionelle Gliederung der Großstädte in abgegrenzte und nach innen zentrierte städtebauliche Bezirke. Das Gliederungsprinzip der Nachbarschaft erfährt rasch international eine sehr breite Rezeption, wird aber in den unterschiedlichen Ländern auch jeweils sehr unterschiedlich umgesetzt. May macht sich das Prinzip ebenfalls zu eigen, da er in ihm eine Bestätigung seiner in den Frankfurter Siedlungen erprobten Konzepte der „Erziehung zur Gemeinschaft“ sieht. May steht auch in Kontakt mit Walter Gropius und Martin Wagner, die im Jahr 1941/42 in die Landschaft eingebettete „townships“ mit maximal 5.000 Einwohnern als Grundbausteine einer zukünftigen Stadtstruktur entwickeln. Bereits in Ostafrika wendet May Nachbarschaften an, so in der Planung der Stadterweiterung von Kampala (1945) und in der Planung der Wohnsiedlung Port Tudor in Mombasa (1953).

In Deutschland ist das Konzept der Nachbarschaft zwar in der Zeit der Diktatur unter dem Titel der „Ortsgruppe als Siedlungszelle“ den politischen Umständen angepasst und veröffentlicht worden, seine eigentliche Wirkung entfaltet es jedoch erst nach 1945 als Bestandteil der „Gegliederten und Aufgelockerten Stadt“, wie der Titel des von Göderitz, Rainer und Hoffmann im Jahr 1957 veröffentlichten Buches lautet.<sup>42</sup>

Zum Zeitpunkt von Mays Rückkehr 1954 gehört das Prinzip der Nachbarschaft und die Gliederung der Stadt zum allgemein akzeptierten theoretischen Instrumentarium des Städtebaus in Deutschland, es ist jedoch nur sehr vereinzelt praktisch angewendet worden.

Einen Sonderweg im Städtebau stellt die einflussreiche Theorie der „**Organischen Stadtbaukunst**“ dar, die Hans Bernhard Reichow in seiner gleichnamigen Publikation propagiert.<sup>43</sup> Reichow plädiert

darin für die Übernahme „organischer“ Prinzipien als städtebauliche Ordnungsstrukturen und die Bildung von „Stadtlandschaften“. Reichow ist mit seinen Planungen für Neue-Heimat-Siedlungen in Hamburg, nämlich der Gartenstadt Hohnerkamp und der Gartenstadt Farmsen, und vor allem auch mit der gemeinsam mit Eggeling geplanten „Trabantenstadt“ Sennestadt bei Bielefeld auch einer der wenigen Städtebauer, die Mitte der 1950er Jahre bereits in größerem Umfang auf tatsächlich realisierte, nach einem einheitlichen Konzept geplante Siedlungen verweisen können.

Eine zentrale Figur im deutschen Städtebau der frühen 1950er Jahre ist **Rudolf Hillebrecht**, der seit 1948 Stadtbaurat von Hannover ist und mit Hilfe von Konstanty Gutschow dort den Wiederaufbau der kriegszerstörten Innenstadt tatkräftig vorantreibt. Leitgedanken dabei sind vor allem die tangentielle Führung des Durchgangsverkehrs, um das Stadtzentrum zu entlasten und nach modernen Gesichtspunkten aufbauen zu können. In Zusammenarbeit mit der Aufbaugemeinschaft Hannover, einer Vereinigung örtlicher Unternehmer, Kaufleute und Grundbesitzer, gelingt es Hillebrecht, die notwendige Neuordnung des Bodens politisch durchzusetzen. Hillebrecht bedient sich dabei zahlloser öffentlicher Veranstaltungen und einer breit angelegten Öffentlichkeitsarbeit, wie beispielsweise einer permanenten Wiederaufbau-Ausstellung im Neuen Rathaus.

Im Jahr 1951 führt Hannover die viel beachtete Bauausstellung „Constructa“ durch, bei der der Wiederaufbau des kriegszerstörten Quartiers um die Kreuzkirche nach modernsten Gesichtspunkten im Mittelpunkt steht. Anstelle des überalterten und hoch verdichteten innerstädtischen Blocks entsteht eine Wohnzelle in Zeilenbauweise mit großzügigen Grünflächen.

Das Ziel Hillebrechts ist die Umformung Hannovers in eine großzügige Stadtlandschaft, die durch weiträumig verflochtene Verkehrsnetze und frei im Raum stehende Baukörper geprägt sein soll. Die geradlinigen Achsen der alten Residenzstadt werden dabei durch geschwungene Straßenführungen ersetzt. Das „Wunder von Hannover“<sup>44</sup> wird durch die Planungen Hillebrechts zu einem Vorbild für den Wiederaufbau der Städte in der ganzen Bundesrepublik.<sup>45</sup>

Im Sommer 1951 wird der **ECA-Wettbewerb** vom Bundesministerium für Wohnungsbau gemeinsam mit der ECA (Economic Cooperation Administration)-Sondermission für Deutschland ausgeschrieben. Ziel ist die Förderung der Entwicklung des sozialen Wohnungsbaus. Hierfür werden Baugebiete für 200 bis 300 Wohnungen in 15 Städten der Bundesrepublik ausgewählt, für die Architekten gemeinsam mit Baufirmen Wohnungsbauentwürfe mit Kostenangeboten einreichen können. 14 der Bauplätze befinden sich in Vororten oder am Stadtrand, lediglich in Bremen wird ein kriegszerstörtes Gelände ausgewählt. Um die Entwicklung innovativer Lösungen zu ermöglichen, sind die Vorschläge nicht an baupolizeiliche Vorschriften gebunden.

Insgesamt gehen 725 Entwürfe für die verschiedenen Standorte ein. Dem Bewertungsausschuss gehören unter anderem Otto Bartning, Philipp Rappaport, Otto Ernst Schweizer, aber auch Bernard Wagner, der Sohn Martin Wagners, an.

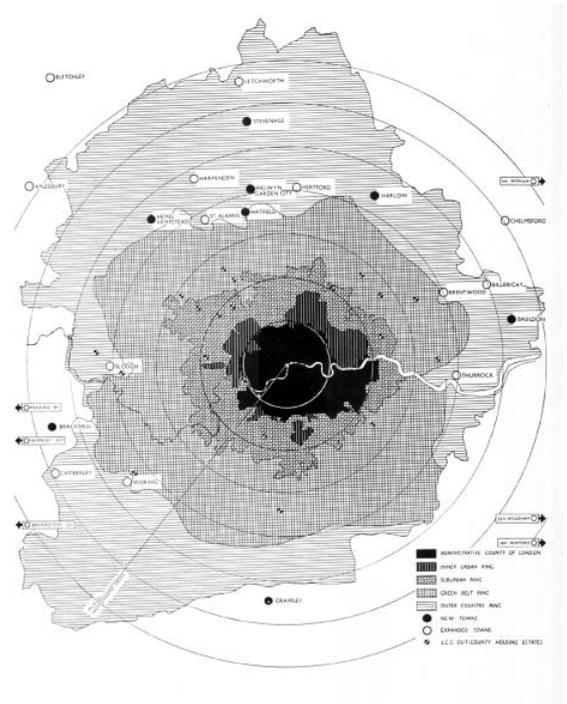
Das Ergebnis des Wettbewerbs wird in zeitgenössischen Beurteilungen eher skeptisch aufgenommen, wobei vor allem die Monotonie und Ideenlosigkeit vieler Zeilenbauplanungen und die Tatsache, dass die Planungsgebiete meist außerhalb der kriegszerstörten Stadtzentren liegen, Anlass zur Kritik bieten.

Die siegreichen Entwürfe, die von namhaften Architekten wie der Architektengruppe Hebebrand, Schlempp und Marschall, Karl Selg, Konstanty Gutschow und Friedrich Spengelin und Hans Bernhard Reichow stammen, werden zwar ebenfalls sämtlich von unterschiedlichen Spielarten des Zeilenbaus dominiert. Mit wenigen Ausnahmen aber werden diese Planungen durch Auffächerungen, Schrägstellungen und der Anwendung unterschiedlicher Blockhöhen aufgelockert.<sup>46</sup>

Insgesamt stellen die ECA-Siedlungen durchaus mustergültige und stilprägende Beispiele für den zeitgenössischen Siedlungsbau dar, in denen viele Elemente eines modernen Städtebaus erstmals deutschlandweit in die Praxis umgesetzt werden.



3. „New Town“ Harlow bei London



4. Trabantenstädte um London

**Rotterdam** ist wohl das radikalste Beispiel für den Wiederaufbau einer kriegszerstörten Innenstadt. Die in einem einzigen Bombenangriff am 14.05.1940 zerstörte Innenstadt wird nach der völligen Enteignung unter der Leitung von Cornelis van Traa nach radikal modernen Gesichtspunkten wiederaufgebaut. Die überkommene kleinteilige Straßen- und Bebauungsstruktur wird dabei durch eine großzügige, rationale und weitgehend orthogonale Struktur ersetzt, die eine konsequente Trennung der Verkehrsarten und die Realisierung großmaßstäblicher, nach funktionalistischen Kriterien geplanter Bauten erlaubt. Die ursprünglichen Grundstückseigentümer werden nach Abschluss des Wiederaufbaus mit Anteilen an der Neubebauung entschädigt.

Ein Kernstück der Planung ist die neue Fußgängerzone Lijnbaan der Architekten van den Broek und Bakema, die international Vorbildcharakter erlangt. Ihre wesentliche Eigenschaften, nämlich das Fernhalten des motorisierten Verkehrs und zweigeschossige Ladenbauten mit durchgehenden Vordächern, flankiert von acht- bis dreizehngeschossigen Hochhausscheiben, erkennt die Fachwelt als mustergültig an.

Den größten Teil des Wohnungsbaus der Nachkriegszeit wird in neuen Wohnsiedlungen am Stadtrand realisiert, wie die Siedlung Pendrecht von Lotte Stam-Beese aus dem Jahr 1948 – geplant nach streng funktionalistischen Kriterien überwiegend in Zeilenbauweise.

Zum Zeitpunkt der Rückkehr nach Deutschland hat May vergleichsweise wenig Praxis im Massenwohnungsbau. Zwar hat er während seiner Zeit in **Ostafrika** in Austausch mit Walter Gropius und Martin Wagner über Themen des Massenwohnungsbaus gestanden und hat er die internationale Entwicklung durch Bücher und Zeitschriften weiter verfolgt, die Planung von Wohnsiedlungen spielt jedoch in Afrika gegenüber anderen Bauaufgaben eine eher untergeordnete Rolle. Im Jahr 1938 entwirft May die Siedlung Delamere Flats in Nairobi (Ausführung 1947-51) und in den Jahren 1952 und 1953 die Wohnsiedlung Port Tudor in Mombasa (Ausführung bis 1956). Beide Planungen basieren auf dem Zeilenbauschema und bestehen hauptsächlich aus langgestreckten Riegeln mit drei Wohngeschossen, deren Erdgeschoss angehoben ist, um Autoabstellplätze aufzunehmen.

Insbesondere die Planung von Port Tudor wirkt wie eine Vorstudie für Mays Arbeit bei der Neuen Heimat. Die Nachbarschaft für ungefähr 5.000 Einwohner ist in einzelne, sich teilweise wiederholende Familiengruppen unterteilt, die jeweils aus drei unterschiedlichen Gebäudetypen zusammengefügt sind und sich entlang eines gemeinschaftlichen Grünzuges reihen. In direkter Verbindung zu diesem Grünzug sind gemeinschaftliche Einrichtungen vorgesehen, wie Gruppenzentren, ein Nachbarschaftszentrum, Kindergärten, eine Grundschule, eine Haushaltsschule, eine Ladenzeile und ein Sportplatz.

Von Mays Planung für München-Bogenhausen ist bekannt, dass sie ebenfalls auf einem starren Zeilenbauschema beruhte und die Autoabstellplätze ebenfalls unterhalb der aufgeständerten Baukörper vorgesehen waren. Es könnte also sein, dass May das Bebauungsschema von Port Tudor zur Grundlage für München-Bogenhausen machen wollte.

Auch in Mays Planung für die Gartenstadt Elbhochofer in Wedel finden sich aufgeständerte Baublocks, die die Erdgeschosse für Autoabstellplätze freihalten. Realisiert wird dieses Konzept freilich ebenfalls nicht, und in späteren Projekten finden sich zunächst keine derartigen Vorschläge mehr. Erst 1965 plant May wieder Autoabstellplätze im Sockel der Hochhausscheiben von Darmstadt-Kranichstein.

## 1.2 Biografie und Arbeitsweise

Mays Rückkehr nach Deutschland ist triumphal. Bereits am 02.01.1954 berichten die Hamburger Zeitungen über May; im Februar 1954 wird Ernst May das Große Verdienstkreuz zum Verdienstorden der Bundesrepublik, die höchste Auszeichnung der Bundesrepublik Deutschland, verliehen.

Bis Anfang 1957 wohnt May mit seiner Frau Ilse im Zickzackweg 2 in Hamburg-Othmarschen. Sein Privatbüro, das er gemeinsam mit seinem Sohn Klaus betreibt, ist direkt nebenan, im Zickzackweg 4. Zunächst ist May jedoch überwiegend im Verwaltungsgebäude der Neuen Heimat in Hamburg-Barmbek tätig.

Ein Arbeitsvertrag Mays mit der Neuen Heimat hat sich nicht erhalten. Die Stelle eines Chefs der Planungsabteilung der Neuen Heimat, die May für sich reklamiert, ist dort in jener Zeit nicht offiziell vorgesehen, und aufgrund der sich schnell verändernden Struktur des Konzerns vielleicht auch gar nicht möglich. Die Unklarheit über die Kompetenzen Mays in der Neuen Heimat wird zu einem beständigen Quell von Konflikten mit deren Geschäftsführern.

Die Neue Heimat verfügt bereits über eine technische Abteilung, die für die Planung und Durchführung der Bauaufgaben zuständig ist und die von Walter Beyn geleitet wird. Der tonangebende Planer in dieser technischen Abteilung ist Richard Knerlich, der auch das im Jahr 1953 gebaute vierzehngeschossige Wohnhochhaus am Habichtplatz in Hamburg-Barmbek entwirft, das bis zu diesem Zeitpunkt wohl das spektakulärste Neubauprojekt der Neuen Heimat darstellt. Die wesentlich anspruchsvolleren städtebaulichen Planungen werden jedoch an externe Planer vergeben. In Hamburg beauftragt die Neue Heimat beispielsweise Hans Bernhard Reichow, in Dortmund-Derne Peter Poelzig, und beim Wiederaufbau des Bremer Westens erhalten die Bremer Architekten Säume und Hafemann den Zuschlag.

Zunächst geht May daran, die Planungsabteilung der Neuen Heimat gemäß seinen Vorstellungen aufzubauen. Ein erstes Projekt ist der Umbau des Zeichensaals im Verwaltungsgebäude in der Habichtstraße 125 in Hamburg-Barmbek. Eine Kantine wird rückwärtig in den alleseits umschlossenen Hof des Blocks gebaut. An beiden Projekten, die sich nicht erhalten haben, ist May selbst maßgeblich beteiligt.

Zugleich sucht May nach neuen Mitarbeitern, um die umfangreichen Planungsaufgaben erledigen zu können. Für seine Arbeit bei der Neuen Heimat benötigt May Architekten und einen versierten Grafiker. Er wendet sich an seine alten Bekannten und Mitarbeiter Wolfgang Bangert, Eugen Blanck, Herbert Böhm, Richard Döcker und Hans Leistikow mit der Bitte, ihm talentierte Bewerber zu benennen. An Döcker schreibt er unter anderem: „(...)Ich bin nun dabei, mein Büro hier in zeitgemäßem Sinne zu ergänzen und suche junge Architekten und Städtebauer als Mitarbeiter, wobei ich, wenn es irgend geht, wirklich überdurchschnittlich begabte junge Leute einstellen möchte. (...)“<sup>47</sup>

Obwohl May wegen des Mangels an Mitarbeitern „festsitzt“, ist er von seiner neuen Aufgabe sehr angetan: „Es gefällt mir bisher ganz ausgezeichnet in Deutschland, und meine Arbeit befriedigt mich in jeder Hinsicht. (...)“<sup>48</sup> An Eugen Blanck schreibt May: „Die Stelle, die ich hier einnehme, ist insofern besonders erfreulich, als sie nicht im gleichen Maße mit Verwaltungsarbeit überlastet ist wie die Kommunalposten“.<sup>49</sup> Gegenüber seinem früheren Mitarbeiter Herbert Böhm äußert er sich ebenso zufrieden und charakterisiert seine Tätigkeit bei der Neuen Heimat: „Ich bin eben dabei, die Fundamente für eine Qualitätsarbeit zu leisten, wo bisher Quantität dominierte.“<sup>50</sup>

May beginnt seine neue Arbeit mit der großen Energie und Tatkraft, für die er allgemein bekannt ist. Seine Mitarbeiter sind überwiegend sehr jung, häufig Absolventen der Technischen Hochschulen, die May von Freunden wie Scharoun oder Döcker empfohlen werden. Auch aufgrund der großen Zahl der Projekte dürfen sie häufig weitgehend selbstständig städtebauliche Projekte ausarbeiten, nachdem May das grundlegende Konzept skizzenhaft erstellt hat.<sup>51</sup> Allein in der ersten Jahreshälfte 1954 werden mindestens acht Wohnsiedlungen entworfen, parallel laufen die bereits erwähnten kleineren hochbaulichen Projekte und die Grundlagenarbeiten, wie die Entwicklung von Typengrundrissen. Auch Mays Sohn Klaus ist in der Anfangszeit in der Planungsabteilung der Neuen Heimat tätig und bearbeitet gemeinsam mit Karl-Heinz Wongel die Siedlung Grünhöfe in Bremerhaven.

Alle Wohnsiedlungen des Jahres 1954 werden von Ernst May mit der Planungsabteilung der Neuen Heimat bearbeitet, Bauherren sind jeweils die Neue Heimat oder ihre Tochtergesellschaften. Lediglich

die Wettbewerbarbeit für Rheinhausen entwirft May unabhängig von der Neuen Heimat in seinem eigenen Büro im Zickzackweg 4 in Hamburg-Othmarschen.

Gleich zu Beginn seiner Tätigkeit bei der Neuen Heimat unternimmt May eine gemeinsame Reise mit der Geschäftsführung der Neuen Heimat nach England. Zwar ist die Besichtigung einer Fertigteilfabrik in Gateshead das eigentliche Ziel der Reise, doch will May den Aufenthalt nutzen, die Mitglieder der Geschäftsleitung – und sich selbst – mit den neuesten Errungenschaften des englischen Städtebaus, beispielsweise den New Towns rund um London, vertraut zu machen. Offenbar kennt er zu diesem Zeitpunkt diese noch nicht aus eigener Anschauung. Er schreibt dazu an einen Bekannten, F.R. Jones von der englischen Zeitschrift „The Architects' Journal“: „(...) Though I enjoyed my stay in Africa very much indeed, I felt more and more that the scope of work, especially as far as town planning was concerned was in the long run not what I needed to feel contented. So I took on the the direction of the planning department of one of the best known German housing companies in Hamburg and started work here on January first. (...) it is our intention to devote two days with having a look at some of the best contemporary housing schemes, also visiting some of the new satellite towns in the environs near London, or elsewhere. You would do me a great favour by suggesting a sort of program for this trip as you are the very person who would know best what deserves priority. (...)“<sup>52</sup>

Am 23.02.1954 ist May wieder aus England zurück. Die deutsche Delegation hat die „New Towns“ Hemel Hempstead und Stevenage besichtigt und wurde in beiden Fällen von Mitarbeitern der beteiligten Entwicklungsgesellschaften geführt. Abermals schreibt May an F.R. Jones: „We were all very much impressed by the excellent work done. It was interesting for us to study the conditions in housing- and town-planning, differing in many ways from those in our country. (...)“<sup>53</sup>

Im Juni 1954 reist May nach Dänemark, um den Städtebau und die Architektur dort kennenzulernen. May macht viele Fotos von Bauten und Siedlungen. Insbesondere die Arbeit Arne Jacobsens sowie einige Siedlungen, wie Bellahøj und Bredalsparken in Kopenhagen, beeindruckten May. Einige Architekturelemente finden sich in Mays ersten Projekten wieder, so zum Beispiel die Läden im Hochhaus in der Lübecker Siedlung St. Lorenz Süd. Abbildung

Im September 1954 reist May zum XXII. Internationalen Kongress für Wohnungs- und Städtebauplanung nach Edinburgh, der vom 19. bis 25.09.1954 stattfindet, und an dem über 800 Delegierte aus 25 Ländern teilnehmen. May stellt fest, dass die städtebaulichen Probleme in anderen Ländern gleich gelagert sind wie in der Bundesrepublik. Die Bevorzugung des Einfamilienhauses in England führt allerdings zu einem so großen Flächenwachstum der Städte, dass auch in England flächensparendere Bauformen angestrebt werden. In Rundfahrten lernt May aktuelle Projekte in Schottland kennen, so zum Beispiel die Trabantenstadt East Kilbride östlich von Glasgow, von der er sich stark beeindruckt zeigt. Dem städtebaulichen Leitbild der Zeit entsprechend ist East Kilbride in vier Nachbarschaften gegliedert und das Verkehrssystem nach Verkehrsarten konsequent getrennt. Für May ist der Städtebau in England beispielhaft: „Während sich in Deutschland die städtebauliche Gesetzgebung rückwärts bewegt und großzügige Planung immer mehr erschwert, hat sie in England eine fortschrittliche Entwicklung erfahren, die einem weit vorausschauenden Städtebau die Wege ebnete und England damit eine führende Stelle in städtebauliche-funktioneller Planung sichert.“ In das grundsätzlich positive Urteil Mays über den Städtebau, dessen Gliederung „die Schule Raymond Unwins fortsetze“, mischt sich allerdings auch Kritik: „Die Bauten East-Kilbride's sind bei aller Wohlanständigkeit von einer gewissen Gleichförmigkeit, die durch die starke Bevorzugung des Einfamilien-, Gruppen- und Reihenhauses noch verstärkt wird.“<sup>54</sup>

May strebt bei seinen eigenen Planungen sowohl aus funktionalen als auch aus ästhetischen Gründen nach einer Mischung aus Hoch-, Mittel- und Flachbau, mit einer deutlichen Betonung des Geschosswohnungsbaus.

Die Wohnungsumfrage „So möchte ich wohnen“ ist ein weiteres großes Projekt, das May anschiebt. Am 13.03.1954 schreibt er an den Architekten Wolf Drevermann in Frankfurt: „(...) Wir haben jetzt auf meine Initiative eine große Aktion unternommen, die einmal

klären soll, wie die Wohnungsverhältnisse in Deutschland eigentlich liegen. Wir führen aufgrund des beiliegenden Fragebogens eine Befragung von 1 Million Menschen durch und wollen unsere gesamte künftige Wohnungspolitik nach dem Ergebnis der Auswertung orientieren.“<sup>55</sup> Die Idee der Wohnungsumfrage ist zu dieser Zeit sehr verbreitet und spiegelt die beabsichtigte Verwissenschaftlichung des Wohnungs- und Städtebaus wider. 1953 führt beispielsweise die Deutsche Angestellten-Gewerkschaft in Berlin eine Umfrage zu den Wohnwünschen der Bevölkerung durch. Aufgrund der „wider Erwarten großen Resonanz“ lässt sie dieser Umfrage ein Jahr später eine zweite folgen.<sup>56</sup> Im Oktober 1955 gibt das Deutsche Volksheimstättenwerk die Ergebnisse einer Umfrage des Instituts für Verbrauchsforschung der EMNID KG, Bielefeld, heraus.<sup>57</sup> Daneben hatte das Wirtschafts wissenschaftliche Institut der Universität Münster in Dortmund eine Enquete für den Bergarbeiterwohnungsbau durchgeführt.<sup>58</sup> May selbst hat bereits im Jahr 1931 in der Sowjetunion eine Befragung der Arbeitsbevölkerung zu ihren Wohnwünschen kennen gelernt.<sup>59</sup>

Die in elf deutschen Städten durchgeführte Wohnungsenquete der Neuen Heimat findet eine starke Resonanz in der Bevölkerung.<sup>60</sup> In der Zeitschrift „neue heimat“ wird errechnet, dass allein 67 Tageszeitungen mit einer Auflage von 7,6 Millionen, was bei einer durchschnittlichen Leserzahl von drei Personen einer Streuung von 22,8 Millionen Lesern entspreche, drei Rundfunksender und eine Anzahl von Fachzeitschriften über die Ergebnisse der Umfrage berichtet hätten.<sup>61</sup>

Die Ziele der Umfrage sind umfassend: Sie soll der Diskussion um den Wohnungsbau und die Wohnungspolitik an Stelle der bisher mehr oder weniger subjektiven Annahmen eine zahlenmäßig konkrete und objektive Basis geben, die Stellungnahme der Wohnbevölkerung zu den bisherigen Leistungen als Selbstkontrolle einholen, die Entwicklung des Wohnstandards feststellen, soweit diese sich in den Wünschen der Bevölkerung ausdrückt, und schließlich der weiteren Arbeit der Wohnungsbaugesellschaften eine exakte Grundlage schaffen, um die Wohnungsbaub- und -betreuungstätigkeit der Wohnungsbaugesellschaften in Zukunft weiter markt- und konsumgerecht steuern zu können. Daher richtet sich die Umfrage auch nicht nur an Wohnungssuchende, sondern auch an den Teil der Bevölkerung, der im Besitz einer Wohnung ist, aber dessen Erfahrungen und zukünftige Wohnwünsche ebenfalls erfasst werden sollen.

Die Themen des Fragebogens sind in Gruppen zusammengefasst: die Lage der Wohnung im Stadtbild, den rechtlichen und technischen Rahmen für die Wohnung, die Wohnung selbst – Raumkombinierung und Ausstattung, zu Gemeinschaftseinrichtungen und die finanzielle Leistungsbereitschaft. Um die kostenbewusste Beantwortung der Fragen zu fördern, steht auf jeder zweiten Seite in einem Kasten die Frage: „Bedenken Sie vor Beantwortung jeder Frage, was Ihr Geldbeutel dazu sagt!“, oder: „Denken Sie auch an Ihr Portemonnaie?“. Jede Frage lässt zwei Antworten zu, zunächst: „So ist es jetzt“, und dann: „So soll es sein“.

Bezüglich der Lage der Wohnung in der Stadt ergibt die Studie, dass die Bevölkerung überwiegend nicht im Stadtzentrum, jedoch im Nahverkehrsbereich der Stadt wohnen will. Nur 14% der Befragten halten einen Weg zum Arbeitsplatz von mehr als 30 Minuten für akzeptabel, während ca. 25% tatsächlich mehr als 30 Minuten zum Arbeitsplatz benötigen. Die Fragen nach der Wohnform ergeben einen klaren Trend zu Gunsten einer Mischbebauung, die vom Einfamilienhaus über den Geschossbau bis zum Punkt- und Hochhaus alle Wohnformen einschließt. Insgesamt erstreben 48,3% der Befragten ein Einfamilienhaus, 2,2% eine Wirtschaftsheimstätte, 42,3% eine Wohnung in einem Geschosswohngebäude und 7,2% eine Wohnung in einem Hochhaus, wobei sich teilweise erhebliche regionale Unterschiede zeigen (Beispiel Hochhaus: Regensburg 2%, Hamburg 12%). Ein großer Teil der Stadtbewohner, durchschnittlich ca. 45%, in Hamburg sogar 56%, bevorzugen gemeinschaftliche Grünflächen gegenüber einem arbeitsintensiveren eigenen Garten. Weitere Fragen betreffen die Wohnungsgrundrisse und –ausstattung, so die Größe der Wohnzimmer, die Frage der Essküche oder reinen Kochküche und ihrer Ausstattung, die gewünschte Ausstattung des Bades, die gewünschte Heizung, die Form und Lage des Balkons, und den Wunsch nach Einbauschränken. Bezüglich der Gemeinschaftseinrichtungen werden Fragen nach Waschküche, Müllbeseitigung, Kohletransport und Unterstellmöglichkeiten für Fahrzeuge gestellt.

Beide Fragenkomplexe ergeben ein differenziertes Bild, was die Schaffung eines ebenso differenzierten Wohnungsangebots nahelegt.

Sichtbar wird die Tendenz nach einem höheren Wohnstandard, in dem sich das Wohlstandswachstum und die damit steigenden Ansprüche ausdrücken, und die Bereitschaft, dafür auch höhere Mieten zu zahlen. Für große Wohnungsunternehmen wie die Neue Heimat liefert die Umfrage insofern eine eindrucksvolle Bestätigung ihrer Arbeit, als zwar nur 26% der Bevölkerung bei Wohnungsunternehmen zur Miete wohnen, jedoch 68% dies in Zukunft wünschen.<sup>62</sup>

Insgesamt bietet das Ergebnis der Wohnungsumfrage eine reiche Datengrundlage für die Arbeit des Wohnungs- und Städtebauers Ernst May, auf die er sich in den kommenden Jahren immer wieder öffentlich beziehen wird. Die schnelle wirtschaftliche und gesellschaftliche Entwicklung und den damit einhergehenden tiefgreifenden Wandel des Wohnungsbedarfs vermag die Studie freilich nicht vorherzusagen. Sie ist damit schneller überholt, als es May bewusst ist.

Ein wichtiges Tätigkeitsfeld sieht May in der Öffentlichkeitsarbeit. Wie bereits in Breslau und Frankfurt will er die städtebauliche Planungstätigkeit durch die Herausgabe einer Zeitschrift begleiten, um in der Öffentlichkeit für seine Ziele zu werben und sie so durchzusetzen. Er bedient sich dafür der seit 1951 von der Neuen Heimat herausgegebenen Monatszeitschrift<sup>63</sup>, die zu einer ernstzunehmenden Fachzeitschrift umgeformt werden soll.

Die „Neue Heimat – Monatshefte für neuzeitlichen Wohnungsbau“ werden von Ernst May und Heinrich Plett gemeinsam herausgegeben. Am 01.05.1954 nimmt die Redaktion ihre Arbeit auf,<sup>64</sup> und um die Jahresmitte 1954 erscheint die erste Ausgabe der Zeitschrift. Die Redaktion besorgt Justus Buekschmitt, der später die Monografie über Mays Werk verfassen wird. Die grafische Gestaltung, die von wechselnden Grafikern bearbeitet wird, bleibt Mays Sorgenkind. Als Hans Leistikow das Erscheinungsbild der Zeitschrift kritisiert, „(...) Das Heft Ihrer Zeitschrift habe ich bekommen. Wenn Sie jetzt einen Graphiker haben, sollten Sie ihn mal auf Titelblatt und Typografie dieser Publikation hetzen. (...)“<sup>65</sup>, antwortet ihm May: „(...) Wir haben hier eine Anzahl von Leuten durchprobiert, aber es sind alles keine Leistikows, noch nicht einmal Leistikowchens! (...)“<sup>66</sup> Leistikow erwägt offenbar ernsthaft, nochmals für Ernst May tätig zu werden: „(...) Wenn Sie für längere Zeit planen, so merken Sie mich bitte nach Ablauf meiner Schulzeit als Graphiker bei der „Neuen Heimat“ vor. So viel Erfahrung kriegen Sie nicht wieder angeboten!“<sup>67</sup>

May nimmt das Angebot des immerhin schon 74-jährigen Leistikow ernst: „(...) Und nun zum letzten und wichtigsten Absatz Ihres Schreibens: Wann gedenken Sie sich denn von Ihrer Lehrtätigkeit zurückzuziehen? Ich trage mich immer noch mit dem Gedanken einer neuen Zusammenarbeit mit Ihnen, wenn sich eine Gelegenheit dazu bietet. Wir haben hier massenhaft graphische Arbeiten zu erledigen, z.T. sehr interessante Arbeit. (...)“<sup>68</sup>

Hans Leistikow wird nicht mehr für Ernst May tätig. Bis 1959 ist er Leiter der Grafikabteilung der Kunstakademie in Kassel. Er stirbt 1962 im Alter von 82 Jahren.

Die „Neue Heimat Monatshefte“ werden nun auf hochwertigem Papier, teils farbig, gedruckt, die Artikel erhalten später sogar dreisprachige Bildunterschriften in Deutsch, Englisch und Französisch. Häufig wird über Projekte aus dem Ausland berichtet. In dieser Tatsache zeigt sich eher die internationale Einstellung Mays, dessen Blick immer über die Grenzen Deutschlands hinaus gerichtet ist, als das spätere Auslandsengagement der Neuen Heimat.

Der ersten Ausgabe der Zeitschrift, die im Laufe des Jahres 1954 erscheint,<sup>69</sup> schickt May ein Manifest voraus, in dem er seine städtebaulichen Ziele und die Rolle, die dabei die Zeitschrift spielen soll, beschreibt. Der Text „Unser Ziel“ wirkt wie eine Ouvertüre auf das, was May in den kommenden Jahren zu tun beabsichtigt:

May wirbt für seine Sichtweise, „daß der Krieg nicht nur Zerstörer sein muß, sondern daß er auch als revolutionärer Neugestalter zu wirken vermag.“ Dies solle jedoch nicht nur in materieller Hinsicht gelten, also beim Neuaufbau modernster Fabriken, neuer Wohnbauten und dem modernen Verkehr genügender Straßen, sondern vor allem

auch im übertragenen Sinne, bei der seelischen Neuausrichtung der Menschen: „Die schwerste aller Proben allerdings steht uns noch bevor: das ist die Einpassung des Menschen in die veränderte Welt. Zu häufig musste der Deutsche verbrennen, was er angebetet hatte und wiederum anbeten, was er zu verbrennen gelehrt worden war. Besonders unsere Jugend wird es nicht leicht haben, sich durch das Chaos von Weltanschauungen, das unsere Zeit verwirrt, hindurchzufinden.“

Wenn die Katastrophe des verlorenen Kriegs als Chance zu einem Neubeginn gesehen werde, werde man gewissermaßen wie von selbst „(...) aus der Todesnot, aus der uns gewordenen Verachtung, aus Hunger und Nöten aller Art zu der innerlichen Vertiefung und äußeren Schlichtheit zurückfinden, die einst die Stärke unseres Volkes waren (...)“

Mays Zeitschrift soll dabei „(...) auf einem Gebiet, das jeden Menschen persönlich in empfindlicher Weise berührt, dem Wohnungsbau, der Schaffung neuer Heime als den Grundzellen eines gesunden Staates Bausteine bei(zu)steuern, die geeignet erscheinen, diesen Bau zu höchstmöglicher Vollendung zu führen und darüber hinaus eine Weltanschauung zu fördern, die wir weiter vorne als eine auf das Wesentliche gerichtete bezeichnen.“

In der Zeitschrift will May „(...) berufene Mitarbeiter unseres Landes wie des Auslandes (...) zu Worte kommen lassen, um es den Lesern zu ermöglichen, die eigene Arbeit der „Neue Heimat“ mit den Spitzenleistungen anderer zu vergleichen, an ihnen zu lernen und vielleicht auch ihnen die eine oder andere Anregung zu geben.(...) Der soziale Wohnungsbau wird seiner vorwiegenden Bedeutung gemäß den breitesten Raum einnehmen.“

Auch die Finanzierung des Wohnungsbaus ist ein wichtiges Thema. May weiß, „(...) daß auch die städtebaulich bestsituierte, grundrißlich wie aufrißmäßig vollkommen gestaltete Wohnung doch ihren Zweck verfehlt, wenn der Erwerber oder der Mieter nicht in der Lage ist, die zu ihrer Verzinsung erforderlichen Kosten aufzubringen.“

Allerdings gehe das langfristig nur über den Weg steigender Mieten: „Der Deutsche muß wieder das Fünftel seines Einkommens für seine Wohnung beisteuern, das kultivierte Völker heute als Normanteil für die Miete anerkannt haben. Wir sind durchaus der Meinung, daß der Mensch neben der Arbeit auch der geistigen und materiellen Entspannung bedarf und daß es hieße unsozial denken, wollte man etwa Ausgaben für Getränke, Tabak, Radios, Motorräder und dergl. als unberechtigte Vergeudung bezeichnen. Das, worauf es ankommt, ist lediglich, daß Ausgaben für diese Zwecke im Range für eine gesunde Wohnung zurückzustehen haben. Kleide Dich unter Deinen Verhältnissen, ernähre Dich nach Deinen Verhältnissen, wohne über Deinen Verhältnissen.“

Gegenüber „repräsentativer Symmetrie“, „Achsenarchitektur der Renaissance“ und „sentimentalem Heimatschutz im Wohnungsbau“ gibt sich May unerbittlich: „Dieser Reaktion sagen wir den Kampf an, wo wir sie treffen.“

Für May ist klar: „Nur schwache Völker, die an der eigenen Gestaltungskraft verzweifeln, greifen zu schwächlichem Kopieren der Ausdrucksformen vergangener Zeiten. Keine historische Kulturepoche hat bisher darauf verzichtet, ihre eigene Formensprache zu entwickeln, d.h. aus den oft gänzlich veränderten Bedingungen ihrer Zeit heraus auch ihre gestalterische Formensprache zu bilden.“

Neben der „Reaktion“ ist Mays Feindbild die „Mittelmäßigkeit“, in der er so etwas wie den „Grundzug unseres deutschen Wohnungsbaues“ sieht, die „noch nicht dagewesener Unterbewertung der geistigen Arbeit“ erinnert May dabei an die „Gründerzeit der Sowjet-Union“, und er spielt damit wohl auf die große Enttäuschung an, die er mit seiner eigenen Tätigkeit in Moskau in den Jahren 1930-33 erlebt hatte.

May will „(...) nicht lieblos organisierte Bauten, sondern solche, in die etwas von der Schöpferfreude und der Begeisterung des Gestalters eingegangen ist, Bauten, (...) die die Gegebenheiten der Landschaft voll ausschöpfen, die auch bei dem kleinsten Bauvorhaben die städtebaulichen Erfordernisse berücksichtigen, die mehr in die



5. Titelseite der ersten Ausgabe der „Neue Heimat Monatshefte“

Wohnung einbauen als Geld und Material, nämlich Lebenskraft, die aus dem ganzen wie aus dem Detail sprechen soll.“

Dabei fehle es in Deutschland nicht an talentierten Architekten: „Zahlreiche Wohnungsbauten der Nachkriegszeit haben bewiesen, dass es nicht an berufenen Gestaltern fehlt, sondern an der Einsetzung derselben am richtigen Platze, sei es als freischaffende Architekten und Stadtplaner, sei es als verantwortliche und vor allem verantwortungsfreudige technische Leiter bei den Behörden und Organisationen, die als Träger des sozialen Wohnungsbaues fungieren. Die Bürokratie, die in unserer Zeit sowohl in Deutschland wie in den übrigen zivilisierten Nationen ungeheuer angeschwollen ist, hat sich vielfach im Staube der Akten und Verfügungen nicht jene lebendige Frische zu bewahren versucht, die wir brauchen, soll auf irgendeinem Gebiete mehr als Mittelmäßigkeit erreicht werden.“

In der städtebaulichen Planung sieht May „die Gefahren eines alles überwuchernden Schematismus, eines Rezeptstädtebaues“, der er „lebendige Gestaltung“ entgegensetzen möchte, „eine Planung, die jede Aufgabe aus ihren besonderen Bedingungen heraus entwickelt.“

Aus der bereits erwähnten Wohnungsumfrage der Neuen Heimat leitet May den Schluss ab, „daß die Mischsiedlung die Lösung für jedes größere Bauvorhaben sein muß, d.h. eine Gruppierung von Wohnungen, die nicht nur den verschiedenen Ansprüchen der Bevölkerung an Wohnraum und Wohncharakter gerecht wird, sondern die gerade hierdurch auch zu einer Wiederbelebung der in den letzten Jahren stark geschwundenen Seßhaftigkeit führen wird, wenn auch in einer veränderten Form, nämlich durch Schaffung der Möglichkeit, innerhalb eines räumlich beschränkten Gebietes von der Kleinstwohnung bei wachsender Familie in die größere umziehen zu können und andererseits nach Flüggewerden der Kinder den Raum wiederum durch Beschränkung der Wohnungsgrößen den verringerten Ansprüchen anpassen zu können.“<sup>70</sup>

Im Juni 1954 schreibt May an Oscar Niemeyer mit der Bitte um einen Artikel über modernen Wohnungsbau in Brasilien. Er fasst darin nochmals seine Motivation zusammen: „Um den während der hinter uns liegenden Zeit stark zurückgeschrittenen Wohnungsbau wieder auf eine lebendigere Basis zu bringen und mit schöpferischen Gedanken zu durchdringen, haben wir eine Monatsschrift herausgegeben, die der Avantgarde neuzeitlicher, architektonischer Gestaltung auf dem Gebiete des Wohnungsbaues die Wege ebnet.“<sup>71</sup>

Im November 1954 schlägt Richard Döcker May ein Wiedersehen der verbliebenen Mitglieder des „Rings“ vor, um „(...)uns zu sehen und zu sprechen, um eben doch vielleicht dann gewisse Dinge unserer Arbeit vielleicht zu formulieren und dem Durcheinander der Auffassungen einige Fixpunkte gegenüberzustellen. Ich denke an Hebebrand und Sie natürlich, an Max Taut, Lauterbach-Kassel, Häring-Biberach, Scharoun-Berlin, Bartning-Darmstadt, auch Schweizer-Karlsruhe. Vielleicht kann man auch Rading-London einladen. Auch Martin Wagner wird vermutlich in Bälde hier sitzen, und vielleicht wissen Sie noch den einen oder anderen aus der späteren Generation. Man könnte u.a. auch einen Verleger oder Schriftleiter dazu bitten (Dr. Eckstein, Alexander Koch usw.). Ich würde mich freuen, wenn Sie sich dies mit Hebebrand einmal überlegen würden und vor allem - wenn wir uns bald sehen würden.“<sup>72</sup>

Nachdem May die Angelegenheit mit Hebebrand besprochen hat, antwortet er Döcker: „(...) Wir sind beide der Meinung, daß es durchaus begrüßenswert wäre, den „Ring“ wieder zum Leben zu erwecken, zumindest einen persönlichen Erfahrungsaustausch zwischen seinen Mitgliedern einzuleiten. (...)“<sup>73</sup>

Zu Pfingsten 1955 soll schließlich das erste Treffen des „Rings“ in Biberach stattfinden. May erhofft sich von dem Treffen einen konkreten Beitrag in seinem Kampf gegen die architektonische Reaktion, wie er an Max Taut schreibt: „(...) Ich halte das Treffen in Biberach deshalb für so wichtig, weil ich schon lange das Gefühl habe, daß wir eine viel aggressivere Tätigkeit entfalten müssen, wenn wir verhindern wollen, daß die „Freudenstadt-Architektur“ in Deutschland an Boden gewinnt.“<sup>74</sup>

Das Treffen in Biberach vom 27.05. bis 01.06.1955 führt beinahe zu einer Neugründung des „Rings“. Döcker schreibt dazu: „(...) So würde die Architektenvereinigung „der ring 55“ über den alten Kreis

hinaus noch erweitert werden - vielleicht auf 25 bis 30 „Mitglieder“ höchstens - worüber aber in einer späteren Besprechung über deren Namen noch entschieden werden soll. Vorläufig hielt man aber eine Veröffentlichung in kurzer Form in der Presse jetzt schon für gegeben - wobei jedoch Häring und ich nach „getaner Arbeit“ die Meinung vertreten haben, mit einer solchen Veröffentlichung noch zuzuwarten.“<sup>75</sup>

Der von den Teilnehmern unterzeichnete Aufruf wird schließlich nicht veröffentlicht. Die Architektenvereinigung „Der Ring“ wird nicht mehr wiederbelebt. Spätestens mit dem Tod Härings am 17.05.1958 endet diese kurze Episode.

Noch im Jahr 1955 wird May zum Mitglied der neu gegründeten Akademie der Künste in Berlin berufen. Unter den insgesamt 49 ersten Mitgliedern der Akademie befinden sich in der Abteilung Baukunst die Architekten Otto Bartning, Richard Döcker, Hugo Häring, Hans Hertlein, Ernst May, Bruno Paul, Hans Scharoun, Rudolf Schwarz, Hans Schwippert und Max Taut.<sup>76</sup> Auf der Konstituierungsversammlung am 28./29.10.1955 in Berlin werden folgende Architekten ergänzend in die Abteilung Baukunst gewählt: Egon Eiermann, Werner Hebebrand, Johannes Krahn, Heinrich Lauterbach, Horst Linde, Wassili Luckhardt, Richard Riemerschmid, Wilhelm Riphahn, Sep Ruf und Otto Ernst Schweizer. Es sind somit alle zehn Teilnehmer des Biberacher Treffens des „Rings“ in der Akademie der Künste vertreten.

May begreift seine Tätigkeit bei der Neuen Heimat als echten Neuanfang. Mit seiner Vergangenheit in Afrika hat er überraschend schnell abgeschlossen. Gegenüber Döcker äußert er sich: „Rund 20 Jahre Afrika – obwohl es dort herrlich war – sind genug.“<sup>77</sup> Mitte August 1954 hat May seine Vergangenheit in Afrika weit hinter sich gelassen. Die neuen, lang ersehnten Aufgaben fordern seine ganze Aufmerksamkeit. In einem Brief an Dr. Raschkow in Nairobi schreibt er: „(...) Ich muß allerdings offen gestehen, daß ich mich erst wieder in das Afrikanische hineindenken muß, da wahrscheinlich infolge der hier sehr intensiven Arbeit der afrikanische Traum ganz einfach verschwunden ist, sodaß es künstlicher Anstrengungen bedarf, um mir vorzustellen, daß ich einmal in Afrika gelebt habe. Hier sind meine kühnsten Erwartungen bei weitem übertroffen worden. Die Arbeit könnte gar nicht interessanter sein. (...)“<sup>78</sup>

Auch städtebaulich entfernt sich May schnell von dem rigiden Zeilenbau, den er noch 1953 in Afrika geplant hat.

Durch seine publizistische Tätigkeit in den „Neue Heimat Monatsheften“ und eine Fülle von Aufsätzen und Vorträgen gewinnt May rasch an Einfluss auf die Fachöffentlichkeit, aber auch auf die breitere Öffentlichkeit. Anfang Mai 1955 berichtet das Hamburger Nachrichtenmagazin „Der Spiegel“ über Mays Tätigkeit. Als „Plan-Athlet“ titulierte, zielt Mays Porträt das Titelbild der Zeitschrift. In dem Artikel wird May als breitschultriger Hüne mit außerordentlicher Durchsetzungskraft dargestellt, der auch schon mal mit dem Stuhlbein in der Hand für seine Überzeugung, den modernen Städtebau, kämpft. Illustriert wird diese Darstellung mit Mays energischem Vorgehen in Altona, wo er in der Rolle des „planwütigen Außenseiters“ von Hamburgs Oberbaudirektor Hebebrand als „Gewaltplaner“ eingesetzt werde. Sein Herangehen an neue Projekte wird mit einem Lawinenabgang verglichen. Mays zu dieser Zeit immer wiederkehrende Themen, wie die Durchsetzung großer Konzeptionen statt dem Festhalten an hergebrachter Kleinteiligkeit, den autogerechten Umbau der Innenstädte, die Neuordnung des Grundbesitzes in den Städten, die Nachbarschaftsidee und die Trabantenstadt, werden in diesem Artikel dargestellt und einer breiten Öffentlichkeit bekannt gemacht.<sup>79</sup> May wird in immer stärkerem Maß zu einer öffentlichen Person, die sich in den kommenden Jahren wiederholt gerade in überregionalen Tageszeitungen und Wochenschauberichten an ein breites Publikum wendet, um die eigenen Anschauungen zu verbreiten.

## 1.3 Projekte

### 1.3.1 Die Siedlung Grünhöfe

Die Siedlung Grünhöfe in Bremerhaven ist eines der ersten städtebaulichen Projekte, die May für die Neue Heimat bearbeitet. Seine leitenden Mitarbeiter bei diesem Projekt sind sein Sohn Klaus May und Karl-Heinz Wongel.

Auf einer Gesamtfläche von ca. 40 ha werden ca. 2.000 Wohneinheiten „als eine in sich geschlossene sozial-städtebauliche Zelle im Gesamtorganismus der Stadt“<sup>60</sup> geplant, eine Siedlung, die konsequent nach der Idee der Nachbarschaft konzipiert ist. Die Wohnzeilen sind zu „Familiengruppen“ von je etwa 200 Wohnungen zusammengeschlossen, die in lockerer Ordnung um begrünte Innenhöfe gruppiert sind. Einen besonderen Vorteil der Siedlung sieht May in der Lage der Siedlung, nicht weit von den Häfen und Werften.

Die überwiegende Anzahl der Wohnungen befindet sich in viergeschossigen Gebäuden, die als Zweispänner erschlossen werden. Im südlichen und südöstlichen Bereich leiten niedrigere Bauten, wie zweigeschossige Reihenhäuser, eingeschossige Kettenhäuser und sogenannte „Wirtschaftsheimstätten“ zum Siedlungsrand über. Eine Überlandleitung soll ursprünglich das Gelände im südöstlichen Bereich kreuzen. Hier ist eine Schneise in der Bebauung freigehalten.

Die Erschließung erfolgt hauptsächlich über drei geschwungene Fahrstraßen in Nord-Südrichtung. Von diesen zweigen Wohnwege ab, die die Gebäude überwiegend von Norden und Nordosten her erschließen.

Die Gartengestaltung wird von dem Gartenarchitekten Karl-August Orf erarbeitet. Sie sieht eine leichte Modellierung des sonst überwiegend ebenen Geländes vor. Die Bepflanzung soll zwischen den „Familiengruppen“ dichter sein, um diese optisch voneinander zu trennen. Innerhalb der Höfe sollen dagegen lockere Gruppen von Bäumen und Gehölzen ausreichend Sichtbeziehungen ermöglichen, damit beispielsweise spielende Kinder durch ihre Mütter beaufsichtigt werden können.

Die Hierarchisierung Familiengruppe – Nachbarschaft – Stadtorganismus ist im städtebaulichen Aufbau der Siedlung klar ablesbar. Jede Familiengruppe besteht jeweils aus unterschiedlichen Gebäudetypen, sodass sich in jedem Hof eine Art Mikrokosmos der Gesamtgesellschaft bilden soll.

Im ursprünglichen Entwurf befinden sich Gemeinschaftseinrichtungen, die für die Gesamtsiedlung Bedeutung haben, an herausgehobenen Positionen, wie zum Beispiel die Schule, eine Kirche, ein Volkshaus, zwei Kindergärten, ein Sport- und Spielplatz, Ladengruppen und eine Gaststätte. Zwei vierzehngeschossige Hochhäuser sind im zentralen Grünzug geplant, der die Siedlung in Nord-Süd-Richtung durchzieht. Sie sollen den Mittelpunkt der Siedlung markieren und „den neuen Stadtteil schon von weitem im Stadtbild kenntlich machen“.

Die Grünhöfe sind ein Gegenentwurf zu dem „zu Tode gehetzten Schematismus des Zeilenbaues“. May plant in Grünhöfe eine große Anzahl unterschiedlicher Wohnungstypen, insgesamt 15, um den in der Wohnungsumfrage der Neuen Heimat ermittelten unterschiedlichen Wohnbedürfnissen der Bevölkerung Rechnung zu tragen und das Ziel einer „Nachbarschafts-Seßhaftigkeit“ zu erreichen. Mit der Veränderung der Wohnbedürfnisse im Wechsel der Generationen sollen die Bewohner so innerhalb der Nachbarschaft immer wieder einen geeigneten Wohnungstyp finden. Die Gebäude sind zunächst aus klimatischen Gründen in Sichtmauerwerk geplant, werden dann jedoch lediglich verputzt und in verschiedenen Pastellönen gestrichen.

Mit dem Bau der Siedlung wird sehr bald begonnen, allerdings wird der Entwurf stark vereinfacht. Die „Kettenhäuser“ und „Wirtschaftsheimstätten“ kommen nicht zur Ausführung, an ihre Stelle treten gewöhnliche Wohnzeilen. Auch das von May geplante „Volkshaus“ bleibt unrealisiert. Damit werden zwei für Mays Konzept der „Nachbarschafts-Seßhaftigkeit“ wesentliche Elemente nicht

realisiert. Die realisierten Wohnbauten basieren jedoch auf Mays Typengrundrissen.

Das städtebauliche Konzept der organisch geformten „Grünhöfe“, die der Siedlung ihren Namen gegeben haben, ist ohne direkten Vorläufer. Dennoch haben möglicherweise andere Projekte May zu diesen Strukturen inspiriert. Formal ähnliche Strukturen weisen beispielsweise der Wettbewerbsentwurf für das Hansaviertel von Willy Kreuer, Gerhard Jobst und Wilhelm Schließer aus dem Jahr 1953 auf, auch im Plan des ersten Bauabschnitts von Tapiola, ebenfalls aus dem Jahr 1953, finden sich Parallelen. Die Lagepläne beider Planungen sind May zu Beginn des Jahres 1954, als er die Siedlung Grünhöfe entwirft, sicher bekannt. Auch Mays eigene Planung einer Nachbarschaft für Afrikaner in Port Tudor aus dem Jahr 1953 weist mit ihren Wohnhausgruppen zu beiden Seiten eines zentralen Grünzuges, der wiederum öffentliche Funktionen aufnimmt, Parallelen zu Grünhöfe auf, wenngleich ihr im Lageplan jede „organische“ Anmutung fehlt.

### 1.3.2 Lübeck St. Lorenz-Süd

Ein weiteres Projekt der ersten Zeit Mays bei der Neuen Heimat ist die Siedlung St. Lorenz Süd in Lübeck. Die Siedlung mit ca. 920 Wohneinheiten auf ca. 13,3 ha ist rundum von bestehender Bebauung umschlossen. Anstelle der Hofbildung des Projekts Grünhöfe greift das Projekt auf Zeilen- und Reihenhaustypologien zurück, die vor allem durch eine aufgelockerte Anordnung, die Grüngestaltung und das Farbkonzept differenziert werden. May bearbeitet dieses Projekt mit Günter Englert, der nach eigener Aussage beim Entwurf weitgehend freie Hand hat<sup>61</sup>. Demnach stammt lediglich das Grundkonzept von May selbst.

Die Siedlung ist in Form einer lockeren, fächerförmigen Zeilenstruktur beiderseits einer Erschließungsstraße angeordnet. Den Endpunkt dieser Straße und zugleich das Siedlungszentrum bildet ein zwölfgeschossiges Laubenganghochhaus auf T-förmiger Grundfläche, das von May und seinem Mitarbeiter Heinz Grosse entworfen wird. Rechtwinklig zu einer weiteren Stichstraße im Südwesten der Siedlung befinden sich Reihenhäuser. Auch der nordwestliche Rand der Siedlung wird von Reihenhäusern gebildet.

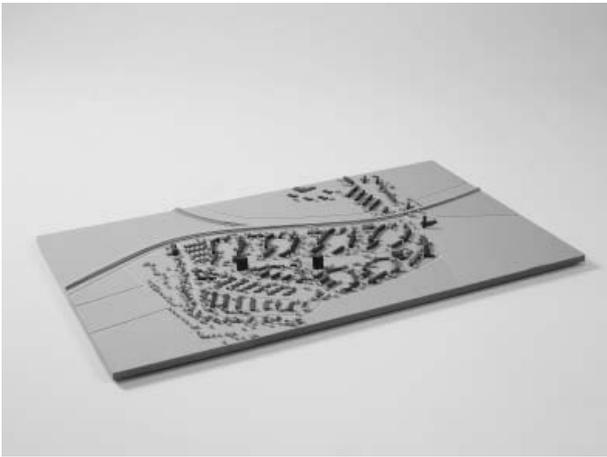
Da das Gelände völlig eben ist, wird durch Erdbewegungen künstlich versucht, ein bewegtes Gelände zu erzeugen. Ein weiteres gestalterisches Element ist die Farbgebung der Siedlung, die ihr innerhalb kurzer Zeit den Beinamen „Papageiensiedlung“ einbringt. Die Farbgebung wird an einem 1:500-Modell konzipiert und aufeinander abgestimmt. Farbige Abbildungen aus der Entstehungszeit lassen kräftige hellrote, hellgrüne und gelbe Farbtöne erkennen, die mit einem gebrochenen Weiß kontrastiert sind. Lediglich das Hochhaus wird mit rötlichen Verblendern verkleidet.

Im Unterschied zu den gleichzeitig geplanten Siedlungen Mays weisen die Geschosswohnungsbauten keine Flachdächer, sondern Satteldächer auf, die mit blau-schwarzen Zementpfannen gedeckt sind. Die Reihenhäuser erhalten dagegen flache Pultdächer.

Die Planung der Siedlung sieht zunächst 926 Wohnungen vor, realisiert werden schließlich 888 Wohnungen, davon 150 Eigenheime in zweigeschossigen Reihenhäusern, 622 Geschosswohnungen in drei- bis viergeschossigen Häusern und 116 Wohnungen im zwölfgeschossigen Hochhaus.

Daneben gehören acht Läden und eine Zentralwäscherei zu der Anlage. Ursprünglich sind 150 Stellplätze vorgesehen, daneben werden privat Garagen errichtet.

Die Wohnbauten werden ebenfalls von der Planungsabteilung der Neuen Heimat entworfen. Hierbei kommen die von May entwickelten Wohnungstypen zur Anwendung.



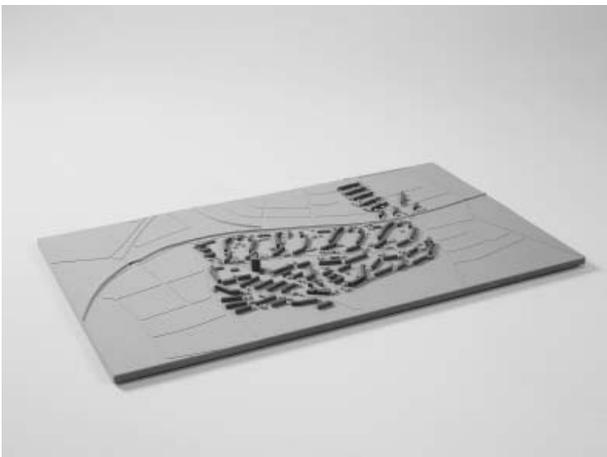
6. 3 Siedlung Grünhöfe, ursprüngliche Planung, Städtebauliches Modell.

7. 3 Siedlung Grünhöfe, ursprüngliche Planung, Gebäudeentwurf, Modellaufnahme.



8. 3 Siedlung Grünhöfe, ursprüngliche Planung, Gebäudeentwurf, Modellaufnahme.

9. 3 Siedlung Grünhöfe, ursprüngliche Planung, Entwurf Hochhaus, Modellaufnahme.



10. 3 Siedlung Grünhöfe, realisierte Planung, Städtebauliches Modell.

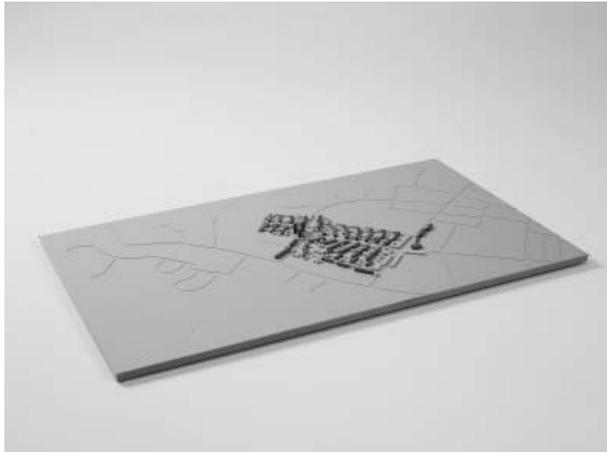
11. 3 Siedlung Grünhöfe, Blick in einen der Grünhöfe.



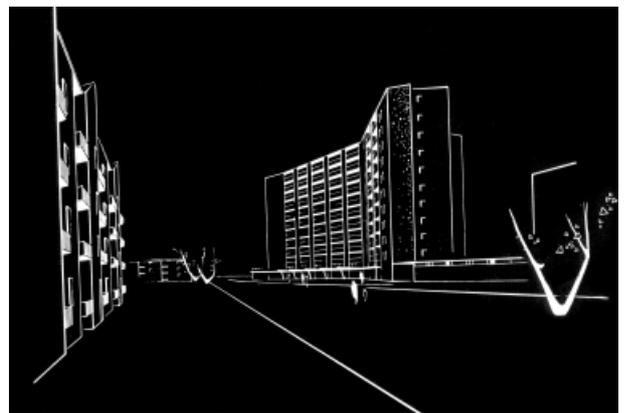
12. 3 Siedlung Grünhöfe, Blick auf das realisierte Hochhaus.

13. 3 Siedlung Grünhöfe, realisiertes Gebäude Auf der Bult / Boschstraße.





- 14. 4 Siedlung St. Lorenz-Süd, Städtebauliches Modell.
- 15. 3 Siedlung St. Lorenz-Süd, Modell des Hochhauses. Aufnahme datiert 16.11.1954.
- 16. 3 Siedlung St. Lorenz-Süd, Blick vom Hochhaus auf die realisierte Siedlung.
- 17. 3 Siedlung St. Lorenz-Süd, Ansicht des realisierten Hochhauses.
- 18. 3 Siedlung St. Lorenz-Süd, Perspektivskizze.



### 1.3.3 Gartenstadt Vahr

Die Gartenstadt Vahr ist die erste Planung Mays in Bremen. Anfang 1954 hatte die Bremer Gewoba, eine Tochtergesellschaft der Neuen Heimat, ein bisher landwirtschaftlich genutztes Gelände zum Kauf angeboten bekommen. Bereits Ende Februar 1954 reist May nach Bremen, um mit Senator Emil Theil und den Baudirektoren Franz Rosenberg und Klaus Tippel eine Rahmenplanung zu besprechen. In einem erneuten Treffen im Mai 1954 wird die Dichte der Wohnsiedlung festgelegt, die der des Bremer Westens entsprechen soll, wo zuvor die Bremer Architekten Säume und Hafemann den Neuaufbau geplant haben.

Mays erste Planungen mit stark geschwungenen Linien und organisch geformten Hofbildungen finden zwar bei Bauherr und Behörden großen Beifall, der Vorsitzende des Aufsichtsrates, Richard Boljahn, veranlasst aber, Säume und Hafemann ebenfalls an der Planung zu beteiligen, um die Durchführung des Projektes in Bremen zu erleichtern. Diese erstellen einen eigenen Gegenvorschlag zu Mays ursprünglichem Konzept, so dass schließlich um den Jahreswechsel 1954/55 herum eine Synthese aus beiden Konzepten entwickelt wird.<sup>82</sup> Der im Frühjahr 1955 in den „Neue Heimat Monatsheften“ veröffentlichte Entwurf trägt die Verfasserbezeichnung: Dr. E.h. Ernst May in Gemeinschaft mit Dr. Ing. Max Säume, Dipl. Ing. Günther Hafemann, Mitarbeiter Dipl. Ing. H. Plenz<sup>83</sup>. Wesentliche Elemente von Mays ursprünglicher Planung haben sich in diesem Entwurf erhalten.

Das ebene Gelände mit hohem Grundwasserstand bietet nur wenige topographische Vorgaben. May und Plenz versuchen mittels geschwungener Wegeführung und Anordnung der Gebäude sowie einer Höhenstaffelung eine lebendige Raumbildung zu schaffen.

Ein zentraler Grünraum mit seiner Orientierung auf ein dominierendes Hochhaus bildet die Siedlungsmittelpunkt. Die Bebauung im nördlichen Teil der Siedlung ist um zwei weitere Grünräume angeordnet, die ebenfalls auf das zentrale Hochhaus orientiert sind. Im südlichen Bereich sind die Wohnzeilen teilweise geknickt, um räumliche Wirkungen zu erzielen.

Auf einer Gesamtfläche von 28,4 ha werden 1.710 Wohneinheiten geplant. May arbeitet mit der Planungsabteilung der Neuen Heimat die Gebäude im nordöstlichen und westlichen Bereich aus, während Säume und Hafemann für die Gebäude im westlichen Bereich und das Hochhaus verantwortlich zeichnen. Abermals wendet May die von ihm entwickelten Wohnungstypen an.

### 1.3.4 Neu-Altona

Das wichtigste Projekt Mays in seiner Zeit bei der Neuen Heimat ist der Wiederaufbau von Neu-Altona. May reklamiert später die Initiative zu diesem Projekt allein für sich, sie dürfte jedoch ebenso von Werner Hebebrand stammen, bzw. einer allgemeinen Einsicht entsprechen.<sup>84</sup>

Der Wiederaufbau in der Altstadt von Altona ist im Vergleich zur Gesamtstadt bis zum Jahr 1954 nur schleppend vorangekommen.<sup>85</sup> Die Kriegszerstörungen in Altona-Altstadt liegen mit einem Zerstörungsgrad von 60% (11.950 Wohnungen) über dem Durchschnitt der Gesamtstadt von 53% (296.000 Wohnungen). Nach der Trümmerräumung ist das Gebiet trotz seiner zentralen Lage weitgehend brach liegen geblieben. Mays Absicht ist es, „einen schon vor der Zerbombung innerlich abgestorbenen Stadtteil Hamburgs, (...) in einer modernen Gesamtkonzeption in einen lebendigen Stadtkörper umzuwandeln.“<sup>86</sup>

May ist sich von Beginn an der Schwierigkeiten bewusst, die die Planung hervorruft. In einem Schreiben an Martin Wagner gibt er sich dennoch hoffnungsvoll: „ (...) Was Neu-Altona anbetrifft, so können Sie überzeugt sein, daß ich mir auch nicht sekundenweise über die außerordentlichen Schwierigkeiten der Verwirklichungsmöglichkeiten im Zweifel bin. immerhin habe ich es bisher fertiggebracht, zwei Wunder zu vollbringen, nämlich  
1. alle Parteien zur grundsätzlichen Zustimmung zu der Planungsidee als solcher zu bewegen und

2. zu erreichen, daß für das 180 ha große Gelände eine einjährige Bausperre verhängt wurde, sodaß eine sorgfältige Durchplanung gewährleistet ist.

Auch gebe ich mich keinen Illusionen hin bezüglich der schwierigen Rechtslage bei der Durchführung. Während gestern hier alles schwarz-rot-gold flaggte (darunter auch unser Gewerkschaftsunternehmen die „Neue Heimat“), um den denkwürdigen Tag der Veröffentlichung des Grundgesetzes zu feiern, teilte ich unserem ersten Geschäftsführer, Herrn Plett, heute mit, daß man sinnvoller auf halbmast hätte flaggen müssen, da gerade diese Grundgesetze mit ihren Eigentumsparagrafen das Grab eines fortschrittlichen deutschen Städtebaues bedeuten. (...)“<sup>87</sup>

May erstellt im Planungsbüro der Neuen Heimat erste Skizzen, die in Gesprächen mit dem Oberbaudirektor Hebebrand und dem Bürgermeister vor allem in Hinsicht auf die Straßen- und Grünplanung weiter entwickelt werden. Nach den ersten Veröffentlichungen der Planung um den Jahreswechsel 1945/55 herum entsendet die Neue Heimat im Februar 1955 einige Mitarbeiter in ein Sonderbüro mit dem Landesplanungsamt im Bezirksamt Altona, um die Planung weiter voran zu treiben.

Am 19.02.1955 wird eine Bausperre erlassen, die bis zum 31.03.1956 Gültigkeit besitzt, um den unkoordinierten Aufbau durch private Bauherren einzuschränken. Um Grundlagen für die Entwicklung des Planungsgebietes Neu-Altona zu haben, werden zunächst umfangreiche Bestandsaufnahmen und Strukturuntersuchungen durchgeführt. Große Teile des 213 ha großen Gebietes sind nach Einschätzung der Planer überaltert und sanierungsbedürftig. Die kleinteilige Eigentumsstruktur stellt ein Hindernis für die beabsichtigte große Lösung dar: 72% der Grundstücke und 43% der Gesamtfläche sind unter 400 m<sup>2</sup> groß, 38% der Grundstücke sind sogar unter 200 m<sup>2</sup> groß. Der andererseits mit 34,2 % hohe Anteil des städtischen Grundbesitzes resultiert noch aus der Zeit von 1935 bis 1943, in der wegen der beabsichtigten Elbufergestaltung umfangreiche Grundstückskäufe erfolgt sind.<sup>88</sup>

Der zunächst entwickelte Flächennutzungsplan sieht eine völlige Umstrukturierung des Gebietes vor.

May beabsichtigt, das bisherige Mischgebiet mit seiner engen Verflechtung von Wohn- und Arbeitsstätten aufzulösen und eine klare Trennung von Wohn- und Arbeitsstätten zu erreichen. Trotz der Trennung soll eine enge Zuordnung beider Funktionen angestrebt und erreicht werden, indem über das gesamte Planungsgebiet neben den Wohngebieten, durch Straßen und Grünstreifen getrennt, mehrere Gewerbehöfe angeordnet werden.

Der Straßenverkehr soll durch den Ausbau durchgehender Verkehrszüge grundlegend verbessert werden: Zwei Schnellbahnen werden vorgeschlagen, wobei die eine vom Millerntor nach Lurup über Altonaer Bahnhof und die andere am Elbhang entlang führen soll.

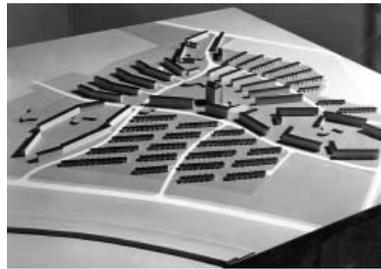
Ein entscheidender Eingriff in die Struktur ist durch die Planung öffentlicher Grünzüge vorgesehen. Statt wie bisher nur 4,8 % öffentliche Grünanlagen, davon nur 2% für die Bevölkerung nutzbar, sind jetzt 15,1% geplant. Der große Nord-Süd-Grünzug ist als Teil des großen Hamburgischen Grünsystems geplant und bezieht die beiden Friedhöfe, auf denen nicht mehr bestattet wird, ein.

Verkehr, Grünflächen, Arbeitsstätten- und Geschäftsgebiete stehen im Vordergrund der Planung. Die Erhaltung der Arbeitskapazitäten sind zunächst die ausschlaggebenden Planungskriterien. Der Anteil der Wohnbauflächen soll von 48% auf 33% gemindert werden, die mittlere Wohndichte von 850 E/ha auf 500 E/ha. Die Vorkriegswohnbevölkerung von 65.000 Einwohnern soll auf 36.000 Einwohner nach Durchführung der Sanierung und Beendigung des Aufbaues zurückgehen.

Die aufgelockerte Bebauungsstruktur soll vor allem durch vier- bis fünfgeschossigen Zeilen gebildet werden. Entlang der Elbe und entlang des Nord-Süd-Grünzuges sieht May jeweils markante Reihen von Wohnhochhäusern vor.

Die Planung dreier dieser Wohnhochhäuser stammt ebenfalls von May. Sie wird unter seiner Leitung im Planungsbüro der Neuen

19. 2 Gartenstadt Vahr, Modellaufnahme des ursprünglichen Entwurfs von May. Aufnahme datiert August 1954.  
 20. 2 Gartenstadt Vahr, Modellaufnahme des überarbeiteten Entwurfs von May, Säume und Hafemann. Aufnahme datiert 15.12.1954.  
 21. 2 Gartenstadt Vahr, Modellaufnahme des ursprünglichen Entwurfs von Säume und Hafemann. Aufnahme datiert 18.12.1954.  
 22. 2 Gartenstadt Vahr, Städtebauliches Modell.



23. 2 Gartenstadt Vahr, Blick in die realisierte Siedlung mit Skulptur „Einigkeit“ von Seff Weidl.  
 24. 2 Gartenstadt Vahr, Blick in die realisierte Siedlung.  
 25. 2 Gartenstadt Vahr, Luftaufnahme der realisierten Siedlung.

Heimat durchgeführt. Die drei dreizehngeschossigen Hochhäuser sind weitgehend identisch und unterscheiden sich lediglich durch eine andere Ausführung der Treppenhäuser. Jede Etage enthält auf L-förmiger Grundfläche sechs Dreizimmerwohnungen mit ca. 60qm Grundfläche und eine Zweizimmerwohnung. Alle Wohnungen sind über einen offenen Laubengang erschlossen und weisen einen kleinen, schräg aus der Fassade herausragenden Balkon auf.

Die Hochhäuser sind in Kalksandstein gemauert. Lediglich der Bereich um Treppenhaus und Aufzugsschacht ist zur Aussteifung in Stahlbeton ausgeführt.

Ein kennzeichnendes Merkmal ist die Fassadengestaltung mit gelbem Verblendziegelmauerwerk und der charakteristische schräge Abschluss des Aufzugskopfes.

Mit den Baumaßnahmen in Altona wird im Jahr 1958 begonnen. Als Bauträger treten die Neue Heimat und weitere gemeinnützige Wohnungsunternehmen und private Träger auf. Zu diesem Zeitpunkt äußert sich May bereits illusionslos über die Planung. Er schreibt an Oberbaurat Arthur Dähn: „(...) Wie schön wäre es gewesen, wenn sich in Hamburg Männer gefunden hätten, die in der Lage gewesen wären, dieses Projekt großzügig durchzuführen!“<sup>89</sup>

Neu-Altona wird nur teilweise realisiert. Mays Idee eines großzügigen, einheitlichen Neuaufbaus scheitert. Sie kehrt jedoch an anderer Stelle, bei der Generalplanung für Mainz, wieder.

## 1.4 Analyse: Das Werk Mays in den Jahren 1954-1955

### 1.4.1 Städtebau

Das Thema des Wiederaufbaus beherrscht die Städtebaudiskussion in Deutschland zum Zeitpunkt von Mays Rückkehr zur Jahreswende 1953/1954. Nicht einmal ein halbes Jahr nach seiner Rückkehr nach Deutschland fällt Mays Kritik am bisher geleisteten Wiederaufbau jedoch schonungslos aus. May wendet sich vor allem gegen die Erstarrung und Lethargie, die seiner Meinung nach den deutschen Wiederaufbau bestimme.<sup>90</sup>

Zwar habe es die Kriegszerstörung nicht vermocht, „die deutsche Volkskraft an ihren Wurzeln zu berühren“, May vermisst aber vor allem Lösungen, die in ihrer Qualität der Einmaligkeit der Aufgabe gerecht werden. Die Menschen zögerten nach den erlebten Enttäuschungen, sich „in klarer Zielstrebigkeit einem neuen Kulturziel zuzuwenden“, sie seien „innerlich unbehaust“. „Anstatt den Krieg als Zerstörer in den Krieg als großzügigen Schöpfer umzuformen, stoßen wir, von wenigen Ausnahmen abgesehen, allgemein auf kleine und kleinste Konzeptionen. Zwar verhindern tausend Regeln und Vorschriften im allgemeinen besonders schlimme Fehler, aber etwas wahrhaft Lebendiges hat man mit der negativen Waffe von Regeln und Verordnungen noch nie schaffen können.(...) Die „Schlacht um den Wiederaufbau“ kann nur gewonnen werden, wenn es gelingt, große zusammenhängende Teile unserer städtischen Trümmerfelder zu neuem Leben zu erwecken. Das sollte durchaus unter Beibehaltung des Prinzips des privaten Eigentums geschehen. Allerdings nicht unter künstlicher Verewigung alter, modernen städtebaulichen Gesichtspunkten widerstrebenden Parzellengrenzen, nicht unter Rücksichtnahme auf jeden einzelnen, zufällig erhaltenen Einzelbau oder Baublock, sondern auf der Grundlage einer den heutigen Verhältnissen angepassten und weiterentwickelten Lex Adickes.“<sup>91</sup>

May befürchtet angesichts eines Fehlbestandes von vier Millionen Wohnungen, dass der benötigte Wohnraum eben an der Peripherie der Städte gebaut werde, und die „Architekturfriedhöfe im Stadttinnern“ Trümmerwüsten bleiben. Zugleich müsse die Bebauungsdichte in den Innenstädten gesenkt werden, um gesunde Lebensverhältnisse zu schaffen.

Generell wendet sich May gegen die „Flut von Theorie“, in der der Städtebau „seit Jahrzehnten“ ersticke, dagegen gebe es eine

„Anzahl durchaus realer Erkenntnisse“, an denen sich der Städtebau orientieren könne: die Idee der „Nachbarschaften“ und die der „Trabanten“. Diese Ideen will May auch auf den Neuaufbau der Städte anwenden.

Immer wieder wendet sich May an die Öffentlichkeit mit dem Aufruf, sich für eine „zeitgemäße Städtebaugesetzgebung“ einzusetzen. Mays zentraler Kritikpunkt ist hierbei vor allem die Bodenordnung. „Veraltete Grundstücksbegrenzungen“ schaffen „vollendete Tatsachen“, die „einem gesunden Wiederaufbau im Wege stehen“. In einem Aufruf, den May regelmäßig in den „Neue Heimat Monatsheften“ veröffentlichen lässt, heißt es: „Darum rufen wir in letzter Stunde alle diejenigen auf, die die Verantwortung für das Wohl unserer Städte tragen, die sofortige Schaffung gesetzlicher Grundlagen zu fordern, die es uns ermöglichen, die historische Aufgabe, die uns geworden ist, so zu erfüllen, daß wir nicht von unseren Nachkommen schwächlichen Versagens geziehen werden.“<sup>92</sup>

In seiner Überzeugung, dass die gegenwärtigen Gesetze nicht tauglich sind, wird May von Rudolf Hillebrecht bestärkt, der beispielsweise das seit 1953 geltende Baulandbeschaffungsgesetz nach eigener Aussage „nie angewandt“ hat, da er es für „zu kompliziert“ hält.<sup>93</sup>

Das im Jahr 1955 geplante Zweite Wohnungsbau- und Familieneigenheimgesetz bedeutet für May eine Gefahr für großzügige Aufbaumaßnahmen kriegszerstörter Stadtteile, da es dem Eigenheim vor allen anderen Wohnbaukategorien den Vorzug gibt. Der Wiederaufbau der zerstörten Stadtteile erhält dabei eine niedrige Priorität, da dort Eigenheime naturgemäß relativ selten realisiert werden. May steht dem Gesetz auch deshalb skeptisch gegenüber, da er Wohneigentum für in Deutschland grundsätzlich fremd hält: „Es scheint offenbar nicht möglich zu sein, unserem Volke durch „Dirigismus“ Eigentumsbegriffe einzuimpfen, die ihm fremd sind.“<sup>94</sup>

Eine weitere Gefahr des geplanten Gesetzes sieht May in den an die bestehenden intakten Städte ansetzenden „Wucherungen“, die er nach dem englischen Städtebauer Thomas Sharp als „Weder-Stadt-noch-Land-Landschaft“ bezeichnet.<sup>95</sup> May bemängelt dabei vor allem den Teil des Gesetzes, der bestimmt, dass die staatliche Förderung nur solchen Bauherren zugute kommen soll, die weniger als 500 öffentlich geförderte Wohnungen besitzen und sich darüber hinaus dazu verpflichten, die neuerrichteten Wohnungen durchweg in Privateigentum zu überführen. May lehnt zwar nicht das Privateigentum an Grund und Boden als solches ab: „Im Gegenteil, wenn überhaupt dem modernen Nomadentum Einhalt geboten werden kann, dann nur, wenn man den einzelnen wieder für das Stück Erde begeistern kann, auf dem er sitzt.“<sup>96</sup> Aber: „Das darf aber nicht bedeuten, daß die städtebaulichen Errungenschaften, wie unsere großen, einheitlich geplanten Siedlungen mit ihren Gemeinschaftseinrichtungen, deren Bedeutung für die Schaffung einer neuen Gesellschaftsstruktur gar nicht hoch genug eingeschätzt werden kann, bedroht werden dürfen.“<sup>97</sup> Die vorrangige Förderung des Eigenheims bedeute eine nicht zu verantwortende Schmälerung der Mittel für städtebauliche Aufgaben und blockiere die Finanzierung drängender Maßnahmen.

May sieht daher „künftig Splitterbauten wie Pilze aus der Erde schießen, kommenden Generationen ein Beweis dafür, daß wir bezüglich der Gestaltung harmonischer Stadtränder ebenso versagten wie durch Förderung willkürlich verstreuter Einzelbauten in unseren Innenstädten.“<sup>98</sup>

Mays zentrales städtebauliches Ziel ist es, das Zerfließen der Stadt in die Landschaft zu verhindern und gleichzeitig Massenwohnungsbau auf der Grundlage der Idee der Gartenstadt zu schaffen. Er steht damit in der Tradition des englischen Städtebaus, der von Ebenezer Howard geprägt ist.

Im Wohnungsbau erstrebt May die Schaffung eines „Wohnklimas“, worunter er die „wohnungsmäßigen und städtebaulichen Voraussetzungen für eine körperliche und seelische Gesundung der gehetzten Menschheit“<sup>99</sup> versteht.

Als „Wohnklima“ definiert May den möglichst vollkommenen Rahmen für die Wohnzelle, die Einbettung in die Stadtlandschaft, ihre Belüftung und Besonnung und ihre Versorgung mit Schulen, Kindergärten, Spielplätzen sowie ihre günstige Entfernung zu den Arbeitsstätten,

„da lange Wege von der Wohnung zur Arbeitsstelle einen Teil der Segnungen einer gesunden Wohnung wieder aufheben“.<sup>100</sup>

May folgt mit seinen städtebaulichen Ideen dem Prinzip der „Nachbarschaft“. Dieses schon in den dreißiger Jahren in vielen europäischen Ländern parallel erarbeitete Prinzip, das in Deutschland vor allem durch „Die gegliederte und aufgelockerte Stadt“ von Göderitz, Hoffmann und Rainer populär wird, ist gewissermaßen die gemeinsame Grundlage des Städtebaus jener Zeit.

Für May führen die „unübersehbaren Dimensionen der Groß- und Riesenstädte“ zur Zerstörung des Heimatgefühls der Menschen. Der Mensch lebe „in den städtischen Häusermeeren als Unbekannter unter Unbekannten.“<sup>101</sup>

Damit sich der Mensch wieder als Glied einer sozialen Gemeinschaft fühlt, betrachtet es May als unerlässlich, den Stadtkörper in sinnlich erfahrbare Einheiten zu gliedern; erst dann könne der Mensch wieder Kontakt mit einer Gruppe von Mitmenschen aufnehmen. Die Nachbarschaft umfasst mindestens 5.000 Menschen, und damit gerade die Zahl, die für „die unterste Form der Gemeinschaftseinrichtungen, die Elementarschule“ ausreicht. Entscheidende, identitätsstiftende Merkmale der Nachbarschaft sind für May die möglichst deutlich wahrnehmbare Abgrenzung von benachbarten Einheiten durch Einbettung in Grünräume und ihre Ausstattung mit Gemeinschaftseinrichtungen, vorzugsweise zusammengefasst in einem Zentrum.

In den ersten Projekten Mays, wie der Siedlung St. Lorenz Süd in Lübeck und vor allem der Siedlung Grünhöfe in Bremerhaven ist der gemeinschaftsstiftende Gedanke der Nachbarschaft sehr deutlich baulich umgesetzt. Eine Vernetzung der Neuplanung mit ihrem Kontext ist dagegen weniger wichtig. Die Siedlungen werden somit zu klar lesbaren Einheiten, aber auch zu Fremdkörpern im bestehenden städtischen Gefüge.

Ein Beispiel aus Italien, das May inspiriert haben dürfte, ist die Siedlung Tuscolano in Rom, die 1950-54 nach den Plänen von Adalberto Libera errichtet wird. Im geknickten, raumbildenden Verlauf der Zeilen und in den sich dadurch ergebenden Perspektiven kann man Parallelen zur Siedlung Grünhöfe und Lübeck St. Lorenz erkennen. Man kann annehmen, dass May den Plan der Siedlung kennt.

Immer wieder plädiert Ernst May – meist erfolglos – für die Schaffung von Gesellschaftsbauten als Zentren der Nachbarschaften.

Der moderne Mensch verfüge, so May, über stets mehr Freizeit, sei aber nicht in der Lage, diese sinnvoll zu nutzen. „Bricht sie unvorbereitet über den Menschen herein, dann wird sich das Wort Carlo Schmidts erfüllen, „daß sie zum Fluche werde und dieser Fluch wird Langeweile heißen“. Diese düstere Drohung kann nur abgewendet werden, wenn es gelingt, den Menschen „freizeitfähig“ zu machen, ihm den Weg eröffnen, der ihm gestattet, diese unerhörte Gabe zu seinem Besten und zum Besten der Allgemeinheit zu gestalten.“<sup>102</sup>

Der Mensch sei, so May, „in Staaten mit höchstem Lebensstandard trotz allen materiellen Wohllebens innerlich unzufrieden und zerrissen“. Die Entfremdung des Menschen vom Produkt seiner Arbeit als Folge der industriellen Revolution habe den Menschen innerlich leer und unbefriedigt werden lassen. Einseitige materialistische Orientierung sei die Folge. Die Heilung liege in der Zuwendung zu schöpferischen Hobbys, die den Menschen nach Beendigung der Erwerbsarbeit innerlich erfülle und sein Leben mit Sinn erfülle.

May lehnt allerdings die Organisation der Freizeitbetätigung, etwa durch Betriebe, ab, da er dadurch „eine unerwünschte Werkbindung“ befürchtet, plädiert aber für die Förderung der Kreativität bereits in den Schulen. „Es gehört zu den großen Unterlassungssünden der Nachkriegszeit, daß wir zwar ganze Stadtteile mit Wohnbauten aus der Erde stampften, aber nichts getan haben, um die Menschen sozial einander zu nähern, sie zu schöpferischer Tätigkeit anzuregen. Wohl zeichnen wir Städtebauer in unsere Pläne Kulturzentren, Versammlungs-Räume, Bibliotheken, Bastelwerkstätten ein, aber wo in

der Bundesrepublik haben Staat oder Kommunen die relativ geringen Mittel bereitgestellt, solche Projekte in die Tat umzusetzen?“<sup>103</sup>

Als Vorbild für ein solches Nachbarschaftszentrum dient May ein sogenannter „Klub“ in der Gartenstadt Hampstead an: „Als ich als jüngster Mitarbeiter des großen englischen Stadtplaners Raymond Unwin an dem Aufbau der Hampstead Gartenvorstadt mitarbeiten durfte, erlebte ich ein grandioses Beispiel menschlicher Gemeinschaftsförderung, zwangloser Förderung schöpferischer Instinkte. Man krönte das damals vorbildliche städtebauliche Werk mit der Errichtung eines kulturellen Mittelpunktes, drüben Klub genannt. Hier trafen sich Jugend und Erwachsene der damals noch höchst differenzierten Einkommenschichten und diskutierten in Vorträgen und Versammlungen die Probleme der Zeit. Hier wurde musiziert, Theater gespielt, eine reiche Bibliothek lieferte geistige Anregung in Fülle. Auf dem angrenzenden Sportgelände wurden die verschiedensten Gattungen des Volkssportes betrieben. Es bildete sich in kurzer Zeit ein modernes Gemeinschaftsgefühl, für daß ein Engländer die treffende Bezeichnung „Anonymous Collectivity“ erfand, anonyme Kollektivität. Man lernte einander kennen und verstehen, ohne plumpe Anbiederung.“<sup>104</sup>

Nach Auffassung Ernst Mays kann das Beispiel aus Hampstead mit geringfügigen Modifikationen in die städtebaulichen Planungen seiner Zeit übernommen werden: „Ergänzen wir solche Einrichtungen noch durch Bastelräume für jung und alt, dann geben wir damit unseren Menschen nicht nur zwanglose, schöpferische Anregung, sondern erreichen in natürlicher Weise soziale Gemeinschaften.“<sup>105</sup>

May entwickelt ein schematisches Idealstadtmodell, das in erster Linie auf verkehrstechnischen Überlegungen beruht, und ansonsten die zeitgenössische Idee der „aufgelockerten und gegliederten Stadt“ fortschreibt. Die nach der City zu verlaufenden Radialstraßen enden an einem innersten Ring mit großen Abstellflächen und Hochgaragen. Der Weitertransport in den Stadtkern erfolgt mittels Bussen und Utergrundbahnen. Für den Stadtkern erwartet May aufgrund der Abwanderung zahlreicher Geschäfte und Verwaltungen in die Außenbezirke einen Rückgang der Ausdehnung. Die in Grünflächen eingebetteten Wohnbereiche erstrecken sich in Mays Schema zwischen den Radialstraßen. Sie sind „in räumlich leicht erfassbare Nachbarschaften untergliedert“ und bieten alle Einrichtungen des täglichen Bedarfs. In den angrenzenden Grünflächen sind Schulen, Sportplätze und Kindergärten angeordnet und auf fahrverkehrsfreien Wegen zu erreichen. Das aus den Wohnbezirken ausstrahlende Grün findet seine organische Fortsetzung in den sektorenförmigen Grünflächen, die die Wohngebiete voneinander trennen. An einer äußeren Ringstraße sind Industrie- und Gewerbegebiete angeordnet. Die Bewohner der Wohngebiete sollen mittels „elektrischer Triebwagen (...) in kürzesten Fristen“ zur Arbeit ins Stadtzentrum oder in die Industrie- und Gewerbegebiete gelangen.<sup>106</sup>

Wesentliche Grundlage dieses Schemas sei, so May, die Freihaltung der stadtnahen Grünflächen von Bebauung. Als Vorbild für sein Idealstadtschema führt May die englischen Satellitenstädte in einem Abstand von 30-40 km von der Kernstadt, die durch ihr Angebot an gesunden Wohngebieten und Arbeitsstätten für die Bewohner eine vollkommene Entlastung der Kernstadt darstellten. In Deutschland fehlten für solche „Neuen Städte“ zwar die gesetzlichen Grundlagen, das Schema könne aber auch „bei Stadterweiterungen und –sanierungen und nicht zuletzt bei dem Neuaufbau auf den ausgedehnten Trümmerflächen, die uns der Krieg zurückließ“,<sup>107</sup> angewendet werden.

Bei Mays Idealstadtmodell handelt es sich um ein Schema, das Elemente seiner eigenen Trabantenstadtdenken mit solchen der zeitgenössischen „aufgelockerten und gegliederten Stadt“ und der englischen „New Towns“ verschmilzt.

Ein eng mit dem der Nachbarschaft verflochtenes Prinzip Mays ist die sogenannte „Mischsiedlung“, die Anwendung von Wohntypen vom Einfamilienhaus bis zum Hochhaus innerhalb größerer Wohnbereiche, etwa innerhalb einer Nachbarschaft.

May versucht damit nicht nur den Wohnwünschen der verschiedensten Einzelpersonen und Familien gerecht zu werden und sie so zu einer demokratischen Gesellschaft zu integrieren, eine

solche Lösung erleichtere auch den Wohnungswechsel innerhalb des heimischen Bezirks bei sich veränderndem Wohnungsbedarf, z.B. durch Familienzuwachs, Familienschumpfung oder bei Veränderung der Einkommensverhältnisse. Durch spannungsreiche Kontrastierung von Bauten verschiedenster Dimensionierung ergäben sich, so May, auch städtebauliche Vorteile.<sup>108</sup>

Die besondere Einfamilienhaustypologie des Kettenhauses, die für May die Idealform der Wohnung als Rückzugsort darstellt und die in seiner Siedlung Bremerhaven-Grünhöfe auch zur Realisierung vorgeschlagen wird, hebt May in diesem Zusammenhang gesondert hervor: „Die Neurotisierung des modernen Städters, die durch das Tempo heutigen Verkehrs und des Wirtschaftslebens im allgemeinen verursacht wird, fordert die Schaffung von Antitoxinen in Form strenger privater Isolierung in Wohnheimen. Das versetzte erdgeschossige Einfamilienhaus öffnet sämtliche Wohnräume der Einfamilienhauszeile nach einem nur von dieser Wohnung eingesehenen Freiraum klösterlicher Stille.“<sup>109</sup>

Städtebauliche Gestaltungsmittel sind nach Ansicht Mays die Staffelung der Bauhöhen und sorgfältige Abwägung der Baulängen, daneben die Verzahnung und Versetzung der Baukörper. Auf topographisch bewegtem Gelände ergebe sich eine spannungsvolle Gruppierung der Baumassen in zwangloser Weise. Auch das Modellieren von flachem Gelände durch Erdmassen aus den Baugruben sei eine Möglichkeit, einen landschaftlichen Reiz herzustellen.

Das gelungenste Beispiel einer Mischsiedlung ist Mays ursprünglicher Entwurf für die Siedlung Grünhöfe, die eine klar erkennbare Korrespondenz von Programmatik und Form aufweist und in diesem Sinne beinahe Züge einer idealtypischen Lösung trägt.

Zu Beginn seiner Tätigkeit bei der „Neuen Heimat“ spielt die Rolle der Farbe im Wohnungsbau noch eine untergeordnete Rolle. Mays zuerst fertiggestellten Siedlungen Grünhöfe und St. Lorenz fallen ihren Zeitgenossen zwar aufgrund ihrer kräftigen Farbgebung auf, dies liegt aber sicher eher daran, dass zu dieser Zeit der Großteil der Gebäude, zumal im Norddeutschen Raum, eher grau oder in gedeckten Farben gehalten sind. Es ist auch nicht sicher, ob hier der Farbgebung ein ausgefeiltes Farbkonzept zugrunde liegt, oder ob hier nicht vielmehr ein auf möglichst große Abwechslung und Heiterkeit gerichtetes Farbschema angewandt wird, wofür auch die volkstümliche Bezeichnung der Siedlung Lübeck St. Lorenz („Papageiensiedlung“) spricht. Erst im Zusammenhang mit der Gartenstadt Vahr lernt May den Bremer Farbgestalter Hans-Albrecht Schilling kennen, dessen ausgewogene Farbkonzepte ihm so sehr gefallen, dass er fortan bei mehreren Siedlungen mit ihm zusammenarbeitet.

Bereits im Jahr 1955 hat der Wohlstand in Westdeutschland so sehr zugenommen, dass der Lebensstandard der Bevölkerung bereits über dem der Zeit vor dem Krieg liegt. Entgegen vieler Vorhersagen haben auch die Städte ihre Vorkriegsbevölkerungszahl erreicht oder bereits erheblich überschritten. Der Zusammenbruch der Verkehrssysteme, vor allem des motorisierten Individualverkehrs, ist daher schon zu diesem Zeitpunkt vorherzusehen, obwohl in den Städten erst jeder zwölfte Einwohner ein motorisiertes Fahrzeug besitzt.<sup>110</sup>

Die bisherigen Maßnahmen der städtischen Behörden zur Regelung des Verkehrs - Verkehrszeichen, Einführung von Einbahnstraßen, Straßenverbreiterungen und dergleichen - erscheinen May nicht ausreichend. Insbesondere Straßenverbreiterungen ziehen in den Augen Mays nur noch mehr Verkehr an und werden in der Zukunft zu erneuten Verkehrsproblemen führen. May lehnt die Theorie ab, dass man den Verkehr zur Belebung des Wirtschaftslebens so nahe wie möglich an die Innenstadt heranführen müsse, der die City durchflutende Verkehrsstrom hemme die Entwicklung der Innenstädte eher, als dass er sie fördere. May sieht sich in dieser Einschätzung durch sinkende Grundstückspreise in amerikanischen Innenstädten und den Widersinn, dann auch große Parkplätze auf teurem innerstädtischen Boden anlegen zu müssen, bestätigt.

May sieht „nur eine befriedigende Lösung des Verkehrsproblems, die flüssige Heranführung der Wagenströme aus dem Fern- und Außengebiet an den Rand der sich im übrigen stetig verkleinernden City. An ihrem Rande müssen ausgedehnte Parkflächen und Garagenhochhäuser bereitgestellt werden, um den ruhenden

Verkehr aufzunehmen und den Übergang vom Individualfahrzeug auf die leistungsfähigen Untergrundbahnen und Omnibusse zu ermöglichen. Diese rationalen Verkehrsmittel werden in Zukunft die City bedienen, die im übrigen den Fußgängern reserviert bleibt.“<sup>111</sup> Angesichts der beschränkten Finanzen und dem Platzmangel solle man auf jeden Fall vermeiden, amerikanische Lösungsansätze, wie „die dem Laien so außerordentlich imponierenden mehrgeschossigen Straßenführungen“ zu übernehmen. Keinesfalls dürften im Städtebau Verkehrsgesichtspunkte den Vorrang vor den menschlichen Bedürfnissen haben. Der Verkehr habe in jedem Falle eine dienende, keine dominierende Rolle. In erster Linie sei Verkehr zu vermeiden, etwa durch kurze Wege zwischen Wohnungen und Arbeitsplätzen oder durch Schaffung günstiger Verkehrsverbindungen.

Für die Innenstadt von Hamburg schlägt May im Jahre 1955 vor, schrittweise ein Sperrgebiet für Autos in der Innenstadt einzurichten und eine Parkgarage unterhalb der Binnenalster zu bauen: „Auch vom rein ästhetischen Standpunkt aus dürfte eine solche Lösung als ideal anzusprechen sein, als die Anlage gänzlich unter dem Wasserspiegel der Alster verborgen bliebe, das Stadtbild also in keiner Weise verunziere. Durch Zahlung geringer Sondergebühren könnte ein Zubringerdienst organisiert werden, wie er in verschiedensten Teilen der Welt schon heute flüssig funktioniert, wonach dort abgestellte Fahrzeuge in kürzester Zeit an die Aufenthaltsstelle des Besitzers herangebracht werden könnten. Im übrigen sollten große Trümmerflächen in der Nähe der beabsichtigten Sperrgebiete aufgekauft werden und für Wagenabstellung reserviert bleiben, solange es hierzu noch an der Zeit ist.“<sup>112</sup>

Mays Konzeption von Grünräumen steht in engem Zusammenhang mit seiner Konzeption des „Wohnklimas“. Sie kennt eine deutliche Hierarchisierung, die Parallelen zu der ebenfalls von May propagierten Staffelbauweise aufweist. Die Freiräume werden in drei Kategorien unterschieden: das öffentliche Grün, das sogenannte Nachbarschaftsgrün, also eine parkartig durchpflanzte Fläche, und die Eigengärten am Rand des öffentlichen Grüns. Die Ränder der Siedlungen werden von Schreber- und Kleingärten gebildet, die in die umgebende Landschaft überleiten. Der öffentliche Grünbereich soll die Siedlungen gewissermaßen als Rückgrat durchziehen, weiträumige Freiflächen werden von Baum- und Gehölzgruppen unterteilt. Hier befinden sich Spielplätze, Kindergärten und Freiluftgaststätten. Die höheren Gebäuden der Siedlung dominieren diesen Raum. Von diesem zweigen sogenannte „Nachbarschaftsgrünräume“ ab, die vor allem dem Zweck dienen, Kindern eine verkehrsfreie Spiel- und Tummelfläche zu bieten. Hier liegen weiterhin die zum täglichen Leben nötigen Freiflächen, wie Wäschetrockenplätze und Teppichklopfstangen. Überdachte Einrichtungen sollten auch bei Regen benutzbar sein und die Bewohner zu nachbarschaftlichen Aktivitäten im Freien anregen. Die Bepflanzung dieser Bereiche soll den architektonischen Ausdruck der Gebäude verstärken und die Nutzer „etwas von der großen freien Landschaft ahnen“ lassen.<sup>113</sup>

May legt besonderen Wert darauf, die „bisher so arg vernachlässigte Begrünung in Wohnsiedlungen zu steuern und (...) die Grünplanung von vorneherein in die Gesamtplanung einzubeziehen.“ Offenbar gelingt es May, die großzügige Finanzierung der Grünplanung durch die Neue Heimat zu sichern. „Wir werden bis zu DM 250,- je Wohnung für diese Begrünung zur Verfügung bereit-haben, sodaß wir bei größeren Siedlungen von 1.000 und mehr Wohnungen mit recht erheblichen Beträgen rechnen können, um etwas wirklich brauchbares auf die Beine zu stellen.“<sup>114</sup>

Die Bevorzugung des Gemeinschaftsgrüns gegenüber dem Privatgarten, die ja einen der wesentlichen Unterschiede zwischen Mays Siedlungen der 20er Jahre gegenüber denen der 50er und 60er Jahre darstellt, rechtfertigt May mit den Ergebnissen der Wohnungsumfrage „So möchte ich wohnen“ aus dem Jahr 1954, in der sich durchschnittlich 45% der Befragten, in Hamburg sogar 56% gegen einen abgetrennten eigenen Garten und für das Wohnen in einer durch Rasen und Baumwuchs in einfacher Weise ausgestatteten Grünanlage ausgesprochen hatten.<sup>115</sup> Möglicherweise lehnt ein Großteil der Bevölkerung den eigenen Garten ab, da er zu sehr mit den Entbehrungen der Nachkriegsjahre verknüpft ist.

Bei ebenem Gelände, wie es in Norddeutschland häufig vorkommt, verwenden May und Orf den Aushub der Gebäude, um das Gelände zu modellieren, wodurch sie eine dreifache Wirkung

erzielen wollen: gestalterisch die horizontalen Flächen aufzulösen und damit die Raumwirkung zu verstärken, technisch in feuchtem Gelände das anfallende Wasser von den Gebäuden abzuleiten und in wirtschaftlicher Hinsicht den Transportaufwand zu verringern und damit Kosten zu sparen. Eine derartige künstliche Modellierung des Geländes wird beispielsweise in der Siedlung Grünhöfe und in Lübeck St. Lorenz angewendet.

Bei größeren Siedlungen, die aus mehreren Nachbarschaften bestehen, sollen diese durch stärkere Bepflanzung voneinander getrennt werden. Die dadurch entstehenden Grünflächen sind eher für die Erwachsenen bestimmt. Wasserflächen und Sitzgruppen sollen hier zu Gesprächen anregen.

May und Orf legen besonderen Wert auf die Intimität und Ungestörtheit des privaten Freibereichs und des Privatgartens. Im Idealfall ist er an drei Seiten umschlossen, wie bei Mays Kettenhäusern, bei Reihenhäusern hingegen entsteht die gewünschte Intimität durch Staffelung oder weit in den Gartenraum reichende Trennmauern. *„Die Grenzzone zwischen Haus und Garten bzw. der Grünfläche, in der sich Gebautes und Gewachsenes treffen, und in der die Spannung ihren Höhepunkt erreicht, ist der eigentliche persönliche Grünraum. Ein auf gleicher Ebene mit dem Wohnraum gelegener plattenbelegter Sitzplatz, einige Lieblingsblumen dicht am Haus oder dem Platz vorgelagert oder lockere Gehölzgruppen, die sicheren Schutz bieten, ohne den Bewohner vom großen Raum zu trennen, bilden die „Möblierung“ und geben diesem Raum ein ganz persönliches Gepräge. Die aus dem großen öffentlichen Garten bis zur Wohnung hereinfließende Rasenfläche stellt die Verbindung zwischen dem öffentlichen Grün und dem Grün-Wohnraum her, und verbindet andererseits wieder den Bewohner mit seiner Nachbarschaft und der Öffentlichkeit. Er ist seßhaft geworden in seinem ureigensten Bezirk und gleichzeitig der Gesellschaft zugehörig, ohne die er als einzelner nicht existieren kann.“*<sup>116</sup>

Den Bewohnern von Eigenheimen billigen May und Orf freilich größeren Spielraum bei der Gestaltung ihres Gartens zu. Dieser soll dann allerdings mittels einer Hecke vom Nachbarschaftsgrün bzw. öffentlichen Grünraum abgeschirmt sein, um die Einheitlichkeit der Gesamtanlage nicht zu stören.

## 1.4.2 Architektur

Neben dem Desinteresse der Bevölkerung für städtebauliche Fragen hält May zu Beginn seiner Arbeit im Jahr 1954 die Qualität der Bauten für besonders bedenklich. May wendet sich in erster Linie gegen Rasterfassaden, denen man ansehe, dass *„sie organisiert wurden ohne schöpferischen Funken“*. Gerade die Einfügung neuer Bauten in die bestehende Stadt hält er vielfach für misslungen. Ein positives Gegenbeispiel, das May häufig anführt, ist die Planung des Gürzenich in Köln von Rudolf Schwarz.

Auch den architektonischen Ausdruck des Wohnbaus kritisiert May: Den städtebaulichen und architektonischen Schematismus könne man *„wohl treffend als den Sieg der Mittelmäßigkeit“* beschreiben, der im Gegensatz stehe zu den *„zahlreiche(n) mit feinsten Empfindung gestalteten Siedlungen, die der örtlichen Topographie auf das feinste angepasst sind, Baulichkeiten, die einen frischen, lebendigen Geist verraten, eine liebevolle Gestaltung des Ganzen wie des Details“*<sup>117</sup>. Trotz der erwiesenen Nachteile herrsche in Deutschland weiterhin der *„Steildachfanatismus“*. Den *„Sonnenfanatikern“*, *„die predigten, daß die unter 30 Grad zur Ost-Westrichtung orientierten Wohnzeilen das Allheil darstellen“*, müsse *„ein Halt zugerufen werden“*.

May appelliert an die Städtebauer und Architekten, *„macht Euch frei von erstarrten Regeln! Laßt uns wieder Räume schaffen! Nicht Räume im mittelalterlichen Sinn, nicht Räume einer fürstlichen Konzeption mit Achsen, die auf das Schloß bezogen waren, sondern Räume, die ihre Funktion erfüllen, verkehrsfreie von Gemeinschaftsbauten umgebene Wohnungen für das Leben der Gemeinschaft.“*<sup>118</sup>

Formal strebt May nach Einheitlichkeit der architektonischen Ausdrucksform. *„Am ausgesprochensten dort, wo größere Wohnkomplexe in einem Zuge zur Errichtung gelangen; sei es, daß ein einzelner Gestalter für solche Baugruppen allein verantwortlich*

*zeichnet oder daß Architekten-Teams sich aufeinander abstimmen, das Ergebnis einer einheitlichen Regie ist deutlich zu verspüren. Die Baumassen sind zumeist harmonisch gestaltet und die verwendeten Materialien in ihrer Beziehung zueinander sorgfältig abgewogen.“*<sup>119</sup>

Der allgemeine Fortschritt fordere den Wandel der architektonischen Ausdrucksform: Traditionelle Formen, die sozial und wirtschaftlich anders geartete Kulturperioden spiegelten, *„sind einer knappen, modernen Formgebung gewichen, die im wesentlichen danach strebt, die inneren Funktionen eines Baues in ihrer äußeren Gestaltung zu spiegeln. Diese Wandlung verdankt ihren Ursprung nicht zuletzt der Revolutionierung des städtischen Verkehrs, die uns ein Tempo auferlegte, das uns die ruhige Betrachtung einer Fassade und ihrer Einzelheiten versagt und uns statt dessen in flüchtiger Eile an den Hausfronten vorbeigleiten läßt.“*<sup>120</sup>

Der Einsatz der Maschine statt handwerklicher Arbeit und die hohen Kosten der Handwerksarbeit sind in den Augen Mays weiterhin ganz praktische Gründe dafür, eine Ästhetik *„schmuckloser Schlichtheit“* zu entwickeln. Außerdem steht für May trotz aller ästhetischer Überlegungen auch angesichts der Zerstörungen des Krieges der praktische Nutzwert des Wohnungsbaus im Vordergrund: *„Handelt es sich darum, Wohnraum besser auszustatten oder aber die Fassaden reicher zu gestalten, so muß selbstverständlich die äußere Aufmachung hinter einer verbesserten Wohnqualität zurückstehen.“*<sup>121</sup>

In der gestalterischen Schlichtheit liegt für May die besondere Qualität der Architektur: *„An sich muß eine solche Begrenzung der Mittel nicht unbedingt zu übertriebenem Puritanismus führen. Schon Tessenow hat bewiesen, daß eine meisterliche Hand fast ausschließlich durch die Proportionierung der Baukörper und eine fein verteilte Gliederung der Fassaden durch Fenster- und Türöffnungen architektonische Spitzenleistungen zu schaffen vermag. Gewisse deutsche und ausländische Wohnsiedlungen aus jüngster Zeit zeigen bereits eine gewisse Tendenz, durch ein Übermaß von Motiven dort Unruhe zu schaffen, wo Ruhe und Zurückhaltung erste Bedingung sein sollten. Es kann nicht oft genug betont werden, daß die städtebauliche Gruppierung der Bauten die Gestaltung eines Stadtteiles bereits so wesentlich zu beeinflussen vermag, daß, besonders im Zusammenhang mit gärtnerischer Landschaftsgestaltung, hierdurch das Stadtbild bereits im wesentlichen bestimmt werden kann, so daß wir uns mit einem Mindestmaß an architektonischen „Motiven“ zufrieden geben können.“*

Wesentlich für diesen puritanischen Geist der Selbstbeschränkung ist aber die gestalterische Meisterschaft des Architekten: *„Voraussetzung für eine solche Zurückhaltung im baulichen Detail bleibt allerdings die vollendete künstlerische Meisterung der Grundformen. Wo die architektonische Gestaltung schlichter Wohnungsbauten in die Hände von Stümpfern gelegt ist, entsteht die moderne Mietskasernen, die in ihrer Trostlosigkeit die Psyche des Menschen auf das schwerste benachteiligt und das Gegenteil von jenem Wohnklima hervorruft, das wir in der Stadt von heute und morgen erstreben.“*<sup>122</sup>

Ebenso wie beim Einfamilien-Reihenhaus bietet für May auch der Wohnblock durch Staffelung der Baukörper wesentliche Vorteile hinsichtlich der Grundrissgestaltung. Eine solche Versetzung ermöglicht eine geschützte, vom Nachbarn nicht einzusehende Einfügung von Loggien und Balkonen. May bevorzugt diese Anordnung gegenüber der paarweisen Anordnung mit ihrer nachteiligen Schallübertragung und ungleichen Orientierung zur Sonne.

Die einfachen, kubischen Körper seiner eigenen Wohnbauten belebt May durch Treppenhäuser, Loggien und Balkone. Der symmetrische Zweispänner wird, wenn möglich, durch den unsymmetrischen ersetzt; eine weitergehende Auflockerung des Grundrisses erzielt er durch sägeförmige Versetzung der Baukörper zueinander.<sup>123</sup> May wendet diese Wohnungsanordnung in seiner Zeit bei der Neuen Heimat so häufig an, dass sie beinahe als ein Charakteristikum seiner Wohnbauten gelten kann. Er ist damit freilich nicht allein, auch Hans Scharoun kommt, etwa in Charlottenburg-Nord, zu ähnlichen Lösungen.

May beruft sich auf Alexander Klein, wenn er fordert, die Blocktiefe auch bei großen Wohnungen nicht auf mehr als 10 m anwachsen

zu lassen. Bei großen Grundrisstiefen empfiehlt May die Verwendung von Einbaumöbeln.

Reihenhäuser werden von May häufig durch einen putzbündigen Mauerwerksstreifen voneinander getrennt. May führt hierfür folgende Begründung an: „1. Der Käufer eines Hauses sieht eine optische Begrenzung seines Eigentums, worauf er bekanntlich Wert legt. 2. im Falle von Reparaturarbeiten, insbesondere Fassadenanstrichen, ist eine klare Grenzlinie gegeben.“<sup>124</sup> Auf der Gartenseite wird dieser Trennstreifen häufig als bis zu 3 m lange in den Garten ragende Mauer ausgebildet, um einen geschützten Freibereich zu bilden. Eine weitere häufig angewandte Maßnahme, um dieses Ziel zu erreichen, ist das Versetzen der Reihenhäuser gegeneinander.

Die Wohnbauten der Siedlungen Lübeck St. Lorenz („Papageiensiedlung“) und Gartenstadt Vahr weisen ebenso wie später die Neue Vahr detaillierte Farbkonzepte auf, mit denen May die Lesbarkeit des städtebaulichen Konzepts und die „Heiterkeit einer Siedlung“ unterstützen will.

Für „am edelsten und beständigsten“ hält May die Kontrastierung hochwertiger Materialien, sonst sei die künstlerische Belebung durch farbige Putze oder Anstriche ein Mittel, die städtebauliche Wirkung eines Gebäudes zu steigern. Wichtig dabei sei aber in jedem Fall die sorgfältige Abstimmung der Töne gegeneinander.<sup>125</sup>

Bei der Gestaltung des Wohnungsgrundrisses geht es May um die „Erfüllung der Bedürfnisse der breiten Massen“, unter Berücksichtigung gestalterischer Erfordernisse. May beruft sich dabei auf die Wohnungspioniere Alexander Klein, Otto Vöckers und Hans Stolper. Insbesondere bei der Grundrissarbeit zitiert May Alexander Klein.<sup>126</sup>

Den Wohngrundriss unterteilt May möglichst in zwei klar getrennte Gruppen, nämlich die Schlafzimmer nebst Badezimmer und WC einerseits und Wohnzimmer, Küche und Loggia andererseits. Die Küche sollte dabei möglichst unmittelbar an das Esszimmer angrenzen und über eine Durchreiche mit diesem verbunden sein. Die Loggia sollte neben der Küche liegen, mit einem Zugang von einem neutralen Zimmer, also beispielsweise vom Wohnraum aus. Ideal wäre, die Schlafgruppe vom Wohnraum durch einen Zwischenraum, beispielsweise durch einen Schrankraum, zu trennen.

Nach Unterbringung der notwendigsten Möbel sollte die maximale freie Gesamtfläche übrig bleiben, deren Anteile zweckentsprechend im Zimmer verteilt und bequem miteinander verbunden sein sollten. Die einzelnen Räume dürfen nicht so klein sein, dass sie lediglich zu „Schlafkojen“ reduziert würden: „Der moderne Mensch will kein Lagermilieu in seiner Wohnung vorfinden, sondern Räume, in denen er sich, bei aller Beschränkung in der Ausdehnung, wohllich einzurichten vermag.“<sup>127</sup>

In der Frage, ob eine Wohn-Ess-Stube mit Küche kombiniert werden solle oder die allmähliche Durchsetzung der abgetrennten, an den Wohnraum angrenzenden Kleinküche zu bevorzugen sei, ist May weniger entschieden als noch in den 20er Jahren. Die Voraussetzung für die abgetrennte Kleinküche sei aber ihre Ausstattung mit Einbaumöbeln. May weist darauf hin, dass die durch die kleinere Küche erzielten räumlichen Ersparnisse teilweise die Kosten einer einfachen Einbauküche finanzieren können. Er weist jedoch darauf hin, dass die Tendenz in Richtung einer Küche mit Essplatz, oder hin zu der vorzuziehenden gesonderten Essnische zwischen Küche und Essraum gehe und sich damit von Mays Errungenschaft der 20er Jahre entferne.

Hinsichtlich der Vor- und Nachteile von gefangenen Räumen oder des Wohnraums als Verteilerraum anstelle von Fluren vertritt May die Ansicht, dass man einmalige Notzustände (die etwa die Untervermietung von Räumen der Wohnung notwendig machen), nicht zum Maßstab für die Gestaltung von Wohnungen machen könne. Beide Gattungen von Wohnungen sollten gemischt werden, und die Bewohner sollten frei ihre Wahl treffen können.

Kein Wohnraum sollte geplant werden, der nicht wenigstens zu bestimmten Stunden des Tages direkte Besonnung erfährt und Schlafzimmer, wenn möglich, nach Osten oder Süden, Wohnräume

und Loggien nach Südwesten oder Westen orientiert sein. Kinder-Schlaf-Wohnräume orientiert May, wo immer möglich, nach der Nachmittags- und Abendsonne. Die Erfüllung der Bedürfnisse nach einwandfreier Besonnung und Belichtung der Wohnung hat starke Auswirkungen auf die städtebauliche Planung der Wohnsiedlungen.

Bezüglich der Ausgestaltung und Möblierung der Wohnung vertritt May Alexander Kleins Auffassung, dass die psychologische Wirkung des Raums stark durch Möblierung beeinflusst sei, was er auch anhand von Wandabwicklungen von Alexander Klein darstellt. Die ruhige Wirkung zweckmäßig aufgestellter, niedriger Möbel stellt er der unruhigen Wirkung willkürlich aufgestellter hoher Möbelstücke gegenüber. Abbildung Wohnungsbau S. 138-139.

Weitere, über die Grundsätze Alexander Kleins hinausgehende Forderungen, wie beispielsweise die nach einem besonderen Spielraum für Kinder, hält May für wertvoll, aber aufgrund wirtschaftlicher Beschränkungen nicht immer durchsetzbar.<sup>128</sup>

Von Hans Stolper übernimmt May die Warnungen vor übertriebener Normung, z.B. der Fenster. Für May ist eine zu weit gehende Normung geeignet, „zu einer vollständigen Erstarrung des Wohnungsgrundrisses zu führen“<sup>129</sup> Die Größe der Fenster sollte immer auf Größe, Tiefe und Höhe des Raums, die Ausdehnung des Fensters und seiner Lage im Raum, die Anzahl der Geschosse und örtliche Gegebenheiten wie Himmelsrichtung, Klima, gegenüberliegende Bebauung und andere Gesichtspunkte abgestimmt sein.

Obleich die Normung aus dem Wohnungsbau nicht mehr wegzudenken sei, sieht May, der Pionier der Vorfertigung, sie auch als Gefahr für „jenes geistige Fluidum (...), das man vielleicht am besten als künstlerische Beseelung bezeichnen könnte.“<sup>130</sup>

Zur Forderung, Bad und Küche immer nebeneinander anzuordnen und dadurch Geld zu sparen, beruft sich May wiederum auf Alexander Klein. Bad und Küche nebeneinander anzuordnen dürfe demnach nicht zum Gesetz erhoben werden. Die geistige und körperliche Gesundheit des Menschen wird in wesentlichem Grade von der Beschaffenheit seiner Wohnung beeinflusst, und hierfür geleistete finanzielle Opfer seien nicht vergeudet. „Die Qualität der Volkswohnung spiegelt die Kultur eines Volkes. Nur hochentwickelte Nationen sind bereit, die Mittel aufzubringen, ohne die den heutigen Wohnbedürfnissen gerecht werdende Wohnbauten nicht zu beschaffen sind.“<sup>131</sup>

Interessant ist auch Mays Konzeption einer Einbauküche, die in verschiedenen Varianten in die Wohnungstypen der Neuen Heimat eingepasst werden soll. Ihr Entwurf, der gemeinsam mit Ingeborg Spengelin erarbeitet wird, besteht aus sechs Standardelementen, die unterschiedlich kombiniert werden können. Ihre Realisierung scheitert jedoch wie die von May so geschätzten Einbaumöbel meist an den Kosten.

Auch mit Vorschlägen zur passenden Möblierung nimmt May die Vorgehensweise wieder auf, die er bereits im Neuen Frankfurt gepflegt hat: Den ersten Ausgaben der „Neue Heimat Monatshefte“ liegen jeweils sogenannte „Neue Heimat Musterbögen“ bei, die beispielhafte und praktische Möbelvorschläge für die unterschiedlichsten Zwecke präsentieren., wie eine Deckenleuchte aus Putzerglas von Wilhelm Wagenfeld, ein fahrbares Pflanzengestell, ein Teewagen nach einem Entwurf von Klaus May oder eine „Portax“-Karre für Haus und Garten.

Um die Zeit von Mays Rückkehr herrscht in Deutschland eine lebhaft diskutierte Diskussion über das Für und Wider von Wohnhochhäusern. Während in Deutschland bislang nur in Sonderfällen Wohnhochhäuser gebaut worden sind, wie die Grindelhäuser in Hamburg, sind sie im Ausland teilweise schon zu wahren Hochhausstädten konzentriert worden. May gibt dieser Hochhausdiskussion 1954 in den „Neue Heimat Monatsheften“ breiten Raum. Bereits in der ersten Ausgabe präsentiert er den Entwurf der Hochhäuser in der Parkwohnanlage Bogenhausen von Johannes Ludwig und Franz Ruf<sup>132</sup>, er lässt aber auch in der nächsten Ausgabe den Bremer Bürgermeister Wilhelm Kaisen zu Wort kommen, der die Kombination von Hochhäusern mit niedrigen Bauten ablehnt, da sie auf diese Weise ungerechtfertigt symbolisch überhöht würden, und der damit Mays Auffassung konterkariert.<sup>133</sup> Auch Mays ehemaliger Mitarbeiter Fred Forbat kommt zu Wort und schildert die

Situation in Schweden, wo Hochhäuser bereits seit den 1940er Jahren eine bedeutende Rolle im Massenwohnungsbau spielen.<sup>134</sup>

In erster Linie sprechen in den Augen Mays städtebaulich-ästhetische Gesichtspunkte für die Verwendung des Wohnhochhauses: „*Monotone Verwendung von Bauten einheitlicher Höhe wirkt deprimierend. Der Mensch verlangt nach städtebaulicher Spannung, wie sie durch die Schaffung architektonischer Höhepunkte erreicht wird. Der Reiz der mittelalterlichen Stadt besteht nicht zum geringsten Teile in der Belebung des Stadtbildes durch die Dominanten der Dome und Kirchen bekrönende Türme. So wird auch das Wohn-Hochhaus in willkommener Weise Orientierungspunkt im städtischen Raum bedeuten. Allerdings werden diese Schwerpunkte rein massenmäßige bleiben; die religiös geistige Bedeutung der „Stadtkronen“ des Mittelalters wird ihnen abgehen.*“<sup>135</sup>

Entscheidend für die Frage, ob man eher mittelhohe Wohngebäude mit drei bis fünf Geschossen oder Hochhäuser bauen sollte, ist für May zum einen die Kostenfrage: Wohn-Hochhäuser wiesen 15% - 25% Mehrkosten auf, was die Verwendung von Wohnhochhäusern zumindest im öffentlich geförderten Wohnungsbau beschränkte.

Zum anderen befürchtet May aber durch das Wohnen in Hochhäusern in jedem Falle eine Gefährdung der geistigen oder körperlichen Gesundheit des Kindes; die unmittelbare Verbindung zwischen Wohnung und Garten sei nicht zu ersetzen. Ab einer gewissen Höhe sei die Verbindung von Mutter zu Kind praktisch abgeschnitten, und auch Dachgärten bildeten, abgesehen von den damit verbundenen Gefahren, keinen Ersatz für den eigenen Garten. Somit ergebe sich eine natürliche Beschränkung des Bewohnerkreises des Hochhauses auf kinderlose Ehepaare, Eltern nach Auszug der Kinder und Alleinstehende.<sup>136</sup>

Gemäß der Wohnungsumfrage der Neuen Heimat wünschen 55% der Befragten ein freistehendes Einfamilienhaus. Angesichts der Tatsache, dass sich jedoch nur 9% der Befragten ein solches Eigenheim finanziell leisten können, muss dieser Wunsch für die meisten jedoch auf lange Sicht unerfüllt bleiben. May wendet sich energisch gegen die Annahme vieler Menschen, dass das freistehende Einfamilienhaus ein Maximum an Privatsphäre bedeute. May beruft sich dabei auf Völckers, der diese Annahme zumindest bei schmalen Grundstücken für irrig hielt: „*Es fällt außerordentlich schwer, die einfache Tatsache begreiflich zu machen, daß man im Reihenhause nicht etwa mehr, sondern im Gegenteil weniger unmittelbare Berührungsfäche mit den Nachbarn hat als im Einzelhaus. Es muß immer wieder darauf hingewiesen werden, daß unerwünschte nachbarliche Einblicke von Fenster zu Fenster bei Einzelhäusern mit ihrem üblicherweise geringen Abstand von 5m oder höchstens 10m kaum vermeidlich, beim Reihenhause dagegen von selbst ausgeschlossen sind.*“<sup>137</sup>

Neben der höheren Wirtschaftlichkeit des Reihenhauses sieht May beim freistehenden Einfamilienhaus die Gefahr chaotischer Stadtbilder „*in einer Zeit wie der unserigen, die sich erst langsam zu einheitlicher, baulicher Stilbildung durchkämpft.*“<sup>138</sup> Daher bevorzugt May grundsätzlich das Reihenhause gegenüber dem freistehenden Wohnhaus. Hier ergebe die einfache Versetzung der Baukörper zueinander als auch die Höhenstaffelung, wie sie durch topographische Gegebenheiten bedingt sein kann, lebhaftere Spannungsmöglichkeiten. Im Interesse der Abschirmung gegen den Nachbar sollten jedoch zwischen benachbarten Bauelementen Schirmwände angeordnet werden.

Als positives Beispiel für eine weitgehend von freistehenden Einfamilienhäusern geprägten Siedlung sieht May seine eigene Planung Aumühle: „*Die einzelnen Einfamilienhäuser (teils freistehend, teils zu Doppelhäusern zusammengefasst), werden größtenteils durch Sackgassen erschlossen. Hierdurch wird dem einzelnen Haus größte Ruhe gesichert und gleichzeitig Räume mit intemem Wohnklima geschaffen*“<sup>139</sup>

Die Mietwohnung stellt in Mays Planungen die am meisten verbreitete Wohnform dar, da sie am ehesten den finanziellen Möglichkeiten der Mehrheit der Wohnungssuchenden entspricht.

Für den sozialen Wohnungsbau plant May im Wesentlichen zwei Typen: Den alle Zimmer erschließende Korridorotyp, oder die Lösung,

die alle Räume, zumeist die Schlafzimmersgruppe, vom Wohnzimmer aus zugänglich macht. Die neben dem Zweispänner häufig auftretende Drei- und Vierspännererschließung lehnt May dagegen ab, wegen mangelnder Querlüftung und ungünstiger Orientierung des Schlafrumes. Innengangstypen hält May nur wegen ihrer Wirtschaftlichkeit für sinnvoll, Nachteile seien aber die ungünstige Orientierung der Hälfte der Typen und die fehlende Intimität, „*die das private Heim nun einmal von der Hotelunterkunft unterscheiden sollte.*“<sup>140</sup>

Die Laubengangerschließung verwendet May im Allgemeinen nur für kleine und Kleinstwohnungen, insbesondere für Ost-West gerichtete Baublocks, wenn der Gang nach Norden und alle Hauptwohnräume nach Süden orientiert werden können.

Die am meisten verwendete Wohnform stellt jedoch die Zwei- oder Dreizimmerwohnung mit einer Zweispännererschließung dar.

Ernst May gilt als einer der Pioniere der Vorfertigung im Bauwesen. Sie formt in Mays umfassendem Rationalisierungsstreben sozusagen den bautechnischen Gegenpol zum seinem städtebaulichen Konzept der Großsiedlung.

Die Plattenbauweise, die er in der Siedlung Praunheim in Frankfurt am Main einführte, war tatsächlich ein Baukastensystem maximal 1,10 m hoher Betonelemente. Den Vorteilen des geringeren Preises pro Quadratmeter Wand, der geringeren Bauzeit und Bauzinsen, der aufgrund der geringeren Wanddicken größeren Wohnflächen und ausreichenden Wärmedämmung standen die Nachteile des Zwangs zu Großserien, der geringen Anpassungsfähigkeit des Systems, der Beschränkung auf zweigeschossige Bauweise, des großen Feuchtigkeitsgehalts der Wände und der Feuchtigkeitssschäden im Bereich der Fensterwände gegenüber. Insgesamt wurden bis 1933 ca. 1.000 Wohnungen mit der May'schen Plattenbauweise errichtet.<sup>14</sup>

Die im Hochhausbau gebräuchliche Feidner-Bauweise, bei der teilweise vorgefertigte Wandelemente nach dem Prinzip der verlorenen Schalung mit Beton ausgegossen wurde, stellt in den Augen Mays zwar ebenfalls einen Schritt zur Rationalisierung der Baumethoden dar, die ersten von May gebauten Hochhäuser werden jedoch noch traditionell gemauert. Aber alle diese Bauweisen erfordern noch ein erhebliches Maß an handwerklich ausgeführten Ausbauarbeiten. Für May ist klar: „*Ziel einer hundertprozentigen Baurationalisierung muß es sein, auch den Ausbau fabrikatorisch und montagebereit herzustellen.*“<sup>142</sup>

Beispiele für den vorgefertigten Ausbau sind auch die Einbauküchen von May. Beispiele hierfür sind die berühmte Frankfurter Küche von Grete Schütte-Lihotzky und die auf dieser Grundlage entwickelte Küche der Neuen Heimat, die er im Jahr 1954 gemeinsam mit Ingeborg Spengelin entwirft.

Bei allem Enthusiasmus für das Prinzip der Vorfertigung ist sich May dennoch der skeptischen Haltung weiter Kreise in Deutschland bewußt: „*Der Widerstand gegen die fabrikatorische Massenerzeugung von Wohnungsbauten dürfte in Deutschland besonders ausgeprägt sein.*“<sup>143</sup> Er hält einen Bewußtseinswandel in Deutschland jedoch für absehbar. Schließlich würden rein wirtschaftliche Gründe die Frage der Vorfertigung entscheiden: „*Entscheidend für den Erfolg weitgehender Baurationalisierung bleibt die Kostenfrage. Gelingt es, durch eine Mechanisierung und Vereinfachung der Wohnungserzeugung den Wohnungsbau wesentlich zu verbilligen, dann ist damit allein schon die Existenzberechtigung der Baurationalisierung erwiesen.*“<sup>144</sup>

Ähnlich wie in Frankfurt in den Jahren 1925-1930 entwickelt May eine große Anzahl Wohnungstypen im Sinne eines „*Massenbedarfsartikels*“ für verschiedene Bewohnergruppen, Ansprüche und Wohnungsorientierungen.

Angesichts des Umfangs der Aufgabe, die vor May liegt, ist die Entwicklung von Wohnungstypen naheliegend, die mit geringen Variationen in unterschiedlichen Zusammenhängen eingesetzt werden können. Die Standardisierung dient der Rationalisierung der Planung und der Sicherstellung eines Mindeststandards der Wohnungsqualität, nicht jedoch der industriellen Massenfertigung, die zu diesem Zeitpunkt noch nicht möglich ist. Die überwiegende Mehrheit der

Wohnungen werden in traditionell-handwerklicher Weise aus Ziegeln gemauert.

Ein Kennzeichen der ersten von May entwickelten Wohnungstypen ist die relativ kleine Kochküche, die vom Wohnraum abgetrennt ist. Wo möglich, wird zwischen Küche und Wohnraum eine Essecke zwischengeschaltet. Zwischen diesen drei Funktionen stellt häufig eine Schiebetür einen variablen Raumzusammenhang her. So gut wie jede Wohnung erhält unabhängig von ihrer Größe einen Balkon oder eine Loggia, die meist nicht gespiegelt angeordnet werden, um ihre Privatheit und optimale Orientierung zur Sonne zu gewährleisten. In größeren Wohnungen wird der ruhigere Trakt mit den Schlafzimmern häufig über den Wohnraum erschlossen. May vermeidet auf diese Weise lange Flure.

Die Auswahl der Wohnungstypen wird zwar mit den Ergebnissen der Wohnungsumfrage der Neuen Heimat begründet, sie werden aber schon Anfang Februar 1954 in Planungen verwendet, was den Schluss erlaubt, dass sie zum Teil schon lange vor der Wohnungsumfrage, möglicherweise schon im Jahr 1953 entwickelt worden sind.

Die Wohnungstypen erhalten ähnliche Bezeichnungen wie schon in Frankfurt, so steht z. B. „efa“ für Einfamilienhaus, oder „mefala“ für Mehrfamilienhaus mit Laubengangerschließung. In der Ausgabe 5-6/1954 der „Neue Heimat Monatshefte“ stellt May einige der von ihm entwickelten Typen vor.

## 2. Phase II: Freier Architekt und Berater der Neuen Heimat (1956-1958)

### 2.1 Situation

Die Tätigkeit Ernst Mays bei der Neuen Heimat ist von Anfang an nicht frei von Konflikten. Das rasante Wachstum der Wohnungsbaugesellschaft, das vor allem durch Übernahmen anderer Wohnungsbaugesellschaften verursacht wird, bedingt Umstrukturierungen, die möglicherweise zum Zeitpunkt der Vertragsschließung mit Ernst May noch nicht vorhergesehen werden können.<sup>145</sup> Ist das Verhältnis zu Heinrich Plett zwar noch gut, versteht sich May mit den anderen Geschäftsführern mit ihren veralteten Anschauungen offenbar nicht.<sup>146</sup>

Ende 1955 hat sich die Lage offenbar so sehr zugespitzt, dass May und Plett eine grundsätzliche Klärung des Problems herbeiführen wollen.

Nach eigenen Angaben ist May in seinem Vertrag mit der Neuen Heimat in der Durchführung seiner Aufgabe „in künstlerischer und konstruktiver Hinsicht völlige Selbstständigkeit“ zugesichert, wobei das bestehende Organisationsschema eine entsprechende Änderung erfahren soll. Sobald Mays „Durchführung der Aufgaben finanzielle und wirtschaftliche Belastungen für das Unternehmen“ erfordert, hat die Planungsabteilung jedoch die „geschäftsmässige Zustimmung der Geschäftsleitung“ herbeizuführen. Alle Entwurfsarbeiten, die nach Beginn von Mays Tätigkeit im Büro der Neuen Heimat gefertigt werden, oder seitens von der Neuen Heimat beauftragter freischaffender Architekten hergestellt werden, sollen Mays Entscheidung unterstehen.

Die Änderung der Organisationsstruktur, also die Einrichtung einer selbständigen Planungsabteilung, die für alle im Rahmen des Gesamtunternehmens durchzuführenden Planungsaufgaben zuständig sein soll, wird jedoch wahrscheinlich nie vollzogen, jedenfalls ist sie in den Organigrammen der Neuen Heimat nicht dokumentiert. Stattdessen betreiben die zahlreichen Tochtergesellschaften, z.B. in Kiel, eigene Planungsabteilungen, und „produzieren dort recht zweifelhafte Planungen“, wie May anmerkt.<sup>147</sup>

Bei Abschluss des Vertrages wird May von Plett, dem damaligen einzigen Geschäftsführer zugesichert, dass er Walter Beyn, dem bisherigen Leiter der technischen Abteilung des Unternehmens, nicht unterstellt sei. Diese Vereinbarung wird dann noch im Frühjahr 1954 dadurch verletzt, dass Beyn zum Geschäftsführer ernannt wird und somit zu einem Vorgesetzten von May wird.<sup>148</sup>

Bei mehreren Projekten fühlt sich May übergangen. Teilweise werden Architekten mit Planungen beauftragt, ohne dass man mit May Rücksprache hält, im Fall der Siedlung Bremerhaven-Grünhöfe wird der von May favorisierte Gartenarchitekt Schlatermund nicht beauftragt. Bei dem Projekt für Aumühle wird Reichow, ohne May zu informieren aufgefordert, einen Alternativentwurf zu einem Projekt von Mays Planungsabteilung zu erstellen. Als May nach einigem hin und her verlangt, dass ein Preisrichtergremium die beiden miteinander konkurrierenden Entwürfe beurteilen möge, um zu entscheiden, welches weiterverfolgt werden soll, wird dieses Ansinnen von der Geschäftsleitung ignoriert.

Insgesamt fühlt sich May in seinem Bestreben gehindert, „die gesamte Planungstätigkeit der „Neuen Heimat“ auf ein ähnliches Niveau zu heben, wie es mir seinerzeit bei meiner Tätigkeit als Stadtbaurat in Frankfurt / M. gelungen war (...).“

Eine weitere Ursache von Konflikten zwischen der Geschäftsleitung der Neuen Heimat und May ist die Zeitschrift „Neue Heimat Monatshefte“. May und Plett haben vereinbart, dass sie gemeinsam die Schriftleitung übernehmen und dass alle erscheinenden Artikel von beiden genehmigt werden sollten. Es ergeben sich jedoch aus dieser Vereinbarung Differenzen, unter anderem, da May von Plett für die Veröffentlichung vorgeschlagenes Material als „weit unter dem erstrebten Niveau“ ablehnt. Schließlich entmacht Plett den

verantwortlichen Redakteur, Justus Buekschmitt, und stellt, wiederum ohne May zu informieren, Günther Baumann ein, einen Redakteur des „Hamburger Abendblatts“. May lehnt die vorgeschlagene Position des Beraters für Architektur und Städtebau ab, da er es für „unter seiner Würde als Experten internationalen Rufes“ hält, sich einem „Laien“ zu unterstellen. Zudem beansprucht May als Leiter der Planungsabteilung das Recht, die grafische Gestaltung der Monatsschrift zu bestimmen, was ihm ebenfalls verwehrt wird. Die Frage der Zuständigkeit für Inhalt und Form der Zeitschrift „Neue Heimat Monatshefte“ erhebt May schließlich zum Jahreswechsel 1955/1956 zur Prinzipienfrage, an der seine Mitarbeit bei der „Neuen Heimat“ scheitert: „Auf keinen Fall bin ich gewillt, meinen international anerkannten Namen für eine Mittelmäßigkeit zu opfern, die ich nicht verantworten kann.“<sup>149</sup>

Die folgenden Ausgaben der „Neue Heimat Monatshefte“ lassen darauf schließen, dass May seine Tätigkeit in der Redaktion abrupt einstellt. Die Ausgabe 2/1956 vermeldet im Impressum anstelle des bisherigen Redakteurs Justus Buekschmitt einen neuen verantwortlichen Redakteur: Günther Baumann. Die bisherige Stelle des Redakteurs für Architektur und Städtebau, die bisher Ernst May bekleidet hat, ist nicht mehr besetzt. Die Ausgabe 3/1956 wird dann auch nicht mehr von dem bisherigen Grafiker Herbert Meinke gestaltet. Seit der Ausgabe 2/1956 wird auch ein Bezugspreis erhoben, der zunächst 2 DM beträgt. Zuvor war die Zeitschrift offenbar kostenlos erhältlich. Zur Ausgabe 6/1956 hat die Redaktion schließlich Nachfolger für Ernst May gefunden: Als „Fachberater für Architektur und Städtebau“ fungieren die Hamburger Architekten Sprotte + Neve. Diese erklären in einem Brief an Ernst May, „in seinem Sinne wirken“ zu wollen.<sup>150</sup> Bis zur Ausgabe 8/1961, also immerhin etwas mehr als fünf Jahre, behalten Sprotte + Neve diese Position, ehe im Zuge einer Neuorganisation der Redaktion die Stelle der „Fachberater für Architektur und Städtebau“ entfällt.

In der Ausgabe 6/1956 der „Neue Heimat Monatshefte“ wird unter der Überschrift „Andere Aufgaben für Dr. May“ der Rücktritt Mays vom Amt des Planungsleiters der Neuen Heimat bekanntgegeben.<sup>151</sup>

May bleibt jedoch städtebaulicher Berater der Neuen Heimat. Viele Planungen der Neuen Heimat in den folgenden Jahren werden von May begutachtet oder über einen längeren Zeitraum bearbeitet. Für diese Funktion erhält May wahrscheinlich sogar ein festes monatliches Honorar.<sup>152</sup>

Darüber hinaus erhält May auch von der Neuen Heimat Aufträge zur selbständigen Bearbeitung, wie den Planungsauftrag für die Neue Vahr in Bremen, der zeitlich mit dem Ausscheiden aus der Planungsabteilung im Frühjahr 1956 zusammenfällt.

### 2.2 Biografie und Arbeitsweise

Um den Jahreswechsel 1955/1956, genau zum Zeitpunkt von Mays Ausscheiden bei der Neuen Heimat, tritt die Stadt Frankfurt am Main an May heran, um ihm die nach dem Tode Adolf Mierschs freie Stelle des Stadtbaurats anzutragen. May verzichtet jedoch bereits Anfang Januar 1956 auf die aussichtsreiche Bewerbung. In einem Brief an Wolf Drevermann begründet er seinen Schritt: „(...)Bei näherer Überlegung kam ich zu der Entschliessung, daß die einseitige Lösung der Stadtplanung nach Verkehrsrücksichten, wie sie nach dem Kriege in Frankfurt durchgeführt worden ist, von einem Städtebauer, der sich der Notwendigkeit, die vielerlei Funktionen einer Stadt miteinander zu verschmelzen, bewußt ist, nicht verantwortet werden kann. Andererseits wäre es ein höchst undankbares Geschäft, eine Stadtbaurat-Tätigkeit anzutreten, die im wesentlichen auf einer Kritik der Arbeit des Vorgängers beruhen müßte, der mir noch dazu menschlich nahestand. So bleibe ich denn in Hamburg! (...)“<sup>153</sup>

Im Sommer 1956 nimmt Ernst May am X. CIAM-Kongress teil, der vom 3. bis 13.08.1956 in Dubrovnik stattfindet. Unter den rund 250 Teilnehmern stellt er gemeinsam mit Hubert Hoffmann die deutsche Delegation.

Der CIAM-Kongress wird von dem stattfindenden Generationenwechsel dominiert, und May ist wohl einer der ältesten Teilnehmer. Auf dem Kongress wird schließlich die Auflösung der CIAM in ihrer alten, nach Ländergruppen organisierten Form

beschlossen. Obwohl die CIAM als Name noch bis nach dem Treffen in Otterlo im Jahr 1959 existieren, markiert Dubrovnik das Ende der CIAM für die Ländergruppen und die meisten Mitglieder.<sup>154</sup> Der Gedanke einer nach Ländergruppen geordneten Architektenvereinigung mit geradezu universellem Anspruch hat sich überholt.

Diskussionsbeiträge Mays zum Kongress sind nicht bekannt. May äußert sich in Briefen unterschiedlich über seine Eindrücke von dem Treffen in Dubrovnik: In einem Brief an Otto Völckers schreibt er: „Auch ich bin übrigens kürzlich in Jugoslawien, und zwar in Dubrovnik, gewesen, und habe mir, abgesehen vom anhören des üblichen Kongressgequatsches, die wunderbare Landschaft angesehen und meine 70jährigen Glieder in den blauen Wassern der Adria gebadet“<sup>155</sup>. An Margarethe Schütte-Lihotzky, schreibt er rückblickend: „(...) Schade, daß Sie nicht in Dubrovnik waren. Es war recht interessant, wenn auch eine sehr explosive Atmosphäre herrschte. (...)“<sup>156</sup> May pflegt in den kommenden Jahren mit einigen der Teilnehmer des CIAM-Kongresses in Dubrovnik, die auch zu den Protagonisten der Nachfolgeorganisation Team X gehören, einen engen Austausch, so mit Jaap Bakema und Georges Candilis.

Zur Interbau in Berlin, die im Sommer des Jahres 1957 veranstaltet wird, werden zwei Projekte, an denen May beteiligt ist, in der Abteilung „Planungsbeispiele“ der Ausstellung „Die Stadt von morgen“ präsentiert: Neben Neu-Altona wird ein großes Modell der Neuen Vahr ausgestellt.

In einer Sonderbeilage des „Tagesspiegel“, die aus Anlass der Interbau am 06.07.1957 erscheint, hält May mit seinem Artikel „Hat der deutsche Städtebau seine Chance genutzt?“ ein Plädoyer für eine „fortschrittliche Städtebaugesetzgebung“. Er schildert den deutschen Wiederaufbau darin als tragische Folge verpasster Gelegenheiten, die der außerordentlichen Herausforderung nicht gerecht geworden sei. Um den Wiederaufbau und Umbau der Städte nach den Grundsätzen des modernen Städtebaus zu ermöglichen bedürfe es Ausnahmegesetze, die der Bodenspekulation ein Ende bereiten. Er führt für diese Forderungen als Kronzeugen so unterschiedliche Persönlichkeiten wie Fritz Schumacher („Das erste, was wir verlangen müssen, ist ein neues, rechtliches Verhältnis zur Grundlage alles menschlichen Daseins, dem Grund und Boden. Nicht, daß wir ihn als Besitz, sondern daß wir ihn als Ware behandeln, wie jede andere Ware, hat für den Städtebau die unheilvollsten Folgen gehabt.“) und Konrad Adenauer („...Ich betrachte diese falsche Bodenpolitik als die Hauptquelle aller physischen und psychischen Entartungserscheinung, unter denen wir leiden. Die bodenreformerischen Fragen sind nach meiner Überzeugung Fragen der höchsten Sittlichkeit! Es nützt Ihnen alles nichts, was Sie sonst machen, wenn Sie nicht das Übel an der Wurzel fassen.“) an. Aber auch unter Erhalt des Eigentums gebe es, schreibt May, Möglichkeiten, modernen Städtebau zu verwirklichen, und führt dafür als Beispiele die „vorbildliche englische Bodenordnungsgesetzgebung“, den Wiederaufbau Rotterdams und den im Bremer Westen an. Wieder schließt May sein Plädoyer mit einem leidenschaftlichen Appell: „Sollte nicht in letzter Stunde unser Volk sich aufraffen, sich aus den Klauen der Parteipolitik frei zu machen und den übergeordneten Standpunkt zu beziehen, der alle Parteien Englands in dem Bestreben einte, eine Städtebaugesetzgebung zu schaffen, die es ermöglicht, die allgemein anerkannten Ziele moderner Stadtbauwissenschaft in die Tat umzusetzen, so werden kommende Generationen uns mit Recht den schweren Vorwurf machen, dass unser Volk bei einer ihm vom Schicksal gebotenen Chance versagte.“<sup>157</sup>

Ebenfalls in das Jahr 1957 fällt Mays Beitritt in die SPD. Noch im Juli des Jahres schreibt May, dass sein Herz zwar beim Sozialismus sei, er sich „aber nie entschließen konnte, sich in das mehr oder minder diktatorische Gefüge von Parteien einzuordnen“, da er seine „persönliche Freiheit der Meinungsäußerung in jeder Hinsicht wahren“ wollte<sup>158</sup>. Am 11.11.1957 tritt er der SPD bei und bezeichnet diesen Schritt selbst „als Formalität“, habe er doch „von den ersten Tagen (seiner) öffentlichen Tätigkeit in Frankfurt/M. an und schon vorher als Technischer Leiter der Stelle für Schlesische Flüchtlingsfürsorge (...) eine klare sozialistische Politik verfolgt (...)“.<sup>159</sup> Möglicherweise will sich May durch seine Parteimitgliedschaft für seine künftige Auftraggeberschaft empfehlen. Im Zuge des Regierungswechsels in Hamburg nach der Bürgerschaftswahl vom 10.11.1957 erwartet May offenbar einen großen Planungsauftrag, weshalb er beispielsweise

die Einladung zur Teilnahme an einem Wettbewerb ablehnt.<sup>160</sup> Die „sehr große Aufgabe“ in Hamburg, die Mays „Kräfte voll in Anspruch nehmen“ werde, kommt jedoch nicht zustande.

Die Mitgliedschaft in der SPD ist jedoch sicher nicht vergebens: Die Stadträte seiner nächsten Stationen Mainz, Bremerhaven und Wiesbaden verfügen alle über sozialdemokratische Mehrheiten.

Ebenfalls in das Jahr 1957 fällt Mays zweite Ehrendoktorwürde, die ihm von der Universität Freiburg verliehen wird, und seine Ernennung zum Honorarprofessor der Technischen Hochschule Darmstadt. Zuvor hat May stets damit kokettiert, keinen Professorentitel zu besitzen: Wird er als „Herr Professor“ angeredet, pflegt er eine elegant gedruckte Karte aus der Tasche zu ziehen, auf der man „Ich bin kein Professor“ lesen kann.<sup>161</sup> Wenn May einen Titel führt, ist es zumeist „Stadtrat a.D.“. Von jetzt an benutzt May den Titel „Prof. Dr.-Ing. e.h., Dr.-Phil. h.c.“.

May ist in Darmstadt Honorarprofessor. Er verfügt über keinen eigenen Lehrstuhl, sondern beschränkt sich darauf, ein- bis zweimal im Jahr zum so genannten „Städtebaulichen Colloquium“ einen Vortrag an der Hochschule zu halten. Die Vorträge spiegeln meist grundsätzliche Themen oder ein aktuelles Thema wider, dem sich May widmet. Am 22.11.1957 spricht er beispielsweise über „Die sozialen Grundlagen des heutigen Städtebaues“, am 16.05.1958 über „Entwicklung des Nachbarschaftsgedankens und des Satelliten“. Man kann deshalb nicht von einer Städtebaulehre sprechen, die May betreibt. Vielmehr trägt er dazu bei, das Spektrum der Lehre an der TH Darmstadt zu erweitern und den Studenten seine Erfahrungen nahe zu bringen. Einige der Studenten, die May in Darmstadt hören, werden später seine Mitarbeiter.

## 2.3 Projekte

### 2.3.1 Neue Vahr

Der Auftrag zur Planung der Neuen Vahr in Bremen fällt zeitlich mit dem Ausscheiden Mays aus der Planungsabteilung der Neuen Heimat zusammen.

Am 22.02.1956 beschließt die Bremer Bürgerschaft ihr „Gesetz zur Behebung der Wohnungsnot im Lande Bremen“, in dem sich das Land Bremen verpflichtet, den „Wohnungsbau durch staatliche Maßnahmen so zu fördern, dass innerhalb von vier Jahren jährlich 10.000 Wohnungen ...errichtet werden.“<sup>162</sup> Neben der Festlegung der absolut zu errichtenden Zahl von Wohnungen schlüsselt das Gesetz genau die Eigentumsformen und die Art der zu errichtenden Wohnungen auf. 7.000 der jährlich zu bauenden Wohnungen sind zu Richtsatzmieten in der von der Landesbehörde festgesetzten Höhe für Familien mit einem Familienbruttoeinkommen von bis zu 500 DM monatlich vorgesehen, 3.000 Wohnungen sollen für den Verkauf zur Verfügung stehen, allerdings mit einer Förderung, die die monatliche Belastung auch für die Bezieher niedriger Einkommen noch erträglich macht.<sup>163</sup>

Das Land Bremen betreibt mit dieser Maßnahme eine Politik, die der gleichzeitigen Wohnungspolitik der Bundesrepublik zuwider läuft. Am 17. Juni 1956 erlässt der Bundestag das Zweite Wohnungsbaugesetz, das die vorrangige Förderung von Eigentumsmaßnahmen bei allen Neubauten beinhaltet und statt der bis dahin gültigen „Richtsatzmiete“ die „Kostenmiete“ einführt, bei der Erhöhungen der Wohnungskosten zu höheren Belastungen für die Mieter führen. Während der Anteil der Sozialwohnungen an Neubauten in der Bundesrepublik auf etwa 50% sinkt, steigt er in Bremen für 1958 auf 85%.<sup>164</sup>

Da eine derartige große Anzahl Wohnungen, von denen die Gewoba, die Bremer Tochtergesellschaft, der Neuen Heimat, ungefähr 15.000 zu erbauen hofft, nicht auf Trümmergrundstücken mit ihren zeitraubenden Grundstücksverhandlungen und Enteignungsverfahren zu realisieren ist, bleibt nur die Stadterweiterung auf bisher unbebautem Gelände. Die Gewoba findet die notwendigen Grundstücke in unmittelbarer Nähe der Gartenstadt Vahr, beiderseits der Franz-Schütte-Allee.

Wie die Architektengruppe, die schließlich die Neue Vahr plant, zusammengestellt wird, ist nicht eindeutig geklärt. Der Oberbaudirektor Dr. Rosenberg bevorzugt wahrscheinlich die Beauftragung Bremer Architekten<sup>165</sup>, womit in erster Linie das Bremer Architekturbüro Säume und Hafemann in Frage kommt. Heinrich Plett schlägt vor, einen Architektenwettbewerb zu veranstalten<sup>166</sup>, Herbert Ritze, der Geschäftsführer der Gewoba, bringt Ernst May als Berater der Bremer Architekten ins Spiel, beschlossen wird schließlich, „die Herren Dr. Säume und Hafemann, sowie Dr. Reichow und Dr. May aufzufordern, in Arbeitsgemeinschaft einen Bebauungsplan zu entwerfen.“<sup>167</sup>

Auch der genaue Hergang der Planung lässt sich im Einzelnen nicht klären. May schlägt am 02.05.1956, noch vor der Aufsichtsratsitzung, in der May zum ersten Mal offiziell vorgeschlagen wird, dem Geschäftsführer der Gewoba, Herbert Ritze, vor, dass die Architekten Säume und Hafemann zunächst einen Lageplan mit den behördlichen Bindungen erstellen sollten, der danach besprochen und eventuell überarbeitet werden solle.<sup>168</sup> Diese ersten Festlegungen betreffen unter anderem die Lage der Franz-Schütte-Allee und ihre anbaufreie Führung durch die Siedlung, die Einrichtung zweier Fußgängerquerungen, die Lage der Erschließungsstraßen nach Westen, die maximale Entfernung der Siedlungsränder von den beabsichtigten Straßenbahnhaltepunkten, die Lage des Siedlungszentrums im geometrischen Mittelpunkt der Siedlung, die Lage des Gewerbegebiets, die Erhaltung der bestehenden Entwässerungsgräben, die Möglichkeit der Erweiterung des Siedlungsgeländes um das Gelände der Rennbahn, die Zahl der Schulen (5) und Kirchen (3). Weiterhin wird festgelegt, dass die Städtebauer bis zum Bebauungsplan zusammenarbeiten sollten.<sup>169</sup>

Offenbar fertigen May, Reichow und die Architekten Säume und Hafemann zunächst getrennt voneinander Entwürfe an, die sie dann einander vorstellen, um eine gemeinsame Planung zu erarbeiten. Mays erste Planungen lassen eine Unterteilung in drei Nachbarschaften erkennen. Eine Nachbarschaft befindet sich nördlich der Franz-Schütte-Allee, zwei befinden sich südlich. Haupteerschließungsstraßen werden überwiegend von Grünzügen begleitet. Jede Nachbarschaft soll ihr eigenes Zentrum erhalten. Das Nachbarschaftszentrum der dritten Nachbarschaft dient obendrein als übergeordnetes Gesamtzentrum. Die erkennbare Bebauung ist überwiegend in Reihen nord-süd-gerichteter Scheiben angeordnet, lediglich im Südteil folgt die Bebauung in einer lebendigen Anordnung einem Grünzug, der auf der Fläche der benachbarten Rennbahn liegt.<sup>170</sup>

Eine Besonderheit der ersten Planung Mays ist die Integration von vier für Gewerbe vorbehaltenen Flächen und langer Streifen von Schrebergärten, die das Baugebiet an drei Seiten von seiner Umgebung abschirmen. Eine zentrale Wasserfläche ist nicht vorhanden, jedoch weiten sich die in den Grünzügen geführten Wasserläufe örtlich zu kleineren Seen.

Reichow plant Fußgängerbrücken in rhythmischer Reihenfolge. Eine „halbierende Kehre“ 14-geschossiger Hochhäuser steckt die Grenzen des Baugebietes in etwa ab, schweißt es zu einer Einheit zusammen und soll die Alte Vahr noch einbeziehen. Die das Baugebiet trennende Franz-Schütte-Allee soll mittels Hochhäusern am Ostrand überbrückt werden. Ein künstlicher See, der durch die Anschüttung der Terrassen der Einfamilienhäuser entsteht, soll beiderseits der Franz-Schütte-Allee angelegt werden. Die Gebäudehöhen steigern sich von zwei über vier bis sechs hin zu 14 Geschossen; in der Umgebung von Kirchen sollen die Gebäude nur zwei Geschosse haben, um die Kirchen als soziale Zentren zur Geltung zu bringen.<sup>171</sup> Ein früher Plan Reichows lässt eine schleifenartige Erschließung gemäß Reichows „Organischem Städtebau“ erkennen, eine rhythmische Anordnung von Fußgängerbrücken, die die Franz-Schütte-Allee überqueren und eine Reihung von Nord-Süd-ausgerichteten Hochhausseiben, die teilweise mit einem weit ausgreifenden, jedoch schmalen Grünzug zusammenfallen. Eine Gliederung in Nachbarschaften ist nicht zu erkennen, auch hält sich Reichow wie auch May nicht an die vorgegebene Begrenzung des Planungsgebiets, sondern bezieht die Fläche der benachbarten Rennbahn mit ein. Ein nord-süd-gerichteter See liegt im westlichen Teil der Siedlung zu beiden Seiten der Franz-Schütte-Allee.

Im Plan vom 23.06.1956 der Architekten Säume und Hafemann sind bereits die wesentlichen Merkmale der späteren Planung erkennbar, so dass anzunehmen ist, dass sie entweder als maßgebliche Planverfasser gesehen werden können oder zu diesem Zeitpunkt die Federführung der Planung hatten. In einer Planungsbesprechung wird am 28.06.1956 die Planung von Säume und Hafemann als Grundlage der weiteren Planung bestimmt, und die Architekten aufgefordert, bis zum 20.07.1956 einen Bebauungsplan zu erarbeiten.

Die Planung ist in fünf Nachbarschaften mit jeweils einer Schule aufgeteilt, lediglich drei Brücken überspannen die Franz-Schütte-Allee, an der mittleren Brücke befindet sich das Zentrum der Siedlung mit einem Einkaufszentrum und einem Hochhaus auf sternförmigem Grundriss, östlich davon die zentrale Wasserfläche. Die Nachbarschaften bilden jeweils Felder mit sich wiederholenden Gebäudeanordnungen, beinahe die gesamte Siedlung ist von einem Ring reihenartig angeordneter Einfamilienhäuser umgeben. In einem weiteren Aktenvermerk hält May fest, warum dieser Entwurf ausgewählt wurde, und dass insbesondere die Planung Reichows von den anderen Architekten abgelehnt wurde. Ein weiteres Treffen der Architekten zur Überarbeitung der Planung wird bereits für den 04.07.1956 anberaumt.<sup>172</sup>

Am 03.08.1956 wird die Planung zum ersten Mal der Öffentlichkeit vorgestellt. Das Echo der Presse ist überwältigend und fast durchweg positiv.

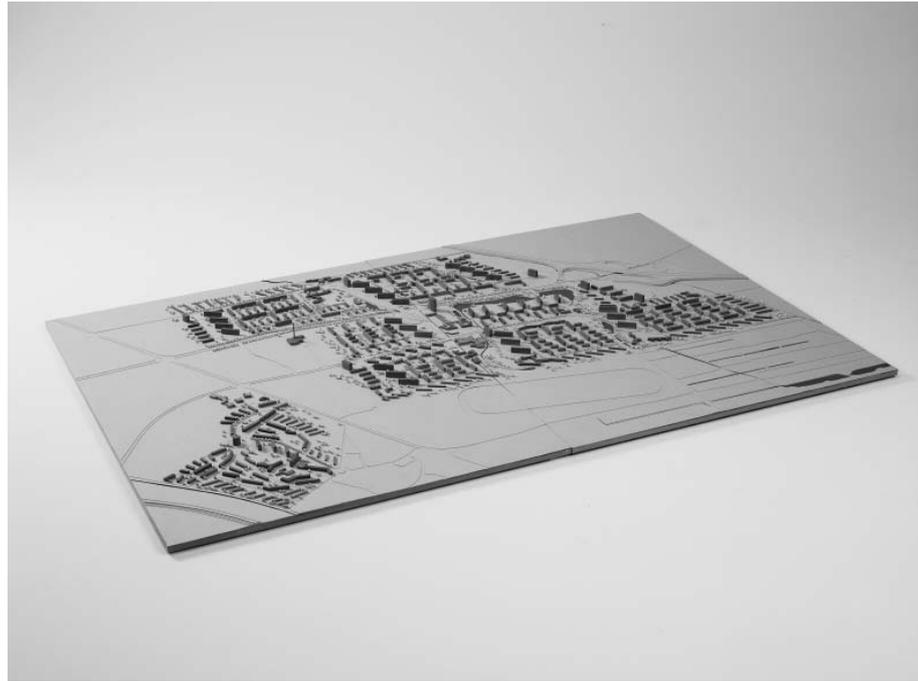
Als am 08.08.1956 die Stadt Karlsruhe May zur Teilnahme an dem prestigeträchtigen städtebaulichen Wettbewerb „Waldstadt Karlsruhe“ einlädt, sagt May schon wenig später ab „wegen Arbeitsüberlastung“.<sup>173</sup>

Als es wenig später an die Verteilung des Projekts unter den Architekten zur weiteren Bearbeitung geht, kommt es bald zum Streit. Die Architekten Säume und Hafemann reklamieren zunächst den gesamten Bereich südlich der Franz-Schütte-Allee einschließlich des zentralen Bereichs für sich. May wendet sich gegen diese „unfaire“ Behandlung und schlägt vor, die das „die Verteilung der Arbeit der einzelnen Architekten sich keineswegs genau an die Nachbarschaftsgrenzen zu halten brauche, da diese sowieso durch Planung gesichert seien und es – im Gegenteil – vielleicht wünschenswert erscheine, auch innerhalb einzelner Nachbarschaften verschiedene Kräfte arbeiten zu lassen.“<sup>174</sup>

Einigkeit über die Verteilung wird jedoch zunächst nicht erzielt. Die Auseinandersetzungen um die Ausarbeitung der Teilbereiche werden ein ständiger Quell von Streitigkeiten und Konflikten unter den Architekten bleiben.

Am 05.09.1956 teilen die Architekten schließlich die fünf Nachbarschaften untereinander auf. Jeder Architekt soll in je einer Nachbarschaft die Federführung erhalten, Säume und Hafemann also zwei, „und dazu – in Anbetracht ihrer Tätigkeit an Ort und Stelle – eine fünfte Nachbarschaft“<sup>175</sup> Dabei schlägt Dr. Säume vor, „dass in der Weise verfahren werden könnte, dass alle beteiligten gemeinsam an jeder Nachbarschaft mitwirken, also innerhalb der verschiedenen Nachbarschaften einzelne Teile von verschiedenen Architekten bearbeitet werden; ausserdem sollen alle Pläne aller Beteiligten von allen unterschrieben werden, um damit die Team-Arbeit zu dokumentieren.“<sup>176</sup> Ernst May soll für die 1. Nachbarschaft federführend sein, Hans-Bernhard Reichow für die 5. Nachbarschaft. Die übrigen Nachbarschaften werden von Säume und Hafemann geplant.<sup>177</sup> Die Einfamilienhäuser werden auf Wunsch der Gewoba von dem Bremer Architekten Wolfgang Bilau geplant, die Planer der neuen Vahr erhalten aber ein Recht, die „architektonische Übereinstimmung“ der Planung mit dem Gesamtprojekt zu überwachen. Mays Kritik an den Plänen Bielaus ist vernichtend: „Eine Besichtigung der Bielaus'schen Häuser in der Siedlung Vahr ergab, daß – abgesehen von der Möbelausstellung, die als abschreckendes Beispiel dienen sollte, wie man diese Häuser nicht einrichten kann – sie ästhetisch auch durch die Farbgebung keinerlei Belebung erfahren haben, sondern daß durch die Wahl von grau-schwarz-weißen Tönen die trostlose Stimmung eher verstärkt wurde. Durch eine gute Farbgebung hätte wenigstens äußerlich eine gewisse Belebung der stumpfsinnigen Typen stattfinden können. Da vereinbarungsgemäß die Farbgestaltung der Begutachtung

26. 22 Neue Vahr, Städtebauliches Modell.  
 27. 22 Neue Vahr, von May geplante Bauten.



28. 22 Neue Vahr, „Stelzenhäuser“ von Ernst May an der Bürgermeister-Reuter-Straße. Ansicht von Süden.  
 29. 22 Neue Vahr, Blick in die Bürgermeister-Reuter-Straße mit „Stelzenhäusern“ von Ernst May.  
 30. 22 Neue Vahr, 14-geschossiges Hochhaus von Ernst May an der Karl-Kautsky-Straße / Paul-Singer-Straße.



31. 22 Neue Vahr, Luftaufnahme der fertiggestellten Siedlung.  
 32. 22 Neue Vahr, Blick über den See nach Osten mit achtgeschossigen Zeilen von Ernst May an der Bürgermeister-Reuter-Straße.  
 33. 22 Neue Vahr, Blick von Westen auf das Zentrum an der Berliner Freiheit.  
 34. 22 Neue Vahr, Blick von Westen auf das Zentrum an der Berliner Freiheit.



der Architektengruppe unterliegt, schlage ich vor, daß vor weiterer Bemalung dieser Häuser das Farbprojekt gemeinsam besprochen wird. Das Renommee der beteiligten Architekten wird durch die Trostlosigkeit und Stumpfsinnigkeit dieser Reihenhäuser an sich schon auf das schwerste belastet und es dürfte im Interesse aller Beteiligten liegen, wenigstens durch entsprechende farbige Gestaltung das Wohnklima aufzuheitern.“<sup>178</sup> Weitere Reihenhäuser sind als Typenbauten der Hamburger Firma Behrens, Glogner & Co. geplant. Die Reihenhäuser erfreuen sich eines großen Interesses und sind schon lange vor ihrer Fertigstellung verkauft.<sup>179</sup>

Alle beteiligten Architekten legen einander am 31.10.1956 Vorschläge für die 1. Nachbarschaft vor, der Entwurf von May wird schließlich mit geringfügigen Änderungen angenommen. May soll auch Einfamilienhäuser in diesem Abschnitt bearbeiten.<sup>180</sup>

Der Bau der Neuen Vahr beginnt am 15.10.1956 mit dem Bau der Kanalisation und der Straßen. Die Baumaschinen sollen den Unterbau der Straßen nutzen, und nicht auf eigens angelegten Knüppeldämmen fahren, wie dies noch beim Bau der Gartenstadt Vahr die Regel gewesen ist. May wendet sich allerdings gegen eine allzu hohe Aufschüttung der Straßen, weil er einen negativen Einfluss auf die tiefer liegenden Grünräume befürchtet. Zudem hätte die hohe Lage der Straßen zur Folge, dass aufgrund der längeren Abwasserleitungen keine Bauten rechtwinklig oder schräg zur Straße hätte verlaufen können. Die Aufhöhung wird schließlich auf maximal 1,40 m über dem bestehenden Gelände begrenzt.<sup>181</sup>

Die wichtigste technische Innovation der Neuen Vahr besteht in der Beheizung der gesamten Siedlung mit Fernwärme, was bis dahin im Sozialwohnungsbau in diesem Maßstab noch nicht verwirklicht worden ist. Das Heizkraftwerk wird westlich der Neuen Vahr bei den Vahrer Kasernen errichtet.<sup>182</sup>

May legt besonderen Wert auf eine einheitliche Gestaltung der Siedlung, selbst wenn die Architekten unabhängig voneinander Teilbereiche ausarbeiten. So schlägt er beispielsweise vor, die Fensterdetails, die er in Bremerhaven-Grünhöfe angewendet hat, in der Neuen Vahr wiederum für alle Wohnbauten verbindlich zu machen<sup>183</sup>, oder alle Baupläne von allen Architekten gegenzeichnen zu lassen, was auch der Qualitätssicherung dienen soll und damit wohl gegen den Architekten Bielau gerichtet ist<sup>184</sup>. Die Gewoba nimmt den Vorschlag der einheitlichen Gestaltung auf und schlägt dem Vorsitzenden der Deputation für das Bauwesen vor, auch Verteilerkästen der Post, Telefonzellen, Wartehäuschen und Trafostationen in ihrer Gestaltung aufeinander abzustimmen.<sup>185</sup>

Weitere Planungsgrundsätze, die May für die Einfamilienhäuser in der Neuen Vahr verbindlich machen will, sind die Abtrennung der Terrassen voneinander, stets von links belichtete Küchen, die Ablehnung symmetrischer Grundrisse, und damit keine gespiegelten Typen oder Balkonpaare. Die Einzelhäuser sollen möglichst durch einen Streifen Verblendsteine optisch voneinander getrennt werden.<sup>186</sup> Die Ausbildung von Gesimsen, Traufen, Dachformen, Fensteranschlagen sind ständiges Thema der Korrespondenz zwischen den beteiligten Architekten.<sup>187</sup>

May äußert sich im Verlauf der Planung mehrfach kritisch über die Beiträge Reichows. Über ein Detailentwurf Reichows heißt es beispielsweise: „Es werden zwei Details besprochen, und zwar ein Detail für einen Vorschlag von Reichow, das darauf ausgeht, die Haupttür im Wohnzimmer, die aus drei Teilen besteht, so zurückzuklappen, daß die aufgeklappte Tür eine Loggia bildet. Dieser Vorschlag, der einem besonderen Fimmel von Reichow entspricht, ist im Detail so fehlerhaft dargestellt, daß Reichow gebeten wird, zunächst die Zeichnung richtigstellen zu lassen, ehe die Verwendung weiterdiskutiert wird.“<sup>188</sup> Es liegt nahe, anzunehmen, dass May und Reichow bei der Bearbeitung der Neuen Vahr eher distanziert miteinander umgehen und einander als Rivalen betrachten.

Nachdem die Planung der Nachbarschaften unter den einzelnen Architekten verteilt worden ist, bleibt noch der zentrale Bereich zwischen der ersten und der zweiten Nachbarschaft. Hier sind Verwaltung und Läden geplant, zunächst auch ein Theater, ein Kino oder ein Volkshaus mit größerem Saal, das May in dieser Siedlung für „unumgänglich“ hält.<sup>189</sup> Die Verwaltungsdienststellen sollen in den unteren Geschossen des zentralen Hochhauses angesiedelt werden.

May beabsichtigt, selbst dieses zentrale Hochhaus zu planen, und äußert diesen Wunsch bereits im August 1957 gegenüber der Gewoba.<sup>190</sup> Aber erst am Ende des Jahres 1957 rückt die Gestaltung des Siedlungszentrums in den Mittelpunkt des Interesses. Das Vorgehen, das bei der Gesamtplanung erprobt worden ist, wiederholt sich: Alle beteiligten Architekten reichen Vorschläge ein, die von den Architekten Säume und Hafemann einheitlich dargestellt und in einer Besprechung bei der Gewoba miteinander verglichen werden. Der Hauptunterschied in den Planungen besteht zunächst darin, dass Säume und Hafemann den Zentralplatz nach Süden hin zur Kurt-Schumacher-Allee durch eine Ladenbebauung abriegeln, während May und Reichow auf unterschiedliche Weise eine Blickbeziehung vorsehen.<sup>191</sup> Am 16.01.1958 entwickeln die Architekten gemeinsam einen Kompromissvorschlag, der von den Architekten Säume und Hafemann ausgearbeitet werden soll.<sup>192</sup> Nach längeren Debatten legen sich die Architekten in einer Sitzung am 22.01.1958 fest: Das Plateau, um das die Haupteingangsläden gruppiert werden, soll ungefähr 1,20 m über das umliegende Gelände hinausgehoben werden und die zu beiden Seiten dieses Plateaus aufgereihten Läden sollen im Untergeschoß von außen zugängliche Lagerräume erhalten. Die Läden dieser Serie sollen mit innerem Mezzanin ausgestattet werden, also mit einem inneren Obergeschoß, das mittels Treppe zugänglich ist. Hierdurch wird ermöglicht, daß auf relativ schmaler Front eine große Ladenfläche erzielt wird, wobei für die Fläche des Mezzanin-Geschosses sowohl als Lager wie auch für Büro Zwecke ausgenutzt werden kann. Auf gleichem Niveau soll dann eine Gangstraße zum Hochhaus führen, die an ihrer Westseite ebenfalls mit Läden flankiert ist. Im Gegensatz zur ersten Gruppe soll diese kein unteres Lagergeschoß erhalten, sondern offene oder geschlossene Garagen. Von dieser Ladenstraße aus soll man dank ihrer Erhöhung über den großen Platz einen reizvollen Ausblick auf den See haben. Reichow schlägt vor, den Zugang zur ersten Ladenplattform mittels Rampen zu lösen, insbesondere, damit Kinderwagen hinauffahren können. Anschließend an die erste Ladengruppe soll östlich ein umbauter Hof mit einem Warenhaus eingerichtet werden. Ein Kino ist zunächst westlich von der Aufgangplattform geplant. Als Reserve für weiteren Ladenraum sollen drei bis vier freistehende Ladenpavillons an der Ostseite des großen Platzes am See geplant werden. Der Vielzweckbau am Nordrand des Platzes soll so weit nach Norden geschoben werden, daß zwischen ihm und der Franz-Schütte-Allee nur ein minimaler Platz verbleibt und der Durchblick zum See möglichst offen gehalten wird. Ein kleines Seerestaurant soll sich dann an das Nordwestufer des Sees anschmiegen. Der große Platz soll mit Platten ausgelegt werden, so daß dort an Markttagen die Verkaufstände aufgeschlagen werden können.<sup>193</sup> Nach einer Besprechung bei der Gewoba am 30.01.1958, in der die Planung nochmals verändert wird, verteilen die Architekten die Planungsaufgaben untereinander. Die Architekten Säume und Hafemann sollen die v-artige Ladengruppe mit der Plattform dazwischen bauen, May eine Verbindungsgruppe mit Läden und ein Restaurant, Reichow soll ein Kino und die Kioske errichten. Das Gemeinschaftshaus und das Hochhaus, auf dessen Errichtung sowohl Säume und Hafemann als auch May Anspruch erhoben, bleibt zunächst ausgeklammert.<sup>194</sup>

Als einige Bauten in der 4. Nachbarschaft, die zuvor von Reichow und May geplant werden sollen, an Säume und Hafemann gehen, um einen schnelleren Bauablauf zu gewährleisten, macht May nochmals, diesmal als Ausgleich, seinen Anspruch auf die Planung des zentralen Hochhauses geltend.<sup>195</sup> Als Reaktion erteilt die Gewoba May umgehend den Auftrag zur Planung des Ladenzentrums, jedoch ohne das erhoffte Hochhaus, und erteilt May auch wieder den Auftrag für die zuvor entzogenen Bauten in der 4. Nachbarschaft.<sup>196</sup> May kritisiert die bisherige Planung des zentralen Bereichs durch Säume und Hafemann abermals heftig und überarbeitet jetzt nochmals die Planung gemeinsam mit Reichow.<sup>197</sup>

Die Gewoba ist die taktischen Manöver ihrer Architekten offenbar leid. Am 28.04.1958 erbittet sie von den Architekten bis zum 10.05.1958 ultimatив die Mitteilung, wer das zentrale Hochhaus planen wird.<sup>198</sup> May schlägt am 09.05.1958 vor, da alle Architekten an der Gestaltung des Zentralplatzes beteiligt seien, dass das Los darüber entscheiden solle, wer das Hochhaus bauen solle.<sup>199</sup>

Zu dieser extremen Maßnahme kommt es jedoch nicht. Am 13.06.1958 reist Alvar Aalto nach Hamburg, wo für ihn im Hotel „Vier Jahreszeiten“ für zwei Tage ein Zimmer reserviert worden ist, und bereits am 14.06.1958 wird der Presse gemeldet, dass das

zentrale Hochhaus in der Neuen Vahr von Alvar Aalto gebaut wird.<sup>200</sup> Zum Ausgleich bekommt May von der Gewoba den Auftrag, die zwölfgeschossigen Hochhäuser in der inzwischen weitgehend fertiggestellten Siedlung Grünhöfe in Bremerhaven zu planen, von denen schließlich eines errichtet wird. Für diese Planung verzichtet May übrigens auf sein Honorar.<sup>201</sup>

Wer Alvar Aalto für die Planung des Hochhauses in der Neuen Vahr vorgeschlagen hat, ist nicht bekannt. Aalto ist in Deutschland durch die Planung eines Wohnblocks im Berliner Hansaviertel bekannt geworden, das im Rahmen der Interbau im Jahr 1957 gebaut wird. May, der die Architektur Finnlands sehr schätzt und mit Aalto gut bekannt ist, befürwortet die Beauftragung sicherlich.

Die gemeinsame Planung des zentralen Bereichs schreitet unterdessen voran, sodass im August die beteiligten Architekten die Planung miteinander abstimmen.

May plant, wie zuvor vereinbart, eine Ladenzeile und die Verbindung zum Hochhaus von Alvar Aalto, Reichow plant ein Ärztehaus, das mit seinen sechs Geschossen einen Höhenakzent an der Kurt-Schumacher-Allee setzt, während die Architekten Säume und Hafemann die übrigen Ladenbauten planen. Der Hamburger Architekt Glüer soll das Kino planen, das schließlich aber nicht errichtet wird.<sup>202</sup>

In diese Zeit fällt auch die erste Welle der Kritik an der Planung der Neuen Vahr. Am 30.08.1958 organisiert die „Aufbaugemeinschaft“ eine Busrundfahrt für die Vertreter von Bürgervereinen durch verschiedene Wiederaufbau- und Neubaugebiete Bremens. Im „Weser-Kurier“ und den „Bremer Nachrichten“ liest man kurz darauf die Einschätzung der Neuen Vahr als „deprimierende Wohnmaschinen“. Die Neue Vahr solle ehrlicher Weise „Bremer Sing-Sing“ heißen, sie sei ein „Meisterstück der Ideen- und Geschmacklosigkeit“.<sup>203</sup>

Die Neue Vahr wird auch später immer wieder Anlass zur Kritik geben. May wehrt sich energisch. Als in der Zeitschrift „detail“ Kritik geäußert wird, schreibt May an den Baudirektor Rosenberg: „...wir sollten alle das inzwischen zur Mode gewordene Naserümpfen über die Neue Vahr nicht so ohne Reaktion weiter hinnehmen.“<sup>204</sup>

Intern gehen die Architekten durchaus mit der Ausführung der Neuen Vahr kritisch ins Gericht, wenngleich es dabei eher um die Qualität der Ausführung als um die städtebauliche Qualität geht.<sup>205</sup>

Die Neue Vahr wird im August 1961 offiziell fertig gestellt.

Das Farbkonzept in der Neuen Vahr wird von dem Maler Hans-Albrecht Schilling erarbeitet, dem die Gewoba und die Architekten die farbige Außengestaltung übertragen haben, nachdem er bereits das Farbkonzept der Gartenstadt Vahr erarbeitet hat.<sup>206</sup> Schilling hat bereits zuvor mit May zusammengearbeitet und wird von den Architekten gemeinsam vorgeschlagen.<sup>207</sup>

Schilling betrachtet die Farbe als „ein wichtiges Mittel, um die innere Ordnung einer solchen Großsiedlung übersehbar zu machen, sie zu versinnlichen. Die Farbe hat also eine entscheidende geistige Bedeutung (Goethe sprach hier von ihrer „sittlichen Wirkung“) für die Ordnung unserer städtebaulichen Großplanungen.“<sup>208</sup> Daneben verwendet Schilling die Farbe, und dabei vor allem den Tonwert, zur „Verdeutlichung des „plastischen Gefüges“ der Bauwerke.

Bei der Neuen Vahr sollen mit Hilfe der Farbe die Nachbarschaften farblich gegliedert und „als ein einheitliches Ganzes in Spannung und Harmonie gleichsam „symphonisch“<sup>209</sup> geordnet werden. Durch die abwechselnde und kontrastierende Verwendung von warmen und kalten Farbtönen sollte ein bewegtes und gegliedertes kontrapunktisches Geschehen, eine „bewegte Ordnung“<sup>210</sup> entstehen.

Schilling erprobt die Farbwirkung innerhalb der Nachbarschaften anhand eines Modells im Maßstab 1:500 und entwickelt ein Farbschema, das die städtebauliche Ordnung betonen und ablesbar machen soll. May schreibt über die erste Besichtigung des Modells durch die Architekten: „(...) Es basiert auf dem Gedanken, auf relativ neutralen Grundtönen weiß, grau, braun, mit einzelnen schwarzen Pointen farbige Bauten abzuheben, die gruppenweise geordnet

sind. Hierbei ist das Gesamtschema auf die Farben Terrakottarot, Bayrischblau und Lindenblütengelb abgestellt. Säume, Hafemann und ich fanden die Farbgebung ausgezeichnet, allerdings mit kleinen Änderungen, die dem Maler Schilling unmittelbar angegeben wurden. Reichow dagegen wollte eine wesentlich buntere Behandlung haben. Es wurde dann beschlossen, um Reichow entgegenzukommen, in einem kleinen Abschnitt, in dem seine Typen zur Errichtung kommen, das Bayrischblau durch ein kaltes Grün zu ersetzen. Im übrigen soll aber die Farbgebung unverändert bleiben. Es wird weiter beschlossen, daß bei Ansetzen der Farbproben an Ort und Stelle die für die Typen zuständigen Architekten zugezogen werden, um die Farbgebung noch beeinflussen zu können“.<sup>211</sup> Später erklärt Schilling, dass die Farbigkeit bewusst „proletarisch“ sein sollte, deren direkte, bunte und heitere Präsenz den Optimismus einer neuentstandenen und immer stärker werdenden Arbeiterbewegung nach dem Krieg habe demonstrieren sollen.<sup>212</sup>

Dennoch gibt die Ausführung der Malerarbeiten Anlass zur Kritik. May fordert seine Partner auf, die Farbgebung der in der 1. Nachbarschaft fertig gestellten Bauten zu überprüfen und zu korrigieren, und teilt daraufhin der Gewoba mit, dass die Farbgebung von der 2. Nachbarschaft an verändert werde.<sup>213</sup> Die Gewoba ihrerseits drängt darauf, angesichts der rasch verbleichenden blauen Farbflecken kein Blau mehr an nicht erreichbaren Stellen anzuwenden.<sup>214</sup>

### 2.3.2 Berlin-Fennpfuhl

Die Initiative zu einem gesamtdeutschen Wettbewerb geht von Ost-Berliner Architekten aus und spiegelt den Wunsch wider, eine fachliche Diskussion zwischen Ost und West über Fragen des Städtebaus in Gang zu bringen. Ihm voraus gehen einige vorsichtige Annäherungsversuche:

Im Frühjahr 1956 besuchen Kurt Liebknecht und Richard Paulick Hamburg und veröffentlichen ihre Eindrücke in der Zeitschrift „Deutsche Architektur“<sup>215</sup>, im Juli 1956 erfolgt eine Einladung Henselmans zu einem Vortrag nach Hamburg, wo Otto Gühlk und Hermann Henselmann zum ersten Mal über die Möglichkeit eines gemeinsamen Wettbewerbs sprechen.

Offenbar erkennt Henselmann, dass die Gelegenheit günstig ist und er die Initiative in die Hand nehmen muss, und bereitet in kurzer Zeit den Wettbewerb vor.

Im Bezirk Lichtenberg wird ein weitgehend gärtnerisch genutztes Gelände rund um den kleinen See Fennpfuhl als Wettbewerbsgebiet ausgewählt.

Der Beschluß des Rats des Bezirks Lichtenberg zur Durchführung des Wettbewerbs wird am 12.9.1956 in der Presse bekanntgegeben. Die Berliner Zeitung schreibt dazu am 12.09.1956: „Architekten aus Gesamtdeutschland geben Lichtenberg ein neues Gesicht. Sechs Architekten aus der Bundesrepublik und sechs Architekten aus der DDR beteiligen sich an einem Ideenwettbewerb zur Gestaltung eines Wohngebietes mit 4.400 Wohnungen in Berlin-Lichtenberg.“<sup>216</sup>

Das 73,5 ha große Gelände um den Fennpfuhl soll in 4 Wohnkomplexe, die je 600 bis 1.450 Wohnungen enthalten, gegliedert werden. Zum Bauprogramm gehören neben den Wohnungen die notwendigen öffentlichen Einrichtungen wie Kindergärten, Kinderkrippen, Schulen, Läden, Gaststätten, Feierabendheim, Bücherei, Apotheke, Ambulatorium und Poliklinik. Auch der voraussichtliche Baubeginn steht schon fest: Im Jahr 1959 soll mit dem Bau begonnen werden.

Das paritätisch besetzte Preisgericht wird von Henselmann gezielt ausgesucht: Er selbst ist nicht nur „Chefarchitekt“, sondern auch seit dem 16.5.1956 Vorsitzender des beim Magistrat gebildeten „Beirats für Architektur“, Edmund Collein seit dem 17.3.1955 Vorsitzender des „Beirats für Bauwesen“ beim Ministerrat der DDR und Werner Hebebrand nicht nur Oberbaudirektor von Hamburg, er bildet auch zusammen mit seinen Kollegen Rudolf Hillebrecht aus Hannover und Herbert Jensen aus Kiel den Ende 1955 beim Senat von Berlin (West) gebildeten „vorbereitenden Ausschuß für die Gesamtaufgabe Berlin“.

Auch die Liste der um Mitarbeit gebetenen Architekten setzt sich streng paritätisch zusammen. Sie wird von ursprünglich 12 auf 16 Architekten erweitert, von denen jeweils 3 aus den beiden Teilen Berlins 5 aus der DDR und 5 aus Harnburg kommen. Die Liste der

eingeladenen Architekten wird in der „Bauwelt“ vom 27.10.1956 veröffentlicht und umfaßt aus Ost-Berlin: Hopp, Leucht und Selmanagic, aus der DDR: Bräuer, Englberger Funk, Öhme und Reuter. Aus West-Berlin nehmen Ebert, v. Möllendorf und Huneke, aus der Bundesrepublik Gühlk, May, Reichow, Sprotte und Neve teil. Da zwei der Hamburger Architekten (Sprotte und Neve) als Team arbeiten, wird nachträglich noch ein weiterer Architekt aus dem Westen eingeladen: der Senatsbaudirektor Ludwig Lemmer.<sup>217</sup>

Die Ausschreibungsbedingungen, die auch in den „Neue Heimat Monatsheften“ 11/1956 ausführlich vorgestellt wurden,<sup>218</sup> sehen für das Gebiet eine Wohndichte von 400 E/ha (Einwohner/Hektar) vor. Die Wohnungen sollen sich zu 35% aus Drei- und Vierzimmer-, zu 55% aus Zweizimmer- und zu 10% aus Einzimmerwohnungen zusammensetzen und nach den Typenangaben für den industriellen Wohnungsbau in vorwiegend 4geschossiger Bebauung untergebracht sein. Jeder der 4 Wohnkomplexe soll ein eigenes Zentrum, das ganze Wohngebiet ein übergeordnetes Zentrum für das öffentliche Leben erhalten, zu denen genaue Angaben gemacht werden. Das Programm kann jedoch auch durch Anlagen oder Baulichkeiten erweitert werden, „wenn die städtebauliche Idee dies erforderlich macht“.<sup>219</sup>

May bearbeitet den Wettbewerb gemeinsam mit Jürgen Baumbach als Mitarbeiter. Karl-August Orf übernimmt die Grünplanung.

Zur seiner städtebaulichen Grundidee schreibt May: „Dem Werktätigen soll in seiner Wohnung ein Ausgleich gegen Hast und Lärm des Alltags geschaffen werden. Es genügt nicht, gut organisierte, wirtschaftliche, einwandfrei belichtete und belüftete Wohnungen zu bauen, sondern es muß erstrebt werden, den gesamten Wohnbezirk in eine Stadtlandschaft zu verwandeln, die die zentrale Grünfläche durch ein System von Verästelungen bis an die einzelne Wohnung heranführt. Diese Adern dienen den Bewohnern als landschaftlich reizvolle Zubringer zu dem Netz der Folgeeinrichtungen, das die Wohnsiedlung erst zu einem sozialen Organismus zusammenschweißt.“

Das Bezirkszentrum bildet den Schwerpunkt des Planungsgebietes in unmittelbarer Anlehnung an die Zentralgrünfläche. Ein zehnstöckiges Hochhaus, das im Erdgeschoß den Gesamtinteressen dienende Verwaltungen vorsieht, in den oberen Geschossen Klein-Wohnungen, bildet den optischen Mittelpunkt dieses Zentrums. Um einen zentralen Parkplatz sind Kino, Klubhaus mit Sondersitzungszimmern und Büfett, Bibliotheksbau mit Ausstellungsraum sowie Einzelläden und ein Kaufhaus gruppiert. Zwischen Klubhaus und Bibliothek ist ein Ruhehof eingerichtet. Von hier aus ist das Jugendheim zugänglich gemacht, dessen sämtliche Zimmer nach Süden gerichtet sind. Im Untergeschoß sollen Bastelräume zur Förderung der handwerklichen Tätigkeit der Jugend vorgesehen werden. Die Bewohner des Wohnkomplexes 2 erreichen dieses Zentrum gefahrenfrei durch eine Überführung der Röderstraße an dieser Stelle.<sup>220</sup>

Zum Verkehr heißt es: „Dem obigen Ziele gemäß mußte jeglicher Durchgangsverkehr von dem Wohnbezirk ferngehalten werden. Wie aus dem beigefügten Lageplan ersichtlich, durchschneidet augenblicklich eine Straße diagonal von Westen nach Osten das Gelände (Röderstraße)<sup>221</sup>. Diese wurde für den Durchgangsverkehr gesperrt und statt dessen der gesamte Zubringerverkehr zu dem östlich des Siedlungsgeländes gelegenen Industriegelände auf die am Rande des Lageplanes gezeichnete, von Norden nach Süden verlaufende Straße durch Umgehungen mittels der vorhandenen Tangentialstraßen abgeleitet.“

Die vorgenannte Diagonalstraße, die für Lkw-Verkehr radikal gesperrt wird, erhält ausschließlich die Funktion einer Wohnverkehrs-Sammelstraße 1. Ordnung, die die Bewohner des Bezirkes mittels elektrischer Straßenbahn oder individueller Verkehrsmittel an ihre Arbeitsplätze befördert.

Die parallel zu dieser Diagonalstraße nördlich der Bahn verlaufende Randstraße wird vor ihrer Kreuzung mit der in nordsüdlicher Richtung zum Bahnhof geführten Straße durch eine Kehre abgefangen, um Durchgangsverkehr zu vermeiden. Jedoch wurde eine Pflastersteinverbindung an dieser Stelle vorgesehen, die ausschließlich für öffentliche Versorgungsfahrzeuge reserviert bleibt.

Die Verkehrserschließung der in Gruppen zusammengefaßten Wohnblocks geschieht mittels Sackgassen von relativ geringer Länge mit Kehren am Ende. Hierdurch wird erreicht, daß die große Mehrzahl

aller Wohnungen in ruhiger Lage abseits des Verkehrs angeordnet werden kann. Ein weiterer Vorteil dieser Erschließungsart ist der durch dieses System bedingte geringe Aufwand an befestigten Straßen.

Gänzlich losgelöst von dem vorherbeschriebenen Verkehrsgerippe sind innerhalb des Grünnetzes Wanderwege eingeplant, die nicht nur Erholungszwecken dienen, sondern – wie bereits angedeutet – auch eine gefahrenfreie Verbindung mit den sozialen Folgebauten sichern.

Die gefahrenreiche Einmündung der Diagonalstraße in die den Nordrand des Siedlungsgeländes entlanglaufende Leninallee<sup>222</sup>, ist durch Abbiegung dieser Straße vor ihrer Einmündung in eine einfache Kreuzung mit Ringverkehr und Ampelsteuerung umgewandelt. Die gleiche Anordnung wurde für die westlich dieses Knotenpunktes gelegene Kreuzung über die Leninallee vorgesehen, wobei die Ampelsysteme beider Kreuzungen wegen ihres relativ geringen Abstandes voneinander synchronisiert werden sollen.<sup>223</sup>

Zum Wohnungsbau schreibt May: „Die Gestaltung der Wohnblocks erfolgte mit Rücksicht auf die zeitgemäße fabrikatorische Erstellung der Bauten. Jede Baugruppe kann in wirtschaftlicher Weise mittels Kranbahn erschlossen werden (siehe Blatt „Wohngruppe“). Im Interesse der Erzielung räumlicher Spannung wurden die Baukörper in drei-, fünf- und zehnstöckiger Bauweise geplant, wobei die Hochbauten an den Rändern des Bezirks konzentriert wurden.“

Sämtliche Wohnungen sind günstig belichtet und belüftet.

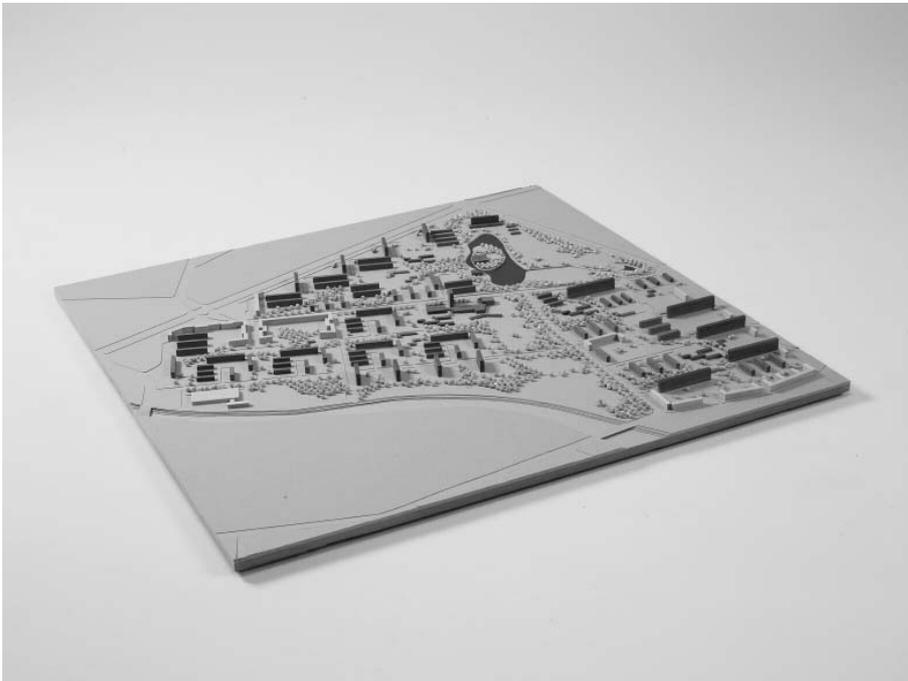
Bezüglich der Bautechnik wird vorgeschlagen, Gasbetonplatten mit wasserdichter Außenseite zu verwenden und auf Außenputz gänzlich zu verzichten. Hierdurch werden nicht nur sehr beträchtliche Ersparnisse erzielt, sondern es wird zugleich durch den sichtbaren Fugenschnitt eine maßstabbildende Oberflächengliederung erreicht. Im Interesse der Erleichterung der Hauswirtschaft sollen alle Bauten mit fünf und mehr Geschossen mit Müllabwurf ausgestattet werden. Außerdem sollen durch Massenfertigung verbilligte Kombinationsküchen eingebaut werden. Insgesamt werden bei einer Wohndichte von durchschnittlich 260/Kopf pro Hektar 4.400 Wohnungen größtenteils als Grundlage betrachtet (...). Die Bauten sind vorwiegend drei- und fünfgeschossig. An den begrenzenden Randstraßen wurde eine Anzahl von achtstöckigen Wohnblocks vorgesehen.<sup>224</sup>

Über die Grünflächen schließlich heißt es: „Die vorhandene Teichgruppe des Fennpfuhls, die noch durch verbindende Arme reizvoller gestaltet werden soll, bildet den landschaftlichen Kernpunkt des Grünflächensystems. Die bei der Vertiefung und Erweiterung dieser Gewässer anfallenden Erdmassen werden der landschaftsgärtnerischen Formung der großen Anger- und Parkflächen zugute kommen. Sowohl innerhalb des Grünstreifens längs des Planeinschnittes wie auch in dem Erholungspark nördlich der Röderstraße wurden Kleingärten eingeplant. Da diese Kleingärten somit einen Teil des Gemeinschaftsgrüns darstellen, ist durch Typisierung der Lauben und Organisation der formbildenden Gartenelemente dafür Sorge zu tragen, daß ein erfreuliches Gesamtbild entsteht.“<sup>225</sup>

Die Abgabe des Wettbewerbs soll zunächst am 15.12.1956 sein, er wird aber auf Antrag Mays, der parallel am Wettbewerb für die Essener Margarethenhöhe arbeitet, auf den 27.1.1957, dann schließlich nochmals auf den 28.2.1957 verschoben.<sup>226</sup> Inzwischen sind durch die Niederschlagung des Ungarnaufstands die politischen Randbedingungen des hoffnungsvoll begonnenen Wettbewerbs stark beeinträchtigt worden. Otto Gühlk tritt jedoch dafür ein, dass die westdeutschen Architekten ihre Teilnahme nicht doch noch absagen.<sup>227</sup>

Im Nachlass May finden sich Schriftstücke, die belegen, mit welchen praktischen Schwierigkeiten sich die westdeutschen Architekten bei der Versendung ihrer Arbeiten nach Ost-Berlin konfrontiert sehen. Schließlich werden alle Arbeiten aus Hamburg gemeinsam nach West-Berlin verschickt, dort abgeholt und von einem Boten in den Ostsektor gebracht.

Am 16.3.1957 treffen die Preisrichter ihre Entscheidung. Ernst May erhält den ersten Preis, Otto Englberger (Weimar) den zweiten, Georg Funk (Dresden) den dritten. Dazu kommen drei Ankäufe der Arbeiten von Kurt Leucht (Berlin/DDR), von Herbert Sprotte und Peter Neve (Hamburg) und Hellmuth Bräuer (Dresden).



35. 27 Wettbewerb Am Fennpfuhl, Städtebauliches Modell.

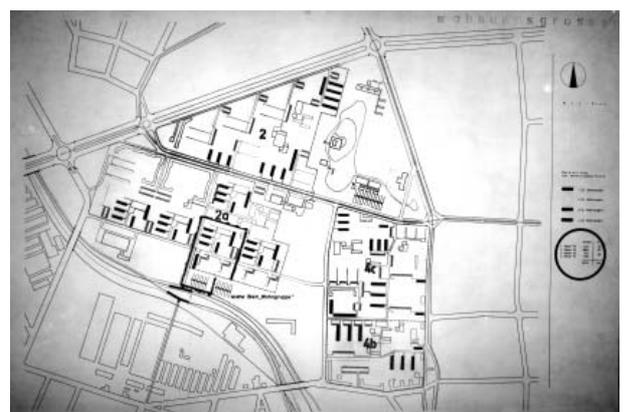
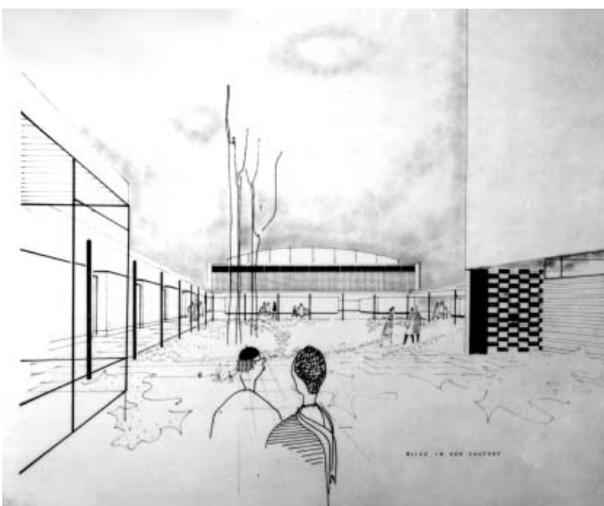
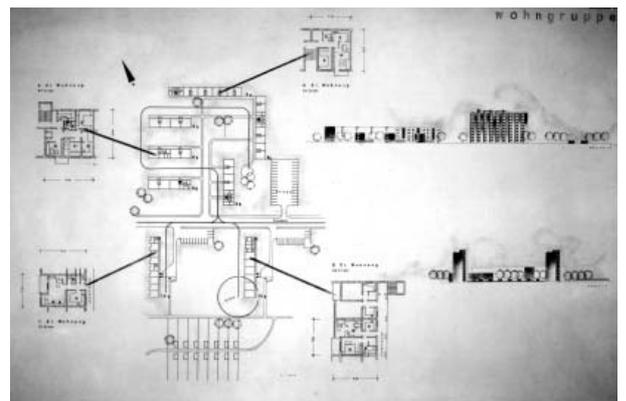


36. Bericht über den Wettbewerb Umgebung Fennpfuhl in der Ost-Berliner Zeitschrift Neue Berliner Illustrierte.

37. 27 Wettbewerb Umgebung Fennpfuhl, Perspektivskizze des Zentrums.

38. 27 Wettbewerb Umgebung Fennpfuhl, Plan einer Wohngruppe mit Grundrissen, Ansichten und Eintragung der Kranbahntrasse.

39. 27 Wettbewerb Umgebung Fennpfuhl, Lageplan.



Im Preisgerichtsurteil heißt es über Mays Entwurf: „Dieser Entwurf zeigt eine überlegene Lösung. Der Vorschlag, den Durchgangsverkehr in die Naht zwischen Industrie- und Wohngebiet zu legen, ist richtig und wird begrüßt. Der städtebauliche Aufbau des gesamten Gebiets überzeugt durch die klare räumliche Gliederung mit wenigen Elementen. Es ist dabei nicht zu einem Schematismus gekommen. Der Grünzug kommt zur vollen Wirkung durch die Einbindung des Fennpfuhles in den landschaftlichen Erlebnisraum. Die einzelnen Wohnbezirke führen ihr eigenes Grün sehr gut an diesen Grünzug heran. Das Wohnbezirkszentrum wird in das baukörperliche Spiel gut einbezogen, wobei die hervorragende städtebauliche und architektonische Wirkung mit begrenztem baulichen Aufwand erreicht wird. Die Wohnkomplexe und ihre innere Erschließung sind funktionell und in der Gestaltung gut gelöst. Zu begrüßen ist, daß auch die gesellschaftlichen Einrichtungen typisiert sind. Weite Wege zu den Garagen sind vermieden worden, obwohl sie im allgemeinen so angelegt sind, daß sie das Wohnen nicht stören. Der Vorschlag, das Krankenhaus in den Grünzug zu legen, erscheint günstiger als der bisherige Standortvorschlag. Die prozentualen Anteile für mehrgeschossige Gebäude sind eingehalten. Industrielle Baumethoden können angewandt werden. Die Wirtschaftlichkeit ist durch die klaren Baukörper und das prozentuale Verhältnis der fünfgeschossigen Häuser gegeben. Hiergegen bestehen keine Bedenken (fünf Geschosse), da Fernheizung für die ganze Anlage vorgesehen ist.“<sup>228</sup>

Das Presseecho zu dem Wettbewerb ist groß, in Ost wie West.<sup>229</sup> Zunächst überwiegt das Lob für den überlegenen Entwurf. Schon bald allerdings wird das Projekt politisch instrumentalisiert. Die ausgezeichneten Arbeiten werden im Juli 1957 in der Zeitschrift „Deutsche Architektur“ als Grundlage für eine Aussprache, die im Oktober auf dem 3. Bundeskongreß des BDA stattfinden soll, veröffentlicht. Architekten und Leser wurden aufgefordert, Beiträge einzusenden, damit eine möglichst vielseitige Diskussion über die Probleme des sozialistischen Städtebaues und seine Abgrenzung gegenüber dem Städtebau in den kapitalistischen Ländern gewährleistet ist.<sup>230</sup>

In einem „Sind wir auf dem richtigen Wege?“ betitelten Beitrag diskutierte Prof. Franz Reuter in der Zeitschrift „Deutsche Architektur“ die erstplazierten Entwürfe und fand dabei auch deutliche Kritik am Entwurf Ernst Mays, die in der Feststellung gipfelte: „Die zu starke Auflösung der Wohnkomplexe in Wohngruppen jedoch und die Verlagerung des gestalterischen Schwergewichts in die Wohngruppen werden auch die gesellschaftliche Bedeutung des Wohnkomplexes herabsetzen.“<sup>231</sup> Insgesamt sei der drittplazierte Entwurf von Prof. Funk der Arbeit Mays vorzuziehen.

Sowohl die Tatsache der Beteiligung westlicher Architekten, als auch das fachliche Wettbewerbsergebnis werden in den folgenden Monaten kontrovers diskutiert. Gleichzeitig wird in Berlin (West) die Interbau und die Ausstellung „Die Stadt von Morgen“ veranstaltet. Bei der Ausstellung wird auch ein Beitrag Mays gezeigt. Bedeutender noch ist aber die gleichzeitige Auslobung des Wettbewerbs „Hauptstadt Berlin“, bei dem zwar das Zentrum Ost-Berlins zum Wettbewerbsgebiet gehört, ostdeutsche und Ost-Berliner Architekten jedoch von der Teilnahme ausgeschlossen sind. Ernst May nimmt an diesem Wettbewerb nicht teil, auch weil er die Umstände des Wettbewerbs von vorneherein ablehnt.<sup>232</sup>

In einem Beitrag für die Zeitschrift „Deutsche Architektur“ von Hans Schmidt, spiegelt sich die aufkommende kritische Distanz zur Arbeit Mays und dem gesamtdeutschen Wettbewerb als solchen wider. Der Schweizer Architekt, der wie May ein Mitglied der CIAM gewesen war, sich 1930 der Brigade May in der Sowjetunion angeschlossen hatte, Anfang 1956 zum Hauptarchitekten am Institut für Typung des Ministeriums für Aufbau berufen worden war und der eine freundschaftliche Korrespondenz mit May führte, schreibt: „ (...) Da, wo wir den nächsten Schritt zum sozialistischen Städtebau in künstlerischer, architektonischer Beziehung erwarten müßten, bleibt Ernst May - wie übrigens der ganze Lichtenberger Wettbewerb - an der Eingangsschwelle stehen.“<sup>233</sup>

Zunächst hat May noch die vage Hoffnung, dass sein Projekt doch noch zur Realisierung kommen könne. Schon wenige Monate später überwiegt angesichts der stark ideologisch geprägten Debatten die Skepsis. So schreibt er am 10.08.1957 an Margarethe Schütte-

Lihotzky, die durch die Presseberichte aufmerksam geworden ist und wegen einer eventuellen Projektleitung für das Berliner Projekt angefragt hat: „(...)Was nun Ihren Wunsch anbetrifft, wieder einmal mit mir zusammenzuarbeiten, so können Sie sich vorstellen, daß ich nichts wärmer begrüßen würde, als eine Gelegenheit zu einer solchen Zusammenarbeit zu finden. Eine solche käme infrage, wenn die Berliner Siedlung in Lichtenberg zustande käme. Leider ist momentan ein vollständiger Stillstand im Gedankenaustausch bezüglich des Projektes eingetreten, der auf die blödsinnigen Spannungen zurückzuführen ist, die in kurzen Intervallen immer wieder eine gemeinschaftliche Zusammenarbeit zwischen den beiden Teilen Deutschlands gefährden. Man hat in taktloser Weise die Ostberliner bei der Aufstellung der Wettbewerbsunterlagen für einen gemeinsamen Großberliner Wettbewerb boykottiert und dadurch erreicht, daß nunmehr eine feindselige Stimmung aufgekommen ist, die man leicht hätte vermeiden können, hätte man - wie ich und andere das als selbstverständlich betrachten - Ostberliner Preisrichter mit aufgefordert, bei der Beurteilung des Wettbewerbs teilnehmen und vor allem auch die Unterlagen mit zu bearbeiten. (...)“<sup>234</sup>.

May, der über verschiedene Kanäle versucht, sich über den Stand des Projekts zu erkundigen, wird hingehalten.<sup>235</sup> Auch Besprechungen mit Henselmann führen offenbar zu keinem Ergebnis.<sup>236</sup>

May nimmt an der Diskussion über „sozialistischen Städtebau“ nicht teil. Im Gegenteil, im Sommer 1957 konzipiert er eine Vorlesung, die den programmatischen Namen „Städtebau ohne Zonengrenze“ trägt und die er in gleicher Form sowohl an der TH Darmstadt, wo er gerade zum Honorarprofessor ernannt worden ist, als auch an der HAB Weimar und wenig später an der TU Dresden halten will. Auch hier werden May Steine in den Weg gelegt: Der Zuhörerkreis der Vorlesung in Weimar wird zunächst auf die Professoren der Hochschule beschränkt und schließlich ebenso wie die Vorlesung in Dresden ganz abgesagt.<sup>237</sup>

Die Realisierung des Wettbewerbsentwurfs „Am Fennpfuhl“ verzögert sich weiter, und wird schließlich ganz aufgegeben. May dazu: „Man hat drüben kalte Füße bekommen und sucht momentan allen Kontakt mit dem Westen abzustoppen (...) Meine Bemühungen um eine verständigende Zusammenarbeit auf nichtpolitischen Gebieten sind damit zunächst illusorisch.“<sup>238</sup> Die schließlich in den sechziger Jahren gebaute Konzeption nimmt die Ideen von May nicht wieder auf. Der einzige jemals durchgeführte deutsch-deutsche Architekturwettbewerb bleibt ohne greifbare Folgen.

Der Entwurf „Umgebung Fennpfuhl“ wirkt ähnlich klar und etwas schematisch wie das etwa gleichzeitig entstandene Projekt der „Neuen Vahr“ in Bremen. Der ästhetische Reiz beruht weitgehend auf der parataktischen Reihung einfacher scheibenförmiger Volumen, die zugleich als Bestandteile wiederkehrender kleinster Nachbarschaftseinheiten gelesen werden können. Lockern in Bremen in jeder Nachbarschaft schräggestellte Scheiben die Monotonie auf, beruht das Fennpfuhl-Projekt auf vollkommener Orthogonalität, und es erscheint fraglich, ob diese völlige Orthogonalität tatsächlich durch die Produktionsbedingungen der Vorfertigung vorgegeben war. Offenbar setzt May die Orthogonalität als Stilmittel ein, da er annimmt, dass das Preisgericht auf den Aspekt der Vorfertigung besonderen - und möglicherweise übersteigerten - Wert legen würde. Weitere Übereinstimmungen mit der Neuen Vahr ergeben sich aus der zentralen Lage des Sees (in Berlin mit einem auf einer Insel gelegenen Pavillon-artigen Kunstbau und einem Schwimmbad) und einem in direkter Nachbarschaft davon gelegenen Siedlungszentrum, das aus einer Komposition niedriger Geschäfts- und Kulturbauten mit einer beherrschenden hochrechteckigen Wohnhausscheibe besteht. Die Überbrückung der die Siedlung teilenden Verkehrsachse durch eine Fußgängerbrücke stellt ebenfalls eine - freilich eher funktional bedingte - Parallele dar. Die gelegentlich veröffentlichten Ansichtszeichnungen sind sicher eher Skizzen denn echte Entwürfe. Interessant ist Mays Absicht, die Bauten unverputzt zu lassen und „durch den sichtbaren Fugenschnitt eine maßstabsbildende Oberflächengliederung“ zu erreichen, womit er der tatsächlichen architektonischen Entwicklung im Massenwohnungsbau in Ost und West um einige Jahre vorgreift und in diesem Sinne nochmals als ein Pionier der Vorfertigung im Wohnungsbau gesehen werden kann. Ebenso interessant ist die erklärte Absicht, eine vorgefertigte Standardküche zu verwenden.

### 2.3.3 Privathaus von Ernst May in Hamburg Groß Flottbek

Im Jahr 1956 entwirft Ernst May für seine Frau Ilse und sich ein Privathaus, nach den Häusern in Breslau, Frankfurt und Afrika sein mittlerweile fünftes – und letztes – eigenes Haus. Der Bauplatz befindet sich am Ende einer ruhigen Wohnstraße im vornehmen Hamburger Vorort Groß-Flottbek. In derselben Straße baut Mays Sohn Klaus für sich und seine Familie zur gleichen Zeit ein etwas kleineres Privathaus, das das gleiche Fassadenmaterial aufweist. Klaus May und sein Partner Karl-Heinz Wongel übernehmen auch die Ausführungsplanung, Statik und Bauleitung des Hauses von Ernst und Ilse May.<sup>239</sup>

May legt bei dem Entwurf besonderen Wert auf die ebenerdige Lage aller Wohnräume und die innige Verbindung zwischen Haus und Garten. Die Lage der Räume zueinander und ihre besondere Ausformung, was Höhe oder Farbigkeit angeht, erfahren besondere Aufmerksamkeit, um eine „willkommene Spannung“ zu erzeugen. Das Haus weist ein Satteldach auf und ist mit gelben Verblendziegeln verkleidet, nimmt sich also gestalterisch stark zurück.

In einem Brief an Otto Völckers, der angefragt hat, ob er das Haus in der von ihm herausgegebenen Zeitschrift „Glasforum“ veröffentlichen könne, und der über den geringen Fensteranteil des Hauses überrascht ist, schrieb May: *„Ja, ich habe mir ein Haus zum Wohnen und nicht zum Veröffentlichen gebaut! Daher nur soviel Glas als ich brauche, um die enge Verbindung mit der Natur, d.h. mit meinem Garten, herzustellen. Ich kann durchaus verstehen, daß das GLASFORUM unbefriedigt ist, daß ich nicht auch das Klosett und Badezimmer mit Glaswänden hergestellt habe – aber das ist nun mal nicht zu ändern, eben aus obigem Grunde.“*<sup>240</sup>

May begreift sein Haus auch als Beitrag zur städtebaulichen Diskussion und will es als Beispiel für eine moderne, wohnliche Architektur verstanden wissen, wie sie ihm vorschwebt. Als die Bild-Zeitung Ernst May 1957 fünf Fragen zum Thema „Sind unsere Städte zu kalt?“ stellt, die im Rahmen einer Serie in der Sonntagsausgabe veröffentlicht werden sollen, lädt May den Redakteur zu sich nach Hause ein, um ihm zu demonstrieren, dass moderne Architektur und Städtebau keineswegs einen Mangel an Wohnlichkeit bedeuten müssen.<sup>241</sup> Auch in einem Wochenschaubericht und einem Film über Ernst May benutzt er jeweils sein Haus, um seine architektonischen und städtebaulichen Ideen dem Zuschauer nahezubringen. Hier wird zum Beispiel die Verschmelzung von innen und außen durch die großen Fensterflächen und die große Loggia und die innere Flexibilität, die durch die große Schiebetür zwischen Wohn- und Eßraum entsteht, betont. May betont besonders die funktionale Verbindung der Küche mit dem Eßplatz, die durch ein Einbaumöbel mit Durchreiche und zweiseitig nutzbarer Besteckschublade entsteht.

Die Anlage von Mays eigenem Garten in Groß-Flottbek lässt sich als Analogie zu den gleichzeitig entstandenen, gestaffelten städtebaulichen Arbeiten lesen. So gibt es eine viertelkreisförmige Pergola mit Rankrosen, die *„so einen intimen Blumenraum gleichsam als Abschirmung ... schafft“*, *„blühende Vordergrundkulissen“* von Glyzinien, und endlich *„drei jahrhundertealte Eichen“*, die den Garten dominieren. Zu den meist benutzten Bestandteilen von Mays Handbibliothek gehörten nach eigenen Angaben die *„Staudenbücher“* Karl Foerstlers, mit dem May im übrigen bis zuletzt einen engen Austausch pflegt.<sup>242</sup>

### 2.4 Analyse: Das Werk Mays in den Jahren 1956-1957

Die Jahre 1956-1957 zählen zu den fruchtbarsten in Mays Spätwerk. Mit dem Ausscheiden aus der Planungsabteilung der Neuen Heimat macht sich May frei von den Beschränkungen, die ihm die Wohnungsbaugesellschaft auferlegt hat. Die Arbeit an der Neuen Vahr, dem zu seiner Zeit größten geschlossenen Wohnungsbauvorhaben Europas, das eine ungeheure Aufmerksamkeit im In- und Ausland erfährt, mehrt Mays Ruhm beträchtlich, auch wenn er dabei nur ein Mitglied eines Teams ist und der Entwurf zum größeren Teil von den Architekten Säume und Hafemann stammt.

Auch der Erfolg beim Wettbewerb „Umgebung Fennpfuhl“ in Berlin-Lichtenberg trägt zu Mays Ruhm bei. Es handelt sich hierbei um einen von nur zwei ersten Preisen, die May im Laufe der Zeit bei städtebaulichen Wettbewerben erringt.

Immer wieder wird May aufgefordert, sich an städtebaulichen Planungen zu beteiligen. Zu seinen Auftraggebern zählen dabei in erster Linie die Neue Heimat und ihre Tochtergesellschaften. May übernimmt bei seinem Weggang mehrere Mitarbeiter aus der Planungsabteilung der Neuen Heimat in sein Büro. Jürgen Baumbach wird dabei im Laufe der Zeit zu seinem wichtigsten Mitarbeiter, der auch in zunehmendem Maß das Gesicht der Entwürfe Mays bestimmt. Weitere Mitarbeiter, die jetzt für May arbeiten, sind Mays Sohn Klaus, dessen Partner Karl-Heinz Wongel und Heinz Grosse.

In Hinsicht auf den sozialen Status erlangt May mit dem Umzug aus der angemieteten Wohnung in das eigene, von ihm selbst entworfene Haus im noblen Hamburger Elbvorort Groß-Flottbek einen enormen Prestigegewinn. Beinahe nichts an diesem Haus erinnert mehr an den verhältnismäßig bescheidenen Beginn im Jahr 1954, als May praktisch ohne Ersparnisse, nur mit seinem Renommee und seiner Tatkraft im Gepäck in Hamburg eintrifft.

Der Titel des Professors setzt auf diesen enormen Aufstieg sozusagen den letzten Akzent.

Mit diesen Erfolgen und dem damit verbundenen Zuwachs an Renommee empfiehlt sich May für größere Aufträge.

Auch in städtebaulicher Hinsicht entfernt sich May von den Konzepten der ersten zwei Jahre. Hat bei den Siedlungen der Anfangszeit noch eine sehr direkte Beziehung zwischen Form und Inhalt bestanden, und folgt May noch recht stark der Idee des „organischen Städtebaus“, so kann man in den Siedlungen ab 1956 eine deutliche Klärung und Vereinfachung der Formen feststellen. Die Gebäude bilden überwiegend orthogonale Ensembles, die sich häufig mehrfach wiederholen. Die in den früheren Siedlungen auftretenden fächerförmigen Strukturen oder organischen Hoffbildungen finden keine Fortsetzung mehr. Die Neue Vahr ist beispielsweise nach streng funktionalen Kriterien geplant, wobei maximale Wege- und Leitungslängen eine große Rolle spielen. Auch wenn das Grundkonzept der Neuen Vahr nur zu einem kleinen Teil von Ernst May stammt, macht er sich den Städtebau von Säume und Hafemann doch schnell zu eigen und vertritt ihn energisch nach außen. May verlässt damit seinen Sonderweg und nähert sich den internationalen Strömungen stärker an, wie sie zum gleichen Zeitpunkt etwa in den Niederlanden vorherrschen.

Von der Höhenentwicklung her ist eine deutliche Zunahme der Geschossigkeiten festzustellen. Statt der maximal vier- bis fünfgeschossigen Wohnbauten der Siedlungen Lübeck St. Lorenz oder Bremerhaven Grünhöfe, die von einzelnen Hochhäusern dominiert werden, wird nun die Masse der Wohnbauten fünf-, acht- oder sogar zehngeschossig geplant. Eine Zunahme der Wohndichte ist die Folge. Auch Familienwohnen wird nun in Hochhäusern geplant, was noch im Jahr 1954 als Gefahr für die seelische Gesundheit der Kinder gesehen worden ist. Die höchsten Gebäude sind freilich noch immer besonderen Funktionen vorbehalten, wie der Verwaltung oder dem Wohnen für Alleinstehende und Paare.

Noch stets ist aber das Festhalten an der bisherigen Höhenverteilung festzustellen. Die höchsten Gebäude markieren das Zentrum der Siedlung, zum Rand hin befinden sich niedrigere Bauten wie Reihenhäuser, die in das unbebaute Gelände überleiten.

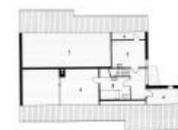
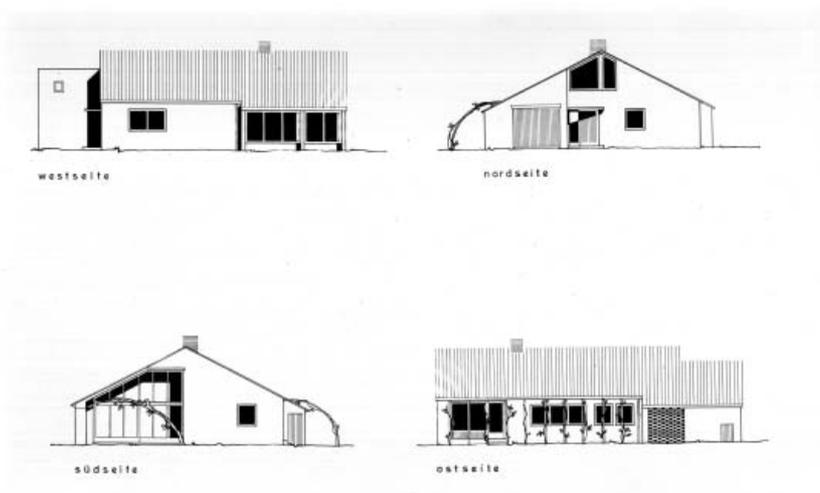
Die sozial motivierten Begründungen, die beispielsweise noch den Städtebau von Bremerhaven-Grünhöfe begleiten, fehlen nun ebenfalls. Die Idee der Nachbarschaft als sozialem Grundbaustein scheint von der Realität des Alltags der Wohnsiedlung nicht bestätigt zu werden, wenngleich die ersten aufsehenerregenden Veröffentlichungen zu diesem Thema noch ausstehen.

Zwar wird die Neue Vahr in zeitgenössischen Veröffentlichungen gerne als „Trabantenstadt“ oder – seit dem Jahr 1957, dem Jahr des Sputnik – als „Satellitenstadt“ bezeichnet, tatsächlich handelt es sich aber um eine Großsiedlung, die nicht die Eigenständigkeit einer echten Trabantenstadt erreicht.



40. 28 Wohnhaus Ernst May, Straßenansicht.  
 41. 28 Wohnhaus Ernst May, Gartenansicht.

42. 28 Wohnhaus Ernst May, Ansichten.  
 43. 28 Wohnhaus Ernst May, Grundrisse.



In dem Artikel „Keiner will mehr im Häusermeer wohnen“ formuliert May zum ersten Mal selbst eine Kritik an seinem bisher aufrechterhaltenen Konzept der Trabantenstadt und beginnt, ein weniger starres räumliches Modell zu entwickeln. May beobachtet, dass die bisherigen Versuche, Trabantenstädte zu realisieren, scheitern:

*„Es ist aber ein grundsätzlicher Irrtum, anzunehmen, dass die Trabantenstadt die Patentlösung zur Aufnahme des Bevölkerungsüberschusses der Städte und insbesondere die Ideallösung für das Pendlerproblem darstellt. (...) Einen Beweis für diese Behauptung bieten eine Anzahl englischer Trabantenstädte, z.B. Letchworth. Eine große Anzahl der Bewohner dieses Satelliten fährt täglich nach London zur Arbeit, und nur ein relativ kleiner Bruchteil der Bevölkerung arbeitet in den örtlichen industriellen Unternehmungen. Man vergisst oft, dass der Zug zur Großstadt hauptsächlich auf den Umstand zurückzuführen ist, dass sie Arbeitsgelegenheiten in reicher Auswahl bietet, so dass bei Krisen eines Unternehmens ein Überwechseln in einen anderen Betrieb ohne weiteres möglich ist.“*

Die bisherige scharfe Abgrenzung der Städte gegen das umliegende Land entspreche daher nicht mehr den Lebensbedingungen des Menschen. Planungsinstanzen, die die gemeindlichen Grenzen überschreiten, seien daher in Zukunft notwendig, um an geeigneten, landschaftlich reizvollen Orten Schlafstädte zu schaffen: *„Die Schlafstadt ist also nicht etwa eine abzulehnende Form menschlicher Siedlung, sondern im Gegenteil eine, die im Volksinteresse mit allen Mitteln gefördert werden sollte.“*

Sofern eine gerechte Lösung der Verteilung des Steueraufkommens zwischen Schlafstadt und Arbeitsstadt gefunden werde, große zusammenhängende Grünflächen im Umkreis der Städte freigehalten würden und die Selbstabgrenzung bestimmter Bevölkerungskreise vermieden werde, seien Schlafstädte nicht abzulehnen.<sup>243</sup>

Die Ahnung Mays, dass die Trabantenstadt ein zu starres Modell zur Steuerung der Stadtentwicklung ist, führt ihn in der Folge zur Übernahme des Begriffs der Stadtlandschaft.

Die architektonische Gestalt der Wohnbauten in Mays Siedlungen wandelt sich allmählich: Die relativ komplexen Gebäudeformen der ersten Jahre bei der neuen Heimat werden durch rationale, kubische Blöcke ersetzt, die nur wenige Details aufweisen. Waren zuvor Grundrisspläne aller Geschosse notwendig, um ein Gebäude baureif zu planen, beschränken sich die Baupläne nun häufig auf einen einzigen Regelgrundriss, einen Schnitt und die Fassadenzeichnungen.

Das Wohngebäude wird immer mehr zur Addition gleichartiger Elemente, das meist nur durch vertikale Vor- und Rücksprünge gegliedert wird.

Dennoch ist die Planung der Wohnbauten noch stets weitgehend in der Hand des Architekten. Obschon die Förderrichtlinien und die wirtschaftlichen Vorgaben des Bauherren den Architekten in ihrer Gestaltungsfreiheit enge Grenzen setzen, werden die Bauten etwa in der Neuen Vahr noch alle von Architekten entworfen. Die Ausführungsplanung liegt dann freilich in der Hand der Planungsabteilung der Wohnungsbaugesellschaft. Zwar versucht May, die für die Siedlung Grünhöfe erarbeiteten Regeldetails bei anderen Siedlungen, wie der Neuen Vahr und der Siedlung Emsterfeld in Hagen, zu übernehmen, er scheitert jedoch am Einfluss der jeweiligen Bauherren.

Einige Bauten in der neuen Vahr weisen noch starke Charakteristiken auf, die sie deutlich von den Bauten der anderen beteiligten Architekten unterscheiden, wie die expressiv wirkenden Balkons und schrägen Abschlüsse der Aufzugköpfe bei den achtgeschossigen Scheibenbauten in der fünften Nachbarschaft (Block 518-522), überwiegend nehmen sich die Bauten jedoch gestalterisch stark zurück.

Die dadurch eintretende formale Verarmung wird, wie im Beispiel der Neuen Vahr, oder bei der Siedlung Emsterfeld in Hagen, noch durch elaborierte Farbkonzepte ausgeglichen. Die Farbkonzepte werden in Mays Siedlungen Neue Vahr und Hagen-Emsterfeld zunächst am

Modell 1:500 entwickelt und überprüft. Hierbei bedient sich May der Dienste des Bremer Farbgestalters Hans-Albrecht Schilling.<sup>244</sup>

Angesichts der immer stärkeren Motorisierung der Gesellschaft wird dem Individualverkehr größerer Raum eingeräumt. Größere Parkplätze und breitere Straßenprofile in den Wohnsiedlungen sind die Folge. Ihre Fläche geht zu Lasten der Grünflächen.

### 3. Phase III: May als Planungsbeauftragter (1958-1962)

#### 3.1 Situation

In der zweiten Hälfte der 50er Jahre beginnen die in den Aufbauplänen der Städte ausgewiesenen Wohnbauflächen allmählich knapp zu werden, was zunehmend zu einem Hindernis beim Wohnungsbau zu werden droht.<sup>245</sup> Gleichzeitig erfordert die durch den wachsenden Kraftfahrzeugverkehr entstandene Belastung der Innenstädte umfangreiche Straßenneuplanungen. Eine weitere neue Herausforderung entsteht durch den inzwischen immer drängenderen Sanierungsbedarf der von der Kriegszerstörung verschonten Altbauquartiere.

Viele Städte sehen sich daher gezwungen, neue Stadtentwicklungs- und Flächennutzungspläne aufzustellen. Einige Städte, wie Hamburg, können dabei auf ihre eigenen Planungsbehörden zurückgreifen, andere suchen renommierte externe Planer, häufig auch, um sich bei der Lösung strittiger Fragen durch „unparteiische Fachleute“ helfen zu lassen.

#### 3.2 Biografie und Arbeitsweise

Am 28.04.1958 wird May zum Vorsitzenden des Deutschen Verbandes für Städtebau, Wohnungswesen und Raumplanung (DVSWR) gewählt, dem er bereits seit 1954 angehört. Er löst damit den ersten Verbandspräsidenten Gottlieb Binder ab.<sup>246</sup>

Der 1946 gegründete DVSWR ist Mitglied im Internationalen Verband für Wohnungswesen, Städtebau und Raumordnung. Sein Ziel ist es, die Forschung und das Studium des Wohnungs- und Siedlungswesens, des Städtebaus, der Landesplanung und Raumordnung zu fördern.

May versucht als Präsident des DVWSR zunächst insbesondere, auf den Entwurf des Bundesbaugesetzes Einfluss zu nehmen, das die bis dahin geltenden Aufbaugesetze der Länder ablösen und die Rechtslage vereinheitlichen soll. In einer vom Vorstand am 26.01.1959 verabschiedeten Entschließung heißt es: „(...) Das neue Baurecht muß die Verwirklichung neuzeitlicher städtebaulicher Vorstellungen (Auflockerung, funktionelle Gliederung, Durchgrünung) im Interesse gesunder Lebensbedingungen ermöglichen, und zwar notfalls auch gegen den Widerstand einzelner Betroffener und unter Voraussetzungen und Bedingungen, die der Allgemeinheit keine untragbaren finanziellen Belastungen aufbürden. Damit wird keine Einschränkung des privaten Rechts- und Vermögensschutzes über das gegenwärtige Verfassungsrecht hinaus gefordert. Eine Verstärkung der Individualrechte würde aber die Realisierung neuzeitlichen Städtebaus in sachlicher Hinsicht gefährden oder finanziell untragbar werden lassen.“<sup>247</sup>

In der Entschließung werden zehn Grundfragen genannt, die im Entwurf des Bundesbaugesetzes noch einmal zu prüfen seien, unter anderem betreffen diese die Rechtsverbindlichkeit der Flächennutzungspläne, das gemeindliche Vorkaufsrecht, den Planungsschadenersatz, die Umlegung und Zusammenlegung von Grundstücken und die gesetzliche Regelung der Sanierung.

May befürchtet durch den Entwurf des Bundesbaugesetzes die Stärkung der Individualrechte gegenüber den Gemeinschaftsinteressen, deren Durchsetzbarkeit May zur Realisierung „neuzeitlichen Städtebaus“ für unerlässlich hält. Für May ist insbesondere die Reform der Bodenordnung ein zentrales Anliegen, für das er sich immer wieder einsetzt.

May bleibt bis zum Jahr 1961 Präsident des Verbandes, bevor Carl Schwyer das Amt übernimmt.

Die Jahre zwischen 1958 und 1963 markieren die Zeit des größten Arbeitsumfangs Mays. May wird Planungsbeauftragter in Mainz,

Bremerhaven und Wiesbaden, bearbeitet gemeinsam mit Johannes Göderitz umfangreiche Stadterweiterungsplanungen für Braunschweig, ist daneben in Hagen und in Bremen beschäftigt. Daneben bearbeitet May immer wieder einzelne städtebauliche Projekte für die Neue Heimat Hamburg. Er unterhält weiterhin sein Büro in Hamburg, Mitarbeiter Mays sind aber auch den jeweiligen Planungsbehörden zugeordnet. Die Planungen für Hagen werden in Hamburg bearbeitet, wo weiterhin Jürgen Baumbach der wichtigste Mitarbeiter ist. Die städtebaulichen Planungen für Braunschweig-Süd entstehen dagegen im Allgemeinen in Zusammenarbeit mit Johannes Göderitz in dessen Büro an der Braunschweiger TH. Hier greift May offenbar nur stellenweise in die Arbeit ein.

Im Juli 1958, auf dem Höhepunkt von Mays Tätigkeit in Mainz, erhält er ein weiteres Angebot vom Münchner Oberbürgermeister Wimmer, die Stadt für die Zeit von fünf Jahren als Planungsbeauftragter zu beraten. Die Aufgabe soll darin bestehen, „die für München bereits erarbeiteten und zum Teil vom Stadtrat bereits beschlossenen Grundlagen der Stadtplanung, insbesondere den Generalverkehrsplan und den Wirtschaftsplan - Flächennutzungsplan - eingehend zu untersuchen, kritisch zu würdigen, und dem Stadtrat erforderlichenfalls Vorschläge für Änderungen oder Ergänzungen zu unterbreiten.“ Darüber hinaus sollte May „die Entwicklungsmöglichkeiten der Stadt auf weite Sicht hin (...) prüfen und für deren Verwirklichung nach modernen städtebaulichen Erkenntnissen unter Wahrung der besonderen Gegebenheiten dieser Stadt, Richtlinien ausarbeiten.“<sup>248</sup> May sagt sehr bald ab. Als ausschlaggebend für die Absage bezeichnete May die Befürchtung, wegen der Tragweite der Aufgabe, die er als „eine der bedeutungsvollsten städtebaulichen Problemstellungen in der Bundesrepublik“ ansieht, die Arbeit in Mainz und in Norddeutschland vernachlässigen zu müssen.<sup>249</sup> Die Rolle von May nimmt in München schließlich Max Guther, später Jensen ein.

In den Jahren 1958-1962 unternimmt May wiederum mehrere Reisen. Unter anderem besucht er im Rahmen einer Studienfahrt im Juni 1958 Norwegen, Finnland und Dänemark. Derartige Reisen dienen wohl auch immer der Anbahnung und Vertiefung geschäftlicher Kontakte. Neben May nehmen an der Studienfahrt „einige führende Herren des westdeutschen Realkreditmarktes, Vorstände von Geschäftsbanken, einige Minister und die Chefs der jeweiligen Bewilligungsstellen“ teil.<sup>250</sup> Eine weitere Reise führt May im Juni 1960 in die USA, wo er unter anderem Kalifornien bereist.

Im Frühjahr 1959 erhält May wiederum eine Einladung der Hamburger „Bewobau“ zur Teilnahme an einer vierzehntägigen Besichtigungsreise deutscher Wohnungsfachleute und Bankiers in die UdSSR. Gleichzeitig wird May aufgefordert, in Moskau und Leningrad Vorträge über Städtebau und Wohnungswesen in der Bundesrepublik Deutschland zu halten. Für May ist es nach 26 Jahren die erste Gelegenheit, sich von der städtebaulichen Entwicklung in der Sowjetunion aus erster Hand ein Bild zu machen. May ist bei der Vorbereitung der Reise zu der „erschütternden“ Erkenntnis gekommen, „daß die Kommunisten einen Städtebau durchführen, den wir seit 30 Jahren erkennen und lehren, der aber in Deutschland nicht zustande kommt, weil uns die Gesetze fehlen, die uns in die Lage versetzen, diese Dinge auch zu verwirklichen.“<sup>251</sup>

Die Reise im September und Oktober 1959, die überwiegend mit dem Flugzeug zurückgelegt wird, führt über Helsinki, Wiborg (Viipuri) nach Leningrad, von dort aus nach Moskau, auf die Krim, dann nach Minsk, Brest, Warschau und Kopenhagen.

May fasst nach der Rückkehr einen Reisebericht, er in der „Bauwelt“ Anfang 1960 veröffentlicht wird.<sup>252</sup> Daneben hält May bei mehr als zehn Gelegenheiten Vorträge in Deutschland über seine Eindrücke. Der Reisebericht gerät zu einem Rückblick auf seine eigene Arbeit in der Sowjetunion zu Beginn der dreissiger Jahre.

Bezüglich der städtebaulichen Leitbilder bemerkt May die Angleichung an westliche Leitbilder. Er vergleicht die russischen „Mikrorayons“ mit den westlichen „Nachbarschaften“ und vermerkt positiv, dass die Ausstattung dieser städtebaulichen Gliederungen mit sozialen Folgeeinrichtungen wesentlich intensiver als im Westen betrieben wird. Positiv fällt May weiterhin auf, dass auch in der Sowjetunion die Großstädte durch Trabantenstädte erweitert werden, wie er es bereits im Jahr 1932 im Generalplanentwurf für Moskau vorgeschlagen hatte.

Insgesamt zeichnet May ein durchaus differenziertes und hoffnungsvolles Bild des sowjetischen Städtebaus am Ende der 50er Jahre, den er nach der Überwindung der stalinistischen Architektursprache auf dem Weg der Annäherung an westliche Standards, teilweise auch bereits diesen überlegen, beschreibt.

In der Folge werden in der Bauwelt mehrere Leserbriefe publiziert, unter anderem vom ehemaligen Bremer Senator Willi Ewert und von Werner Hebebrand, in denen die Argumentation Mays und damit auch die städtebauliche Entwicklung in der Bundesrepublik seit den ECA-Siedlungen 1949-1950 kontrovers diskutiert werden.<sup>253</sup>

Im Sommer 1961 wird May zum korrespondierenden Ehrenmitglied des Royal Institute of British Architects (RIBA) ernannt, kurz darauf feiert er seinen 75. Geburtstag.<sup>254</sup>

Am 04.11.1961 erhält May den Fritz-Schumacher-Preis der Freien und Hansestadt Hamburg. Er ist der erste Träger dieses Preises, nachdem die private Stiftung, die den Preis bis dahin verliehen hat, an die TH Hannover übergesiedelt ist. Aus Anlass der Überreichung des Preises hält May seinen Vortrag: „Die sozialen Grundlagen des Städtebaues“ der mehrfach veröffentlicht wird.<sup>255</sup>

Anlässlich der Akademieverammlung der Deutschen Akademie für Städtebau und Landesplanung vom 27. bis 29.09.1962 in Nürnberg, erhält May gemeinsam mit Walter Gropius und dem langjährigen Vizepräsidenten der Akademie, Konrad Rühl, die Gurlitt-Gedenkmünze.

### 3.3 Projekte

#### 3.3.1 Generalplanung Mainz

Zu Beginn des Jahres 1958 wird Ernst May von der Stadt Mainz mit der Aufstellung eines Wirtschaftsplans beauftragt.

Die Stadt Mainz hat bis zu diesem Zeitpunkt eine außerordentlich wechselhafte Entwicklung durchschritten. Nachdem die einstmals dicht bebaute ehemalige Festungsstadt im Zweiten Weltkrieg sehr stark zerstört worden ist, verliert sie durch die Ziehung der Grenzen der Besatzungszonen ihre rechtsrheinischen, industriell geprägten Stadtteile, die fast die Hälfte des Stadtgebiets ausmachen. In der Hauptstadt des neugeschaffenen Landes Rheinland-Pfalz kann sich keine der sehr gegensätzlichen Wiederaufbauplanungen von erst Hanns Dustmann, dann Marcel Lods, Adolf Bayer und Richard Jörg und schließlich Schmitthener dauerhaft durchsetzen. Nach Auflösung des Wiederaufbauamtes im Jahr 1949 wird die Stadtplanung lediglich als Abteilung des Hochbauamtes weitergeführt und verfügt daher über ein entsprechend geringes Gewicht. Erst im Jahr 1955 erhält Mainz wieder ein eigenständiges Stadtplanungsamt.

Es gelingt jedoch nicht, eine langfristige Planungsstrategie zu entwickeln, stattdessen wird der Wiederaufbau ohne Gesamtzusammenhang mit Teilbebauungsplänen auf zerstörten Bauflächen durchgeführt. Die Lage verschärft sich noch, als im Jahr 1956 Hans Jacobi zum Stadtbaudirektor im Baudezernat berufen wird, der eine sehr einseitig auf Verkehrsbelange ausgerichtete Planung propagiert. Im Jahr 1957 wird Jacobi zum hauptamtlichen Beigeordneten und Baudezernenten, scheidet jedoch auch sehr bald mit seinen Planungen. In dieser verfahrenen Lage beruft der Oberbürgermeister Stein im Winter 1957/1958 May, einen Wirtschaftsplan, also eine einem Flächennutzungsplan vergleichbare langfristige Planung, zu erarbeiten.<sup>256</sup> Stein kennt May noch aus Frankfurt am Main<sup>257</sup>, obendrein wird er ihm auch von Rudolf Hillebrecht empfohlen.<sup>258</sup>

May kann bei seinen Planungen auf Vorarbeiten zurückgreifen, die in den Jahren zuvor von Egon Hartmann außerdienstlich erarbeitet worden sind, und kommt deshalb mit dem Entwurf zum Wirtschaftsplan außerordentlich schnell voran. Er betraut einen seiner engen Mitarbeiter aus der Zeit bei der Neuen Heimat,

Heinz Grosse, mit der Projektleitung vor Ort, außerdem werden ihm einige Mitarbeiter des Stadtplanungsamts, unter ihnen Egon Hartmann, zur Seite gestellt. Auf dessen Vorschlag werden Felix Boesler für die Strukturuntersuchung der Region und Kurt Leibbrand für die Verkehrsplanung als Fachleute hinzugezogen. Das Büro des „Planungsbeauftragten für die Stadt Mainz“ liegt zunächst gegenüber dem Mainzer Schloss, später in der Zitadelle in Mainz. May ist zu Beginn seiner Tätigkeit jede zweite Woche in Mainz tätig.<sup>259</sup>

Ist der Enthusiasmus zu Beginn sowohl bei May als auch in der Öffentlichkeit noch groß<sup>260</sup> und gehen die ersten Schritte schnell von statten<sup>261</sup>, verstrickt sich May schnell in die örtlichen politischen Fehden. Insbesondere der Baudezernent Jacobi sieht sich durch Mays Planung düpiert und bemüht sich, Mays Kompetenzen nicht über die der Erstellung eines Wirtschaftsplans hinausgehen zu lassen, was diesem naturgemäß nicht ausreicht.<sup>262</sup>

May gründet seine Planung zunächst auf die Strukturuntersuchung von Boesler, der mit einem weiteren Anwachsen der Bevölkerung von 135.000 auf 180.000 Einwohner innerhalb von 20 Jahren rechnet, bei damals noch denkbaren Wiedereingliederung der rechtsrheinischen Gebiete mit insgesamt 220.000 Einwohnern.<sup>263</sup>

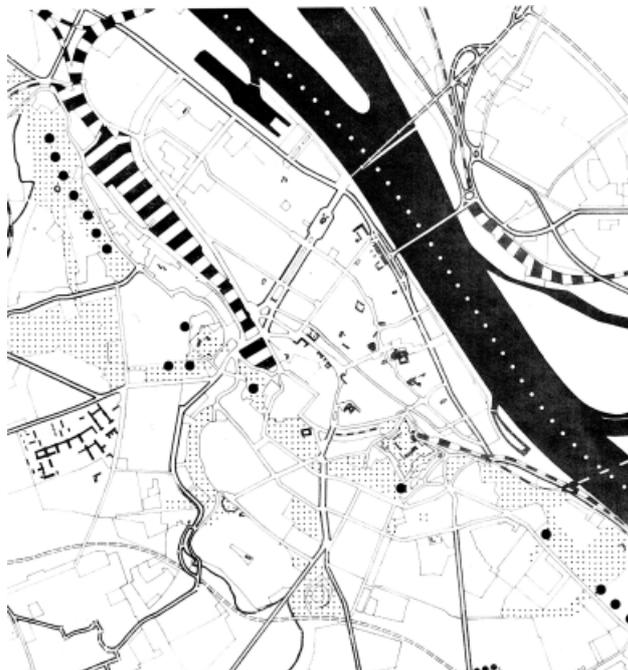
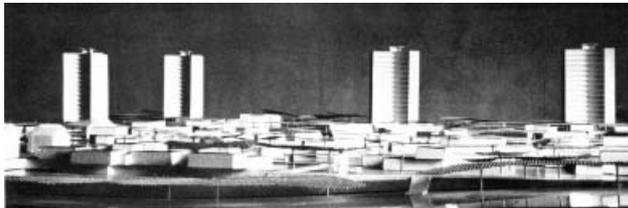
Entscheidende Bedeutung misst May der topografischen Lage von Mainz mit seinem tief gelegenen schmalen Plateau entlang des Rheinufer und seinem in mehreren Terrassen ansteigenden Hochgebiet zu. Aus klimatischen Gründen hält May die tiefer gelegenen, bisher un bebauten Bereiche für geeignet für Geschäfts- und Verwaltungsgebäude, die zusätzliche Wohnbebauung wird dagegen in Anlehnung an die auf der Hochebene gelegenen Vororte geplant. Eine Erweiterung des Industriegeländes im Nordwesten der Stadt auf agrarisch hochwertigem bisherigem Gartenbauland lehnt May ab. Er hält die Erweiterung der rechtsrheinischen, infrastrukturell gut angeschlossenen Industrieflächen auf minderen Böden für die bessere Lösung und plädiert dabei für eine regionale Zusammenarbeit über Gemeinde- und Ländergrenzen hinweg.

Ist die verkehrsgünstige Lage von Mainz an der Mündung des Mains in den Rhein und die Rheinbrücke durch die Geschichte entscheidende Motoren der Stadtentwicklung gewesen, steht Mainz im Jahr 1958 vor großen verkehrlichen Problemen. Die Autobahnen Köln-Frankfurt und Frankfurt-Basel verlaufen weit entfernt auf dem rechten Rheinufer, die einzige innerstädtische Rheinbrücke ist unzureichend an das Straßennetz der Altstadt angeschlossen und in den Stoßzeiten des Verkehrs überlastet. Die Lage der neu geplanten Brücken der westlichen Stadtumgehungen bei Schierstein und Weisenau ist bereits festgelegt, als May seine Arbeit aufnimmt. Nach Auffassung Mays sind sie jedoch, ebenso wie die geplante Trasse der Stadtumgehungen, zu weit von der Kernstadt, um für den Verkehr der Stadt entlastend zu wirken. Trotz intensiver Bemühung Mays wird die Umgehungsstraße jedoch wie vorgesehen in weitem Abstand um die Stadt gebaut.

Zur Behebung des Verkehrsproblems schlägt May eine weitere innerstädtische Brücke in Verlängerung der Kaiserstraße vor und ein System von Innentangenten vor, um Alt- und Neustadt vom Durchgangsverkehr zu entlasten. Beim weiteren Anwachsen des Verkehrs sieht May vor, bestimmte Straßenzüge der Altstadt für den Fahrverkehr komplett zu sperren.

Für das wichtigste Mittel, den Verkehr in dicht bebauten Stadtteilen flüssig zu erhalten, zählt May jedoch – neben dem Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel – auch die systematische Auflockerung der Bebauungsdichte und die städtebauliche Trennung der Funktionen.

Zu diesem Zweck erarbeitet May eine neue Baupolizeiverordnung, um die Auflockerung ganzer Stadtteile zu ermöglichen. Anstelle starrer Höhenfestlegungen tritt die Festlegung einer Geschosflächenutzungsnummer, die die Summe der überbauten Fläche eines Bauwerks in ein festes Verhältnis zur zugehörigen Grundstücksfläche setzt. In Abhängigkeit von der Wohndichte (Einwohner/ha) und der Gebietskategorie (Wohngebiet oder Mischgebiet) wird somit eine bestimmte Geschosflächenutzungsnummer festgelegt. Weitere Bestimmungen der neuen Baupolizeiverordnung betreffen Grenzabstände, Gebäudeabstände und den zu wählenden Lichteinfallswinkel.



44. 38 Generalplanung Mainz, Hochhausgürtel, Modellaufnahme.  
 45. 38 Generalplanung Mainz, Hochhausgürtel, Lageplan.

46. 38 Generalplanung Mainz, Testblock, Lageplan.



Die Bestimmungen werden anhand von Testblocks in der Alt- und Neustadt überprüft und in einem Programmplan für die Innenstadt grafisch dargestellt. Dabei werden die überbauten Innenhöfe entkernt und Abstellplätze in Garagen oder durch Unterkellerung der Innenhöfe geschaffen.

Ästhetische Einwände gegen seine städtebaulichen Vorstellungen begegnet May mit unerbittlicher Logik: Baulückenschließungen, die sich an der Höhe der Nachbarbebauung orientierten, verhielten auf Dauer die unbedingt notwendige Auflockerung der Innenstadt, und die Öffnung der Innenhöfe mit ihrem „Slumcharakter“ zum Zweck der Blockdurchlüftung verstärkte auf Dauer den Veränderungsdruck: *„Man wird (...) durch eine solche Freilegung städtebaulicher Wunden einen verstärkten Anreiz geben, die Beseitigung solcher Eiterbeulen zu beschleunigen.“*<sup>264</sup>

Bei den Außengebieten der Stadt steht die Schaffung geordneter Stadtränder im Vordergrund. Die bestehenden Vororte, die sich teilweise unkontrolliert entwickelt hatten, werden von den neuen Baubezirken durch Grünstreifen getrennt. In einer späteren Phase soll die Sanierung der Vorortkerne in Angriff genommen werden.<sup>265</sup>

Im Falle der kriegszerstörten Innenstadt hält May jeden Versuch, *„das kulturelle Klima vergangener Zeiten durch Wiederaufbau heraufzubeschwören“*, von vorneherein für zum Scheitern verurteilt. Der Wiederaufbau von bauhistorisch bedeutsamen Einzelbauten, die Wiederherstellung einzelner Ensembles und ihre Freihaltung vom Verkehr werden von May allerdings ausdrücklich befürwortet. Als Einschränkung für den Wiederaufbau gelten vor allem wirtschaftliche Gründe: *„Die Grenze für alles konservatorische Werk sollte allerdings dort gezogen werden, wo die erhaltene Substanz so gering ist, daß finanzielle Gesichtspunkte eine Erhaltung oder gar Wiederherstellung untragbar erscheinen lassen.“*<sup>266</sup>

Ein Kernstück der May'schen Planung ist die Schaffung von öffentlichen Grünflächen, durch Erweiterung des Stadtparks, die Fortführung eines Grünbandes im Bereich der alten Festungswälle, die Aufstellung blumengeschmückter Betonbehälter, den Erhalt des stadtnahen Erholungsgebiets Lennebergwald und die weitere Ausgestaltung des Grünbandes am Rheinufer. Darüber hinaus konnten die Mainzer auf die außerhalb der Gemeindegrenzen liegende Maarauve als Naherholungsgebiet zurückgreifen. Der Aufbauplan sieht aus klimatischen Gründen außerdem die Freihaltung von radial in Richtung Stadtmitte verlaufenden Grünschnitten vor.<sup>267</sup>

In der Innenstadt sieht der Aufbauplan die Neugestaltung einiger charakteristischer Plätze und Platzfolgen, wie Schlossplatz, Große Bleiche und die Raumfolge Liebfrauenplatz – Markt – Höfchen - Ludwigstraße vor. Zur Betonung des Rheinuferbildes wird am Rhein ein Ensemble mit Rathaus, Stadthalle, Funkhalle und einem Hotel vorgesehen.<sup>268</sup>

Die räumliche Begrenzung der Innenstadt mit dem Übergang zur Hochebene markiert May durch eine auf dem Höhenrücken liegende Hochhauskette, die *„einmal der Silhouette von Mainz ein typisches Gepräge verleihen“*<sup>269</sup> und die historische Silhouette von Mainz zeitgemäß neu interpretieren soll.

Wohnungsneubau soll schließlich in mehreren neue Wohnsiedlungen realisiert werden. May plant in diesem Zusammenhang die Siedlung Mombach-West, die Gleisbergsiedlung, die Planungen An der Allee und am Hartenberg und die weiter außerhalb gelegene Siedlung am Eselsweg. Diese Siedlungen werden teilweise gebaut, wenngleich ihre Gestaltung meist nur in ihren Grundzügen auf May zurückgeht. In seiner Eigenschaft als Planungsbeauftragter müssen May jedoch immer wieder Einzelplanungen zur Genehmigung vorgelegt werden.

Die Arbeit Mays in Mainz ist von Beginn an konfliktträchtig und politisch umstritten. Schon bald führt Mays Tätigkeit zu heftigen politischen Auseinandersetzungen, insbesondere mit dem Baudezernenten Jacobi, die schließlich darin gipfeln, dass dieser nach einer turbulenten Stadtratssitzung am 24.07.1958 beurlaubt wird und May zum Planungsbeauftragten ernannt wird.<sup>270</sup> Mays Planung wird zwar am 21.11.1958 und nach weiterer Bearbeitung am 12.4.1960 einstimmig von den städtischen Körperschaften zum Beschluss erhoben,<sup>271</sup> in einem Schreiben an Wilhelm Berger im Jahr

1960 nennt May sein Verhältnis zu der Stadt jedoch eine *„Urfehde“*, und hofft auf einen baldigen Abschluss der Arbeit, nach deren Ende er *„die Stadt wieder im eigenen Fette schmoren lasse.“*<sup>272</sup>

Mays Tätigkeit in Mainz ist vielschichtig und komplex. Sie ist eine Kombination aus bestehenden, aus dem Ort hergeleiteten Planungen, die in erster Linie aus der Vorarbeit Egon Hartmanns resultieren, wie dem Verkehrskonzept und die Rheinuferbebauung, mit eigenen Ideen Mays, die wiederum Parallelen zur Planung von Neu-Altona aufweisen, wie der Auflockerung der Bestandsbebauung, der Schaffung durchgehender Grünverbindungen und die Planung einer die Stadt bekrönenden Hochhaussilhouette.

Nur wenige Elemente von Mays Planungen werden schließlich umgesetzt, und keines in der von May ursprünglich geplanten Form. Der Hochhausgürtel, die Rheinuferbebauung mit Hotel, Kongresshalle und Rathaus, der Grüngürtel und die Grundkonzeption einiger Wohnsiedlungen, wie die Siedlung am Hartenberg und am Eselsweg tragen Spuren von Mays Ideen in sich.

Viele Konzepte Mays scheitern: Die Führung des Mainzer Außenrings, die Anlage neuer Industriegebiete in Weisenau, die bis heute nicht gebaute zweite innerstädtische Rheinbrücke sind städtebauliche Fehler, die May verhindern will.

Was die von May propagierte Auflockerung der Bestandsbebauung in der Innenstadt und die Trennung der Funktionen angeht, ist man heute froh, dass May in Mainz nicht größerer Erfolg beschieden ist. In ihrer ganzen Konsequenz hätte die Umsetzung der May'schen Planung mit der Anwendung der Geschoßflächenutzungsrate den weitgehenden Abriss der erhaltenen Reste der Mainzer Alt- und Neustadt bedeutet.

### 3.3.2 Generalplan Bremerhaven

Im April des Jahres 1960, also noch während seiner Tätigkeit in Mainz, erteilt der Magistrat der Stadt Bremerhaven den May den Auftrag, zur Aufstellung eines Generalplans *„unter Auswertung der bisher geleisteten Vorarbeiten“*. Die Vorarbeiten bestehen in erster Linie aus dem Wirtschaftsplan 1958 von Otto Simon, den May auch als Grundlage heranzieht.<sup>273</sup> May hat zuvor die Siedlung Grünhöfe geplant, die etwa im Jahr 1960 fertiggestellt ist.

Mit der Verkehrsplanung wird der Lehrstuhl für Eisenbahn- und Verkehrswesen an der ETH Zürich beauftragt. Weiterhin ist ein Wirtschaftsgutachten von Prof. Dr. Isenberg als Teil der Planungen zu berücksichtigen. Der Planungszeitraum ist auf zwei Jahre befristet.<sup>274</sup>

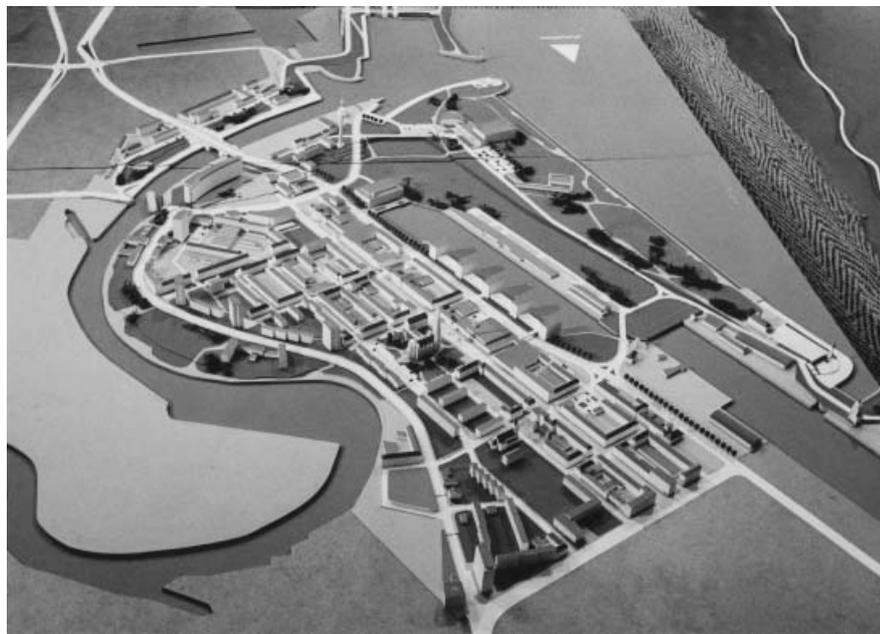
Die Stadt Bremerhaven ist eine sehr junge Stadt. Erst 1939 werden die Ortsteile Bremerhaven mit den zuvor zur Stadt Wesermünde zusammengeschlossenen Ortsteilen Geestemünde und Lehe vereinigt.<sup>275</sup> Im zweiten Weltkrieg erleidet sie schwere Zerstörungen der Bausubstanz. 56,5% der Stadt ist zerstört, in Bremerhaven-Mitte beträgt die Zerstörung sogar 97%.<sup>276</sup>

Bedingt durch die Lage am Fluss ist Bremerhaven wie eine Bandstadt mit einer Längen von ca. 13 km aufgebaut: Die Bebauung entwickelt sich vornehmlich auf dem höher gelegenen Geestland, weniger in den tiefer gelegenen Marschgebieten. Entlang der Weser liegen die Häfen, die die wirtschaftliche Basis der Stadt bilden. Die Innenstadt, also Bremerhaven-Mitte weist kein einheitliches Stadtbild auf. Die Wohnbebauung ist häufig mit Gewerbe durchmischt. Nirgendwo ist ein städtebaulicher Bezug zur Weser vorhanden, die Verkehrsprobleme wachsen mit der Zunahme des Individualverkehrs. Sofern die Bebauung von der Zerstörung im Krieg verschont geblieben ist, ist sie typisch dichte Gründerzeitbebauung, oder sie hat den Charakter ungeordneter Vorstadtbebauung. Es gibt kein System an Grünflächen.

Die Forderungen an den Generalplan sind daher die Schaffung eines Verkehrsnetzes, das das Stadttinnere entlastet, und gleichzeitig den LKW-Verkehr der Häfen aus dem Stadttinneren fernhält, die Entflechtung der städtischen Funktionen und die Ausweisung neuer Flächen für die Gewerbeansiedlung und den Wohnbau. Die Verkehrsplanung sieht zusätzliche Querungen der Geeste und

47. 57 Generalplanung Bremerhaven, Stadtzentrum, Modellaufnahme, Blick von Süden.

48. 57 Generalplanung Bremerhaven, Stadtzentrum, Modellaufnahme, Blick von Nordosten.



drei leistungsfähige Paralleltangenten in Nord-Süd-Richtung vor, von denen eine, die Westtangente, durch das Stadtzentrum geführt wird.<sup>277</sup>

Vor allem im Stadtzentrum baut May auf Vorarbeiten auf, die bereits in den Jahren zuvor unter der Leitung von Heinrich Mangel, Wilhelm Wortmann und Otto Simon entstanden, aber aus verschiedenen Gründen nicht realisiert worden sind. So sieht May vor, südlich des Theaterplatzes auf dem Gelände der Karlsburgbrauerei direkt an der Geeste das neue Rathaus der Stadt zu bauen, wodurch nördlich davon ein weiterer öffentlicher Raum entsteht.<sup>278</sup> Als echten „Mittelpunkt des Bremerhavener Volkslebens“<sup>279</sup> plant May westlich des Stadtzentrums einen öffentlichen Park, der durch Aufspülung des Wattvogeländes zwischen Tiergrotten und Gestemündung entstehen soll. Die gewerbliche Nutzung des alten Hafens soll aufgegeben, und zwischen Innenstadt und Hafen ein Riegel von fünf Geschäftshochhäusern entstehen. Das südliche Ende des alten Hafens soll zugeschüttet und mit einem Garagenhochhaus mit 800 Garagen bebaut werden. Im Weserpark ist eine Stadthalle und ein Freibad geplant. Der Park soll sich in ein Netz von Grünflächen der Stadt einordnen, die Versorgung der wachsenden Stadtbevölkerung mit Erholungsflächen sicherstellen soll.<sup>280</sup>

Die Fläche der Stadt Bremerhaven ist verhältnismäßig klein. Mays Planungen für Wohnsiedlungen in Bremerhaven schließen daher überwiegend an bereits bestehende Bebauungen an der Peripherie an, um diese baulich zu fassen und andernorts Grünflächen freizuhalten. Sie ordnen sich zumeist bestehenden Randbedingungen unter, wie bereits vorhandener Bebauung oder einem bestehenden Straßennetz. Keine Neuplanung ist daher so frei von Kompromissen und formal eigenständig wie der Entwurf für die Siedlung Grünhöfe, den May bereits im Jahr 1954 erstellt hat. Ein weiterer Schwerpunkt der Planungen ist die Sanierung bestehender, als veraltet betrachteter Stadtteile, wie Bremerhaven-Lehe. Hier schlägt May den weitgehenden Abriss der bestehenden Bebauung und als Ersatz Neubau vor.

May baut in seiner Planung für Bremerhaven auf bereits zuvor bestehenden Konzepten auf. So sind die von ihm vorgeschlagene Lage des Rathauses, die Westtangente, die Hochhaussilhouette und der aufgespülte „Weserpark“ mit Stadthalle und Schwimmbad bereits in früheren Planungen enthalten.

Neue Ideen Mays betreffen den nördlich dem Rathaus vorgelagerten Platz, die stärkere Anbindung des „Weserparks“ an die Stadt und ihr System von Freiflächen, die Planung von mehrgeschossigen Parkgaragen und vor allem die Planung eines markanten Geschäftshausriegels am Ostufer des Alten Hafens, dessen Motiv an die Hochhauscheiben Mays am See der Neuen Vahr in Bremen erinnert.<sup>281</sup>

Wie schon in Mainz werden Mays Planungen nur zu geringen Teilen und in anderer Form umgesetzt. So kann das Columbus-Center durchaus als ein Resultat von Mays Planungen gezählt werden, wengleich Mays Bebauung weit weniger massiv und vor allem direkt am Wasser geplant ist.

Viele Elemente von Mays Generalplan werden jedoch nicht umgesetzt. Das Rathaus und die Stadthalle werden an anderer Stelle errichtet, der Weserpark wird nicht angelegt, und die vielen von May geplanten Wohnsiedlungen bleiben ungebaut. Wie schon in Mainz ist dadurch, dass die von May geplante Flächensanierung bestehender Stadtteile nicht durchgeführt wird, die Stadt möglicherweise vor einem schweren Fehler bewahrt geblieben.

### 3.3.3 Generalplan Wiesbaden

Ernst May erhält im Herbst 1960 vom Magistrat der Stadt Wiesbaden den Auftrag, einen Generalplan zu erstellen. May hat kurz zuvor den Städtebaulichen Wettbewerb Biebrich-Parkfeld gewonnen und ist so mit den städtischen Behörden in Kontakt gekommen.

Mit der Verkehrsplanung wird erneut der Lehrstuhl für Eisenbahn- und Verkehrswesen an der ETH Zürich beauftragt. Da der Lehrstuhlinhaber, Prof. Leibbrand, aufgrund von Verstrickungen in

Kriegsverbrechen belastet ist, wird er nicht als Verfasser genannt. Sein Assistent Rolf Schaaf vertritt ihn offiziell. Weiterhin sind ein Wirtschaftsgutachten von Prof. Bosch und regionalplanerische Untersuchungen von Prof. Liedecke und Prof. Isenberg Teil der Planungen. May bezieht in der Wilhelmstraße 18 in Wiesbaden ein Büro im „Haus mit dem roten Balkon“.

Die landschaftlich reizvoll gelegene Stadt Wiesbaden hat zum Zeitpunkt von Mays Berufung einen großen planerischen Nachholbedarf. Ihre neue Rolle als Landeshauptstadt in der sich schnell entwickelnden Rhein-Main-Region erfordert eine tiefgreifende Modernisierung der zuvor beschaulichen Kur- und Residenzstadt. Der Flächennutzungsplan soll die Wohnungsnot mildern, das drängende Verkehrsproblem lösen, die Stadt für ein Bevölkerungswachstum von 260.000 auf bis zu 340.000 Einwohnern vorbereiten und Entwicklungen, wie sie im Frankfurter Westend mit der Verdrängung von Wohnfunktionen durch Dienstleistungsbetriebe beginnen, planerisch bewältigen.

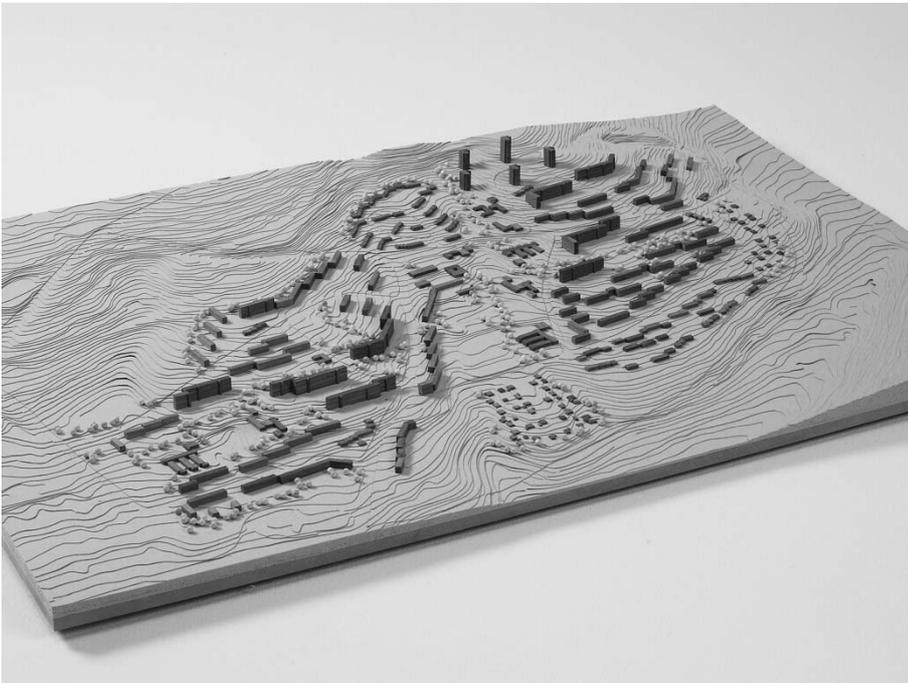
May stellt in Wiesbaden das Fehlen eines eigentlichen Zentrums fest, ein Mangel, der durch die Planung behoben werden soll. Von besonderer Bedeutung für Wiesbaden ist der große Bestand an landwirtschaftlich genutzten Flächen, zum einen für die Versorgung der Bevölkerung mit Lebensmitteln, zum anderen in landschaftspflegerischer Hinsicht. Die Planung strebt daher danach, sparsam mit den landwirtschaftlich genutzten Flächen umzugehen. Die Planung Mays erkennt die vorhandenen landschaftlichen Qualitäten und versucht, sie zu nutzen und zu verstärken. May schreibt dazu: *„Auch im vorliegenden Plane ist hierbei das Prinzip der Zusammenfassung vorhandener oder geplanter Grünflächen zu einem organischen System in den Vordergrund gestellt worden, wobei auch nicht davor zurückgeschreckt wurde, gelegentlich vorhandene Bebauungen in Talsohlen als im Laufe der Zeit zu beseitigen auszuweisen. Es muß immer wieder darauf hingewiesen werden, daß eine Planung, und nicht zuletzt eine Grünplanung, für eine Sicht von 20 Jahren entwickelt wird.“*<sup>282</sup>

Fehlentwicklungen sieht May vor allem im Bereich des Rheinuferes, wo der Bereich unmittelbar am Rhein für industrielle und gewerbliche Zwecke verwendet und damit für May unter Wert genutzt wurden: *„Heute sind nur noch wenige Stellen der unmittelbaren Flussberührung des Stadtgebietes verschont geblieben, und immer noch muß ein harter Kampf gekämpft werden, da sich der Planer gegen die Ansicht durchsetzen muß, der schwer verunreinigte Rhein sei sowieso nur noch eine Kloake, um deren Uferschutz sich zu bemühen nicht mehr der Mühe wert sei.“*<sup>283</sup>

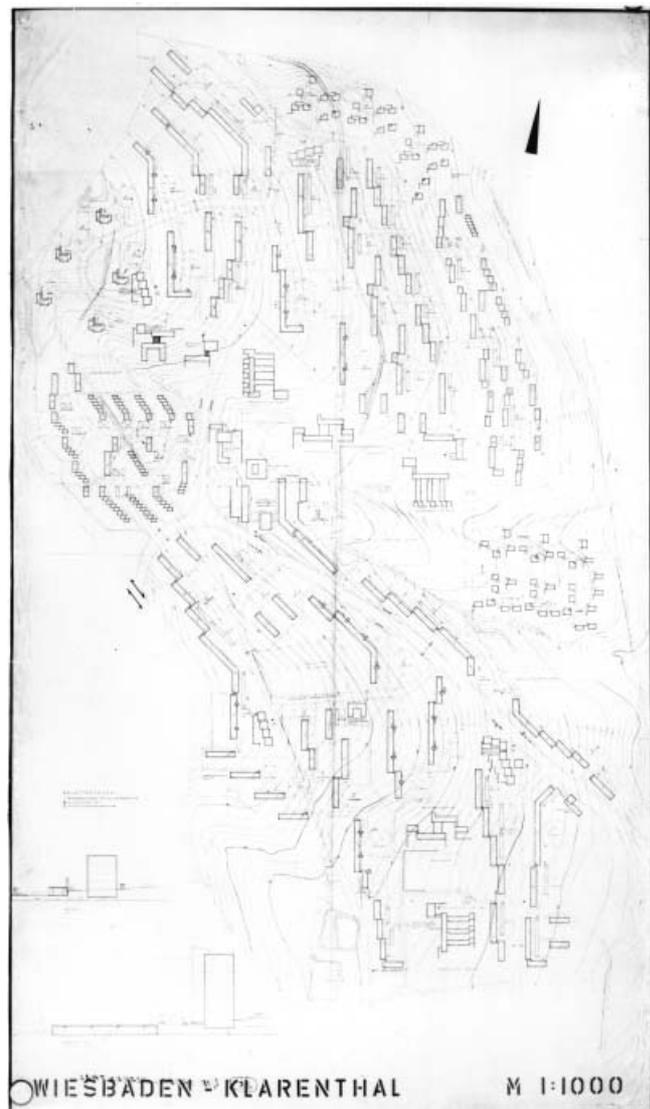
Im Stadtzentrum setzt sich May für die Fortsetzung und Intensivierung der vorhandenen Grünverbindungen ein. Die sich aus der Topografie ergebende Fortführung des Kurparks in das Aukammtal und die Ausweisung eines Kurzentrums dort ist ein wichtiger Bestandteil des neuen Flächennutzungsplans. Die traditionelle Kurfunktion Wiesbadens erhält dadurch eine neue, zeitgemäße Grundlage.<sup>284</sup>

Im Stadtzentrum definiert May fünf unterschiedliche Bereiche, für die jeweils unterschiedliche Strategien entwickelt werden: Das Kerngebiet der Kuranlagen wird mit dem neuen Kurzentrum im Aukammtal verbunden und erlangt so neue Bedeutung. Für die gründerzeitliche Blockstruktur der westlichen Innenstadt werden anhand von Testblocks Sanierungskonzepte erarbeitet. Das „historische Fünfeck“ soll ebenfalls saniert und zu einem leistungsfähigen Stadtzentrum umgestaltet werden. Der „vollständig veraltete Stadtteil“ an der Bergkirche und die innerstädtische Villenbebauung im Osten sind dagegen für Flächensanierung vorgesehen, die die Struktur völlig verändern sollen.

In seinen Planungen für Wiesbaden greift May auf Vorplanungen Hermann Josef Stübbers und Hermann Jansens zurück. Anknüpfungspunkte zu Stübbers ergaben sich für May vor allem bei der Grünflächenplanung, wo auch Stübbers bereits die Freihaltung der Talgründe, die sich vom Taunus in die Stadt ziehen, vorsah und eine „Volks- und Festwiese“ auf der Bierstädter Höhe plante. Eine von Stübbers vorgeschlagene Schnellbahnverbindung von Frankfurt nach Wiesbaden und die Führung des Regionalverkehrs über den Hauptbahnhof hinaus bis ins Stadtzentrum wird auch von May propagiert.



49. 71 Siedlung Klarenthal, Städtebauliches Modell.  
50. 71 Siedlung Klarenthal, Lageplan.



Jansens Planungen für Wiesbaden greifen für May nicht weit genug. Die von Jansen zunächst vertretene Verlegung des Hauptbahnhofs an das Nordende des Biebricher Parks, die auch zu Mays Zeiten noch propagiert wurde, lehnt May als unrealistisch und zu teuer ab.<sup>285</sup> Überdies hat der Mainzer Hauptbahnhof schon längst die Funktion eines Fernbahnhofs übernommen.<sup>286</sup> Die Ideen Jansens für eine Ost- und Westtangente des Straßenverkehrs um die Innenstadt werden dagegen von May in veränderter Form aufgegriffen.<sup>287</sup> Ideen, das Rheinufer von Bebauung freizuhalten, kontinuierliche Grünzüge, die bis ins Stadttinnere reichen, zu schaffen, und dadurch Wohngebiete mit überschaubaren Ausmaßen zu schaffen, finden sich bei Jansen wie bei May.<sup>288</sup> Vor allem aber bezüglich der Verkehrsplanung gelangt May zu neuen Lösungen, die sich von denen seiner Vorgänger unterscheiden.<sup>289</sup>

Ein wesentlicher Bestandteil der Planungen Mays für Wiesbaden liegt im Wohnungsbau. Zum einen besteht zum Zeitpunkt, als May die Planung übernimmt, noch immer eine beträchtliche Wohnungsnot, zum anderen ist abzusehen, dass die durchzuführenden Sanierungsmaßnahmen in den bestehenden Wohngebieten mit ihrer Folge niedrigerer Wohndichte dazu führen werden, dass zusätzlicher Wohnraum bereitgestellt werden muss. Bis auf eine Siedlung, in Biebrich-Parkfeld, befinden sich alle geplanten neuen Wohnstandorte auf den Höhenrücken, die die vom Taunus nach Süden führenden Täler flankieren. Diese Standorte waren traditionell den „besseren Kreisen“ Wiesbadens vorbehalten geblieben. Wie schon Jansen sieht May jetzt aber auch Wohngebiete, die sich auch an die Durchschnittsbevölkerung richten sollte, an diesen Standorten vor. Die großzügige Ausweisung von neuen Siedlungsgebieten soll eine weitere Zersiedelung der Landschaft um Wiesbaden in Zukunft verhindern.

Neue Wohnsiedlungen werden an fünf Standorten geplant, die sich wie ein Kranz um die bestehende Bebauung legen, und jeweils durch Grünschnitten von ihr getrennt sind. Von diesen neuen Wohnsiedlungen werden schließlich drei realisiert, nämlich die Siedlung Biebrich-Parkfeld, die Siedlung Dotzheim-Schelmengraben und die Siedlung Klarenthal, die beiden anderen, die Siedlung Sonnenberg am Tunnelbachtal, und die Nord-Ost-Stadt, werden nicht gebaut.

In der Innenstadt sieht May die Aufgabe vor allem in der Neuorganisation des Kraftfahrzeugverkehrs. May und der Verkehrsplaner Schauf entwickelten ein System von Fußgängerzonen, das es dennoch ermöglichte, mit dem Auto bis weit in die Innenstadt hinein vorzudringen. Hierzu hält May den Bau von fünf Parkhäusern und zweier Tiefgaragen, davon einer unter dem Marktplatz, für notwendig.

Nach Ansicht Mays fehlt in Wiesbaden ein echtes Stadtzentrum „als Kulminationspunkt des öffentlichen Lebens“<sup>290</sup> Um den Markt sieht er daher einen Erweiterungsbau der städtischen Verwaltung mit einer den östlichen Bereich des Marktplatzes überspannenden Hochhausscheibe vor, und einen weiteren Bau, der als eigentliches Gemeinschaftszentrum die Volkshochschule, Stadtbibliothek und die Industrie- und Handelskammer aufnehmen soll.

Ein Teil von Mays Planungen für Wiesbaden betreffen umfangreiche Sanierungsmaßnahmen bestehender Stadtviertel, insbesondere in der villenartig bebauten „City-Ost“ und im Gebiet rund um die Bergkirch. Daneben entwickelt er einen Testentwurf für die Sanierung eines gründerzeitlichen Baublocks und für den Ortskern des Vororts Schierstein. Alle Maßnahmen sehen umfangreiche Abrisse vor.

Wie im Fall der Planungen für Mainz und Bremerhaven baut May mit seinem Generalplan für Wiesbaden auf bestehenden Planungen auf, die jedoch in diesem Fall weit länger zurückliegen, da Wiesbaden keine umfangreichen Wiederaufbaumaßnahmen zu leisten hat. Mays Beitrag ist somit eigenständiger und originärer.

Mays Gesamtplanung bildet die Basis für den Flächennutzungsplan der Stadt Wiesbaden, der im Jahr 1970 Rechtskräftigkeit erlangt und für etwas mehr als 30 Jahre die Wiesbadener Stadtplanung und -entwicklung bestimmt.<sup>291</sup> Erst im Jahr 2003 stellt die Stadt Wiesbaden einen neuen Flächennutzungsplan auf. Edgar Heydock, der langjährige Mitarbeiter Mays, leitet von 1967 bis 1996 das Stadtplanungsamt Wiesbaden.

Bezüglich der Sanierung gilt jedoch wiederum, dass die Stadt Wiesbaden möglicherweise einen großen Fehler vermeidet, indem sie die Planungen Mays nicht durchführt.

### 3.3.4 Siedlung Klarenthal

Die Siedlung Klarenthal ist die größte der Wiesbadener Siedlungen Ernst Mays. Sie liegt auf einem in West-Ost-Richtung abfallenden Hang. Ungefähr in der Mitte wird die Siedlung von einem in nordwest-südöstlicher Richtung verlaufenden Graben durchschnitten.

Entlang dieses Tales verläuft die Haupteerschließung des Gebietes, von der nach Norden eine sogenannte Wohnverkehrsaufnahmemstraße abzweigt. An dieser Stelle befindet sich das Hauptzentrum der Wohnsiedlung. Vom Haupteerschließungssystem werden in nördlicher und südlicher Richtung wiederum Erschließungsschleifen für die einzelnen Baubezirke abzweigt. Zwei der Schleifen erschließen einen Bezirk mit vor allem Reihenhäusern im westlichen Teil der Siedlung und ein Einfamilienhausgebiet im tiefer gelegenen östlichen Bereich der Siedlung. Eine Schleife im nordöstlichen Bereich erschließt eine Gruppe höherer Gebäude mit fünf an der höchsten Stelle der gesamten Siedlung geplanten Punkthäusern. Die beiden übrigen großen Schleifen im südlichen und nordwestlichen Teil erschließen die über Stichstraßen angeordneten, überwiegend in Nord-Südrichtung entlang der Höhenlinien angeordneten, meist zurück gestaffelten Wohnzeilen, die das Gros der Bebauung ausmachen. Das Fahrverkehrsnetz wird durch ein sekundäres System von Fußwegen ergänzt.

Der nordwestliche Teil der Siedlung wird überwiegend als sozialer Wohnungsbau geplant und zuerst begonnen. Der südöstliche freifinanzierte Teil der Siedlung wird erst später errichtet.

Die Bauhöhe rangiert zwischen eingeschossigen Einfamilienhäusern im unteren Bereich über zweigeschossige Reihenhäuser zu drei- und viergeschossigen Baugruppen zu achtgeschossigen Hochhäusern und den 12- bzw. 16-geschossigen Punkthochhäusern im oberen Bereich der Siedlung. Die Gebäude sind überwiegend in Nord-Süd-Richtung orientiert. Bedingt durch die Topografie liegen manche Baukörper in Nordwestlich-südöstlicher Richtung, oder sie nehmen durch ihre abknickende Form die Topografie auf. Große Gebäudelängen werden durch Rückstaffelung vermieden. Die Terrassierung der Gebäudehöhen ermöglicht einem verhältnismäßig großen Teil der Bewohner einen weiten Blick auf den jenseits des Tals gelegenen Hang.

Wenngleich May hofft, dass der Berufsverkehr vor allem mit öffentlichen Verkehrsmitteln abgewickelt würde, rechnet er doch mit einem für die Zeit verhältnismäßig hohen Bestand an Kraftfahrzeugen, nämlich je eines pro Einfamilienhaus und je eines pro zwei Mietwohnungen, für die entsprechende Abstellplätze und Garagenbauten vorgesehen werden. May entwickelt zu diesem Zweck zweigeschossige Parkanlagen, die sich die Hanglage zunutze machen.

Klarenthal mit seinen 4.000 Wohneinheiten hat einen Bedarf von fünf Schulen, von denen drei in zentraler Lage am Nordhang der Talmulde geplant wurden. Eine dieser Schulen, die Geschwister-Scholl-Schule, wird von May selbst als Pavillonschule geplant. Weiter sind zwei Tankstellen und ein Haupt- und ein Nebenladenzentrum, Gewerbebetriebe, zwei Kirchen, ein Gemeinschaftszentrum, ein Postamt und ein Altersheim geplant. Nach Bedarf können an weiteren Stellen der Siedlung noch Ladeneinheiten gebaut werden.

Die Talmulde stellt den zentralen öffentlichen Grünbereich dar, an dessen Rand bestehende Kleingärten zumindest teilweise erhalten bleiben sollten. Ein weiteres Grünband folgte dem zentralen, in Nord-Ost-Richtung verlaufenden Fußweg und am östlichen und am westlichen Rand der Siedlung, wo sie als Schutzstreifen zur Durchgangsstraße und zur bestehenden Bahnlinie dienen sollten. Nach Nordwesten hin schließt die Siedlung direkt an den Stadtwald an.

Insgesamt sind in der Siedlung Klarenthal ca. 4.000 Wohnungen für 14.000 Einwohner geplant. Die Bruttowohndichte soll 101 E/ha, die Nettowohndichte 254 E/ha betragen. Es sind Garagen und Abstellplätze für 4.000 Pkw geplant.<sup>292</sup>

Um die Ausführung der Siedlung durch verschiedene Bauträger und teilweise auch private Bauherren zu koordinieren, wird Ernst May mit der künstlerischen Oberbauleitung beauftragt. Zuvor werden zwischen den beteiligten Parteien sogenannte „Verbindliche Vereinbarungen“ zur Gestaltung festgelegt. Demzufolge sollte die Gestaltung der Baukörper auf kubischer Grundlage erfolgen, Flachdächer mit Kiesschüttung sind vorgeschrieben, bei der Außenhaut soll „absolute Zweckmäßigkeit bei voller Berücksichtigung der ästhetischen Erfordernisse bestimmend für die Materialauswahl sein. Jede geliehene Repräsentation (sollte) verbannt sein.“ Als Fassadenmaterial ist meist Putz vorgeschrieben, als Fenster nach innen aufschlagende Holzfenster hinter möglichst knappen Mauerleibungen, die farbliche Gestaltung der Baukörper ist abzustimmen. Ebenso gibt es verbindliche Bestimmungen für Brüstungen, Vergitterungen, sonstiges Beiwerk wie Außenleuchten, Sockel, Mauern und Mauerwangen, die Ausführung von Gebäudezugängen und sonstigen Plattenwegen, Einfriedigungen, Garagen und Kfz-Stellplätze, Müllkästen, Antennen und Reklame.<sup>293</sup>

Diesen verbindlichen und von den beteiligten Parteien auch weitgehend akzeptierten Vorgaben ist die außergewöhnlich große Geschlossenheit der Siedlung zuzuschreiben, die May als Vorbildlich für andere Siedlungsprojekte, wie beispielsweise Kranichstein empfand.

Die Planung von Klarenthal überzeugt vor allem durch die Ausnutzung der landschaftlichen Qualitäten. May ordnet die verschiedenen Bautypologien nach dem Prinzip der Höhenstaffelung an, wobei eine Abfolge niedriger Bauten im unteren Bereich und ein allmähliches Ansteigen bis hin zu Hochhäusern im oberen Bereich klar erkennbar ist. Eine deutliche Wiederholung bestimmter Bebauungsmuster in einzelnen klar voneinander getrennten Nachbarschaften, wie in Biebrich-Parkfeld, ist nicht festzustellen. Dadurch erhält der Lageplan keine einfach zu lesende Struktur, die über die Orientierung an den Höhenlinien hinausgeht. Die vorherrschende Nord-Süd-Richtung der Bauten ist die Folge eines von May in Auftrag gegebenen Klimagutachtens, das zur besseren Durchlüftung diese Gebäudeorientierung nahe legt. Dabei dient die Gebäudestellung nicht nur der Durchlüftung der Siedlung selbst, sondern ermöglicht einen Kalt- und Frischlufttransport in die Innenstadt.<sup>294</sup>

Eine Besonderheit des wichtigsten Bauherren, der Nassauischen Heimstätte, ist der große Anteil der Großtafelbauweise, die von der Nassauischen Heimstätte überhaupt erst in Hessen eingeführt wird.<sup>295</sup> Von ihr geht auch die Initiative der Baufirma Philipp Holzmann aus, die bereits in den zwanziger Jahren in Westhausen Erfahrungen mit Fertigbauteilen gesammelt hatte, die in Frankreich von Edmond Coignet entwickelte Großtafelbauweise für deutsche Anforderungen anzupassen. Die neu geschaffene Holzmann-Coignet-Fertigbau GmbH errichtet 1961 in Neu-Isenburg bei Frankfurt ihr Werk „Gehspitz“, in dem 1962 die Fertigung von jährlich 1.000 Wohnungen beginnt, nachdem sich die Nassauische Heimstätte zuvor zur Abnahme eines Großteils der Produktion verpflichtet hat.<sup>296</sup> Die vier bis achtstöckigen Baublöcke nach Typenentwürfen der Nassauischen Heimstätte mit ihrer kubischen Erscheinungsform und sichtbaren Fugen in Klarenthal sind eine Folge dieser innovativen Fertigbauweise und tauchen in ähnlicher Form zuvor in der Frankfurter Nordweststadt Walter Schwagenseidts auf.<sup>297</sup> Die Ausführungsqualität der Bauten ist nach Aussage des ehemaligen Mitarbeiters Heydock ausgezeichnet.<sup>298</sup> Insgesamt hatte die Fertigbauweise bei der Nassauischen Heimstätte 1963 einen Anteil von 10%, 1966 von 29% aller Bauten, im Gegensatz zum gleichzeitigen bundesdeutschen Durchschnitt von 3 bis 6,3%.<sup>299</sup> Beide Faktoren, der hohe Anteil an Mietwohnungen und der hohe Vorfertigungsgrad, können Faktoren darstellen, warum May in Klarenthal davon absieht, einzelne, in sich typologisch stark differenzierte Nachbarschaften zu entwerfen, wie man sie noch im Entwurf für Biebrich-Parkfeld findet. Wohl auch um die einfache, kubische Form der Bauten und die drohende Monotonie abzumildern, entwerfen May und seine Mitarbeiter ein Farbkonzept

für die Siedlung, bei dem sie sich an der Farbgebung der Frankfurter Siedlungen der zwanziger Jahre orientieren.<sup>300</sup>

Der Vorentwurf zu Klarenthal stammt aus der Zeit von Herbst 1960<sup>301</sup> bis Herbst 1961.<sup>302</sup> Durch Erschließungsprobleme und Rücksichtnahme auf bestehende Betriebe gestaltet sich die Planung schwierig. 1964 ist schließlich Baubeginn. May hat bis 1969 die künstlerische Oberleitung inne<sup>303</sup> und unterhält zu diesem Zweck ein Büro in Wiesbaden, das von seinem Mitarbeiter Edgar Heydock geleitet wird, und in dem May ungefähr einmal wöchentlich anwesend ist, um sich über den Fortgang der Planungen und des Baus zu unterrichten.<sup>304</sup> Die Siedlung wird weitgehend nach den Vorgaben Mays errichtet. Lediglich im Südteil der Siedlung und bei der Straßenerschließung ergeben sich deutliche Abweichungen von der ursprünglichen Planung.

### 3.4 Analyse: Das Werk Mays in den Jahren 1958-1963

Mit der Übernahme der Aufträge zur Generalplanung für die Städte Mainz, Bremerhaven und Wiesbaden zwischen den Jahren 1958 und 1963 vergrößert sich der Maßstab der Tätigkeit Mays noch einmal enorm. Erstmals ist May in der Lage, die Entwicklung eines ganzen Stadtorganismus zu planen, anstelle, wie bisher, lediglich Wohnsiedlungen an bereits festgelegten Standorten zu planen.

May unterhält jetzt stets mehrere Büros zugleich, die meist den jeweiligen Planungsbehörden zugeordnet sind, und reist entsprechend viel. Die ohnehin große Autonomie der Mitarbeiter Mays wächst damit wohl noch einmal an.

Mays Strategie in den unterschiedlichen Städten weist Parallelen auf: Schaffung eines klar ablesbaren Zentrums mit einer Konzentration der öffentlichen Funktionen, Schaffung durchgehender, leistungsfähiger Verkehrsstraßen mit entsprechend großzügigen Parkplätzen und Parkhäusern, Flächensanierung und bauliche Auflockerung der veralteten Wohngebiete anstelle einer bestandsorientierten Sanierung. Schaffung großzügiger neuer Wohngebiete, die sich der bestehenden Bebauung anlagern, dabei Freihaltung von Grünschnitten und Schaffung eines zusammenhängenden Systems von Grünflächen. Dabei orientiert sich May stets an der örtlichen Topografie und greift auf bereits bestehende Planungen zurück.

Interessanterweise macht May auch jetzt keinen Versuch der Planung echter Trabantenstädte, und sei es auch nur in einem kleinen Maßstab, obwohl er seinen Generalplanungen jeweils die Annahme eines kräftigen Bevölkerungswachstums zugrundelegt.<sup>305</sup> Die Neuplanungen sind immer Wohnsiedlungen und Schlafstädte, die sich der bestehenden Bebauung anlagern und die sich in verhältnismäßig großer Nähe zur Kernstadt befinden. Die Idee der Trabantenstadt ist mit der Realität offensichtlich nicht zu vereinen, da sie Bedingungen voraussetzt, die politisch nicht durchsetzbar sind, wie die Synchronizität der infrastrukturellen, wirtschaftlichen, rechtlichen und baulichen Planung. Darüber hinaus verhindern die gemeindliche Planungshoheit und unzureichende Möglichkeiten der grenzüberschreitenden Planung großräumigere Konzepte, wie sie beispielsweise mit dem Ring „Neuer Städte“ rund um London realisiert werden. Das Element der Kontrolle, das die Trabantenstadt voraussetzt, ist im freien Spiel der Kräfte nicht möglich.

In Mays Vorträgen tritt an die Stelle des Schlagworts der Trabantenstadt die „Stadtlandschaft“ als flexibleres, moderneres räumliches Leitbild. Tatsächlich propagiert er aber auch noch stets die Trabantenstadt, möglicherweise wider besseres Wissen.

Für die „Stadtlandschaft“ identifiziert May zwei Ursachen: Zum einen die Wanderung der Industrie in so genannte „Industrial parks“, die weit vor den Städten liegen, zum anderen die Stadtfucht oder Suburbanisierung.<sup>306</sup> Mays Antwort, die „Stadt von morgen“, besteht aus einem Kern mit anschließenden, klar voneinander abgegrenzten Wohn- und Gewerbevierteln. „Das Ganze wird von einem breiten Freigürtel umgeben, der den Bewohnern der Kleinstadt Erholung in freier Natur ermöglicht. In diesem Gürtel werden

auch gewisse Intensivbetriebe der Landwirtschaft eingeschlossen, die hier Frischnahrung in unmittelbarer Nähe der Konsumenten produzieren. Jenseits dieses Grüngürtels werden dann nach Bedarf Trabantenstädte entstehen, deren charakteristisches Merkmal die Einbeziehung genügender Arbeitsplätze ist. Das bedeutet für die Bevölkerung kürzeste Wege zwischen Wohn- und Arbeitsstelle, gleichzeitig aber wird der innerstädtische Verkehr entlastet, da die Trabantenbewohner alle Alltagsbedürfnisse an Ort und Stelle befriedigen können und nur dann die Kernstadt besuchen, wenn sie die dortigen Zentraleinrichtungen der Wirtschaft und Kultur aufsuchen wollen.<sup>307</sup>

Zur Qualität der Freiräume sagt May: „Von besonderer Bedeutung ist die systematische Durchgrünung der Städte mittels eines zusammenhängenden Grünsystems, das darauf abzielt, sämtliche Parks, Sport- und Erholungsplätze sowie freien Grünräume innerhalb des Stadtkörpers so miteinander zu verbinden, daß der Bewohner in möglichst ungebrochenem Zuge vom Stadtinneren in das zusammenhängende Grün der Umgebung gelangen kann. Je intensiver die Motorisierung des Verkehrs zu fortschreitender Vergiftung des innerstädtischen Luftraumes führt, um so wichtiger ist das sauerstoffzeugende, kühle und schalldämpfende Grün im städtischen Raum. Hierbei ist es keineswegs erforderlich, bei solchen Grünräumen vorwiegend an kostspielige Parks zu denken, so wünschenswert und psychologisch wirksam auch einzelne Zentren landschaftsgestalterischer Konzentration sein mögen. Vielmehr kann ein Großteil der innerstädtischen Freiräume landwirtschaftlicher Nutzung vorbehalten bleiben, da gepflegte landwirtschaftliche Betriebe in gleicher Weise wie kleingärtnerische Anlagen den Menschen ästhetisch vollauf zu befriedigen vermögen. Unter allen Umständen sollte aber bei der Planung städtischer Räume Rücksicht darauf genommen werden, die Bebauung - wo immer möglich - auf landwirtschaftlich geringwertige Böden zu verweisen und hochwertiges Gelände für die Agrarbewirtschaftung freizuhalten. Viel mehr Rücksicht als bisher sollte auch der Erhaltung wertvoller Landschaftsbilder gewidmet werden.“<sup>308</sup>

Anders als beim Wohnen sieht May bei der Planung von Arbeitsstätten noch erhebliches Verdichtungspotential. „Während die industriellen Unternehmungen vielfach kaum als kontaktbedürftig bezeichnet werden können, trifft das Gegenteil für unsere Dienstleistungsbetriebe zu, die oft in engster Weise aufeinander angewiesen sind. Dieser Umstand wird sich im kommenden Städtebau wohl noch stärker bemerkbar machen, als dies heute bereits der Fall ist. Die Forderung nach engem Kontakt zwischen den Arbeitsplätzen der Dienstleistungsberufe wird den Auflockerungsbestrebungen, die den heutigen Städtebau in erheblichem Ausmaß beeinflussen, eine Grenze setzen. (...) Schon aus dem Grunde wird eine solche Verdichtung erforderlich sein, um einem oberhandnehmender flächenmäßigen Ausdehnung unserer Geschäftsstädte Einhalt zu gebieten. Es ist durchaus möglich, dieses Ziel zu erreichen, ohne die Gesundheit der Arbeitenden zu benachteiligen.“<sup>309</sup> Der Wunsch nach weiterer Verdichtung ergibt sich also einerseits aus der Funktion, andererseits aus dem Bestreben, die Landschaft zu schützen, nicht aber aus ästhetischen Gründen. Auch ist die Verdichtung noch immer auf Geschäftsbauten und -viertel beschränkt. Für das Wohnen sollen die alten Dichtegrenzen weiter bestehen bleiben.

Die Wohnsiedlungen, die May nun plant, schreiben das bisherige Muster fort. Wenngleich sie nicht mehr so deutlich in Nachbarschaften unterteilt werden, ist noch stets eine deutliche bauliche Gliederung, verkehrliche Trennung, Hierarchisierung der Freiflächen und Höhenstaffelung festzustellen. Der Anteil an Einfamilienhäusern nimmt ständig zu, da das 1956 verabschiedete Zweite Wohnungsbaugesetz das Wohneigentum besonders fördert und ein entsprechend höherer Anteil an Wohneigentum auch in den entsprechenden Demonstrativbauvorhaben des Bundes vorgeschrieben werden. Die Notwendigkeit, oberhalb des vierten Geschosses einen Personenaufzug vorzusehen, macht Gebäude mit fünf oder sechs Geschossen unwirtschaftlich.<sup>310</sup> In der Folge stellen Wohnbauten mit entweder bis zu vier oder eben acht Geschossen einen größeren Anteil in den Siedlungen. Wenn möglich, wird die bauliche Ordnung durch ein Farbkonzept unterstrichen, wenngleich May generell geringerer Einfluss auf die Ausgestaltung der Bauten eingeräumt wird. Der größte Wandel im Städtebau besteht in der Zunahme der Verkehrsflächen, sowohl für Straßen, wie auch für Parkplätze, und in der deutlicheren

Zugrundelegung von verkehrlichen Erwägungen bei der Konzeption von Wohnsiedlungen.

Das prominenteste Gegenbeispiel zu Mays Auffassung ist das Stuttgarter Projekt „Hannibal“ der Architekten Otto Jäger und Werner Müller, aus dem Jahr 1959. Es wird zu dieser Zeit häufig in den Fachzeitschriften veröffentlicht und ist der Auslöser einer lebhaften Debatte. Eine Wohnscheibe mit 650m Länge und 50m Höhe soll in 1.200 Eigentumswohnungen Platz für ca. 4.200 Bewohner bieten. May ist ein entschiedener Gegner des Projekts. „M.(eines)E.(rachtsens) heller Wahnsinn, da er zu einer vollständigen Vermassung der in dieser Kaserne eingesperrten Menschen führen muß. Vor allem scheint mir auch der Hauptzweck, billige Wohnungen zu schaffen, damit nicht erreicht, da nach unseren Erfahrungen Wohnungen im Hochhaus 25-30% mehr kosten als solche in der üblichen Bauweise.“<sup>311</sup>

„Hannibal“ ist seiner Zeit voraus. Nur wenige Jahre später wird May selbst im Zuge einer allgemeinen städtebaulichen Trendwende in Darmstadt-Kranichstein Hochhauscheiben von enormer Höhe und Länge planen.

Anders als bei Mays Planungen der späten 1950er Jahre, wie Berlin-Fennpfuhl oder der Neuen Vahr, treten nun in Mays Planungen auch wieder verstärkt geknickte, raumbildende Körper auf, die sich der Landschaft anpassen, was aber auch teils dem Umstand geschuldet sein mag, dass May nun weniger in Norddeutschland, sondern eher in der topografisch abwechslungsreicheren Mitte Deutschlands tätig ist. In keiner der drei Städte, in denen May als Generalplaner tätig ist, realisiert er in diesem Zusammenhang auch nur ein Gebäude. Auch Mays Einfluss auf die architektonische Ausformung der von ihm geplanten Siedlungen bleibt gering, mit Ausnahme der Siedlung Klarenthal in Wiesbaden, bei der May über mehrere Jahre hinweg mit der künstlerischen Oberleitung betraut ist. Diese Siedlung ist dann auch die einzige aus dem Kontext der Generalplanungen, die mit ihrer knappen Formensprache und ihrem klar erkennbaren Farbkonzept eine starke formale Geschlossenheit aufweist.

In den Jahren, in denen May an den Generalplänen für Mainz, Bremerhaven und Wiesbaden arbeitet, vollzieht sich ein Umbruch im deutschen Wohnungsbau. Bedingt durch die Baukostensteigerungen und den Arbeitskräftemangel sehen immer mehr Wohnungsbaugesell schaften die Zukunft des Massenwohnungsbaus im Montagebau, der einen raschen und preiswerten Baufortschritt verspricht. Die hohen Anfangsinvestitionen, die mit der Umstellung auf den Montagebau einhergehen, verursachen eine Dynamik, die in kurzer Zeit dazu führt, dass sozialer Wohnungsbau fast ausschließlich in Montagebauweise erstellt wird. In Hamburg wird die Verwendung von Montagebau beispielsweise zur Bedingung für die öffentliche Förderung von Wohnungsbau.

Auch Bundesprogramme wie die Demonstrativbauvorhaben des Bundes, die seit 1957 aufgelegt werden und die bisherigen Versuchs- und Vergleichsprogramme der Länder ablösen, tragen zu der weiteren Standardisierung und Rationalisierung des Bauens bei.<sup>312</sup> May plant zwei Siedlungen, die in dieses Programm aufgenommen werden, die Siedlung Heidberg-Ost in Braunschweig und die Siedlung Rahlstedt-Ost in Hamburg. Vor allem die Siedlung Rahlstedt-Ost ist weitgehend von Montagebauweise geprägt, Heidberg-Ost wird dagegen noch vornehmlich mit traditionellen Baumethoden errichtet.

Eine Konsequenz der fortschreitenden Rationalisierung des Bauprozesses ist neben dem Montagebau der immer größere Anteil an Flachdachbauten, woran gerade Ernst May, der wie kein anderer deutscher Architekt für den Kampf gegen das Steildach steht, eine späte Genugtuung erfahren haben dürfte. Weisen die Siedlungen in Mainz noch überwiegend Steildächer auf, so finden sie sich schon in den Siedlungen in Wiesbaden, die nur drei Jahre später entstehen, so gut wie gar nicht mehr, und auch sonst werden allenfalls kleinteilige Bauten, wie Reihenhäuser, mit Steildächern versehen.

Die Farbigkeit der Wohnsiedlungen Mays wird zurückhaltender. In der Siedlung Klarenthal in Wiesbaden verwendet May bei den niedrigeren Bauten einen hellgrauen Grundton mit starkem Schwarz und Ochsenblutrot im Gegensatz zu den vorwiegend weißen Hochhäusern, die den Stadtteil bekrönen. Die niedrigen Bauten des Randes der Siedlung enthalten im Gegensatz zum Kern lebhaft farbige Akzente. May hierzu später: „Es ist dabei sehr interessant festzustellen,

daß die Bewohner diese Farbgebung als unzureichend bezeichnen und gern mehr Farbigkeit gewünscht hätten.“<sup>313</sup>

In der Zunahme der Kfz-Abstellflächen sieht May die größte Gefährdung für das wohnungsnaher Grün, und zwar sowohl in Neuplanungen wie auch im Bestand: „Verbannten wir nach schweren Kämpfen Schuppen und Werkstätten, Kaninchen- und Geflügelställe aus dem Blockinneren, so treten an deren Stelle nun Garagen und zementierte Abstellplätze, die die Ruhe mehr stören, und die Luft, die wir atmen, in höherem Grade verpesten, als ihre Vorgänger.“<sup>314</sup> Keine Lösung des Problems, sei es nun das Parken im öffentlichen Straßenraum, das Aufständern von Gebäuden, das Parken in Tiefgaragen oder eine ringförmige Parkerschließung in Blockinnenräumen, hält May für ideal, da sie alle mehr oder minder die erstrebte enge Verbindung von Wohnung und Grünflächen zerstören. Stattdessen plädiert May erstaunlich weitsichtig für eine Lösung die man heute als „autofreies Wohnen“ bezeichnen würde. „Die Lösung der Zukunft dürfte darin liegen, die Kraftwagen in einer gewissen Entfernung von der Wohnung gesammelt entweder ebenerdig oder in mehrgeschossigen Parkhäusern unterzubringen. Handelt es sich um den Neuaufbau zerbombter Stadtteile oder um die Neuerrichtung von Siedlungen, so sollten Lösungen erstrebt werden, die der ungestörten Verschmelzung von Wohnung und Grünlandschaft die gebührende Priorität sichern, also Sammelabstellplätze an den Abzweigstellen der Wohnstraßen von den Zubringerstraßen. Hierdurch würde auch der Mensch gezwungen, wenigstens noch in bescheidenem Maße seine Gehwerkzeuge zu benutzen.“<sup>315</sup>

May plädiert auch dafür, im Wirtschaftsverkehr unnötige Wege zu vermeiden, die Berufspendler jedoch gänzlich in den öffentlichen Verkehr zu zwingen. „Da wir nicht in der Lage sind, den städtischen Verkehrsraum der kommenden Motorisierung anzupassen, bleibt nur den andere Weg, den Verkehr dem vorhandenen Räume anzugleichen.“ Zur Finanzierung des Ausbaus des öffentlichen Verkehrs schlägt May die Abschaffung der Kfz-Steuer und eine schrittweise Erhöhung der Treibstoffsteuer unter Ausnahme der öffentlichen Verkehrsmittel vor, eine Forderung, die auch noch vierzig Jahre später ebenso modern wie utopisch klingt.<sup>316</sup>

May propagiert auch noch einmal die Trabantenstadt als Mittel zur Lösung des Verkehrsproblems: „Die Schaffung selbständiger städtebaulicher Großzellen, in denen der Mensch alle Erfordernisse für sein Alltagsleben – von der Wohnung über Sozialversorgung bis zur Arbeitsstelle – vorfindet, entlastet automatisch die Kernstadt von allem Verkehr, der bei der konzentrischen Stadterweiterung der Vergangenheit die Bewohner der Außenbezirke täglich in das Stadtzentrum führte. Die englischen New Towns haben die Tragfähigkeit dieser städtebaulichen Konzeption eindeutig bewiesen. Wenn die erstrebte Entlastung des Zentrums nicht erreicht wurde, so liegt dies an der Unterlassung die Wiederbesetzung der geräumten Arbeitsstellen zu verhindern.“<sup>317</sup>

Dass die englischen New Towns also die Zunahme des Verkehrs nicht verhindert haben, liegt in den Augen Mays daran, dass die entstandenen Freiflächen nicht freigehalten und die bauliche und Nutzungsdichte der Städte nicht konsequent reduziert wird.

Abweichend von diesen fortschrittlichen Ideen weisen Mays drei Stadtentwicklungskonzepte für Mainz, Bremerhaven und Wiesbaden jeweils so großzügige Verkehrslösungen auf, dass sie auch heute noch als überdimensioniert wahrgenommen werden und sogar teilweise, wenn sie überhaupt realisiert wurden, schon wieder rückgebaut wurden.

Einige Wohnsiedlungen Mays aus dieser Phase verfügen über sehr umfangreiche Parkieranlagen, teilweise abgesenkt, um sie der direkten Sicht zu entziehen, teilweise so geschickt in die Topografie eingefügt, dass sie später ohne großen Aufwand mit einer zweiten Ebene ergänzt werden können.

Die Art und Weise, wie May das Verkehrsproblem lösen will, unterscheidet sich demnach in Theorie und Praxis sehr deutlich voneinander. Beim internationalen Baukongress in Essen im Juni 1962 bringt May dann auch die allgemeine Ratlosigkeit auf den Punkt. „Wer vorgibt, eine Lösung des Verkehrsproblems zu besitzen, ist ein Hochstapler!“<sup>318</sup>

In seinen Sanierungskonzepten für Stadtteile in Mainz, Bremerhaven und Wiesbaden ist May meist unsentimental. Ähnlich wie im Fall Neu-Altona geht May davon aus, dass ein weitgehender Abriss der bestehenden Bausubstanz unumgänglich ist, um einen Stadtteil zu sanieren.

Die Gründe, die für den Abriss genannt werden, ähneln sich meist. Die Gebäude sind in einem schlechten Erhaltungszustand, häufig baufällig, die Wohnungen zu klein und technisch veraltet, außerdem genügen sie nicht mehr den Anforderungen an Belichtung und Belüftung. Häufig muss auch die technische Infrastruktur grundlegend erneuert werden. Meist verfügen die Wohngebiete über einen deutlichen Mangel an öffentlichen und privaten Grünflächen.

May geht davon aus, dass nur die Sanierung im großen Maßstab wirtschaftlich durchgeführt werden kann. Lediglich besonders stadtbildprägende Bauten, wie Kirchen oder Baudenkmäler sollen nicht abgerissen werden.

Das bestehende Verkehrssystem ist meist engmaschig, aber gerade dadurch den Anforderungen des motorisierten Verkehrs nicht mehr gewachsen. Wie viele andere Stadtplaner seiner Zeit schlägt May daher die Aufhebung bestehender Straßen und eine großräumigere Erschließung vor, um die Wohngebiete vom Durchgangsverkehr zu entlasten. Der ruhende Verkehr wird auf zentralen Autoabstellflächen und in großen Parkhäusern konzentriert

Schließlich mögen auch ästhetische Gründe für den völligen Abriss und Neuaufbau eines Stadtviertels sprechen. Nur durch eine völlige Neukonzeption kann die gewünschte spannungsvolle Komposition von niedrigen, mittelhohen und hohen Gebäuden in befriedigender Weise erschaffen werden und kann die gesellschaftlich und ästhetisch als überholt geltende gründerzeitliche Stadt überwunden werden.

Lediglich in Wiesbaden erprobt May mit dem Entwurf eines Testblocks eine behutsamere Herangehensweise. Statt einer völligen Neukonzeption wird hier der Stadtgrundriss respektiert und werden grundsätzlich als sanierbar geltende Gebäude erhalten. Die vollständige Entkernung des Innenhofs schafft Raum für eine große gemeinschaftliche Grünfläche auf einer ausreichend großen Parkgarage. May erprobt hiermit bereits im Jahr 1961-62 einen Sanierungsansatz, der erst einige Jahre später allgemein akzeptiert wird.

## 4. Phase IV: Die letzten Jahre (1963-1970)

### 4.1 Situation

Seit Beginn der 1960er Jahre wird die Kritik an der städtebaulichen Funktionstrennung und am „gegliederten und aufgelockerten“ Städtebau der Nachkriegszeit, an dem May einen nicht unwesentlichen Anteil hat, immer stärker. Die Kritik wird zunächst von Sozialwissenschaftlern formuliert und findet allmählich ihren Weg in den städtebaulichen Diskurs.<sup>319</sup>

Die Kritik stellt die bislang geltenden städtebaulichen Normen beinahe auf den Kopf. Anstelle der bisher in zähen Kämpfen erstrittenen Dichtebeschränkungen steht nun das Schlagwort der „Urbanität durch Dichte“.

Die bisher dogmatisch verfochtene Gliederung der Stadt wird in Frage gestellt, da erste empirische Untersuchungen ergeben, dass sich in den bisher gebauten Nachbarschaften eben nicht die erhofften sozialen Gemeinschaften bilden, sondern häufig Vereinzelung und Isolation das Bild bestimmen. Die soziale Durchmischung, die May beispielsweise in seiner Planung für Grünhöfe mit dem Prinzip der „Nachbarschafts-Seßhaftigkeit“ erzielen wollte, ist beinahe nirgendwo in befriedigendem Maß erreicht worden.

Die bisher erwünschte optimale Orientierung der Wohnbauten zur Sonne hat in den Augen vieler zu öden und langweiligen Stadtbildern geführt. Der Wunsch nach verstärkter Raumbildung ist die Folge. Teilweise wird auch bereits der Ruf nach der Bewahrung der überkommenen gründerzeitlichen Stadtstrukturen laut.

Die jetzt von immer breiteren Kreisen gewünschte urbane Verflechtung in den Siedlungszentren führt beinahe automatisch dazu, dass die neu geplanten Wohnsiedlungen immer größer und dichter geplant werden müssen, da sich nur durch eine entsprechend große Bevölkerungszahl die erhofften Träger der Urbanität, wie Einkaufszentren und öffentliche Infrastruktur, rechnen. Eine neue Generation von Großsiedlungen entsteht am Reißbrett. An vielen dieser Planungen ist May beteiligt, im Falle der Nordweststadt in Frankfurt am Main und Hamburg-Steilshoop als Vorsitzender des Preisgerichts, im Falle der Neuen Stadt Wulfen als Wettbewerbsteilnehmer.

### 4.2 Biografie und Arbeitsweise

Am 14.01.1963 stirbt überraschend der Vorstandsvorsitzende der Neuen Heimat, Heinrich Plett. Sein Nachfolger wird der bisherige stellvertretende Geschäftsführer, Albert Vietor. Interessanterweise kommt es erst nach Pletts Tod zu einer erneuten Intensivierung der Zusammenarbeit Mays mit der Neuen Heimat. May erhält in den kommenden Jahren eine ganze Reihe neuer Aufträge der Neuen Heimat und ihrer Tochtergesellschaften.

Der prestigeträchtigste Auftrag ist ein Wohn- und Pflegezentrum für alte Menschen in Berlin-Kreuzberg, das aus einem Wohnheim und einem Pflegeheim bestehen soll. Anlässlich der Schlüsselübergabe der 200.000sten Wohnung der Neuen Heimat, in der Siedlung Falkenhagener Feld in Berlin, erfolgt auf einer Feierstunde in der Kongresshalle die Übergabe der Schenkungsurkunde für das Wohnheim durch Albert Vietor an den Regierenden Bürgermeister von Berlin, Willy Brandt.<sup>320</sup> Das Wohnheim trägt noch heute den Namen „Heinrich-Plett-Haus“. Aber auch eine große Wohnsiedlung, die Siedlung Baumberg-Nord in Monheim am Rhein, soll May im Auftrag der Neuen Heimat entwerfen.

May wird auch in den Wissenschaftsrat der neu gegründeten Gesellschaft für Wohnungswesen (GEWOS) berufen, eines Forschungsgremiums der Neuen Heimat.<sup>321</sup> Die GEWOS ist die wissenschaftliche Plattform der Neuen Heimat für die Diskussion und Entwicklung von Konzepten zur Stadterneuerung, einem Geschäftsfeld, das immer größere Bedeutung erlangt.

May arbeitet demnach mit dem Auslaufen seiner Tätigkeit als Planungsbeauftragter für Stadtverwaltungen wieder weit enger mit der Neuen Heimat zusammen. Es liegt nahe, zu vermuten, dass May die Wiederaufnahme seiner früheren Beratertätigkeit bei der Neuen Heimat bewusst angestrebt hat.

Ebenfalls im Jahr 1963 erscheint in der Verlagsanstalt Alexander Koch in Stuttgart die Monographie „Ernst May. Bauten und Planungen Band 1“, das der langjährige Redakteur der Neuen Heimat Monatshefte, Justus Buekschmitt, schreibt. Mit der Publikation dieses Buches hat May den Höhepunkt seiner Popularität erreicht, auch wenn der Zusatz „Band 1“ den Schluss zulässt, dass der 77-jährige May sich noch nicht am Ende seiner Laufbahn als Architekt und Städtebauer sieht. Die Monografie gerät zu einer zwar umfassenden, jedoch auch verklärenden Übersicht über das Leben und Werk Ernst Mays, in der eher die Beständigkeit, als die enorme Wandlungsfähigkeit Mays betont wird. So fasst Buekschmitt abschließend zusammen: „Was eigentlich brachte ihm den Erfolg? Wenn man sein Lebenswerk überblickt, bemerkt man mit Erstaunen, daß er sich eigentlich seit annähernd fünfzig Jahren kaum gewandelt hat. Die Grundgedanken seines Schaffens sind bereits in seinem *Bebauungsplan für Breslau* enthalten und bis heute die gleichen geblieben. Er ist nicht ein Mann vieler Ideen, sondern ein Mann einer Idee, der er unbeirrt und unbeirrbar sein ganzes Leben hindurch gedient hat.

*Seinem starken Willen ist es nicht zuletzt zu danken, daß sich seine Gedanken durchsetzen und zum Leitbild des modernen Städtebaues geworden sind. Es ist vor allem die Idee, den sozialen Wohnungsbau in der Form großer und in sich geschlossener Siedlungen zur Grundlage der neuen Stadt als einem wahrhaft demokratischen Gemeinwesen zu machen.*

*Wo immer er tätig war, hat er sich dieser Aufgabe gewidmet und selbst die afrikanischen Negerkrone in den Kreis seiner Ideen gezogen. Man könnte ihn fast starrsinnig nennen, aber er ist in Wirklichkeit der lebendige Beweis, daß Städtebau in erster Linie eine Sache des Charakters ist. Durch seine Charakterstärke und Zivilcourage ist er zum Vorbild einer ganzen Generation von Architekten geworden.“<sup>322</sup>*

In diesen Zeilen offenbart sich auch das Bild, das May von sich selber hat, und das er nach außen tragen möchte.

Zum Jahresende 1963 löst May seine Büros in der Wiesbadener Wilhelmstraße 18 und im Zickzackweg 4 in Hamburg auf und bezieht ein neues Büro in Hamburg-Othmarschen mit der Adresse Hoehrad 74. Im Zuge der Weiterbearbeitung der Wiesbadener Siedlungen und später Darmstadt-Kranichsteins wird May später in Wiesbaden in der Bierstädter Straße 3 erneut ein Planungsbüro eröffnen.

Rückwirkend zum 01.07.1966 schließen sich May und sein Mitarbeiter Jürgen Baumbach zu einem Büro zusammen: „Prof. E. May Dipl.-Ing. J. Baumbach Architekten Stadtplaner“. Die Adresse des Büros bleibt weiterhin am Hoehrad 74. May unterhält damit parallel drei Büros, nämlich dieses, das Büro in Wiesbaden und das Büro May & May gemeinsam mit seinem Sohn Klaus. Dieses Büro ist im gleichen Haus untergebracht. Die unklare Struktur führt bald zu Auseinandersetzungen mit Mays Partner Baumbach, der das „heillose Durcheinander“ beklagt.<sup>323</sup>

Ernst May, der bis dahin ein überzeugter Verfechter der Idee der Nachbarschaft gewesen ist, sieht sich wie viele andere Planer gezwungen, seinen bisherigen Planungsansatz zu überdenken.

Vor allem Hans Paul Bahrdt und Elisabeth Pfeil formulieren Kritiken an der Nachbarschaftsidee, die ihre Wirkung nicht verfehlen. Hans Paul Bahrdt erklärt aus der theoretischen Perspektive, dass das Modell nicht als Grundlage einer städtischen Gemeinschaft funktionieren kann.<sup>324</sup> Elisabeth Pfeil stellt einige Jahre später als Ergebnis umfangreicher empirischer Untersuchungen das Scheitern der Idee in der Praxis fest.<sup>325</sup>

May schreibt an Jane Unwin, der Tochter Raymond Unwins, die noch stets in dem Haus – Wylde - in der Gartenstadt Hampstead lebt, in dem Ernst May die prägende Zeit seiner Lehrjahre erlebt hat. Immer

wieder hat May in Vorträgen und Artikeln auf seine persönlichen Erfahrungen in Hampstead Bezug genommen und diese Erfahrung als Beleg für seine städtebaulichen Ideen herangezogen. Nun möchte er erfahren, wie sich Hampstead über die Jahre entwickelt hat: „(...) You will know that the subdivision of town developments into neighborhood units was for a long time a recognized theory which aimed at creating sections of a town which could easily be overlooked by the inhabitants of a town and which would induce them to a closer social contact which is so easily lost in towns where there is no such subdivision. (...) I took over the idea of neighbourhood units in most of my town planning work in Germany and elsewhere. Nowadays sociologists came to the conclusion that the social initiative of the neighbourhood unit does not work, that people will rather prefer to meet friends and make acquaintances in far out of town districts than to take up closer connection with their immediate neighbours. This trend - they say - was partly due to the motorisation of the population which enabled them to widen the area of personal contacts. It would be of utmost interest to me to hear from you whether in Hampstead the social contact among the local population is still maintained or whether the above mentioned trend has also influenced social contacts in Hampstead. (...)“<sup>326</sup>

Jane Unwin gibt den Eindruck wieder, den sie mittlerweile in Hampstead gewonnen hat. Auch in Hampstead, einem Projekt, das May leidenschaftlich verehrt, ist das nachbarschaftliche Engagement rückläufig. Viele gesellschaftlich engagierte Personen haben sich aufs Land zurückgezogen. Die Kinder haben immer längere Schulwege und keine Zeit mehr, um am sozialen Leben teilzunehmen, der Fernseher wird nicht mehr ausgeschaltet, und schließlich nimmt auch die Jugendkriminalität zu, mit vier Einbruchversuchen in das Haus Unwin in nur zwei Jahren.<sup>327</sup>

May kann in seinem Antwortschreiben seine Enttäuschung kaum verbergen: „(...) I quite agree with you that the only thing we can do is to hope that a saturation in worldly goods may one day lead to a fundamental return. (...)“<sup>328</sup> Er muss akzeptieren, dass auch Hampstead, das bewunderte Vorbild, von der allgemeinen Entwicklung der Gesellschaft eingeholt worden ist.

Dennoch übernimmt May die Einschätzungen der jüngeren Generation nicht kritiklos. Er wendet sich beispielsweise gegen das Schlagwort „Urbanität durch Dichte“: „Ich halte es für reine Romantik, den Versuch zu machen, die berühmte „Urbanität“ wieder herbeizuzaubern. Dies ist und bleibt durch die Entwicklung der gesamten Gesellschaft und des wirtschaftlichen Lebens in den Städten von heute und morgen, drücken wir es milde aus, erheblich vermindert. Und sie in den Außenbezirken etwa zu verlangen, zeugt von kindlicher Naivität!“<sup>329</sup>

An anderer Stelle kritisiert May die Gedanken, die Jane Jacobs in ihrem Buch „Tod und Leben großer amerikanischer Städte“ formuliert: „Ich denke an das Buch von Jane Jacobs, die sagt, wie man wieder Urbanität erzeugen könne. Nun kann man Urbanität überhaupt nicht künstlich erzeugen. Die Urbanität, wie sie Perikles vorschwebte, ist momentan ganz schlafen gegangen. Wir müssen erst wieder Staatsbürger werden, müssen wieder sozial empfinden, bevor wir das werden können.“ Auch der von Jane Jacobs geforderten Verflechtung der Funktionen steht May kritisch gegenüber und will sie nur in geringem Maße zulassen. Die Kritik an der sozialen Wirksamkeit der Nachbarschaftsidee schließlich akzeptiert May, wenngleich er das Prinzip der Nachbarschaften nicht ganz aufgeben möchte, da es zur Überschaubarkeit der Stadt und zur Ausbildung eines durchgehenden Grünsystems in den Städten beitrage.<sup>330</sup>

Auch mit Alexander Mitscherlich pflegt May lebhaften Austausch. Anfang 1966 schickt Mitscherlich May seine Schrift „Über die Unwirtlichkeit unserer Städte“ zu. May, der als einziger Städtebauer in dem Buch namentlich genannt wird, schreibt an Mitscherlich: „(...) Ich habe das Buch gleich durchgelesen und finde es außerordentlich wichtig.“<sup>331</sup>

Ebenfalls im Jahr 1963 erscheint Colin Buchanans Buch „Traffic in Towns“, das augenblicklich breite Aufmerksamkeit erfährt, da es Untersuchungen und Methoden enthält, wie Städte auf das steigende Verkehrsaufkommen reagieren können. May wird gebeten, eine Kritik des Buches zu schreiben.

Ein Schlüsselbegriff in Buchanans Argumentation ist das „Environment“, was einen Bereich bezeichnet, der von den Gefahren und Belästigungen des Autoverkehrs freigehalten ist. May zitiert hierzu Buchanan: „man kommt der Wahrheit recht nah, wenn man behauptet: der Grad der Freiheit und Ungestörtheit, mit dem Menschen zu Fuß gehen und Umschau zu halten vermögen, bietet einen guten Maßstab für die Beurteilung der zivilisatorischen Eigenschaften eines Stadtgebietes!“<sup>332</sup>. Ebenso wichtig ist jedoch auch die Zugänglichkeit, also die Erreichbarkeit der Gebäude mit dem Auto. Aus diesen sich scheinbar widersprechenden Voraussetzungen schließen Buchanan und May gleichermaßen darauf, dass die Stadt idealerweise eine Zellenstruktur von Environmentzonen erhalten sollte, die von einem Netz von Verteilerstraßen verbunden wäre. Dabei ergibt sich die Größe der Environmentzonen allein aus verkehrstechnischen Erfordernissen. „Eine Environmentzone wird nie durch soziologische Gedankengänge verknüpft, sie hat auch nichts mit der Theorie von Nachbarschaften zu tun.“<sup>333</sup>

Als vorbildliches Projekt eines neuen Städtebaus betrachtet May die Planung der Siedlung Toulouse-Le-Mirail von Candilis, Josic, Woods, über die er sich bereits im Jahr 1962 besonders bewundernd äußert. Er schreibt an den Bürgermeister der Stadt: „Je retourne de Toulouse convaincu d'un remarquable avenir de cette belle ville et profondément impressionné du grand chef d'œuvre de Candilis: «Le Mirail». Je considère ce projet comme une borne dans l'histoire de l'urbanisme contemporain.“<sup>334</sup> Er ist überzeugt davon, dass es sich hierbei um „eine der bedeutendsten städtebaulichen Neuplanungen unserer Zeit“ handelt. „Die Trabantenstadt Le Mirail bei Toulouse trennt systematisch Fahrverkehr und Fußverkehr. Trotz weitgehendster Versorgung der Bewohner mit Parkplätzen sind diese stets in unmittelbarer Nähe der Hauptbaugruppen unter Terrain angelegt, sodaß alle wesentlichen Straßen ausschließlich dem Fußgänger vorbehalten werden. Zumeist sind die Straßen nur einseitig mit Wohnblocks bebaut, während gegenüber, den Blick in die dahinter gelegenen Parks freilassend, Läden, Ausstellungsbauten und dergl. aufgereiht wurden, wodurch den Straßen, der einseitige Charakter ausschließlicher Wohnstraßen genommen wird und einer neuen Urbanität der Weg bereitet wird.“<sup>335</sup> An Georges Candilis schreibt May 1963: „(...) Ich halte keinen Vortrag, ohne auf Ihre großartige Schöpfung hinzuweisen (...).“<sup>336</sup> Auch noch Jahre später ist Mays Bewunderung für Toulouse Le Mirail ungebrochen. Das Vorbild führt direkt zum Entwurf von Mays letzter großer Wohnsiedlung, Darmstadt-Kranichstein.

Etwa zur gleichen Zeit wird Mays Römerstadt in Frankfurt/Main durch den Neubau der Zubringerstraße der Nordweststadt zerschnitten. Obwohl May, der selbst den Vorsitz im Preisgericht der Nordweststadt inne gehabt hat, beteuert, „sich mit allen Mitteln gegen diese Verkehrslösung gewehrt“<sup>337</sup> zu haben, muß er der Lösung endlich zustimmen.<sup>338</sup>

Im Mai 1965 reist May zu einer Studienreise in die USA, wo er sich besonders von der Stadtplanung in Philadelphia beeindruckt zeigt. May sieht Philadelphia vor allem als Bestätigung für seine Annahme, dass der Wohnwert einer Stadt nicht von ihrer Baudichte abhängt. Er schreibt an Gerd Albers: „Ich persönlich neige sehr stark zu der Auffassung, den Stadtkörper nicht weiter auszuweiten, sondern im Gegenteil zu verdichten und die Wohnungen in stärkerem Maße wieder dem Stadtkern anzunähern. Ich selbst habe mich vor kurzem in Philadelphia davon überzeugt, daß selbst eine GFZ von 12 für den Kern einer Stadt durchaus lebenswerte und städtebaulich einwandfreie Möglichkeiten bietet, sobald der Verkehr auf mehrere Ebenen vertikal verteilt wird.“<sup>339</sup>

Zugleich wird May in eine unabhängige Kommission berufen, die das Ziel hat, „zu untersuchen, ob nach dem heutigen Stand städtebaulicher Grundsätze und Erkenntnisse Veränderungen des Hamburger Aufbauplans 1960 erforderlich wären“<sup>340</sup>. May formt dabei Teil eines Unterausschusses, der zunächst mit der Kurzbezeichnung „Dichte“ bezeichnet wird. Im Zusammenhang mit der Arbeit in diesem Ausschuss erarbeitet May mit der Landesgruppe Schleswig-Holstein/Hamburg der DASL eine Dichtestudie für einen Modellfall in Hamburg-Eilbek, um drei Alternativen zu untersuchen.

„1.) Wie ist die Dichte heute in diesem Stadtbezirk?“

2.) *Wie würde sie beschaffen sein, wenn alle gesetzlich vorgeschriebenen Versorgungseinrichtungen sozialer, gesundheitlicher und verkehrstechnischer Hinsicht eingeplant werden?*

3.) *Wie würde sie aussehen, wenn man sich über die baugesetzlichen Bindungen, wie sie heute bestehen, hinwegsetzt und eine nach menschlichem Ermessen vertretbare Dichte zugrundelegt und evtl. bezüglich der Versorgung mit den Erfolgseinrichtungen bescheidenere Maßstäbe anlegt?*<sup>341</sup>

Die Studie wird bei einer Tagung der DASL in München im November 1965 vorgestellt.<sup>342</sup> May erstellt ausgerechnet die Studienarbeit mit der höchsten Dichte.

Mays Spätwerk beschränkt sich ausschließlich auf Deutschland. Obwohl er auch im Ausland über ein großes Renommee verfügt, was sich in seinen Titeln eines Korrespondierenden Mitgliedes des British Town Planning Institute und eines Korrespondierenden Ehrenmitglieds des Royal Institute of British Architects sowie zahlreichen Einladungen zu Vorträgen niederschlägt, scheint sich dies nur in geringem Umfang in konkreten Planungen oder auch nur Anfragen zu münden. Lediglich im April 1964 wendet sich eine Agentur aus London an May mit der Anfrage, ob er als einer von drei Gutachtern eine Planung für den Wiederaufbau der von einem Erdbeben zerstörten Stadt Barce in Libyen erstellen möchte.<sup>343</sup> May äußert sich interessiert an einer Beauftragung, es kommt jedoch offenbar nicht zu einer Bearbeitung dieses Projektes.

Im Herbst 1964 reist May wiederum mit einer Delegation in die Sowjetunion, der außerdem der Nürnberger Architekt Dittrich, Werner Hebebrand und Hollatz angehören. Die Reise ist erheblich kürzer als jene von 1959, führt aber über eine Strecke von insgesamt 15.000 km, nach Moskau, Kasan, Magnitogorsk, Taschkent, Baku und Wolgograd. Wieder berichtet May über seine Reise ausführlich in der Bauwelt.<sup>344</sup> In städtebaulicher Hinsicht beobachtet May bei aller Auflockerung die Einordnung der Bauten in einen klar erkennbaren formalen Rahmen, „wobei man aber neuerdings bemüht ist, die Funktionen gesunden Wohnens mit einwandfreier Belichtung und Besonnung weitgehend zu berücksichtigen.“ May weiter: „Bei dem Versuch, nach unserer heutigen Betrachtungsweise den gegenwärtigen russischen Städtebau zu beurteilen, kämen wir zu einer einseitigen Ablehnung dieser Planungen. Dabei ist doch heute schon erkennbar, daß in den jüngsten Städtebau-Planungen in der Bundesrepublik Bestrebungen deutlich erkennbar sind, anstelle einer auf Formgestaltung gänzlich verzichtenden Auflockerung mehr oder weniger geschlossene Raumbildungen einzuführen.“<sup>345</sup>

Im Wohnungsbau beobachtet May die allgemeine Verbreitung des Montagebaus, mit seinen Erfolgen auf dem Gebiet der Rationalisierung, und seinen Mängeln hinsichtlich Ausführungsqualität, entstehender städtebaulicher Monotonie und Planungsfehlern im Detail. Außerhalb des Wohnungsbaus attestiert May der Sowjetarchitektur allerdings hohes technisches Können, er findet selbst an den früher abgelehnten Bauten der stalinistischen Architektur, wie der Lomonossow-Universität, positive Aspekte.

Bei seinem Besuch in Magnitogorsk trifft er auf eine Stadt, die inzwischen 350.000 Einwohner aufweist. May erinnert sich an die Auseinandersetzung darüber, auf welcher Seite des Ural-Flusses die Stadt gebaut werden sollte, und kann sich nun selbst davon überzeugen, wovon er bislang nur gerüchteweise gehört hat: dass sie auf beiden Ufern gebaut worden ist. May bemerkt, dass die älteren Wohnsiedlungen mit ihrer geringeren Bauhöhe ein „sympathischeres Wohnklima“ aufweisen, als die neueren, in Montagebau erstellten Blöcke. Auch in Magnitogorsk strebt man inzwischen nach einer größeren Variation der sogenannten „Mikro-Rayons“, also Nachbarschaften, um das Stadtbild zu beleben, plant aber auch die Steigerung der Bauhöhen von bisher fünf auf neun Geschosse.

Im Frühjahr 1968 reist May noch einmal nach Ostafrika. Er bezeichnet die Reise in einem Brief als die schönste seines Lebens. „Es war einfach großartig, eine neue Welt im Entstehen zu sehen.“<sup>346</sup>

Zu Beginn des Jahres 1965 beginnt May die Arbeit an einem Gutachten für Berlin-Buckow, das von der Neuen Heimat und der Gagfah ausgelobt wird und in dem May mit den Architekten Peter Poelzig, Fritz Eggeling und Willy Kreuer konkurriert. May gewinnt das

Gutachterverfahren und bearbeitet das Projekt noch einige Zeit weiter, bis die Planung von der Neuen Heimat übernommen wird.

Im gleichen Jahr, 1965, beginnt May die Arbeit an der Siedlung Kranichstein bei Darmstadt, bearbeitet ein Gutachten für die Innenstadt von Fürth, beginnt die Arbeit an der Wohnanlage Kassel-Kurhausstraße und am Hamburger Congress-Centrum, das zunächst als Überbauung des Dammtorbahnhofs geplant ist. Der 79-jährige übernimmt somit noch einmal einige sehr umfangreiche Planungsaufträge. Vor allem die Siedlung Kranichstein betrachtet May als zukunftsweisendes Projekt und als beispielhafte Lösung der Probleme des Städtebaues der kommenden Jahrzehnte.

May schreibt an Henselmann: „(...) Ich bin noch sehr tätig und beginne jetzt u. a. eine neue Satellitenstadt, Kranichstein bei Darmstadt, die einen neuen Weg zeigt, um bei einer gewissen Dichte der Bevölkerung die Stadt trotzdem zusammenzuhalten und vor allem mit einer unverwechselbaren Eigenart zu versehen. Doch darüber kann ich Ihnen mündlich mehr erzählen. (...)“<sup>347</sup>.

Auch in Bezug auf das Verkehrsproblem soll Kranichstein wegweisend sein. May schreibt an Strobl, den er zwei Jahre zuvor in Philadelphia kennen gelernt hat: „(...) Ich möchte nur erwähnen, daß ich gegenwärtig den Versuch mache, in einer Trabantenstadt, die ich bei Darmstadt baue, eine Neuerung einzuführen, indem jeder Wohnungsbesitzer, soweit er über ein Auto verfügt, von vorneherein für den Parkplatz mitbezahlen muß, also ein einheitlicher Vertrag gemacht wird, der Wohnung und Autoabstellplatz betrifft. Da aber nur 50% der Bewohnerschaft über ein Auto verfügt, und es falsch wäre, Garagen zu bauen, die leer stehen, sollen unmittelbar bei den Wohnhochhäusern niedrige Parkhäuser vorgesehen werden, die bei auftretendem Bedarf zur Errichtung gelangen, so daß im Endzustand jeder Wohnungsbesitzer über einen in unmittelbarer Nähe gelegenen Parkplatz verfügt.

Es interessiert mich nun außerordentlich zu wissen, was Philadelphia, eine Pionierstadt auf dem Gebiet der Stadterneuerung, unternimmt oder unternommen hat, um dieses Problem zu lösen. Gibt es dort bereits einheitliche Bestimmungen, wonach ein Mietvertrag Wohnung und Garage als Einheit betrachtet? Gestatten Sie das Abstellen von Fahrzeugen längs der Straßen? Was geschieht zur Unterbringung derjenigen Privatfahrzeuge, die in die städtischen Zentren fahren und dort abgestellt werden? Rechnen Sie, daß ein Auto mindestens 10 Sekunden benötigt, um aus einem Parkhaus herauszufahren, so ergibt sich daraus, daß der Prozess Stunden in Anspruch nimmt und zudem noch die angrenzenden Straßen verstopft!

Jede Information, die Sie mir über dieses Problem in Philadelphia, eventuell auch in New York oder anderen Großstädten, zu geben vermögen, würde mir außerordentlich dienen. (...)“<sup>348</sup>

An Hans Schmidt schreibt er später: „(...) Mein Hauptinteresse ist momentan einer neuen Trabantenstadt, Darmstadt-Kranichstein, zugewendet, die im Frühjahr gestartet werden soll und die vielen Antworten auf die Lösung des Städtebaues der kommenden Jahrzehnte darstellt. Doch davon mündlich mehr(...)“<sup>349</sup>

Auch an Mitscherlich schreibt May über Kranichstein: „Ich habe mich hier bemüht, im Rahmen des möglichen durch 4 große Landschaftsräume mit 10-12 stöckiger Bebauung, große Abschnitte der Landschaft in das Blickfeld der Bewohner zu erschließen, sodaß hierdurch ein besonders ansprechendes Wohnklima geschaffen wird.

Auch durch die Verteilung von Einkaufsstätten, Schulen, Kirchen, Spielplätzen und der gleichen, habe ich versucht, den gesamten Stadtteil lebendig zu gestalten, besonders auch durch die Anordnung zahlreicher Jugendspielplätze, in günstiger Lage am Waldrande, längs des großen Sees, welcher die Siedlung diagonal durchzieht.

Mein Vorschlag, das gesamte Gelände auf Erbpacht zu vergeben, scheiterte bisher an der großen Geldknappheit der Gemeinde. Die Stadt legt Wert darauf, durch Verkauf der Parzellen wieder in den Besitz des verauslagten Kapitals zu gelangen. Leider sehe ich keine Möglichkeit, hier Wandel zu schaffen.

Ich kann mir vorstellen, daß die Menschen aller Schichten hier ein harmonisches Leben führen werden, da ihnen die unmittelbare

Nachbarschaft der Arbeitsstätten, die Landschaft und die Versorgung mit Siedlungszubehörbauten reiche Gelegenheit geben, ihre verschiedenen Interessen zu verfolgen.

Auch Gemeinschaftszentren sollen den Bewohnern Gelegenheit geben, Kontakt aufzunehmen. (...)“<sup>350</sup>

Die Projekte in Kassel, am Dammtor und das Institut für Physikalische Chemie werden von Hamburg aus bearbeitet, während Kranichstein in Wiesbaden von Mays Mitarbeiter Belz bearbeitet wird.

Auch der Fortschritt des Projektes am Dammtor gestaltet sich offenbar zäh. May schreibt an Leibbrand: „(...) Was das Hochhaus am Dammtor anbetrifft, so haben wir inzwischen eine vollständig neue Konzeption entwickelt, und zwar gemeinsam mit einer zu errichtenden Kongresshalle. Jetzt geht es darum, die Ausführung zu sichern, was bei der heutigen Geldknappheit nicht einfach sein dürfte. Trotzdem sind wir voller Hoffnung.“<sup>351</sup>

An seinen alten Weggefährten Döcker schreibt May: „(...)Man wurstelt so weiter und gibt die Hoffnung nicht auf, daß von den einzelnen Großprojekten, an denen man arbeitet, wenigstens das eine oder andere verwirklicht wird. Jetzt wird mit der Trabantenstadt Kranichstein bei Darmstadt begonnen, von der ich mir einiges verspreche.“<sup>352</sup>

Das letzte neue Projekt Ernst Mays befasst sich mit der Innenstadt von Essen. Es handelt sich hierbei wahrscheinlich um ein Gutachten, das die Verlagerung des geplanten neuen Rathauses zum Inhalt hat.

Zunehmend lehnt May die architektonischen und kulturellen Entwicklungen der Zeit ab: „(...) Die Verdichtung scheint sich allgemein durchzusetzen, wenn auch zur Zeit in unglaublich verwickelten Baulichkeiten, die schon allein kostenmäßig in ihrer gedachten Form kaum zu verwirklichen sind. Gegenwärtig trägt man Terrassenhäuser, aber auch diese Mode wird bald vergehen, da sie nicht nur kostspielig, sondern auch unfunktional ist und voraussetzt, daß jeder Dritte begeisterter Blumenliebhaber ist und seine Terrasse entsprechend ausgestaltet. Wo das nicht der Fall ist, wird das Resultat eine trostlose Terrasse voll abgestellten Gerümpels sein, bis ein starker Schneefall das Ganze ad absurdum führt. (...)“<sup>353</sup>

Über das Projekt des Dammtor-Hotels kommt es unterdessen zum Bruch mit der Neuen Heimat. May bezichtigt Vietor, seine Zusage, ihn das Hotel planen zu lassen, gebrochen zu haben, gleichzeitig aber seinen Namen zu benutzen, um Investoren zu beeindrucken.<sup>354</sup> Er beendet das Vertragsverhältnis mit der Neuen Heimat Hamburg zu Beginn des Jahres 1969. Zugleich legt May sein Amt als Leiter des Wissenschaftsrats der GEWOS nieder.

Der Abbruch des Kontakts bezieht sich jedoch nicht auf die Tochtergesellschaften der Neuen Heimat, mit denen „der merkwürdige Zustand besteht“, dass May „mit ihnen noch friedlich zusammenarbeite“.<sup>355</sup> Tatsächlich laufen die Projekte in Berlin, Kassel und Darmstadt, die jeweils von Tochtergesellschaften der Neuen Heimat errichtet werden, bis zu Mays Tod im Jahr 1970 weiter.

Im Juli 1969 sendet Alfred Roth einen Rundbrief an ehemalige CIAM-Mitglieder mit der Ankündigung der Gründung eines CIAM-Archivs. May antwortet Roth: „(...) Ich halte die Schaffung eines CIAM Archivs für eine ausgezeichnete Sache, bin aber vor allem der Meinung, daß man die schöpferische Weiterentwicklung der Leistungen von CIAM in den Vordergrund stellen sollte. Die Auswirkung der Charta von Athen auf die gesamte Weltarchitektur ist noch immer nicht genügend betont worden.“<sup>356</sup> Er muss jedoch die Bitte um Überlassung von Dokumenten zurückweisen: „(...) Leider sind meine sämtlichen Manuskripte, soweit sie auf die Gründung der CIAM und die darauffolgende Zeit Bezug nehmen, vor Jahren verbrannt, so daß ich mich zwar genau an die Gründungsversammlung in La Sarraz erinnere, aber keinerlei schriftliche Dokumente besitze, mit denen ich Ihnen helfen könnte. (...)“<sup>357</sup>

May löst seine Partnerschaft mit Jürgen Baumbach zum 01.01.1970. Die laufenden Projekte in Berlin, Hamburg und Kassel werden von Baumbach im Hamburger Büro weitergeführt, während May mit seinem Wiesbadener Mitarbeiter Belz das Projekt Darmstadt-

Kranichstein bearbeitet. May schreibt an Egon Hartmann: „(...) Auch in Darmstadt habe ich schwer zu kämpfen. Ich bin künstlerischer Beirat bei Aufbau der von mir entworfenen Siedlung Kranichstein (siehe Anlage). Bisher ist es mir gelungen, in großen Zügen die künstlerische Idee der Bildung von Großräumen in einer wunderbaren Landschaft durchzuhalten, aber vieles geht anders als man denkt. (...) Die freie Gestaltungskraft des Architekten geht immer mehr verloren und so viele Instanzen sprechen bei heutige Bauaufgaben mit, daß es eine wahrhafte Kunst ist, aus der Vielseitigkeit der Auffassungen und Erfordernisse noch ein einheitliches Kunstwerk zu schaffen.“<sup>358</sup>

Sonst trete ich leise, die Zeit der Wettbewerbe und dergleichen ist vorbei, da man doch nicht mehr die Spannkraft besitzt, sein Äußerstes zu geben, und mittelmäßige Leistungen schon in genügendem Umfang auf dem Markte sind. Ich versuche also, mein Alter damit zuzubringen, die wenigen Aufgaben, an deren Gestaltung ich beteiligt werde, so gut über die Bühne zu bringen wie möglich.“<sup>358</sup>

Ähnlich resigniert schreibt May an Aalto, der einen Vorentwurf für das Einkaufszentrum von Kranichstein angefertigt hat: „(...) Wie Sie inzwischen erfahren haben, sind meine Absichten, Sie mit der Planung des Einkaufszentrums für Kranichstein zu beauftragen, gescheitert. Der Oberbürgermeister hat aus politischen Gründen nicht mehr die Kraft, sich gegen den Strom durchzusetzen, und auch ich finde es immer schwerer, den Sieg der Mittelmäßigkeit zu vereiteln, indem ich meine hervorragenden Kräfte zur Mitarbeit heranzuziehen mich bemühe. Dabei spielen mißverständene Auffassungen des Begriffes Demokratie eine entscheidende Rolle. Das allgemeine Streben geht dahin, möglichst vielen Gelegenheit zur Mitarbeit zu geben. Man sieht nicht ein, daß große Ideen eben nur von wenigen getragen werden können.

Ich bedaure diese Entwicklung auf das lebhafteste, sehe mich aber angesichts der Sachlage außerstande, meine Bitte an Sie zur Mitarbeit durchzusetzen. Ich hoffe, daß Sie für dieses Ergebnis Verständnis haben.“<sup>359</sup> Aalto antwortet: „(...) So ist es ja in den meisten Städten heutzutage, daher ist das keine unerwartete Sache für mich. Ich hätte gerne das mit Ihnen zusammen gebaut, aber wenn es nicht geht geht es nicht. (...) So eine Bagatelle stört unsere Freundschaft nicht; wir bleiben immer die alten Freunde.“<sup>360</sup>

Schließlich gesteht auch May ein, dass der Gedanke der Größenbegrenzung und funktionalen Eigenständigkeit der Trabantenstadt umsonst ist: „Alle Versuche, und alle Vorschläge, die optimale Größe der Stadt theoretisch festzulegen sind praktisch gescheitert. Einer der letzten Versuche großen Stiles, mit festen Zahlen zu arbeiten, ist in den englischen New Towns um London gescheitert. Man hatte versucht, durch ein halbes Dutzend Satellitenstädte London zu entlasten und die Bevölkerung nebst Industrie abseits des großen Zentrums anzusiedeln. Inzwischen sind diese Städte teils auf die doppelte Bevölkerungszahl der ursprünglich geplanten gewachsen und weiteres Wachstum steht bevor. Die Wirtschaftskräfte, die dieses Wachstum bestimmen, sind derartig stark, daß an ihnen offenbar alle Absichten der Theoretiker scheitern. Die Verflechtungen wirtschaftlicher Unternehmungen unter sich ist derartig groß, daß es nicht gelungen ist, neue Industrieunternehmungen dann zu dezentralisieren, wenn sie aus irgendwelchen Gründen mit den am Platze bestehenden eng verbunden oder von ihnen abhängig sind. (...) Das neue im Städtebau unserer Zeit, und das gilt für alle international, ist das allmähliche Schwinden der Bedeutung eines gemeinsamen großen Stadtzentrums und die sich immer weiter verbreitende Organisation der Städte mit Multizentren, die in erster Linie dem Bedarf einer Bevölkerung von 50.000 bis 100.000 Menschen gerecht werden. Selbst Rußland mit seiner starren zentralstaatlichen Organisation war nicht in der Lage, dem Wachstum der Städte Einhalt zu gebieten. Auch ich habe vor 37 Jahren einen Generalplan für Moskau bearbeitet mit dem Ziele, dort vier Millionen Menschen anzusiedeln, und heute wohnen bereits acht Millionen im Bannkreis der russischen Zentrale. es ist nicht anzunehmen, daß sich eine Änderung dieser Tendenz mit einiger Wahrscheinlichkeit irgendwo durchsetzen wird. (...)“<sup>361</sup> Das Konzept der Trabantenstadt selbst ist damit formal (Begrenzung der Größe) und inhaltlich (Verknüpfung Wohnen-Arbeiten) gescheitert.

May will auch seine Honorarprofessur in Darmstadt niederlegen und schreibt an Max Guthr: „(...) Ich fühle, daß die Zeit vorbei ist, in der ich Ihren Studenten noch etwas wirklich Neues zu sagen hätte, und bin der Meinung, daß man nach Erkenntnis dieser Tatsache die Konsequenz ziehen sollte, eine Tätigkeit einzustellen, an der ich

gegangen habe. (...) So bitte ich Sie denn zu entscheiden, ob ich als abschließenden Vortrag meiner Tätigkeit als Honorarprofessor in Darmstadt eine Betrachtung von Neutras Wirken bringen soll oder Sie bereits jetzt darum bitten soll, mich zu emeritieren. Ich überlasse Ihnen ganz die Entscheidung und bitte, mir nur kurz mitzuteilen, ob Sie den einen oder anderen Vorschlag für richtig halten. (...)“<sup>362</sup>

Guther schlägt May vor, sich emeritieren zu lassen, um sich von den Pflichten eines Honorarprofessors zu entbinden. Im Rahmen des Städtebaulichen Colloquiums könne er nach dem Wintersemester 1970/71 einen Vortrag über sein eigenes Wirken halten, „wenn die Studenten wieder aufnahmebereiter sind“<sup>363</sup> May geht auf diesen Vorschlag ein und bittet am 06.07.1970 um seine Emeritierung, da er „sonst dauernd ein schlechtes Gewissen in sich herumtrage“.<sup>364</sup>

An einem heißen Spätsommertag im August 1970 erleidet May beim Baden im Sommerbad Marienhöhe einen Schlaganfall, von dem er sich nicht mehr erholt.<sup>365</sup> Ernst May stirbt am 11.09.1970 in Hamburg. Seine sterblichen Überreste werden auf dem Hauptfriedhof in Frankfurt am Main beigesetzt. Was seinen Nachruhm angeht, hat sich May zuletzt illusionslos gegeben. An seinen Freund Wolf Drevermann hat er in dem sarkastischen Ton, den er so gut beherrscht, geschrieben. „(...) Bei dem kulturellen und wirtschaftlichen Kuddelmuddel ist es gar nicht mehr so wichtig, was der einzelne einmal getan hat. Man hält im Allgemeinen eine schöne Nachricht, und der Verstorbene ist nach vier Wochen vergessen. (...)“<sup>366</sup>

Werner Kallmorgen zitiert in einem Nachruf im Jahrbuch der Freien Akademie der Künste einen Text von Walter Gropius über Ernst May: „Seine reifsten Gedanken wenden sich in den letzten Jahren gegen die Gefahr der Verzettlung von Siedlungen, der er mit einer dem städtischen Leben angepaßten, beschränkten Konzentration zu begegnen strebt. Im Zusammenhang steht damit für ihn die Frage einer Bewältigung des Motorisierungsproblems in den Städten durch Einschränkung des Privatwagens im Berufsverkehr und Förderung der öffentlichen Verkehrsmittel im Vordergrund. Ernst Mays Lebenswerk sichert ihm unumstritten einen entscheidenden Platz in der Geschichte des Städtebaus“

Schließlich zitiert Kallmorgen noch einmal May selbst: „Zum Schluß möchte ich noch betonen, daß wir um Himmels willen endlich aufhören, und einzubilden, daß Stadtbaukunst ohne Kunst gemacht werden kann. Immer wieder hört man Äußerungen: man soll die Dinge sich entwickeln lassen. Dagegen kann man gar nicht genug angehen. Ich bin der Meinung, daß jede Stadt geformt, jede Entwicklung beherrscht werden muß von einer großen Konzeption und Gestaltung. Wie diese Konzeption aussieht? Es gibt viele Wege, und man sollte um Himmels Willen nicht aufgeben. Ich möchte nochmals betonen, daß die künstlerische Gestaltung alles durchdringen muß.“<sup>367</sup>

## 4.3 Projekte

### 4.3.1 Siedlung Kranichstein in Darmstadt

Kranichstein ist die letzte große Wohnsiedlung Mays. Als das vormalig dem Prinzen Ludwig von Hessen und bei Rhein gehörende Gelände zum Verkauf steht und sich die Stadt Darmstadt das Recht gesichert hat, in den Kaufvertrag mit den Neue-Heimat-Tochter Gewobag einzutreten, ist May die erste Wahl des Oberbürgermeisters. Er böte, so Engel, die beste Gewähr, dass das reizvolle Kranichsteiner Gebiet eine ebenbürtige planerische Lösung bekäme. Die Stadt will erklärtermaßen „hier etwas Besonderes bauen.“<sup>368</sup>

In Kranichstein ist ein modernes Wohnbaugelände vorgesehen, das unter anderem den Fortzug von Spitzenkräften, die in Darmstadt keine adäquaten Wohnungen finden, aufhalten soll. Ebenso sollen die bisherigen Einpendler nach Darmstadt stärker dazu bewegt werden, sich in der Stadt selbst anzusiedeln. Eine wesentliche Rolle bei der Entscheidung, einen neuen Stadtteil zu planen, spielt auch die Absicht der Deutschen Bundespost zur Neuerrichtung des sogenannten „Posttechnischen Zentralamtes“ im Norden Darmstadts, die zu Beginn des Jahres 1965 im Raume steht und einen weiteren großen Bedarf

an Wohnraum erwarten lässt. In unmittelbarer Nachbarschaft ist der Rhein-Neckar-Schnellweg geplant, der Kranichstein günstig an die Stadt anbinden, aber auch mit der Region verknüpfen soll.

Im Kaufvertrag festgelegt ist die Freihaltung des Geländes um den Ruthsenbach, der das Gebiet in ostwestlicher Richtung durchquert.<sup>369</sup>

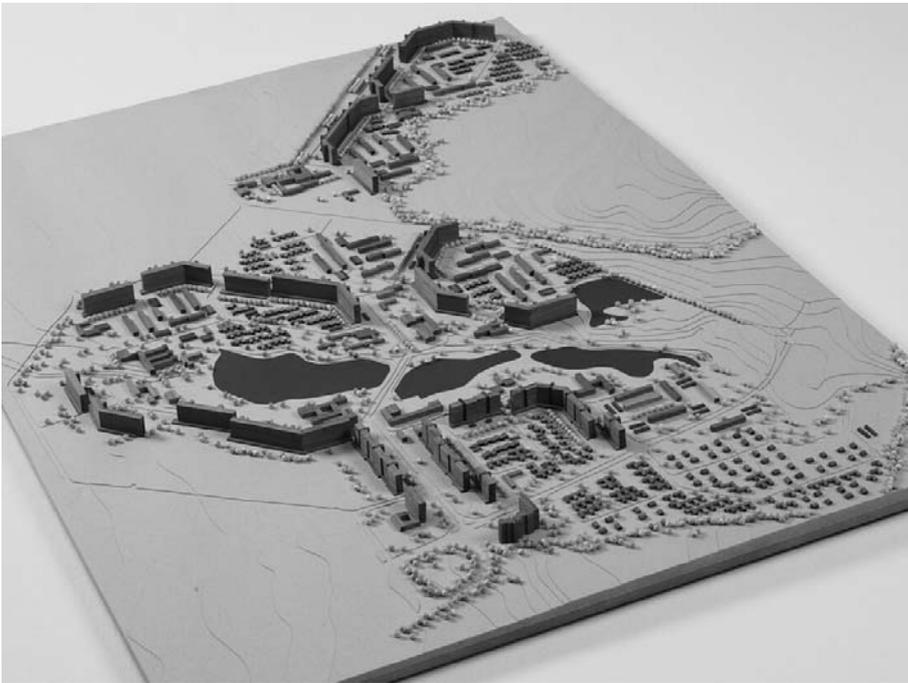
Am 09.09.1965 trifft May zu einem ersten Informationsgespräch in Darmstadt ein. Nachdem er das Gelände gemeinsam mit dem Oberbürgermeister Dr. Ludwig Engel und Oberbaudirektor Hans Assmann besichtigt hat, erklärt er vor Vertretern des Magistrats und dem Ältestenrat der Stadtverordnetenversammlung, das Kranichsteiner Gebiet stelle ein ideales Gelände für eine mustergültige städtebauliche Lösung dar.<sup>370</sup> In May glauben Assmann und Engel ihrerseits den visionären Partner gefunden zu haben, der für die Umsetzung des Projekts nötig ist. Assmann schreibt über den ersten Kontakt mit May wenig später: „Sein Elan ist in der Tat bewundernswürdig. Als ich bei meinem ersten Besuch in Hamburg die Möglichkeiten, die der Raum Kranichstein bietet, an Hand einiger Unterlagen vortrug, entwickelte sich sofort ein unerhört anregendes Gespräch, das spüren ließ, wie Phantasie und Gestaltungskraft von der Aufgabe Besitz ergriffen.“<sup>371</sup> Schon bald erwächst Widerstand dagegen, dass May den Auftrag freihändig erhalten solle. Die CDU-Fraktion fordert, dass Max Guther einen Konkurrenzvorschlag erstellen solle. „Schon die Größe des Objekts rechtfertigt es, mindestens zwei Vorschläge bedeutender Männer einzuholen – ganz abgesehen davon, daß bei einem derartigen Bauvorhaben der einschlägige ordentliche Lehrstuhl der Architektur-Fakultät nicht übergangen werden sollte.“<sup>372</sup>

May ist jedoch nicht gewillt, den Auftrag ohne weiteres an Guther abzugeben, wemgleich er nach eigenen Angaben dem Oberbürgermeister und dem Kämmerer angeboten hat, den Planungsauftrag zurückzugeben. Als das abgelehnt wird, entschließt sich May, den Auftrag zu bearbeiten, zumal man, da er ja Honorarprofessor war „auch nicht sagen könnte, die Hochschule sei gänzlich ausgeschaltet.“<sup>373</sup>

Der Streit um die Vergabe des Auftrags an May steigert sich zu einem handfesten Streit. Ein Schreiben Guthers an Dr. Engel, in dem er seinen Lehrstuhl für die Anfertigung eines Konkurrenzentwurfs in Spiel zu bringen versucht<sup>374</sup>, wertet Engel als „die Ausübung eines unzulässigen Druckes“, zumal ihm Guther schon allein deshalb nicht für diese Aufgabe vorgeschlagen worden sei, „weil bislang die Vertreter der Darmstädter Architekturfakultät es abgelehnt hätten, Aufträge dieser Art von der Stadt entgegenzunehmen. Vielmehr sei immer wieder erklärt worden, man sei gerne bereit, uneigennützig, nur der Sache willen, die Stadt zu beraten. Entsprechend habe der Magistrat dann auch beschlossen.“<sup>375</sup> Schließlich legt die Stadtverordnetenversammlung fest, dass May den Auftrag erhalte, der Lehrstuhl und das Institut für Städtebau aber die Unterlagen erhalten sollen, unentgeltlich eine Planung anzufertigen.<sup>376</sup> Nach anfänglichen Bedenken lässt sich Guther auf diesen ungleichen Wettbewerb ein.<sup>377</sup> Guther ist über die schroffe Art, in der May den Großauftrag an sich gerissen hatte und dabei die TH Darmstadt übergangen hatte, tief enttäuscht. Das enge, vertrauensvolle Verhältnis der beiden Städtebauer ist in der Folge nachhaltig getrübt.<sup>378</sup> Im folgenden Jahr befürchtet May „Intrigen“, die einer vorteilhaften Veröffentlichung der Planungen für Kranichstein in der „Bauwelt“ entgegenstünden, und bringt diese Intrigen mit Guther in Zusammenhang.<sup>379</sup>

May kann sich allerdings auch sicher sein, den Auftrag zu erhalten, wie sich das Blatt auch wendet: Ihm ist nach eigenen Angaben von der Neuen Heimat mitgeteilt worden, dass er auch von der Gewobag, der das Gelände formal gehört, den Planungsauftrag erhalten würde.<sup>380</sup> Auch nachdem die Stadt Darmstadt May beauftragt hat, lässt er seine Beziehungen weiter spielen: In einer Besprechung mit Vietor und Beyn in Hamburg sondiert er, inwieweit die Frankfurter Neue-Heimat-Tochter Gewobag an der Beteiligung interessiert sei,<sup>381</sup> ermutigte aber auch die Wohnungsbaugesellschaft Nassauische Heimstätte, sich in Darmstadt um die Beauftragung zu bemühen. May dazu: „Ich würde es begrüßen, wenn er Erfolg hätte, da nach den Erfahrungen von Klarenthal die Zusammenarbeit mit der Nass. Heimstätte glatt vonstatten ging.“<sup>382</sup>

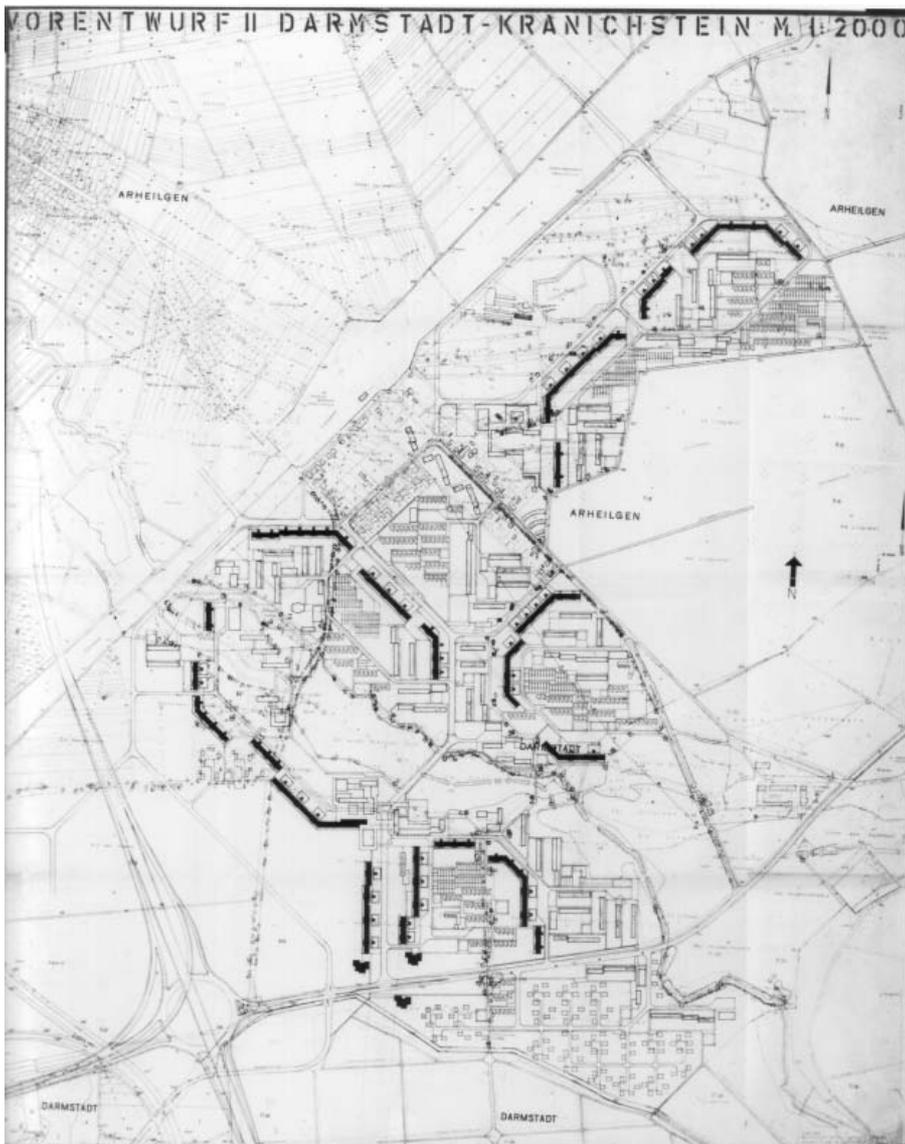
May präsentiert am 21.12.1965, nach mehreren Besprechungen in der Stadtbauverwaltung, dem Magistrat seinen ersten Vorentwurf.



51. 94 Siedlung Kranichstein, Städtebauliches Modell.  
 52. 94 Siedlung Kranichstein, Lageplan, Stand Januar 1966.



53. Toulouse Le Mirail, Lageplan



Assmann ist sich zu diesem Zeitpunkt schon sicher: „Ich halte den Entwurf in seiner jetzigen Form im Reifezustand eines Wettbewerbsergebnisses für einen zukunftsweisenden Beitrag zum heutigen Städtebau, dazu auf Grund unserer Vorbereitungen und ständigen Kontakte für realisierbar. Der künstlerische Rang ist unbestreitbar. Dies dem entscheidenden Kreis von Nichtfachleuten glaubhaft zu machen – mit ungeteiltem Verständnis ist ohnedies nicht zu rechnen – bedarf es der Autorität des Verfassers.“<sup>383</sup>

Wesentliche Punkte der Planung sind in dieser frühen Phase bereits festgelegt: Die Unterteilung in fünf landschaftliche Großräume, gebildet aus 10- bis 14-geschossigen Hochhausscheiben, die unabhängig voneinander und nacheinander realisiert werden können, im Übrigen weitgehend reiner Flachbau, der sich durch die Aufstauung des Ruhtenbaches bildende See und die Ausweisung von Gewerbe- und Dienstleistungsflächen, die Kranichstein zu einer „echten“ Trabantenstadt machen sollen. Daneben die Unterbringung der Autos in wohnungsnahen Garagen, die großteils in die Hochhausscheiben integriert sein sollen, um sie dem Blick zu entziehen. Darüber hinaus legt May in dieser Phase großen Wert auf die Anwendung neuer Wohnungstypen, wie Maisonette-Wohnungen. Er hat hierzu beim Stadtplanungsamt Untersuchungen über den Bedarf an Maisonettewohnungen in Auftrag gegeben.<sup>384</sup> Die Untersuchung auf der Basis zweier bisher in Darmstadt gebauter Beispiele hat ein positives Ergebnis geliefert.<sup>385</sup>

Das Projekt wird, so May, „günstig“ aufgenommen. Er merkt an, dass der Oberbürgermeister „auf den ersten Blick“ den „Kerngedanken des Projekts, nämlich die Schaffung in sich geschlossener Räume, die die in Abschnitten aufgebaut werden können“, begreift. Die Kritik, die bei der Sitzung geäußert wird, bezieht sich in erster Linie auf die „Festungsartige Ummauerung der Räume, die den Blick nach außen verhindert“, und auf die Plazierung einer ost-west-gerichteten Hochhausscheibe im nordöstlichen Großraum, weiter auf die befürchtete ungünstige Belichtung der Wohnungen in den Hochhausscheiben, die mögliche Einsicht in die Flachbauten und ihre Außenräume von den Hochhäusern aus. May hierzu: „Der Einblick in die Wohnungen sei in vielen Fällen gar nicht möglich, in anderen Fällen aber hinzunehmen, da ein gewisser Einblick von Hochbauten auf die Flachbauten des Stadtteiles gar nicht vermieden werden könne.“ In diesem Zusammenhang wird bereits die „Zwischenschaltung eines breiteren Grünstreifens“ zwischen Flach- und Hochbauten angeregt, was May aber ablehnt. Ebenso wird bereits in dieser frühen Phase die Schaffung von kleinen Ladennebenzentren angeregt.<sup>386</sup> Unmittelbar darauf gibt May bürointern den Auftrag, unter anderem die Hochhausränder „systematisch (...) durch einen 40-50 mtr. breiten Grüngürtel“ zu verkleiden und die Großraumwände aufzulösen „unter Beibehaltung der Gesamtkonzeption in mehrere Einzelblocks, um der Kritik „Kasernenwände“ zu entgehen“.<sup>387</sup>

Am 24.01.1966 hat May die Änderungen in die Pläne eingearbeitet und sie um weitere Pläne ergänzt, sodass die erneute Präsentation in Darmstadt ein Erfolg wird. May in einem Aktenvermerk über sich selbst: „Er bittet um weitere Kritik und Beteiligung der Bevölkerung an der Entstehung des Projektes, da es nicht am Behördenamt sondern unter Mitwirkung der betroffenen Bevölkerungskreise geschaffen werden solle. In der Diskussion wird kaum Kritik geübt, im Gegenteil, man gewinnt den Eindruck, daß die gesamten städtischen Vertreter hinter dem Projekt stehen und seine Förderung unterstützen. Die Presseberichte ergänzen diese Ausführungen.“<sup>388</sup> In weiteren Besprechungsrunden wird gegenüber dem Ladenzentrum ein kulturelles Zentrum nördlich des Sees eingefügt. May: „Es entsteht dadurch ein Gesamtzentrum beiderseits des Sees, was noch den Vorteil hat, mehr als bisher im geographischen Mittelpunkt der Siedlung zu liegen.“<sup>389</sup>

Im Frühjahr 1966 soll die Vertragsunterzeichnung mit den beiden Maßnahmeträgern, der Gewobag und der Nassauischen Heimstätte, erfolgen. Hierbei soll May die künstlerische Oberbauleitung zufallen.

Parallel dazu bemüht sich May um Aufträge zur Planung einzelner Wohnbauten der Siedlung. In einem Schreiben an Albert Vietor heißt es: „(...) Ich würde Sie sehr bitten, wenn Sie den leitenden Herren der Gewobag nahelegen wollten, (...) meine Heranziehung zur Planung einiger Teile der Siedlung, insbesondere des dominierenden

Hochhauses an deren Hauptzugang und der anschließenden Bauteile vorzuschlagen.“<sup>390</sup>

In einer Besprechung mit den vorgesehenen Maßnahmeträgern Gewobag und Nassauische Heimatstätte wirbt May für möglichst weitgehende Anwendung von Vorfertigung. May schlägt vor, „eine Einigung auch über Konstruktionsteile im Sinne der Vorfabrikation zu treffen. Er sieht das vorliegende Projekt dafür geradezu als besonders geeignet an. Die Vertreter der Baugesellschaften sehen auch hier keine grundsätzlichen Schwierigkeiten, da anzunehmen ist, daß die Serien ausreichend groß seien.“<sup>391</sup>

Im Sommer 1966 beginnt das Verfahren des Bebauungsplans N12 für den ersten Bauabschnitt. Bei der Überleitung des Vorentwurfs in einen Bebauungsplanentwurf wird May aufgrund der starken Arbeitsbelastung des Stadtplanungsamtes von dem Darmstädter Büro Fläche + Hansen unterstützt.

Schon in der Bebauungsplanphase werden Bedenken bezüglich der grundsätzlichen städtebaulichen Konzeption mit ihrer Dominanz von Hochhausscheiben und bezüglich der Tragfähigkeit des beabsichtigten Ladenzentrums laut.<sup>392</sup>

Ebenfalls im Herbst 1966 erarbeitet Günther Grzimek die Grünplanung für Kranichstein, sein Konzept sieht vor, zwischen den Hochhausscheiben und den Flachbauten eine „raumbildende Schutzpflanzung“, bestehend aus schnellwachsenden Pappeln, einzufügen. Die Hauptfußwegeverbindung von der Fasanerie zu den Teichen soll durch großkronige Eichen charakterisiert werden. Mittelstreifen im Verkehrsraum und Freiflächen der Einzelhausbebauung sollen durch kleinkronige Bäume mit kugelförmigen Kronen, die als Einzelpflanze in weitem Abstand oder als Reihungen den Raum rhythmisieren. Die Grünflächen sollen sowohl an den kommunalen Einrichtungen als auch an der Geschoßbebauung überwiegend mit wenig pflegebedürftigen Gehölzen bepflanzt werden. Rasenflächen im Bereich der einzurichtenden Teiche sollten vielfältig genutzt werden, ansonsten ist ihre Ausdehnung streng begrenzt.<sup>393</sup>

Im Dezember 1966 zieht sich die Nassauische Heimstätte aus dem Projekt zurück, mit der Begründung, dass sie die Wohnungen für unvermietbar hält. Ein Hintergrund ist möglicherweise die Absenkung staatlicher Zuschüsse für den Wohnungsbau, der die Finanzierung des Projekts erschwert.<sup>394</sup> Möglicherweise stellen auch die großen Hochhausscheiben, die wesentlich für Mays Städtebau sind, zu große und somit riskante Investitionseinheiten dar.<sup>395</sup> Die Neue-Heimat-Tochter Gewobag wird somit zum alleinigen Maßnahmeträger. Da ein Teilbetrag der Kaufsumme des Geländes zum 31.12.1966 fällig ist, gerät die Stadt Darmstadt plötzlich in eine sehr schwierige finanzielle Zwangslage.

Sie muss schließlich auf die Bedingungen der Gewobag eingehen, die dieser eine monopolartige Position verschaffen. Der Besitz des Bodens, auf dem die Hochhäuser errichtet werden sollen, geht in die Hände der Gewobag über, und Darmstadt verpflichtet sich überdies, alle Sozialbauwohnungen auf einige Jahre hinaus auf Kranichstein zu konzentrieren.<sup>396</sup>

Im Mai 1968 beginnt der Bau der ersten Hochhausscheibe in der Bartningstraße, die aufgrund ihrer Höhe von zwölf Geschossen und 175m Länge schnell die Bezeichnung „Eiger-Nordwand“ erhält.

Wenig später entsteht südlich der Kranichsteiner Straße der von May selbst gemeinsam mit seinem Sohn geplante „Solitär“, ein bis zu 18 Geschosse hohes Gebäude mit 234 Wohnungen, das den südlichen Auftakt der Siedlung Kranichstein markieren soll. Das auf einer vielfach vor- und zurückgestaffelten Grundfläche in U-Form geplante Hochhaus ist in Großtafelbauweise errichtet. Der Beton wird dabei sichtbar belassen. Im EG befinden sich überwiegend Abstellräume, und abweichend von Mays Grundkonzept formen die Garagen nicht den Sockel des Gebäudes. Stattdessen sind sie in einem separaten, kreisrunden Parkhaus südlich des Hochhauses untergebracht.

Schon bald nach Baubeginn, im Jahr 1970, bildet sich die Interessengemeinschaft Kranichstein (IGK), die Protest gegen das städtebauliche Konzept anmeldet. Hierbei wird nicht nur ausbleibende Infrastruktur angemahnt, sondern auch bald wesentliche Grundzüge

der städtebaulichen Planung von May in Frage gestellt, namentlich die mangelhaft gestalteten Erdgeschosszonen, die ja überwiegend Parkhäusern und Abstellräumen vorbehalten sind, und die dicht nebeneinander und gegenüber stehenden Hochhausscheiben, vor allem in der südlichen Hauptzufahrt, der Bartningstraße.

Der Protest gegen das städtebauliche Konzept nimmt so große Ausmaße an, dass die Stadt Darmstadt noch selben Jahr 1970 einen städtebaulichen Ideenwettbewerb plant, der eine Abkehr von der Planung Mays für die weiteren Bauabschnitte zum Ziel hat. Vertreter der IGK werden in die Kommission zur Ausarbeitung der Ausschreibung aufgenommen.<sup>397</sup>

Mays städtebauliches Konzept, der kurz zuvor nach als „zukunftsweisender Beitrag zum Städtebau“ gepriesene Entwurf, scheitert somit bereits nur zweieinhalb Jahre nach Baubeginn und wenige Monate nach Mays Tod.

#### 4.4 Analyse: Das Werk Mays in den Jahren 1963-1970

Mitte der 1960 Jahre gerät der Städtebau in der Bundesrepublik in einen Umbruch. Die Kritik am bisher geleisteten Wiederaufbau stellt bisherige Dogmen, wie das der „gegliederten und aufgelockerten Stadt“ und die Idee der „Nachbarschaften“ in Frage. Der Glaube an die Planbarkeit des städtischen Gemeinwesens schwindet, der vergleichsweise weit interpretierbare Begriff der „Stadtlandschaft“ macht schon durch seinen Namen deutlich, dass ein klares Leitbild für die Gestalt der Stadt nicht mehr formuliert werden kann. Die wachsende Mobilität führt dazu, dass die Bewältigung des Verkehrs als zentrale Aufgabe des Städtebaus in den Mittelpunkt des Interesses rückt.

Für den Siedlungsbau hat der Paradigmenwechsel weitreichende Folgen. Die Notwendigkeit, das Wohnumfeld vom Lärm und den Gefahren des Autoverkehrs abzuschirmen, läutet die Abkehr von der Wohnzeile, die bisher immer noch den wichtigsten Grundbaustein des Siedlungsbaus gebildet hat, und eine neue Tendenz zur Bildung von Hofstrukturen ein. Die Gebäude, die diese Höfe begrenzen, treppen sich häufig über viele Geschosse ab und spiegeln den Spagat wider, den Siedlungsbau nunmehr leisten muss: Zum einen kleinteiliges Wohnumfeld schaffen, zum anderen so hohe Wohndichten erzielen, dass die geforderte urbane Infrastruktur tragbar wird. In den Siedlungsplanungen Mays aus dieser Zeit findet sich verstärkt das Motiv der Raumbildung durch Hofstrukturen oder mehrfach geknickte Gebäuderiegel, wie die Beispiele Wiesbaden-Dotzheim, Monheim-Süd, Baumberg-Ost oder schließlich Darmstadt-Kranichstein zeigen.

Die Dimensionen der Wohngebäude nehmen zu, und zwar sowohl in Höhe, Länge als auch in der Tiefe, was seine Ursache vor allem in der Rationalisierung des Bauprozesses und dem Zwang zur Kosteneinsparung hat. Die entstehenden Freiflächen sind meist weiträumiger als bisher und trotz der raumbildenden Gebäudeformen ungenügend definiert. Wesentliche Qualitäten früherer städtebaulicher Planungen Mays, wie Maßstabbildung und stimmige Gestaltung bis ins Detail, werden in den späten Siedlungen nicht mehr erreicht.

Die Kontrastierung typologischer Extremformen, wie ein- bis zweigeschossiges Atriumhaus und zwölfgeschossige Hochhausscheibe auf engstem Raum, führt zum Zerfall der Siedlung und letztlich dazu, dass die Bewohner die Siedlung vehement ablehnen.

Mitte der 1960er Jahre ist der Anteil der vorgefertigten Bauweise im Wohnungsbau in der Bundesrepublik Deutschland bereits erheblich angewachsen. May hat bereits mehrere Siedlungsplanungen erstellt, in denen die Vorfertigung entweder wesentliches Element des Städtebaus ist, wie bei der Siedlung Fennpfuhl in Berlin-Lichtenberg und Rahlstedt-Ost in Hamburg, oder sie zumindest bei der Konzeption der Siedlung berücksichtigt werden muß, da sich der Bauherr von vornherein auf die Bauweise festgelegt hat, wie bei der Siedlung Klarenthal in Wiesbaden. Massenwohnungsbau in Großsiedlungen ist ohne Vorfertigung kaum mehr zu realisieren.

Bedingt durch ähnliche Voraussetzungen, vor allem dem Mangel an qualifizierten Arbeitskräften, verläuft die internationale Entwicklung

weitgehend parallel. Die Vorfertigung im Wohnungsbau hat beispielsweise in der Sowjetunion bereits einen Anteil von 70% erreicht, und auch in den nordischen Ländern ist der Anteil stark angestiegen. May betrachtet jetzt insbesondere das Camus-Verfahren mit seinen geschosshohen Betonplatten als praktikables System, weist aber auch auf das Problem der städtebaulichen Monotonie hin, das durch die notwendige hohe Stückzahl gleichartiger Bautypen entsteht. May sieht die Zukunft der Vorfertigung daher *„in Richtung der Verwendung kleinerer Elemente (...), zu deren Herstellung und Fortbewegung nicht nur ein sparsamer Apparat erforderlich ist, sondern die vor allem eine wesentlich größere Mannigfaltigkeit bezüglich der Gestaltung von Grund- und Aufriß gestatten.“*

Insgesamt ist May jedoch der Vorfertigung im Wohnungsbau gegenüber positiv eingestellt: *„Sucht man eine Antwort auf die Frage, ob die Mechanisierung des Bauens zu einer Verödung unserer Städtebilder führen muß, so muß das unbedingt verneint werden. Durch Staffelung, der Baukörper an Länge und Höhe, durch Versetzung und von Meisterhand genützte Verwendung von Loggien, Fenstern und Türen sowie Treppenhäusern bei der Fassadengestaltung, auch durch bewußte Aufzeigung der Plattenfugen und nicht zuletzt durch Farbgebung kann Einförmigkeit durchaus vermieden werden. Schon allein die sinnvoll gehandhabte städtebauliche Inbeziehungsetzung der Baukörper zueinander vermindert Monotonie. Die Einbeziehung natürlichen Grüns, besonders in den Wohnbereichen der Außenbezirke, kann gleichfalls dazu beitragen, ein sympathisches Wohnklima zu schaffen, das die architektonische Härte, die vorgefertigten Bauten zweifellos innewohnt, überwindet. Ihre Gefahr darf aber nicht unterschätzt werden.“*<sup>398</sup>

Mays letzte Wohnsiedlungen, wie Wiesbaden-Parkfeld, Berlin-Buckow und Darmstadt-Kranichstein sind in stets zunehmendem Maß von vorgefertigten Wohnungsbauten geprägt. Wenn May Aufträge zur Planung von Wohnbauten in diesen Siedlungen erhält, ist die entwerfliche Freiheit auf des Maß beschränkt, das durch das Fertigteilsystem der ausführenden Baufirma vorgegeben ist, also die Einfärbung der Betonplatten, die Erschließungsart oder die Geschosshöhen. Die Raumzuschnitte sind dagegen meist vorgegeben.<sup>399</sup> Die Gebäude wirken durch ihre sichtbar belassenen Fugen und ihre unglücklichen Proportionen oft monoton und von geringem architektonischen Wert.

May gibt grundsätzlich Farben mit Naturmaterialien den Vorrang vor jeder anderen Farbgebung, da er die Haltbarkeit üblicher Farben gering schätzt. Er kritisiert ebenso den *„kläglichen Eindruck“* den die lebhaft farbigen Magdeburger Siedlungen Tauts durch die unterschiedliche Haltbarkeit der Farben vermittelte, als auch die *„sehr lustige Gestaltung im Märkischen Viertel, die nach wenigen Jahren viel von ihrem Reiz verloren haben wird, weil es trotz aller Fortschritte der Technik bis heute nicht gelungen ist, dauerhaft lichte Farben zu schaffen.“*<sup>400</sup>

In Darmstadt-Kranichstein beschränkt sich Mays Farbkonzept auf die Verwendung schwarzer Platten für Treppen- und Lifthäuser, wodurch er *„eine willkommene Zäsur in der Farbgestaltung“* erreichen will.

Die Erscheinungsform der Bauten trägt möglicherweise viel zu dem negativen Image der späten May-Siedlungen bei.

Der Verkehr wächst unterdessen unaufhörlich an. Beträgt der Pkw-Bestand in der Bundesrepublik Deutschland zur Jahresmitte 1954 noch 1.463.191, ist er im Jahr 1960 schon auf 4.489.407, im Jahr 1963 gar schon auf 7.304.580 angestiegen. Im Jahr 1970, dem Todesjahr Mays, beträgt diese Zahl gar 13.941.079 Autos<sup>401</sup>. Der Autoverkehr hat sich somit fast verzehnfacht.

Im Jahr 1967 fordert May, Wohnungen und Auto-Abstellplätze gemeinsam zu vermieten: *„Immerhin das eine können wir mit großer Wahrscheinlichkeit voraussehen, daß das Privatauto integrierender Bestandteil der Familie sein wird. Es wird uns in den 80-iger Jahren so selbstverständlich sein, daß jede Familie über ein eigenes Motorfahrzeug verfügt, wie wir es heute als Voraussetzung einer gesunden Wohnung ansehen, über ein eigenes WC und Bad zu verfügen.“*

*Eines der dringenden Probleme, die zu diesem Zwecke zu lösen sind, ist daher, den ruhenden Verkehr so zu bewältigen, daß er mit seiner*

Blechmasse nicht länger als Zerstörer jeden Wohnklimas betrachtet werden muß. Die erste Voraussetzung für radikale Fortschritte auf diesem Gebiete ist, in Wohngebieten Wohnungs- und Garagen-Vermietung als selbstverständliche Einheit zu betrachten. Dabei ist einstweilen nur die Hälfte der Wagen in Garagen unterzubringen, wohl aber für die zu erwartenden weiteren 50% die konstruktiven und stationären Voraussetzungen jetzt schon zu schaffen. (...) In Miethausblocks wird man ein oder zwei Geschosse in Anspruch nehmen, die unter den Wohngeschossen angeordnet werden. Der Mieter begibt sich mittels Aufzuges aus seiner Wohnung zu seinem Wagen und hat damit das Fahrzeug zum unmittelbaren Gebrauch bereit. Direkt mit den Baukörpern verbunden werden zweistöckige Garagen angeordnet, in denen der zu erwartende Zuwachs von 50% untergebracht werden kann.<sup>402</sup>

Bei der Neuplanung plädiert May dafür, durch klare Prioritätensetzung dem Verkehr nicht den Primat einzuräumen: „Und wo wir neu planen, brauchen wir nur das zu tun, was wir etwa beim Bau eines Krankenhauses tun. Wir entwerfen die Zweckräume eines Baues, die Krankenzimmer, die Operationssäle, die Zimmer des Pflegepersonals, und dann überlegen wir, wie alle diese Räume in zweckmäßiger Weise verbunden werden. D.h. wir ordnen den Verkehr der Bestimmung des Baues unter.“

Noch sind wir im Städtebau weit von der Erkenntnis, daß wir bezüglich der Ordnung des Verkehrs genau so verfahren müssen, entfernt. Vielfach sehen wir den umgekehrten Weg beschritten. Ohne Rücksicht auf die Funktion des Stadtganzen oder seiner Teile, werden Straßen mitten durch einen Organismus geschnitten, der doch einen lebendigen Körper darstellt und in den ein jeder Eingriff nur nach reichlichster Überlegung durchgeführt werden sollte. Werden die Korridore wichtiger, als die zweckbestimmten Räume des Bauwerkes Stadt, dann degradieren wir sie zu einer Maschine zur ausschließlichen Deckung materieller Bedürfnisse.<sup>403</sup> Die von May angeführte Analogie zur Gebäudeplanung wird zur gleichen Zeit von Colin Buchanan in seinem Buch „Verkehr in Städten“ verwendet.<sup>404</sup>

May gelangt im Laufe der 1960er Jahre durch seine immer wieder vorgebrachte Kritik an der Verkehrspolitik zu einiger Prominenz. Als der „Spiegel“ im Jahre 1970 der Verkehrsproblematik der Ballungsräume eine Titelgeschichte widmet, wird May darin mit provokanten Thesen zitiert.<sup>405</sup> Dieser Artikel ist der letzte Beitrag Mays zur Städtebaudiskussion, der zu seinen Lebzeiten erscheint.

## 5. Resümee

In Mays Werk steht nicht die Gestaltung im Vordergrund. May sieht seine Rolle eher in der eines Managers oder eines Dirigenten, wie er es selbst ausdrückt: „Der Stadtplaner kann mit dem Dirigenten verglichen werden, der die Violinen, Cellis und Bässe, die Flöten, Oboen und Hörner, die Trommeln und Zimpele den harmonischen oder heute auch vielleicht beabsichtigten disharmonischen Zusammenklang des Orchesters entlockt.“<sup>406</sup>

Die Konstante in Mays Werk ist damit der Wandel, da sich seine Arbeit den sich ändernden Anforderungen stets auf Neue anpaßt. May wird zu einem Exponenten der allgemeinen Entwicklung des deutschen Städtebaus der 1950er und 1960er Jahre.

Auf der großen städtebaulichen Ebene bleibt sich May allerdings treu. Die soziale Idee, ihre Umsetzung in Form der einheitlich geplanten Wohnsiedlung, die auf dem Gedanken der Gartenstadt fußt, bleibt Mays Credo. May bleibt bis in die 1960er Jahre hinein ein Verfechter der Trabantenstadt, wenngleich er keine realisieren kann und in ihm auch seit den späten 1950er Jahren Zweifel an der Realisierbarkeit dieses städtebaulichen Modells unter den sich verfestigenden wirtschaftlichen und planungsrechtlichen Bedingungen wachsen. Ein großes Anliegen Mays, das mit dem Gedanken der Trabantenstadt verbunden ist und das sich durch sein Werk bis zuletzt zieht, ist der Versuch der Abgrenzung des städtischen Wachstums zur unbebauten und von der Bebauung freizuhaltenden Landschaft.

Auf der Ebene der städtebaulichen Form der Siedlungen verändert sich Mays Haltung allmählich. Lange hält er am Leitbild der „gegliederten und aufgelockerten Stadt“ fest und übernimmt zu dessen Umsetzung städtebauliche Formen aus den skandinavischen Ländern, aus Italien, England und den Niederlanden. In den zwei Jahren seiner Tätigkeit bei der Neuen Heimat plant May überwiegend Wohnsiedlungen, die sich an Formen des „organischen „Städtebaus“ mit starker Ausrichtung nach der Sonne, im Lageplan aufgefächerten und bogenförmigen Strukturen, orientieren. Auch die allgemein akzeptierte soziologische Idee der Nachbarschaft, die in der Zeit von Mays Abwesenheit in Europa und Nordamerika entwickelt worden ist und die May bereits in Afrika anwendet, vertritt May bis in die 1960er Jahre, als er schließlich von der Idee Abstand nimmt und ein flexibleres Leitbild vertritt, das keine deutlich definierten Nachbarschaften mehr kennt, sondern ein harmonisches Einfügen der Wohnsiedlung in ein Stadt-Land-Kontinuum unter Berücksichtigung der veränderten Mobilitätsbedürfnisse beabsichtigt. Als schließlich zu Beginn der 1960er Jahre der Ruf nach stärkerer Verdichtung und einem „urbaneren“ Charakter der Wohnsiedlungen laut wird, folgt May auch dieser Tendenz, er versucht freilich noch immer, diese mit einem ausgeprägten landschaftlichen Bezug zu verbinden.

Auffallend ist bei den von May geplanten Siedlungen generell die starke Betonung des Elements der Landschaft und der Grüngestaltung, dem May entscheidende Bedeutung für das positive „Wohnklima“ beimisst. Mays Betonung der Einbettung der Gebäude in Grünflächen und die innige Verschränkung des Wohnens mit dem Grün legte, geht weiter als die zeittypische Lehre von der funktionalen Stadt und der Stadtlandschaft mit ihrer Durchgrünung der Wohnbezirke. Die besondere Natur- und Pflanzenliebe Mays, die sich eigenen Angaben zufolge seit frühester Kindheit entwickelte, hat ihren Widerschein in der Betonung der Konzeption von Grünflächen. Zwar ist bei den Siedlungsplanungen jeweils ein Gartenarchitekt beteiligt, die Grünplanung bildet jedoch bei Mays Siedlungen mit ihrer abgestuften Hierarchisierung von Grünflächen einen so fundamentalen Bestandteil der Konzeption, dass sie als eine Besonderheit gegenüber zeitgenössischen Planungen gesehen werden kann. May selbst misst seinem eigenen Garten „einen aus seinem Leben nicht wegzudenkenden Bestandteil seines Daseins“ zu.<sup>407</sup>

Dem Grün misst May eine besondere Rolle bei der Entwicklung der menschlichen Persönlichkeit bei: „Eines steht außer Zweifel: je enger die Verbindung zwischen Wohnung und Grün – wo möglich in Form eines Eigengartens oder Atriums – um so günstiger die Voraussetzungen für die Entfaltung des Persönlichen.“<sup>408</sup>

Lediglich in den allerersten Siedlungsplanungen Mays lässt sich eine starke Originalität in der städtebaulichen Komposition feststellen, wenn es darum geht, mit dem Mittel des Zeilenbaus einzigartige

stadträumliche Schöpfungen zu realisieren. Die Idee der aus Zeilen gebildeten Grünhöfe oder der sich auf eine hochhausbekrönte Mitte hin ausrichtenden Zeilen bei der Siedlung St. Lorenz Süd bleiben jedoch ohne Fortsetzung. Das hiermit verbundene sozialreformerische Programm ist in einer Bundesrepublik Deutschland, die sich unter dem Schlagwort „Keine Experimente!“ mit absoluter Mehrheit hinter ihre konservative Führung schart, chancenlos.

In der Folge passt sich Mays städtebauliche Planung der allgemeinen Entwicklung in Deutschland an. Mays Siedlungen gliedern sich ebenso wie die seiner Zeitgenossen in sich wiederholende, gleichartige Einheiten unterschiedlicher Größe. Die Utopie macht dem Pragmatismus Platz.

Mays Wohnsiedlungen weisen in der Folge ebenso wie viele andere Wohnsiedlungen der Zeit eine Höhenstaffelung der Bauten mit einer Betonung des Zentrums durch die Gebäudehöhe auf, was als Reminiszenz an den frühmodernen Begriff der Stadtkrone zu verstehen ist. Wo es die landschaftliche Lage zulässt, wird der Städtebau als Landschaftssteigerung im Sinne Theodor Fischers eingesetzt. Übergroße Dimensionen werden durch Bildung von Unterabschnitten und Gebäudeversprünge vermieden. Die einzige – späte - Siedlungsplanung, die keine klar voneinander durch Grünräume getrennte Unterabschnitte ähnlicher Prägung aufweist, ist Monheim Baumberg-Ost (1963-1967). Als Mitte der 1960er höhere Baudichten und raumbildende architektonische Großformen den Städtebau aus seiner Krise führen sollen, versucht May, auch auf diesem Gebiet noch einmal eine wegweisende Lösung zu finden. Er erkennt freilich wie viele andere Städtebauer seiner Zeit, dass diese beabsichtigte Lösung des Problems die Krise nur noch einmal verschärft.

Die architektonische Form ist schließlich dem größten Wandel unterworfen. Auch hierbei orientiert er sich in erster Linie an Vorbildern aus dem Ausland. Ähnlich wie in den 1920er Jahren Beispiele aus England und den Niederlanden für die Bauten Mays stilprägend waren, so sind es nun in erster Linie skandinavische Bauformen, die für May Vorbildfunktion haben. Schlichte, kubische Bauten, klinkerverkleidete Fassaden, maßvolle Fensterformate, oft flach geneigte Satteldächer mit sehr weit vorstehenden Dachrändern sind zunächst charakteristisch. Später kann man in der skulpturalen Durcharbeitung der Baukörper Parallelen zu Wohnungsbauten Scharouns erkennen, ehe May durch die Anwendung der Großtafelbauweise den architektonischen Ausdruck des Wohnbaus auf ein Mindestmaß reduziert und sich den Bedingungen der Vorfabrikation unterordnet. In seiner Architektur sucht May selten die auffällige Form. Seine Bauten sind überwiegend schlicht und sachlich. Auch lässt May seinen Mitarbeitern, vor allem seinem bei Hans Scharoun ausgebildeten späteren Partner Jürgen Baumbach, beträchtliche Freiheiten bei der architektonischen Gestaltung seiner Bauten. Der Bau des Physikalisch-Chemischen Instituts in Hamburg weckt mit seinem mittels eines leichten Stabwerks gebildeten zweiten Fassadenebene gar Assoziationen mit den Bauten Egon Eiermanns.

Für die Masse der Bauten werden jedoch möglichst einfache kubische Bauformen verwendet, städtebaulichen Dominanten werden skulptural durchgearbeitet. Die Detaillierung ist der Zeit entsprechend meist sehr sparsam. Eine Ausdruckssteigerung erfahren die meist verputzten Bauten lediglich durch die Anwendung von Farbe.

Die große Bandbreite des städtebaulich-architektonischen Werks Mays spiegelt letztlich die enormen Verwerfungen wider, die Europa innerhalb eines Menschenalters gekennzeichnet haben.

Als Architekt und Städtebauer ist May in den Jahren 1954-1970 sehr erfolgreich, sowohl was den Umfang seiner Aufträge angeht, als auch bezüglich seiner öffentlichen Präsenz. Gemessen an der Zahl der realisierten oder geplanten Wohneinheiten, übersteigt Mays Spätwerk beispielsweise den Umfang seines Werks in Frankfurt am Main um mehr als das Zehnfache. Dennoch stehen den unbestreitbaren Erfolgen Mays in dieser Zeit immer wieder Momente des Scheiterns gegenüber.

Mays städtebauliche Ideen scheitern in erster Linie an den fehlenden rechtlichen Rahmenbedingungen, wie der unzureichenden Enteignungsmöglichkeit zum Zwecke des Wohnungsbaus und der gemeindlichen Planungshoheit. Beide Tatsachen behindern

die großzügige Planung, die für May so wesentlich ist. Es ist ein interessantes Gedankenspiel, ob May einen größeren Einfluss auf die Entwicklung dieser fundamentalen Rahmenbedingungen des deutschen Städtebaus gehabt hätte, wenn er zur rechten Zeit in der Funktion eines Staatssekretärs im Wohnungsbauministerium Einfluss auf die deutsche Städtebaupolitik gehabt hätte.

In der Verkehrsplanung ist eine deutliche Diskrepanz zwischen Theorie und Praxis im Werk May 1954-1970 wahrnehmbar. Eine enorme Zunahme des Verkehrs und der damit verbundenen Probleme sind für May bereits im Jahr 1955 deutlich erkennbar. Seine grundsätzliche Haltung zu diesem Thema, nämlich dass es langfristig nicht zum Erfolg führen könne, die Stadt autogerecht umzubauen, sondern dass man den Autoverkehr in den Städten rigoros beschränken müsse, bei gleichzeitigem starkem Ausbau des öffentlichen Verkehrs, wandelt sich bis zuletzt nicht. In der Praxis wird in den Planungen Mays dem Auto jedoch ein immer größerer Raum überlassen, sei es in den Verkehrsplänen von Kurt Leibbrand und den Mitarbeitern seines Lehrstuhls, die Bestandteil der Generalpläne für Mainz, Bremerhaven und Wiesbaden sind, sei es in den Wohnsiedlungen wie Klarenthal mit seinen doppelgeschossigen, in das Gelände eingefügten Parkplätzen, bei den zentral in den Wohntrauben platzierten Parkplätzen der Siedlung Biebrich-Parkfeld oder gar Kranichstein mit seinen in die Wohngebäude integrierten Parkhäusern.

Eine Besonderheit der Arbeit Mays im Vergleich zu seinen Zeitgenossen ist sicher seine Konzentration auf die Thematik des Massenwohnungsbaus. Der weitaus größte Teil seiner Arbeit hat Massenwohnungsbau und Siedlungsbau zum Inhalt, andere Themen sind in Mays Oeuvre nur zu einem geringen Teil vertreten. So sind die einzigen Baugattungen, denen außerdem in Mays Spätwerk die Bedeutung einer Serie zukommt, der Schulbau, mit insgesamt drei realisierten und zwei Entwurf gebliebenen Beispielen, und einige meist eingeschossige Ladenbauten, die im Rahmen seiner Siedlungsplanungen errichtet werden. Alle weiteren Bautypen, wie zum Beispiel individueller Wohnungsbau, Verwaltungs- oder Hochschulbau bleiben Einzelfälle oder werden höchstens zweimal realisiert.

May gelingt es anders als seinen Zeitgenossen Le Corbusier, Gropius oder Mies van der Rohe nicht, in seinem Spätwerk noch einmal architektonische Meisterleistungen und in einem nennenswerten Umfang originäre Neuschöpfungen zu produzieren, die dem eigenen architektonischen Schaffen einen vergleichbaren Schlussakzent hinzugefügt oder es gar zu einem das Lebenswerk bekrönenden Abschluss gebracht hätte. Es mag dahingestellt bleiben, ob May es je angestrebt hat, sicher ist jedoch, dass er nach 1953 nie einen Auftrag zur Planung eines Museums, eines repräsentativen städtischen Verwaltungsbaus oder eines Kulturzentrums erhalten hat, mit dessen Realisierung er sich möglicherweise noch einmal in das breite öffentliche Bewusstsein gebracht hätte. Durch die weitgehende Beschränkung der Arbeit Mays auf den von vorneherein kompromissbehafteten und finanziell stark eingeschränkten sozialen Wohnungsbau und die Großsiedlung, deren Diskreditierung und Ende überdies ziemlich genau mit Mays Tod im Jahr 1970 zeitlich zusammenfallen, gerät das Spätwerk Mays zum großen Teil schnell in Vergessenheit. Seine Persönlichkeit lebt indes in zahllosen Veröffentlichungen, Bild- und Tonaufnahmen und nicht zuletzt in der Erinnerung all jener, die ihn erleben durften, weiter.

- <sup>1</sup> Vgl. Buekschmitt 1963
- <sup>2</sup> Vgl. Preisich 1983.
- <sup>3</sup> Vgl. Lorenz 1986.
- <sup>4</sup> Bauwelt 28/1986: Lebenslang für die „große Sache“: Ernst May 27.7.1886 – 11.9.1970.
- <sup>5</sup> vgl. hierzu HAB 1986.
- <sup>6</sup> Vgl. Bauwelt H.28, 25.07.1986, S.1071f.
- <sup>7</sup> vgl. hierzu Krieger 1998.
- <sup>8</sup> vgl. hierzu Herrel 2001.
- <sup>9</sup> vgl. hierzu García 2006.
- <sup>10</sup> vgl. hierzu Geist / Kürvers 1989.
- <sup>11</sup> vgl. hierzu Wallenhorst 1993.
- <sup>12</sup> vgl. hierzu Reinborn 1996.
- <sup>13</sup> Vgl. Herrel 2001, S. 141.
- <sup>14</sup> Brief von Ernst May an Lore Greulich vom 11.07.1946, zitiert nach: Herrel 2001, S. 141-142.
- <sup>15</sup> Vgl. Brief von Ilse May an ihre Mutter vom 20.04.1948, NLEM, DAM, 160-902-030.
- <sup>16</sup> Vgl. Frankfurter Rundschau, 12.02.1949.
- <sup>17</sup> Vgl. Brief von Hermann Wandersleb an Ernst May vom 26.07.1950, in: NLEM, ABK 1C 43.
- <sup>18</sup> Vgl. Brief von Werner Hebebrand an Ernst May vom 23.06.1951, in: NLEM, ABK 1C 50.
- <sup>19</sup> Ebd.
- <sup>20</sup> Vgl. Brief von Ernst May an Werner Hebebrand vom 01.07.1951, in: NLEM, ABK 1C 50.
- <sup>21</sup> Ebd.
- <sup>22</sup> Brief von Ernst May an Rudolf Hillebrecht vom 16.10.1951, in: NLEM, ABK 1C 50.
- <sup>23</sup> Vgl. Brief von Werner Hebebrand an Ernst May vom 13.03.1952, in: NLEM, ABK 1C 50.
- <sup>24</sup> Vgl. Brief von Ernst May an Theodor Heuss vom 18.01.1953, in: NLEM, ABK 1C 50.
- <sup>25</sup> Vgl. Brief von Theodor Heuss an Ernst May vom 27.01.53, in: NLEM, ABK 1C 50.
- <sup>26</sup> Vgl. Brief von Ernst May an Theodor Heuss vom 01.02.1953, in: NLEM, ABK 1C 50.
- <sup>27</sup> Vgl. Brief von Ernst May an Josep Lluís Sert vom 06.05.1953, in: NLEM, ABK 1C 50.
- <sup>28</sup> Vgl. Brief von J.L. Sert an Ernst May, 19.04.1953, in: NLEM, ABK 1C 50.
- <sup>29</sup> Vgl. Brief von Ernst May an Josep Lluís Sert vom 25.05.1953, in: NLEM, ABK 1C 50.
- <sup>30</sup> Vgl. Brief von Ernst May an Siegfried Giedeon vom 25.05.1953, in: NLEM, ABK 1C 50.
- <sup>31</sup> Vgl. Aktennotiz „Verhandlungen Bauzentrum“, undatiert, in: NLEM, ABK 1B 43.
- <sup>32</sup> Vgl. Brief von Ernst May an Hermann Wandersleb vom 15.09.1953, in: NLEM, ABK 1C 50.
- <sup>33</sup> Vgl. Brief (und Durchschlag) von Ernst May an Heinrich Plett, Neue Heimat Hamburg, 18.9.1953, in DAM Inv. Nr. 160-902-035.
- <sup>34</sup> Auf dem o.g. Brief hat sich der Eingangsvermerk „19.9.“ erhalten, sowie ein handschriftlicher Vermerk: „DM 3000,- f. Honorar Wedel am 16.9.53 # 883 ausgezahlt f. Transport (Umzugskosten).“
- <sup>35</sup> Vgl. Buekschmitt 1963, S. 109-111.
- <sup>36</sup> Vgl. <http://www.architekturarchiv-web.de/nh.htm>
- <sup>37</sup> Ebd.
- <sup>38</sup> Ernst May: Stadterweiterung mittels Trabanten, zitiert nach: Buekschmitt 1963, S. 30.
- <sup>39</sup> Vgl. Rosner 1962.
- <sup>40</sup> Vgl. Axel Schildt: Gesellschaftliche Entwicklung. In: BPB 1997, S. 3-10.
- <sup>41</sup> Vgl. Klaus von Beyme: Wohnen und Politik. in: Flagge 1999. S. 85-112.
- <sup>42</sup> Vgl. Göderitz / Rainer / Hoffmann 1957.
- <sup>43</sup> Vgl. Hans Bernhard Reichow 1948.
- <sup>44</sup> Vgl. Der Spiegel 23/1959, S. 56f.
- <sup>45</sup> Vgl. Werner Durth: Hannover: Geplante Expansion. In: Beyme/Durth/Gutschow/Nerdinger/Topfstedt 1992, S. 164-181.
- <sup>46</sup> Vgl. Wandersleb 1952.
- <sup>47</sup> Vgl. Brief von Ernst May an Richard Döcker vom 29.01.1954, in: NLEM, ABK 1C 3.
- <sup>48</sup> Vgl. Brief von Ernst May an Richard Döcker vom 06.02.1954, in: NLEM, ABK 1C 3.
- <sup>49</sup> Vgl. Brief von Ernst May an Eugen Blanck vom 25.01.1954, in: NLEM, ABK 1C 2.
- <sup>50</sup> Vgl. Brief von Ernst May an Herbert Böhm vom 11.05.1954, in: NLEM, ABK 1C 2.
- <sup>51</sup> Mündliche Auskunft des ehemaligen Mitarbeiters Günter Englert an den Verfasser am 06.12.2006.
- <sup>52</sup> Vgl. Brief von Ernst May an F.R. Jones vom 27.01.1954, in: NLEM, ABK 1C 4.
- <sup>53</sup> Vgl. Brief von Ernst May an F.R. Jones vom 23.02.1954, in: NLEM, ABK 1C 4.
- <sup>54</sup> Vgl. NH 03/1954, S. 27f.
- <sup>55</sup> Vgl. Brief von Ernst May an Wolf Drevermann vom 13.03.1954, in: NLEM, ABK 1C 3.
- <sup>56</sup> Vgl. DAG o.J.
- <sup>57</sup> Vgl. Volksheimstättenwerk 1955.
- <sup>58</sup> Vgl. NH 01/1954, S. 16.
- <sup>59</sup> Vgl. Bericht über die Reise nach Stalingrad vom 6-ten Januar bis zum 13-ten 1931, S. 11, in: NLEM, ABK 1B 25.
- <sup>60</sup> In München, Nürnberg, Regensburg und Ingolstadt wird die Umfrage von dem freien Wohnungsunternehmen „Südhausbau G.m.b.H.“ aus München durchgeführt, in Hamburg, Kiel, Bremerhaven, Nortorf, Düsseldorf und Münster von der Neuen Heimat Hamburg.
- <sup>61</sup> Vgl. NH 01/1954, S. 16.
- <sup>62</sup> Vgl. Neue Heimat 1955, S. 15-68, und NH 07/1955, S. 1-6.
- <sup>63</sup> Vgl. Krieger 1995, S. 25.
- <sup>64</sup> Vgl. Brief von Ernst May an Ernst Herbert Zilch vom 11.03.1954, in: NLEM, ABK 1C 1.
- <sup>65</sup> Brief von Hans Leistikow an Ernst May vom 21.08.1954, in: NLEM, ABK 1C 5.
- <sup>66</sup> Brief von Ernst May an Hans Leistikow vom 25.08.1954, in: NLEM, ABK 1C 5.
- <sup>67</sup> Vgl. Brief von Hans Leistikow an Ernst May vom 27.12.1954, in: NLEM, ABK 1C 5.
- <sup>68</sup> Vgl. Brief von Ernst May an Hans Leistikow vom 05.01.1955, in: NLEM, ABK 1C 5.
- <sup>69</sup> Die Zeitschrift „Neue Heimat Monatshefte“ erscheint insgesamt fünfmal im Jahr 1954, neunmal im Jahr 1955 und zehnmal im Jahr 1956. Erst vom Jahrgang 1957 an, also nach Mays Ausscheiden aus der Redaktion, erscheint die Zeitschrift regelmäßig zwölfmal pro Jahrgang.
- <sup>70</sup> Vgl. NH 1/1954, S. 4-8.
- <sup>71</sup> Vgl. Brief von Ernst May an Oscar Niemeyer vom 21.06.1954, in: NLEM, ABK 1C 1.
- <sup>72</sup> Vgl. Brief von Richard Döcker an Ernst May vom 01.11.1954, in: NLEM, ABK 1C 3.
- <sup>73</sup> Vgl. Brief von Ernst May an Richard Döcker vom 10.12.1954, in: NLEM, ABK 1C 3.
- <sup>74</sup> Vgl. Brief von Ernst May an Max Taut vom 03.05.1955, in: NLEM, ABK 1C 6.
- <sup>75</sup> Vgl. Rundbrief von Richard Döcker vom 10.06.1955, in: NLEM, ABK 1C 3. An dem Treffen nahmen demnach teil: Max Taut, Ernst May, Hugo Häring, Wassili Luckhardt, Heinrich Lauterbach, Richard Döcker, Hans Scharoun Paul Baumgarten, Werner Hebebrand und Otto Ernst Schweizer.
- <sup>76</sup> Vgl. Bauwelt 45 / 1955, S. 910.
- <sup>77</sup> Vgl. Brief von Ernst May an Richard Döcker vom 29.01.1954, in: NLEM, ABK 1C 3.
- <sup>78</sup> Vgl. Brief von Ernst May an Dr. Raschkow, Nairobi vom 12.08.1954, in: NLEM, ABK 1C 6.
- <sup>79</sup> Vgl. Der Spiegel 19/1955, 04.05.1955, S. 30-37.
- <sup>80</sup> Vgl. Buekschmitt 1963, S. 111-112.
- <sup>81</sup> Mündliche Auskunft des ehemaligen Mitarbeiters Günter Englert an den Verfasser am 06.12.2006.
- <sup>82</sup> Vgl. Wallenhorst 1993, S. 199-201.
- <sup>83</sup> Vgl. NH 03-04/1955, S. 13.
- <sup>84</sup> Vgl. Brief von Ernst May an Richard Döcker vom 16.10.1956, in: NLEM, ABK 1C 3.
- <sup>85</sup> Vgl. Arthur Dähn: Neu-Altona, in HusB 1969, S. 239-250.
- <sup>86</sup> Vgl. Brief von Ernst May an die Redaktion der „Welt“ vom 21.12.1954, in: NLEM, ABK 1C 7.
- <sup>87</sup> Vgl. Brief von Ernst May an Martin Wagner vom 25.05.1955, in: NLEM, ABK 1C 7.
- <sup>88</sup> Vgl. Dähn 1958, S. 44.
- <sup>89</sup> Vgl. Brief von Ernst May an Arthur Dähn vom 15.06.1958, in: NLEM, ABK 1C 3.
- <sup>90</sup> Vgl. Der Städtetag Juni 1954, S. 263f..
- <sup>91</sup> Vgl. Der Städtetag Juni 1954, S. 263f. Franz Adickes (geboren 19.02.1846 in Harsefeld, gest. 04.02.1915 in Frankfurt am

- Main, deutscher Kommunalpolitiker und vom 14.10.1890 bis zum 01.10.1912 Oberbürgermeister der Stadt Frankfurt am Main. 1902 wird, erstmalig in Preußen, in Frankfurt ein Gesetz „betreffend die Umliegung von Grundstücken in der Stadt Frankfurt“ beschlossen: die Lex Adickes — ein Mittel zur Bereitstellung von Bauland, ohne durch Erwerb die Grundstückspreise zu steigern.
- <sup>92</sup> Vgl. NH 5-6/1954.
- <sup>93</sup> Vgl. Briefe von Rudolf Hillebrecht an Ernst May vom 10.04., bzw. 14.04.1954, in: NLEM, ABK IC 4.
- <sup>94</sup> Vgl. Die Welt, Nr. 272, 22.11.1955.
- <sup>95</sup> Sharp wiederum nennt als Urheber des Begriffs den Schriftsteller H.G. Wells, vgl. Sharp 1948, S. 30.
- <sup>96</sup> Vgl. Die Welt, Nr. 272, 22.11.1955
- <sup>97</sup> Ebd.
- <sup>98</sup> Ebd.
- <sup>99</sup> Vgl. May 1957, S. 121.
- <sup>100</sup> Vgl. May 1957, S. 121-122.
- <sup>101</sup> Vgl. May 1957, S. 122.
- <sup>102</sup> Vgl. Der Tagesspiegel, 06.07.1957, Sonderbeilage Seite II.
- <sup>103</sup> Vgl. May 1957.
- <sup>104</sup> Ebd.
- <sup>105</sup> Ebd.
- <sup>106</sup> Vgl. Zur Lage des Städtebaues in der Bundesrepublik. Manuskript, datiert 08.08.1955. In: NLEM, ABK 1B 25., S.5.
- <sup>107</sup> Vgl. Zur Lage des Städtebaues in der Bundesrepublik. Manuskript, datiert 08.08.1955. In: NLEM, ABK 1B 25.
- <sup>108</sup> Vgl. May 1957. S. 129-130.
- <sup>109</sup> Vgl. May 1957. S. 132-133.
- <sup>110</sup> Vgl. Zur Lage des Städtebaues in der Bundesrepublik. Manuskript, datiert 08.08.1955. In: NLEM, ABK 1B 25.
- <sup>111</sup> Ebd.
- <sup>112</sup> Vgl. Ultima ratio regis. Drastische Eingriffe in den Innenstadtverkehr oder Verkehrsstillstand. Manuskript. In: NLEM, ABK 1B 25.
- <sup>113</sup> Vgl. NH 4/1954, S. 17-20.
- <sup>114</sup> Vgl. Brief von Ernst May an Gartenbaudirektor Schönbohm, Köln, vom 25.03.1954, in: NLEM, ABK IC 1.
- <sup>115</sup> Vgl. Neue Heimat 1955, S. 39f.
- <sup>116</sup> Vgl. NH 4/1954, S. 18.
- <sup>117</sup> Vgl. Der Städtetag Juni 1954, S. 263f., S. 267.
- <sup>118</sup> Ebd.
- <sup>119</sup> Vgl. May 1957, S. 199.
- <sup>120</sup> Ebd.
- <sup>121</sup> Vgl. May 1957, S. 204.
- <sup>122</sup> Vgl. May 1957, S. 205-206.
- <sup>123</sup> Vgl. May 1957, S. 208-212.
- <sup>124</sup> Vgl. Brief von Ernst May an die Westaufbau GmbH, Düsseldorf, vom 25.11.1959, in: NLEM, ABK 1B 33.
- <sup>125</sup> Vgl. May 1957, S. 212.
- <sup>126</sup> Vgl. May 1957, S. 133.
- <sup>127</sup> Vgl. May 1957, S. 134-135.
- <sup>128</sup> Vgl. May 1957, S. 134-139.
- <sup>129</sup> Vgl. May 1957, S. 139.
- <sup>130</sup> Ebd.
- <sup>131</sup> Vgl. May 1957, S. 139.
- <sup>132</sup> Vgl. NH 1/1954, S. 7.
- <sup>133</sup> Vgl. NH 2/1954, S. 17-19.
- <sup>134</sup> Vgl. NH 4/1954, S. 1-4.
- <sup>135</sup> Vgl. May 1957, S. 183.
- <sup>136</sup> Vgl. May 1957, S. 171-181.
- <sup>137</sup> Vgl. May 1957, S. 142.
- <sup>138</sup> Vgl. May 1957, S. 143.
- <sup>139</sup> Ebd.
- <sup>140</sup> Vgl. May 1957, S. 156.
- <sup>141</sup> Vgl. Bauwelt 28/1986, S. 1062f.
- <sup>142</sup> Vgl. May 1957, S. 181.
- <sup>143</sup> Vgl. May 1957, S. 198.
- <sup>144</sup> Vgl. May 1957, S. 199.
- <sup>145</sup> Allein im Jahr 1954 kommt es zu sechs Übernahmen: 22.2.1954: Die NEUE HEIMAT SCHLESWIG-HOLSTEIN Gemeinnützige Wohnungs- und Siedlungsgesellschaft mbH, Kiel, vormals: Kleinwohnungsbaugesellschaft Kiel-Mitte mbH, Kiel, gegründet: 26.11.1931, wird der Unternehmensgruppe eingegliedert. 11.3.1954: Die NEUE HEIMAT ESSEN Gemeinnützige Wohnungs- und Siedlungsgesellschaft mbH, Essen, vormals: „Westdeutsche Heimbau“ GmbH, Düsseldorf, gegründet: 22.12.1952, wird der Unternehmensgruppe eingegliedert. 23.4.1954: Die NEUE HEIMAT NORDRHEIN-WESTFALEN Gemeinnützige Wohnungs- und Siedlungsgesellschaft mbH, Düsseldorf, vormals: Bau- und Wohnungsgesellschaft für das Rheinisch-Westfälische Industriegebiet mbH, Dortmund, gegründet: 3.1.1930, wird der Unternehmensgruppe eingegliedert. Die NEUE HEIMAT WESTFALEN Gemeinnützige Wohnungs- und Siedlungsgesellschaft mbH, Dortmund, vormals: „Neue Heimat“ Gemeinnützige Wohnungs- und Siedlungsgesellschaft der Deutschen Arbeitsfront im Gau Westfalen-Nord GmbH, Münster i. W., gegründet: 23.3.1939, wird der Unternehmensgruppe eingegliedert. 22.9.1954: Die NEUE HEIMAT NORDHESSEN Gemeinnützige Wohnungs- und Siedlungsgesellschaft mbH, Kassel, vormals: Gemeinnützige Wohnungsbau Oberschlesien GmbH, Oppeln/Ratibor, gegründet: 10.4.1929, wird der Unternehmensgruppe eingegliedert. 8.10.1954: Die NEUE HEIMAT BERLIN Gemeinnützige Wohnungsbaugesellschaft mbH, Berlin, vormals: „Neue Heimat“ Gemeinnützige Wohnungs- und Siedlungsgesellschaft Heimat“ Gemeinnützige Wohnungs- und Siedlungsgesellschaft Heimat“ im Gau Westfalen Süd GmbH, Bochum, gegründet: 20.5.1942, wird der Unternehmensgruppe eingegliedert.
- <sup>146</sup> Mündliche Auskunft von Klaus May an den Verfasser am 29.10.2004.
- <sup>147</sup> Thesenpapier von Ernst May „Vertragliche Situation des Leiters der Planungsabteilung der Neuen Heimat am 1. 12. 1955“, maschinenschriftl. (2 S.); DAM, Inv. Nr 160-902-037
- <sup>148</sup> Am 29.3.1954 wird die Geschäftsführung der NEUE HEIMAT erweitert: Neben dem Vorsitzenden Heinrich Plett gehören ihr jetzt Albert Vietor, als stellvertretender Vorsitzender, Walter Beyn und Mathias Terhorst (bis 31.12.1957) an. Quelle: <http://www.architekturarchiv-web.de/nhchro3.htm>.
- <sup>149</sup> Thesenpapier von Ernst May „Für Besprechung mit Herrn Plett am 23. 12. 1955“, maschinenschriftl. (4 S.), DAM, Inv. Nr 160-902-037
- <sup>150</sup> Brief von Sprotte + Neve Architekten an Ernst May vom 14.06.1956, in: NLEM, ABK 1C 1.
- <sup>151</sup> Vgl. NH 06/1956, S. 38.
- <sup>152</sup> Vgl. Der Spiegel 10/1959, S. 26-42: „Der technische Direktor Walter Beyn – ein ehemaliger Bautechniker – und die DGB-Aufsichtsräte rügten, daß May viel zu aufwendig baue, sodaß die niedrigen Mieten gefährdet seien. Wenn man May weiter frei Hand lasse, werde die Neue Heimat eines Tages konkursreif sein. Auf Betreiben der Schlichtwohnungs-Missionare wurde der Anstellungsvertrag mit May gelöst. Weil Plett gerne mit Starnamen renommiert, steht May jedoch – gegen eine Monatspauschale – der Neuen Heimat noch als städtebaulicher Berater zur Verfügung.“
- <sup>153</sup> Vgl. Brief von Ernst May an Wolf Drevermann vom 07.05.1956, in: NLEM, ABK 1C 3.
- <sup>154</sup> Vgl. Mumford 2000, S. 247-258. Le Corbusier, Gropius, Van Eesteren und Wogenscky nahmen an dem Kongress nicht teil. Prominente Teilnehmer waren Sert, Giedeon, Bakema, Candilis, Emery, Howell, Rogers, Steiger, Tyrwhitt, Viana da Lima und Távora.
- <sup>155</sup> Vgl. Brief von Ernst May an Otto Völckers vom 18.10.1956, in: NLEM, ABK 1C 6.
- <sup>156</sup> Vgl. Brief von Ernst May an Margarethe Schütte-Lihotzky vom 10.08.1957, in: NLEM, ABK 1C 5.
- <sup>157</sup> Vgl. Der Tagesspiegel, 06.07.1957, Sonderbeilage Seite II.
- <sup>158</sup> Vgl. Brief von Ernst May an Walter Jacobsen, Sozialistische Jugend Deutschlands „Die Falken“ vom 01.07.1957, in: NLEM, ABK 1C 4.
- <sup>159</sup> Vgl. Beitrittserklärung von Ernst May in die Sozialdemokratische Partei Deutschlands, Landesorganisation Hamburg vom 11.11.1957, in: NLEM, ABK 1C 44.
- <sup>160</sup> Vgl. Brief von Ernst May an Stadtbaurat Dr. Knipping, Hagen, vom 03.12.1957, in: NLEM, ABK 1B 33. May wurde daraufhin zum Vorsitzenden der Preisgerichts berufen.
- <sup>161</sup> Vgl. Bauwelt 34/1957, S. 870.
- <sup>162</sup> § 1 des Gesetzes zur Behebung der Wohnungsnot im Lande Bremen vom 22.2.1956, zitiert nach: Wallenhorst 1993, S. 229.
- <sup>163</sup> Vgl. Wallenhorst 1993, S. 230.
- <sup>164</sup> Vgl. Wallenhorst 1993, S. 231.
- <sup>165</sup> Vgl. Aufsichtsrat der GEWOBA, 14.05.1956, zitiert nach: Wallenhorst 1993, S. 471. Später äußerte sich Dr. Rosenberg dahingehend, dass er sich im Gegenteil immer eher darum

- bemüht habe, durch auswärtige Konkurrenz für mehr Ideenreichtum in der Stadtplanung zu sorgen.
- <sup>166</sup> Vgl. Aufsichtsrat der GEWOBA, 14.05.1956, zitiert nach: Wallenhorst 1993, S. 471.
- <sup>167</sup> Vgl. Aufsichtsrat der GEWOBA, 14.05.1956, zitiert nach: Wallenhorst 1993, S. 471.
- <sup>168</sup> Vgl. Brief von Ernst May an Herbert Ritze vom 02.05.1956, in: NLEM, ABK 1B 29.
- <sup>169</sup> Vgl. Aktennotiz über die Besprechung vom 22.05.1956, in: NLEM, ABK 1B 29.
- <sup>170</sup> Die Einbeziehung der benachbarten Rennbahn wurde am 14.05.1956 vom Aufsichtsrat der GEWOBA zwar genehmigt, sie wurde jedoch nicht realisiert. Vgl. Aufsichtsrat der GEWOBA, 14.05.1956, zitiert nach: Wallenhorst 1993, S. 471.
- <sup>171</sup> Vgl. Brief von Hans Bernhard Reichow an Ernst May vom 11.06.1956, in: NLEM, ABK 1B 29.
- <sup>172</sup> Vgl. Aktenvermerk vom 28.06.1956, in: NLEM, ABK 1B 29.
- <sup>173</sup> Vgl. Brief von Ernst May an Dr. Gutenkunst, Bürgermeister der Stadt Karlsruhe vom 15.08.1957, in: NLEM, ABK 1C 1.
- <sup>174</sup> Vgl. Aktenvermerk vom 31.08.1956, in: NLEM, ABK 1B 29.
- <sup>175</sup> Vgl. Aktenvermerk vom 05.09.1956, in: NLEM, ABK 1B 29.
- <sup>176</sup> Vgl. Aktenvermerk vom 05.09.1956, in: NLEM, ABK 1B 29.
- <sup>177</sup> Die Zählung der Nachbarschaften erfolgte zunächst von Nordwesten nach Südosten, später bürgerte sich die Zählweise nach der Reihenfolge der Fertigstellung, von Südwesten nach Nordosten ein, vgl. Wallenhorst 1993, S. 236.
- <sup>178</sup> Vgl. Brief von Ernst May an Säume und Hafemann und Reichow vom 11.09.1957, in: NLEM, ABK 1B 29.
- <sup>179</sup> Vgl. Wallenhorst 1993, S. 240.
- <sup>180</sup> Vgl. Aktenvermerk vom 01.11.1956, in: NLEM, ABK 1B 29.
- <sup>181</sup> Vgl. Wallenhorst 1993, S. 239, und: Aktenvermerk vom 01.11.1956, in: NLEM, ABK 1B 29.
- <sup>182</sup> Vgl. Wallenhorst 1993, S. 236-239.
- <sup>183</sup> Vgl. Brief von Ernst May an die Gewoba, Säume und Hafemann und Reichow vom 24.01.1957, in: NLEM, ABK 1B 29.
- <sup>184</sup> Vgl. Aktenvermerk vom 07.03.1957, in: NLEM, ABK 1B 29.
- <sup>185</sup> Vgl. Brief der Gewoba an den Vorsitzenden der Deputation für das Bauwesen vom 16.05.1957, in: NLEM, ABK 1B 29.
- <sup>186</sup> Vgl. Aktenvermerk vom 13.07.1957, in: NLEM, ABK 1B 29.
- <sup>187</sup> Vgl. Brief von Reichow an Säume und Hafemann vom 15.07.1957, Brief von Ernst May an Reichow, Säume und Hafemann vom 16.07.1957, Brief von Säume und Hafemann an Reichow vom 18.07.1957, Brief von Reichow an Säume und Hafemann am 20.07.1957, Brief von May an Säume und Hafemann vom 22.07.1957, in: NLEM, ABK 1B 29.
- <sup>188</sup> Vgl. Aktenvermerk vom 14.08.1957, in: NLEM, ABK 1B 29.
- <sup>189</sup> Vgl. Aktenvermerk vom 20.06.1957, in: NLEM, ABK 1B 29.
- <sup>190</sup> Vgl. Brief von Ernst May an die Gewoba, vom 14.08.1957, in: NLEM, ABK 1B 29.
- <sup>191</sup> Vgl. Aktenvermerk vom 04.12.1957, in: NLEM, ABK 1B 29.
- <sup>192</sup> Vgl. Aktenvermerk vom 17.01.1958, in: NLEM, ABK 1B 29.
- <sup>193</sup> Vgl. Aktenvermerk vom 23.01.1958, in: NLEM, ABK 1B 29.
- <sup>194</sup> Vgl. Aktenvermerk vom 31.01.1958, in: NLEM, ABK 1B 29.
- <sup>195</sup> Vgl. Brief der Gewoba an Ernst May vom 10.02.1958, und Brief von Ernst May an die Gewoba vom 15.02.1958, in: NLEM, ABK 1B 29.
- <sup>196</sup> Vgl. Brief der Gewoba an Ernst May vom 26.02.1958, in: NLEM, ABK 1B 29.
- <sup>197</sup> Vgl. Aktenvermerk vom 02.04.1958, in: NLEM, ABK 1B 29, und Brief von Ernst May an Säume und Hafemann vom 12.04.1957, in: NLEM, ABK 1B 29.
- <sup>198</sup> Vgl. Brief der Gewoba an Ernst May vom 28.04.1958, in: NLEM, ABK 1B 29.
- <sup>199</sup> Vgl. Brief von Ernst May an die Gewoba, vom 09.05.1958, in: NLEM, ABK 1B 29.
- <sup>200</sup> Vgl. Aktenvermerk vom 14.06.1958, in: NLEM, ABK 1B 29.
- <sup>201</sup> Vgl. Brief der Gewoba an Ernst May vom 24.06.1958, in: NLEM, ABK 1B 29.
- <sup>202</sup> Vgl. Aktenvermerk vom 04.07.1959, in: NLEM, ABK 1B 29.
- <sup>203</sup> Vgl. „Weser-Kurier“ vom 01.09.1958.
- <sup>204</sup> Vgl. Brief von Ernst May an Oberbaudirektor Rosenberg vom 08.08.1962, in: NLEM, ABK 1B 45.
- <sup>205</sup> Vgl. Aktenvermerk vom 23.10.1958 und Brief von Ernst May an die Gewoba vom 27.11.1962, in: NLEM, ABK 1B 29.
- <sup>206</sup> Vgl. NH 10/1959, S. 20.
- <sup>207</sup> Vgl. Brief von Ernst May, Hans-Bernhard Reichow und Säume und Hafemann an die Gewoba vom 19.08.1957, in: NLEM, ABK 1B 29.
- <sup>208</sup> Vgl. NH 10/1959, S. 21.
- <sup>209</sup> Vgl. NH 10/1959, S. 22.
- <sup>210</sup> Ebd.
- <sup>211</sup> Vgl. Aktenvermerk vom 26.09.1957, in: NLEM, ABK 1B 29.
- <sup>212</sup> Vgl. Wallenhorst 1993, S. 247.
- <sup>213</sup> Vgl. Brief von Ernst May an Hans-Bernhard Reichow und Säume und Hafemann vom 28.11.1958 und Brief von Ernst May an die Gewoba vom 20.12.1958, in: NLEM, ABK 1B 29.
- <sup>214</sup> Vgl. Brief der Gewoba an Ernst May vom 08.01.1959, in: NLEM, ABK 1B 29.
- <sup>215</sup> Deutsche Architektur 3/1956, S. 140-141.
- <sup>216</sup> Neues Deutschland, 12.9.1956.
- <sup>217</sup> Vgl. Deutsche Architektur 1/1957 - S. 49
- <sup>218</sup> Vgl. NH 11/1956, S. 10-20.
- <sup>219</sup> Vgl. Deutsche Architektur 1/1957 - S. 49.
- <sup>220</sup> Vgl. Städtehygiene 12/1957, S. 249-250.
- <sup>221</sup> Der heutige Name der Straße ist Karl-Lade-Straße.
- <sup>222</sup> Der heutige Name der Straße ist Landsberger Allee.
- <sup>223</sup> Vgl. Städtehygiene 12/1957, S. 249-250., S. 250.
- <sup>224</sup> Vgl. Städtehygiene 12/1957, S. 249-250., S. 250-251.
- <sup>225</sup> Vgl. Städtehygiene 12/1957, S. 249-250., S. 251.
- <sup>226</sup> Vgl. NLEM, ABK 1C 8.
- <sup>227</sup> Vgl. Brief von Otto Gühlk an Edgar Wedepohl vom 19.12.1956, in: NLEM, ABK 1C 8.
- <sup>228</sup> Vgl. Städtehygiene 12/1957, S. 251.
- <sup>229</sup> Vgl. Neue Berliner Illustrierte 15/1957, S. 3-5, Wochenpost 13/1957, 30.03.1957, S. 2, Der Spiegel 14/1957, S. 54-56, Neue Zeit 191, 18.08.1957, S. 3.
- <sup>230</sup> Vgl. Sonderbeilage 5/57 der Zeitschrift Deutsche Architektur.
- <sup>231</sup> Vgl. Deutsche Architektur 7/1957, S. 401f.
- <sup>232</sup> Am Wettbewerb „Hauptstadt Berlin“ nahm auch Ernst May, Regierungsbaumeister, Düsseldorf, teil. Ein über den gelegentlichen Austausch fehlgeleiteter Briefe hinausgehender Kontakt mit Ernst May ist nicht bekannt.
- <sup>233</sup> Vgl. Deutsche Architektur 9/1957 - S. 482
- <sup>234</sup> Brief von Ernst May an Margarethe Schütte-Lihotzky vom 10.08.1957, in: NLEM, ABK 1C 5.
- <sup>235</sup> Vgl. Brief P.R. Henning an Ernst May vom 09.10.1957, in: NLEM, DAM Inv. Nr. 160-902-039
- <sup>236</sup> Vgl. Brief von Ernst May an P.R. Henning vom 19.10.1957, in: NLEM, ABK 1C 4.
- <sup>237</sup> Vgl. Brief von Ernst May an Prof. Ludwig Küttner, HAB Weimar, vom 16.12.1957, in: NLEM, ABK 1C 5.
- <sup>238</sup> Vgl. Brief von Ernst May an Hans Harmsen vom 10.12.1957, in: NLEM, ABK 1C 5.
- <sup>239</sup> Mündliche Auskunft von Klaus May an den Verfasser am 29.10.2004.
- <sup>240</sup> Vgl. Brief von Ernst May an Otto Völckers, Datum nicht bekannt, in: NLEM, ABK 1C 6.
- <sup>241</sup> Vgl. Brief der „Bild-Zeitung“ an Ernst May vom 24.04.1957, in: NLEM, ABK 1C 2.
- <sup>242</sup> Vgl. Was bedeutet mir mein Garten. Einführungsvortrag anlässlich der Tagung der Deutschen Gartenbaugesellschaft am 20.Mai 1963. Vortragsmanuskript. In: NLEM, ABK 1B 31-42..
- <sup>243</sup> Vgl. Die Welt, Nr. 292, 13.12.1956.
- <sup>244</sup> Vgl. Brief von Hans-Albrecht Schilling an das Bauverwaltungsamt der Stadt Hagen vom 04.11.1959, in: NLEM, ABK 1C 33.
- <sup>245</sup> Vgl. NH 11/1957, S. 10-13.
- <sup>246</sup> Vgl. Bauwelt 24/1958, S. 578.
- <sup>247</sup> Vgl. Bauwelt 17/1959, S. 532f.
- <sup>248</sup> Vgl. Brief von Oberbürgermeister Thomas Wimmer an Ernst May vom 15.07.1958, in: NLEM, ABK 1C 45.
- <sup>249</sup> Vgl. Brief von Ernst May an Oberbürgermeister Thomas Wimmer vom 19.07.1958, in: NLEM, ABK 1C 45.
- <sup>250</sup> Vgl. Brief von Albert Vietor an Ernst May vom 03.04.1958, in: NLEM, ABK 1C 2.
- <sup>251</sup> Vgl. Kallmorgen 1965, S. 68.
- <sup>252</sup> Vgl. Bauwelt 3/1960, S. 63-72.
- <sup>253</sup> Vgl. Bauwelt 6/1959, S. 145f, Bauwelt 10/1960, S. 257f, und Bauwelt 22/1960, S. 621f.
- <sup>254</sup> Vgl. Bauwelt 27/1961, S. 788.
- <sup>255</sup> So zum Beispiel in der Zeitschrift „Städtehygiene“, Nr. 12/1961, S. 249-253, und in den „Neue Heimat Monatsheften“, Nr. 12/1961, S. 12.

- <sup>256</sup> Vgl. Allgemeine Zeitung vom 28.01.1958.
- <sup>257</sup> Mündliche Auskunft von Egon Hartmann an den Verfasser am 06.06.2006.
- <sup>258</sup> Vgl. Bauwelt H.28, 25.07.1986, S.1071-1072.
- <sup>259</sup> Mündliche Auskunft von Egon Hartmann an den Verfasser am 06.06.2006.
- <sup>260</sup> Vgl. Allgemeine Zeitung vom 29.01.1959, Das neue Mainz vom 31.03.1958, Freiheit vom 29.01.1958.
- <sup>261</sup> Vgl. Allgemeine Zeitung vom 08./09.03.1958.
- <sup>262</sup> Vgl. Freiheit vom 03.03.1958.
- <sup>263</sup> Vgl. Mainz 1961, S.20.
- <sup>264</sup> Vgl. Mainz 1961, S.31.
- <sup>265</sup> Vgl. Mainz 1961, S.32.
- <sup>266</sup> Vgl. Mainz 1961, S.34f.
- <sup>267</sup> Vgl. Mainz 1961, S.43ff.
- <sup>268</sup> Vgl. Mainz 1961, S.47.
- <sup>269</sup> Vgl. Mainz 1961, S.49.
- <sup>270</sup> Vgl. Mainz 1996, S. 47.
- <sup>271</sup> Vgl. Mainz 1961, S.12.
- <sup>272</sup> Vgl. Brief von Ernst May an Wilhelm Berger vom 26.02.1960, in: NLEM, ABK 1C 2.
- <sup>273</sup> Vgl. Bremerhaven o.J., S. 10
- <sup>274</sup> Vgl. Ebd.
- <sup>275</sup> Vgl. Bremerhaven o.J., S. 14.
- <sup>276</sup> Vgl. Bremerhaven o.J., S. 18.
- <sup>277</sup> Vgl. Bremerhaven o.J., S. 22-25.
- <sup>278</sup> Vgl. Bremerhaven o.J., S. 35-37.
- <sup>279</sup> Vgl. Bremerhaven o.J., S. 38.
- <sup>280</sup> Vgl. Bremerhaven o.J., S. 38-41.
- <sup>281</sup> Vgl. Syring 1998, S. 41-42.
- <sup>282</sup> Vgl. Wiesbaden 1963, S.20.
- <sup>283</sup> Ebd.
- <sup>284</sup> Mündliche Auskunft von Edgar Heydock an den Verfasser am 25.11.2004.
- <sup>285</sup> Vgl. Jürgen Jüchser: Für eine verflochtene Stadtstruktur, in: Bauwelt 51-52 1962, S. 1522.
- <sup>286</sup> Brief von Edgar Heydock an den Verfasser vom 16.02.2005.
- <sup>287</sup> Vgl. Wiesbaden 1963, S.28-29.
- <sup>288</sup> Ebd.
- <sup>289</sup> Vgl. Wiesbaden 1963, S.29.
- <sup>290</sup> Vgl. Wiesbaden 1963, S.60-62
- <sup>291</sup> Brief von Edgar Heydock an den Verfasser vom 16.02.2005.
- <sup>292</sup> Vgl. Wiesbaden 1963, S.38-40.
- <sup>293</sup> Vgl. Verbindliche Vereinbarungen für die Gestaltung des Stadtteils Klarenthal in Wiesbaden, vom 03.12.1964, in: NLEM, ABK 1C 40.
- <sup>294</sup> Mündliche Auskunft von Edgar Heydock an den Verfasser am 25.11.2004 und Brief von Edgar Heydock an den Verfasser vom 16.02.2005.
- <sup>295</sup> Vgl. Nassauische Heimstätte 1997, S.126.
- <sup>296</sup> Ebd.
- <sup>297</sup> Vgl. Nassauische Heimstätte 1997, S.126f.
- <sup>298</sup> Mündliche Auskunft von Edgar Heydock an den Verfasser am 25.11.2004.
- <sup>299</sup> Vgl. Nassauische Heimstätte 1997, S.127.
- <sup>300</sup> Mündliche Auskunft von Edgar Heydock an den Verfasser am 25.11.2004.
- <sup>301</sup> Vgl. Aktenvermerk vom 2.11.1960, in: NLEM, ABK 1B 37.
- <sup>302</sup> Vgl. Vorentwurfszeichnungen Klarenthal vom 16.9.1961 und 13.11.1961 in: NLEM, ABK 1B 37.
- <sup>303</sup> Vgl. Brief von OB Schmitt an May vom 10.9.1969, in: NLEM, ABK 1B 37.
- <sup>304</sup> Mündliche Auskunft von Edgar Heydock an den Verfasser am 25.11.2004.
- <sup>305</sup> Mainz hat im Jahr 1958 ca. 135.000 Einwohner auf seinem linksrheinischen Gebiet. Die Prognose, die May seiner Planung zugrunde legt, rechnet mit 160.000 - 180.000 Einwohnern im Jahr 1980, dies entspricht einem Wachstum von 18-33%. Bremerhaven hat im Jahr 1960 ca. 140.000 Einwohner. Der Generalbebauungsplan von May geht von einem Wachstum der Bevölkerung bis zu 180.000, im Extremfall von 200.000 Einwohnern im Jahr 1982 aus, dies entspricht einem Wachstum von 29-43%. Wiesbaden schließlich hat im Jahr 1961 260.000 Einwohner, die Planung berücksichtigt ein Bevölkerungswachstum auf bis zu 340.000 Einwohner in ca. 20 Jahren, dies entspricht einem Wachstum von 31%.
- <sup>306</sup> Vgl. May / Mattern 1964, S. 7
- <sup>307</sup> Vgl. May / Mattern 1964, S. 11f.
- <sup>308</sup> Vgl. May / Mattern 1964, S. 23.
- <sup>309</sup> Vgl. May / Mattern 1964, S. 23f.
- <sup>310</sup> Vgl. Hafner 1993, S. 295.
- <sup>311</sup> Vgl. Brief von Ernst May an Walter Gropius vom 25.05.1959, in: NLEM, ABK 1C 3.
- <sup>312</sup> Vgl. Hafner 1993, S. 295.
- <sup>313</sup> Vgl. Brief von Ernst May an Kristiana Hartmann vom 05.12.1969, in: NLEM, ABK 1C 50.
- <sup>314</sup> Vgl. Mitteilungen des Deutschen Verbandes für Wohnungswesen, Städtebau und Raumplanung. IV/1959, S. 12ff., S. 18.
- <sup>315</sup> Vgl. Mitteilungen des Deutschen Verbandes für Wohnungswesen, Städtebau und Raumplanung. IV/1959, S. 12ff., S. 19.
- <sup>316</sup> Vgl. Die Zeit, Nr. 9, 01.03.1963, S. 31.
- <sup>317</sup> Vgl. Städtebau und Verkehrsplanung. Abdruck eines Vortrags im Haus der Technik, Essen, 12.11.1963. In: NLEM, ABK 1B 27.
- <sup>318</sup> Vgl. Bauwelt 26/1962, S. 730.
- <sup>319</sup> Vgl. beispielsweise Bauwelt Nr. 51-52/1960, S. 1467-1477, Bahrdt 1961, Jacobs 1976, Archiv für Kommunalwissenschaften, 2/1963, S. 39-54 , Siedler / Niggemeyer / Angreß 1964, Mitscherlich 1965.
- <sup>320</sup> Vgl. NH 11/1963, S. 1-6.
- <sup>321</sup> Vgl. Brief der Neuen Heimat an Ernst May vom 13.09.1963, in: NLEM, ABK 1C 44.
- <sup>322</sup> Vgl. Buekschmitt 1963, S. 156.
- <sup>323</sup> Vgl. Brief von Jürgen Baumbach an Ernst May vom 06.01.1967, in: NLEM, ABK 1C 48.
- <sup>324</sup> Vgl. Bauwelt 51-52/1960, S. 1460-1477.
- <sup>325</sup> Vgl. Archiv für Kommunalwissenschaften, 2/1963, S. 39-54.
- <sup>326</sup> Vgl. Brief von Ernst May an Jane Unwin vom 08.03.1965, In: NLEM, ABK 1C 50.
- <sup>327</sup> Vgl. Brief von Jane Unwin an Ernst May vom 15.04.1965, In: NLEM, ABK 1C 50.
- <sup>328</sup> Vgl. Brief von Ernst May an Jane Unwin vom 22.04.1965, In: NLEM, ABK 1C 50.
- <sup>329</sup> Vgl. Protokoll der 70. Sitzung der Landesgruppe Hamburg und Schleswig-Holstein der Deutschen Akademie für Städtebau und Landesplanung vom 28.02.1964, in: Kallmorgen 1965.
- <sup>330</sup> Vgl. Tapeten-Zeitung 18/1964, S.I-IV.
- <sup>331</sup> Vgl. Brief von Ernst May an Alexander Mitscherlich vom 18.02.1966, in: NLEM, ABK 1C 44.
- <sup>332</sup> Vgl. Der Straßenbau 5/1965, S. 353.
- <sup>333</sup> Vgl. Der Straßenbau 5/1965, S. 354.
- <sup>334</sup> Vgl. Brief von Ernst May an M. Bazerque, Maire de la ville de Toulouse vom 27.02.1962, in: NLEM ABK 1C 1.
- <sup>335</sup> Städtebau und Verkehrsplanung. Abdruck eines Vortrags im Haus der Technik, Essen, 12.11.1963. In: NLEM, ABK 1B 27.
- <sup>336</sup> Vgl. Brief von Ernst May an George Candilis vom 21.05.1963, in: NLEM, ABK 1C 41.
- <sup>337</sup> Vgl. Der Spiegel 52/1963, 25.12.1963, S. 95.
- <sup>338</sup> Vgl. Bauwelt 21/1962, S. 603.
- <sup>339</sup> Vgl. Brief von Ernst May an Gerd Albers vom 16.07.1965, in: NLEM, ABK 1C 50.
- <sup>340</sup> Zitiert nach einem Brief von Gerd Albers an Ernst May vom 08.07.1965, in: NLEM, ABK 1C 50.
- <sup>341</sup> Vgl. Brief von Ernst May an Gerd Albers vom 16.07.1965, in: NLEM, ABK 1C 50.
- <sup>342</sup> Vgl. DASL 1965.
- <sup>343</sup> Vgl. Brief von Crown Agents, London an Ernst May vom 08.04.1964, in: NLEM, ABK 1C 41.
- <sup>344</sup> Vgl. Bauwelt 47-48/1964, S. 1311f, 49/1964, S. 1356, 50/1964, S. 1391 und 51-52/1964, S. 1424.
- <sup>345</sup> Vgl. Bauwelt 47-48/1964, S. 1311f.
- <sup>346</sup> Vgl. Brief von Ernst May an Luise Günther vom 25.07.1968, in: NLEM, ABK 1C 48.
- <sup>347</sup> Vgl. Brief von Ernst May an Hermann Henselmann vom 08.06.1967, in: NLEM, ABK 1C 50.
- <sup>348</sup> Vgl. Brief von Ernst May an Alois K. Strobl vom 12.06.1967, in: NLEM, ABK 1C 48.
- <sup>349</sup> Vgl. Brief von Ernst May an Hans Schmidt vom 15.01.1968, in: NLEM, ABK 1C 48.
- <sup>350</sup> Vgl. Brief von Ernst May an Alexander Mitscherlich vom 18.02.1966, in: NLEM, ABK 1C 44.
- <sup>351</sup> Vgl. Brief von Ernst May an Kurt Leibbrand vom 08.06.1967, in: NLEM, ABK 1C 48.
- <sup>352</sup> Vgl. Brief von Ernst May an Richard Döcker vom 13.07.1967, in: NLEM, ABK 1C 50.

- <sup>353</sup> Vgl. Brief von Ernst May an Walther Schulz vom 08.10.1968, in: NLEM, ABK 1C 49.
- <sup>354</sup> Vgl. Brief von Ernst May an Albert Vietor vom 10.11.1968, in: NLEM, ABK 1C 49.
- <sup>355</sup> Vgl. Brief von Ernst May an Stadtbaurat Simon, Bremerhaven vom 11.12.1969, in: NLEM, ABK 1C 49.
- <sup>356</sup> Vgl. Brief von Ernst May an Alfred Roth vom 24.07.1969, in: NLEM, ABK 1C 50.
- <sup>357</sup> Vgl. Brief von Ernst May an Alfred Roth vom 11.08.1969, in: NLEM, ABK 1C 49.
- <sup>358</sup> Vgl. Brief von Ernst May an Egon Hartmann vom 13.01.1970, in: NLEM, ABK 1C 50.
- <sup>359</sup> Vgl. Brief von Ernst May an Alvar Aalto vom 06.02.1970, in: NLEM, ABK 1C 50.
- <sup>360</sup> Vgl. Brief von Alvar Aalto an Ernst May vom 10.02.1970, in: NLEM, ABK 1C 50.
- <sup>361</sup> Vgl. Brief von Ernst May an Ernst Kanow vom 28.04.1970, in: NLEM, ABK 1C 50.
- <sup>362</sup> Vgl. Brief von Ernst May an Max Guther vom 16.06.1970, in: NLEM, ABK 1C 49.
- <sup>363</sup> Vgl. Brief von Max Guther an Ernst May vom 30.06.1970, in: NLEM, ABK 1C 49.
- <sup>364</sup> Vgl. Brief von Ernst May an Max Guther vom 06.07.1970, in: NLEM, ABK 1C 49.
- <sup>365</sup> Mündliche Auskunft des ehemaligen Mitarbeiters Christian Papendick an den Verfasser vom 14.08.2006.
- <sup>366</sup> Vgl. Brief von Ernst May an Wolf Drevermann vom 10.03.1970, in: NLEM, ABK 1C 50.
- <sup>367</sup> Vgl. Kallmorgen 1971.
- <sup>368</sup> Vgl. Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 27.08.1965.
- <sup>369</sup> Vgl. Darmstädter Tagblatt vom 27.08.1965.
- <sup>370</sup> Vgl. Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 11.09.1965.
- <sup>371</sup> Vgl. Brief von Oberbaudirektor Assmann an Gerd Albers vom 13.12.1965, in: NLEM, ABK 1B 40.
- <sup>372</sup> Vgl. Darmstädter Echo vom 15.09.1965.
- <sup>373</sup> Vgl. Brief von Ernst May an Max Guther vom 10.09.1965, in: NLEM, ABK 1B 40.
- <sup>374</sup> Vgl. Brief von Max Guther an die Mitglieder des Magistrats und die Stadtverordneten der Stadt Darmstadt, vom 21.09.1965, in: NLEM, ABK 1B 40.
- <sup>375</sup> Vgl. Darmstädter Tagblatt vom 24.09.1965.
- <sup>376</sup> Vgl. Darmstädter Echo vom 24.09.1965.
- <sup>377</sup> Vgl. Brief von Max Guther an das Stadtplanungsamt der Stadt Darmstadt vom 28.10.1965, in: NLEM, ABK 1B 40.
- <sup>378</sup> Mündliche Auskunft von Prof. Ferdinand Stracke, damals Mitarbeiter von Max Guther, an den Verfasser am 30.05.2006.
- <sup>379</sup> Vgl. Aktenvermerk über Unterredung mit Dr. Konrad in Berlin am 07.11.1966, vom 10.11.1966, und Brief von Ernst May an Oberbaudirektor Assmann vom 10.11.1966, in: NLEM, ABK 1B 40.
- <sup>380</sup> Vgl. Brief von Ernst May an Max Guther vom 27.09.1965, in: NLEM, ABK 1B 40.
- <sup>381</sup> Vgl. Aktenvermerk über Besprechung in der Neuen Heimat in Sachen Darmstadt-Kranichstein, undatiert (vor 13.10.1965), in: NLEM, ABK 1B 40.
- <sup>382</sup> Vgl. Aktenvermerk über telefonische Besprechung mit Herrn Schleif von der Nass. Heimstätte in Sachen Darmstadt-Kranichstein, vom 08.10.1965, in: NLEM, ABK 1B 40.
- <sup>383</sup> Vgl. Brief von Oberbaudirektor Assmann an Gerd Albers vom 13.12.1965, in: NLEM, ABK 1B 40.
- <sup>384</sup> Vgl. Vermerk Betr.: Bebauungsplan Darmstadt-Kranichstein vom 01.11.1965, in: NLEM, ABK 1B 40.
- <sup>385</sup> Vgl. Aktenvermerk Betr.: Beliebtheit der Maisonettes vom 24.11.1965, in: NLEM, ABK 1B 40.
- <sup>386</sup> Vgl. Aktenvermerk vom 28.12.1965, in: NLEM, ABK 1B 40.
- <sup>387</sup> Vgl. Aktenvermerk für die Herren Baumbach und Belz vom 28.12.1965, in: NLEM, ABK 1B 40.
- <sup>388</sup> Vgl. Aktenvermerk über Verhandlungen in Darmstadt am 24./25.01. betreffs Stadtteil Kranichstein vom 26.01.1966, in: NLEM, ABK 1B 40.
- <sup>389</sup> Vgl. Aktennotiz über eine Besprechung, betr. Darmstadt Kranichstein, am 16. Febr. 1966 in Hamburg, an der Prof. May, OBD Assmann und Herr Belz teilnahmen, in: NLEM, ABK 1B 40.
- <sup>390</sup> Brief von Ernst May an Albert Vietor vom 22.04.1966, in: NLEM, ABK 1B 40.
- <sup>391</sup> Vgl. Aktenvermerk Betr.: Bebauung Gelände Kranichstein, Besprechung bei der Stadtverwaltung 10.30 Uhr, vom 05.05.1966, in: NLEM, ABK 1B 40.
- <sup>392</sup> Vgl. Stellungnahme der Industrie- und Handelskammer Darmstadt Betrifft: Entwurf zum Bebauungsplan N 12 für das Siedlungsgebiet „Darmstadt-Kranichstein“ (1. Bauabschnitt) vom 23.09.1966, in: NLEM, ABK 1B 40.
- <sup>393</sup> Vgl. Darmstädter Tagblatt vom 23.12.1966.
- <sup>394</sup> Vgl. Darmstädter Tagblatt vom 13.12.1966.
- <sup>395</sup> Vgl. Andres / Stumme 1993, S. 147.
- <sup>396</sup> Vgl. Andres / Stumme 1993, S. 148.
- <sup>397</sup> Vgl. Andres / Stumme 1993, S. 148-156.
- <sup>398</sup> Vgl. Städtehygiene Jahrgang 15, Heft 6, S. 121f.
- <sup>399</sup> Mündliche Auskunft von Detlef Papendick an den Verfasser am 06.04.2005.
- <sup>400</sup> Vgl. Brief von Ernst May an Kristiana Hartmann vom 05.12.1969, in: NLEM, ABK 1C 50.
- <sup>401</sup> Quelle: Kraftfahrtbundesamt
- <sup>402</sup> Vgl. Radikale Umwandlung. Manuskript für die ADAC-Motorwelt, ca. April 1967. In: NLEM, ABK 1B 28.
- <sup>403</sup> Ernst May: Städtebau und Verkehrsplanung, Abdruck eines Vortrags im Haus der Technik Essen, 12.11.1963, in: NLEM, ABK 1B 27/10.
- <sup>404</sup> Vgl. Buchanan 1964.
- <sup>405</sup> Vgl. Der Spiegel 27/1970, 23.06.1970, S. 46-60: May äußert sich darin unter anderem: „Die Vergeudung, die sich die Deutschen im Straßenverkehr leisten, ist nicht minder unsinnig wie die Vergeudung an Menschen und Material, die sich die Amerikaner in Vietnam leisten.“
- <sup>406</sup> Vgl. Demokratie als Bauherr. Vortragsmanuskript, datiert 22.06.1961. In: NLEM, ABK 1B 18, S. 7.
- <sup>407</sup> Vgl. Was bedeutet mir mein Garten. Einführungsvortrag anlässlich der Tagung der Deutschen Gartenbaugesellschaft am 20. Mai 1963. Vortragsmanuskript. In: NLEM, ABK 1B 31-42..
- <sup>408</sup> Vgl. Mitteilungen des Deutschen Verbandes für Wohnungswesen, Städtebau und Raumplanung. IV/1959, S. 12ff.

## Katalog

## Werkverzeichnis 1954-1970

Das Werkverzeichnis als Hauptteil des Kataloges umfasst das architektonische und städtebauliche Werk Ernst Mays aus den Jahren 1954 bis 1970.

Im Fall städtebaulicher Planungen, die häufig von verschiedenen Parteien mit jeweils mehreren Verantwortlichen und über einen langen Zeitraum bearbeitet werden, ist die Frage der Urheberschaft nicht immer einfach zu klären. May selbst wählte für seine Arbeit das Bild des Dirigenten, der einem Orchester vorsteht, um dieses zu dem gewünschten harmonischen oder eben dissonanten Klang zu führen. Ein weiteres einprägsames Bild ist seine Definition von Städtebau als „die Kunst des Möglichen“. Dies gilt in besonderem Maße für die Arbeit Ernst Mays für die Neue Heimat, wo er als verantwortlicher Leiter der Planungsabteilung und später als städtebaulicher Berater in vielen Fällen lediglich das städtebauliche Konzept mitverantwortete und die weiteren Entwurfsschritte möglicherweise anderen Beteiligten überließ, auch wenn die Pläne dann seine Signatur trugen. Auch in seinem eigenen Büro war er an der Planung bestimmter Projekte in stärkerem Maße beteiligt als an anderen. In bestimmten Fällen ist nur durch stilistische Analyse oder die Befragung von Zeitzeugen eine Klärung möglich. Auch finden sich an verschiedenen Stellen Hinweise darauf, dass sich May in seinen Planungen immer wieder auf ältere Vorarbeiten berief und einzelne Elemente daraus übernahm. Es ist in jedem Falle überliefert, dass Ernst May im Allgemeinen mit Kohle die ersten Konzepte aufzeichnete, und die Projekte dann zur weiteren Bearbeitung an seine Mitarbeiter übergab. Im weiteren Verlauf beschränkte er sich dann im Allgemeinen auf gelegentliche Korrekturen. In den späten 1950er und bis weit in die 1960er Jahre hinein, als sich Mays Tätigkeitsfeld immer weiter von Hamburg und Norddeutschland weg verlagerte, reiste May sehr viel, unterhielt Büros in verschiedenen Städten und kann sicherlich meist höchstens an einem Tag in der Woche vor Ort gewesen sein. Im Falle der Generalplanung für Mainz beispielsweise war May zumeist alle zwei Wochen für jeweils eine Woche in seinem Planungsbüro in der Mainzer Zitadelle. In der zweiten Hälfte der 1960er Jahre war May nur ca. ein Drittel der Zeit in seinem Hamburger Büro, wo sein Mitarbeiter und späterer Partner Jürgen Baumbach das Tagesgeschäft erledigte. Zwischen den Mitarbeitern in Hamburg und Wiesbaden fand kein Austausch über die jeweiligen Projekte statt. Das Fehlen moderner Kommunikationsmittel wie Telefax bedingte sicherlich eine beträchtliche Autonomie der jeweils am Ort befindlichen Mitarbeiter.

Daneben war May bei mehreren Projekten Teil eines Teams von gleichberechtigten Architekten. In diesem Fall ist der Einfluss des Einzelnen auf die getroffenen Entscheidungen selten dokumentiert.

Das Werkverzeichnis umfasst damit sämtliche Projekte, für die unter den vorgenannten Bedingungen eine nicht unbeträchtliche Autorenschaft Ernst Mays ermittelt wurde oder mit einiger Berechtigung angenommen werden kann. Studienarbeiten wurden nicht aufgenommen.

Im Fall von Wohnsiedlungen stammt häufig nicht nur der städtebauliche Entwurf, sondern auch der architektonische Entwurf einzelner in diesen Projekten befindlicher Gebäude aus dem Büro Mays. Lediglich in besonderen Fällen sind diese Bauten als eigenständige Projekte ausgewiesen. Dies gilt insbesondere, wenn es sich dabei um andere als Wohnbauten, also beispielsweise Schulbauten handelt, oder wenn die Beauftragung unabhängig von dem ursprünglichen Planungsauftrag erfolgte.

Weitere Anmerkungen zu den einzelnen Rubriken:

*Projektnummer:* Die Projekte sind in chronologischer Ordnung aufgeführt. Maßgebend hierfür ist der Planungsbeginn.

*Zeitraum:* Es ist der Zeitraum zwischen Planungsbeginn und Fertigstellung des Projekts, bzw. Einstellung des Projekts / der Planung genannt.

*Weitere Namen:* Häufig sind Projekte unter verschiedenen Bezeichnungen bekannt, bzw. veröffentlicht worden.

*Objekt:* Kurze zusammenfassende Darstellung der jeweiligen Aufgabenstellung.

*Ort:* Möglichst genaue Angabe des Orts, um die Auffindbarkeit zu erleichtern.

*Bauherr:* Aufgrund der oft langen Planungs- und Bauzeiten ändert sich in Einzelfällen der Name der Bauherrn. Gerade bei Projekten der Neuen Heimat und ihrer zahlreichen Tochtergesellschaften kann dies der Fall sein. Sofern dies bekannt ist, ist es hier vermerkt.

*Planung:* Unter Berücksichtigung der o.g. Tatsachen. Soweit bekannt, sind hier ebenfalls Mitarbeiter genannt.

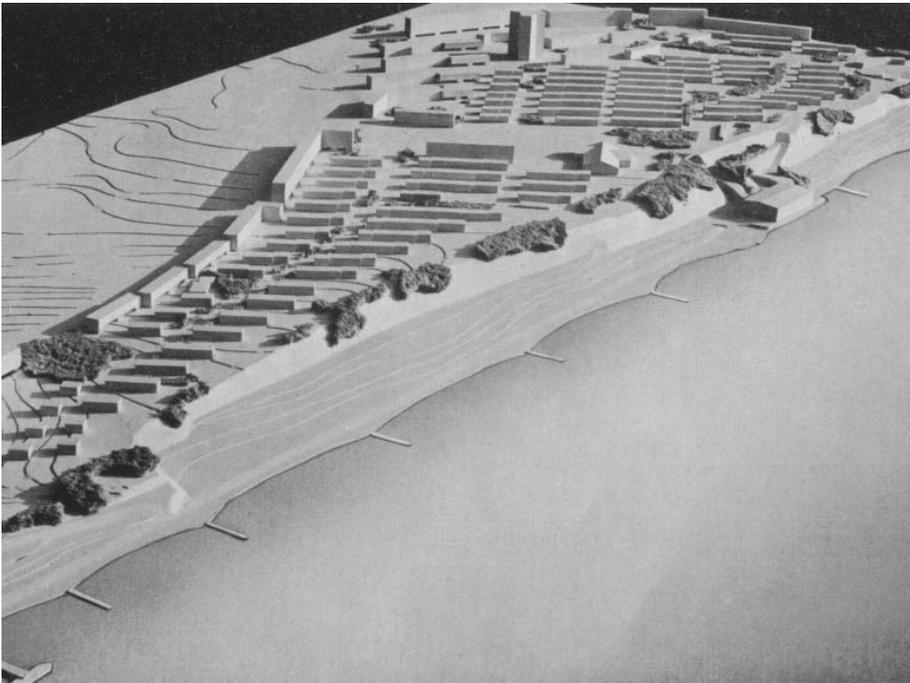
*Datierung:* Sofern eindeutig bestimmbare Daten bekannt sind, werden sie hier aufgeführt.

*Archivalien:* Hier werden Quellen zum jeweiligen Objekt genannt.

*Literatur:* Hier sind chronologisch Publikationen zusammengetragen, die Hinweise auf die Planung bzw. das Objekt liefern.

*Bemerkungen:* Es werden kurz die wesentlichen Fakten zu dem jeweiligen Projekt genannt.

*Zustand:* Hier ist, soweit bekannt, angegeben, ob die Planung ausgeführt wurde. Bei ausgeführten Planungen sind Veränderungen und Erhaltungszustand stichwortartig angegeben.



54. 1 Siedlung Wedel, Modellaufnahme  
 55. 1 Siedlung Wedel, Lageplan  
 56. 2 Gartenstadt Vahr, Städtebauliches Modell

## 1 Gartenstadt Elbhochufer Wedel

*Zeitraum:* 1953-1955 (?)

*Objekt:* Neubau einer Wohnsiedlung

*Ort:* Wedel

*Bauherr:* Neue Heimat, Hamburg

*Planung:* Ernst May

*Datierung:* Vorentwurf September / Oktober 1953

*Archivalien:* HAA, Bestand Neue Heimat, FA 162, NX 181, NX 012, NWB 311,

AM, NLEM, 46.01–06.

ABK, NLEM, 1B FT 21.

*Literatur:* Neue Heimat Gemeinnützige Wohnungs- und Siedlungsgesellschaft m.b.H., Hamburg: Wohnungen, Wohnungen und nochmals Wohnungen; Eine Reise durch gewerkschaftseigene Wohngebiete in Deutschland, Hamburg 1956, 112 Seiten. Siedlung am Strom, in: Neue Heimat Monatshefte 1/1954, S.12. Ernst May: Das Eigenheim als Zelle städtebaulicher Planung, in: Neue Heimat Monatshefte 1/1956, S.1.

Neue Wohnprojekte - Gewerkschaftseigene Unternehmen formten mit das neue Gesicht der Großstadt, in: Neue Heimat Monatshefte 7/1957, S.1.

*Bemerkungen:* Der Entwurf der Siedlung Wedel war der erste Auftrag, den Ernst May von der Neuen Heimat erhielt, noch bevor er zum Leiter der Planungsabteilung wurde. Er stellte einen Alternativentwurf zu einer bereits vorliegenden bzw. weit fortgeschrittenen Planung des Bauträgers „Wobau“ dar. Das Baugelände war westlich der Hamburger Staatsgrenze unmittelbar am Elbufer gelegen. May plante auf dem zum Ufer leicht abfallenden Gelände hinter einem Glacis von Einfamilienhäusern eine Randbebauung von Miethausgruppen, die von vier Geschossen über einen sechsstöckigen Block bis zu neun Stockwerken ansteigen sollten, um dann in Stromhöhe wieder auf sechs und vier Geschosse herabgestaffelt zu werden. Auf dem höchsten Punkt des Geländes war ein beherrschendes fünfzehnstöckiges Hochhaus geplant, um die erforderliche Zahl von Einraumwohnungen aufzunehmen. Das Ziel dieser „Kulissenbebauung“ war es, möglichst vielen Bewohnern der Siedlung einen freien Ausblick auf die Elblandchaft zu bieten. Die Größe des Gebiets betrug ungefähr 42 ha, die bestehenden Bäume im Westen und Osten und am Steilhang wollte May erhalten und ergänzen, Wanderwege entlang der Elbe sollten in Form eines Grünzugs durch die Siedlung fortgesetzt werden. Ernst May legte bei der Planung besonderes Gewicht auf die landschaftliche Einfügung: „Wie sich die Siedlung in die Landschaft einfügt – das bestimmt die Wirkung des Bauvorhabens und formt letzten Endes das Lebensgefühl der Bewohner. Die Siedlung, über die wir zu berichten haben, fordert durch ihre einzigartige Lage am Strom in besonderem Maße eine souveräne Gestaltung des Gesamtbildes, das, ausgehend vom Grundriß, über den einzelnen Baukörper hochgezüchtet werden mußte.“

Ernst May betrachtete die Siedlung als Trabantenstadt Hamburgs: „In der Nähe der Großstadt gelegen, kann die Siedlung als deren Trabant betrachtet werden, zumal sie durch ausgezeichnete Verkehrsverbindungen mit der City verbunden ist.“ Freilich traf die Forderung an die klassische Trabantenstadt, wonach die Bewohner in ihr sowohl wohnen als auch Arbeit finden sollten, im Falle von Wedel nicht zu: „Die Bewohner der geplanten Siedlung werden im wesentlichen in der Hauptstadt arbeiten, und nur ein kleiner Teil von ihnen wird in den Industrierwerken des angrenzenden Städtchens Beschäftigung finden. Aus dieser Tatsache ergab sich die städtebauliche Aufgabe, einen Wohntrabanten zu schaffen, der im wesentlichen die Funktion einer „Schlafstadt“ zu erfüllen hat.“ Durch die nördlich des Geländes verlaufende Straße zwischen Hamburg und Wedel war die Siedlung an den Straßenverkehr angeschlossen. Auf der Elbe sah May die Möglichkeit einer „Schnellbootverbindung“ nach Hamburg. Die große Zahl von zweigeschossigen Reihenhäusern wurde schräg zum Fluss angeordnet, was einerseits den Ausblick auf die Elbe ermöglichte, andererseits die Wohnungen günstig nach Südwesten ausrichtete. Eine zentrale Grünfläche, die etwa in der Mitte der Siedlung von der Verbindungsstraße bis zum Ufer durchlief, stellte ein starkes strukturierendes Element dar. Sie nahm die Autoabstellplätze auf, an ihren Rändern waren eine Tankstelle, ein Kulturzentrum in einer stillgelegten Fabrik und am Ufer in einem alten Lagerhaus ein Wassersportzentrum geplant. May: „Es wurde bewußt davon Abstand genommen, das Grünzentrum als architektonisches Element

auszubilden. Die topographischen Verhältnisse weisen den Weg zur Schaffung eines durch Baumgruppen belebten, parkartigen Freiraumes, von dem aus die Grünbänder, wie es die Aufschließung erfordert, durch das Gelände verlaufen. Dies gilt insbesondere für das Band, das sich etwa in der Mitte der Siedlung mit dem Hochhaus als Blickpunkt zunächst nach Ost-Nordosten, und dann nach Südosten und Süd-Südosten abknickend, zum Flusse erstreckt, um dort auf die in selten schöner Lage geplante Gaststätte zu zielen, die bastionartig in den hier amphitheatralisch geformten Geländeberg vorstößt.“ Die zur Siedlung gehörende Schule liegt außerhalb der eigentlichen Siedlung in dem östlich angrenzenden Waldgelände, sie ist chiffrartig als Pavillonschule angedeutet. Innerhalb der Siedlung sind mehrere Kindergärten vorgesehen, Läden befinden sich in den höheren Baublocks, die die zentrale Grünfläche flankieren. Bemerkenswert ist an der Siedlung Elbhochufer Wedel die Behandlung der Autoerschließung. Ein Parkplatz befindet sich in der zentralen Grünfläche, die Wege zu den entferntesten Wohnbauten betragen von hier aus mehrere hundert Meter. Daneben befinden sich Stellplätze unterhalb der die Siedlung rahmenden Wohnblöcke. Der Entwurf blieb im Stadium des Vorentwurfs stecken, offiziell, da der ursprüngliche Entwurf bereits zu weit fortgeschritten war, um ihn nochmals abzuändern.

## 2 Gartenstadt Vahr, Bremen

*Zeitraum:* 1954-1957

*Weitere Namen:* Alte Vahr, Bremen-Hastedt

*Objekt:* Neubau einer Wohnsiedlung

*Ort:* Bremen-Hastedt

*Bauherr:* Gewoba, Bremen

*Planung:* Planungsabteilung der Neuen Heimat, Leitung: Ernst May in Gemeinschaft mit Max Säume, Günther Hafemann

*Mitarbeiter:* Helmut Plenz, Farbgestaltung: Hans-Albrecht Schilling, Grünplanung: Karl August Orf. Plastischer Schmuck: Seff Weidl.

*Datierung:* Vorentwurf Ernst May 1954, Überarbeitung 1954/1955.

Großrichtfeier 15.09.1955, Endgültige Fertigstellung Dezember 1957

*Archivalien:* HAA, Bestand Neue Heimat NXX 008, FA 162, FH 1.04.23.

AM, NLEM, 53.01-02, 54.01.

ABK, NLEM, 1B FT 27.

*Literatur:* „Die Grünstadt „Bremen an der Vahr““, in: Neue Heimat

03-04/1955, S. 13-15. Neue Heimat Gemeinnützige Wohnungs- und Siedlungsgesellschaft m.b.H., Hamburg (Hg.): Wohnungen, Wohnungen und nochmals Wohnungen; Eine Reise durch gewerkschaftseigene Wohngebiete in Deutschland, Hamburg 1956, S. 64-66.

„Neue Wohnepoche“, in: Neue Heimat Monatshefte 07/1957, S. 16-17.

„Plastik in der Gartenstadt Bremen-Vahr enthüllt“, in: Neue Heimat 04/1959, S. 50.

Der Senator für das Bauwesen Bremen (Hg.): Die Neugestaltung Bremens, Heft 7, Bremen 1959, S. 21-43.

Justus Buekschmitt: Ernst May. Bauten und Planungen. Band 1. Stuttgart 1963, S. 115-116.

Hans-Joachim Wallenhorst: Die Chronik der GEWOBA 1924-1992. Bremen 1993.

*Bemerkungen:* Anfang 1954 hatte die Bremer Gewoba, eine Tochtergesellschaft der Neuen Heimat, ein bisher landwirtschaftlich genutztes Gelände zum Kauf angeboten bekommen. Ende Februar 1954 reiste May nach Bremen, um mit Senator Theil und den Baudirektoren Rosenberg und Toppel eine Rahmenplanung zu besprechen. In einem erneuten Treffen im Mai 1954 wurde die Dichte der zu planenden Wohnsiedlung festgelegt, die der des Bremer Westens entsprechen sollte, der gerade großflächig wiederaufgebaut wurde. Um das Projekt in Bremen leichter durchsetzbar zu machen, wurden die Bremer Architekten Dr. Säume und Hafemann an der Planung beteiligt. Diese erstellten einen Gegenvorschlag zu Mays ursprünglichem Konzept. Um den Jahreswechsel 1954/55 herum wurde eine Synthese aus beiden Konzepten entwickelt, die im Frühjahr 1955 veröffentlicht wurde. Das ebene Gelände mit hohem Grundwasserstand bot nur wenige topographische Vorgaben. Die Entwurfsverfasser versuchten mittels geschwungener Wegeführung und Anordnung der Gebäude, sowie einer Höhenstaffelung eine lebendige Raumbildung zu schaffen. Ein zentraler Grünraum mit

seiner Orientierung auf ein dominierendes Hochhaus bildet die Siedlungsmittelpunkt. Die Bebauung im nördlichen Teil der Siedlung ist um zwei weitere Grünräume angeordnet, die ebenfalls auf das zentrale Hochhaus orientiert sind. Im südlichen Bereich sind die Wohngebäude teilweise geknickt, um räumliche Wirkungen zu erzielen. Auf einer Gesamtfläche von 28,4 ha wurden 1710 Wohneinheiten geplant. May selbst plante die Gebäude im nordöstlichen und westlichen Bereich, während Säume und Hafemann für die Gebäude im westlichen Bereich und das Hochhaus verantwortlich zeichneten. Die von May geplanten Haustypen weisen eine große Vielfalt auf und sind den in Bremerhaven-Grünhöfen verwendeten Typen eng verwandt. Sie weisen jedoch im Unterschied zu diesen meist keine Dachüberstände auf, was ihnen einen knapperen, kubischeren Ausdruck verleiht. Die Bauten sind durchgehend verputzt ausgeführt. Der Bremer Farbgestalter Hans-Albrecht Schilling entwickelte ein Farbkonzept für die Siedlung. *Zustand:* Die Siedlung befindet sich nach durchgeführten Sanierungen in einem guten Zustand.

### 3 Siedlung Grünhöfe auf dem Weißenstein, Bremerhaven

*Zeitraum:* 1954-1957

*Objekt:* Neubau einer Wohnsiedlung mit ca. 2000 Wohneinheiten

*Ort:* Bremerhaven-Geestemünde

*Bauherr:* „Gewog“, Gemeinnützige Wohnstättengesellschaft von 1910, m.b.H., Hamburg.

*Planung:* Planungsabteilung der Neuen Heimat, Leitung: Ernst May  
*Mitarbeiter:* Klaus May, Karl-Heinz Wongel, Grünplanung: Karl August Orf

*Archivalien:* AM, NLEM, 27.1-14, 56.01.

ABK, NLEM, 1B FT 22.

HAA, Bestand Neue Heimat, FA 162, FH 1.04.102.

*Literatur:* Ernst May: „Siedlung Grünhöfe auf dem Weißenstein, Bremerhaven“, in: Neue Heimat Monatshefte 1954/2, S. 11-16.

Neue Heimat Gemeinnützige Wohnungs- und Siedlungsgesellschaft m.b.H., Hamburg (Hg.): Wohnungen, Wohnungen und nochmals Wohnungen; Eine Reise durch gewerkschaftseigene Wohngebiete in Deutschland, Hamburg 1956, S. 66-72.

„Neue Wohnepoche“, in: Neue Heimat Monatshefte 07/1957, S. 22.

Neue Heimat Gemeinnützige Wohnungs- und Siedlungsgesellschaft m.b.H., Hamburg (Hg.): 50 Jahre GEWOG, Hamburg 1960, S. 56-57.

Justus Buekschmitt: Ernst May. Bauten und Planungen. Band 1. Stuttgart 1963, S. 111-112.

Hans-Joachim Wallenhorst: Die Chronik der GEWOBA 1924-1992. Bremen 1993.

*Bemerkungen:* Die Siedlung erhielt ihren Namen von ihrem wesentlichen Gestaltungsmerkmal, den überwiegend in Form begrünter Hofräume angeordneten „Familiengruppen“ von jeweils ca. 200 Wohneinheiten.

Die überwiegende Anzahl der Wohnungen war in viergeschossigen Gebäuden geplant, die als Zweispänner erschlossen wurden. Im südlichen und südöstlichen Bereich sollten niedrigere Bauten, wie zweigeschossige Reihenhäuser, eingeschossige Kettenhäuser und sogenannte „Wirtschaftsheimstätten“ zum Siedlungsrand überleiten. Eine Überlandleitung sollte ursprünglich das Gelände im südöstlichen Bereich kreuzen, wofür eine diagonale Schneise in der Bebauung freigehalten wurde.

Die Erschließung erfolgte hauptsächlich über drei geschwungene Fahrstraßen in Nord-Südrichtung. Von diesen zweigen Wohnwege ab, die die Gebäude überwiegend von Norden und Nordosten her erschließen.

Die Gartengestaltung wurde von dem Gartenarchitekten Karl August Orf erarbeitet. Sie sieht eine leichte Modellierung des sonst überwiegend ebenen Geländes vor. Die Bepflanzung sollte zwischen den „Familiengruppen“ dichter sein, um diese optisch voneinander zu trennen, innerhalb der Höfe sollten dagegen lockere Gruppen von Bäumen und Gehölzen ausreichend Sichtbeziehungen offenlassen, damit beispielsweise spielende Kinder durch ihre Mütter beaufsichtigt werden konnten.

Im ursprünglichen Entwurf befanden sich Gemeinschaftseinrichtungen, die für die Gesamtsiedlung Bedeutung hatten, an herausgehobenen Positionen, wie zum Beispiel die Schule, eine Kirche, ein Volkshaus, zwei Kindergärten, ein Sport- und Spielplatz,

Ladengruppen und eine Gaststätte. Zwei vierzehngeschossige Hochhäuser waren am zentralen Grünzug, der die Siedlung in Nord-Süd-Richtung durchzieht, geplant. Sie sollten den Mittelpunkt der Siedlung markieren und „den neuen Stadtteil schon von weitem im Stadtbild kenntlich machen“.

Das von May als zentraler Bestandteil der Siedlung vorgesehene Volkshaus wurde nicht errichtet. Statt der zwei Hochhäuser wurde lediglich eines, nach Plänen Mays, errichtet. Alle übrigen Wohnbauten wurden von der Planungsabteilung der Neuen Heimat unter Mays Leitung entworfen. Auf die Durchmischung der Siedlung mit typologisch interessanten Kettenhäusern und Wirtschaftsheimstätten wurde bei der Realisierung zugunsten weiterer Geschosswohnungsbauten verzichtet.

Statt der von May ursprünglich geplanten Verkleidung der Bauten mit Vormauerziegeln wurden die Bauten verputzt und in verschiedenen Pastelltönen gestrichen.

*Zustand:* Nach mehreren Sanierungen und teilweisen Verdichtungen ist die Siedlung verändert erhalten. Im Jahr 2006 wurde im Rahmen des Programms „Stadtumbau West“ abermals mit umfangreichen Sanierungen begonnen. Diese schließen auch den Abriss einiger Wohnblöcke ein.

### 4 Siedlung St. Lorenz-Süd, Lübeck

*Zeitraum:* 1954-1958 (?)

*Weitere Namen:* Papageiensiedlung

*Objekt:* Neubau einer Wohnsiedlung mit 926 Wohnungen

*Ort:* Lübeck St. Lorenz, westlich Moislinger Allee, südlich Hansering, östlich Königsberger Straße, beiderseits der Stettiner Straße, der Wendischen Straße, der Stargardstraße, der Kolbergstraße, des Angelnwegs und der Stralsunder Straße.

*Bauherr:* GEWOG Gemeinnützige Wohnstättengesellschaft von 1910 m.b.H., Hamburg, später: Neues Heim gemeinnützige Wohnungsbaugesellschaft m.b.H., Hamburg

*Planung:* Ernst May, Planungsabteilung der Neuen Heimat, Hamburg

*Mitarbeiter:* Günter Englert, Heinz Grosse, Rolf Rosner, Hans Konwiarz. Grünplanung: Wilhelm Schlatermund.

*Datierung:* Grundsteinlegung 21.12.1954 (Lübecker Nachrichten Nr. 296/1954)

*Archivalien:* AM, NLEM, 55.01.

ABK, NLEM, 1B FT 28.

HAA, Bestand Neue Heimat, FA 162, DJ 3.12.42, NWB 320

*Literatur:* Lübecker Nachrichten 296/1954; Otto Sill, Gerhard Wrede: „Auto, Einstellplatz und Wohnung“, in: Neue Heimat Monatshefte 5/1955, S. 5-16,

„Siedlung St.-Lorenz-Süd, Lübeck“, in: Neue Heimat Monatshefte 6/1955, S.1-10.

Neue Heimat Gemeinnützige Wohnungs- und Siedlungsgesellschaft m.b.H., Hamburg (Hg.): Wohnungen, Wohnungen und nochmals Wohnungen; Eine Reise durch gewerkschaftseigene Wohngebiete in Deutschland, Hamburg 1956, S. 50-52.

„Farbige Siedlung“, in: Neue Heimat Monatshefte 2/1957, S. 1-10.

„Neue Wohnepoche“, in: Neue Heimat Monatshefte 07/1957, S. 23.

Heinrich Plett: Das Eigentum an der Wohnung, in: Neue Heimat 6/1958, S. 28-30.

Dankwart Gerlach: „Die Papageiensiedlung“, in: Paul Brockhaus (Hg.): Der Wagen. Ein Lübeckisches Jahrbuch, Lübeck 1959, S. 105-108.

Justus Buekschmitt: Ernst May. Bauten und Planungen. Band 1. Stuttgart 1963, S. 112-114.

*Bemerkungen:* Die Siedlung ist vornehmlich in Form einer lockeren, fächerförmigen Zeilenstruktur beiderseits einer südwestlich-nordöstlich verlaufenden Straße angeordnet. Den Endpunkt dieser Straße und zugleich das Siedlungszentrum bildet ein zwölfgeschossiges Laubenganghochhaus auf T-förmiger Grundfläche. Rechtwinklig zu einer weiteren Stichstraße im Südwesten der Siedlung befinden sich Reihenhäuser. Weitere Reihenhäuser befinden sich am nordwestlichen Rand der Siedlung. Da das Gelände völlig eben war, wurde durch Erdbewegungen künstlich versucht, ein bewegtes Gelände zu erzeugen. Ein weiteres gestalterisches Element war die Farbgebung der Siedlung, die ihr innerhalb kurzer Zeit den Beinamen „Papageiensiedlung“ einbrachte. Farbige Abbildungen aus der Entstehungszeit lassen kräftige hellrote, hellgrüne und gelbe Farbtöne erkennen, die mit einem gebrochenen Weiss



57. 3 Siedlung Grünhöfe, ursprüngliche Planung, Städtebauliches Modell.  
58. 3 Siedlung Grünhöfe, realisierte Planung, Städtebauliches Modell.  
59. 4 St. Lorenz-Süd, Städtebauliches Modell.

kontrastiert waren. Lediglich das Hochhaus war mit rötlichen Verblendern erkleidet. Im Unterschied zu den gleichzeitig geplanten Siedlungen Mays wiesen die Geschosswohnungsbauten keine Flachdächer, sondern Satteldächer auf, die mit blau-schwarzen Zementpfannen gedeckt waren. Die Reihenhäuser sind mit flachen Pultdächern versehen. Die Planung der Siedlung sah zunächst 926 Wohnungen vor, realisiert wurden schließlich 888 Wohnungen, davon 150 Eigenheime in zweigeschossigen Reihenhäusern, 622 Geschosswohnungen in drei- bis viergeschossigen Häusern und 116 Wohnungen im zwölfgeschossigen Hochhaus. Das Hochhaus mit Laubengangschließung wurde in Ziegelbauweise errichtet. In seinem Erdgeschoss befinden sich Läden und eine Zentralwäscherei. Ursprünglich waren 150 Stellplätze vorgesehen, daneben wurden privat Garagen errichtet.

Die realisierten Wohnbauten basieren mit Ausnahme des Hochhauses auf Typenbauten der Neuen Heimat.

*Zustand:* Die Siedlung befindet sich teilweise in einem sehr schlechten baulichen Zustand und weist eine hohe Leerstandsquote auf. Der Bereich östlich der Stettiner Straße und südlich der Kolberger Straße ist im Jahr 2005 grundlegend saniert worden.

## 5 Neu-Altona

*Zeitraum:* 1955-ca. 1960

*Objekt:* Neuaufbau eines kriegszerstörten Stadtteils

*Ort:* Hamburg-Altona, Museumsstraße, Max-Brauer-Allee, Bernstorffstraße, Große Elbstraße, Holstenstraße u. a., Ortsteile: 201-205 Altona-Altstadt, Blöcke 201/1, 2/202/2-10/203/1,5,9-13, 20,23, 25/204/19-21/205/1,2,4,5, 8-10,13-17 ,19, 20

*Bauherr:* Neue Heimat, weitere gemeinnützige Wohnungsunternehmen und private Träger

*Planung:* Planungsstab Neu-Altona: Ernst May, Werner Hebebrand, Otto Sill, Arthur Dähn, Werner Kresse, Christian Farenholtz und Ewald Behm

*Mitarbeiter:* Aus Mays Planungsbüro waren Oberbaurat Knerlich, Heinz Grosse und Knud Hammer beteiligt. Gebäudeplanung (Hochhäuser): Plenz, Jürgen Baumbach

*Datierung:* Erste Gespräche 1954, Planungen 1955, Bauzeit seit 1958.

*Archivalien:* AM, NLEM, 21.01–28, 22.01–18, 30.01.

ABK, NLEM, 1B FT 20.

HAA, Bestand Neue Heimat, FH 1.02.005.

*Literatur:* Dähn, A., Neu-Altona, Schmerzliche Wiedergeburt eines alten Stadtteils. in: Neue Heimat Monatshefte 9/1959

May, E., „Neu-Altona“, Projekt für den geschlossenen Neuaufbau eines zerstörten Stadtteils von Hamburg. in: Neue Heimat Monatshefte 1/1955 S. 1-11. Heinrich Plett: „Neu-Altona. Eine große Chance im Städtebau“, in: Neue Heimat Monatshefte 7/1956, S. 1-14.

„Neu-Altona: Ein entscheidender Schritt ist getan“, in: Neue Heimat Monatshefte 8-9/1956, S. 15-31.

Neue Heimat Gemeinnützige Wohnungs- und Siedlungsgesellschaft m.b.H., Hamburg (Hg.): Wohnungen, Wohnungen und nochmals Wohnungen; Eine Reise durch gewerkschaftseigene Wohngebiete in Deutschland, Hamburg 1956, S. 38-39.

„Neue Wohnepoche“, in: Neue Heimat Monatshefte 7/1957, S. 5. „Der Plan Neu Altona“, in: Neue Heimat Monatshefte 8/1957, S. 71.

Karl Otto (Hg.): Die Stadt von morgen, Berlin 1957, S. 177-183.

FHH, Schriftenreihe der Baubehörde zum Bau- Wohnungs- und Siedlungswesen. Heft 23, Neu-Altona. Hamburg 1958

Justus Buekschmitt: Ernst May. Bauten und Planungen. Band 1. Stuttgart 1963, S. 120-123.

Hamburg – Aus Stahl und Beton ein neues Gesicht, Sprendlingen o.J., S. 4-5.

Stapelfeldt, Dorothee: Wohnungsbau der 50er Jahre in Hamburg, S. 157-168. Arthur Dähn: Neu-Altona, in Architekten- und

Ingenieurverein Hamburg e.V. (Hg.): Hamburg und seine Bauten 1954-1968, Hamburg 1969, 561 S., S. 239-250.

Lange, Ralf: Hamburg – Wiederaufbau und Neuplanung 1943-1963, Königstein im Taunus 1994, S. 80-82 und 132-133.

*Bemerkungen:* Der im Vergleich zur Gesamtstadt schleppend in Gang gekommene Wiederaufbau in der weitgehend zerstörten Altstadt von Altona eröffnete für May die Chance, „einen schon vor der Zerbombung innerlich abgestorbenen Stadtteil Hamburgs,

(...) in einer modernen Gesamtkonzeption in einen lebendigen Stadtkörper umzuwandeln“. May entwickelte im Planungsbüro der Neuen Heimat erste Skizzen, die in Gesprächen mit dem Oberbaudirektor Hebebrand und dem Bürgermeister vor allem in Hinblick auf die Straßen- und Grünplanung weiter entwickelt wurden. Nach den ersten Veröffentlichungen der Planung um den Jahreswechsel 1945/55 herum entsandte die Neue Heimat im Februar 1955 einige Mitarbeiter in ein Sonderbüro mit dem Landesplanungsamt im Bezirksamt Altona, um die Planung weiter voran zu treiben. Am 19.02.1955 wurde eine Bausperre erlassen, die bis zum 31.03.1956 Gültigkeit besaß, um den unkoordinierten Aufbau durch private Bauherren einzuschränken. Der zunächst entwickelte Flächennutzungsplan sah eine völlige Umstrukturierung des Gebietes vor: Das bisherige Mischgebiet mit seiner engen Verflechtung von Wohn- und Arbeitsstätten sollte aufgelöst und eine klare Trennung von Wohn- und Arbeitsstätten erreicht werden. Trotz der Trennung sollte eine enge Zuordnung beider Funktionen angestrebt und erreicht werden, indem über das gesamte Planungsgebiet neben den Wohngebieten, durch Straßen und Grünstreifen getrennt, mehrere Gewerbehöfe angeordnet wurden. Der Straßenverkehr sollte durch durchgehende Verkehrszüge grundlegend verbessert werden. Viele Straßen sollten zugunsten einer neuen städtebaulichen Ordnung aufgehoben werden. Ein entscheidender Eingriff in die Struktur entstand durch die Planung und Anlage öffentlicher Grünzüge. Der große Nord-Süd-Grünzug sollte ein Teil des großen Hamburgischen Grünsystems werden und bezog die beiden Friedhöfe, auf denen nicht mehr bestattet wurde, ein. Die Gewerbeflächen und die Arbeitsstätten sollten an der Mörkenstraße und am Elbufer konzentriert angeordnet werden, weiterhin wurden mehrere kleinere Gewerbegebiete vorgesehen. Zwei große Geschäftsgebiete an der Neuen Großen Bergstraße und am Nobistor sollten modern ausgebaut und gestaltet werden. Verkehr, Grünflächen, Arbeitsstätten- und Geschäftsgebiete standen im Vordergrund der Planung. Die Erhaltung der Arbeitskapazitäten sind zunächst die ausschlaggebenden Planungskriterien. Der Anteil der Wohnbauflächen sollte von 48% auf 33% gemindert werden, die mittlere Wohndichte von 850 E/ha auf 500 E/ha. Die Vorkriegswohnbevölkerung von 65.000 Einwohnern sollte auf 36.000 Einwohner nach Durchführung der Sanierung und Beendigung des Aufbaues zurückgehen. Die Bebauungsstruktur sollte durch eine offene Anordnung aufgelockert und mit vier- bis fünfgeschossigen Zeilen gegliedert werden. Entlang der Elbe und entlang des Nord-Süd-Grünzuges waren jeweils markante Reihen von Wohnhochhäusern vorgesehen. Die Planung dreier der vier Wohnhochhäuser entlang des Nord-Süd-Grünzuges stammt ebenfalls von May. Sie wurde unter seiner Leitung im Planungsbüro der Neuen Heimat durchgeführt. Die drei dreizehngeschossigen Hochhäuser HO 1,2 (WB 190) und 3 (1025 / E, Gilbertstraße) sind weitgehend identisch und unterscheiden sich lediglich durch eine andere Ausführung der Treppenhäuser (1,2: N/S-Ausrichtung, 3: O/W-Ausrichtung) Jede Etage enthält auf L-förmiger Grundfläche sechs Dreizimmerwohnungen mit ca. 60qm Grundfläche. Lediglich die Wohnung im Berührungspunkt der beiden Schenkel weist nur zwei Zimmer auf, dafür aber eine zusätzliche Loggia. Der in Nord-Süd-Richtung orientierte Schenkel überragt den anderen um ein Geschoss. Alle Wohnungen sind über einen offenen Laubengang erschlossen und weisen einen kleinen, schräg aus der Fassade herausragenden Balkon auf. Die Laubengangbrüstung weist im oberen Bereich einen schrägen Brüstungsaufsatz auf, um das Sicherheitsgefühl in großer Höhe zu verstärken. Die Hochhäuser sind in Kalksandstein gemauert. Lediglich der Bereich um Treppenhaus und Aufzugsschacht ist zu Aussteifung in Stahlbeton ausgeführt. Ein kennzeichnendes Merkmal ist die Fassadengestaltung mit gelbem Verblendziegelmauerwerk und der charakteristische schräge Abschluss des Aufzugskopfes. Ebenfalls aus der Planungsabteilung der Neuen Heimat stammen weitere Geschosswohnungsbauten im Bereich der Holstenstraße und einige kleinere Bauten, vor allem eingeschossige Ladenbauten.

## 6 Wettbewerb Rheinhausen

*Zeitraum:* 1954

*Objekt:* Städteplanerischer Ideenwettbewerb

*Ort:* Duisburg-Rheinhausen



60. 5 Neu-Altona, Hochhauskette entlang der Elbe, Perspektivskizze.  
61. 5 Neu-Altona, Städtebauliches Modell.  
62. 5 Neu-Altona, Hochhäuser entlang des Nord-Süd-Grünzuges.  
63. 5 Neu-Altona, Zeilenbauten an der Holstenstraße.



*Auslober:* Siedlungsgesellschaft Essen-Rossenray im Benehmen mit der Stadtverwaltung und im Auftrag von Hüttenwerk und Stahlbau Rheinhausen.

*Planung:* Ernst May

*Mitarbeiter:* Klaus May, Hertha May, Karlheinz Wongel

*Auszeichnung:* 1. Preis: Otto Ernst Schweizer, 2. Preis Kraemer, 3.

Preis: Seidensticker. Engere Wahl: Schwagenscheidt, Loy, Max Taut.

*Datierung:* Preisgericht am 29.11.1954

*Preisrichter:* Hollatz (Vors.), Hebebrand, Jaspert, Schoszberger, Riphahn, Sturm Kegel, Büge, Schlöbke, Weberbartold, Wandersleb, Hardach, Zimbehl, Hermann, Schornstein.

*Einsendungen:* Schweizer, Kraemer, Loy, Blank, Poelzig, Schwagenscheidt, Gutschow, Taut, Streb, Seidensticker, May, Architektengruppe Frenzel, Stappert, Wilke, Schrooten.

*Archivalien:* ABK, NLEM 1B FT 24.

*Literatur:* Duisburger General-Anzeiger 01.12.1954, 28.12.1954. „Wettbewerb Rheinhausen“, in Neue Heimat Monatshefte 2/1955, S. 24-28.

Justus Bueckschmitt: Ernst May. Bauten und Planungen. Band 1. Stuttgart 1963, S. 130-131.

*Bemerkungen:* Der Ideenwettbewerb Duisburg-Rheinhausen hatte das Ziel der Erweiterung der Siedlungsflächen und die Schaffung bisher fehlender zentraler städtischer Funktionen in unmittelbarer Nähe des Stahlwerks. Das Wettbewerbsgebiet befand sich westlich des bestehenden Stadtkerns und des Hüttenwerks, und nördlich der Bahnlinie Duisburg-Krefeld.

Der Entwurf, der als zentrales Element die Schaffung von zwölf von Wohnbauten gebildete Grünräume aufweist, zeigt Parallelen zu dem gleichzeitig bearbeiteten Entwurf für Bremerhaven-Grünhöfe. Mays eigene Erläuterung lautet:

„Dieser Entwurf basiert auf der Grundidee der Schaffung individuell stark differenzierter Außenräume, die ausgedehnte Grünflächen in unmittelbarer Nähe der Wohnungen umschließen, und den Müttern der umliegenden Hauszeilen gestatten, ihre spielenden Kinder zu beobachten. Gleichzeitig erleichtern sie den sozialen Zusammenschluß von einigen hundert Familien, indem sie begrifflich leicht erfaßbare Heimbezirke bilden.

So wurden zwölf von Wohnbauten umgebene Grünräume geplant, nach denen sich die große Mehrzahl aller Wohnungen öffnet. Die einzelnen Raumgruppen sind individuell gestaltet. Mit besonderem Hinblick auf die erstrebte Schaffung einer offenen Stadtlandschaft wurde eine dreigeschossige Bauweise bevorzugt. Die geforderten Einfamilien- und Reihenhäuser sind teilweise zwischen die großen Wohngruppen eingestreut, teils innerhalb der Grünhöfe in bewußter Kontrastierung zu den hochgeführten Rändern eingeplant.

Aus diesem Planungsprinzip ergibt sich das innere Verkehrsnetz von Straßenschleifen, die sich locker an das Astwerk der Haupterschließungsstraßen angliedern, während das Innere der Wohngruppen von jeglichem Fahrverkehr freigehalten wurde. Die einzelnen Grünräume sind untereinander durch einen Promenadenweg verbunden, der sich frei bewegt durch die ganze Siedlung schlängelt.

Es wurde bewußt von jeder dogmatisch einseitigen Ausrichtung der Baukörper abgesehen, da eine hinreichende Anzahl von Wohnungstypen vorgesehen ist, um sowohl der verschiedenen Orientierung der Zeilen bezüglich Besonnung und Belüftung als auch den verschiedenen Ansprüchen der Bewohner Rechnung zu tragen. Die Friedrich-Ebert-Straße bildet das Rückgrat von Neu-Rheinhausen. Hier waren drei Hochhäuser aufgereiht, die schon von weitem diese Hauptschlagader betonen. Hier wurden die Geschäftsbauten konzentriert und Finanzamt, Amtsgericht, Post und Rathaus sowie eine Kirche – leicht erreichbar für die bestehende wie für die neugeplante Stadt – zu einer Gruppe zusammengefaßt. Die neue Stadthalle wurde in unmittelbarer Anlehnung an das bereits vorhandene Theater geplant, ergänzt durch Cafés und Restaurants. Die geforderten Schulen sind östlich des Krankenhauses, nördlich des Rathauses und Ecke Friedrich-Alfred-Straße vorgesehen. Zwei Hotels wurden am Bahnhof projektiert. Sekundäre Ladenzentren zur Deckung des täglichen Bedarfs sind innerhalb der einzelnen Wohngruppen eingebaut.

Die Friedrich-Ebert-Straße ist mit doppeltem Körper und Mittelgrünstreifen geplant und biegt bei Überquerung der Parallelstraße nach Südosten ab, um in den Gaterweg zu münden, den Zufahrtsweg zu den Werkseingängen. Die alte Bahnhofstraße ist zum größten Teil beibehalten worden, sie dient in erster Linie der Versorgung der Hochhäuser, aber auch der Entlastung der der Friedrich-Ebert-Straße. Eine Diagonalstraße

dient dem Zubringerverkehr für die Bewohner der nordwestlich des Siedlungsgeländes gelegenen Stadtteile, sie nimmt die die Grünhöfe erschließenden Straßenschleifen auf. Die Durchgangsstraße (Parallelstraße) entlang des Bahnkörpers wurde im wesentlichen, wie von der Stadtplanung vorgesehen, beibehalten. Der Fahrradverkehr wurde – losgelöst von der Verkehrsstraße – in das angrenzende Grünband verlegt. Die notwendigen Garagen und Parkplätze wurden angelehnt an die Ringstraßen in gleichmäßiger Verteilung über das Gelände untergebracht. Der Streifen zwischen Parallelstraße und Bahngleisen wurde von Wohnbauten freigehalten und isoliert die Wohnbebauung von den Industrieanlagen.“

Mays Arbeit schied ohne Preis aus, was May jedoch nicht hinderte, seinen Entwurf in der Zeitschrift „Neue Heimat“ gemeinsam mit den Arbeiten von Schweizer und Schwagenscheidt als beispielhaft zu präsentieren.

Insbesondere die Bezeichnung Rheinhausens als „Duisburger Trabant“ fand in Duisburg keinen Anklang.

Die Wohnungsanzahl betrug 7.046, davon 647 in zweigeschossigen Bauten, 542 in dreigeschossigen, 2.503 in viergeschossigen, 2.455 in fünfgeschossigen, 899 in sieben- bis zwölfgeschossigen Bauten.

## 7 Wohnsiedlung Lübecker Straße

*Zeitraum:* 1954-1957

*Weitere Namen:* WB 145, 146

*Objekt:* Neubau einer Wohnsiedlung

*Ort:* Hamburg-Hohenfelde, Sechslingspforte, Lübecker Straße, Mühlendamm, Wandsbeker Straße

*Bauherr:* Neue Heimat

*Planung:* Ernst May, Planungsabteilung der Neuen Heimat

*Mitarbeiter:* Jürgen Baumbach

*Datierung:* Vorentwurf Herbst 1954

*Archivalien:* HAA, Bestand Neue Heimat, FBA 018.

ABK, NLEM, 1B FT 21.

Bauakte im Bauprüfungsamt Winterhude / Uhlenhorst.

*Literatur:* „Andere Aufgaben für Dr. May“, in: Neue Heimat Monatshefte 6/1956, S. 58.

„Neue Wohnepoche“, in: Neue Heimat Monatshefte 07/1957, S. 8.

Justus Bueckschmitt: Ernst May. Bauten und Planungen. Band 1.

Stuttgart 1963, S. 124-126.

Lange, Ralf: Hamburg – Wiederaufbau und Neuplanung 1943-1963, Königstein im Taunus 1994, S. 130-131.

*Bemerkungen:* Bei dem Projekt handelt es sich um eine innerstädtische Wohnanlage um das dominierende Verwaltungsgebäude der Neuen Heimat an der Sechslingspforte. Gemäß Mays ursprünglichen Plänen sollte ein Teil der Bebauung strahlenförmig auf das Hochhaus zulaufen und es auf diese Weise inszenieren.

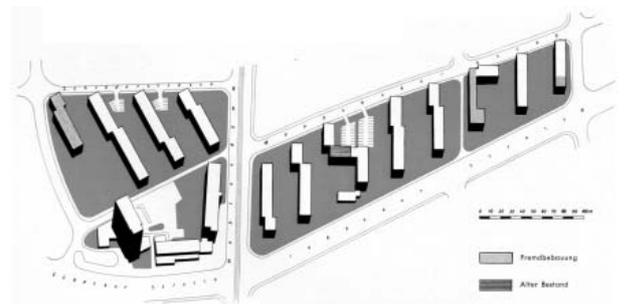
Die Bebauung bestand überwiegend aus viergeschossigen nord-südgerichteten Wohnzeilen, die teilweise zueinander versetzt waren, um die Zwischenräume zu gliedern oder um bestehende Altbauten zu integrieren. An der Lübecker Straße befand sich ein zweigeschossiger Trakt mit Läden.

Die Gebäude sind als Zweispänner, teilweise als Laubenganghäuser erschlossen. Ein charakteristisches Merkmal der Gebäude ist die sägezahnartige Gliederung der Westfassaden, die dazu dient, eine optimale Orientierung der Wohnungen zur Sonne zu erzielen. Das Fassadenmaterial ist ein gelblicher Verblendstein, die Brüstungsfelder sind mit einem farbigen Plattenwerkstoff verkleidet.

*Zustand:* Beim Bau des Rechenzentrums der Neuen Heimat nördlich des Verwaltungsgebäudes in den sechziger Jahren wurden bereits Teile der Siedlung abgerissen. Das Verwaltungsgebäude der Neuen Heimat ist stark überformt. Die Ladenzeile an der Lübecker Straße zwischen Sechslingspforte und Mühlendamm ist abgerissen und durch einen Neubau ersetzt worden. Die übrigen Bauten sind mit äußerlichen Veränderungen im Dachrandbereich erhalten. (Stand Mai 2005).



64. 6 Wettbewerb Rheinhausen, Axonometrie.  
 65. 7 Siedlung Lübecker Straße, früher Planstand, Modellaufnahme.  
 66. 7 Siedlung Lübecker Straße, Axonometrie.  
 67. 7 Siedlung Lübecker Straße, Aufnahme kurz vor Fertigstellung.



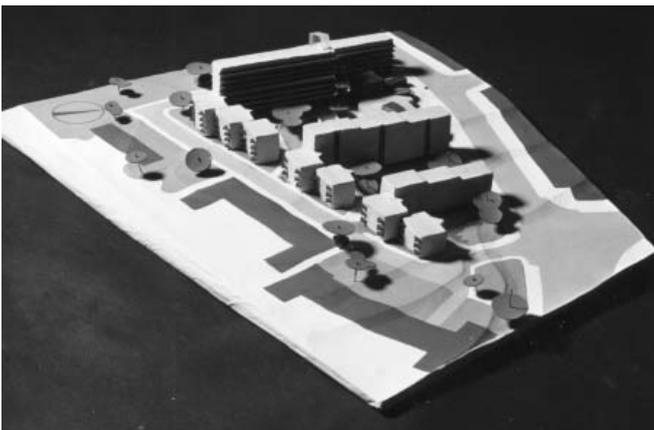


68. 8 Verwaltungshochhaus der Neuen Heimat, Perspektivskizze.  
69. 8 Verwaltungshochhaus der Neuen Heimat, Sitzungssaal.



70. 8 Verwaltungshochhaus der Neuen Heimat, Aufnahme der Westfassade.  
71. 8 Verwaltungshochhaus der Neuen Heimat, Skulptur von Seff Weidl am Haupteingang.  
72. 8 Verwaltungshochhaus der Neuen Heimat, Eingangsbereich mit Wandmosaik von Seff Weidl.

73. 10 Siedlung Brunswiker Straße, Modellaufnahme, datiert 4.12.1954.  
74. 10 Siedlung Brunswiker Straße, Modellaufnahme, datiert 5.12.1954.



## 8 Verwaltungshochhaus der Neuen Heimat

*Zeitraum:* 1954-1957

*Weitere Namen:* WB 145a

*Objekt:* Neubau eines Bürohochhauses mit 13 Geschossen, einem Staffelgeschoss, eine Gaststätte und Tiefgaragen

*Ort:* Hamburg-Hohenfelde, Sechslingspforte, Lübecker Straße

*Bauherr:* Neue Heimat

*Planung:* Entwurf: Ernst May. Ausführungsplanung: Planungsabteilung der Neuen Heimat, Friedrichs, Brüggmann, Haase.

*Mitarbeiter:* Jürgen Baumbach. Plastischer Schmuck: Seff Weidl.

*Datierung:* Vorentwurf Herbst 1954, Bauvoranfrage 29.12.1955, Bauantrag 29.03.1956, Bauvorbescheid erteilt am 02.05.1956, Baubeginn (Ausschachtungsarbeiten) am 07.05.1956, Einweihung 18.11.1957.

*Archivalien:* HAA, Bestand Neue Heimat, NWB 032

Bauakte im Bauprüfungsamt Winterhude / Uhlenhorst.

*Literatur:* Kunst am Bau, in: Neue Heimat Monatshefte 5/1958, S. 29-37.

Justus Buetschmitt: Ernst May. Bauten und Planungen. Band 1. Stuttgart 1963, S. 126.

Hamburg – Aus Stahl und Beton ein neues Gesicht, Sprendlingen o.J., S. 36-37.

Karin Carmen Jung, Dietrich Worbs: Ernst Mays „Neue Heimat“, in: Bauwelt 33/1991, S. 1689.

Karin Carmen Jung, Dietrich Worbs: Ernst Mays „Neue Heimat“, in: Der Architekt 02/1994, S. 68.

Hedwig Heggemann und Norbert Baues im Auftrag des Hamburgischen Architekturarchivs (Hg.): Eine Stadt braucht Luft – Bauen in Hamburg 1945-65. Ausstellungskatalog, Hamburg 1994  
Lange, Ralf: Hamburg – Wiederaufbau und Neuplanung 1943-1963, Königstein im Taunus 1994, S. 130-131.

*Bemerkungen:* Das 14-geschossige Verwaltungshochhaus entstand im Zusammenhang mit der Planung einer Wohnsiedlung an der Lübecker Straße, deren städtebauliche Dominante es bildet.

Bevor die Neue Heimat das Grundstück im Frühjahr 1954 kaufte, hatte der Vorbesitzer bereits bei dem Hamburger Architekten Fritz Athen eine Planung für ein 13-geschossiges Hotelhochhaus mit Garagen an der gleichen Stelle in Auftrag gegeben. Die Planung Mays baut auf dieser Vorgängerplanung auf.

Über einem frei geformten Erdgeschoss, das die Eingangshalle, ein Kasino, Küche, ein Restaurant und einen Kassenraum aufnahm, befand sich eine zweibündige Hochhausplatte mit 12 Geschossen, an der das verglaste Haupttreppenhaus an der Schmalseite angefügt war. Der obere Abschluss wird von einem zurückgesetzten Staffelgeschoss gebildet, mit einem ovalen, kupferverkleideten Sitzungssaal mit Blick über die Außenalster. Die Rasterfassade war durch geschosshohe Felder aus gelben Verblendsteinen zwischen den Fenstern gegliedert, die Fensterbrüstungen waren mit glasierten Ziegeln bekleidet, die horizontalen Gesimse auf Höhe der Geschossebenen waren blau-grau glasiert.

Die Bauvoranfrage wurde zunächst von der der Feuerwehr zurückgewiesen, da das Hochhaus lediglich ein Fluchttreppenhaus aufwies. Die endgültigen Bauantragspläne, die unter anderem die Einfügung eines zusätzlichen Treppenhauses vorsahen, um das Hochhaus erst genehmigungsfähig zu machen, wurden von der Planungsabteilung der NH möglicherweise ohne Beteiligung Mays erstellt, da May sein Amt zu diesem Zeitpunkt bereits niedergelegt hatte.

May begleitete die Planung des Gebäudes auch nach der Trennung von der Neuen Heimat, allerdings wurde die Ausführungsplanung von den Architekten Friedrichs, Brüggmann und Haase aus der Planungsabteilung der Neuen Heimat bearbeitet. Der Bildhauer Seff Weidl wurde beauftragt, die Bronzeskulptur „Der Bauherr“ für den Eingangsbereich zu schaffen, und die Eingangshalle mit einem Wandmosaik mit einer Größe von ca. 10m x 5m auszugestalten. Zur Einweihung hielt Ernst May den Vortrag „Das soziale Element im heutigen Städtebau“.

*Zustand:* Das Verwaltungsgebäude wurde angesichts des schnellen Wachstums der Neuen Heimat bald zu klein. Ein Rechenzentrum wurde angebaut und 1966 in Betrieb genommen. Ende der sechziger Jahre plante die Neue Heimat eine Überbauung und Aufstockung, die allerdings nicht realisiert wurde.

Das Gebäude wurde in den 1990er Jahren nach einer Planung des Hamburger Architekturbüros P+R umfassend saniert, weitgehend entkernt und stark überformt. Dabei erhielt das Gebäude eine

vorgehängte Natursteinfassade in gelblichen, grünlichen und rötlichen Tönen, Holz-Metall-Fenster und einen neuen Eingangsbereich.

Dort wurde das Mosaikfries des Bildhauers Seff Weidl mittels einer Vorsatzschale verdeckt. (Stand Mai 2005).

## 9 Am Sooren / Am Hegen, Hamburg-Rahlstedt

*Zeitraum:* 1953-1954

*Weitere Namen:* WB 125

*Objekt:* Neubau einer Reihenhaussiedlung

*Ort:* Hamburg-Rahlstedt, südlich der Straße Am Sooren, nördlich der Straße Am Hegen, beidseitig der Straßen Waldwinkel und Immenseeweg

*Bauherr:* Neues Heim, Neue Heimat Nord, Hamburg

*Planung:* Planungsabteilung der Neuen Heimat: Ernst May, Wendorf, Pönitz, Knerlich

*Datierung:* Lageplan 21.10.1953, Ausführung 1955-1956 (Neue Heimat Monatshefte 06/1958) oder 1956-1957 (FH 01.02.077)

*Archivalien:* Lageplan 21.10.1953, Lage- und Höhenplan Januar 1954, Lageplan 11.03.1955, Ansichtszeichnungen 13.11.1954 in NWB 125, Lageplan 04.09.1955 in NX 113

*Literatur:* Heinrich Plett: Das Eigentum an der Wohnung, in: Neue Heimat Monatshefte 6/1958, S. 8-9.

*Bemerkungen:* Die Planung der Siedlung zwischen den Straßen Am Sooren und Am Hegen ist wahrscheinlich schon im Jahr 1953, also vor Mays Tätigkeit bei der Neuen Heimat, begonnen worden. Bereits in dieser Planung liegt die Straßenführung und die Erschließung der Reihenhäuser über Wohnwege fest. Eine spätere Änderung der Erschließung über zwei Straßenschleifen, die von der zentralen Straße abzweigen, wurde nicht weiter verfolgt.

Die Siedlung besteht aus 110 zweigeschossigen Reihenhäusern in Nord-Süd-Orientierung, die abschnittsweise leicht gegeneinander versetzt sind. Im nördlichen Bereich, an der Straße Am Sooren, befindet sich ein abgewinkeltes Ladengebäude und ein Parkplatz, wahrscheinlich für die Bewohner und Besucher der Siedlung. Über die Urheberschaft an der Planung der Siedlung gibt es widersprüchliche Angaben. Mays Beitrag zu der Siedlung bestand wahrscheinlich lediglich aus der Ausarbeitung des geplanten Wohnungstyps, efarebe 8e, der dann nicht zur Ausführung kam.

*Zustand:* Die Siedlung wurde angelehnt an die ursprüngliche Planung aus dem Jahr 1953 errichtet. Die ausgeführten Haustypen lassen keine Verwandtschaft zu Mays Planung erkennen.

## 10 Siedlung Brunswiker Straße, Kiel

*Zeitraum:* 1954-1956

*Objekt:* Neubau einer innerstädtischen Wohnanlage

*Ort:* Kiel, Brunswiker Straße, genaue Lage klären

*Bauherr:* Neues Heim

*Planung:* Ernst May, Planungsabteilung der Neuen Heimat

*Datierung:* Vorentwurf Sommer 1954, Überarbeitung November-Dezember 1954, Lageplan 04.07.1956

*Archivalien:* HAA, Bestand Neue Heimat, FA 162.

*Literatur:* Andere Aufgaben für Dr. May, in: Neue Heimat Monatshefte 6/1956, S. 58.

*Bemerkungen:* Bei der Planung handelt es sich um eine innerstädtische Wohnanlage mit ca. 200 Wohneinheiten. Der Blockrand zur nördlich gelegenen Brunswiker Straße wird mittels niedriger, gestaffelter Bauten geschlossen. Drei unterschiedlich hohe Zeilen, von denen die beiden höheren, westlich gelegenen, wohl als Laubenganghäuser mit freistehendem Treppenturm konzipiert sind, befinden sich quer zur Straße, also in Nord-Süd-Richtung. Die zwei entstehenden Innenhöfe sind gärtnerisch gestaltet.

Mays entwerflicher Beitrag ist nicht belegt, es findet sich in der Literatur lediglich ein Hinweis. Es ist nicht bekannt, ob die realisierte Wohnanlage auf der Planung von May beruht.

*Zustand:* unbekannt

## 11 Siedlung Krabbenkamp, Aumühle bei Hamburg

*Zeitraum:* 1954-1956

*Objekt:* Neubau einer Wohnsiedlung

*Ort:* Aumühle bei Hamburg

*Bauherr:* Neue Heimat

*Planung:* Ernst May, Planungsabteilung der Neuen Heimat

*Archivalien:* AM 57.01-02.

ABK, NLEM, 1B FT 21.

HAA, Bestand Neue Heimat, FBA 073.

*Literatur:* Günther Baumann: Die Gartenstadt Aumühle, in: Neue Heimat Monatshefte 6/1956, S. 1-13. Jost Nolte: „Gartenstadt Sachsenwald. Geschichte einer bisher verhinderten Siedlung“, in: Neue Heimat Monatshefte 2/1957, S. 15-21.

Heinrich Plett: Das Eigentum an der Wohnung, in: Neue Heimat Monatshefte 6/1958, S. 6.

Dritte Runde im Krabbenkamp-Prozeß, in: Neue Heimat Monatshefte 06/1958, S. 92-93.

Justus Buekschmitt: Ernst May. Bauten und Planungen. Band 1. Stuttgart 1963, S. 118-119.

*Bemerkungen:* Das ca. 50 ha große Baugebiet „Krabbenkamp“ zwischen den Ortschaften Aumühle und Wohltorf ist von der Bahnlinie Hamburg-Berlin und einer Schleife des Flüsschens Bille begrenzt. Der Besitzer des Gebiets hatte es zunächst einige Jahre an den Aumühler Kleingartenbauverein verpachtet, bevor er eine Wohnsiedlungsgenehmigung erhielt und es für 99 Jahre an die Neue Heimat in Erbpacht vergab. Diese beabsichtigte, dort eine Eigenheimsiedlung zu errichten, die vornehmlich auf Hamburger Berufspendler ausgerichtet werden sollte.

May entwarf eine Siedlung mit insgesamt 1.010 Wohneinheiten, davon 608 Eigenheime freistehend und in Reihenhaushausform, sowie 402 Mietwohnungen in einer lockeren Anordnung. Die Mietwohnungen sollten sich in mehrgeschossigen Gebäuden vor allem im nordöstlichen und nordwestlichen Bereich befinden, dazwischen war eine Doppelreihe mit zueinander versetzt angeordneten Reihenhäusern geplant. Die freistehenden Einfamilienhäuser waren, dem Lauf der Topografie folgend, entlang Stichstraßen geplant. Etwa in der Mitte der Siedlung befand sich zwischen diesen Stichstraßen ein die Siedlung von Nordosten nach Südwesten verlaufender Grünzug.

Die Anbindung der Siedlung erfolgte im Nordosten über eine Brücke über die Bille hinweg nach Aumühle. Im Nordwesten war eine Fußgängerbrücke nach Wohltorf geplant.

Ohne May zu informieren, beauftragte die Neue Heimat gleichzeitig Hans-Bernhard Reichow mit einem konkurrierenden Entwurf für die Siedlung und informierte ihn über wesentliche Aspekte der May'schen Planung. May fühlte sich hintergangen und verlangte daraufhin, dass ein Preisrichtergremium die beiden Entwürfe unvoreingenommen beurteile. Schließlich griff die Landesregierung in Kiel ein und sprach sich gegen Reichows Planung aus.

Der Streit um die Gartenstadt Aumühle war einer der wesentlichen Konflikte, die zur Beendigung von Mays Tätigkeit für die Neue Heimat führte. Nach Mays Fortgang überarbeitete die Planungsabteilung der Neuen Heimat die Planung Mays. Die Planung wurde erst später in veränderter Form realisiert.

## 12 Hochhaus mit Kino in Veddel

*Zeitraum:* 1954-1955 (?)

*Weitere Namen:* WB 129

*Objekt:* Neubau eines Wohnhochhauses

*Ort:* Hamburg-Veddel, zwischen Passierzettel, Autobahn und Siedleich

*Bauherr:* Neues Heim Hamburg

*Planung:* Planungsabteilung der Neuen Heimat, Ernst May, Knerlich, Schwarze, Roger

*Datierung:* Planungen Walter Beyn 1953, Vorentwurf 1954

*Archivalien:* HAA, Bestand Neue Heimat, NX 063, FA 162.

*Literatur:* Ernst May: Das Wohnhochhaus im modernen Städtebau, in: Neue Heimat Monatshefte 04/1954, S. 5-12.

Heinrich Plett: Wohnhochhäuser, in: Neue Heimat Monatshefte 04-05/1956, S. 11.

*Bemerkungen:* Bereits im Jahr 1953 hatte der Architekt Walter Beyn Entwürfe für ein Hochhaus in Veddel erstellt. Diese Planung wurde von May aufgenommen und überarbeitet.

Das 14-geschossige Hochhaus war an der Elbbrücke am Beginn der von Hamburg nach Bremen führenden Autobahn als Höhendominante einer von der Neuen Heimat nach Kriegszerstörungen wieder aufgebauten Wohnsiedlung geplant. Der Entwurf bestand aus einem zweibündigen Hauptteil mit Zweizimmerwohnungen und einem leicht abgeknickten kürzeren Laubgangflügel mit Zweieinhalbzimmerwohnungen.

Im Erdgeschoss waren Läden geplant, in direkter Verbindung ein großes Kino und ein Postamt.

Das Projekt wurde nicht genehmigt. Als Grund hierfür wurden die Emissionen der nahen Raffinerien genannt.

## 13 Wohnsiedlung Hamburg Hamm-Marsch

*Zeitraum:* 1954-1957

*Weitere Namen:* WB 31, WB 150, WB 151, WB 152, WB 153, WB 153a, WB 154a, WB 154b, WB 155

*Objekt:* Neubau einer Wohnsiedlung auf bestehendem Straßennetz

*Ort:* Hamburg-Hamm, südlich Hammer Landstraße, östlich Luisenweg, nördlich Eiffestraße, westlich Diagonalstraße und Hübbesweg.

*Bauherr:* Neue Heimat

*Planung:* Planungsabteilung der Neuen Heimat, Ernst May, Richard Knerlich

*Datierung:* Vorentwurf 1954

*Archivalien:* HAA, Bestand Neue Heimat NWB 111, NX 181.

*Literatur:* „Andere Aufgaben für Dr. May“, in: Neue Heimat Monatshefte 06/1956, S. 58, Heinrich Plett: „Wohnungen für 330.000 Menschen“, in: Neue Heimat Monatshefte 10/1956, S. 1-31.

*Bemerkungen:* Das Projekt Hamm-Marsch umfasst den Neubau von 684 Wohnungen auf einem Trümmergrundstück mit noch teilweise erhaltener Bebauung. Ähnlich wie in Neu-Altona wurde das bestehende Straßennetz teilweise aufgehoben und zusammengefasst (Borstelmannsweg), wobei Fahrstraßen stellenweise zu Fußwegen und Grünzügen umgewidmet werden. Die Neubebauung besteht überwiegend aus ungefähr nord-süd-gerichteten Wohnzeilen mit 2, 3, 4 und 5 Geschossen, die meist parallel zu dem bestehenden Straßennetz stehen und leicht gegeneinander versetzt sind, um die Bildung monotoner Straßenräume zu unterbinden. An der viel befahrenen, ost-west-gerichteten Hammer Landstraße befindet sich eine niedrige Ladengruppe und ein die Wohnsiedlung dominierendes Hochhaus mit acht Geschossen. Nach Mays Weggang von der Neuen Heimat wurde das Projekt von Mays bisherigem Stellvertreter Richard Knerlich weitergeführt.

*Zustand:* Die Siedlung ist weitgehend erhalten. Teilweise wurde die Siedlung in den 1990er Jahren nachverdichtet.

## 14 Parkwohnanlage Bogenhausen, München

*Zeitraum:* 1954

*Objekt:* Neubau einer Wohnsiedlung

*Ort:* München-Bogenhausen

*Bauherr:* Neue Heimat

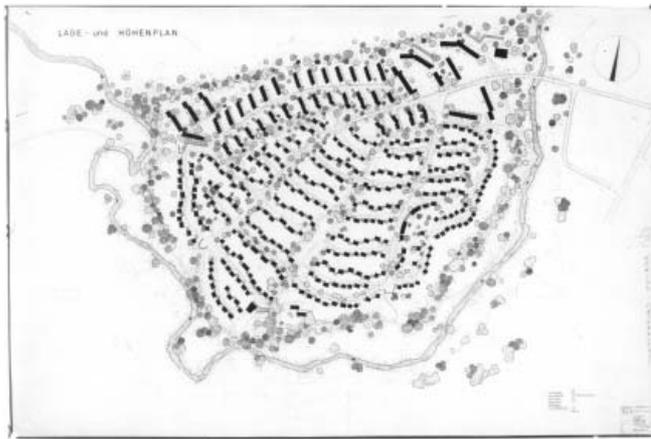
*Planung:* Planungsabteilung der Neuen Heimat, Ernst May

*Datierung:* Vorentwurf 1954

*Bemerkungen:* May erstellte mit der Planungsabteilung der Neuen Heimat in Hamburg einen Bebauungsvorschlag für die Parkstadt Bogenhausen.

Nach Angaben von Heinz Feicht, damals für die Neue Heimat Bayern als technischer Leiter tätig, plante May die Siedlung „nach südafrikanischen Methoden“: So wies die Planung überwiegend leicht versetzt zueinander angeordnete, aufgeständerte zehngeschossige Scheibenhochhäuser auf, unterhalb derer sich Parkplätze befanden. Die Pläne hierfür waren allerdings bei der Neuen Heimat in Hamburg schon im Jahr 1958 nicht mehr auffindbar.

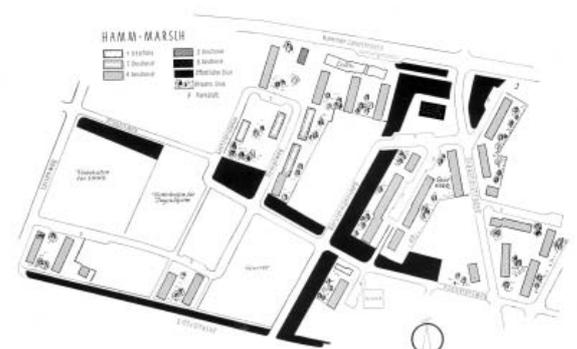
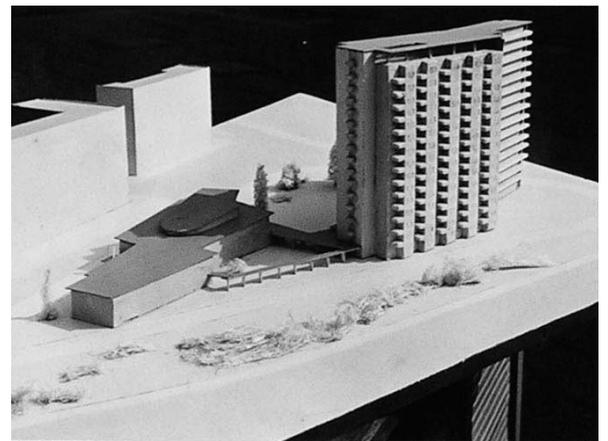
Die Planung fiel bei der Stadtplanungsbehörde in München durch. Nach diesem Mißerfolg baute die Neue Heimat Bayern mit



75. 11 Siedlung Krabbenkamp, Lageplan.  
76. 11 Siedlung Krabbenkamp, Modellaufnahme.



77. 12 Hochhaus mit Kino, Modellaufnahme  
78. 12 Hochhaus mit Kino, Modellaufnahme  
79. 13 Siedlung Hamm-Marsch, Lageplan



Unterstützung von Heinrich Plett eine eigene Planungsabteilung auf. Die Parkstadt Bogenhausen wurde im Jahr 1954 von Franz Ruf, Johannes Ludwig, Knapp, Schachtleitner und H. v. Werz geplant und in den Jahren 1955-57 von der Gewog von 1910 bzw. Neuen Heimat Bayern errichtet.

## 15 Umbau des Zeichensaals der Neuen Heimat

*Zeitraum:* 1954

*Weitere Namen:* WB 9a

*Objekt:* Umbau der Arbeitsräume der Planungsabteilung der Neuen Heimat

*Ort:* Hamburg-Barmbek, Schwalbenplatz 16, Habichtstraße 123, 125

*Bauherr:* Neue Heimat

*Planung:* Planungsabteilung der Neuen Heimat, Ernst May

*Mitarbeiter:* Hans Konwiarz

*Datierung:* Ausführungsplanung 03.08.1954

*Archivalien:* HAA, Bestand Neue Heimat, NWB 009

*Bemerkungen:* Bei dem Projekt handelt es sich um den Umbau des 4. Obergeschosses des Verwaltungsgebäudes der Neuen Heimat an der Habichtstraße 125 zu den Arbeitsräumen der Planungsabteilung. Diese umfassten das Büro Ernst Mays, ein Vorzimmer, ein Wartezimmer, einen kleinen Zeichensaal mit 9 Zeichentischen, zwei kleine Büroräume mit jeweils zwei Zeichentischen, einem großen Zeichensaal mit bis zu 19 Zeichentischen, einer Garderobe und Nebenräumen.

Im großen Zeichensaal sind auf der Seite zum Schwalbenplatz hin fünf durch ca. 2,10 m hohe Glastrennwände und Schiebetüren abgetrennte Zeichenkabinette mit jeweils drei oder vier Arbeitsplätzen angeordnet.

Das Büro Ernst Mays war in Pastelltönen gestrichen und mit Stahlrohrmöbeln möbliert.

*Zustand:* Das Gebäude wurde inzwischen umgebaut. Der Zeichensaal existiert nicht mehr. (Stand Mai 2005)

## 16 Anbau der Betriebsgaststätte der Neuen Heimat

*Zeitraum:* 1954

*Objekt:* Erweiterung der Räume der Betriebsgaststätte

*Ort:* Hamburg-Barmbek, Habichtstraße 125

*Bauherr:* Neue Heimat

*Planung:* Ernst May

*Mitarbeiter:* Hans Konwiarz

*Datierung:* Ausführungsplanung datiert 04.07.1954

*Archivalien:* HAA, Bestand Neue Heimat, FWB 009, NXX 020.

*Bemerkungen:* Bei dem Projekt handelt es sich um die Erweiterung der vorhandenen erdgeschossigen Betriebskantine der Neuen Heimat in den Innenhof des Verwaltungsgebäudes an der Habichtstraße 125. Um Tageslichtzutritt zu den bestehenden Fenstern der Betriebskantine zu erlauben, wurde der Bau etwas von der Fassade abgerückt und nur durch zwei Verbindungsgänge an den Bestandsbau angeschlossen, so dass sich ein kleiner Lichthof bildete, in den ein Abstellraum hineinragt.

Der Gastraum selbst bestand aus einem sich seitlich stufenweise verjüngenden Raum. Eine organisch geformte Lichtvoute in der Decke formte ein theatralisches, den Raum verbindendes Element. Ein über 4 m breites und 2 m hohes Blumenfenster schuf einen starken Außenbezug zum Hofinnenraum.

Die Fassade des Anbaus war mit Vormauerziegeln in Sichtmauerwerk verkleidet.

*Zustand:* Der Anbau der Betriebskantine wurde im Jahr 2004 abgebrochen. (Stand Mai 2005)

## 17 Modellküche der Neuen Heimat

*Zeitraum:* 1954

*Weitere Namen:* Neue-Heimat-Küche

*Objekt:* Entwurf einer standardisierten Einbauküche

*Bauherr:* Neue Heimat

*Planung:* Ernst May, Ingeborg Spengelin

*Datierung:* Entwurf 11.09.1954

*Archivalien:* HAA, Bestand Neue Heimat, NXX 004.

*Literatur:* Ingeborg Spengelin: Neue Heimat-Küche.

Kombinationsküche für den sozialen Wohnungsbau, in: Neue Heimat Monatshefte 4/1954, S. 24-29.

Lotte Tiedemann: In der Küche essen? Vorschläge für Küche und Eßplatz in der Wohnung. in: Neue Heimat Monatshefte 4-5/1956, S. 32-40.

*Bemerkungen:* Die standardisierte Küche sollte in den Wohnungsbauten Verwendung finden. Die Küche wurde von Ingeborg Spengelin in Zusammenarbeit mit Ernst May entwickelt. May knüpfte hierbei direkt an die „Frankfurter Küche“ an, die er gemeinsam mit Margarethe Schütte-Lihotzky 1927 entwickelt hatte.

Die Küche bestand aus sechs Standardelementen, einem Hängeschrank, einem Topfbord, einem Unterschrank, einer Spüle mit Unterschrank, einem Speise- oder Topfschrank, einer Arbeitsplatte mit Schublade, und als siebenter Einheit einer flexibel anpassbaren Arbeitsplatte.

Wie andere Einbaumöbel war die Neue Heimat-Küche unter den Bedingungen des sozialen Wohnungsbaus schwer zu realisieren, da hierfür keine Finanzierungsmittel zur Verfügung standen. Zunächst wurde eine Serie von 1.000 Stück geplant, die in den Siedlungen Bremerhaven-Grünhöfe und Lübeck-St. Lorenz eingebaut werden sollten. Zumindest bei den Wohnungsbauten in der Lübecker Straße in Hamburg kam die Küche zur Anwendung.

## 18 Typengrundrisse der Neuen Heimat

*Zeitraum:* 1954 – Jan. 1956

*Objekt:* Entwurf von typisierten Wohngrundrissen

*Bauherr:* Neue Heimat

*Planung:* Ernst May

*Mitarbeiter:* Rolf Rosner

*Datierung:* 1954 - 1956

*Archivalien:* HAA, Bestand Neue Heimat NX 080, NXX 019, NXX 03, NXX 03a, NX 153.

*Literatur:* Ernst May: Ein- und Zweifamilienhaustypen der „Neuen Heimat“ für Bergarbeiter, in: Neue Heimat Monatshefte, 3/1954, S. 21-23. Ernst May: Wohntypen der „Neuen Heimat“, in: Neue Heimat Monatshefte, 5-6/1954, S. 15-26.

*Bemerkungen:* Ähnlich wie in Frankfurt in den Jahren 1925-1930 entwickelte May eine große Anzahl Wohnungstypen im Sinne eines „Massenbedarfsartikels“ für verschiedene Bewohnergruppen, Ansprüche und Wohnungsorientierungen. Die Auswahl der Wohnungstypen wurde zwar mit den Ergebnissen der im Frühjahr 1954 durchgeführten Wohnungsumfrage begründet, einige davon wurden aber schon Anfang Februar 1954 in Planungen verwendet, was den Schluss erlaubt, dass sie zum Teil schon lange vor der Wohnungsumfrage, möglicherweise schon im Jahr 1953 entwickelt worden waren. Die Wohnungstypen erhielten ähnliche Bezeichnungen wie schon in Frankfurt, so steht z. B. „efa“ für Einfamilienhaus, oder „mefala“ für Mehrfamilienhaus mit Laubengangerschließung.

Unter den Typen, die May entwirft, ist „efa 2“, ein erdgeschossiges Einfamilienhaus in gestaffelter Anordnung, bei der der Essplatz, die Küche und Nebenräume um ein halbes Geschoss gegenüber dem Wohn- und Schlafbereich angehoben ist,

oder das etwas kleinere „efa 3“, ebenfalls in gestaffelter Anordnung. Bei diesen Einfamilienhaustypen bilden jeweils die benachbarten Häuser die Begrenzungen eines intimen Gartenhofes.

„efa 4a“ ist ein zweigeschossiges Einfamilienhaus mit einem Abgang zum Keller direkt neben dem Eingang, einem Wohnraum mit einer Durchreiche zur Küche im EG und drei Schlafräumen und Balkon im OG. Die Gartenfront ist sägezahnartig gestaffelt, um abgeschiedene Sitzecken entstehen zu lassen. Die Variante „efa 4b“ hat im OG lediglich zwei Schlafzimmer und keinen Balkon.

„mefala 11“ ist ein Laubengangtyp für Alleinstehende oder ältere Ehepaare ohne Kinder, bei dem Eingangsbereich, Küche und Bad zum Gang hin orientiert sind und ein großer Wohn- und Schlafraum



80. 15 Zeichensaal der Neuen Heimat, Grundriss.  
 81. 16 Betriebsgaststätte der Neuen Heimat, Innenaufnahme.  
 82. 17 Modellküche der Neuen Heimat, Innenaufnahme.



mit einem Einbauschränk und einem Balkon, der durch eine hochgezogene Seitenwand abgeschirmt wird, die Wohnseite bildet. Die beiden Bereiche sind gegeneinander seitlich verschoben.

„mefala 23/1“ ist ein schmaler Laubengangtyp mit zwei Zimmern. Zum Laubengang hin befindet sich das Schlafzimmer und ein schmales Badezimmer, die Erschließung des Wohnzimmers erfolgt durch die Küche, bei der der Wirtschaftsteil durch einen Vorhang abgetrennt werden kann. Das Wohnzimmer verfügt über einen Sitzkerker, von dem aus die Loggia seitlich abgeht.

„mefa 12“ ist eine Kombination aus einer Einzimmerwohnung und zwei Zweizimmerwohnungen. Die Einzimmerwohnung soll über das Treppenhaus quer lüftbar sein, die Zweizimmerwohnungen verfügen über ein Schlafzimmer mit einer sehr geringen Tiefe, das über eine Schiebtür mit dem Wohnzimmer verbunden werden kann. Im Treppenhaus befindet sich ein Müllabwurf. Die Zweizimmerwohnungen verfügen über Balkons, die durch die herausgeschobene Einzimmerwohnung voneinander abgeschirmt sind.

„mefa 15“ ist ein Zweispänner mit einer deutlichen Teilung in einen Wohnbereich mit Essnische, Küche, großem Wohnzimmer und Möglichkeit einer Schlaf- oder Arbeitsecke, und davon abgetrennt ein Schlafbereich mit zwei Schlafzimmern und Badezimmer. Vor dem Wohnzimmer befindet sich ein Balkon, der wiederum durch eine hochgezogene Seitenwand abgeschirmt ist. Im Treppenhaus befindet sich ein Müllabwurf.

„mefa 17“ ist ein unsymmetrischer, gestaffelter Zweispänner. Die Küche ist unmittelbar mit dem Wohnzimmer verbunden, das Bad befindet sich gegenüber dem Schlafzimmer. Die kleinere Wohnung hat einen natürlich belichteten Flur, die größere ein zusätzliches Kinderschlafzimmer. Der Müllabwurf ist direkt von der Küche aus. Die Balkons sind durch die Staffelung des Baukörpers voneinander abgeschlossen.

„mefa 18“ ist ein Zweispännertyp, bei dem die Küche direkt vom Flur aus zugänglich ist, das Bad gegenüber dem Schlafzimmer liegt, eine Essnische durch eine Schiebtür sowohl vom Wohnraum wie auch von der Küche abzutrennen ist. Vor dem Wohnraum befinden sich kleine Loggien. Das Bad auf der einen Seite ist über einen Vorraum zu betreten und ist aus der Fassade herausgeschoben, sodass es mit dem ebenfalls herausgeschobenen Treppenhaus eine Einheit bildet.

„mefa 19“ ist wiederum ein Zweispänner, aber in symmetrischer Anordnung und mit zwei Balkons, einem gespiegelten Wirtschaftsbalkon mit Müllabwurf und einer geschützten Loggia auf der Erschließungsseite. Das Wohnzimmer ist ein großer Raum, der von der einen Gebäudeseite bis zur anderen reicht, die Schlafzimmerngruppe ist dahinter über eine Schleuse zugänglich. Die Küche ist ebenfalls vom Wohnzimmer aus zugänglich.

„mefa 20“ ist ein großer Zweispänner für kinderreiche Familien. In der größeren Wohnung wird das Wohnzimmer mit Essecke über eine kleinen Zugangsflur betreten. Von der Essecke aus erreicht man eine große Küche und eine Loggia, auf der anderen Seite befindet sich ein Balkon. Eine Schiebetür führt in den Schlafbereich mit Kinderspielzimmer, Schlafnische, Badezimmer, und zwei Schlafzimmern. Die kleinere Wohnung verfügt nicht über ein Kinderspielzimmer und eine Schlafnische und hat lediglich eine Loggia vor dem Elternschlafzimmer. Ein Müllabwurf befindet sich auf dem Treppenpodest.

„efawi 22“ ist ein zweigeschossiges „Einfamiliendoppelhaus für Wirtschaftsheimstätten“. Die Erschließung erfolgt im EG über einen überdeckten Vorbereich, von dem aus auch ein Stallgebäude zugänglich ist. Im EG befinden sich ein Wohnzimmer, eine Essnische eine Küche und ein WC, eine mittig im Baukörper gelegene einläufige Treppe führt ins OG mit drei Schlafzimmern und einem Bad. Vor dem Kinderschlafzimmer ist ein Balkon möglich.

Im Jahr 1955 wurden unter der Leitung von May noch weitere Typengrundrisse erstellt, die die gleiche Systematik der Benennung aufweisen und mitunter die gleichen Namen wie bereits veröffentlichte Typen erhalten, wodurch sich teilweise Überschneidungen bei den Bezeichnungen ergaben.

Das Reihenhaus „efa 4h“ ist ein zweigeschossiges, unterkellertes Reihenhaus von 71,93 m<sup>2</sup> mit einer Eingangsnische, einem Eingangsflur mit einer zweifach viertelgewendelten Treppe, einer Küche mit Durchreiche, und einem Wohnraum mit Essecke im EG. Oben befinden sich das Elternschlafzimmer, zwei Kinderzimmer, ein Bad und ein WC.

Das Reihenhaus „efa 8“ ist ein zweigeschossiges, vollunterkellertes Reihenhaus von 68,80 m<sup>2</sup> mit einem Eingangsflur mit WC, einer Küche mit Durchreiche, einer Essecke und einem Wohnraum im EG. Vom Flur führt eine halbgewendelte Treppe nach oben, wo sich das Elternschlafzimmer, zwei Kinderzimmer und ein Bad befinden.

Der Typ „efa 5A“ ist ein zweigeschossiges Reihenhaus mit 73,52 m<sup>2</sup>, das über eine querliegende Treppe erschlossen wird.

Das Reihenhaus „efa 13“ ist ein zweigeschossiges Reihenhaus mit 79,18 m<sup>2</sup>, mit zwei großen Zimmern und zwei Kinderzimmern. Im EG befinden sich Flur, Küche, Wohnzimmer und ein kleines WC, vom Wohnzimmer aus führt eine viertelgewendelte Treppe ins OG mit Elternschlafzimmer, zwei Kinderschlafzimmern und Bad. In der Variante „efa 13A“ ist es für gegeneinander versetzte Bauweise geplant.

„efa 17A“ ist wiederum ein zweigeschossiges Reihenhaus mit zwei großen Zimmern und zwei Schlafkammern. Im EG befinden sich Flur, Küche, Wohnzimmer und ein kleines WC, vom Wohnzimmer aus führt eine viertelgewendelte Treppe ins OG mit Elternschlafzimmer, zwei kleinen Kinderschlafzimmern und Bad. Eine Essecke im Wohnzimmer und das herausgeschobene Kinderzimmer bilden einen erkerartigen Vorsprung über die ganze Gebäudehöhe mit der Möglichkeit eines Balkons vor dem Elternschlafzimmer. Bei Variante 2 fehlt dieser Vorsprung. Bei „efa 17“ fehlt der Vorsprung ebenfalls, dazu ist der Eingangsbereich im EG größer aufgrund des fehlenden WCs.

„efa 18“ ist ein zweigeschossiges Reihenhaus mit zweieinhalb Zimmern und insgesamt 53,36 m<sup>2</sup> Wohnfläche. Im Erdgeschoss befinden sich ein Wohnraum und eine kleine Küche, eine seitlich liegende Treppe mit zwei Viertelwendelungen führt ins OG mit zwei Schlafräumen und einem kleinen Bad. Das Reihenhaus ist voll unterkellert. Es ist eine Ofenheizung vorgesehen. Eine Variante sieht im EG einen überdachten Freisitz und im OG einen Balkon über die gesamte Hausbreite vor.

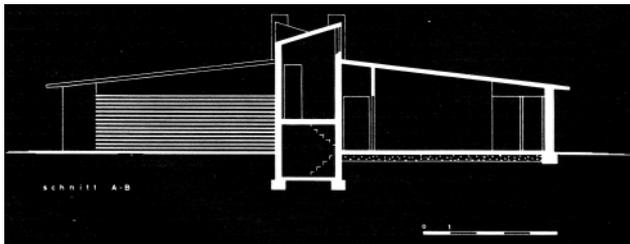
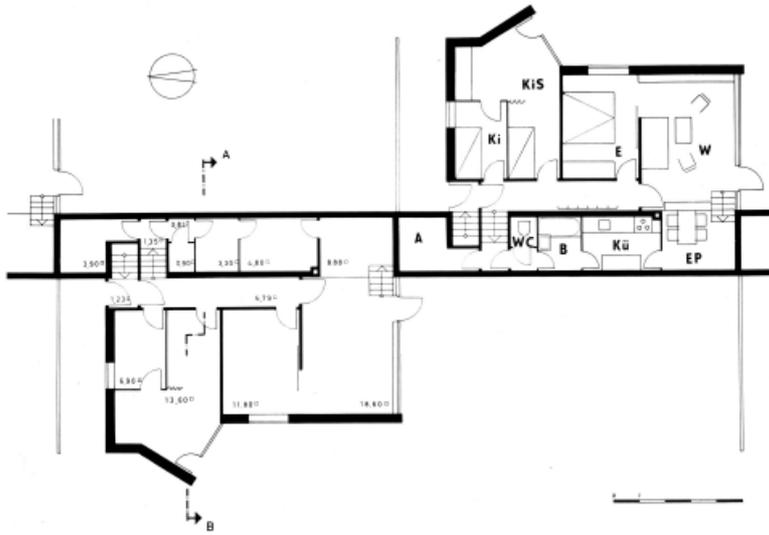
„efa 19“ ist ein breiter Reihentyp für Hangbebauung mit 79,25 m<sup>2</sup>. Das Haus ist als eine Art Split-Level organisiert, mit Eingang, Essplatz und Küche auf der Eingangsseite, und Wohnraum unten und Schlafräumen oben auf der Gartenseite. Neben dem Wohnraum befindet sich noch ein großer Abstellraum.

„mefa 10e“ ist eine Zweizimmerwohnung als Zweispänner mit 45,50 m<sup>2</sup>. Die interne Erschließung erfolgt über einen L-förmigen Flur, von dem aus alle Zimmer zugänglich sind. Vor der Küche befindet sich eine völlig in den Baukörper zurückgezogene Loggia, die vom Wohnzimmer aus zugänglich ist. Es ist Ofenheizung vorgesehen.

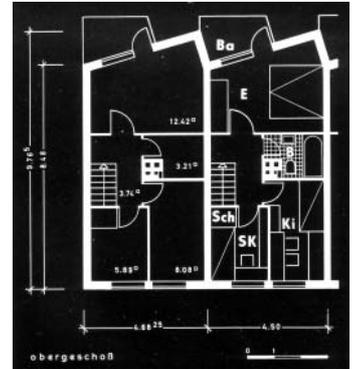
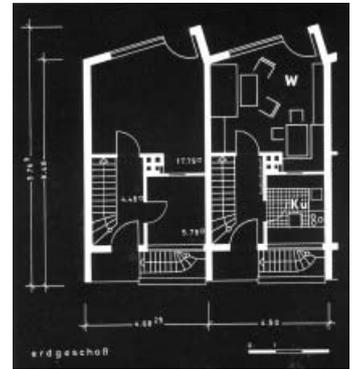
Der Typ „mefano 13a“ ist ein Zweispännertyp mit 50,16 m<sup>2</sup> Wohnfläche, der sowohl in Ost-West- als auch in Nord-Süd-Orientierung funktionieren soll. Alle Räume werden über einen kleinen L-förmigen Flur mit Abstellraum erschlossen. Das Bad und die Küche befinden sich auf der Gebäudeseite, auf der auch das Treppenhaus liegt. Eine halb eingerückte Loggia befindet sich vor dem Wohnzimmer.

„mefa 15“ ist ein Zweispännertyp mit 60,67 m<sup>2</sup> mit zweieinhalb Zimmern. Man betritt die Wohnung über einen kleinen Eingangsflur, an dem auch eine Abstellkammer liegt. Von dem Eingangsfur aus schließt sich ein großer Wohnraum an, von dem aus die große Essküche und ein weiterer Verteilerflur mit den Schlafzimmern und dem Bad zugänglich sind.

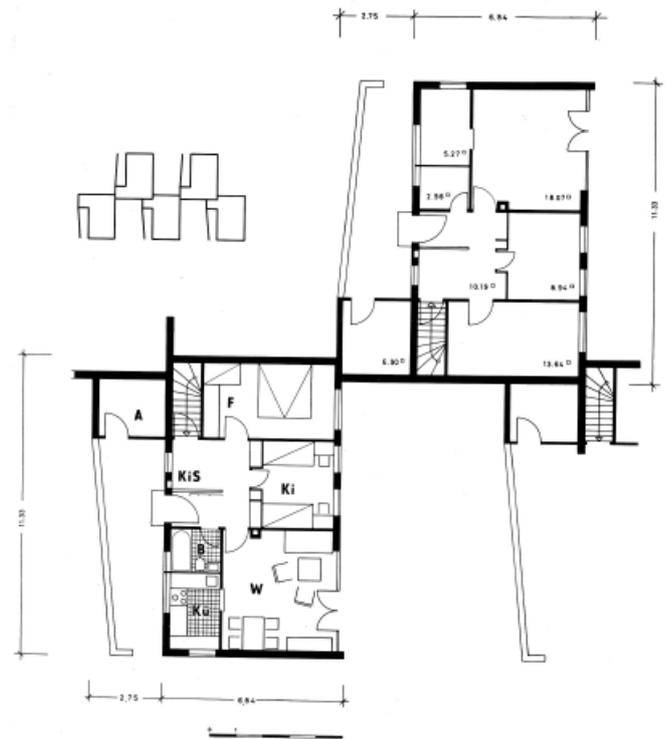
„mefa 17“ ist wiederum ein unsymmetrischer, gestaffelter Zweispänner mit Grundrissgrößen von 59,xx, bzw. 44,55 m<sup>2</sup>. Die Küche ist unmittelbar mit dem Wohnzimmer verbunden, das Bad befindet sich gegenüber dem Schlafzimmer. Die größere Wohnung hat ein zusätzliches Kinderschlafzimmer. Die Balkons sind durch die Staffelung des Baukörpers voneinander abgeschlossen.



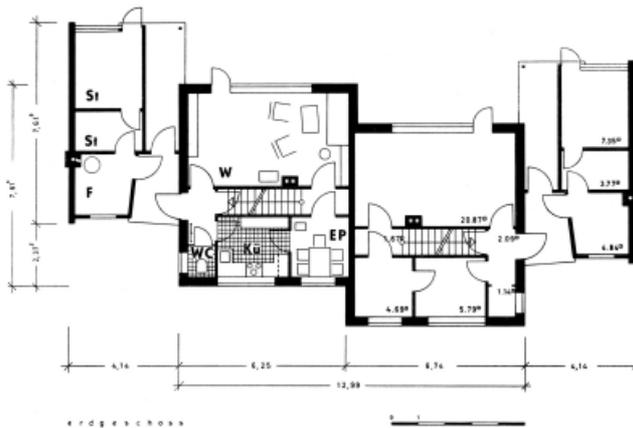
83. 18 Typengrundrisse der Neuen Heimat, Grundriss Typ efa 2.  
84. 18 Typengrundrisse der Neuen Heimat, Schnitt Typ efa 2.



85. 18 Typengrundrisse der Neuen Heimat, Grundriss Erdgeschoss Typ efa 4a.  
86. 18 Typengrundrisse der Neuen Heimat, Grundriss Obergeschoss Typ efa 4a.



87. 18 Typengrundrisse der Neuen Heimat, Grundriss Typ efa 3.  
88. 18 Typengrundrisse der Neuen Heimat, Grundriss Erdgeschoss Typ efa 22.  
89. 18 Typengrundrisse der Neuen Heimat, Grundriss Obergeschoss Typ efa 22.



„mefa 17A“ ist wiederum ein unsymmetrischer, gestaffelter Zweispänner mit Grundrissgrößen von 58,60, bzw. 44,41 m<sup>2</sup>. Die Küche ist unmittelbar mit dem Wohnzimmer verbunden, das Bad befindet sich gegenüber dem Schlafzimmer. Die größere Wohnung hat ein zusätzliches Kinderschlafzimmer. Die Balkons sind durch die Staffelung des Baukörpers voneinander abgetrennt.

„mefa 25“ ist eine Zweieinhalbzimmerwohnung mit 61,15 m<sup>2</sup> mit Zweispännererschließung. Die interne Erschließung erfolgt über einen L-förmigen Flur, von dem aus alle Zimmer zugänglich sind. Eine in den Baukörper zurückgezogene Loggia befindet sich vor dem Elternschlafzimmer.

„mefa 27A“ ist eine Zweieinhalbzimmerwohnung mit 58,38 m<sup>2</sup> mit Zweispännererschließung, einem von einem Verteilerflur aus zugänglichen Bad und einer kleinen Küche, die vom Wohnraum aus zugänglich ist. Eine in halb den Baukörper zurückgezogene Loggia befindet sich vor der Küche.

„mefa 27B“ ist eine Zweieinhalbzimmerwohnung mit 56,38 m<sup>2</sup> mit Zweispännererschließung, einem von einem Verteilerflur aus zugänglichen Bad und einer kleinen Küche, die vom Wohnraum aus zugänglich ist. Eine in den Baukörper zurückgezogene Loggia befindet sich vor der Küche.

„mefa 27C“ ist eine Dreizimmerwohnung mit 57,25 m<sup>2</sup> mit Zweispännererschließung, einem von einem Verteilerflur aus zugänglichen Bad und einer kleinen Küche, die vom Wohnraum aus zugänglich ist. Eine halb in den Baukörper zurückgezogene Loggia befindet sich vor diesem Wohnzimmer.

„mefa 27D“ ist eine Variante als Zweizimmerwohnung mit 45,74, bzw. 49,27 m<sup>2</sup>.

„mefa 27D<sub>2</sub>“ ist eine Variante mit zweieinhalb Zimmern und 54,93, bzw. 58,65 m<sup>2</sup>.

„mefa 15“ ist eine Zweieinhalbzimmerwohnung mit 60,70 m<sup>2</sup> mit einem großen Wohnzimmer und einer großen Essküche. Vom Wohnzimmer aus ist über eine Schleuse der Schlafzimertrakt zugänglich. Eine halb in den Baukörper zurückgezogene Loggia befindet sich vor dem Wohnzimmer.

„mefa 25“ ist eine symmetrisch angeordnete Zweieinhalbzimmerwohnung mit 61,15 m<sup>2</sup>. Die Typologie orientiert sich an der klassischen Mittelwandwohnung, die Erschließung erfolgt über einen Flur. Küche und Wohnzimmer liegen einander gegenüber, und Bad und Schlafzimmer bilden einen Bereich. Eine Loggia liegt in ganzer Breite vor dem Elternschlafzimmer.

„mefa 19“ ist wiederum eine Zweieinhalbzimmerwohnung mit 67,29 m<sup>2</sup> mit durchgehendem Wohnzimmer, aber ohne Wirtschaftsbalkon, dafür mit größerer Küche. Die Loggia kann je nach Orientierung auf der Erschließungs- oder auf der Küchenseite angeordnet sein („mefa 19A“).

„mefala11“ ist eine Zweizimmerwohnung mit 47,44 m<sup>2</sup> mit Laubengangerschließung. Flur, Bad und Küche befinden sich an der Laubgangseite, Wohn- und Schlafzimmer an der Wohnseite. Die Küche ist über das Wohnzimmer zugänglich. Eine halb in den Baukörper zurückgezogene Loggia befindet sich vor dem Wohnzimmer.

„mefa 53“ ist eine Zweizimmerwohnung mit zwei zusätzlichen Schlafkammern, bei der wiederum Wohn- und Küchenbereich zum Treppenhaus hin angeordnet sind, und der dahinterliegende Schlafbereich vom Wohnzimmer aus über eine Schleuse betreten wird. Die Wohnung ist 73,35 m<sup>2</sup> groß und ist als gespiegelter Zweispänner konzipiert. Eine halb in den Baukörper zurückgezogene Loggia befindet sich vor dem Wohnzimmer.

„mefa 45“ ist eine Dreizimmerwohnung mit dem Treppenhaus, einer kleinen Küche, dem Wohnzimmer und der Loggia auf der Süd- bzw. Westseite, und dem Schlaftrakt auf der gegenüberliegenden Seite.

Die Wohnungstypen „mefa 46“ und „mefa 47“ mit 71,67, bzw. 60 12 m<sup>2</sup> werden über einen Flur erschlossen und gruppieren wiederum

Küche und Wohnzimmer mit Loggia auf der einen Gebäudeseite und den Schlafzimertrakt mit Bad auf der anderen.

„mefala 49 + 50“ ist ein Laubengangtyp mit zwei, bzw. zweieinhalb Zimmern mit 45,53, bzw. 60,96 m<sup>2</sup>, bei dem May vorsieht, dass das zum Laubengang gelegene Schlafzimmer auch geteilt werden kann. Die kleinere Wohnung ist über einen L-förmigen Flur erschlossen, von dem aus alle Räume zugänglich sind. Bad, Küche und ein Abstellraum liegen zur Laubengang, eine über die ganze Breite des Wohnzimmers gehende Loggia ist halb in den Baukörper zurückgezogen. Die größere Wohnung ist als Endwohnung eines Laubengangblocks konzipiert, bei ihr betritt man die Wohnung über einen Flur, der die Küche und das Wohnzimmer erschließt. Die Küche ist über eine Durchreiche mit dem Wohnzimmer verbunden. Vom Wohnzimmer aus gelangt man in einen weiteren kleinen Flur, der Badezimmer, Abstellraum und die beiden Schlafzimmer erschließt.

„mefa 62“ ist eine als Zweispänner organisierte Kombination aus einer Wohnung von 70,89 m<sup>2</sup> Größe mit zwei vollen und zwei halben Zimmern und einer 2 1/2 Zimmerwohnung mit 62,66 m<sup>2</sup>. In der größeren Wohnung sind alle Räume über einen T-förmigen Flur erschlossen. Küche, Badezimmer, Abstellraum und WC bilden eine Gruppe. In der kleineren Wohnung sind Badezimmer, Schlafzimmer und Wohnzimmer über einen quadratischen Flur erschlossen, die Küche ist über den Wohnraum zugänglich. Die halb in den Baukörper eingerückte Loggia befindet sich jeweils vor dem Wohnzimmer, jedoch so, dass sich ein asymmetrisches Bild ergibt.

„mefa 63“ ist eine als Zweispänner organisierte, 74,80 m<sup>2</sup> große Wohnung mit zwei Zimmern, zwei Schlafkammern, und einer abgetrennten Essecke. Die interne Erschließung erfolgt über einen Flurbereich, die Schlafräume sind an der einen Seite des Baukörpers aufgereiht, Wohnzimmer, Essecke und Küche auf der anderen. Das Elternschlafzimmer ist lediglich vom Wohnzimmer aus zugänglich. Ein Loggia mit geringer Tiefe befindet sich auf ganzer Länge vor dem Wohnzimmer. Das Treppenhaus bildet eine ca. einen Meter tiefe Nische, um den Baukörper zu gliedern.

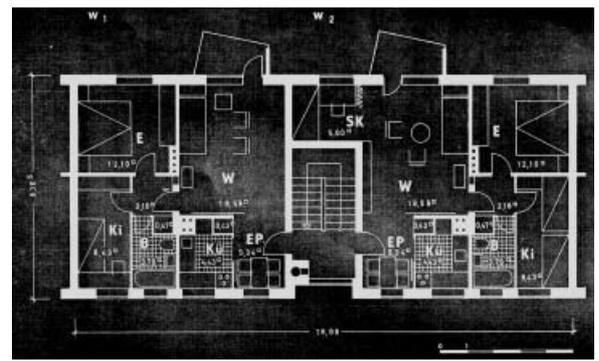
„mefa 64“ ist eine als Zweispänner organisierte Zweieinhalbzimmerwohnung mit 57,37 m<sup>2</sup>. Die Wohnungerschließung erfolgt über einen zentralen Flur. Küche mit Essbereich befinden sich auf einer Seite, die Schlafräume auf der anderen Seite. Das Bad und ein Abstellraum sind vom Flur aus zugänglich. Die Heizung ist als Ofenheizung konzipiert. Das Treppenhaus bildet eine ca. einen Meter tiefe Nische, um den Baukörper zu gliedern.

„mefala 61 A<sub>2</sub>“ ist ein Laubengangtyp mit drei Zimmern, bei dem May vorsieht, dass das zum Laubengang gelegene Schlafzimmer auch geteilt werden kann. Hierbei entsteht allerdings ein gefangener fensterloser Raum. Der Wohnungseingang befindet sich an einer Art Vorplatz, ein Flur führt entlang der Küche in den Wohnraum. Neben diesem Bereich befindet sich der Schlafbereich, entweder über eine Schleuse oder über den Eingangflur erschlossen. Die Loggia ist fast völlig in den Baukörper integriert und läuft über die gesamte Breite des Wohnzimmers.

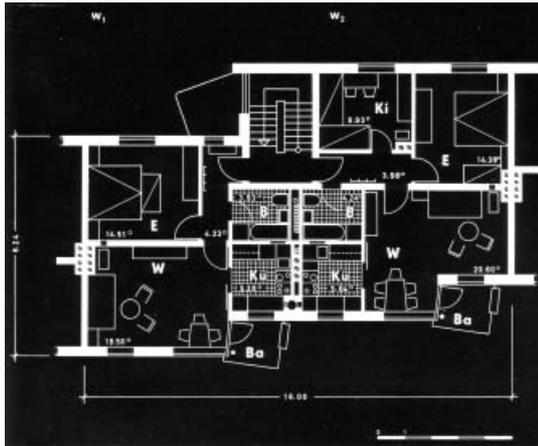
May entwickelt auch einen Wohnungstypen „HO 34“, der als Laubengangerschließung für ein zwölfgeschossiges Hochhaus dienen soll. Das Hochhaus ist als Halbkreisbogen konzipiert, die Wohnungen sind Kleinstwohnungen auf trapezoidem Grundriss mit 33,74 m<sup>2</sup>. Von einem kleinen Flur geht ein Bad ab, geradeaus gelangt man durch den Kochbereich in ein kleines Wohnzimmer. Vor dem Bad befindet sich eine Schlafnische, wiederum davor ein kleiner, abgeschirmter Balkon.



90. 18 Typengrundrisse der Neuen Heimat, Grundriss Typ mefa 12.



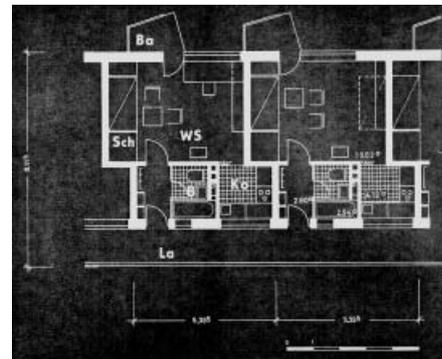
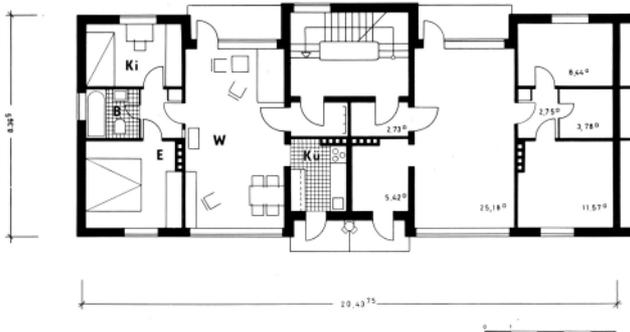
91. 18 Typengrundrisse der Neuen Heimat, Grundriss Typ mefa 15.



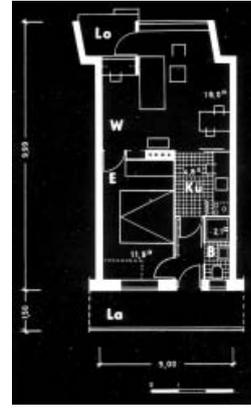
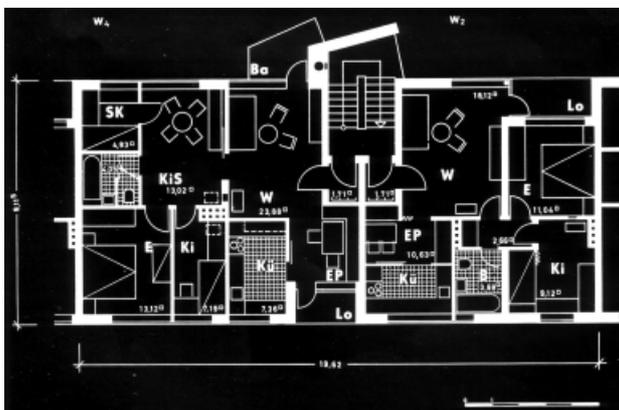
92. 18 Typengrundrisse der Neuen Heimat, Grundriss Typ mefa 17.



93. 18 Typengrundrisse der Neuen Heimat, Grundriss Typ mefa 18.



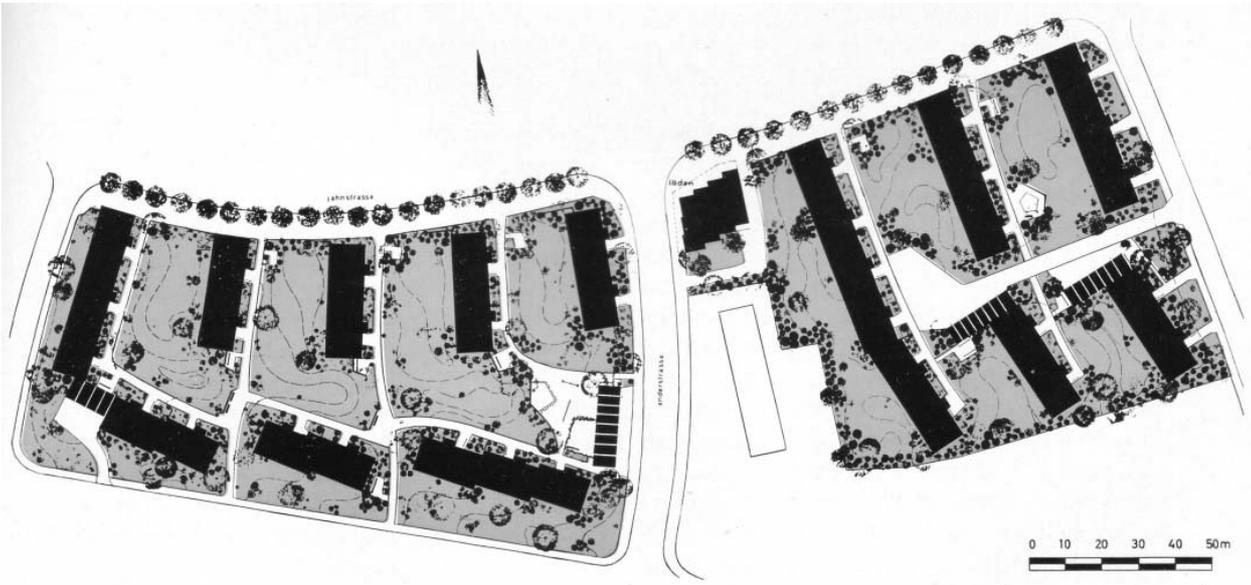
94. 18 Typengrundrisse der Neuen Heimat, Grundriss Typ mefa 19.



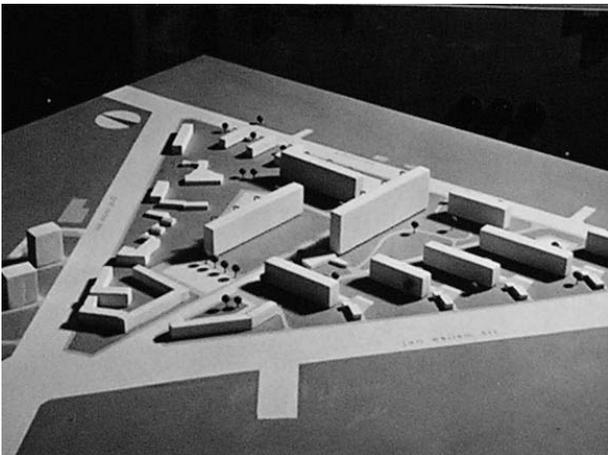
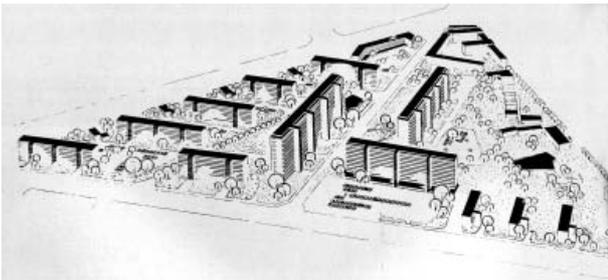
95. 18 Typengrundrisse der Neuen Heimat, Grundriss Typ mefa 21.

96. 18 Typengrundrisse der Neuen Heimat, Grundriss Typ mefa 20.

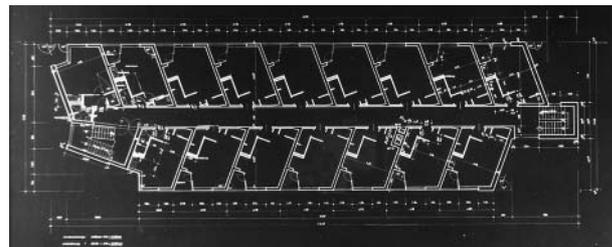
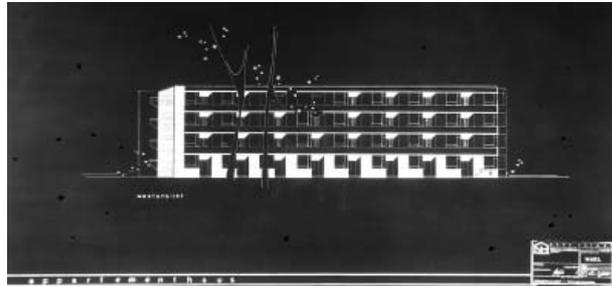
97. 18 Typengrundrisse der Neuen Heimat, Grundriss Typ mefa 23/1.



98. 19 Siedlung Jahnstraße, Lageplan.



99. 20 Siedlung Graf-Recke-Straße, Axonometrie.  
100. 20 Siedlung Graf-Recke-Straße, Modellaufnahme.



101. 21 Appartementhaus, Ansicht.  
102. 21 Appartementhaus, Grundriss.  
103. 21 Appartementhaus, Aufnahme aus dem Jahr 2005..



## 19 Wohnsiedlung Jahnstraße, Hof

*Zeitraum:* 1955

*Objekt:* Neubau einer Wohnsiedlung

*Ort:* Hof / Saale, südlich der Jahnstraße, nördlich der Straße Am Breiten Rasen, beiderseits der Heinrich-Egloff-Straße, beiderseits der Dr. Ender-Straße, östlich der Lionstraße.

*Bauherr:* GEWOG, München

*Planung:* Ernst May

*Mitarbeiter:* Heinz Grosse, Dewald, Buss, Gartenplanung: Karl August Orf

*Datierung:* Teilbebauungsplan 15.03.1955

*Archivalien:* HAA, Bestand Neue Heimat, NX 299a, NX 079, NX 654.

*Literatur:* „Neue Wohnepoche“, in: Neue Heimat Monatshefte 07/1957, S. 33.

*Bemerkungen:* Bei der Bebauung handelt es sich um eine Wohnsiedlung überwiegend viergeschossiger Bauten, die großenteils rechtwinklig zur ansteigenden, leicht gebogen in Ost-West-Richtung verlaufenden Jahnstraße plaziert wurden. Zur Straße Am Breiten Rasen wurden drei Hausgruppen leicht schräg zum Straßenverlauf plaziert, so dass sich dahinter ein geschützter Grünraum ergab. Im östlichen Bereich erhielten einige Zeilen lediglich drei Geschosse, um eine Überleitung zu bestehenden Doppelhäusern an der Straße Am breiten Rasen herzustellen. Die Erschließung erfolgte über Wohnwege und eine Stichstraße von Osten her. An der Kreuzung der Jahnstraße mit der Enderstrasse war ein Ladenbau geplant.

Die Bauten erhielten ein Satteldach.

Die Planung der Siedlung mit zunächst ca. 250 Wohneinheiten wurde später durch einen Komplex westlich der Heinrich-Egloff-Straße erweitert, sodass insgesamt 294 Wohneinheiten und 28 Garagenbauten realisiert wurden.

*Zustand:* Nicht bekannt

## 20 Wohnsiedlung Graf-Recke-Straße, Düsseldorf

*Zeitraum:* 1955-1956

*Objekt:* Vorentwurf für die Bebauung eines innerstädtischen Gebiets

*Ort:* Düsseldorf, Jan Wellem-Straße, Graf-Recke-Straße, Simrockstraße, beiderseits der Vautierstraße.

*Bauherr:* Neues Heim, Hamburg

*Planung:* Planungsabteilung Neue Heimat, Hamburg, Ernst May

*Mitarbeiter:* Hans Konwiarz

*Archivalien:* HAA, Bestand Neue Heimat, FA 162.

*Literatur:* Heinrich Plett: Wohnhochhäuser, in: Neue Heimat Monatshefte 4-5/1956, S. 10-13.

Justus Bueckschmitt: Ernst May. Bauten und Planungen. Band 1. Stuttgart 1963, S. 116.

Friedrich Riegels: Wohnungsbau an Rhein und Ruhr, in: Neue Heimat Monatshefte 5/1961, S. 18-19.

*Bemerkungen:* Bei der Planung Mays handelt es sich offenbar um einen Vorentwurf für die Bebauung eines innerstädtischen, dreieckigen Blocks, der mittig von einer Straße geteilt wird. Lediglich entlang der Graf-Recke-Straße und im Einmündungsbereich der Vautierstraße in die Graf-Recke-Straße wird Rücksicht auf bestehende Bebauung genommen.

Der Plan sieht ausschließlich Hochhauscheiben vor, die in der Höhe von der Mitte zu den Rändern heruntergestaffelt sind. Alle Bauten sind als Laubenganghäuser geplant. Durch die Hochhausbebauung bleiben bei einer hohen Wohndichte große Flächen für Grünflächen und Parkplätze frei. Die Bauten sind in einem rechtwinkligen Schema parallel und rechtwinklig zur Vautierstraße angeordnet. Drei hohe, windmühlenartig angeordnete Hochhauscheiben bilden die Mitte des Quartiers, das insgesamt 1.405 Wohnungen aufweist.

Ein Gegenentwurf, der möglicherweise ebenfalls von May oder der Planungsabteilung der Neuen Heimat stammt und der aus überwiegend viergeschossiger Bebauung besteht, weist lediglich 912 Wohnungen auf.

Die schließlich realisierte Planung weist nur noch eine Hochhauscheibe in Nord-Süd-Richtung auf, ungefähr an der Stelle, wo zuvor die drei Hochhauscheiben geplant waren.

## 21 Appartementhaus Marl

*Zeitraum:* 1955-1956

*Objekt:* Neubau eines Appartementhauses

*Ort:* Marl, Lipper Weg 8, ehemals Römerstraße 29

*Bauherr:* Neue Heimat Gemeinnützige Wohnungs- und Siedlungsgesellschaft Münster G.m.b.H.

*Planung:* Ernst May

*Mitarbeiter:* Buss, Günter Englert, Gartenarchitekt: Wilhelm Schlattermund

*Datierung:* Vorentwurf Oktober 1955, Bauantrag 15.03.1956, Baugenehmigung: 18.05.1956, Rohbauabnahme 08.11.1956, Fertigstellung im März 1957.

*Archivalien:* Bauakte im Bauarchiv Marl, HAA, Bestand Neue Heimat, NX 094, NX 299e

*Bemerkungen:* Das viergeschossige Wohnheim sollte der Unterbringung von Bediensteten der benachbarten, von Werner Hebebrand erbauten Paracelsus-Klinik dienen. Es enthält 60 Kleinwohnungen mit Wohnflächen zwischen 19,77 m<sup>2</sup> und 22,17 m<sup>2</sup>, die durch je ein Treppenhaus an den gegenüberliegenden Enden des Baukörpers und einen Mittelgang erschlossen sind. Im EG befinden sich eine gemeinschaftliche Waschküche, Heizung und ein Abstellraum.

Ein charakteristisches Element ist die im Grundriss schräge Ausführung der Wandschotten, durch die eine bessere Orientierung der kleinen Wohnungen nach Süden erreicht werden sollte. Durch die Orientierung der Wohneinheiten ergeben sich an den Enden des Baukörpers charakteristische Abweichungen von der kubischen Grundform. Die Fassade wird durch die großen Fensteröffnungen und Loggien der Kleinwohnungen geprägt. Die Brüstungsbänder sind mit keramischen Platten verkleidet, die Bereiche zwischen den Fenstern und Loggien hell verputzt. Die Enden des Baukörpers sind durch große Flächen aus rotem Sichtmauerwerk in Kreuzverband geprägt.

*Zustand:* Das Gebäude ist noch weitgehend im Originalzustand erhalten. Die Freiflächengestaltung ist durch die nachträgliche Erweiterung des Parkplatzes verändert worden. Im Dachbereich, wo schon wenige Jahre nach Fertigstellung durch das Fehlen von baulich vorgesehenen Gleitlagern schwere Bauschäden auftraten, und an den Eingangsbereichen sind Veränderungen vorgenommen worden. Das Gebäude befindet sich in einem schlechten Erhaltungszustand und steht zu großen Teilen leer (Stand Juni 2005).

## 22 Neue Vahr Bremen

*Zeitraum:* 1956-1961

*Weitere Namen:* Gartenstadt Neue Vahr

*Objekt:* Neubau eines Wohngebiets mit Entwurf zahlreicher Wohngebäude

*Ort:* Bremen, beiderseits der Franz-Schütte-Allee (heute: Richard-Boljahn-Allee)

*Bauherr:* Gewoba, Bremen

*Planung:* Dr.-Ing. M. Säume / Dipl.-Ing. G. Hafemann

Prof. Dr.-Ing. e.h., Dr.-Phil. h.c. E. May

Dr.-Ing. H.-B. Reichow. Städtebauliche Rahmenplanung:

Oberbaudirektor Dr. Rosenberg und Baurat Eilers

Grünplanung: Karl August Orf

*Mitarbeiter:* Jürgen Baumbach, Christa Rosin

*Datierung:* Vorentwurf Sommer 1956, Baubeginn 15.10.1956, Grundsteinlegung 09.05.1957, erstes Richtfest 12.12.1957, Offizielle Fertigstellung 12.08.1961.

*Archivalien:* AM, 26.1-314.

ABK, 1B FT 27.

HAA, Bestand Neue Heimat, FH 1.04.55, NX 097, NX 099, NX 055, NU 265-268,

*Literatur:* „Andere Aufgaben für Dr. May“, in: Neue Heimat Monatshefte 6/1956, S. 58.

Herbert Ritze: „Großprojekt Bremen-Vahr“, in: Neue Heimat Monatshefte 8-9/1956, S. 1-14.

„Bremen-Vahr. Grundstein für 10.000 Wohnungen“, in: Neue Heimat Monatshefte 06/1957, S. 17-26.

„Neue Wohnepoche“, in: Neue Heimat Monatshefte 07/1957, S. 18-19.

„In Bremen liegt die größte Wohnbaustelle Deutschlands“, in: Bauwelt 27/1957, S. 688-689.

Karl Otto (Hg.): Die Stadt von morgen, Berlin 1957, S. 171-176.  
 Joseph Goepfert: „Fernheizung für Bremen-Vahr“, in: Neue Heimat Monatshefte 03/1958, S. 24-35.  
 Heinrich Plett: Das Eigentum an der Wohnung, in: Neue Heimat Monatshefte 6/1958, S. 34-37.  
 „Alvar Aalto baut Hochhaus in der Bremer Vahr, in: Neue Heimat Monatshefte 7/1958, S. 48.  
 Max Säume: „Der Wohnungsbau in Bremen“, in: Bauwelt 38/1958, S. 927-932.  
 Alvar Aalto: „Hochhaus in Fächerform“, in: Neue Heimat Monatshefte 12/1958, S. 1-10.  
 „Hochhaus in Fächerform (II)“, in: Neue Heimat Monatshefte 1/1959, S. 42-45.  
 „Hochhaus in Bremen“, in: Bauwelt 02/1959, S. 42-43.  
 „Neuer Stadtteil für Bremen“, in: Neue Heimat Monatshefte 10/1959, S. 1-16.  
 Hans-Albrecht Schilling: „Farbiger Städtebau“, in: Neue Heimat Monatshefte 10/1959, S. 20-22.  
 „Bundespräsident besucht die Bremer Vahr“, in: Neue Heimat Monatshefte 3/1960, S. 16-17.  
 Wilhelm Berger: Schulbau von heute für morgen. Göttingen, Berlin, Frankfurt, 1960, S. 23.  
 „40.000 Bremer Bürger“, in: Bauwelt 34/1961, S. 950.  
 „Willy Brandt in der Neuen Vahr“, in: Neue Heimat Monatshefte 08/1961, S. 57.  
 „Neues aus der Neuen Vahr“, in: Neue Heimat Monatshefte 12/1961, S. 44-47.  
 „Bremens jüngster Stadtteil ist jetzt fertig“, in: Neue Heimat Monatshefte 03/1963, S. 43.  
 Justus Buekschmitt: Ernst May. Bauten und Planungen. Band 1. Stuttgart 1963, S. 137-141.  
 Franz Rosenberg: „Möglichkeiten und Grenzen der Verflechtung“, in: Neue Heimat Monatshefte 08/1965, S. 1-12.  
 Monika Zimmermann: „Alte Stadt der Zukunft“, in: Mathias Schreiber: Deutsche Architektur nach 1945, Stuttgart 1986, S. 43-46.  
 Hans-Joachim Wallenhorst: Die Chronik der Gewoba 1924 bis 1992, Bremen 1993.  
 Lange, Ralf: Hamburg – Wiederaufbau und Neuplanung 1943-1963, Königstein im Taunus 1994, S. 89-91.  
 Dietmar Reinborn: Städtebau im 19. und 20. Jahrhundert, Stuttgart, Berlin, Köln 1996, S. 244-246.  
 Gewoba: 50 Jahre Vahr 1957-2007. Eine Ausstellung. Ausstellungskatalog. Bremen 2007.  
 Gewoba (Hg.): Modell Neue Vahr. Katalog zur Ausstellung. Bremen o.J.

*Bemerkungen:* Der Auftrag zur Planung der Neuen Vahr fällt zeitlich mit dem Ausscheiden Mays aus der Planungsabteilung der Neuen Heimat zusammen. Am 22.02.1956 beschloss die Bremer Bürgerschaft ihr „Gesetz zur Behebung der Wohnungsnot im Lande Bremen“, in dem sich das Land Bremen verpflichtete, den „Wohnungsbau durch staatliche Maßnahmen so zu fördern, dass innerhalb von vier Jahren jährlich 10.000 Wohnungen ...errichtet werden.“

Da eine derart große Anzahl Wohnungen, von denen die Gewoba ungefähr 15.000 zu erbauen hoffte, nicht auf Trümmergrundstücken mit ihren zeitraubenden Grundstücksverhandlungen und Enteignungsverfahren zu realisieren war, blieb nur die Stadterweiterung auf bisher unbebautem Gelände. Die Gewoba fand die notwendigen Grundstücke in unmittelbarer Nähe der Gartenstadt Vahr, beiderseits der Franz-Schütte-Allee. Um nicht ein einziges Architektenbüro mit dieser riesigen Aufgabe zu betrauen, wurde eine Architektengruppe gebildet, der neben May und Hans Bernhard Reichow auch die Bremer Architekten Max Säume und Günther Hafemann angehörten. Der Bremer Oberbaudirektor Rosenberg und sein Mitarbeiter, Baurat Eilers, spielten ebenfalls eine wichtige Rolle bei der städtebaulichen Vorarbeit. Nachdem die beteiligten Architekten zunächst unabhängig voneinander verschiedene Planungen erstellt hatten, wurde schließlich der Entwurf von Säume und Hafemann zur Grundlage der weiteren –gemeinsamen– Bearbeitung gemacht. Die Planung war in fünf Nachbarschaften mit jeweils einer Schule aufgeteilt, lediglich drei Brücken überspannten die Franz-Schütte-Allee, an der mittleren Brücke sollte sich das Zentrum der Siedlung mit einem Einkaufszentrum und einem Hochhaus auf sternförmigem Grundriss befinden, östlich davon die zentrale Wasserfläche. Die Nachbarschaften bildeten jeweils Felder mit sich wiederholenden Gebäudeanordnungen, beinahe die gesamte Siedlung war von

einem Ring reihenartig angeordneter Einfamilienhäuser umgeben. Das Gros der Bebauung war drei- und viergeschossig geplant, zur Strukturierung der Nachbarschaften waren aber auch fünf- und achtgeschossige Scheiben geplant. An besonders herausgehobenen Stellen waren 14-geschossige Hochhäuser vorgesehen, die Mitte der Stadterweiterung sollte ein Hochhaus mit 22 Geschossen bilden. May und Reichow erhielten in jeweils einer Nachbarschaft die Federführung der weiteren Planung, Säume und Hafemann in den drei übrigen Nachbarschaften. Alle Architekten waren jedoch in jeder Nachbarschaft mit Gebäudeentwürfen beteiligt, da die Neue Vahr in Abschnitten gebaut werden sollte. Die den Siedlungsrand formenden Einfamilienhäuser wurden von dem Architekten Wolfgang Bilau entworfen, der an der städtebaulichen Planung nicht beteiligt war. Auch bei der Ausarbeitung des Zentrums, wo Dienstleistungen und Handel vorgesehen waren, wurden May, Reichow und Säume und Hafemann beteiligt. Als man sich jedoch nicht einigen konnte, wer das zentrale Hochhaus entwerfen sollte, wurde der finnische Architekt Alvar Aalto hinzugezogen.

Die wichtigste technische Innovation der Neuen Vahr bestand in der Beheizung der gesamten Siedlung mit Fernwärme, was bis dahin im Sozialwohnungsbau in diesem Maßstab noch nicht verwirklicht worden war. Das Heizkraftwerk wurde westlich der Neuen Vahr bei den Vahrer Kasernen errichtet.

Um der Siedlung ein möglichst einheitliches Erscheinungsbild zu geben, wurden die Baupläne und Details der Wohnbauten miteinander abgestimmt. Der Bremer Farbgestalter Hans Albrecht Schilling, der bereits in der Gartenstadt Vahr mit May und Säume und Hafemann zusammengearbeitet hatte, wurde beauftragt, ein Farbkonzept zu entwickeln, das die Gesamtanlage unterstützen und lesbar machen sollte.

Die Neue Vahr wurde im August 1961 offiziell fertig gestellt. Einige Bauten wurden erst später errichtet.

*Zustand:* Die Siedlung ist nach zahlreichen Sanierungen und Veränderungen noch stets in einem Zustand, der die ursprünglichen Ideen erkennbar werden lässt.

## 23 Siedlung Bramfeld-Kirche

*Zeitraum:* 1956

*Weitere Namen:* WB 120

*Objekt:* Neubau einer Wohnsiedlung

*Ort:* Hamburg-Bramfeld, WB 120a: östl. Bramfelder Chaussee Höhe Kirche bis Herthastraße, WB 120 b1: zw. Scheidingweg westl. Hälfte und Steilshooper Allee, WB 120 b2: zw. Steilshooper Allee, Maimoorweg, Brachetweg, östl. Hälfte Scheidingweg. Auf einigen Lageplänen überschneidet sich das Gebiet mit den Wohnhäusern „Heuertweg“. Südlich schließt das Gebiet an die Siedlung Hegholt an.  
*Bauherr:* Neues Heim

*Planung:* Ernst May, Planungsabteilung Neue Heimat. Knerlich, Plenz, Gartenarchitekt: Wilhelm Schlatermund

*Datierung:* Planung 1956, Baubeginn Dezember 1956

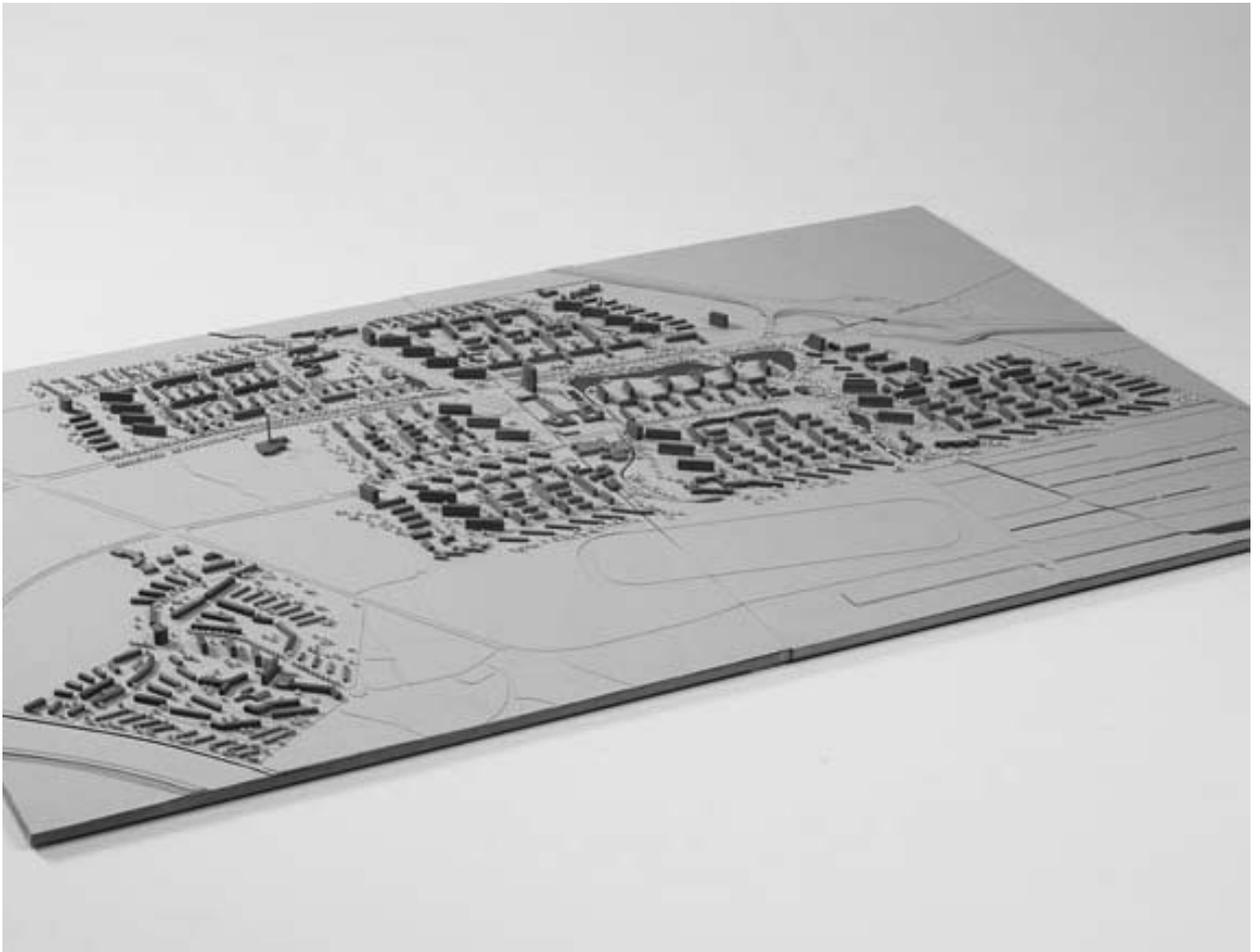
*Archivalien:* HAA, Bestand Neue Heimat, FA 162, NX 107, NX 113, FWB 120, NX 181.

*Literatur:* „Andere Aufgaben für Dr. May“, in: Neue Heimat Monatshefte 6/1956, S. 58.

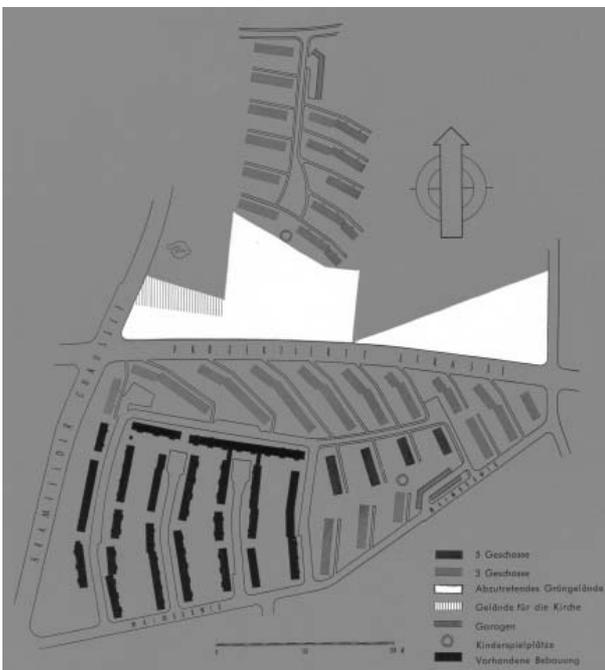
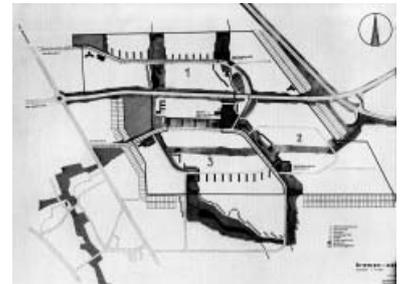
„Wohnungen statt Baracken“, in: Neue Heimat Monatshefte 4/1957, S. 31-35.

*Bemerkungen:* Die Siedlung Bramfeld-Kirche besteht aus zwei Teilen. Nördlich der neugeplanten Steilshooper Allee und von dieser durch einen breiten Grünstreifen getrennt, befindet sich eine Zeilenbau-Siedlung mit elf kurzen, leicht gegeneinander verdrehten Wohnzeilen ungefähr in Ost-West-Richtung, die mittig von Norden her über eine Stichstraße und von dieser abzweigende Wohnwege im Norden der Zeilen erschlossen sind. Die durchweg dreigeschossigen Wohnzeilen sind von einer größeren Länge an leicht gegeneinander versetzt und zusätzlich verdreht, wodurch eine große räumliche Lebendigkeit erzeugt wird. Die verwendeten Wohntypen sind mefano 13b, mefa 25b, mefa 25k, und mefa 61b.

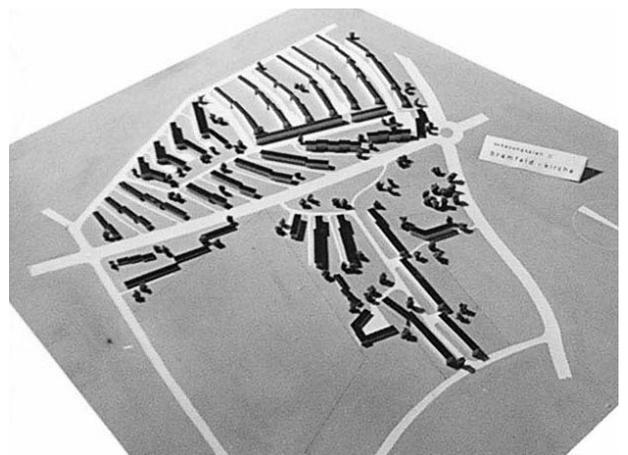
Südlich der Steilshooper Straße befinden sich 18 weitere, ebenfalls durchweg dreigeschossige Wohnzeilen, die überwiegend in Nordwest / Südostrichtung orientiert sind. Die Zeilen sind wiederum zueinander verdreht, einerseits, um eine abschirmende Wirkung gegenüber der Steilshooper Straße zu erzielen, andererseits, um die Siedlung stärker zu fokussieren. Die Erschließung erfolgt über eine Straßenschleife

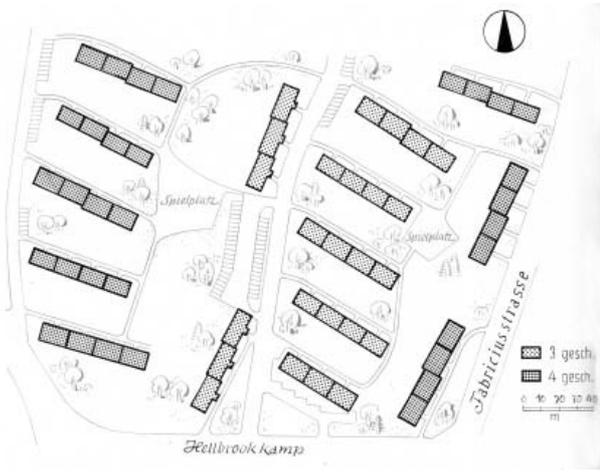


104. 22 Neue Vahr, Städtebauliches Modell.  
 105. 22 Neue Vahr, ursprünglicher Entwurf von Ernst May, Lageplan.

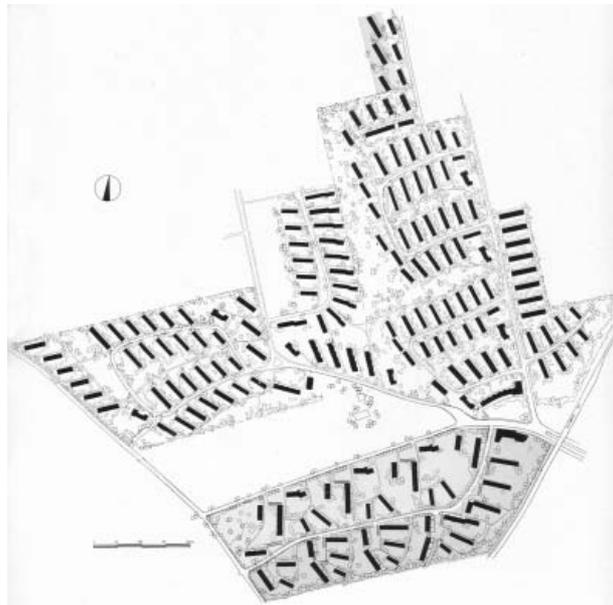


106. 23 Siedlung Bramfeld-Kirche, Lageplan.  
 107. 23 Siedlung Bramfeld-Kirche, Modellaufnahme.





108. 24 Siedlung Bramfeld-Fabricsstraße, Lageplan.  
 109. 25 Siedlung Farmsen-Süd, Lageplan (grau angelegter Bereich).  
 110. 26 Wettbewerb Essen-Margarethenhöhe, Lageplan.



und wiederum über Wohnwege, diesmal im Osten oder Norden der Zeilen. Die verwendeten Wohnungstypen sind mefano 13b, mefa 25b, mefa 25c, mefa 25k, und mefa 61b. Diese Bebauung schließt an einen in den Jahren 1942/43 von der Neuen Heimat erbauten Wohnblock (WB 23) mit 442 Wohnungen und 8 Läden an. Die Siedlung Bramfeld-Kirche umfasst insgesamt 646 Wohneinheiten, mit 130 Gärten und Abstellplätzen. Die Gebäude verfügten über sehr flach geneigte Satteldächer, das Fassadenmaterial waren rote Vormauerziegel.

*Zustand:* Der nördliche Teil der Siedlung ist unter Beibehaltung der Ziegelfassade saniert worden. Im südlichen Teil der Siedlung sind die Fassaden durch Dämmputz äußerlich stark verändert worden.

## 24 Siedlung Bramfeld-Fabricsiusstraße

*Zeitraum:* 1956

*Weitere Namen:* WB 149

*Objekt:* Neubau einer Wohnsiedlung

*Ort:* Hamburg-Bramfeld, Westlich Fabricsiusstraße, von Höhe Hellbrookkamp bis unterhalb Richeystraße, östlich Maybachstraße, beiderseits Benzstraße.

*Bauherr:* Neues Heim

*Planung:* Ernst May, Planungsabteilung Neue Heimat, Hamburg.

*Knerlich, Haase*

*Mitarbeiter:* Günther

*Datierung:* Lageplan 11.05.1956

*Archivalien:* HAA, Bestand Neue Heimat, NX 107.

*Literatur:* „Andere Aufgaben für Dr. May“, in: Neue Heimat Monatshefte 06/1956, S. 58.

*Bemerkungen:* Bei der Siedlung Fabricsiusstraße handelt es sich um eine Siedlung in durchgängiger Zeilenbauweise. Die überwiegende Zahl der Wohngebäude ist mit der Wohnseite nach Südsüdwest ausgerichtet, vier Zeilen nach Westnordwest. Im ersten Bauabschnitt, dem südlichen Bereich der Siedlung, waren 400 Wohnungen geplant, in den drei Typen mefano 13, mefa 25 und mefa 61c. Entlang des östlichen und des westlichen Siedlungsrandes ist die Bebauung viergeschossig, in der Mitte ist sie dreigeschossig. Am Hellbrookkamp am südlichen Rand ist einer dreigeschossigen Zeile ein eingeschossiges Ladengeschoss mit sägezahnartiger Grundfläche untergeschoben. Das Fassadenmaterial ist roter Vormauerziegel, die Dächer der Wohnblöcke sind flach geneigte Satteldächer. Die Erschließung erfolgt über Wohnwege und direkt von den umgebenden Straßen und der die Siedlung durchquerenden Benzstraße her. Ein breiter Grünzug mit Kinderspielflächen führt in Nord-Südrichtung durch die Siedlung. Die Autorenschaft Mays ist nicht durch Pläne, sondern lediglich durch die Erwähnung in einem Artikel der Neue Heimat Monatshefte belegt.

*Zustand:* Die Siedlung ist verändert erhalten. Der Grünzug ist durch Nachverdichtung überbaut.

## 25 Siedlung Farmsen-Süd

*Zeitraum:* 1956

*Weitere Namen:* WB 1016, WB 1021, WB 1023

*Objekt:* Neubau einer Wohnsiedlung

*Ort:* Hamburg-Farmsen, beiderseits Vom-Berge-Weg, zwischen Am Luisenhof, Tegelweg, Hornissenweg und Walddörferbahn.

*Bauherr:* AGEKA, Aktiengesellschaft für gemeinnützigen Kleinwohnungsbau

*Planung:* Ernst May, Planungsabteilung Neue Heimat, Hamburg.

*Pönitz, Gartenplanung:* Wilhelm Schlatermund

*Datierung:* Lageplan 1. BA (WB 1016) 21.08.1956, Gesamt-Bebauungsplan (Bebauungs- und Gartenplan) Hamburg-Farmsen 18.11.1958.

*Literatur:* „Andere Aufgaben für Dr. May“, in: Neue Heimat Monatshefte 06/1956, S. 58.

„Neue Wohnepoche“, in: Neue Heimat Monatshefte 07/1957, S. 12-13.

*Bemerkungen:* Die Siedlung schließt sich unmittelbar südlich an die von Hans Bernhard Reichow geplante Siedlung Farmsen an. Sie besteht überwiegend aus zweigeschossigen Reihenhäusern und

dreigeschossigen kurzen Zeilenbauten. An der stärker befahrenen Straße Am Luisenhof waren drei geknickte fünfgeschossige Bauten, direkt am S-Bahnhof Farmsen ein zunächst acht-, später ebenfalls fünfgeschossiges Hochhaus geplant. Die Raumbildung der Siedlung ist für May, aber auch für Reichow eher untypisch. Die Autorenschaft Mays für eine „Siedlung Farmsen-Süd mit 700 Wohnungen“ geht lediglich aus dem Artikel in den „Neue Heimat Monatsheften“ hervor und kann sonst nicht belegt werden. Die zur Ausführung gelangenden Bautypen waren mefa 3c, mefa 30, mefano 13, efa 8a, efa 54.

Teilweise wurden Reihenhaustypen von Reichow eingesetzt. Die heutige Farbgebung der Siedlung weist eine starke Übereinstimmung mit der Gartenstadt Farmsen (nördlicher Teil) auf.

*Zustand:* Die Siedlung ist überwiegend gut erhalten.

## 26 Wettbewerb Essen-Margarethenhöhe

*Zeitraum:* 1956-1957

*Objekt:* Entwurf einer Wohnsiedlung

*Ort:* Essen, Norbertstraße, Sommerburgstraße

*Auslober:* Margarethe-Krupp-Stiftung für Wohnungsfürsorge, Essen, und Kleinwohnungsbau Krupp GmbH

*Planung:* Ernst May

*Mitarbeiter:* Jürgen Baumbach, Heinz Grosse, Klaus May, Karl-Heinz Wongel

*Auszeichnung:* keine

*Datierung:* Aufforderung zur Teilnahme: 11.08.1956, Abgabe:

28.11.1956, Preisgericht: 25.01.1957

*Preisrichter:* Bartning (V), Hillebrecht, Hollatz, Schweizer, Steinbiß, Tamms, Hobrecker, Kuhn, Verdong.

*Einsendungen:* Dr. Seidensticker, Essen (1. Preis), Hans-Bernhard Reichow, Hamburg (ein 2. Preis), Dr. Selg (ein 2. Preis), Ernst May, Roland Rainer.

*Honorar:* DM 3.000,-

*Literatur:* Konrad Steiler: „Wettbewerb Essen-Margarethenhöhe II. Das Ergebnis“, in: Neue Heimat Monatshefte 1957/3, S. 28-36.

„Der Wettbewerb für die neue Margarethenhöhe in Essen“, in: Bauwelt 19/1957, S. 435-437.

Sonderdruck Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 28.01.1957

*Bemerkungen:* Die von Georg Metzendorf geplante Margarethenhöhe in Essen war eine der ersten Gartenvorstädte in Deutschland. Die Eigentümerin, die Margarethe-Krupp-Stiftung für Wohnungsvorsorge, plante in Gemeinschaft mit der Kleinwohnungsbau Krupp die Bebauung eines etwa 27 ha großen Geländes in unmittelbarer Nähe mit einer Wohnsiedlung von 1.200 – 15.000 Wohnungseinheiten, die ausdrücklich als ein neuzeitliches Pendant gelten sollte. May wurde, wie fünf andere Architekten, zur Teilnahme an dem Wettbewerb aufgefordert.

Erläuterungsbericht (Auszug): „Das Projekt ist auf der städtebaulichen Konzeption der aufgelockerten Stadtlandschaft aufgebaut. Ziel ist, jeder Wohnung günstigste wohnklimatische Bedingungen zu sichern. Als städtebauliche Zellen wurden Stichstraßen gewählt mit viergeschossiger Bebauung auf einer Seite und von dieser ausstrahlend zweigeschossige Einfamilien-Reihenhäuser. Die der Süd- bzw. Westsonne abgekehrte Straßenseite dient der Unterbringung von Garagen und Abstellplätzen. Sieben dieser Zellen sind so auf dem Gelände angeordnet, daß sie der Bewegung des Geländes folgend, entweder gestaffelt an diesem emporsteigen oder aber horizontal den Höhenkurven folgen. Ist, wie aus dem folgenden Nachweis ersichtlich, ein beträchtlicher Teil der Wohnungen in vier- bzw. zweigeschossiger Bauweise untergebracht, so weichen zwei Baugruppen von dieser Norm ab. Auf dem höchsten Teil des Geländes, den neuen Stadtteil beherrschend, wurden fünf achtstöckige Blocks geplant, die durchweg in günstigster Belichtungslage und mit dem Blick auf die umfassende zentrale Grünanlage ausgerichtet sind. Den südlichsten Block der Gruppe bildet ein Laubenganghaus mit kleinsten Wohnungen. Die in der Südostecke des Geländes errichtete Wohngruppe mit Freihoftypen sowie einem als Querriegel die Anlage abschließenden Wohnblock – an landschaftlich schönster Stelle gelegen – umfaßt größere, erdgeschossige Einfamilienhäuser. Der Verfasser legte besonderen Wert darauf, die neue Siedlung organisch der bestehenden Bebauung anzupassen. Dieses Ziel wurde erreicht, indem einmal längs der Sommerburgstraße vorwiegend zweigeschossige Einfamilienhäuser geplant wurden. Der Anschluß an die Lührmannwaldstraße

andererseits wird durch die in diesem Teile den Höhenkurven angepaßten zweistöckigen Einfamilienhausgruppen gelöst. Die Verkehrserschließung der Siedlung erfolgt durch einen Halbkreis von der Sommerburgstraße her. Von diesem strahlen fünf Stichstraßen aus, die grundsätzlich von Durchgangsverkehr freigehalten sind. Garagen, bzw. Abstellplätze sind in der vorgeschriebenen Zahl eingeplant, und zwar durchweg in kurzer Entfernung von den Wohnblocks, die sie bedienen. Die Einfamilien- Reihenhäuser sind mittels Wohnwegen, die senkrecht in die Wohnstraßen einmünden, erschlossen. Unabhängig von diesem Straßensystem ist jede städtebauliche Zelle an Wanderwege angeschlossen, die im Allgemeinen entlang der Grünzungen verlaufen, die die Gruppen voneinander trennen.“

Aus dem Preisgerichtsprotokoll: „Der Verfasser macht den Versuch, durch eine Gruppierung von fünf achtgeschossigen Häusern der Siedlung in der Landschaft auf weite Sicht Bedeutung zu geben. Zwar ist diesen Wohnungen nach Norden hin die wesentliche Sicht auf Landschaft und Stadt ermöglicht, jedoch ist diese schöne Aussicht für die Gesamtheit der Bewohner zum großen Teil durch die übrigen Bauten beeinträchtigt. Lediglich nach Osten zu öffnet sich die Bebauung zur Landschaft. So begrüßenswert dieser städtebauliche Vorschlag ist, so wenig befriedigend ist die Ausbildung und Bebauung dieses Raumes. Das Bemühen um eine „Stadtkrone“ hat dazu geführt, daß die Wohnsiedlung in zwei Teile zerfällt, deren Verbindung durch das gemeinsame Zentrum zwischen Kirche und Kino nicht geglückt ist; es besteht vielmehr die Gefahr, dass durch diese Gegensätze in der Bebauung die Einheitlichkeit des Siedlungskörpers gesprengt wird. Im einzelnen sind namentlich die Stellung von Kirche und Kino und das rechtwinklige Zusammenstoßen der beiden Hochbaukörper auf der Süd-Ost-Seite der Kuppe zu beanstanden. Die Erschließung ist durch eine Wohnsammelstraße bewirkt, die sich ringförmig an die Sommerburgstraße anschließt. Hieran hängen sich sechs Stichstraßen an, die überwiegend senkrecht zu den Höhenlinien verlaufen und zum Teil weitaus zu lang sind. Die Garagen und Einstellplätze liegen gut zur Bebauung, jedoch ist die Erschließung der zweigeschossigen Zeilen hinter den viergeschossigen Wohnbauten, die teilweise durch diese viergeschossigen Häuser geführt wird, nicht annehmbar. Auch die große Zahl der senkrecht zu den Höhenlinien verlaufenden viergeschossigen Wohnhäuser ist bedenklich; die Bauten nehmen auf die Hanglage zu wenig Rücksicht. Im einzelnen ist die Lage der Schule richtig, während das viergeschossige Wohnhaus in der Südostecke des Geländes die vorgelagerte eingeschossige Wohnhausbebauung beeinträchtigen dürfte. Es fällt auf, dass die großen Wohnungen in den höchsten Wohnhäusern untergebracht sind; dies widerspricht dem familiengerechten Wohnen. Die wenigen vorgelegten Grundrisskizzen halten sich im Rahmen des Üblichen. Über die architektonische Gestaltung ist nichts ausgesagt. Anzahl der Wohnungen und Ausnutzung des Geländes sind befriedigend.“

## 27 Wettbewerb Berlin-Fennpfuhl

*Zeitraum:* 1956-1957

*Weitere Namen:* Berlin-Lichtenberg, Umgebung Fennpfuhl

*Objekt:* Städtebaulicher Ideenwettbewerb

*Ort:* Berlin-Lichtenberg, zwischen Leninallee (heute Landsberger Allee), Weissenseer Weg, Möllendorffstraße, Scheffelstraße, der Ringbahn und der Storkower Straße.

*Auslober:* Rat des Stadtbezirks Lichtenberg, Groß-Berlin

*Planung:* Ernst May

*Mitarbeiter:* Jürgen Baumbach, Karl August Orf

*Auszeichnung:* 1. Preis

*Datierung:* Zusendung Unterlagen: Anfang Oktober 1956, Gemeinsame Besichtigung: 27.10.1956, Abgabe: 28.02.1957, Preisgericht: 16.03.1957

*Preisrichter:* Hermann Henselmann (V), Edmund Collein, Rudolf Hillebrecht, Werner Hebebrand, Helmut Henning

*Einsendungen:* Hopp, Leucht (Ankauf), Selmanagic, Bräuer (Ankauf), Englberger (2. Preis), Funk (3. Preis), Öhme, Reuter, Ebert, v. Möllendorf und Huneke, Gühlk, May (1. Preis), Reichow, Sprotte und Neve (Ankauf), Ludwig Lemmer.

*Honorar:* 5.000,- DM-Ost Bearbeitungsgebühr, insgesamt 36.000,-

DM-Ost Preisgeld

1. Preis: DM 15.000,-

*Archivalien:* AM, 48.02.

ABK, NLEM, 1B FT 25.

Berlinische Galerie, Landesmuseum für moderne Kunst, Fotografie und Architektur, Architektursammlung.

IRS Erkner: Fotos vom Entwurf Ernst May und zum Vergleich von Magnitogorsk, weitere Bilddokumente im Bestand „BdA“ des IRS  
*Literatur:* „Wettbewerb ohne Zonengrenze“, in: Neue Heimat Monatshefte 1956/11, S. 10-20.

Günther Baumann: „Wettbewerb ohne Zonengrenze. Umgebung Fennpfuhl in Berlin-Lichtenberg“, in: Neue Heimat Monatshefte 4/1957, S. 24-30.

„In Ost-Berlin sieht es anders aus“, in: Bauwelt 24/1957, S. 580-581.

Heinrich Plett: „Städtebau mit und ohne Zonengrenze“, in: Neue Heimat Monatshefte 01/1958, S. 54.

Architekten BDA Sprotte und Neve: „Noch einmal Städtebau mit und ohne Zonengrenze“, Leserbrief in: Neue Heimat Monatshefte 02/1958, S. 52.

Deutsche Architektur 1/1957, S. 49, 7/1957, 11/1957,

Städtehygiene 12/1957, S. 249-251.

Justus Bueckschmitt: Ernst May. Bauten und Planungen. Band 1. Stuttgart 1963, S. 131-135.

IRS Institut für Regionalentwicklung und Strukturplanung (Hg.): Prämiert und ausgeschieden. Erkner 1998, S. 62.

*Bemerkungen:* Die Initiative zu einem gesamtdeutschen Wettbewerb ging von Ost-Berliner Architekten, namentlich Hermann Henselmann, Kurt Liebknecht und Richard Paulick, aus. Der Wettbewerb wurde seit Juli 1956 vorbereitet.

Das 73,5 ha große Gelände im Bezirk Lichtenberg um den Fennpfuhl sollte in 4 Wohnkomplexe, die je 600 bis 1.450 Wohnungen enthalten, gegliedert werden. Zum Bauprogramm gehörten neben den Wohnungen die notwendigen öffentlichen Einrichtungen wie Kindergärten, Kinderkrippen, Schulen, Läden, Gaststätten, Feierabendheim, Bücherei, Apotheke, Ambulatorium und Poliklinik. Im Jahr 1959 sollte mit dem Bau begonnen werden.

Das Preisgericht und die Teilnehmer wurden streng paritätisch ausgesucht. Hermann Henselmann führte den Vorsitz des Verfahrens.

Mays Entwurf teilte sich in drei Nachbarschaften, die sich um ein gemeinsames „Wohnbezirkszentrum“ gruppierten.

Dieses sollte den Schwerpunkt des Planungsgebietes in unmittelbarer Anlehnung an die Zentralgrünfläche bilden. Ein zehnstöckiges Hochhaus, mit Verwaltungsfunktionen im Erdgeschoss und Kleinwohnungen in den oberen Geschossen sollte den optischen Mittelpunkt dieses Zentrums bilden. Um einen zentralen Parkplatz waren weiterhin Kino, Klubhaus mit Sondersitzungszimmern und Büfett, Bibliotheksbau mit Ausstellungsraum sowie Einzelläden und ein Kaufhaus und ein Jugendheim gruppiert.

Das gesamte Wohngebiet wurde für den Durchgangsverkehr gesperrt. Die das Gebiet teilende Röderstraße sollte mit einer Fußgängerbrücke überbrückt werden.

Die Verkehrserschließung der in Gruppen zusammengefaßten Wohnblocks war mittels Stichstraßen geplant.

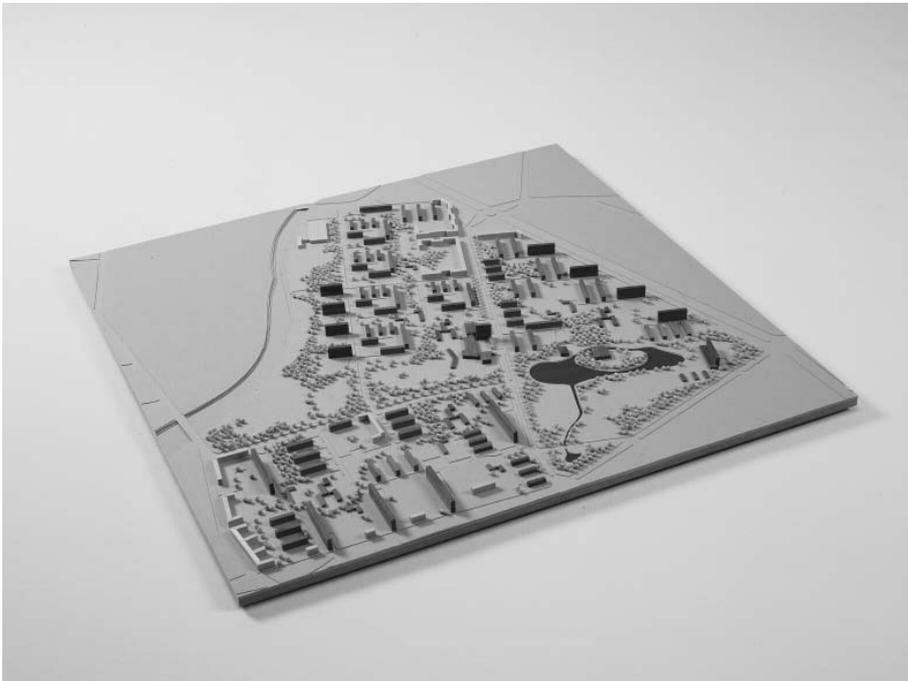
Unabhängig vom Fahrverkehr war im Wohngebiet ein Fußwegenetz geplant.

Beim Wohnungsbau legte May besonderen Wert auf den Bau mit vorgefertigten Bauelementen. So waren die Baukörper so angeordnet, dass sie möglichst rationell mit Kranbahnen gebaut werden konnten. May schlug vor, Gasbetonplatten mit wasserdichter Außenseite zu verwenden und auf Außenputz zu verzichten. Die Teilung der vorgefertigten Betonplatten sollte die Struktur der Fassaden vorgeben. Alle Wohnbauten sollten mit Müllschluckern und Einbauküchen ausgestattet werden. Die Bauten waren vorwiegend drei- und fünfgeschossig. An den begrenzenden Randstraßen wurde eine Anzahl von acht- bis zehngeschossigen Wohnblocks vorgesehen.

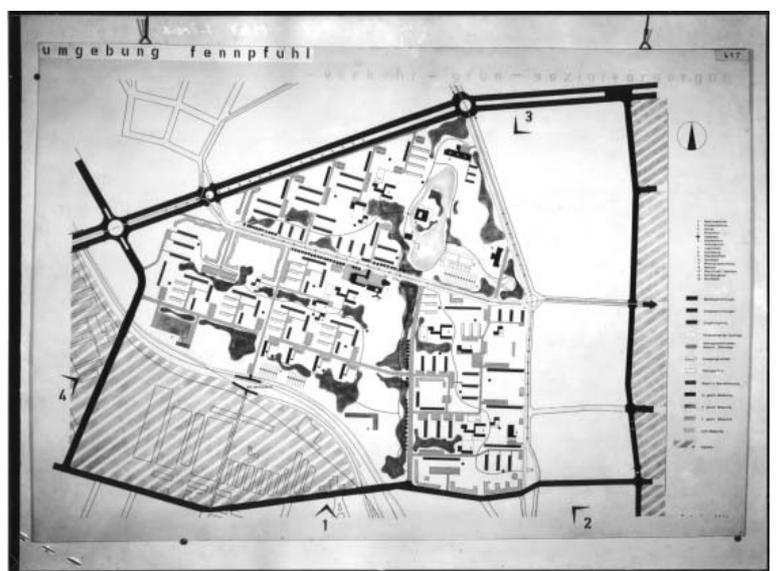
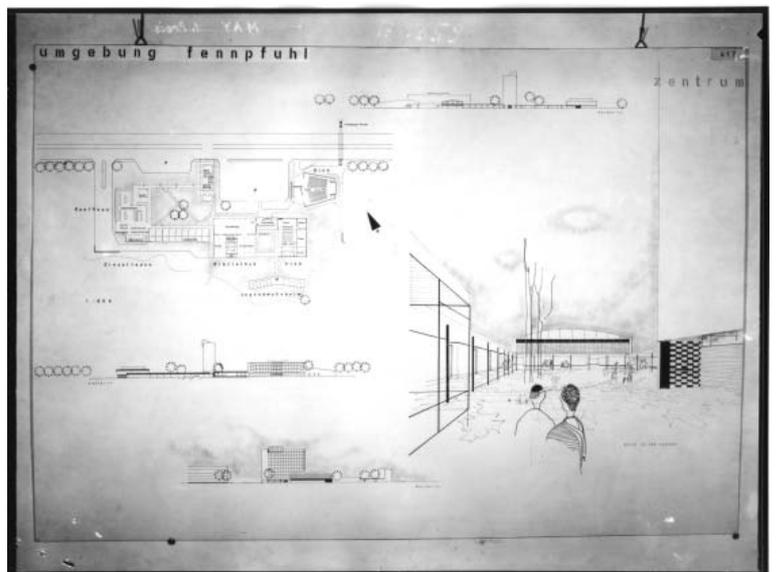
Eine wesentliche Rolle maß May den großzügigen Grünflächen bei, den Gelände eine parkartige Atmosphäre verleihen sollten.

Ernst May erhielt den ersten Preis, das Preisgericht attestierte May eine „überlegene Lösung“. Vor allem die durchdachte Anordnung der Funktionen und die abwechslungsreiche Gliederung mit wenigen Elementen, die zudem durch Vorfertigung erstellt werden konnten, wurden gelobt.

Mays Entwurf wurde jedoch nicht realisiert. Hierfür dürften politische Gründe ausschlaggebend gewesen sein.



- 111. 27 Wettbewerb Umgebung Fennpfuhl, Städtebauliches Modell.
- 112. 27 Wettbewerb Umgebung Fennpfuhl, Plan des zentralen Bereichs.
- 113. 27 Wettbewerb Umgebung Fennpfuhl, Plan Verkehr, Grün und Sozialversorgung.





114. 28 Wohnhaus Ernst May,  
Innenaufnahme des EBbereichs.  
115. 28 Wohnhaus Ernst May,  
Innenaufnahme von Mays Arbeitszimmer.  
116. 28 Wohnhaus Ernst May,  
Innenaufnahme des Wohnraums.  
117. 28 Wohnhaus Ernst May,  
Innenaufnahme des Wohnraums nach Einbau der Galerie.  
118. 28 Wohnhaus Ernst May,  
Gartenansicht mit später angefügtem Anbau.



119. 29 Kiel-Pries, Lageplan.

120. 30 Ochsenzoll I, II und III,  
Übersichtsplan  
121. 30 Ochsenzoll II, frühere Fassung,  
Lageplan  
122. 30 Ochsenzoll II, spätere Fassung,  
Lageplan



## 28 Wohnhaus Ernst May in Groß Flottbek

*Zeitraum:* 1956-1957

*Objekt:* Neubau eines Wohnhauses

*Ort:* Hamburg Groß-Flottbek, An der Flottbeck 15

*Bauherr:* Ernst und Ilse May

*Planung:* Ernst May

*Mitarbeiter:* Klaus May, Karl-Heinz Wongel (Ausführungsplanung und Bauleitung), Karl August Orf (Gartenplanung)

*Datierung:* Bezug März 1957

*Archivalien:* Nachlass May im DAM, Inv. Nr.160-024-001 - 028

ABK, NLEM, 1B FT 19

*Literatur:* R. Winkler: Das Haus des Architekten, Zürich 1959, S. 110-113.

Dr. Ramseger: Wohnhaus eines Architekten in Hamburg-Gr. Flottbek,

in: Architektur und Wohnform 3, 66. Jg., März 1958, S. 91-96.

Justus Buekschmitt: Ernst May. Bauten und Planungen. Band 1.

Stuttgart 1963, S. 127-129.

Lange, Ralf: Hamburg – Wiederaufbau und Neuplanung 1943-1963, Königstein im Taunus 1994, S. 179.

*Bemerkungen:* 1956 errichtete Ernst May für sich und seine Frau Ilse ein Wohnhaus auf einer Parzelle von 1.200 m<sup>2</sup> im vornehmen Hamburger Wohnvorort Groß-Flottbek. Das Haus steht nahe der Straße, um einen großen Teil des Grundstücks als Garten nutzen zu können. Die Garage ist halb in das Wohnhaus integriert. Im Erdgeschoss befinden sich Eingangshalle, Küche mit einer Schrankwand zum Essplatz, das davon durch eine breite Schiebetür abtrennbare Wohnzimmer, ein etwas erhöht liegendes Arbeitszimmer, ein Schlafzimmer mit Bad und die Garage. Im Obergeschoss befinden sich ein Gästezimmer, ein Mädchenzimmer und Abstellräume. Während der Eingangsflur, die Küche und der Essplatz nur eine Raumhöhe von 2,20 m aufweisen, ist der Wohnraum bis unter die Dachschräge hoch geführt und verfügt durch eine große Glaswand mit einer Schiebetür zur überdeckten Terrasse hin und ein großes Blumenfenster in der Seitenwand einen intensiven Außenbezug. Auf der anderen Hausseite befindet sich vor dem Arbeits- und dem Schlafzimmer eine halbrunde, rosenbewachsene Pergola, die eine Abschirmung zur Nachbarbebauung bewirken soll. Im Haus kommen an verschiedenen Stellen Einbaumöbel zum Einsatz. Auch die Materialwahl soll der Naturverbundenheit Mays Ausdruck verleihen: Für Fußboden, Decken und Möbel kommen naturfarbene Hölzer zur Verwendung, nämlich Teakholz, kanadische Kiefer, Limba und Kirschbaum. Behänge und Beläge sind aus naturfarbener Wolle, Lammfell und Leder. Die Türen erhielten einen matten Ölfarbanstrich. Decken und Wände waren teilweise in nil- oder resedagrünen Tönen gestrichen, weitere Farben, die verwendet wurden, waren Bayrischblau und ein kaltes Gelb oder Korallenrot für die Eingangstür. Die Konstruktion des Hauses besteht aus wärmeisolierenden Blähbetonblocks, die mit dänischen Vormauerziegeln verkleidet sind. Die Tönung dieser Verblendsteine schwankt zwischen Neapelgelb und hellen Terrakottatönen mit einzelnen dunkelgebrannten violettroten Tönen. Das Dach war mit dunkelbraunen Pfannen gedeckt. *Zustand:* Nach einem Umbau und einer Aufstockung im Jahr 2003 (?) äußerlich stark verändert erhalten.

## 29 Kiel-Pries

*Zeitraum:* 1957-1961

*Weitere Namen:* Siedlung Buschblick, WB 187

*Objekt:* Neubau einer Wohnsiedlung

*Ort:* Kiel-Pries

*Bauherr:* Neues Heim

*Planung:* Ernst May, Planungsabteilung Neue Heimat Hamburg, Hans Konwiarz. Tiefbautechnische Beratung: Ing. Petersen, Kiel, Bauleitung: Neue Heimat Kiel

*Mitarbeiter:* Böhme

*Datierung:* Lageplan / Gartenplan 13.03.1957, im Herbst 1958 im Bau, im Herbst 1960 Mietwohnungen im Bau,

*Archivalien:* HAA, Bestand Neue Heimat, NX 110, FBA 308.

*Literatur:* Hans Konwiarz: Wohnanlage Kiel-Buschblick, in: Neue Heimat Monatshefte 11/1958, S. 1-10. Justus Buekschmitt: Kiel – Wandlung einer Stadt, in: Neue Heimat Monatshefte 9/1960, S. 10-11. Wohnungsbau als Städtebau, in: Neue Heimat Monatshefte 9/1961, S. 8-10.

Karl-Heinz Ricke: Grün ist mehr als eine Farbe, in: Neue Heimat Monatshefte 07/1963, S. 22-23.

*Bemerkungen:* Die Siedlung umfasst insgesamt 596 Wohneinheiten, davon 418 Eigenheime und 178 Mietwohnungen auf ca. 16 ha. Das Baugelände im Nordwesten von Pries-Friedrichsort ist im westlichen Teil gewellt, im Osten und Norden hat es Plateauform. Um einen kreisförmigen Hang ist eine Ringerschließung gelegt, der über ein Zufahrtsstraße an den Rest der Siedlung mit geraden und geschwungenen Straßen angebunden ist. Die Erschließung der Wohneinheiten erfolgt über Stichstraßen und Wohnwege. Die Bebauung im Zentrum der Siedlung, also innerhalb des Erschließungsringes und an seiner Zufahrtsstraße, ist drei- bis viergeschossig, hier kommen die Neue Heimat-Typen mefa 25 und mefa 100 zur Anwendung, die übrige Bebauung zu den Rändern der Siedlung hin besteht aus zweigeschossigen Reihenhäusern, die überwiegend gestaffelt angeordnet sind (Typen efa 70, NH 1 und NH 2), sowie im Westen eingeschossige Bungalows des Typs „Britta“. Alle Wohnungen sollten nach Südosten bis Südwesten orientiert sein, um eine günstige Orientierung zur Sonne und zur Kieler Förde zu ermöglichen. Im Zentrum der Siedlung befindet sich eine größere Grünfläche mit Spielplatz, ebenfalls zentral ist ein Kindergarten mit Jugendheim und einer öffentlichen Bücherei gelegen. Die städtebauliche Gestaltung der Siedlung sollte durch farbige Fassaden in Gelb-, Rot- Braun- und Blautönen im Kontrast mit weiß unterstrichen werden. Bis auf den Dreispännertypen mefa 100, der eine sägezahnartig gestaffelte Südostfassade besitzt, sind sämtliche Wohnbauten mit Satteldächern versehen. Im Westen der Siedlung, zur Ottomar-Enking-Straße hin befand sich ein Erweiterungsgebiet der Siedlung mit weiteren 62 Eigenheimen, die im Jahr 1959 errichtet werden sollten. Insgesamt 265 Garagen und Autoabstellplätze sind überwiegend zu Gruppen zusammengefasst. Mays Anteil an der Planung ist nicht gesichert. Konwiarz erwähnt in seiner Erläuterung im Jahr 1958, dass die Siedlung „schon vor Jahren lose konzipiert“ worden sei. Möglicherweise stammt also der Vorentwurf aus der Zeit, als May Leiter der Planungsabteilung war. *Zustand:* Nicht bekannt

## 30 Ochsenzoll I, II und III

*Zeitraum:* 1957

*Weitere Namen:* WB 51, WB 651, WB 2051, WB 2061, WB 2608, WB 2650, WB 2651

*Objekt:* Neubau dreier zusammenhängender Wohnsiedlungen

*Ort:* Hamburg-Langenhorn, östlich der U-Bahn, westlich Kiewittsmoor, südlich Tweeltenbek, beiderseits der Solferinostraße (Ochsenzoll I), westlich der U-Bahn beiderseitig der Weygandstraße und Neubergerweg (Ochsenzoll II), südlich des Neubergerwegs, beiderseits des Max-Nonne-Wegs (Ochsenzoll III)

*Bauherr:* Neues Heim

*Planung:* Ernst May, Planungsabteilung Neue Heimat, Haase, Knerlich (Ochsenzoll III)

*Datierung:* Bebauungsplan Ochsenzoll Fläche I 27.12.1957, Bebauungsplan Ochsenzoll Fläche II 18.12.1957, Bebauungsplan Ochsenzoll Fläche III 15.08.1958.

*Archivalien:* HAA, Bestand Neue Heimat, NX 119, FBA 047, NX 107, DJ 21.02.6.

*Literatur:* „Wohnanlage Hamburg-Ochsenzoll“, in: Neue Heimat Monatshefte 08/1959, S. 22-31.

*Bemerkungen:* Ochsenzoll I ist die Bebauung eines zuvor wohl landwirtschaftlich genutzten Geländes mit insgesamt 138 zweigeschossigen Reihenhäusern. Das Bruttobauland betrug ca. 5,25 ha. Die Reihenhäuser wurden über eine sich verzweigende Stichstraße von der Straße Tweeltenbek her und über Wohnwege erschlossen. Die Wohndichte betrug 120 E/ha. Es kamen die Typen EFA 86, EFA 73 und EFA 60 zur Anwendung. Die Zahl der Stellplätze auf Privatgelände betrug 69. Ochsenzoll II weist eine differenziertere Bebauung auf. Insgesamt 785 Wohneinheiten wurden in zweigeschossigen Reihenhäusern, viergeschossigen Zeilen und drei zehngeschossigen Hochhäusern geplant. Die Bebauung war überwiegend streng nordsüdlich oder ostwestlich ausgerichtet, die Erschließung erfolgte überwiegend über Wohnwege. Drei zehngeschossige Hochhäuser, deren Grundfläche

dem Hochhaus in Lokstedt Emil-Andresen-Straße gleicht, dominierten die ansonsten niedrige Bebauung. Das Bruttobauland betrug ca. 13 ha, es kamen die Typen mefa 51, mefa 61, mefa 65, mefa 66, mefa 77, mefa 78 (Endtyp) und die Reihentypen efa 73 und efa 86 zur Anwendung, die Bewohnerdichte betrug 250 E/ha. Die Zahl der Stellplätze betrug 12 öffentliche und 172 private Stellplätze. Ein Laden- und Gewerbezentrum war im südöstlichen Bereich am Neubergerweg geplant.

Ochsenzoll III ist eine Erweiterungsfläche westlich von Ochsenzoll II. An der Einmündung des Max-Nonne-Wegs in den Neubergerweg waren zwei viergeschossige Zeilen der Typen mefa 51 und mefa 61 geplant. Ansonsten bestand die Bebauung aus Reihenhäusern der Typen efa 73 und efa 86a. Die Bebauung war streng nordsüdlich oder ostwestlich ausgerichtet. Die Erschließung erfolgte über die abgewinkelte Stichstraße Max-Nonne-Weg. Die 71 Stellplätze waren auf einer Fläche im Zentrum der Bebauung konzentriert. Am östlichen Übergang zur Siedlung Ochsenzoll II waren ein Kindergarten und eine Schule geplant.

*Zustand:* Die Siedlung Ochsenzoll I wurde wahrscheinlich gemäß der ursprünglichen Planung errichtet. Ochsenzoll II wurde bereits im Jahr 1958 überarbeitet und gegenüber der ursprünglichen Planung verändert erbaut. Ochsenzoll III kam nicht zur Ausführung.

### 31 Wuppertal-Uellendahl

*Zeitraum:* 1957

*Objekt:* Ideenentwurf für das Gebiet zwischen Uellendahler Straße und Westfalenweg, ca. 150 ha.

*Ort:* Wuppertal-Uellendahl

*Bauherr:* Stadt Wuppertal

*Planung:* Ernst May

*Mitarbeiter:* Dieter Haase (?)

*Datierung:* Frühjahr 1957.

*Einsendungen:* May, Conle, Duisburg, Goedeking/Kisler, Wuppertal und Dr. Wasserfurth, Düsseldorf

*Archivalien:* Stadtarchiv Wuppertal, 149-332. Niederschrift über die Sitzung des Planungsausschusses Wuppertal am 25.07.1957.

ABK, NLEM, 1B FT 28.

HAA, Bestand Neue Heimat, NX 142.

*Literatur:* Karlheinz Knäpper: Wohnanlage im Bergischen Land, in: Neue Heimat Monatshefte 1961/12, S. 20-24.

Johannes Busmann: Architektur in Wuppertal, Wuppertal 1993, S. 110-111.

*Bemerkungen:* Die Stadt Wuppertal beabsichtigte, eine zwischen den Ortsteilen Barmen und Elberfeld gelegene, ca. 150 ha große Fläche in Uellendahl, die im Wirtschaftsplan als „Baureservegebiet“ ausgewiesen war, nach dem Muster städtebaulicher Nachbarschaften zu entwickeln. Hierfür wurden vier Architekturbüros zu Entwürfen aufgefordert. Das Ergebnis des Wettbewerbs ist nicht bekannt. Im Nachlass von Ernst May befindet sich ein Lageplan „Bebauungsplan (Vorentwurf) Wuppertal-Uellendahl, datiert auf den 25(?)05.1957, der jedoch nicht die Unterschrift von May trägt. Die Neue Heimat Düsseldorf baute abweichend von dieser Planung bis 1960 einen ersten Bauabschnitt mit 558 (bzw. 530) Wohnungen.

### 32 Siedlung Aachen-Hanbruch

*Zeitraum:* 1956-1957

*Weitere Namen:* Aachen-West, Aachen-Hahnbruch

*Objekt:* Vorentwurf einer Wohnsiedlung

*Ort:* Aachen

*Bauherr:* Neue Heimat

*Planung:* Ernst May, Planungsabteilung der Neuen Heimat

*Mitarbeiter:* Heinz Grosse

*Datierung:* Lageplan datiert auf 05.03.1957, Vorstellung vor Hauptausschuss am 09.07.1957.

*Archivalien:* HAA, Bestand Neue Heimat, FBA 072, NX 104.

ABK, NLEM, 1B FT 28.

*Literatur:* Nachbarschaft Bad Aachen-Hahnbruch, in: Neue Heimat Monatshefte 5/1957, S. 1-7.

Justus Buekschmitt: Ernst May. Bauten und Planungen. Band 1. Stuttgart 1963, S. 116-117.

Klaus Duwendag: Die Aachener Wohnsiedlungsgebiete seit dem Zweiten Weltkrieg, Dissertation, Aachen 1985.

*Bemerkungen:* Die Neue Heimat wurde von der Stadtverwaltung Aachen angeregt, einen Bebauungsvorschlag für das ca. 3 km westlich des Stadtzentrum liegende Gelände zu erarbeiten. Die Neue Heimat betraute Ernst May mit dem Vorentwurf. Parallel dazu erstellte Prof. Kühn von der RWTH Aachen einen Gegenentwurf. Das Gelände liegt an einem zur west-östlich verlaufenden Vaalser Straße abfallenden Nordhang. Im östlichen Bereich durchquert eine geplante Ringstraße das Plangebiet in Nord-Süd-Richtung. May nutzte diese Ringstraße, die nördlich liegende Gemmenicher Straße und eine diese beide Straßen verbindende neue Straße zur ringförmigen Erschließung des Geländes. Insgesamt 2.080 Mietwohnungen und 230 Einfamilienhäuser waren in einzelne von Gründern klar getrennte Wohnbezirke unterteilt. Die Bebauung der durch Stichstraßen erschlossenen Wohnbezirke ist ein- bis viergeschossig gehalten und besteht jeweils aus einer gleichen Abfolge von ost-west, nord-süd und diagonal dazu stehenden Wohnzeilen. Drei Wohnbezirke sind als eingeschossige Einfamilienhausgebiete in unterschiedlichen Typologien vorgesehen. Im Zentrum der Nachbarschaft ist in die zentrale Grünflächen eingebettet eine Schule mit Sportflächen und das Nachbarschaftszentrum mit Bücherei, Markt, Läden, Kirche, Pastorat, Gaststätte, und Kino. Das Zentrum wird durch eine markante achtgeschossige Bebauung an drei Seiten eingefasst und bildet somit eine domierende „Stadtkrone“, die auch durch ihre topografische Lage hervorgehoben wird.

Die Entwürfe von May und Kühn wurden dem Hauptausschuss am 09.07.1957 vorgestellt, woraufhin das Planungsamt eine Neuplanung vornahm. Die Planung von May wurde nicht realisiert.

### 33 Eidelstedt

*Zeitraum:* 1957

*Weitere Namen:* Gesamtplanung Eidelstedt

*Objekt:* Verdichtung bestehender Bebauung

*Ort:* Hamburg-Eidelstedt, zwischen Heidacker, Hörgensweg, Dürenackersweg, Pinneberger Chausee, im Bereich Wiebischenkamp, Dörpsweg, Olloweg, Bollweg, Furtweg und Reichsbahnstraße

*Bauherr:* Neues Heim

*Planung:* Ernst May, Knerlich, Haase

*Mitarbeiter:* Hammer

*Datierung:* Übersichtsplan 19.03.1957

*Archivalien:* HAA, Bestand Neue Heimat, NX 121.

*Bemerkungen:* Die Bebauung Eidelstedt sah die Verdichtung bestehender lockerer Streubebauung durch kurze, meist leicht gebogen angeordnete Reihenhauzeilen vor. Von May stammt offenbar nur die Grundkonzeption von sechs räumlich voneinander getrennt angeordneten Siedlungsflächen. Die verschiedenen Flächen 1a, 1b, 1c (Baumacker), 2 (Wiebischenkamp), 3 (Steinwiesenweg), 4 (Olloweg), 5 (Furtweg) und 6 (Bollweg) wurden zum gleichen Zeitpunkt (Frühjahr 1957) von Architekten der Neuen Heimat geplant und in den folgenden Jahren ausgeführt.

### 34 Programmplan Lokstedt

*Objekt:* Neubau einer Wohnsiedlung

*Ort:* Hamburg-Lokstedt, zwischen Güterumgehungsbahn und Vizelinstraße, Deelwisch, Lokstedter Grenzstraße bis Kollastraße, Vogt-Wells-Straße

*Bauherr:* Neues Heim

*Planung:* Planungsabteilung Neue Heimat, Ernst May, Knerlich

*Mitarbeiter:* Hammer

*Datierung:* Programmplan 23.05.1957

*Archivalien:* HAA, Bestand Neue Heimat, NX 119, NX 120, FA 107.

*Bemerkungen:* Bei dem Programmplan Lokstedt handelte es sich um die Verdichtung einer ländlich bebauten und landwirtschaftlich genutzten Gebiets durch Reihenhäuser und Zeilenbauten. Dabei wurde das bestehende Straßennetz genutzt und durch Stichstraßen und Straßenschleifen ergänzt. Während im nördlichen, bereits locker bebauten Bereich eher Reihenhäuser geplant waren, war im Süden



129. 33 Eidelstedt, Übersichtsplan.



123. 31 Wuppertal-Uellendahl, Modellaufnahme.  
 124. 31 Wuppertal-Uellendahl, Modellaufnahme.  
 125. 31 Wuppertal-Uellendahl, Modellaufnahme.



126. 32 Aachen-Hanbruch, Lageplan.  
 127. 32 Aachen-Hanbruch, Modellaufnahme.  
 128. 32 Aachen-Hanbruch, Modellaufnahme.



130. 34 Programmplan Lokstedt, Lageplan.

131. 35 Gut Wendlohe, Lageplan.

132. 36 Großprojekt Sülldorf, Lageplan.

die Bebauung in Geschossbauten von bis zu acht Geschossen Höhe geplant. Die Gesamtzahl der geplanten Wohneinheiten betrug 4.312, die mittlere Dichte im Bereich der Reihenhäuser 148 E/ha, im Bereich der Geschossbauten 293 E/ha. Durchgehende, bandartige öffentliche Grünflächen in Nord-Süd-Richtung sollten die Bebauung gliedern. Die Bebauung war überwiegend in Nord-Süd- oder Ost-West-Richtung ausgerichtet, wodurch sich ein relativ starres Bild ergab. In der geografischen Mitte der Bebauung war an einem Straßendurchbruch zwischen der Julius-Vosseler-Straße und der Vogt-Wells-Straße ein Marktplatz mit Ladenpavillons geplant. Die Planung wurde nur teilweise realisiert.

### 35 Gut Wendlohe

*Zeitraum:* 1957

*Objekt:* Entwurf einer Großsiedlung

*Ort:* Hamburg-Schnelsen, südlich der Landesgrenze bis etwa Viehohweg, östlich der Autobahn Hamburg-Kiel bis Niendorf.

*Bauherr:* Neue Heimat

*Planung:* Ernst May, Knerlich, Haase

*Mitarbeiter:* HA (Hammer?)

*Datierung:* Vorentwurf Bebauungsplan 23.11.1957

*Archivalien:* HAA, Bestand Neue Heimat, NXX 077, NX 159, DJ 21.02.6.

*Bemerkungen:* Bei dem Projekt handelt es sich um die Planung einer Großsiedlung mit einer Gesamtfläche von ca. 216 ha am nördlichen Stadtrand Hamburgs. Die Siedlung sollte sich um den bestehenden Gutshof Wendlohe gruppieren. Die Bebauung war in 12 Nachbarschaften gegliedert, die überwiegend baumartig mit sich in Sackgassen verzweigenden Erschließungsstraßen strukturiert war. Die einzelnen Nachbarschaften sollten voneinander durch Grünzüge getrennt sein, die sich in der Mitte, im Bereich des Gutes Wendlohe, zu einer Art „Grünen Mitte“ vereinigten. In dieser grünen Mitte und in den Grünzügen waren Schulen eingebettet. Entlang der bestehenden Oldesloer Straße war ein Band mit Gewerbe- und Ladenzentrum und Verwaltungsbauten in bis zu 14-geschossigen Scheiben geplant. Die Bebauung sollte überwiegend in Zeilen von drei (1.980 WE) oder vier Geschossen (4.884 WE) realisiert werden, zu geringeren Teilen als Reihenhäuser (706 WE), in fünfgeschossigen Bauten (195 WE) und in acht- bis 14-geschossigen Bauten (1.112 WE). Insgesamt waren 8.877 Wohneinheiten geplant, bei einer Bebauungsdichte von 250 E/ha. Die Bebauungsstruktur war überwiegend rechtwinklig zur jeweiligen Straßenerschließung, dabei sollten sich in jeder Nachbarschaft charakteristische Wiederholungen gleichartiger Zellen ergeben. In den Nachbarschaften östlich und südlich der Mitte wurde die Bebauung jeweils von acht- bis 14-geschossigen Wohnscheiben dominiert. Die Planung wurde nicht realisiert.

### 36 Großprojekt Sülldorf

*Zeitraum:* 1957(?)

*Objekt:* Planung einer Wohnsiedlung

*Ort:* Hamburg-Sülldorf, östlich von Rissen, südlich der Wedeler Au, nördlich des Ortskerns Sülldorf und des Allgemeinen Krankenhauses Rissen.

*Bauherr:* Neue Heimat(?)

*Planung:* Ernst May

*Archivalien:* HAA, Bestand Neue Heimat, FBA 231, NX 128, NC 093.

*Bemerkungen:* Die Planung für eine Großsiedlung nördlich des Hamburger Vorortes Sülldorf entstand wahrscheinlich im Jahr 1957. Die schematische Planung sah vier Nachbarschaften vor, die voneinander durch Grünzüge getrennt waren, in denen sich Schulen befanden. Die Haupterschließung sollte über den Sülldorfer Kirchenweg erfolgen, an den sich unmittelbar nördlich des S-Bahnhofs Sülldorf ein Erschließungsring anschloß. Untergeordnete Erschließungen waren über die Hobökentwiete von Rissen, den Bullenwisch von Iserbrook und die Straße Ellernholt / Sülldorfer Weg von Schenefeld her geplant. Die Planung wurde nicht realisiert. Ein wahrscheinlich späterer, detaillierter ausgearbeiteter Plan, in dem die Planung der „Wohnstadt Sülldorf“ vor allem nach Norden hin auf 600 ha erweitert wird, und in der die klare ringförmige

Erschließungssystematik zugunsten einer netzartigen Erschließung aufgegeben wird, ist wahrscheinlich nicht unter Beteiligung Ernst Mays entstanden.

### 37 Hagen-Emsterfeld

*Zeitraum:* 2. Bauabschnitt: 1956-1958 3. Bauabschnitt: 1959-1965

*Weitere Namen:* Hagen-Emst

*Objekt:* Planung einer Wohnsiedlung mit insgesamt 886 Wohneinheiten (2. BA)

*Ort:* Hagen-Emst

*Bauherr:* 2. Bauabschnitt: Neue Heimat Düsseldorf / Münster, Hagener Gemeinnützige Wohnungsgesellschaft (320 Wohneinheiten), Gemeinnütziger Wohnungsverein, Westaufbau GmbH (3 achtgeschossige Laubenganghäuser)

3. Bauabschnitt: Westaufbau GmbH, Hagener Gemeinnützige

Wohnungsgesellschaft, GAGFAH Zweigniederlassung Essen

*Planung:* 2. Bauabschnitt: Ernst May in Zusammenarbeit mit dem Hagener Stadtbaurat Dr.-Ing. Knipping und der Planungsabteilung der Neuen Heimat Düsseldorf, Architekt Knäpper. Gartengestaltung: Woelke Birkigt Landschaftsarchitekten, Düsseldorf. Architekten der Gebäude: Architekten Kohlhage (A,C, Hochhaus), Niemer, Balsler (B), Kramer (B1,E), Schenten (A1,C1) und Wiehl (Ladentrakt), Jochen Heuser, Leverkusen (8-geschossige Laubenganghäuser) Farbgestaltung: Hans-Albrecht Schilling, Bremen.

3. Bauabschnitt: Ernst May, Gebäudeplanung: Westaufbau GmbH, GAGFAH Zweigniederlassung Essen, M. Krug und B. van der Minde, Hagen (Block E,F), Gartengestaltung: Woelke Birkigt Landschaftsarchitekten, Düsseldorf, und Gartenbauamt Hagen, Farbgestaltung: Hans-Albrecht Schilling, Bremen.

*Mitarbeiter:* Erste Planung: Hans Konwiarz, 3. BA: Iris Dullin

*Datierung:* Erste Planung 2. BA 01.02.1954, Zustimmung Planungsausschuss zu Planung 2. BA am 17.01.1958, Vertrag über künstlerische Oberleitung 2. Bauabschnitt 31.07.1958, Ausführung bis ca. 1961

3. BA: Vorentwurf Auftrag 12.06.1959. Entwurf Frühjahr 1962

Honorar: DM 47.500,- für künstlerische Oberleitung

*Archivalien:* AM, NLEM, 29.1-29.9.

HAA, Bestand Neue Heimat, FA 162.

ABK, NLEM, 1B FT 25, 1C 33.

*Literatur:* „Wohnanlage Hagen-Emsterfeld“, in: Neue Heimat Monatshefte 1957/12, S. 1-7.

Dipl.-Ing. Herbert Böhme: Der Aufbau von Hagen 1945-1957. in: DAL Architekt und Ingenieur, 9. Jahrgang 1958 Heft Juli 1958, S. VII/169-VII/172.

Justus Buekschmitt: Ernst May. Bauten und Planungen. Band 1. Stuttgart 1963, S. 116.

Gábor Preisich: Ernst May. Budapest 1983, S. 32 und Abb. 51.

*Bemerkungen:* Die Planungsabteilung der Neuen Heimat hatte unter Mays Anleitung bereits im Januar 1954 einen Entwurf für den 2. Bauabschnitt von Hagen-Emsterfeld erstellt.

Diese Planung mit einer drei- bis viergeschossigen Bebauung, die eine Art malerischen Straßenraum bildet, einem siebengeschossigen Punkthochhaus auf keilförmiger Grundfläche und fächerförmiger niedriger Randbebauung, teilweise bestehend aus Reihenhäusern, kam offenbar nicht über das Stadium des Vorentwurfs hinaus. Die Siedlung weist eine sehr komplexe Struktur auf, mit einer zentralen, abgewinkelten Erschließungsstraße zwischen der Karl-Ernst-Osthaus-Straße und der Cunostraße und einer halbkreisförmigen Wohnstraße, die den äußeren, niedriger bebauten Bereich erschließt. Das eine Ende der halbkreisförmigen Straße befindet sich an einer Gebäudedurchfahrt. Die weitere Erschließung dieser äußeren Bereiche sollte über Wohnwege von teils beträchtlicher Länge erfolgen. In dieser Planung wurden ähnlich wie in den gleichzeitig entstandenen Planungen für Bremen, Bremerhaven und Lübeck mehrere der von May entwickelten Wohnungstypen der Neuen Heimat angewandt. Diese Planung wurde im Laufe des Jahres 1957 vom Hagener Stadtbaurat Dr. Knipping, der Neuen Heimat Düsseldorf und May gemeinsam völlig überarbeitet.

Insgesamt sollte der Siedlungskomplex Hagen-Emsterfeld 15.000 Einwohner umfassen (Stand Planung Ende 1957) und somit einen großen Teil des Wohnungsbedarfs von Hagen decken. Die Planung des zweiten Bauabschnitts der Wohnsiedlung Hagen-Emsterfeld schließt östlich an den zuvor vom Hagener Stadtbaurat

Dr. Knipping geplanten ersten Bauabschnitt an. Sie ist von diesem durch einen in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Grünzug getrennt. Ein weiterer Grünzug sollte die Bebauung vom geplanten dritten Bauabschnitt östlich davon trennen. Hier war ursprünglich ein Schwerbeschädigtenheim mit einer Größe von 300 Betten geplant. Im Jahr 1957 kam die Stadt Hagen erneut auf May zu, da die Aussicht auf eine zeitlich begrenzte erhöhte Förderung durch den Bund bestand. Gemäß der Planung des Jahres 1957 sollte die Erschließung der Siedlung über die beiden in Ost-West-Richtung verlaufenden Straßen Karl-Ernst-Osthaus-Straße und Cunostraße erfolgen, zwischen denen wiederum die Straße Am Großen Feld eine leicht geschwungene Verbindung herstellt. Zwischen dem westlichen Grünzug und der Straße Am Großen Feld befindet sich eine Folge vier- bis fünfgeschossiger „Schmetterlingshaus“-Typen, wie sie in ähnlicher Form häufiger in Planungen der Neue Heimat Düsseldorf oder auch in der von der Neuen Heimat geplanten Siedlung Kassel-Auefeld realisiert wurden. An der Einmündung in die Cunostraße war eine Ladengruppe mit einem Kino geplant. Nach Osten erschließen Stichstraßen Wohngruppen von drei- und viergeschossigen Bauten, die teils parallel, teils schräg zu diesen Stichstraßen angeordnet sind. Zum östlichen Grünzug hin bilden schließlich jeweils achtgeschossige Hochhausscheiben den Abschluss der Wohngruppen zum Grünzug hin. Im höher gelegenen Bereich nördlich der Karl-Ernst-Osthaus-Allee befinden sich wiederum schräg zu dieser angeordnete dreigeschossige Zeilen, eine Folge von gegeneinander versetzten Reihen- und Kettenhäusern, sowie als Höhendominante an der Einmündung der Karl-Ernst-Osthaus-Straße in die Hableyer Straße ein zwölfgeschossiges Hochhaus. Der zweite Bauabschnitt sollte somit 54 Einfamilien-Reihenhäuser, 174 Wohnungen in dreigeschossigen, 412 Wohnungen in viergeschossigen und 144 Wohnungen in achtgeschossigen Gebäuden enthalten, dazu 60 Wohnungen im Hochhaus. Durch die ausschließliche Orientierung der Wohnungen nach Süden, bzw. Südwesten ergibt sich ein eher monotones, schematisches Gesamtbild der Siedlung.

In der Realisierung wurde die Planung leicht abgewandelt. Dabei wurde die Baudichte erhöht und die Erschließung den gestiegenen Verkehrsbedürfnissen angepasst. So wurde unmittelbar östlich der achtgeschossigen Hochhäuser an der Stelle des geplanten Grünzuges eine weitere Erschließungsstraße mit umfangreichen Kfz-Abstellplätzen eingefügt, am westlichen Rand wurden sieben statt der ursprünglich geplanten sechs „Schmetterlingshäuser“ gebaut, die im nördlichen Bereich geplanten Kettenhäuser wurden durch eine lange Zeile Reihenhäuser ersetzt. Das geplante Kino wurde nicht realisiert. An der Einmündung der Gerhart-Hauptmann-Straße in die Karl-Ernst-Osthaus-Straße wurden ein Ladenzentrum und gegenüber eine Tankstelle gebaut.

Das ursprünglich fächerförmig geplante zwölfgeschossige Hochhaus wurde als 16-geschossige Hochhausscheibe realisiert.

Da die Neue Heimat Düsseldorf die Siedlung mit eigenen und örtlichen Architekten errichten wollte, legte May, dem die künstlerische Oberleitung der Siedlung übertragen worden war, für die Gebäude verbindliche Gestaltungsrichtlinien fest, die auf der Grundlage der Neuen Vahr in Bremen erarbeitet wurden. Für die Satteldächer wurde die Dachneigung auf 35° festgelegt, bei „bewegten“ Grundrissen sollten dagegen schwach geneigte Flachdächer zum Einsatz kommen. Die Gebäude sollten verputzt werden, die Details sahen knappe Dachüberstände und außenbündige Fenster vor. Für die Planung der Farbgestaltung wurde Hans-Albrecht Schilling hinzugezogen, der zuvor die Farbgestaltung der Siedlungen Grünhöfe in Bremerhaven und Gartenstadt Vahr und Neue Vahr in Bremen erarbeitet hatte. Die beteiligten Architekten mussten May ihre konstruktiven Details vorlegen, die dieser dann mit akribisch durchdachten Korrekturvorschlägen beantwortete. May beabsichtigte wie in Neu-Altona und bei der Siedlung Neue Vahr die Anwendung von Fernheizung, obwohl die Siedlungsgröße dies eigentlich nicht nahelegte.

Aufgrund der hohen Baukosten lehnte die Neue Heimat Düsseldorf den Bau des 13-geschossigen Hochhauses und der achtgeschossigen Bauten ab und beschränkte sich auf den Bau der „normalgeschossigen“ Häuser.

Da das Bundeswohnungsbauministerium die geringe Anzahl von Eigenheimen im 2. Bauabschnitt bemängelt hatte, und die in Aussicht gestellte Förderung des Bauvorhabens durch die Aufnahme in das Demonstrativbauprogramm des Bundeswohnungsbauministeriums gefährdet war, wurden bei der Planung des 3. Bauabschnitts ein viel größerer Anteil Einfamilienhäuser geplant. Schließlich wurde die Siedlung Hagen-Emsterfeld dennoch nicht in das

Demonstrativbauprogramm aufgenommen. Während der Planung des dritten Bauabschnitts im Jahr 1959 wurde die Trassierung der Autobahn Frankfurt-Dortmund, der heutigen A45, festgelegt. Die ersten Planungen Mays, die eine Bebauung zu beiden Seiten der Hableyer Straße mit zentralen, abgewinkelten höheren Zeilen, und über geschwungene Nebenstraßen erschlossene Reihenhäuser am Rand vorgesehen hatte, wurde somit nicht weiterverfolgt. Stattdessen wurde der dritte Bauabschnitt nach Süden verschoben, die Haupterschließung erfolgte nun über die in Ost-West-Richtung verlaufende Cunostraße. Von dieser zweigt nach Norden eine Stichstraße, die Max-Planck-Straße ab, die die überwiegend dort befindlichen Reihenhäuser erschließt. Der Verlauf dieser Straße beruht auf der ursprünglich geplanten geschwungenen Nebenstraße, die von der Hableyer Straße abzweigen sollte.

Ähnlich wie schon im zweiten Bauabschnitt ist die Bebauung fast ausschließlich so orientiert, dass die Wohnräume nach Südwesten weisen. Lediglich entlang der westlich gelegenen Gerhart-Hauptmann-Straße befinden sich ost-west-orientierte Wohnungen. Die Bebauungsstruktur ist somit sehr monoton. Am östliche Ende der Cunostraße, zur Autobahn hin, bildet sich nochmals ein städtebaulicher Schwerpunkt mit viergeschossiger, nach Südwesten orientierter Bebauung und einem siebengeschossigen Laubenganghaus, für das Ernst May ebenfalls einen Entwurf anfertigte, das jedoch schließlich um das Jahr 1969 herum von dem Hagener Architekten Helmut Langensiepen errichtet wurde. Diese Bauten sollten die Flachbauten vom Lärm der Autobahn abschirmen. Die notwendige Abschirmung zur Autobahn wurde durch die Aufschüttung eines Lärmschutzwalls erreicht.

In der zweiten Hälfte der 60er Jahre wurde im Grünzug zwischen dem ersten und dem 2. Bauabschnitt gegen den Widerstand Mays eine Großturnhalle errichtet, die die klare Struktur der Siedlung weiter beeinträchtigte.

Zustand: Die Siedlung ist weitgehend im Originalzustand erhalten.

### 38 Generalplanung Mainz

*Zeitraum:* 1958-1960

*Objekt:* Erstellung einer Stadtentwicklungsplanung für Mainz

*Ort:* Mainz

*Bauherr:* Stadt Mainz

*Planung:* Ernst May

*Mitarbeiter:* Heinz Grosse, Egon Hartmann, Seifen, Petzold, Bögner, Schmidt, Klein, Großmann, Olpp, Schuhose, Mader, Vorlaender, Bugner, Becker, Heydock, Treichler, Müller, Appelt (Gartenarchitekt)

*Datierung:* Beauftragung Januar 1958

*Literatur:* Das neue Mainz entsteht. In: Das Neue Mainz 1/1959.

Ernst May: „Von der Selbstherrlichkeit staatlicher Planung“, in: Bauwelt 34/1959, S. 999-1001.

Justus Bueckschmitt: „Mainz. Eine Stadt formt ihr neues Gesicht“, in: Neue Heimat Monatshefte 03/1960, S. 1-14.

Überregionale Raumplanung Mainz-Wiesbaden bis 1963, in: Bauwelt 13/1961, S. 363.

Das neue Mainz. Mainz 1961.

Justus Bueckschmitt: Ernst May. Bauten und Planungen. Band 1.

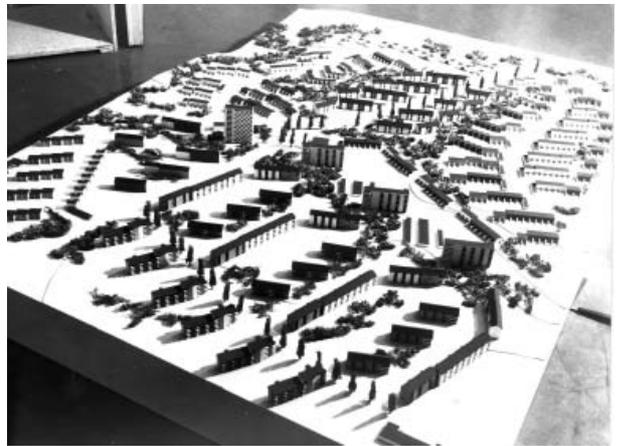
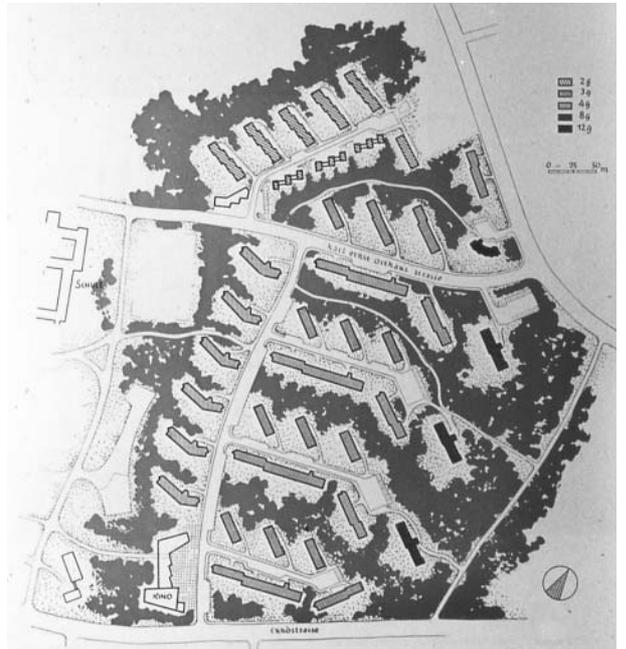
Stuttgart 1963, S. 150-152.

Stadt Mainz, Baudezernat: 100 Jahre Mainzer Bauämter. Wege und Ergebnisse. Mainz 1996

*Bemerkungen:* Zu Beginn des Jahres 1958 wurde Ernst May von der Stadt Mainz mit der Aufstellung eines Wirtschaftsplans beauftragt. May griff bei seinen Planungen auf Vorarbeiten von Egon Hartmann zurück und bezog sich weiterhin auf die Strukturuntersuchung von Boesler, der mit einem weiteren Anwachsen der Bevölkerung von 135.000 auf 180.000 Einwohner innerhalb von 20 Jahren rechnete, bei damals noch denkbaren Wiedereingliederung der rechtsrheinischen Gebiete mit insgesamt 220.000 Einwohnern. Zur Behebung des Verkehrsproblems schlug May eine weitere innerstädtische Brücke in Verlängerung der Kaiserstraße vor und ein System von Innentangenten vor, um Alt- und Neustadt vom Durchgangsverkehr zu entlasten. Beim weiteren Anwachsen des Verkehrs sah May vor, bestimmte Straßenzüge der Altstadt für den Fahrverkehr komplett zu sperren. Weitere wichtige Vorhaben Mays waren die Schaffung leistungsfähiger Durchgangsstraßen und ein tangential im die Innenstadt geführter Autobahnring. Daneben plante May den Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel, die systematische



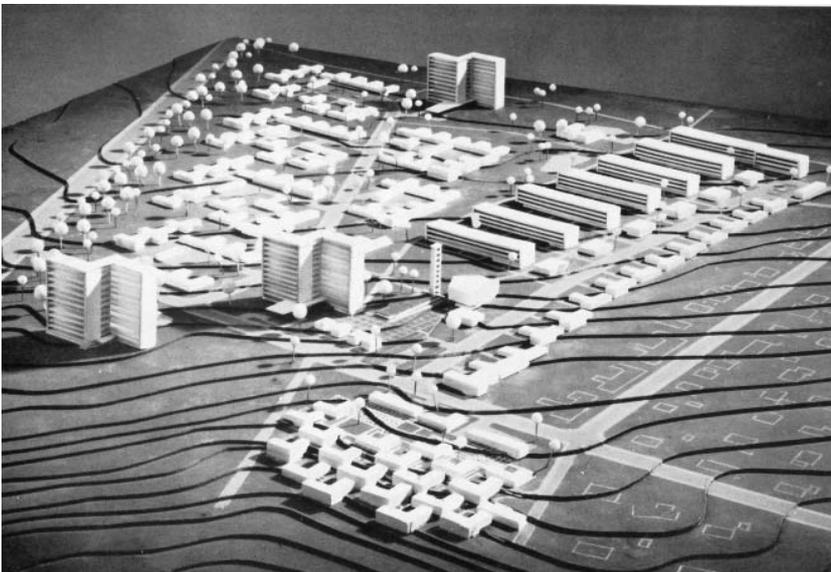
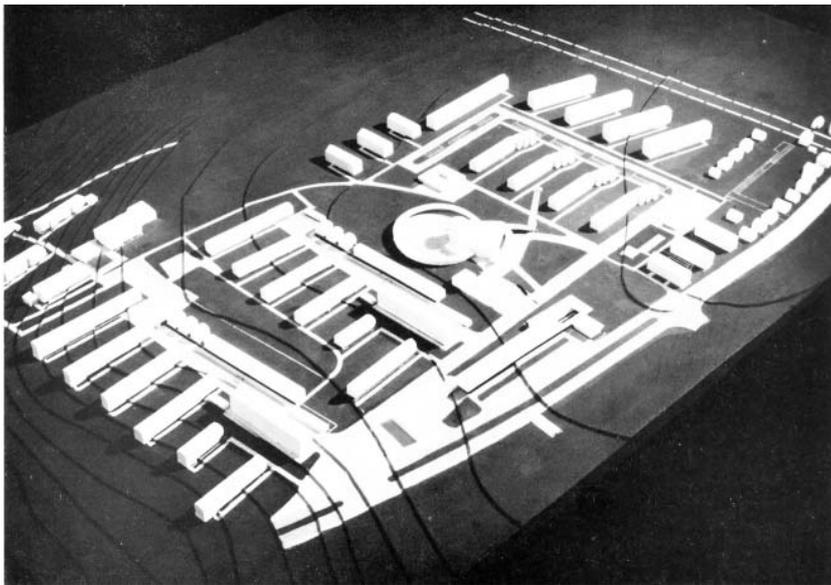
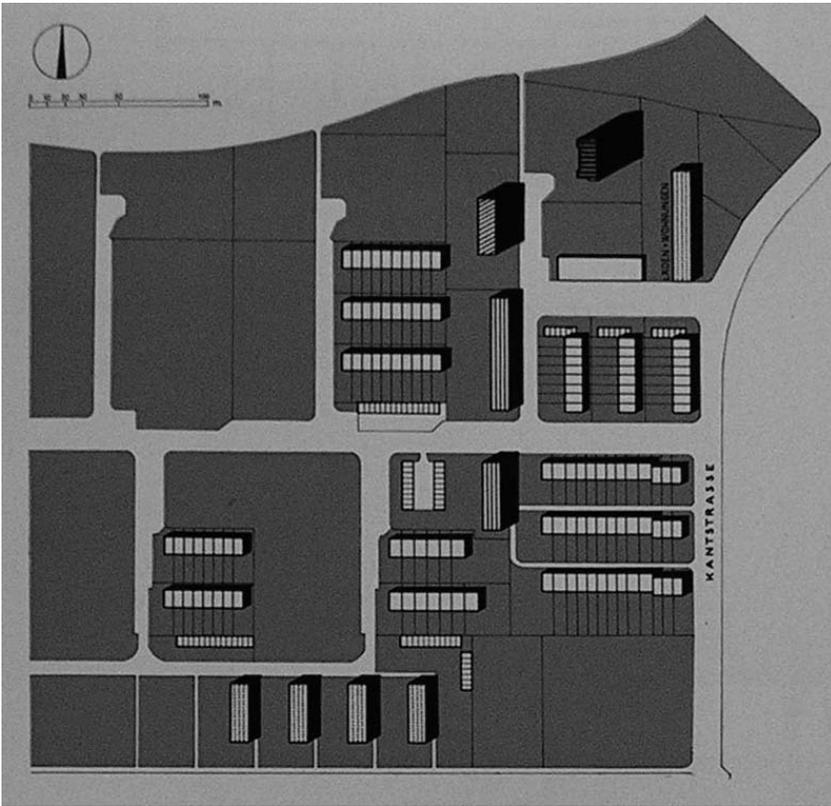
133. 37 Hagen-Emsterfeld, Planung 1954, Modellaufnahme.  
 134. 37 Hagen-Emsterfeld, Planung 1954, Modellaufnahme.  
 135. 37 Hagen-Emsterfeld, Planung 1954, Lageplan.



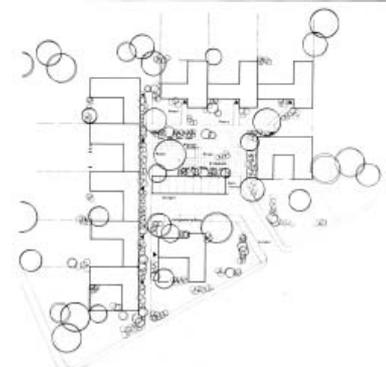
136. 37 Hagen-Emsterfeld, 2. Bauabschnitt, Lageplan  
 137. 37 Hagen-Emsterfeld, 2. Bauabschnitt, Modellaufnahme.

138. 37 Hagen-Emsterfeld, 3. Bauabschnitt, Lageplan datiert 5.9.1959





- 139. 39 Saarstraße, Lageplan.
- 140. 40 Gleisbergsiedlung, Modellaufnahme.
- 141. 41 Siedlung Eselsweg, Modellaufnahme.
- 142. 41 Siedlung Eselsweg, Ausschnitt, Lageplan.



Auflockerung der Bebauungsdichte und die städtebauliche Trennung der Funktionen.

May erarbeitete eine neue Baupolizeiverordnung, um die Auflockerung ganzer Stadtteile zu ermöglichen. Anstelle starrer Höhenfestlegungen sollte die Festlegung einer Geschoßflächennutzungsziffer treten, die die Summe der überbauten Fläche eines Bauwerks in ein festes Verhältnis zur zugehörigen Grundstücksfläche setzt. In Abhängigkeit von der Wohndichte (Einwohner/ha) und der Gebietskategorie (Wohngebiet oder Mischgebiet) sollte somit eine bestimmte Geschoßflächennutzungsziffer festgelegt werden. Weitere Bestimmungen der neuen Baupolizeiverordnung betrafen Grenzabstände, Gebäudeabstände und den zu wählenden Lichteinfallswinkel.

Schrittweise sollte so die gesamte Alt- und Neustadt, mit Ausnahme bauhistorisch bedeutsamer Raumfolgen, baulich erneuert werden. Bei den Außengebieten der Stadt stand die Schaffung geordneter Stadtränder im Vordergrund. Die bestehenden Vororte, die sich teilweise unkontrolliert entwickelt hatten, sollten von den neuen Baubezirken durch Grünstreifen getrennt werden. In einer späteren Phase sollte die Sanierung der Vorortkerne in Angriff genommen werden.

Ein Kernstück der May'schen Planung war die Schaffung von öffentlichen Grünflächen, durch Erweiterung des Stadtparks, die Fortführung eines Grünbandes im Bereich der alten Festungswälle, die Aufstellung blumengeschmückter Betonbehälter, den Erhalt des stadtnahen Erholungsgebiets Lennebergwald und die weitere Ausgestaltung des Grünbandes am Rheinufer. Darüber hinaus konnten die Mainzer auf die außerhalb der Gemeindegrenzen liegende Maarauve als Naherholungsgebiet zurückgreifen. Der Aufbauplan sieht aus klimatischen Gründen außerdem die Freihaltung von radial in Richtung Stadtmitte verlaufenden Grünschnitten vor.

Zur Betonung des Rheinuferbildes sah May am Rhein ein Ensemble mit Rathaus, Stadthalle, Funkhalle und einem Hotel vor.

Die räumliche Begrenzung der Innenstadt mit dem Übergang zur Hochebene markierte May durch eine auf dem Höhenrücken liegende Hochhauskette, die die historische Silhouette von Mainz zeitgemäß neu interpretieren soll.

Wohnungsneubau soll schließlich in mehreren neuen Wohnsiedlungen realisiert werden. May plante in diesem Zusammenhang mehrere neue Wohnsiedlungen.

Nur wenige Elemente von Mays Planungen wurden umgesetzt, und keines in der von May ursprünglich geplanten Form. Der Hochhausgürtel, die Rheinuferbebauung mit Hotel, Kongresshalle und Rathaus, der Grüngürtel und die Grundkonzeption einiger Wohnsiedlungen, wie die Siedlung am Hartenberg und am Eselsweg tragen Spuren von Mays Ideen in sich.

### **39 Wohnanlage Saarstraße / An der Allee, Mainz**

*Zeitraum:* 1961

*Objekt:* Planung einer Wohnanlage

*Ort:* Mainz, Saarstraße, Kantstraße, An der Allee

*Bauherr:* Neues Heim Mainz, Bausparkasse GdF Wüstenrot G.m.b.H., Mainz, Siegel Siedlungsgesellschaft m.b.H., Mainz

*Planung:* Neues Heim Mainz, Ernst May

*Datierung:* Bebauungsplan am 11.06.1959 genehmigt. Siedlung im Jahr 1961 im Bau

*Literatur:* „Stadtrat genehmigte gestern Pläne für den Bau von 7000 neuen Wohnungen“, in: Die Freiheit, 12.06.1959, Die Freiheit, 19.06.1959. Wohnanlagen im Mainzer Westen, in: Neue Heimat Monatshefte 4/1961, S. 22-29.

*Bemerkungen:* Das insgesamt 18 ha große Wohngebiet Münchfeld, für das May die Gesamtplanung erstellte, wurde durch einen Grüngürtel in einen Nord- und einen Südabschnitt geteilt. Der Südabschnitt wurde von der Neues Heim errichtet, der nördliche Bereich von den beiden anderen Siedlungsgesellschaften. Auf dem 5,66 ha großen südlichen Bauabschnitt sollten insgesamt 338 Wohnungen entstehen, von denen 120 in drei- bis viergeschossigen Wohnblocks, 96 in Hochhäusern und 122 in Einfamilienreihenhäusern liegen sollten. Die Hochhäuser, die in Nord-Süd-Richtung ausgerichtet waren, sollten im nördlichen Teil gemeinsam mit einem Ladenzentrum einen städtebaulichen Schwerpunkt bilden. Die übrige Bebauung war in orthogonaler Zeilenanordnung, teils ostwestlich, teils nordsüdlich

orientiert. Die Erschließung erfolgte über eine Stichstraße von der Kantstraße aus, und über wiederum von dieser abzweigender Stichstraßen und Schleifen. Die Bebauung sollte überwiegend aus sehr schlichten, mit Sattel- oder Walmdächern gedeckten Baukörpern bestehen.

Der Bauherr des von Neues Heim Mainz geplanten zwölfgeschossigen Hochhauses war Prof. Dr. med. H.J. Albers.

*Zustand:* Die Siedlung befindet sich in einem guten Zustand.

### **40 Wohnanlage Hinter dem Gleisberg, Mainz**

*Zeitraum:* 1961

*Weitere Namen:* Gleisbergsiedlung

*Objekt:* Planung einer Wohnanlage

*Ort:* Mainz-Gonsenheim, östlich der Panzerstraße, südlich der Rheinstraße.

*Bauherr:* Neue Heimat Hamburg (Einfamilienhäuser im ersten Bauabschnitt und gesamter zweiter Bauabschnitt)

*Planung:* Neues Heim Mainz, Ernst May

*Datierung:* Siedlung im Jahr 1961 im Bau

*Literatur:* Friedrich Stein: Hat das Wohnungseigentum eine Chance?, in: Neue Heimat Monatshefte 6/1958, S. 75.

Wohnanlagen im Mainzer Westen, in: Neue Heimat Monatshefte 4/1961, S. 22-29.

Das neue Mainz. Mainz 1961, S. 54.

*Bemerkungen:* Die Siedlung bestand aus zwei Bauabschnitten: Der erste Bauabschnitt wurde in den Jahren 1958, bzw. 1959 fertiggestellt und umfasste 132 Wohnungen in drei- bis viergeschossigen Häusern und 123 Einfamilien-Reihenhäusern, eine Schule und die St.-Canisius-Kirche, auf deren Gelände auch der Kinderhort errichtet werden sollte. Östlich davon befand sich der zweite Bauabschnitt mit insgesamt 248 Wohneinheiten auf ca. 4 ha. Das Gebiet wurde durch eine von Osten kommenden Wohnsammelstraße erschlossen, die rechtwinklig nach Süden abknickte, und von der wiederum Wohnwege rechtwinklig abzweigten. Im östlichen Bereich befanden sich insgesamt 48 Reihenhäuser, im südlichen Bereich dreigeschossige Zeilen, und im westlichen Bereich leicht schräg gestellte viergeschossige Zeilen, die insgesamt 200 Mietwohnungen aufnahmen.

*Zustand:* Die Siedlung befindet sich in einem guten Zustand.

### **41 Siedlung Eselsweg, Mainz**

*Objekt:* Planung einer Wohnanlage

*Ort:* Mainz-Bretzenheim, beiderseits des Eselswegs, an der Alfred-Mumbächer-Straße und der Straße Am Marienpfad

*Bauherr:* Nicht bekannt

*Planung:* Ernst May

*Datierung:* Siedlung im Jahr 1963 im Bau

*Literatur:* Das neue Mainz. Mainz 1961, S. 55.

Justus Buekschmitt: Ernst May. Bauten und Planungen. Band 1. Stuttgart 1963, S. 151.

*Bemerkungen:* Die Siedlung Mainz-Eselsweg befand sich auf einer dreieckigen Grundfläche entlang der Ausfallstraße B 40 im Mainzer Stadtteil Bretzenheim. Die Haupteinschließung erfolgte über zwei Stichstraßen in Ost-West-Richtung. Zwei Hochhaus-Doppelscheiben mit 14, bzw. neun Geschossen markierten den westlichen Zugang zur Siedlung, eine weitere neugeschossige Hochhaus-Doppelscheibe das östliche Ende. Zwischen diesen Höhenakzenten befanden sich überwiegend eingeschossige Winkelhaustypen, die meist über schmale Wohnwege erschlossen werden. Ein schmaler Grüngürtel befindet sich etwa mittig in der Siedlung, ebenfalls in Ost-West-Richtung. Sieben im nördlichen Bereich der Siedlung geplante dreigeschossige Zeilenbauten wurden nicht realisiert.

*Zustand:* Die Siedlung befindet sich in einem guten Zustand.

## 42 Siedlung Mombach-West, Mainz

*Zeitraum:* 1958

*Objekt:* Planung einer Wohnanlage

*Ort:* Mainz-Mombach, im Bereich des heutigen Westrings

*Bauherr:* Nicht bekannt

*Planung:* Ernst May

*Literatur:* Das neue Mainz. Mainz 1961, S. 54.

*Bemerkungen:* Der Planungsvorschlag von May sah niedrige Zeilentypologien auf einem recht stark geneigten, gleichmäßig abfallenden Gelände vor. Dabei sollten sich eher nord-südlich stehenden Zeilenabschnitte mit eher ost-westlich orientierten Abschnitten abwechseln. Hochhausdoppelscheiben im höheren Teil des Geländes sollten eine Dominante bilden. Die Planung wurde nicht realisiert.

## 43 Siedlung Hartenberg, Mainz

*Zeitraum:* 1959-1961

*Weitere Namen:* Münchfeld

*Objekt:* Planung einer Wohnanlage

*Ort:* Mainz-Hartenberg-Münchfeld

*Bauherr:* Nicht bekannt

*Planung:* Ernst May, künstlerische Oberleitung Prof. Kahn, Frankfurt am Main

*Datierung:* Bebauungsplan am 11.06.1959 genehmigt. Siedlung im Jahr 1961 im Bau

*Literatur:* „Stadtrat genehmigte gestern Pläne für den Bau von 7000 neuen Wohnungen“, in: Die Freiheit, 12.06.1959, Die Freiheit, 19.06.1959. Das neue Mainz. Mainz 1961, S. 27

*Bemerkungen:* Die Siedlung Hartenberg bestand überwiegend aus drei- und viergeschossiger Zeilenbebauung in orthogonaler Anordnung. Drei Hochhäuser entlang eines Grünzuges am westlichen Rand und ein zwölfgeschossiges Hochhaus im Osten der Siedlung sollten Höhendominanten formen. Die Bebauung weist überwiegend Satteldächer auf und ist architektonisch wenig reizvoll. Die Siedlung sollte nach der Planung im Jahr 1959 1.098 Wohnungen umfassen. Die Siedlung wurde in leicht abgewandelter Form realisiert.

## 44 Wohnanlage Emil-Andresen-Straße, Hamburg-Lokstedt

*Zeitraum:* 1958

*Weitere Namen:* WB 177

*Objekt:* Neubau einer Wohnanlage

*Ort:* Hamburg-Lokstedt, beiderseits des Lohbekstieg, innerhalb des Dreiecks Emil-Andresen-Straße, Grandweg, Lohkoppelweg.

*Bauherr:* Neues Heim

*Planung:* Ernst May, Planungsabteilung Neue Heimat, Knerlich, Haase

*Datierung:* Bebauungsplan 31.01.1958

*Archivalien:* HAA, Bestand Neue Heimat, NX 120, DJ 21.02.6.

*Bemerkungen:* Bei dem Bebauungsplan Emil-Andresen-Straße handelt es sich um die Ausarbeitung der Teilbereiche F, S und U im südlichen Teil des Programmplans Lokstedt. Im südöstlichen Bereich besteht die Bebauung aus zwei Gruppen von Reihenhäusern, deren letzter Abschnitt von drei Hauseinheiten jeweils gegen die übrigen Häuser verspringt. Die Reihenhäuser sind mit ihrer Garten- und Wohnseite nach Süden, bzw. Südwesten ausgerichtet. Ein übergeordneter Grünzug mit Spielplätzen trennt die beiden Gruppen. Die Erschließung erfolgt über Stichstraßen und Wohnwege. Im nördlichen und westlichen Bereich besteht die Bebauung aus drei- und viergeschossigen Zeilenbauten in Nord-Süd- und Ost-West-Richtung, die ebenfalls über Stichstraßen, bzw. Wohnwege erschlossen werden. Am südlichen Zugang der Siedlung am Lohkoppelweg befindet sich ein an eine Wohnzeile angebaute Ladentrakt mit 264 m<sup>2</sup> Nutzfläche. Ein zehngeschossiges Hochhaus mit 60 Wohneinheiten, das in zwei Abschnitte getrennt ist, formt eine Höhendominante im nördlichen Bereich. Insgesamt beträgt die Fläche 10,1 ha, die Zahl der Wohneinheiten 434. Die geplanten Wohnungstypen sind MEFA

51, 61, 65 und 66, die Einfamilienhaustypen EFA 73 und 86a. Die Bewohnerdichte beträgt 250 E/ha. Der Entwurf der Wohnsiedlung wurde bereits im Laufe des Jahres 1958, wahrscheinlich ohne Beteiligung Mays abgeändert. Die Wohnsiedlung wurde in abgeänderter Form in den Jahren 1961 bis 1964 gebaut.

## 45 Siedlung Hannenstiege

*Zeitraum:* 1957-1958

*Weitere Namen:* WB 183

*Objekt:* Neubau einer Wohnsiedlung

*Ort:* Hamburg-Bramfeld, nördlich der Berner Chaussee, östlich der Marienburger Allee, südlich der Anderheitsallee, westlich der Straße Hohnerkamp, beiderseits der Straße Hannenstiege.

*Bauherr:* Neues Heim

*Planung:* Ernst May, Planungsabteilung Neue Heimat, Haase, Knerlich

*Mitarbeiter:* Fr., Gün.

*Datierung:* Bebauungsplan 14.01.1958

*Archivalien:* HAA, Bestand Neue Heimat, NX 120.

*Bemerkungen:* Die Siedlung am Hannenstiege an der Zufahrt der Siedlung Hohnerkamp von Hans Bernhard Reichow besteht aus sechs Reihenhausbauabschnitten im westlichen Bereich, die in Ost-West-Richtung orientiert sind, und drei dreigeschossigen Laubenganghäusern im östlichen Bereich entlang der Straße Hohnerkamp. Insgesamt umfasste die Siedlung 157 Wohneinheiten, davon 63 in den Laubenganghäusern und 94 in Reihenhäusern. Die Erschließung erfolgt fast ausschließlich über Wohnwege vom Hannenstiege aus. Ein Parkplatz mit 28 Abstellplätzen befand sich in der Mitte der Siedlung. Die Wohndichte betrug 177 E/ha. *Zustand:* Die Siedlung ist leicht verändert erhalten.

## 46 Siedlung Hegholt

*Zeitraum:* 1958

*Objekt:* Neubau einer Wohnsiedlung

*Ort:* Hamburg-Bramfeld, Haldesdorfer Straße, Hegholt, Carl-Bremer-Ring, Willy-Nissen-Ring, Ellerneck, Karl-Müller-Ring

*Bauherr:* Neues Heim, Neues Hamburg

*Planung:* Ernst May, Neue Heimat Nord, Sprotte und Neve

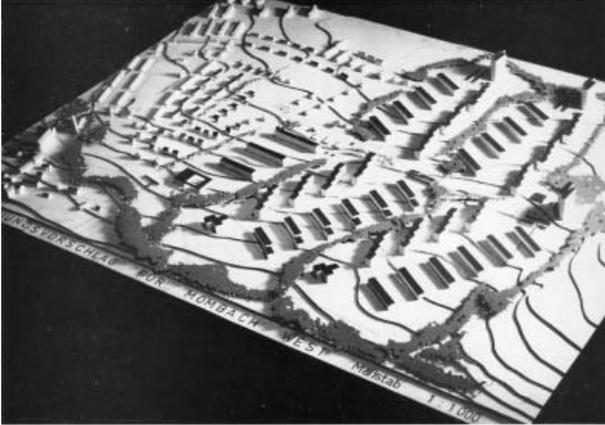
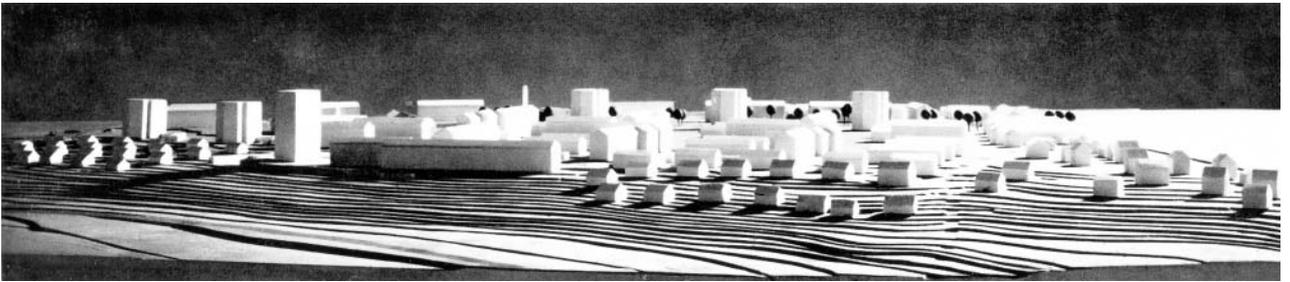
*Datierung:* Entwurf 1958, Grundsteinlegung Mitte April 1960

*Archivalien:* HAA, Bestand Neue Heimat, FA 162, FBA 034.

*Literatur:* „Wohnanlage Hamburg-Hegholt“, in: Neue Heimat Monatshefte 10/1958, S. 1-9. „Wohnanlage Hamburg-Hegholt“, in: Neue Heimat Monatshefte 5/1960, S. 18-25.

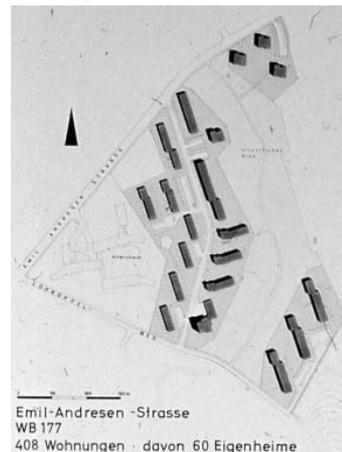
Justus Bukschmitt: Ernst May. Bauten und Planungen. Band 1. Stuttgart 1963, S. 110.

*Bemerkungen:* Für die Bebauung des ca. 39 ha großen Geländes wurden zunächst zwei Pläne ausgearbeitet: der eine von den Architekten Sprotte und Neve, der andere von der Planungsabteilung der Neuen Heimat in Zusammenarbeit mit Ernst May. Die beiden Teams arbeiteten dann auf dieser Grundlage und „in enger Fühlungnahme mit der Stadtplanung“ den endgültigen Entwurf aus. Zunächst waren insgesamt 1834 Wohneinheiten vorgesehen, davon 386 Einfamilienreihenhäuser, 66 Wohnungen für alte Leute, 870 Wohnungen in 3- und 4-geschossigen Häusern, sowie 512 Wohnungen in Hochhäusern. Die Hochhauswohnungen waren für alleinstehende Personen sowie für kinderlose Ehepaare gedacht. Jenseits der südöstlich am Planungsgebiet entlangführenden Haldesdorfer Straße war eine Stadtautobahn geplant, die über die nördlich verlaufende Steilshooper Straße angebunden werden sollte. Die ursprüngliche Planung von May sah als wesentliches Element einen das Gebiet in südwest-nordöstlicher Richtung durchlaufenden Grünzug vor in den von Südosten und Nordwesten jeweils in Stichstraßen, bzw. Schleifenform organisierte Wohngruppen unterschiedlicher Typologien und Bauhöhen hineinragen sollten. Den Abschluss der von Süden erschlossenen Einheiten sollten drei winkelförmige Hochhäuser bilden, ein weiteres Hochhaus war am westlichen Zugang der Siedlung an der Straße Hegholt geplant. Am südlichen Ende sollte sich ein Ladenzentrum befinden, nördlich daran anschließend eine Schule.



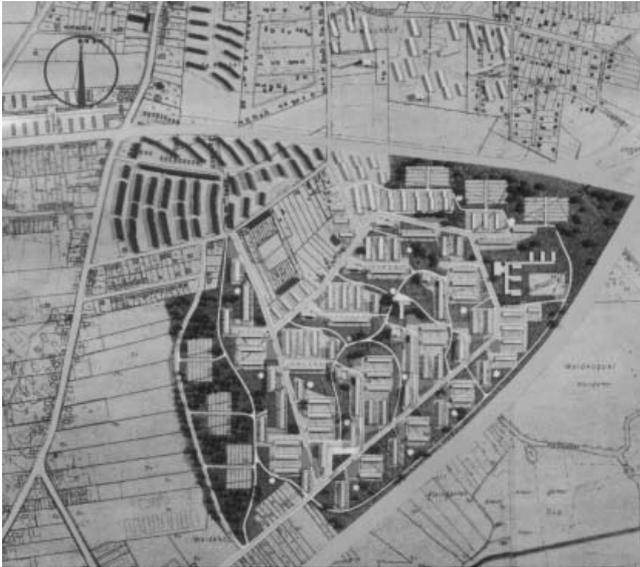
143. 43 Siedlung Hartenberg, Modellaufnahme.  
144. 42 Siedlung Mombach-West, Modellaufnahme.

145. 45 Siedlung Hannenstieg, Lageplan.  
146. 44 Wohnanlage Emil-Andresen-Straße, Lageplan.

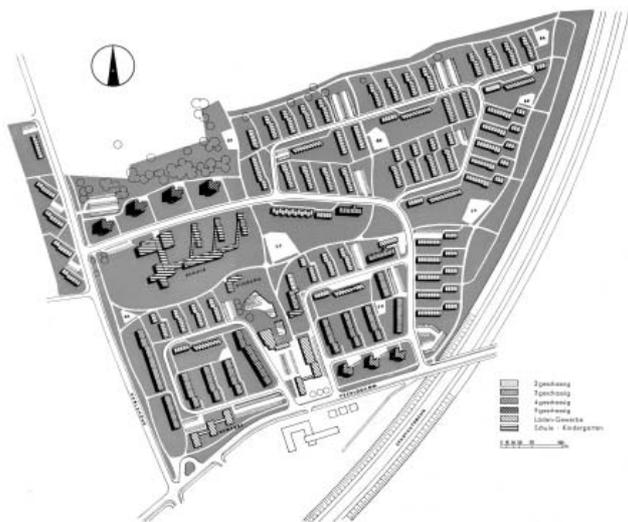




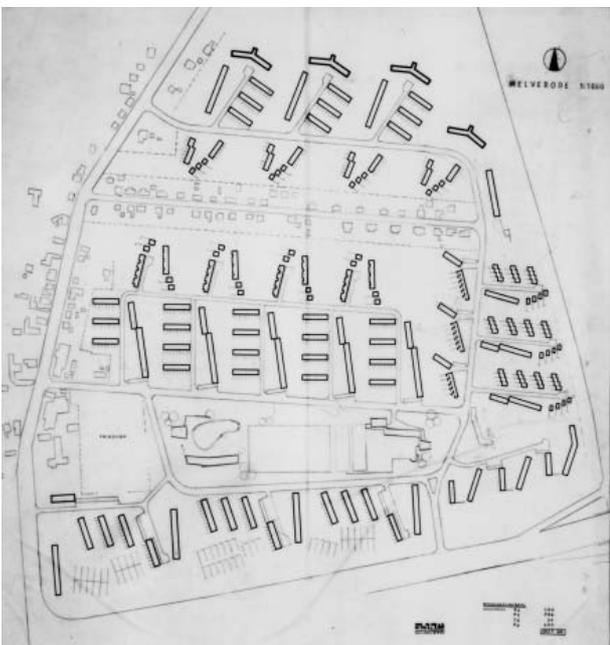
147. 46 Siedlung Hegholt, Modellaufnahme.  
 148. 46 Siedlung Hegholt, Modellaufnahme.  
 149. 46 Siedlung Hegholt, Modellaufnahme.



150. 47 Siedlung Karlshöhe, Modellaufnahme.  
 151. 47 Siedlung Karlshöhe, Lageplan.



152. 48 Braunschweig-Melverode, Lageplan.



In der Planung von Sprotte und Neve war die Bebauung entlang einer Erschließungsschleife rund um einen Y-förmigen Grünbereich angeordnet. Die einzelnen Wohnbereiche, die ebenfalls aus verschiedenen Typologien vom Reihenhause über Zeilenbau bis hin zum Punkthochhaus bestanden, waren nicht so deutlich voneinander getrennt. Das Ladenzentrum, das ebenfalls im Südosten geplant war, wurde durch ein scheibenförmiges Hochhaus markiert. Die Schule sollte sich im Zentrum des Y-förmigen Grünbereichs befinden. Der endgültige Plan formt einen Kompromiss aus beiden Planungen. Aus dem Plan der Planungsabteilung der Neuen Heimat und May finden sich die klar voneinander getrennten, schleifenförmigen Wohnbereiche, die von Süden her in den südwestlich-nordöstlich verlaufenden Grünzug vorstoßen. Aus dem Plan von Sprotte und Neve scheint die ringförmige Erschließungsstraße Hegholt/Ellernreihe übernommen, das scheibenförmige Hochhaus beim Ladenzentrum, und die größere Anzahl nicht so markanter Wohnhochhäuser auf punktförmiger Grundfläche. Auch die Position der Schule und der Kirche scheint aus der Planung von Sprotte und Neve zu stammen. Die Planung der Gebäude wurde von den Planungsabteilungen der Neuen Heimat, bzw. des Neuen Hamburg übernommen, wodurch sich die Häuser im nordöstlichen Bereich, wo die Neues Hamburg baute, deutlich von denen im Bereich der Neuen Heimat unterscheiden.

Die Architektur der neugeschossigen Punkthochhäuser mit ihrem asymmetrischen flachen Satteldach ist mit der der Hochhäuser in der von der Neuen Heimat errichteten Siedlung Lübeck St. Lorenz-Nord identisch.

Die Wohnschleifen im westlichen Bereich sind mit der ringförmigen Erschließungsstraße verwachsen.

In der Ausführungsphase wurden die nordwestliche Wohnschleife auf eine Stichstraße reduziert und insgesamt 1726 Wohneinheiten errichtet, davon 1261 WE durch Neues Heim.

Das fünfzehngeschossige Wohnhochhaus im südwestlichen Bereich enthält Einzimmerwohnungen, die durch diagonal verlaufende Schotten voneinander getrennt sind. In das Hochhaus integriert waren die Schornsteine des Komplex-Fernheizwerks.

*Zustand:* Die Siedlung befindet sich in einem guten Zustand. Die ursprüngliche Architektur ist durch Fassadensanierungen leicht verändert.

## 47 Siedlung Karlshöhe

*Zeitraum:* 1958

*Weitere Namen:* WB 43

*Objekt:* Neubau einer Wohnsiedlung mit 1.153 Wohneinheiten  
*Ort:* Hamburg-Bramfeld, zwischen Karlshöhe und Pezolddamm, Thomas-Mann-Straße, Tucholskyring, Werfelring, Buddenbrookweg, Stefan-Zweig-Straße

*Bauherr:* Neue Heimat

*Planung:* Ernst May, Planungsabteilung der Neuen Heimat Nord, Knerlich, Haase, de Boer, Schneider (?), Brüggemann

*Datierung:* Bebauungsplan 10.10.1958

*Archivalien:* HAA, Bestand Neue Heimat, NX 107, NX 119, NXX 090, FA 162.

*Literatur:* Georg Bamberg: Wohnanlage Hamburg-Karlshöhe, in: Neue Heimat Monatshefte 1/1959, S. 1-7.

*Bemerkungen:* Bei der Planung für die Siedlung Karlshöhe handelt es sich möglicherweise um eine Umplanung, die im Zuge der Trassenführung einer Stadtautobahn notwendig geworden war. Ein auf den 15.04.1957 datierter Lageplan der Neuen Heimat weist eine eher homogene Reihenhausebebauung mit eingestreuten Hochpunkten auf.

Die Überplanung zeigt eine differenziertere Struktur mit Reihenhäusern, viergeschossigen Zeilen und Punkthochhäusern auf. Die Erschließung erfolgt über Straßenschleifen. Die Mitte der Siedlung wird durch eine Grünfläche gebildet, in der sich ein Schulzentrum und ein Gemeinschaftszentrum befindet. Südlich ist ein Ladenzentrum geplant. Die Siedlung sollte durch einen Grünzug von der geplanten Stadtautobahn abgesichert werden. Das Bruttobauland betrug ca. 39,4 ha, es waren 551 Wohneinheiten als Einfamilienhäuser und 602 Wohneinheiten in Mehrfamilienwohnhäusern, zusammen also 1.153 Wohneinheiten, geplant. Die Wohndichte betrug ca. 215 E/ha. Die Planung der Siedlung wurde im Laufe des Jahres 1959 ohne Beteiligung Mays überarbeitet. Die Siedlung wurde in den

darauffolgenden Jahren errichtet, dabei wurden wesentliche Bestandteile der Planung, an der May beteiligt war, übernommen. Die Stadtautobahn wurde nicht realisiert.

## 48 Braunschweig-Melverode

*Zeitraum:* 1958-1960

*Objekt:* Entwurf einer Nachbarschaft der südlichen Stadterweiterung von Braunschweig

*Ort:* Braunschweig-Melverode, Görlitzstraße, Gleiwitzstraße, Coselstraße, Beuthenstraße, Oppelnstraße, Ratiborstraße, Briegstraße, Zobtenstraße, Ohlaustraße, Oelsstraße, Glogastraße, Waldenburgstraße, Schweidnitzstraße, Liegnitzstraße, Hirschbergsstraße, Striegastraße, Bereich der heutigen Bezirkssportanlage Melverode.

*Bauherr:* ARGEWO, Arbeitsgemeinschaft gemeinnütziger Wohnungsunternehmen der Stadt Braunschweig

*Planung:* Ernst May, Johannes Göderitz

*Datierung:* Baubeginn 06.01.1959

*Archivalien:* AM 23.01-09, 24.01-04, 28.01-05.

ABK, NLEM, 1B FT 28.

*Literatur:* Johannes Göderitz: Die Planung des Stadtteils Braunschweig-Süd, in: Herbert Wilhelm (Hg.): Berichte aus Forschung und Hochschule der technischen Hochschule Carolo-Wilhelmina zu Braunschweig, Braunschweig 1957-1960, Braunschweig 1960, S. 38. Manfred Gruner (Hg.): Braunschweigs Stadterweiterungen von 1920 bis heute. Braunschweig 1998, S. 70-71.

*Bemerkungen:* In Braunschweig waren bereits im Jahr 1938 Planungen zur Entfernung des alten Kopfbahnhofes und zur Schaffung eines Durchgangsbahnhofes südlich der Innenstadt angestellt worden. Im Jahr 1955 schließlich erfolgte der Ratsbeschluss, der die Umsetzung dieser Planungen ermöglichte. In diesem Zusammenhang und der damit einhergehenden Verdichtung von Arbeitsstätten stellte die Städtische Bauverwaltung unter Leitung des Städtischen Oberbauamts Karl Kalanke Planungen zur Ausweisung von umfangreichen Wohnbauflächen im Süden der Stadt an. Die Planungen sahen vor, die neue Südstadt in ursprünglich fünf Nachbarschaften aufzuteilen, die nacheinander realisiert werden konnten. Die mittlere Nachbarschaft im Bereich des heutigen Thüringenplatzes sollte dabei ein Kerngebiet aufnehmen. Nachdem bereits am 01.08.1957 Übereinstimmung über den Bau einer „Trabantenstadt“ im Süden Braunschweigs zwischen dem Oberstadtdirektor Lotz und der Arbeitsgemeinschaft der Gemeinnützigen Wohnungsunternehmen, einem Zusammenschluss von sieben Wohnungsbaugesellschaften, erzielt worden war, schloß die Stadt am 25.03.1958 mit der Argewo den sogenannten „Südstadtvertrag“ zum Kauf, zur Erschließung und zur Bebauung der insgesamt 125 ha großen Fläche zwischen den Braunschweiger Vororten Melverode und Mascherode. Auf dieser Fläche sollte „nach modernen städtebaulichen Gesichtspunkten der Aufbau von etwa 7.500 Wohnungen“ nebst Folgeeinrichtungen erfolgen. Die generelle städtebauliche Planung einschließlich der Verkehrsplanung und der baulichen Ausnutzung sollte durch die Stadt erfolgen, die Wohnungsbaubetriebe sollten „unabhängige, freischaffende und anerkannte Städteplaner benennen“, und die Planung sollte „schnellstens in Angriff genommen werden“.

Schon kurz zuvor hatte die Arbeitsgemeinschaft der Gemeinnützigen Wohnungsunternehmen den ehemaligen Braunschweiger Stadtbaurat Johannes Göderitz und Ernst May für die Planung verpflichtet, die fortan gemeinsam als „Planungsbeauftragte der Arbeitsgemeinschaft gemeinnütziger Wohnungsunternehmen der Stadt Braunschweig“ firmierten.

Zunächst erstellten May und Göderitz Pläne für die Nachbarschaft Melverode, deren endgültige Einwohnerzahl 8.000 betragen sollte. Der größte Teil der Bebauung sollte sich ringförmig um die langgestreckte, bestehende Bebauung mit ca. 1.400 Einwohnern legen und diese dabei weitgehend unangetastet lassen. May übernahm offenbar die Federführung bei diesem Projekt und verwarf erste Planungen, die im Stadtplanungsamt angefertigt worden waren und entwickelte ein System sich wiederholender gleichartiger Wohnbereiche, die jeweils aus Zeilen, Reihenhäusern und einer abschließenden geknickten Hochhausplatte bestanden. Die im südlichen Bereich im räumlichen und baulichen Zusammenhang mit der Nachbarschaft Melverode geplante Bebauung im Bereich der heutigen Trachenbergstraße und

Militschstraße und der Bezirkssportanlage Melverode wurde allerdings durch die veränderte Trassierung der übergeordneten Straßen von der Nachbarschaft Melverode abgetrennt und unabhängig von ihr entwickelt.

Bereits im August 1958 erfolgte der Baubeginn für diesen Bauabschnitt. Die ersten Wohnungen sollten sogenannten „Bahnhofsverdrängten“ zur Verfügung gestellt werden, also Bewohnern von Häusern, die dem neuen Bahnhofsvorplatz und den Zufahrtsstraßen zum Bahnhof im Weg standen.

Das Bebauungskonzept wurde von May mehrfach überarbeitet, der größte Teil im nördlichen Bereich rund um die bestehende Bebauung. In den langen Äckern weitgehend nach seiner Grundkonzeption realisiert. Auch die einfache nordwest-südöstlich gerichtete Zeilenstruktur im Bereich der heutigen Trachenbergstraße und Militschstraße stammt aus der Feder Mays. Die weiter südwestlich gelegene Bebauung, die ursprünglich ebenfalls zum Projekt Melverode gehört hatte, wurde dagegen nicht realisiert.  
Zustand: Die Bebauung ist erhalten.

## 49 Siedlung Remscheid-Lüttringhausen

*Zeitraum:* 1958-1959

*Objekt:* Planung einer Wohnsiedlung

*Ort:* Remscheid-Lüttringhausen

*Bauherr:* Neues Heim Remscheid

*Planung:* Neue Heimat Düsseldorf in Zusammenarbeit mit Ernst May  
*Mitarbeiter:* Haase

*Datierung:* Lagepläne 30.10.1958, 02.02.1959, Genehmigung der Änderung des Leitplanes durch die Bezirksregierung am 23.01.1959

*Archivalien:* HAA, Bestand Neue Heimat, NX 106.

*Literatur:* Hugo Vogel: Wohnanlage Remscheid-Lüttringhausen, in: Neue Heimat Monatshefte 4/1959, S. 1-7, Friedrich Riegels: Wohnungsbau an Rhein und Ruhr, in: Neue Heimat Monatshefte 5/1961, S. 26.

*Bemerkungen:* Die Planung sieht auf ca. 50 ha eine Wohnsiedlung mit ca. 2.040 Wohnungen in 5 km Entfernung vom Stadtzentrum vor. Die Erschließung erfolgt teils entlang bestehender Straßen, teils über ringförmige Straßenschleifen, teils über hiervon abzweigende Stichstraßen. Die Bebauung, die im Südosten an bestehende Einfamilien- und Doppelhausbebauung anschließt, ist teils in Wohngruppen angeordnet, die unterschiedliche Typologien vereinen, teils in Folgen gleicher Typen, wie Wohnzeilen, „Schmetterlingshäuser“ und Kettenhäuser. Dabei ist die höhere Bebauung, also die 3- bis 4-geschossigen Bauten, überwiegend in der Mitte angeordnet, nach außen hin staffelt sich die Bebauungshöhe bis auf eingeschossige Häuser ab. Die bestehende Siedlung Klausen wird dabei vollständig überplant. Das Siedlungszentrum befindet sich an der südlichen Zufahrt und wird durch eine achtgeschossige Zeile in Ost-West-Richtung mit Geschäftsgebäuden und einem Kino, die sich um einen großen Marktplatz gruppieren, gebildet. Unmittelbar daneben befindet sich das Schulzentrum. Am östlichen Ende der Siedlung befindet sich ein großes Gemeindehaus. Ein ausgedehntes Netz von Fußwegen ist von den Fahrverkehrsstraßen getrennt. Der im Mai 1961 in den Neue Heimat Monatsheften veröffentlichte Planstand lässt eine weitgehende Umplanung durch Neues Heim Remscheid und Neue Heimat Düsseldorf erkennen.

## 50 Schule an der Otto-Braun-Straße, Bremen

*Zeitraum:* 1958-1964

*Weitere Namen:* Otto-Braun-Schule

*Objekt:* Neubau einer 24-klassigen Grund- und Hauptschule

*Ort:* Bremen-Vahr, Otto-Braun-Straße 2

*Bauherr:* Hochbauamt Bremen

*Planung:* Ernst May

*Mitarbeiter:* Jürgen Baumbach, Christian Krauss, Gartenplanung: Karl August Orf

*Datierung:* Vorentwurf 30.07.1958

*Archivalien:* AM, 32.01-73.

*Literatur:* Wilhelm Berger: Schulbau von heute für morgen. Göttingen, Berlin, Frankfurt, 1960, S. 52.

*Bemerkungen:* Das Konzept der Schulen in der Neuen Vahr als Pavillonschulen geht auf May zurück. May hatte nach eigenen Angaben in der Zeit seines Studiums am University College London die ersten Anregungen zum Bau von Pavillonschulen erhalten und diesen Typ später mit der gemeinsam mit Eugen Kaufmann erbauten Schule am Bornheimer Hang in Frankfurt am Main in Deutschland eingeführt. May stand bei der Arbeit in Bremen in Kontakt zum dortigen Oberschulrat Berger, der die Schulen in der Neuen Vahr auch in seinem Buch „Schulbau von heute für morgen“ als beispielhaft vorstellen sollte, und für das May das Geleitwort schreiben sollte. Berger bestand auf einer von ihm als „Marktplatz“ bezeichneten zentralen Aula, die die Schüler auf dem Weg in die Klassen durchquerten und in der Versammlungen abgehalten werden konnten, und auf der Verwendung des sogenannten „Schustertyps“, bei der je zwei Klassenräume beiderseits eines Treppenhauses lagen und die zweiseitige Belichtung der Klassenräume ermöglicht wurde. Die Planungsaufträge für die Schulen wurden unter den an der Planung der Neuen Vahr beteiligten Architekten aufgeteilt. Eine über bestimmte Eigenschaften, wie Klassengrößen, Fenster, Türen, Dachkonstruktion oder Treppen hinausgehende Normierung sollte vermieden werden. May sollte zunächst die Schule in der 4. Nachbarschaft bauen, Säume und Hafemann die Schule in der 2. Nachbarschaft, und Reichow die in der 3. Nachbarschaft. Bei der Schule in der Otto-Braun-Straße handelt es sich um eine 24-klassige Grundschule nach dem Pavillonprinzip in einer streng orthogonalen Anordnung. Die Klassenzimmer sind grundsätzlich zweiseitig belichtet (Schustertyp). Die Schule bestand aus drei Trakten, die sich rings um einen gemeinsamen Außenbereich legten. Ein bis zu dreigeschossiger Eingangsbereich enthielt Bühne, Lehrerbereiche, Turnhalle, Bücherei, Lehrküche und dergleichen, ein nördlich gelegener zweigeschossiger Trakt enthielt Fachklassen, die nach dem Prinzip des Schustertyps T-förmig organisiert waren, und ein eingeschossiger Trakt im Osten enthielt weitere Klassenräume. Die Klassenräume waren jeweils so organisiert, dass sie über einen eigenen Vorraum betreten wurden, an dem auch die Toiletten gelegen waren. Der Klassenraum selbst war in einen Hauptbereich und einem in einer Nische gelegenen Gruppenbereich unterteilt. Die Erschließung streppenhäuser liegen jeweils an den Berührungspunkten mit den kammartigen Bauteilen, sodass jeweils pro Etage drei Klassenräume erschlossen werden können.

Die Schule ist nur teilweise gebaut worden. Vor allem die ursprünglich geplanten überdeckten Wege zwischen den Gebäuden, die den baulichen Zusammenhang gestärkt hätten, wurden nicht realisiert. Alle Gebäude waren mit Vormauerziegeln verkleidet und erhielten flachgeneigte Pultdächer. Im äußersten Nordwesten des Geländes befand sich die Hausmeisterwohnung in einem eingeschossigen, verputzten Bau.

Ein differenziertes Außenraumkonzept von Karl August Orf sah unterschiedlichste Bepflanzungen und Oberflächen vor.

Zustand: erhalten

## 51 Bebauungsplan Rudow, Berlin-Neukölln

*Zeitraum:* 1959

*Objekt:* Neubau einer Wohnsiedlung mit ca. 3700 Wohneinheiten

*Ort:* Britz-Buckow-Rudow, Berlin-Neukölln, zwischen der heutigen Fritz-Erler-Allee, der Neuköllner Straße, dem Zwickauer Damm, der Güterbahnlinie und dem „Vogelschutzwäldchen“.

*Bauherr:* Gemeinnützige Wohnungsbaugesellschaft mbH Neues Heim  
*Planung:* Ernst May

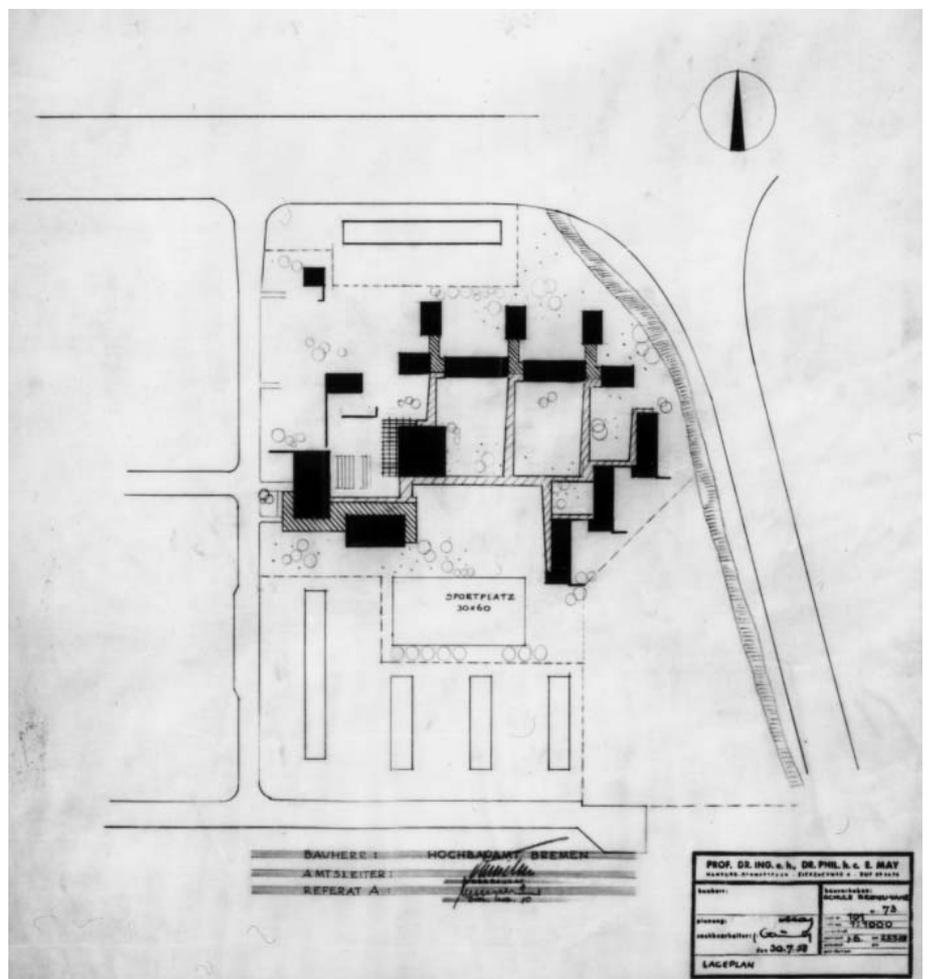
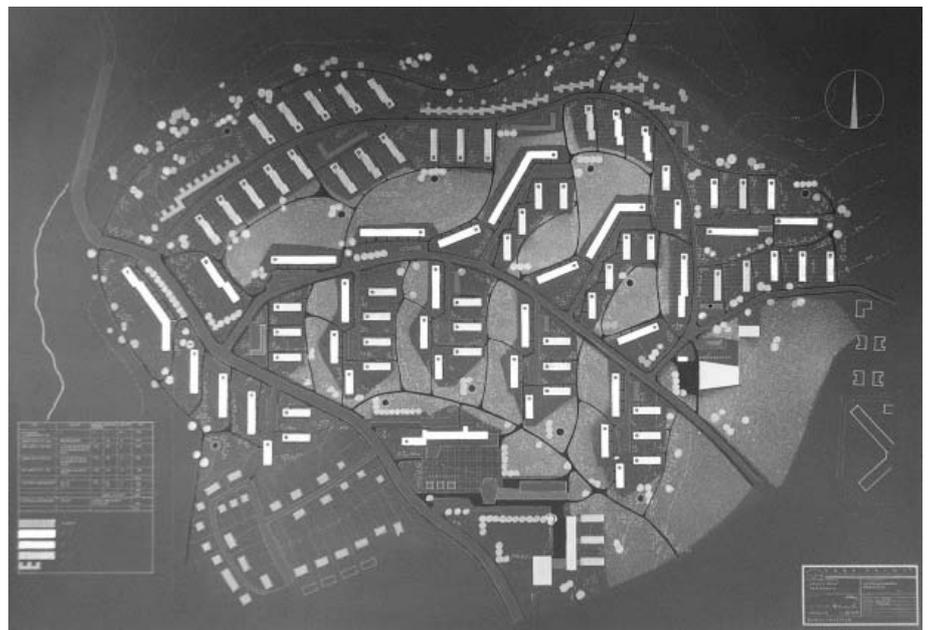
*Datierung:* Besprechung mit anschließender Geländebesichtigung 04.06.1959, 2 Vorentwürfe 13.07.1959

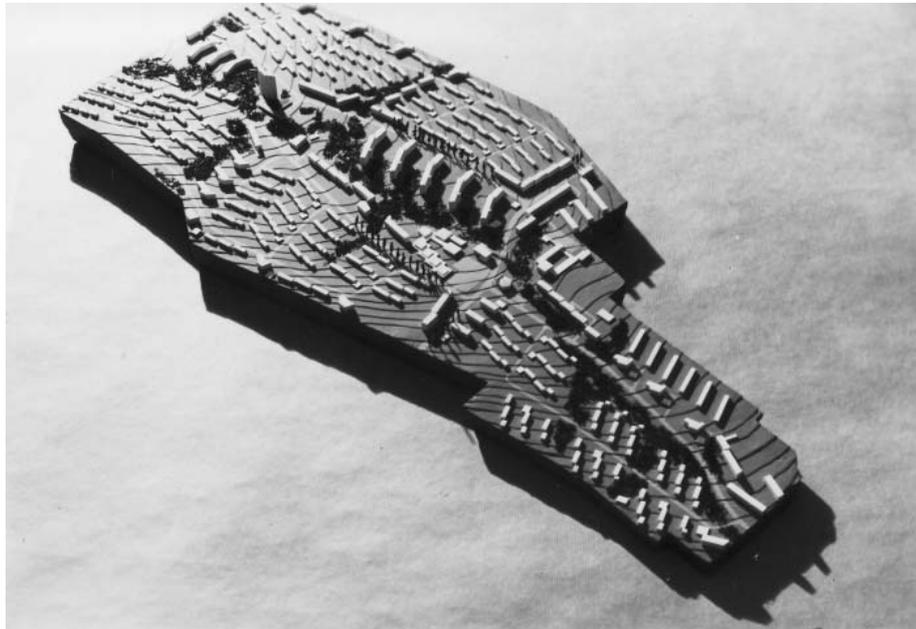
*Literatur:* Die Gropiusstadt. Der städtebauliche Planungs- und Entscheidungsvorgang. Eine Untersuchung von Hans Bandel und Dittmar Machule im Auftrag des Senators für Bau- und Wohnungswesen Berlin. Berlin 1974. S. 18-28.

*Bemerkungen:* Im Jahr 1959 fertigte May im Auftrag der Neuen Heimat zwei Vorentwürfe für das östliche Teilgebiet der sich damals in Planung befindlichen Gropiusstadt an.

Vorschlag A sah eine weitgehend orthogonale Baustruktur mit zweigeschossigen Reihenhäusern, 4-, 6- und 8-geschossigen Zeilen und fünf 15-geschossigen Hochhäusern in sich teilweise wiederholenden Strukturen vor. Am geplanten U-Bahnhof im nordwestlichen Sektor des Baugebiets war ein – allerdings schwach

153. 49 Siedlung Remscheid-Lüttringhausen, Lageplan.  
 154. 50 Otto-Braun-Schule, Lageplan.

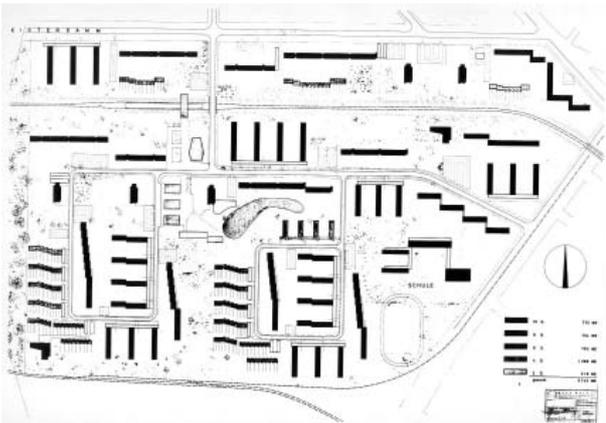




155. 52 Wohnstadt Am Limes, Modellaufnahme.  
 156. 52 Wohnstadt Am Limes, Modellaufnahme.  
 157. 52 Wohnstadt Am Limes, Modellaufnahme.  
 158. 52 Wohnstadt Am Limes, Ausschnitt, Lageplan.



159. 51 Bebauungsplan Rudow, Vorschlag A, Lageplan.



ausgeprägtes Zentrum geplant. Von diesem etwas abgerückt war ein kleiner See vorgesehen.

Vorschlag B wies eine ebenfalls weitgehend orthogonale Baustruktur auf, mit stärkeren Wiederholungen und zusätzlich dreigeschossigen Bautypen. Eine einzige, großzügige Erschließungsschleife in Ost-West-Richtung umfasste einen langgestreckten zentralen Grünraum, ebenfalls mit einem kleinen See. Am geplanten U-Bahnhof im nordwestlichen Sektor des Baugebiets ist keine Zentrumsbildung erkennbar.

Die Bebauungsvorschläge wiesen 3.742, bzw. 3700 Wohneinheiten auf.

Die Entwürfe wurden am 14.07.1959 beim Bezirksamt Neukölln, Abt. Bau- und Wohnungswesen und Stadtplanung vorgelegt, wobei die Variante B den Vorzug erhielt. Nachdem die Senatsverwaltung für Bau- und Wohnungswesen zunächst erwog, die Planung, wie von der Bezirksverwaltung Neukölln gewünscht, in das Gesamtkonzept von Walter Gropius und TAC zu integrieren, wurde dieser Vorschlag im Herbst 1959 verworfen. Die „Neues Heim“ zog sich aus dem Projekt „Britz-Buckow-Rudow“ zurück, das schließlich mehrheitlich von der GEHAG errichtet wurde.

## 52 Wettbewerb Wohnstadt „Am Limes“, Schwalbach

*Zeitraum:* 1959

*Objekt:* Neubau einer Wohnsiedlung

*Ort:* Schwalbach am Taunus

*Auslober:* Nassauische Heimstätte GmbH, Staatliche Treuhandstelle für Wohnungs- und Kleinsiedlungswesen, Frankfurt am Main, im Benehmen mit dem Main-Taunus-Kreis und der Gemeinde Schwalbach / Taunus

*Planung:* Ernst May

*Mitarbeiter:* Jürgen Baumbach, Christa Rosin

*Auszeichnung:* 1. Preis Hans Bernhard Reichow, 2. Preis Ernst May, 3. Preis C. Küchler und P. Zlonicky, Ankäufe: Arbeitsgemeinschaft Wolfgang Bartsch, Anselm Thürwächter und Hans Weber, F, Max Guthier, DA, Walter Schwagenscheidt, Tassilo Sittmann, Leuner und Hanke aus Kronberg, WI und Sulzbach.

*Datierung:* Auslobung 20.08.1959, Einsendung am 02.11.1959, Preisgericht 04.12.1959

*Preisrichter:* Prof. Kühn, Aachen, Dr. Ing. W. Seidensticker, Essen, Ministerialdirigent Steinbiß, B.f.W. Bad Godesberg, Oberreg.- und Baurat Gunkel, Wiesbaden, Oberreg.- und Baurat Schwarzer, Wiesbaden, Direktor Dr. Dellermann, Hannover, Stadtbaurat a.D. Bossert, Frankfurt, Landrat Dr. Wagenbach, MTK, 1. Beigeordneter Weiß, Hofheim-Marxheim, Bürgermeister Lietzow, Schwalbach / taunus, Stadtrat Menzer, F, Dipl. Kaufmann E. Braun, F, Direktor Müller, F,

*Einsendungen:* Freischaffende, beamtete und angestellte Architekten, die ihren Wohnsitz seit mehr als sechs Monaten im Land Hessen haben oder dort geboren sind., besonders eingeladen: Architekt Dittrich, Nürnberg, Guthier, Darmstadt, Hartmann, München, May, Hamburg, Reichow, Hamburg, insgesamt 31 Teilnehmer.

*Honorar:* 1. Preis 8.000,-, 2. Preis 5.000,-, 3. Preis 3.000,-, 3

Ankäufe a 2.000,-, zusammen DM 22.000,-

*Archivalien:* AM, NLEM, 48.01, 48.03, 63.01.

ABK, NLEM, 1B FT 25.

*Literatur:* „Wettbewerb Neue Wohnstadt „Am Limes““, in: Neue Heimat Monatshefte 1/1960, S. 32-33.

„Neue Wohnstadt „Am Limes““, in: Neue Heimat Monatshefte 2/1960, S. 13-22.

Justus Buekschmitt: Ernst May. Bauten und Planungen. Band 1. Stuttgart 1963, S. 133-137.

Nassauische Heimstätte Wohnungs- und Entwicklungsgesellschaft mbH (Hg.): Wir geben Ihnen Raum. 75 Jahre Nassauische Heimstätte. Frankfurt am Main 1997, S. 124-127.

*Bemerkungen:* Bei Schwalbach / Ts. plante die Nassauische Heimstätte die Errichtung einer neuen Wohnstadt. Zu dem Wettbewerb, an dem hessische Architekten teilnehmen konnten, wurden fünf Architekten, unter ihnen May, gesondert eingeladen. Das Baugebiet lag auf einem Höhenrücken im nordwestlichen Gemeindegebiet von Schwalbach. Man rechnete damit, dass der überwiegende Teil der neuen Bewohner in Frankfurt und Frankfurt-Höchst arbeiten würden. Die geforderte Wohndichte war mit 100 E/ha im allgemeinen

Wohngebiet, also im südöstlichen Bereich, und 160 E/ha im reinen Wohngebiet im Nordosten relativ niedrig. Die Vorgaben der Auslober hinsichtlich der geforderten Wohnungsgrößen und Gebäudetypen waren sehr genau formuliert.

May sah auf dem zentralen Höhenrücken eine verhältnismäßig dichte Reihung abgewinkelter Hochhausscheiben vor, mit einem Punkthochhaus als Dominante. Rings um dieses Zentrum lagen niedrigere Gebäude, meist als Zeilenbauten mit Bezug zur Topographie angeordnet. Diese Gebäudeformation wurde durch einen Grünzug begleitet, der sich in die Randbereiche verzweigte. Das Preisgericht lobte an Mays Arbeit besonders die Steigerung der Topografie durch die Anordnung der Gebäudemassen, weiter die Abgrenzung der Siedlung an ihrem südlichen Rand mit ihrer abwechslungsreichen Folge hoher und niedriger Bauten, kritisierte jedoch die Wiederholung des Motivs am nördlichen Siedlungsrand. Positiv bemerkt wurde weiterhin die „wirkungsvolle Gliederung“ durch das Grünsystem „ohne übersteigerte Breiten“ und die Anordnung der Funktionen, mit der Einschränkung der Lage des Zentrums. Besonders die städtebaulich-räumliche Qualität des Entwurfs fand den Beifall des Preisgerichts: „Trotz Verwendung verhältnismäßig gleichartiger Planungs- und Bauelemente wurde ein hoher Wohnwert erzielt, weil die Bezüge und Verhältnisse in einem der Situation angemessenen Maßstab bleiben.“ Die Qualität der ersten beiden Preisträger wurde als annähernd gleich hoch bezeichnet, weshalb die Preissummen einander angeglichen wurden. Reichows Planung wurde jedoch zur Grundlage der Ausführung bestimmt und in den folgenden Jahren realisiert.

## 53 Wohnsiedlung Wiesbaden-Biebrich

*Zeitraum:* 1959-1970

*Weitere Namen:* Am Parkfeld

*Objekt:* Neubau einer Wohnsiedlung

*Ort:* Wiesbaden-Biebrich

*Bauherr / Auslober:* Magistrat Wiesbaden in Verbindung mit der Nassauischen Heimstätte GmbH, der Gemeinnützigen Bau- und Siedlungsgenossenschaft Wiesbaden 1950 eGmbH und der Gemeinnützigen Wiesbadener Wohnbau GmbH.

*Planung:* Ernst May.

*Mitarbeiter:* Jürgen Baumbach, Christa Rosin.

*Auszeichnung:* 1. Preis: Ernst May (einstimmig), 2. Preis: Hans Wilhelm Frhr. von Wangenheim, Frankfurt, 2. Preis Rudolf Hartog, Lintorf, Ankauf Walter Schwagenscheidt, Kronberg, Rambald v. Steinbüchel-Reinwall, Egon Anton, Darmstadt + Claus Küchler, Frankfurt mit Cay v. Bethmann-Hollweg.

*Datierung:* Einladung zur Teilnahme am städtebaulichen Ideenwettbewerb 22.12.1959, Abgabetermin 01.08.1960, Preisgerichtssitzung am 16./17.08.1960.

*Preisrichter:* Verbandsdirektor Dr. Ing. Umlauf, Siedlungsverband Ruhrkohle-Bezirk, Architekt BDA Dr. Ing. W. Seidensticker, Essen, Stadtbaurat Simon, Oberreg.- und Baurat Gunkel, Wiesbaden, Oberreg.- und Baurat Schwarzer, Wiesbaden, Stadtbaurat a.D. Bossert, Frankfurt, Dipl. Ing. Jäger, Wiesbaden, Oberbürgermeister Dr. Mix, Wiesbaden, Bürgermeister Buch, Wiesbaden, Direktor Müller, F, Stadtrat Kopp, Wiesbaden-Biebrich, Stadtrat a.D. Dyckerhoff, Wiesbaden-Biebrich, Vorstandsmitglied Karl-August Leonhard, Wiesbaden.

*Einsendungen:* Zur Teilnahme waren alle Architekten, Stadtplaner und Gartenarchitekten berechtigt, die seit dem 1.1.1959 ihren ständigen Wohnsitz im Land Hessen oder in der Stadt Mainz geboren waren. Auch Studierende waren zur Teilnahme berechtigt.

Insgesamt 45 Teilnehmer.

*Honorar:* Preisgeld: 1. Preis DM 8.000,-, 2. Preis DM 5.000,-, 3. Preis DM 3.000,-, 3 Ankäufe, je DM 1.500,-.

*Archivalien:* AM, NLEM, 43.01-02.

*Literatur:* „Wohnanlage Wiesbaden-Biebrich“, in: Neue Heimat Monatshefte 10/1960, S. 11-22.

Magistrat der Stadt Wiesbaden (Hg.): Das neue Wiesbaden, Wiesbaden 1963, S. 36-37.

Justus Buekschmitt: Ernst May. Bauten und Planungen. Band 1. Stuttgart 1963, S. 140-143.

*Bemerkungen:* Ernst May wurde vom Wiesbadener Stadtbaurat Simon, dem die mit einem 2. Preis ausgezeichnete Arbeit Mays zum Wettbewerb der Wohnstadt „Am Limes“ besonders gut gefallen hatte,

zur Teilnahme an dem städtebaulichen Ideenwettbewerb aufgefordert. Reichow wurde ebenfalls für Teilnahme aufgefordert, nahm aber nicht teil. Für den Wettbewerb sollte kein Honorar ausbezahlt werden. May erklärte sich unter der Bedingung, dass die Abgabe nicht vor Mitte Juli sein sollte, zur Teilnahme am Wettbewerb bereit.

May gewann den Wettbewerb.

Das Grundstück von ca. 31,8 ha liegt auf einem in Nord-Süd-Richtung zum Rhein hin abfallenden Gelände, unmittelbar westlich des Biebricher Schlossparks. Die Erschließung erfolgt über zwei parallele Straßen, die bestehende Straße am Parkfeld, die die Grenze des Schlossparks darstellt, die in ihrem mittleren Teil aufgehoben wird, um den Durchgangsverkehr zu hemmen, und eine neue, durchgehende Straße im Westen der Siedlung. Die Wohnstraßen spannen sich leiterartig zwischen diesen beiden Wohnsammelstraßen auf. Im unteren Bereich gruppieren sich entlang dieser Wohnstraßen jeweils ein Ensemble aus viergeschossigen Bauten, die teilweise längs zur Straße, also entlang des Höhenlinienverlaufs stehen, teilweise in einem sehr stumpfen Winkel zur Straße angeordnet sind. Südlich der Wohnstraßen sind jeweils zweigeschossige Reihenhäuser, ein dreigeschossiger Bau und ein wohl fünfgeschossiger Bau, der sich auf eine Höhe von vier Geschossen abtreppt, angeordnet. Die Bauten sind in unterschiedlicher Entfernung zur Wohnstraße gestaffelt, so dass der Eindruck eines geschlossenen Straßenraums vermieden wird. Stattdessen ergibt sich im mittleren Abschnitt der Wohnstraße eine angerartige Aufweitung, an der ein eingeschossiger Ladenbau und eine um einen Meter abgesenkte, von einer Hecke umgebene Parkplatzfläche angeordnet sind. May will auf diese Weise einen begrenzten Schallschutz erzielen und die Autos der direkten Sicht entziehen.

Die oberste dieser drei gleichartigen „Wohntrauben“, die ungefähr am oberen Drittelpunkt der Wohnsiedlung liegt, ist leicht abgewandelt. Statt des eingeschossigen Ladenbaus und der in stumpfen Winkel zur Straße stehenden Zeilenbauten befindet sich hier ein Siedlungszentrum mit einem flachen Ladentrakt, einem Veranstaltungssaal oder Kino und einem 12 oder 14-geschossigen, schlanken Hochhaus mit rechteckiger Grundfläche, das direkt neben eine kleinen Wasserfläche gelegen ist. Das Zentrum setzt sich über die westliche Wohnsammelstraße mit einer oder zwei geplanten Kirchen und einem Schulzentrum fort, das wohl eine 18-klassige Volksschule und eine 14- bis 16-klassige Sonderschule aufnehmen soll.

Nördlich des Zentrums ist eine weitere Wohnstraße vorgesehen, entlang der ein längsgehender, geknickter und sieben quergestellte viergeschossige Zeilenbauten aufgereiht sind, deren südlich der Straße gelegene sich bis auf acht Geschosse entwickeln. Im oberen Bereich ist somit die Wohndichte deutlich höher als im unteren. Westlich der Wohnsammelstraße befinden sich neben der Kirche und dem Schulzentrum zumeist in Nord-Süd-Richtung ausgerichtete Reihenhäuser, direkt an der Straße befinden sich noch drei- bis fünfgeschossige Zeilen, die auch jeweils einen westlichen optischen Abschluss der Wohnstraßen bilden. Die unteren Gebäudegruppen werden durch zwei keilförmig in das Gebiet vorstoßende bestehende Gärtnereien voneinander getrennt, zwischen den oberen beiden Gebäudegruppen ist eine Erweiterung des Schlossparks Biebrich über die in diesem Bereich aufgehobene Straße am Parkfeld geplant. In dieser neuen öffentlichen Freifläche ist ein öffentlicher Kinderspielplatz geplant. Der Weiher am Hochhaus soll über einen gewundenen Kanal mit einem alten Weiher im Schlosspark verbunden werden. Das Innere der Wohnsiedlung soll durch weitere Baumgruppen aufgelockert werden, entlang der westlichen Wohnsammelstraße ist eine abschnittsweise Bepflanzung durch Pyramidenpappeln geplant. Insgesamt sollten in der Siedlung Biebrich-Parkfeld ca. 1.255 Wohnungen und 133 Einfamilienhäuser für 5.089 Einwohner entstehen. Die Bruttowohndichte sollte 90 Ew/ha, die Nettowohndichte 208 Ew/ha betragen. Es waren Garagen und Abstellplätze für 1.208 Pkw geplant.

May hielt die Lage der Siedlung Biebrich-Parkfeld, obwohl nicht auf den Hängen des Taunus gelegen, wie die weiteren Planungen, aus zwei Gründen für besonders vorteilhaft: Die Nähe zu benachbarten Gewerbe- und Industriegebieten lasse keine nennenswerten Verkehrsbelastungen erwarten, und der Park des Schlosses Biebrich, der gleichzeitig als Staubfilter fungiere, biete den zukünftigen Bewohnern einen besonderen wohnungsnahen Erholungswert.

Die Realisierung der Siedlung Biebrich-Parkfeld verschob sich aus verschiedenen Gründen. Zum einen befand sich das Gelände in Privatbesitz, und die Preisforderungen der Eigentümer waren dem Bauherren, der Nassauischen Heimstätte, wohl zunächst zu hoch.

May vermutete später auch, dass die die Nassauische Heimstätte der einfacheren Realisierung der Siedlung Klarenthal den Vorrang gab, obwohl er selbst Biebrich-Parkfeld für städtebaulich bedeutender und stadtstrukturell günstiger gelegen hielt.

Im Jahr 1966 schrieb der Wiesbadener Kurier über den fortwährenden „Kampf ums Grundstück“, und die Zeitungen schrieben, in Abwandlung eines bekannten Kinderverses aus Mays Frankfurter Zeit: „Auf Professor May folgt noch mancher Mai“. Im Jahr 1968 versuchte sich May bei der Nassauischen Heimstätte gemeinsam mit seinem Sohn Klaus May als Architekt des Hochhauses in Biebrich-Parkfeld ins Gespräch zu bringen. Der Bau der Siedlung Biebrich-Parkfeld begann erst in den frühen siebziger Jahren. Das Zentrum der Siedlung ist im Zuge der Realisierung in stark abgewandelter Form gebaut worden. Unmittelbar nach der Bekanntgabe Mays als Wettbewerbsgewinner wurde May auch am 02.09.1960 zum Planungsbeauftragten von Wiesbaden bestellt.

## 54 Städtebaulicher Ideenwettbewerb Düsseldorf-Garath

*Zeitraum:* 1959

*Weitere Namen:* Städtebaulicher Ideenwettbewerb Düsseldorf-Süd, Wohnstadt Düsseldorf-Süd

*Objekt:* Neubau einer Wohnsiedlung

*Ort:* Düsseldorf-Garath

*Auslober:* Stadt Düsseldorf

*Planung:* Ernst May

*Mitarbeiter:* Jürgen Baumbach, Diether Haase, Christa Rosin, Verkehrsplanung Prof. Otto Sill, Grünplanung Karl August Orf  
*Auszeichnung:* 1. Preis: Prof. Max Guthert, 2. Preis: Ernst May, 3. Preis: Dr. Ing. Wolters, Reg.-Baumeister Berlitz.

*Datierung:* Auslobung 20.02.1958, Abgabe 20.06.1958, Preisgericht 01.-02.07.1958

*Preisrichter:* Oberbaudirektor Prof. Hebebrand, Hamburg, Stadtbaurat Prof. Hillebrecht, Hannover, Prof. Dr. Ing. Gaßner, Bonn, Prof. Kühn, Aachen, Architekt Dipl. Ing. Schneider-Ebleben, Düsseldorf, Ministerialdirigent Steinbiß, Bonn, Beigeordneter Prof. Tamms, Düsseldorf, OB Glock, BM Dr. Vomfelde, Ratsherren Schulhoff, Striefler, Sauerborn

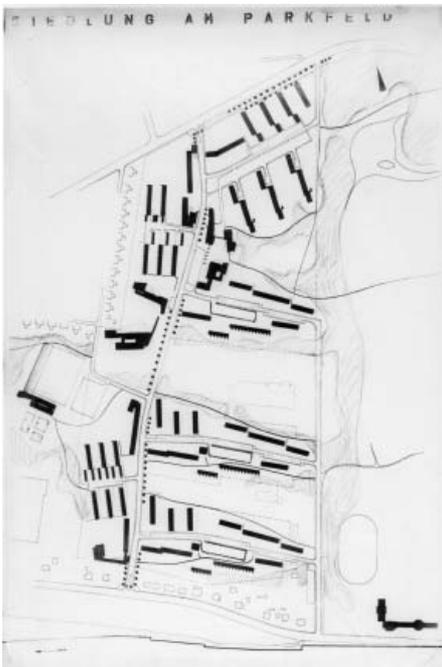
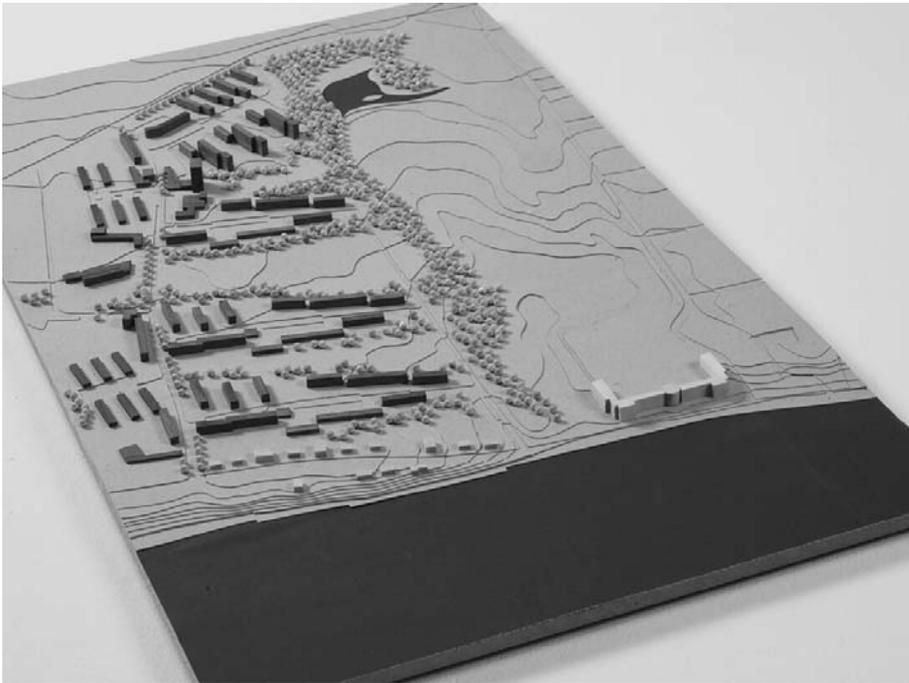
*Einsendungen:* Zur Teilnahme am Wettbewerb wurden folgende Architekten aufgefordert: Prof. Guthert, Darmstadt, Dipl.-Ing. Machtemes, Düsseldorf, May, Hamburg, Dr. Ing. Petersen u. Prof. Dr. Ing. Königter, Düsseldorf, Dr. Ing. Seidensticker, Essen, Dr. Ing. Wolters u. Reg.-Baumeister Berlitz, Düsseldorf  
*Honorar:* 1. Preis: DM 10.000,-, 2. Preis DM 6.000,-, 3. Preis DM 3.000,-

*Archivalien:* AM, NLEM, 48.04.

ABK, NLEM, 1B FT 25.

*Literatur:* Wettbewerb für die Südstadt Düsseldorfs 1959, in: Architektur Wettbewerbe Heft 28, Stuttgart 1958, S. 84-92.  
Justus Bueckschmitt: Ernst May. Bauten und Planungen. Band 1. Stuttgart 1963, S. 135-137.

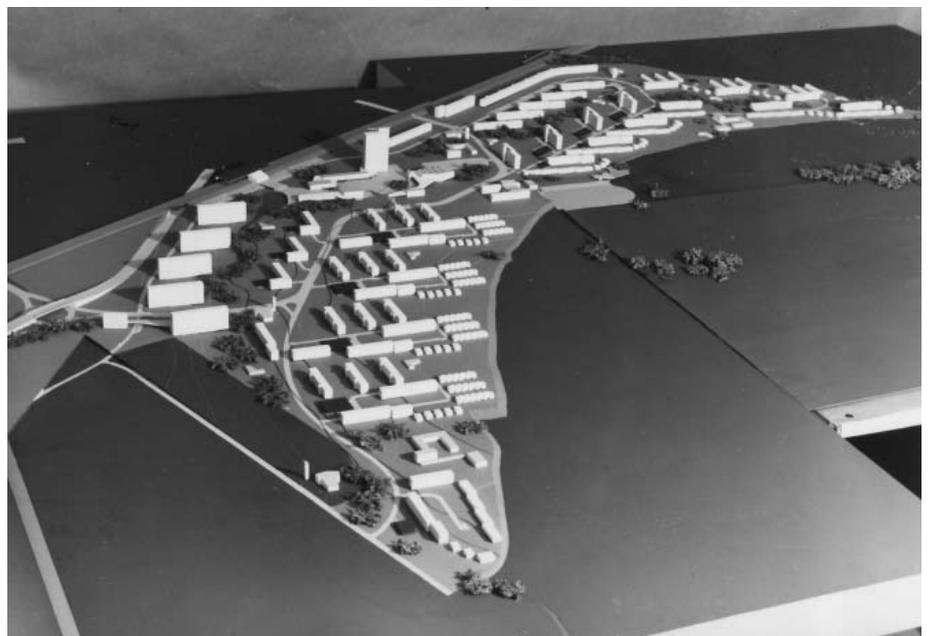
*Bemerkungen:* Wie viele westdeutsche Städte sah sich Düsseldorf mit einer starken Zunahme der Bevölkerung konfrontiert. Betrug die Bevölkerung im Jahr 1939 noch ca. 535.000, so war sie Ende 1957 auf ca. 677.000 angestiegen. Für das Jahr 1965 wurde eine Einwohnerzahl von 720.000 bis 750.000 prognostiziert. Hinsichtlich der Siedlungsdichte stand Düsseldorf damit nach Bonn an zweiter Stelle aller bundesdeutschen Großstädte. Das Gebiet im Süden Düsseldorf wurde wegen seiner verkehrsgünstigen Lage, seines landschaftlichen Reizes und aufgrund des hohen Anteils städtischer Grundstücke für die Bebauung ausgewählt. Die Bahnstrecke Düsseldorf-Köln teilte das Gebiet in eine Ost- und eine Westhälfte. Für das Gebiet sollten städtebauliche Lösungen in zwei Maßstabebenen erarbeitet werden. Für das Gesamtgebiet war ein Flächennutzungsplan im Maßstab 1:5000 mit Darstellung der Erschließung, der Größe der Teilgebiete und der Lage der Gemeinschaftsanlagen und Versorgungszentren zu erarbeiten. Hierbei war insbesondere festzulegen, ob eine Verklammerung der beiden Gebietshälften mit einem gemeinsamen Zentrum oder zwei selbständige Wohnsiedlungen bevorzugt wurden. Für das westliche Teilgebiet war ein städtebaulicher Entwurf im Maßstab 1:1000 mit entsprechender Detaillierung zu erarbeiten.



160. 53 Wiesbaden-Biebrich, Städtebauliches Modell.  
161. 53 Wiesbaden-Biebrich, Lageplan.



162. 54 Düsseldorf-Garath, Lageplan.  
163. 54 Düsseldorf-Garath, Modellaufnahme.



Ein bestimmte Anzahl von Wohnungen war nicht vorgeschrieben, eine Dichte von 250 E/ha sollte jedoch nicht wesentlich unterschritten werden. Ca. 80 % der Wohnungen sollten im sozialen Wohnungsbau erstellt werden. Die Zahl und Art von Gemeinschaftseinrichtungen wie Schulen, Kindergärten und Läden, sowie Sportflächen war weitgehend vorgegeben. Auch die Höchstenfernung von Hauseingängen zu befahrbaren öffentlichen Flächen war festgelegt. Für je drei Wohnungen war eine Garage vorzusehen.

Aus der Projekterläuterung: Plan 1:5000: Das gesamte Wettbewerbsgebiet wird durch die Führung eines starken Verkehrsbandes (Eisenbahn- und Autoverkehr) in zwei Gebiete geteilt. Um einen Zusammenhang beider Teile zu ermöglichen – jener bezieht sich hauptsächlich auf den Bahnhof und auf das Zentrum – wurde eine günstige Verkehrsverbindung gesucht. Dabei schlägt der Verfasser nachfolgende Lösung vor:

1. Fernverkehr: der jetzige Fernverkehr Düsseldorf-Köln führt über die Koblenzer Straße unter der Bahn hindurch. Da er aber wahrscheinlich in Zukunft über die neue Südausfallstraße geleitet werden wird, erhält die Koblenzer Straße untergeordnete Bedeutung. Es erscheint daher angebracht, die jetzige Unterführung unter der Bahn in nördlicher Richtung (Düsseldorf) über ein Fly-over-System in die neue Ausfallstraße zu leiten. Die Koblenzer Straße wird deshalb nördlich der Lüderitzstraße ausgebogen und führt über eine Kreuzung des neuen Wohngebietringes in den nördlichen Teil des Westabschnittes zum Bahnhof, dann weiter in den Ring.
2. Ringverkehr: Beide Wohngebiete werden durch einen Ring von 13,50m Breite in verkehrlichen Zusammenhang gebracht. Auffahrten von diesem an die Fernverkehrsstraße im östlichen Abschnitt ermöglichen die Verbindung mit Düsseldorf und Köln. Der Ringverkehr zwischen den beiden Wohngebieten nimmt die Wohnsammelstraße auf.
3. Autobusverkehr: Der Autobusverkehr soll in der Weise geführt werden, daß er vom Bahnhof aus in nördlicher Richtung um den Bezirk Urdenbach, dann nach Süden zurück in den Hauptring, diesem auf einer kurzen Strecke folgt und anschließend unter Befahrung der 6,5 m breiten Schleife zurück zum Bahnhof eine zügige Verkehrsverbindung ermöglicht. Der Ostteil wird durch den Ring erschlossen. Auf diese Weise führen beide Buslinien am Bahnhof und am Zentrum vorbei.
4. Zentrum: Da der Bahnhof als Kernpunkt des Verkehrs von und zur Siedlung betrachtet werden wird, erscheint es richtig, hier den Ort des Zentrums festzulegen.
5. Bahnhof: Die Bahnhofshalle liegt westlich des Bahnkörpers und ist von beiden Seiten durch eine Unterführung zugänglich. In dieser befinden sich auf der ganzen Breite der Gleisanlagen über Sperren Ausgänge zu den Bahnsteigen. Die Bahnhofstraße ist vor dem Bahnhof abgerampt, um eine ebenerdige und fahrverkehrsfreie Kreuzung für die Fußgänger zu ermöglichen. Im Ostteil wird der Zugang zum Bahnhof unter die Bundesstraße unterführt. Im Westteil stellt eine breite Brücke – gewissermaßen als Bahnhofsvorplatz – die Verbindung zwischen Bahnhof und Zentrum her. Autobusbenutzer erreichen das Niveau der Bahnhofshalle über Treppen seitlich der Autobushaltestelle. Ferner wurde für PKW's ein 20m breiter Parkstreifen auf beiderseits 100 m Länge angelegt.
6. Radfahrer: Radfahrer fahren, soweit es sich um stärkere Verkehrspunkte handelt, entlang des Ringverkehrs. Im übrigen Gebiet verlaufen die Radwege entweder auf den Wohnstraßen oder frei durch das Grün.
7. Fußgänger: Fußgänger werden über kreuzungsfreie, vom Verkehr unbehinderte Wege an die einzelnen Läden, Schulen, Kirchen und dergl. sowie in die die Siedlung umgebende freie Natur geführt. Damit wird ein direkter Anschluß an die Altrheinniederung und die Waldgebiete im Osten und im Süden des Geländes ermöglicht.
8. Wohnen: Die Wohnungen im gesamten Siedlungsgebiet sind, um einer Orientierung entgegenzukommen, in einzelnen Gruppen zusammengefaßt, die jeweils verschieden abgehandelt werden können.
9. Grün: Die Gestaltung der Grünflächen ergibt sich aus der topographischen Lage. Soweit der Westteil infrage kommt, war für ihre Gruppierung das Vorhandensein zweier Geländemulden im Nord- und Südteil bestimmend. Im Ostteil wurde die im Verkehrsband liegende Grünfläche als Überleitung in das Großgrün des östlichen Waldrandes aufgenommen. Von den Großgrünflächen verlaufen Ausläufer in die Wohngruppen. Hier liegen die Wanderwege und verbinden alle die Siedlung betreffenden Einrichtungen. Die zwischen den großen Verkehrsadern liegenden Grünstreifen, die für

Wohnbebauung ungeeignet sind, wurden in prozentualem Anteil zur Gesamtsiedlungsfläche mit Kleingärten versehen.

Aus der Projekterläuterung Plan 1:1000

1. Verkehr: Der Hauptverkehr wird durch die 13,50 m breite Haupterschließungsstraße, die beide Wohngebiete mit dem Zentrum, Bahnhof und die übrigen Folgebauten verbindet, aufgenommen. Hier schließen alle Wohnsammelstraßen an, die sich wiederum in Wohnstraßen aufteilen, wobei ein geringer Teil als Stichstraßen ausgebildet wurde.
2. Garagen: Die Garagen wurden in unmittelbare Nähe der Wohnsammelstraßen gelegt, um die Wohngruppen von Fahrverkehr, Staub und Lärm möglichst freizuhalten. Jene sind als einfache Dächer auf Stützen, allseitig offen, gedacht, um weniger von Kälte, als besonders von Hitze und Nässe zu schützen. In Form von Sammelunterstellplätzen sind ihre Größen jeweils der Größe der Wohngruppe angepaßt. Zusätzlich befinden sich an der Straße entlang teilweise Abstellflächen für den täglichen Bedarf. An den 5 – 10-geschossigen Hochhäusern im Nordostteil des Wohngebietes sind die Garagen in Form von Tiefgaragen angelegt.
3. Zentrum: Hier befinden sich Läden, Verwaltungs- und Polizeistellen, Kino, Mehrzweckbau und ein das Zentrum weithin markierendes Hochhaus, in dessen beiden unteren Etagen Büroräume für Ärzte, Rechtsanwälte und dergl. untergebracht werden können. In den oberen 20 Geschossen sollen Einraumwohnungen bzw. Ateliers liegen. In Verbindung mit dem Zentrum wurde auch ein Gewerbezentrum vorgesehen, in dem kleinere Handwerker, wie Schuster, Elektriker, Schneider, Holzeinzelhändler und dergl. Werkstätten haben. Der Autobusverkehr erschließt das Zentrum sowohl von der nördlichen wie südlichen Seite, Fußgängerwege, vom großen Grünzug begleitet, münden in den Ost- und Westseiten ein.
4. Läden: Größere Läden, u. U. ein Kaufhaus, befinden sich direkt im Zentrum. Die kleineren Läden, die den Erfordernissen des täglichen Lebens gerecht werden, sind in maximalen Entfernungen von 400 m gelegen und in kürzester Zeit von den Wohngruppen aus zu erreichen.
5. Sportplatz Oberschule: In südlicher Verlängerung des Zentrums liegen die Oberschule und dazu in Verbindung der allgemeine große Sportplatz, dessen Niveau auf halber Höhe zwischen Altrheinniederung und Wohngebiet geplant ist. Hier verläuft eine Grünzunge aus dem Grünzug der Siedlung in die Niederung. Da sich die landschaftliche Situation hervorragend ausbreitet, wurde auch auf vorgeschobener Bastion ein Aussichtrestaurant angelegt.
6. Wohnungen: Die in den Gruppen zusammengefaßten Wohnungen sind in ihrer Größe variiert. Angestebt wurde hier eine Abwechslung verschiedener Bauhöhen und Wohnsysteme, um eine Monotonie zu vermeiden. So sind die Einfamilienreihenhäuser entlang der Böschung zum Altrheingebiet angelegt, während die 4-geschossigen Bauten die Geländehöhen unterstreichen. Dadurch soll eine starke Profilierung des Stadtbildes erreicht werden, wie auch andererseits eine strenge Anordnung das Stadtende kennzeichnet. Sämtliche Wohnungen haben biologisch optimale Lage. Die 8-10-geschossigen Hochhäuser sind weiträumig in die große Grünzone eingebunden. So soll die Einbeziehung des Grüns in die Wohngruppen ein echtes Wohnklima erzeugen.
7. Grün: Die große Grünzone verläuft entlang der Mulden. In der nördlichen ist in Bahnhofsnahe ein kleiner See angelegt, um die Muldensituation noch markanter auszudrücken. Wanderwege führen hier an den Kindergärten, Spielplätzen und Schulen sowie Kirchen vorbei zum Zentrum.

Insgesamt betrug die Anzahl der Wohnungen 3.918, davon in Einfamilienhäusern 49 WE, in Reihenhäusern 385 WE, in 4-geschossigen Bauten 2.092 WE, in 6-geschossigen Bauten 120 WE, in 8-geschossigen Bauten 320 WE, in 10-geschossigen Bauten 600 WE, und in einem 22-geschossigen Hochhaus 352 WE. Es waren 850 Garagen und 250 Abstellplätze für Kfz vorgesehen. Das Bruttobauland betrug ca. 95 ha, das Nettobauland ca. 55 ha. Die Nettowohndichte betrug 13.750 Ew/55 ha, also 250 Ew/ha, die Nutzungsziffer betrug 0,46.

Mays Entwurf wurde mit dem 2. Preis ausgezeichnet.

Preisgerichtsprotokoll: Die städtebauliche Gesamtgliederung ist gut. Die vier vorgesehenen Nachbarschaften sind in ihren Schwerpunkten durch den geplanten Ring einwandfrei zusammengeschlossen. Die weitere, hauptsächlich in Form von Stichstraßen vorgesehene Erschließung ist bei dem tiefen Eindringen der Ringstraße

insbesondere in den östlichen Teil in tragbare Längen gehalten. Nachteilig wird sich die Verdichtung des Verkehrs auf dem Straßenring auswirken, die dadurch verursacht werden wird, daß die nördlichen und südlichen Abfahrten von der geplanten übergeordneten Verkehrsstrecke jeweils nur in einer Richtung angebunden sind. Die Anlage eines Hauptzentrums in direkter Verbindung mit dem Bahnhof im westlichen Stadtgebiet ist dem Grundsatz nach möglich, insbesondere, wenn es durch zwei Nebenzentren im Ostteil ergänzt wird. Allerdings dürfte die Verbindung des Hauptzentrums mit den östlichen Stadtteilen unzureichend sein.

Die beiden Nachbarschaften des westlichen Teilgebietes sind durch das Hauptzentrum, die höheren Schulen und einen Sportplatz verbunden. Für die höheren Schulen wäre eine Anordnung mehr zum Nordende des Plangebietes erwünscht, weil sie auch von Benrath benutzt werden sollen. Der großzügige städtebauliche Ordnungsgedanke und die ausgezeichnete Plastik des Entwurfs werden erreicht durch eine sehr starke Differenzierung der Bebauung bei Verwendung einer Vielzahl von Hochhäusern (über 8 Geschosse), die im Rahmen des in der Ausschreibung vorgesehenen Wohnungsbaues allerdings nicht realisierbar sind. Die beiden Niederungen im Norden und im Süden des Teilgebietes sind im Grünflächensystem der Anlage wirkungsvoll aufgenommen und verzahnt. Das an der Nahtstelle dieser beiden Grünzüge angeordnete, mit dem geplanten Bahnhof elegant verbundene und in der Massengruppierung bestechend gelöste Hauptzentrum dürfte in Bezug auf den Maßstab vielleicht übersteigert sein. Die zugeordneten Gewerbeflächen sind allerdings zu klein, ebenso sind die Flächen für störendes Gewerbe unzureichend. In der Einzelgestaltung ist insbesondere die südliche Nachbarschaft reizvoll durchgeformt und von hoher Qualität. Im nördlichen Gebiet ist die Gruppierung nicht so geglückt, zum Teil genügen auch hier die Abstände nicht. Die Art der Aufschließung ermöglicht die Bildung guter, in sich abgeschlossener Einzelkomplexe und ist verkehrstechnisch und wirtschaftlich einwandfrei.

Im Mittelhochbau ist ausschließlich die viergeschossige Bauweise verwendet worden. Der Anteil der Eigenheime ist zu gering. Der Entwurf ist, wie vorstehend schon angedeutet, im Bezug auf die Hochhäuser kaum realisierbar. Eine Änderung der Bauweise unter weitgehendem Verzicht auf die Hochhäuser würde dem Entwurf den entscheidenden Reiz nehmen.

May wurde an der weiteren Ausarbeitung des von Max Guther gewonnenen Wettbewerbs nicht beteiligt.

## 55 Siedlung Heidberg-Süd

*Zeitraum:* 1959-1962

*Objekt:* Entwurf einer Wohnsiedlung

*Ort:* Braunschweig Süd, im Bereich der heutigen Stettinstraße, Köslinstraße, Rostockstraße, Greifswaldstraße, Kolbergstraße, Stralsundstraße, Stolpstraße und Anklamstraße.

*Bauherr:* ARGEWO, Arbeitsgemeinschaft gemeinnütziger Wohnungsunternehmen der Stadt Braunschweig

*Planung:* Ernst May, Johannes Göderitz

*Mitarbeiter:* Schulz, Breitling (im Büro Göderitz)

*Datierung:* Ideenskizze von May 1959, Lageplan 05.05.1961, Lageplan November 1961, Lageplan März 1962.

*Archivalien:* AM, NLEM, 28.01-04, 39.03, 39.04, 39.06.

Stadtarchiv Braunschweig, Signatur E61-17.

*Literatur:* Manfred Gruner (Hg.): Braunschweigs Stadterweiterungen von 1920 bis heute. Braunschweig 1998, S. 70-71.

*Bemerkungen:* Neben den Nachbarschaften Melverode und Heidberg-Ost erstellte May im Rahmen des Projekts für Braunschweig-Süd gemeinsam mit Johannes Göderitz auch Planungen für die Nachbarschaft Heidberg-Süd, die südlich an Heidberg-Ost anschließt. Die Planung sah auf dem von Norden nach Süden um ca. 10m abfallenden Gelände eine Erschließung mittels Straßenschleifen vor. Die Bebauung sollte überwiegend aus Zeilenbauten, die meist in Nordwest-südöstlicher Richtung standen, bestehen. Ihnen westlich vorgelagert sollten meist über Stichstraßen erschlossene Gruppen freistehender Einfamilienhäuser realisiert werden.

Die Planung wurde mehrfach überarbeitet und gemäß der Planung vom März 1962 mit einem höheren Anteil von Einfamilienhäusern realisiert.

## 56 Haus Schäfer, Dreieichenhain

*Zeitraum:* 1959-1960

*Objekt:* Entwurf eines Wohnhauses

*Ort:* Dreieichenhain, Philipp-Holzmann-Straße 9

*Bauherr:* Klaus und Renate Schäfer

*Planung:* Ernst May, Architekt Grossmann, Darmstadt (Ausführungsplanung und Bauleitung)

*Datierung:* Entwurf im Frühjahr 1959, Fertigstellung und Bezug im Jahr 1960.

*Archivalien:* DAM, NLEM, 160-916-013.

*Bemerkungen:* Bei dem Projekt handelt es sich um den Entwurf für das Privathaus von Klaus und Renate Schäfer. Renate Schäfer war eine Nichte Ernst Mays.

May strebte danach, „den Bau in möglichst einfachen, klaren Formen zu halten“. Besonderes Augenmerk richtete May auf Morgensonne in allen Schlafzimmern und die Aussicht von Essnische und Wohnzimmer. Das Satteldach ist über das Treppenhaus und den Anbautrakt herabgeschleppt.

Ähnlich wie in Mays eigenem Haus ist die große Essnische vom Wohnraum durch eine Tür abgetrennt.

Das Kinderzimmer ist entweder durch den Wohnraum zugänglich oder separat von außen erschlossen. Nachdem zunächst Mays Freund Wolf Drevermann die Ausführungsplanung und Bauleitung übernehmen sollte, wurde der Architekt Grossmann aus Darmstadt mit der Ausführung beauftragt.

*Zustand:* Erhalten

## 57 Generalplanung Bremerhaven

*Zeitraum:* 1960-1962

*Objekt:* Erstellung einer Stadtentwicklungsplanung für Bremerhaven

*Ort:* Bremerhaven

*Bauherr:* Magistrat der Stadt Bremerhaven

*Planung:* Ernst May

*Mitarbeiter:* Reiner Nüsslein, Bruno Qual, Bernt Danbolt, Günter Jank, Landschaftsgestaltung: Joachim Rauschenbach, Grafische Gestaltung: Herbert Meinke.

*Datierung:* April 1960 Beauftragung

*Literatur:* „May und Leibbrand planen für Bremerhaven“, in: Neue Heimat Monatshefte 4/1960, S. 58.

„Ein Plan für Bremerhaven“, in: Bauwelt 32/1962, S. 882.

Magistrat der Stadt Bremerhaven: Bremerhaven morgen. Bremerhaven o.J.

Justus Buekschmitt: Ernst May. Bauten und Planungen. Band 1.

Stuttgart 1963, S. 152-154.

*Bemerkungen:* Im April des Jahres 1960, also noch während Mays Tätigkeit in Mainz, erteilte der Magistrat der Stadt Bremerhaven den Auftrag, zur Aufstellung eines Generalplans „unter Auswertung der bisher geleisteten Vorarbeiten“. Die Vorarbeiten bestanden in erster Linie aus dem „Wirtschaftsplan 1958“, den May auch als Grundlage heranzog und in dem er viele grundsätzliche Gedanken bereits angedeutet sah.

Mit der Verkehrsplanung wurde der Lehrstuhl für Eisenbahn- und Verkehrswesen an der ETH Zürich beauftragt. Weiterhin war ein Wirtschaftsgutachten von Prof. Dr. Isenberg als Teil der Planungen zu berücksichtigen. Der Planungszeitraum war von vorneherein auf zwei Jahre befristet.

Die Stadt Bremerhaven ist eine sehr junge Stadt. Erst 1939 wurden die Ortsteile Bremerhaven mit den zuvor zur Stadt Wesermünde zusammengeschlossenen Ortsteilen Geestemünde und Lehe vereinigt. Im zweiten Weltkrieg erlitt sie schwere Zerstörungen der Bausubstanz. 56,5% der Stadt war zerstört, in Bremerhaven-Mitte betrug die Zerstörung sogar 97%.

Die Forderungen an den Generalplan waren erstens die Schaffung eines Verkehrsnetzes, das das Stadttinnere entlastete, und gleichzeitig den LKW-Verkehr der Häfen aus dem Stadttinneren fernhielt, zweitens eine Entflechtung der städtischen Funktionen, so dass sie einander nicht beeinträchtigten, und drittens die Ausweisung neuer Flächen für die Gewerbeansiedlung.

Die Verkehrsplanung sah zusätzliche Querungen der Geeste und drei leistungsfähige Paralleltangenten in Nord-Süd-Richtung vor, von denen eine, die Westtangente, durch das Stadtzentrum geführt werden sollte.



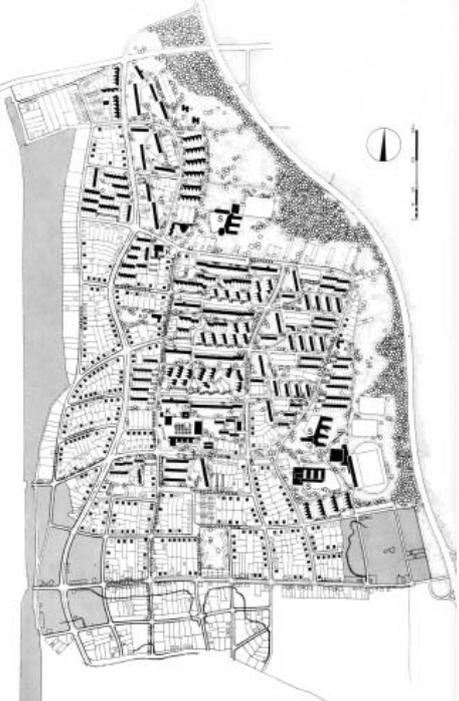
164. 55 Heidberg-Süd, Lageplan, datiert 5.5.1961  
 165. 55 Heidberg-Süd, Lageplan, datiert November 1961.



166. 56 Haus Schäfer, Außenaufnahme.  
 167. 56 Haus Schäfer, Außenaufnahme.  
 168. 56 Haus Schäfer, Außenaufnahme.



169. 57 Generalplanung Bremerhaven, Stadtzentrum, Modellaufnahme, Blick von Osten.  
 170. 58 Siedlung Ströddacker, Lageplan.  
 171. 59 Siedlung Schierholz, Lageplan.



May identifizierte den in Bremerhaven-Mitte gelegenen Theaterplatz als einzigen Platz von einiger Bedeutung im Stadtkörper, an dem ein Theater gelegen war, ein Hallenbad, das größte Hotel der Stadt und eine im Bau befindliche Bank. Dieser Platz war jedoch vom Verkehr durchschnitten und somit seiner Wirkung beraubt. May sah vor, südlich des Platzes auf dem Gelände der Karlsburgbrauerei direkt an der Geeste das neue Rathaus der Stadt zu bauen, wodurch nördlich davon ein weiterer öffentlicher Raum entstünde.

Zwischen der Straße Am Alten Hafen und dem Alten Hafen schlug May eine Kammstruktur von Bürohochhäusern vor, um der Stadt eine markante Silhouette zur Weser hin zu verleihen.

Damit im Zusammenhang und als echten „Mittelpunkt des Bremerhavener Volkslebens“ plante May westlich des Stadtzentrums einen öffentlichen Park, der durch Aufspülung des Wattvorgeländes zwischen Tiergrotten und Geestemündung entstehen sollte. Die gewerbliche Nutzung des alten Hafens sollte aufgegeben, sein südliches Ende zugeschüttet und mit einer Hochgarage mit 800 Garagen bebaut werden. Im Weserpark war eine Stadthalle und ein Freibad geplant. Der Park sollte sich in ein Netz von Grünflächen der Stadt einordnen, die Versorgung der wachsenden Stadtbevölkerung mit Erholungsflächen sicherstellen sollte.

Wie schon in Mainz teilten sich Mays Wohnungsbaupläne in die Sanierung bestehender Wohngebiete und die Ausweisung neuer Wohnsiedlungen, die meist am Stadtrand geplant waren.

Die Siedlung Grünhöfe ist nicht Teil der Generalplanung für Bremerhaven. Sie wurde bereits im Jahr 1954 begonnen.

Bestandteil der Generalplanung für Bremerhaven sind folgende Sanierungsgebiete und Siedlungen:

Siedlung Strödacker: Siehe Projektnummer 58

Siedlung Schierholz: Siehe Projektnummer 59

Siedlung Auf den Wohden: Siehe Projektnummer 60

Siedlung Leherheide-Ost: Siehe Projektnummer 61

Siedlung Renkenheide: Siehe Projektnummer 62

Siedlung Leherheide-West: Die Planung stammt von den Architekten Sprotte und Neve, mit denen Ernst May bereits im Jahr 1958 bei der Planung der Siedlung Hegholt in Hamburg-Bramfeld zusammengearbeitet hatte.

Sanierung des Stadteils Lehe: Siehe Projektnummer 63

Sanierung im Bereich der Bürgermeister-Smidt-Straße: Siehe Projektnummer 64

Die Planungen Mays für Bremerhaven wurden nur zu einem geringen Teil realisiert. Lediglich das zu Beginn der 1970er Jahre errichtete Columbus-Center geht maßgeblich auf Mays Ideen zurück, wengleich es in seinen Dimensionen weit größer ausfiel, als von May vorgesehen.

## 58 Siedlung Strödacker, Bremerhaven

*Zeitraum:* 1960

*Objekt:* Vorentwurf einer Wohnsiedlung

*Ort:* Bremerhaven

*Bauherr:* Magistrat der Stadt Bremerhaven

*Planung:* Ernst May

*Literatur:* Magistrat der Stadt Bremerhaven: Bremerhaven morgen. Bremerhaven o.J. S. 44-45.

*Bemerkungen:* Das Gebiet am Rande des Speckenbütteler Parks bildete den nordwestlichen Abschluss des Siedlungsgebiets. Im Westen schloss das Gebiet des geplanten Erzhafens an. Das bestehende Straßennetz nach einer Planung aus dem Jahr 1911-1917 war nur teilweise ausgebaut. Die Baublocks waren überwiegend in ein- oder zweigeschossiger Bauweise mit Ein- und Zweifamilienhäusern bebaut. Die Neuplanung sah vor, den Charakter einer hochwertigen Wohnlage zu erhalten und ausschließlich Eigenheime zu errichten. Aufgrund der Baulandknappheit sollten jedoch zweigeschossige Reihenhäuser gebaut werden. Durch die Neuplanung sollte das Gebiet eine bauliche Fassung an den Rändern und eine starke Strukturierung in Nord-Süd-Richtung erhalten. Abweichend von der bisherigen Bebauungsform erhielten die Blöcke eine sekundäre öffentliche Durchwegung mit Fußwegen in schmalen Grünzügen. An zwei Stellen waren kleine eingeschossige Ladenzentren geplant. Östlich eines bestehenden Schulzentrums wurde ein kirchliches Zentrum vorgeschlagen. Die Planung wurde nicht realisiert.

## 59 Siedlung Schierholz, Bremerhaven

*Zeitraum:* 1960

*Objekt:* Vorentwurf einer Wohnsiedlung

*Ort:* Bremerhaven

*Bauherr:* Magistrat der Stadt Bremerhaven

*Planung:* Ernst May

*Literatur:* Magistrat der Stadt Bremerhaven: Bremerhaven morgen. Bremerhaven o.J. S. 46-47.

*Bemerkungen:* Das Baugebiet Schierholz liegt am östlichen Stadtrand. Durch die geplanten neuen Verkehrsverbindungen geriet das Gebiet in eine günstigere Position zu den Arbeitsstätten entlang der Weser. Das Gebiet war nur unvollständig erschlossen, die Kanalisation fehlte teilweise, ein Teil der Bebauung bestand aus nicht genehmigten Behelfsbauten. Das Straßennetz basierte auf einem 50 Jahre alten Fluchtlinienplan. Die Neuplanung sah ein differenziertes Straßennetz aus übergeordneten Sammelstraßen, Wohnsammelstraßen und Wohnstraßen vor. Die neugeplante Bebauung bestand aus einer Mischung mehrgeschossiger Mietshaus- und ein- bis zweigeschossiger Reihentypen, die sich um Grünräume gruppieren sollten. In dreifacher Wiederholung bildeten jeweils zwei ost-west-gerichtete Mietshäuser einen Hintergrund für kleine, nach Süden oder Westen orientierte Reihentypen. Teils ost-westlich, teils nord-südlich gerichtete Mietshäuser bildeten ebenfalls wiederkehrende Gruppen. Vorhandene erhaltenswerte Bauten waren bei der Neuplanung berücksichtigt. Vom fließenden und ruhenden Verkehr getrennte Fußwege wurden innerhalb des Wohnbereichs vorgesehen. Es wurden zwei Grundschulen, eine weiterführende Schule mit Sportanlagen geplant, dazu drei Kindergärten, ein Altersheim und zwei Kirchenzentren sowie zwei Ladenzentren, von denen eines auch die Verwaltung des Wohnbezirks aufnehmen sollte. Bei der Begrünung wurde auf die Gestaltung des Stadtrandes besonderer Wert gelegt. Eine Baumreihe sollte sowohl einen Windschutz als auch einen klaren Übergang in die Bebauung in die Landschaft gewährleisten. Die Planung wurde nicht realisiert.

## 60 Siedlung Auf den Wohden, Bremerhaven

*Zeitraum:* 1960

*Objekt:* Vorentwurf einer Wohnsiedlung

*Ort:* Bremerhaven

*Bauherr:* Magistrat der Stadt Bremerhaven

*Planung:* Ernst May

*Literatur:* Magistrat der Stadt Bremerhaven: Bremerhaven morgen. Bremerhaven o.J. S. 48-50.

*Bemerkungen:* Das als Schrebergartengebiet genutzte Gelände lag zwischen den Ortsteilen Lehe-Nord und Eckernfeld. Eine neue Ost-West-Verbindung durchschnitt das Gebiet. Da im nördlichen Bereich teilweise schlechter Baugrund vorhanden war, wurde das Gebiet in diesem Bereich auch weiterhin großflächig für Schrebergärten genutzt und durch öffentliche Wanderwege für die Allgemeinheit erschlossen. Dieses Gebiet teilte die Neubebauung in zwei getrennte Kerne. Die geplante Neubebauung bestand aus zweigeschossigen Einfamilienreihenhäusern, zum überwiegenden Teil aus drei- und viergeschossigen Miethäusern, und aus einem achtgeschossigen und einem 14-geschossigen Hochhaus. Im Anschluss an bestehende Wohngebiete waren auch einige freistehende Einfamilienhäuser geplant. Der Großteil der Bebauung befand sich im östlichen Bereich in nord-süd-gerichteten Zeilen rechtwinklig zu einer leicht geschwungenen Wohnstraße. Die weiterhin bildbestimmende Bebauung bestand aus nord-süd-gerichteten zweigeschossigen Reihenhäusern. Das vierzehngeschossige Hochhaus war in seiner Grundform und Orientierung dem Hochhaus in der Neuen Vahr in Bremen von Alvar Aalto ähnlich. An einzelnen Stellen formten häufig geknickte Baukörper den Verlauf der Straße nach. Vom Fahrverkehr getrennte Fußwege durchquerten das Gelände. Außer den Wohnbauten wurden eine weiterführende Schule und zwei Ladengruppen in zentraler Lage geplant. Am Nordwestrand diente eine Baumpflanzung als Lärm- und Staubschutz gegen den im Nordwesten geplanten Erzhafen. Für die Aufteilung der Kleingärten entstanden für einen Zugang von Norden und Süden je ein Musterentwurf. Hierbei wurde jeweils Wert darauf gelegt, dass die Gartenlaube den Garten nicht verschattet und jeweils

große zusammenhängende Bereiche für Gemüsebeete und eine Rasenfläche vorbehalten werden.  
Der Entwurf wurde nicht realisiert.

## 61 Siedlung Leherheide-Ost, Bremerhaven

*Zeitraum:* 1960

*Objekt:* Vorentwurf einer Wohnsiedlung

*Ort:* Bremerhaven

*Bauherr:* Magistrat der Stadt Bremerhaven

*Planung:* Ernst May

*Literatur:* Magistrat der Stadt Bremerhaven: Bremerhaven morgen. Bremerhaven o.J. S. 52-53.

*Bemerkungen:* Die Siedlung befand sich am äußersten nordöstlichen Stadtrand. Die Neuplanung sollte an die bestehende Einfamilienhausbebauung aus den 30er Jahren anschließen und sollte diese durch weitere ein- und zweigeschossige Einzel- und Reihenhäuser, drei-, vier- und achtgeschossige Bauten und einem 12-geschossigen Hochhaus zu einer spannungsvollen Einheit ergänzen. Die verschiedenen Bauungsformen waren jeweils zu Gruppen zusammengefasst, die die Wohnsiedlung strukturieren. Ähnlich wie in der Siedlung Leherheide-West der Architekten Sprotte und Neve formte eine dichte Struktur von Flachbauten die Kante des Ortes zur Landschaft hin. Die innere Erschließung erfolgte über Wohnstraßenschleifen und Wohnwege.  
Die Planung wurde nicht realisiert.

## 62 Siedlung Reinkenheide, Bremerhaven

*Zeitraum:* 1960

*Objekt:* Vorentwurf einer Wohnsiedlung

*Ort:* Bremerhaven

*Bauherr:* Magistrat der Stadt Bremerhaven

*Planung:* Ernst May

*Literatur:* Magistrat der Stadt Bremerhaven: Bremerhaven morgen. Bremerhaven o.J. S. 54-55.

*Bemerkungen:* Reinkenheide war als ein Wohngebiet für gehobene Ansprüche am östlichen Rand von Bremerhaven direkt am Wald geplant. Die Bebauung sollte ausschließlich aus Einfamilienhäusern bestehen, die in Gruppen von vier bis sechs Häusern um je einen gemeinschaftlichen Platz angeordnet sein sollten. Am Anschluss des Wohnhofs an die Straße sollte sich ein gemeinschaftlicher Autoabstellplatz und eine gemeinschaftlich Garage befinden. Durch die Konzentration der Bebauung um einen Hof sollte eine wirtschaftliche Erschließung, andererseits durch einen großen Garten eine maximale Privatsphäre erreicht werden.  
Die Planung wurde nicht realisiert.

## 63 Sanierung des Stadtteils Lehe, Bremerhaven

*Zeitraum:* 1960

*Objekt:* Flächensanierung eines gründerzeitlichen Stadtteils

*Ort:* Bremerhaven-Lehe, westlich der Hafensstraße

*Bauherr:* Magistrat der Stadt Bremerhaven

*Planung:* Ernst May

*Literatur:* Magistrat der Stadt Bremerhaven: Bremerhaven morgen. Bremerhaven o.J. S. 58-63.

*Bemerkungen:* Das gründerzeitliche Viertel war zwar nicht übermäßig dicht bebaut, aber dennoch aufgrund mangelhafter Grundrisse, sanitärer Anlagen, mangelhafter Besonnung und schlechtem baulichen Zustand dringend sanierungsbedürftig. Öffentliche Grünflächen und Kinderspielplätze fehlten. Die privaten Grünflächen waren durch gewerbliche Nutzung beeinträchtigt. Gemeinschaftsanlagen und Schulen waren erneuerungsbedürftig. Das Erschließungssystem war, bedingt durch die kleinen, länglichen Blöcke, relativ aufwendig, wurde aber nicht mehr als zeitgemäß betrachtet. Die Kanalisation war komplett zu erneuern. Bei der Neuplanung sollte ein Großteil der bestehenden Straßen aufgehoben

und die Maschenweite des Straßennetzes stark vergrößert werden. Lediglich eine Andienungsstraße für die Läden an der Hafensstraße wurde neu geplant. Ein vom Fahrverkehr getrenntes System von Fußgängerwegen sollte die großen, überwiegend begrünten Blocks erschließen. Die Abstellplätze für den ruhenden Verkehr, die netzartig über das gesamte Quartier verteilt sein sollten, konnten bis auf 1 Stellplatz pro Wohneinheit erweitert werden. Im Nordteil des Wohngebiets waren zwei Hochgaragen geplant. Die bestehende Bebauung war zum großen Teil zum Abriss vorgesehen. Lediglich entlang der Hafensstraße sollte die straßenbegleitende Bebauung in größerem Umfang erhalten bleiben, weiterhin sollten einige Zeilenbauten im westlichen Bereich in die Neuplanung integriert werden. Die Neubebauung war vier-, acht- und zwölfgeschossig geplant. Die Grundstruktur sollte von überwiegend in Nord-Süd-Richtung orientierter viergeschossiger Zeilenbebauung gebildet werden. Die Zeilen waren teilweise durch einen Rücksprung um mehrere Meter gegliedert. In bestimmten Bereichen sollten durch achtgeschossige Bebauung Schwerpunkte gebildet werden, häufig in paarweiser Anordnung beiderseits der Straße und ebenfalls durch Rücksprünge gegliedert. Eine dritte Ordnung sollte durch sechs einzelne zwölfgeschossige Hochhäuser gebildet werden. Diese sollten Orientierungspunkte bilden und vor allem im südlichen Bereich Ladenzentren markieren, die der lokalen Versorgung dienen sollten. In Ost-West-Richtung sollte das Gebiet etwa mittig durch ein Grünband geteilt werden, in dem sich Kirchen, überwiegend als Flachbauten im Pavillonsystem organisierte Schulen und Sportflächen befinden sollten. Die gezeichneten Perspektiven ergeben ein Bild von Zeilen und freistehenden Gebäudekörpern in einem stark durchgrünten Raum, der überwiegend der Freizeit und Erholung gewidmet ist. Der ursprüngliche Charakter des Gebiets mit seiner kleinteiligen Blockstruktur sollte vollständig verschwinden.  
Die Flächensanierung des Stadtteils Lehe wurde nicht durchgeführt.

## 64 Sanierung Bürgermeister-Smidt-Straße, Bremerhaven

*Zeitraum:* 1960

*Objekt:* Flächensanierung eines gründerzeitlichen Stadtteils

*Ort:* Bremerhaven

*Bauherr:* Magistrat der Stadt Bremerhaven

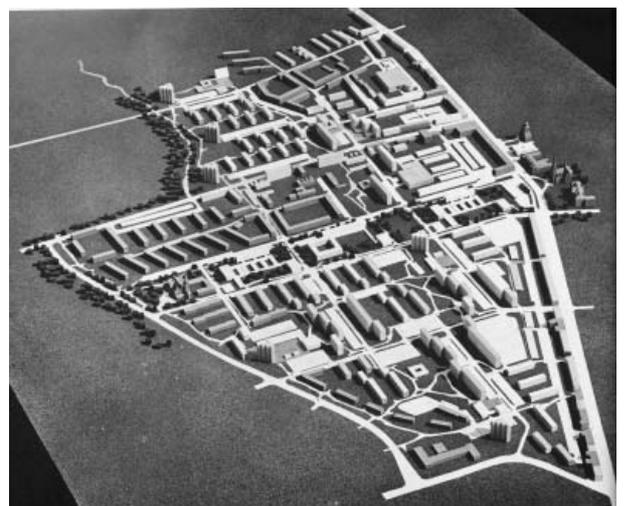
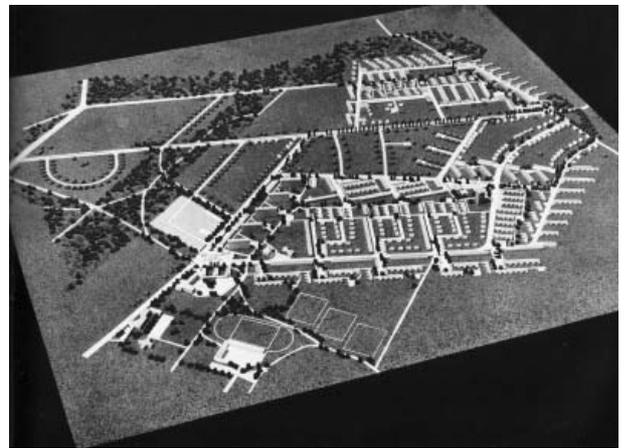
*Planung:* Ernst May

*Literatur:* Magistrat der Stadt Bremerhaven: Bremerhaven morgen. Bremerhaven o.J. S. 64-66.

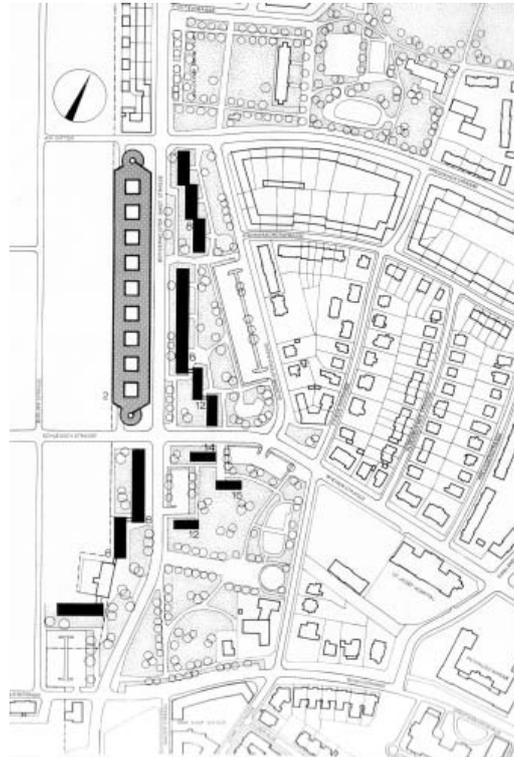
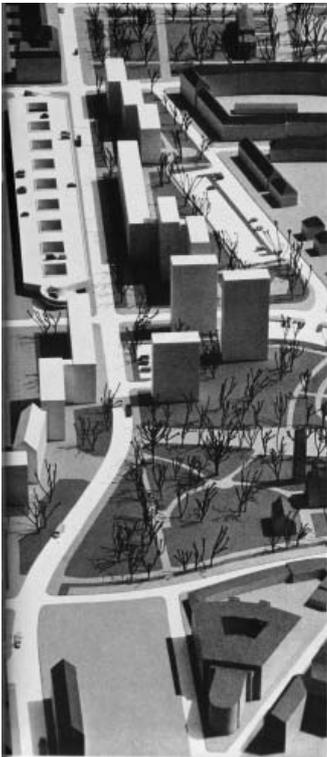
*Bemerkungen:* Aufgrund der bekannten Mängel der gründerzeitlichen Bebauung und einer extrem hohen Dichte von 900 Einwohnern/ha wurde für das Gebiet der Bürgermeister-Smidt-Straße der vollständige Abbruch und eine Neubebauung vorgeschlagen. Die Neubebauung mit einer Höhenstaffelung von acht, zwölf, 14 und 16 Geschossen sollte eine Grünverbindung zwischen zwei Plätzen mit überwiegend grünem Charakter offenhalten. Die Bebauung war überwiegend in Nord-Süd-Richtung orientiert und mehrfach zurückgestaffelt. Die Höhe nahm in Nord-Süd-Richtung allmählich zu. Die höchsten Gebäude im südlichen Bereich waren als freistehende Scheiben in Ost-West-Richtung konzipiert. Die Wahl der hohen Bebauung resultierte aus der Überlegung, möglichst viele Bewohner von der besonders günstigen Lage direkt am Hafen mit Blick auf die Weser profitieren zu lassen. Die Einwohnerdichte wurde auf 440 Einwohner / ha zurückgebracht. Östlich der Bürgermeister-Smidt-Straße sollte eine Hochgarage mit Läden im Erdgeschoss und Abstellflächen im Keller und in den beiden Obergeschossen das Wohngebiet von den Lagerhallen des Hafens abschirmen. Durch das Aufheben von überflüssigen Straßen sollten die Blockflächen stark vergrößert und große zusammenhängende Grünflächen mit einem Netz von Fußgängerwegen geschaffen werden.  
Die Flächensanierung des Quartiers wurde nicht durchgeführt.



172. 62 Siedlung Reinkenheide, Lageplan.

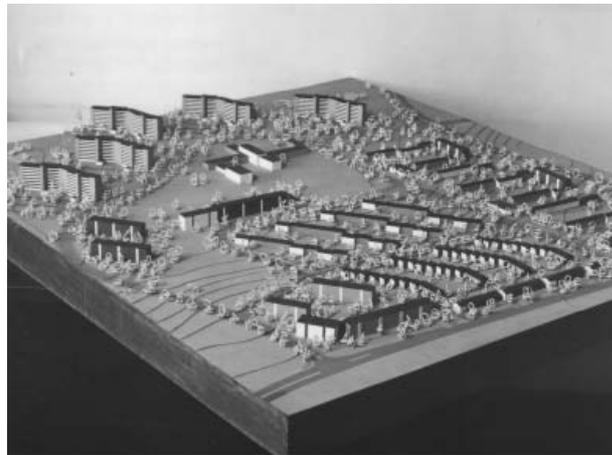


173. 60 Siedlung Auf den Wohden, Modellaufnahme  
 174. 61 Siedlung Leherheide-Ost, Modellaufnahme  
 175. 63 Sanierung Lehe, Modellaufnahme



176. 64 Sanierung Bürgermeister-Smidt-Straße,  
Modellaufnahme  
177. 64 Sanierung Bürgermeister-Smidt-Straße,  
Lageplan

178. 65 Heidberg-Ost, Modellaufnahme  
179. 65 Heidberg-Ost, Lageplan



180. 66 Wohnstadt Heusenstamm, Isometrie  
181. 66 Wohnstadt Heusenstamm, Luftaufnahme

PROJEKTIERUNG HEUSENSTAMM 1950



DEMONSTRATIVPROGRAMM BRAUNSCHWEIG-SÜD



## 65 Demonstrativprojekt Braunschweig Heidberg-Ost

*Zeitraum:* 1960-1965

*Weitere Namen:* Heidberg-Ost

*Objekt:* Entwurf einer Wohnsiedlung mit 388 Mietwohnungen und 295 Eigenheimen

*Ort:* Braunschweig Süd

*Bauherr:* Neue Heimat Hannover

*Planung:* Ernst May, Gartenarchitekt: Ingo Haltern, Wolfsburg

*Mitarbeiter:* Krauss, Papendick, Jürgen Baumbach, Lütchers, Gellings, Hedemann, Rosin

*Datierung:* Lageplan 05.05.1960, Entwurf Ladengruppe: 04.07.1962

*Archivalien:* AM, NLEM, 25.01-97, 39.01-105.

HAA, Bestand Neue Heimat, NX 249, FH 1.05.01.11.

ABK, NLEM, 1B FT 28.

Stadtarchiv Braunschweig, Signatur E61-11.

*Literatur:* Lothar Pönitz: Demonstrativprogramm in Braunschweig, in: Neue Heimat Monatshefte 12/1960, S. 1-7. Stadtbauverwaltung Braunschweig: Braunschweig – 12 Jahre Aufbau. Stuttgart 1959, S. 1-16, 50-51.

Informationen aus der Praxis für die Praxis, Heft 24:

Demonstrativmaßnahmen des Bundesministeriums für Städtebau und Wohnungswesen, Bonn 1971: S. 57-60.

Manfred Gruner (Hg.): Braunschweigs Stadterweiterungen von 1920 bis heute. Braunschweig 1998, S. 70-71.

*Bemerkungen:* Das Demonstrativprojekt Braunschweig - Heidberg-Ost formt eine der vier Nachbarschaften des Südstadtprojekts, das Johannes Göderitz und Ernst May gemeinsam als Planungsbeauftragte der Arbeitsgemeinschaft der gemeinnützigen Wohnungsunternehmen (ARGEWO) entwickelt hatten. Das Projekt wurde jedoch von May unabhängig von Göderitz ausgearbeitet. Für das Demonstrativprogramm galten die strengen Vorgaben des Bundeswohnungsbauministeriums vom 01.04.1959, die sich insbesondere auf den Wohnungsschlüssel und die Wohnungsgrößen, die zu verwendenden Baumethoden und den zeitlichen Ablauf bezogen.

Die Erschließung der Wohnsiedlung erfolgte durch die in U-Form verlaufende Dresdenstraße, von der aus die Wittenbergstraße zur westlich verlaufenden Hauptverkehrsstraße abzweigte. Innerhalb des U befanden sich noch zwei in Ost-west-Richtung verlaufende Wohnstraßen, die Meissenstraße und die Bautzenstraße. Die weitere Unterschließung erfolgte über Stichstraßen und Wohnwege. May zeichnete für die architektonische Ausarbeitung sämtlicher Wohnbauten verantwortlich, was die Siedlung innerhalb der Siedlungen Mays aus der Zeit zu einem Sonderfall macht und ihr eine außergewöhnliche Geschlossenheit im Ausdruck verleiht.

Die Siedlung wurde durch fünf zweifach geknickte, achtgeschossige Hochhausscheiben im höher gelegenen südlichen Bereich dominiert, die in nordwest-südöstlicher Richtung standen und eine Laubengangerschließung besaßen. Im westlichen Bereich der Siedlung befanden sich drei sich wiederholende Wohngruppen, die aus nord-süd-ausgerichteten Reihenhäusern und jeweils einem dreigeschossigen Mehrfamilienhaus quer dazu gebildet wurden.

Im nördlichen Bereich befanden sich nochmals Reihenhäuser, teils in südwestlich-nördöstlicher Ausrichtung, teils in west-östlicher Ausrichtung, dann jedoch meist gegeneinander gestaffelt. Den Abschluss zur nördlich verlaufenden Haller Straße bildeten wiederum Reihenhäuser und eine Gruppe viergeschossiger Mehrfamilienhäuser im östlichen Abschnitt. Einzelne weitere Zeilenbauten befanden sich entlang der Bautzenstraße und der Dresdenstraße im Osten der Siedlung. Im Scheitelpunkt des U, also etwa im Schwerpunkt der Siedlung, war eine Schule geplant, an der Einmündung der Bautzenstraße in die Dresdenstraße eine eingeschossige Ladengruppe. Die Reihenhäuser waren teils verputzt, besitzen teils eine Verblenderfassade oder waren durch schmale Mauerwerksstreifen voneinander abgesetzt und sind mit flach geneigten Satteldächern gedeckt. Ein Besonderheit waren die weit über die Terrassen hinaus ragenden gemauerten Trennwände, deren Oberkante häufig geneigt war, die bei direkt benachbarten Reihenhäusern Privatsphäre erzeugen sollen.

Die Hochhäuser waren ebenfalls teilweise mit Verblendern verkleidet, die gegen weiße Putzflächen abgesetzt waren.

Insgesamt umfasste die Siedlung 388 Mietwohnungen und 295 Eigenheime.

*Zustand:* Die Siedlung befindet sich in einem guten Zustand.

## 66 Wohnstadt Heusenstamm

*Zeitraum:* 1960-1964

*Weitere Namen:* Heusenstamm-West

*Objekt:* Planung einer Stadterweiterung

*Ort:* Heusenstamm, westlicher Stadtrand

*Bauherr:* Nassauische Heimstätte, vermutlich auch Stadt Heusenstamm (Teilbereich)

*Planung:* Ernst May

*Mitarbeiter:* Jürgen Baumbach, Krauss, Gellings, Edgar Heydock

*Datierung:* Beauftragung: Frühjahr 1960. Vorentwurf: Juli-August 1960, Überarbeitungen: Herbst 1960 – 1961. Beendigung der Mitarbeit: Dezember 1964.

*Archivalien:* AM, NLEM, 36.01-16.

ABK, NLEM, IC 35.

Archiv der Nassauischen Heimstätte.

*Bemerkungen:* Die Nassauische Heimstätte hatte die Trägerschaft für die Errichtung einer Wohnstadt am westlichen Stadtrand übernommen und beauftragte Ernst May mit der Planung. Die Stadt Heusenstamm begrüßte diese Entscheidung, da sie auf diese Weise hoffte, „eine wirklich gute Planung von einem erfahrenen Stadtplaner“ zu erhalten, ohne dass ihr zusätzliche Kosten entstünden. Eine Vorgabe der Stadt war es, nicht nur Wohngebiete zu erschließen, sondern auch die Ansiedlung von Industrie zu fördern, damit ein Großteil der neuen Bewohner innerhalb der Stadt Heusenstamm beschäftigt werden konnten.

Das zur Bebauung vorgesehene Gelände, das von ursprünglich 42 ha auf 90 ha erweitert wurde, befand sich zum Teil außerhalb der Gemeindegrenzen, sodass die Nassauische Heimstätte für diesen Bereich mit dem Kreisbauamt und den Eigentümern, dem Grafen von Schönborn und dem Prinz von Hessen, verhandeln musste.

Auf dem Gebiet der Stadt Heusenstamm bestand zwischen der Isenburger Straße und dem Grafenbrucher Weg bereits eine rechtskräftige Planung für eine Erweiterung des Baugebiets, die der Heusenstammer Hochbau-Ingenieur Willy Stegner entworfen hatte. Die Nassauische Heimstätte sollte ebenfalls untersuchen, ob an dieser Planung Änderungen vorgenommen werden mussten.

Die neue Wohnstadt sollte sich sowohl nördlich, als auch südlich der stark befahrenen Isenburger Straße im Bereich ausgedehnter Waldflächen befinden.

Die Erhaltung des waldigen Charakters des Geländes war ein wesentlicher Bestandteil von Mays Konzeption. May sah einerseits intime Gruppen von Einfamilienhäuser in Kettenanordnung, ähnlich der Konzeption für Krabbenkamp, vor, die voneinander durch Waldzungen getrennt sein sollten, andererseits eine starke Konzentration der Bebauung im Kreuzungsbereich der Isenburger Straße mit der in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Offenbacher Straße. Hier sollte zunächst ein 18-stöckiges Hochhaus, in unmittelbarer Nachbarschaft nochmals drei achtgeschossige Hochhäuser entstehen. Eine bestehende Alle zum Schloss Schönborn sollte ebenfalls durch achtgeschossige Bauten flankiert werden. Später veränderte May die Planung nochmals, sodass nun ein zwölfgeschossiges Hochhaus an der Kreuzung der Straßen geplant war, und ein weiteres 10-geschossiges Hochhaus am Ladenzentrum im westlichen Baugebiet. Die Siedlungsränder sollten durch erdgeschossige Winkel- oder Atriumbauten gebildet werden. Insgesamt waren ca. 800 Einfamilienhäuser und ca. 1550 Wohneinheiten in Mehrfamilienhäusern geplant. Die Mehrzahl der Wohneinheiten waren viergeschossigen, in geringerem Umfang in dreigeschossigen Gebäuden geplant.

Die Erschließung des Nord- und des Südteils sollte nur durch je eine Schleife erfolgen, von der aus Stichstraßen oder wiederum schleifenartig geführte Wohnstraßen abzweigten.

Von der Erhaltung des Waldbestandes erhoffte sich May ein besonders wertvolles „Wohnklima“, daneben rechnete May auf den „Insellichtungen“ mit einer eichen Variation von Hausformen. Besondere Bedeutung maß May der Berücksichtigung des Autoverkehrs bei. Jedes Einfamilienhaus und jede zweite Mietwohnung sollte einen Einstellplatz bzw. eine Garage erhalten, wobei weder eine Belästigung der Anwohner erfolgen sollte, noch zu lange Fußwege zur Wohnung entstehen sollten.

Im südwestlichen Teil der Siedlung, dem späteren 1. Bauabschnitt, war ein Gelände für eine Schule und Sportflächen reserviert. Ein weiteres Schulgelände war im nordöstlichen Bereich vorgesehen. Am Ende der Allee zum Schloss Schönborn war ein Schwimmbad geplant. Ein größeres Ladenzentrum war im südwestlichen Bereich geplant, ein

kleineres im Bereich der Einmündung der Erschließungsschleife des nordöstlichen Bereichs. Ein Verwaltungsgebäude für Post oder Polizei sollte im Bereich des Eingangsforums an der Leibnizstraße errichtet werden. Jeder Siedlungsteil sollte je eine Kirche erhalten.

In der weiteren Ausarbeitung wurde der Anteil der Einfamilienhäuser auf etwa die Hälfte der gesamten geplanten Wohneinheiten erweitert. In der weiteren Bearbeitung im Jahr 1961 wurde vor allem der südlich der Isenburger Straße gelegene Teil der Planung in mehreren Schritten ausgearbeitet.

Mays Forderung, ein Gestaltungssatz zu erarbeiten, das eine gewisse Einheitlichkeit der Siedlung trotz unterschiedlicher Bauherren sicherstellen sollte, wurde nicht berücksichtigt.

Die Planung wurde im Lauf des Jahres 1962 von der Nassauischen Heimstätte weiter bearbeitet und dabei stark verändert. Insbesondere die Konzeption der Waldlichtungen wurde nicht erwirklicht. Ende 1964 beendete May die Mitarbeit an dem Projekt.

Die realisierte Siedlung hat kaum Übereinstimmungen mit der Planung Mays. Die realisierte Adolf-Reichwein-Schule ist dagegen ebenfalls von May geplant.

## 67 Wohnanlage St. Hubertus, Lübeck

*Zeitraum:* 1960-1961

*Objekt:* Planung einer Wohnanlage

*Ort:* Lübeck, Ratzeburger Landstraße, Nibelungenstraße, Volkerstraße, Siegfriedstraße

*Bauherr:* Neue Heimat Hamburg und Neues Heim Lübeck

*Planung:* Planungsabteilung der Neuen Heimat Hamburg, Ernst May

*Mitarbeiter:* Heinz Grosse, Hans Konwiarz

*Literatur:* Hans Konwiarz: Wohnanlage St. Hubertus, in: Neue Heimat Monatshefte 11/1961, S. 1-8.

*Bemerkungen:* Das Siedlungsgelände wurde durch ein Straßendreieck erschlossen, das durch die Nibelungenstraße, die Siegfriedstraße und die Volkerstraße gebildet wurde, und von dem Wohnwege und Stichstraßen abzweigten. Die Bebauung bestand aus eingeschossigen Einfamilienhäusern in zwei Gruppen im nördlichen und südlichen Bereich der Siedlung, einem Ring von Reihenhäusern, überwiegend in Nordwest-südöstlicher Richtung oder in nordsüdlicher Richtung, und einem zentralen Bereich aus viergeschossigen Bauten, die wiederum von einem achtgeschossigen Hochhaus dominiert wurden. In dem zentralen Bereich befanden sich ein in Grünflächen eingebetteter Spielplatz und zur Straße hin Läden. Das achtgeschossige Hochhaus mit 1-, 2- und 2 1/2-Zimmerwohnungen wies in seiner winkelförmigen Laubengangtypologie deutliche Parallelen zu den von May geplanten Hochhäusern in Neu-Altona auf. Bis auf dieses Gebäude sind alle übrigen Gebäude Typenbauten der Neuen Heimat mit Satteldächern. Unmittelbar östlich anschließend an den von der neuen Heimat geplanten Teil der Siedlung befand sich ein Bereich der Hansa-Heimbau, Lübeck. Zwischen den Geschosswohnungsbauten befanden sich ausgedehnte Grünflächen, aber auch im Bereich der Einfamilienhäuser befinden sich gemeinschaftliche Rasenflächen. Insgesamt umfasste die Anlage 571 Wohneinheiten, davon entfielen auf die Neue Heimat Hamburg und das Neue Heim Lübeck 196 Mietwohnungen, 185 Eigenheime und 5 Läden.

## 68 Siedlung Rahlstedt-Ost, Hamburg

*Zeitraum:* 1960-1966

*Weitere Namen:* WB 2100, WB 3347

*Objekt:* Neubau einer Wohnsiedlung

*Ort:* Hamburg-Rahlstedt, südlich der Straße Am Sooren, beiderseits der Straße Sorenkoppel, nördlich des Aumühler Wegs, östlich der Straße Baben de Heid, zwischen Kielkoppel und der Straße Am Hegen  
*Bauherr:* Zunächst Neue Heimat, später (1962) GEWOG oder Neue Heimat Nord, Hamburg (FH 1.02.077)

*Planung:* Ernst May, Planungsbüro der Neuen Heimat Nord, Hamburg  
*Datierung:* Interner Wettbewerb 1960, Bebauungsplan 24.10.1960, Bebauungsplan 19.01.1962, Baubeginn November 1963, Fertigstellung 1966.

*Archivalien:* HAA, Bestand Neue Heimat NX 171, FH 1.02.077.3. AM, NLEM, 42.01-31.

*Literatur:* 1000 Wohnungen für Hamburg-Rahlstedt, in: Neue Heimat Monatshefte 6/1960, S. 48.

Mietwohnungen mit Gärten, in: Neue Heimat Monatshefte 3/1961, S. 33-39.

Justus Bueckschmitt: Ernst May. Bauten und Planungen. Band 1. Stuttgart 1963, S. 147.

Bundesminister für Wohnungswesen, Städtebau und Raumordnung (Hg.): Wohnen in neuen Siedlungen, Stuttgart 1965, S. 122-123.

Informationen aus der Praxis für die Praxis, Heft 24:

Demonstrativmaßnahmen des Bundesministeriums für Städtebau und Wohnungswesen, Bonn 1971: S. 117-120.

Georg Bamberg: Wohnsiedlung Rahlstedt-Ost, in: Architekten- und Ingenieur-Verein Hamburg e.V. (Hg.): Hamburg und seine Bauten, Hamburg 1969, S. 417-418.

*Bemerkungen:* Im Jahr 1960 lobte die Neue Heimat einen internen städtebaulichen Wettbewerb für das ca. 12 km östlich des Stadtzentrums liegende Gebiet aus. An dem Wettbewerb nahmen neben Ernst May Hanna Kluth, Hamburg, und die Planungsabteilung der Neuen Heimat Hamburg, Haase und Dresel, teil.

Das Wohngebiet sollte als Demonstrativbauvorhaben des Bundeswohnungsbauministeriums ausgeführt werden, woraus bestimmte Auflagen bezüglich des Wohnungsschlüssels, des Bauablaufs und der zu verwendenden Baumethoden hervorgingen. Der Entwurf Mays wurde zur Grundlage der weiteren Bebauungsplanung ausgewählt. Nördlich anschließend, im Bereich des Großloherings, wurde eine Planung von Werner Kallmorgen realisiert.

Die Erschließung wird über einen Straßenring aus Sorenkoppel und Kielkoppel geführt. Von dieser Straße zweigen weitere Straßenschleifen und Stichstraßen ab. Am nördlichen, östlichen und südwestlichen Rand der Siedlungen befinden sich Reihenhausbauwerke, im zentralen und südöstlichen Bereich wird die Bebauung durch ursprünglich achtgeschossige, in der Realisierung neungeschossige Punkthochhäuser und drei- bis viergeschossige Zeilenbauten gebildet. Im zentralen Bereich, an der Einmündung der Straße Am Hegen in die Straße Kielkoppel, war ursprünglich eine Kirche, ein Ladenzentrum und ein Kleingewerbezentrum geplant. An Stelle von letzterem wurde später ein Heizkraftwerk und ein 17-geschossiges Wohnhochhaus errichtet. Insgesamt wurden auf dem ca. 39 ha großen Gelände 1.400 Wohneinheiten für ca. 4.500 Einwohner errichtet, überwiegend in Montagebauweise. Das Ladenzentrum (Hegeneck) wurde von Ernst May geplant, die übrigen Bauten vom Planungsbüro der Neuen Heimat Nord. Die Schule wurde ebenfalls von Ernst May geplant. *Zustand:* Die Siedlung befindet sich in einem ordentlichen Zustand. Das 17-geschossige Hochhaus ist inzwischen abgerissen worden (Stand Sommer 2005).

## 69 Wettbewerb Hochhaus Stuttgart-Fasanenhof

*Zeitraum:* 1960

*Objekt:* Entwurf eines Wohnhochhauses

*Ort:* Stuttgart-Fasanenhof

*Auslober:* GEWOG Gemeinnützige Wohnstättengesellschaft m.b.H., Stuttgart

*Planung:* Ernst May

*Auszeichnung:* 1. Preis: Arbeitsgemeinschaft Prof. Tiedje, Stuttgart, und Architekt Lehmbrock, Düsseldorf

*Datierung:* Einladung zur Teilnahme 05.05.1960, Abgabetermin 30.06.1960, verlängert auf 12.07.1960, Sitzung der Gutachterkommission am 23.07.1960

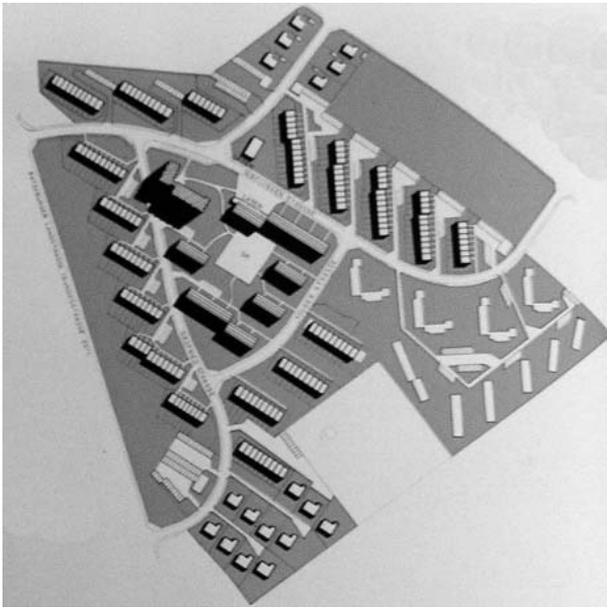
*Preisrichter:* Laut Auslobung: Oberbürgermeister Arnulf Klett, Generalbaudirektor Prof. Walter Hoss, Prof. Alvar Aalto, Prof. Roland Rainer, Präsident Dr. Schäfer, Direktor Walter Englert, beide Wüstenrot, Geschäftsführer Wilhelm Dewald, Geschäftsführer Adalbert Gilewitsch, beide GEWOG, laut NH 9/60: Rudolf Hillebrecht, Fritz Eggeling, Walter Hoß, Rolf Gutbier, Heckmann, Carl Schäfer, Walter Englert, Fritz Eisenblätter, Wilhelm Dewald, Adalbert Geliwitsch, Helmut Plenz.

*Einsendungen:* Ernst May, Prof. Wilhelm Tiedje und Josef Lehmbrock, Stuttgart/Düsseldorf, Franz Ruf und Fred Angerer, München, Otto Jäger und Werner Müller, Stuttgart

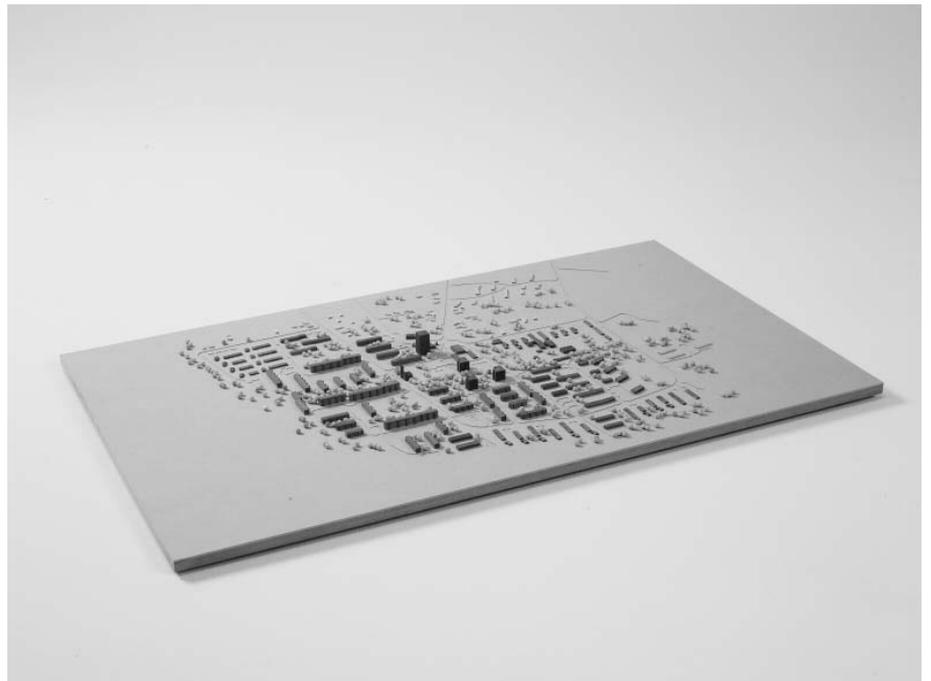
*Honorar:* DM 15.000,-

*Archivalien:* ABK, NLEM, 1C FT 28.

*Literatur:* „Wohnhochhaus für Bausparer“, in: Neue Heimat Monatshefte 9/1960, S. 17-27.

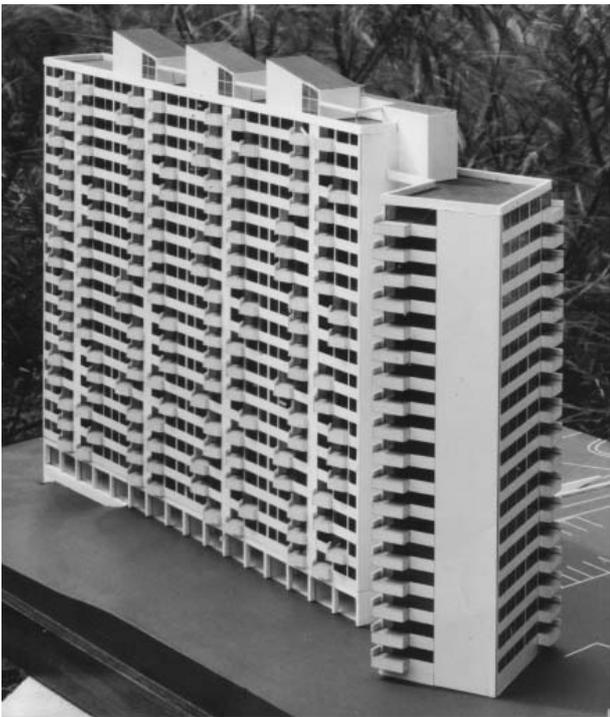
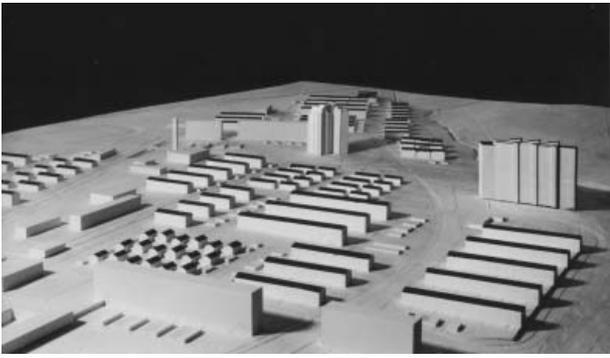


182. 67 Wohnanlage St. Hubertus, Lageplan.

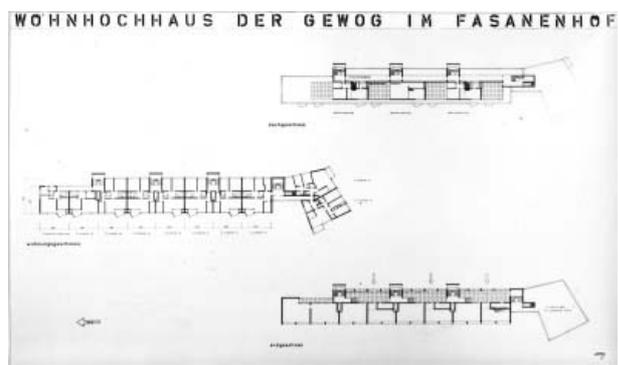


183. 68 Siedlung Rahlstedt-Ost, Städtebauliches Modell.  
 184. 68 Siedlung Rahlstedt-Ost, Blick über die Siedlung nach Osten.  
 185. 68 Siedlung Rahlstedt-Ost, Blick über die Siedlung nach Süden.





186. 69 Stuttgart-Fasanenhof, Umgebungsmodell.  
 187. 69 Stuttgart-Fasanenhof, Modellaufnahme.  
 188. 69 Stuttgart-Fasanenhof, Modellaufnahme.  
 189. 69 Stuttgart-Fasanenhof, Wohnungsgrundrisse und Lageplan.  
 190. 69 Stuttgart-Fasanenhof, Geschossgrundrisse.



Justus Bueckschmitt: Ernst May. Bauten und Planungen. Band 1. Stuttgart 1963, S. 148-149.

*Bemerkungen:* May wurde von der GEWOG aufgefordert, im Rahmen des Bauvorhabens „Fasanenhof“ ein 20-geschossiges Wohnhochhaus mit Eigentumswohnungen für Bausparer der GdF Wüstenrot zu entwerfen. Es sollten auf einer maximalen Bruttogeschossfläche von 20.800 m<sup>2</sup> ca. 20% 2-Zimmer-Wohnungen mit 60-65 m<sup>2</sup>, ca. 50% 3-Zimmer-Wohnungen mit 75-80 m<sup>2</sup> und ca. 30% 4-Zimmer-Wohnungen mit 85-95 m<sup>2</sup> Wohnfläche realisiert werden. Das Preisgericht stellte bei der Beurteilung fest: „Die eigentliche Problemstellung der Aufgabe liegt darin, einerseits den spezifischen Ausdruck der Eigentumswohnung als einer weitgehend individuellen Wohnform zu finden, andererseits aber die durch die Hochhausform und die neuzeitlichen Baumethoden gegebenen Rationalisierungsmöglichkeiten in Übereinstimmung mit dem Typus „Eigentumswohnung“ zu bringen. Es sollen Wohnungen geschaffen werden, die bei aller Größenverschiedenheit und einer gewissen Variabilität in der Einteilung der einzelnen Wohnung selbst möglichst gleich hohe Wohnwerte besitzen. Nur so ist ihre Verkaufsfähigkeit und Wertbeständigkeit gewährleistet. Der Wohnwert wird neben der Ausstattung der Wohnungen hauptsächlich durch ihre Lage zur Himmelsrichtung bestimmt. Demzufolge ist eine eindeutige Bevorzugung dieser oder jener Himmelsrichtung für die Auslegung der Grundrisse angezeigt. In städtebaulicher und architektonischer Hinsicht soll dieses für die Wohnstadt „Fasanenhof“ so bedeutsame Bauwerk den Charakter der Eigentumswohnung im Hochhaus sichtbar zum Ausdruck bringen.“

May sah ein 20-geschossiges scheibenförmiges Hochhaus vor, das an seinem östlichen Ende einen schräg abgeknickten, schiefwinkligen, 18-geschossigen Kopfbau aufwies. Die Erschließung erfolgte am westlichen Ende über einen kurzen Laubengang, im mittleren Bereich über Treppenhäuser in der Art eines Zweispänners, und im östlichen Bereich wiederum über einen kurzen, diesmal nach Süden gelagten Laubengang. An der Nordseite wird das Volumen durch die teilweise aus dem Volumen heraustretenden Treppenhäuser stark vertikal gegliedert. Die Südfassade wird durch horizontale Fensterbänder und teilweise aus der Fassade heraustretende Balkons bestimmt, die nach einem zufällig erscheinenden Schema horizontal verspringen. Die Aufzugsüberfahrten sind durch Aufbauten mit Pultdächern betont. Die Wohn- und Essräume und die Küchen sind überwiegend nach Süden, die Schlafräume nach Norden orientiert. In einer Mittelzone befinden sich innenliegende Bäder und Abstellräume.

Aus dem Urteil des Preisgerichts: „Das Projekt zeichnet sich in seiner äußeren Erscheinung ganz besonders aus. Der Verfasser hat mittels einer der Geländestruktur folgenden Massengliederung durch eine individuelle Behandlung der Fassaden den Typus der Eigentumswohnung im Hochhaus im Äußeren klar herausgestellt. Die Silhouette des Bauwerkes entspricht dem Thema der Aufgabe. Der Gutachterausschuß bedauert aber gerade bei diesem Entwurf, der starke gestalterische Kraft verrät, daß im Grundriß für die Wohnungen die eigentliche Aufgabenstellung nicht richtig gesehen wurde. Der Vorschlag, eine große Anzahl von Wohnungen in üblichen Zweispänner-Miethausgrundrissen mit West-Ost-Belichtung auszulagen, entspricht der gestellten Aufgabe nicht. Zudem sind im Mittelteil des Baublocks die Hochhausvorschriften nicht beachtet worden, ein Mangel, der praktisch fast nicht behoben werden kann. Auch dieser Entwurf ist keine Grundlage für ein Ausführungsprojekt.“ Mit der Ausführung des Hochhauses wurde die Architektengemeinschaft Tiedje und Lehmbrock beauftragt.

## 70 Generalplanung Wiesbaden

*Zeitraum:* 1960-1963

*Objekt:* Stadtentwicklungsplanung für die Stadt Wiesbaden

*Ort:* Wiesbaden

*Bauherr:* Stadt Wiesbaden

*Planung:* Ernst May

*Mitarbeiter:* Edgar Heydock, Peter Appelt (Gartenarchitekt), Karlhans Bösel, Ferdinand Wagner, Wilhelm Immicke (Modellbau)

*Datierung:* 16.10.1960 Beauftragung durch den Magistrat, 01.01.1961 offizieller Arbeitsbeginn

*Literatur:* Bauweltbühne, in: Bauwelt 40/1960, S. 1166.

Überregionale Raumplanung Mainz-Wiesbaden bis 1963, in: Bauwelt 13/1961, S. 363.

Herz und Verstand, in: Bauwelt 50/1962, S. 1404.

Magistrat der Stadt Wiesbaden (Hg.): Das neue Wiesbaden, Wiesbaden 1963.

Justus Bueckschmitt: „Wiesbaden. Vom Kurbad zur Landeshauptstadt“, in: Neue Heimat Monatshefte 10/1964, S. 1-11.

*Bemerkungen:* Ernst May erhielt am 16.10.1960 vom Magistrat der Stadt Wiesbaden den Auftrag zur Erarbeitung eines Generalplans. Mit seiner Tätigkeit in Mainz und dem Erfolg bei dem Wettbewerb Parkfeld hatte sich May auch in Wiesbaden empfohlen.

Mit der Verkehrsplanung wurde der Lehrstuhl für Eisenbahn- und Verkehrswesen an der ETH Zürich beauftragt. Weiterhin waren ein Wirtschaftsgutachten von Prof. Bosch und regionalplanerische Untersuchungen von Prof. Liedecke und Prof. Isenberg Teil der Planungen.

May baute in seiner Konzeption auf ältere Planungen auf, die teilweise in die Zeit von Stübben (1912 bis 1915) und Jansen (1928 bis 1932) zurückreichten.

Im Zuge der wirtschaftlichen Entwicklung der Rhein-Main-Region um Frankfurt rechnete man mit einer starken Entwicklung Wiesbadens vor allem als Wohnstadt, aber auch als Standort privater und öffentlicher Verwaltungen. Der Flächennutzungsplan sollte die Wohnungsnot mildern, das drängende Verkehrsproblem lösen, die Stadt für ein Bevölkerungswachstum von 260 000 auf bis zu 340 000 Einwohnern vorbereiten und Entwicklungen, wie sie damals im Frankfurter Westend mit der Verdrängung von Wohnfunktionen durch Dienstleistungsbetriebe begannen, planerisch bewältigen.

Auch wollte May der Stadt zu einem Zentrum verhelfen, das der neuen Funktion als Landeshauptstadt gerecht würde. Von besonderer Bedeutung für Wiesbaden war der große Bestand an landwirtschaftlich genutzten Flächen, zum einen für die Versorgung der Bevölkerung mit Lebensmitteln, zum anderen in landschaftspflegerischer Hinsicht. Die Planung strebte daher danach, sparsam mit den landwirtschaftlich genutzten Flächen umzugehen und Flächen für die traditionell in Wiesbaden weniger wichtige industrielle Entwicklung auszuweisen.

Fehlentwicklungen sah May vor allem im Bereich des Rheinuferes, wo der Bereich unmittelbar am Rhein für industrielle und gewerbliche Zwecke verwendet wurden.

Im Stadtzentrum setzte sich May für die Fortsetzung und Intensivierung der vorhandenen Grünverbindungen ein. Die sich aus der Topografie ergebende Fortführung des Kurparks in das Aukammtal und die Ausweisung eines Kurzentrums dort war ein wichtiger Bestandteil des neuen Flächennutzungsplans.

Bei der Verkehrsplanung setzte sich May besonders für den Ausbau durchgehender, leistungsfähiger Verkehrsverbindungen, die Förderung des öffentlichen Nahverkehrs, Lösungen für das Parkplatzproblem und die Schaffung autoverkehrsfreier Bereiche. Ein wesentlicher Bestandteil der Planungen Mays für Wiesbaden lag im Bereich des Wohnungsbaus. Zum einen bestand zum Zeitpunkt, als May die Planung übernahm, noch immer ein erheblicher Mangel an Wohnraum, zum anderen war abzusehen, dass die durchzuführenden Sanierungsmaßnahmen in den bestehenden Wohngebieten mit ihrer Folge niedrigerer Wohndichte und das zu erwartende Bevölkerungswachstum dazu führen würden, dass zusätzlicher Wohnraum bereitgestellt werden müsste. Bis auf eine Siedlung, in Biebrich-Parkfeld, befanden sich alle geplanten neuen Wohnstandorte auf den Höhenrücken, die die vom Taunus nach Süden führenden Täler flankieren. Diese Standorte waren traditionell den „besseren Kreisen“ Wiesbadens vorbehalten geblieben. Wie schon Jansen, sah May jetzt aber auch Wohngebiete, die sich auch an die Durchschnittsbevölkerung richten sollte, an diesen Standorten vor. Die großzügige Ausweisung von neuen Siedlungsgebieten sollte eine weitere Zersiedelung der Landschaft um Wiesbaden in Zukunft verhindern.

Neue Wohnsiedlungen wurden an fünf Standorten geplant, die sich wie ein Kranz um die bestehende Bebauung legen, und jeweils durch Grünschnitten von ihr getrennt sind. Von diesen neuen Wohnsiedlungen wurden schließlich drei realisiert, die beiden anderen, die Siedlung Sonnenberg am Tannelbachtal, und die Nord-Ost-Stadt, wurden nicht gebaut.

Ähnlich wie in Mainz konzentrierte May die Arbeit bei der Stadtsanierung auf exemplarische Gebiete der Stadt, deren Sanierung besonders dringlich war. So entwickelte May Konzepte für die Sanierung der City-Ost, des zentralen Innenstadtbereichs um den Schloßplatz, ein veraltetes Wohngebiet um die Bergkirche,

einen gründerzeitlichen Baublock und für den Ortskern des Vororts Schierstein.

Mays Gesamtplanung bildete die Basis für den Flächennutzungsplan der Stadt Wiesbaden, der im Jahr 1970 Rechtskräftigkeit erlangte und für mehr als 30 Jahre die Wiesbadener Stadtplanung und -entwicklung bestimmen sollte. Erst im Jahr 2003 stellte die Stadt Wiesbaden einen neuen Flächennutzungsplan auf.

## 71 Siedlung Klarenthal, Wiesbaden

*Zeitraum:* 1960-1969 (Nordteil)

*Objekt:* Neubau einer Wohnsiedlung

*Ort:* Wiesbaden, zwischen Lahnstraße, Klarenthaler Straße, Flachstraße, Aartalbahn und Stadtwald.

*Bauherr:* Stadt Wiesbaden, Nassauische Heimstätte gmbH, Gem. Wiesbadener Wohnbau, Geno 1950, private Bauherren.

*Planung:* Ernst May

*Mitarbeiter:* Edgar Heydock, Günter Belz

*Datierung:* Aufstellungsbeschluß Bebauungsplan 13.10.1960, Aufgaberteilung am May 11.11.1960, erster Spatenstich 11.09.1964, 26.02.1966 Bezug der ersten Wohnungen

*Archivalien:* AM, NLEM, 34.01-21.

ABK, NLEM, 1B FT 23.

Archiv der Nassauischen Heimstätte.

*Literatur:* Magistrat der Stadt Wiesbaden (Hg.): Das neue Wiesbaden, Wiesbaden 1963, S. 38-40.

Justus Buekschmitt: Ernst May. Bauten und Planungen. Band 1. Stuttgart 1963, S. 141-145.

Dachverband Klarenthaler Vereinigungen (Hg.): Klarenthal 1296-1966-1986. Aus der Geschichte eines Wiesbadener Stadtteils. Wiesbaden 1986.

Nassauische Heimstätte Wohnungs- und Entwicklungsgesellschaft mbH (Hg.): Wir geben Ihnen Raum. 75 Jahre Nassauische Heimstätte. Frankfurt am Main 1997, S. 124-127.

*Bemerkungen:* Die Siedlung Klarenthal ist die größte der Wiesbadener Siedlungen Ernst Mays. Aufgrund der Verfügbarkeit des Geländes wurde die Siedlung als erste realisiert. May begann mit dem Entwurf bereits vor der Aufnahme der Tätigkeit als Planungsbeauftragter der Stadt. Sie liegt auf einem in West-Ost-Richtung abfallenden Hang. Ungefähr in der Mitte wird die Siedlung von einem in nordwest-südöstlicher Richtung verlaufenden Graben durchschnitten. Entlang dieses Tales verläuft die Haupterschließung des Gebietes, von der nach Norden eine sogenannte Wohnverkehrsaufnahmestraße abzweigt. An dieser Stelle befindet sich das Hauptzentrum der Wohnsiedlung. Vom Haupterschließungssystem werden in nördlicher und südlicher Richtung wiederum Erschließungsschleifen für die einzelnen Baubezirke abgezweigt. Zwei der Schleifen erschließen einen Bezirk mit vor allem Reihenhäusern im westlichen Teil der Siedlung und ein Einfamilienhausgebiet im tiefer gelegenen östlichen Bereich der Siedlung. Eine Schleife im nordöstlichen Bereich erschließt eine Gruppe höherer Gebäude mit fünf an der höchsten Stelle der gesamten Siedlung geplanten Punkthäusern. Die beiden übrigen großen Schleifen im südlichen und nordwestlichen Teil erschließen die über Stichstraßen angeordneten, überwiegend in Nord-Südrichtung entlang der Höhenlinien angeordneten, meist zurück gestaffelten Wohnzeilen, die das Gros der Bebauung ausmachen. Das Fahrverkehrsnetz wird durch ein sekundäres System von Fußwegen ergänzt. Die Bauhöhe rangiert zwischen eingeschossigen Einfamilienhäusern im unteren Bereich über zweigeschossige Reihenhäuser zu drei- und viergeschossigen Baugruppen zu achtgeschossigen Hochhäusern und den 12- bzw. 16-geschossigen Punkthochhäusern im oberen Bereich der Siedlung. Die Gebäude sind überwiegend in Nord-Süd-Richtung orientiert. Bedingt durch die Topografie liegen manche Baukörper in Nordwestlich-südöstlicher Richtung, oder sie nehmen durch ihre abknickende Form die Topografie auf. Große Gebäudelängen werden durch Rückstaffelung vermieden. Die Terrassierung der Gebäudehöhen ermöglicht einem verhältnismäßig großen Teil der Bewohner einen weiten Blick auf den jenseits des Tals gelegenen Hang.

Wenngleich May hoffte, dass der Berufsverkehr vor allem mit öffentlichen Verkehrsmitteln abgewickelt würde, rechnete er doch mit einem für die Zeit verhältnismäßig hohen Bestand an Kraftfahrzeugen, nämlich je eines pro Einfamilienhaus und je eines pro zwei Mietwohnungen, für die entsprechende Abstellplätze und

Garagenbauten errichtet werden mussten. May entwickelte zu diesem Zweck zweigeschossige Parkanlagen, die sich die Hanglage zunutze machten. Klarenthal mit seinen 4.000 Wohneinheiten hatte einen Bedarf von fünf Schulen, von denen drei in zentraler Lage am Nordhang der Talmulde geplant wurden. Weiter waren zwei Tankstellen und ein Haupt- und ein Nebenladenzentrum, Gewerbebetriebe, zwei Kirchen, ein Gemeinschaftszentrum, ein Postamt und ein Altersheim geplant. Nach Bedarf sollte weiteren Stellen der Siedlung noch Ladeneinheiten gebaut werden. Die Talmulde stellt den zentralen öffentlichen Grünbereich dar, an dessen Rand bestehende Kleingärten zumindest teilweise erhalten bleiben sollten. Ein weiteres Grünband folgte dem zentralen, in Nord-Ost-Richtung verlaufenden Fußweg und am östlichen und am westlichen Rand der Siedlung, wo sie als Schutzstreifen zur Durchgangsstraße und zur bestehenden Bahnlinie dienen sollten. Nach Nordwesten hin schließt die Siedlung direkt an den Stadtwald an. Insgesamt sollten in der Siedlung Klarenthal ca. 4.000 Wohnungen für 14.000 Einwohner entstehen. Die Bruttowohndichte sollte 101 E/ha, die Nettowohndichte 254 E/ha betragen. Es waren Garagen und Abstellplätze für 4.000 Pkw geplant.

Um die Ausführung der Siedlung durch verschiedene Bauträger und teilweise auch private Bauherren zu koordinieren, wurde Ernst May im nördlichen Teil der Siedlung mit der künstlerischen Oberbauleitung beauftragt. Zuvor wurden zwischen den beteiligten Parteien sogenannte „Verbindliche Vereinbarungen“ zur Gestaltung festgelegt. Demzufolge sollte die Gestaltung der Baukörper auf kubischer Grundlage erfolgen, Flachdächer mit Kiesschüttung waren vorgeschrieben, bei der Außenhaut sollte „absolute Zweckmäßigkeit bei voller Berücksichtigung der ästhetischen Erfordernisse bestimmend für die Materialauswahl sein. Jede geliebte Repräsentation (sollte) verbannt sein.“ Als Fassadenmaterial war meist Putz vorgeschrieben, als Fenster nach innen aufschlagende Holzfenster hinter möglichst knappen Mauerleibungen, die farbliche Gestaltung der Baukörper war abzustimmen. Ebenso gab es verbindliche Bestimmungen für Brüstungen, Vergitterungen, sonstiges Beiwerk wie Außenleuchten, Sockel, Mauern und Mauerwangen, die Ausführung von Gebäudezugängen und sonstigen Plattenwegen, Einfriedigungen, Garagen und Kfz-Stellplätze, Müllkästen, Antennen und Reklame.

Der überwiegende Teil der Bauten wurde in Montagebauweise errichtet. Wohl auch um die einfache, kubische Form der Bauten und die drohende Monotonie abzumildern, entwarfen May und seine Mitarbeiter ein Farbkonzept für die Siedlung, bei dem sie sich an der Farbgebung der Frankfurter Siedlungen der zwanziger Jahre orientierten.

Der südliche Teil der Siedlung wurde überwiegend freifinanziert errichtet. Hier gab es in der Realisierungsphase größere Abweichungen von der Planung Mays. Sie ist aber im Großen Ganzen erkennbar.

Die eigentlich vorgesehene Hauptzufahrt zur Siedlung von der Klarenthaler Straße über die Goerdelerstraße wurde nicht realisiert. *Zustand:* Die Siedlung ist in gutem Zustand erhalten. Die Gebäude wurden inzwischen modernisiert, teilweise wurden Nachverdichtungen eingefügt.

## 72 Siedlung Schelmengraben, Wiesbaden

*Zeitraum:* 1961

*Weitere Namen:* Siedlung Dotzheim

*Objekt:* Planung einer Wohnsiedlung

*Ort:* Wiesbaden-Dotzheim

*Bauherr:* Stadt Wiesbaden

*Planung:* Ernst May

*Mitarbeiter:* Edgar Heydock

*Archivalien:* HAA, Bestand Neue Heimat FH 1.07.10.06.

ABK, NLEM, 1B FT 23.

*Literatur:* Magistrat der Stadt Wiesbaden (Hg.): Das neue Wiesbaden, Wiesbaden 1963, S. 41-43.

Justus Buekschmitt: Ernst May. Bauten und Planungen. Band 1. Stuttgart 1963, S. 146.

*Bemerkungen:* Die Lage der Siedlung Am Schelmengraben ist mit der der östlich davon gelegenen Siedlung Klarenthal vergleichbar. Auch hier handelt es sich um einen nach Osten hin abfallenden Hang, und auch hier teilt eine Senke das Baugebiet in einen nördlichen

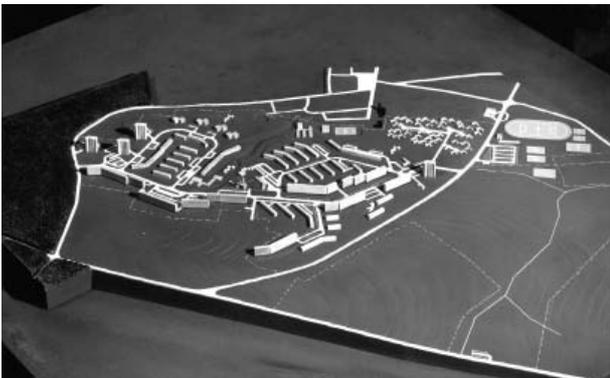


191. 71 Siedlung Klarenthal, Städtebauliches Modell.  
192. 71 Siedlung Klarenthal, früher Planungsstand, Lageplan.  
193. 71 Siedlung Klarenthal, Luftaufnahme während des Baus.





194. 72 Siedlung Schelmengraben, Luftaufnahme.  
195. 72 Siedlung Schelmengraben, Modellaufnahme.  
196. 72 Siedlung Schelmengraben, Modellaufnahme.  
197. 72 Siedlung Schelmengraben, Modellaufnahme.  
198. 73 Siedlung Sonnenberg, Modellaufnahme.



und einen südlichen Teil. Das Baugebiet ist allerdings weit kleiner (Bruttofläche 49,2 ha gegenüber 138,5 ha in Klarenthal), und das Gelände steigt weit stärker an. Im Unterschied zu Klarenthal ist die Konzeption der Siedlung Schelmengraben stärker von Mays Mitarbeitern beeinflusst. Angeblich ist die Siedlung im Übermut einer Rosenmontagslaune entworfen worden, von der sich May dann anstecken ließ.

Die Bebauung der Siedlung war entlang einer Wohnsammelstraße organisiert, die von Südosten nach Nordwesten verlief, und von der zwei Straßenschleifen und mehrere Stichstraßen abzweigten. Die Bauhöhe nahm von unten nach oben von eingeschossiger Bebauung über 4-geschossige Typen und 8-geschossiger Randbebauung bis hin zu einer Gruppe von drei 16-geschossigen Hochhäusern am höchsten Punkt der Siedlung zu. Ein weiteres 16-geschossiges Hochhaus sollte den unteren Eingang der Siedlung markieren. Die 8-geschossigen Bauten entlang der Haupterschließung waren teilweise auf Stützen errichtet.

Das Siedlungszentrum war ähnlich wie in Klarenthal etwa in der Mitte der Bebauung geplant und nicht etwa durch ein markantes, höheres Gebäude hervorgehoben. Stattdessen war es als eine lockere Gruppierung von Flachbauten organisiert, die ein Gemeinschaftszentrum, Läden, und einen Kindergarten enthielten. Lediglich ein schlanker Kirchturm setzte einen höheren Akzent. Ein weiteres Nebenzentrum war am unteren Eingang zur Siedlung, gegenüber dem 16-geschossigen Hochhaus vorgesehen.

Die Bebauung war überwiegend entweder in Form von etwa in Nord-Süd-gerichteten Zeilen angeordnet, die quer zu der sie erschließenden Straßenschleife standen, oder sie gruppierten sich entlang der Wohnsammelstraße, wobei sie sich zweimal zurückschalteten, um räumliche Aufweitungen zu erzeugen, wo dann Abstellanlagen für Pkws Platz finden sollten. Der Parkplatzschlüssel war erheblich höher als bei den anderen Wiesbadener Siedlungen. May sah pro Wohnung eine Garage und einen halben Abstellplatz vor, und auch in Schelmengraben kamen die zweigeschossigen, in den Hang eingeschnittenen Garagen wie in Klarenthal zur Anwendung. Zusätzlich waren öffentliche Parkplätze im Bereich der Zentren vorgesehen.

Grünstreifen sollen die neue Siedlung von der umgebenden Bebauung trennen. Wie in Klarenthal grenzte die Siedlung Schelmengraben im Nordwesten unmittelbar an den Wald. Während in Klarenthal noch 90% der Wohneinheiten in vier- und mehrgeschossigen Blocks geplant waren, stieg dieser Prozentsatz in Schelmengraben auf 98%. Es waren insgesamt 2.391 Wohnungen geplant, die Bruttowohndichte betrug 167 Ew/ha, die Nettowohndichte 275 Ew/ha. Insgesamt sollten 8.350 Einwohner in Schelmengraben leben. Erstmals wurde mit 3.585 Abstellplätzen ein Verhältnis von Stellplätzen zu Wohneinheiten von  $> 1$  erreicht. Die Siedlung wurde in den 1970er Jahren leicht abweichend von Mays Planung von der Neuen Heimat Frankfurt errichtet. Zustand: Die Siedlung befindet sich teilweise in einem sanierungsbedürftigen Zustand (Stand: 2006).

### 73 Siedlung Sonnenberg, Wiesbaden

*Zeitraum:* 1961

*Weitere Namen:* Am Tengelbachtal

*Objekt:* Planung einer Wohnsiedlung

*Ort:* Wiesbaden-Sonnenberg

*Bauherr:* Stadt Wiesbaden

*Planung:* Ernst May

*Mitarbeiter:* Edgar Heydock

*Literatur:* Magistrat der Stadt Wiesbaden (Hg.): Das neue Wiesbaden, Wiesbaden 1963, S. 43-46.

*Bemerkungen:* Bei der Siedlung Tengelbachtal handelt es sich um ein reines Einfamilienhausgebiet in privilegierter Lage oberhalb des eingemeindeten Dorfes Sonnenberg, dessen Planung auf ein bereits bestehendes Projekt zurückging. Das mit 10% relativ steile Gelände gab das Erschließungssystem vor, mit überwiegend jeweils oberhalb der Häuser entlangführenden Wohnstraßen im Verlauf der Höhenlinien. Es ergab sich somit ein homogenes, streng der Topografie angepasstes Siedlungsbild. Es wurde versucht, die bestehende Einfamilienhausbebauung harmonisch in das Gesamtbild einzufügen. Jedes Haus sollte freien Ausblick über das darunterliegende hinweg erhalten, die überwiegende Orientierung der

Häuser war nach Süden oder Südwesten. Die Siedlung sollte an zwei Punkten an die bestehende Bebauung Wiesbadens angeschlossen werden. Am unteren Zugang der Siedlung sollte ein Siedlungszentrum mit Busendhaltestelle, Café, Läden Kirche und Kindergarten mit Kinderspielplatz errichtet werden. Im oberen Bereich war nochmals ein kleines Ladenzentrum, und am Übergang zum Wald eine Schule und nochmals ein Kindergarten geplant. Ein durchgehender Grünstreifen sollte die öffentlichen Einrichtungen miteinander verbinden. May sah acht Haustypen mit einer Wohnfläche von 123 m<sup>2</sup> bis 251 m<sup>2</sup> vor, die sich jedoch lediglich als Chiffren verstanden, da die Häuser wohl überwiegend von privaten Bauherren gebaut worden wären. Insgesamt sollten in der Siedlung Sonnenberg / Am Tengelbachtal ca. 500 Wohnungen für 2.241 Einwohner entstehen. Die Bruttowohndichte sollte 39 E/ha, die Nettowohndichte 61 E/ha betragen. Es waren Garagen und Abstellplätze für 1.055 Pkw geplant.

Die Realisierung der Siedlung scheiterte an der Verkehrsanbindung, die nicht realisiert werden konnte. Die Verkehrsanbindung der Siedlung hätte den Bau einer Hochbrücke über dem Kurpark bedeutet, was aus Sicht der Stadtgestaltung kaum zu vertreten war. May hatte vorgesehen, dass die Bewohner vor allem von einer Pendelbusverbindung zum unteren, eventuell auch zum oberen Ladenzentrum Gebrauch machen würden, obwohl auch jedes Haus mit dem Auto erreichbar sein, ca. zwei Drittel aller Bauten mit Einzel- oder Doppelgaragen versehen sein sollten und ansonsten Sammelgaragen mit maximal 100 m Weglänge zum Haus geplant waren.

### 74 Planung Nord-Ost-Stadt, Wiesbaden

*Zeitraum:* 1961

*Objekt:* Planung einer Wohnsiedlung

*Ort:* Wiesbaden, im Bereich der Ortschaften Kloppenheim und Heßloch

*Bauherr:* Stadt Wiesbaden

*Planung:* Ernst May

*Mitarbeiter:* Edgar Heydock

*Literatur:* Magistrat der Stadt Wiesbaden (Hg.): Das neue Wiesbaden, Wiesbaden 1963, S. 47.

*Bemerkungen:* Die Planung der Nord-Ost-Stadt im Bereich der Dörfer Heßloch und Kloppenheim wurde für den Fall vorgesehen, dass die Bevölkerung Wiesbadens bis auf 340 000 Einwohner anwachsen würde. Hierfür waren vier Flächen von 18, 45, 60 und 66 ha ausgewiesen, die voneinander und den bestehenden Ortskernen durch breite Grünstreifen getrennt waren, in denen die anbaufreien Durchgangsstraßen geführt wurden. Für jede einzelne Siedlung war ein Siedlungskern vorgesehen. Die Siedlungen wurden nicht realisiert.

### 75 Sanierung der City-Ost, Wiesbaden

*Zeitraum:* 1961

*Objekt:* Flächensanierung eines Teilbereichs der Innenstadt von Wiesbaden

*Ort:* Wiesbaden, zwischen Friedrich-Ebert-Allee, Wilhelmstraße, Kurpark, Moltkering, und Gustav-Stresemann-Ring

*Bauherr:* Stadt Wiesbaden

*Planung:* Ernst May

*Mitarbeiter:* Edgar Heydock

*Archivalien:* AM, NLEM, 35.01.

*Literatur:* Magistrat der Stadt Wiesbaden (Hg.): Das neue Wiesbaden, Wiesbaden 1963, S. 30-32.

*Bemerkungen:* Die Planung sah eine flächenhafte Überplanung der als nicht sanierungswürdig gesehenen Villenbebauung und ihren Ersatz durch großmaßstäbliche, differenzierte Strukturen vor. Die Parzellenstruktur sollte dabei vollkommen aufgehoben werden, das Straßenraster, ähnlich wie in der Überplanung Neu-Altonas oder Bremerhaven-Lehes, teilweise aufgehoben, teilweise verkehrsgerecht umgebaut, indem Straßen verschwenkt und miteinander neu in Beziehung gesetzt werden sollten. Die Neuplanung sollte ein modernes Pendant zu dem auf den anderen Seite der Wilhelmstraße

befindlichen gründerzeitlichen Innenstadtbereich bilden und sich mit dem ebenfalls neu zu strukturierenden Stadtzentrum um den Marktplatz zu einer modernen Innenstadt verbinden. Die Friedrich-Ebert-Allee sollte dabei vom Hauptbahnhof bis zur Rheinstraße aufgehoben und durch einen Grünzug ersetzt werden der über die Rheinstraße hinweg bis zum Staatstheater fortgesetzt werden sollte. Unter diesem Grünzug sollte eine S-Bahn vom Hauptbahnhof bis zu dem Teich am warmen Damm, also bis in unmittelbare Nähe des Marktplatzes, führen. May sah einen Wechsel von zehngeschossigen, in Nord-Süd-Richtung orientierten Scheibenhäusern, die untereinander durch zweigeschossige Ladentrakte verbunden sein sollten, mit bis zu 20-geschossigen Punkthäusern vor. Die nicht bebauten Bereiche der City-Ost sollten begrünt werden. Ein Grüngürtel entlang der Beethovenstraße sollte der Abgrenzung zur erhaltenen Wohnbebauung im Osten der City-Ost dienen. Die Planung der City-Ost wurde nur teilweise durchgeführt. Zum einen scheiterte das Projekt an dem Widerstand der Bevölkerung gegen den Flächenabriss, zum anderen erwies sich der Druck durch Firmen, in Wiesbaden ihre Verwaltungen anzusiedeln, nicht so stark wie es in den frühen sechziger Jahren erwartet worden war. Hinzu kam, dass der Flächennutzungsplan eine Alternative zur Ansiedlung von Betrieben des tertiären Sektors auf der Ostseite der Berliner Straße enthalten sollte, wo sich in den folgenden Jahren Betriebe und Institutionen niederlassen konnten.

## 76 Neugestaltung des Zentrums von Wiesbaden

*Zeitraum:* 1961

*Objekt:* Neugestaltung des Zentrums von Wiesbaden

*Ort:* Wiesbaden, zwischen Coulinstraße, Taunusstraße, Wilhelmstraße, Rheinstraße und Schwalbacher Straße

*Bauherr:* Stadt Wiesbaden

*Planung:* Ernst May

*Mitarbeiter:* Edgar Heydock

*Literatur:* Magistrat der Stadt Wiesbaden (Hg.): Das neue Wiesbaden, Wiesbaden 1963, S. 57-62.

*Bemerkungen:* In der Innenstadt bestand die Aufgabe vor allem in der Neuorganisation des Kraftfahrzeugverkehrs. May und der Verkehrsplaner Schaaf entwickelten ein System von Fußgängerzonen, das es dennoch ermöglichte, mit dem Auto bis weit in die Innenstadt hinein vorzudringen. Hierzu war nach Ansicht Mays der Bau von fünf Parkhäusern und zweier Tiefgaragen notwendig.

Nach Ansicht Mays fehlte in Wiesbaden ein echtes Stadtzentrum „als Kulminationspunkt des öffentlichen Lebens“ Um den Markt sah er daher einen Erweiterungsbau der städtischen Verwaltung mit einer den östlichen Bereich des Marktplatzes überspannenden Hochhausscheibe vor, und einen weitem Bau, der als eigentliches Gemeinschaftszentrum die Volkshochschule, Stadtbibliothek und die Industrie- und Handelskammer aufnehmen sollte. Unter dem Marktplatz sollte eine zweigeschossige Tiefgarage gebaut werden, die 384 Parkplätze aufnehmen sollte.

Mays Planungen im Innenstadtbereich wurden nicht realisiert.

## 77 Sanierung des Gebiets um die Bergkirche, Wiesbaden

*Zeitraum:* 1961

*Objekt:* Flächensanierung eines gründerzeitlichen Wohngebiets in Wiesbaden

*Ort:* Wiesbaden, zwischen Kellerstraße, Röderstraße, Taunusstraße, Kranzplatz, Webergasse, Coulinstraße, Schulbergstraße, Schwalbacher Straße und Kastellstraße.

*Bauherr:* Stadt Wiesbaden

*Planung:* Ernst May

*Mitarbeiter:* Edgar Heydock

*Archivalien:* AM, NLEM, 35.02-05.

*Literatur:* Magistrat der Stadt Wiesbaden (Hg.): Das neue Wiesbaden, Wiesbaden 1963, S. 48-51.

Peter Foerster-Baldenius: „Rund um die Bergkirche soll in Wiesbaden saniert werden“, in: Neue Heimat Monatshefte 12/1970, S. 1-13.

*Bemerkungen:* Die baugesetzlichen Vorschriften sahen für das Gebiet der Bergkirche nach der Sanierung eine Dichte (GFZ) von 0,85 vor, was einer Einwohnerzahl von 385 Ew/ha entsprach. Da sich die Sanierung bei dieser Dichte finanziell nicht durchführen ließ, strebte May ein Konzept mit einer deutlich höheren Dichte, nämlich 1,27, was 575 Ew/ha entsprach. Das Konzept sah für den ehemals dicht bebauten Stadtteil (11.541 Einwohner, 767 Ew/ha) einen kompletten Abriss der bestehenden Bebauung vor. Lediglich die Bergkirche, die den Gebiet den Namen gibt, sollte bestehen bleiben. In dem rasterförmigen Straßenplan sollten die umgebenden Straßen und die zentrale Röderstraße erhalten werden, sonst ungefähr jede zweite Straße aufgehoben, eine weitere Straße zu einer Sackgasse umgebaut werden, sodass sich erheblich größere Blockdimensionen ergeben, die durch Stichstraßen erschlossen werden sollten. Die Blocks sollten mit mehrfach gestaffelten und abgewinkelten 2- bis 8-geschossige Wohngebäuden und vier 12-geschossigen, einem 16-geschossigen und einem 18-geschossigen Wohnhochhaus bebaut werden, die die rechtwinklige Orientierung des Gebiets zwar aufnehmen, aber keine Straßenräume bilden, sondern in der Art der blocs redents Le Corbusiers mit Rücksicht auf einwandfreie Belüftung und Belichtung große Grünräume definieren, aber dabei eine differenzierte Geschossigkeit erhalten sollten. Wie bei Le Corbusier sind die Blocks nicht genau in Nord-Süd-Richtung orientiert, sondern diagonal dazu (Le Corbusier 26°, May 43°). Die Hochhäuser sollten eine nach Westen hin abgestufte Grundfläche erhalten. Parkplätze für Kfz sollten ähnlich der „auto-ports“ von Le Corbusier in Gruppen zusammengefasst werden. Beim Plan der Bergkirche sollten sie sich in Untergeschossen befinden. Ein Grünband im südöstlichen und östlichen Bereich sollte im Zuge späterer Sanierungsmaßnahmen benachbarter Gebiete fortgesetzt und gemäß dem Grünplan für Wiesbaden zu einem bis in den Taunus reichenden Grünzug verlängert werden. Von der Bergkirche sollte eine Fußgängerbrücke über die Saalgasse zu einer Grünanlage im Bereich des ehemaligen Kochbrunnenplatzes führen, der ebenfalls völlig neu gestaltet werden sollte. Die Grünplanung im Inneren des Gebiets sah einzelne Baumreihen und -gruppen und natürliches Grün vor. Die Sanierungsmaßnahmen an der Bergkirche wurden nicht in der von Ernst May geplanten Weise durchgeführt.

## 78 Testblock für die Teilsanierung, Wiesbaden

*Zeitraum:* 1961

*Objekt:* Entwurfsstudie zur Teilsanierung eines gründerzeitlichen Baublocks

*Ort:* Wiesbaden, zwischen Adelheidstraße, Oranienstraße, Albrechtstraße und Karlstraße.

*Bauherr:* Stadt Wiesbaden

*Planung:* Ernst May

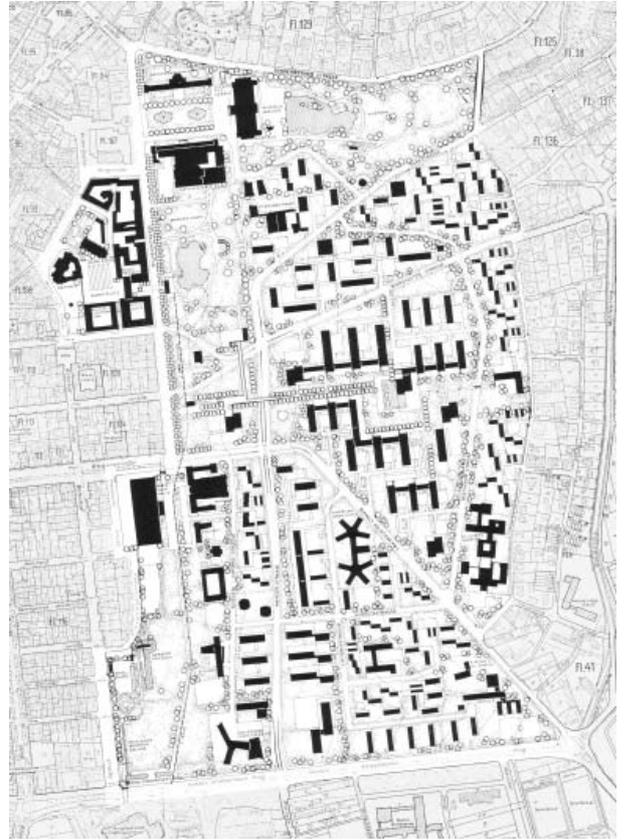
*Mitarbeiter:* Edgar Heydock

*Archivalien:* AM, NLEM, 44.01-05.

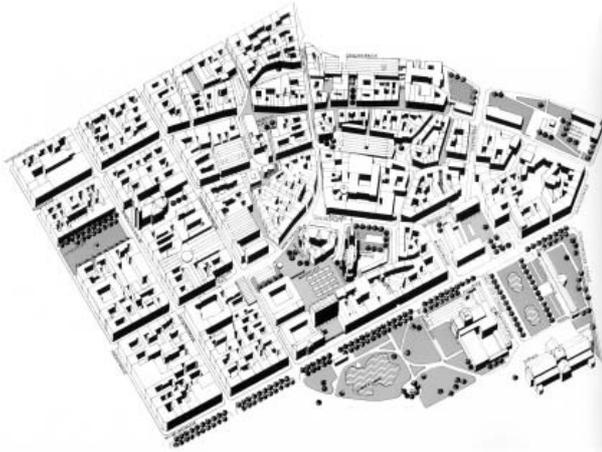
ABK, NLEM, 1B FT 23.

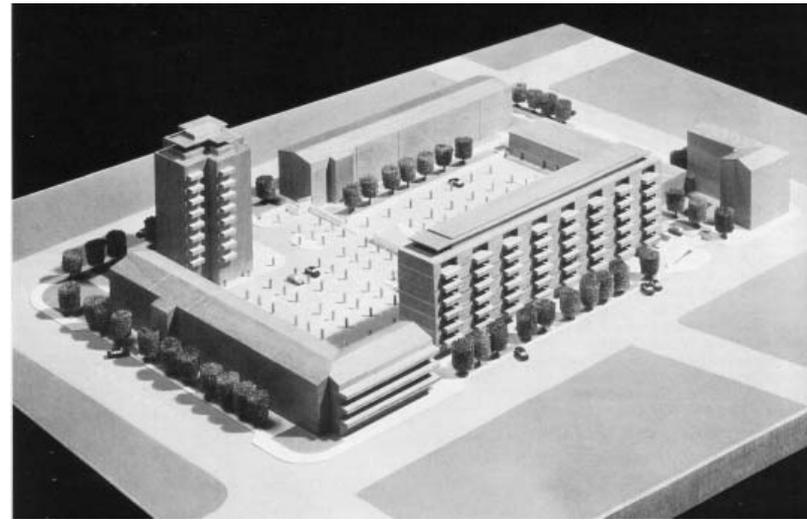
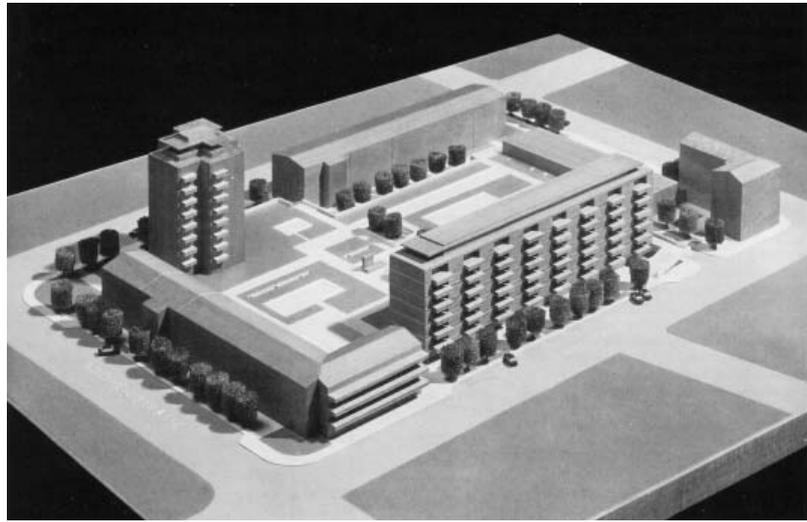
*Literatur:* Magistrat der Stadt Wiesbaden (Hg.): Das neue Wiesbaden, Wiesbaden 1963, S. 52-56.

*Bemerkungen:* Aus dem dicht überbauten westlichen Teil der Wiesbadener Innenstadt wurde von May ein repräsentativer Block ausgewählt, um Lösungen für die Probleme – extreme Überbauung, teilweise störendes Gewerbe, unzureichende Wohngebäude, fehlende Grünanlagen und Freiflächen, Behinderung des fließenden Verkehrs durch Parkplatzmangel – zu finden. Der Block war stark verdichtet und überwiegend sanierungsbedürftig. Lediglich fünf Vorderhäuser und zwei rückwärtige Bauten waren Neubauten, die sich jedoch in die Struktur der bestehenden Bebauung einfügten. Die neu gebauten Vorderhäuser wurden in die Überplanung integriert, sodass sich die Neubebauung entlang zweier Straßen und an einer Ecke am Bestand orientieren sollte. Die Parkplätze wurden in einer ebenerdigen Sammelgarage, die im Wesentlichen den gesamten Hofraum umfasste, untergebracht, dessen Decke etwa in Höhe des ersten Geschosses die eigentliche Hoffläche mit Kinderspielflächen, Sitzgruppen und Grünanlagen bilden sollte. Treppen und Rampen führten zu den Bürgersteigen und in die Großgarage. Zur Herstellung einer Grundlage für die Großgarage plante May, die Keller und Hohlräume unter den rückwärtigen Gebäuden mit dem beim Abriss anfallenden Schutt zu verfüllen. Das störende Gewerbe sollte entfernt werden, das sonstige Gewerbe, das man im Quartier halten wollte,



199. 74 Nord-Ost-Stadt, Lageplan.  
 200. 75 Sanierung der City-Ost, Lageplan.  
 201. 76 Neugestaltung des Zentrums, Axonometrie.  
 202. 77 Sanierung des Gebiets um die Bergkirche, Lageplan.

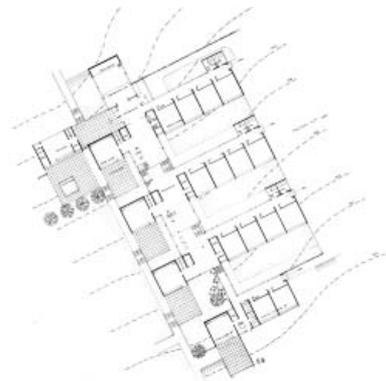




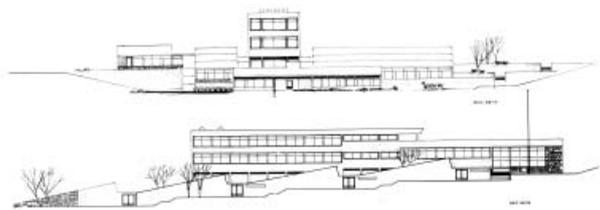
203. 78 Testblock, ursprünglicher Zustand, Lageplan.  
 204. 78 Testblock, Modellaufnahme von oben.  
 205. 78 Testblock, Modellaufnahme.  
 206. 78 Testblock, Modellaufnahme mit Darstellung der Parkgarage.



207. 79 Sanierung Schierstein, ursprünglicher Zustand, Lageplan.  
 208. 79 Sanierung Schierstein, Lageplan.



209. 80 Schule Klarenthal, Grundriss Erdgeschoss.  
 210. 80 Schule Klarenthal, Ansichtszeichnungen.



sollte in einem zweigeschossigen Flachbau zusammengefasst werden, der über einen entsprechend großen Abstand zur Straße verfügte. Das Ergebnis der Planung war ein halboffener Baublock, in dem verschiedenartige Gebäude, vom zweigeschossigen Gewerbebau, über viergeschossige Wohngebäude, einem siebengeschossigen Riegel bis hin zu einem zehngeschossigen Wohnturm um einen gemeinsamen Hof gruppiert sein sollten. Wo es die zu erhaltende Bestandsbebauung erlaubte, rückte May die Neubebauung deutlich hinter die alte Bebauungsflucht zurück. Zur Lösung der problematischen Eigentumsfrage schlug May vor, das gesamte Areal zunächst in einer Hand zusammenzufassen und nach erfolgter Sanierung im prozentualen Verhältnis an die ursprünglichen Eigentümer zurückzugeben. Er bezog sich hierbei auf die Beispiele Hamburgs nach dem Brand von 1842, und den Wiederaufbau Rotterdams und des Bremer Westens nach dem Zweiten Weltkrieg. Die Planung wurde nicht ausgeführt.

## 79 Sanierung des Ortskerns von Schierstein, Wiesbaden

*Zeitraum:* 1961

*Objekt:* Flächensanierung eines Vororts von Wiesbaden

*Ort:* Wiesbaden-Schierstein

*Bauherr:* Stadt Wiesbaden

*Planung:* Ernst May

*Mitarbeiter:* Edgar Heydock

*Literatur:* Magistrat der Stadt Wiesbaden (Hg.): Das neue Wiesbaden, Wiesbaden 1963, S. 64-66.

*Bemerkungen:* Aufgrund des wirtschaftlichen Wandels und der steigenden Belastungen durch den Verkehr sah May die Lösung im Bereich der Vororte in einer flächendeckenden Sanierung unter Erhaltung der wertvollen alten Substanz. Beispielhaft erarbeitete er eine Studie für den Ortsteil Schierstein, direkt am Rhein gelegen. In Schierstein, das sich in erster Linie zu einer Pendlergemeinde mit großflächigen neuen Gewerbe- und Wohngebieten entwickelte, sah May im nördlichen Bereich des alten Ortskerns eine vollständige flächenhafte Sanierung vor, die das überkommene Straßennetz zwar weitgehend beibehielt und die Trassen lediglich erweiterte, aber die bestehende kleinteilige Bebauung durch Nord-Süd-gerichtete vier- bis achtgeschossige Zeilenbauten, die sich teilweise zu Winkeln ergänzten, ersetzte. In einem Bogen der Hauptstraße sollte ein neues, städtisches Ortszentrum entstehen, mit vornehmlich zweigeschossiger Bebauung, die Läden Kino und derartige Funktionen aufnehmen sollte. Ein zwölfgeschossiges Hochhaus sollte die neue Ortsmitte markant betonen und die Ortsverwaltung, Kanzlei- und Praxisräume und in den oberen Geschossen Wohnungen aufnehmen. Im südlichen Bereich des alten Ortskerns war nach Mays Auffassung die Sanierung noch nicht dringend erforderlich. Eine Entkernung der Blockinnenbereiche sollte hier als Maßnahme für die nächsten Jahrzehnte genügen. Im westlichen Bereich des Hafens plante May ein weiteres Zentrum, mit einer Promenade, Schwimmclubs, einem Bürgerhaus und einer Schule. Es sollte in ein großzügiges Grünsystem eingebunden werden, dass sich am gesamten Schiersteiner Hafen entlangziehen sollte. Weitere Maßnahmen in Schierstein betrafen die Schaffung einer Ortsumgehungsstraße, um die Verkehrsüberlastung der Ortsdurchfahrt zu beenden, und die Schaffung großer Sportflächen. Die Planung wurde nicht ausgeführt.

## 80 Geschwister-Scholl-Schule, Wiesbaden

*Zeitraum:* 1961-1963

*Weitere Namen:* Volksschule Klarenthal

*Objekt:* Neubau einer Grund- und Hauptschule

*Ort:* Wiesbaden-Klarenthal, Geschwister-Scholl-Straße / Ecke Graf-von-Galen-Straße

*Bauherr:* Stadt Wiesbaden

*Planung:* Ernst May

*Datierung:* Auftrag 1961, Vorentwurf vor 1963.

*Literatur:* Magistrat der Stadt Wiesbaden (Hg.): Das neue Wiesbaden, Wiesbaden 1963, S.19

*Bemerkungen:* Die Volksschule Klarenthal war auf einem stark geeigneten Grundstück im Grünzug geplant, der die Siedlung Klarenthal in ostwestlicher Richtung quert. Das Hauptgebäude, das auf der unteren Ebene Eingangshalle, einen Gemeinschaftssaal, die Pausenhalle, darüber in zwei Geschossen wohl die Verwaltung enthält, bildet das Rückgrat der Schule, das rechtwinklig zur Neigung des Hanges orientiert ist. An diesen zentralen Baukörper sind nach Osten Pavillons mit Vorklassen und Großklassen angelagert, nach Westen hin jeweils kurze Flügel mit Normalklassen, die in ihrer Anlage stark an die Reformschule am Bornheimer Hang aus dem Jahr 1929-1930 von May und A. Loecher erinnern. Die Klassenräume erhalten von Süden über allseitig umschlossene Höfe und von Norden über Shedverglasungen Licht. Von Osten her ergibt sich für die Klassenzimmertrakte eine charakteristische sägeförmig gestaffelte Ansicht.

Die Volksschule wurde nicht realisiert. Der ausgeführte Entwurf der Geschwister-Scholl-Schule in der Geschwister-Scholl-Straße 2 stammt nicht von May, sondern vom Hochbauamt der Stadt Wiesbaden.

## 81 Neue Stadt Wulfen

*Zeitraum:* 1961

*Objekt:* Planung einer Mittelstadt mit 40.000 – 50.000 Einwohnern

*Ort:* Wulfen

*Auslober:* Entwicklungsgesellschaft Wulfen

*Planung:* Ernst May

*Mitarbeiter:* Jürgen Baumbach, Edgar Heydock, Ch. Krause.

*Verkehrsplanung:* Otto Sill, Hamburg.

*Auszeichnung:* 2. Preis

*Datierung:* Aufforderung zur Teilnahme: 21.02.1961, Zusage der Teilnahme 23.02.1961, Preisgerichtssitzungen am 14., 15. und 16.11.1961.

*Preisrichter:* Steiner, Steinbiss, Keil, Dr. Umlauf, Gabriel, Mattern, Petri, Dr. Rühl, Schneider, Zahn, Sachpreisrichter: Blank, Dr. Breckow, Dr. Auras, Dohna, Dr. Lübbersmann, Quinders, Schulze-Vellinghausen, Heermann, Dr. Königshausen

*Einsendungen:* An dem Wettbewerb konnten alle im Gebiet der Bundesrepublik und Westberlin ansässigen freischaffenden, angestellten und beamteten Architekten und Stadtplaner teilnehmen. Besonders aufgefordert waren folgende Teilnehmer: J.H. van den Broek und J.B. Bakema, Rotterdam, (3. Ankauf), Sven Markelius, Stockholm, L. Hugh Wilson, Cumbernauld, F. Eggeling, Berlin, (1. Preis), Max Guther, Darmstadt, E. Kühn, Aachen, Ernst May, Hamburg, (2. Preis), Hans Bernhard Reichow, Hamburg, Walter Schwagenscheidt, Kronberg, (4. Preis).

*Weitere Einsendungen:* Bert Maecker, Kassel, (3. Preis), Josef Lehmbrock, Düsseldorf, (1. Ankauf), Annemarie Heinemann-Perlia, Münster, (2. Ankauf), Siegbert Wilms, Wulfen/Düsseldorf, F. Jelpke, Braunschweig, Walter Nickler, Gelsenkirchen-Buer, Gustav Hassenpflug, München, Eckhard Schulze-Fielitz, Ernst v. Rudloff, Essen, Bruno Lambart, Düsseldorf, Erich Mattern, Hamm.

*Honorar:* Bearbeitungshonorar. 6.000,- DM, Preisgeld 2. Preis: 17.000,- DM.

*Archivalien:* ABK, NLEM, 1B FT 26.

*Literatur:* Ideenwettbewerb für eine neue Stadt im Ruhrgebiet, in: Neue Heimat Monatshefte 04/1961, S. 51.

*Architektur Wettbewerbe, Sonderheft Neue Stadt Wulfen 1962.* Justus Buekschmitt: Ernst May. Bauten und Planungen. Band 1. Stuttgart 1963, S. 137-139.

*Bemerkungen:* Im Zuge der Nordwanderung des Kohlebergbaus im Ruhrgebiet wurde eine neue Stadt für 40 bis 50.000 Einwohner konzipiert, die sich der bestehenden Gemeinde Wulfen mit ca. 3.500 Einwohnern über ein neues gemeinsames Zentrum angliedern sollte. Durch freizuhaltende Landschaftsräume und weiteren Beschränkungen, die sich aus den Erfordernissen des Bergbaus ergaben, war ein größeres Gelände nördlich und östlich von Wulfen als Siedlungsraum vorgesehen. Neben einem Flächennutzungsplan für die gesamte neue Stadt war insbesondere in einem engeren Bebauungsplangebiet im nördöstlichen Bereich eine erste Bebauungsstufe zu planen. Hier sollte die maximale Wohnungsdichte 50 WE pro ha nicht überschreiten, mindestens 50% der Wohnungen sollten als Eigentumswohnungen realisierbar sein, und die Zahl der freistehenden Einfamilienhäuser und Reihenhäuser war mit 10-15%, bzw. 30-35% gegenüber dem Anteil der Geschosswohnungen mit 50-

60% recht hoch. Neben den Wohnbereichen war das Hauptzentrum mit kulturellen, Verwaltungs- und Geschäftsbereichen zu planen, daneben in den Wohnbereichen Schulen, Kirchen, Geschäfts- und Handwerksbetrieben vorzusehen, und eine Reihe städtischer Sonderanlagen, wie ein Bahnhof, Sportanlagen, ein Krankenhaus, ein Friedhof usw.

Mays Entwurf wies von allen Einsendungen (gemeinsam mit dem Entwurf Schwagenscheidts) mit fünf die geringste Zahl von Wohnbereichen (Nachbarschaften) auf, auch sah er in dem engeren Bebauungsplangebiet mit 15.498 Einwohnern auf 105 ha die weitaus größte Einwohnerzahl und Bruttowohnfläche vor. Ebenso wie bei dem Sieger des Wettbewerbs, Eggeling, war die Untergliederung der Wohnbereiche kaum noch wahrzunehmen. Auch im verwendeten Erschließungssystem, einem mehrfachen Anschluss des Wohnbereichs an tangential verlaufende Sammelstraßen und einer Unterverteilung nach unterschiedlichen Systemen, ähnelte Mays Entwurf dem von Eggeling (wie auch dem von Schwagenscheidt).

Aus dem Erläuterungsbericht: Die Bebauungsdichte wird grundlegend beeinflusst durch die auf Grund der heutigen Entwicklung der Verkehrsverhältnisse erforderlich gewordene hohe Zahl von garagen und Abstellflächen nebst der damit verbundenen Vermehrung der Zufahrtswege. Die Mehrbedürfnisse auf Grund des motorisierten Verkehrs belaufen sich auf nahezu 25% des Nettobaulandes. Im übrigen wäre es möglich gewesen, eine größere Verdichtung der Bebauung zu erreichen, wenn die üblich Entfernung von Hochhäusern auch bei diesem Projekt zur Durchführung gekommen wäre. Der Verfasser hat aber bewußt hierauf verzichtet, da dieser Wohntyp für Bergarbeiter zweifellos ungeeignet ist.

Insgesamt schlägt der Verfasser vor, von einer Verbauung der über das Gelände verteilten (...) Reservflächen Abstand zu nehmen. Sollte aber eine intensivere Besiedlung im Laufe der Zeit als erforderlich erachtet werden, so könnte durch die Einbeziehung dieser Bezirke die Zahl der Wohnungen auf 13.000 erhöht werden. Allerdings würden diese Gebiete nicht als selbständige Nachbarschaften fungieren können, sondern wären als Erweiterungsgebiete für die verschiedenen Ortsteile anzusprechen, denen sie zugeordnet sind.

Das Verkehrssystem wurde bestimmt durch die Lage der Hauptschachtanlage C sowie der geplanten späteren Schachtausgänge A + B. In seiner Grundform gleicht es einem „H“ mit abgeboenen Vertikalarmen. Der südwestliche Arm verbindet den neuen Bahnhof Wulfen/Lembeck, der ca. 1.100m nördlich des bestehenden Bahnhofs Wulfen angelegt wurde, über die Querspange des „H“ mit dem Schacht A und im weiteren Verlauf über den abgeboenen Nordostarm mit der Schachtanlage B. Der nordwestliche Arm führt zur Ortschaft Lembeck, der südöstliche vom Querbalken des „H“ zur Hauptschachtanlage C.

Die B 58 wurde in der Nähe des neuen Stadtzentrums unter Umgehung des Ortskernes Wulfen so abgeboen, daß sie die Südseite des neuen Gesamtstadtzentrums tangiert. Diese Tangente bildet in ihrer Fortsetzung in dem nordsüdlichen Verbindungsstück zwischen Südwestarm und B 58 und dem Südwestarm des „H“ eine Verkehrsumgehungstraße, die das Innere des Zentrums ausschließlich dem Fußgänger vorbehält. Parallel zu dieser tangentialen Verkehrsführung läuft eine innere Verkehrsaufnahmesstraße, die an vier in das Tangentensystem einmündend, die gefahrlose Bedienung der konzentrisch um das Zentrum angeordneten Abstellplätze ermöglicht. Der Fahrverkehr zum Bahnhof führt über eine westliche Abzweigung des Südwestarmes des „H“. Der öffentliche Autobusverkehr endet am Autobusbahnhof, der längs des Kopfarmes einer T-förmigen Verbindung zum Bahnhof angeordnet ist. Fußgänger erreichen diesen Busbahnhof ohne jegliche Kreuzung von Fahrverkehr. Nördlich des Schaftes des „T“ ist Raum zum Abstellen von Privatautos sowie zu deren Vorfahrt vor der Bahnhofshalle, südlich des Schaftes eine Sonderverkehrsfläche für Abstellen und Vorfahrt von Taxis. Unabhängig von diesem System führt ein Fußweg vom Bahnhof über das Hauptzentrum und in seiner Fortsetzung zu den verschiedenen Nebenzentren.

Die innere Erschließung der Wohnbezirke erfolgt mittels Schleifen, die von der tangential die einzelnen Nachbarschaften umziehenden Ringstraße ausstrahlen und wieder in sie zurückführen. Das gewählte innere Erschließungssystem läßt die Kerne der Siedlungsgebiete frei von jedem Fahrverkehr.

Zusätzlich zu dem beschriebenen Hauptwanderweg für Fußgänger sind die öffentlichen Gebäude der Lokalzentren durch ein System von Fußwegen miteinander verbunden.“

Aus der Beurteilung: „Dem Verfasser ist es gelungen, eine straff organisierte Stadt zu schaffen, die gleichwohl gut in die Landschaft eingegliedert ist.

Der Flächennutzungsplan läßt erkennen, daß die Verbindung des Hauptzentrums mit dem Dorf Wulfen und mit den neuen Siedlungsabschnitten sowie dem zukünftigen Bahnhof besonders gut gelungen ist. Das gleiche gilt für die Verkehrsbeziehungen zu den Industrie- und Gewerbegebieten.

Die Berücksichtigung der geplanten Südumgehung von Wulfen ermöglicht es dem Verfasser, die jetzige Trasse der B 58 für die innere Erschließung des Stadtgebietes und die Verbindung der einzelnen Stadtteile zu verwerten. Für die Übergangszeit ist die vom Verfasser vorgeschlagene Lösung auch für den Durchgangsverkehr brauchbar. Die Haupterschließung der einzelnen Stadtteile bindet geschickt an das überörtliche Verkehrssystem an, sorgt für eine günstige und kurze Verbindung zu allen wesentlichen Teilen der Stadt und vermeidet überflüssige Aufwendungen. In dieser gelungenen Verkehrsplanung liegt ein wesentlicher Vorzug des Entwurfs. Sie wird die wirtschaftliche Entwicklung günstig beeinflussen und schafft für die Bewohner eine gute städtische Atmosphäre.

Die einzelnen Wohnbezirke sind sparsam erschlossen und durch Fußgängerverbindungen gut mit den deutlich ausgebildeten und richtig liegenden Nebenzentren verbunden. Bemängelt wird allerdings die Durchschneidung des Midlicher Mühlenbachtals mit einer Fahrstraße im nördlichen Teil. Das landschaftlich besonders schöne Tal wird hierdurch beeinträchtigt.

Garagen und Abstellplätze sind ausreichend und an den richtigen Stellen vorgesehen. Der Gedanke, die Volksschulen an den Nebenzentren zu konzentrieren, kann bejaht werden, zumal die Schulwege dadurch nicht über 1 km betragen. Die Zahl der Schulen ist entgegen der Ausschreibung jedoch zu gering. Die Anordnung von Großschulsystemen und vor allem für eine Stadt, die abschnittsweise erbaut werden muß, nicht zweckmäßig. Die Wohnbebauung ist klar und wohl geordnet. Die konsequente Stellung der Gebäude in Nordwest-Südostrichtung bringt eine gewisse Strenge und Straffung in die gesamte Anlage mit der Gefahr der Eintönigkeit an einigen Stellen, die durch die Anordnung und Ausbildung der Nebenzentren gemildert wird. Im großen und ganzen ist die Bebauung geschickt in die Landschaft eingegliedert und betont sinnvoll die topographischen Verhältnisse unter Wahrung der vorhandenen Grünflächen. Die Gruppierung der Wohngebäude in abwechslungsreichen kleinen Nachbarschaften läßt ein gutes Wohnklima erwarten.

Die maßstäbliche Ausbildung des Zentrums, die vielfältigen Fuß- und Fahrverbindungen sind gut gelöst.

Das Projekt ist in seiner Gesamtanlage und auch in seiner stufenweisen Verwirklichung im Ablauf eines längeren Zeitabschnittes wirtschaftlich. Es fügt sich natürlich und ungekünstelt in die Gegebenheiten und in die Landschaft ein und ermöglicht das Zusammenwachsen zu einer einheitlichen und bei aller Wirtschaftlichkeit großzügig und straff organisierten Stadt.“

Der Wettbewerb wurde von Fritz Eggeling gewonnen, der auch mit der weiteren Planung betraut wurde.

## 82 Wettbewerb Schulen Am Kothen, Wuppertal

*Zeitraum:* 1961 oder 1962

*Objekt:* Wettbewerb für den Neubau einer Schule

*Ort:* Wuppertal-Barmen, „Am Kothen“, Schluchtstraße 30

*Auslober:* Stadt Wuppertal

*Planung:* Ernst May

*Auszeichnung:* unbekannt

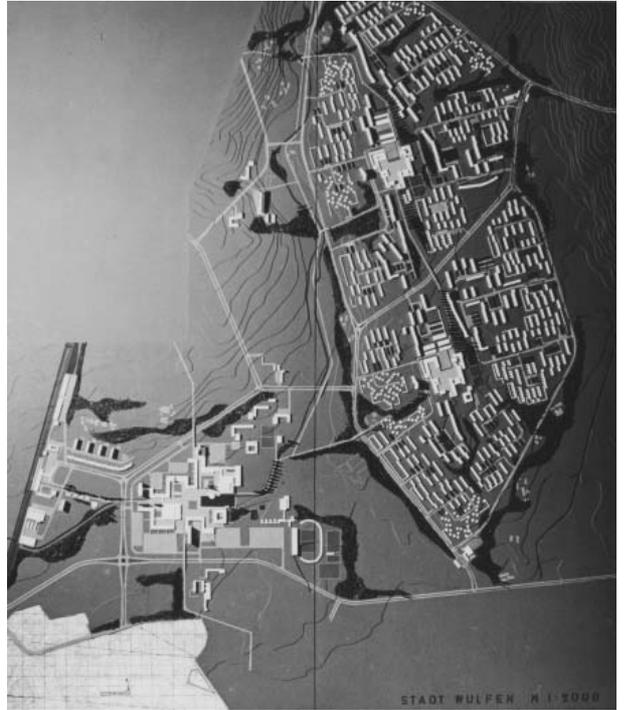
*Datierung:* Vor Februar 1962

*Archivalien:* AM, NLEM, 47.01-03.

Stadtarchiv Wuppertal, StAW D V 734.

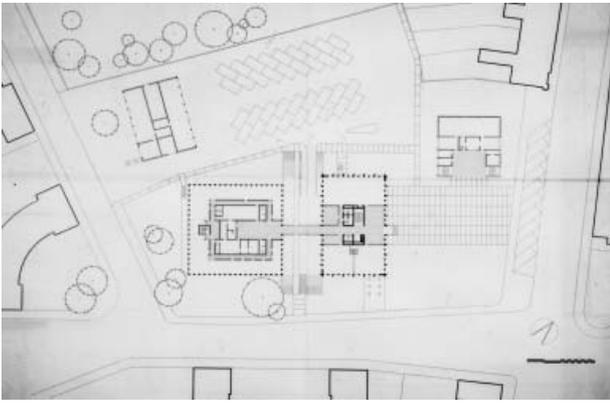
*Literatur:* Johannes Busmann: Architektur in Wuppertal, Wuppertal 1993, S. 119.

*Bemerkungen:* Über das Zustandekommen und die Hintergründe des Wettbewerbs ist wenig bekannt. Das in Frage kommende Grundstück befand sich auf einem stark geneigten Gelände südlich des Ortszentrums von Wuppertal-Oberbarmen. Der Entwurf von May besteht aus vier strengen Baukuben, die gemeinsam den Rand des Blocks definieren. Im südöstlichen Bereich ist ein gepflasterter Schulhof erkennbar, im nördlichen Bereich ein größerer Parkplatz. Als

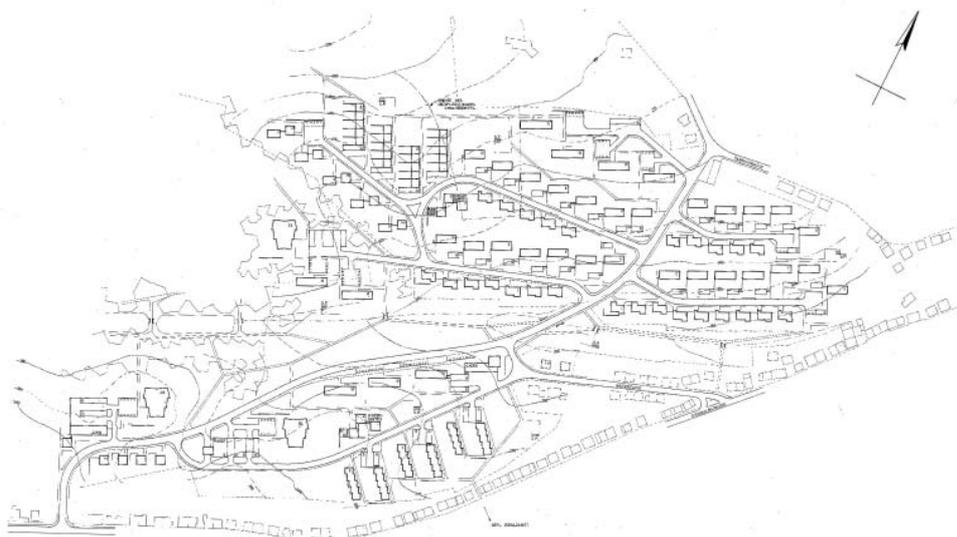
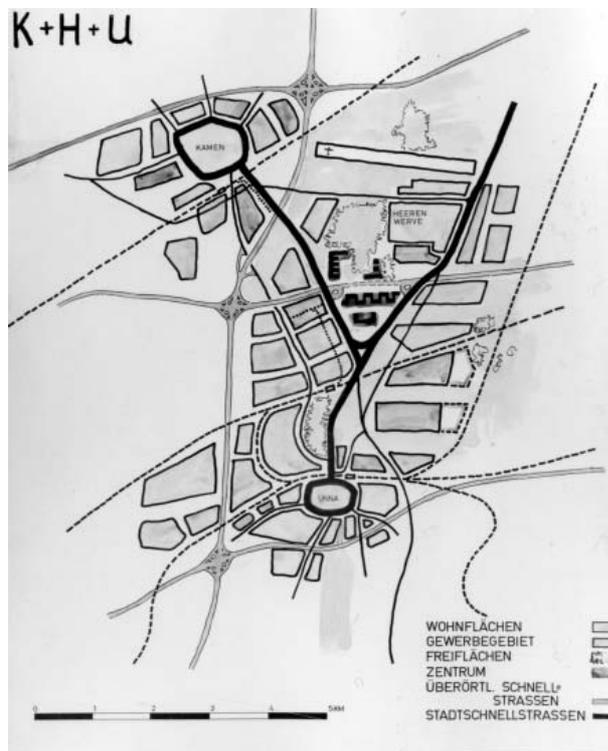


211. 81 Neue Stadt Wulfen, Modellaufnahme.  
212. 81 Neue Stadt Wulfen, Modellaufnahme.  
213. 81 Neue Stadt Wulfen, Modellaufnahme.  
214. 81 Neue Stadt Wulfen, Modellaufnahme.  
215. 81 Neue Stadt Wulfen, Lageplan.





- 216. 82 Schulen Am Kothen, Lageplan.
- 217. 83 Schule Heusenstamm, Lageplan.
- 218. 84 Unna / Kamen, Lageplan.
- 219. 85 Siedlung Winterfloß, Lageplan.



einzigster Schulentwurf von May ist die Schule am Kothen nicht nach dem ansonsten von May favorisierten Pavillonprinzip konzipiert. Am 15.2.1962 fiel im Stadtrat von Wuppertal der Beschluss, den Architekten Wolfgang Rathke mit dem Bau des Schulzentrums zu beauftragen. Das Schulzentrum wurde 1967 fertiggestellt.

### 83 Adolf-Reichwein-Schule, Heusenstamm

*Zeitraum:* 1961-1967

*Objekt:* Neubau einer Volks- und Realschule

*Ort:* Heusenstamm, Leibnizstraße 61

*Bauherr:* Stadt Heusenstamm

*Planung:* Ernst May

*Mitarbeiter:* Jürgen Baumbach, Willy Stenger und Karl Becker (Bauleitung), Brigitte Follin (Landschaftsgestaltung)

*Datierung:* Beschluss zum Bau der Schule im Mai 1961, Beauftragung und Planungsbeginn 1961, Einweihung 20.05.1967

*Archivalien:* AM, NLEM, 37.01-08.

*Literatur:* Magistrat der Stadt Heusenstamm: Broschüre zur Einweihung der Adolf-Reichwein-Schule, o.J.

*Bemerkungen:* Die Stadt Heusenstamm erteilte May den Auftrag zur Planung der Volksschule im Zusammenhang mit der ebenfalls von May geplanten Wohnstadt, die schließlich nicht nach Mays Konzeption realisiert wurde. Der dreistöckige Hauptbaukörper neben dem Eingang leitet den Zugang zur Schule ein, führt linkerhand zu den vier Grundschulklassen und nach Nordosten in einen großen Innenhof. Links des Haupteinganges befindet sich eine Hausmeisterwohnung. Von der im Erdgeschoss des Haupttraktes gelegenen Pausenhalle führt ein Gang zu dem Verwaltungstrakt mit Direktorzimmer, anschließendem Sekretariat und Lehrerzimmer. Lehrmittelräume und Bücherei der Schule sind seitlich des Haupteinganges angeordnet. Die einzelnen Gruppenräume sind als erdgeschossige Pavillons längs eines Laubgangs angeordnet. Die Klassenräume sind nach Südosten einem gepflasterten Raum zugeordnet, in dem auch Freiunterricht möglich ist. Die zweigeschossigen Trakte der durch Laubgänge erschlossenen Schulklassen umrahmen den sich öffnenden Hof. Das Eingangsgebäude beherbergt im Obergeschoß Naturkunde- und Werkräume, darüber ist ein Nadelarbeitsraum sowie ein 150 m<sup>2</sup> großer Gemeinschaftsraum nebst zugehörigen Garderoben und Toiletten untergebracht. Sämtliche Klassen sind zweiseitig belichtet. Die zwischen den Klassen gelegenen Freiräume können für Sonderveranstaltungen der Klassen ausgenutzt werden. Die Turnhalle wurde östlich des Hauptbaukörpers errichtet, um sie auch unabhängig von der Schule zugänglich zu machen. Für die Giebelmauern wurde roter Verblendstein verwendet, die schmalen Fassadenbänder zwischen den Klassenfenstern wurden mit weißen Dachpfannen verkleidet.

*Zustand:* Die Schule ist mit geringen Veränderungen erhalten.

### 84 Unna / Kamen

*Zeitraum:* 1962

*Objekt:* Gutachten zur künftigen Flächennutzungsplanung im Raum Unna / Kamen

*Ort:* Bereich zwischen Unna und Kamen

*Bauherr:* Kreis Unna, Landrat Biernat

*Planung:* Ernst May

*Archivalien:* AM, NLEM, 41.01 – 41.8a-c,

*Bemerkungen:* Ernst May erstellte ein Gutachten mit verschiedenen Varianten für die räumliche Entwicklung des Bereichs zwischen Unna und Kamen.

### 85 Planung Siedlung Winterfloß, Neunkirchen / Saar

*Zeitraum:* 1962

*Objekt:* Entwurf eines Wohngebiets

*Ort:* Neunkirchen-Wellesweiler

*Bauherr:* Stadt Neunkirchen / Saar

*Planung:* Ernst May

*Mitarbeiter:* Werner Gellings

*Datierung:* Beratung und Vorentwurf Juli / August 1962,

Abschlussrechnung 29.10.1962

*Honorar:* Insgesamt DM 655,57

*Archivalien:* AM, NLEM, 38.01-02.

*Bemerkungen:* Der Landesbezirksvorsitzender des DGB-Saar, Moser, zugleich SPD-Stadtvordneter in Neunkirchen, war an Heinrich Plett mit der Bitte herantreten, einen Kontakt zu May herzustellen, um eine städtebauliche Rahmenplanung zur Erschließung von neuem Siedlungsgelände und die Lösung von Verkehrsproblemen zu erstellen. Die Planung Mays für das Wohngebiet beruhte auf einer bereits bestehenden Planung, wahrscheinlich eines Dipl.-Ing. Schröder, und umfasste ein 16-geschossiges Hochhaus, zwei zwölfgeschossigen Bauten, neun sechsgeschossigen Bauten, 26 zweigeschossige Vierfamilienhäuser und insgesamt 76 ein- und zweigeschossige Einfamilienhäuser, insgesamt 657 Wohneinheiten.

Die höchsten Gebäude waren auf den Hanggrundstück an der höchsten Stelle angeordnet und sollten die Wohnsiedlung dominieren. Mehrgeschossige Bauten wurden zumeist höher angeordnet als niedrige Bauten.

Die Wohnräume der Mehrzahl der Bauten sollten nach Süden ausgerichtet werden, mit Gärten unmittelbar vor dem Wohnraum. Die Abstellplätze waren teilweise unter Ausnutzung der Hanglage in zwei Geschossen angelegt.

Bei der Beratung des Plans mit den Vertretern der öffentlichen und privaten Belange und dem Bauträger wurden Änderungswünsche vorgebracht, die eine Änderung des Plans durch das Planungsamt erforderlich machten. Mays ursprüngliche Planung wurde nicht realisiert.

### 86 Volksschule Am Sooren, Hamburg-Rahlstedt

*Zeitraum:* 1961-1969

*Objekt:* Neubau einer Volksschule in 2 Bauabschnitten

*Ort:* Hamburg-Rahlstedt, Am Brunskamp 17

*Bauherr:* Freie und Hansestadt Hamburg, Baubehörde, Hochbauamt

*Planung:* Ernst May

*Mitarbeiter:* Jürgen Baumbach, Christian Koeppel, Christian Krauss.

*Gartenplanung:* Bezirksamt Wandsbek, Gartenbauabteilung.

*Datierung:* Mündlicher Auftrag zur Planung der Schule durch Werner Hebebrand am 20.10.1961, Bauvoranfrage 11.02.1963, 1. BA:

Zustimmung der Höheren Baupolizeibehörde am 04.05.1964. 2.

BA: Zustimmung der Höheren Baupolizeibehörde am 24.05.1966.

Schlussbesichtigung 2. BA 20.03.1969.

*Archivalien:* Ortsamt Rahlstedt, Bauprüfabteilung, Bauakte Volksschule Am Sooren.

*Bemerkungen:* Die Schule befindet sich am nördlichen Rand der von May geplanten Siedlung Rahlstedt-Ost. Sie wurde in drei Bauabschnitten errichtet. Im nördlichen Bereich des nach Norden hin abfallenden Geländes wurden zunächst drei parallele zweigeschossige Pavillons gebaut, die als sogenannte Schustertypen konzipiert und mit flachen Pultdächern gedeckt waren, daneben ein Verwaltungstrakt, eine Hausmeisterwohnung und ein Eingangsgebäude. Im zweiten Bauabschnitt schlossen sich nach Süden ebenfalls zweigeschossige Fachklassentrakte an, die gemeinsam mit der Aula ein Schulzentrum markieren, daneben weitere eingeschossige Normalklassenpavillons und eine Musikhalle. Der dritte Bauabschnitt umfasste eine Turnhalle nördlich des Hauptzugangs, eine Gymnastikhalle am Südrand des Geländes und die Aula. Alle Gebäudetrakte außer der Turnhalle waren durch einen quer zur Gebäuderichtung verlaufenden offenen, überdachten Verbindungsgang verbunden wodurch eine im Grundriss beinahe symmetrische Anlage entstand.

Die Außenwände waren mit braunen besandeten Handstrichsteinen verblendet. Dasselbe Material fand sich auch innen in Fluren und Treppenhäusern. Teilbereiche, vor allem im Bereich von

fensterbrüstungen und –stürzen, waren mit weißen Kunststeinplatten bekleidet.

*Zustand:* Das Gebäude wird größtenteils weiterhin als Schule genutzt. Die drei südlichen Klassentrakte wurden in den 1980er Jahren zu einem Jugendtreff umgebaut.

## 87 Wettbewerb Frankfurt Römerberg

*Zeitraum:* 1962-1963

*Weitere Namen:* Wettbewerb Dom-Römerberg-Bereich

*Objekt:* Planung einer multifunktionalen innerstädtischen Bebauung

*Ort:* Frankfurt am Main, Bereich zwischen Römer und Dom

*Auslober:* Stadt Frankfurt am Main

*Planung:* Ernst May

*Mitarbeiter:* Jürgen Baumbach, Werner Gellings, Christian Krauss, Prof. Otto Sill (Verkehrstechnischer Berater)

*Auszeichnung:* 1. Preis (DM 25.000,-): Architektengemeinschaft

Wolfgang Bartsch, Anselm Thürwächter, Hans H. Weber, Frankfurt

am Main, vier 3. Preise (DM 9.000,-): Hans Scharoun, Berlin;

Werner Böninger, Peter Biedermann, Mitarbeiterin Ingeborg Neubert,

München; Otto Apel und Hannsgeorg Beckert, Mitarbeiter Diedrich

Praeckeln, Frankfurt am Main, Hans Peter Burmester mit Gerhard

Ostermann, Hamburg-Bramfeld. Ankäufe (je DM 1.000,-): Robert

Kämpf, Frankfurt am Main; Udo von Schauroth, Peter Schröder,

Mitarbeiter Theodor Jansen, Bernd Ziesche, Frankfurt am Main;

Wilhelm von Wolff, Lindau; Klaus Poppe, Hamburg; Walter Nicol mit

Winfried Gladis, Hosrt-Günther Kroneisen, Wolfram Nicol, Frankfurt

am Main; Franz Gill, Dieter Gill, G. Pfeiffer, Mainz; Günther Fischer,

Karl Heinz Walter, Manfred Grosbüsch, Werner Laux, Darmstadt;

Rudolf Letocha, William Rohrer, Walter M. Schultz, Mitarbeiter Dietrich

Bartsch, Wolfgang Ettengruber, Frankfurt am Main; Johannes Schmidt,

F.J. Mühlenhoff, Frankfurt am Main; Ferdinand Wagner, Frankfurt am

Main.

*Datierung:* Auslobung: 18.06.1962, Rückfragen bis 22.08.1962,

*Abgabe:* 04.04.1963. Preisgerichtssitzung 05.-07.06.1963.

*Preisrichter:* Rudolf Hillebrecht (Vorsitzender), Hans Kampffmeyer,

Johannes Krahn, Max Meid, Franz Schuster, Erhard Weiß, Werner

Bockelmann, Jrc. van Traa, OB Frankfurt am Main, Stadtverordneter

Ewald Geißler, Stadtkämmerer Georg Klingler, Stadtverordnetenvorste

her, Heinrich Kraft, Stadtrat Karl vom Rath, Stellvertreter: Walter Möller

Stadtrat, August Härter, Karl Weber, Bürgermeister Rudolf Menzer,

Stellv. Stadtverordnetenvorsteher Max Fleisch-Thebesius, Josef Riedel

*Einsendungen:* 57 Einsendungen. Teilnahmeberechtigt: Alle in

der Bundesrepublik oder West-Berlin zur Auslobung ansässigen

freischaffenden, angestellten oder beamteten Architekten.

Zum Wettbewerb wurden außerdem die folgenden Architekten

gesondert eingeladen: G. Candilis, A. Josis, S. Woods, Paris; Fred

Forbat, Stockholm; Walter Gropius, Cambridge; Arne Jacobsen,

Kopenhagen; Ernst May, Hamburg; Frode Rinnan, Oslo; Hans

Scharoun, Berlin; Albert Steiner, Zürich.

*Honorar:* DM 7.000,-

*Archivalien:*

*Literatur:* Der Frankfurter Wettbewerb, in: Bauwelt 34/1963, S. 958-977

Hans Kampffmeyer und Erhard Weiss: Dom-Römerberg-Bereich. Das Wettbewerbsergebnis. Eine Dokumentation. Frankfurt am Main 1964.

*Bemerkungen:* Der Wettbewerb behandelte, wie schon der von 1951, der nicht ausgeführt wurde, den historischen Stadtkern von Frankfurt am Main zwischen Römer und Dom, der im 2. Weltkrieg fast völlig zerstört worden war. Neben sieben anderen Architekten wurde May ausdrücklich aufgefordert, am Wettbewerb teilzunehmen. Der Auslober erwartete insbesondere, dass sich die Wettbewerbsteilnehmer mit der Maßstäblichkeit des Gebiets auseinandersetzen. Der Wiederaufbau einer östlichen Platzwand des Römers war nicht ausdrücklich gefordert, dagegen der historischen Beziehung des Prozessionsweges der deutschen Könige und Kaiser zwisch Römer und Dom besonders zu berücksichtigen. Als Bauprogramm waren auf der ca. 1,3 ha großen Fläche eine Jugendmusikschule, zwei Restaurants, eventuell mit kleinem Hotelbetrieb, ein Kunstkabinett, eine Wohnberatung und ein Ausstellungshaus mit dem Programmtitel „Frankfurt und die Welt“ vorgesehen. Weiterhin waren unter anderem zwei Kleinkunsthöfen und ein Verwaltungsgebäude für städtische Ämter vorgesehen. Einige Bestandsgebäude und genehmigte Planungen waren im Wettbewerb zu berücksichtigen. Das Gelände

sollte ausschließlich für Fußgänger reserviert bleiben, Kraftfahrzeuge sollten unterirdisch geparkt werden.

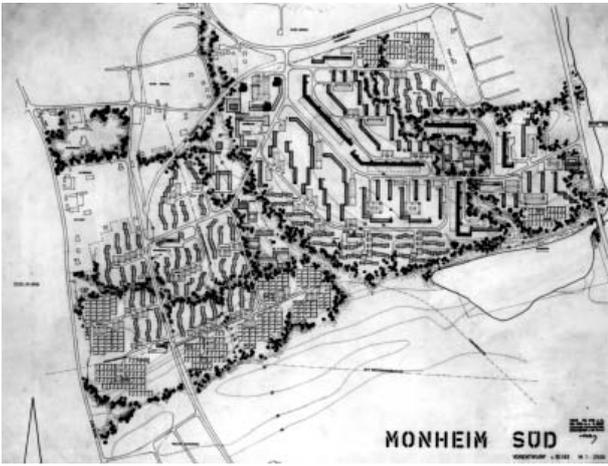
Mays Erläuterungsbericht: Die Aufgabe, ein modernes Bauprogramm in historische Umgebung harmonisch einzufügen, verlangt in erster Linie Einhaltung der durch die überlieferten Bauwerke gegebenen Maßstäblichkeit. Durch Aufreihung der verschiedenen Baukörper längs des Krönungsweges als Haupterschließungsader wird nicht nur ein Prinzip mittelalterlicher Städtestruktur aufgenommen, sondern gleichzeitig eine klare Übersicht über die einzelnen Teile der Baumassen erreicht. Obwohl jeder Baukörper die sich aus seiner Funktion ergebende Form erhielt, zeigt die Gesamtkonzeption eine einheitliche städtebauliche Gestaltung. Diese wird noch besonders betont durch systematische Durchführung eines einheitlichen Konstruktionsprinzips, von der untersten Verkehrsebene aus durch alle darüber liegenden Baumassen hindurch, sowie durch die vorzugsweise Verwendung von rotem Sandstein als Baumaterial für Füllflächen zwischen den Konstruktionsteilen und Verkleidungen. Die Verschmelzung der Überlieferung mit zeitgemäßer Architektur spiegelt sich auch in der der gelegentlichen Beschränkung der Abstände zwischen Bauten und Bauteilen. So entstehen auch bei zeitgemäßer Gestaltung immer wieder wechselvolle Straßenräume und intime Höfe. Von einer Einbeziehung des Maines in die neue Konzeption wurde bewußt Abstand genommen, da die bereits vorhandene Randbebauung dies ausschließt. Während die Baumassen in verschiedener Höhe gestaffelt im Allgemeinen drei Stockwerke über der Aufbauebene nicht übersteigen, wurde der Bau der technischen Verwaltung, der in die Projektierung mit einbezogen wurde, mit seinem sich von Norden nach Süden erstreckenden Trakt 7-geschossig ausgebildet. Dieser Bauteil bildet damit einen bewußten Kontrast zu den niedrig gehaltenen Baumassen zwischen Dom und Römer, ohne die Bedeutung des Domes irgendwie zu beeinträchtigen. Der hochgeführte Teil des städtischen Verwaltungsbaus bleibt immer noch 10 m unter dem Dachfirst des Domschiffes. Konstruktion: Das Konstruktionsraster wurde mit Rücksicht auf zweckmäßigste Aufteilung des Parkraumes der unteren Ebenen gewählt. In nordsüdlicher Richtung wurde ein Säulenabstand von 5,00 m/7,50 m/5,00m geplant, in ostwestlicher Richtung ein Abstand von 5,00/5,00 m. es wurde insgesamt Parkraum für 300 Wagen geschaffen. Nachdem überschlägliche Berechnungen ergaben, daß die Kosten einer Unterkellerung des Römerbergs in keinem Verhältnis zu dem erreichbaren Ergebnis standen, wurde auf eine solche verzichtet. Der Aufbau: Die einzelnen Baukörper, die das Programm fordert, sind vorwiegend in der Hauptaufbauebene und dem darüber liegenden Geschoß entwickelt. Sie sind klar gegeneinander abgegrenzt, so daß sie unabhängig voneinander errichtet werden können. Es wurde aber Wert darauf gelegt, die Möglichkeit freizuhalten, bei besonderen Veranstaltungen die Mitherranziehung benachbarter Räumlichkeiten zu ermöglichen. Die Voraussetzungen hierfür sind durch die Einplanung doppelter Stahltüren zwischen Haus der Jugend, Kunstaussstellung, dem Bau „Frankfurt und die Welt“ und dem Hauptrestaurant am Römerberg geschaffen. So läßt sich bei repräsentativen Veranstaltungen der Stadt eine Gesamttraumfläche von 1.600 qm in einer Ebene schaffen. Sowohl vor den Gaststätten im Erdgeschoß des Baukörpers, der den Römerberg gegen Osten begrenzt, als auch vor dem Restaurationsaal im Obergeschoß des Hotels wurden Terrassen angeordnet, die wie die darüber liegenden Gastzimmer freien Ausblick auf den Römerberg bieten. Sie werden bei festlichen Veranstaltungen der Stadt besonders willkommen sein. Während die Gruppe der Kulturbauten durchweg vom Krönungsweg erschlossen wurde, erfolgt der Zugang zu den Ateliergebäuden von der südlichen Randstraße aus. Im Bedarfsfalle können diese aufgestellten Ateliers unter Ausnutzung des darüber liegenden Raumes in der Aufbauebene aufgebaut werden, insbesondere soweit Bildhauerateliers infrage kommen. Der geplante Baukörper für die technische Verwaltung wurde mit in die Gesamtgestaltungskonzeption aufgenommen, wobei die Baumasse neu gegliedert wurde. Hierbei sind alle Läden nördlich des Krönungsweges angeordnet worden, wo sie eine echte Einfassung der Haupterschließungsader bilden und gleichzeitig den Anschluß an die am Römerberg ansetzende, vorhandenen Ladengruppe bilden. Da ein genaues Programm für den Bau der technischen Verwaltung nicht vorlag, sind Grundriß und Aufbaugestaltung unter Beibehaltung der geforderten Nutzflächen nur schematisch behandelt. Das Zollamtsgebäude blieb einstweilen unberührt erhalten. Nach seiner zukünftigen Beseitigung soll eine wesentliche Einschränkung der Baumasse von der Braubachstraße her erfolgen, um den städtebaulichen wichtigen Zugang zum Domplatz übersichtlich entwickeln zu können,



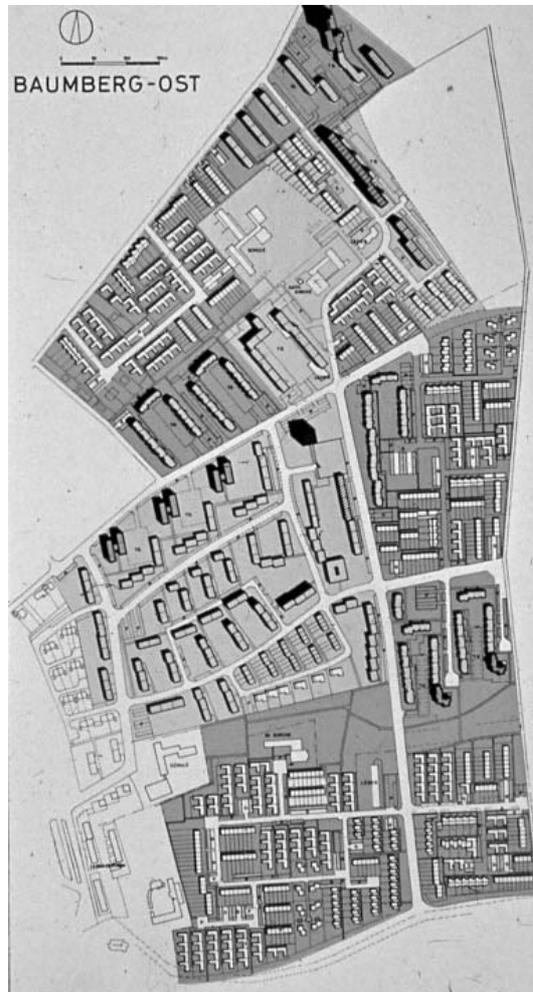
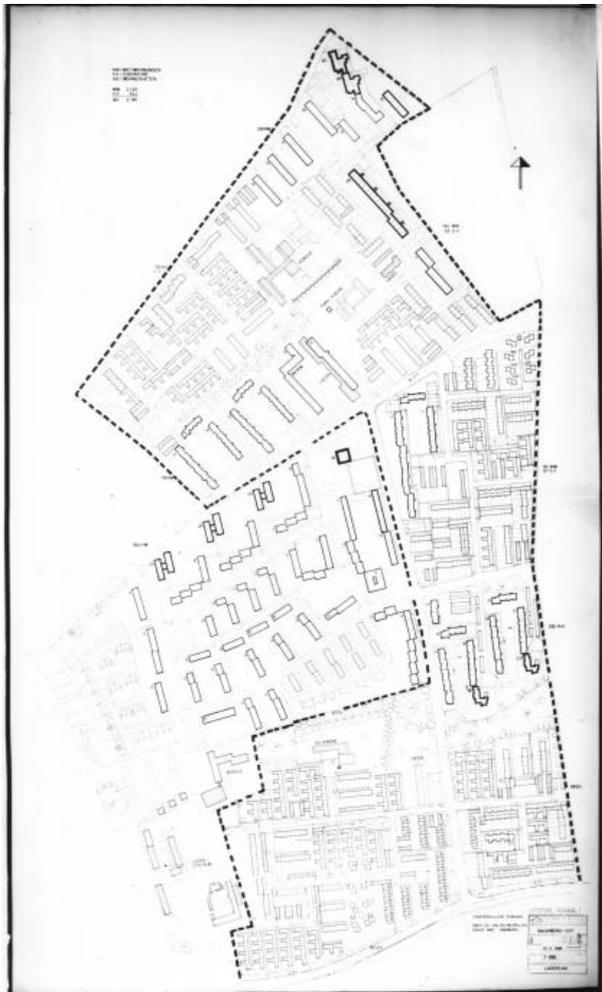
220. 86 Schule Rahlstedt, Aufnahme aus dem Jahr 2006.



221. 87 Wettbewerb Frankfurt Römerberg, Modellaufnahme.



- 222. 88 Monheim Süd, Lageplan.
- 223. 89 Baumberg-Ost, Aufnahme aus dem Jahr 2006.
- 224. 89 Baumberg-Ost, Lageplan.
- 225. 89 Baumberg-Ost, Lageplan.



wie aus den Plänen ersichtlich ist. Der Verkehr: Bei der Organisation des Verkehrs war auf zwei Hauptgesichtspunkte Rücksicht zu nehmen, einmal auf eine übersichtliche und reibungslose Zufahrt zu der oberen und unteren Tiefebene und zweitens auf Fernhaltung allen vermeidbaren Verkehrs von der unmittelbaren Umgebung des Domes. Die erste Aufgabe wurde erfüllt durch Einführung eines klaren Richtungsverkehrs. Die Zufahrt sowohl von der Braubachstraße wie von der Schönen Aussicht her erfolgt im Richtungsverkehr, d.h. von der Braubachstraße her durch Linksabbieger, von der Schönen Aussicht her durch Rechtsabbieger. Die Erschließung selbst erhielt eine Schleifenform, die an sich schon verhindern wird, daß irgendwelcher Durchgangsverkehr zwischen Mainkai- und Braubachstraße diesem Umweg wählt. Die Querverbindungen zwischen diesen beiden Straßen erfolgen vielmehr durch die Kurt-Schumacher-Straße bzw. Fahrgasse. Die zweite Forderung wird durch die gewählte Lösung erfüllt, daß nur der notwendigste Verkehr, nämlich nur der durch die Stadtrundfahrten verursachte Busverkehr, in der oberen Tiefebene den Dom tangiert. Der Domplatz sowie der Platz zwischen Weckmarkt und Neuaufbau sollten auf keinen Fall als Parkplätze verwendet werden.

Freiflächengestaltung und Aufbauebene: Zur Erleichterung der Orientierung wurden die Zugänge zu den Haupteingängen vom Krönungsweg her mit einem durch horizontale Rillen gegliederten Betonbelag versehen, während der Rest der begehbaren Freiflächen mit unregelmäßigem Plattenbelag ausgelegt werden soll. Die Umgebung der historischen Reste in der Nähe des Domes soll mit Gras bedeckt werden und einige Bäume reizvollen Gegensatz zwischen Natur und Bebauung bewirken. Die intimen Höfe und die bewegte Gliederung der Baumassen bieten reiche Gelegenheit zur Aufstellung von Brunnen oder Denkmälern. Hierbei wird es auch möglich sein, einige erhaltene Altstadtreste wirkungsvoll unterzubringen. Zwischen der Gruppe der Künstlerateliers und den gegenüberliegenden Rückfassaden des Baues „Frankfurt und die Welt“ und des anschließenden Kunstgebäude ist ein flaches Wasserbecken vorgesehen, an dessen Rändern Freiplastiken Aufstellung finden können.

Mays Arbeit schied in der Preisgerichtssitzung im 3. Rundgang aus.

May äußerte sich über das Ergebnis des Wettbewerbs sehr enttäuscht. In einer Stellungnahme zu dem Wettbewerbsurteil vom 19.06.1963 kritisierte May das Urteil des Preisgerichts scharf. Der preisgekrönte Entwurf bilde die Platzwand der Römerbergs nur stückweise, und mit einer Baumasse, die nicht zu der angrenzenden Leonhard-Kirche zusammengehe. Die angelegte Achse zum Dom lege diesen frei und führe zu Maßstabsverzerrungen, die Architektur sei schematisch und weise keinerlei Intimität auf. Auch der 3. Preis seines Freundes Scharoun fand in den Augen Mays keine Gnade. Die „vollständig negative“ Beurteilung des Preisgerichts und die ungelöste Verkehrssituation rechtfertige nicht den 3. Preis. Die ebenfalls mit einem 3. Preis ausgezeichneten Architekten Burmester und Ostermann verstießen laut May ebenfalls gegen die Auslobungsbedingungen. Der große Teil der prämierten und angekauften Arbeiten zeigten „Architekturen der heute landläufigen Art, die in nichts der Frankfurter Sondersituation gerecht (würden)“.

## 88 Monheim Süd

*Zeitraum:* 1963  
*Objekt:* Planung einer Wohnsiedlung  
*Ort:* Monheim am Rhein  
*Bauherr:* unbekannt  
*Planung:* Ernst May  
*Mitarbeiter:* Jürgen Baumbach  
*Datierung:* Vorentwurf 10.01.1963  
*Archivalien:* AM, NLEM, 40.01.

*Bemerkungen:* Die Planung für Monheim-Süd schließt sich südlich an den alten Ortskern von Monheim an. Von diesem aus sollte ein breiter Grünzug in einem weiten Schwung in südöstlicher Richtung zu einem Baggersee führen. Entlang des Grünzugs waren die zentralen Funktionen, wie Bürgerhaus, Ladenzentrum, Schulen und Kirchen aufgereiht.

Die Erschließung sollte über Straßenschleifen und einzelne Stichstraßen erfolgen, die jeweils in Parkplätzen münden. Von diesen aus sollten Wohnwege zu den einzelnen Häusern führen. Die

Bebauung war im zentralen und nordöstlichen Bereich aus bis zu achtgeschossigen, abgewinkelten Zeilen geplant, überwiegend jedoch aus viergeschossigen Zeilen, zu Wohngruppen zusammengefassten, stark verspringenden Reihenhäusern und, vor allem am Rand der Siedlung, Atriumhausteppichen. Bei den Zeilen war eine Tendenz zur Bildung sich wiederholender Hofstrukturen erkennbar. Die Planung wurde nicht realisiert.

## 89 Großwohnanlage Monheim Baumberg-Ost

*Zeitraum:* 1963-1964  
*Objekt:* Planung einer Wohnsiedlung  
*Ort:* Monheim am Rhein, Baumberg-Ost  
*Bauherr:* Neue Heimat Nordrhein-Westfalen, Teilbereich: Demag.  
*Planung:* Ernst May  
*Mitarbeiter:* Jürgen Baumbach, Hansen, Böne, Heye  
*Datierung:* Städtebaulicher Entwurf Jan.-Juli 1963, Abschnittsplanung Oktober 1963, Gebäudeplanung Mai-Oktober 1964.  
*Archivalien:* AM, NLEM, 40.01-06, 41.01-113.  
*Literatur:* „Den Rhein als Nachbarn“, in: Neue Heimat Monatshefte 8/1966, S. 12-22.

*Bemerkungen:* Die Wohnanlage Baumberg-Ost ist der westliche Teilbereich einer größeren Planung, die über die geplante S-Bahnstrecke zwischen Düsseldorf und Leverkusen nach Osten reichte, und die May im Frühjahr 1963 erstellte.

Die Gesamtanlage war durch zwei sich kreuzende Grünzüge in vier Wohnbereiche geteilt. Aufgrund des hohen Anteils an Eigenheimen versuchte May, diese in überschaubare Einheiten verschiedener Typen und Bauhöhen zu gliedern und die mehrgeschossigen Miethausbebauung in „raumbezogene Gebilde“ entlang des geplanten Ost-West-Grünzugs zu ordnen.

May vermied es überwiegend, die Miethausbebauung in Zeilen anzuordnen und gliederte sie in große hofartige Strukturen, deren Bauhöhe von meist vier Geschossen sich teilweise auf bis zu achtgeschossige Kopfbauten steigert. Die ursprünglich geplanten zwölf- und vierzehngeschossigen Bauten wurden nicht realisiert. Von den insgesamt 2.800 Wohneinheiten in Baumberg-Ost war die Neue Heimat Bauherrin von 912 Mietwohnungen und 544 Eigenheimen. Die Planung der Mietwohnungen übernahm May, die Eigenheime wurden von der Planungsabteilung der Neue Heimat Nordrhein-Westfalen geplant.

*Zustand:* Die meist in Fertigteilbauweise erstellten Gebäude sind grünländlich saniert worden und befinden sich in einem guten Zustand. Die ursprüngliche Erscheinungsform hat sich dabei stark verändert.

## 90 Heinrich-Plett-Haus Berlin

*Zeitraum:* 1963-1967  
*Objekt:* Neubau eines Altenwohnheims  
*Ort:* Berlin-Kreuzberg, Blücherstraße 26-26a  
*Bauherr:* Neue Heimat  
*Planung:* Ernst May  
*Mitarbeiter:* Jürgen Baumbach. Plastischer Schmuck: Seff Weidl.  
*Datierung:* Entwurf 1963, 16.11.1964 Grundsteinlegung, 01.09.1967 Übergabe  
*Archivalien:* Bauaufsichtsamt Berlin Friedrichshain-Kreuzberg: Bauakte.  
HAA, Bestand Neue Heimat, FH 2.1.01.  
*Literatur:* Wohnungen für 700000, in: Neue Heimat Monatshefte 11/1963, S. 1-6.  
Ein Wohnheim als Geschenk, in: Neue Heimat Monatshefte 11/1964, S. 41-42.  
May in Berlin, in: Bauwelt 50/1964, S. 1393.  
Heinrich Lübke war beeindruckt, in: Neue Heimat Monatshefte 12/1965, S. 42-43.  
Ernst May: Altenwohnungen in Berlin-Kreuzberg, in: Städtehygiene 10/1969, S. 255-257.  
Horst G. Schmidt: Berlin löst ein Problem: Wohnungen für alte Mitbürger, in: Neue Heimat Monatshefte 12/1969, S. 11-20.

*Bemerkungen:* Im Jahr 1963 stellte die Neue Heimat die 200.000. Wohnung fertig. Dieses Ereignis nahm sie zum Anlass, auf ihre

Verdienste hinzuweisen. Die Schlüsselübergabe an die Mieter in der Siedlung Falkenhagener Feld wurde zu einem Medienereignis. Gleichzeitig machte die Neue Heimat ihre Absicht bekannt, dem Land Berlin aus diesem Anlass ein Wohnheim zu schenken.

Das Projekt des Altenheims in Berlin-Kreuzberg umfasste tatsächlich zwei Gebäude: Das Altenwohnheim mit 105 Einbett- und 10 Zweibettzimmern, das die Neue Heimat dem Land Berlin zum Geschenk machte, und das den Namen „Heinrich-Plett-Heim“ tragen sollte, und das unmittelbar benachbarte Altenpflegeheim mit 156 Plätzen, das vom Land Berlin finanziert wurde. Beide wurden von Ernst May entworfen und ähneln einander, weshalb sie auch gelegentlich miteinander verwechselt wurden.

Hintergrund des Engagements der Neuen Heimat war neben der politischen Dimension die tatsächliche Alterung der Gesellschaft, die in Berlin, angesichts der durch den Mauerbau hervorgerufenen Entwicklung, die den Wegzug jüngerer Bevölkerungsgruppen zur Folge hatte, besonders augenfällig war. Bis Mitte der siebziger Jahre sollte ein Drittel der ca. 15.000 von der Neuen Heimat in Berlin gebauten Wohnungen für Senioren bestimmt sein. Von Anfang 1962 bis Mitte 1977 baute die Neue Heimat in Berlin insgesamt 45 Altenwohnheime mit zusammen 4.717 Wohnungen, bzw. Bettplätzen. Das Wohnheim sollte explizit „der Zusammenführung von Familien dienen, die durch die Spaltung Deutschlands, wie sie sich in Berlin am sichtbarsten manifestiert, getrennt wurden“.

Beide Gebäude befinden sich auf einem Grundstück zwischen Schleiermacherstraße, Blücherstraße und Baerwaldstraße in Berlin-Kreuzberg. Ernst May schreibt 1969 über die Wahl des Bauplatzes:

„Die Lage der beiden Baublöcke in einer stark belebten Wohngegend Kreuzbergs suchte den Fehler zu vermeiden, die alten Menschen in irgendeinem isolierten Stadtteil abgeschlossen von dem pulsierenden Alltagsleben der Stadt unterzubringen. Die alten Leute wollen Anteil nehmen an dem lebendigen Leben der Stadt. Sie wollen andererseits einen Freiraum zur Verfügung haben, der ihnen Ruhe in der freien Natur gewährleistet. Das mit zahlreichen alten Bäumen bestandene Grundstück erfüllte beide Bedingungen, und die Architekten betrachteten es von Anbeginn als ihre Aufgabe, den Baumbestand zu erhalten, der dann später von dem Gartenarchitekten Rossow liebevoll in eine parkartige Gesamtanlage einbezogen wurde.“ Das Baugelände ist an drei Seiten von gründerzeitlicher Blockbebauung umgeben, südlich schließt sich ein ehemaliges Kasernengelände an. May suchte den Kontrast zur gründerzeitlichen Bebauung: „Das Altenwohnheim wie auch das Altenheim sind vorwiegend nach Süden oder Südwesten orientiert, wodurch es möglich war, der großen Mehrzahl der Wohnungen direkte Besonnung zu sichern, eine psychologisch, gerade bei Altenwohnungen, besonders wichtige Tatsache.

Das Wohnheim sollte 105 Einbett- und 10 Zweibettzimmer aufweisen. Am 16.11.1964 erfolgte die Grundsteinlegung des Wohnheims. Die Bauten wurden in gestaffelter Hochbauweise ausgeführt und mit Loggien ausgestattet, die in Anlehnung an die bekannten Ohrensessel eine teilweise hochgeführte Schirmwand auf den Loggienbrüstung erhielten, so daß man dort einen ruhigen Aufenthalt genießen kann, der den Blick von außen abschirmt. Sie liegen durchweg auf der Süd- bzw. Westseite des Baues. Ein Laubengang macht die einzelnen Wohnungen zugänglich. Dieser ist mit einer Verglasung abgeschirmt, die in ihrem oberen Teil normalerweise offen ist, aber bei Unwetter oder kaltem Wetter geschlossen werden kann. So ist es möglich gewesen, jeder Wohnung Querlüftung zu sichern.“

Zum äußeren Erscheinungsbild sagte May: „Das Äußere des Baues ist durch weiße Bänder gekennzeichnet, die die Geschosse voneinander abtrennen und die Betondecken nebst den Sturzbändern über den Fenstern markieren. Die Oberfläche der Baukörper ist mit einem dunkelviolettbraunen Putz versehen.“

Zur Ausstattung des Altenwohnheims äußert sich May wie folgt: „Die Ausstattung der Räume besteht aus einer Bettische, einer Küche, einem kleinen Badezimmer sowie einem Garderobenraum, so daß die Alten auf kleinstem Raume, durchschnittlich 25-27 qm Wohnfläche, allen Komfort genießen, der ihnen das Leben in ihrem kleinen Heime wohnlich gestaltet.

Neben diesen Individualräumen sind Gemeinschaftsräume in der Größe von 160 qm vorgesehen sowie ein im Erdgeschoß gelegener Bastelraum von 162 qm Größe, der der Beschäftigung der alten Menschen dienen soll. Die Ausstattung und Bewirtschaftung dieses Raumes ist der Sozialverwaltung des Bezirkes Kreuzberg überlassen. Den Architekten schwebt eine Ausstattung derselben mit einigen Hobelbänken, Sägeischen, einer Drechselmaschine und dergl. vor, an der die Menschen in der Lage sind, produktive Arbeiten zu fertigen,

die ihrer speziellen Neigung entsprechen. Es kann nicht genug dafür getan werden, um den Menschen das Gefühl zu nehmen, ihr Leben sei zwecklos. Man sollte jede Bestrebung fördern, die dem Zwecke dient, durch eine noch so unbedeutende Arbeit produktiv zu bleiben.“

Das Altenwohnheim in der Blücherstraße 26a besteht aus drei Bauteilen: Zwei siebengeschossige Bauteile, von denen einer nach Westen hin, zur Schleiermacherstraße, und einer um ein halbes Geschoss zu diesem versetzt nach Süden orientiert ist, und ein elfgeschossiger, turmartiger Bauteil, der den östlichen Abschluss des Wohnheims bildet, und dessen die Konturen des Turms überschreitendes Erdgeschoss den Haupteingangsbereich und die Gemeinschaftsfunktionen aufnimmt. Der Bauteil an der Schleiermacherstraße besitzt einen eigenen Eingangsbereich, ist aber über ein gemeinsames Treppenhaus mit den anderen Bauteilen verbunden. Die drei Bauteile formulieren durch ihre Stellung zueinander im Norden eine Art Hofbereich, an dem sich die Eingänge befinden. Hier sind auch einige Parkplätze für Bewohner und Besucher vorgesehen. Die im mittleren Bauteil gelegenen Wohnungen zu ebener Erde besitzen terrassenartige Freibereiche, die durch lange Mauern mit schräger Oberkante voneinander abgeschieden sind, wie sie auch bei Reihenhäuserentwürfen von May auftreten. Alle übrigen Wohnungen besitzen „Ohrensessel“-Loggien. Wie stets bei Mays Entwürfen wird auf die Privatheit des zur Wohnung gehörenden Freibereichs großer Wert gelegt. Die Fassadengliederung ist überwiegend horizontal, was durch die Geschoßbänder und horizontale Fensterformate betont wird. Die drei Treppenhäuser sind weiß verputzt und bilden vertikale Kontraste. Die schrägen oberen Abschlüsse der Treppenhäuser sind ein bei May häufig wiederkehrendes Stilmittel. Das zweite Fluchttreppenhaus des Turmes war von May im ursprünglichen Vorentwurf nicht vorgesehen; es mußte auf Veranlassung der Feuerwehr hinzugefügt werden. Durch die lebhaftige Staffelung der Baukörper zueinander, sowohl in der Höhe wie auch in der Stellung zueinander, und durch die Tiefenstaffelung der Fassaden ergibt sich ein sehr bewegtes, skulpturales Bild, das den deutlichen Kontrast zur umgebenden gründerzeitlichen Bebauung sucht. Die Erschließung erfolgt über einen Gang mit hochliegenden Fenstern. Der Bauteil an der Schleiermacherstraße hat eine Mittelgangerschließung. Die Wohnungen sind klein, besitzen jedoch sämtlich eine eigene Küche oder Kochnische und ein eigens Bad, die auf einer Seite der Wohneinheit zusammengefasst sind und in der benachbarten Wohnung gespiegelt sind. Der Schlafbereich befindet sich meist in einer Nische oder einem kleinen Schlafraum an der der Fassade gegenüberliegenden Seite.

„Sowohl Altenwohnheim wie auch Altenpflegeheim sind an die öffentliche Fernheizungsanlage angeschlossen. Der die Heime umgebende Park ist reichlich mit Sitzgelegenheiten ausgestattet, um den alten Leuten Muße und Erholung zu sichern.“

Nach Norden zur Blücherstraße hin gibt sich die Baugruppe abweisend. Zwar sind hier die Eingänge gelegen, aber die eher geschlossenen Fassaden, hinter denen sich überwiegend Nebenräume und Erschließungsbereiche befinden, reagieren nicht auf die Straße. Funktional orientieren sich die Gebäude eindeutig an der Straße weg nach Süden. Durch die starke Gliederung der Baukörper ergibt sich eine „landschaftliche“ Assoziation, die auch durch den Einfluss von Mays Mitarbeiter Jürgen Baumbach hervorgerufen sein mag, der vor seiner Tätigkeit bei May ein Student Hans Scharouns in Berlin gewesen war. Während des Baus der Wohnheime assoziierten sich May und Baumbach in einem gemeinsamen Büro, „Prof. E. May Dipl.-Ing. J. Baumbach Architekten Stadtplaner“.

Im Herbst 1965 besichtigte Bundespräsident Lübke den Rohbau des Wohnheims, wie die „Neue Heimat Monatshefte“ berichten: „Der Bundespräsident und seine Gattin informierten sich eingehend über den Sinn und Zweck dieses Altenwohnheims. Sie besichtigten eine Altenwohnung, die im Rohbau im Vorwege fertiggestellt worden war. Die zweckmäßige Aufteilung der Wohnung und die sinnvolle Einrichtung beeindruckten den Präsidenten und seine Gattin.“ Beide Heime wurden am 01.09.1967 ihrer Bestimmung übergeben. Das Altenwohnheim erhielt den Namen „Heinrich-Plett-Haus“. Den Eingang ziert eine Skulptur des Bildhauers Seff Weidl, der auch die Skulptur und die Mosaikgestaltung im Eingangsbereich der Hauptverwaltung der Neuen Heimat in Hamburg geschaffen hatte. Beides ist ein Hinweis auf die Bedeutung, die die Neue Heimat diesem Projekt beimaß.

Zustand: Die Heime erhielten in der zweiten Hälfte der achtziger Jahre einen Wärmeschutz durch aufgeklebte Polystyrolplatten. Dabei wurde das Äußere der Bauten soweit wie möglich beibehalten. Die



226. 90 Heinrich-Plett-Haus von Südwesten, im Hintergrund das Altenpflegeheim.  
 227. 90 Heinrich-Plett-Haus, Südsansicht.  
 228. 90 Heinrich-Plett-Haus von Westen.  
 229. 90 Heinrich-Plett-Haus von Südosten, Zustand im Jahr 2005.





230. 91 Altenpflegeheim von Südwesten.  
231. 91 Altenpflegeheim, Speisesaal,  
Innenaufnahme.  
232. 91 Altenpflegeheim von Westen,  
Zustand im Jahr 2005.



Leibungstiefen vergrößerten sich um ca. 7 cm und die Gebäude erhielten eine stärkere Attikaabdeckung.

## 91 Altenpflegeheim Berlin-Kreuzberg

*Zeitraum:* 1963-1967

*Objekt:* Neubau eines Altenpflegeheims

*Ort:* Berlin-Kreuzberg, Blücherstraße 26b

*Bauherr:* Land Berlin

*Planung:* Ernst May

*Mitarbeiter:* Jürgen Baumbach

*Datierung:* 01.09.1967 Übergabe

*Archivalien:* HAA, Bestand Neue Heimat FH 2.1.01

Bauaufsichtsamt Berlin Friedrichshain-Kreuzberg: Bauakte.

*Literatur:* „Altenheim Berlin-Kreuzberg gerichtet“, in: Neue Heimat Monatshefte 06/1966, S. 48.

Ernst May: Altenwohnungen in Berlin-Kreuzberg, in: Städtehygiene 10/1969, S. 255-257.

Horst G. Schmidt: Berlin löst ein Problem: Wohnungen für alte Mitbürger, in: Neue Heimat Monatshefte 12/1969, S. 11-20.

*Bemerkungen:* Siehe auch Bemerkungen zum Altenwohnheim Blücherstraße 26-26a (Kat. Nr. 90), mit dem das Altenpflegeheim eine gemeinsame städtebauliche Figur bildet.

Über das Altenpflegeheim in der Blücherstraße 26b schreibt May: „Im Gegensatz zu der Organisation (des Baus des Altenwohnheims), der im Prinzip Kleinstwohnungen für alte Leute enthält, ist das Altenpflegeheim mehr für solche Menschen gedacht, die ein gewisses Maß an sorgender Betreuung bedürfen. Ein gemeinsamer Speisesaal dient nicht nur der gemeinsamen Verpflegung, sondern soll gleichzeitig Belehrung und Unterhaltung ermöglichen. Eine kleine Bühne ist dafür vorgesehen.“

Neben der gemeinsamen Verpflegung unterscheidet sich dieser Baukörper von dem Altenwohnheim auch durch den Bau eines Flügels, der die Betreuung und Pflege der Kranken dient. Neben den Bettenräumen dieses Bauteils sind auch in einem niedrigen Flügel die notwendigen Nebenräume und Toiletten untergebracht. Man erreicht den Haupteingang dieses Baukörpers über eine Brücke von der Blücherstraße her, die am Speisesaal entlang geführt ist. Seitlich unterhalb dieser Brücke sind die Lagerräume zur Küche untergebracht, die durch eine gesonderte Kellertreppe mit den Küchenräumen verbunden ist. An das Westende des Hauptbaukörpers angeschlossen, liegen im Erdgeschoß die Wohnungen des Heimleiters und des Hausmeisters.“ Das neugeschossige Altenpflegeheim nimmt sich gegenüber seinem Nachbarn eher zurückhaltend aus, was die Gliederung des Baukörpers betrifft. Lediglich der eingeschossige Trakt zur Blücherstraße hin und der dreigeschossige Trakt zur Baerwaldstraße, die jeweils die Sonderfunktionen aufnehmen, weichen von der Form des einfachen Scheibenbaus ab. Wiederum wird die überwiegend horizontale Gliederung des Baus durch die weiß verputzten, massiven Vertikalen der Treppenhaukerne mit ihren schrägen oberen Abschlüssen kontrastiert. Die vierfach in der Höhe gestaffelte Deckenform des Speisesaals bildet sich in der Dachform ab. Ein auffälliges Element bildet die Zugangsbrücke am Haupteingang, die den tiefer gelegenen Wirtschaftshof überspannt. Aus der Sichtbetonbrüstung entwickelt sich zur Straße hin eine massive abgeschrägte Scheibe, die der Pergola aus einfachen Holzbalken als optisches Widerlager dient.

Der Bau wird im Inneren über einen im Norden gelegenen Gang erschlossen. Alle Zimmer in der Scheibe orientieren sich nach Süden, im Norden befindet sich eine Spange mit Nebenräumen, Nebentreppenhaus und jeweils einem Gemeinschaftsraum pro Etage. Alle Räume verfügen über die bekannten „Ohrensessel“-Loggien, die jedoch im Gegensatz zum Altenwohnheim überwiegend flächig behandelt sind. Lediglich ganz im Osten und ganz im Westen des Gebäudes treten die Loggien wie beim Altenwohnheim über die Fassadenebene hinaus.

*Zustand:* Die Heime erhielten in der zweiten Hälfte der achtziger Jahre einen Wärmeschutz durch aufgeklebte Polystyrolplatten. Dabei wurde das Äußere der Bauten soweit wie möglich beibehalten. Die Leibungstiefen vergrößerten sich um ca. 7 cm und die Gebäude erhielten eine stärkere Attikaabdeckung. Im Erdgeschossbereich des östlichen Flügels des Altenpflegeheims wurde ein offener Loggiabereich dem Baukörper zugeschlagen. Das ehemalige Altenwohnheim ist heute ein Wohnheim im Besitz

der Liegenschaftsverwaltung Berlin. Das ehemalige Altenpflegeheim ist heute ein Pflegeheim. Im Jahr 2005 wurde eine tief greifende Sanierung durchgeführt. Bei dem vom Architekturbüro Ahlborn und Partner, Berlin, durchgeführten Umbau wurden die Zimmer jeweils mit eigenen Bädern ausgestattet. Die wenig genutzten Loggien an der Südseite wurden den Zimmern zugeschlagen, die Fassade wurde dementsprechend in ihrem Erscheinungsbild stark verändert.

## 92 Ladenzentrum Hegeneck, Siedlung Rahlstedt-Ost

*Zeitraum:* 1963-1966

*Weitere Namen:* WB 4546 (SB-Laden), WB 3355 (2x 4 Läden)

*Objekt:* Planung eines Ladenzentrums für die Siedlung Rahlstedt-Ost

*Ort:* Hamburg-Rahlstedt, zwischen den Straßen Hegeneck, Am Hegen und Schimmelreiterweg

*Bauherr:* Gewog von 1910, Hamburg

*Planung:* Ernst May

*Mitarbeiter:* Jürgen Baumbach, Papendick, Koeppel, Schroeder-Richter

*Datierung:* Baugenehmigung 31.08.1964, Baubeginn 01.08.1965, Rohbauabnahme 27.06.1966, Inbetriebnahme 01.10.1966

*Bausumme:* 350.000,- DM

*Archivalien:* AM, NLEM, 42.01-13.

Ortsamt Rahlstedt, Bauprüfabteilung, Bauakte.

*Bemerkungen:* Das Ladenzentrum der Siedlung Rahlstedt-Ost war als axialsymmetrische Anlage mit einer Orientierung nach Osten aufgebaut und sollte der Versorgung der Siedlung dienen. In zentraler Position befand sich ein Selbstbedienungsladen mit einer Nutzfläche von ca. 624 m<sup>2</sup>, in zwei seitlichen Flügeln befanden sich je vier flexibel aufteilbare kleinere Ladeneinheiten mit insgesamt 561 m<sup>2</sup>. Die drei Trakte waren mittels eines umlaufenden Vordachs verbunden und umfassten gemeinsam einen begrünten Hof, der als „intimer Einkaufsraum“ konzipiert war. Nach innen waren die Fassaden vollständig verglast, nach außen war das Gebäude weitgehend geschlossen ausgeführt und mit Vornauerziegeln verkleidet.

## 93 Planung Siedlung Berlin-Buckow

*Zeitraum:* 1964-1970

*Weitere Namen:* An der Strasse 106

*Objekt:* Planung einer Wohnsiedlung und eines 18-geschossigen Hochhauses

*Ort:* Berlin-Neukölln, Buckow, Heideläuferweg (vormals Straße 106), Am Eichenquast (vormals Straße 113), Möllnerweg (vormals Straße 549), Ringslebenstraße (vormals Straße 550), Dröpkeweg (vormals Straße 551).

*Bauherr / Auslober:* Neues Heim, Berlin, Neue Heimat, Hamburg, Gagfah, Berlin

*Planung:* Ernst May

*Mitarbeiter:* Jürgen Baumbach, Fr. Ahlgrimm, Günter Belz, Detlef Papendick

*Datierung:* Auslobung Gutachten Dezember 1964, Arbeitsbesprechung bei der Gagfah am 15.02.1965, Abgabe 01./02.05.1965 geplant, Neubeauftragung zu „Städtebaulichem Gutachten“ am 12.05.1965, Abgabe geplant 19.07.1965, verschoben auf Wunsch der Gutachter auf 16.08.1965, Erläuterung am 08.09.1965, Überarbeitung 1965

Bauantrag Hochhaus 09.09.1968, Teil-Bauabnahme 30.04.1972, Fertigstellung Herbst 1972.

*Preisrichter:* Senatsbaudirektor Werner Düttmann, Baudirektor Dr. Kuhlmann, Bezirksstadtrat Zerndt, Dr. Oberg, Dr. Witter, Ministerialrat Jasper (beide Gagfah), Lippik, Ehrlich (beide Neues Heim)

*Einsendungen:* Ernst May, Peter Poelzig, Fritz Eggeling, Kreuer

*Honorar:* Wettbewerbshonorar DM 10.000,- zuzüglich DM 1.500,- für Modell

*Archivalien:* HAA, Bestand Neue Heimat, NX 375, DJ 21.01.01. AM, NLEM, 62.01.

Stadtplanungsamt Berlin-Neukölln: Planungsakte Bebauungsplan XIV-138.

Bauaufsichtsamt Berlin-Neukölln: Bauakte Hochhaus Möllnerweg 35-37, Ringslebenstraße 82-88.

*Bemerkungen:* Das Projekt Berlin-Buckow ging auf einen Wettbewerb zurück, den Ernst May zu Beginn des Jahres 1965 bearbeitete. Auslöser waren die Eigentümer des fast unmittelbar an der Grenze zur damaligen DDR gelegenen Geländes an der damaligen Straße 106 in Buckow I, die Gagfah und „Neues Heim“, Berlin. Bei dem Gutachterverfahren waren Ernst May und Peter Poelzig von der Neuen Heimat Hamburg nominiert worden, Eggeling und Willy Kreuer nahmen auf Vorschlag der Berliner Gagfah teil. Die Abgabe des Wettbewerbs war zunächst für den 02.05.1965 vorgesehen, wurde dann aber auf den 16.08.1965 verschoben.

Im Erläuterungsbericht vom 09.08.1965 heisst es: „1. Verkehr: Die Planung geht von dem Bestreben aus, mit dem vorgeschlagenen Verkehrssystem eine möglichst einfache Erschließung der Hauptziel- bzw. Quellpunkte des Verkehrs zu sichern. Gleichzeitig wurde auch Wert darauf gelegt, die Schulen sowie die Kindertagesstätten und das Jugendheim so zu erschließen, daß eine nennenswerte Gefährdung der Schulkinder durch Überkreuzen stark befahrener Verkehrsadern vermieden wird. Da heute auf dem Buckower Damm wegen der nahen Zonengrenze über die Siedlung hinaus kein bedeutender Verkehr stattfinden wird, dürfte es sich erübrigen, eine Unter- oder Überführung überdieses vorzusehen. Sollte nach einer erfolgten Aufhebung der Zonengrenze später ein Bedürfnis hierfür vorliegen, könnte eine solche Maßnahme jederzeit nachgeholt werden. 2. Die bauliche Erschließung: Die bauliche Erschließung geht von dem Gedanken aus, dem Komplex durch die 8- bzw. 12-geschossigen Baukörper eine straffe Gliederung zu geben, die sich von dem sie umgebenden Flachbauten massenmäßig klar abhebt. Im übrigen sind die Flachbauten einschließlich der 3-geschossigen Baukörper so verteilt, daß auch sie Räume bilden, die in wechsellöbigen Formen monotone Straßenbilder vermeiden. Mittelpunkt der Anlage bildet das Ladenzentrum südlich der Busschleife. Es ist von allen Teilen der Siedlung leicht fußgänger zu erreichen, und zwar wiederum auf Fußwegen, die z.T. begrünt werden sollen. Von der Einfügung umfangreicherer Grünflächen wurde Abstand genommen, da der Stadtteil mit seinen zahlreichen Gärten bei den Einfamilienhäusern genügend locker bebaut erscheint, um eine einwandfreie Durchlüftung aller Teile sicherzustellen. Soweit die Wohntypen infrage kommen, können bei den Reihenhäusern die landläufigen Typen ohne weiteres verwendet werden. Der vorgesehene Einfamilienhaus-Bungalow-Typ, der zumeist als Doppelhaus verwendet wurde, ist planmäßig dargestellt. Desgleichen ein Grundriß des 12-geschossigen Hochhauses und ein Ausschnitt aus den ostwest gerichteten Bauten, die die Südlage mit dem freien Blick über das Gelände ausnutzen. Unmittelbar an das Ladenzentrum angrenzend ist das Altersheim eingeplant, das durch diese Lage seinen Bewohnern die Möglichkeit gibt, an dem lebendigen Leben der Siedlungsmitte teilzunehmen. In dieser Phase weist die Planung insgesamt 1.340 Wohneinheiten aus, davon 312 in ein- bis zweigeschossigen Einfamilienhäusern, 96 in dreigeschossigen Mehrfamilienhäusern, 110 in einem viergeschossigen Altenwohnheim, 496 in 8-geschossigen Mehrfamilienhäusern, 20 in einem zehngeschossigen Mehrfamilienwohnhaus und 306 in 12-geschossigen Mehrfamilienwohnhäusern. Die gesamte Geschossfläche beträgt ca. 123.900 m<sup>2</sup>, die je zur Hälfte auf die beiden Baukörper entfallen. Auf einem Bruttobauland von 24,4 ha und einem Nettobauland von 14,9 ha ergibt sich eine GFZ von 0,83 und eine Einwohnerdichte von 171 E/ha.“

Aus dem ursprünglichen Entwurf geht eine Struktur von Großräumen hervor, die durch lange, hohe, winkelförmige oder verspringende Bauteile gebildet wird, die abwechselnd in Ost-West- oder in Nord-Süd-Richtung orientiert sind. In diese Hauptstruktur ist eine kleinteiligere Struktur aus niedrigeren Bauten und gleichmäßig verteilten Parkplätzen oder -paletten verteilt. Das Erschließungssystem des motorisierten Verkehrs und des Fußgängerverkehrs ist getrennt, wobei der motorisierte Verkehr überwiegend auf durchgehenden Straßen und nur über eine Stichstraße geführt wird und jeweils direkt an die Parkpaletten angeschlossen ist. Im zentralen Bereich befindet sich ein Ladenzentrum mit einem großen vorgelagerten Parkplatz. Das niedrigere Ladenzentrum wird von einem großen L-förmigen Bau eingefasst. Nordöstlich und südwestlich befinden sich jeweils zu Gruppen zusammengefasste, über Wohnwege erschlossene Reihenhäuser.

In der Niederschrift über die Bewertung der Gutachten am 08.09.1965 heißt es zum Entwurf von May: „Das Gebiet wird von zwei parallel von Ost nach West verlaufenden Straßen erschlossen, wobei die nördliche die Verbindung zur Gropius-Stadt herstellt. Diese Erschließungsstraße ist vom Verfasser als dominierend herausgestellt.

An ihr liegt im Schwerpunkt der Siedlung ein Platz, der durch gut dimensionierte Geschossbauten und das Altersheim umrahmt, eine dem menschlichen Maßstab gerecht werdende Raumbildung darstellt. Hier ist folgerichtig auch das Ladenzentrum angeordnet. Das Erschließungssystem scheint etwas aufwendig und gerade der Platz sollte mehr dem Fußgänger vorbehalten bleiben.

Die Anordnung der Hauptbaumassen (Geschossbauten) im Innern der Siedlung, denen ringsum die Flachbauten (Einfamilienhäuser) zugeordnet sind, ergibt eine überschaubare Einheit und leichte Orientierung. Durch die Randlage der Einfamilienhäuser ist ein guter Übergang zu den vorhandenen Einfamilienhausgebieten gewährleistet.

Die Wohnlage bei hauptsächlich Ost-West-gestellten Zeilen ist bei dem Wunsch, auch große Wohnungen unterzubringen, nicht voll befriedigend, auch sollten Laubengangtypen vermieden werden.

Einige zusätzliche Nord-Süd-Zeilen könnten die Situation auch im Interesse einer wünschenswerten Verdichtung verbessern.

Das Projekt ist entwicklungsfähig, auch in Hinsicht auf die Verdichtung, so daß die Wünsche der Bauträgersgesellschaften und der Verwaltung befriedigt werden können.

Die Lage der Parkhäuser ist der hohen Bebauung gut zugeordnet; bei Verdichtung können die Paletten erhöht werden.

Die Abstandsflächen der Einfamilienhäuser zu den 8-geschossigen Gebäuden erscheint in Einzelfällen nicht ausreichend.“

Der Gutachterausschuss unter dem Vorsitz von Dr. Kuhlmann empfahl das Projekt von May und Baumbach als Grundlage für die Weiterentwicklung eines Bebauungsplanentwurfes.

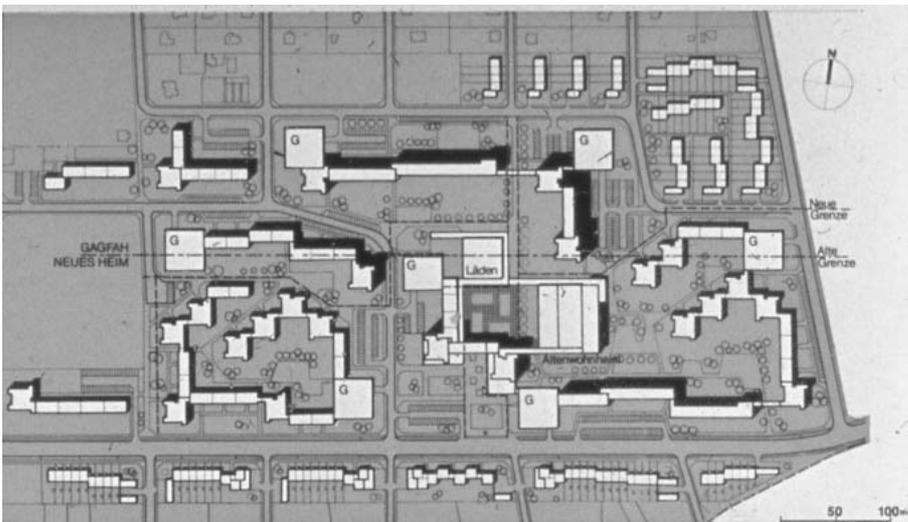
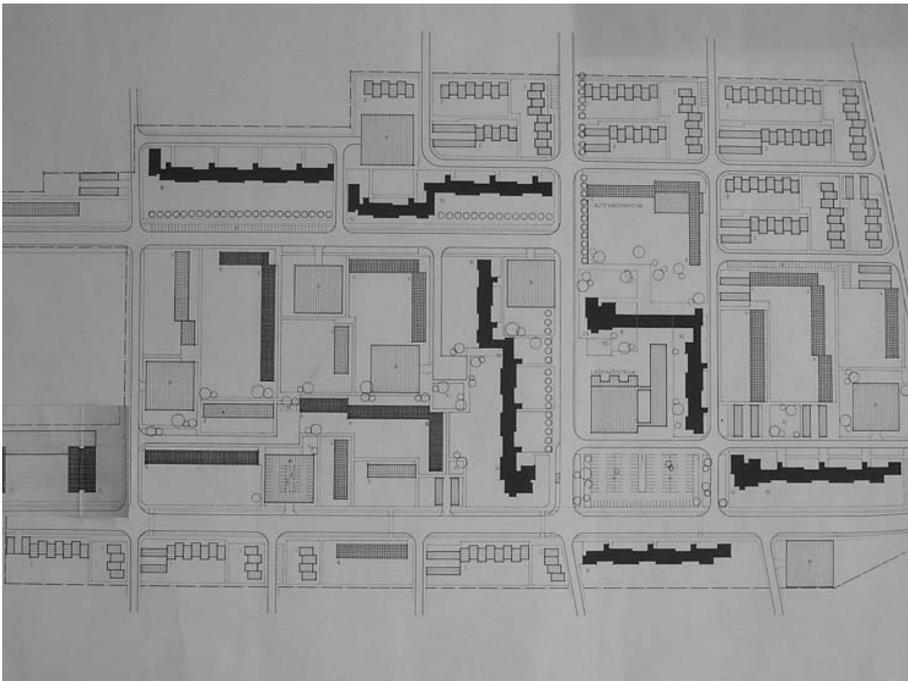
Das Projekt wurde im Dezember 1965 im Auftrag der Neuen Heimat Berlin überarbeitet. Dabei wurde die Senatsverwaltung für Bau- und Wohnungswesen beteiligt und der Entwurf auf Betreiben der beiden Baukörper weiter verdichtet.

Der Erläuterungsbericht der Überarbeitung vom 21.01.1966 weist 1.828 Wohneinheiten aus, davon 136 Einfamilienhäuser, 616 Wohnungen in drei bis sechsgeschossigen Bauten, 872 in acht- bis zehngeschossigen Bauten und 204 Wohnungen in Punkthochhäusern, wovon eines 23 Geschosse und zwei vierzehn Geschosse aufwies. Am 13.04.1966 wurde der Entwurf Senatsbaudirektor Düttmann vorgelegt und von diesem gebilligt, nachdem er noch einige Änderungen und Untersuchungen veranlasst hatte. May und Baumbach wurde die Planung des zentralen Hochhauses in Aussicht gestellt. Die Baukörper Neue Heimat und Arwobau/Gagfah teilten die Realisierung des Projekt unter sich auf. Die nördlichen Bauten wurden von der Arwobau/Gagfah errichtet, die südlichen von der „Neuen Heimat“, bzw. „Neues Heim“. Im Zuge der städtebaulichen Überarbeitung wurde das ursprüngliche Konzept der durch die winkelförmigen Großformen gebildeten Räume immer mehr in Frage gestellt, so dass die in der Realisierung kürzer und kompakter gewordenen Bauten eher beziehungslos nebeneinander zu stehen scheinen und sich keine ablesbaren städtischen Räume bilden können. May akzeptierte jedoch die Überarbeitung der Neuen Heimat und hieß sie gut, da das entscheidende Motiv der hochgeführten Blocks längs der Straße 114 und um das Zentrum herum beibehalten wurde.

Nachdem das Projekt zu Beginn des Jahres 1967 zunächst zurückgestellt worden war, wurde es zu Beginn des Jahres 1968 doch noch in Angriff genommen. Die Bearbeitung des Hochhauses lag offenbar bei Jürgen Baumbach. Der Bauantrag für das Hochhaus Mollnerweg 35-37, Ringslebenstraße 82-88 wurde am 09.09.1968 gestellt. Offenbar verzögerte sich das Genehmigungsverfahren, denn am 08.07.1970 mahnte die „Neues Heim Berlin“ die Erteilung der Baugenehmigung an, da man zum Ende des Jahres 1970 mit dem Bau des Hochhauses beginnen wolle. Unter Auflagen, zu denen die Verschiebung des benachbarten Altenwohnheims und die Verringerung der Geschoszahl gehörten, wurde schließlich die Baugenehmigung erteilt, da unter anderem der Schornstein des zentralen Heizwerks an dem 18-geschossigen Bauteil hochgeführt werden sollte und daher die Funktionsfähigkeit der gesamten Bebauung von der Errichtung des Hochhauses abhing. Das Gebäude besteht im wesentlichen aus drei Trakten: Westlich, zum Mollnerweg gelegen, befindet sich ein 16-geschossiger Bauteil in Nord-Süd-Richtung mit einer Laubengängerschließung und überwiegend nach Westen orientierten Wohnungen, daran anschließend ein 13-geschossiger Bauteil in Ost-West-Richtung mit einer Zwei- und Dreispännererschließung, dessen Erdgeschoss bis auf die Eingänge offen gelassen werden sollte, um eine Durchlässigkeit zu dem nördlich gelegenen Platzraum zu schaffen. Den Abschluss



233. 92 Ladenzentrum Hegeneck



234. 93 Siedlung Buckow, frühere Fassung, Lageplan.  
235. 93 Siedlung Buckow, spätere Fassung, Lageplan.

im Osten bildet ein 18-geschossiger Bauteil, wiederum mit einer Laubengängerschließung, die jedoch durch östlich angelagerte Wohnungen teilweise den Charakter einer Mittelgängerschließung aufweist. Die beiden höheren Bauteile besitzen ein niedriges Dachgeschoss mit kleineren, hochliegenden Öffnungen, das einen optischen Abschluss schafft und Abstell- und Technikräume aufnimmt. In dem Bauteil entlang des Mollnerweges befinden sich im Erdgeschoss Läden und ein Restaurant. Die Eingänge zu diesen Funktionen befinden sich jeweils im Osten, sodass sich zum Westen, also zum Mollnerweg hin, geschlossene Rückseiten befinden. Die an dem Platz im Norden des Gebäudes gelegenen Läden sind durch einen vorgelagerten gedeckten Gang optisch zusammengefasst. Das Gebäude ist in Großtafelbauweise errichtet, System Betonwerk Niedersachsen, Wolfsburg. Durch über alle Geschosse durchgehende Vor- und Rücksprünge ergibt sich eine stark vertikale Gebäudegliederung, die lediglich im Bereich der Laubengänge einer horizontalen Betonung weicht. Die rasterartige Struktur der Betonfertigteile ist klar ablesbar. Das überwiegende Fassadenmaterial ist braun-grauer Waschbeton, die Loggienbrüstungen sind aus gelb gestrichenem, waagrecht gerillten Sichtbetonelementen. Die Innenseiten der Loggien sind verputzt und gelb und weiss gestrichen. Fenster und Türen sind aus Holz, ebenfalls gelb und weiss gestrichen. Die Erdgeschosse sind ebenfalls in Sichtbetonoptik, teilweise waagrecht gerillt und in ocker, braun und anthrazit gestrichen. Die Grundrisse der insgesamt 262 Wohnungen sind sämtlich Zwei- und Dreizimmerwohnungen, deren Raumgrößen und -zuordnungen stark von den Vorgaben für den geförderten Wohnungsbau vorgegeben scheinen. Die typische Wohnung besitzt eine Gängerschließung, die Loggia befindet sich vor der Küche, ist aber nur vom Wohnzimmer aus zugänglich. Die Wohnungstiefen sind teilweise erheblich, wodurch sich bei den kleineren Räumen unglückliche Raumproportionen ergeben.

Eine ursprünglich vorgesehene Parkpalette für 190 Fahrzeuge zwischen dem östlichen Bauteil und der Ringslebenstraße wurde nicht gebaut.

Die Freiflächen der Gesamtanlage sind stark durch die große Anzahl an Parkplätzen bestimmt. Das vom Fahrzeugverkehr getrennte Fußwegsystem folgt keinem erkennbaren Gesamtkonzept. Da die Orientierung der meisten Wohnbauten nach Süden und Westen gerichtet ist, verlaufen die Erschließungswege überwiegend nördlich und östlich der Gebäude. Auf unversiegelten Freiflächen ist Rasen eingesät und sind in lockeren Gruppen Bäume gepflanzt. Die im ursprünglichen Entwurf vorgesehene sparsame strenge Anordnung von Bäumen ist aufgegeben worden.

Die Bauabnahme des Bauteils am Mollnerweg erfolgte am 30.04.1972. Im Herbst 1972 war das Gebäude fertiggestellt und bezogen.

*Zustand:* Das Gebäude befindet sich heute (Ende 2004) in seiner Materialität und Farbigkeit noch weitgehend im Originalzustand. Der städtebaulich wichtige Durchgang unter dem mittleren Bauteil ist allerdings weitgehend geschlossen, sodass nur ein schmaler, dunkler Durchgang verbleibt.

## 94 Siedlung Kranichstein, Darmstadt

*Zeitraum:* 1965-1970

*Objekt:* Planung einer Wohnsiedlung mit ca. 18.000 Einwohnern und Planung eines 18-geschossigen Hochhauses („Solitär“)

*Ort:* Darmstadt-Kranichstein

*Bauherr:* Stadt Darmstadt, Gewobag (Maßnahmeträger)

*Planung:* Ernst May. Landschaftsplanung: Günter Grzimek, Kassel.

*Verkehrsplanung:* Prof. Karlheinz Schaechterle, Neu-Ulm  
*Unterstützung bei Entwurf zu Bebauungsplan 1. BA:* Büro Flache + Hansen, Darmstadt-Eberstadt.

*Mitarbeiter:* Jürgen Baumbach, Günter Belz. Mitarbeiter Solitär: Klaus May

*Archivalien:* AM, NLEM, 49.06-08, 61.01 a+b.

HAA, Bestand Neue Heimat, FH 1.07.02.01, FBA 299.

ABK, NLEM, 1B FT 23.

*Literatur:* Ernst May: Die Satellitenstadt Kranichstein bei Darmstadt. In: Bauwelt 38/1967, S. 900-901.

Neue Heimat Südwest (Hg.): Darmstadt-Kranichstein. Die Grundsteinlegung. Frankfurt am Main 1968.

Ernst May: Die Trabantenstadt Kranichstein bei Darmstadt, in: Architektur und Wohnform 7/1968, S. 337-339.

Rudi Löwe: Kranichstein, in: Neue Heimat Monatshefte 9/1968, S. 6-17.

Johann-Christoph Gewecke, Gisela Oestmann: Zum Problem der Freiflächenrealisierung in Stadterweiterungsgebieten, in: Das Gartenamt 04/1974, S. 214-221.

Hermann Stumme: Zum Problem der Freiflächenrealisierung in Stadterweiterungsgebieten, in: Das Gartenamt 11/1974, S. 619-627.

Wilhelm Andres, Hermann Stumme: Kranichstein. Geschichte eines Stadtteils, Darmstadt 1993.

Dietmar Reinborn: Städtebau im 19. und 20. Jahrhundert, Stuttgart, Berlin, Köln 1996, S. 256-258.

*Bemerkungen:* Kranichstein war als eine von mehreren großen Stadterweiterungen von Darmstadt vorgesehen. Das Gelände wurde im Jahr 1965 vom Prinzen Ludwig von Hessen und bei Rhein der Stadt zum Kauf angeboten. Die Stadt Darmstadt sicherte sich das Recht, in den Kaufvertrag mit den Neue-Heimat-Tochter Gewobag einzutreten. Ernst May wurde vom Darmstädter Oberbürgermeister Engel als Planer ausgesucht.

In Kranichstein sollte ein modernes Wohnbaugelände entstehen, das unter anderem den Fortzug von Spitzenkräften, die in Darmstadt keine adäquaten Wohnungen fanden, aufhalten sollte. In unmittelbarer Nachbarschaft sollte der neugeplante Rhein-Neckar-Schnellweg verlaufen, der Kranichstein günstig an die Stadt anbinden, aber auch mit der Region verknüpfen sollte.

Im Kaufvertrag festgelegt war die Freihaltung des Geländes um den Ruhsenbach, der das Gebiet in ostwestlicher Richtung durchquerte.

Nachdem May im September 1965 zu einem ersten Informationsgespräch in Darmstadt eingetroffen war, begann er sogleich mit dem Entwurf zu einer „mustergültigen städtebaulichen Lösung“. May präsentierte am 21.12.1965, nach mehreren Besprechungen in der Stadtbauverwaltung, dem Magistrat seinen ersten Vorentwurf.

Wesentliche Punkte der Planung waren in dieser frühen Phase bereits festgelegt: Die Unterteilung in fünf landschaftliche Großräume, gebildet aus 10- bis 14-geschossigen Hochhausscheiben, die unabhängig voneinander und in zeitlichem Abstand zueinander realisiert werden konnten, im Übrigen weitgehend reiner Flachbau, der sich durch die Aufstauung des Ruhsenbaches bildende See und die Ausweisung von Gewerbe- und Dienstleistungsflächen, die Kranichstein zu einer „echten“ Trabantenstadt machen sollten. Daneben die Unterbringung der Autos in wohnungsnahen Garagen, die großteils in die Hochhausscheiben integriert sein sollten, um sie dem Blick zu entziehen. Die Kritik, die bei der Sitzung geäußert wurde, bezog sich in erster Linie auf die „Festungsartige Ummauerung der Räume, die den Blick nach außen verhindert“, und auf die Platzierung einer ost-west-gerichteten Hochhausscheibe im nordöstlichen Großraum, weiter auf die befürchtete ungünstige Belichtung der Wohnungen in den Hochhausscheiben, die mögliche Einsicht in die Flachbauten und ihre Außenräume von den Hochhäusern aus.

Am 24.01.1966 hatte May die Änderungen in die Pläne eingearbeitet und sie um weitere Pläne ergänzt, sodass die erneute Präsentation in Darmstadt ein Erfolg wurde.

In weiteren Besprechungsrunden wurde gegenüber dem Ladenzentrum ein kulturelles Zentrum nördlich des Sees eingefügt, wodurch ein Gesamtzentrum beiderseits des Sees entstand, mit dem Vorteil mehr als bisher im geographischen Mittelpunkt der Siedlung zu liegen.

May beabsichtigte, die Siedlung möglichst weitgehend in vorgefertigter Bauweise zu errichten.

Während der Bebauungsplanphase im Herbst 1966 erarbeitete Günther Grzimek die Grünplanung für Kranichstein, sein Konzept sah vor, zwischen den Hochhausscheiben und den Flachbauten eine „raumbildende Schutzpflanzung“, bestehend aus schnellwachsenden Pappeln, einzufügen. Die Hauptfußwegeverbindung von der Fasanerie zu den Teichen sollte durch großkronige Eichen charakterisiert werden. Mittelstreifen im Verkehrsraum und Freiflächen der Einzelhausbebauung sollten durch kleinkronige Bäume mit kugelförmigen Kronen, die als Einzelpflanze in weitem Abstand oder als Reihungen den Raum rhythmisieren. Die Grünflächen sollten sowohl an den kommunalen Einrichtungen als auch an der Geschosßbebauung überwiegend mit wenig pflegebedürftigen Gehölzen bepflanzt werden. Rasenflächen im Bereich der einzurichtenden Teiche sollten vielfältig genutzt werden, ansonsten war ihre Ausdehnung streng begrenzt.

Im Dezember 1966 zog sich die Nassauische Heimstätte aus dem Projekt zurück, die Gewobag wurde somit zum alleinigen Maßnahmenträger.

Im Mai 1968 begann der Bau der ersten Hochhausscheibe in der Bartningstraße, die aufgrund ihrer Höhe von zwölf Geschossen und 175m Länge schnell die Bezeichnung „Eiger-Nordwand“ erhielt. May selbst plante gemeinsam mit seinem Sohn Klaus südlich der Kranichsteiner Straße den „Solitär“, ein bis zu 18 Geschosse hohes Gebäude mit 234 Wohnungen, das den südlichen Auftakt der Siedlung Kranichstein markieren soll. Das auf einer vielfach vor- und zurückgestaffelten Grundfläche in U-Form geplante Hochhaus wurde in Großtafelbauweise errichtet. Der Beton wurde dabei sichtbar belassen. Im EG befanden sich überwiegend Abstellräume. Die Garagen wurden in einem separaten, kreisrunden Parkhaus südlich des Hochhauses untergebracht.

Schon bald nach Baubeginn, im Jahr 1970, bildete sich die Interessengemeinschaft Kranichstein (IGK), die Protest gegen das städtebauliche Konzept anmeldete. Bald wurden wesentliche Grundzüge der städtebaulichen Planung von May in Frage gestellt, namentlich die mangelhaft gestalteten Erdgeschosszonen und die dicht nebeneinander und gegenüber stehenden Hochhausscheiben, vor allem in der südlichen Hauptzufahrt, der Bartningstraße. Lediglich der erste Bauabschnitt wurde nach Mays Konzeption fertiggestellt.

*Zustand:* Der erste Bauabschnitt ist inzwischen vielfach überarbeitet und saniert worden. Nach Jahren des Niedergangs befindet sich Kranichstein heute (2007) in einer stabilen Situation.

## 95 Gutachten Innenstadtsanierung Fürth

*Zeitraum:* 1960-1966

*Objekt:* Flächensanierung eines Teilbereichs der Innenstadt von Fürth / Bayern.

*Ort:* Fürth, Innenstadt, zwischen Königsstraße, Obstmarkt, Stern, Wasserstraße, Gartenstraße, Theaterstraße, Katharinenstraße, Judentotenacker und neuer Stadtstraße entlang der Rednitz.

*Auslober:* Stadt Fürth

*Planung:* Ernst May

*Mitarbeiter:* Detlef Papendick, Jürgen Baumbach

*Auszeichnung:* 1. Preis: Alexander von Branca, 2. Preis: Hermann Gysler

*Datierung:* 25.03.1966 Preisgerichtssitzung

*Preisrichter:* Prof. Koch, Leiter der Obersten Baubehörde, Prof. Gebhard, Generalkonservator, Bayer. Landesamt für Denkmalpflege, Dr. Gebeßler, Bayer. Landesamt für Denkmalpflege, ORR Günthert, Bundeswohnungsministerium, Dr. Walther Schmidt, Stadtbaurat von Augsburg (Vors.), OBD Fritz Bergler, Regierung von Mittelfranken, Stadtbaurat Wolfgang Schneider, Fürth, Sanierungskommission der Stadt Fürth, Oberbürgermeister Kurt Scherzer, Stadträte Gerhard Freund, Hans Lotter, Hans Ulrich.

*Einsendungen:* Alexander von Branca, Ernst May, Hermann Gysler, Walter Schwagenscheidt und Gerhard Dittrich.

*Archivalien:* AM, NLEM, 1.01–06.

ABK, NLEM, 1B FT 35.

*Literatur:* Baureferat der Stadt Fürth: Unser Gänsberg, Fürth, o.J.; Rosemarie Schmitt: Die Altstadtsanierung von Fürth – Ein Problem der neuzeitlichen Stadtentwicklung. Zulassungsarbeit zur Ersten Prüfung für das Lehramt an Volksschulen 1971/II, FH Nürnberg der Univ. Erlangen Nürnberg, 1971.

*Bemerkungen:* Die Deutsche Akademie für Städtebau und Landesplanung, Landesgruppe Bayern erstellte im Jahr 1960 ein Gutachten zur Altstadtsanierung von Fürth. Dieses Gutachten ergab, das im Untersuchungsgebiet nur 1,8% der Häuser in einem sehr guten bis erhaltenswerten Zustand war, 9,5% mittelmäßig, 20,0% mangelhaft, bzw. nicht erhaltenswert, 68,7% ungenügend, bzw. abbruchreif. 83% der Häuser hatten keinen Kanalanschluss. Es wurden folgende Empfehlungen getroffen: 1. Nur eine durchgreifende Erneuerung des gesamten Altstadtgebietes mit weitgehender Auflockerung der Bebauung ist sinnvoll. 2. Ausschreibung eines Wettbewerbs, wobei auf eine nahtlose Verbindung zwischen Neubebauung und anschließenden Bauquartieren zu achten ist. 3. Eine Durchquerung der Altstadt mit einer Hauptverkehrsstraße wird abgelehnt. Es wird die Einschaltung eines Verkehrsgutachters empfohlen. 4. Das Konzept der Stadt, ein

neues Zentrum zwischen Michaelskirche, Rathaus und Stadthalle zu schaffen, wird gutgeheißen. Nachdem die Stadt im Jahr 1960 fünf Städteplaner zur Abgabe von Gutachten aufgefordert hatte, nämlich Ernst May, Alexander von Branca, Hermann Gysler aus Freiburg, Walter Schwagenscheidt und der Nürnberger Architekt Gerhard Dittrich, diese jedoch ihrerseits die Erarbeitung des Verkehrskonzepts zur Bedingung ihrer Arbeit gemacht hatten, wurde der Verkehrsplaner Schaechterle beauftragt. Nach Abschluss des Verkehrsgutachtens begann schließlich das Gutachterverfahren im Jahr 1965. Als Programm für das Sanierungsgebiet wurde mit den Teilnehmern und der Gesellschaft für Konsumforschung folgendes Programm festgelegt: Stadthalle, Hotel, Bücherei, Postamt, Warenhaus, Ladenstraße, Kirche, Altenheim, Kindergarten, Wohnungen. Alexander von Branca wurde mit dem 1. Preis ausgezeichnet. Mays Planung sah den kompletten Abriss des Planungsgebiets und die Schaffung einer erhöhten, fahrverkehrsfreien Fußgängerebene vor, die die natürlichen Niveauunterschieden ausnutzte. Zwischen den einzelnen orthogonal zueinander orientierten Gebäuden ergaben sich straßenartige Räume, die mit dem umgebenden Stadtgebiet über Freitreppen und Rampen verbunden waren.

Unterhalb der Fußgängerebene befand sich eine Verkehrs- und Wirtschaftsebene mit umfangreichen Parkflächen, Lager- und sonstigen dienenden Funktionen. Unterhalb dieser Ebene befanden sich weitere Park- und Kellerebenen.

Die unterschiedlichen Gebäude waren ihrer Funktion entsprechend von Höhe und Grundfläche her verschiedenartig ausgebildet, wobei ein Hotelneubau auf quadratischer Grundfläche und die Stadthalle Höhendominanten bildeten und gemeinsam mit einer Ausstellungshalle, der Stadtbücherei und einem Kirchenneubau einen neugeschaffenen Stadtplatz markierten. Die Wohnblöcke waren um diesen städtebaulichen Schwerpunkt herum eher am Rand angeordnet.

## 96 Wohnsiedlung Kurhausstraße, Kassel

*Zeitraum:* 1969-1973

*Objekt:* Planung von 75 Komfortwohnungen

*Ort:* Kassel-Wilhelmshöhe, Mulang, Kurhausstraße, Hunrodstraße, Vogelsbergstraße

*Bauherr:* Volksfürsorge, Bauträger: Neue Heimat Nordhessen, Kassel  
*Planung:* Ernst May, Jürgen Baumbach, Neue Heimat Nordhessen, Kassel

*Mitarbeiter:* Detlef Papendick

*Datierung:* Bauantrag Hunrodstraße 1: 17.11.1969, Baubeginn: Erste Hälfte 1970 (? , Foto in FH 9.07), Baugenehmigung Hunrodstraße 04.09.1970, Bauschein 17.09.1970, Rohbauabnahme 11.04.1972, Schlussabnahme am 06.04.1973.  
*Archivalien:* HAA, Bestand Neue Heimat, FH 1.07.05.27, FH 1.07.06.27, FH 9.07.

Hochbauamt Kassel: Bauakte im

*Literatur:* Neue Heimat Gemeinnützige Wohnungs- und Siedlungsgesellschaft m.b.H.: Wohnen wo Kassel am schönsten ist. Prospekt. Kassel, o.J.

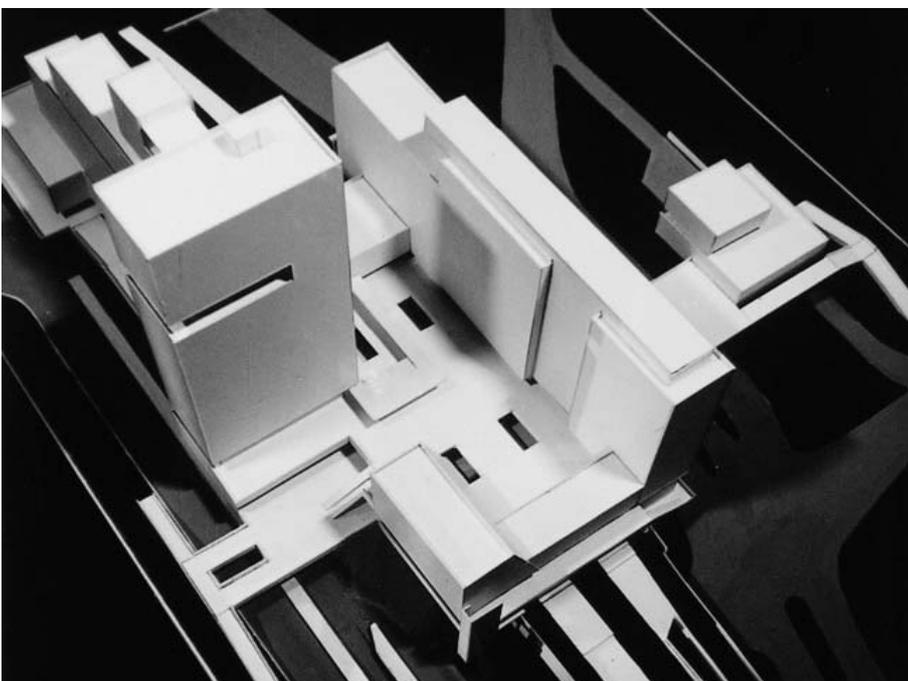
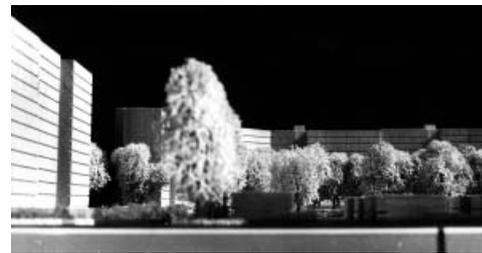
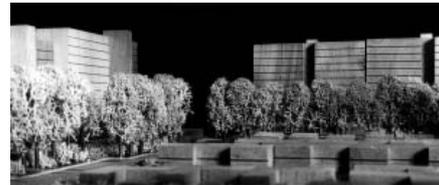
*Bemerkungen:* Die Wohnanlage am Kasseler Stadtrand umfasste insgesamt 75 Wohnungen, die im Vorentwurf zunächst eine kontinuierliche Figur gestaffelter Baukörper bildeten, in der Ausführung jedoch nach Bautypen in drei Gruppen geordnet waren. Entlang der Vogelsbergstraße befand sich zweigeschossige Bebauung vom Typ B/2G, die zwei Gruppen aufgeteilt war. Nördlich davon, zur Kurhausstraße befanden sich zwei dreigeschossige Blöcke des Typs C/3G. Beide Haustypen waren mit ihrer Wohnseite konsequent nach Südwesten ausgerichtet, besaßen Loggien, die über die ganze Wohnungsbreite gingen und die nach oben hin schräg zurückgestaffelt waren. Die untere Wohnlage besaß jeweils einen Privatgarten. Den nördlichen Abschluss der Wohnanlage bildete ein achtgeschossiges, vielfach gestaffeltes Punkthaus mit insgesamt 35 Wohnungen auf einem Ladengeschoss mit ursprünglich vier, später drei Läden. Insgesamt umfasste die Wohnanlage 1½-, 2- 3- und 4-Zimmerwohnungen.

Die Abstellplätze waren teils in oberirdischen Garagen, teils auf einem ebenerdigen Parkplatz und teils in einer Tiefgarage neben dem Punkthochhaus vorgesehen. Zwischen den Baukörpern sollten gartenähnliche Freiflächen entstehen. Das achtgeschossige Punkthaus des Typs A/HH war über einen Mittelgang erschlossen.



236. 95 Innenstadtsanierung Fürth,  
Modellaufnahme.  
237. 96 Wohnsiedlung Kurhausstraße,  
Ansicht von Südosten.

- 238. 94 Siedlung Kranichstein,  
1. Bauabschnitt, Luftaufnahme.
- 239. 94 Siedlung Kranichstein,  
1. Bauabschnitt, Rückseite der Bebauung an  
der Bartningstraße.
- 240. 94 Siedlung Kranichstein,  
1. Bauabschnitt, Modellaufnahme.
- 241. 94 Siedlung Kranichstein,  
1. Bauabschnitt, Modellaufnahme.
- 242. 94 Siedlung Kranichstein,  
1. Bauabschnitt, Modellaufnahme.



243. 97 Congress Centrum Hamburg,  
erste Version, Modellaufnahme.

Durch vielfältige Vor- und Rücksprünge wurde versucht, eine jeweils optimale Grundrissorganisation und Belichtung zu erzielen. Das Hochhaus wurde in Betonfertigteilbauweise errichtet, die niedrige Bebauung in Mauerwerk, das teilweise verklinkert, teilweise verputzt wurde. Unter dem Motto „Schöner wohnen, anderen helfen“ waren die Wohnungen bevorzugt für Interessenten vorgesehen, die zuvor eine Sozialwohnung bewohnt hatten und diese nun für Bedürftige freimachten.

*Zustand:* Die inzwischen in Wohneigentum umgewandelte Wohnanlage befindet sich in einem guten Zustand (Stand Juli 2006).

## 97 Congress Centrum Hamburg

*Zeitraum:* 1965-1969

*Weitere Namen:* Dammtor-Center

*Objekt:* Planung eines Hotels mit Kongresshalle in Hamburg

*Ort:* Hamburg-St. Pauli, Marseiller Straße 2

*Bauherr:* Paul Müller-Mewes, später Neue Heimat (Gewerbebauträger)

*Planung:* Jürgen Baumbach, Ernst May

*Mitarbeiter:* Detlef Papendick, Günter Belz

*Archivalien:* HAA, Bestand Neue Heimat, NX 385.

*Literatur:* „Kongreßhalle für Hamburg“, in: Neue Heimat Monatshefte 11/1967, S. 45.

„Gewerbebauträger GmbH baut drei weitere Hotels für Hilton“, in: Neue Heimat Monatshefte 11/1968, S. 47.

„Kongreßzentrum für Hamburg“, in: Neue Heimat Monatshefte 09/1969, S. 1-10.

*Bemerkungen:* In seinem ersten Projekt, das er mit dem Investor Müller-Mewes und unter Beteiligung der Deutschen Bundesbahn bearbeitete, sah May zunächst die Überbauung des alten Dammtor-Bahnhofs vor. Auf einer Platte, die die Bahnlinie überdeckelt und nur über kleine Lichthöfe die Belichtung der Bahnsteige ermöglicht, sollten sich mehrere Hochhausscheiben erheben, die teils längs zur Bahnlinie angeordnet waren, teils quer dazu. Eine zweite Überarbeitung löste die stark gestaffelten Hochhausscheiben in zwei klare kubische Volumen auf. In der dritten Phase rückte das Projekt vom Dammtor-Bahnhof weg in Richtung Pflanzen und Blumen. Die Neue Heimat lobte ein Gutachterverfahren aus, in dem May die städtebauliche Beratung der Architekten Schramm und Pempelfort übernahm. Weitere Teilnehmer an dem Gutachterverfahren waren Trautwein und Henschker. Die Architektengruppe May, Schramm und Pempelfort gingen aus dem Verfahren siegreich hervor, woraufhin die Bearbeitung des Projekts aufgeteilt wurde. Die nunmehr als Programmpunkt hinzugekommenen Kongresssäle wurden von Schramm und Pempelfort bearbeitet, der Turm von May und Baumbach. Der Entwurf des Turms war dabei stark von Baumbach beeinflusst. Zu Beginn des Jahres 1969 führten die Auseinandersetzungen mit der Neuen Heimat über die Arbeit am Congress Centrum Hamburg zur Beendigung der Arbeit an dem Projekt und zum endgültigen Bruch Mays mit der Neuen Heimat Hamburg. Das Projekt wurde ohne Beteiligung Mays von Schramm und Pempelfort weiterbearbeitet und im Jahre 1972 fertig gestellt.

## 98 Physikalisch-Chemisches Institut der Universität Hamburg

*Zeitraum:* 1962-1969

*Objekt:* Neubau eines Institutsgebäudes für die Physikalische Chemie der Universität Hamburg

*Ort:* Hamburg-Eimsbüttel, Bundesstraße 45, zwischen Bundesstraße, Papendamm und Laufgraben

*Bauherr:* Freie und Hansestadt Hamburg

*Planung:* Prof. E. May Dipl. Ing. Jürgen Baumbach Architekten Stadtplaner

*Mitarbeiter:* Detlef Papendick, Thomsen

*Datierung:* Mündlicher Auftrag für Planung Universitätserweiterungsgelände und Institut durch Hebebrand am 26.02.1962, Ausführungsplanung 1965, Fertigstellung 1969

*Archivalien:* Hochschulbauverwaltung der Universität Hamburg; Ausführungspläne.

*Bemerkungen:* Das Gebäude bildet gemeinsam mit dem gleichzeitig errichteten Gebäude der Pharmazeutischen Chemie von Lehmann und Ladders und dem Gebäude der Makromolekularen Chemie den Standort Chemie II der Universität Hamburg. Möglicherweise geht auch die städtebauliche Gesamtkonzeption auf May zurück. Der Haupteingang der drei Institute erfolgt über das Gebäude der Makromolekularen Chemie an der Bundesstraße 45.

Das Gebäude der Physikalischen Chemie besteht aus drei Bauteilen. Ein Labortrakt mit fünf Geschossen und einem zurückgesetzten Dachgeschoss bildet einen Riegel entlang des Papendamms.

Dahinter befinden sich ein eingeschossiger Werkstattbereich mit einer darunterliegenden Tiefgarage zur Straße am Laufgraben hin. Ein eingeschossiger Autoklaventrakt ist zur Bundesstraße hin vorgelagert.

Die Verbindung zum benachbarten Institut für Pharmazeutische Chemie schließlich bildet ein aus dem eingeschossigen Trakt heraus ragender Hörsaal, der gewissermaßen ein Spiegelbild eines gleichartigen, zum Nachbarinstitut gehörenden Hörsaals darstellt.

Der Labortrakt besitzt eine zweihüftige Struktur mit einer Mittelgangerschließung. Die Geschosse sind weitgehend identisch und lediglich durch die kräftige Farbgebung der Flure differenziert. Die Aufteilung der Räume ist innerhalb eines Ausbaurasters von 1,65m und eines Konstruktionsrasters von 3,30m flexibel.

Der Hörsaal besitzt oberhalb des Tafelbereichs ein großes Oberlicht mit Glasbausteinen. Die Wände sind an drei Seiten mit einem kleinteiligen Holzrelief bekleidet, was der Akustik des Raumes zugute kommt und dem Hörsaal eine warme, intime Atmosphäre verschafft.

Der Gebäudekomplex ist großflächig mit grauen Sichtbetonfertigelementen verkleidet, die je nach Einbauort unterschiedliche Oberflächenstrukturen aufweisen. Die beiden Längsseiten des Labortrakts weisen eine zweischichtige Fassadenstruktur auf. Vor der Pfosten-Riegelstruktur, die aus blau lackierten Stahlfensterelementen mit großen Glasflächen und Brüstungsplatten aus blauen

Faserzementplatten bestehen, befindet sich ein ca. 90cm breiter durchlaufender Fluchtbalkonbereich, der wiederum durch gelbe Stahlelemente gegliedert ist. Auf den Fluchtbalkons befindet sich auch eine Befahranlage für die Fassadenreinigung. Die Fluchtbalkons sind stirnseitig wiederum durch Sichtbetonplatten bekleidet. Die an Arbeiten Egon Eiermanns erinnernde Fassadengestaltung ist im Werk Ernst Mays einzigartig.

Die skulpturale Behandlung der Hörsaals mit seinem Oberlicht, das auch die Luftansaugung für die Klimaanlage enthält, sowie die großflächige Anwendung von runden Kunststoffoberlichtern zur Belichtung der eingeschossigen Gebäudetrakte erinnert an Bauten Hans Scharouns, wie zum Beispiel die Staatsbibliothek in Berlin.

*Zustand:* Das Gebäude steht seit 2004 leer. Lediglich der Hörsaal und die Tiefgarage werden noch benutzt. Über eine Sanierung oder eine weitere Verwendung des Gebäudes ist noch nicht entschieden. (Stand Januar 2006)

## 99 Planung Karstadt und Neues Rathaus Essen

*Zeitraum:* 1967

*Objekt:* Städtebauliche Planungen in der Innenstadt von Essen

*Ort:* Essen, Porscheplatz und Berliner Platz

*Bauherr / Auslober:* unbekannt

*Planung:* Jürgen Baumbach, Ernst May

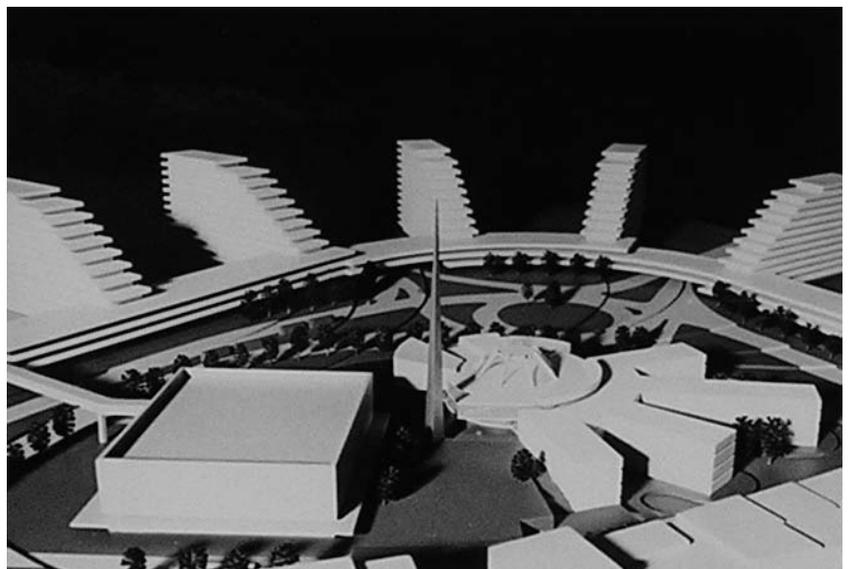
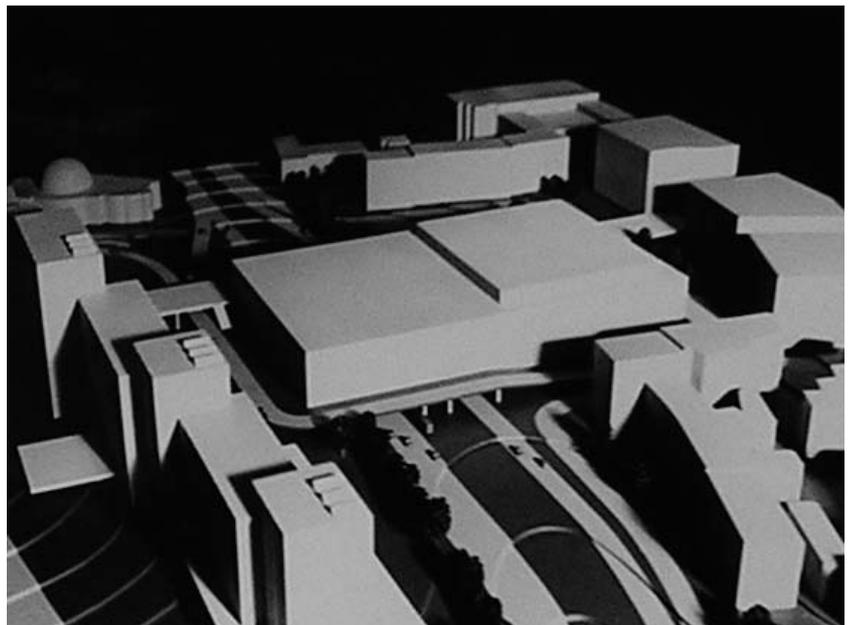
*Mitarbeiter:* Detlef Papendick

*Archivalien:* 6 Fotos im Besitz von Detlef Papendick, Hamburg

*Bemerkungen:* Der Entwurf ist möglicherweise ein Gegenentwurf zu dem Rathausprojekt von Theodor Seifert, der 1963 den Wettbewerb für sich hatte entscheiden können. Das Rathaus und das mit ihm verbundene „City-Center“ am Porscheplatz wurde nach mehrmaligen Umplanungen erst im Jahr 1979 fertiggestellt. Der Entwurf sieht ein Karstadt-Warenhaus an der Stelle des heutigen „City-Center“ vor. An der Stelle des heutigen Rathauses befindet sich eine lange, gestaffelte Hochhaus­scheibe, die an den im Wettbewerb zweitplazierten Entwurf von F.W. Kraemer erinnert. Am Berliner Platz wird ein Rathaus das sich aus sechs terrassenförmig ansteigenden, strahlenförmig auseinanderstrebenden Hochhaus­scheiben zusammensetzt, die an einen niedrigen Verbindungsbau anschließen, der der Kurve des Stadtrings folgt. Die Bebauung umschließt einen parkartigen Grünraum, in dem ein großes blockhaftes Gebäude (Karstadt-Warenhaus?), ein ebenfalls strahlenförmiger Bau und einer schlanker, spitz zulaufender Turm ein Ensemble bilden.  
Das Projekt wurde nicht realisiert.



244. 98 Physikalisch-Chemisches Institut, Nordwestansicht, Zustand im Jahr 2006.



245. 99 Planung Karstadt und Neues Rathaus, Überbauung Porscheplatz, Modellansicht.  
 246. 99 Planung Karstadt und Neues Rathaus, Überbauung Berliner Platz, Modellansicht

## Literaturverzeichnis

- Akademie 1963: Freie Akademie der Künste in Hamburg (Hg.): Antworten. Jahrbuch Freie Akademie der Künste in Hamburg. Hamburg 1963.
- Akademie 1966: Freie Akademie der Künste in Hamburg (Hg.): Parabeln. Jahrbuch Freie Akademie der Künste in Hamburg. Hamburg 1966.
- Akademie 1971: Freie Akademie der Künste in Hamburg (Hg.): Berichte 1969-1970. Jahrbuch Freie Akademie der Künste in Hamburg. Hamburg 1971.
- Andres/Stumme 1993: Wilhelm Andres, Hermann Stumme: Kranichstein - Geschichte eines Stadtteils. Darmstadt 1993.
- Bahrdrdt 1961: Hans Paul Bahrdrdt: Die moderne Großstadt: soziologische Überlegungen zum Städtebau. Hamburg 1961.
- Bandel/Machule 1974: Hans Bandel, Dittmar Machule: Die Gropiusstadt. Der städtebauliche Planungs- und Entscheidungsvorgang. Eine Untersuchung von Hans Bandel und Dittmar Machule im Auftrage des Senators für Bau- und Wohnungswesen Berlin. Berlin 1974.
- Berger 1960: Wilhelm Berger: Schulbau von heute für morgen. Göttingen Berlin Frankfurt 1960.
- Beyme/Durth/Gutschow/Nerdinger/Topfstedt 1992: Klaus von Beyme, Werner Durth, Niels Gutschow, Winfried Nerdinger, Thomas Topfstedt (Hg.): Neue Städte aus Ruinen. Deutscher Städtebau der Nachkriegszeit. München 1992.
- BMWSR 1965: Bundesminister für Wohnungswesen, Städtebau und Raumordnung: Wohnen in neuen Siedlungen. Stuttgart 1965.
- BPB 1997: Bundeszentrale für politische Bildung (Hg.): Informationen zur politischen Bildung. Heft 256: Deutschland in den fünfziger Jahren: Bonn 1997.
- Bremerhaven o.J.: Magistrat der Stadt Bremerhaven (Hg.): Bremerhaven morgen. Generalplanung. Wirtschaft. Verkehr. Bremerhaven o.J..
- Brinckmann 1956: A. E. Brinckmann: Baukunst; Die künstlerischen Werte im Werk des Architekten. Tübingen 1956.
- Buchanan 1964: Colin Buchanan: Verkehr in Städten. Essen 1964: zuerst erschienen 1963 „Traffic in Towns“; Her Majesty's Stationery Office, London.
- Bueckschmitt 1963: Justus Bueckschmitt: Ernst May Bauten und Planungen, Band 1. Stuttgart 1963.
- Conrads 1964: Ulrich Conrads (Hg.): Programme und Manifeste zur Architektur des 20. Jahrhunderts (Bauwelt Fundamente 1). Berlin, Frankfurt/M 1964.
- Conrads/Juckel/Peters/Simon o.J.: Ulrich Conrads, Lothar Juckel, Paulhans Peters, Alfred Simon: Hommage a Werner Hebebrand. o.O. o.J.
- Cornehl 2003: Ulrich Cornehl: „Raummassagen“. Der Architekt Werner Kallmorgen (1902-1979). Hamburg, München 2003.
- DAG o.J.: Landesverband Berlin der Deutschen Angestellten-Gewerkschaft (Hg.): Wie wollen wir wohnen? Berlin o.J.
- Dähn 1958: Artur Dähn (Hg.): Neu-Altona. Schriftenreihe der Baubehörde zum Bau-, Wohnungs- und Siedlungswesen, Heft Nr. 23. Hamburg 1958.
- DASL 1961: Deutsche Akademie für Städtebau und Landesplanung (Hg.): Deutscher Städtebau nach 1945. Essen 1961.
- DASL 1965: Deutsche Akademie für Städtebau und Landesplanung. Landesgruppe Hamburg und Schleswig-Holstein (Hg.): Dichtestudie Hamburg-Eilbek. Hamburg 1965.
- Demonstrativbauprogramm 1964: Arbeitsgruppe „Planung und Rationalisierung“ beim Bundesministerium für Wohnungswesen, Städtebau und Raumordnung, Bad Godesberg: Die Demonstrativbauprogramme des Bundesministeriums für Wohnungswesen, Städtebau und Raumordnung. Informationen Nr. 8. November 1964. „Das Demonstrativbauprogramm“. Teil II. Erkenntnisse und Erfahrungen auf dem Gebiet der Rationalisierung, der Bautechnik und der Bauorganisation. Bad Godesberg 1964.
- Dilgner 1995: Thomas Dilgner (Hg.): Architektur und Städtebau in Wiesbaden nach 1945. Heidelberg 1995.
- DKV 1986: Dachverband Klarenthaler Vereinigungen (Hg.): Klarenthal 1296-1966-1986. Aus der Geschichte eines Wiesbadener Stadtteils. Wiesbaden 1986.
- Durth/Gutschow 1987: Werner Durth, Niels Gutschow: Architektur und Städtebau der fünfziger Jahre. Schriften des Deutschen Nationalkomitees für Denkmalschutz, Bd. 33. 1987.
- Durth/Gutschow 1988: Werner Durth, Niels Gutschow: Träume in Trümmern; Zweiter Band: Städte. Braunschweig / Wiesbaden 1988.
- Durth/Gutschow 1990: Werner Durth, Niels Gutschow: Architektur und Städtebau der fünfziger Jahre. Schriften des Deutschen Nationalkomitees für Denkmalschutz, Bd. 41. 1990.
- Duwendag 1985: Klaus Duwendag: Die Aachener Wohnsiedlungsgebiete seit dem Zweiten Weltkrieg. Dissertation. Aachen 1985.
- DVA 1962: Deutsche Verlags-Anstalt GmbH, Abt. Fachverlag, Stuttgart. Handbuch des Bauwesens 1963. Stuttgart 1963.
- DWWSR 1956: Deutscher Verband für Wohnungswesen, Städtebau und Raumplanung (Hg.): Hat der deutsche Städtebau seine Chancen verpasst? Hat er noch eine Chance?, Vortrag von Ernst May. Köln 1956.
- FHH 1961: Kulturbehörde der Freien und Hansestadt Hamburg: Fritz-Schumacher-Preis der Freien und Hansestadt Hamburg. Reden von Bürgermeister Dr. Paul Nevermann und Professor Dr.-Ing. E.h. Dr. phil. H.c. Ernst May. Hamburg 1961.
- Flagge 1999: Ingeborg Flagge (Hg.): Die Geschichte des Wohnens. Von 1945 bis heute. Aufbau - Neubau - Umbau. Stuttgart 1999.
- Fourastié 1954: Jean Fourastié: Die große Hoffnung des zwanzigsten Jahrhunderts. Köln-Deutz 1954.
- García 2006: Adolfo Sotoca García: El Proyecto de las relaciones. La forma del espacio libre en la propuesta de Ernst May. Dissertation Escola Tecnica Superior d'Arquitectura de Barcelona, UPC. Barcelona 2006.
- Geist/Kürvers 1989: Johann Fredrich Geist, Klaus Kürvers: Das Berliner Mietshaus 1945-1989. München 1989.
- Gewoba o.J.: Gewoba Bremen (Hg.): Modell Neue Vahr. Katalog zur Ausstellung. Bremen o.J.
- Gewoba 2007: Gewoba Bremen (Hg.): 50 Jahre Vahr 1957-2007. Eine Ausstellung. Bremen 2007.
- Göderitz 1960: Johannes Göderitz: Die Planung des Stadtteils Braunschweig-Süd. In: TH Braunschweig 1960. S. 38.
- Göderitz/Rainer/Hofmann 1957: Johannes Göderitz, Roland Rainer, Hubert Hoffmann: Die gegliederte und aufgelockerte Stadt. Tübingen 1957.
- Gruber 1952: Karl Gruber: Die Gestalt der deutschen Stadt. München 1952.
- Gruner 1999: Manfred Gruner (Hg.): Braunschweigs Stadterweiterungen von 1920 bis heute. Braunschweig 1999.
- Grünhöfe 1997: Kulturladen Grünhöfe: Ernst May. Die Siedlung Grünhöfe. Orte und Zeiten. Ausstellungskatalog. Bremerhaven 1997.
- HAB 1986: Hochschule für Architektur und Bauwesen Weimar, Sektion Architektur, Wissenschaftsbereich Theorie und Geschichte der Architektur: Ernst May 1886-1970.

- Ausstellung aus Anlaß des 100. Geburtstages im Rahmen des 4. Internationalen Bauhaus-Kolloquiums an der Hochschule für Architektur und Bauwesen Weimar. Eine Dokumentation. Weimar 1986.
- Hafner 1993: Thomas Hafner: Vom Montagehaus zur Wohnscheibe. Entwicklungslinien im deutschen Wohnungsbau 1945-1970. Bd. 13 der Reihe: Stadt - Planung - Geschichte. Basel, Berlin 1993.
- Hamburg 1962: Hamburg - Aus Stahl und Beton ein neues Gesicht. Sprendlingen o.J., um 1962.
- Harms/Schubert 1989: Hans Harms, Dirk Schubert: Wohnen in Hamburg - Ein Stadtführer an 111 ausgewählten Beispielen. Hamburg 1989.
- Hartmann 1976: Kristiana Hartmann: Deutsche Gartenstadtbewegung. Kulturpolitik und Gesellschaftsreform. München 1976.
- Hebebrand 1969: Werner Hebebrand: Zur neuen Stadt. Ausgewählte Aufsätze und Vorträge. Schriftenreihe der Akademie der Künste Bd. 5. Berlin 1969.
- Heggemann/Baues 1994: Hedwig Heggemann, Norbert Baues: Eine Stadt braucht Luft. Bauen in Hamburg 1945-1965. Hamburg 1994.
- Henselmann 1978: Hermann Henselmann: Gedanken Ideen Bauten Projekte. Berlin 1978.
- Herrel 2001: Eckhard Herrel: Ernst May Architekt und Stadtplaner in Afrika 1934-1953. Tübingen; Berlin 2001.
- Hilpert 1978: Thilo Hilpert (Hg.): Die funktionelle Stadt; Le Corbusiers Stadtvisionen - Bedingungen, Motive, Hintergründe. Braunschweig 1978.
- Hilpert 1984: Thilo Hilpert (Hg.): Le Corbusiers „Charta von Athen“; Texte und Dokumente; Kritische Neuauflage. Braunschweig / Wiesbaden 1984.
- Hoepfner 1986: Rosemarie Hoepfner: Ernst May und das neue Frankfurt. Berlin 1986.
- HusB 1969: Architekten- und Ingenieurverein Hamburg (Hg.) Hamburg und seine Bauten 1954-1968. Hamburg 1969.
- Huse 1985: Norbert Huse: „Neues Bauen“ 1918 bis 1933. Berlin 1985. 2. Auflage.
- IRS 1998: IRS Institut für Regionalentwicklung und Strukturplanung (Hg.): Prämiert und ausgeschieden. Dokumentation eines IRS-Sammlungsbestandes zu Städtebaulichen Wettbewerben in der DDR. Erkner 1998.
- Jackson 1985: Frank Jackson: Sir Raymond Unwin - Architect, Planner and Visionary. London 1985.
- Jacobs 1976: Jane Jacobs: Tod und Leben großer amerikanischer Städte. Braunschweig 1976.
- Jaspert 1957: Reinhard Jaspert (Hg.): Handbuch moderner Architektur. Berlin 1957.
- Jaspert 1961: Fritz Jaspert: Vom Städtebau der Welt. Berlin 1961.
- Kalanke 1959: Karl Kalanke: Braunschweig - 12 Jahre Aufbau. Stuttgart 1959.
- Kalanke 1985: Karl Kalanke: Notizen zur Wandlung von Wohnsiedlungsformen in Braunschweig. Braunschweig 1985.
- Kallmorgen 1965: Deutsche Akademie für Städtebau und Landesplanung, Werner Kallmorgen (Bearb.): Erinnerungen an 18 Jahre Leben und Arbeit in ihrer Landesgruppe Hamburg und Schleswig-Holstein. o.O. (Hamburg) o.J. (1965).
- Kallmorgen 1971: Werner Kallmorgen Ernst May, in: Akademie 1971, S. 93ff.
- Kampffmeyer/Weiss 1964: Hans Kampffmeyer, Erhard Weiss: Dom-Römerberg-Bereich. Das Wettbewerbsergebnis. Eine Dokumentation. Frankfurt am Main 1964.
- Krau 2006: Ingrid Krau: Städtebauliche Planung zwischen Tradition und Experiment - Ausstieg aus dem Denkgebäude der Moderne? In: Selle 2006. S. 425ff.
- Krieger 1998: Peter Krieger: „Wirtschaftswunderlicher Wiederaufbauwettbewerb“. Architektur und Städtebau der 1950er Jahre in Hamburg. Diss. Uni Hamburg 1996. Internetpublikation 1998.
- Kurth 1972: Monika Kurth u.a.: Städtebauliche Kozeptionen in der Bewährung: Neue Vahr Bremen - Lehren einer Fallstudie. Göttingen 1972.
- Lane 1968: Barbara Miller Lane: Architecture and Politics in Germany, 1918-1945. Cambridge 1968.
- Lange 1994: Ralf Lange: Hamburg - Wiederaufbau und Neuplanung 1943-1963. Königstein im Taunus 1994.
- Liebkecht 1986: Kurt Liebkecht: Mein bewegtes Leben - Aufgeschrieben von Steffi Knop. Berlin 1986.
- Lorenz 1986: Peter Lorenz: Das neue Bauen im Wohnungs- und Siedlungsbau, dargestellt am Beispiel des neuen Frankfurt, 1925-33. Anspruch und Wirklichkeit, Auswirkung und Perspektive. Stuttgart 1986.
- Mainz 1961: Stadt Mainz (Hg.): Das neue Mainz. Mainz 1961.
- Mainz 1996: Stadt Mainz, Baudezernat (Hg.): 100 Jahre Mainzer Bauämter. Wege und Ergebnisse. Mainz 1996.
- May 1957: Ernst May: Wohnungsbau. In: Jaspert 1957, S. 115ff.
- May/Mattern 1964: Ernst May, Hermann Mattern: Stadtlandschaft / Flurlandschaft. Wiesbaden 1964.
- Miller 1992: Mervin Miller: Raymond Unwin: Garden Cities and Town Planning. Leicester, London, New York 1992.
- Mitscherlich 1965: Alexander Mitscherlich: Die Unwirtlichkeit unserer Städte. Anstiftung zum Unfrieden. Frankfurt am Main 1965.
- Mumford 2000: Eric Mumford: The CIAM Discourse on Urbanism. Cambridge, London 2000.
- Nassauische Heimstätte 1997: Nassauische Heimstätte Wohnungs- und Entwicklungsgesellschaft mbH (Hg.): Wir geben Ihnen Raum. 75 Jahre Nassauische Heimstätte. Frankfurt am Main 1997.
- Nerdinger 1990: Winfried Nerdinger: Materialästhetik und Rasterbauweise - Zum Charakter der Architektur der 50er Jahre, in: Durth/Gutschow 1990, S. 38-49.
- Neue Heimat 1955: Neue Heimat Gemeinnützige Wohnungs- und Siedlungsgesellschaft m.b.H., Hamburg (Hg.): „So möchte ich wohnen!“ Ergebnisse einer wohnungswirtschaftlichen Befragung der Bevölkerung in 11 deutschen Städten, 2 Bände. Hamburg 1955.
- Neue Heimat 1956: Neue Heimat Gemeinnützige Wohnungs- und Siedlungsgesellschaft m.b.H., Hamburg (Hg.): Wohnungen, Wohnungen und nochmals Wohnungen; Eine Reise durch gewerkschaftseigene Wohngebiete in Deutschland. Hamburg 1956.
- Neue Heimat o.J.: Neue Heimat Gemeinnützige Wohnungs- und Siedlungsgesellschaft m.b.H., Hamburg (Hg.): 50 Jahre GEWOG. Hamburg 1960 (?).
- Neue Heimat o.J. a: Neue Heimat Gemeinnützige Wohnungs- und Siedlungsgesellschaft m.b.H., Hamburg (Hg.): Heinrich Plett zum Gedenken. Hamburg o.J.
- Neue Heimat Südwest 1968: Neue Heimat Südwest (Hg.): Darmstadt-Kranichstein. Die Grundsteinlegung. Festschrift. Frankfurt / Main 1968.
- Otto 1959: Karl Otto (Hg.): Die Stadt von morgen. Berlin 1959.
- Panerai/Castex/Depaule 1985: Philippe Panerai, Jean Castex, Jean-Charles Depaule: Vom Block zur Zeile - Wandlungen der Stadtstruktur. Braunschweig / Wiesbaden 1985.
- Passarge 1968: Siegfried Passarge (Hg.): Stadtlandschaften der Erde. Hamburg 1968. Unveränderter Nachdruck, 1930.

- Rainer 1948: Roland Rainer: Städtebauliche Prosa. Tübingen 1948.
- Rauda 1957: Wolfgang Rauda: Lebendige städtebauliche Raumbildung. Stuttgart 1957.
- Raumforschung 1970: Akademie für Raumforschung und Landesplanung: Handwörterbuch der Raumforschung und Raumordnung. Hannover 1970.
- Reichow 1948: Hans Bernhard Reichow: Organische Stadtbaukunst. Braunschweig 1948.
- Reichow 1959: Hans Bernhard Reichow: Die autogerechte Stadt. Ravensburg 1959.
- Reichow 1965: Hans Bernhard Reichow: Fließender Verkehr in den Städten. Seebruck 1965.
- Reinborn 1996: Dietmar Reinborn: Städtebau im 19. und 20. Jahrhundert. Stuttgart, Berlin, Köln 1996.
- Rieger 1976: Hans Jörg Rieger: Die farbige Stadt Nachdruck einer Dissertation. Zürich 1976.
- Rosner 1962: Rolf Rosner: Neue Städte in England. München 1962.
- Schreiber 1986: Mathias Schreiber: Deutsche Architektur nach 1945. Stuttgart 1986.
- Seidel 2006: Florian Seidel: Wohnklima. Siedlungsplanungen Ernst Mays in den Jahren 1954-1970. Ausstellungskatalog. München 2006.
- Selle 2006: Klaus Selle: Praxis der Stadt- und Regionalentwicklung, Bd.2. Aachen 2006.
- Senator Bauwesen Bremen 1959: Senator für das Bauwesen Bremen (Hg.): Die Neugestaltung Bremens Heft 7. Stephani-Gebiet, Gartenstadt Vahr, Neue Vahr. Bremen 1959.
- Sharp 1948: Thomas Sharp: Städtebau in England. Berlin 1948. zuerst erschienen 1940 „Town Planning“; Penguin Books, Harmondsworth, Middlesex.
- SI Nürnberg 1966: Städtebauinstitut Nürnberg: Studienheft 1 - Stadttypen, Stadtformen, Stadtstruktur / Städtebau - Gestern und Heute. Nürnberg 1966.
- Siedler/Niggemeyer/Angreß 1967: Wolf Jobst Siedler, Elisabeth Niggemeyer, Gina Angreß: Die gemordete Stadt. Abgesang auf Putte und Straße, Platz und Baum. Berlin 1967. 3. Auflage.
- SPD o.J.: Vorstand der Sozialdemokratischen Partei Deutschlands Gute Stube Stadt, Band 5 der fünfbandigen Kasette „Dokumentation Deutsche Gemeinschaftsaufgaben“. Bonn o.J.
- Stapelfeldt 1993: Dorothee Stapelfeldt: Wohnungsbau der 50er Jahre in Hamburg. Münster, Hamburg 1993.
- Steinmann 1979: Martin Steinmann (Hg.): International Congress for Modern Architecture 01,1928 - 05,1939: CIAM: Dokumente. Basel, Boston, Stuttgart 1979.
- Stübben 1911: J. Stübben: Vom Städtebau in England, in: Brix, Joseph, und Genzmer, Felix: Städtebauliche Vorträge. Berlin 1911.
- Syring 1998: Eberhard Syring: Stadtvisionen im Wandel. Bremerhavens Mitte am Alten Hafen. Entwürfe 1940-1995. Dokumentation der Ausstellung. Bremerhaven 1998.
- TH Braunschweig 1960: Herbert Wilhelm (Hg.): Berichte aus Forschung und Hochschulleben der Technischen Hochschule Carolo-Wilhelmina zu Braunschweig. 1957-1960. Braunschweig 1960.
- Unwin 1922: Raymond Unwin: Grundlagen des Städtebaues. Berlin 1922.
- Volkshheimstättenwerk 1955: Deutsches Volkshheimstättenwerk: Wohnsituation und Wohnwünsche im Bundesgebiet - Wie wollen wir wohnen - So oder so - Untersuchung des Instituts für Verbrauchsforschung der EMNID KG, Bielefeld. Köln 1955.
- Wallenhorst 1993: Hans-Joachim Wallenhorst: Die Chronik der Gewoba 1924-1992. Bremen 1993.
- Wandersleb 1952: Hermann Wandersleb (Hg.): Neuer Wohnbau Band I / Bauplanung. Ravensburg 1952.
- Wandersleb 1958: Hermann Wandersleb (Hg.): Neuer Wohnbau Band II / Durchführung von Versuchssiedlungen. Ravensburg 1958.
- Wiesbaden 1963: Magistrat der Stadt Wiesbaden (Hg.): Das neue Wiesbaden. Stadt Verkehr Struktur. Wiesbaden 1963.
- Woud 1983: Auke van der Woud: CIAM Volkshuisvesting Stedebouw / Housing Town Planning. Delft 1983.

## Verzeichnis der Zeitschriften und Tageszeitungen

Der Städtetag: Der Städtetag. Zeitschrift für kommunale Praxis und Wissenschaft. Stuttgart.

NH: neue heimat. Monatshefte für neuzeitlichen Wohnungsbau. Hamburg.

Allgemeine Zeitung: Allgemeine Zeitung. Tageszeitung. Mainz.

Architektur Wettbewerbe: architektur wettbewerbe. Schriftenreihe für richtungsweisendes Bauen. Stuttgart.

Artis: Artis: Zeitschrift für neue Kunst. Bern, Ostfildern.

Atlantis: Atlantis: Länder, Völker, Reisen. Monatszeitschrift. Zürich und Freiburg i. Br.

Bauwelt: Bauwelt. Illustrierte Wochenzeitschrift für das gesamte Bauwesen. Berlin.

Das Gartenamt: Das Gartenamt. Zeitschrift für Umweltgestaltung, Freiraumplanung, Grünflächenbau, Sportstättenbau. Berlin, Sarstedt, Hannover.

DBZ: Deutsche Bauzeitschrift. Monatshefte für Architektur, Entwurf und Detail. Gütersloh.

Der Grundstein: Der Grundstein. Mitgliederzeitschrift der IG Bau-Steine-Erden. Frankfurt.

Der Spiegel: Der Spiegel. Nachrichtenmagazin. Hamburg.

Der Straßenbau: Der Straßenbau. Maschinen, Geräte, Technik. Düsseldorf.

Der Tagesspiegel: Der Tagesspiegel. Tageszeitung. Berlin.

Deutsche Architektur: Deutsche Architektur. Berlin (Ost).

Die Welt: Die Welt. Tageszeitung. Hamburg

Die Welt am Sonntag: Die Welt am Sonntag. Wochenzeitung. Hamburg.

Die Zeit: Die Zeit. Wochenzeitung. Hamburg.

Frankfurter Rundschau: Frankfurter Rundschau. Tageszeitung. Frankfurt am Main.

Neue Berliner Illustrierte: Neue Berliner Illustrierte. Wochenzeitschrift. Berlin (Ost).

Neue Zeit: Neue Zeit. Tageszeitung. Berlin (Ost).

Neues Deutschland: Neues Deutschland. Sozialistische Tageszeitung. Berlin (Ost).

Städtehygiene: Städtehygiene. Organ für die gesamte Ortshygiene in Stadt und Land. Hamburg.

Stuttgarter Zeitung: Stuttgarter Zeitung. Tageszeitung. Stuttgart.

Tapeten-Zeitung: Tapeten-Zeitung. Stuttgart.

werk und zeit: werk und zeit. Wochenschrift. Düsseldorf.

Weser-Kurier: Weser-Kurier. Tageszeitung. Bremen.

Das neue Mainz: Das neue Mainz. Zeitschrift. Mainz.

Die Freiheit: Die Freiheit. Tageszeitung. Mainz.

Darmstädter Tagblatt: Darmstädter Tagblatt. Tageszeitung. Darmstadt.

Darmstädter Echo: Darmstädter Echo. Tageszeitung. Darmstadt.

## Abkürzungsverzeichnis

ABK	Archiv für Bildende Kunst, Nürnberg
AM	Architekturmuseum der Technischen Universität München
BA	Bauabschnitt
DAM	Deutsches Architekturmuseum, Frankfurt am Main
EW/ha	Einwohner pro Hektar
F.S.	Florian Seidel
HAA	Hamburgisches Architekturarchiv
NH	Neue Heimat. Gemeinnützige Wohnungs- und Siedlungsgesellschaft mbH., Hamburg
NLEM	Nachlass Ernst May
o.J.	ohne Jahresangabe
o.O.	ohne Ortsangabe
TUM	Technische Universität München
WE	Wohneinheit(-en)

## Abbildungsverzeichnis

Nr. Abbildung / Titel / Quelle / Seite

- |    |  |    |   |
|----|--|----|---|
| 1  | Seff Weidl: Porträtskizze Ernst May, ca. 1958. Privatbesitz. S.4.  | 27 | 22 Neue Vahr, von May geplante Bauten. Autor. S.36.   |
| 2  | Ernst May bei der Verleihung des Heinrich-Plett-Preises 1968. HAA, Bestand Neue Heimat, FP. S.6.   | 28 | 22 Neue Vahr, „Stelzenhäuser“ von Ernst May an der Bürgermeister-Reuter-Straße. Ansicht von Süden. HAA, Bestand Neue Heimat, FH 1.04.55. S.36.  |
| 3  | „New Town“ Harlow bei London. NH 2/1954, S.19. S.15.   | 29 | 22 Neue Vahr, Blick in die Bürgermeister-Reuter-Straße mit „Stelzenhäusern“ von Ernst May. ABK, NLEM, 1B FT 27. S.36.   |
| 4  | Trabantenstädte um London. NH 5-6/1954, S.11 S.15.   | 30 | 22 Neue Vahr, 14-geschossiges Hochhaus von Ernst May an der Karl-Kautsky-Straße / Paul-Singer-Straße. HAA, Bestand Neue Heimat, FH 1.04.55. S.36.   |
| 5  | Titelseite der ersten Ausgabe der „Neue Heimat Monatshefte“. NH 1/1954, Titelseite. S.19.  | 31 | 22 Neue Vahr, Luftaufnahme der fertiggestellten Siedlung. HAA, Bestand Neue Heimat, FH 1.04.55. S.37.   |
| 6  | 3 Siedlung Grünhöfe, ursprüngliche Planung, Städtebauliches Modell. Autor. S.22.   | 32 | 22 Neue Vahr, Blick über den See nach Osten mit achtgeschossigen Zeilen von Ernst May an der Bürgermeister-Reuter-Straße. HAA, Bestand Neue Heimat, FH 1.04.55. S.37.   |
| 7  | 3 Siedlung Grünhöfe, ursprüngliche Planung, Gebäudeentwurf, Modellaufnahme. HAA, Bestand Neue Heimat, FA 162. S.22.  | 33 | 22 Neue Vahr, Blick von Westen auf das Zentrum an der Berliner Freiheit. HAA, Bestand Neue Heimat, FH 1.04.55. S.37.  |
| 8  | 3 Siedlung Grünhöfe, ursprüngliche Planung, Gebäudeentwurf, Modellaufnahme. HAA, Bestand Neue Heimat, FA 162. S.22.  | 34 | 22 Neue Vahr, Blick von Westen auf das Zentrum an der Berliner Freiheit. HAA, Bestand Neue Heimat, FH 1.04.55. S.37.  |
| 9  | 3 Siedlung Grünhöfe, ursprüngliche Planung, Entwurf Hochhaus, Modellaufnahme. HAA, Bestand Neue Heimat, FA 162. S.22.  | 35 | 27 Wettbewerb Umgebung Fennpfuhl, Städtebauliches Modell. Autor. S.41.  |
| 10 | 3 Siedlung Grünhöfe, realisierte Planung, Städtebauliches Modell. Autor. S.22.   | 36 | Bericht über den Wettbewerb Umgebung Fennpfuhl in der Ost-Berliner Zeitschrift Neue Berliner Illustrierte. Neue Berliner Illustrierte 15/1957. S.41.  |
| 11 | 3 Siedlung Grünhöfe, Blick in einen der Grünhöfe. HAA, Bestand Neue Heimat, FH 1.04.102. S.22.   | 37 | 27 Wettbewerb Umgebung Fennpfuhl, Perspektivskizze des Zentrums. Berlinische Galerie, Landesmuseum für moderne Kunst, Fotografie und Architektur, Architektursammlung. S.41.  |
| 12 | 3 Siedlung Grünhöfe, Blick auf das realisierte Hochhaus. ABK, NLEM, 1B FT 22. S.22.  | 38 | 27 Wettbewerb Umgebung Fennpfuhl, Plan einer Wohngruppe mit Grundrissen, Ansichten und Eintragung der Kranbahntrasse. Berlinische Galerie, Landesmuseum für moderne Kunst, Fotografie und Architektur, Architektursammlung. S.41. |
| 13 | 3 Siedlung Grünhöfe, realisiertes Gebäude Auf der Bult / Boschstraße. HAA, Bestand Neue Heimat, FH 1.04.102. S.22.   | 39 | 27 Wettbewerb Umgebung Fennpfuhl, Lageplan. Berlinische Galerie, Landesmuseum für moderne Kunst, Fotografie und Architektur, Architektursammlung. S.41.   |
| 14 | 4 Siedlung St. Lorenz-Süd, Städtebauliches Modell. Autor. S.23   | 40 | 28 Wohnhaus Ernst May, Straßenansicht. ABK, NLEM, 1B FT 19. S.44.   |
| 15 | 3 Siedlung St. Lorenz-Süd, Modell des Hochhauses. Aufnahme datiert 16.11.1954. HAA, Bestand Neue Heimat, FA 162. S.23.   | 41 | 28 Wohnhaus Ernst May, Gartenansicht. ABK, NLEM, 1B FT 19. S.44.  |
| 16 | 3 Siedlung St. Lorenz-Süd, Blick vom Hochhaus auf die realisierte Siedlung. HAA, Bestand Neue Heimat, DJ 3.12.42. S.23.  | 42 | 28 Wohnhaus Ernst May, Ansichten. ABK, NLEM, 1B FT 19. S.44.  |
| 17 | 3 Siedlung St. Lorenz-Süd, Ansicht des realisierten Hochhauses. ABK, NLEM, 1B FT 28. S.23.   | 43 | 28 Wohnhaus Ernst May, Grundrisse. ABK, NLEM, 1B FT 19. S.44.   |
| 18 | 3 Siedlung St. Lorenz-Süd, Perspektivskizze. HAA, Bestand Neue Heimat, NWB 320. S.23.  | 44 | 38 Generalplanung Mainz, Hochhausgürtel, Modellaufnahme. Mainz 1961, S. 51. S.48.   |
| 19 | 2 Gartenstadt Vahr, Modellaufnahme des ursprünglichen Entwurfs von May. Aufnahme datiert August 1954. HAA, Bestand Neue Heimat, FA 162. S.25.                    | 45 | 38 Generalplanung Mainz, Hochhausgürtel, Lageplan. Mainz 1961, S. 51. S.48.   |
| 20 | 2 Gartenstadt Vahr, Modellaufnahme des überarbeiteten Entwurfs von May, Säume und Hafemann. Aufnahme datiert 15.12.1954. HAA, Bestand Neue Heimat, FA 162. S.25. | 46 | 38 Generalplanung Mainz, Testblock, Lageplan. Mainz 1961, S. 28. S.48.  |
| 21 | 2 Gartenstadt Vahr, Modellaufnahme des ursprünglichen Entwurfs von Säume und Hafemann. Aufnahme datiert 18.12.1954. HAA, Bestand Neue Heimat, FA 162. S.25.      | 47 | 57 Generalplanung Bremerhaven, Stadtzentrum, Modellaufnahme, Blick von Süden. ABK, NLEM, 1B FT 22. S.50.  |
| 22 | 2 Gartenstadt Vahr, Städtebauliches Modell. Autor. S.25.   | 48 | 57 Generalplanung Bremerhaven, Stadtzentrum, Modellaufnahme, Blick von Nordosten. ABK, NLEM, 1B FT 22. S.50.  |
| 23 | 2 Gartenstadt Vahr, Blick in die realisierte Siedlung mit Skulptur „Einigkeit“ von Seff Weidl. HAA, Bestand Neue Heimat, FH 1.04.23. S.25.                       | 49 | 71 Siedlung Klarenthal, Städtebauliches Modell. Autor. S.52.  |
| 24 | 2 Gartenstadt Vahr, Blick in die realisierte Siedlung. ABK, NLEM, 1B FT 27. S.25.  | 50 | 71 Siedlung Klarenthal, Lageplan. AM, NLEM, 34.21. S.52.  |
| 25 | 2 Gartenstadt Vahr, Luftaufnahme der realisierten Siedlung. ABK, NLEM, 1B FT 27. S.25.   | 51 | 94 Siedlung Kranichstein, Städtebauliches Modell. Autor. S.62.  |
| 26 | 22 Neue Vahr, Städtebauliches Modell. Autor. S.36.   | 52 | 94 Siedlung Kranichstein, Lageplan, Stand Januar 1966. AM, NLEM, 61.1a. S.62.   |

- 53 Toulouse Le Mirail, Lageplan. ABK, NLEM, 1B FT 29. S.62.
- 54 1 Siedlung Wedel, Modellaufnahme. ABK, NLEM, 1B FT 21. S.76.
- 55 1 Siedlung Wedel, Lageplan. AM, NLEM, 46.2a. S.76.
- 56 2 Gartenstadt Vahr, Städtebauliches Modell. Autor S.76.
- 57 3 Siedlung Grünhöfe, ursprüngliche Planung, Städtebauliches Modell. Autor. S.79.
- 58 3 Siedlung Grünhöfe, realisierte Planung, Städtebauliches Modell. Autor. S.79.
- 59 4 St. Lorenz-Süd, Städtebauliches Modell. Autor S.79.
- 60 5 Neu-Altona, Hochhauskette entlang der Elbe, Perspektivskizze. NH 1/1955, S.1. S.81.
- 61 5 Neu-Altona, Städtebauliches Modell. Autor. S.81.
- 62 5 Neu-Altona, Hochhäuser entlang des Nord-Süd-Grünzuges. HAA, Bestand Neue Heimat, FH 1.02.005. S.81.
- 63 5 Neu-Altona, Zeilenbauten an der Holstenstraße. HAA, Bestand Neue Heimat, FH 1.02.005. S.81.
- 64 6 Wettbewerb Rheinhausen, Axonometrie. ABK, NLEM, 1B FT 23. S.83.
- 65 7 Siedlung Lübecker Straße, früher Planstand, Modellaufnahme. HAA, Bestand Neue Heimat, FBA 018. S.83.
- 66 7 Siedlung Lübecker Straße, Axonometrie. NH 7/1957, S.8. S.83.
- 67 7 Siedlung Lübecker Straße, Aufnahme kurz vor Fertigstellung. ABK, NLEM, 1B FT 21. S.83.
- 68 8 Verwaltungshochhaus der Neuen Heimat, Perspektivskizze. HAA, Bestand Neue Heimat, FBA 032. S.84.
- 69 8 Verwaltungshochhaus der Neuen Heimat, Sitzungssaal. HAA, Bestand Neue Heimat, FBA 032. S.84.
- 70 8 Verwaltungshochhaus der Neuen Heimat, Aufnahme der Westfassade. HAA, Bestand Neue Heimat, FBA 032. S.84.
- 71 8 Verwaltungshochhaus der Neuen Heimat, Skulptur von Seff Weidl am Haupteingang. HAA, Bestand Neue Heimat, FBA 032. S.84.
- 72 8 Verwaltungshochhaus der Neuen Heimat, Eingangsbereich mit Wandmosaik von Seff Weidl. HAA, Bestand Neue Heimat, FBA 032. S.84.
- 73 10 Siedlung Brunswiker Straße, Modellaufnahme, datiert 4.12.1954. HAA, Bestand Neue Heimat, FA 162. S.84.
- 74 10 Siedlung Brunswiker Straße, Modellaufnahme, datiert 5.12.1954. HAA, Bestand Neue Heimat, FA 162. S.84.
- 75 11 Siedlung Krabbenkamp, Lageplan. AM, NLEM, 57.2. S.87.
- 76 11 Siedlung Krabbenkamp, Modellaufnahme. HAA, Bestand Neue Heimat, FBA 073. S.87.
- 77 12 Hochhaus mit Kino, Modellaufnahme. HAA, Bestand Neue Heimat, FA 162. S.87.
- 78 12 Hochhaus mit Kino, Modellaufnahme. HAA, Bestand Neue Heimat, FA 162. S.87.
- 79 13 Siedlung Hamm-Marsch, Lageplan. NH 10/1956, S.9. S.87.
- 80 15 Zeichensaal der Neuen Heimat, Grundriss. HAA, Bestand Neue Heimat, NWB 009. S.89.
- 81 16 Betriebsgaststätte der Neuen Heimat, Innenaufnahme. HAA, Bestand Neue Heimat, FWB 009. S.89.
- 82 17 Modellküche der Neuen Heimat, Innenaufnahme. NH 4/1954, S.24. S.89.
- 83 18 Typengrundrisse der Neuen Heimat, Grundriss Typ efa 2. NH 5-6/1954, S.17. S.91.
- 84 18 Typengrundrisse der Neuen Heimat, Schnitt Typ efa 2. NH 5-6/1954, S.16. S.91.
- 85 18 Typengrundrisse der Neuen Heimat, Grundriss Erdgeschoss Typ efa 4a. NH 5-6/1954, S.19. S.91.
- 86 18 Typengrundrisse der Neuen Heimat, Grundriss Obergeschoss Typ efa 4a. NH 5-6/1954, S.19. S.91.
- 87 18 Typengrundrisse der Neuen Heimat, Grundriss Typ efa 3. NH 5-6/1954, S.18. S.91.
- 88 18 Typengrundrisse der Neuen Heimat, Grundriss Erdgeschoss Typ efawi 22. NH 5-6/1954, S.25 S.91.
- 89 18 Typengrundrisse der Neuen Heimat, Grundriss Obergeschoss Typ efawi 22. NH 5-6/1954, S.25 S.91.
- 90 18 Typengrundrisse der Neuen Heimat, Grundriss Typ mefa 12. NH 5-6/1954, S.21. S.93.
- 91 18 Typengrundrisse der Neuen Heimat, Grundriss Typ mefa 15. NH 5-6/1954, S.22. S.93.
- 92 18 Typengrundrisse der Neuen Heimat, Grundriss Typ mefa 17. NH 5-6/1954, S.23. S.93.
- 93 18 Typengrundrisse der Neuen Heimat, Grundriss Typ mefa 18. NH 5-6/1954, S.23. S.93.
- 94 18 Typengrundrisse der Neuen Heimat, Grundriss Typ mefa 19. NH 5-6/1954, S.24. S.93.
- 95 18 Typengrundrisse der Neuen Heimat, Grundriss Typ mefala 11. NH 5-6/1954, S.20. S.93.
- 96 18 Typengrundrisse der Neuen Heimat, Grundriss Typ mefa 20. NH 5-6/1954, S.24. S.93.
- 97 18 Typengrundrisse der Neuen Heimat, Grundriss Typ mefala 23/1. NH 5-6/1954, S.20. S.93.
- 98 19 Siedlung Jahnstraße, Lageplan. NH 7/1957, S.33. S.94.
- 99 20 Siedlung Graf-Recke-Straße, Axonometrie. NH 4-5/1956, S.12. S.94.
- 100 20 Siedlung Graf-Recke-Straße, Modellaufnahme. HAA, Bestand Neue Heimat, FA 162. S.94.
- 101 21 Appartementhaus, Ansicht. HAA, Bestand Neue Heimat, NX 094. S.94.
- 102 21 Appartementhaus, Grundriss. HAA, Bestand Neue Heimat, NX 094. S.94.
- 103 21 Appartementhaus, Aufnahme aus dem Jahr 2005. Autor. S.94.
- 104 22 Neue Vahr, Städtebauliches Modell. Autor. S.97.
- 105 22 Neue Vahr, ursprünglicher Entwurf von Ernst May, Lageplan. NH 8-9/1956, S.13. S.97.
- 106 23 Siedlung Bramfeld-Kirche, Lageplan. NH 4/1957, S.32. S.97.
- 107 23 Siedlung Bramfeld-Kirche, Modellaufnahme. HAA, Bestand Neue Heimat, FA 162. S.97.
- 108 24 Siedlung Bramfeld-Fabricsiusstraße, Lageplan. NH 10/1957, S.32. S.98.
- 109 25 Siedlung Farmsen-Süd, Lageplan (grau angelegter Bereich). NH 7/1957, S.13. S.98.
- 110 26 Wettbewerb Essen-Margarethenhöhe, Lageplan. NH 3/1957, S.36. S.98.
- 111 27 Wettbewerb Umgebung Fennpfuhl, Städtebauliches Modell. Autor. S.101.
- 112 27 Wettbewerb Umgebung Fennpfuhl, Plan des zentralen Bereichs. Berlinische Galerie, Landesmuseum für moderne Kunst, Fotografie und Architektur, Architektursammlung. S.101.

- 113 27 Wettbewerb Umgebung Fennpfuhl, Plan Verkehr, Grün und Sozialversorgung. Berlinische Galerie, Landesmuseum für moderne Kunst, Fotografie und Architektur, Architektursammlung. S.101.
- 114 28 Wohnhaus Ernst May, Innenaufnahme des Eßbereichs. ABK, NLEM, 1B FT 19. S.102.
- 115 28 Wohnhaus Ernst May, Innenaufnahme von Mays Arbeitszimmer. ABK, NLEM, 1B FT 19. S.102.
- 116 28 Wohnhaus Ernst May, Innenaufnahme des Wohnraums. ABK, NLEM, 1B FT 19. S.102.
- 117 28 Wohnhaus Ernst May, Innenaufnahme des Wohnraums nach Einbau der Galerie. ABK, NLEM, 1B FT 19. S.102.
- 118 28 Wohnhaus Ernst May, Gartenansicht mit später angefügtem Anbau. ABK, NLEM, 1B FT 19. S.102.
- 119 29 Kiel-Pries, Lageplan. HAA, Bestand Neue Heimat, NX 110. S.102.
- 120 30 Ochsenzoll I, II und III, Übersichtsplan. HAA, Bestand Neue Heimat, DJ 21.02.6. S.102.
- 121 30 Ochsenzoll II, frühere Fassung, Lageplan. HAA, Bestand Neue Heimat, NX 119. S.102.
- 122 30 Ochsenzoll II, spätere Fassung, Lageplan. HAA, Bestand Neue Heimat, DJ 21.02.6. S.102.
- 123 31 Wuppertal-Uellendahl, Modellaufnahme. HAA, Bestand Neue Heimat, FA 162. S.105.
- 124 31 Wuppertal-Uellendahl, Modellaufnahme. HAA, Bestand Neue Heimat, FBA 072. S.105.
- 125 31 Wuppertal-Uellendahl, Modellaufnahme. HAA, Bestand Neue Heimat, FBA 072. S.105.
- 126 32 Aachen-Hanbruch, Lageplan. HAA, Bestand Neue Heimat, FBA 072. S.105.
- 127 32 Aachen-Hanbruch, Modellaufnahme. HAA, Bestand Neue Heimat, FBA 072. S.105.
- 128 32 Aachen-Hanbruch, Modellaufnahme. HAA, Bestand Neue Heimat, FBA 072. S.105.
- 129 33 Eidelstedt, Übersichtsplan. HAA, Bestand Neue Heimat, NX 121. S.105.
- 130 34 Programmplan Lokstedt, Lageplan. HAA, Bestand Neue Heimat, NX 119. S.106.
- 131 35 Gut Wendlohe, Lageplan. HAA, Bestand Neue Heimat, NX 159. S.106.
- 132 36 Großprojekt Sülldorf, Lageplan. HAA, Bestand Neue Heimat, FBA 231. S.106.
- 133 37 Hagen-Emsterfeld, Planung 1954, Modellaufnahme. HAA, Bestand Neue Heimat, FA 162. S.109.
- 134 37 Hagen-Emsterfeld, Planung 1954, Modellaufnahme. HAA, Bestand Neue Heimat, FA 162. S.109.
- 135 37 Hagen-Emsterfeld, Planung 1954, Lageplan. ABK, NLEM, 1C 33. S.109.
- 136 37 Hagen-Emsterfeld, 2. Bauabschnitt, Lageplan. NH 12/1957, S.2. S.109.
- 137 37 Hagen-Emsterfeld, 2. Bauabschnitt, Modellaufnahme. ABK, NLEM, 1B FT 25. S.109.
- 138 37 Hagen-Emsterfeld, 3. Bauabschnitt, Lageplan datiert 5.9.1959. ABK, NLEM, 1B FT 25. S.109.
- 139 39 Saarstraße, Lageplan. NH 4/1961, S.25. S.110.
- 140 40 Gleisbergsiedlung, Modellaufnahme. Mainz 1961, S. 54. S.110.
- 141 41 Siedlung Eselsweg, Modellaufnahme. Mainz 1961, S. 55. S.110.
- 142 41 Siedlung Eselsweg, Ausschnitt, Lageplan. Mainz 1961, S. 55. S.110.
- 143 43 Siedlung Hartenberg, Modellaufnahme. Mainz 1961, S. 27. S.113.
- 144 42 Siedlung Mombach-West, Modellaufnahme. Mainz 1961, S. 54. S.113.
- 145 45 Siedlung Hannenstiege, Lageplan. HAA, Bestand Neue Heimat, NX 120. S.113.
- 146 44 Wohnanlage Emil-Andresen-Straße, Lageplan. HAA, Bestand Neue Heimat, DJ 21.02.6. S.113.
- 147 46 Siedlung Hegholt, Modellaufnahme. HAA, Bestand Neue Heimat, FBA 034. S.114.
- 148 46 Siedlung Hegholt, Modellaufnahme. HAA, Bestand Neue Heimat, FA 162. S.114.
- 149 46 Siedlung Hegholt, Modellaufnahme. HAA, Bestand Neue Heimat, FA 162. S.114.
- 150 47 Siedlung Karlshöhe, Modellaufnahme. HAA, Bestand Neue Heimat, FA 162. S.114.
- 151 47 Siedlung Karlshöhe, Lageplan. NH 1/1959, S.3. S.114.
- 152 48 Braunschweig-Melverode, Lageplan. AM, NLEM, 23.5a. S.114.
- 153 49 Siedlung Remscheid-Lüttringhausen, Lageplan. HAA, Bestand Neue Heimat, NX 106. S.117.
- 154 50 Otto-Braun-Schule, Lageplan. AM, NLEM, 32.1. S.117.
- 155 52 Wohnstadt Am Limes, Modellaufnahme. ABK, NLEM, 1B FT 25. S.118.
- 156 52 Wohnstadt Am Limes, Modellaufnahme. ABK, NLEM, 1B FT 25. S.118.
- 157 52 Wohnstadt Am Limes, Modellaufnahme. ABK, NLEM, 1B FT 25. S.118.
- 158 52 Wohnstadt Am Limes, Ausschnitt, Lageplan. AM, NLEM, 41.1a. S.118.
- 159 51 Bebauungsplan Rudow, Vorschlag A, Lageplan. Bandel / Machule 1974, S. 20. S.118.
- 160 53 Wiesbaden-Biebrich, Städtebauliches Modell. Autor. S.121.
- 161 53 Wiesbaden-Biebrich, Lageplan. AM, NLEM, 43.1. S.121.
- 162 54 Düsseldorf-Garath, Lageplan. ABK, NLEM, 1B FT 25. S.121.
- 163 54 Düsseldorf-Garath, Modellaufnahme. ABK, NLEM, 1B FT 25. S.121.
- 164 55 Heidberg-Süd, Lageplan, datiert 5.5.1961. AM, NLEM, 39.4. S.124.
- 165 55 Heidberg-Süd, Lageplan, datiert November 1961. AM, NLEM, 39.3. S.124.
- 166 56 Haus Schäfer, Außenaufnahme. DAM, NLEM, Inv.-Nr. 160-916-013. S.124.
- 167 56 Haus Schäfer, Außenaufnahme. DAM, NLEM, Inv.-Nr. 160-916-013. S.124.
- 168 56 Haus Schäfer, Außenaufnahme. DAM, NLEM, Inv.-Nr. 160-916-013. S.124.
- 169 57 Generalplanung Bremerhaven, Stadtzentrum, Modellaufnahme, Blick von Osten. ABK, NLEM, 1B FT 22 S.124.
- 170 58 Siedlung Strödacker, Lageplan. Bremerhaven o.J., S.44. S.124.
- 171 59 Siedlung Schierholz, Lageplan. Bremerhaven o.J., S.46. S.124.
- 172 62 Siedlung Reinkenheide, Lageplan. Bremerhaven o.J., S.54. S.127.
- 173 60 Siedlung Auf den Wohden, Modellaufnahme. Bremerhaven o.J., S.48. S.127.

174	61 Siedlung Leherheide-Ost, Modellaufnahme. Bremerhaven o.J., S.52. S.127.	204	78 Testblock, Modellaufnahme von oben. Wiesbaden 1963, S.53. S.140.
175	63 Sanierung Lehe, Modellaufnahme. Bremerhaven o.J., S.58. S.127.	205	78 Testblock, Modellaufnahme. Wiesbaden 1963, S.56. S.140.
176	64 Sanierung Bürgermeister-Smidt-Straße, Modellaufnahme. Bremerhaven o.J., S.65. S.128.	206	78 Testblock, Modellaufnahme mit Darstellung der Parkgarage. Wiesbaden 1963, S.56.S.140.
177	64 Sanierung Bürgermeister-Smidt-Straße, Lageplan. Bremerhaven o.J., S.65. S.128.	207	79 Sanierung Schierstein, ursprünglicher Zustand, Lageplan. Wiesbaden 1963, S.65. S.140.
178	65 Heidberg-Ost, Modellaufnahme. ABK, NLEM, 1B FT 28. S.128.	208	79 Sanierung Schierstein, Lageplan. Wiesbaden 1963, S.66. S.140.
179	65 Heidberg-Ost, Lageplan. AM, NLEM, 25.71. S.128.	209	80 Schule Klarenthal, Grundriss Erdgeschoss. Wiesbaden 1963, S.19. S.140.
180	66 Wohnstadt Heusenstamm, Isometrie. AM, NLEM, 36.12a. S.128.	210	80 Schule Klarenthal, Ansichtszeichnungen. Wiesbaden 1963, S.19. S.140.
181	66 Wohnstadt Heusenstamm, Luftaufnahme. Archiv Nassauische Heimstätte. S.128.	211	81 Neue Stadt Wulfen, Modellaufnahme. ABK, NLEM, 1B FT 26. S.143.
182	67 Wohnanlage St. Hubertus, Lageplan. NH 11/1961, S.2. S.131.	212	81 Neue Stadt Wulfen, Modellaufnahme. ABK, NLEM, 1B FT 26. S.143.
183	68 Siedlung Rahlstedt-Ost, Städtebauliches Modell. Autor S. 131.	213	81 Neue Stadt Wulfen, Modellaufnahme. ABK, NLEM, 1B FT 26. S.143.
184	68 Siedlung Rahlstedt-Ost, Blick über die Siedlung nach Osten. HAA, Bestand Neue Heimat, FH 1.02.077.3. S.131.	214	81 Neue Stadt Wulfen, Modellaufnahme. ABK, NLEM, 1B FT 26. S.143.
185	68 Siedlung Rahlstedt-Ost, Blick über die Siedlung nach Süden. HAA, Bestand Neue Heimat, FH 1.02.077.3. S.131.	215	81 Neue Stadt Wulfen, Lageplan. ABK, NLEM, 1B FT 26. S.143.
186	69 Stuttgart-Fasanenhof, Umgebungsmodell. ABK, NLEM, 1B FT 28. S.132.	216	82 Schulen Am Kothen, Lageplan. AM, NLEM, 47.3. S.144.
187	69 Stuttgart-Fasanenhof, Modellaufnahme. ABK, NLEM, 1B FT 28. S.132.	217	83 Schule Heusenstamm, Lageplan. AM, NLEM, 37.1. S.144.
188	69 Stuttgart-Fasanenhof, Modellaufnahme. ABK, NLEM, 1B FT 28. S.132.	218	84 Unna / Kamen, Lageplan. AM, NLEM, 45.1. S.144.
189	69 Stuttgart-Fasanenhof, Wohnungsgrundrisse und Lageplan. ABK, NLEM, 1B FT 28. S.132.	219	85 Siedlung Winterfloß, Lageplan. AM, NLEM, 38.2a. S.144.
190	69 Stuttgart-Fasanenhof, Geschossgrundrisse. ABK, NLEM, 1B FT 28. S.132.	220	86 Schule Rahlstedt, Aufnahme aus dem Jahr 2006. Autor. S.147.
191	71 Siedlung Klarenthal, Städtebauliches Modell. Autor. S.135.	221	87 Wettbewerb Frankfurt Römerberg, Modellaufnahme. Kampffmeyer / Weiss 1964, S.80. S.147.
192	71 Siedlung Klarenthal, früher Planungsstand, Lageplan. AM, NLEM, 43.3. S.135.	222	88 Monheim Süd, Lageplan. AM, NLEM, 40.1. S.148.
193	71 Siedlung Klarenthal, Luftaufnahme während des Baus. Archiv Nassauische Heimstätte. S.135.	223	89 Baumberg-Ost, Aufnahme aus dem Jahr 2006. Autor. S.148.
194	72 Siedlung Schelmengraben, Luftaufnahme. HAA, Bestand Neue Heimat, FH 1.07.10.06. S.136.	224	89 Baumberg-Ost, Lageplan. AM, NLEM, 40.4. S.148.
195	72 Siedlung Schelmengraben, Modellaufnahme. ABK, NLEM, 1B FT 23. S.136.	225	89 Baumberg-Ost, Lageplan. HAA, Bestand Neue Heimat, DJ 21.06.3. S.148.
196	72 Siedlung Schelmengraben, Modellaufnahme. ABK, NLEM, 1B FT 23. S.136.	226	90 Heinrich-Plett-Haus von Südwesten, im Hintergrund das Altenpflegeheim. HAA, Bestand Neue Heimat, FH 2.1.01. S.151.
197	72 Siedlung Schelmengraben, Modellaufnahme. ABK, NLEM, 1B FT 23. S.136.	227	90 Heinrich-Plett-Haus, Südansicht. HAA, Bestand Neue Heimat, FH 2.1.01. S.151.
198	73 Siedlung Sonnenberg, Modellaufnahme. Wiesbaden 1963, S.46. S.136.	228	90 Heinrich-Plett-Haus von Westen. HAA, Bestand Neue Heimat, FH 2.1.01. S.151.
199	74 Nord-Ost-Stadt, Lageplan. Wiesbaden 1963, S.47. S.139.	229	90 Heinrich-Plett-Haus von Südosten, Zustand im Jahr 2005. Autor. S.151.
200	75 Sanierung der City-Ost, Lageplan. Wiesbaden 1963, S.31. S.139.	230	91 Altenpflegeheim von Südwesten. HAA, Bestand Neue Heimat, FH 2.1.01. S.152.
201	76 Neugestaltung des Zentrums, Axonometrie. Wiesbaden 1963, S.58. S.139.	231	91 Altenpflegeheim, Speisesaal, Innenaufnahme. HAA, Bestand Neue Heimat, FH 2.1.01. S.152.
202	77 Sanierung des Gebiets um die Bergkirche, Lageplan. AM, NLEM, 35.3. S.139.	232	91 Altenpflegeheim von Westen, Zustand im Jahr 2005. Autor. S.152.
203	78 Testblock, ursprünglicher Zustand, Lageplan. Wiesbaden 1963, S.52. S.140.	233	92 Ladenzentrum Hegeneck. HAA, Bestand Neue Heimat, FH 1.02.077.3. S.155.
		234	93 Siedlung Buckow, frühere Fassung, Lageplan. AM, NLEM, 62.1. S.155.
		235	93 Siedlung Buckow, spätere Fassung, Lageplan. HAA, Bestand Neue Heimat, DJ 21.01.01. S.155.

- 236 95 Innenstadtsanierung Fürth, Modellaufnahme. Privatbesitz. S.158.
- 237 96 Wohnsiedlung Kurhausstraße, Ansicht von Südosten. HAA, Bestand Neue Heimat, FH 1.07.05.27. S.158.
- 238 94 Siedlung Kranichstein, 1. Bauabschnitt, Luftaufnahme. HAA, Bestand Neue Heimat, FBA 299. S.158.
- 239 94 Siedlung Kranichstein, 1. Bauabschnitt, Rückseite der Bebauung an der Bartningstraße. HAA, Bestand Neue Heimat, FH 1.07.02.01. S.158.
- 240 94 Siedlung Kranichstein, 1. Bauabschnitt, Modellaufnahme. ABK, NLEM, 1B FT 23. S.158.
- 241 94 Siedlung Kranichstein, 1. Bauabschnitt, Modellaufnahme. ABK, NLEM, 1B FT 23. S.158.
- 242 94 Siedlung Kranichstein, 1. Bauabschnitt, Modellaufnahme. ABK, NLEM, 1B FT 23. S.158.
- 243 97 Congress Centrum Hamburg, erste Version, Modellaufnahme. Privatbesitz. S.158.
- 244 98 Physikalisch-Chemisches Institut, Nordwestansicht, Zustand im Jahr 2006. Autor. S.161.
- 245 99 Planung Karstadt und Neues Rathaus, Überbauung Porscheplatz, Modellansicht. Privatbesitz. S.161.
- 246 99 Planung Karstadt und Neues Rathaus, Überbauung Berliner Platz, Modellansicht. Privatbesitz. S.161.