

## **ENTWICKLUNG DES RIEDHOFGELÄNDES**

### **Der geschichtliche Hintergrund**

Frankfurt am Main war im 19. Jahrhundert zu einem bedeutenden Industrie- und Handelsplatz in Deutschland geworden und hatte sich zur modernen Großstadt mit weltstädtischem Flair entwickelt. Dementsprechend hatte sich innerhalb weniger Jahrzehnte die Zahl der Bewohner im Stadtgebiet vervielfacht, wobei die Wohnungsfrage breiter Schichten der Bevölkerung ungelöst blieb. Erst in der Weimarer Republik des 20. Jahrhunderts wurde das Recht auf menschenwürdigen Wohnraum für jedermann in der Verfassung verankert und die Lösung des Wohnungsproblems von den Kommunen als dringliche Aufgabe erkannt. Jedoch erst im Jahre 1924 wurde es den Städten mit Einführung der Hauszinssteuer möglich groß angelegte Wohnungsbauprogramme zu finanzieren.

In Frankfurt machte der damalige Oberbürgermeister Ludwig Landmann 1925 den Architekten und Stadtplaner Ernst May, zum Stadtbaurat. May stellte sofort einen Entwurf zur Behebung der Wohnungsnot vor. Danach sollten für breite Schichten der Bevölkerung moderne Wohnungen in mehreren neuen Stadtrandsiedlungen geschaffen werden.

### **Die Stadtentwicklung im Frankfurter Süden 1925 bis 1930**

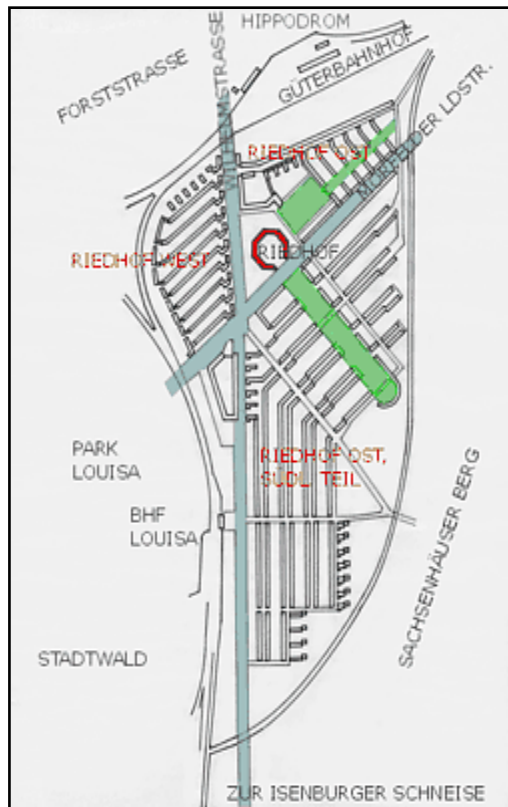


Die Stadterweiterung nach Süden war bis zum Amtsantritt von Ernst May im Jahre 1925 wenig vorangeschritten. Dies lag zum einen, an dem durch Erbteilung zersplitterten Landbesitz der in Sachsenhausen ansässigen Gartenbetriebe, und zum anderen an einer nicht entwickelten Verkehrserschließung im Süden von Frankfurt. Kam man von Norden, etwa vom Hauptbahnhof, über die Wilhelmbrücke (heute Friedensbrücke) zum Hippodrom, einem imposanten Kuppelbau mit der größten öffentlichen Reitbahn Deutschlands, endete die zur Allee ausgebaute Wilhelmstraße kurz hinter der Kreuzung mit der Forsthausstraße (heute Kennedyallee) unterhalb der Bahngleise des Güterbahnhofs an der so genannten Verbindungsbahn (heute S-Bahnstation der Linie Frankfurt - Darmstadt).



Das Areal jenseits des Bahndamms war in Besitz der Bankiersfamilie von Bethmann und wurde damals beherrscht vom Riedhof, einer in Deutschland einzigartigen achteckigen Gutshofanlage, die um 1810 nach Plänen des im Rhein-Main-Gebiet bekannten Franzosen Salins de Monfort als klassizistisch gestalteter Landsitz neu errichtet wurde. Der Riedhof lag an der Mörfelder Landstraße, die aus Frankfurt-Sachsenhausen in westlicher Richtung führte. Das Gelände südlich des Riedhofs diente als Schafweide und war

Gartenland. Hier wuchsen die Apfelbäume für den Frankfurter Äppelwöi. Hier hinaus zogen die Frankfurter in die „Buscheer“, einem typischen Apfelweinlokal, das es auch heute noch an gleicher Stelle gibt.



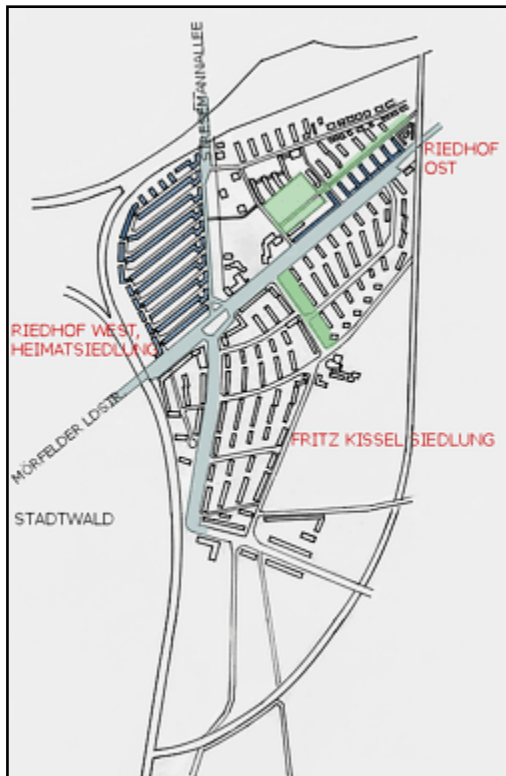
Im Zusammenhang mit der verkehrstechnisch erforderlichen Verlängerung der Wilhelmstraße entwickelte Ernst May und seine Mitarbeiter Böhm und Berke für das gesamte Gebiet zwischen den umlaufenden Eisenbahngleisen ein großzügiges Siedlungsprojekt. Hier sollte eine moderne Siedlung mit 3000 Wohnungen für Mittelstandsfamilien entstehen. Zeitlich ist das Projekt Riedhof zwischen der ersten May-Siedlung im Süden der Stadt, der Siedlung „Zick-Zack-Hausen“ in Frankfurt-Niederrad (1926) und der letzten von Ernst May geplanten Siedlung im Süden Frankfurts, der Goldstein-Siedlung (1930) einzuordnen.

Die Bankiersfamilie von Bethmann, die sehr aufgeschlossen für die fortschrittlichen Ideen Mays war, stimmte dem Bebauungsplan unter der Bedingung zu, dass der unter Denkmalschutz stehenden Riedhof zu erhalten ist. Zugleich machte Ernst May den Gutshof zum Mittelpunkt

seines Entwurfes.

Von der Achteckanlage des Riedhofs strahlt eine breite Grünachse in südlicher Richtung aus. Sie steigt den Sachsenhäuser Berg hinauf und schließt mit einem monumentalen halbkreisförmigen Gebäude ab. Eine weitere große Freifläche, die als Sportgelände vorgesehen ist, erstreckt sich östlich des Riedhofes und geht in einen Grünzug parallel zur Mörfelder Landstrasse über. Die Strasse selbst wird als Ausfallstrasse nach Westen auf doppelte Breite ausgebaut. Die senkrecht dazu verlaufende Wilhelmstraße wird südlich des Bahndamms als neue Hauptverbindung weitergeführt. Zur 42 Meter breiten Allee ausgebaut, soll die neue Nord-Süd-Verbindung als Entlastungsstrasse für den Verkehr in den Stadtwald bis zur Isenburger Schneise geführt werden. Neben der Straße soll auch ein Fußweg zum etwas nach Norden verlegten Reichsbahnhof „Louisa“ verlaufen. Durch das neue Siedlungsprojekt wird diese Bahnstation erst richtig an Bedeutung gewinnen, zumal es auch Überlegungen von Seiten der Familie von Bethmann gab, ihren „Park Louisa“ am Rande des Stadtwaldes zu parzellieren und ein Villenviertel in der Art des Berliner Grunewalds entstehen zu lassen.

## Das Riedhofgelände heute



Die Bebauung des ehemaligen Riedhofgeländes zeigt sich heute wesentlich anders als Ernst May es in seiner Gesamtplanung vorgesehen hatte. Nach seinem Bebauungsplan wurde nur der Bauabschnitt Riedhof-West (Heimatsiedlung) nach Plänen des Architekten Franz Roeckle von 1927-1934 vollständig realisiert. Der Bauabschnitt Riedhof-Ost wurde erst nach dem Weggang von May aus Frankfurt nach 1930 begonnen und nur zum kleinen Teil ausgeführt. Erkennbar ist diese Bebauung entlang der Mörfelder Landstrasse, dahinter die große Freifläche mit Promenade, heute der Tiroler Park.



Der Riedhof, um den herum sich die Planung Mays entwickelte, existiert nicht mehr. Seine Reste mussten in den 70-er Jahren des 20. Jahrhunderts einer Hochhausanlage mit Altenwohnungen weichen. Es blieb nur ein Brunnen, dessen Umfassungsmauern noch heute stehen.



Schon in den 50-er Jahren des 20. Jahrhunderts entstanden hier soziale Einrichtungen wie die „Riedhofschule“ oder auch die „Osterkirche“ mit einem evangelischen Gemeindezentrum mit Kindergarten und Kindertagesstätte.

Später kommen dann einige Punkthochhäuser hinzu, die heute das Gebiet um den ehemaligen Riedhof prägen. Der große Südabschnitt wurde erst nach dem 2. Weltkrieg mit dem Bau der Fritz-Kissel-Siedlung (1950-1955) realisiert. Es entstanden hier ca. 2400 Wohnungen. Die Nachkriegsarchitektur orientierte sich nur wenig an der Vorlage Mays. Die Planer der 50-er Jahre fürchteten die Monotonie zu langer Hauszeilen und entschieden sich stattdessen für eine leichte Krümmung und Verschwenkung der Zeilenstruktur.



Aus dem Gesamtplan von May blieb der breite Grünzug erkennbar, der sich von der Mörfelder Landstraße den

Sachsenhäuser Berg hinaufzieht und mit der katholischen Kirche seinen baulichen Abschluss gefunden hat. Im Gegensatz zum ursprünglichen Bebauungskonzept Mays wurde nur etwa die Hälfte der vorgesehenen Fläche im Südabschnitt bebaut. Noch ein großer Teil der verfügbaren Fläche bis zu den Bahngeleisen blieb bis heute von Bebauung frei und blieb Gartenland meist in Form von Kleingartenkolonien.

Schließlich versuchten die Planer in den 70-er Jahren wieder mehr in Annäherung an Mays Gesamtentwurf im Südwesten einen Abschluss der Siedlung baulich zu finden. Mit dem Tormotiv an der Mörfelder Landstrasse sollte eine Beziehung zu der gegenüberliegenden in den 30-er Jahren entstandenen Heimatsiedlung mit ihren markanten Torüberbauungen geschaffen werden.



Das zum Gesamtkonzept Mays gehörende Gemeinschaftshaus an der Kreuzung Mörfelder Landstraße/Stresemannallee wurde nie gebaut. Hier findet man heute eine eingeschossige Laden- und Gaststätten-Nutzung, wobei kurioserweise das Nebenzimmer des „Wienerwalds“ auch heute gern als Versammlungsraum genutzt wird. Die lebhafteste Straßenkreuzung ist mit ihren Geschäften für den täglichen Bedarf, mit einer Poststelle, einer Bankfiliale, den Haltestellen für Straßenbahn und Bus zum eigentlichen Zentrum des ehemaligen Geländes am Riedhof geworden.

