



Kooperation und Widerstand. Wie und von wem wurde die Frankfurter Nordweststadt geplant?

MATTHIAS BRUNNER

Abstract

Urban planning almost never occurs according to the schema in which a solitary architectural genius scales a mountain, receives enlightenment, descends again, and provides to the grateful population their fully formed concept. Much more often, such concepts are formed over lengthy periods of time through more or less conflict-prone negotiation between numerous actors. Should one nevertheless wish to present the case for a nearly omnipotent, sole creator, one would have to explain away all the foundations, preliminary work, modifications and applications of their plan as incidental or unsuccessful. This has little correspondence to reality, however. Distancing itself from this viewpoint, the current article is interested precisely in the processes that escape the control of architects. From this perspective, the example of Frankfurt's Nordweststadt is used to examine the planning process of a large, post-war modernist housing estate in the former West Germany. By answering the question of what elements had already been developed prior to the urban-planning competition, it is shown that the new settlement by no means originated with the architects' competition project. By analyzing opposition to the Nordweststraße, it is demonstrated to what extent forces contrary to the city project were able to influence planning. An examination of the architects position in the competition and in the subsequent planning process leads to the conclusion that they did not act autonomously but were part of a team. The article therefore argues that Nordweststadt is better understood as the product of a multitude of significantly involved actors than as an individual achievement.

Zusammenfassung

Eine städtebauliche Planung entsteht so gut wie nie nach dem Schema, dass ein genialer Architekt einsam einen Berg erklimmt, erleuchtet wird, wieder heruntersteigt und der dankbaren Bevölkerung ein ausgereiftes Konzept schenkt. Vielmehr wird sie meist über einen längeren Zeitraum in mehr oder weniger konfliktreichen Verhandlungen von zahlreichen Akteur*innen geformt. Möchte man trotzdem einen fast omnipotenten Einzelschöpfer präsentieren, muss man alle Grundlagen, Vorarbeiten, Modifikationen und Konkretisierungen seines Planes für nebensächlich oder missglückt erklären, obwohl das kaum je der Realität entspricht. Sich von dieser Perspektive distanzierend, interessiert sich dieser Beitrag gerade für die Vorgänge, die sich der Kontrolle der Architekt*innen entziehen. Mit einem solchen Fokus untersucht er am Beispiel der Frankfurter Nordweststadt den Planungsprozess einer westdeutschen Großsiedlung der Nachkriegsmoderne. Indem er die Frage beantwortet, welche Elemente schon vor dem städtebaulichen Wettbewerb entwickelt wurden, zeigt er auf, dass das Wettbewerbsprojekt der Architekten keineswegs am Ursprung der neuen Siedlung stand. Durch eine Analyse der Opposition gegen die Nordweststraße bringt er in Erfahrung, in welchem Maß Kräfte, die sich gegen ein Vorhaben der Stadt stellten, die Planung beeinflussen konnten. Eine Untersuchung der Stellung der Architekten im Wettbewerb und im anschließenden Planungsprozess führt zum Schluss, dass diese nicht autonom handelten, sondern in ein Team eingebunden waren. Daraus zieht dieser Beitrag das Fazit, dass sich die Nordweststadt besser als Produkt einer Vielzahl von maßgeblich beteiligten Akteur*innen denn als Einzelleistung verstehen lässt.



Abb. 1: Frankfurt am Main und Nordweststadt als Mutter mit Giebedach-Haube und Kind mit Flachdach-Mütze (1964)

Wer ist der Vater der Nordweststadt?

Für sein Buch über die Großsiedlung Nordweststadt ließ der Architekt Walter Schwagenscheidt eine Zeichnung anfertigen, die die Stadt Frankfurt am Main als Mutter „seiner“ Siedlung darstellt (Abb. 1).¹ Wenn Frankfurt die Mutter war, wer war dann der Vater? Diesen Titel hatte die Presse gleich zwei Männern verliehen: Schwagenscheidt selber und Hans Kampffmeyer junior, dem damaligen Baudezernenten Frankfurts.² Bei dieser Metapher bleibend, obwohl sie auf problematischen Geschlechterstereotypen basiert: Soll nun untersucht werden, wer der wahre Vater, der tatsächliche Autor der Nordweststadt ist? Nein, denn anders als ein Kind hat ein Stadtteil meistens mehrere Väter und basiert nicht auf der genialischen Entwurfsidee eines einzelnen Architekten oder einer einzelnen Architektin, die von anderen nur noch technisch umgesetzt und dabei verwässert wird. Deshalb ist vielmehr nach allen zu suchen, die die Entstehung der Nordweststadt wesentlich beeinflusst haben – unabhängig davon, ob unterstützend oder opponierend.

Das Zusammenwirken von Architekt, Stadtverwaltung und Wohnungsbaugesellschaften beim Bau der Nordweststadt ist schon mehrfach und von divergierenden Positionen aus thematisiert worden. Einerseits interessierte sich Burghard Preusler für

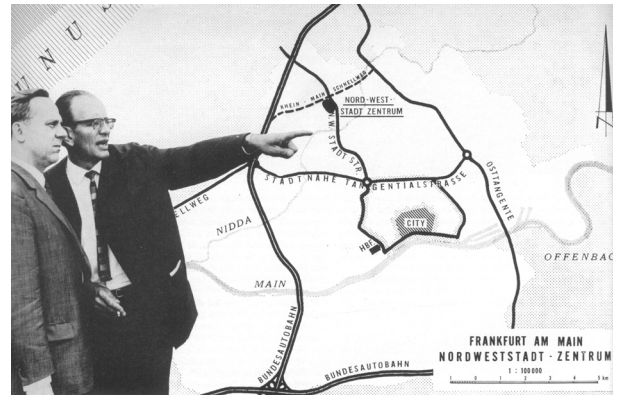


Abb. 2: Oberbürgermeister Willi Brundert lässt sich von Baudezernent Hans Kampffmeyer die Verkehrsanbindung der Nordweststadt erklären (Collage, 1964)

Schwagenscheidts Rollenverständnis, weil dieser bewusst darauf verzichtet habe, sich als Genie zu sehen, das seine Vision uneingeschränkt durchsetzen dürfe.³ Andererseits sahen Andrea Gleiniger und Sandro Einsiedel in der Nordweststadt ein typisches Beispiel für die Missachtung der Autonomie der Architekt*innen und der Architektur.⁴ Die Verwaltung und die Gesellschaften hätten zu stark in den Entwurf eingegriffen, Schwagenscheidt habe durch ein zu flexibles Konzept zu viel Angriffsfläche geboten. Deutlich neutralere Standpunkte bezogen Ilse Irion, Thomas Sieverts und Sven Weidlich; Irion und Sieverts bei geschickt geführten Interviews mit verschiedenen Akteur*innen, Weidlich bei einer ersten Rekonstruktion der Vorgänge in Magistrat und Stadtverordnetenversammlung.⁵ Anhand von drei Teilbereichen untersucht dieser Beitrag exemplarisch das Zusammenwirken der verschiedenen Akteur*innen. Um aufzuzeigen, dass das Wettbewerbsprojekt der Architekten keineswegs am Ursprung der neuen Siedlung stand, wird zuerst gefragt, was schon vorher festgelegt wurde. Dann wird die Opposition gegen die Nordweststraße behandelt, um in Erfahrung zu bringen, was Kräfte, die sich gegen die Stadt stellten, bewirken konnten. Schließlich wird das Verhältnis zwischen der Architektengruppe, die den Wettbewerb gewonnen hatte, und den anderen Akteur*innen betrachtet.

Vor dem Wettbewerb

Mitte der 1950er Jahre herrschte auch in Frankfurt große Wohnungsnot. Da die bereits erschlossenen Baulandreserven beinahe erschöpft waren, bestand erheblicher Druck, neue Baugebiete festzulegen und zu erschließen. Entsprechend wurden im Vorentwurf zum Flächennutzungsplan vom April 1953 verschiedene Flächen neu als Siedlungsgebiet ausgewiesen und geregelt, wie ihre Erschließung finanziert werden soll.⁶

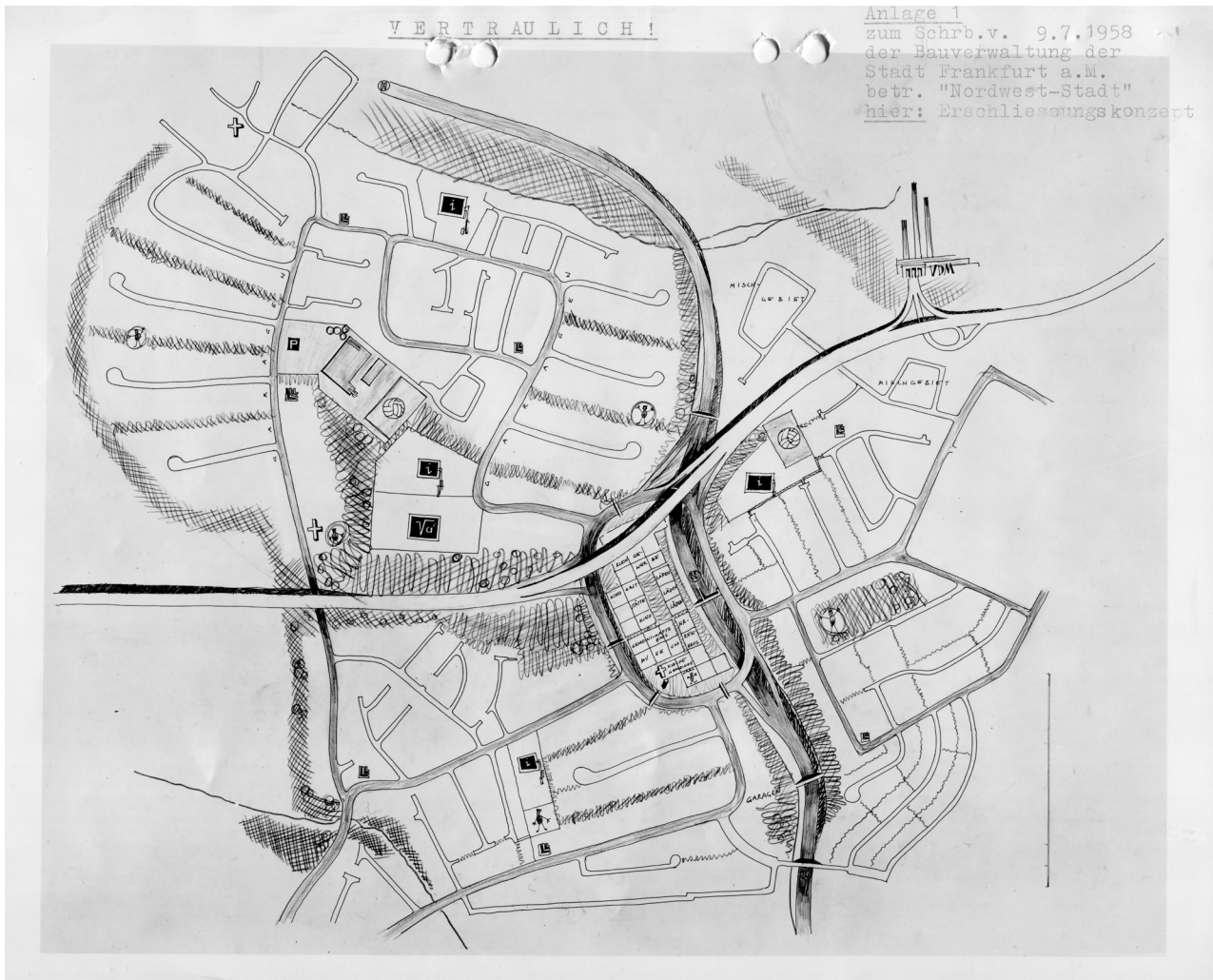


Abb. 3: Erschließungskonzept (1958)

Das größte neue Wohngebiet lag nördlich von Niederursel. Da die dortigen Böden besonders ertragreich waren, erhoben die Bauernvertreter Einspruch, deuteten jedoch an, dass sie eine Überbauung des Gebietes zwischen Heddernheim und Niederursel akzeptieren würden.⁷ Der Magistrat lehnte diesen Vorschlag ab, weil er die neue Siedlung durch Freiräume vom bestehenden Siedlungsgebiet trennen und in größerem Abstand vom hier geplanten Rhein-Main Schnellweg bauen wollte.⁸ Später wurde die Nordweststadt trotzdem genau an dieser Stelle errichtet. Die offizielle Begründung lautete, dass die Erschließungskosten für dieses Land geringer seien. Die Eingabe der Bauernvertreter habe keine Rolle gespielt.⁹

Ebenfalls bereits vor dem Wettbewerb wurden zwei autobahnähnlich ausgebaute Straßen im Bereich der künftigen Stadterweiterung geplant. Schon auf dem vorläufigen Flächennutzungsplan von 1949 ist zu sehen, wie der bereits erwähnte, schließlich doch nicht ausgeführte Rhein-Main-Schnellweg das Gelände in einen Nord- und Südteil zerschneidet.¹⁰ Alle, die an der Planung der Nordweststadt beteiligt waren, hätten

gerne auf ihn verzichtet. Aber weil er ein Projekt von Land und Bund war, stand er nicht zur Disposition. Ungefähr ab Anfang 1958 entstanden zudem Pläne für eine städtische Schnellstraße, die die Innenstadt mit der neuen Siedlung und den Taunus-Vororten verbindet. Damals wurde sie Nordweststraße genannt, seit 1972 heißt sie Rosa-Luxemburg-Straße (Abb. 2).¹¹ Damit die Stadt ihre Pläne für die neue Siedlung umsetzen konnte, war sie auf die Kooperation der Wohnungsbaugesellschaften angewiesen. Noch bevor der Flächennutzungsplan offiziell genehmigt war, vereinbarte sie mit den drei größten Gesellschaften hinter den Kulissen, wie das Gelände aufgeteilt werden sollte. Dabei mussten sich diese mit dem städtischen Erschließungskonzept einverstanden erklären, das bereits zu diesem Zeitpunkt alle wesentlichen Elemente der endgültigen Planung enthielt: die in einem Einschnitt geführte Nordweststraße, den aufgestellten Rhein-Main-Schnellweg, die Ringstraße um das Stadtteilzentrum, die von hier ausstrahlenden Wohnsammelstraßen, die Sackgassen und die Verbindungsstraßen zu den bestehenden Stadtteilen (Abb. 3).¹²

Kontroversen um die Nordweststraße

Im März 1958 wurde die Interessengemeinschaft Römerstadt, die die Mieter*innen der Römerstadt vertrat, durch Kampffmeyer in groben Zügen vertraulich über das Nordweststraßenprojekt informiert.¹³ Sie war gar nicht begeistert, weil die neue Straße mitten durch ihre Siedlung und die Nidda-Landschaft führen sollte. Dennoch bewahrte sie die Vertraulichkeit und suchte erst auswärtige Unterstützung, nachdem der Magistrat im September begonnen hatte, die neue Siedlung und Straße öffentlich zu präsentieren.¹⁴ Sie wandte sich an Ernst May,¹⁵ der als Architekt maßgeblich zum Entwurf der Römerstadt beigetragen hatte und als Frankfurts ehemaliger Dezernent für Städtebau 1925 für das Wohnungsbauprogramm, unter dem sie entstanden war, verantwortlich gewesen war. May rief sofort den aktuellen Planungsdezernenten Hans Kampffmeyer an, da er sein „Lieblingskind“¹⁶ – auch May benutzte die Eltern-Metapher gerne – in Gefahr sah. Es kam zu einem Treffen in Frankfurt, bei dem May vergeblich versuchte, Kampffmeyer und die anderen Vertreter der Stadt davon zu überzeugen, die Nordweststraße östlich oder westlich an der Römerstadt vorbeizuführen und die neue Siedlung tangential zu erschließen. Es gelang ihm auch nicht, seine Widersacher dazu zu bringen, den Teilnehmenden des geplanten Wettbewerbes für die neue Siedlung zu gestatten, eigene Erschließungsvorschläge zu entwickeln.¹⁷

Also beschlossen May und die IG Römerstadt, sich an die Presse zu wenden. Sie versorgten zuerst Helene Rahms von der FAZ und dann, als Verzögerungen absehbar wurden, auch Aloys Kern von der FNP mit Informationen über die erfolglose Besprechung und das Unheil, das „ihrer“ Siedlung drohte.¹⁸ Wie beabsichtigt erschienen zwei Artikel, die das städtische Projekt für die Nordweststraße als grundlegend falsch kritisierten.¹⁹

Weil ihm seine Opposition unangenehm war, lud Kampffmeyer May ein, Mitglied des Preisgerichtes für den Nordweststadtwettbewerb zu werden, obwohl eigentlich bereits alle Juroren bestimmt waren. May sagte unter dem Vorbehalt zu, dass die Teilnehmenden eine von den Plänen der Stadt abweichende Verkehrsführung vorschlagen dürfen.²⁰ Sich May anschließend, machten Max Guthier und Rudolf Hillebrecht ihre Mitwirkung im Preisgericht ebenfalls von der Erfüllung dieser Bedingung abhängig.²¹

Auch aus der Politik kam beträchtlicher Widerstand gegen die Nordweststraße, aber meist aus anderen Gründen. Hier wurde vor allem befürchtet, dass die neue Straße zu einer zusätzlichen Belastung der in-

nerstädtischen Straßen führen oder zu teuer werden könnte.²² Schließlich kam ein problematischer Kompromiss zustande: Die Stadtverordneten beschlossen, die Entscheidung über den Bau der Straße zurückzustellen, von den Wettbewerbsteilnehmenden aber trotzdem zu verlangen, sie einzuplanen. Dadurch ließen sie zu, dass mit großem Aufwand ein Projekt entwickelt wurde, das dahingefallen wäre, wenn sie sich später gegen die Verkehrsplanung ausgesprochen hätten. Dass sie May zugestanden, Varianten zum städtischen Verkehrskonzept zuzulassen, die aber von der Preisverleihung ausgeschlossen blieben, änderte nichts an diesem Umstand.²³

Alles deutet darauf hin, dass die Bauverwaltung keine Alternativen zur Nordweststraße ernsthaft prüfte und einfach davon ausging, dass die Stadtverordneten das Projekt irgendwann genehmigen würden. Sie ergänzte das Wettbewerbsprogramm nur um die Bestimmung, das Straßensystem der neuen Siedlung mit den Straßen der umliegenden Ortsteile zu verbinden. Damit bereitete sie sich lediglich darauf vor, dass die Nordweststraße verspätet fertiggestellt, aber nicht, dass sie abgelehnt werden könnte.

Die Mehrheit der Preisrichter (insbesondere May, Guthier und Hillebrecht) hätte eine alternative Erschließung ohne Nordweststraße eindeutig bevorzugt. Sie konnte zwischenzeitlich erreichen, dass auch Varianten, die vom Verkehrskonzept der Stadt abwichen, zur Beurteilung zugelassen wurden.²⁴ Kurz vor Abgabe wurde dieses Zugeständnis aber widerrufen und beschlossen, dass abweichende Varianten doch nur außer Konkurrenz beurteilt werden.²⁵

Entsprechend schloss die Jury den Beitrag von Haback und Büchel von der Preisverleihung aus, als sie am 8. und 9. Juli 1959 zusammentrat. Denn dieser schlug vor, die Nordweststadt tangential von zwei bestehenden Straßen zu erschließen und den Rhein-Main-Schnellweg nach Norden zu verschieben. Damit gelang es ihm, die Römerstadt und die Nidda-Auen zu schonen sowie die Nordweststadt von Schnellverkehrsstraßen freizuhalten. Dafür verband er die neue Siedlung nur indirekt mit der Innenstadt.²⁶

Eine Mehrheit der Preisrichter lehnte die Nordweststraße auch nach dem Studium der Wettbewerbsprojekte ab,²⁷ die Vertreter der Stadt hielten unbeirrt an ihr fest.²⁸ Gelegentlich wurde gesagt, die Preisrichter hätten sich von der Stadt überzeugen lassen, und zwar durch das Argument, dass bereits May eine Straße durch die Römerstadt geplant habe.²⁹ Diese Behauptung trifft vermutlich nicht zu, May jedenfalls bezog auch nach der Jurierung klar Position gegen die Nordweststraße.³⁰

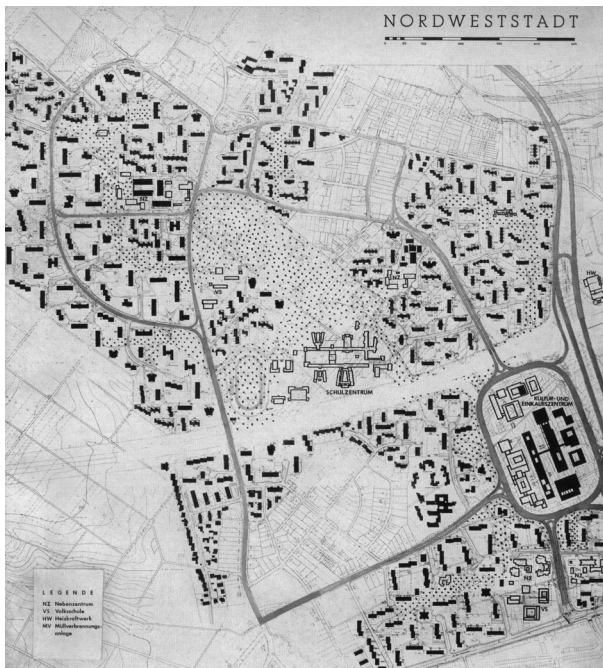


Abb. 4: Gesamtplan, realisierter Entwurf (1964)

Die Presse übernahm die Sichtweise der Stadt ebenfalls nicht uneingeschränkt und kritisierte die Wettbewerbsvorgaben teilweise hart.³¹

Bei der Detailplanung, die gut ein Jahr nach Verkündigung des Wettbewerbsergebnisses aufgenommen wurde,³² traten zahlreiche weitere Konflikte auf. Umstritten war zum Beispiel, ob die Römerstadt unter Denkmalschutz zu stellen sei, ob sie untertunnelt werden solle, ob man ein paar ihrer Häuser abreißen müsse, ob ein Luftschutzbunker abgebrochen werden dürfe, ob man zwei Friedhöfe verkleinern könne, ob eine Schule wegen des Lärms zu verlegen sei, ob die Schonung von Kleingärten eine ungünstigere Linienführung rechtfertige, ob die Straße mit Stelzen oder einem Damm in die Höhe zu heben sei und ob sie nach Rosa Luxemburg benannt werden solle.

Diese Konflikte vermochten das Projekt nicht mehr ernsthaft zu gefährden. Denn spätestens seit dem Bezug der ersten Häuser der Nordweststadt im Herbst 1962 waren die Stimmen, die eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse durch den Bau der Nordweststraße forderten, lauter als jene der Gegner des Projektes. So war man noch im Spätsommer 1965 zuversichtlich, im Herbst mit dem Bau beginnen zu können und die Straße wie seit langem versprochen zur Eröffnung des Nordwestzentrums im Oktober 1968 oder spätestens zur Bundesgartenschau 1969 eröffnen zu können.³³

Aber im Herbst 1965 bedrohte eine städtische Finanzkrise das Projekt noch einmal substanziell. Ihretwegen musste die Stadt unter anderem den Bau der Nordweststraße zurückstellen, die Gewerbesteuern

und die Straßenbahntarife erhöhen und die Bundesgartenschau absagen.³⁴ Es war offensichtlich, dass die Stadt die neue Straße bis auf weiteres nicht allein finanzieren konnte, sondern nur, wenn sich Bund und Land maßgeblich beteiligten. Alles schien nun davon abzuhängen, wie der Bund über den Antrag, sie als Zubringer einer Bundesstraße zu klassifizieren, entscheiden würde.³⁵ Weil sich das Bundesfinanzministerium gegen den Antrag stellte, blieb dieser trotz Unterstützung von Landesregierung und Bundesverkehrsministerium unbearbeitet liegen.³⁶

Anfang 1968 rechnete die SPD Frankfurt nicht mehr damit, dass der Bund die Nordweststraße innert nützlicher Frist übernehmen würde. Deshalb trat sie nun dafür ein, von der neulich geschaffenen Möglichkeit, kommunale Straßenbauprojekte mit dem Mehraufkommen der Mineralölsteuer unterstützen zu lassen, Gebrauch zu machen.³⁷ Nachdem geklärt war, dass der Bund rund die Hälfte und das Land rund ein Viertel der Baukosten übernehmen,³⁸ konnte schließlich Ende 1968 doch noch mit dem Bau begonnen³⁹ und am 17. April 1974 das erste Teilstück eröffnet werden⁴⁰ – rund fünfeinhalb Jahre nach Eröffnung des Nordwestzentrums und rund zwölf Jahre nach Einzug der ersten Mieter*innen.

Der Architekt als Instrument der Bauverwaltung

Ganz offensichtlich ging es den Auslobern des Wettbewerbs nicht um eine grundsätzliche Diskussion der Nordweststraße. Worum ging es ihnen dann? Mehr oder weniger um das Gegenteil. Laut Wettbewerbsprogramm standen Wohnungsgrundrisse, einzelne Haustypen und ihre Kombination zu Raumeinheiten im Zentrum des Interesses. So wollten die Auslober Bausteine generieren, mit denen man nach dem Wettbewerb in einem kollaborativen Verfahren möglichst flexibel weiterarbeiten könnte. Entsprechend sahen sie vor, möglichst alle Architekten der ausgezeichneten Wettbewerbsprojekte für die weitere Bearbeitung von Teilaufgaben heranzuziehen, den Gesamtplan aber selber zu überarbeiten.⁴¹

Bei der Jurierung setzten sich Hans Kampffmeyer und die anderen Vertreter der Stadt für den Entwurf der Gruppe Schwagenscheidt ein, Ernst May für jenen von Helmut Krisch und Gerhard Rittmann.⁴² May erreichte, dass sein Favorit vor jenem der Stadt platziert wurde; die Stadt konnte durchsetzen, dass kein erster Preis verliehen wurde. Offiziell wollte die Stadt damit zum Ausdruck bringen, dass keine Arbeit in allen Punkten voll befriedige.⁴³ Tatsächlich ging es ihr darum, möglichst wenig an die Rangierung des Preisgerichts gebunden zu werden.⁴⁴



Abb. 5: Team Schwagenscheidt, Modell Raumgruppe (1960)

Den so geschaffenen Spielraum nutzten Stadt und Wohnungsbaugesellschaften, als sie kurz darauf gemeinsam beschlossen, nicht das bestplatzierte Projekt von Krisch und Rittmann zur Grundlage der weiteren Planung zu machen, sondern das drittplatzierte Projekt der Gruppe Schwagenscheidt.⁴⁵ Sie bevorzugten dieses Projekt vor allem deshalb, weil es vielgestaltiger und dadurch flexibler und manipulierbarer war. Da jede Hausgruppe etwas anders ausgebildet sei, seien die Höhen der Häuser, die Haustypen und die Stellung der Häuser zueinander hier einfacher veränderbar. Dadurch könne besser auf soziale Bedürfnisse reagiert werden, sei es leichter, zusätzliche Bauaufgaben zu integrieren, und sei es einfacher, andere Architekt*innen einzubeziehen. Die vielgestaltigen und überschaubaren Hausgruppen verbreiteten überdies Menschlichkeit und Wärme, während die Wohnbauten von Krisch und Rittmann zu Uniformität und Strenge tendierten.⁴⁶ In der Folge übertrug die Bauverwaltung Schwagenscheidt und seinem Team die Überarbeitung des Gesamtplanes, die Koordination der Planung und die Überwachung der Ausführung. Sie behielt die Oberleitung und erteilte ihm keine Befugnis, selbständig Anordnungen zu erteilen. Sie beauftragte ihn nicht als freien Architekten, sondern betraute ihn mit städtebaulichen Verwaltungsaufgaben, für die normalerweise das Stadtplanungsamt zuständig war. Dadurch sollte er ein „Instrument der Bauverwaltung“ werden – und kein eigenständiger dritter Partner, der den Behörden und den Baugesellschaften autonom gegenübertritt.⁴⁷ Sobald die Bauarbeiten begonnen hatten, bezogen

die wichtigsten Planer eine Baracke auf der Baustelle, damit sie möglichst effizient miteinander und mit den Ausführenden zusammenarbeiten konnten. Hier befanden sich die Büros der Architekten (Planungsgruppe Nordweststadt unter der Leitung von Walter Schwagenscheidt), der Tiefbauingenieure (Ingenieurbüro Georg Barth), der Fernheizungsplaner (Ingenieurbüro J. Goepfert), der Bauleitung der Tiefbauarbeiten (Frankfurter Aufbau AG) und des städtische Vermessungsamtes.⁴⁸

Trotzdem kam es zu Reibereien und Konflikten zwischen den Planern. Siegfried Boldt, der Koordinator der Planung und Erschließung, wies die Schuld oft der Gruppe Schwagenscheidt zu. Er hielt die technische Qualifikation der meisten ihrer Mitarbeiter für unzureichend, fand, sie arbeite nicht selbständig und müsse ständig angeleitet werden, war der Ansicht, sie setze falsche Prioritäten, und beklagte, sie liefere die Pläne zu spät und schlage Änderungen zur Unzeit vor. Schwagenscheidt persönlich warf er außerdem vor, er trete den Gesellschaften gegenüber nicht energisch genug auf. In der Folge verlor die Gruppe Schwagenscheidt gewisse Kompetenzen, wurde stärker beaufsichtigt und musste Mitarbeiter auswechseln.⁴⁹ Wie weit Kampffmeyer Boldts Meinung teilte, ist noch nicht ganz klar. Im Rückblick beschrieb er Schwagenscheidt als einen warmherzigen, introvertierten und versponnenen Einzelgänger, der zwar gute Ideen habe, dem es aber an praktisch-technischer Versiertheit mangle und dem man deshalb nicht zu viel Verantwortung übertragen dürfe.⁵⁰

Zusammen mit der Stadt und den Wohnungsbauges-



Abb. 6: Wohnbauten (1965)

sellschaften überarbeitete das Team Schwagenscheidt das Siedlungslayout. Manche Elemente behielt es bei, andere veränderte es grundlegend. Beispielsweise bewahrte es die exakte Ausrichtung aller Bauten nach den Himmelsrichtungen, gab aber die Gruppenbildung der Wohnbauten zugunsten eines fast endlos wirkenden Freiraumgeflechts fast vollständig auf (Abb. 4).

Weil Wettbewerbsprogramm und Preisgerichts-Bericht einen Planungsauftrag für einen Teil der Wohnbauten in Aussicht gestellt hatten und eine Wohnbaugesellschaft gar ein entsprechendes Versprechen abgegeben hatte, entwickelte das Team Schwagenscheidt auch seine Entwürfe für die Wohnhausgruppen weiter (Abb. 5). Doch schließlich durfte es nur ein paar Einzelbauten realisieren. Zwei Kirchenzentren und ein Einfamilienhaus entstanden unter seiner Leitung, an einem Nebenzentrum und einem Mehrfamilienhaus war es in frühen Entwurfsphasen beteiligt.⁵¹

Die letztlich von anderen Wettbewerbsteilnehmenden und gesellschaftsinternen Planungsabteilungen realisierten Wohnbauten waren bei weitem nicht so differenziert und vielfältig wie die Entwürfe der Gruppe Schwagenscheidt. Dafür gerieten sie ein wenig günstiger und widersprachen etwas seltener den Normen des sozialen Wohnungsbaus. Laut Tassilo Sittmann, dem Juniorpartner Schwagenscheidts, sind sie missglückt und laufen dem Gesamtkonzept der Siedlung zuwider.⁵² Über Schwagenscheidts Meinung widersprechen sich die Berichte (Abb. 6).⁵³

Ein Kind vieler Eltern

Das Zusammenwirken der verschiedenen Akteur*innen bei der Planung der Nordweststadt verlief je nach involvierten Interessen und Persönlichkeiten manchmal harmonisch und manchmal konfliktreich, hatte aber immer einen maßgeblichen Einfluss auf die Entwicklung des Projektes. Wichtige Fragen wurden oft informell hinter den Kulissen geregelt, zum Beispiel beschlossen Stadt und Baugesellschaften auf diese Weise Grundkonzept und Auftragsvergabe. Die Öffentlichkeit wurde hingegen kaum direkt beteiligt. Wollte sich eine bislang nicht einbezogene Gruppe Gehör verschaffen, zeigten Proteste in der Regel eine gewisse Wirkung – meistens, nachdem sie von Verbänden oder politischen Parteien aufgegriffen worden waren und in der Presse ein Echo gefunden hatten.

Das Grundkonzept für die Nordweststraße entstand weitgehend in der Stadtverwaltung, das Siedlungslayout basiert überwiegend auf einer Idee der Gruppe Schwagenscheidt und die Wohnbauten wurden zu einem großen Teil von den gemeinnützigen Wohnungsbaugesellschaften entwickelt. Zu allen drei Bereichen haben zudem weitere Akteur*innen wichtige Beiträge geleistet. Ohne die IG Römerstadt wäre die Nordweststraße im Detail anders geführt worden, ohne die Stadt wären die Raumgruppen nicht aufgelöst worden und ohne Schwagenscheidt würden die Wohnbauten anders aussehen. Somit ist klar, dass die Planung der Nordweststadt ein Produkt vieler Akteur*innen ist. Sie ist nicht das Kind eines einzigen Vaters!

Abbildungsnachweis

- 1 WALTER SCHWAGENSCHIEDT: DIE NORDWESTSTADT. IDEE UND GESTALTUNG, STUTTGART 1964, S. 9
- 2 VON DER IDEE ZUR WIRKLICHKEIT. DIE NORDWESTSTADT – DAS GRÖSSTE FRANKFURTER WOHNBAUPROJEKT, IN: FRANKFURT LEBENDIGE STADT, 9. JG., H. 4, 1964, S. 20–31, HIER S. 20. FOTO KURT WEINER. PLAN STADTPLANUNGSAMT FRANKFURT AM MAIN
- 3 INSTITUT FÜR STADTGESCHICHTE FRANKFURT AM MAIN (ISG), MAGISTRATSAKTEN 1316. STADTPLANUNGSAMT FRANKFURT AM MAIN
- 4 VON DER IDEE ZUR WIRKLICHKEIT. DIE NORDWESTSTADT – DAS GRÖSSTE FRANKFURTER WOHNBAUPROJEKT, IN: FRANKFURT LEBENDIGE STADT, 9. JG., H. 4, 1964, S. 20–31, S. 23. STADTPLANUNGSAMT FRANKFURT AM MAIN
- 5 ISG S7C 1998 NR. 37015. FOTO ROSEMARIE WALLRAPP, OBERHÖCHSTADT
- 6 ISG S7C 1998 NR. 37305. FOTO HARTIG
- 12 ISG, MA 1316, HANS KAMPPFFMEYER AN WERNER BOCKELMANN, 14.07.1958.
- 13 DEUTSCHES KUNSTARCHIV IM GERMANISCHEN NATIONALMUSEUM, NÜRNBERG (DKA), BESTAND ERNST MAY (MAY) I,B-187, INTERESSENGEMEINSCHAFT RÖMERSTADT (IGR) AN HELENE RAHMS, 10.12.1958.
- 14 WOHNSTADT IM NIDDAGEBIET. DIE SIEDLUNGSPOLITIK STEHT AM WENDEPUNKT, IN: FNP, 02.09.1958.
- 15 DKA, MAY I,B-187, IGR AN ERNST MAY, 10.11.1958.
- 16 SIEHE Z.B. DKA, MAY I,B-187, ERNST MAY AN IGR, 29.08.1961.
- 17 DKA, MAY I,B-187, ERNST MAY: AKTENVERMERK ÜBER VERHANDLUNG MIT STADTRAT DR. KAMPPFFMEYER, BAUDIREKTOR KRÜGER UND BAURAT (OBERBAURAT?) SCHMIDT IN FRANKFURT/M. AM 09.12.1958.
- 18 DKA, MAY I,B-187, IGR AN ERNST MAY, 10.12.1958; DKA, MAY I,B-187, IGR AN HELENE RAHMS, 10.12.1958; DKA, MAY I,B-187, SEKRETÄRIN VON ERNST MAY AN IGR, 18.12.1958; DKA, MAY I,B-187, SEKRETÄRIN VON ERNST MAY AN HELENE RAHMS, 19.12.1958; DKA, MAY I,B-187, IGR AN ERNST MAY, 01.02.1959.

Anmerkungen

- 1 WALTER SCHWAGENSCHIEDT: DIE NORDWESTSTADT. IDEE UND GESTALTUNG, STUTTGART 1964, S. 9.
- 2 SIEHE Z.B. VATER DER NORDWESTSTADT. ARCHITEKT WALTER SCHWAGENSCHIEDT GESTORBEN, IN: FRANKFURTER NEUE PRESSE (FNP), 17.01.1968; GERD CZECHATZ: TRAUMSTADT MIT SCHÖNHEITSFEHLERN. IN DER WERDENDEN NORDWESTSTADT LÄSST MANCHES ZU WÜNSCHEN ÜBRIG / ENDE GUT – ALLES GUT?, IN: FRANKFURTER RUNDSCHAU (FR), 09.03.1963.
- 3 BURGHARD PREUSLER: WALTER SCHWAGENSCHIEDT, 1886–1968. ARCHITEKTENIDEALE IM WANDEL SOZIALER FIGURATIONEN, STUTTGART 1985. LEIDER SETZTE PREUSLER SEINEN VIELVERSPRECHENDEN ANSATZ NUR UNBEFRIEDIGEND UM.
- 4 SANDRO EINSIEDEL: IDEE, ANSPRUCH UND WIRKLICHKEIT. DIE NORDWESTSTADT IN FRANKFURT/MAIN, IN: STADTBAUWELT, 70. JG., H. 63 (28. SEPTEMBER), 1979, S. 285–293; ANDREA GLEINIGER: DIE FRANKFURTER NORDWESTSTADT. GESCHICHTE EINER GROSSIEDLUNG, FRANKFURT 1995.
- 5 ILSE IRION, THOMAS SIEVERTS: NEUE STÄDTE. EXPERIMENTIERFELDER DER MODERNE, STUTTGART 1991; SVEN WEIDLICH: AUF DEM LANGEN WEG ZURÜCK IN DIE NORMALITÄT. WOHNUNGSNOT UND SOZIALER WOHNUNGSBAU IN FRANKFURT AM MAIN WÄHREND DER AMTSZEIT VON OBERBÜRGERMEISTER WERNER BOCKELMANN 1957–1964, IN: ARCHIV FÜR FRANKFURTS GESCHICHTE UND KUNST, 67. JG., 2001, S. 125–159.
- 6 ISG, MA 1316, PROTOKOLL-AUSZUG DER STADTVERORDNETEN-VERSAMMLUNG § 497, ERSCHLIESSUNG DER BAUGEBIETE FÜR DEN WOHNUNGSBAU IM JAHRE 1958, 22.05.1958.
- 7 INSTITUT FÜR STADTGESCHICHTE, FRANKFURT AM MAIN (ISG), MAGISTRATSAKTEN (MA) 1315, HESSISCHER BAUERNVERBAND E. V., KREISBAUERNVERBAND FRANKFURT AN DEN VORSITZENDEN DES TIEFBAU-AUSSCHUSSES, 21.10.1955; ISG, MA 1315, BEZIRKSVEREIN FRANKFURT (MAIN)-NIEDERURSEL E. V. AN STADTVERORDNETEN-VERSAMMLUNG, 13.12.1955.
- 8 ISG, MA 1315, MAGISTRAT: ERWIDERUNG AUF DIE EINGABE DES HESSISCHEN BAUERNVERBANDES VOM 21.10.1955 ZUR NEUFESTSETZUNG DES FLÄCHENNUTZUNGSPLANES, ENTWURF, 05.12.1955; ISG, MA 1315, MAGISTRAT: ERWIDERUNG AUF DIE EINGABE DES BEZIRKSVEREINS NIEDERURSEL E. V. VOM 13.12.1955, 21.01.1956.
- 9 ISG, MA 1316, STADTPLANUNGSAMT: ÄNDERUNGSVERZEICHNIS: ÄNDERUNGEN GEGENÜBER DEN AM 09.02.1956 BESCHLOSSENEN BAULEITPLÄNEN, 22.12.1958.
- 10 HANS-REINER MÜLLER-RAEMISCH: FRANKFURT AM MAIN. STADTENTWICKLUNG UND PLANUNGSGESCHICHTE SEIT 1945. FRANKFURT 1996, S. 88.
- 11 EHRUNG FÜR ROSA LUXEMBURG. NAME FÜR STADTAUTOBAHN BESCHLOSSEN / CDU AUF EINMAL DAGEGEN, IN: FAZ, 18.03.1972.
- 19 QUER DURCH DIE RÖMERSTADT. STADTRAT A. D. PROF. MAY: „PHANTASIELOS UND OHNE GROSSEN ZUG“, IN: FNP, 31.01.1959; HELENE RAHMS: EINE WOHNSTADT FÜR VIERZIGTAUSEND. ANMERKUNGEN ZU EINEM PROJEKT DER STADT FRANKFURT, IN: FRANKFURTER ALLGEMEINE ZEITUNG (FAZ), 18.04.1959.
- 20 DKA, MAY I,B-187, ERNST MAY: AKTENVERMERK BETR. TELEFONGESPRÄCH MIT STADTRAT KAMPPFFMEYER, 06.02.1959; DKA, MAY I,B-187, ERNST MAY AN IGR, 12.02.1959.
- 21 KEINE EINSCHRÄNKUNGEN. WETTBEWERB NORD-WEST-STADT, IN: FNP, 03.04.1959.
- 22 ISG, MA 1316, RECHNEIAMT-FINANZVERWALTUNG AN MAGISTRAT, 29.01.1959; ISG, MA 1316, NIEDERSCHRIFT ÜBER DIE 17. SITZUNG DER MAGISTRATSKOMMISSION FÜR VERKEHRSFRAGEN AM 03.02.1959, 04.02.1959.
- 23 ISG, MA 1316, PROTOKOLL-AUSZUG DER STADTVERORDNETEN-VERSAMMLUNG § 165, WOHNBAUPROJEKT NORD-WEST-STADT, NEUFASSUNG, 26.02.1959.
- 24 DKA, BESTAND HANS BERNHARD REICHOW I,B-189A, HANS KAMPPFFMEYER: WETTBEWERB NORD-WEST-STADT, RÜCKFRAGEN, 31.03.1959.
- 25 ISG, MA 1316, HANS KAMPPFFMEYER: LETZTE MITTEILUNG AN ALLE TEILNEHMER AM WETTBEWERB NORD-WEST-STADT, 05.05.1959.
- 26 EIN TEIL DER WETTBEWERBSARBEITEN IST PUBLIZIERT IN ARCHITEKTUR WETTBEWERBE, H. 28 (NEUE WOHNGBIETE), 1960, S. 57–83.
- 27 ISG, MA 1316, PROTOKOLL DES PREISGERICHTS ZUM WETTBEWERB NORDWESTSTADT, TAGUNGSDATEN 08.–09.07.1959, S. 5–6.
- 28 ISG, MA 1316, STENOGRAPHISCHER BERICHT, SITZUNG DES SONDERAUSSCHUSSES „WETTBEWERB DER NORD-WEST-STADT“ DER STADTVERORDNETEN-VERSAMMLUNG, 17.07.1959; DOCH EINE STRASSE DURCH DAS NIDDATAL. DIE VERSORGUNG DER NORD-WEST-STADT IST VON IHR ABHÄNGIG, IN: FAZ, 19.04.1960.
- 29 SIEHE Z.B. JUSTUS BUEKSCHMITT: NORDWESTSTADT. FRANKFURTS NEUES WOHNGBIET UND SEIN GESCHÄFTS- UND KULTURZENTRUM, SONDERDRUCK AUS: NEUE HEIMAT, H. 7, 1962, S. 20; HANS KAMPPFFMEYER: DIE NORDWESTSTADT IN FRANKFURT AM MAIN, FRANKFURT 1968 (WEGE ZUR NEUEN STADT, 6), S. 72.
- 30 DKA, MAY I,B-187, ERNST MAY AN IGR, 13.07.1959; „UNSERE STÄDTE SIND KRANK“. SPIEGEL-GESPRÄCH MIT DEM STÄDTEBAUER PROFESSOR DR. ERNST MAY, IN: SPIEGEL, H. 52, 1963, S. 92–99, HIER S. 95.

- ³¹ HELENE RAHMS: KEINE BAUREIFE LÖSUNG. DER WETTBEWERB UM DIE FRANKFURTER NORDWESTSTADT UND SEINE LEHREN, IN: FAZ, 12.08.1959; ASCHE UND TRABANT, IN: SPIEGEL, H. 25, 1962, S. 72–74.
- ³² ISG, MANUSKRIPTE S6A / 386, SIEGFRIED BOLDT: RECHENSCHAFTSBERICHT NORDWESTSTADT, 12.11.1963, S. 87–88.
- ³³ BAUBEGINN IM HERBST, IN: FAZ, 31.08.1965.
- ³⁴ DIE NORDWESTSTRASSE GERÄT IN DIE SPARWELLE. AUSSCHÜSSE STIMMEN DER ZURÜCKSTELLUNG ZU / MÖLLER WILL EINFACHERE LÖSUNG, IN: FAZ, 13.10.1965.
- ³⁵ DER ANTRAG WAR BEREITS IM HERBST 1964 EINGEREICHT WORDEN (VERHANDLUNGEN SEIT EINEM JAHR, IN: FAZ, 04.12.1965).
- ³⁶ IN ERWARTUNG EINES GELDSCHIFFS. OPTIMISTISCHER BUNDESVERKEHRSMINISTER BESUCHT FRANKFURT / „ICH BIN IHR BUNDEGENOSSE“, IN: FAZ, 01.10.1966; FINANZMINISTER WILL NICHT, IN: FAZ, 15.03.1967.
- ³⁷ DIE NORDWESTSTRASSE BAUEN, IN: FAZ, 27.01.1968; RICHTLINIEN FÜR BUNDESZUWENDUNGEN ZUR VERBESSERUNG DER VERKEHRSVERHÄLTNISSE IN DEN GEMEINDEN, IN: VERKEHRSBLATT, 21. Jg., 1967, H. 10, S. 346–355.
- ³⁸ ÜBERSICHT ÜBER DIE BAUREIFEN VORHABEN ENTSPRECHEND § 10 DER RICHTLINIEN FÜR BUNDESZUWENDUNGEN ZUR VERBESSERUNG DER VERKEHRSVERHÄLTNISSE IN DEN GEMEINDEN VOM 12. MAI 1967 FÜR DIE JAHRE 1967 BIS 1970, IN: DEUTSCHER BUNDESTAG, 5. WAHLPERIODE, 23.02.1969, DRUCKSACHE V/3884, S. 23.
- ³⁹ BAU DER NORDWESTSTRASSE HAT BEGONNEN. ZUNÄCHST AN DER HADRIANSTRASSE / DREIJÄHRIGE BAUZEIT WIRD EINGEHALTEN, IN: FAZ, 08.11.1968.
- ⁴⁰ NORDWESTSTRASSE BIS GINNHEIM BEFAHRBAR. KEINE TERMINE FÜR DEN WEITERBAU / ANLIEGER BEFÜRCHTEN BELÄSTIGUNGEN, IN: FAZ, 18.04.1974.
- ⁴¹ ISG, STADTKÄMMEREI 1689, WETTBEWERB ZUR ERLANGUNG VON ENTWÜRFEN FÜR DIE NEUEN WOHNGBIETE DER NORDWEST-STADT, 27.02.1959.
- ⁴² PREUSLER: WALTER SCHWAGENSCHIEDT, 1985, S. 16.
- ⁴³ ISG, MA 1316, PROTOKOLL DES PREISGERICHTS ZUM WETTBEWERB NORDWESTSTADT, TAGUNGSDATEN 08. – 09.07.1959, S. 3.
- ⁴⁴ ISG, MA 1316, STENOGRAPHISCHER BERICHT, SITZUNG DES SONDERAUSSCHUSSES „WETTBEWERB DER NORD-WEST-STADT“ DER STADTVERORDNETEN-VERSAMMLUNG, 17.07.1959, S. 8. ES GEHT „NUR“ UM EINE MORALISCHE BINDUNG. §21 DER DAMALS GÜLTIGEN WETTBEWERBSORDNUNG ERLAUBTE DEM AUSLOBER, FREI UNTER ALLEN MIT EINEM PREIS ODER ANKAUF AUSGEZEICHNETEN ARBEITEN ZU WÄHLEN (BUND DEUTSCHER ARCHITEKTEN: GRW 1952. GRUNDSÄTZE UND RICHTLINIEN FÜR WETTBEWERBE AUF DEM GEBIETE DES BAUWESENS UND DES STÄDTEBAUS, ESSEN 1952).
- ⁴⁵ ISG, MA 1316, STENOGRAPHISCHER BERICHT, SITZUNG DES SONDERAUSSCHUSSES „WETTBEWERB DER NORD-WEST-STADT“ DER STADTVERORDNETEN-VERSAMMLUNG, 17.07.1959, S. 4.
- ⁴⁶ EBD., S. 8–9, 17–18; BAUT DER DRITTE PREISTRÄGER DIE NORDWESTSTADT. DAS BAUDEZERNAT PLÄDIERT FÜR DIE PLÄNE DER BAUGEMEINSCHAFT SCHWAGENSCHIEDT / DIE JURY SPRICHT NICHT MIT, IN: FAZ, 17.07.1959.
- ⁴⁷ ISG, MATERIALSAMMLUNG ZEITUNGS-AUSSCHNITTE PIA S6B-38 / 363, VORTRAG DES MAGISTRATS M714: STÄDTEBAULICHE PLANUNG DER NEUBAUGEBIETE DER NORDWESTSTADT, 07.03.1960; ISG, MA 1317, VORTRAG DES MAGISTRATS M523: BEWILLIGUNG EINER AUSSERPLANMÄSSIGEN AUSGABE IM ORDENTLICHEN HAUSHALT DES STADTPLANUNGSAMTES FÜR DAS RECHNUNGSJAHR 1961, 04.09.1961; BOLDT: RECHENSCHAFTSBERICHT NORDWESTSTADT, S. 41.
- ⁴⁸ EBD., S. 43.
- ⁴⁹ EBD., S. 29–46; ISG, STADTPLANUNGSAMT 10, SIEGFRIED BOLDT: AKTENVERMERK, 14.05.1961; ISG, STADTPLANUNGSAMT 10, SIEGFRIED BOLDT AN ERHARD WEISS, 23.03.1962.
- ⁵⁰ IRION, SIEVERTS: NEUE STÄDTE, 1991, S. 106.
- ⁵¹ ISG, STADTPLANUNGSAMT 10, WALTER SCHWAGENSCHIEDT AN HANS KAMPFFMEYER, 17.04.1961; IRION, SIEVERTS: NEUE STÄDTE, 1991, S. 116–118.
- ⁵² IRION, SIEVERTS: NEUE STÄDTE, 1991, S. 116–118.
- ⁵³ KAMPFFMEYER: DIE NORDWESTSTADT, 1968, S. 15, 41; EINSIEDEL: IDEE, ANSPRUCH UND WIRKLICHKEIT, 1979, S. 289.