



Einführung in die Facetten der modernen Architektur

a&k-Studienreise 2014 vom 28.02. - 02.03. 2014

Leitung

Thomas Meyer-Wieser, dipl. Arch. ETH/SIA/BSA

Evelyn Steiner Dipl. Arch. ETH, Wissenschaftliche Volontärin DAM

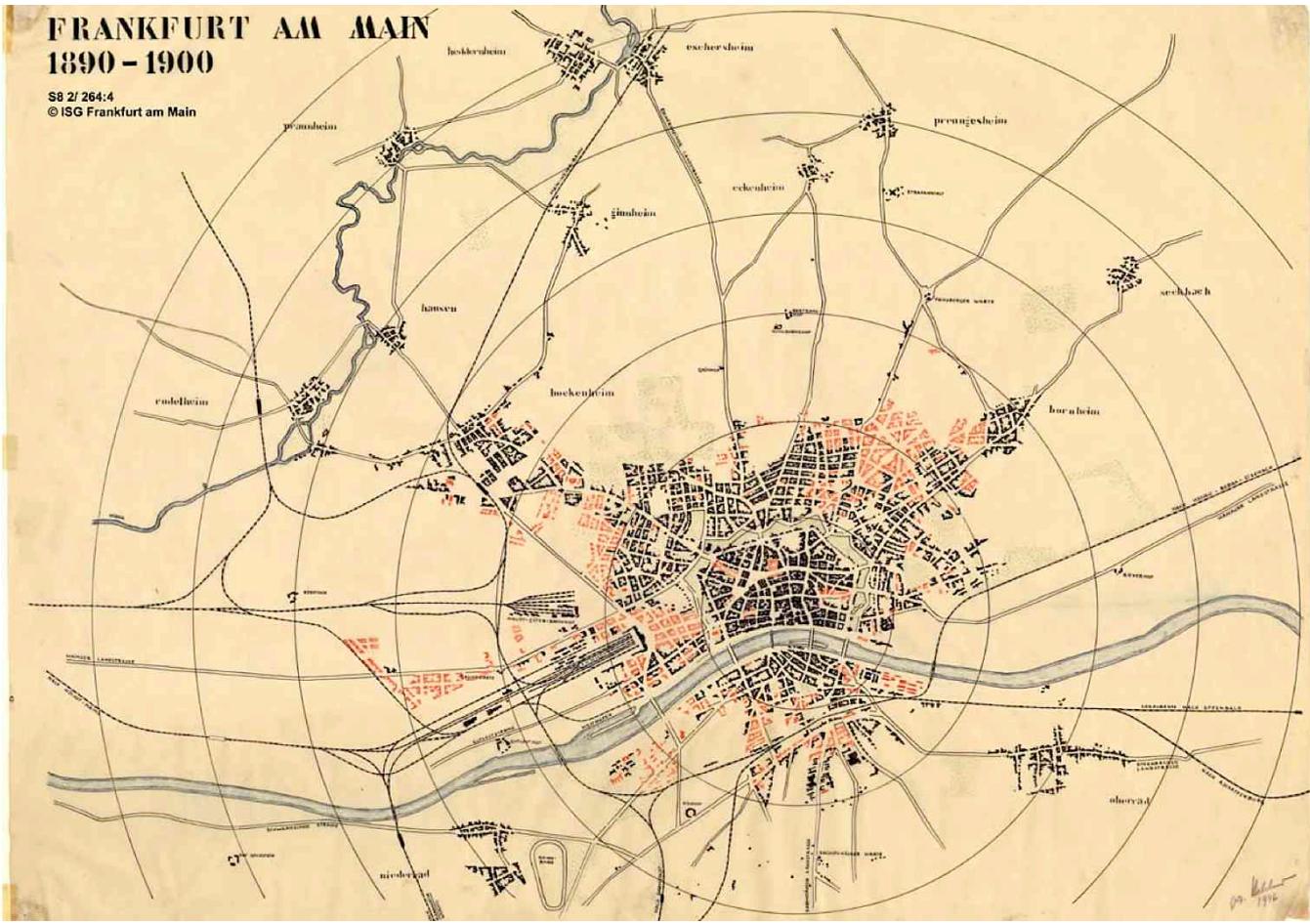
„Frankfurt, Einführung in die Facetten der modernen Architektur“

Frankfurt am Main bildet mit rund 700.000 Einwohnern und 630.000 dort arbeitenden Menschen das Zentrum der Rhein-Main-Region. Innerhalb dieses Gebiets als internationalem Wirtschaftsstandort hat Frankfurt die zentrale Funktionen einer „Global City“ zu erfüllen. Für die Stadtentwicklungsplanung bedeutet das seit langem, über die örtlichen Dimensionen der Daseinsvorsorge für die eigene Bevölkerung hinaus in einem grösseren Massstab zu denken. Es gilt, die Belange der Stadt und Region in einem gemeinsamen Kontext zukunftsfähig zu gestalten.

Nachhaltige Stadtentwicklung ist eine Zukunftsaufgabe für alle Metropolen und Regionen der Welt. Nur: Was heisst das eigentlich für Frankfurt am Main? Wie können wir heute Frankfurt als eine prosperierende, umwelt- und sozialverträgliche Stadt gestalten? Wie können die Stadtbewohner ihre wirtschaftlichen und sozialen, die ökologischen und kulturellen Bedürfnisse in eine zukunftsfähige Balance bringen? Diesen und ähnlichen Fragen soll anhand einer kurzen Studienreise nachgegangen werden.

FRANKFURT AM MAIN 1890 - 1900

S8 2/ 264:4
© ISG Frankfurt am Main



Freitag, 28. Februar 2014: „Facetten der modernen Architektur“

Treffpunkt 06.45 Zürich HB unter der grossen Uhr

07:00 Zürich HB - Gleis 14 (IC 760, Richtung: Basel SBB)
07:53 Basel SBB - Gleis 9
08:13 Basel SBB (ICE 372, Richtung: Berlin Hbf (Tief))
11:08 Frankfurt (Main) Hbf - Gleis 9, Transfer mit Taxi zum Hotel
11.30 Check-In Hotel Nizza, Elbestrasse 10, Frankfurt am Main <http://www.hotelnizza.de/>

Mittagessen individuell (Frankfurt)

Treffpunkt 14.00 Stadtentwicklung und Stadtgeschichte der Stadt Frankfurt
Herr Milcz und Herr Buch Stadtplanungsamt Frankfurt

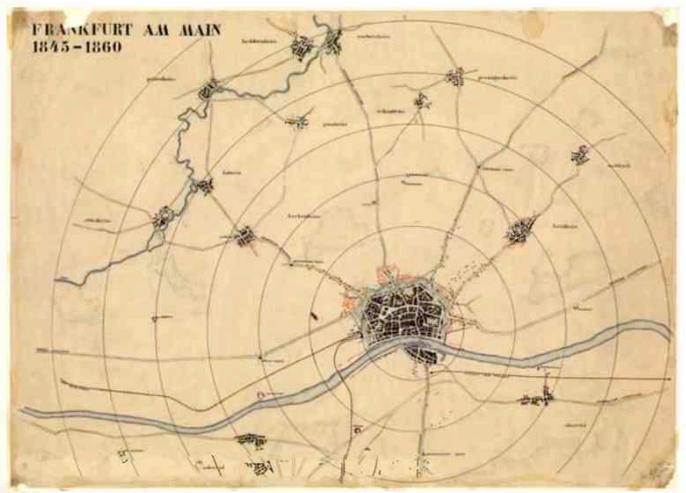
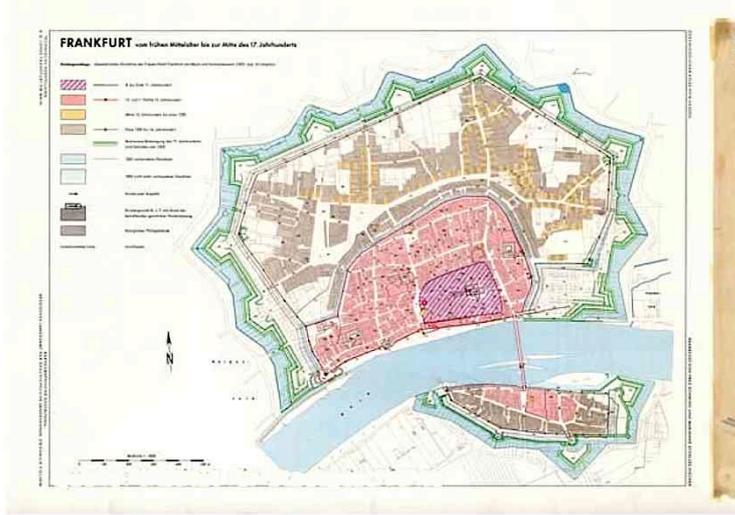
Die Tour beginnt vor dem Stadtmodell und wird auf dem Römerberg fortgesetzt, dem historischen Zentrum von Frankfurt, das zugleich aber auch ein breites Spektrum alter und moderner Architektur bietet. Zu sehen sind unter anderem der Dom, das Rathaus ‚Der Römer‘, wieder aufgebaute Fachwerkhäuser, die Ausstellungshalle Schirn und die Saalgasse mit den in den achtziger Jahren entstandenen Stadthäusern.

16.00 Stadtentwicklung im Ostend: Tour durch EZB-Areal, Führung Yorck Förster, freier Kurator DAM

Das ehemalige Grossmarktareal befindet sich im Ostend, südlich der Sonnemannstrasse. Es erstreckt sich bis zum Mainufer, grenzt im Westen an das Sanierungsgebiet Ostend und im Osten an den Bahndamm in Verlängerung der Deutschherrnbrücke. Der Spaziergang endet, in 200 m Höhe, auf der Aussichtsterrasse des MainTowers. Inmitten der Hochhäuser des Bankenzentrums bietet sich dort ein wunderbarer Blick auf Frankfurt und sein Umland.

20.00 Gemeinsames Abendessen, Restaurant Main Tower (3 Gang Menu)

Übernachtung: Hotel Nizza, Elbestrasse 10, Frankfurt (1)



Vom Mittelalter bis 1860

Keimzelle der Frankfurter Siedlungsgeschichte war der Domhügel. Siedlungsspuren lassen sich auf der hochwasserfreien Erhebung seit dem ersten vorchristlichen Jahrhundert nachweisen. Die Vorgängerkirche des heutigen Doms war eine Kapelle der dort gelegenen karolingischen Pfalz. Begrenzt im Süden durch den Main, im Norden durch einen verlandeten Mainarm, „die“ Braubach (Braubachstraße), im Osten durch das sumpfige, bis in die Neuzeit unbebaute Fischerfeld, im Westen durch die in den Karmeliterhügel übergehende Römerbergsenke, erhielt das Areal im 10. Jahrhundert eine Befestigungsmauer. Während der Stauferzeit wuchs die Siedlung zur Stadt, für die die alten Grenzen zu eng wurden. So schützte etwa ab 1200 eine neue Mauer, deren Reste heute noch am östlichen Ende der Töngesgasse zu sehen sind, die sich rasch entwickelnde Stadt.

Der nächste Schritt erfolgte 1333 als Kaiser Ludwig der Bayer den Frankfurter Bürgern eine Erweiterung des Stadtgebietes und eine neue Stadtmauer zugestand. Das neue Stadtareal, drei Mal so groß wie das bisherige, umfasste die heutige Innenstadt und reichte bis weit in die Neuzeit als Siedlungsfläche für die Bevölkerung aus. Für mehrere Jahrhunderte bildete die Stadtmauer bis auf einige befestigte Gutshöfe und burgähnliche Sitze im Weichbild der Stadt auch die Bebauungsgrenze. Eine sich etwa im Abstand von zwei Kilometern um die Stadt ziehende Landwehr aus Gebüch und Graben schützte im Vorfeld das Gebiet dieser Landwirtschafts- und Gärtnereizone. Frankfurt vom frühen Mittelalter bis zur Mitte des 17. Jahrhunderts In den unsicheren Zeiten des dreißigjährigen Krieges setzte man ab 1628 vor die mittelalterliche Stadtmauer dem Stand der Kriegstechnik entsprechende bastionäre Befestigungen, die sich heute noch in den Zacken des Anlagenringes nachvollziehen lassen.

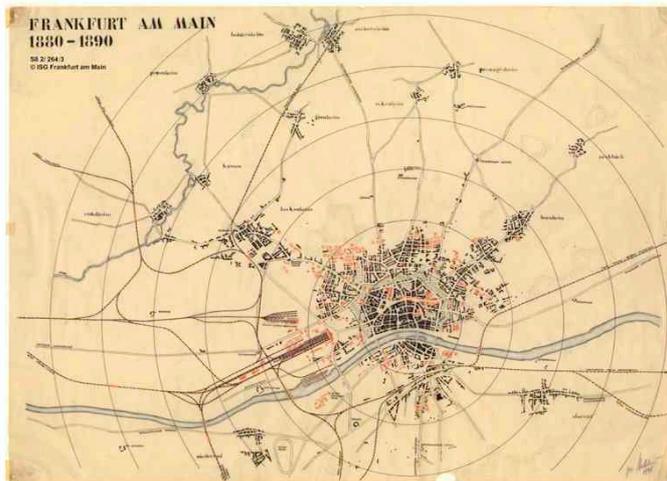
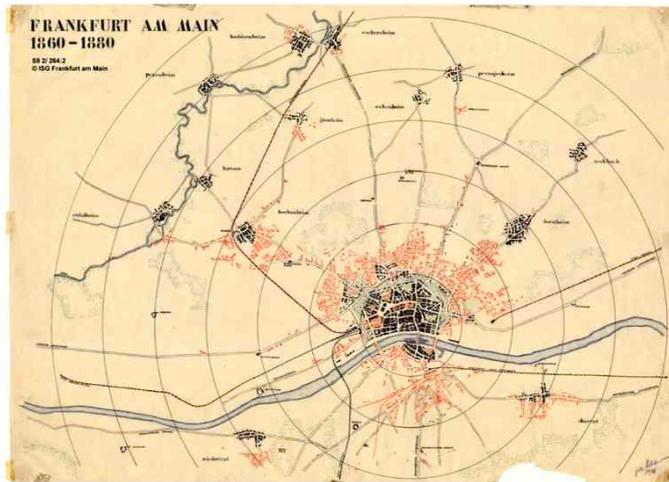
Gegen Ende des 17. Jahrhunderts schätzt man die Frankfurter Bevölkerungszahl auf knapp über 20.000 Einwohner.

Als einziges zusammenhängendes Stadtviertel innerhalb der alten Befestigungsanlagen entstand ab 1792 die klassizistische Fischerfeldbebauung, deren Fertigstellung sich allerdings weit ins 19. Jahrhundert hineinzieht.

Während des 18. Jahrhunderts übersprang die Bautätigkeit die bisherigen Stadtgrenzen. Entlang der großen Ausfallstraßen und beider flussabwärts gelegener Mainufer bauten sich begüterte Frankfurter Familien Sommerwohnhäuser, die im Laufe der Zeit auch zum dauernden Aufenthalt dienten. Damit wurde eine Entwicklung eingeleitet, die sich besonders nach der Niederlegung der Festungswälle ab 1804 verstärkt fortsetzte. Etwa ab 1830 begann die Entwicklung der Außenstadt durch gesteigerte Bautätigkeit in der ehemaligen Gärtnereizone vor dem Anlagenring. Bauvorschriften von 1849/51 versuchten, die vorher regellose Bautätigkeit in geordnetere Bahnen zu lenken, indem sie Fluchtlinien, Bauhöhe und Abstand zu Nachbarn vorgaben.

Ab 1839 hielt in Frankfurt das neue Verkehrsmittel Eisenbahn Einzug. Als erste Strecke ging die Verbindung Frankfurt Höchst in Betrieb mit Fortsetzung nach Wiesbaden 1840. 1846 folgte die Bahnlinie nach Darmstadt. Bis 1852 nahmen auch die Strecken nach Kassel und Hanau den Verkehr auf. Die zweite Brücke über den Main war eine Eisenbahnbrücke.

Bis 1860 stieg die Einwohnerzahl auf etwa 75.000 Personen.

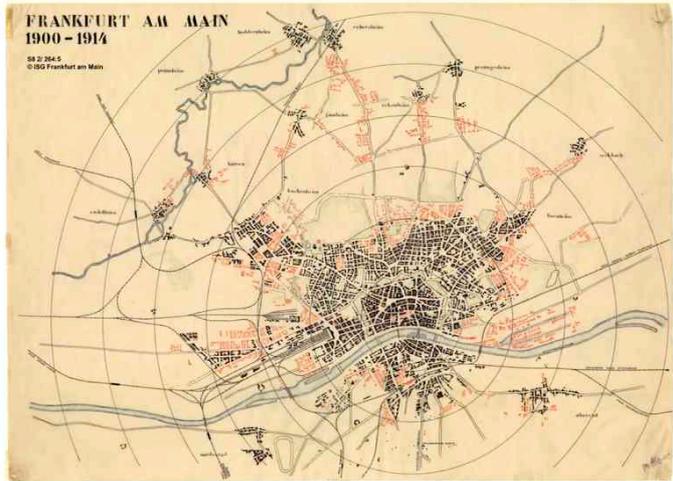
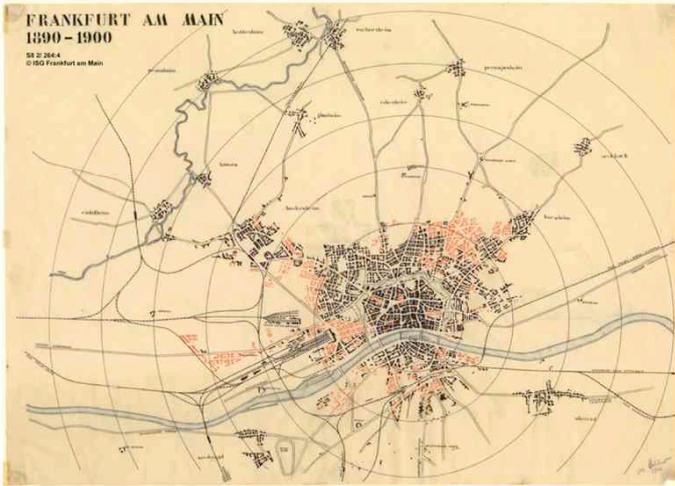


1860-1890

Einschneidende politische Veränderungen brachte das Jahr 1866, als Frankfurt seinen Status als freie Stadt und seine dörflichen Besitzungen verlor und im Königreich Preußen aufging. Der Gründerzeitboom nach dem gewonnenen Krieg gegen Frankreich brachte der Stadt einen starken Aufschwung. Die einst reine Handelsstadt wandelte sich zögernd zur Industriestadt und zum Knotenpunkt des Eisenbahnverkehrs (neuer Zentralbahnhof mit Hauptgüterbahnhof 1888). Innerhalb von zwanzig Jahren verdoppelte sich die Bevölkerung durch Zuzug und die Eingemeindung Bornheims 1877 und stieg bis 1890 auf 180000 Einwohner, was zu entsprechender Wohnungsnachfrage führte. Nach Pariser Vorbild entwickelte sich entlang diagonaler und rasterförmiger Trassen geschlossene Blockrandbebauung in den Stadterweiterungsgebieten, die sich ringförmig um die Innenstadt legten vor allem im West-, Nord- und Ostend, aber auch in Sachsenhausen, Niederrad, Oberrad, Bornheim und Bockenheim. Träger der Bautätigkeit waren private Terraingesellschaften, deren Interessen nach bester Grundstücksausnutzung die neue Bauordnung (1884) sehr entgegenkam. Einheitlich für das gesamte Stadtgebiet wurde eine Gebäudehöhe von fünf Stockwerken festgelegt und eine Bebauung der Grundstücke zu drei Vierteln zugelassen, was eine massive Verdichtung bedeutete.

Trotz reger Bautätigkeit fehlte billiger Wohnraum. Anfänge des sozialen Wohnungsbaues entstanden auf Initiative von gemeinnützigen Vereinen, nicht von Seiten der Kommune. Privater Initiative sind auch zahlreiche Einrichtungen zu verdanken, die in jenem Zeitraum entstanden und von denen die Einwohner noch heute profitieren (Palmengarten, Zoologischer Garten, Opernhaus, Neubau Museum Städel).

Die Grundlagen einer großstädtischen Entwicklung wurden nach 1866 gelegt. Es entstanden die Einrichtungen der Ver- und Entsorgung (Kanalisation ab 1867, Kläranlage 1887, Trinkwasserleitungen Vogelsberg und Spessart 1873/75, Markthalle 1878, Schlachthof 1885). Straßendurchbrüche und neue Verkehrsmittel veränderten das Erscheinungsbild der Innenstadt (Pferdebahn 1872, elektrische Straßenbahn 1884). Mainkanalisation mit neuem Hafen (1886) und neue Brückenbauten (Eiserner Steg 1869, Untermainbrücke 1874, Obermainbrücke 1878, Eisenbahnbrücken Main-Neckar-Brücke und Niederrad) dienten einer besseren Verkehrserschließung.



1890 - 1914

In der Ära des Oberbürgermeisters Franz Adickes forcierte sich der Ausbau zur Industriestadt und Wirtschaftsmetropole und Frankfurt wuchs auch flächenmäßig zur wirklichen Großstadt. Die Einwohnerzahl stieg bis zum 1. Weltkrieg durch Eingemeindungen und Wanderungsgewinn (bis 1905 rund 110.000) auf 437.000 Personen.

In dieser Ära gab es zum ersten Mal eine Stadtentwicklung, die einer Gesamtplanung folgte. Ein 1891 verabschiedeter Bebauungsplan unterschied erstmals Wohngebiete von Industrie- und Mischgebieten und dämmte die städtebaulichen Auswüchse der Miquel-Ära ein, indem er den Geltungsbereich der alten Bauordnung auf die Kernstadt festlegte und für die Außenbezirke neue Vorschriften erließ. Das 1902 erlassene Umlegungsgesetz ermöglichte eine gezielte städtische Planungspolitik, mit der die Bodenpreise der bloßen Spekulation entzogen wurden.

Die weitere Entwicklung der Stadt wurde bestimmt durch einen großzügig dimensionierten zweiten Ring, der die Innenstadt in einem Abstand von ein bis eineinhalb Kilometer Entfernung umspannte und von der Messe bis nach Bornheim reichte. Dieser Alleering wie auch weitere repräsentative Straßenanlagen erschlossen neue Bau- und die sich weiter verdichtenden citynahen Wohngebiete. Hier siedelten sich die Verwaltungsbauten der wilhelminischen Ära an (Polizeipräsidium 1914, Eisenbahndirektion (1908), Oberpostdirektion (1907), Senckenbergmuseum (1907). In Alt- und Innenstadt entstanden entlang weiterer Straßendurchbrüche neue Verwaltungs-, Geschäfts- und Wohnbauten (neues Rathaus 1908).

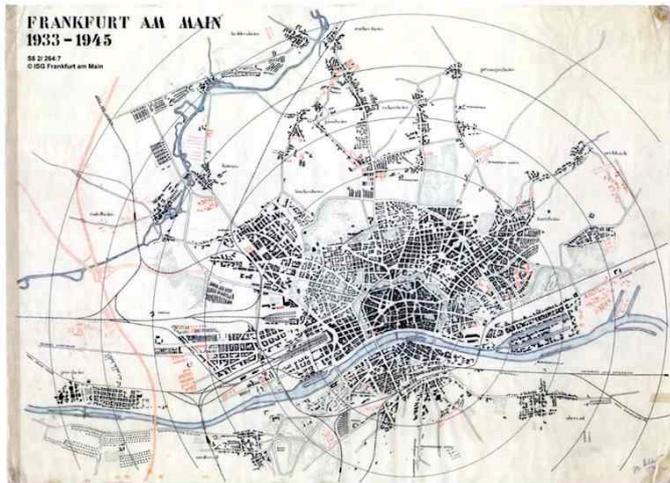
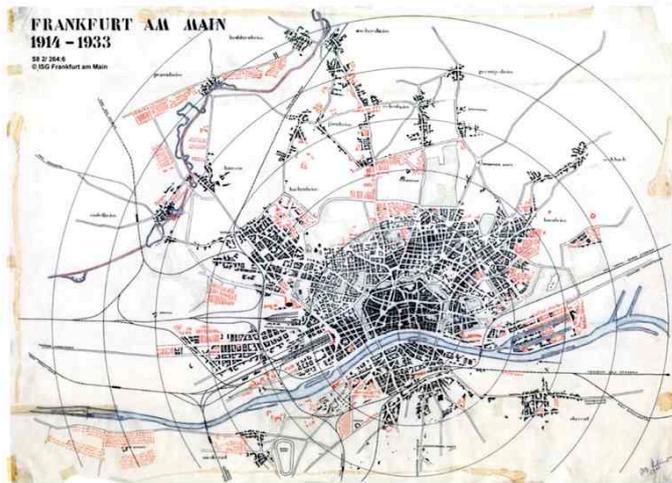
Es entstanden die ersten städtischen Parks bzw., gingen von privater Hand an die Stadt über .

Um dem Raumbedarf der weiter prosperierenden Industrie Rechnung zu tragen, wurde im Osten der Stadt ein weitläufiges Industriegebiet ausgewiesen, zu dessen Versorgung ein neuer Osthafen (1912) diente, der Dank der bis Offenbach weitergeführten Mainkanalisierung (1901) direkt an den Rhein angebunden war.

Die Einweihung des neuen Hauptbahnhofes und des Hauptgüterbahnhofes (1888) war die Initialzündung für ein neues Wohn- und Geschäftsviertel zwischen Innenstadt und Bahnhof (Bahnhofsviertel) bzw. neuer Industrie- und Wohnflächen zwischen Güterbahnhof und Main westlich davon (Gallus- und Gutleutviertel). Die noch den Dimensionen der älteren Eisenbahnverhältnisse entsprechenden Ost- und Südbahnhof wurden aus dichterer Bebauung verlegt und dem Stand der Technik angepasst (1913). Als Verbindung zwischen ihnen entstand die Deutschherrnbrücke. Nördlich des Güterbahnhofes erhielt die Frankfurter Messe mit der Festhalle (1909) einen festen Standort und eine Keimzelle für den späteren Ausbau.

Kurz vor Ausbruch des ersten Weltkrieges, wurde die Universität, als private Stiftung eingeweiht.

Den nach wie vor großen Bedarf an billigem Wohnraum suchten gemeinnützige Wohnungsbaugesellschaften zu mindern. Erstmals in Deutschland wurden dazu auch Bauplätze im Wege des Erbbaurechts vergeben. Es entstanden beispielsweise Siedlungen und Wohnanlagen an der Mainzer Landstraße (Erbbaublock 1901/09, Galluswarte 1898), im Nordend (Burgstraße 1897, Hallgartenstraße, Friedberger Landstraße 1899/1907), im Gallusviertel (Frankenallee, Hellerhofsiedlung 1910), in Eckenheim (Marbachweg 1910) und Riederwald (Riederwaldkolonie 1910).



1914 - 1945

Die Jahre nach dem Ersten Weltkrieg stagnierte die städtische Entwicklung auf vielen Gebieten. Die schon bestehende Wohnungsnot für gering verdienende Schichten verschärfte sich durch schleppende Bautätigkeit und weiteren Anstieg der Bevölkerungszahlen. Ein umfassendes Wohnungsbauprogramm war also notwendig. Es wurde aufgelegt durch den 1925-1930 amtierenden Dezernenten Ernst May, der dafür mit umfassender Zuständigkeit ausgestattet wurde und die von ihm berufenen Mitarbeiter und orientierte sich an den Grundsätzen des neuen Bauens. Neben einer Orientierung an Architekturformen der neuen Sachlichkeit waren darin einbezogen Überlegungen, jede Wohnung bestmöglich mit Licht, Luft und Freiraum zu versorgen, was zur neuartigen Zeilenbauweise mit großzügig dimensionierten Grünflächen und selbst genutzten Hausgärten führte. Änderungen der Reichsgesetzgebung ermöglichten, dass nun auch staatliche Stellen und nicht mehr nur Gesellschaften oder Einzelpersonen im allgemeinen Wohnungsbau tätig werden konnten.

Der neue Generalbebauungsplan betrachtete die Entwicklung der Innenstadt als in ihren natürlichen Grenzen abgeschlossen. Erweiterungsgebiete waren konzipiert als eigenständige Einheiten in freier Landschaft, lagerten sich aber auch an bestehende Strukturen an. Für später zielten die Konzepte auf die Errichtung von Trabantenstädten mit eigener Infrastruktur. Die Verbindung der Siedlungen untereinander und zur Innenstadt sollte ein eigenes System von Grünverbindungen gewährleisten. Erstmals wurde der gesamte Stadtraum, der durch die Eingemeindungen 1910 beträchtlich ausgeweitet worden war, planerisch erfasst, ja sogar Gebiete im Norden und Osten, die erst im späten 20. Jahrhundert zu Frankfurt kamen, mit einbezogen. Die stadträumlichen Überlegungen führten auch 1928 zur Eingemeindung des heutigen Frankfurter Westens und Ostens. In mehr als zwanzig Siedlungen und Wohnhauskomplexen entstanden rund fünfzehntausend Wohnungen. Die für den Wohnungsbau nötigen Mittel stellte eine 1924 neu eingeführte Hauszinssteuer zur Verfügung. Das in der kurzen Zeit von nur fünf Jahren durchgeführte Programm ließ sich nur bei maximaler Rationalisierung auf der Grundlage größter Sparsamkeit bewältigen. Es entstanden Flachdachbauten mit typisierten Grundrissen, unter Verwendung normierter Bauteile, teilweise errichtet in Tafelbauweise. Eine auf der Grundlage arbeitsökonomischer Abläufe konzipierte Einbauküche kam zum Einsatz. Eine besondere Abteilung für Typisierung innerhalb der Bauverwaltung entwarf die „Frankfurter Normen“.

Als Folge der Weltwirtschaftskrise und der Verringerung staatlicher Zuschüsse stagnierte der Wohnungsbau nach 1931. Um der Wohnungsnot dennoch begegnen zu können legte die Reichsregierung ein Programm zum Bau von Einfachst- und Erwerbslosensiedlungen auf. Beschränkt auf einfachste Baumaterialien und angewiesen auf die Selbsthilfe sogenannter Siedler, entstanden so bis 1938 2.700 Wohnungen wovon allerdings knapp tausend auf die Goldsteinsiedlung entfielen, die in der Spätzeit der Ära May geplant worden war. Das erste Teilstück einer als Autobahn ausgelegten Nord-Süd-Verbindung zwischen Hamburg und Basel war ab 1935 zwischen Frankfurt und Darmstadt als erste derartige Straße in Deutschland befahrbar. Das neue nationalsozialistische Regime konnte auf baureife Planungen, die bis in die zwanziger Jahre zurückreichten, zurückgreifen und das Ereignis, wie auch schon den Baubeginn 1933, propagandistisch ausschlachten. Bei Ausbruch des Zweiten Weltkrieges betrug die Bevölkerungszahl 553.000.

Während des Zweiten Weltkrieges stoppte die Bautätigkeit bis auf den Luftschutzbau völlig. Durch ab 1943 massierte Luftangriffe kam es zu starken Zerstörungen, die zu großer Wohnungsnot führten.

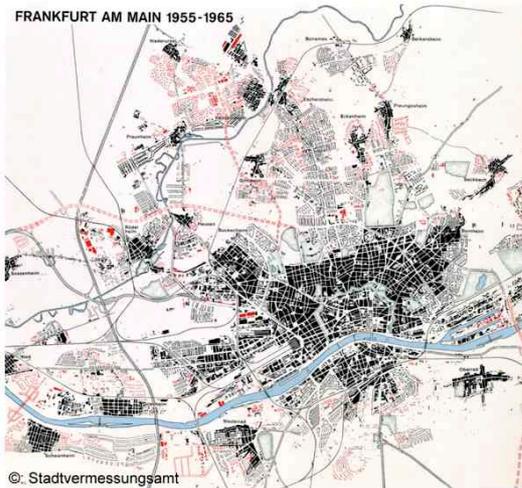
1945-1955

Am Ende des Zweiten Weltkrieges war Frankfurt stark zerstört, Alt- und Innenstadt eine Trümmerwüste, die angrenzenden Stadtgebiete ebenfalls stark betroffen. Von ursprünglich 176000 Wohnungen waren noch 93000 bewohnbar, die provisorisch instand gesetzt mit eingerechnet. Mehr als die Hälfte der 45000 Wohngebäude waren nicht mehr zu bewohnen. Die Zahl der Einwohner sank bis Ende des Krieges auf 256000. Das Gebot der Stunde war daher die Versorgung der Bevölkerung und die Bereitstellung von Wohnraum. Zunächst begann der Wiederaufbau mit der Wiedererrichtung kultureller Identifikationsbauten (Paulskirche, Goethehaus) und mit (Siedlungs-)Bauten für die amerikanische Besatzungsmacht und die Bizonenverwaltung. Kurzzeitig war Frankfurt als provisorische deutsche Hauptstadt im Gespräch und trat auch mit der Errichtung von Verwaltungsbauten in Vorleistung, bevor sich 1949 Bonn in dieser Frage durchsetzte.

In der Altstadt stand zunächst eine kleinteilige Parzellenstruktur als Hauptschwierigkeit neben der finanziellen Überforderung vieler privater Bauherren einem raschen Wiederaufbau entgegen. Das hessische Aufbaugesetz von 1948 ermöglichte Enteignungen und bessere Grundstückszuschüsse für eine sinnvolle Bebauung. Nach intensiver Auseinandersetzung zwischen Traditionalisten und Modernisierern begann Anfang der fünfziger Jahre der Wiederaufbau. Erstere befürworteten eine Blockbebauung in Anlehnung an die Fluchtlinien der Vorkriegszeit, die letzteren, die sich schließlich durchsetzten, plädierten für eine Neugestaltung der Altstadt als Wohngebiet mit Zeilenbauten und begrünten Innenhöfen. Bis 1955 war der Wiederaufbau der Altstadt im Wesentlichen abgeschlossen. Dabei ausgespart blieb das Areal zwischen Dom und Römerberg, das nach mehreren Wettbewerben einige Randbereiche ausgenommen erst 1980 seine heutige Gestalt erhielt. Eine neu angelegte Ost-West- und Nord-Süd-Achse sollten in der Innenstadt neben der Verbreiterung von Straßen der besseren Verkehrserschließung dienen. Der Flughafen, der 1935 eingeweiht worden war, erhielt 1949 eine zweite Start- und Landebahn.

Um den ständigen Anstieg der Bevölkerung zu bewältigen, genügte die bloße Instandsetzung zerstörten Wohnraums und der Wiederaufbau der Innenstadt nicht. Deshalb entstanden an der Peripherie angebunden an bisherige Bebauung vor allem im Norden und Westen zahlreiche durch Mittel des sozialen Wohnungsbaues geförderte Siedlungen, die teilweise noch auf Planungen der Ära May zurückgingen (Fritz-Kissel-Siedlung). Bis 1955 wurden rund 56000 Wohnungen gebaut. Die Einwohnerzahl stieg bis zum Jahresende 1955 durch Rückkehrer und neuen Zuzug auf 636000 Personen, nachdem schon 1952 die Zahlen der Vorkriegszeit wieder erreicht worden waren.

FRANKFURT AM MAIN 1955-1965



©. Stadtvermessungsamt

Phasen der Stadtentwicklung
in Frankfurt am Main 1965-1995

Maßstab 1: 50 000

Herausgegeben: 1997

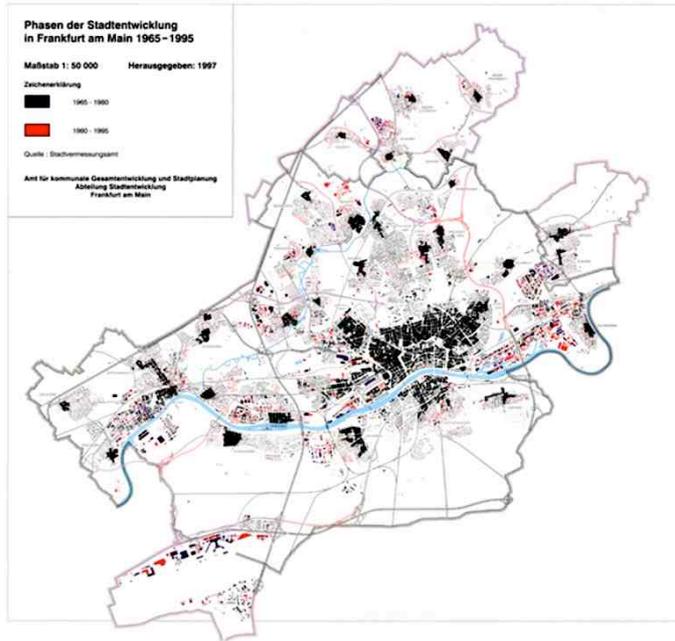
Zeichenerklärung

■ 1945-1960

■ 1960-1995

Quelle | Stadtvermessungsamt

Amt für kommunale Gesamtentwicklung und Stadtplanung
Abteilung Stadtentwicklung
Frankfurt am Main



1955-1995

Auch im Jahrzehnt nach 1955 blieb die Versorgung der Bevölkerung mit Wohnraum wegen des weiter starken Zuzugs ein drängendes Problem. Der Wiederaufbau der Stadt war bis Anfang der sechziger Jahre weitgehend abgeschlossen. Bis Mitte der sechziger Jahre stieg die Einwohnerzahl auf einen nie mehr erreichten Höchststand von 695000 Personen.

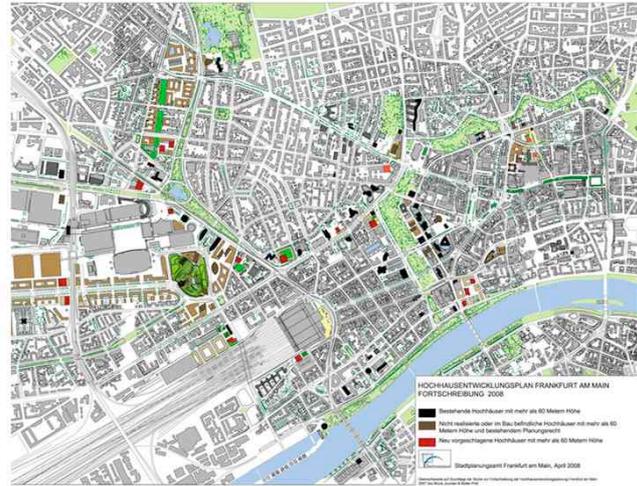
Als größtes Wohnungsbauprojekt mit 7800 Wohnungen entstand ab 1961 die Nordweststadt als Trabantenstadt mit umfassender Infrastruktur, eingepasst in die umgebenden Vororte. Dorthin führte auch die erste Teilstrecke der ab 1963 begonnenen U-Bahn, die im innerstädtischen Bereich unterirdisch, weiter draußen auf eigenem Gleiskörper verkehrt. Nach fünfjähriger Bauzeit wurde sie 1968 zusammen mit dem Nordwestzentrum eröffnet.

Die mit dem Wiederaufbau einher gehende Verbreiterung etlicher Innenstadtstraßen suchte dem Druck des Individualverkehrs zu begegnen. Neuartige Parkhäuser entstanden im Stadtzentrum. Der sukzessive Ausbau der großen Ein- und Ausfallstraßen folgte noch dem Leitbild der verkehrsgerechten Stadt.

Eine erste Hochhausgeneration führte ab 1960 amerikanische Bauformen auch in Deutschland ein, nachdem schon Mitte der 50er Jahre kleinere Verwaltungshochhäuser entstanden waren. Der rasant wachsende Dienstleistungssektor weckte Bedarf nach Büroflächen über die Innenstadt hinaus. Der Strukturwandel erfasste zunächst das von der Stadtplanung als City-Erweiterungsgebiet ausgewählte Westend. Die Umwandlung scheiterte seit Anfang der siebziger Jahre am Widerstand der ansässigen Bevölkerung, auch wenn bereits eingetretene Veränderungen nicht mehr rückgängig gemacht wurden.

Der Widerstand gegen die Wohnraumspekulation im Westend markierte einen Wendepunkt. Gegen die drohende Verödung von Innenstadt und Stadtvierteln entstand der Wunsch nach mehr Urbanität durch Sicherung des Baubestandes im Wohnumfeld. Stadtteilentwicklungspläne bezogen die Bevölkerung in die Planung mit ein. Planerische Vorstellungen von der Realisierung des technisch Machbaren verschoben sich hin zu Stadtumbau und Stadtreparatur. Parallel zum Bau der die Maßstäbe menschlichen Wohnens sprengenden Hochhausansiedlungen der siebziger Jahre begann die Erneuerung der innenstadtnahen Wohngebiete und der Umbau der Innenstadt mit Schwerpunkt auf mehr Erlebniswert. Später ermöglichten die durch den Niedergang des produzierenden Sektors frei werdenden alten Industriestandorte. Zunehmend rückten die Häfen und Flussufer in den Blickpunkt. Die teilweise Verlagerung der Universität zum Niederurseler Hang wurde zum Kristallisationspunkt für einen späteren neuen Stadtteil. Ein Hochhausrahmenplan sollte den Bau neuer Hochhäuser auf verdichtete Standorte in der City konzentrieren. Die Neukonzeption von Wohnvierteln der neunziger Jahre zielte von Anfang an auf eine verdichtete Bauweise und im Gegensatz zu den Siedlungen der siebziger Jahre auch auf Einrichtungen zur Versorgung des täglichen Bedarfs. In Niederrad entstand ein eigener Bürostadtkomplex zur Entlastung der City ab Mitte der sechziger Jahre. Nicht nur im Stadtgebiet, sondern auch an der Peripherie und Umgebung wurde die Verkehrsinfrastruktur ausgebaut: Erweiterung des Flughafens durch ein neues Terminal mit vermehrten Flugzeugabstellplätzen 1972, neue Startbahn 1984 und zweites Terminal 1994. Ein S-Bahn-Netz band ab 1978 das Umland besser an die Kernstadt an.

Der Abzug des amerikanischen Militärs ab Anfang der neunziger Jahre eröffneten der Stadtplanung neue Möglichkeiten der Nutzung. Geräumt wurden Kasernen, Wohnsiedlungen, Flughäfen. Die Eingemeindungen von Nieder-Erlenbach, Nieder-Eschbach, Kalbach 1972, Bergen-Enkheim 1977 verschafften der Stadt dringend benötigte neue Flächen. 1995 betrug die Einwohnerzahl 653000 Einwohner.

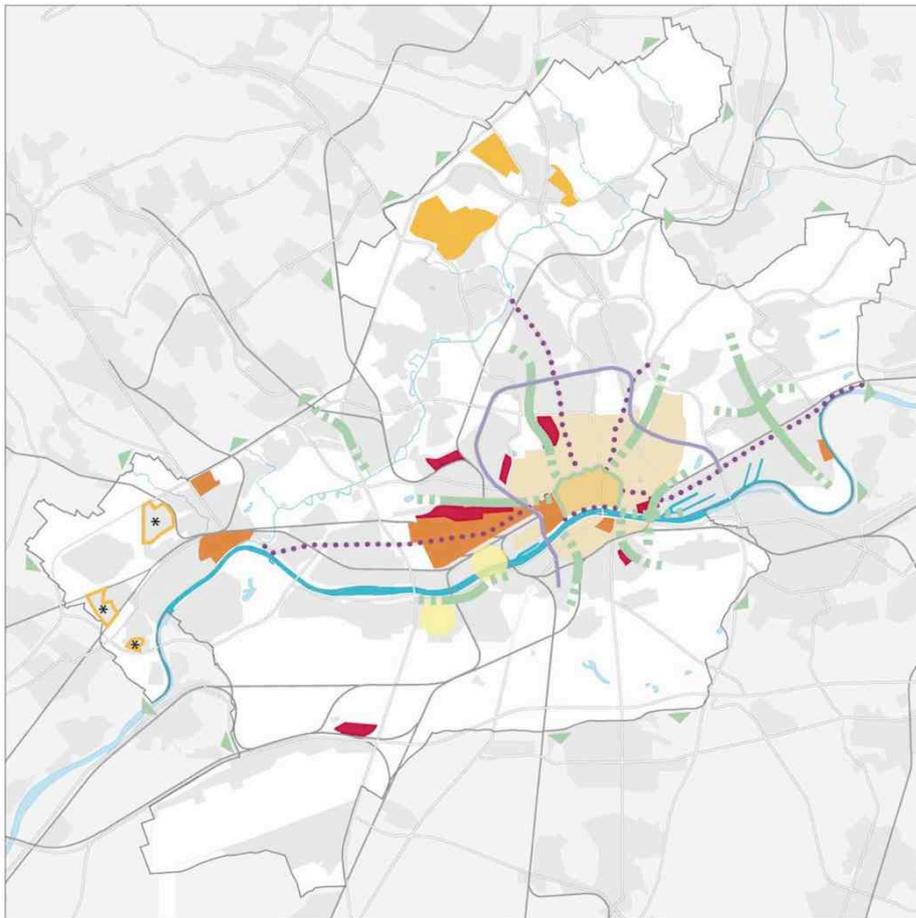


1999 - 2008

Im Jahr 1999 wurde erstmals eine umfassende Rahmenplanung zur Fortentwicklung der Hochhauslandschaft in Frankfurt am Main entwickelt und parlamentarisch zur Umsetzung beschlossen. Die damals vorgeschlagenen Standorte wurden zwischenzeitlich durch nachfolgende Bebauungsplanverfahren gesichert. Nunmehr liegt die erste grundlegende Weiterentwicklung dieser Planung vor.

Auch wenn die überwiegende Zahl der 1999 benannten Standorte noch nicht umgesetzt wurde, konnten für sechs von zehn Standorten Architektenwettbewerbe zur Realisierungsvorbereitung durchgeführt werden. Erste Baugenehmigungen liegen vor. Dennoch wurden seit 1999 in Frankfurt am Main 16 Hochhäuser genehmigt und errichtet oder befinden sich derzeit im Bau. Die Zulässigkeit dieser Gebäude basiert auf älterem, vor 1999 geschaffenem Planungsrecht oder ergab sich im Zusammenhang mit der Umsetzung großer Entwicklungsprojekte wie etwa für das neue Stadtquartier „Westhafen“. Die Zahlen verdeutlichen, dass die Realisierung von Hochhäusern einen langen zeitlichen Vorlauf erfordert. Zwischen der Sicherung und Ausübung von Baurechten wird offenbar zur Projektvorbereitung auf Bauherrenseite ein mehrere Jahre umfassendes Zeitfenster erforderlich. Derzeit stehen lediglich 13 planungsrechtlich gesicherte Standorte zur Verfügung, so dass eine räumlich-gestalterische Überprüfung des Stadtgebietes, mit dem Ziel der Ableitung weiterer geeigneter Hochhausstandorte, aktuell geboten war. Vor allem im Spiegel dieser Erkenntnis ist die Fortschreibung zur Hochhausentwicklungsplanung 2008 zu verstehen.

Die Fortschreibung zum Hochhausentwicklungsplan 2008 bereitet im Ergebnis 23 neue Hochhäuser ab 60 m Höhe auf 16 Standorten vor, was im Ergebnis einem Flächenzuwachs von etwa 800.000 m² Bruttogeschossfläche entspricht. Für vier der Standorte werden erstmals Wohnhochhäuser (insgesamt 65.000 m² Bruttogeschossfläche) vorgeschlagen. Sämtliche Hochhausstandorte erfordern in einem zweiten Schritt die planungsrechtliche Sicherung mittels nachfolgender, konkretisierender Bebauungsplanverfahren.



LEITBILD FÜR DIE STADTENTWICKLUNG FRANKFURT AM MAIN RÄUMLICHES ENTWICKLUNGSKONZEPT

Städtebauliche Entwicklungsmaßnahmen

Stadterweiterungen

Am Friedberg
Am Martinszebrten
Bonames Ost

Umwandlungsflächen auf Gewerbebrachen

Neuordnung vorhandener Nutzungen

Europaviertel
Europäische Zentralbank
Gateway Gardens
Hessinger Areal
Horsellgelände
Südlich Rödelheimer Landstraße
Universitätsgelände Bockenheim
Universitätsgelände Westend

Stadtteilentwicklung

Aktiver Kernbereich Fechenheim
Rahmenplan Al-Sachsenhausen
Rahmenplan Hicker
Stadterneuerung Bahnhofsviertel
Soziale Stadt Engelstraße
Soziale Stadt Gallus

Aufwertung von Straßenräumen

Eschersheimer Landstraße
Friedberger Landstraße
Hansauer Landstraße
Mainzer Landstraße
Mainka

Straßenbahnlinie

Als Ergänzung zum bestehenden ÖPNV soll eine Querverbindung geschaffen werden, die die Stadteile besser vernetzt und die Mobilität fördert.

Innenstadtkonzept

Die Nutzungsvielfalt der Innenstadt soll gestärkt und ausgebaut werden. Die Stadtgestalt und der öffentliche Raum mit seinen Verkehrs-, Grün- und Freiflächen sind weiter zu entwickeln.

Gründerzeitling

Erhaltungssatzungen und Maßnahmen der Stadterneuerung zielen darauf, diese innenstadtnahen Wohn- und Arbeitsquartiere in ihrer Attraktivität zu stärken und weiter zu entwickeln.

Mögliche Entwicklungsplanungen zur aktiven Umstrukturierung

Bürostadt Niederrad
Westliches Güterviertel/Sommerhöfepark

GrünGürtel - Freiraumanbindungen

Ergänzende Grünzüge aus der Innenstadt heraus sowie in die umgebende Landschaft sollen attraktiv gestaltete Freiräume für Erholung und Spiel bieten und wichtige Freiraumanbindungen auch in die Region herstellen. Eine durchgängige Freiraumanbindung entlang des Mains wird langfristig umgesetzt.

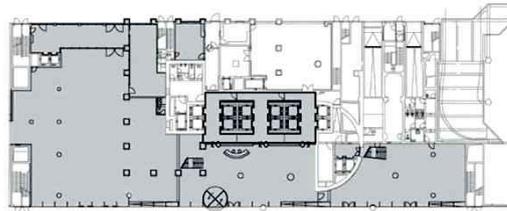
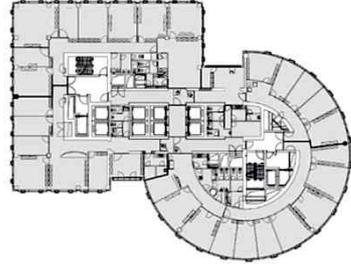
Stadtentwicklung

In den nächsten Jahren wird die stadtgestalterische Diskussion durch die großen und prominenten Bauvorhaben bestimmt. Durch die lokal und touristisch wichtige Rekonstruktion des Dom-Römer-Areals ist eine konstruktive und lebhaftige Diskussion über das Thema Stadtgestalt hinsichtlich einer Gestaltung im Sinne historischer Stadtstrukturen entstanden. In welchem Maße sollte Altstadt originalgetreu wieder aufgebaut werden oder sollte nicht viel mehr der Stadtgrundriss als Rahmen einer modernen Architektur dienen? Durch verschiedene Wettbewerbsverfahren sowie öffentliche Diskussionen und Planungswerkstätten sind in Zukunft die Fragen immer wieder neu zu beantworten.

Auch bei der Entwicklung des Europaviertels stehen die großen stadtgestalterischen und stadtbildprägenden Veränderungen noch an. Die bisher gestalteten Straßenräume werden weiter durch Wohn- und Büro- gebäude „gefüllt“. Die Verbindung des Viertels und seiner öffentlichen Räume mit den Stadtquartieren Gallus, Kuhwald und Rebstock muss noch wachsen und durch eine qualitativ hochwertige Stadtgestaltung initiiert werden. Auch die beginnende Bebauung des ehemaligen Großmarkthallenareals wird das Stadtbild Frankfurts in den nächsten Jahren mit dem Doppelturm der EZB prägen. Dadurch wird auch der Osten Frankfurts ein markantes Tor in die Innenstadt ausbilden. Die neue Mainbrücke von der Südmole des Unterhafens zum Sachsenhäuser Ufer wird dabei das Stadtbild Frankfurts genauso nachhaltig verändern. Aber auch andere Vorhaben, eher am Stadtrand gelegen, können prägend für die Stadtgestalt der Stadt Frankfurt am Main der nächsten Jahre werden. So soll am Flughafen ein neuer Büro- und Gewerbestandort mit einer hohen städtebaulichen und stadtgestalterischen Qualität errichtet werden. Besonders die internationalen Besucher, die am Flughafen ankommen, erwarten dann die ersten interessanten Eindrücke der Stadt.

In einem gesamtstädtischen Interesse ist in den kommenden Jahren die Stärkung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) durch Trassenerweiterungen und -erneuerungen sowie die Gestaltung von barrierefreien Stadtbahn- und Straßenbahnhaltepunkten. Im Gegenzug zum Aus- und Umbau des ÖPNVs bestehen erste Überlegungen zu Möglichkeiten des Rück- und Umbaus stark belasteter oder autobahnähnlicher Straßen mit hoher Trennwirkung wie z.B. die Rosa-Luxemburg-Straße oder der Miquelknoten. Anhand weiterer Untersuchungen wird zu klären sein, ob es machbar sein wird, die durch die Verkehrsachsen entstandenen „Unorte“ zu beseitigen. Dieser Aspekt steht bei einem weiteren Projekt der Stadtreparatur im Vordergrund: Die Einhausung eines Teilabschnittes der Autobahn A 661 wird derzeit im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen für eine städtebauliche Entwicklungsmaßnahme geprüft.

Neben den großen stadtbildprägenden Aspekten ist auch in Zukunft die Gestaltung der Stadtteilzentren und deren öffentlichen Räume wichtig, um für die Bewohner lebendige Orte mit Aufenthaltsqualität zu erhalten oder zu schaffen und somit den Wohnstandort Frankfurt am Main weiterzuentwickeln. Darüber hinaus bleibt die Stadt Frankfurt am Main aber auch Arbeitsort und Ort für Touristen und Kulturbesucher. Mit einer anspruchsvollen Stadtgestalt werden diese Funktionen zukünftig weiter gestärkt.



Main Tower, Schweger & Partner, 2000

Der Main Tower nimmt in der Skyline Frankfurts eine Sonderstellung ein: Er ist der einzige Wolkenkratzer mit einer öffentlich zugänglichen Aussichtsterrasse in der Turmspitze. Der Main Tower wurde am 28. Januar 2000 eingeweiht. Die Planung führte das Hamburger Architekturbüro Schweger & Partner durch. Teile seiner unteren Stockwerke sind in die historische Fassade der Ursprungsgebäude eingefasst. Im September 2011 wurde der Main Tower nach den Standards von „Leadership in Energy and Environmental Design (LEED)“ mit dem Gold-Status zertifiziert. Der Main Tower hat fünf Untergeschosse und 56 Obergeschosse. Außerdem befindet sich im 53. Obergeschoss ein öffentliches Restaurant (Main Tower Restaurant & Bar) mit Cocktail-Lounge und Café in 187 Meter Höhe, die von Bernd Mey gestaltet wurde.

Mit seiner auf die Grundformen Kreis und Quadrat reduzierten klaren Formsprache erhielt der Main Tower von Anfang an ein eigenständiges und unverwechselbares Erscheinungsbild, das sich mit ausgewogenen Proportionen heute aber zugleich harmonisch ins Stadtbild und in das Ensemble der Skyline einfügt. Das liegt nicht zuletzt an der mit Bedacht gewählten Abstufung zwischen dem filigranen 200 m hohen Rundturm, dem 170 m hohen Quadratturm und dem Sockelbereich, der wiederum die Höhe der ursprünglichen Bebauung vom Anfang des 20. Jahrhunderts aufgreift und eine enge Verbindung zu den benachbarten Hochhäusern schafft.

Wer sich die Fassade ganz genau anschaut, wird bemerken, dass ein Stockwerk - das 38. - etwas höher ist als die anderen. Hier befindet sich die Skylobby, die repräsentative Konferenzetage der Helaba Landesbank Hessen-Thüringen. Während bei vielen Hochhäusern die Außenwände tragend konstruiert sind (sogenannte Tube-Bauweise), wird die vertikale Last beim Main Tower über die Kernstruktur und außenliegende Stützen abgetragen - nur so ließ sich die voll verglaste Außenfassade verwirklichen. Mit einem durch Baubronze betonten Grundraster setzt die Fassade des Quadratturms ein deutliches formales Gegengewicht zum Rundturm. Im Sockelbereich wurde die denkmalgeschützte Fassade des Vorgängergebäudes integriert, allerdings nicht historisierend, sondern als sichtbarer Kontrast zwischen Vergangenheit und Gegenwart. Die Kunstsammlung der Landesbank Hessen-Thüringen (Helaba) konzentriert sich seit 1996 auf die Arbeiten zeitgenössischer Künstler. Das besondere Verhältnis der Helaba zur Gegenwartskunst zeigt sich in den zahlreichen Auftragswerken, die in den vergangenen Jahren für den Main Tower realisiert worden sind. Viele davon beziehen sich unmittelbar auf den architektonischen Kontext.

VERLAG ENGLERT UND SCHLOSSER IN FRANKFURT AM MAIN

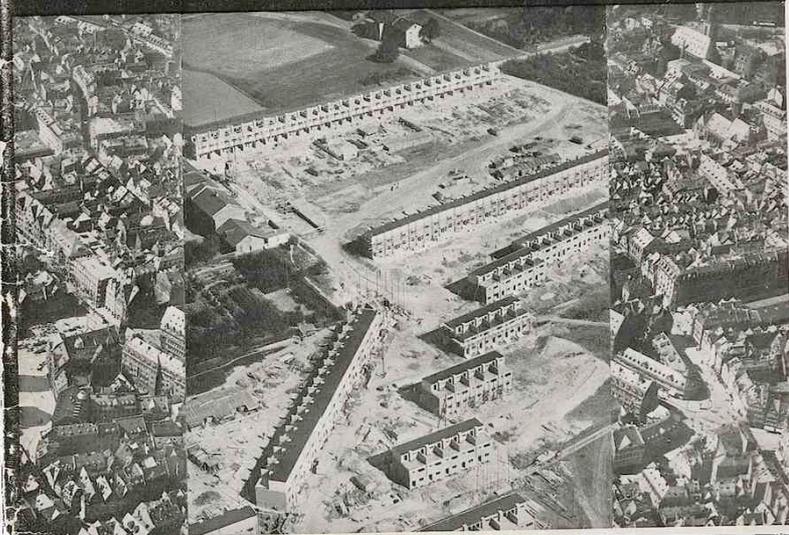


FL/277/156 (15)



DAS NEUE FRANKFURT

MONATSSCHRIFT FÜR DIE FRAGEN DER GROSSTADT-GESTALTUNG 1926 - 1927



Samstag, 01. März 2014: „Das neue Frankfurt mit seinen Ikonen der Moderne “

Treffpunkt 09:00 Treffpunkt vor der Goethe-Universität
Besichtigung Hauptverwaltung der IG Farben, Hans Poelzig, Führung Evelyn Steiner, DAM

Als flexibel nutzbar erweist sich die 1931 vom Architekten Hans Poelzig fertig gestellte Hauptverwaltung der IG Farben, die wir am Nachmittag besichtigen. Nach dem Krieg als US Headquarter genutzt ist es jetzt Hauptgebäude der Johann-Wolfgang-von-Goethe Universität.

11.00 Das neue Frankfurt, Stadtrundgang mit ÖPNV und zu Fuss
Führung Christina Treutlein, ernst-may-gesellschaft

Die heutige "Römerstadt" entstand in den zwanziger Jahren unter Leitung des Frankfurter Stadtarchitekten Ernst May als Modell für zeitgemässe Arbeiterwohnungen. In der Nachbarschaft befindet sich die nach den Idealen der sechziger Jahren geplante „Nordweststadt“ mit Wege- (Fussgänger und Autos) und Funktionstrennung. Weiterfahrt mit der U-Bahn zur Wohnanlage „Hinter den Ulmen“ ein Projekt des Bauhausarchitekten Walter Gropius.

Mittagessen individuell (Frankfurt)

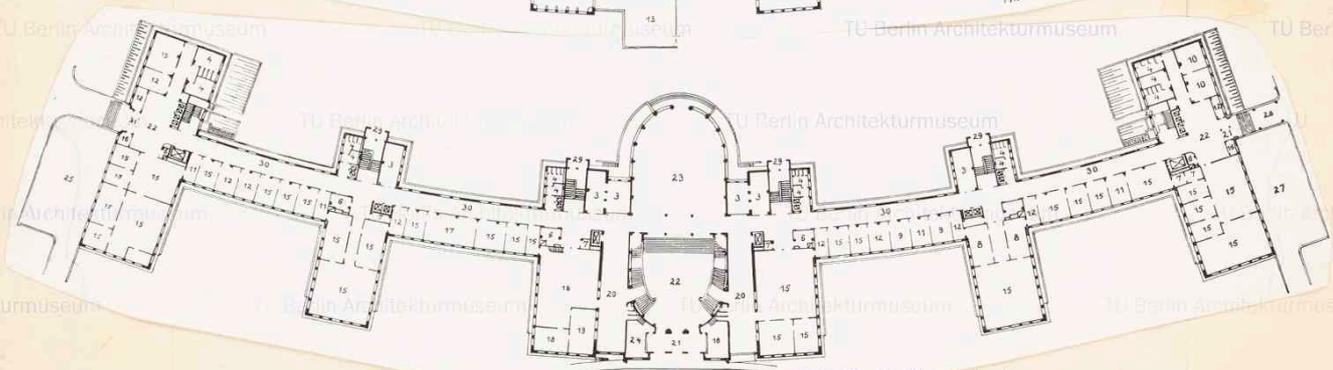
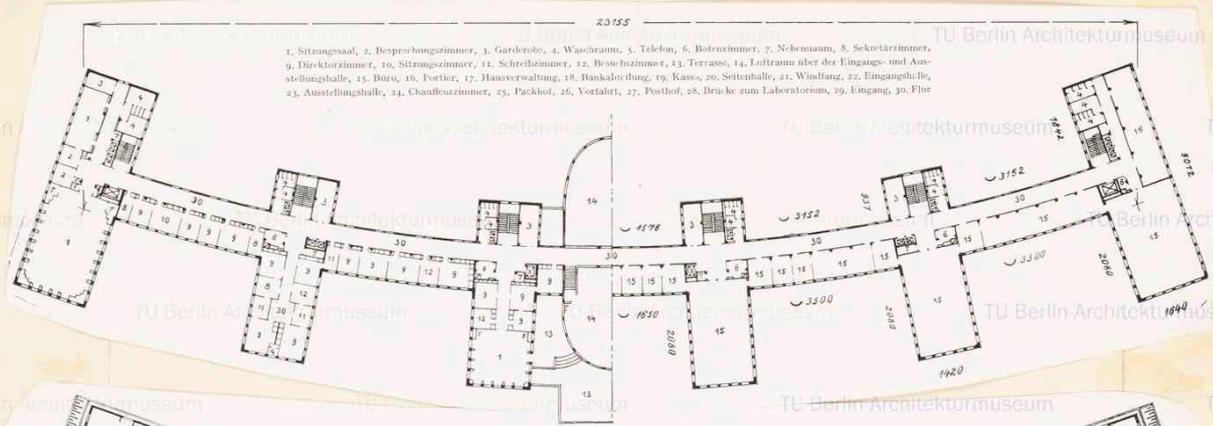
Treffpunkt 14:00 Erweiterung Städel Museum, 2012, Architekturführung

Seit seiner Gründung hat das Städel Museum seinen Bestand stetig erweitert. Damit gingen zahlreiche Erweiterungen und Modernisierungen des Hauses einher. In diese Geschichte fügt sich der vom Frankfurter Architekturbüro schneider +schumacher geplante spektakuläre Erweiterungsbau.

16:00 DAM Architekturmuseum / Playboy-Architektur, Führung Evelyn Steiner, DAM

Das DAM ist in erster Linie kein funktionales Museum, es wird viel mehr für denjenigen, der es „lesen“ kann, zum Bedeutungsträger und programmatischen Gebäude. Das Museum als Ort geistiger Vertiefung.

Abendessen individuell (Frankfurt)
Übernachtung: Hotel Nizza, Elbestrasse 10, Frankfurt (2)



T.U. Berlin-Charlottenburg
 Plansammlung
 der Fakultät für Architektur
 w. N. F 1890

0 10 20 30 40 50 60

I.G.-Farben-Haus, Hans Poelzig , 1928 - 1931

Das I.G.-Farben-Haus wurde nach den Plänen des Architekten Hans Poelzig in den Jahren 1928 bis 1931 für die Hauptverwaltung der IG Farbenindustrie AG errichtet. Mit neun Geschossen und sechs Flügeln galt es als eines der modernsten und größten Bürobauten in Europa. Als einer der damals größten Chemiekonzerne der Welt stellte diese Gesellschaft ihre wissenschaftlichen Erkenntnisse und Produktionstechniken zwischen 1933 und 1945 zunehmend in den Dienst des nationalsozialistischen Regimes, der Kriegsvorbereitung und Kriegsführung. 1942 bis 1945 unterhielten die IG Farben zusammen mit der SS das Konzentrationslager Buna-Monowitz. Von den Zehntausenden KZ-Häftlingen, die für den Konzern dort arbeiten mussten, wurden die meisten ermordet. Mit dem Gas Zyklon B, das eine mit der IG-Farben verbundene Gesellschaft vertrieb, wurden in den nationalsozialistischen Vernichtungslagern viele Hunderttausende von Menschen, vor allem Juden, umgebracht. Ab 1945 war das Gebäude Sitz der amerikanischen Militärregierung und des Hohen Kommissars für Deutschland. Am 19. September 1945 wurde hier die Gründung des Landes Groß-Hessen proklamiert. Von 1952 bis 1955 befand sich in dem Haus das Hauptquartier des V. Corps der US Army. Im Bewußtsein der Geschichte des Hauses hat es das Land Hessen 1996 für die Johann Wolfgang Goethe-Universität erworben. Künftig dient es der Lehre und Forschung.

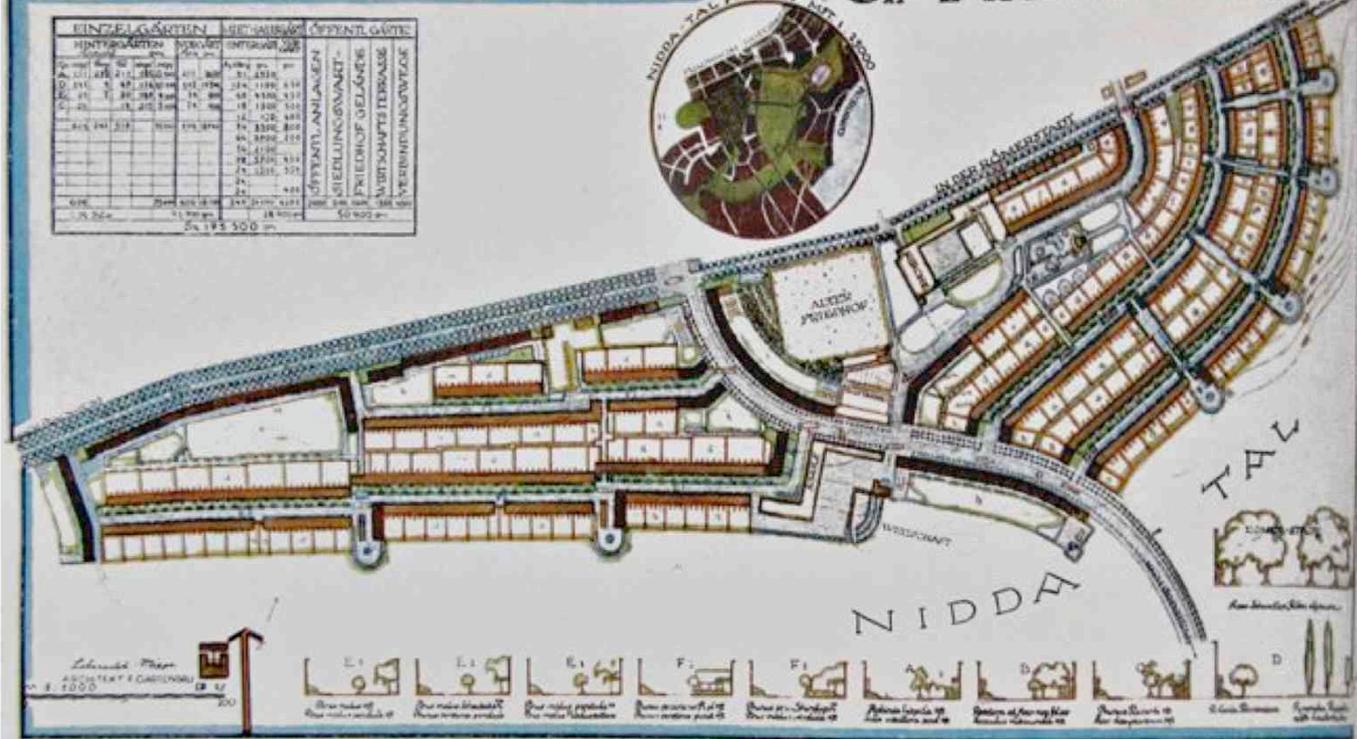
Die Bauherren wollten keinen Bauhausstil, sondern ein „eisernes und steinernes Sinnbild deutscher kaufmännischer und wissenschaftlicher Arbeitskraft.“ Das von Hans Poelzig entworfene Gebäude ist in der Stilrichtung dem frühen Neoklassizismus zuzuordnen. Die Formensprache des großzügig schwingenden Baukörpers verband damals Moderne und Tradition. Die Verkleidung mit Travertin-Steinplatten verstärkt die warme und zugleich monumentale Ausstrahlung. Der Innenausbau und die Gestaltung des hochwertigen Interieurs erfolgte nach Plänen von Poelzigs Partnerin Marlene Moeschke-Poelzig. Der 14 Hektar große Park entstand nach Entwürfen des Frankfurter Gartenbaudirektors Max Bromme und der Künstler des Bornimer Kreises.

Das Gebäude ist 250 m lang, 35 m hoch und hat neun Geschosse, wobei die Geschosshöhe vom Parterre nach oben hin abnimmt. Dadurch sieht das Gebäude für den Betrachter höher aus. Das IG-Farben-Haus besteht aus einem von sechs radial stehenden Querflügeln durchbrochenen Kreissegment. Durch das gesamte Gebäude zieht sich ein zentraler Flur, der die Querflügel miteinander verbindet. Durch die leichte Biegung des Gebäudes wird dem Flur die ursprünglich nicht durch Türen unterbrochene enorme Länge optisch genommen. Aufgrund ihrer Anordnung in den Flügeln wie im Haupttrakt erhalten alle Büroräume ausreichende natürliche Beleuchtung und Belüftung. Das Gebäude wirkt von vorn beeindruckend wuchtig, allerdings wird diese Wirkung durch die konvexe Form abgemildert. Im Inneren zeigt das Gebäude eine lichte Leichtigkeit.

SIEDLUNG HEDDERNHEIM FRANKFURT ^{N.1} GÄRTEN

FRANKFURT
BL.
NR. 201

EINZELGÄRTEN		HETZGÄRTEN		ÖFFENTL. GÄRTE	
NUMMER	GRÖSSE	NUMMER	GRÖSSE	NUMMER	GRÖSSE
A-1	480	1	200	1	1000
A-2	480	2	200	2	1000
A-3	480	3	200	3	1000
A-4	480	4	200	4	1000
A-5	480	5	200	5	1000
A-6	480	6	200	6	1000
A-7	480	7	200	7	1000
A-8	480	8	200	8	1000
A-9	480	9	200	9	1000
A-10	480	10	200	10	1000
A-11	480	11	200	11	1000
A-12	480	12	200	12	1000
A-13	480	13	200	13	1000
A-14	480	14	200	14	1000
A-15	480	15	200	15	1000
A-16	480	16	200	16	1000
A-17	480	17	200	17	1000
A-18	480	18	200	18	1000
A-19	480	19	200	19	1000
A-20	480	20	200	20	1000
A-21	480	21	200	21	1000
A-22	480	22	200	22	1000
A-23	480	23	200	23	1000
A-24	480	24	200	24	1000
A-25	480	25	200	25	1000
A-26	480	26	200	26	1000
A-27	480	27	200	27	1000
A-28	480	28	200	28	1000
A-29	480	29	200	29	1000
A-30	480	30	200	30	1000
A-31	480	31	200	31	1000
A-32	480	32	200	32	1000
A-33	480	33	200	33	1000
A-34	480	34	200	34	1000
A-35	480	35	200	35	1000
A-36	480	36	200	36	1000
A-37	480	37	200	37	1000
A-38	480	38	200	38	1000
A-39	480	39	200	39	1000
A-40	480	40	200	40	1000
A-41	480	41	200	41	1000
A-42	480	42	200	42	1000
A-43	480	43	200	43	1000
A-44	480	44	200	44	1000
A-45	480	45	200	45	1000
A-46	480	46	200	46	1000
A-47	480	47	200	47	1000
A-48	480	48	200	48	1000
A-49	480	49	200	49	1000
A-50	480	50	200	50	1000
A-51	480	51	200	51	1000
A-52	480	52	200	52	1000
A-53	480	53	200	53	1000
A-54	480	54	200	54	1000
A-55	480	55	200	55	1000
A-56	480	56	200	56	1000
A-57	480	57	200	57	1000
A-58	480	58	200	58	1000
A-59	480	59	200	59	1000
A-60	480	60	200	60	1000
A-61	480	61	200	61	1000
A-62	480	62	200	62	1000
A-63	480	63	200	63	1000
A-64	480	64	200	64	1000
A-65	480	65	200	65	1000
A-66	480	66	200	66	1000
A-67	480	67	200	67	1000
A-68	480	68	200	68	1000
A-69	480	69	200	69	1000
A-70	480	70	200	70	1000
A-71	480	71	200	71	1000
A-72	480	72	200	72	1000
A-73	480	73	200	73	1000
A-74	480	74	200	74	1000
A-75	480	75	200	75	1000
A-76	480	76	200	76	1000
A-77	480	77	200	77	1000
A-78	480	78	200	78	1000
A-79	480	79	200	79	1000
A-80	480	80	200	80	1000
A-81	480	81	200	81	1000
A-82	480	82	200	82	1000
A-83	480	83	200	83	1000
A-84	480	84	200	84	1000
A-85	480	85	200	85	1000
A-86	480	86	200	86	1000
A-87	480	87	200	87	1000
A-88	480	88	200	88	1000
A-89	480	89	200	89	1000
A-90	480	90	200	90	1000
A-91	480	91	200	91	1000
A-92	480	92	200	92	1000
A-93	480	93	200	93	1000
A-94	480	94	200	94	1000
A-95	480	95	200	95	1000
A-96	480	96	200	96	1000
A-97	480	97	200	97	1000
A-98	480	98	200	98	1000
A-99	480	99	200	99	1000
A-100	480	100	200	100	1000



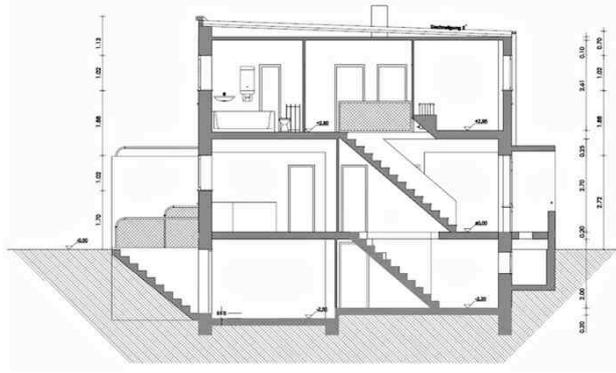
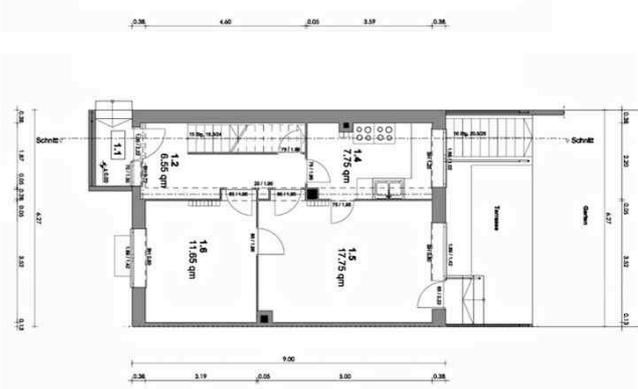
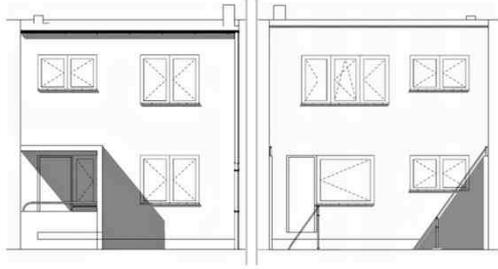
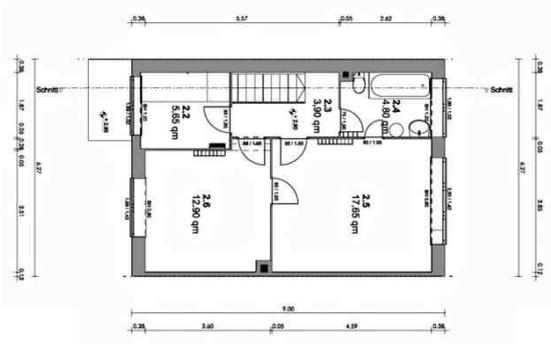
- E.1 One row of the main garden
- E.2 One row of the main garden
- E.3 One row of the main garden
- F. One row of the main garden
- F.1 One row of the main garden
- A. One row of the main garden
- B. One row of the main garden
- C. One row of the main garden
- D. One row of the main garden

Lehrbuch der
ARCHITECTUR & GARTENKUNDE
N. 1. 1933

Siedlung Römerstadt, Ernst May, Herbert Boehm, Wolfgang Bangert, 1925-30

Die Römerstadt ist ein Teil des von Ludwig Landmann und Ernst May in den Jahren 1925-30 konzipierten Neuen Frankfurt, das mit der notwendigen Stadterweiterung neue Möglichkeiten schaffen wollte, nicht nur die Lebensbedingungen in der Großstadt zu verbessern, sondern auch neue Lebenszusammenhänge für alle Schichten der Gesellschaft zu schaffen. Die Römerstadt ist Teil der Bebauung des nördlichen Talhangs der Nidda. Sie erstreckt sich in einer Ausdehnung von 1,5 km parallel zum Fluss von Praunheim bis Heddernheim auf dem Areal der Römersiedlung Nida. Die Hauszeilen sind terrassenförmig angeordnet und über die ganze Länge der Siedlung hin auf der Flussseite basteiartig von einer Mauer umfasst, die den Blick ins Tal freigibt. Längs der Stützmauer erstrecken sich Schrebergärten. Die Häuser sind größtenteils Einfamilienhäuser, in Einzelfällen auch Zweifamilienhäuser mit getrenntem Eingang für jede Wohnung. Sowohl den Einfamilienhäusern als auch den Stockwerkbauten wurden Gärten direkt am Haus zugeordnet, niedrige Hecken grenzten die Parzellen untereinander ab, die Zahl der Beete, Sträucher und die Bepflanzung wurden festgelegt. Für die in Mehrgeschoss-Reihenhäusern an den breiteren Straßen Wohnenden bestand die Möglichkeit, einen Garten an der Stützmauer zu pachten. Im Mittelpunkt (in west-östlicher Richtung), an der Hadrian-Straße, waren die für die Versorgung der Siedlung notwendigen Läden untergebracht.

Nach Ernst Mays und Leberecht Migges Ideen sollte die Begrünung im Neuen Frankfurt neben ästhetischen Gesichtspunkten sowohl der Erholung als auch der Versorgung mit Gemüse und Obst durch die Bewohner dienen. In der Römerstadt liegt die Originalität der Gartengestaltung darin, dass die Straßenzüge asymmetrisch auf der einen Seite von begrasten Vorgärten flankiert sind, während die andere mit einer hohen Mauer von der dem Hause nahen Straße abgeschirmt ist. Auf der Südseite der jeweils nördlichen Hauszeilen sorgen die tiefen Vorgärten für eine günstigere Besonnung der straßenseitigen Wohnräume. Terrassierte Rasenflächen, unterbrochen von Eingangswegen mit niedrigen Hecken zur Straße hin und Blumenrabatten vor der Hausfront strukturieren das Straßenbild. Den Mietern überlassen blieb die Begrünung der Fassaden mit Rankgewächsen. Dadurch, dass die aufeinander zu orientierten Hintergärten durch einen schmalen, nur für Fußgänger begehbaren Weg getrennt sind, entsteht zwischen den parallelen Hauszeilen ein Kinderparadies ohne jeglichen Durchgangsverkehr. Die Gartenbereiche der mehrgeschossigen Häuser entlang der Straßenzüge In der Römerstadt und Hadrianstraße stehen den jeweiligen Hausgemeinschaften zur freien Verfügung. In südöstlicher Richtung, zur Niederung hin, sind die Gärten durchgängig von einem Fußgänger-Weg umgeben, der (entlang einer hohen Stützmauer mit bastionsartig vorspringenden baumbestanden Plätzen) die Aussicht in Richtung Praunheim, Ginnheim und Eschersheim freigibt. Unterhalb der Umfriedung durch die Stützmauer befinden sich in Pacht bewirtschaftete Schrebergärten und Wiesen mit öffentlichen Kinderspielflächen.



Ernst-May-Haus, 1927-28

Ernst May konzipierte das Haus als ein in jeder Beziehung komfortables, voll unterkellertes Wohnhaus mit fünf Zimmern und einem Garten für die damalige Kleinfamilie. Die Familienräume befinden sich im Erdgeschoss, bestehend aus einem Esszimmer neben der nur 8 qm großen Küche und einem kleineren Wohnraum. Im Obergeschoss befinden sich ein Elternschlafzimmer mit direkter Verbindung zum Bad mit Tageslicht, ein angrenzendes Kinderzimmer, und eine Schlafkammer. Die Räume sind untereinander mit Türen verbunden. Terrasse und Garten erreicht man sowohl vom Esszimmer als auch vom Keller. Alles in allem unterschieden sich die Häuser der May-Siedlungen in Lage, Größe und Ausstattung erheblich von den unzulänglich ausgestatteten und beengten Mietshäusern, wie sie in der Frankfurter Innenstadt üblich waren.

Das zweigeschossige Reihenhhaus ist ein verputzter, konventioneller Mauerwerksbau mit einschaligem Flachdach in Holzkonstruktion. Die Kellerdecke ist eine Kappendecke, und das Erdgeschoss hat eine Holzbalkendecke.

Das Haus hatte Einfachverglasung in Holzrahmen, Zimmertüren aus Sperrholz und eine blechbeschlagene Haustür. Die Restaurierungsarbeiten ergaben, dass die Farbgebung der Innenausstattung abwechslungsreich gestaltet war: Die Fensterrahmen waren in blau gehalten, die Türen hatten graue Zargen, der Treppenaufgang war gelb, die Kellertür orangerot gestrichen. Die Zimmer im Erdgeschoss wurden mit schlichten „Bauhaustapeten“ ausgestattet, während Schlaf- und Kinderzimmer sowie Mädchenkammer lediglich verputzt und einfarbig gestrichen waren. Die Wände in Bad und Küche waren hellgelb gefliest. Der Bodenbelag in den Wohnräumen bestand aus einem rötlich-bräunlichen Linoleum. Im Eingangsbereich, im Bad und in der Küche waren sandfarbene, quadratische Solnhofener Schieferplatten verlegt. Die Möblierung und die Einbauten, von den Architekten Franz Schuster und Ferdinand Kramer entworfen, waren ohne Schnörkel, sachlich und den Raumverhältnissen angepasst.

Die Römerstadt war die erste vollelektrifizierte Siedlung in Deutschland und so war auch die Haustechnik des ernst-may-hauses der 1920er Jahre innovativ. Insbesondere die kohlebefeuerte Zentralheizung im Keller, ein Drehstromanschluss für die Beleuchtung, der Herd und die Warmwasserbereitung für Bad und Küche sowie ein Radioanschluss galten als fortschrittlich. Die Wohnungen sollten kostengünstig gebaut werden, damit die Miete nicht teurer würde als ein Viertel des durchschnittlichen Arbeiterlohns in Höhe von 250 Reichsmark. Durch Kostensteigerungen während des Baus waren bei Bezug die tatsächlich geforderten Mieten in Höhe von etwa 100 Reichsmark für Arbeiterfamilien zu teuer. Stattdessen bezogen Bürger des Mittelstandes die Siedlungshäuser. Seit 1991 orientieren sich die Mieten bei Neuverträgen am aktuellen Mietspiegel der Stadt Frankfurt am Main.

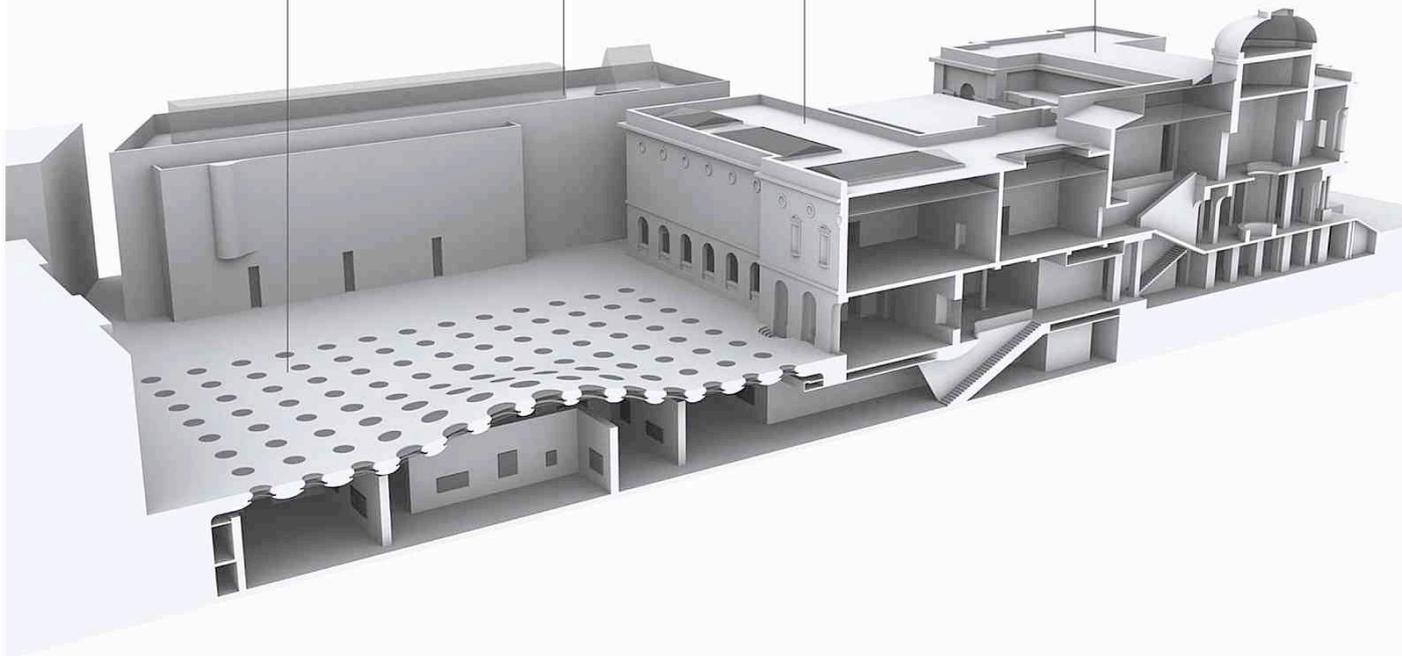
Die Finanzierung des Rückbaus des ernst-may-hauses erfolgte durch Mitgliederbeiträge und Spenden. Zuschüsse und Beratung erhielt die ernst-may-gesellschaft e.v. außerdem von der Stadt Frankfurt und ihrem Denkmalamt, dem Landesamt für Denkmalpflege Hessen, der Deutschen Stiftung Denkmalschutz und zahlreichen Sponsoren. Der Rückbau des Gartens wurde durch die tatkräftige Unterstützung des Grünflächenamtes realisiert.

2012 | GARTENHALLEN
schneider+schumacher

1990 | WESTFLÜGEL
Gustav Peichl

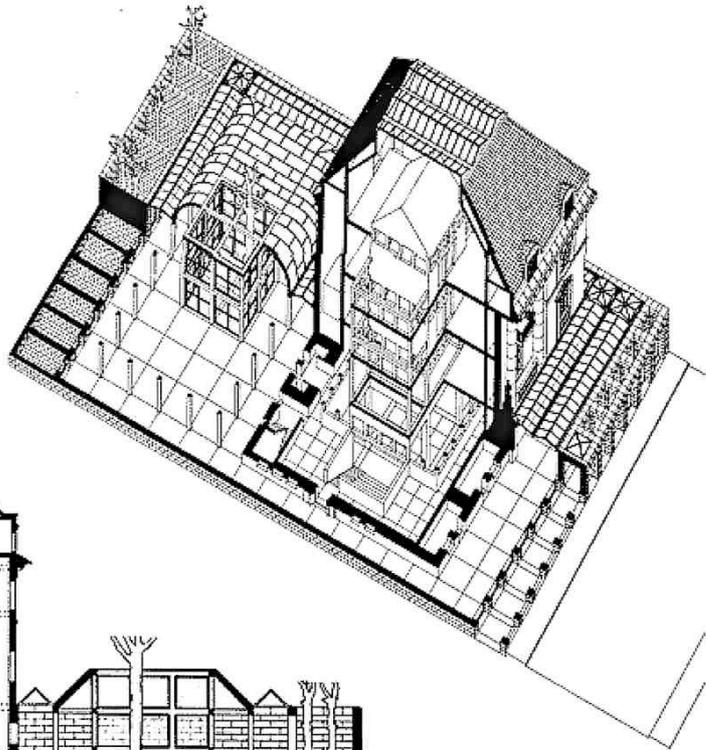
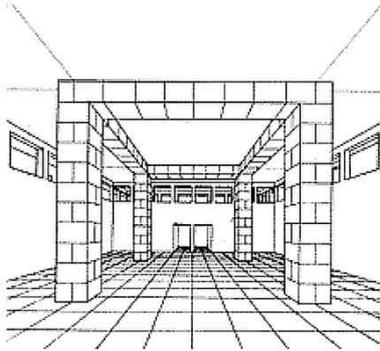
1921 | GARTENFLÜGEL
Hermann von Hoven
Franz Heberer

1878 | HAUPTGEBÄUDE
Oskar Sommer



Erweiterung des Städel-Museums, Schneider+Schumacher, 2012

Seit seiner Gründung im Jahr 1815 hat das Städel Museum seinen Sammlungsbestand durch eine aktive Erwerbspolitik stetig erweitert. Damit gingen zahlreiche Erweiterungen und Modernisierungen des Hauses einher. In diese Geschichte fügt sich der vom Frankfurter Architekturbüro Schneider+Schumacher geplante spektakuläre Erweiterungsbau, der im Februar 2008 als Sieger aus einem geladenen Wettbewerb hervorging. Eine beeindruckende, unter dem Städel-Garten gelegene Halle schafft zusätzliche Ausstellungsfläche für die Präsentation der Gegenwartskunst. 195 Oberlichter versorgen die Ausstellungshalle mit natürlichem Licht und breiten sich als einprägsames Muster über die Gartenfläche aus. Parallel zur Errichtung des Neubaus wurden umfangreiche Sanierungsarbeiten am Altbau vorgenommen. Der Rasen wölbt sich mit einem Raster von runden Fenstern leicht nach oben wie bei einem Op-Art-Bild von Victor Vasarely. Vielleicht wird in den Räumen darunter auch einmal ein Bild von ihm zu sehen sein, denn in diesem unterirdischen Bau des Frankfurter Städel-Museums soll dezidiert Kunst nach 1945 ausgestellt werden. Der städtebaulich überzeugende Entwurf von Schneider+Schumacher verändert das Ensemble nicht durch zusätzliche Hochbauten, sondern durch ein großes unterirdisches Volumen, in dem die Ausstellungshalle, die Depots, verschiedene andere Funktionsräume und eine Teilunterkellerung des Altbaus organisiert sind. Die 1,50 bis 2,50 Meter großen Oberlichtfenster versorgen den Bau mit Tageslicht. Diese runden Fenster korrespondieren dabei ganz passend mit den Okuli und den Rundbögen des Gartenflügels aus dem Jahr 1921 (Hermann von Hoven und Franz Heberer). Die Wölbung der Decke stellt gleichfalls eine Referenz zum Altbau dar und stehe – so erklärte Michael Schumacher der Presse – in Analogie zur „Städelkuppel“ am Schaumainkai. Viermal ist der Bau des Städel-Museums aus dem Jahr 1878 bisher erweitert worden – zuletzt 1990 mit dem Westflügel von Gustav Peichl. Mittlerweile ist die Sammlung der Gegenwartskunst durch verschiedene Schenkungen und Neuerwerbungen jedoch derart stark gewachsen, dass neue Ausstellungsflächen dringend nötig wurden – zumal Werke der Gegenwartskunst mit ihren meist großen Formaten mehr Platz für sich beanspruchen. Zur Halle selbst gelangt der Besucher über eine Treppenfolge, die vom großen Foyer des Haupteingangs hinabführt. Diese bestimmt kniffligste Aufgabe der Erweiterung im Altbau wurde denkbar klar und überzeugend gelöst. Die Wegführung leitet den Besucher auf der Ebene des alten Foyers über eine fulminante, skulpturale Treppe in das helle Untergeschoss. Und der Raum, der sich vor dem Herabschreitenden auftut, ist wirklich spektakulär: Unter dem Baldachin der gewölbten Decke stehen Wände und Kuben wie Kulissen und eröffnen einen bühnenartigen Raum für die Präsentation der Kunst. Der Höhe der sogenannten Gartenhalle beträgt acht Meter und lässt ganz vergessen, dass es sich um einen unterirdischen Bau handelt. Die Oberlichter, die selbstverständlich auch mit Kunstlicht reguliert werden können, spenden dem Raum helles Licht, durch das er noch großzügiger und festlicher wirkt.



Deutsches Architekturmuseum, Oswald Mathias Ungers, 1979-1984

Die Idee, in Deutschland ein Architekturmuseum zu gründen, ist mittlerweile schon fast hundert Jahre alt. Erst als die Planungen für das Frankfurter Museumsufer Gestalt annahmen, erhielt die Idee, in Deutschland ein Architekturmuseum einzurichten, wieder eine neue Chance. Man holte sich den Rat des Kunst- und Architekturhistorikers Heinrich Klotz aus Marburg, der schon verschiedenen Kommunen vergeblich sein Konzept für ein Architekturmuseum vorgetragen hatte. Bald war klar, dass die neue Institution in einer der beiden Gründerzeitvillen an der Ecke Schweizerstrasse – Schaumainkai untergebracht werden sollte. Für den Umbau der historischen Villa in ein Museum schlug Heinrich Klotz den Kölner Architekten Oswald Mathias Ungers vor.

Die Umwandlung des ehemaligen Privatbaus in einen öffentlichen Bau stellte den Planer vor zwei entscheidende Probleme: erstens war die Statik des Altbaus für öffentliche Zwecke völlig unzureichend und zweitens waren die zur Verfügung stehenden Flächen zu klein. Das erste Problem konnte nur dadurch gelöst werden, dass der Altbau völlig entkernt wurde. So eröffnete sich für Oswald Mathias Ungers die Chance sein Konzept von einem „Haus-im-Haus“ zu realisieren. Dieses „Haus-im-Haus“ wächst über vier Stützen empor, die das Zentrum des im Souterrain eingebauten Auditoriums markieren. Mit dem Vierstützentypus griff Ungers im Auditorium eines der ältesten Motive der Architekturgeschichte auf, nämlich das „Baldachinmotiv“.

Das DAM ist in erster Linie kein funktionales Museum, es wird viel mehr für denjenigen, der es „lesen“ kann, zum Bedeutungsträger und programmatischen Gebäude. Die strenge quadratische Struktur des Raumgefüges, die ausschließliche Verwendung der Farbe Weiß und die gemischte Tageslicht- und Kunstlichtführung entmaterialisieren den Raum und betonen das abstrakte Raumerlebnis: Das Museum als Ort geistiger Vertiefung oder – wie dies anlässlich der Eröffnung dieses Hauses Vittorio Magnago Lampugnani ausdrückte – „die Geste und ihr Schatten“. Für Oswald Mathias Ungers ist das DAM sein „bester Bau“, wie er bei der Eröffnung der 20jährigen Jubiläumsausstellung im Jahre 2004 feststellte. Anlässlich seines 80jährigen Geburtstags veranstaltete das DAM im September 2006 eine Tagung zum „Haus-im-Haus“ und seinem Schöpfer. Ungers hat im DAM – wie später kaum noch einmal in so reiner Form – seiner Architekturtheorie von der transformatorischen Morphologie Gestalt gegeben. Deshalb kommen auch jährlich viele Besucher – besonders aus dem Ausland – nach Frankfurt, um nicht nur die Ausstellungen zu besuchen, sondern insbesondere das Gebäude kennen zu lernen. Der DAM veranschaulicht in einzigartiger Weise das, was Heinrich Klotz als das leitende Grundprinzip der postmodernen Architektur proklamiert hat: die Gestalt eines Bauwerks bewusst mit einem Inhalt zu verbinden, der zum Erzählstoff wird



MISS NOVEMBER

PLAYBOY'S PLAYMATE
OF THE MONTH

Playboy-Architektur, 1953–1979

Die Ausstellung zeigt die zentrale Rolle des amerikanischen Playboy-Magazins bei der Verbreitung und Förderung der Avantgarde-Architektur der 50er bis 70er Jahre. Das Magazin berichtete seit der Erstausgabe 1953 bis in die späten 70er Jahre über innovative und visionäre architektonische Entwürfe und wurde so zu einem wichtigen Vermittler avantgardistischer Designströmungen. Anhand originaler Playboyhefte, Modelle, Möbel und Designobjekte zeichnet die reich bebilderte Schau nach, wie ein Magazin, das primär für erotische Fotografie bekannt ist, ein Massenpublikum in die Welt der modernen Architektur und Designs einführt.

Berühmt für seine Centerfolds und Aktfotos steht das Heft ebenso für hochrangige Artikel und Interviews von und mit berühmten Intellektuellen. So vertrat der Playboy im Bereich der Literatur, Musik sowie der bildenden Kunst und nicht zuletzt in sexualmoralischen und politischen Fragen eine progressive und wegweisende Haltung. Dass das Heft darüber hinaus zahlreiche Artikel über avantgardistische Architekturen, ausgefallene futuristische Interieurs und Designklassiker veröffentlichte, ist weniger bekannt. Wer durch die Hefte blättert, stößt auf Architekturikonen wie Moshe Safdie's Habitat 67 Siedlung oder auf Buckminster Fullers utopische Architekturvisionen. Dazwischen lassen sich Fotostrecken entdecken, auf denen Designstühle von Charles Eames, Eero Saarinen oder Harry Bertoia den sich darauf räkelnden Playmates die Schau stehlen. Neben verführerischen Bildern boten Interviews und Porträts von namhaften Architekten wie beispielsweise Frank Lloyd Wright auch einen theoretischen Zugang zur Avantgardearchitektur.

Auch mit farbenfrohen Skizzen illustrierte Entwürfe des perfekten Rückzugsorts für ein Wochenende zu zweit oder die durchdesignte Junggesellenwohnung fanden Platz im Playboy. Die Hefte dienten als Inspirationsquelle für die Gestaltung der eigenen vier Wände und enthielten gezielte Kaufanleitungen, um jedermann sein eigenes urbanes, fortschrittliches Interieur zu ermöglichen. Auf diese Weise wurde der Abonnent zum zeitgemäßen Wohnen erzogen und das Einrichten erstmals auch in eine männliche Domäne überführt: Der designaffine Junggeselle als Vorbild einer ganzen Generation.

Die Propagierung von moderner Architektur und Design durch den Playboy verwandelte das Genre der amerikanischen Einrichtungszeitschrift, die traditionellen Möbeln und landestypischer Architektur den Vorzug gab. Was die Vermittlung von modernem Design an ein Massenpublikum betrifft, hat der Playboy angesichts seines hohen Verbreitungsgrades mehr bewirkt als die üblichen Fachzeitschriften für Architektur oder gar das Museum of Modern Art. Rückblickend kann der Playboy als der einflussreichste Förderer der Moderne für das amerikanische Publikum bezeichnet werden.



Sonntag, 02. März 2014: „Auch ich war in Arkadien“

Treffpunkt 08:30 Frankfurt (Main) Hbf, RE 4607, 09:16 Aschaffenburg Hbf
09:16 Aschaffenburg Hbf, Transfer mit Taxi zum Park Schönbusch
09:30 Führung Park Schönbusch (angefragt)

Fahrt mit der Bahn zum Park Schönbusch, einem der frühesten Landschaftsgärten Deutschlands. Bis 1790 vollendete der Gartenkünstler Friedrich Ludwig von Sckell die Anlage. Eingebettet in reizvolle Landschaftsbilder mit künstlichen Seen und "Bergen" finden sich Staffagebauten wie Aussichtsturm und Rote Brücke, Freundschaftstempel und Philosophenhaus, Dörfchen und Hirtenhäuser.

Mittagessen individuell (Aschaffenburg)
13.30 Besichtigung Pompejanum

Angeregt durch die Ausgrabungen in Pompeji liess König Ludwig I. von Bayern 1840-1848 durch Friedrich von Gärtner diese Idealrekonstruktion eines römischen Wohnhauses errichten, das den Abschluss unserer Reise bildet. Die Wandmalereien und Mosaikböden der farbenprächtigen Räume wurden nach antiken Vorbildern geschaffen. Das Pompejanum liegt malerisch auf einem Weinberg über dem Main, inmitten eines mediterran gestalteten Gartens mit Mandelbäumen und Feigen.

Treffpunkt 15.30 Aschaffenburg Hbf

15:43 Aschaffenburg Hbf (RE 4644, Richtung: Frankfurt (Main) Hbf)
16:32 Frankfurt (Main) Hbf
16:50 Frankfurt (Main) Hbf (ICE 373, Richtung: Interlaken Ost)
19:47 Basel SBB - Gleis 11
20:07 Basel SBB - Gleis 6 (IC 791, Richtung: Zürich HB)
21:00 Zürich HB - Gleis 6

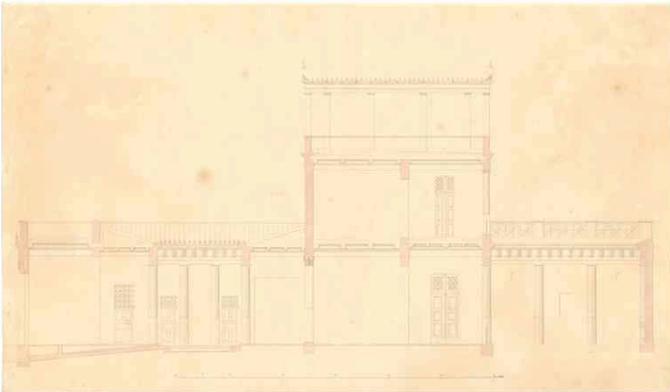
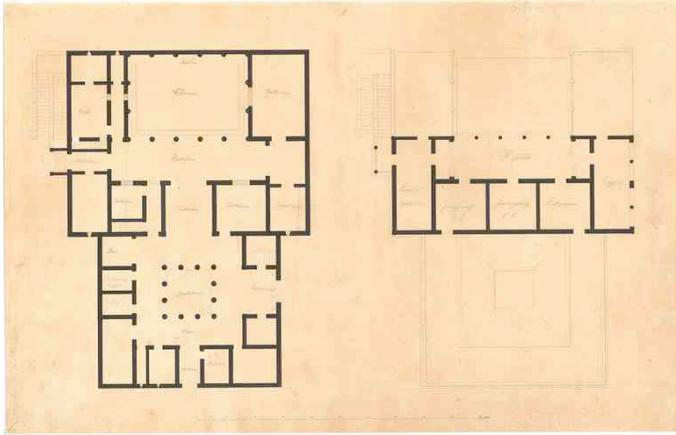


Park Schönbusch

Der Landschaftsgarten entsteht um 1720 in England als bewusster Widerspruch gegen den französischen Garten, den man jetzt als "Unnatür" ablehnt. Seit 1760 erobert der "englische Garten" den ganzen Kontinent. Seine unsicheren Frühformen werden von bedeutenden Künstlern zu immer grossartigeren Gestaltungen entfaltet, gegen Schluss der Epoche werden ganze Landstriche in Naturparks umgelegt. Der Enthusiasmus für die neue Kunst ergreift weiteste Kreise. Vor allem in Deutschland verbreitete sich die Idee des Landschaftsgartens auf der Grundlage der Philosophie Rousseaus besonders intensiv.

Ab 1775 entstand der Park Schönbusch, einer der ältesten und größten im Stil des englischen Landschaftsgartens ausgeführten Parks Deutschlands. Friedrich Carl von Erthal ließ den bisherigen Wildpark nach Ideen seines Ministers anlegen. Der um 1785 berufene Schwetzingen Hofgärtner Friedrich Ludwig Sckell, der bedeutendste Gartenkünstler der Goethezeit, verlieh dem Landschaftsgarten Schönbusch schließlich seine klassische Form. Der Park Schönbusch belegt eine verhältnismäßig große, nach bestimmten Vorstellungen der Landschaftsarchitektur als Landschaft gestaltete Fläche, die sich durch ihre natürlichen, landschaftlichen oder kulturellen Eigenschaften auszeichnet. Die Gestaltung erfolgte gemäss dem von Horace Walpole geprägten und bereits in England praktizierten Leitspruch, das „Nützliche mit dem Schönen“ zu verbinden, nichts war ohne Funktion angelegt, das ganze Gartenreich sollte nach den Intentionen des seiner Schöpfer als pädagogisches Programm verstanden werden. Selbst in den eigentlichen Kernanlagen waren Weide- und Ackerflächen, Obstpflanzungen und Tierherden sowie die landwirtschaftliche Arbeit als integraler Bestandteil der Gartenbilder präsent. Der Besucher der Entstehungszeit wurde in der Landschaft wie im Garten durch Wege geführt und entlang der Objekte (Bauwerke, Gartenszenen) durch ein gestaltetes Programm geleitet, dessen hintergründige Bedeutung dem aufgeklärten Zeitgenossen sicher deutlicher war als dem heutigen.

Verstreut im Park liegen, als Staffagearchitekturen, die der Hofarchitekt Emanuel Joseph von Herigoyen entwarf, eingebettet in reizvolle Landschaftsbilder: Rote Brücke, Philosophenhaus, Freundschaftstempel, Hirtenhäuser und Dörfchen, Speisesaal und Wirtschaftsgebäude sowie die künstlich aufgeschütteten »Berge« mit Aussichtsturm und Teufelsbrücke. Das klassizistische Gartenschloss ist durch eine Blickachse mit dem Stadtschloss Johannisburg verbunden. Die Parklandschaft weitet sich mit der Wasserfläche des Unteren Sees. Der umschließt ein Inselchen, das einmal über eine kleine Drehbrücke erreichbar war. Von einem zweiten, dem oberen See, führt ein langer Zierkanal zur Kaskade, über die das Wasser in einen Bach fällt. Am Ufer des unteren Sees gibt es drei künstliche Berge, von denen zwei mit der Teufelsbrücke verbunden sind. Auf dem höchsten steht ein Aussichtsturm. Ein besonderer Blickfang ist die Rote Brücke am Nordende des Parks. Über dem mittleren, etwas größeren ihrer drei Bögen befindet sich eine Reliefplatte mit Rankenornament. Die Brückenbrüstungen sind an ihren Stirnseiten mit Sphinx-Statuen geschmückt.



Pompejanum, Friedrich von Gärtner, 1840–1848

Am Hochufer des Mains steht im Schlossgarten das Pompejanum. Angeregt durch die Ausgrabungen in Pompeji ließ König Ludwig I. diese ideale Nachbildung eines römischen Wohnhauses 1840–1848 durch den Architekten Friedrich von Gärtner errichten – nicht als Villa für sich selbst, sondern als Anschauungsobjekt, das den Kunstliebhabern auch hierzulande das Studium der antiken Kultur ermöglichen sollte. Die Fassade wirkt ausgesprochen monumental und entsprach damit den Vorstellungen Ludwigs I. Das Gebäude ist außen nahezu fensterlos, Licht erhalten die Räume durch die Innenhöfe. Um die zwei Innenhöfe, das Atrium mit seinem Wasserbecken und das begrünte Viridarium im hinteren Hausteil, sind im Erdgeschoss die Empfangs- und Gästezimmer, die Küche und die Speisezimmer angeordnet. Im Obergeschoss befinden sich die privaten Räume: Kinderzimmer, Kinderschlafzimmer, Elternschlafzimmer und das Zimmer der Hausherrin. Zur Mainseite hin aufgesetzt ist ein tempelartiges Belvedere mit Giebeldach. Die übrigen Gebäudeteile haben ein Flachdach. Für die prachtvolle Ausmalung der Innenräume und die Mosaikfußböden wurden antike Vorbilder von den Malern Christoph Friedrich Nilson, Joseph Schlotthauer und Joseph Schwarzmann kopiert oder nachempfunden. Abweichend vom Original wurde – als Zugeständnis zur Lage am Main – als zweiter Stock ein Aussichtspavillon/Königszimmer und eine wirkungsvolle Außentreppe mit Säulenvorbau hinzugefügt. Weiterhin wurde das Atrium aus klimatischen Gründen überglast. Die farbliche Außengestaltung des Gebäudes einschließlich der ionischen Säulen folgt toskanischen Traditionen mit einem „Pompeji-roten“ Sockel und einer maisgelben Fassade. Durch die weißen Brüstungen wird die Struktur des Gebäudes betont. Die gemalte Struktur der Fassade, die den Eindruck großer Steinblöcke vermittelt, erzeugt ein lebhaftes Gesamtbild der fensterlosen Außenwand. Im Zweiten Weltkrieg schwer beschädigt, konnte das Pompejanum seit 1960 in mehreren Phasen wieder restauriert und vervollständigt werden.

Friedrich Wilhelm von Gärtner war neben Leo von Klenze der bedeutendste Baumeister unter König Ludwig I. von Bayern. Er studierte ab 1809 an der Akademie der Bildenden Künste in München und wechselte 1812 für weitere zwei Jahre nach Paris. Er wurde als Professor an die Akademie der Bildenden Künste nach München gerufen und leitete ebenso die Porzellanmanufaktur Nymphenburg und die Glasmalereianstalt. Gärtner wurde zum Oberbaurat und Generalinspektor der architektonischen und plastischen Kunstdenkmäler Bayerns ernannt. 1840 wurde er geadelt und ging mit einem Gefolge von Bauleuten und Malern nach Athen, um dort den nach seinem Entwurf erbauten königlichen Palast zu vollenden und auszuschnücken.