

**Die späten  
Ernst-May-Siedlungen  
in Hessen**



Maren Harnack  
Paola Wechs  
Julian Glunde

# **Die späten Ernst-May-Siedlungen in Hessen**

**Schelmengraben**

**Klarenthal**

**Parkfeld**

**Kranichstein**

## **Die späten Ernst-May-Siedlungen in Hessen**

Eine Untersuchung von  
Prof. Dr.-Ing. Maren Harnack,  
MA Paola Wechs und Julian Glunde

In Zusammenarbeit mit  
dem Landesamt für Denkmalpflege Hessen

Frankfurt University of Applied Sciences  
Fachbereich 1  
Architektur, Bauingenieurwesen, Geomatik

Nibelungenplatz 1  
60318 Frankfurt am Main

[maren.harnack@fb1.fra-uas.de](mailto:maren.harnack@fb1.fra-uas.de)

Gestaltung  
Elmar Lixenfeld / [www.duodez.de](http://www.duodez.de)

ISBN 978-3-947273-20-1  
© 2019 Maren Harnack

7	Einleitung
9	<b>Kriterien für die Beschreibung und Bewertung von Siedlungen der Nachkriegsmoderne</b> Planerisches Konzept / Geschichtliche Bedeutung / Städtebauliche Struktur / Architektur / Freiraumstruktur / Freiraumgestaltung / Erschließungsstruktur / Einbindung in die Umgebung
19	Fallstudien
20	<b>Schelmengraben</b> Wiesbaden Beschreibung Bewertung
66	<b>Klarenthal</b> Wiesbaden Beschreibung Bewertung
110	<b>Parkfeld</b> Wiesbaden Beschreibung Bewertung
148	<b>Kranichstein</b> Darmstadt Beschreibung Bewertung
190	<b>Prinzipien für die Weiterentwicklung von Siedlungen der Nachkriegsmoderne</b> Allgemeingültige Prinzipien Wiesbaden / Schelmengraben / Klarenthal / Parkfeld / Darmstadt Kranichstein
233	<b>Wie weiterbauen?</b>
235	<b>Quellen</b> Literatur / Bildnachweis



Deutschlandweit herrscht in den prosperierenden Ballungsräumen ein Mangel an günstigem Wohnraum. Viele Großstädte verfügen kaum noch über Baulandreserven, und neu auszuweisendes Bauland konkurriert mit landwirtschaftlicher Nutzung, Natur- und Landschaftsschutz oder ist wegen problematischer Immissionen für den Wohnungsbau nur schwer nutzbar. Im Sinne einer nachhaltigen Stadtentwicklung und um das Ziel flächensparender Stadtentwicklung zu erreichen, haben Kommunen in vielen Fällen schon vor längerer Zeit beschlossen, der Innenentwicklung den Vorrang gegenüber der Neuausweisung von Bauland zu geben. Dies ist in der Region Rhein-Main nicht anders.

Da sich nun ein erheblicher Neubaubedarf von Wohnungen abzeichnet, wird deutlich, dass die Nachverdichtungsstrategien zwar grundsätzlich positiv gesehen werden, sich aber nur schwer durchsetzen lassen. In vielen Fällen konzentrieren sich die konkreten Bemühungen für Nachverdichtungen daher auf den Siedlungsbestand der Nachkriegszeit. Diese liegen häufig in der Hand weniger Eigentümer, so dass Flächen vergleichsweise leicht verfügbar sind. Zudem gehören sie häufig Bestandhaltern im Segment des kostengünstigen Wohnungsbaus, der besonders dringend gebraucht wird. Während also die Eigentümerstruktur eine zügige Herstellung neuen Wohnraums nahelegt, werden die Belange des Denkmalschutzes häufig als Planungshindernis empfunden, auch, da dieser derzeit meist erst aktiv werden kann, wenn bereits konkrete Pläne bestehen und dadurch ggf. Umplanungen erforderlich werden. Dies ist beispielsweise in der Siedlung Schelmengraben der Fall, wo unabhängig von der Untersuchung der denkmalschützerischen Verträglichkeit bereits konkrete Zielvorgaben für die Menge der in der Siedlung zu errichteten Wohneinheiten beschlossen wurden.

Um hier Lösungsansätze zu finden, die schützenswerte räumliche Qualitäten ebenso respektieren wie die Anforderungen des kostengünstigen Wohnungsbaus, werden in diesem Projekt die vier späten Ernst-May-Siedlungen in Hessen exemplarisch auf ihren Denkmalwert hin untersucht und Möglichkeiten der verträglichen Nachverdichtung aufgezeigt.

Die Untersuchung verfolgt zwei Argumentationsstränge: Einerseits muss in Ballungsräumen zügig kostengünstiger Wohnungsbau geschaffen werden. Die Siedlungen des Massenwohnungsbaus der 1950er bis 1970er Jahre spielen hier eine wichtige Rolle, da potenzielle Anbieter von gefördertem Wohnungsbau hier bereits große Bestände halten und auch über potenzielles Bauland verfügen, so dass sie zu geringeren Kosten produzieren können als auf neu zu erwerbenden Flächen. Andererseits sind die Siedlungen des Massenwohnungsbaus Zeugnisse vergangener Gesellschaftsmodelle, die im Massenwohnungsbau architektonisch und städtebaulich Niederschlag gefunden haben. In Hessen sind bisher nur vereinzelt Siedlungen aus den 1950er Jahren geschützt, die sich allesamt in Frankfurt befinden. Die Siedlungen der 1960er und 1970er Jahre (z.B. Frankfurt Nordweststadt, Wiesbaden Schelmengraben) wurden bisher noch nicht untersucht, und es fehlen hier insbesondere auch etablierte Kriterien, nach denen diese Siedlungen beschrieben und beurteilt werden können.

Gegenüber der Architektur dieser Zeit, die allenthalben unter Denkmalschutz gestellt wird, entziehen sich die städtebaugeschichtlich wertvollen Siedlungen den hier angewandten Methoden. Auch neue Bewertungskataloge, wie sie beispielsweise von den Städten Wien und Brno gemeinsam entwickelt wurden,<sup>1</sup> beziehen sich im Wesentlichen auf die Architektur von Hochbauten und nicht auf städtebauliche Ensembles mit eher einfacher Architektur.

Die Kriterien für die Unterschutzstellung von Siedlungen sind dabei dieselben wie für Architektur und im Hessischen Denkmalschutzgesetz festgelegt: es gibt künstlerische, wissenschaftliche, technische, geschichtliche und städtebauliche Gründe für den Denkmalschutz. Anders als bei Hochbauten hat sich für die Weiterentwicklung schutzwürdiger Siedlungen allerdings noch keine allgemein akzeptierte Methode entwickeln können, die einerseits sicherstellt, dass der häufig vernachlässigte Bestand mit seinen konzeptionellen Qualitäten rehabilitiert wird, und andererseits eine sinnvolle, den Siedlungsbestand respektierende, städtebauliche Weiterentwicklung ermöglicht. Die vorliegende Studie versucht, hier Ansätze zu entwickeln, die diese Lücke schließen können, die also Bestandspflege und Planung miteinander verbinden.

Dabei war es in der relativ knapp bemessenen Projektzeit nicht möglich, eine umfassende Methodik zu erarbeiten. Vielmehr werden Ansätze gezeigt, die der Weiterentwicklung bedürfen, aber auch zeigen, wie die Beschreibung und Bewertung vom Siedlungsbau der Nachkriegsmoderne gelingen kann.

Die vier untersuchten Siedlungen von Ernst May weisen viele Ähnlichkeiten auf, deswegen lassen sich Ansätze für Planung und Weiterentwicklung hier gut verallgemeinern. Für Siedlungen, die anderen Planungsgrundsätzen folgen, müssen die Kriterien und die Entwicklungsprinzipien angepasst und weiterentwickelt werden.

<sup>1</sup> Magistrat der Stadt Wien 2012

# Kriterien

## für die Beschreibung und Bewertung von Siedlungen der Nachkriegsmoderne

Die für diese Studie untersuchten Siedlungen wurden unter anderem ausgewählt, weil die Planung durch Ernst May eine hohe Qualität vermuten ließ. Auf der Basis der Fallstudien konnten Kriterien abgeleitet werden, entlang derer sie strukturiert beschrieben und hinsichtlich denkmalrelevanter Eigenschaften bewertet werden können.

In den darauf folgenden Fallstudien werden diese Kriterien angewandt und so auf ihre Tauglichkeit geprüft. Die Entwicklung der Kriterien und die Beschreibung der Siedlungen ist dabei als iterativer Prozess zu verstehen, der mit dem Ergebnis dieser Studie nicht notwendigerweise abgeschlossen ist. Zukünftige Ergänzungen oder Modifikationen sind nicht nur wahrscheinlich, sondern auch wünschenswert.

Bei den hier untersuchten Siedlungen ist die Architektur zwar nicht minderwertig, aber sie steht nicht im Vordergrund. Vielmehr ist die reduzierte, auf Wiederholung und Effizienz angelegte Architektursprache für den Gesamteindruck der Siedlung auf städtebaulicher Ebene sehr wichtig. Dennoch kann die Architektur nicht in dem gleichen Maße wie bei Einzeldenkmälern geschützt werden, und dies ist auch für den Erhalt der Siedlungen und ihren Strukturmerkmalen nicht erforderlich.

Ebenso sind die Siedlungen bzw. ihre Gebäude in den meisten Fällen bereits überformt. Am häufigsten sind neue Fenster sowie Fassadenerneuerungen mit Wärmedämmverbundsystem und in der Folge häufig auch einer neuen Farbgebung. Hinzu kommen in den Außenbereichen neue, barrierefreie Wegeführungen, die wesentliche Gestaltmerkmale wie beispielsweise Stufen und Absätze eliminiert haben. Diese Art der Überformung ist aufgrund der Größe der Siedlungen und der Art der Nutzung nicht vermeidbar, und sie steht einem Schutz nicht grundsätzlich im Wege, da es hier um die Siedlungen als städtebauliche Zeugnisse, nicht um die Einzelarchitekturen geht. Dies ist insbesondere nachvollziehbar, wenn man historische Gebäude analog betrachtet, die mit allen Schichten ihrer Entwicklung geschützt werden.

Für die Erhaltung und Weiterentwicklung der Siedlungen bedeutet dies, dass bei Sanierungen von Gebäuden und Nachverdichtungen die Strukturmerkmale der Siedlung und der Architektur respektiert werden und erlebbar bleiben müssen. Hierfür wurden anhand der genauen Analyse dieser Strukturmerkmale eine Reihe von Kriterien entwickelt, anhand derer die Siedlungen und mögliche Veränderungen bewertet werden können. In einem weiteren Kapitel am Ende der Untersuchung werden für die vier untersuchten Siedlungen detaillierte Prinzipien für die Erhaltung und Anpassung der Siedlungen entwickelt.

Die Anpassungen und Veränderungen müssen dann analog zu historischen Gebäuden eine neue, erkennbare Schicht bilden und zusammen mit dem Bestand eine neue Einheit bilden, deren Qualitäten denen des ursprünglichen Bestandes nicht nachstehen (siehe hierzu Hnilica 2018:237 ff.). Dies ist naturgemäß nicht allein durch das Befolgen der aufgeführten Kriterien möglich; diese sind zwar notwendige, aber nicht hinreichende Voraussetzungen.

**Kriterium****Planerisches Konzept**

Das Kriterium *planerisches Konzept* umfasst das für Siedlungen der Nachkriegszeit exemplarische Zusammenspiel von Baukörpern, Topografie, Freiräumen und Wegeführung in einer konzeptionellen Einheit. Diese Aspekte sind jeweils im Kontext der gesamten Siedlung und ihres Umfeldes zu betrachten.

Für die Bewertung dieses Kriterium ist wichtig;

- ob das Konzept in der Siedlung erlebbar ist;
- ob die Siedlung als Einheit erkennbar ist;
- ob die Siedlung sich auf ein städtebauliches Großkonzept bezieht.

**Kriterium****Geschichtliche Bedeutung**

Das Kriterium *geschichtliche Bedeutung* beschreibt, inwiefern die Siedlung zeittypische Gesellschafts- und Wirtschaftsstrukturen widerspiegelt und von zeittypischen Debatten zeugt.

Wichtig für die Bewertung ist,

- dass die Siedlung exemplarisch für die Entwicklungen ihrer Entstehungszeit ist;
- dass die Siedlung einen Beitrag zu den architektonischen und städtebaulichen Debatten ihrer Entstehungszeit leistet;
- dass die Siedlung sich in die Leitbilddiskussion ihrer Entstehungszeit einordnen lässt:
- dass die Siedlung gesellschafts- und kultupolitische Entwicklungen ihrer Zeit baulich-räumlich abbildet.

**Kriterium****Städtebauliche Struktur**

Das Kriterium *städtebauliche Struktur* bezieht sich auf die Anordnung und das Volumen der Baukörper, die Proportion der Räume zwischen den Baukörpern und die Prinzipien der Raumbildung. Entscheidend ist dabei, dass die Siedlung eine städtebaulich prägnante Struktur aufweist und Prinzipien der Raumbildung erkennbar und nachvollziehbar sind.

Für die Bewertung dieses Kriteriums ist wichtig

- die städtebauliche Prägnanz der Bebauung;
- die am Ort erkennbaren Grundzüge der Planung;
- die Einbindung der topografischen Gegebenheiten in den Städtebau;
- klar erkennbare Prinzipien der Raumbildung;
- die in den Städtebau eingebundene Höhenentwicklung der Baukörper;
- die Verbindung zu zeittypischen städtebaulichen Leitbildern.

**Kriterium****Architektur**

Das Kriterium *Architektur* umfasst strukturelle Elemente der Architektur. Auch eine bewusste, gestalterische Reduktion und Einfachheit kann ein wichtiges, prägendes Element der Architektur sein. Gerade im Siedlungsbau der Nachkriegsmoderne war dies programmatischer Kern avancierter Architektur.

Für die Bewertung dieses Kriteriums ist wichtig:

- strukturelle Merkmale der Fassaden (Plastizität, Proportionen, Dachränder);
- der Umgang mit Topografie auf der Ebene des Gebäudes;
- die Gestaltung der Eingangsbereiche;
- das Farbkonzept / Materialkonzept;
- die konzeptgerechte Ausgestaltung der Nebenanlagen;

**Kriterium****Freiraumstruktur**

Das Kriterium *Freiraumstruktur* umfasst die grundsätzliche Disposition der Freiräume in der Siedlung. Es bezieht sich auf alle Arten von Freiräumen, deren Beziehung zueinander. Auch hier ist entscheidend, ob die Freiraumstruktur zeittypischen Prinzipien des fließenden Raums folgt und gleichzeitig den lokalen Kontext respektiert.

Wichtig für die Bewertung ist,

- dass das Freiraumkonzept in der Siedlung erlebbar ist;
- dass der zeittypische, fließende Raum vorherrschend und erlebbar ist;
- dass die Freiräume der Siedlung besondere, strukturelle Eigenarten aufweisen;
- dass die Freiräume klar und erkennbar hierarchisiert sind;
- wie die Übergänge zwischen den Freiräumen gestaltet sind.

**Kriterium****Freiraumgestaltung**

Das Kriterium *Freiraumgestaltung* betrifft die konkrete, landschaftsarchitektonische Ausgestaltung der Freiflächen in der Siedlung. Dies umfasst Grünflächen ebenso wie Plätze und Straßenräume.

Wichtig für die Bewertung ist,

- dass die Freiräume prägnant gestaltet und als Einheit erkennbar sind;
- dass die Freiräume in sich nachvollziehbar strukturiert, gegliedert und zониert sind;
- dass die Gestaltungselemente in hoher gestalterischer Qualität ausgeführt sind:
- dass Bepflanzung, Geländemodellierung und Möblierung miteinander in Beziehung stehen;
- dass Spielplätze und Aufenthaltsorte in die Freiräume integriert sind.

**Kriterium****Erschließungsstruktur**

Das Kriterium *Erschließungsstruktur* umfasst die Organisation der Erschließung für alle Verkehrsarten.

Wichtig für die Bewertung ist

- die zeittypische Trennung der Verkehrsarten;
- die eigenständige Organisation des ruhenden Verkehrs;
- die Qualität der Wegenetze für Fußgänger.

**Kriterium****Einbindung in die Umgebung**

Das Kriterium *Einbindung in die Umgebung* fragt nach der Einbeziehung vorhandener Strukturen und ob die Siedlung sinnvoll in die Stadt / die Umgebung eingebunden ist. Dies kann über die Wegführung, Nutzungsverknüpfungen und / oder Sichtbeziehungen geschehen.

Wichtig für die Bewertung ist

- die Verknüpfung mit dem Straßen- und Wegenetz;
- die funktionale Verknüpfung mit der Umgebung durch Nutzungen / Infrastruktur;
- die visuelle Verknüpfung mit der Umgebung durch Landmarken und Ausblicke.

Das Kriterium *Erschließungsstruktur* umfasst die Organisation der Erschließung für alle Verkehrsarten.

Wichtig für die Bewertung ist

- die zeittypische Trennung der Verkehrsarten;
- die eigenständige Organisation des ruhenden Verkehrs;
- die Qualität der Wegenetze für Fußgänger.

# Fallstudien

Die im folgenden Abschnitt beschriebenen Siedlungen folgen alle mehr oder weniger den May'schen Gestaltungsprinzipien und bieten in der Summe ihrer Beschreibungen ein ausreichend vollständiges Bild, um die vorzüglichen Siedlungseigenschaften in die heutige Zeit zu transportieren und sie unter dem Hinblick auf die aktuelle Wohnungssituation neu zu verstehen. Ihre Lage, die städtebaulichen und architektonischen Merkmale und die Qualitäten der Freiräume können Aufschluss über die heute nötigen Maßnahmen städtischer Erweiterungen geben.

Die Siedlung Schelmengraben mit ihrer fast vollständigen Erkennbarkeit der Gestaltungsprinzipien, Parkfeld mit der besonderen Lage zwischen Industrie und Rhein, Klarenthal mit der differenzierten Fußgängererschließung und Kranichstein mit der außergewöhnlichen Teppich-Siedlung und den großen, öffentlichen Freiräumen: Alle hier untersuchten Siedlungen bilden in sich eine oder mehrere Komponenten bauzeitlicher regionaler- und städtischer Entwicklungen ab, die bezüglich der aktuellen Debatten sowohl um Denkmalschutz als auch im neuen Siedlungsbau mögliche Antworten geben können. Mays Siedlungen bieten ein einzigartiges Untersuchungsszenario, da sie meist vollständig realisiert wurden (Ausnahme ist Kranichstein), teilweise aber auch überformt oder abgewandelt von Ernst Mays Planung umgesetzt wurden. Damit haben sie genug Gemeinsamkeiten, um Vergleiche zu ermöglichen, sind aber auch verschieden genug, um Kriterien und Maßstäbe über den Einzelfall hinaus prüfen zu können.

# Schelmengraben

Bauherr **Neue Heimat Südwest,  
Neue Heimat Hessen, Volks-  
fürsorge**

Baujahr **1968–1971**

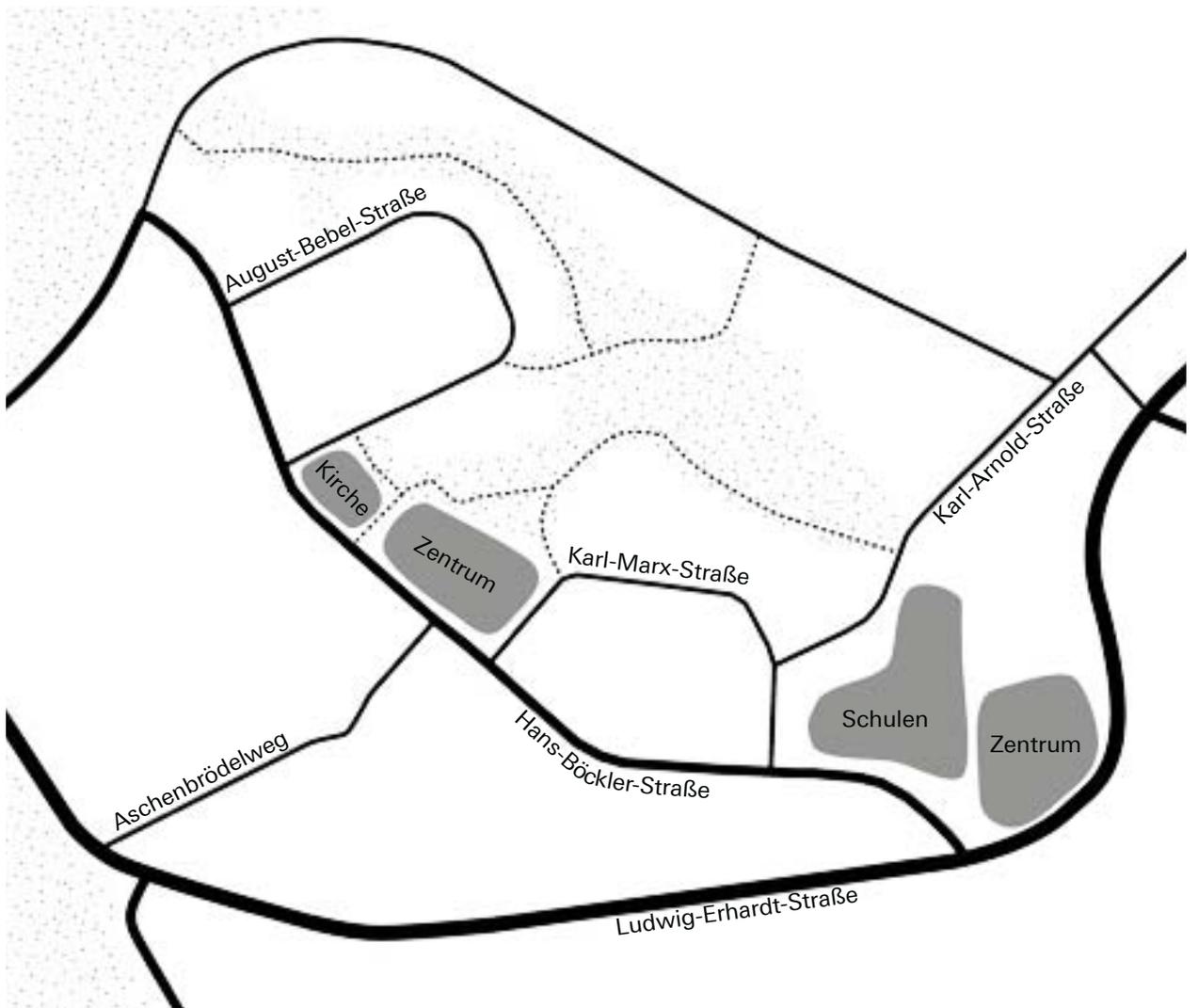
Wohneinheiten **ca. 2600**

Planer **Ernst May**

Grünplaner **Erich Hanke u.a.**

Verkehrsplaner **Kurt Leibbrand,  
Rolf Schaaff**





Siedlungsstruktur

1951/1952

13. Oktober 1958

Das sogenannte Bosch-Gutachten wird erstellt und gibt Aufschluss über die wirtschaftlichen Existenzgrundlagen Wiesbadens.

Der Stadtrat beschließt, in der Hanglage am Schelmengraben Bauland auszuweisen.

1905  
Erster Bauzonenplan für die Stadt Wiesbaden wird aufgestellt.

1920er Jahre  
Wiesbaden wächst durch zahlreiche Eingemeindungen, u.a. Schierstein, Biebrich und Dotzheim.

1912–1915  
Generalbebauungsplan von Joseph Stübben

1959/60  
Für die Siedlung Parkfeld wird ein Wettbewerb ausgelobt, den Ernst May gewinnt.

1928  
Generalbebauungsplan von Hermann Jansen

1961

1970



Ernst May wird  
Planungsbeauftragter für  
die Stadt Wiesbaden.

Die Neue Heimat  
errichtet die Siedlung  
Schelmengraben  
leicht abweichend von  
den Plänen Mays.

1960

Die Stadt Wiesbaden beauftragt  
Ernst May mit der Erstellung  
des Generalplans für Wiesbaden.

1962

Fertigstellung des Generalplans  
„Das neue Wiesbaden“ mit Planun-  
gen für fünf große Siedlungen:  
Klarenthal, Schelmengraben, Park-  
feld, Tannelbachtal und Wolfsfeld.

1966–1974

Beginn und Fertigstellung  
der Siedlung Schelmengraben.

1961

Ernst May wird Plaungsbeauf-  
tragter der Stadt Wiesbaden.

# Beschreibung

## Kriterium **Konzept**

Die Siedlung Schelmengraben liegt zwischen dem Stadtteil Dotzheim und der Märchensiedlung. Die Topografie des Geländes wird durch die Gebäude überhöht und prägt insgesamt die Struktur der Siedlung. Auch wenn die Siedlung Schelmengraben als in sich abgeschlossene Einheit geplant und umgesetzt wurde, nimmt sie Bezüge zur Umgebung auf und schafft neue Verbindungen zwischen den Quartieren.

Dies geschieht vor allem durch die öffentlichen Nutzungen, die an den Übergangspunkten vorgesehen wurden. Das Quartierszentrum mit sozialen Einrichtungen und einer Seniorenwohneinrichtung liegt an der Hauptverbindung zum Stadtteil Dotzheim. Hier wurde die Karl-Arnold-Straße für den Autoverkehr gesperrt, um diesen auf die außerhalb der Siedlung verlaufende Ludwig-Erhardt-Straße zu lenken. Die Märchensiedlung ist über den Aschenbrödelweg mit der Siedlung Schelmengraben verbunden, der gegenüber des kommerziellen Zentrums und der Kirchen einmündet; so entsteht ein funktionaler Zusammenhang zwischen den Siedlungen.

Das kommerzielle Zentrum mit seinem markanten roten Wohnhochhaus und dem Schornstein des Heizkraftwerks ist weithin sichtbar, so dass die Siedlung von vielen Punkten aus erkennbar ist.

Insgesamt folgt die Siedlung klassisch modernen Idealen, die jeder einzelnen Wohnung Licht, Luft und Sonne zur Verfügung stellen.



**Kriterium Planung und Umsetzung**

Die ausgeführte Siedlung weist einige Abweichungen zur von Ernst May zunächst publizierten Planung auf. Hierzu gehören

- die Parkpaletten, die den Straßenraum entlang der Hans-Böckler-Straße und der Karl-Marx-Straße prägen;
- die Reihenhausbebauung zwischen Karl-Legien-Straße und Ludwig-Erhardt-Straße.

Kleinere Abweichungen sind:

- die straßenbegleitende Zeile im nördlichen Teil der Hans-Böckler-Straße zwischen den Enden der August-Bebel-Straße;
- die Zeilenbebauung nördlich der Ludwig-Erhardt-Straße,
- die Hochhausscheiben gegenüber der Einmündung der August-Bebel-Straße,
- die Ausformung der öffentlichen Bauten sowie des kommerziellen Zentrums.

Ursprünglich sollten außerdem die achtgeschossigen Zeilen entlang der Hans-Böckler-Straße aufgeständert werden, um die Blickbeziehung zwischen Märchensiedlung und Tal nicht zu stören. Dies wurde nicht realisiert, die Gründe dafür bleiben offen.<sup>2</sup>

Trotz aller Abweichungen ist das Konzept der ersten Planung in der realisierten Siedlung sehr gut zu erkennen.

<sup>2</sup> Ernst May: Das neue Wiesbaden, S. 41



Das kommerzielle Zentrum befindet sich im Zentrum der Siedlung und ist mit einem Hochhaus weithin sichtbar markiert.



Anders als ursprünglich geplant weichen Hochhauszeilen gegenüber des Zentrums von der Straße zurück, um Platz für Stellplätze zu machen.



Planung (schwarz) und Umsetzung (gelb)

**Kriterium Städtebauliche Struktur**

Die Gebäude entlang der Hans-Böckler-Straße bilden das Rückgrat der Siedlung, von dem aus drei erkennbare Quartiere erschlossen werden:

- 1) das Quartier um die Schleife der August-Bebel-Straße im Norden,
- 2) das Quartier um die Schleife der Karl-Marx-Straße im Osten und
- 3) das Quartier um die beiden Sackgassen Karl-Legien-Straße/Stephan-Born-Straße im Südwesten.

Erkennbar ist, dass die städtebauliche Anordnung einerseits dem Zeilenbau verbunden ist, andererseits aber durch abgeknickte Gebäudeteile zwischen den Blöcken relativ geschlossene Räume entstehen. Entlang der Hans-Böckler-Straße stehen die höchsten Zeilengebäude der Siedlung und folgen dem Straßenverlauf. Ein einzelnes Punkthochhaus markiert den Eingang zur Siedlung von der Ludwig-Erhard-Straße her, eine Gruppe mit drei Hochhäusern steht am Ende der Hans-Böckler-Straße am Übergang zum Stadtwald.

- 1) Das Quartier um die August-Bebel-Straße ist städtebaulich so strukturiert, dass die Bebauung innerhalb des Rings zur Hans-Böckler-Straße sowie nach Norden und Osten stärker geschlossen ist, während sich nach Süden hin die Zeilen senkrecht zur Straße hin öffnen. Das Gelände fällt nach Osten hin sanft ab; die Wohnhäuser stehen auf künstlich angelegten Plateaus, die teilweise leicht in den Hang eingeschnitten, teilweise leicht aufgeschüttet sind.





Gebäudehöhen

- >15 Geschosse
- 8-9 Geschosse
- 6-7 Geschosse
- 4-5 Geschosse
- 2-3 Geschosse
- 1 Geschoss

Nördlich der August-Bebel-Straße wird die Siedlung von drei Punkthochhäusern abgeschlossen, östlich durch viergeschossige Punkthäuser; hohe Sockelzonen entstehen, die den Blick auf den Taunus freigeben. Ein Riegel zwischen August-Bebel-Straße und Schelmengraben verläuft im Gegensatz dazu parallel zur Straße. Die Erschließungswege für Fußgänger überwinden die teilweise nötigen Höhenunterschiede, so dass die Gebäude und Gebäudeketten weitgehend auf durchgehenden Bodenplatten errichtet werden konnten.

- 2) Der Bereich zwischen Hans-Böckler-Straße und Karl-Marx-Straße ist von den beiden langen, polygonal geknickten Zeile entlang der Hans-Böckler-Straße und senkrecht dazu stehenden Zeilen an der Karl-Marx-Straße geprägt, die einen relativ großzügigen Freiraum auf der Nordostseite umschließen. Nördlich der Karl-Marx-Straße wird der Hang so steil, dass die senkrecht zur Straße stehenden Gebäudeketten stark abgestaffelt sind. Auch hier stehen die einzelnen Häuser auf Plateaus, die bis in die gemeinschaftlich genutzten Freibereiche zwischen den Gebäuden hineinragen.

Zur Karl-Marx-Straße hin sind diese gemeinschaftlichen Grünräume wiederum durch Parkpaletten abgeschlossen, die teilweise auch zur Überwindung der Höhendifferenz für Fußgänger dienen.

- 3) Das Quartier westlich der Hans-Böckler-Straße ist von abgeknickten Zeilen geprägt. Diese treffen zum Teil diagonal auf die Hans-Böckler-Straße, zum Teil laufen sie parallel dazu. Südwestlich der Hans-Böckler-Straße stehen die Wohnhäuser auf künstlich angelegten Plateaus, die teilweise in den Hang eingeschnitten, teilweise aufgeschüttet sind. Die Erschließungswege überwinden die teilweise nötigen Höhenunterschiede, so dass die Gebäude und Gebäudeketten weitgehend auf durchgehenden Bodenplatten errichtet werden konnten, ohne dass allzu hohe Sockelzonen entstehen.



Die Hochhäuser am Ausgang der Siedlung sind aus Waschbetongroßtafeln mit glatten, hellen Balkonbrüstungen gefertigt.



Hochhauszeilen bilden das Rückgrat der Siedlung



Im Innern der Erschließungsschleifen befinden sich parkartige Grünräume.



Hochhäuser markieren die Eingänge zur Siedlung

Kriterium **Städtebauliche Struktur/Topografie**

Zwischen Hans-Böckler-Straße und August-Bebel-Straße fällt das Gelände ebenfalls leicht nach Nordosten ab. Hier ist das Gelände leicht terrassiert, und die Zeilen folgen dem Verlauf der Höhenlinien. Östlich der August-Bebel-Straße wird die Topografie deutlich erlebbar, hier stehen die Gebäude an der Hangkante und geben den Blick ins Grüne frei. Der Hang fällt so steil ab, dass teilweise innerhalb eines Gebäudes ein Versatz von einem ganzen Geschoss entsteht, der nicht mehr durch einen Sockel oder ein Plateau aufgefangen werden kann.

Zwischen Hans-Böckler-Straße und Karl-Marx-Straße fällt das Gelände leicht ab und der Freiraum wird von vier, senkrecht zu Straße stehenden Zeilen begrenzt, die wiederum auf künstlich angelegten Plateaus stehen und zur Straße hin von Parkpaletten abgeschlossen werden. Östlich der Karl-Marx-Straße wird der Hang steiler und die Freiräume zwischen den Gebäuden sind deutlich von der Topografie geprägt.



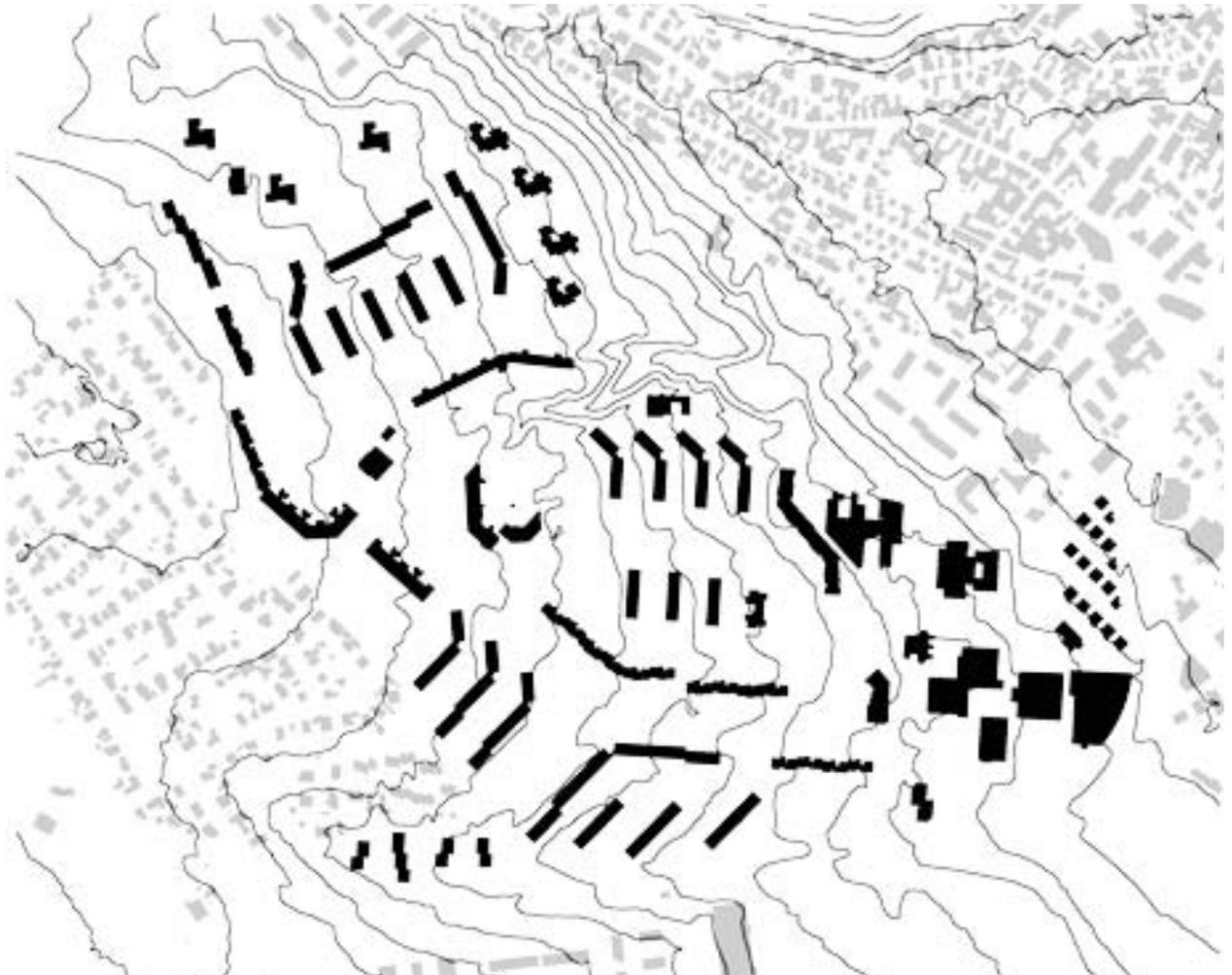
Die viergeschossigen Zeilen an der August-Bebel-Straße stehen auf deutlich erkennbaren Terrassen.



Die Gebäude stehen auf Plateaus.



An der Hangkante östlich der August-Bebel-Straße stehen Punkthäuser; sie erlauben eine Verbindung von Straße und Grünraum.



Topografie (5 Meter)

Kriterium **Architektur**

In der Siedlung zwischen den beiden Erschließungsschleifen liegt der namensgebende, tief eingeschnittene Schelmengraben. Er ist nur im direkten Umfeld zu erleben, von der August-Bebel-Straße ist er durch eine lange Zeile abgetrennt, von der Hans-Böckler-Straße durch das kommerzielle Zentrum, von der Karl-Marx-Straße durch das Heizkraftwerk und einen Parkplatz. Der Schelmengraben nimmt eine wichtige, direkte Fußgängerverbindung nach Dotzheim auf, hat aber ansonsten keine weiteren Funktionen.

Im Südosten wird die Siedlung von einem relativ stark bewachsenen Hang begrenzt, der parkähnlich gestaltet ist. Durch die offene Bauweise besteht die Möglichkeit, diesen Grünraum von den Straßenschleifen aus wahrzunehmen. Die Gebäude sind fast ausschließlich einfache, wenig zerklüftete Kuben. Private Freiräume sind als Loggien eingeschnitten, aber die Geländer treten ein wenig vor die Fassade. Die Fassaden sind leicht profiliert, Treppenhäuser sind um einige Zentimeter eingezogen und farblich abgesetzt. Alle Gebäude sind mit einer breiten Attika aus hellen Faserzementplatten und mit einem einheitlichen, durchlaufenden Sockel versehen, der Geländeversprünge ausgleicht.

Die vier Häuser am Hang auf der Nordostseite der August-Bebel-Straße sowie die östlichste Zeile der Karl-Marx-Straße sind expressiver geformt. Anders als die Zeilen im restlichen Gebiet sind sie allseitig orientiert. Dem glatt verputzten Baukörper sind hier Balkonelemente aus Betonfertigteilen vorgestellt. Die starke Neigung des Hangs ermöglicht es, auch unterhalb des Straßenniveaus Wohnräume und Balkone anzuordnen.

Die Farbgebung der viergeschossigen Zeilen folgte ursprünglich unterschiedlichen senkrechten Bänderungen in gedeckten Farben:

- Ochsenblutrot/Hellgrau/Mittelgrau
- Dunkelocker/Hellgrau/Mittelgrau

Dabei korrespondierten Farbwechsel mit der Profilierung der Fassade.



Orientierung: Hauseingänge und Balkone

Teilweise wurde die Gebäudehülle saniert, mit einem Wärmedämmverbundsystem versehen und neu gestrichen. In diesem Zuge wurde ein Farbkonzept entwickelt, das von hellen Gelb- und Beigetönen bis hin zu Apricot dominiert ist. Durchgehende Flächen, die in unterschiedlichen Farben gestaltet sind, kommen bei neueren Sanierungen zwar vor, sind aber für die Behandlung der Häuser untypisch. Bei den Zeilen im hinteren Bereich der Karl-Legien-Straße wurde auf das ursprüngliche Farbkonzept zurückgegriffen (Hellgrau/Dunkelgrau/Ochsenblutrot), die Materialität unterscheidet sich aber sichtbar.

Die höheren Gebäude entlang der Hans-Böckler-Straße sowie die Punkthochhäuser am Eingang der Siedlung und am Übergang zum Waldrand sind in Großtafelbauweise errichtet. Die Tafeln haben überwiegend eine Oberfläche aus Waschbeton und Balkenelemente aus Sichtbeton. Die Fassaden der Punkthochhäuser wurden bereits saniert und in einem Fall mit einem Wärmedämmverbundsystem versehen. Balkenelemente wurden bei allen Punkthochhäusern farbig gestrichen (vertikaler Farbverlauf Gelb – Apricot – Rot – Gelb). Im Original waren die Balkongeländer und die auskragenden Tragbalken farblich abgesetzt. Dies ist bei den Zeilen entlang der Hans-Böckler-Straße teilweise noch zu erkennen. An den Gebäuden Karl-Marx-Straße 34 und 36 wurden die Akzente aufgefrischt und durch seitlich angeordnete, farbige Schankelemente verstärkt, die die Balkone abschließen. Durch die stark ausgeweiteten Farbflächen treten die Farbakzente hier sehr in den Vordergrund und werden dominant, was den Gesamteindruck stark verändert.

Die Gebäude Hans-Böckler-Straße 76–84 sind in einem anderen System von Großtafelbauweise erstellt. Die Oberfläche ist hier Sichtbeton und flächig mit diagonalen Kanneluren versehen. Die Betonoberfläche wurde bereits hellgrau gestrichen. Die straßenabgewandte Seite ist mit durchlaufenden Balkonen versehen, die teilweise zu Wintergärten geschlossen, teilweise mit orangefarbenen Markisen versehen sind. Die Fensterrahmen sind leuchtend Orange.



Knicke in den Gebäuden sind plastisch ausgeformt.



Das kommerzielle Zentrum zwischen den beiden Erschließungsschleifen ist ein auffälliger Sonderbaustein mit Fernwirkung. Sowohl die flachen Gebäude der Ladenpassage als auch das Hochhaus sind mit dunkelroten Wellfaserzementplatten verkleidet. Die Ecken sind mit Formstücken aus demselben Material ausgebildet. Fensterrahmen und Balkongeländer sind durch kontrastierendes Weiß hervorgehoben. Das Ensemble des kommerziellen Zentrums ist im Gegensatz zu den anderen Gebäuden der Siedlung auch als Einzelgebäude schützenswert.



Blockinnenbereich August-Bebel-Straße. Die Häuser sind konventionell errichtet und mit Putz in Hellgrau, Mittelgrau und Ochsenblutrot versehen.



Gebäude an der Karl-Legien-Straße. Die Häuser sind konventionell errichtet und mit Putz in Hellgrau, Mittelgrau und Ocker versehen.



#### Kriterium **Freiraumstruktur**

Die Freiflächen der Siedlung sind klar gegliedert.

- a) Es gibt Straßenräume, die üppig bemessen und von Parkierungsflächen und/oder Parkpaletten gesäumt sind.
- b) Es gibt halbprivate Freiräume zwischen den Gebäuden, die der Erschließung dienen und die durch die abgeknickten Gebäudezeilen einen relativ intimen Charakter aufweisen.
- c) Ergänzt werden diese durch zwei größere Freiräume im unmittelbaren Umfeld der Wohnungen, innerhalb der beiden großen Erschließungsschleifen. Hier finden sich Spielplätze und Aufenthaltsräume für die Bewohner der Siedlung.
- d) Durch die öffentlichen Freiräume Schelmengraben und den Freiraum im Übergang nach Dotzheim wird die Siedlung sowohl an den Stadtraum als auch an den Naturraum des angrenzenden Waldes angebunden. Diese öffentlichen Räume sind weniger stark durch wohnungsnahen Nutzungen geprägt, sondern bieten parkartige Flächen an, die zum Spaziergehen, Joggen oder andere, raumgreifendere Aktivitäten dienen können.

Die Freiräume sind parkartig gestaltet und durchgehend von einem üppigen Baumbestand geprägt, sie gehen fließend ineinander über; Zäune und andere Grenzen fehlen weitgehend. Im Bereich der Zeilen zwischen Hans-Böckler-Straße und Ludwig-Erhardt-Straße gibt es teilweise größere, wenig strukturierte Rasenflächen.

#### Kriterium **Freiraumgestaltung**

Die Freiflächen nehmen sowohl Kinderspielplätze als auch vereinzelte Wäschetrockenanlagen auf. Die Kinderspielplätze wurden zum Teil in den letzten Jahren neu gestaltet und mit modernen Spielgeräten ausgestattet.

Stützmauern, die durch die bewegte Topografie an verschiedenen Stellen der Siedlung nötig werden, sind in der gesamten Siedlung aus Betonfertigteilen mit einem Zickzack-Relief hergestellt. Zwischen dem kommerziellen Zentrum, der evangelischen Kirche und dem Freiraum Schelmengraben befindet sich ein aufwändig gestalteter öffentlicher Platz, der mit niedrigen Mauern und großen Treppenanlagen zwischen den verschiedenen Geländeneiveaus vermittelt. Ein kleines Amphitheater mit Sitzstufen zeigt, dass hier ein Ort der Gemeinschaft entstehen sollte, der auf vielfältige Weise genutzt werden kann.

Im nordöstlichen Bereich der Hans-Böckler-Straße wurde ein Teil der Freiflächen zwischen Straße und Gebäude bereits grundlegend neu gestaltet. Hier kommen kräftig orangefarbene Akzente (Bänke, Leuchten) zum Einsatz, die sich deutlich vom Bestand abheben. Diese Neugestaltung verbessert die Verbindung von Fußwegenetz und Straßennetz und erfüllt die Anforderung, als moderne Hinzufügung erkennbar zu sein.



Freiflächen zwischen den Zeilen östlich der Karl-Marx-Straße.



Freifläche innerhalb der großen Erschließungsschleifen.



Zwischen der Siedlung Schelmengraben und dem Stadtteil Dotzheim liegt eine großzügige öffentliche Freifläche.



Freiflächen

Kriterium **Erschließungsstruktur**

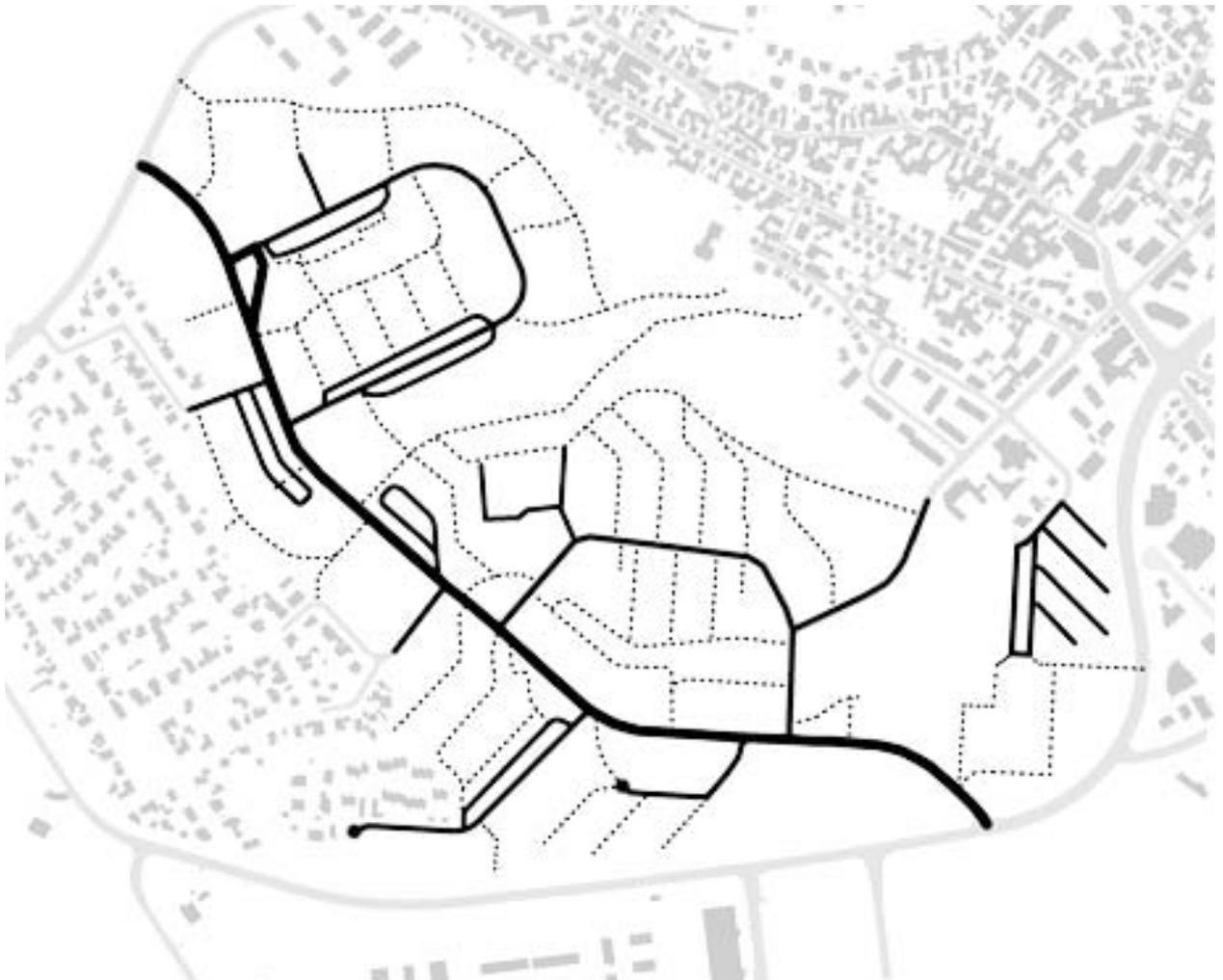
Die Siedlung ist durch die Hans-Böckler-Straße, die dem Höhenrücken folgt, an das Hauptstraßennetz angebunden. Von hier zweigen nach Südwesten Stichstraßen (Karl-Legien-Straße und Stephan-Born-Straße) ab, nach Nordosten wird die Siedlung durch zwei Ringstraßen (Karl-Marx-Straße und August-Bebel-Straße) erschlossen, die große, offen bebaute und vom motorisierten Verkehr nicht beeinträchtigte Siedlungs- und Grünflächen umschließen. Durch die Hans-Böckler-Straße führt außerdem eine Buslinie, die hier über eine Wendeschleife verfügt. Eine weitere Anbindung nach Dotzheim war über die Karl-Arnold-Straße gegeben, die inzwischen aber für den Autoverkehr unterbrochen ist.

Im Bereich des kommerziellen Zentrums gibt es Räume, die auch für Fußgänger Aufenthaltsmöglichkeiten anbieten. Der Platz zwischen Kirchengemeinde, Kindergarten und Einkaufszentrum wirkt dabei als Gelenk, von dem aus die verschiedenen Siedlungsteile wie auch der Grünraum Schelmengraben gleichermaßen zu erreichen sind. An die Hauptachse Hans-Böckler-Straße ist der Platz allerdings nur über den zum Einkaufszentrum gehörenden Parkplatz zu erreichen.

Über den Platz ist auch die als Fußgängerzone ausgebildete, teilweise überdachte Einkaufspassage zu erreichen, die der einzige gefasste, traditionelle Straßenraum der Siedlung ist. Die Läden sind auf der Rückseite jeweils mit dem Auto und für die Anlieferung zugänglich, so dass der Fußgängerbereich nicht von motorisiertem Verkehr beeinträchtigt wird.



Westlich der Hans-Böckler-Straße  
befinden sich zweigeschossige  
Parkpaletten.



Erschließungsstruktur: Straßen und Fußwege

Kriterium **Erschließungsstruktur**

Zahlreiche oberirdische Parkplätze zeigen, dass die Erschließung der Siedlung für das Automobil optimiert ist. Entlang der Hans-Böckler-Straße und der Karl-Marx-Straße gibt es zweigeschossige Parkpaletten, die den Straßenraum der Hans-Böckler-Straße und der Karl-Marx-Straße prägen. Diese waren in der ursprünglichen Planung nicht vorgesehen; die Autos sollten in Tiefgaragen untergebracht werden, die die Topografie ausnutzen und in den Hang eingeschoben werden sollten, damit die parkenden Autos im öffentlichen Raum nicht so stark in Erscheinung treten. Vorgesehen war pro Wohnung ein Garagenplatz und ein halber offener Stellplatz.<sup>3</sup>

Heute wird trotz der großen Stellplatzanlagen fast durchgehend auch straßenbegleitend geparkt. Der Straßenraum ist also, anders als es geplant war, insgesamt stark vom ruhenden Verkehr geprägt. Räume, die dem Aufenthalt von Menschen dienen könnten, gibt es hier nicht.

Wie für die Entstehungszeit typisch, ist die Siedlung von einer separaten Erschließung für Fußgänger durchzogen. Die Eingänge zu den Wohngebäuden liegen meist abseits der Straßen und werden nur von Gehwegen erschlossen. Gelegentlich erschwert dies die Orientierung, beispielsweise auf der Nordostseite der Hans-Böckler-Straße, wo die Gebäude zwar dem Straßenverlauf folgen, die Eingänge aber auf der straßenabgewandten Seite liegen.

Die Verknüpfungen zwischen dem Netz der Fußgängerwege und den Erschließungsstraßen sind im ursprünglich gebauten Zustand nicht entwerferisch oder freiraumplanerisch bearbeitet worden.

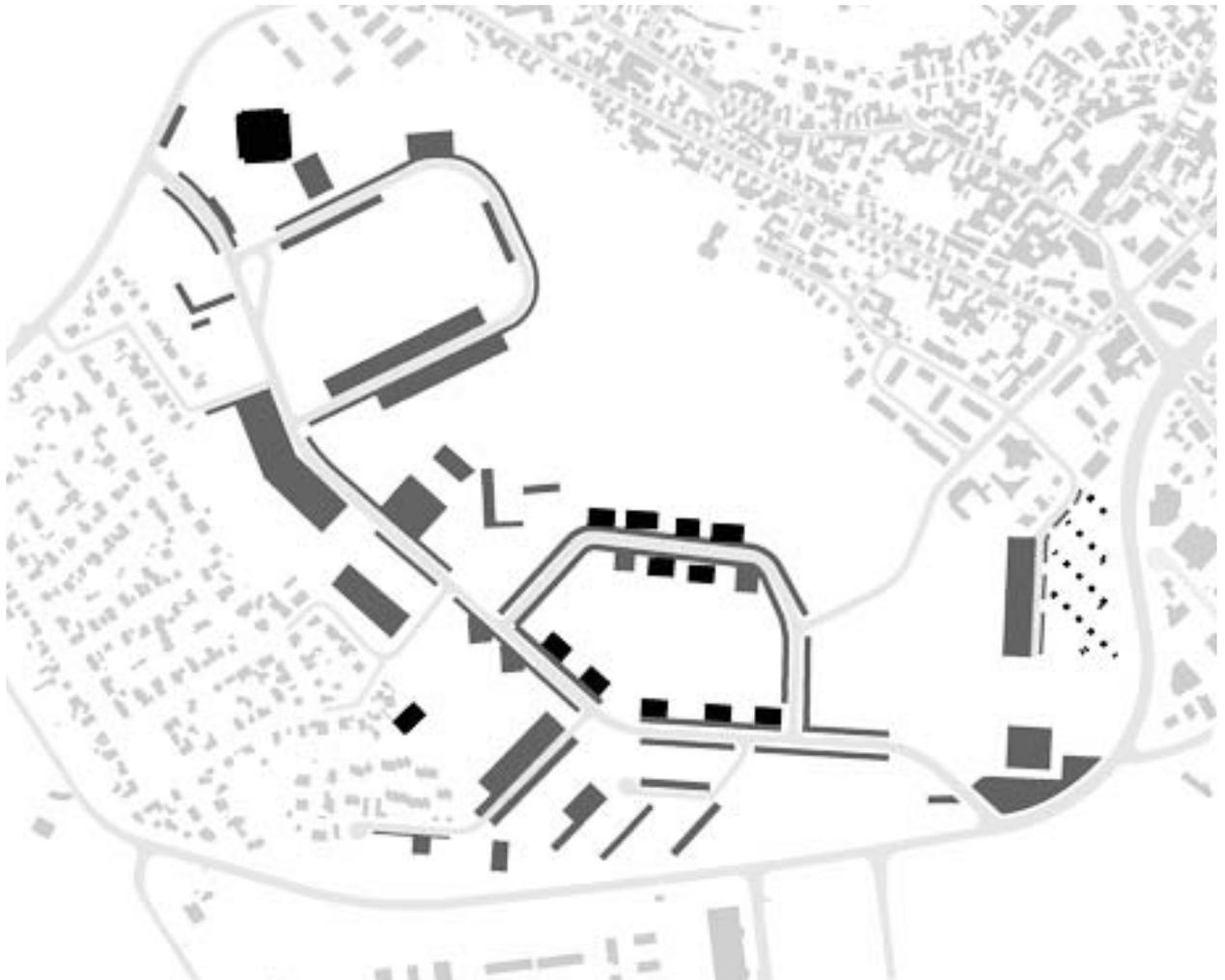
<sup>3</sup> Ernst May: Das neue Wiesbaden, S. 42



Das Modellfoto aus der Planungszeit zeigt die ursprünglich andere Gebäudekonstellation und auch das Fehlen der oberirdischen Parkpaletten.



Die August-Bebel-Straße ist von großen ebenerdigen Stellplatzanlagen geprägt



Parkierung: ebenerdig (grau) und in Parkpaletten (schwarz)

Kriterium **Einbindung in die Stadt**

Die Grünräume, die die Siedlung umgeben, sind unterschiedlich stark mit ihr verknüpft. Von der August-Bebel-Straße aus führen zwischen den Gebäuden hindurch Fußwege in den Grünraum am Hang und werden über einen hangparallelen Weg an den Stadtteil Dotzheim angebunden. Der Schelmengraben selbst ist nur vom südwestlichen Ende aus zugänglich, auch gibt es am nordwestlichen Ende eine Verbindung nach Dotzheim.

Die Anbindung am südwestlichen Ende der Hans-Böckler-Straße ist vor allem für den PKW-Verkehr und den Bus relevant, Fußgänger und Radfahrer nähern sich der Siedlung über die Fußwege im Grünen oder die Karl-Arnold-Straße, die weit weniger vom Verkehr belastet ist. In den letzten Jahren ist dieser Siedlungseingang außerdem durch einen neu errichteten Supermarkt mit Bäckerei und eine ebenfalls neu errichtete Schule aufgewertet worden. Inwieweit diese zu einer funktionalen Verknüpfung des Stadtteils mit der Umgebung führen, bleibt fraglich, diese Einrichtungen orientieren sich städtebaulich zur Ludwig-Erhardt-Straße hin, die ausschließlich Durchgangsverkehr aufnimmt, und von wo ein großer Teil der Kundschaft zu erwarten ist.

Das Quartierszentrum an der Einmündung Karl-Marx-Straße/Hans-Böckler-Straße kann eher eine verbindende Funktion übernehmen – es ist über die Karl-Arnold-Straße von Dotzheim aus zu erreichen, städtebaulich in die Siedlung integriert und durch seine Funktionen (Kindergärten, Jugendzentrum, Altenhilfe) auf Begegnung ausgerichtet.

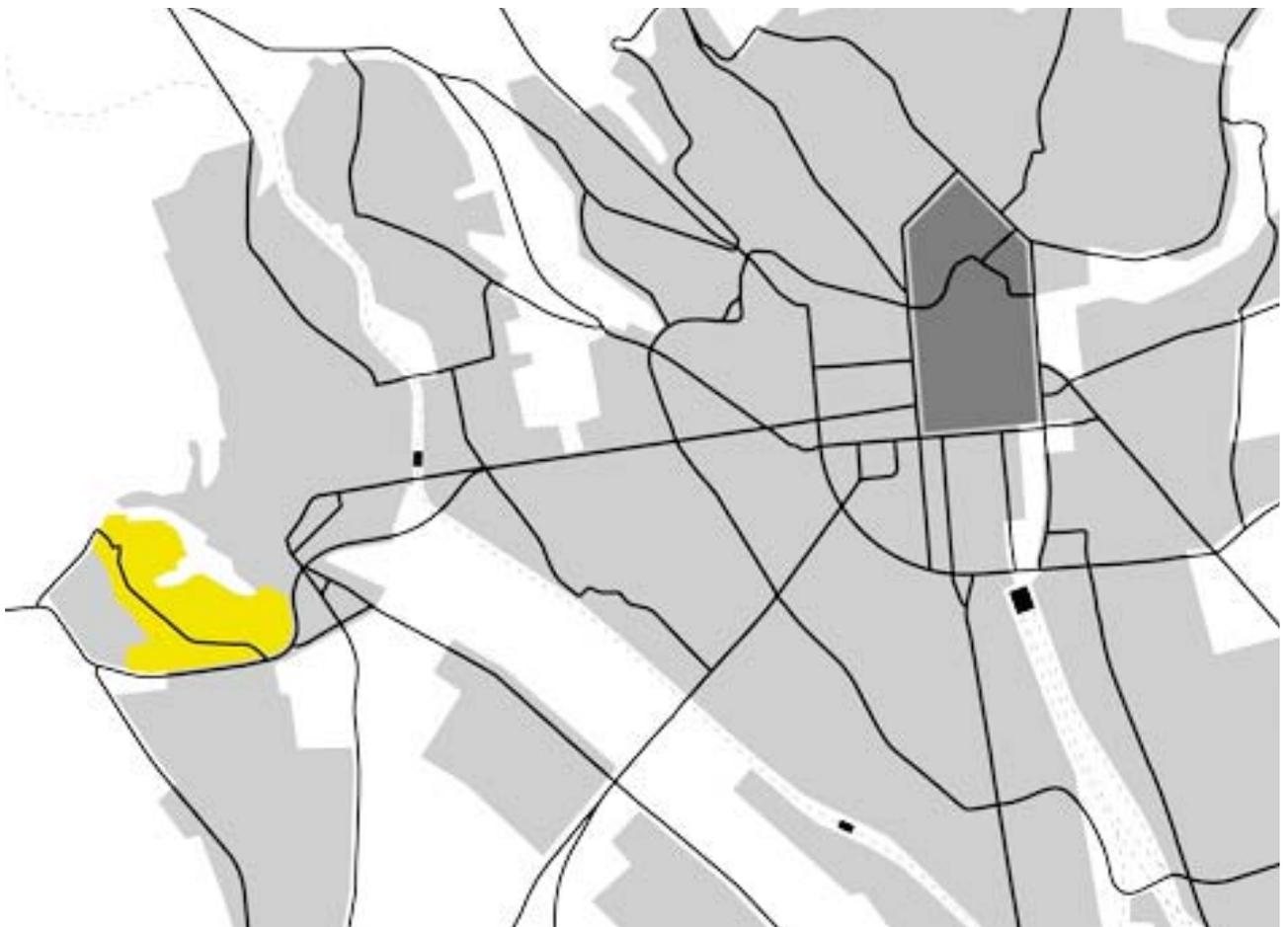
Ebenso wirkt das kommerzielle Zentrum funktional und räumlich als Bindeglied zwischen Märchensiedlung und der Siedlung Schelmengraben, kann diese Rolle aber wegen der schlechten wirtschaftlichen Situation derzeit nicht ausfüllen. Außer einer Apotheke, einem Gemüseladen und dem Quartiersbüro weist die Ladenstraße vor allem Leerstände auf und leidet an vielen Stellen unter Vandalismus.



Das Hochhaus des kommerziellen Zentrums markiert auch den Übergang zur Märchensiedlung.



Die Hochhäuser der Siedlung sind von Dotzheim aus als Landmarken sichtbar.



Einbindung in die Stadt

# Bewertung

## Konzept

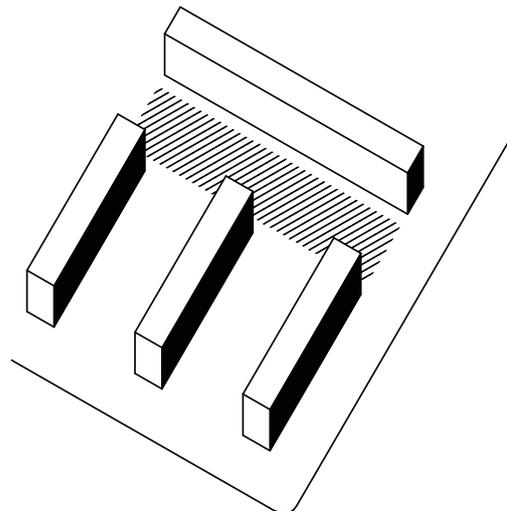
Die Siedlung hat eine einprägsame eigene Form, die sich von der Umgebung abhebt, und eine erkennbare, nachvollziehbare innere Struktur.



## Raumbildung 1

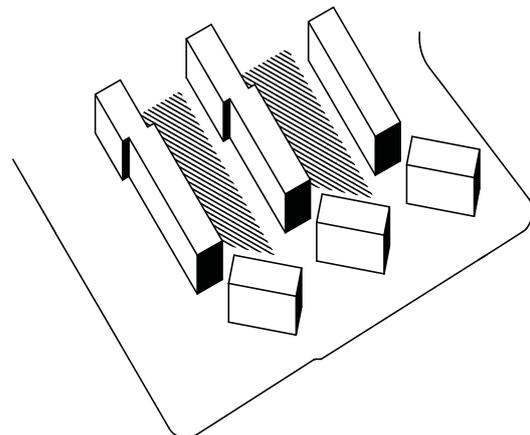
Prinzipien der Raumbildung sind klar ablesbar. Es handelt sich um eine modifizierte Zeilenstruktur, die offene Bezüge zwischen den Freiräumen herstellt.

Die Zeilen verlaufen im Nordteil nicht ausschließlich parallel zueinander, den Längsseiten stehen Stirnseiten gegenüber.



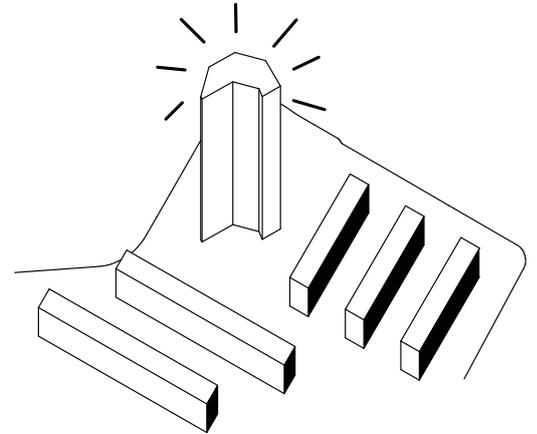
## Raumbildung 2

Im Süddteil sind parallele Zeilen im stumpfen Winkel abgeknickt. Die Freiräume schließen sich optisch und sind von der Straße getrennt, obwohl sie an den Enden offen bleiben.



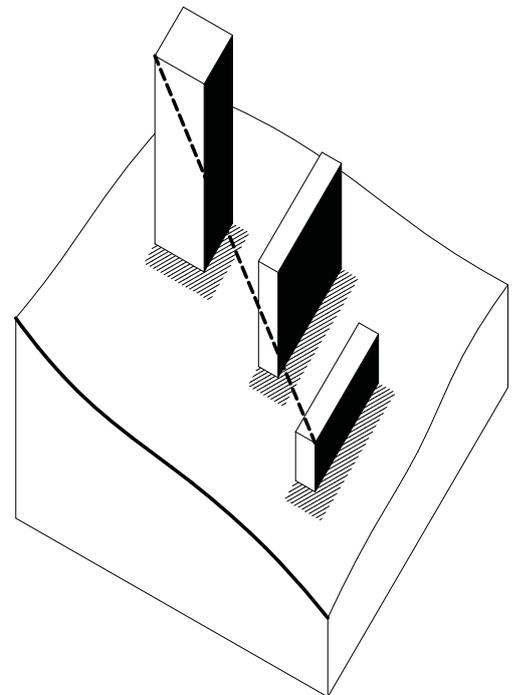
### Höhenentwicklung 1

Hochpunkte strukturieren die Siedlung und wirken als Landmarken, am Eingang und Ausgang der Siedlung, sowie am kommerziellen Zentrum. Sie wirken über Wiesbaden hinaus.



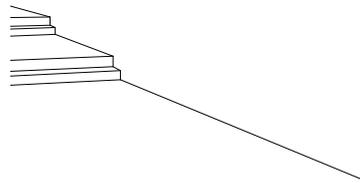
### Höhenentwicklung 2

Die Gebäudehöhe akzentuieren die Topografie. Hohe Gebäude stehen an den Hochpunkten im Gelände, niedrige Gebäude an den weniger exponierten Lagen.



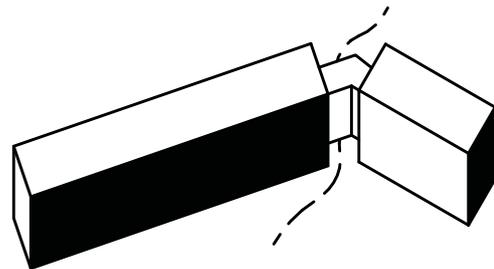
### Architektur 1

Die Architektur ist betont einfach konzipiert und wirkt im Fall der niedrigeren Zeilen durch ihre flächige Farbigkeit, bei den höheren Zeilen durch die differenzierten Waschbetonqualitäten und sparsam eingesetzte Farbakzente. Darüber hinaus entfalten die hohen Gebäude insbesondere bei der Annäherung von Dotzheim her eine prägende Fernwirkung, die durch die nachträgliche Farbgestaltung aber beeinträchtigt ist.



### Architektur 2

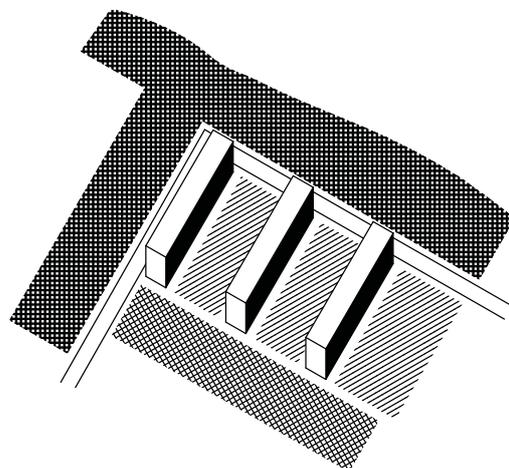
Die Ecken und Knicke in den Gebäudezeilen sind gestalterisch und architektonisch akzentuiert. Durchgänge im Erdgeschoss sorgen dafür, dass die hervorgehobenen Ecken besonders wahrnehmbar werden.



### Freiraumstruktur

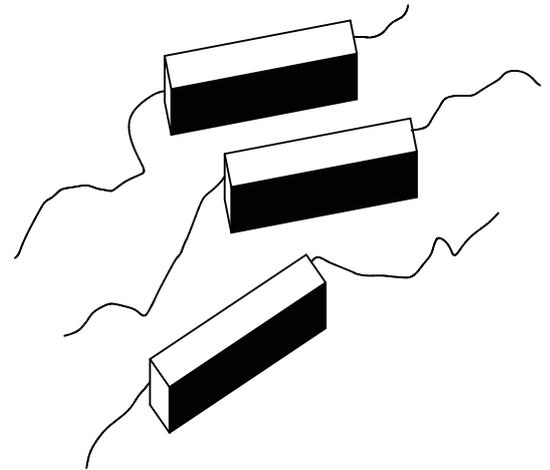
Die Freiräume weisen eine klare Gliederung von privat, halbprivat, gemeinschaftlich und öffentlich auf. Sie sind insbesondere nordöstlich der Hans-Böckler-Straße parkartig fließend gestaltet, nicht durch Zäune oder sonstige Trennelemente unterteilt. Sie sind an die großen, die Siedlung umgebenden Freiräume angebunden.

Innerhalb der Siedlung sind die gemeinschaftlichen und öffentlichen Freiräume zu einem durgehenden Netz verbunden.



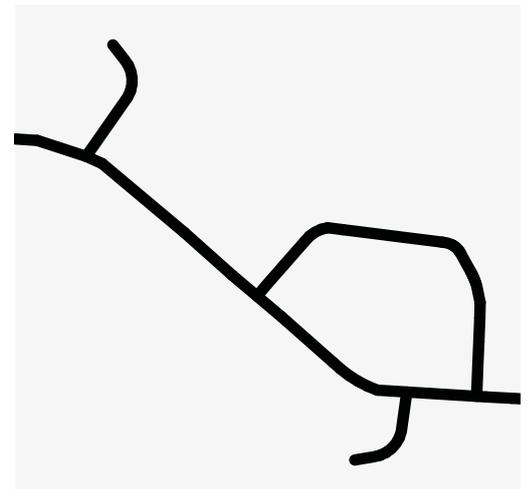
### Topografie

Die Baukörper folgen den Höhenlinien. Geländeversprünge am Gebäude werden minimiert.



### Erschließungsstruktur

Das Erschließungskonzept mit Ringstraßen ist deutlich ablesbar. Die Erschließung für Fußgänger und Automobilverkehr ist zeittypisch voneinander getrennt und weist eine jeweils eigene Maschenweite auf. Die starke Dominanz des parkenden Verkehrs wurde bereits von Ernst May selbst kritisch gesehen. Allerdings sorgt das speziell für den Fußverkehr vorgehaltene Wegenetz nordöstlich der Hans-Böckler-Straße dafür, dass der Kontakt zu den Parkierungsflächen weitgehend minimiert werden kann.

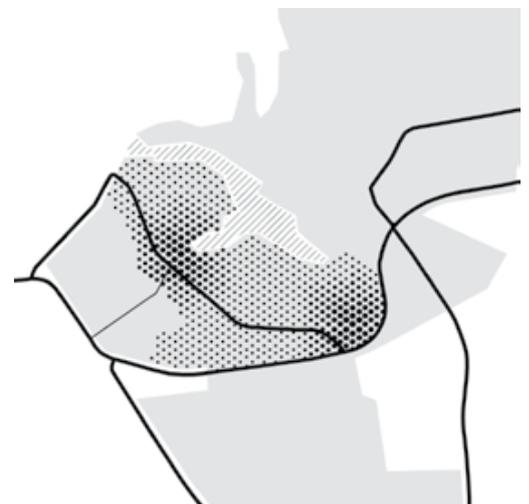


### Einbindung in die Stadt

Die Siedlung ist so konzipiert, dass sie sinnvoll in das Gefüge der Stadt integriert ist.

Öffentliche Nutzungen schaffen funktionale Verknüpfungen, die auch architektonisch herausgehoben sind: kommerzielles Zentrum und Kirche zur Märchensiedlung; Jugendzentrum/Kirche nach Dotzheim.

Der Grünzug zwischen der Siedlung Schelmengraben und Dotzheim bildet eine klare Grenze, schafft durch die gemeinsame Nutzung aber auch Verbindungen.



Siedlung Schelmengraben, fotografiert von Malte Sänger und Ben Kuhlmann

























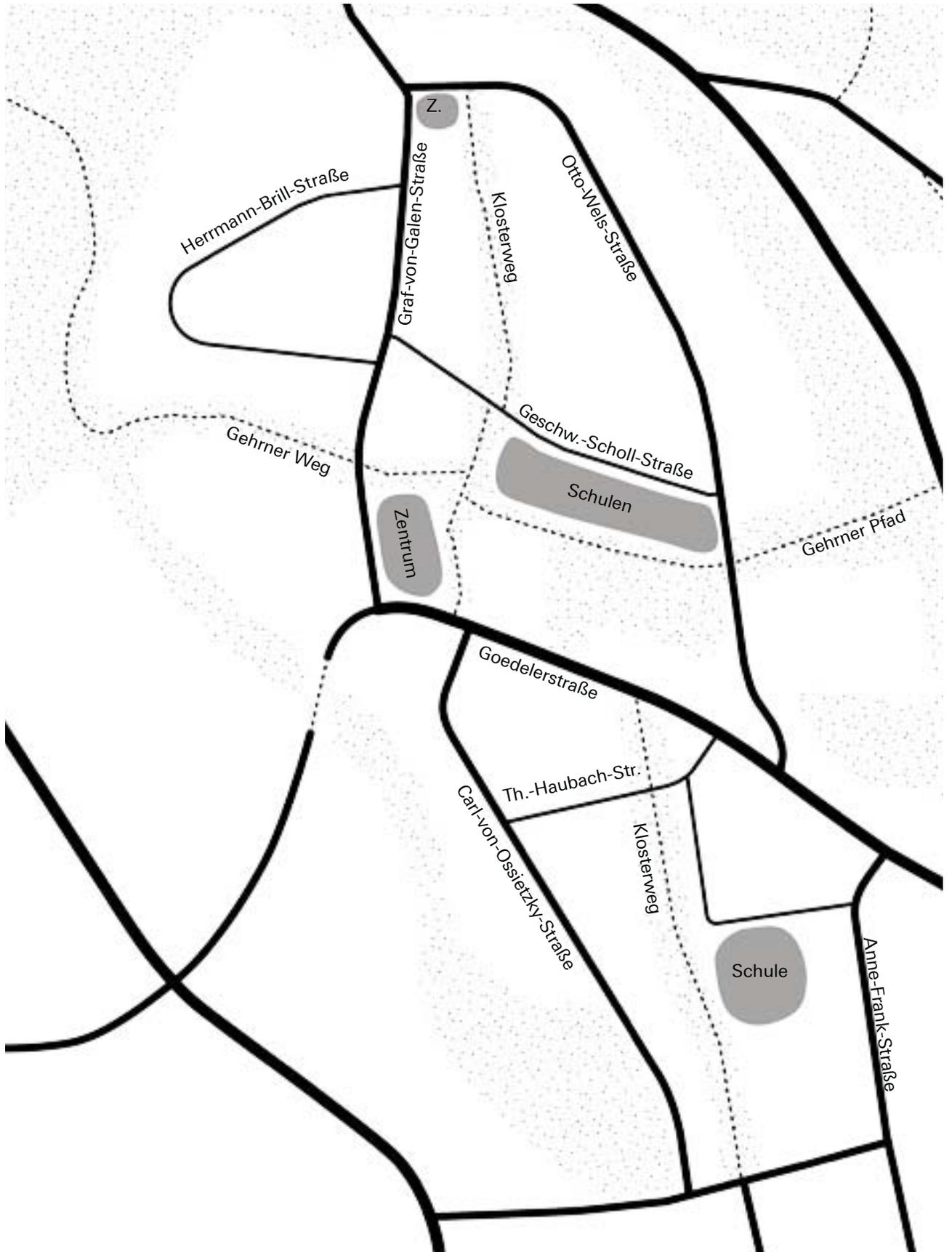


# Klarenthal

Bauherr **Nassauische Heimstätte**  
Baujahr **1961–1969**  
Wohneinheiten **4450**

Planer **Ernst May**  
Grünplaner –  
Verkehrsplaner **Kurt Leibbrand,**  
**Rolf Schaaff**





Siedlungsstruktur



1905  
Erster Bauzonenplan für die Stadt Wiesbaden wird aufgestellt.

1920er Jahre  
Wiesbaden wächst durch zahlreiche Eingemeindungen, u.a. Schierstein, Biebrich und Dotzheim.

1912–1915  
Generalbebauungsplan von Joseph Stübben

1951/52  
Vom Forschungsinstitut der Universität Mainz wird das sogenannte Bosch-Gutachten erstellt. Es untersucht die Grundlagen für die Entwicklung Wiesbadens, darunter Infratraktur, Wohnungsbau und Lebensqualität.

1928  
Generalbebauungsplan von Hermann Jansen

1964

1964

1969



Baubeginn

Der nordwestliche Teil der Siedlung wird überwiegend als sozialer Wohnungsbau geplant und zuerst begonnen.

Die letzten Bauten der Siedlung werden fertiggestellt. Ernst May hat bis zum Schluss die künstlerische Oberleitung.

1960

Die Stadt Wiesbaden beauftragt Ernst May mit der Erstellung des Generalplans für Wiesbaden.

1962

Fertigstellung des Generalplans „Das neue Wiesbaden“ mit Planungen für fünf große Siedlungen: Klarenthal, Schelmengraben, Parkfeld, Tennelbachtal und Wolfsfeld.

1961

Ernst May wird Plaungsbeauftragter der Stadt Wiesbaden.

1966–1974

Beginn und Fertigstellung der Siedlung Schelmengraben.

1959/60

Für die Siedlung Parkfeld wird ein Wettbewerb ausgelobt, den Ernst May gewinnt.

# Beschreibung

## Kriterium **Konzept**

Die Siedlung Klarenthal entwickelt sich vom nordwestlichen Rand des Rheingauviertels in Richtung Norden. Über die Goerdelerstraße und die Klarenthaler Straße ist der Stadtteil direkt an die Wiesbadener Innenstadt angebunden, aber auch an die Siedlung Kohlheck.

Die Siedlung besteht bis auf wenige Ausnahmen aus Zeilenbauten unterschiedlicher Höhe, die vorwiegend in Nord-Süd-Richtung verlaufen, im Süden und Norden auch in Nordwest-Südost-Richtung. Die Vermittlung zwischen beiden Richtungen übernehmen im Originalkonzept abgeknickte Baukörper, die in der Umsetzung gelegentlich durch gestaffelte Häuser ersetzt wurde. Am höchsten Punkt der Siedlung befinden sich Punkthochhäuser, die weithin sichtbar sind.

Im Inneren der Siedlung verbinden der Klosterweg und der Gehrner Weg die öffentlichen Freiräume und Einrichtungen der Siedlung autofrei, so dass ein zentraler, öffentlicher Raum entsteht, der Zentrum, Nebenzentrum und soziale Einrichtungen miteinander verbindet. Die Goerdelerstraße und die nördlich angrenzenden öffentlichen Gebäude entlang des Gehrner Wegs teilen die Siedlung in zwei relativ klar voneinander geschiedene Bereiche mit jeweils unterschiedlichen Bautypen.



Erlebarkeit des Konzepts

Kriterium **Planung und Umsetzung**

Die ausgeführte Bebauung weist einige Abweichungen zur von Ernst May zunächst publizierten Planung auf. Hierzu gehören

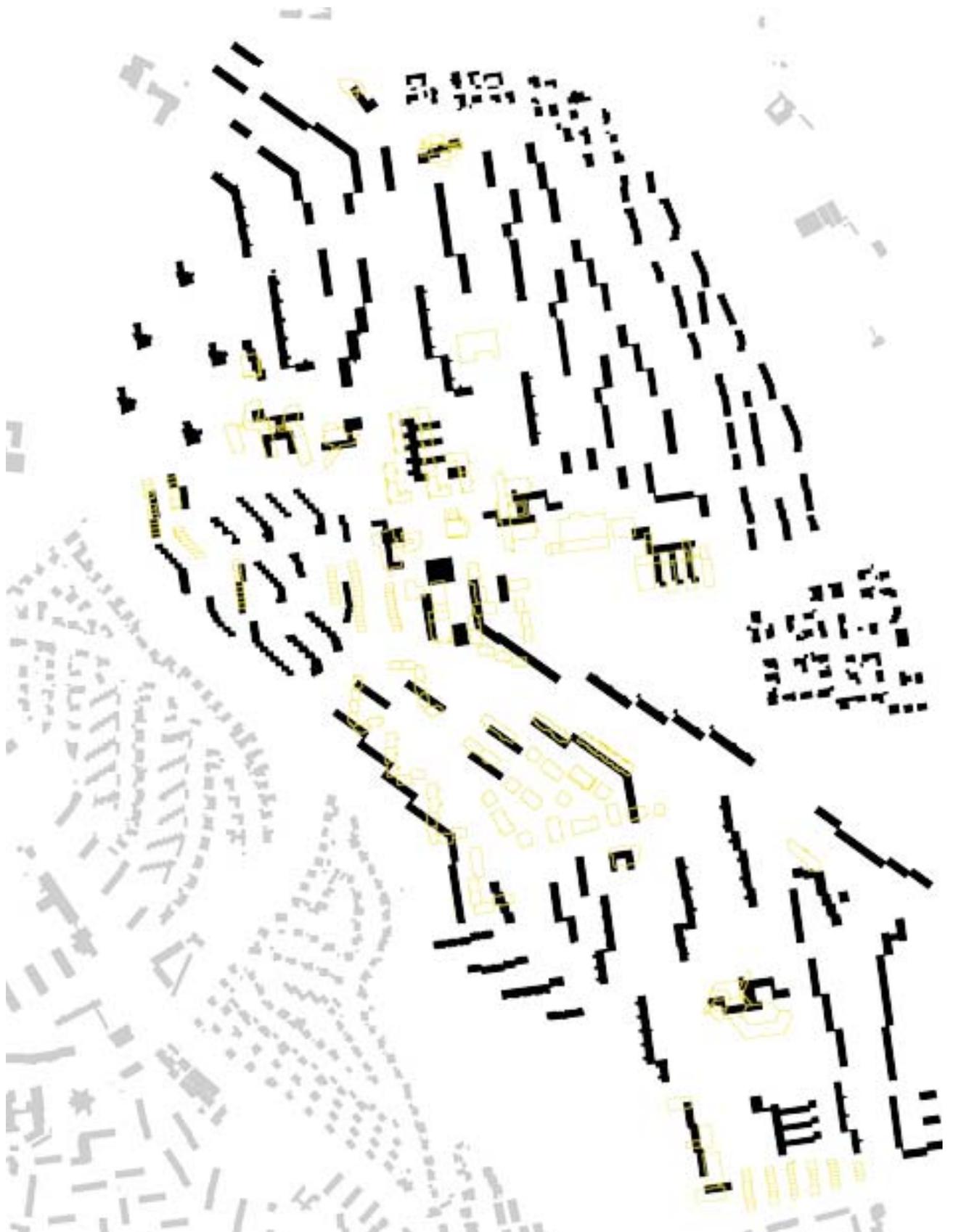
- die komplett anders ausgeführte Bebauung westlich der Carl-von-Ossietzky-Straße;
- die durch Wohnzeilen ersetzte Volksschule an der Einmündung Geschwister-Scholl-Straße/Graf-von-Galen-Straße.

Kleinere Abweichungen sind:

- die in gestaffelte Baukörper aufgelösten abgeknickten Zeilen;
- die abweichende Raumaufteilung im Hauptzentrum an der Goerdelerstraße.

Das im Originalplan noch vorhandene Gewerbe an der Theodor-Haubach-Straße wurde inzwischen aufgegeben und mit Wohngebäuden bebaut, die keinerlei Verbindung zum Planungskonzept der Siedlung aufweisen. Im Zusammenwirken mit den anders ausgeführten, geknickten Zeilen an der Goerdelerstraße/Carl-von-Ossietzky-Straße führt dies dazu, dass das im Ursprungsplan erkennbare Entwurfsthema, das zwei Hauptrichtungen der Gebäude miteinander verbindet und daraus klar ausgerichtete Öffnungen und Grenzen entwickelt, in den Siedlungsteilen entlang der Goerdelerstraße kaum noch zu erleben ist.

Trotz dieser Abweichungen ist das Konzept der ursprünglichen Planung in der realisierten Siedlung gut zu erkennen.



Planung (schwarz) und Umsetzung (gelb)

#### Kriterium **Städtebauliche Struktur**

Die Höhe der Bebauung steigt nach Westen hin an und überhöht so die Topografie. Im Westen der Siedlung überragt eine Gruppe von Punkthochhäusern die Siedlung, gefolgt von einer Reihe achtgeschossiger Zeilenbauten. Östlich der Otto-Wels-Straße findet sich eine größere Zahl ein- und zweigeschossiger Einfamilien- und Reihenhäuser. Insgesamt teilt die Goedelerstraße die Siedlung in einen Nord- und einen Südteil, die strukturelle Ähnlichkeiten aufweisen, sich aber auch erkennbar voneinander unterscheiden, weil sie mit unterschiedlichen Haustypen bebaut sind.

Entlang des Gehrner Pfads reihen sich soziale Einrichtungen, Schulen und Sportanlagen auf. Am Kreuzungspunkt mit dem Klosterweg befinden sich das kommerzielle Zentrum und die Kirche, die von allen Teilen der Siedlung autofrei erreichbar sind.

Zeilen verlaufen in der gesamten Siedlung vorwiegend in Nord-Süd-Richtung. Entlang der Goedelerstraße und im Norden, im Übergang zum Wald, verlaufen sie in Nordwest-Südost-Richtung und folgen einerseits der Straße, andererseits öffnet sich dadurch der Raum zwischen den Zeilen zum Wald hin. Durch die versetzte Anordnung zueinander entstehen zwischen den Zeilen hofartige Räume, von denen aus die Häuser erschlossen werden und die auch gemeinschaftlich genutzte Grünräume bieten. Im Ostteil gibt es Durchgänge von diesen Räumen zum Klosterweg hin, die wichtige Verknüpfungen gewährleisten.

Im Dreieck Graf-von-Galen-Straße/Geschwister-Scholl-Straße/Gehrner Weg wurden winkelförmige Gebäude und Zeilen ergänzt, die stärker geschlossene Blockinnenbereiche bilden; hier wurden die Gebäude aufgestockt und es entsteht ein stärker verdichteter Raumeindruck, der sich von der umgebenden Siedlung deutlich unterscheidet. Dies wird dadurch verstärkt, dass Balkone vor die Fassaden gesetzt wurden, die Aufstockungen leicht hinter die Bestandsfassade gesetzt sind und mit Schmetterlingsdächern versehen wurden.

Auch das Eckgrundstück Carl-von-Ossietzky-Straße/Theodor-Haubach-Straße wurde neu bebaut und folgt anderen städtebaulichen und typologischen Prinzipien als der Rest der Siedlung. Hier wurden Stadtvillen errichtet, die sehr dicht aneinander stehen und kaum öffentliche oder gemeinschaftlich genutzte Freiflächen bieten. Auch hier stehen die Balkone vor den Fassaden und schaffen damit einen anderen Raumeindruck als im Rest der Siedlung. Die Dichte ist deutlich höher als in der Umgebung.

Sowohl die Nachverdichtung als auch die Neubauten haben nicht die gleiche städtebauliche und architektonische Qualität wie die Originalteile der Siedlung. Hier wird offensichtlich, dass nicht die Gesamtqualität von Siedlung, gemeinschaftlich genutzten Freiräumen und Wohnungen im Vordergrund stand, sondern die Vermarktbarkeit der Wohnungen und die wirtschaftliche Ausnutzung der Grundstücke.



- > 12 Geschosse
- 8-9 Geschosse
- 6-7 Geschosse
- 4-5 Geschosse
- 2-3 Geschosse
- 1 Geschoss

Gebäudehöhen

Am östlichen Siedlungsrand und nordwestlich der Goerdelerstraße befinden sich Cluster mit Einfamilien- und Reihenhäusern. Die Reihenhäuser sind einheitlich gestaltet, zweigeschossig, mit einer nach Westen ausgerichteten Loggia, und sie haben durchgehend Flachdächer. Teilweise sind sie gestaffelt, um trotz einheitlicher Typologie der Topografie und dem Straßenverlauf folgen zu können. Die Stellplätze sind in Garagenhöfen an den Köpfen der Zeilen untergebracht.

Die beiden Einfamilienhausgebiete sind uneinheitlich bebaut. Die Planungen Ernst Mays sahen zunächst Winkelbungalows vor, aber schon im Laufe der Bearbeitung wurden diese durch frei gestaltete Eigenheime ersetzt, die den Vorstellungen der Bewohner\*innen entsprechend gebaut wurden.

#### Kriterium **Topografie**

Die Siedlung liegt an einem sanft abfallenden Osthang, der in der Mitte eine leichte Talmulde ausbildet. Die leichte Talmulde auf dem Gelände wird für den von Norden nach Süden verlaufenden Klosterweg genutzt, der dadurch von allen Seiten gut auffindbar ist und dem Nutzer eine natürliche Orientierung bietet.

Die Hanglage und die am Hochpunkt des Geländes liegenden Hochhäuser führen dazu, dass die Siedlung von weitem gut zu erkennen ist und als Landmarke wirkt. Dies wird durch den angrenzenden Wald verstärkt, der einen dunklen Hintergrund abgibt, vor dem die Gebäude sich kontrastreich abheben.



Während der Bauzeit. Die ansteigende Geschossigkeit der Baukörper am Hang ist gut zu erkennen.



Topografie (5 Meter)

**Kriterium Architektur**

Die Gebäude sind einfach gestaltet und wenig zerklüftet. Private Freiflächen sind als Loggien ausgebildet, die Brüstungen treten leicht vor die Fassade und sind farbig abgesetzt.

Die Fassaden westlich der Graf-von-Galen-Straße sind zum größten Teil mit farbigen Faserzementplatten verkleidet. Dabei sind die Längsseiten der Zeilen in verschiedenen Grautönen, die Stirnseiten in kräftigen Rot- oder Gelbtönen gehalten. Die Aufzugstürme und Treppenhäuser sind farbig abgesetzt, dabei sind Seiten- und Stirnwände noch einmal farbig voneinander unterschieden.

Die Hochhäuser an der Hermann-Brill-Straße wurden in Großtafelbauweise errichtet; sie sind heute mit pastellfarbenem Plattenmaterial verkleidet.

Im Baufeld Graf-von-Galen-Straße/Geschwister-Scholl-Straße/Otto-Wels-Straße sind die Längsseiten der Gebäude in hellen Grautönen gehalten, die Stirnseiten in kräftigem Rot, jeweils als Wärmedämmverbundsystem ausgeführt. Die Balkonbrüstungen wurden mit einem modernen System erneuert, die Paneele sind hier dunkelgrau von der Fassade abgesetzt. Die Gebäude zwischen Geschwister-Scholl-Straße und Goerdelerstraße wurden ebenfalls mit einem Wärmedämmverbundsystem versehen und in ähnlichen Farben wie der Bestand weiter nördlich gestrichen, allerdings wurden nicht alle Fassadenflächen einfarbig gestrichen, sondern teilweise wurden grafische Muster aufgebracht.

Das Prinzip der roten und grauen Fassadenflächen setzt sich westlich der Carl-von-Ossietsky-Straße fort, allerdings sind die Flächen hier nicht systematisch gefärbt, sondern Rot und Grau wechseln sich relativ willkürlich ab.

Zwischen Carl-von-Ossietsky-Straße, Anne-Frank-Straße und Goerdelerstraße kommt zu den kubischen Baukörpern mit Loggien ein weiterer Typ, der über Laubengänge erschlossen wird und auf der straßenabgewandten Seite durchgehend mit Balkonen versehen ist. Dieser Typ ist in Großtafelbauweise errichtet, die Fassadenplatten sind in unterschiedlich gefärbtem Waschbeton ausgeführt: Mittelgrau für die Fassaden, Hellgrau für die Brüstungen der Loggien und für die Treppenhäuser.

Die Balkone und Reihenhäusgärten sind durchgehend nach Süden und Westen ausgerichtet. Dies führt wegen der entgegengesetzt laufenden Hangneigung gelegentlich zu hohen Sockelzonen auf den östlich gelegenen Eingangsseiten. Einige der Reihenhäuser erhalten dadurch ein weiteres Geschoss.



Orientierung: Hauseingänge und Balkone

Die unterschiedlichen Bautypen sind bis heute gut zu erkennen, Eingangsbereiche sind sowohl im Bereich der Geschosswohnungen als auch bei den Reihenhäusern häufig noch nah am Originalzustand erhalten. Die spätere Verkleidung mit Fassadenplatten (westlich Graf-von-Galen-Straße) und der Einsatz von Wärmedämmverbundsystemen hat allerdings dazu geführt, dass die Fassadenstruktur in vielen Fällen nicht mehr zu erkennen ist (östlich Graf-von-Galen-Straße). Der Verlust der breiten Attika-Verkleidung im Bereich westlich der Otto-Wels-Straße hat die Proportionen der Fassaden unvorteilhaft verändert, auch wenn die Farbgebung erhalten wurde und damit auch die Raumstruktur weiter erlebbar bleibt.



Das kleine Zentrum an der Lahnstraße kurz nach der Eröffnung



Großtafelbauweise an der Otto-Wels-Straße



Bautypen

Kriterium **Freiraumstruktur**

Die Freiflächen der Siedlung sind klar gegliedert.

- a) Es gibt übergeordnete Straßenräume, die üppig bemessen sind und von denen aus keine Gebäude erschlossen werden. Diese Straßen sind von dichtem Grün gesäumt.
- b) Fast allen Wohngebäuden ist im Westen eine privat nutzbare Garten-/Terrassenzone vorgelagert.
- c) Es gibt halböffentliche Freiräume zwischen den Gebäuden, die von Gebäudezeilen umfasst sind und an die Erschließung für den motorisierten Individualverkehr anschließen. Von hier aus werden die Wohngebäude erschlossen; die gemeinschaftlich genutzten Grünflächen dienen auch dem Aufenthalt.
- d) In der Mitte der Siedlung verläuft mit dem Klosterweg und den angrenzenden Freiflächen ein langgestreckter öffentlicher Freiraum, der von allen Teilen der Siedlung aus leicht und schnell zu erreichen ist. Quer dazu verläuft der Gehrweg/Gehrnpfad, der öffentliche Einrichtungen, Schulen und Ladenzentren miteinander verbindet. Während der Klosterweg gut ausgebaut ist, wird der Gehrne Wegs nach Osten hin schmal und läuft zwischen Schulen und Sportanlagen hindurch. Hier ist er nicht immer als wichtige Verbindung zu erkennen, und die Wegeführung ergibt sich nicht selbstverständlich.
- e) Im Osten der Siedlung befinden sich Kleingärten, die kaum in das Wegenetz integriert sind und vor allem als Puffer zur stark befahrenen Lahnstraße dienen, nicht als integraler Bestandteil der Siedlung. Im Westen trennt ein schmaler Streifen mit Kleingärten die Siedlung von den Gleisen der Aartalbahn. Auch hier dienen die Kleingärten als Puffer, nicht als integraler Bestandteil der Siedlung.
- f) Im Norden und Nordwesten grenzen Felder und Waldbestände an das Gebiet an.



Die Freiräume sind parkartig gestaltet und durchgehend von einem üppigen Baumbestand geprägt. Sie gehen fließend ineinander über, Zäune und andere Grenzen fehlen weitgehend. Lediglich die privaten Gartenzonen in den Erdgeschossen sind klar begrenzt; diese finden sich vor allem in dem Baufeld nördlich der Geschwister-Scholl-Straße. Südlich der Gordelerstraße sind auch die Wohnungen im EG mit Balkonen ausgestattet. Eine Ausnahme bilden hier die Neubauten an der Theodor Haubach-Straße, die im EG über große private Gartenzonen verfügen, die fast die gesamte Grundstücksfläche einnehmen.

Die bewegte Topografie der Siedlung zeigt sich in zahlreichen Treppen und Mauern, die die Gestaltung der Freiräume im Wohnumfeld prägen. Dies führt zu sehr attraktiven, abwechslungsreichen Freiräumen und ermöglicht zum Teil auch sehr differenzierte Übergänge zwischen öffentlichem Straßenraum und den Zugängen zu den Häusern sowie den eher privaten oder gemeinschaftlich genutzten Freibereichen. Die Häuser selbst stehen häufig auf Plateaus, nur in wenigen Fällen nehmen sie Geländeversprünge auf.

Im zentralen Bereich an der Goerdelerstraße (Einkaufszentrum, Bürgerhaus) gibt es einige öffentliche Räume mit einem Charakter, der urbanen Plätzen nahe kommt und stark von gepflasterten Flächen geprägt ist. Auch hier gibt es eine differenzierte Höhenentwicklung, die zum Teil aber durch nachträglich eingebaute Rampen gestört wird. Die Wegeführung des Gehrner Wegs verläuft hier zum Teil über Stellplatzanlagen und ist nicht gut nachzuvollziehen.



Private Gartenzonen in den Erdgeschossen  
nördlich der Geschwister-Scholl-Straße



Balkone auch im Erdge-  
schoss südlich der Theodor-  
Haubach-Straße



Gebäude-Vorzone an der  
Otto-Wels-Straße



Gebäude-Vorzone an der  
Anne-Frank-Straße

Kriterium **Erschließungsstruktur**

Die Siedlung wird im Wesentlichen durch die Klarenthaler Straße/ Goerdelerstraße an die Innenstadt und die angrenzende Siedlung Kohlheck angebunden. An die Goerdelerstraße schließen zwei Erschließungsringe an (Otto-Wels-Straße/Graf-von-Galen-Straße und Carl-von-Ossietsky-Straße/ Flachstraße/Anne-Frank-Straße), von denen aus die Wohnbebauung über Wohnwege und Anliegerstraßen zu erreichen ist; sie sind teilweise als Sackgassen, teilweise als untergeordnete Schleifen ausgebildet.

Wie für Siedlungen dieser Zeit typisch, gibt es ein unabhängiges, vom Autoverkehr getrenntes Wegenetz für Fußgänger und Radfahrer. In der Siedlung Klarenthal werden alle Fußwege im Klosterweg gebündelt, der die wichtigsten öffentlichen/sozialen Einrichtungen der Siedlung miteinander verbindet; dies macht die Orientierung in der Siedlung sehr einfach. Im Süden schließt er an das bestehende Straßennetz an und führt Fußgänger so auf das straßenunabhängige Wegenetz. Quer zum Klosterweg bieten Gehrner Weg und Gehrner Pfad eine Ost-West-Verbindung, die Kleingärten, Sportplätze und Stadtwald miteinander verknüpft.

Klarenthal wird von drei Buslinien angefahren, der Linie 2 (Graf-von-Galen-Straße über Rathaus zum Hofgartenplatz), der Linie 14 (Geschwister-Scholl-Straße über Hauptbahnhof zum Rheinufer/Äppelallee-Center) und der Linie 17 (Graf-von-Galen-Straße/Anne-Frank-Straße über Rathaus zum Wolfsfeld).



Erschließungsstruktur: Straßen und Fußwege

Kriterium **Erschließungsstruktur**

Der ruhende Verkehr ist zum Teil in Parkpaletten untergebracht (Graf-von-Galen-Straße am Heizkraftwerk), zumeist aber auf oberirdischen Sammelstellplätzen an den Enden der Wohnstraßen. So ist auch in Klarenthal, typisch für die Entstehungszeit, der öffentliche Raum von Parkierung dominiert. Der Individualverkehr wurde beim Bau der Siedlung zwar schon berücksichtigt, aber entgegen den Wünschen Ernst Mays, mindestens die Hälfte der notwendigen Stellplätze in Tiefgaragen unterzubringen; wurden nur in geringem Umfang Tiefgaragen gebaut.<sup>4</sup> In vielen Fällen wurden die Stellplatzanlagen so angeordnet, dass Einzelgaragen in den Hang eingeschnitten und offene Stellplätze auf einer Terrasse an der Hangseite untergebracht sind. Diese liegen in den Freiflächen zwischen den Gebäuden, die dadurch stärker fragmentiert werden als in der Siedlung Schelmengraben.

Ernst May sah den motorisierten Individualverkehr als notwendiges Übel an und hoffte, dass die Wege zur Arbeit zukünftig mit dem ÖPNV zurückgelegt würden.<sup>5</sup> Bis heute hat sich diese Hoffnung nicht erfüllt, und zusätzlich zu den Stellplatzanlagen wird auch straßenbegleitend geparkt.

<sup>4</sup> Ernst May: Brief an den Stadtrat Sauer vom 25. November 1968 (Germanisches Nationalmuseum, Nürnberg)

<sup>5</sup> Ernst May: Das neue Wiesbaden, S. 39

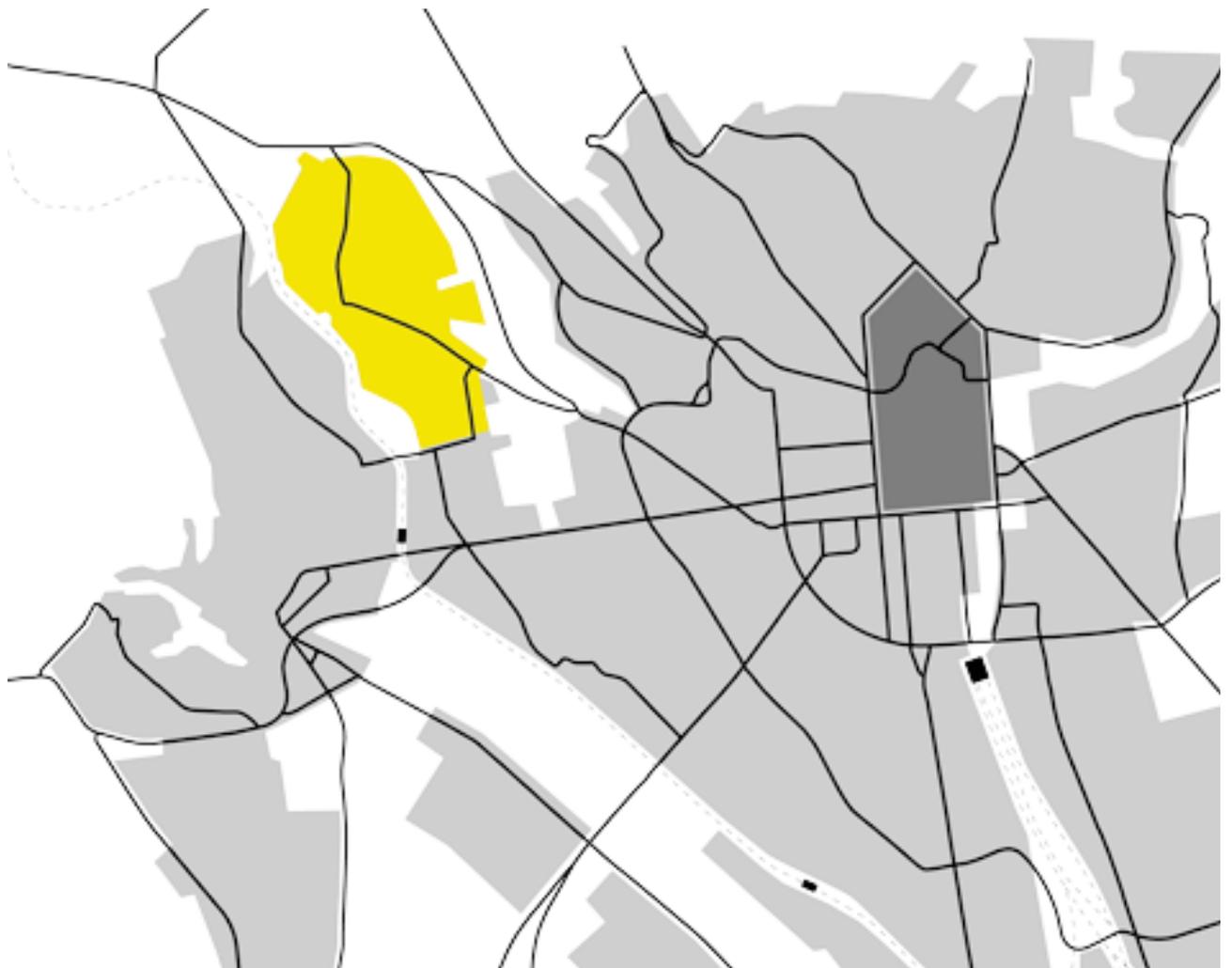


Parkierung: ebenerdig (grau) und in Parkpaletten (schwarz)

Kriterium **Einbindung in die Stadt**

Westlich der Siedlung Klarenthal verläuft die Trasse der Aartalbahn, die auf der Ostseite von Kleingärten begleitet wird. Hier fahren derzeit zwar keine Züge, aber eine Verbindung zum angrenzenden Stadtteil Kohlheck ist nur an der Goerdelerstraße möglich. Im Westen ist die Siedlung durch das Wellritzbachtal begrenzt. Eine angrenzende Kleingartenanlage zwischen der Bebauung und dem Wellritzbachtal macht die Anbindung schwierig; eine Fußgänger Verbindung zwischen Klarenthaler Straße und Goerdelerstraße besteht lediglich nördlich der Heinz-Ranly-Straße und nördlich der Hermann-Kaiser-Straße. Im Süden endet die Siedlung an der Flachstraße. Hier verbindet sich der Stadtteil Klarenthal mit einer älteren Siedlung aus den 1950er Jahren, die sich bis zur Dotzheimer Straße erstreckt.

Das Einkaufszentrum am westlichen Ende der Goedelerstraße ist so geplant, dass es potenziell auch für den Stadtteil Kohlheck attraktiv ist und die beiden Stadtteile funktional verbinden könnte. Allerdings ist das Angebot eher dürftig, so dass diese Funktion heute allenfalls eingeschränkt erfüllt werden kann. Das Westcenter an der Flachstraße/Carl-von-Linde-Straße bietet ein umfassendes Angebot an Läden und Dienstleistungen für den täglichen Bedarf und wird wahrscheinlich verhindern, dass das Einkaufszentrum in Klarenthal mittelfristig stärker belebt wird.



Einbindung in die Stadt

# Bewertung

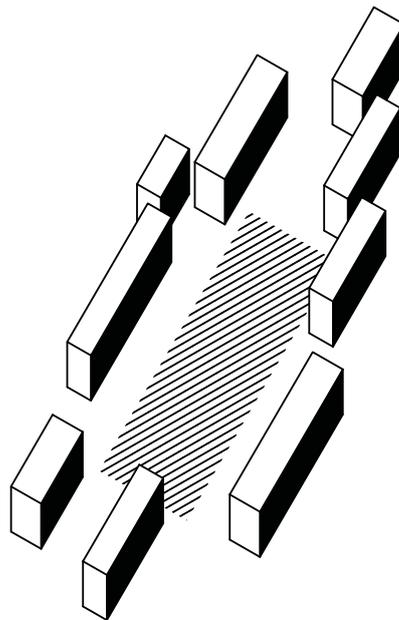
## Konzept

Die Siedlung hat eine eigene Form, die sich von der Umgebung abhebt, und eine nachvollziehbare innere Struktur.



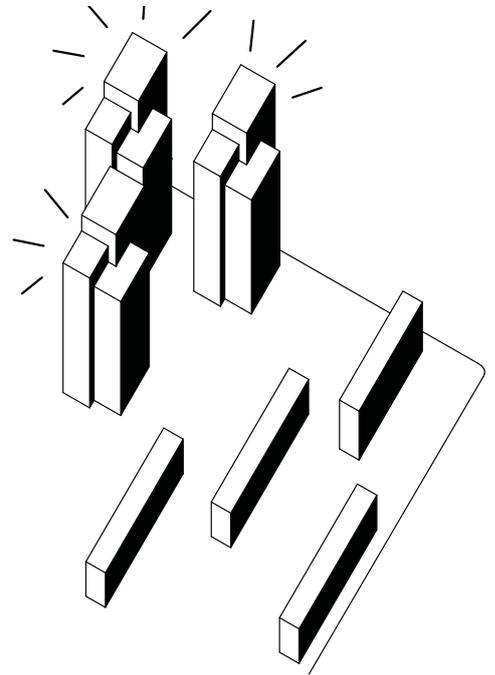
## Städtebauliche Struktur Raumbildung

Prinzipien der Raumbildung sind klar ablesbar. Es handelt sich im Wesentlichen um eine Zeilenstruktur, die durch parallele Versätze offene, hofartige Räume bildet, von denen aus die Parkierung und die Erschließung der Wohnhäuser organisiert wird.

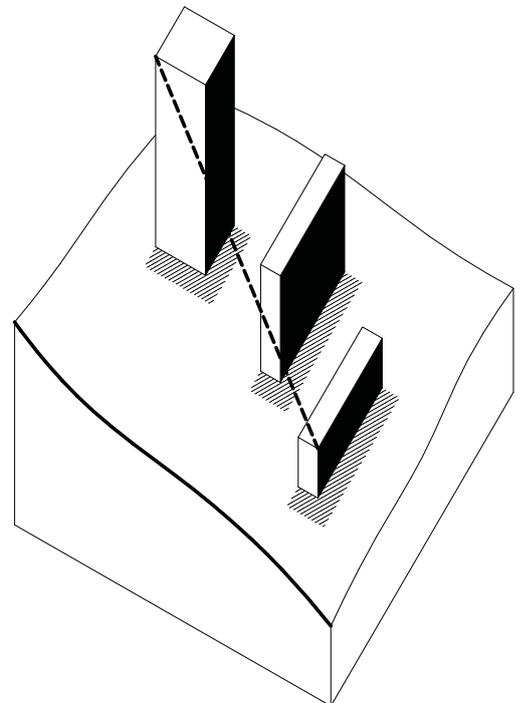


**Städtebauliche Struktur  
Höhenentwicklung 1**

Die Hochhausgruppe an der Hermann-Brill-Straße wirkt als Landmarke und ist über die Siedlung hinaus sichtbar.

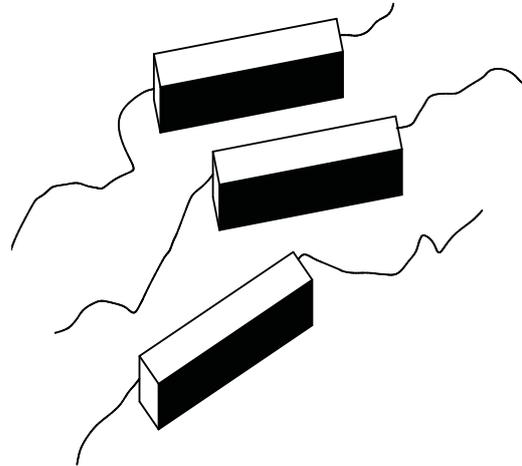
**Städtebauliche Struktur  
Höhenentwicklung 2**

Die Gebäudehöhen akzentuieren die Topografie. Hohe Gebäude stehen an den Hochpunkten im Gelände, niedrige Gebäude an den weniger exponierten Lagen.



### Topografie

Der Entwurf berücksichtigt topografische Gegebenheiten und bezieht diese in das Konzept ein.



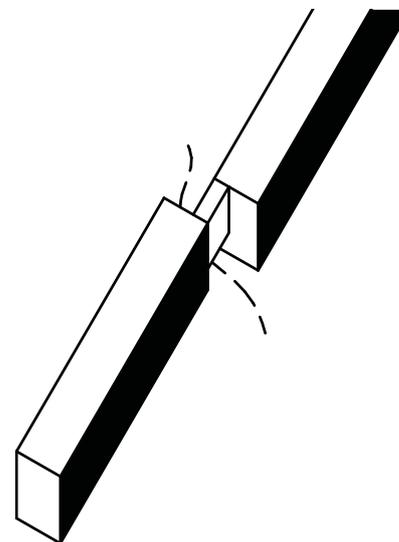
### Architektur

Die Architektur nimmt sich gegenüber dem Städtebau zurück und wirkt vor allem durch ihre flächige Farbigkeit. Darüber hinaus entfalten die hohen Gebäude eine prägende Fernwirkung. Die neueren Bauten stören den einheitlichen Eindruck durch eine grundsätzlich abweichende Architektur/Städtebausprache.



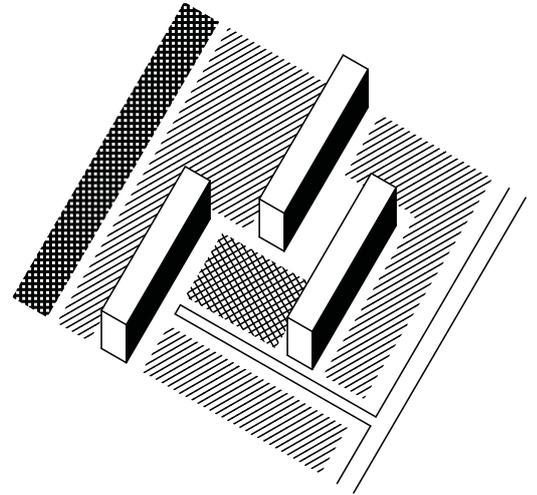
### Architektur

Die Versätze in den Gebäudezeilen sind gestalterisch und architektonisch akzentuiert. Durchgänge im Erdgeschoss sorgen dafür, dass die hervorgehobenen Verbindungen zwischen den Gebäudeteilen besonders wahrnehmbar werden.



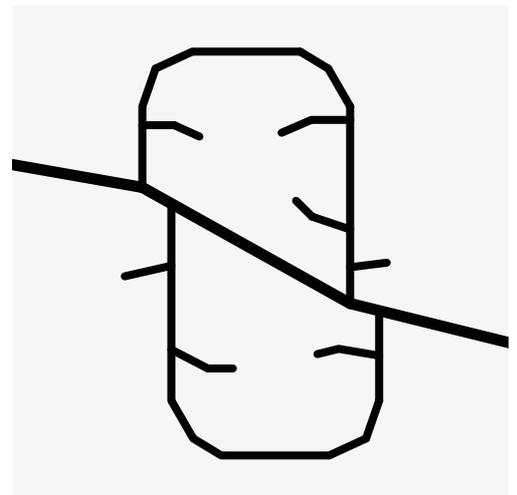
### Freiraumstruktur

Die Freiräume weisen eine klare Gliederung von privat, halbprivat, gemeinschaftlich und öffentlich auf. Sie sind insbesondere entlang von Klosterweg und Gehrnpfad/ Gehrnweg nicht durch Zäune oder sonstige Trennelemente unterteilt und sind damit an die großen, die Siedlung umgebenden Freiräume angebunden.



### Erschließungsstruktur

Ein klares, zeittypisches, hierarchisiertes Erschließungskonzept mit Ringstraßen ist deutlich ablesbar. Die Erschließung für Fußgänger und den Automobilverkehr ist zeittypisch voneinander getrennt und weist eine jeweils eigene Maschenweite auf.



### Einbindung in die Stadt

Die Siedlung wurde so konzipiert, dass sie nur punktuell, aber sinnvoll in das Gefüge der Stadt integriert ist (über die Goedelerstraße und das dortige Zentrum, über den Anschluss an die Siedlung nördlich der Dotzheimer Straße).

Die Gleise der Aartalbahn und der Grünzug des Wellritzbachtals bilden eine klare Grenze.



Siedlung Klarenthal, fotografiert von Malte Sänger und Ben Kuhlmann

























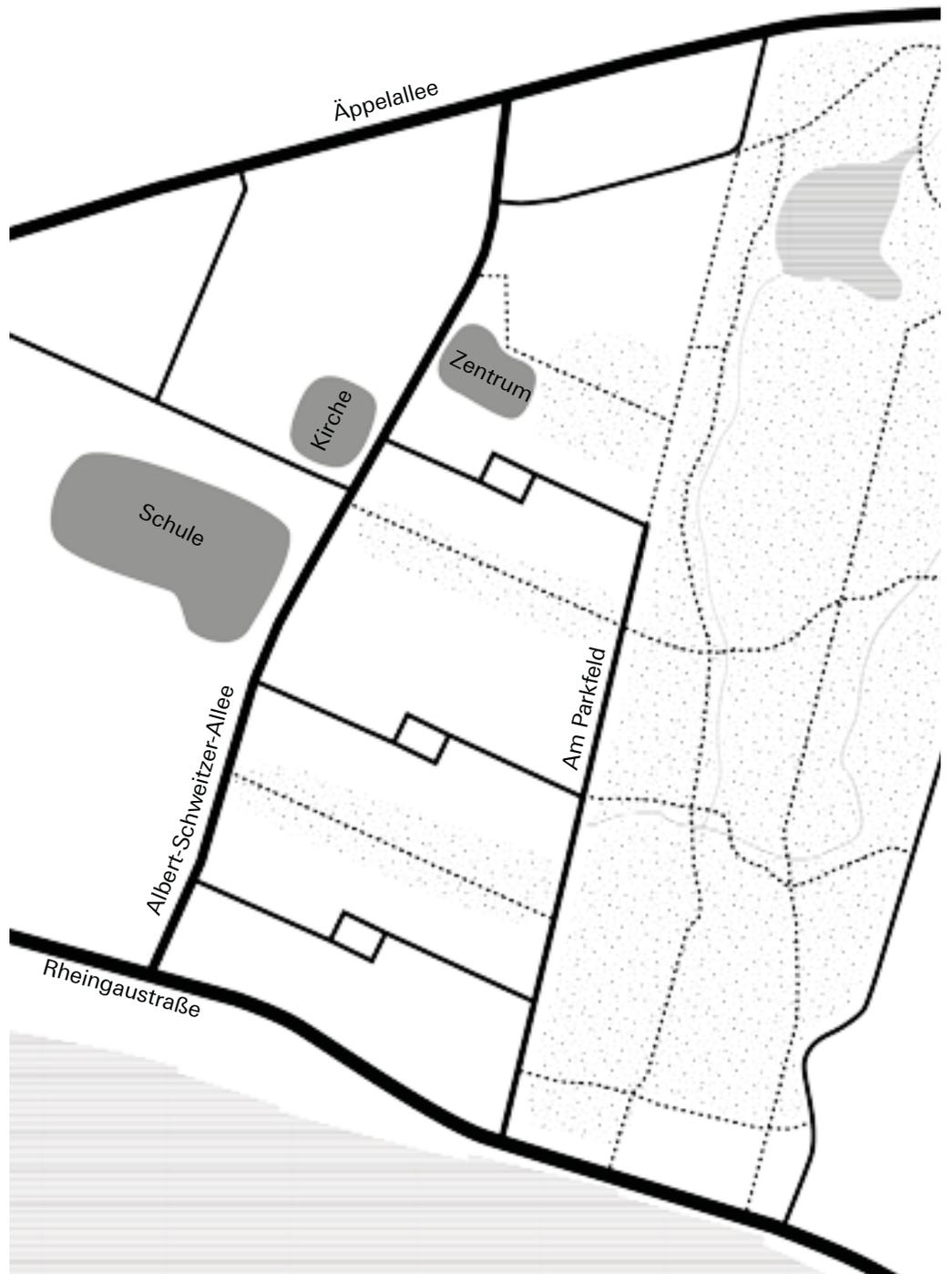


# Parkfeld

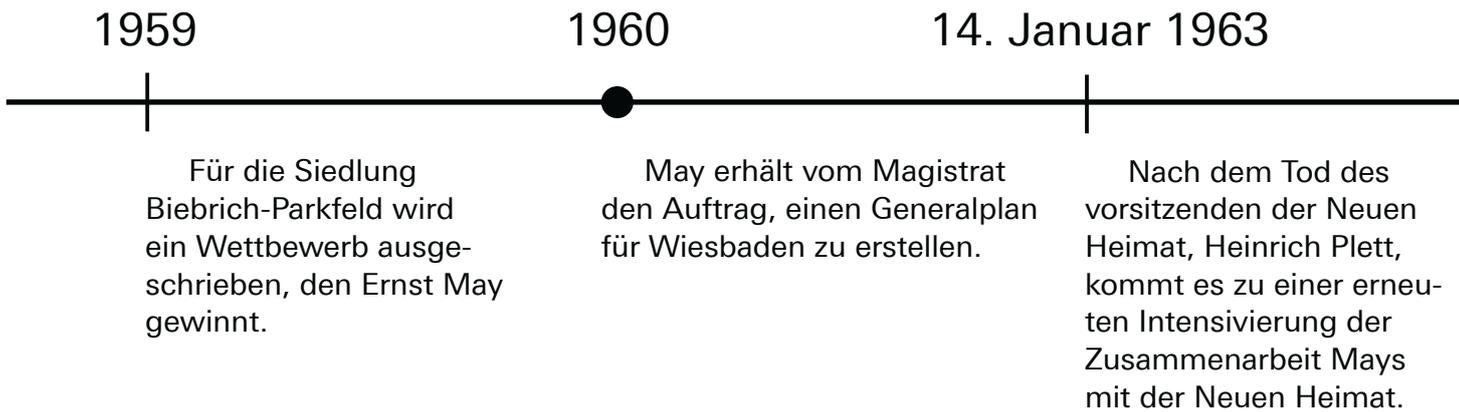
Bauherr **Nassauische Heimstätte,  
GENO 50, Gemeinnützige Wies-  
badener Wohnungsbau GmbH**  
Baujahr **1959–1970**  
Wohneinheiten **1500**

Planer **Ernst May**  
Grünplaner **W. und H. Hendel**  
Verkehrsplaner **Kurt Leibbrand,  
Rolf Schaaff**





Siedlungsstruktur



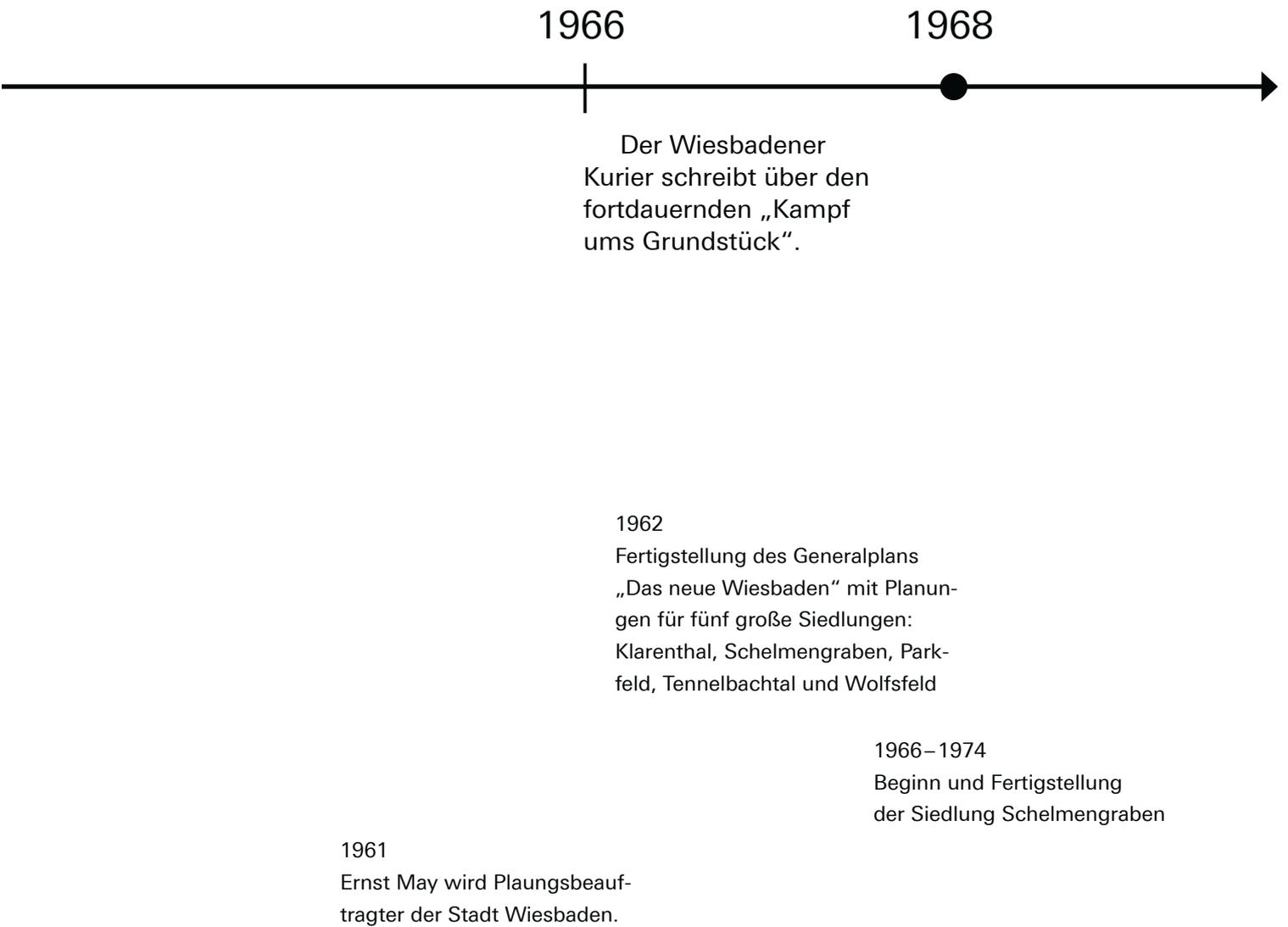
1905  
Erster Bauzonenplan für die Stadt Wiesbaden wird aufgestellt.

1920er Jahre  
Wiesbaden wächst durch zahlreiche Eingemeindungen, u.a. Schierstein, Biebrich und Dotzheim.

1912–1915  
Generalbebauungsplan von Joseph Stübben

1951/52  
Vom Forschungsinstitut der Universität Mainz wird das sogenannte Bosch-Gutachten erstellt. Es untersucht die Grundlagen für die Entwicklung Wiesbadens, darunter Infrastruktur, Wohnungsbau und Lebensqualität.

1928  
Generalbebauungsplan von Hermann Jansen



# Beschreibung

## Kriterium **Konzept**

Die Siedlung befindet sich zwischen dem Schlosspark Biebrich und den westlich angrenzenden Gewerbegebieten. Sie ist in mehreren „Wohntrauben“ organisiert, die sich um einzelne Wohnstraßen herum entwickeln. Diese spannen sich zwischen der Albert-Schweitzer-Allee im Westen und der Straße Am Parkfeld im Osten auf. Über die Albert-Schweitzer-Allee ist die Siedlung an die Rheingaustraße im Süden und die Äppelallee im Norden angebunden.

Zwischen den beiden nördlichen Wohntrauben befindet sich an der Albert-Schweitzer-Allee das kommerzielle Zentrum der Siedlung. Es bedient auch die Umgebung, so dass sich eine funktionale Vernetzung ergibt. Westlich der Albert-Schweitzer-Allee wurden soziale Infrastruktur (Schule, Kirche) sowie zwei Reihenhaufelder geplant.

Die Siedlung sollte den Schlosspark Biebrich in sich „hineinziehen“, was im Grundriss gut ablesbar ist. In den Räumen zwischen den Wohntrauben befanden sich ursprünglich Gärtnereien, so dass sich Siedlung und Grün durchdrungen haben. Allerdings liegen die Wohntrauben dadurch sehr weit auseinander und der räumliche Zusammenhang ist für Besucher nicht so gut ablesbar wie der Plan erwarten lässt. Bis heute wurde zudem ein Teil der ehemaligen Gärtnereien bebaut, weitere neue Bebauung ist geplant. Dies führt dazu, dass die städtebauliche Struktur weiter an Klarheit verliert und ein Patchwork unterschiedlicher Charaktere entsteht, das im Gegensatz zu den anderen hier untersuchten Großsiedlungen kaum noch als Einheit wahrgenommen werden kann.

Ein großer Spielplatz im Norden der Siedlung stellt eine Verbindung zum Schlosspark her und wird auch von Menschen besucht, die nicht im Parkfeld leben.



**Kriterium Planung und Umsetzung**

Für die Siedlung Parkfeld war ein Wettbewerb ausgelobt worden, den Ernst May gewann. Den Standort bewertete er als außerordentlich gut geeignet für den Siedlungsbau. Grundlage der Planung waren auch große Gärtnereien, die erhalten werden mussten und die für große, freie Flächen zwischen den Wohnstraßen sorgten, die allerdings nicht für den Aufenthalt nutzbar waren.

Die Umsetzung begann im Süden an der Elsa-Brandström-Straße und setzte sich nach Norden hin fort. Hier wurde später in höherer Dichte als ursprünglich geplant gebaut: Ein Teil der nördlichen Reihenhausgruppe wurde durch hofartig angeordnete, drei- bis sechsgeschossige Häuser ersetzt. In der nördlichen „Wohntraube“ entstanden höhere Wohnzeilen als im Rest der Siedlung, und das kommerzielle Zentrum wurde durch zunächst nicht geplante Wohnhochhäuser ersetzt.

Die von Ernst May offensichtlich geplante Weiterentwicklung der Gärtnereien zu parkartig gestalteten Flächen konnte nicht umgesetzt werden. Zwischen Nansenstraße und Dunantstraße wurde auf einem Teil der Gärtnerei Reihenhäuser errichtet, die eine Verbindung der verbleibenden, nun als Kleingärten genutzten Grünflächen mit dem Park verhindert. Zwischen Elsa-Brändström-Straße und Nansenstraße wird derzeit der Bau von weiteren Wohnungen vorbereitet.



Planung (gelb) und Umsetzung (schwarz)

#### Kriterium **Städtebauliche Struktur**

Die Siedlung besteht im wesentlichen aus Zeilen, die sowohl in Ost-West- als auch in Nord-Süd-Richtung ausgerichtet sind. Die Höhe der Bebauung steigt nach Norden hin an, wo zwei Punkthochhäuser das Zentrum der Siedlung markieren. Diese nach Norden hin ansteigende Höhe der Bebauung ist deutlich wahrnehmbar und erleichtert die Orientierung in der Siedlung.

Die Wohnstraßen östlich der Albert-Schweitzer-Allee werden auf der Südseite von zwei- und dreigeschossigen Zeilen begleitet auf der Nordseite von viergeschossigen Zeilen, die von Nord-Süd- in Ost-West-Richtung wechseln. Die vierte, nördlichste dieser Wohnstraßen wird auf der Nordseite von viergeschossigen Nord-Süd-Zeilen begrenzt, auf der Südseite von sechs- und achtgeschossigen Zeilen, die ebenfalls in Nord-Süd-Richtung verlaufen. Das prägnanteste räumliche Merkmal dieser Wohnstraßen oder „Wohntrauben“ ist die platzartige, trapezförmige Aufweitung, die durch gestaffelte Zeilen gebildet wird und den Blick in Richtung Schlosspark fokussiert. Die Nutzung als Stellplatzfläche fällt optisch kaum ins Gewicht, mindert die Nutzbarkeit allerdings erheblich; die straßenbegleitende Parkierung beeinträchtigt den Raumeindruck und trennt optisch Bebauung und Straße.

Westlich der Albert-Schweitzer-Allee befinden sich vier Sackgassen, von denen die beiden südlichen Reihen- und Einzelhäuser erschließen, die beiden nördlichen Reihen- und Mehrfamilienhäuser. Die Metzger Straße verbindet die Siedlung am Parkfeld mit der Siedlung Selbsthilfe. Im Übergang zwischen den beiden Siedlungen sind die Schule, der Kindergarten und die Lebenshilfe untergebracht.

Die einzelnen Baufelder oder „Wohntrauben“ liegen relativ weit auseinander, so dass die Siedlung räumlich stark zerfällt. Die Siedlungsbereiche westlich der Albert-Schweitzer-Allee sind durch die Trennwirkung der Straße und die andere Baustruktur nicht unmittelbar als der Siedlung zugehörig erkennbar.



Der nördliche Teil der Siedlung Parkfeld mit dem Quartierszentrum.



Gebäudehöhen

- > 12 Geschosse
- 8-9 Geschosse
- 6-7 Geschosse
- 4-5 Geschosse
- 2-3 Geschosse
- 1 Geschoss

Kriterium **Topografie**

Die Siedlung fällt nur im südlichen Teil leicht zum Rhein hin ab, nördlich der Nansenstraße ist sie weitgehend flach. Allerdings ist die Topografie auch südlich der Nansenstraße kaum wahrnehmbar. Das sehr leicht abfallende Gelände wird weder durch die Freiflächengestaltung noch durch die Gebäude thematisiert.

Die Nähe zum Rhein ist in der Siedlung nicht wahrnehmbar.



Topografie (5 Meter)

Kriterium **Architektur**

Die Architektur ist, wie in anderen Siedlungen Ernst Mays auch, betont einfach konzipiert, allerdings ist sie weitgehend monochrom weiß gefasst. Die drei- und viergeschossigen Zeilen sind im Wesentlichen in konventioneller Bauweise errichtet. Die Fassaden treten im Bereich der Treppenhäuser leicht zurück und sind hier farbig abgesetzt. Die Loggien treten meist leicht vor die Fassade und besitzen Brüstungen aus Betonfertigteilen, die ebenfalls farbig abgesetzt sind. An einigen Gebäude wurden Fertigteil-Balkone angebracht, die sich auch in anderen Siedlungen finden lassen.

Alle Gebäude sind durch eine breite, farbig abgesetzte Attika geprägt, die bei Renovierungen nicht immer erhalten wurde. Viele Gebäude wurden zwischenzeitlich mit einem Wärmedämmverbundsystem versehen, so dass die im nördlichen Teil der Siedlung vermutlich eingesetzte Großtafelbauweise nicht mehr zu erkennen ist. Alle Mehrfamilienhäuser sind als Spännertypen gebaut, Laubengangschließung gibt es nicht.

Die Eingangsbereiche sind, wie in den anderen Ernst-May-Siedlungen auch, durch kombinierte Tür-/Wandpaneele mit integrierten Briefkastenanlagen sowie bündige, einfache, auskragende Vordächer aus Beton geprägt.

Die Reihenhäuser sind in den Obergeschossen schwarz verschindelt oder mit Schindeldetails versehen.



Orientierung: Hauseingänge und Balkone

Kriterium **Architektur**

In der Siedlung Parkfeld ist die Architektur zwar so ausgebildet, dass sie als einheitlich wahrgenommen werden kann, im Detail unterscheiden sich aber von Straße zu Straße und Haus zu Haus viele Details, beispielsweise die Breite und Tiefe der Loggien. Insgesamt ist hier die Vielfalt der Fassadentypen (und Bautypen) größer als in anderen Siedlungen, vor allem im Verhältnis zur Größe der Siedlung.



Blick in die Röntgenstraße



Reihenhäuser entlang der  
Elsa-Brändström-Straße



Dreigeschossige Blocks entlang  
der Elsa-Brändström-Straße.  
Die Freifläche im Anschluss wird  
zur Zeit beplant.



**Kriterium Freiraumstruktur**

Die Grünräume sind fast ausschließlich halbprivat. Die großen Freibereiche zwischen den Wohnstraßen sind durch dort vorhandene Gärtnereien entstanden und waren daher nicht zugänglich. Diese Flächen wurden mittlerweile teilweise neu bebaut, teilweise steht eine Neubebauung unmittelbar bevor.

Qualitätvolle Aufenthaltsbereiche finden sich mit Ausnahme eines Spielplatzes am nördlichen Teil der Straße „Am Parkfeld“ fast ausschließlich im angrenzenden Schlosspark Biebrich. Zur Siedlung hin ist dieser von einer mannshohen Mauer aus rotem Sandstein begrenzt, die auch als Grenze der Siedlung sehr präsent ist. Zur Siedlung Parkfeld hin gibt es drei Zugänge zum Schlosspark, an die Wege oder Straßen der Siedlung anschließen. Die für den Schlosspark wichtige Mauer mit nur wenigen definierten Durchgängen erschwert dennoch die Vernetzung mit der Siedlung Parkfeld.

Im Übergang zwischen Zentrum der Siedlung und Schloßpark gibt es einen großen Spielplatz, der die Siedlung mit der Umgebung verbindet.



Der Spielplatz zwischen  
Quartierszentrum und  
Schlosspark



- öffentlich
- gemeinschaftlich
- halbprivat
- privat
- ▨ Gärten

Freiflächen

Kriterium **Erschließungsstruktur**

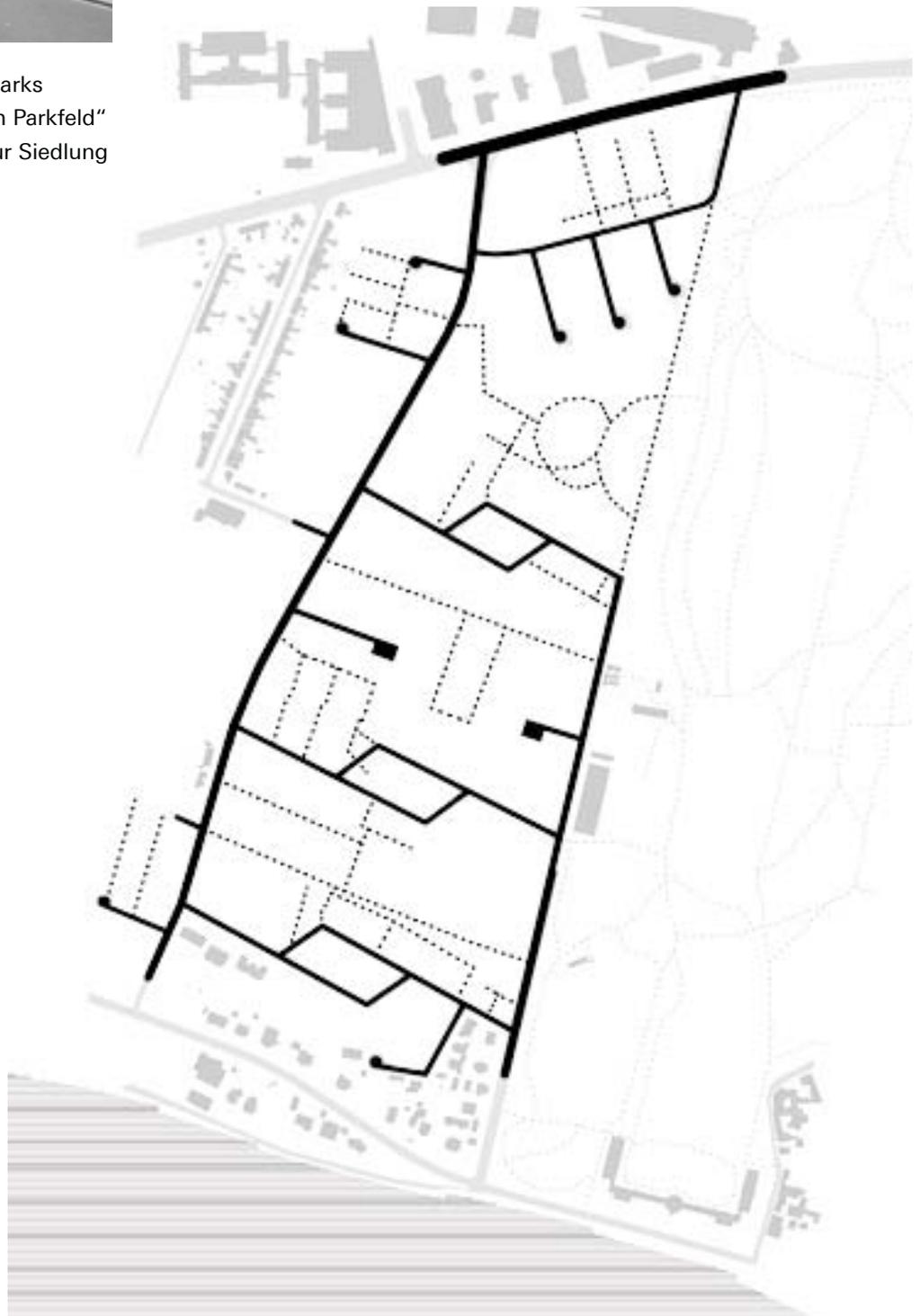
Anders als für die Zeit typisch, sind die Wohnstraßen östlich der Albert-Schweitzer-Allee nicht als Sackgassen ausgebildet, sondern verbinden diese mit der Straße „Am Parkfeld“, die größtenteils für PKW befahrbar ist. Ebenfalls fehlt ein separates Wegenetz für Fußgänger weitgehend; notwendige Fußwege mit Erschließungsfunktion verlaufen entlang der Straßen. Dadurch gibt es kaum Bereiche, die dem Fußgänger vorbehalten sind und einen von Verkehr unbeeinträchtigten Aufenthalt ermöglichen.

Im Bereich des kommerziellen Zentrums an der Albert-Schweitzer-Allee ist der öffentliche Raum den Fußgängern vorbehalten und direkt an den Spielpatz an der Straße „Am Parkfeld“ angebunden. In der ursprünglichen Planung war diese Verbindung als Hauptachse für Fußgänger gedacht.<sup>6</sup> Im Alltag ist sie allerdings nicht so relevant, wie es die Planung vorgesehen hat, da das Zentrum von Alt-Biebrich eher am Rheinufer zu verorten ist.

<sup>6</sup> Ernst May: Das neue Wiesbaden, S. 37



Die Mauer des Schlossparks begrenzt die Straße „Am Parkfeld“ und schließt den Park zur Siedlung hin ab.



Erschließungsstruktur: Straßen und Fußwege

Kriterium **Erschließungsstruktur**

Die auffälligen, trichterförmigen Aufweitungen der Wohnstraßen bieten ebenfalls keine Aufenthaltsflächen, sondern dienen dem ruhenden Verkehr. Die hier von Anfang an vorgesehenen Stellplätze sind gegenüber dem Straßenniveau um einen Meter abgesenkt und von einer Hecke umgeben, um die Autos den Blicken der Anwohner zu entziehen.<sup>7</sup> Dies ist im Straßenraum unmittelbar spürbar, führt aber auch dazu, dass die Aufweitung nicht als kontinuierlicher Raum wirkt. Auch entlang der Straßen rund um die Parkierungsflächen sowie an allen anderen Straßen der Siedlung wird geparkt. Der breite Straßenraum der Röntgenstraße ist ebenfalls von großen Stellplatzanlagen dominiert.

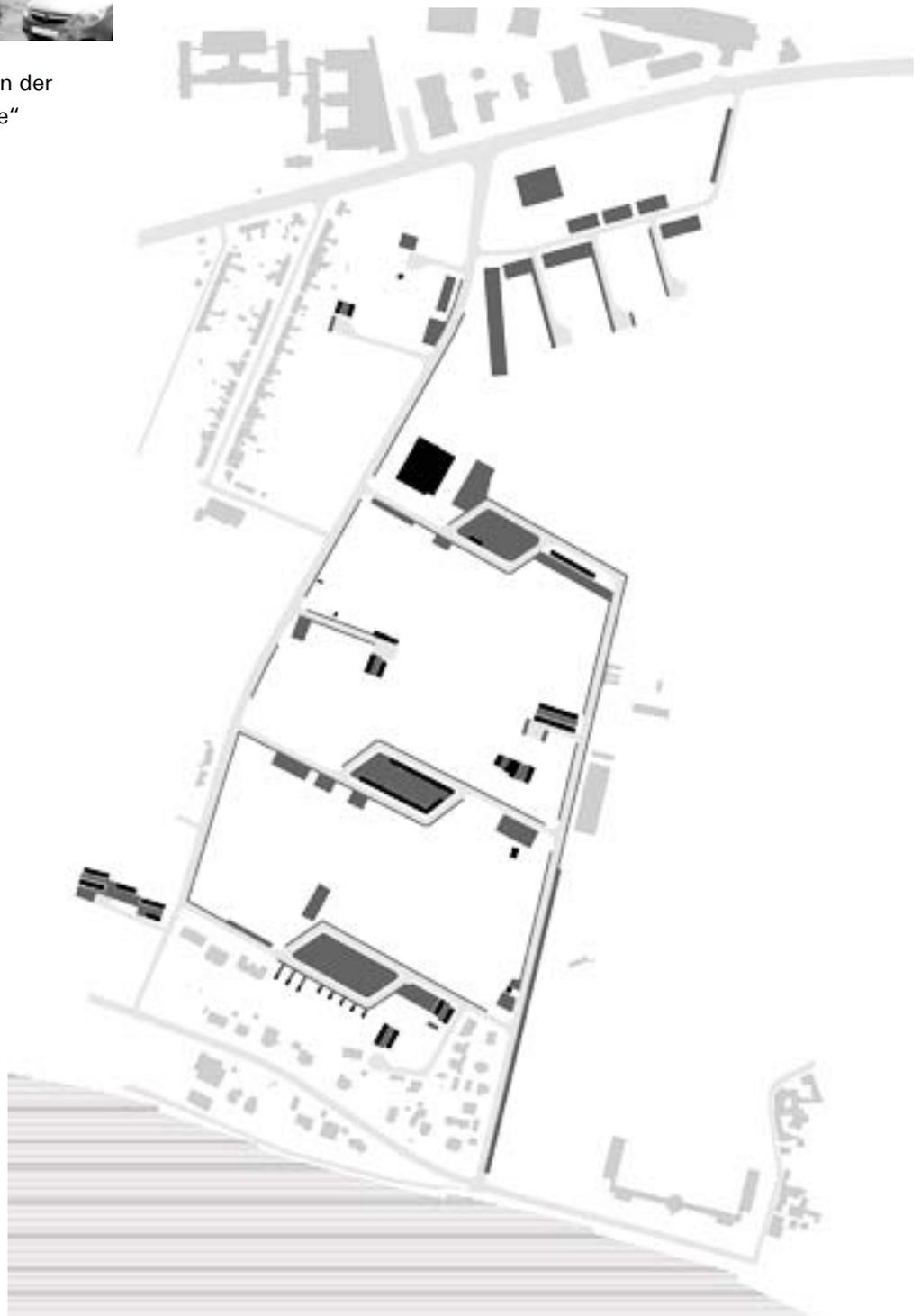
Im Bereich des kommerziellen Zentrums gibt es eine Tiefgarage, so dass die Freiflächen in diesem Bereich auch dem Aufenthalt dienen können. Auch die Wohnanlage an der Ecke Äppelallee/Albert-Schweitzer-Allee verfügt über eine Tiefgarage, so dass der hofartige Innenbereich grün gestaltet werden konnte.

Zu einem kohärenten Freiraumsystem fügen sich die Freiflächen der Siedlung Parkfeld nicht zusammen.

<sup>7</sup> Ernst May: Das Neue Wiesbaden, S. 36



Offene Stellplatzanlage in der Mitte einer „Wohntraube“



Parkierung: ebenerdig (grau) und in Garagen (schwarz)

Kriterium **Einbindung in die Stadt**

Die Siedlung ist durch den Schlosspark vom Zentrum Biebrichs getrennt. Der Schlosspark bietet einseits sehr schöne Freiräume in unmittelbarer Nähe der Siedlung, andererseits ist er durch eine mannshohe Sandsteinmauer abgegrenzt, und die Wege führen nicht direkt vom Park in die Siedlung. Um durch den Park nach Biebrich zu kommen, müssen zudem Umwege gemacht werden.

Die älteren Siedlungen Rosenfeld und Selbsthilfe grenzen unmittelbar an die Siedlung Parkfeld an und sind über das Quartierszentrum an der Albert-Schweitzer-Straße sowie durch die soziale Infrastruktur am Übergang der Siedlung funktional mit dem Parkfeld vernetzt. Im Anschluss an diese beiden Siedlungen folgen ausgedehnte Gewerbegebiete, ehe jenseits der Autobahnbrücke der Stadtteil Schierstein beginnt. Im Norden ist die Siedlung durch eine Bahnlinie von der Stadt getrennt.

Ernst May schätze die geografische Lage der Siedlung wegen ihrer Nähe zu Arbeitsplätzen und Grünräumen als außerordentlich vorteilhaft ein. Aus heutiger Sicht ist sie jedoch schlecht vernetzt und bietet kaum Ansätze, dies zu verbessern.

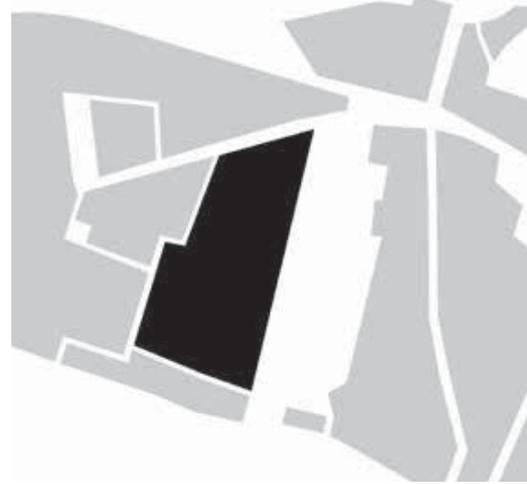


Einbindung in die Stadt

# Bewertung

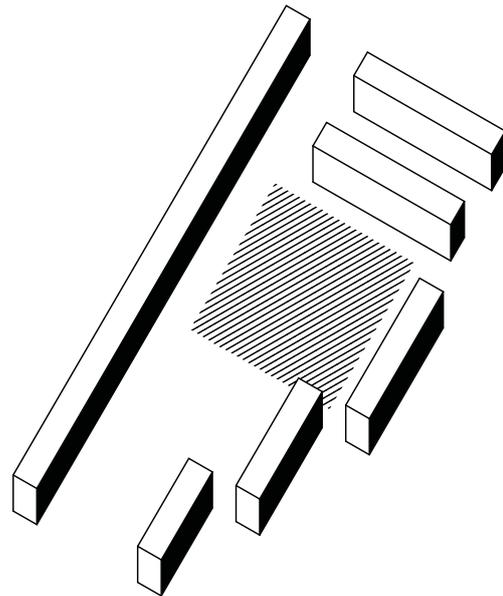
## Konzept

Die Siedlung hat teilweise eine einprägsame eigene Form, die sich von der Umgebung abhebt. Dies betrifft vor allem die drei südöstlichen Wohnstraßen mit den platzartigen Aufweitungen. Die Teile westlich der Albert-Schweitzer-Allee sind nur schlecht als Teil der Siedlung zu erkennen. Die innere Struktur der Siedlung ist östlich der Albert-Schweitzer-Allee nachvollziehbar, westlich nicht.



## Städtebauliche Struktur Raumbildung

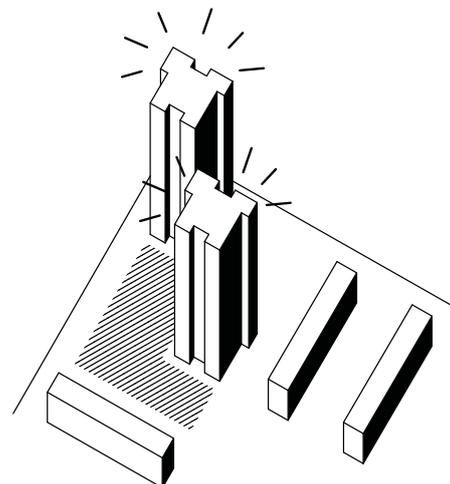
Prinzipien der Raumbildung sind im südlichen Teil der Siedlung klar ablesbar. Es handelt sich um eine modifizierte Zeilenstruktur, die offene Bezüge zwischen den Freiräumen herstellt. Lange Zeilen sind durch Versätze unterbrochen und bilden nach Osten hin einen trichterförmigen, platzartigen Raum, dessen Mitte mit Stellplätzen belegt ist.



## Städtebauliche Struktur Höhenentwicklung

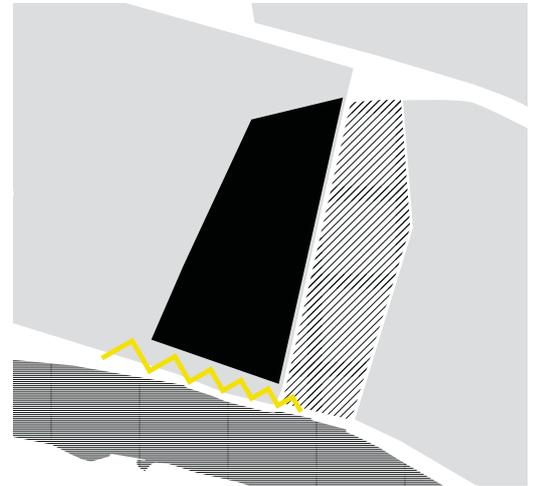
Die Gebäude am Zentrum werden nach Norden hin höher.

Zwei Hochhäuser wirken als lokale Landmarken.



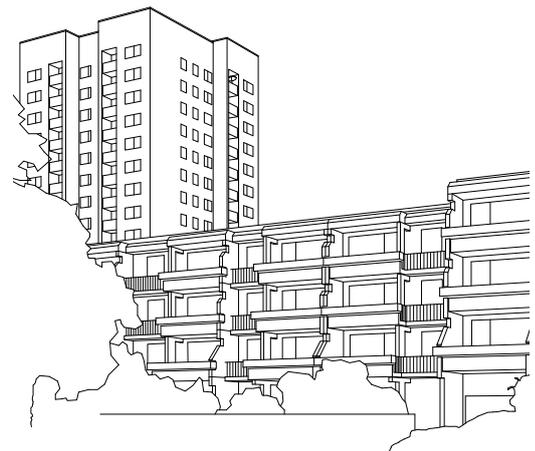
### Topografie

Das Gelände ist weitgehend eben. Einen Bezug zum nahen Rhein hat die Siedlung nicht.



### Architektur

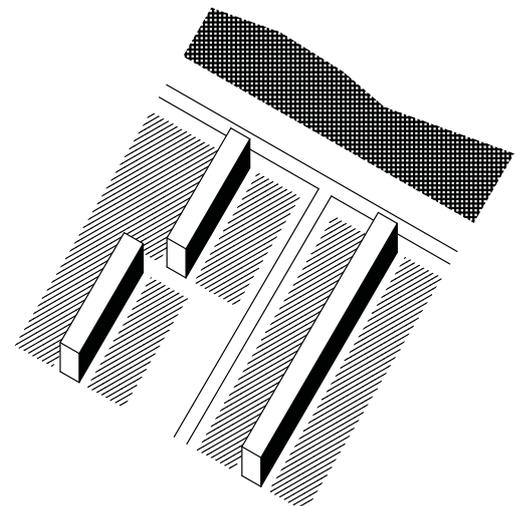
Die Architektur ist betont einfach konzipiert und weitgehend monochrom weiß gefasst. Insgesamt ist die Architektur der Siedlung uneinheitlich und von sehr heterogenen Prinzipien geprägt.



### Freiraumstruktur

Die Grünräume sind fast ausschließlich halbprivat. Die ehemals großen Freibereiche zwischen den Wohnstraßen sind nicht in das Gefüge der Siedlung integriert.

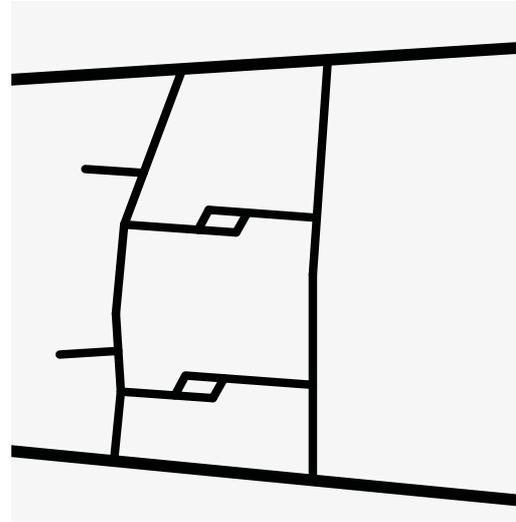
Qualitätvolle Aufenthaltsbereiche finden sich fast ausschließlich im angrenzenden Schlosspark Biebrich.



### **Erschließungsstruktur**

Ein klares Erschließungskonzept nach dem Prinzip der Leiter ist deutlich ablesbar.

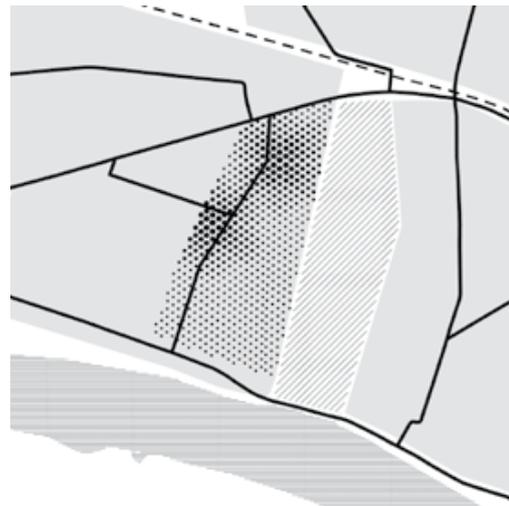
Die notwendige Erschließung für Fußgänger ist nicht vom Autoverkehr getrennt, wie es für die Zeit typisch ist, sondern sie verläuft entlang der Straßen. Die Platzbereiche in den Quartieren sind dem ruhenden Verkehr vorbehalten.



### **Einbindung in die Stadt**

Die Siedlung ist durch den Schlosspark im Osten vom Rest Biebrichs getrennt. Im Westen und Norden folgen große Infrastrukturen und Gewerbegebiete. Die älteren Siedlungen Rosenfeld und Selbsthilfe sind nur bedingt mit der Siedlung Parkfeld vernetzt, bieten hierfür aber auch kaum Ansatzpunkte.

Das Quartierszentrum versorgt auch die Umgebung, ist aber durch die Albert-Schweitzer-Allee von der sozialen Infrastruktur getrennt.





Siedlung Parkfeld, fotografiert von Malte Sänger und Ben Kuhlmann



















# Kranichstein

Bauherr **Neue Heimat, Poast-  
baugesellschaft DAHEIM**

Baujahr **1968–1971**

Wohneinheiten **2600**

Planer **Ernst May**

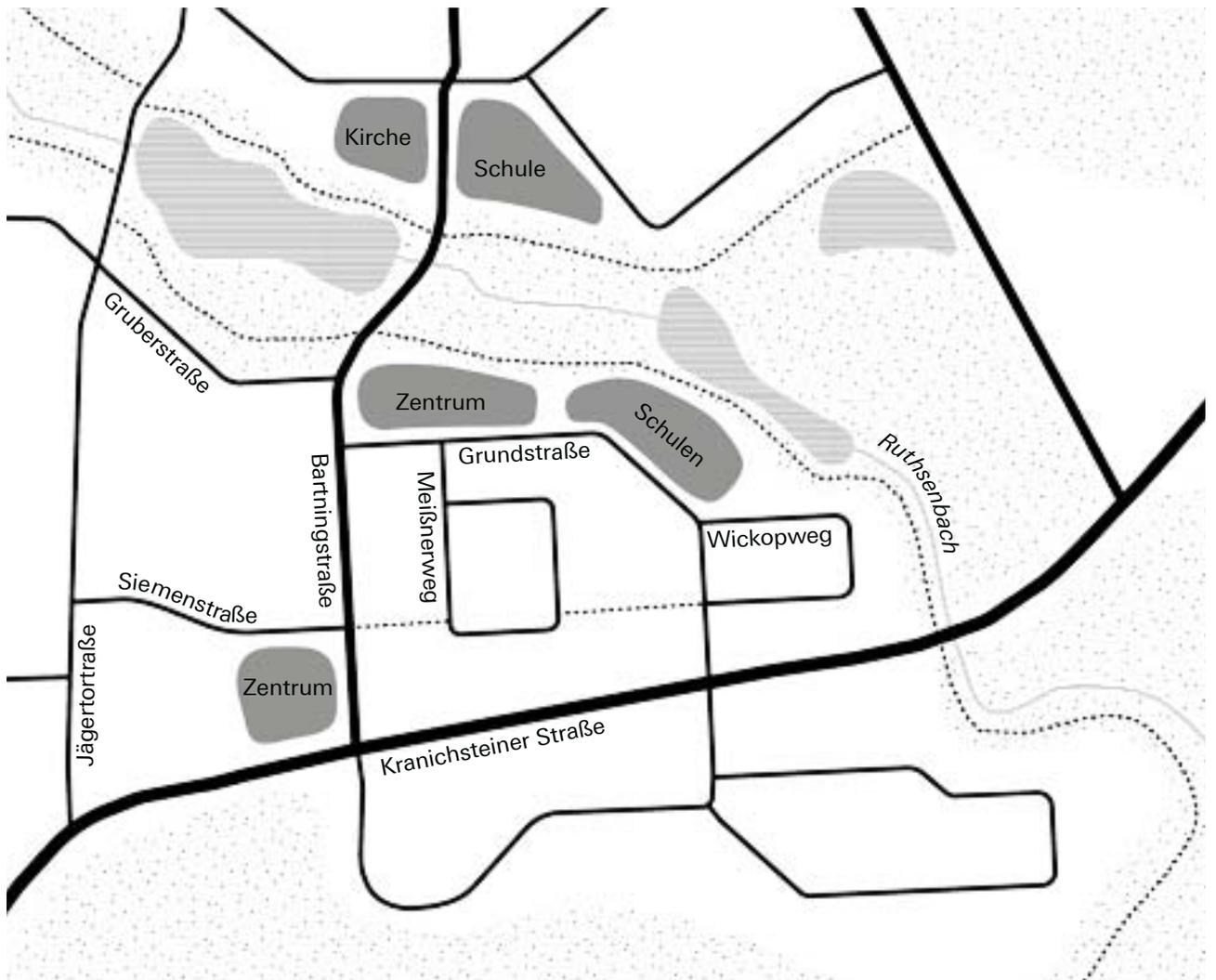
Grünplaner **Günther Grzimek**

Verkehrsplaner **Karlheinz**

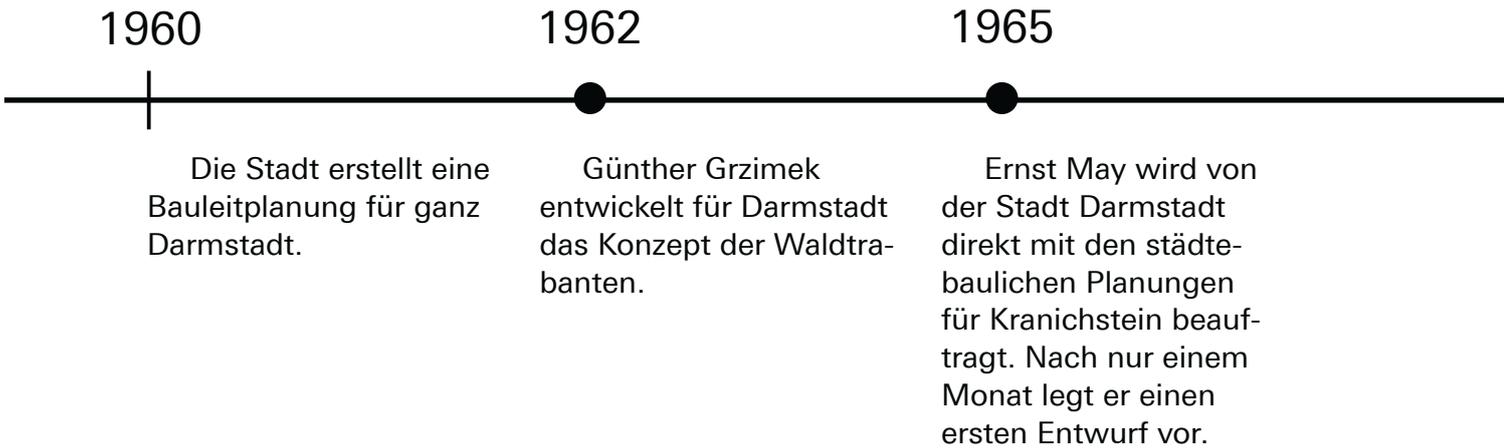
**Schaechterle**

Sonstige **Institut für Wohnen  
und Umwelt (IWU)**





Siedlungsstruktur



1960

Die Stadt erstellt eine Bauleitplanung für ganz Darmstadt.

1962

Günther Grzimek entwickelt für Darmstadt das Konzept der Waldtrabanten.

1965

Ernst May wird von der Stadt Darmstadt direkt mit den städtebaulichen Planungen für Kranichstein beauftragt. Nach nur einem Monat legt er einen ersten Entwurf vor.

1962

Günther Grzimek verfasst gemeinsam mit dem Oberbaudirektor Gerd Albers und der Stadtverwaltung das sogenannte Grüngutachten. Im Sinne eines Stadtentwicklungsplans schlägt es vor, Darmstadt durch fünf Waldsatelliten zu erweitern: Silzbachtal, Kranichstein, Oberfeld, Wolfsschlucht und Modautal.

1966

Ein Gutachten zur „Entwicklung von Wirtschaft und Bevölkerung in Darmstadt“ bestätigt die Annahmen, die der Planung für die Waldsatelliten zugrunde liegen.

1964-67

Verhandlungen über den Kaufpreis des Siedlungsgebietes Kranichstein mit dem Prinz von Hessen. 1965 kauft die Stadt das zwischenzeitlich mehrmals veräußerte Gelände.

1968

Die Gewobag wird  
Maßnahmenträger.

1967

Das Regierungspräsidium  
verhängt eine Kreditaufnahmesperre  
über Darmstadt.

1968

Nach einer Planungs-  
zeit von nur etwa 14  
Monaten wird der erste  
Bauabschnitt nach Mays  
Vorstellungen beschlos-  
sen.

1970

Bewohner gründen die Interessen-  
gemeinschaft Kranichstein.

1968–1972

Der erste Wohnblock  
ist bezugsfertig. Nach  
Beschwerden aus der  
Bevölkerung wird schon  
3 Jahre später ein neuer  
Wettbewerb ausgelobt.

1969–1972

Arbeitszeitraum der „Kommission“  
und Vorbereitung eines neuen Wett-  
bewerbs, der das Zentrum und den  
zweiten Bauabschnitt umfassen soll.

ab Mai 1972

Anwaltsplanung und „offenes Planungs-  
verfahren“

# Beschreibung

## Kriterium **Konzept**

Das Konzept der Siedlung Kranichstein sah vor, auf einer Fläche von etwa 200 ha einen Stadtteil mit 5.800 Wohnungen (Geschosswohnungsbau und Einfamilienhäuser) für etwa 18.000 Einwohner mit allen nötigen Versorgungseinrichtungen und Arbeitsplätzen in nächster Nähe zu bauen. Ernst Mays Hauptziel war es vor allem, mit Kranichstein einen möglichst selbstständigen Stadtteil zu schaffen, denn Mays Auffassung nach war es klar, das sich die zukünftigen Einwohner von Kranichstein für den Großteil ihres alltäglichen Lebens in ihrer Siedlung aufhalten und nur zu besonderen Anlässen ihr Subzentrum verlassen würden. Zu den besonderen Situationen zählte May Krankenhausaufenthalte, Universität- und Hochschulstudium, Theater- und Konzertveranstaltungen.<sup>8</sup>

Kranichstein ist durch die Kranichsteiner Straße an das Zentrum Darmstadts angebunden und liegt im Nord-Osten des Waldstücks „Schloss Kranichstein“. Nördlich der Kranichsteiner Straße führen die Trassen der Straßenbahn auf dem Ida-Seele-Weg erst durch eine Kleingartensiedlung und dann durch ein Neubaugebiet, westlich nach Kranichstein hinein.

Da die ursprüngliche Planung nur in ihrem ersten Bauabschnitt realisiert wurde, ist die Bautypologie von ganz Kranichstein sehr unterschiedlich. Der erste Bauabschnitt ist durch die Kranichsteiner Straße in einen nördlichen und einen südlichen Teil gegliedert. Im nördlichen Teil, der auch die Teppich-Siedlung beherbergt, gibt es ein- und zweigeschossige Bungalows. Er umfasst aber vor allem neun- bis 15-geschossige Hochhäuser. Im Westen sind Hochhausriegel mit bis zu 16 Geschossen gebaut worden. Im südlichen Teil des ersten Bauabschnitts herrscht eine kleinteiligere Baustruktur vor, bestehend aus zweigeschossigen Einfamilienhäusern und Doppelhaushälften.

Der ursprüngliche Bebauungsplan sah vor, das Gelände in vier Bereiche einzuteilen, denen jeweils ein Grünraum zugeordnet wurde. Die verwirklichte Struktur im Inneren der Siedlung wird von der Brentano-Anlage, den drei Seen, dem Mühlbach und dem Ruthsenbach unterteilt. Hierbei bilden sich wiederum ein nördlicher und südlicher Siedlungsteil ab. Im nördlichen Teil liegt das Fraunhofer-Institut für Betriebsfestigkeit und Systemzuverlässigkeit, er hat eine eigene S-Bahn-Haltestelle „Kranichstein“. Im Westen des südlichen Teils sitzt die Kreisverwaltung Darmstadt-Dieburg. Hier befindet sich auch das kommerzielle Zentrum der Siedlung Kranichstein.

<sup>8</sup> Ernst May: Die Satellitenstadt Kranichstein bei Darmstadt. Bauwelt 36/1967 S. 900–901



Erlebbarkeit des Konzepts

Kriterium **Planung und Umsetzung**

Das der Planung zugrunde liegende Konzept der Waldsatelliten wurde vom Landschaftspalner Günther Grzimek entwickelt.<sup>9</sup> Ernst May wurde dann direkt mit der Planung Kranichsteins beauftragt und legte schon nach wenigen Monaten einen Entwurf vor.<sup>10</sup>

Der ursprüngliche Plan, vier Bebauungsräume mit einem jeweilig zugeordneten Grünraum auszubilden, die durch einen fünften im Zentrum verbunden sind, wurde nur teilweise verwirklicht.

Die ausgeführte Siedlung weist nur im ersten Bauabschnitt Übereinstimmungen zu der einstigen Planung Ernst Mays auf. Dieser befindet sich zwischen der Jägertorstraße im Westen, der Teppich-Siedlung im Osten, der Grünflächen um den Mühl,- und Ruthsenbach und der kleinteiligen Bebauung südlich der Kranichsteiner Straße.

Die Bauabschnitte zwei und drei sind mit anderen Bautypologien und einer anderen inneren Organisation gebaut worden. Bauabschnitt vier wurde nie realisiert.<sup>11</sup>

Dennoch kann man an der Positionierung der Grün- und Freiflächen und auch an der Bebauungsstruktur des ersten Bauabschnitts den früheren Anspruch Mays erahnen, Stadträume für den Menschen erfahrbar zu machen.

<sup>9</sup> Siehe hierzu ausführlich Günther Grzimek: Grünplanung Darmstadt. Eduard Roether Verlag Darmstadt, S. 55 ff.

<sup>10</sup> Wilhelm Andres, Hermann Stumme: Kranichstein. Geschichte eines Stadtteils. Reba Verlag, Darmstadt, S. 140

<sup>11</sup> Zur veränderten Umsetzung, zur Anwaltsplanung und zum „offenen Planungsverfahren“ siehe „Planungs- und Realisierungsprozess einer neuen Siedlung am Beispiel von Darmstadt-Neu-Kranichstein“, N.N., ohne Jahr



Der Hochhauskomplex am Eingang zur Bartningstraße beherbergt im Erdgeschoss Läden.



Vor den Hochhauszeilen östlich der Grundstraße liegen große, platzartige Freiflächen.



Planung (schwarz) und Umsetzung (gelb)

Kriterium **Städtebauliche Struktur**

Vorzustellen ist, dass der Siedlungsteil, der hier beschrieben wird, nur die Planungen von Ernst May für den ersten Bauabschnitt umfasst und große Teile der Gesamtfläche Kranichsteins ausschließt. Dieser Siedlungsteil ist begrenzt durch die Jägertorstraße im Westen, den Ruthsenbach und den Mühlbach im Osten, die Walther- und Blumenthalstraße im Norden und den De-la-Fosse-Weg im Süden.

Der erste Bauabschnitt im Süden der Siedlung gliedert sich in vier Teile:

- a) das Baufeld südlich der Kranichsteiner Straße;
  - b) das Baufeld zwischen Kranichsteiner Straße, Jägertorstraße, Siemensstraße und Bartningstraße;
  - c) das Baufeld zwischen Siemensstraße, Jägertorstraße, Grundstraße und Bartningstraße;
  - d) das Baufeld zwischen Bartningstraße, Grundstraße und Kranichsteiner Straße und
  - e) das Baufeld Wickopweg.
- a) Südlich der Kranichsteiner Straße bildet ein 4-teiliger Hochhauskomplex, bestehend aus 13-, 17- und 18-geschossigen Gebäudeteilen den Eingang zum dahinter liegenden Siedlungsteil. Südlich des Hochhauskomplexes befindet sich ein rundes Parkhaus. Beides wird von vom Pfannmüllerweg aus erschlossen, der über den Kesselhutweg wieder an die Kranichsteiner Straße angebunden ist. Östlich anschließend, mit nur drei Geschossen jedoch deutlich niedriger gebaut, befinden sich Mehrfamilienhäuser. Der Siedlungsteil wird von Kesselhutweg aus über eine Ringstraße erschlossen. Hier gibt es westlich des Hochhauskomplexes vorwiegend ein- und zweigeschossige Einfamilienhäuser, Reihenhäuser und Doppelhaushälften.
  - b) Im Baufeld Siemensstraße/Jägertorstraße/Kranichsteiner Straße befinden sich weitere Wohnhochhäuser mit neun und 13 Geschossen. Die Wohnhochhäuser bilden gemeinsam mit dem Hochhauskomplex südlich der Kranichsteiner Straße eine Torsituation, die den Eingang in den zentralen Bereich der Siedlung markiert. Ursprünglich sollte der Bereich nördlich der Bebauung an der Bartningstraße freigehalten werden; heute befindet sich hier ein zweigeschossiges Gebäude, das eine Kirche und eine Passage mit Nahversorgungsmöglichkeiten beinhaltet. Weiterhin befinden sich hier eine Tankstelle und an der Jägertorstraße ein weiterer Supermarkt sowie eine große Immobilienagentur in einem dreigeschossigen Gebäude.
  - c) Auf der Westseite der Bartningstraße und an der Grundstraße befinden sich zwölfgeschossige Wohnhochhäuser in Großtafelbauweise, deren Fassade auf beiden Seiten von Fenstern und Loggien durchbrochen ist. Die Ecke Grundstraße/Bartningstraße wird durch ein 16-geschossiges Hochhaus betont. Diese Hochhauszeilen umfassen das Baufeld auf der Nord- und Ostseite, ansonsten sollte es ursprünglich freigehalten werden. Heute befinden sich an der Ecke Siemensstraße/Jägertorstraße ein Studierendenwohnheim sowie ein Jugendzentrum.



Hochhauszeilen bilden das Rückgrat der Siedlung.



Rahmenbebauung an der Grundstraße



Gebäudehöhen

- > 13 Geschosse
- 9–11 Geschosse
- 6–7 Geschosse
- 4–5 Geschosse
- 2–3 Geschosse
- 1 Geschoss

- d) Der Baublock auf der Ostseite der Bartningstraße ist städtebaulich außergewöhnlich, weil er auf drei Seiten (Bartningstraße und Grundstraße) von acht- bis zwölfgeschossigen Wohnhochhäusern umgeben ist, die eine Teppich-Siedlung umschließen. Entlang der Bartningstraße nimmt die Höhe zur Einmündung Meißnerweg hin ab, von 15 über zwölf hin zu acht Geschossen. An der Kreuzung der Bartningstraße mit der Siemenstraße/Meißnerweg wird der Blick auf die niedrige Bebauung in der Teppichsiedlung freigegeben. Entlang der Grundstraße befinden sich zehn- bis 16-geschossige Wohnhochhäuser, deren Eingänge und Balkone auf beide Straßenseiten hin ausgerichtet sind und die mit unterschiedlichen Großtafelsystemen gebaut wurden.

Zwischen Grundstraße und Brentano-Anlage befindet sich das Nahversorgungszentrum der Siedlung Kranichstein, mit einer Sparkasse, einer Postfiliale und einem Kindergarten. Das später ergänzte Nahversorgungszentrum wurde nötig, um Raum für moderne, großflächige Supermärkte zu schaffen, es stört aber den Bezug der Wohnhäuser zur Landschaft. Auf der anderen der Ecke Grundstraße/Bartningstraße befindet sich ein Teil des ursprünglichen Nahversorgungszentrums.

Die Teppichsiedlung innerhalb des Baublocks Bartningstraße/Grundstraße/Kranichsteiner Straße ist dreiseitig von Wohnhochhäusern umschlossen, nur nach Süden öffnet sie sich über die Kranichsteiner Straße hinweg zum Einfamilienhausgebiet südlich der Kranichsteiner Straße.

Die nordöstliche Ecke des Baublocks wird mit einem viergeschossigen Eck-Verbindungsbau geschlossen, in dem das Diakonische Werk Darmstadt-Dieburg untergebracht ist. Die sich daran anschließenden Hochhäuser sind zwölf- und zehngeschossig mit dem gleichen System von Waschbetontafeln und glatten Balkonen mit in die Brüstung integrierten Pflanzkübeln erstellt, wie die anderen Wohnhochhäuser der Siedlung.

- e) Am Wickopweg, der als Schleife an der östlichen Grundstraße hängt, schließt sich eine Bebauung aus viergeschossigen, teilweise gegeneinander versetzten Zeilen an, deren Struktur stark an ältere Siedlungen erinnert, die dem Leitbild der Stadtlandschaft folgen. Dieser Teil entspricht zwar den Planungen Mays, wirkt aber nicht wie ein integraler Bestandteil der Siedlung.

#### Kriterium **Topografie**

Die Ländereien rund um das Waldschloß Kranichstein liegen in einem flachen Abschnitt des Waldes im Nordosten von Darmstadt. Es gibt keine nennenswerten Hänge, Einschnitte oder Steigungen.

Die Grünfläche in der Mitte des Siedlungsgebietes ist terrassiert, die drei Seen liegen in drei erkennbaren Abschnitte mit jeweils geringem Höhenunterschied zueinander.

Man kann sich an der Brentano-Anlage, die sich durch die Mitte der Siedlung windet, gut orientieren. Eine sichtbar in das Konzept einbezogene Topografie, wie beispielsweise im Schelmengraben oder in Klarenthal, sucht man in Kranichstein vergebens, was die Orientierung in den einzelnen Siedlungsteilen selbst etwas erschwert.



Jugendcafé  
am Brentanensee



Pavillonartige Gewerbegebäude  
an der Bartningstraße



Topografie (5 Meter)

Kriterium **Architektur**

Ein großer Teil der Bebauung wurde in Großtafelbauweise im dänischen System Larsen-Nielsen errichtet. Die Bautafeln wurden vom Betonwerk Hessen in Kassel hergestellt, das eine Lizenz für das System erworben hatte. Die Ausführung unterscheidet sich im Detail, insbesondere bei den Treppenhäusern und den Balkonbrüstungen.

- a), b) Die Wohnhochhäuser direkt an der Kranichsteiner Straße bestehen aus weiß gefassten Betonfertigteilen. Am plastisch durchgeformten Eckgebäude an der Ecke Bartningstraße/Siemensstraße hingegen ist der Sichtbeton noch erhalten. Unterhalb der Fenster treten die Brüstungen vor die Fassade, die ebenfalls aus Betonfertigteilen hergestellten Balkone sind um hervortretende Pflanzkästen aus Beton ergänzt. Zusätzlich zu den plastisch hervortretenden Fassadenteilen sind die Betonfertigteile mit Zierfugen profiliert.
- c) Die Fassaden der Hochhäuser bestehen vollständig aus Waschbetonplatten, die jeweiligen Treppenhäuser sind durch dunkelgraue Waschbetonplatten hervorgehoben. Die Balkone wurden aus glatten, weiß gestrichenen Betonfertigteilen konstruiert und verfügen über einen hellgrauen, auf die Brüstung aufgesetzten Pflanzkübel.
- d) Die Rahmenbebauung entlang der östlichen Bartningstraße unterscheidet sich von den Häusern an der westlichen Bartningstraße lediglich dadurch, dass die Balkone in einem dunklen Grau gehalten sind und die Pflanzkübel bei den achtgeschossigen Gebäudeteil bunt ausgeführt wurden. Die Brandwände wurden jeweils nachträglich mit einem Kranichmotiv bemalt.

Die Häuser zwischen der Einmündung Meißnerweg und der Kranichsteiner Straße wurden kürzlich von außen saniert und sind nun mit weißem, beige und braunem Putz (WDVS) versehen. Zwischen den Fenstern ist der Putz in Rottönen abgesetzt, die Fertigteile der Balkone wechseln zwischen Gelb, Orange und Rot.

Vier 13-geschossige Hochhäuser im Norden der Grundstraße gegenüber des Nahversorgungszentrums wurden mit annähernd weißem und gelblich-beigem Plattenmaterial verkleidet. Die Laubengangbrüstungen, die Balkone und die Treppenhäuser sind in den Farben Flieder und Dunkelrot gestrichen. Die Balkone liegen hier, anders als bei den anderen Wohnhochhäusern, vollständig vor der Fassade. Auch das Treppenhaus ist durch Kubatur und Farbgebung stärker abgesetzt. Die Brüstungen zeichnen sich an der Fassade ab, die Zwischenräume sind mit industriellem Profilglas geschlossen.

Die Hochhäuser an der östlichen Grundstraße sind in Waschbeton-Großtafelbauweise ausgeführt, verfügen aber zur Westseite hin über eine durchgehende Balkonzone. Die Brüstungen sind weiß gestrichen und mit integrierten Pflanzkübeln versehen.

Die ein- und zweigeschossigen Bungalows der Teppichsiedlung sind heute stark in Farbe und Material überformt. Es gibt einige weiß und hellgrau verputzte Bungalows, die noch nah am Original sind, aber auch verklinkerte oder bunt gestrichene Exemplare. Am Verlauf der Dachränder lässt sich ablesen, dass die Häuser teilweise als Split-Level-Typen



Teppichsiedlung am  
Meißnerweg



Teppichsiedlung am Meißnerweg



Bautypen

ausgeführt wurden. Auffallend sind hier die dreieckigen Dachaufbauten, die offensichtlich über den Treppen liegen.

- e) Die Gebäude am Wickopweg wurden vorwiegend konventionell errichtet. Lediglich das Gebäude ganz im Nordosten ist in Großtafelbauweise errichtet, allerdings in einem anderen System als dem in der Siedlung vorherrschenden. Hier sind die Fertigteile mit einer diagonal verlaufenden, flächigen Kannelur verziert.

Anders als in den früheren Siedlungen Ernst Mays sind die Balkone in der Siedlung Kranichstein nach Süden, Westen und Osten orientiert. Ob dies darauf zurückzuführen ist, dass die Wohnungen aus Gründen der Effizienzsteigerung nur einseitig orientiert sind oder ob die Wohnungen über zwei Balkone verfügen, lässt sich nicht ohne weiteres feststellen. Die beiseitige Ausstattung mit Balkonen führt in der Siedlung Kranichstein in jedem Fall dazu dass die Fassaden belebt sind und nicht eine abweisende Rückseite haben, die den Freiraum negativ beeinflusst.



Gemeinschaftlich genutzte  
Freifläche auf der Parkpalette



Orientierung: Hauseingänge und Balkone

Kriterium **Freiraumstruktur**

Die Freiflächen sind das zentrale gestalterische Element in der Siedlung Kranichstein. Die Wald und Wiesenflächen reichen bis in die Mitte der Siedlung und verbinden den nördlichen mit dem südlichen Teil. Ergänzt wird die Grüne Mitte durch drei Seen, den Brentanosee, den Kästnersee und den Heiligenteich. Die Seen wurden aus dem Ruthsenbach und dem Mühlbach aufgestaut. Auch in Kranichstein sind die Freiflächen klar gegliedert.

- a) Es gibt übergeordnete Straßenräume, die recht üppig bemessen sind und von denen aus die Gebäude erschlossen werden (Ausnahme: Kranichsteiner Straße). Diese Straßen sind von Grün und Freiflächen gesäumt.
- b) Je nach Typologie gibt es private Grünflächen, die den jeweiligen Wohneinheiten zugeordnet sind. Den Hochhäusern sind jeweils größere Flächen zugewiesen, die sich auch mit halböffentlichen Bereichen abwechseln.
- c) Das Siedlungsgebiet wird von Wäldern umschlossen, nur im Westen besteht Anschluss an die bestehende Stadtstruktur. Dort besteht nur ein schmaler Baumstreifen. Von allen anderen Punkten der Siedlung aus befindet man sich in unmittelbarer Nähe grüner Erholungsgebiete.
- d) In der Mitte der Siedlung verläuft der zentrale und öffentliche Grünraum rund um die Brentano-Anlage, die auch zwei Seen, einen Teich und zwei Bäche beinhaltet. Diese Fläche mündet im Nordwesten hinter der Bahntrasse in einen Naturbadesee und im Südosten in den Wald. Das verbindende Grünraumsystem, das von May und Grzimek geplant war und als sehr wichtig empfunden wurde, funktioniert im Norden der Siedlung noch partiell durch grünflankierte Straßenräume, die sich zu Plätzen aufweiten. Im Süden der Siedlung jedoch wurden die Grünbereiche abgeschnitten und man kann nur schwer einen Zusammenhang erkennen.
- e) Im Westen der Siedlung befinden sich Kleingärten, die kaum in das Wegenetz integriert sind und vor allem als Puffer zum stark befahrenen Martin-Luther-King-Ring, zur Straßenbahn und S-Bahntrasse dienen, nicht als integraler Bestandteil der Siedlung. Im Westen trennt zusätzlich ein schmaler Baumstreifen die Kleingärten von der Siedlung. Diese keilförmige Fläche ist über einen Fuß- und Fahrradweg, den Weidenweg der in den Hammelstrift übergeht, mit der Siedlung verbunden.

Die Brentano-Anlage im Zentrum der Siedlung bildet mit dem angeschlossenen Nahversorgungszentrum eine grüne Parkanlage mit hoher Aufenthaltsqualität. Alle anderen Grünflächen sind kleiner, gelegentlich halböffentlich, meist jedoch privat und bieten keine vergleichbare Art von Angebot und Qualitäten. Dies hat in der Anfangszeit der Siedlung zu erheblicher Kritik geführt, da die Naturräume nicht als Freiflächen wahrgenommen wurden und die explizit zur Siedlung gehörenden Frauräume als unzureichend wahrgenommen wurden.<sup>12</sup> Im Norden der Siedlung werden die grünen Ränder der Anlage in die Gestaltung der Straßenräume aufgenommen. Die Brentano-Anlage verläuft von Westen nach Osten durch die Siedlung. Dieser Grünraum verbindet zwar, gleichzeitig trennen die Gewässer aber auch direkte Wegeverbindungen.

<sup>12</sup> Vergleiche die Diskussion, die 1974 in „Das Gartenamt“ geführt wurde.



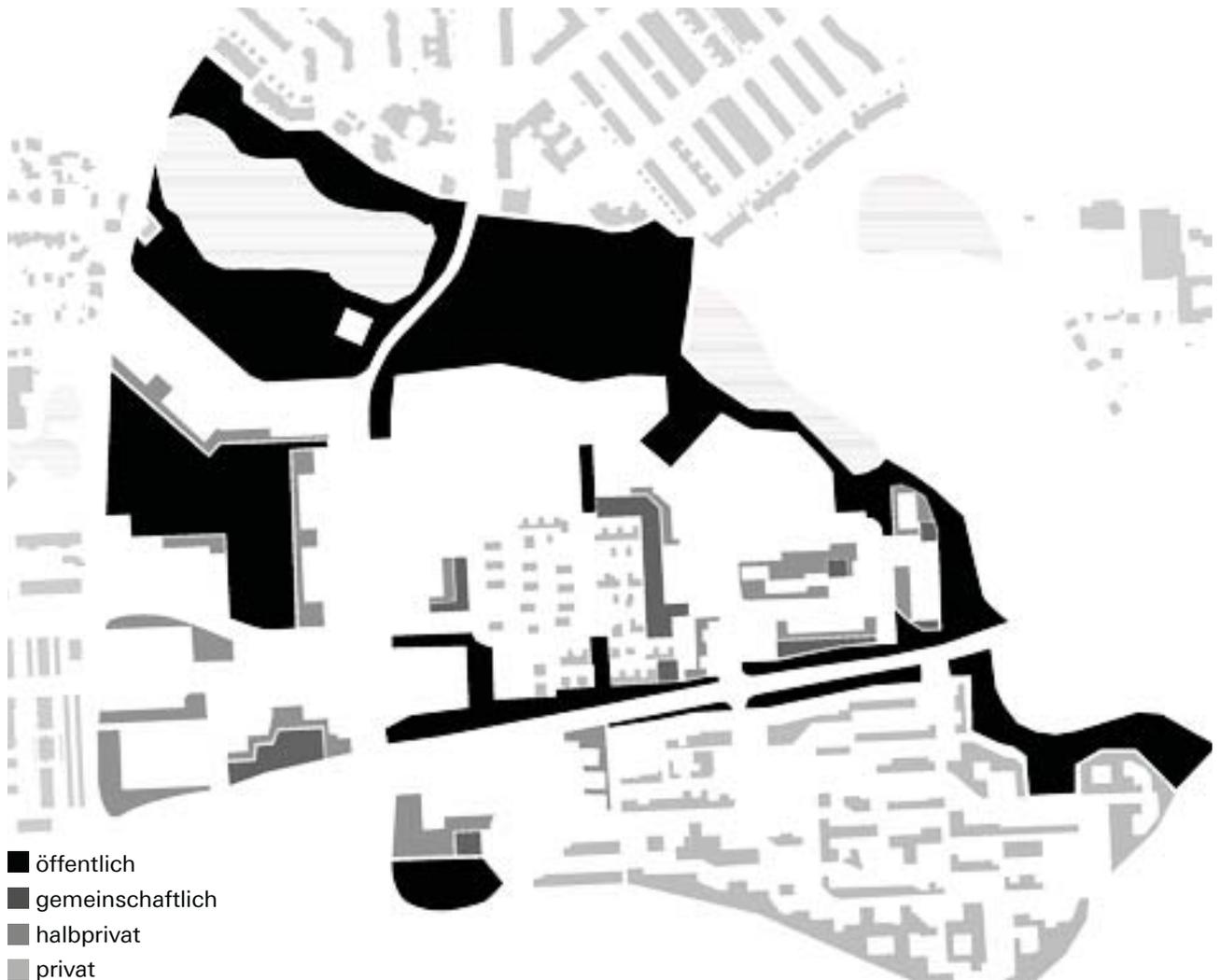
Der Schorstein des Blockheizkraftwerks markiert das *Zentrum am See* und den Eingang zur Bartningstraße.



Das *Zentrum am See*; im Hintergrund die raumbildende Rahmenbebauung an der Grundstraße



Brentano-Anlage und Hochhauszeilen an der Grundstraße



- öffentlich
- gemeinschaftlich
- halbprivat
- privat

Freiflächen

Kriterium **Erschließungsstruktur**

Im Wesentlichen wird die Siedlung durch die Kranichsteiner Straße im Süden der Siedlung erschlossen und an die Innenstadt angebunden. An die Kranichsteiner Straße schließen die Jägertorstraße und die Bartningstraße an, die jeweils in den westlichen und den östlichen Teil von Kranichstein führen. Im Osten führt die Grundstraße als Wohnstraße um den Block mit der Teppich-Siedlung herum, die Meißnerstraße dient zur Erschließung der Teppich-Siedlung im Innern des Blocks. Anders als bei früheren Siedlungen Mays gibt es in Kranichstein keine Sackgassen und Erschließungsschleifen, sondern ein weitmaschiges Netz von Straßen unterschiedlicher Hierarchieebenen.

Siemenstraße, Gruberstraße und Hammelstrift verbinden den ersten Bauabschnitt mit den neueren Baugebieten im Südwesten Kranichsteins. Im Norden wird die Siedlung durch eine Bahntrasse für Regionalbahnen erschlossen, die eine direkte Anbindung an das Frauenhofer-Institut hat. Im Westen führt eine Straßenbahntrasse in die Siedlung hinein, die den nördlichen Teil der Siedlung über den Ida-Seele-Weg, Siemens- und Bartningstraße an die Darmstädter Innenstadt und den Hauptbahnhof anbindet.

Das sonst für die Siedlung der damaligen Zeit typische, vom Autoverkehr unabhängige Wegenetz für Fußgänger und Radfahrer ist durch den Baustopp und die durch die Anwaltsplanung bedingte Neuausschreibung der weiteren Bauabschnitte nicht zusammenhängend ausgeführt worden und bricht immer wieder ab. Ein kohärentes, die Siedlung im Inneren verbindendes Fußwegenetz ist daher nicht entstanden.

Die Fußgängerwege werden in der Siedlung Kranichstein um die Bebauung herum geführt und münden in der großangelegten Grünfläche der Brentano-Anlage. Entlang der Anlage versammeln sich die wichtigsten öffentlichen und sozialen Einrichtungen der Siedlung.

Kranichstein wird von der Tramlinie 5 (Kranichstein Bf – Luisenplatz – Griesheim – Darmstadt Hbf ), Regionalbahnen (Richtung Aschaffenburg Hbf), der Nachtbus Linie H (Da. Anne-Frank-Straße – Da. Kranichstein Kesselhutweg – Da. Alfred-Messel-Weg) und der Bus Linie A (Da. Arheilgen Bf – Da. Kranichstein Steinstraße) angefahren.



Die Teppich-Siedlung ist durch eine Ringstraße im Innern des Baublocks erschlossen.

Breite, platzartig gestaltete Vorflächen an der Bartningstraße



Erschließungsstruktur: Straßen und Fußwege

Kriterium **Parkierung**

Wie für Ernst Mays Siedlungen sehr typisch, ist der ruhende Verkehr in Parkpaletten, die in regelmäßigen Abständen in die Siedlung eingestreut sind, untergebracht. Jede Parkpalette ist mehreren Häusern zugeordnet. Teilweise wurde die Parkpaletten eingegraben; auf den Dächern befinden sich wohnungsnah, gemeinschaftlich genutzte Freiflächen. Zusätzlich gibt es große oberirdische Sammelstellplätze am Ende der Wohnstraßen.

Die Finanzierung der Garagen beziehungsweise die Schwierigkeiten dabei, die Nutzer an den Kosten für die Stellplätze zu beteiligen, wurden schon zur Entstehungszeit der Siedlung Kranichstein kritisch gesehen. Es wurde das damals neue Modell entwickelt, die Mieter der Wohnung ebenfalls zum Mieten eines Stellplatzes zu verpflichten.

In der Teppich-Siedlung und den Reihenhausgebieten gibt es Garagenhöfe. Es ist explizit darauf geachtet worden, die Wohnwege zwischen den Bungalows autofrei zu halten. Die restlichen Straßenräume werden oftmals von Parkierung dominiert.



Garagenhof in der Teppich-Siedlung



Parkierung: ebenerdig (grau) und in Parkpaletten (schwarz)

Kriterium **Einbindung in die Stadt**

Im Nordwesten von Kranichstein wird ein kleiner Teil der Siedlung durch die nördlichen Bahntrassen vom Hauptteil abgetrennt. Dort verläuft die nördliche Verbindung von Darmstadt-Nord über Kranichstein und Messel zur Endstation Dieburg. Der Stadtteil, der im Nordwesten an Kranichstein anschließt, ist Darmstadt-Arheilgen. Richtung Osten führt die Kranichsteinerstraße weiter nach Darmstadt-Messel und zur Grube Messel. Im Osten der Siedlung wird das Stadtgebiet durch den Waldflächen und Felder begrenzt. Im Westen bilden mehrere Sportplätze und ein Waldstreifen eine akustische und visuelle Barriere, um die Bahntrasse Nord und den viel befahrenen Martin-Luther-Ring von der Siedlung abzutrennen. Die anschließenden Kleingärten Formen einen Keil zwischen Kranichstein und dem Gelände der Merck KGaA. Im Süden läuft die Kranichsteiner Straße in die Innenstadt hinein: Die Technische Universität Darmstadt bildet den Endpunkt dieser Verbindung.

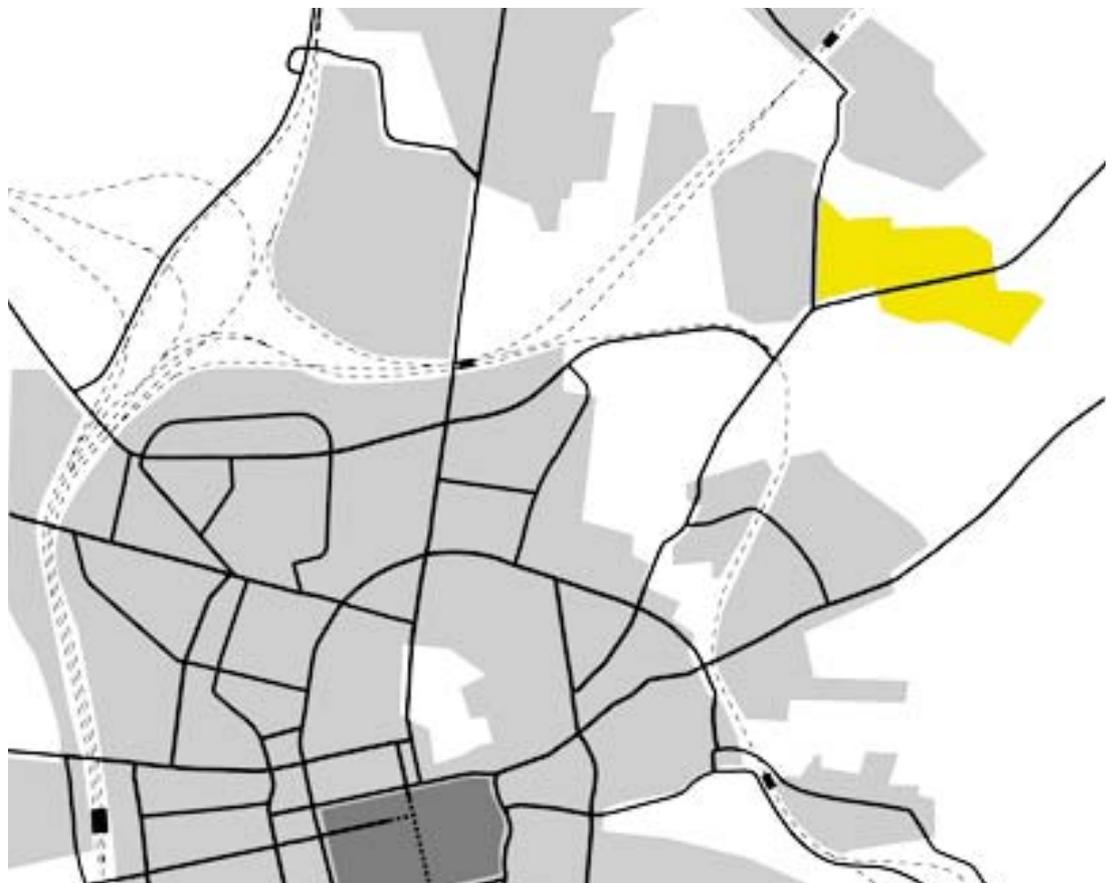
Das Einkaufszentrum, welches sich entlang der grünen Mitte der Siedlung befindet, wird von der Bartningstraße im Westen und von der Grundstraße im Süden eingerahmt. Das Zentrum wirkt recht belebt, und das Angebot ist attraktiv für die Bewohner. Es gibt Cafés, ein Restaurant und Möglichkeiten, sich in der Brentanoanlage aufzuhalten.



Hochhausseiben entlang der Bartningstraße mit Kranichmotiv auf der Stirnwand



Die Hochhäuser an der Grundstraße schließen die Siedlung zur Brentanoanlage hin ab.



Einbindung in die Stadt

# Bewertung

## Konzept

Durch Anwaltsplanung während des Bauprozesses, sind zwar Ansätze auf eine klare, sich von der Umgebung abgrenzende Siedlungsformen abzulesen, jedoch unterscheiden sich die späteren Bauabschnitte so sehr vom ersten Bauabschnitt, dass ein kohärentes Gesamtkonzept nur für Fachleute erkennbar ist.

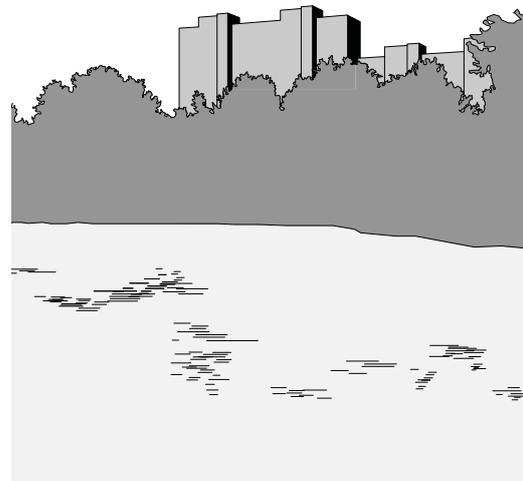
Im ersten Bauabschnitt ist ein in sich geschlossenes städtebauliches Konzept jedoch sehr gut ablesbar und erlebbar.



## Topografie

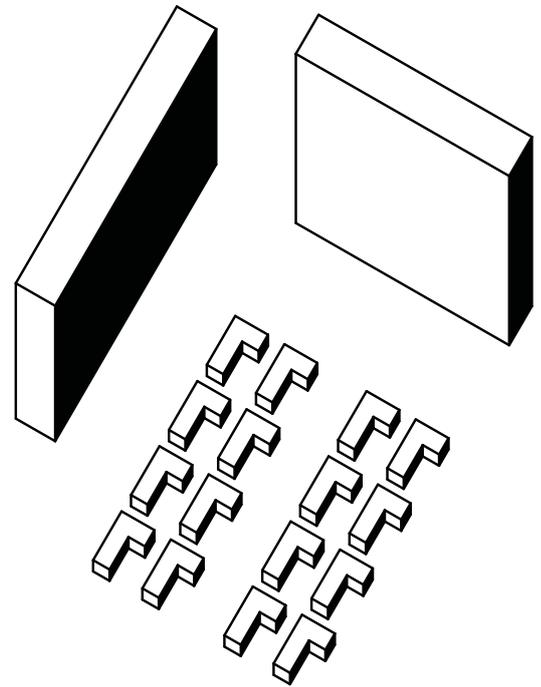
Die Topografie ist in Kranichstein nur wenig ausgeprägt. Vorhandene Bäche und andere Landschaftselemente werden in die Gestaltung der Freiräume einbezogen.

Die hohen Gebäudezeilen entfalten selbst eine topografische Wirkung, indem sie Landschaftsräume wirkungsvoll begrenzen.



### **Städtebauliche Struktur Raumbildung**

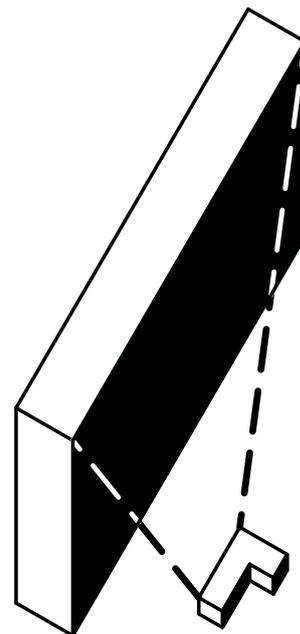
Prinzipien der Raumbildung sind im ersten Bauabschnitt ablesbar. Prägend sind einige sehr hohe Scheiben, die sich entlang der Bartningstraße und entlang der Brentano-Anlage entwickeln. Sie umschließen östlich der Bartningstraße eine Teppich-Siedlung mit Gartenhofhäusern. Die restliche Bebauung besteht aus verschiedenen Typologien, vom Bungalow bis hin zum Reihenhäuser. Es gibt einige wenige Zeilen im Osten am Wickopweg, daraus wird jedoch kein raumbildendes Prinzip ersichtlich.



### **Städtebauliche Struktur Höhenentwicklung**

Hochhauszeilen strukturieren die Siedlung und bilden große Raumkammern.

Die Kontraste zwischen den Hochhauszeilen und der übrigen Bebauung sind groß.



### Architektur

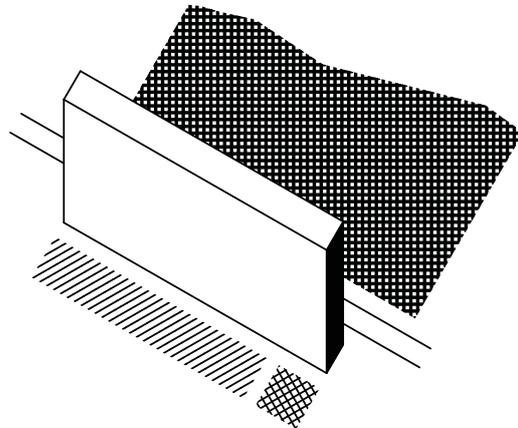
Die Architektur nimmt sich gegenüber dem Städtebau zurück und wirkt vor allem durch ihre hohen Waschbetonwände, die die öffentlichen Räume einrahmen.

Das Hauptzentrum an der Grundstraße beherbergt einige Gebäude von hoher architektonischer Qualität, die in qualitativ gestaltete Freiräume eingebunden sind.



### Freiraumstruktur

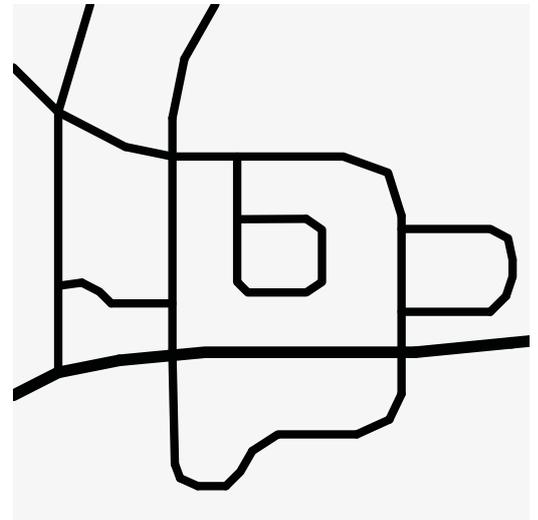
Öffentliche, halböffentliche, gemeinschaftliche und private Freiräume sind minimiert. Der Schwerpunkt liegt auf der West-Ost Achse (platzartige, urbane Räume) und auf den umgebenden, grünen Park- und Landschaftsräumen mit hoher Aufenthalts- und Erholungsqualität.



### **Erschließungsstruktur**

Im ersten Bauabschnitt sind Ansätze von zeittypischen Ringstraßen zu erkennen. Die Erschließung für Fußgänger und für den Autoverkehr ist teilweise getrennt. An der Kranichsteiner Straße verlaufen beide Erschließungen parallel, sind aber von breiten Grünzonen getrennt.

Die Parkierung ist teilweise in Tiefgaragen untergebracht. Dennoch wird der Straßenraum weitgehend vom ruhenden Verkehr dominiert.



### **Einbindung in die Stadt**

Die Siedlung ist so konzipiert, dass sie nur punktuell, aber sinnvoll in das Gefüge der Stadt integriert ist: über die Kranichsteiner Straße und das dortige Zentrum, über den Anschluss an die Siedlung über die Siemenstraße und Bartningstraße und die dort verlaufende Straßenbahn.

Die Trasse der S-Bahn und der Regionalbahn über Darmstadt-Nord zur Station Darmstadt-Kranichstein im Norden der Siedlung spielt für die Struktur nur eine untergeordnete Rolle.



Siedlung Kranichstein, fotografiert von Malte Sänger und Ben Kuhlmann





























# Prinzipien

## für die Weiterentwicklung von Siedlungen der Nachkriegsmoderne

Die Siedlungen der Nachkriegsmoderne stehen unter Veränderungsdruck. Einerseits wecken die aus heutiger Sicht üppigen Freiflächen Begehrlichkeiten und werden häufig als Baulandreserve verstanden, was angesichts der aktuellen Wohnungsknappheit zumindest verständlich ist. Andererseits müssen die Siedlungen energetisch ertüchtigt werden, die Barrierefreiheit ist nicht immer gegeben, die technische Ausstattung entspricht nicht mehr heutigen Anforderungen, und auch der Wohnungsmix ist aus heutiger Sicht häufig zu einseitig.

Vor diesem Hintergrund ist es unerlässlich, die Siedlungen weiterzuentwickeln. Dabei muss die städtebaugeschichtliche Bedeutung der Siedlungen berücksichtigt werden. Wie ihre städtebauliche, künstlerische und geschichtliche Bedeutung geschützt werden kann, wenn die Siedlungen weiterentwickelt werden, sollen die im Folgenden dargestellten Prinzipien zeigen. Sie ersetzen allerdings in keinem Fall eine intensive Auseinandersetzung mit Raumstrukturen, Leitbildern und Entwurfsprinzipien, denn ohne diese ist eine qualität- und respektvolle Weiterentwicklung nicht möglich. Alle untersuchten Siedlungen zeichnen sich dadurch aus, dass Prinzipien der Raumbildung klar ablesbar sind, dass Gebäude- und Freiflächengestaltung eng aufeinander bezogen sind und dass sie als erkennbare, eigenständige Einheiten geplant und entwickelt wurden. Dieser Rahmen muss die Basis jeder Strategie zur Weiterentwicklung der Siedlungen sein.

Darüber hinaus werden im Folgenden detailliertere Gestaltungsprinzipien der Siedlungen dargestellt und daraus Optionen für die Weiterentwicklung abgeleitet. Dabei führt die Einhaltung aller Prinzipien noch nicht zu städtebaulich und gestalterisch befriedigenden Lösungen, sondern alle Veränderungen müssen sorgfältig geplant und in ihrer konkreten Ausformung diskutiert werden. Die Ergänzungen oder Überformungen sollten gegenüber dem Bestand qualitativ nicht abfallen. Voraussetzung für eine gelingende Weiterentwicklung der Siedlungen ist auch, den häufig nicht optimal gepflegten Bestand mit seinen konzeptionellen, städtebaulichen, und freiräumlichen Qualitäten umfassend zu rehabilitieren.

Während es naheliegend ist, die Siedlungen anhand der dargestellten Prinzipien so weiter zu entwickeln, dass sich der Städtebau vom Bestand kaum unterscheidet, sind auch andere Szenarien der Weiterentwicklung

denkbar; sie könnten einzelne oder mehrere Prinzipien missachten und dennoch zu sehr guten Lösungen führen, weil ihnen eine starke gestalterische Idee zugrundeliegt, die sich außerhalb verallgemeinerbarer Prinzipien bewegt. Dies entspricht der bei denkmalgeschützten Gebäuden oft angewandten Strategie, neue Hinzufügungen als solche kenntlich zu machen und sie in einer dezidiert modernen Formensprache auszuführen. Aber auch eine solche Strategie muss einerseits gewährleisten, dass die ursprüngliche Siedlung mit ihren Räumen und Bauten erfahrbar bleibt, und andererseits im Detail entworfen, abgestimmt und umgesetzt werden. Auf lange Sicht und im Idealfall wiese eine aus heutiger Sicht schützenswerte Siedlung dann in Zukunft mehrere, auch für sich genommen schützenswerte gestalterische Schichten auf.

Um Wiederholungen zu vermeiden, und auch um der unterschiedlichen Planungsgeschichte Rechnung zu tragen, werden die drei Wiesbadener Siedlungen zunächst gemeinsam behandelt. Im Zusammenhang des Stadtentwicklungskonzepts von Ernst May wurden sie etwa gleichzeitig entworfen und geplant und stehen auch inhaltlich und konzeptionell in einem engen Zusammenhang.

Anschließend werden die jeweiligen Besonderheiten der Wiesbadener Siedlungen und die dazugehörigen Möglichkeiten der Weiterentwicklung gezeigt.

Zum Schluss wird die Darmstädter Siedlung Kranichstein behandelt, die zeitlich, geografisch und inhaltlich von den Wiesbadener Siedlungen unabhängig ist. Anders als in Wiesbaden war May hier nicht an der gesamtstädtischen Konzeption beteiligt, sondern wurde erst beauftragt, als wesentliche Entscheidungen bereits getroffen waren.

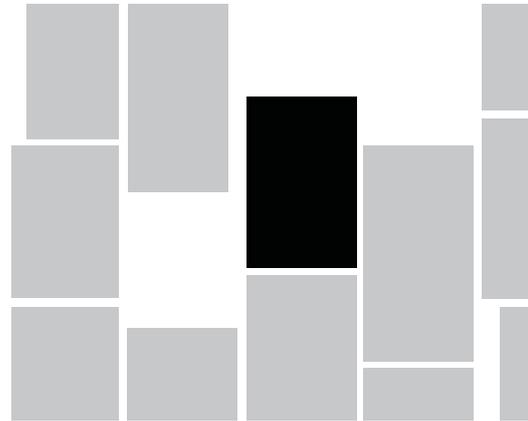


# Wiesbaden

## Bestandsprinzipien

### Konzept

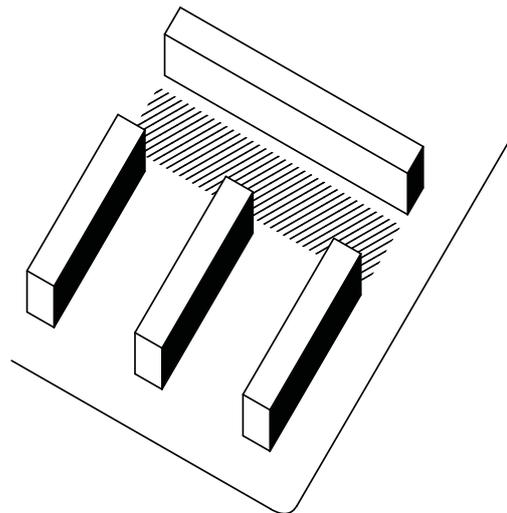
Die Siedlung hat eine einprägsame eigene Form, die sich von der Umgebung abhebt, und eine erkennbare, nachvollziehbare innere Struktur.



### Raumbildung

Prinzipien der Raumbildung sind klar ablesbar. Es handelt sich um eine modifizierte Zeilenstruktur, die einerseits offene Bezüge zwischen den Freiräumen herstellt.

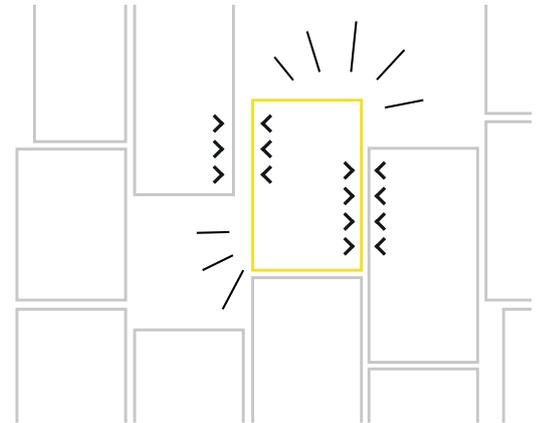
Die Zeilen verlaufen im Nordteil nicht ausschließlich parallel, den Längsseiten stehen Stirnseiten gegenüber.



## Prinzipien für die Weiterentwicklung

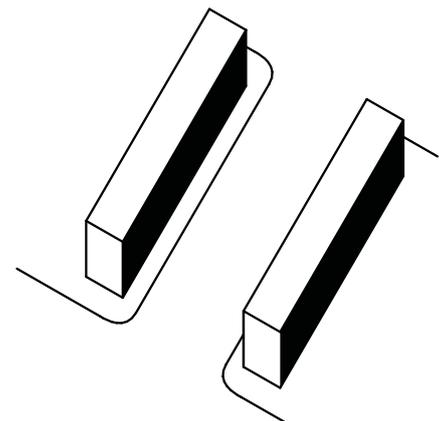
### Konzept

Die Siedlung bleibt als eigenständige Struktur erkennbar; die Ränder dürfen nicht verschwimmen. Bauten und Grünräume passen sich nicht an die Umgebung an, sind aber mit ihr vernetzt.



### Keine Korridorbildung im öffentlichen Raum

Entlang der Erschließungsstraßen stehen die Gebäude nicht parallel zueinander.



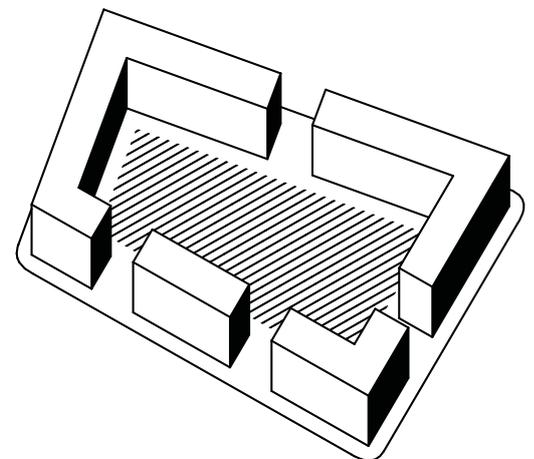
### Keine Blockrandbildung

Die Baufelder werden nicht von Bebauung umschlossen.

### Faustregel

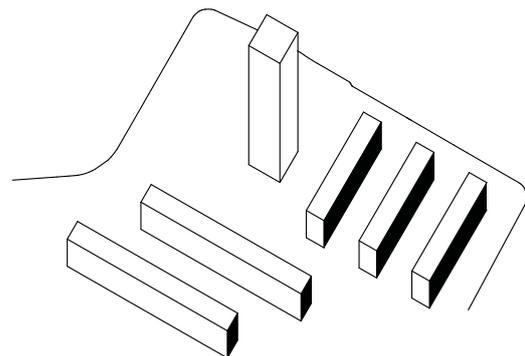
Jede Seite ist zu weniger als zwei Dritteln geschlossen.

Eine lange Seite ist zu weniger als einem Drittel geschlossen.



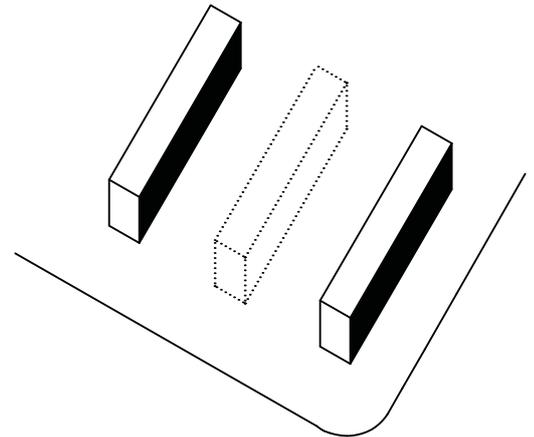
**Bestandsprinzipien****Höhenentwicklung**

Hochpunkte strukturieren die Siedlungen und wirken als Landmarken – am Eingang und Ausgang der Siedlung, sowie am kommerziellen Zentrum. Sie wirken über Wiesbaden hinaus.

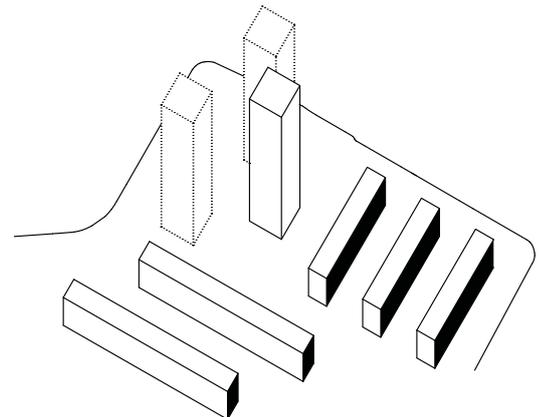


 **Prinzipien für die Weiterentwicklung****Keine Räume, die von Neubauten dominiert werden**

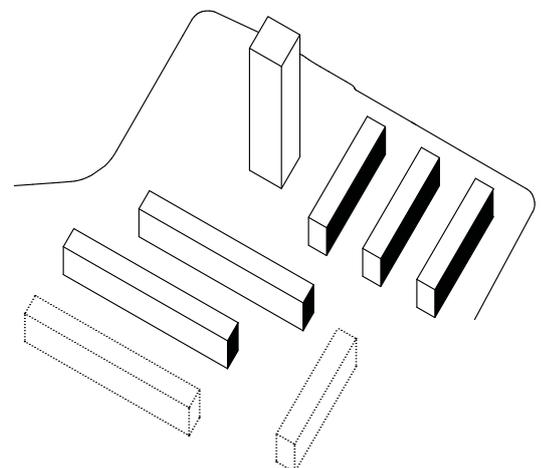
In jedem städtebaulichen Raum und in jedem Freiraum muss die ursprüngliche Siedlungsstruktur erkennbar sein.

**Höhenentwicklung 1**

Neue Hochpunkte entstehen in der Nähe vorhandener Hochpunkte. Völlig neue Standorte für Hochpunkte müssen inhaltlich begründet sein, beispielsweise durch eine neue, wichtige öffentlichkeitswirksame Nutzung.

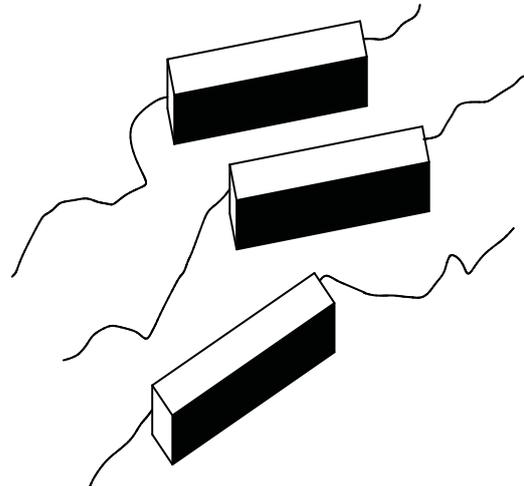
**Höhenentwicklung 2**

Niedrige Bebauung wird mit Bebauung ähnlicher Dimension ergänzt.

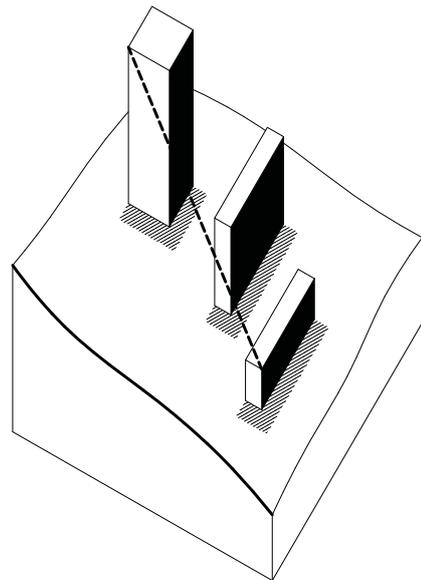


**Bestandsprinzipien** **Topografie**

Die Baukörper folgen den Höhenlinien. Geländeversprünge am Gebäude werden minimiert.

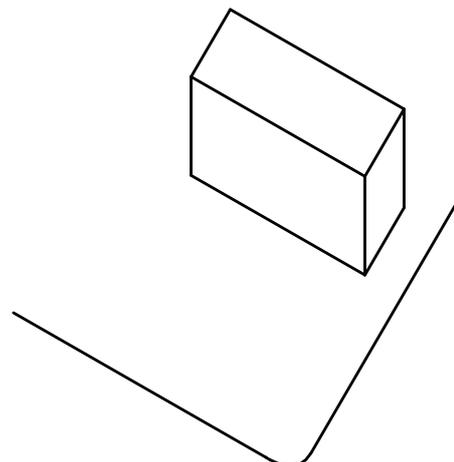
**Silhouette**

Hohe Gebäude stehen an topografisch herausgehobenen Orten. Die Silhouette der Siedlung verstärkt die Topografie.

**Architektur**

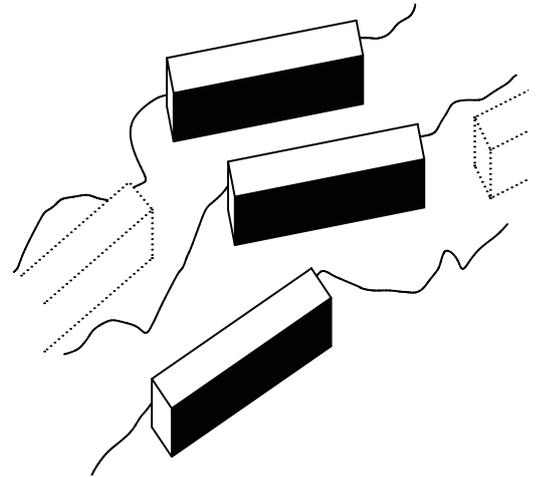
Die Architektur ist betont einfach konzipiert und wirkt durch Details wie die leichte Profilierung der Fassade oder unterschiedliche Qualitäten von Waschbeton. Dazu kommen gegebenenfalls kräftige Farbakzente.

Die Baukörper haben kalre Formen und sind wenig zerklüftet.

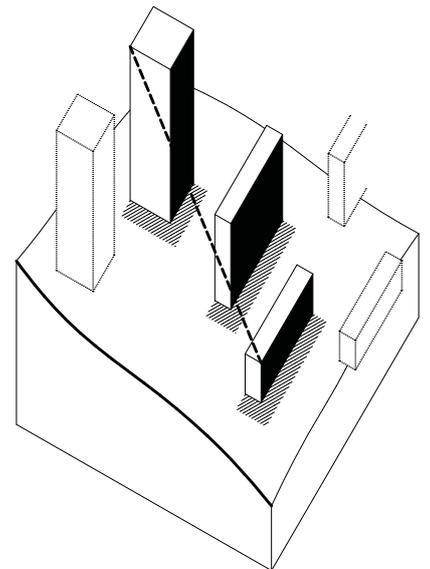


 **Prinzipien für die Weiterentwicklung****Topografie**

Auch Neubauten müssen sich klar und einheitlich zu den Höhenlinien verhalten.

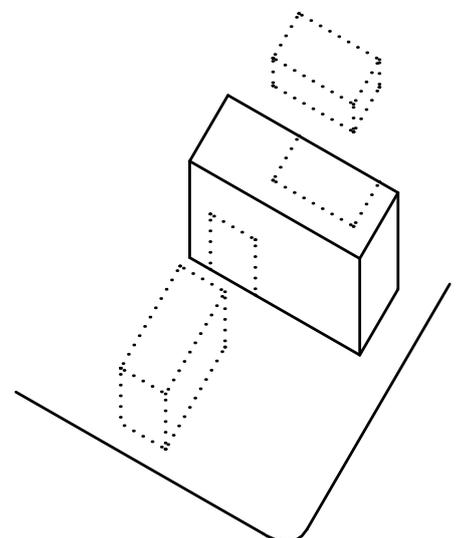
**Keine Abmilderung der Silhouette**

Die Neubauten ordnen sich in die Silhouette der Siedlung ein und schwächen diese nicht. Sie können die vorhandene Silhouette akzentuieren und verstärken.

**Architektur**

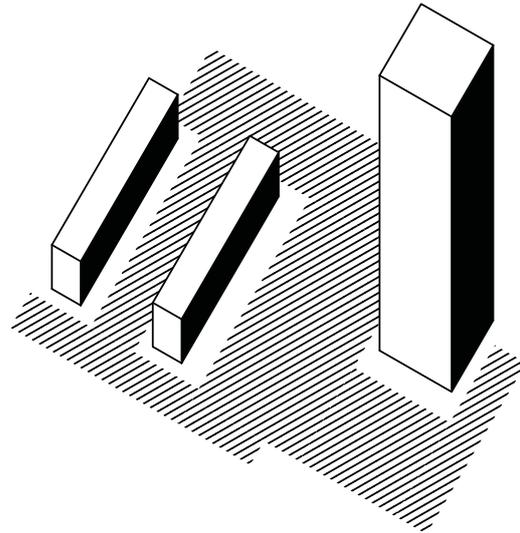
Die Gestaltungsprinzipien der Architektur werden erhalten. An einfache Baukörper werden keine neuen Bauteile angebaut.

Neubauten sollen die bestehenden Gestaltungsprinzipien aufnehmen und dabei als neue Hinzufügungen erkennbar bleiben.



**Bestandsprinzipien** **Freiraumgestaltung**

So wie die Architektur sind auch die Freiräume der Siedlungen einheitlich gestaltet. Elemente in den Freiräumen wiederholen sich, beispielsweise Pflaster, Bänke, Spielplatzmöbel.



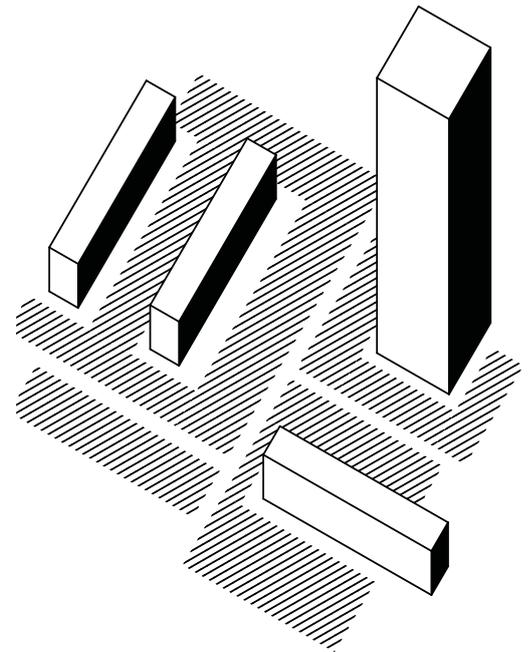
 **Prinzipien für die Weiterentwicklung****Einfriedungen**

Der fließende, offene Freiraum wird erhalten. Grenzen zwischen öffentlichen, privaten und halbprivaten Zonen sowie zwischen Parzellen bleiben unsichtbar; Zäune, Hecken oder Mauern sind nicht erlaubt.

Es werden keine privaten Gartenzonen im EG abgetrennt.

**Elemente des Freiraums**

Nachpflanzungen erfolgen mit denselben Arten. Sofern verfügbar werden die Originalmaterialien weiterhin verwendet, auch wenn sie aus heutiger Sicht minderwertig erscheinen (Knochenpflaster, U-Steine).



# Schelmengraben

## Bestandsprinzipien

---

### Konzept

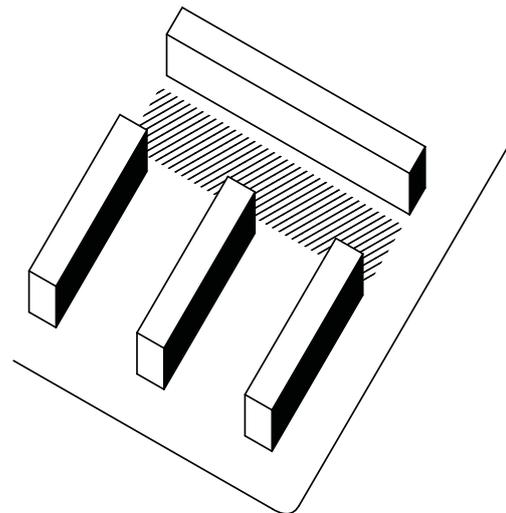
Die Siedlung hat eine einprägsame eigene Form, die sich von der Umgebung abhebt, und eine erkennbare, nachvollziehbare innere Struktur.



### Raubildung 1

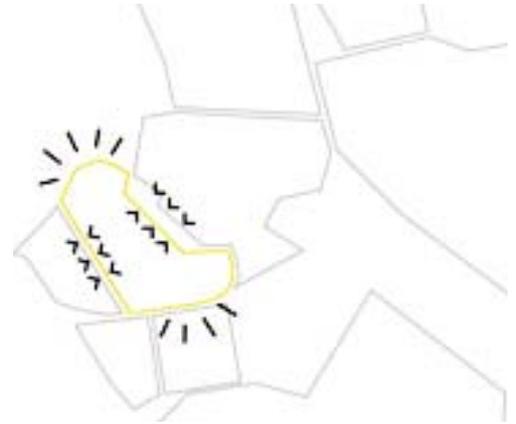
Prinzipien der Raumbildung sind klar ablesbar. Es handelt sich um eine modifizierte Zeilenstruktur, die offene Bezüge zwischen den Freiräumen herstellt.

Die Zeilen verlaufen im Nordteil nicht ausschließlich parallel, den Längsseiten stehen Stirnseiten gegenüber.

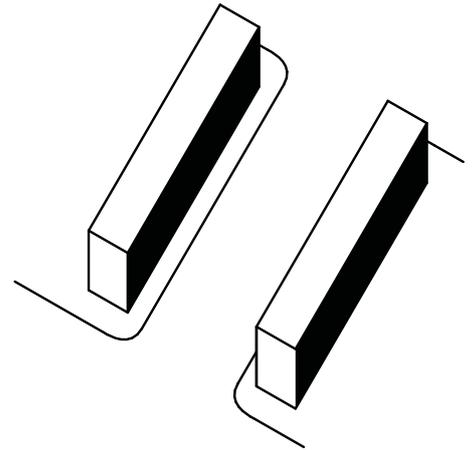


 **Prinzipien für die Weiterentwicklung****Konzept**

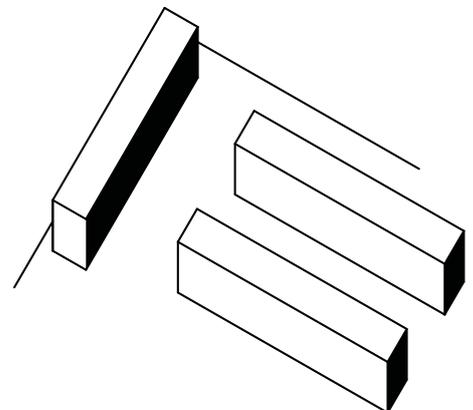
Die Siedlung bleibt als eigenständige Struktur erkennbar.

**Keine Korridorbildung im öffentlichen Raum**

Entlang der Erschließungsstraßen stehen die Gebäude nicht parallel zueinander.

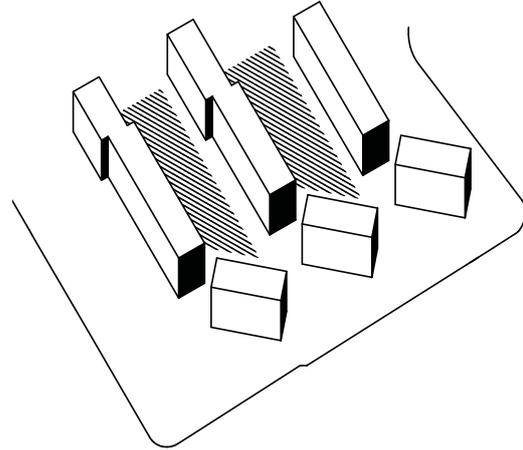
**Stirnseiten gegenüber Längsseiten**

Wenn möglich, stehen Längsseiten Stirnseiten von Gebäuden gegenüber.

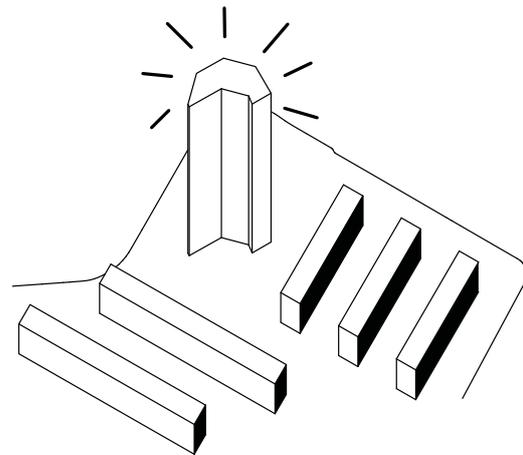


**Bestandsprinzipien** **Raumbildung 2**

Im Süddteil sind parallele Zeilen im stumpfen Winkel abgeknickt, so dass die Freiräume sich optisch schließen, obwohl sie an den Enden offen bleiben.

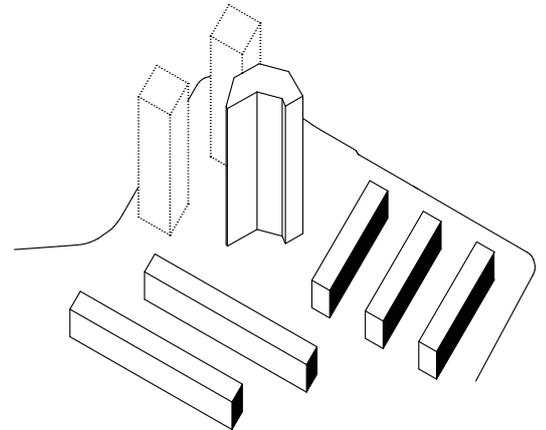
**Höhenentwicklung**

Hochpunkte strukturieren die Siedlung und wirken als Landmarken – am Eingang und Ausgang der Siedlung, sowie am kommerziellen Zentrum. Sie wirken über Wiesbaden hinaus.

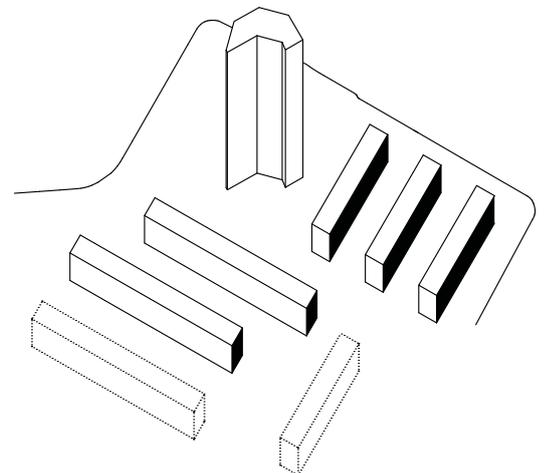


 **Prinzipien für die Weiterentwicklung****Höhenentwicklung 1**

Neue Hochpunkte entstehen in der Nähe vorhandener Hochpunkte. Völlig neue Standorte für Hochpunkte müssen inhaltlich begründet sein, beispielsweise durch eine neue, wichtige öffentlichkeitswirksame Nutzung.

**Höhenentwicklung 2**

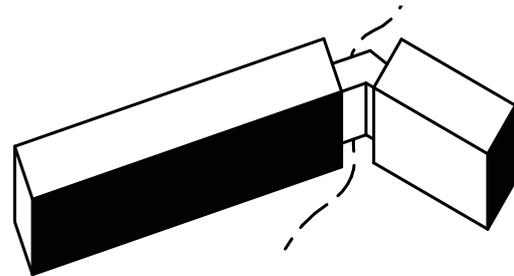
Niedrige Bebauung wird mit Bebauung ähnlicher Dimension ergänzt.



## Bestandsprinzipien

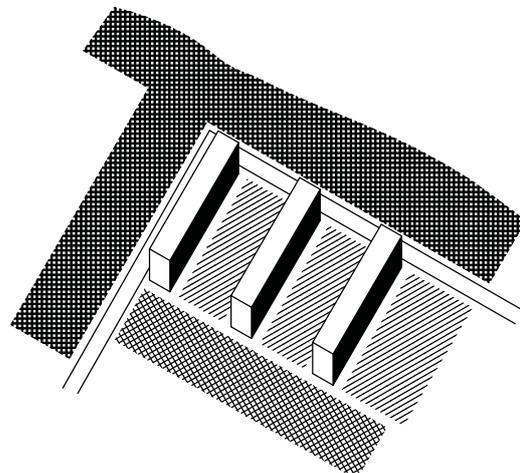
### Architektur

Die Ecken und Knicke in den Gebäudezeilen sind gestalterisch und architektonisch akzentuiert. Durchgänge im Erdgeschoss sorgen dafür, dass die hervorgehobenen Ecken besonders wahrnehmbar werden.



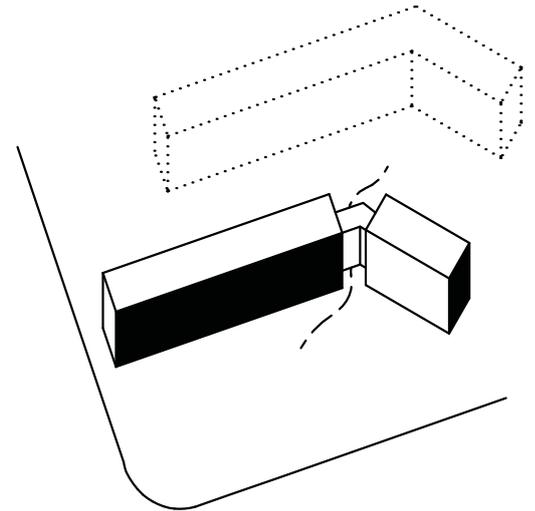
### Freiraumstruktur

Die Freiräume weisen eine klare Gliederung von privat, halbprivat, gemeinschaftlich und öffentlich auf. Sie sind insbesondere nordöstlich der Hans-Böckler-Straße parkartig fließend gestaltet, nicht durch Zäune oder sonstige Trennelemente unterteilt und damit an die großen, die Siedlung umgebenden Freiräume angebunden.



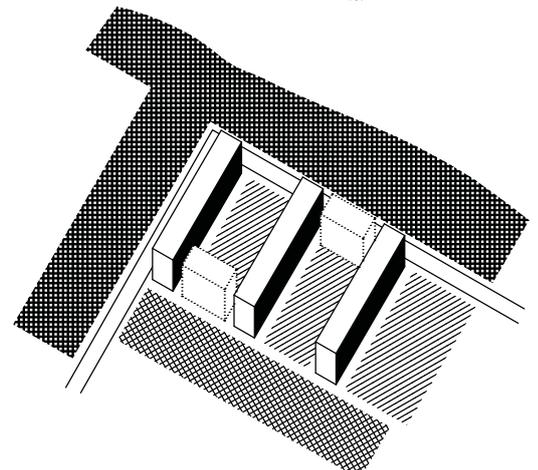
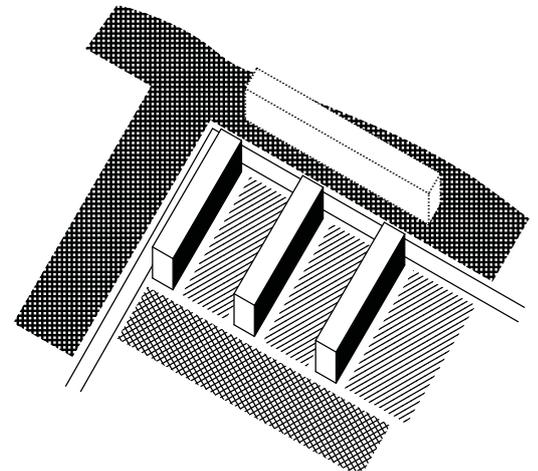
 **Prinzipien für die Weiterentwicklung****Architektur**

Knicke in den Gebäuden werden gestalterisch und architektonisch akzentuiert oder vermieden. Im Erdgeschoss führen Fußgängerwege unter den Verbindungselementen hindurch.

**Freiraumstruktur**

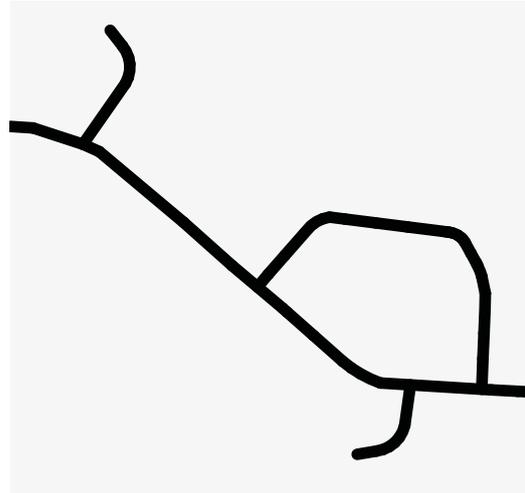
Freiraumverbindungen werden erhalten, Unterbrechungen sind nicht erlaubt.

Neubauten dürfen bestehende Grünräume nicht durchtrennen und bestehende grüne Verbindungen nicht blockieren.



**Bestandsprinzipien** **Erschließungsstruktur**

Die Siedlung ist durch eine Hauptstraße in das Straßennetz eingebunden.

**Einbindung in die Stadt**

Die Siedlung ist so konzipiert, dass sie sinnvoll in das Gefüge der Stadt integriert ist.

Öffentliche Nutzungen schaffen funktionale Verknüpfungen, die auch architektonisch herausgehoben sind: kommerzielles Zentrum und Kirche zur Märchensiedlung; Jugendzentrum/Kirche nach Dotzheim.

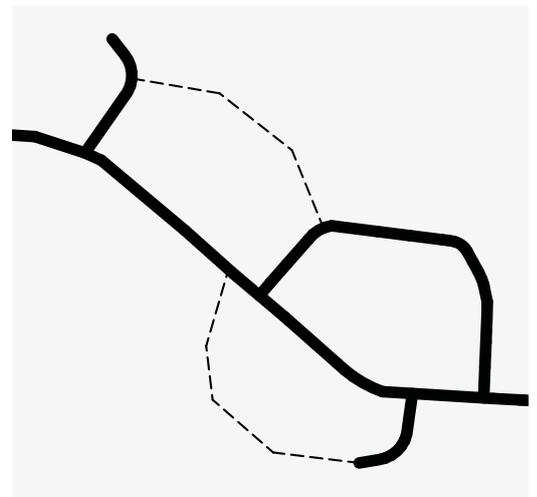
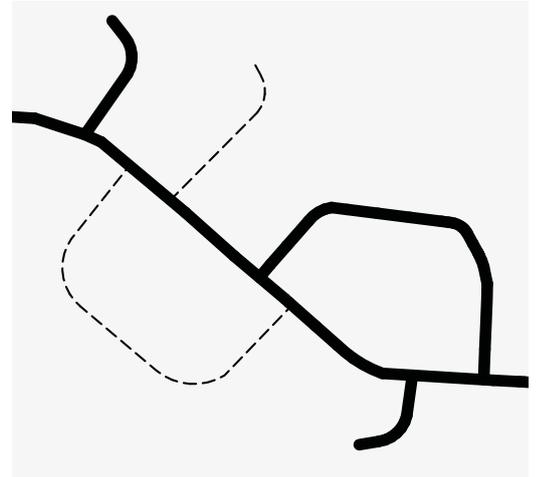
Der Grünzug zwischen der Siedlung Schelmengraben und Dotzheim bildet eine klare Grenze, schafft durch die gemeinsame Nutzung aber auch Verbindungen.





**Prinzipien für die Weiterentwicklung**

**Erschließungsstruktur**  
Sackgassen und Erschließungsschleifen dürfen nicht miteinander verbunden werden.



# Klarenthal

## Bestandsprinzipien

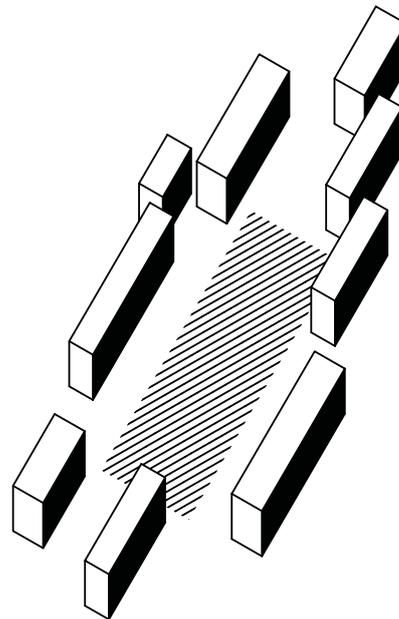
### Konzept

Die Siedlung hat eine eigene Form, die sich von der Umgebung abhebt, und eine nachvollziehbare innere Struktur.



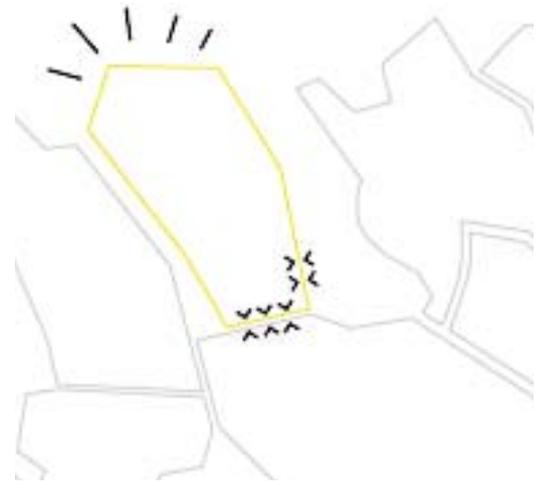
### Städtebauliche Struktur Raumbildung

Prinzipien der Raumbildung sind klar ablesbar. Es handelt sich im Wesentlichen um eine Zeilenstruktur, die durch parallele Versätze offene, hofartige Räume bildet. Von diesen aus wird die Parkierung und die Erschließung der Wohnhäuser organisiert.

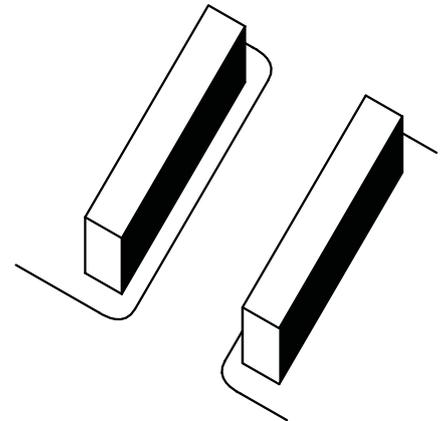


 **Prinzipien für die Weiterentwicklung****Konzept**

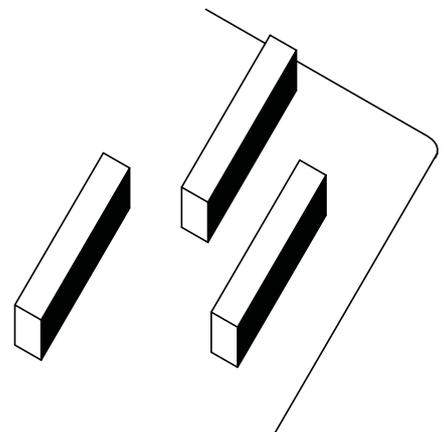
Die Siedlung bleibt als eigenständige Struktur erkennbar.

**Keine durchgehende, straßenbegleitende Bebauung**

Entlang der Erschließungsstraßen stehen die Gebäude parallel, aber zueinander versetzt. Es entstehen keine durchgehenden Gebäudekanten.

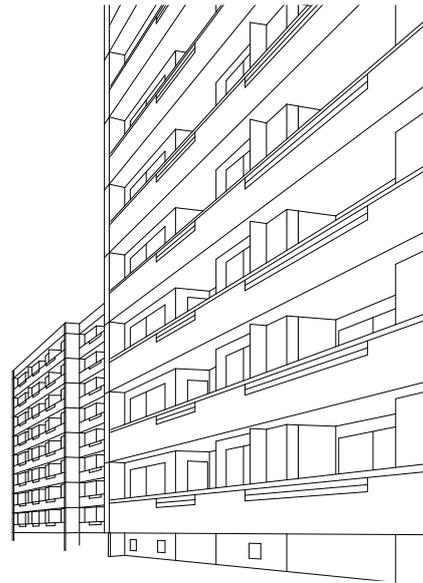
**Parallele Zeilen**

Gebäude sind in Längsrichtung zueinander versetzt. Rechtwinklig zueinander stehende Gebäude oder Gebäudeteile sind zu vermeiden.

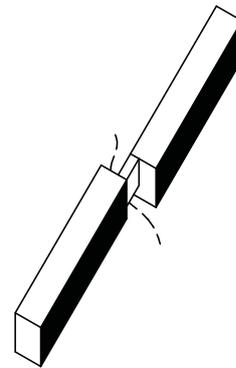


**Bestandsprinzipien** **Architektur**

Die Architektur nimmt sich gegenüber dem Städtebau zurück und wirkt vor allem durch ihre flächige Farbigkeit. Darüber hinaus entfalten die hohen Gebäude eine prägende Fernwirkung. Die neueren Bauten stören den einheitlichen Eindruck durch eine grundsätzlich abweichende Architektur/Städtebausprache.

**Architektur**

Die Versätze in den Gebäudezeilen sind gestalterisch und architektonisch akzentuiert. Durchgänge im Erdgeschoss sorgen dafür, dass die hervorgehobenen Verbindungen zwischen den Gebäudeteilen besonders wahrnehmbar werden.

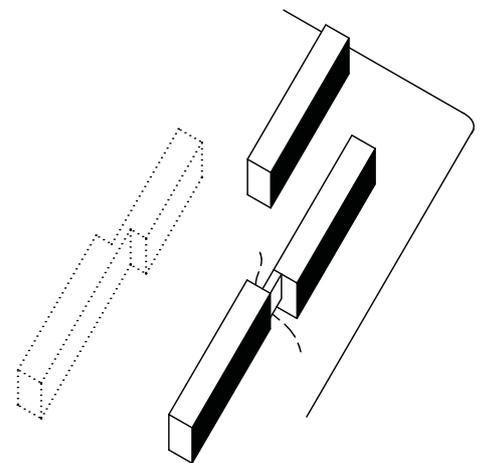


 **Prinzipien für die Weiterentwicklung****Architektur**

Die Gestaltungsprinzipien der Architektur werden von möglichen Neubauten aufgenommen. Dabei sollen Neubauten als solche erkennbar bleiben.

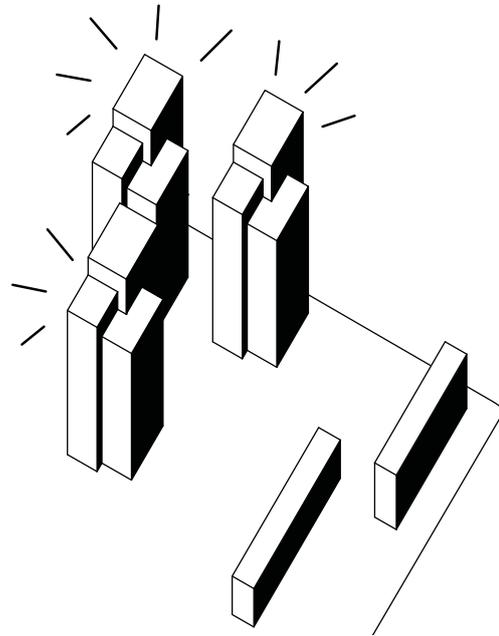
**Architektur**

Lange Gebäudeteile werden unterbrochen. Die Stirnseiten werden nicht direkt aneinander gestoßen, sondern mit architektonisch ausformulierten Elementen verbunden. Im Erdgeschoss führen Fußgängerwege unter den Verbindungselementen hindurch.

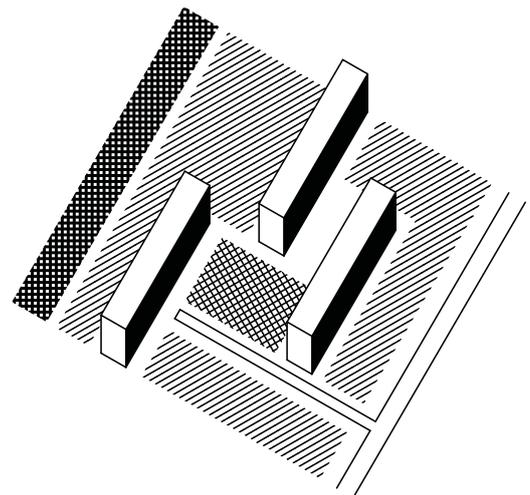


**Bestandsprinzipien** **Höhenentwicklung**

Hochpunkte strukturieren die Siedlung und wirken als Landmarken – am Eingang und Ausgang der Siedlung sowie am kommerziellen Zentrum. Sie wirken über Wiesbaden hinaus.

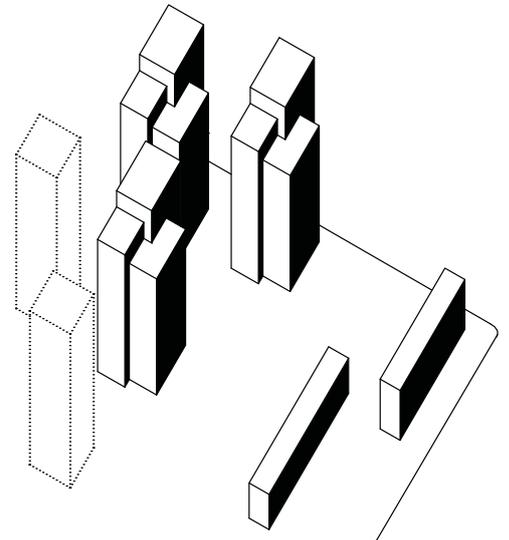
**Freiraumstruktur**

Die Freiräume weisen eine klare Gliederung von privat, halbprivat, gemeinschaftlich und öffentlich auf. Sie sind insbesondere entlang von Klosterweg und Gehirnpfad/ Gehirnweg nicht durch Zäune oder sonstige Trennelemente unterteilt und sind damit an die großen, die Siedlung umgebenden Freiräume angebunden.

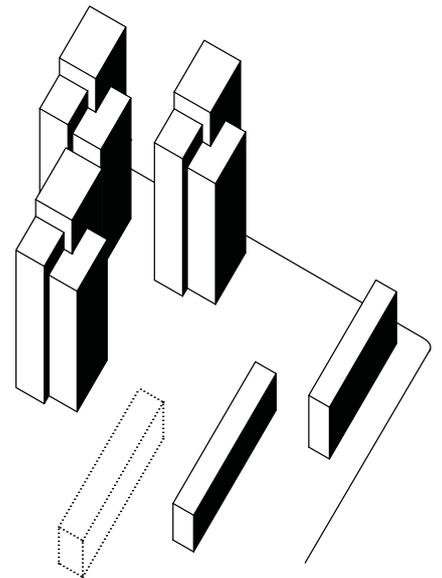


 **Prinzipien für die Weiterentwicklung****Höhenentwicklung 1**

Neue Hochpunkte entstehen in der Nähe vorhandener Hochpunkte. Völlig neue Standorte für Hochpunkte müssen inhaltlich begründet sein, beispielsweise durch eine neue, wichtige öffentlichkeitswirksame Nutzung.

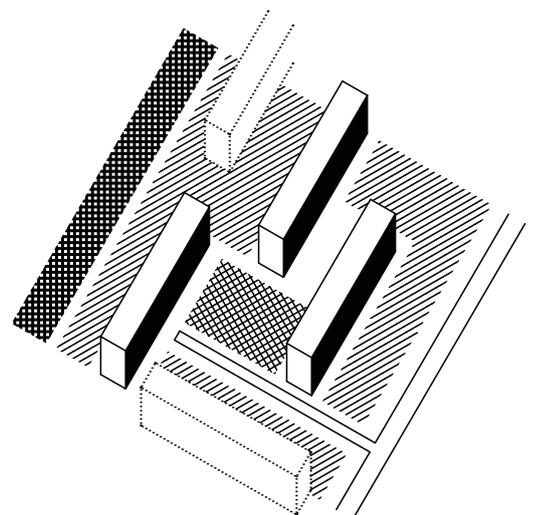
**Höhenentwicklung 2**

Niedrige Bebauung wird mit Bebauung ähnlicher Dimension ergänzt.

**Freiraumstruktur**

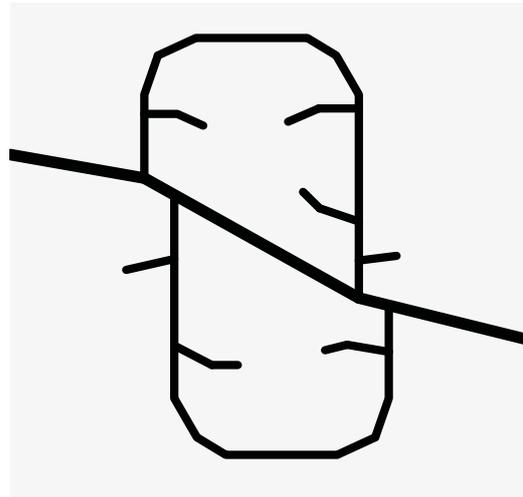
Freiraumverbindungen werden erhalten, Unterbrechungen sind nicht erlaubt.

Neubauten dürfen bestehende Grünräume nicht durchtrennen und bestehende grüne Verbindungen nicht blockieren.



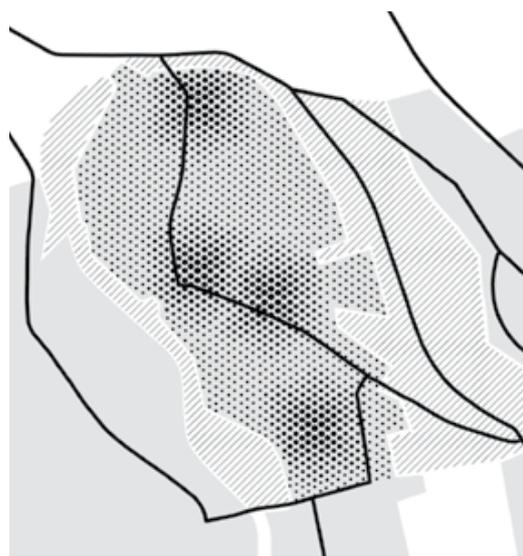
**Bestandsprinzipien** **Erschließungsstruktur**

Die Siedlung ist durch eine Hauptstraße in das Straßennetz eingebunden.

**Einbindung in die Stadt**

Die Siedlung ist so konzipiert, dass sie sinnvoll in das Gefüge der Stadt integriert ist.

Öffentliche Nutzungen schaffen funktionale Verknüpfungen, die auch architektonisch herausgehoben sind: Das Band mit kommerziellem Zentrum, Kirche und sozialen Einrichtungen verbindet die Siedlung Klarenthal mit Wiesbaden und der Siedlung Kohlheck. Die Eisenbahnlinie schafft eine klare Grenze zur angrenzenden Siedlung Kohlheck, der Stadtteil ist außerdem von Kleingärten gerahmt, die ihn erkennbar von der Umgebung trennen.

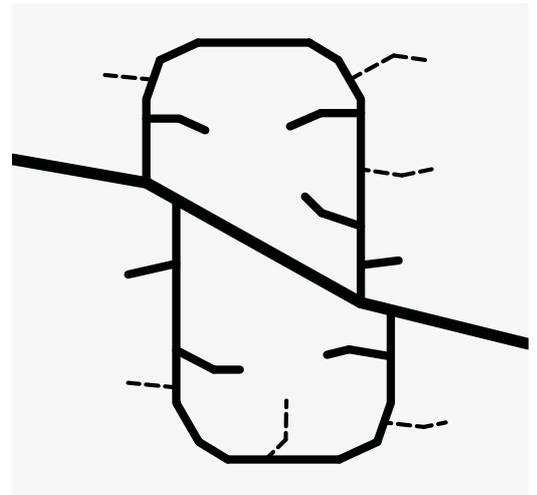
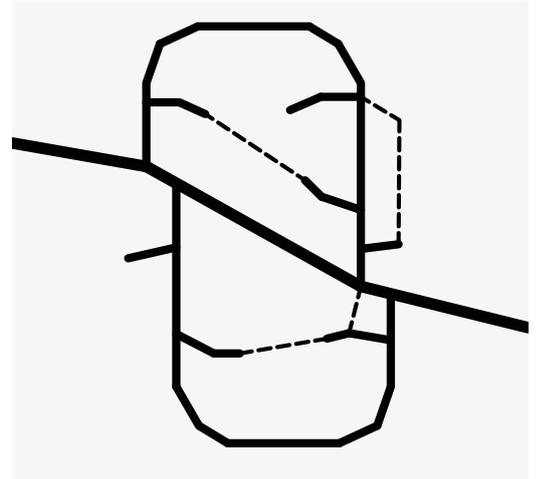


→ **Prinzipien für die Weiterentwicklung**

**Erschließungsstruktur**

Sackgassen und Erschließungsschleifen dürfen nicht miteinander verbunden werden.

Neue Straßen werden als Sackgassen oder Schleifen angelegt.

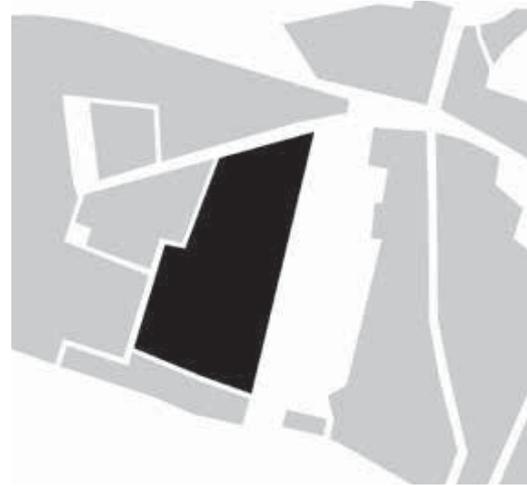


# Parkfeld

## Bestandsprinzipien

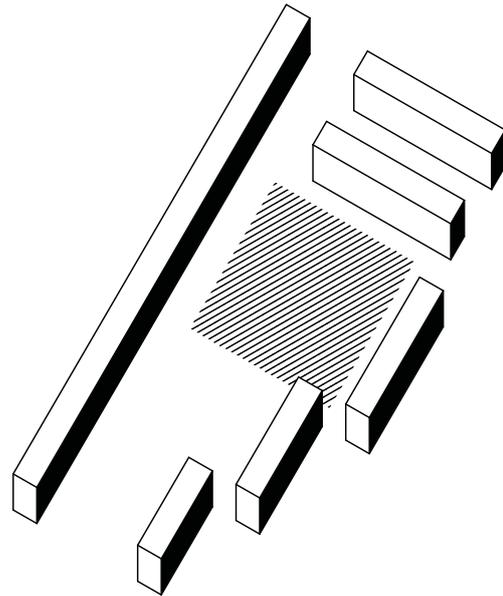
### Konzept

Die Siedlung hat teilweise eine einprägsame eigene Form, die sich von der Umgebung abhebt. Dies betrifft vor allem die drei südöstlichen Wohnstraßen mit den platzartigen Aufweitungen. Die Teile westlich der Albert-Schweitzer-Allee sind nur schlecht als Teil der Siedlung zu erkennen. Die innere Struktur der Siedlung ist östlich der Albert-Schweitzer-Allee nachvollziehbar, westlich nicht.



### Städtebauliche Struktur Raumbildung

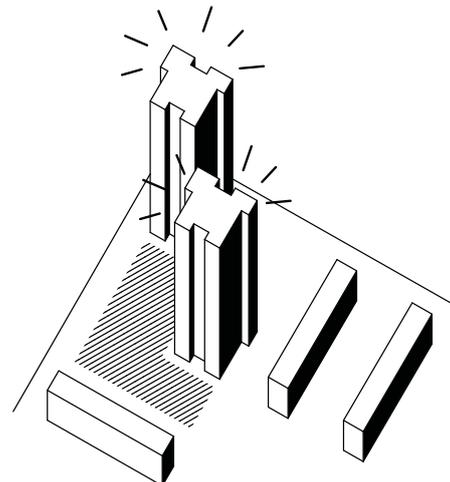
Prinzipien der Raumbildung sind im südlichen Teil der Siedlung klar ablesbar. Es handelt sich um eine modifizierte Zeilenstruktur, die offene Bezüge zwischen den Freiräumen herstellt. Lange Zeilen sind durch Versätze unterbrochen und bilden nach Osten hin einen trichterförmigen, platzartigen Raum, dessen Mitte mit Stellplätzen belegt ist.



### Städtebauliche Struktur Höhenentwicklung

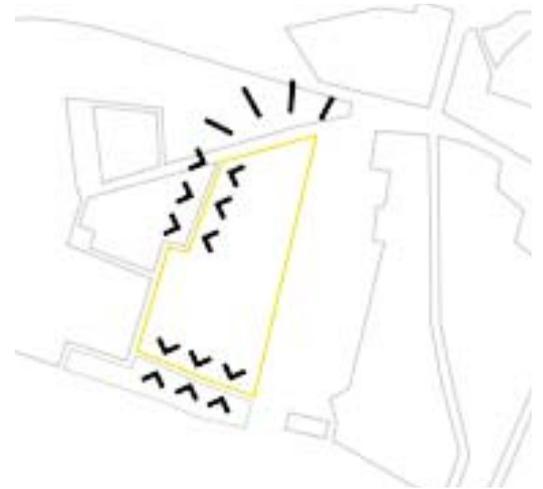
Die Gebäude werden nach Norden hin höher.

Zwei Hochhäuser wirken als lokale Landmarke am Zentrum.

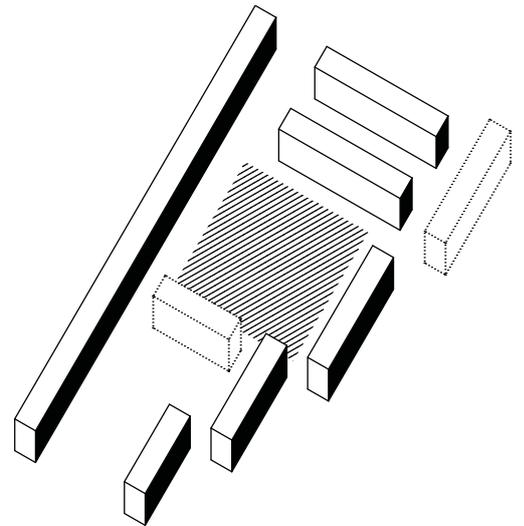


 **Prinzipien für die Weiterentwicklung****Konzept**

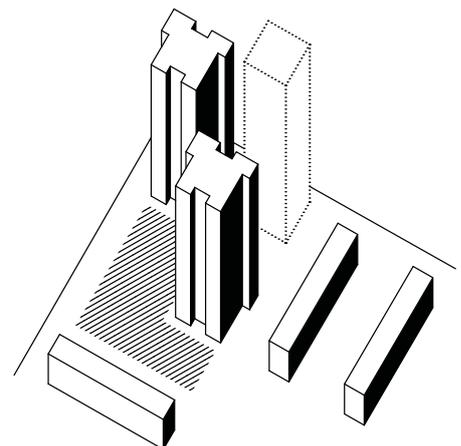
Die eigenständig erkennbaren Siedlungsteile bleiben erkennbar. Zusammenhängende Ergänzungen sollen ebenfalls als eigenständig ablesbar sein.

**Städtebauliche Struktur  
Raumbildung**

Der bestehende trichterförmige Raum der „Wohntrauben“ soll erhalten bleiben.

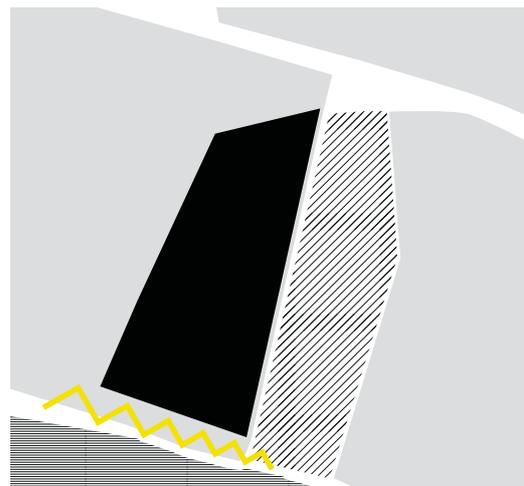
**Städtebauliche Struktur  
Höhenentwicklung 2**

Hochhäuser können in der Nähe der vorhandenen Hochhäuser ergänzt werden. Neue Hochpunkte müssen funktional begründet sein.



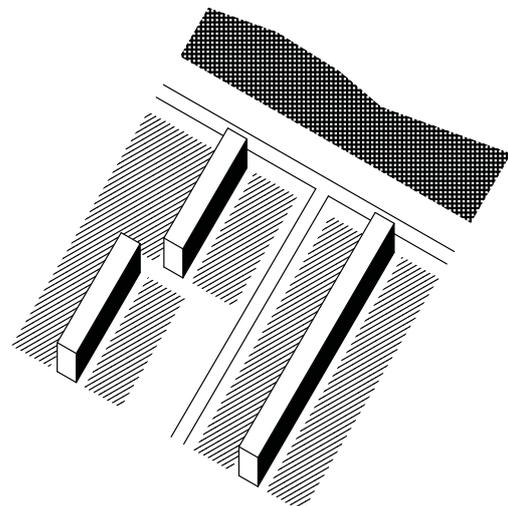
**Bestandsprinzipien** **Topografie**

Das Gelände ist weitgehend eben. Einen Bezug zum nahen Rhein hat die Siedlung nicht.

**Freiraumstruktur**

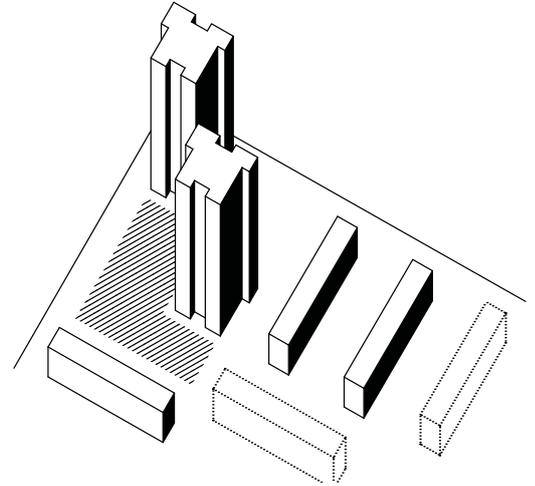
Die Grünräume sind fast ausschließlich halbprivat. Die ehemals großen Freibereiche zwischen den Wohnstraßen sind nicht in das Gefüge der Siedlung integriert.

Qualitätvolle Aufenthaltsbereiche finden sich fast ausschließlich im angrenzenden Schlosspark Biebrich.

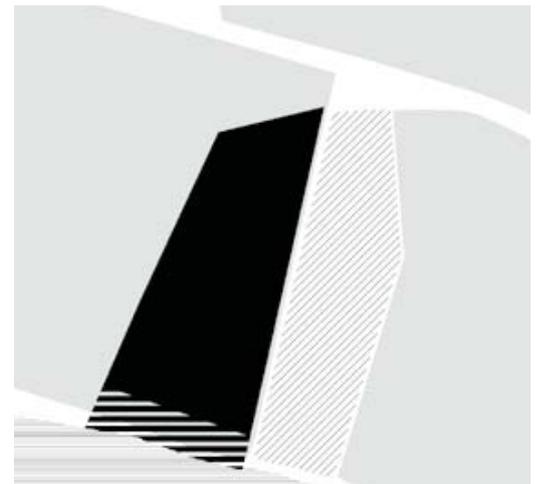


 **Prinzipien für die Weiterentwicklung****Städtebauliche Struktur  
Höhenentwicklung 2**

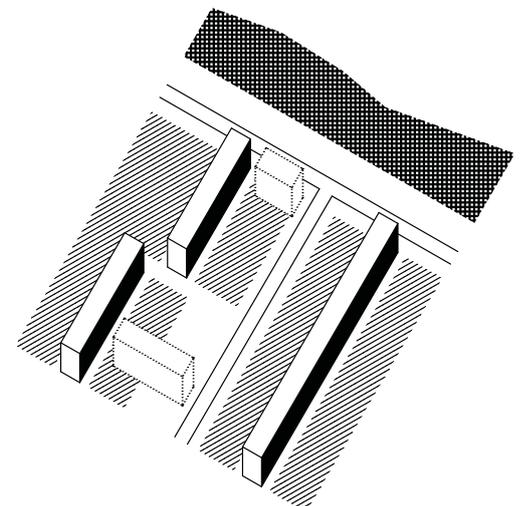
Die Höhen der neidrigen Gebäude orientieren sich am Bestand: Im Süden drei bis vier Geschosse, im Norden bis zu sechs.

**Topografie**

Die intendierte enge Verzahnung mit der Landschaft könnte bei zukünftigen Entwicklungen verbessert werden, beispielsweise durch einen besseren Bezug zum Rhein.

**Freiraumstruktur**

Der charakteristische, trichterförmige Freiraum in den „Wohntrauben“ darf nicht durch Neubauten verstellt werden. Die Sichtbeziehung zum Schlosspark Biebrich muss erhalten bleiben.

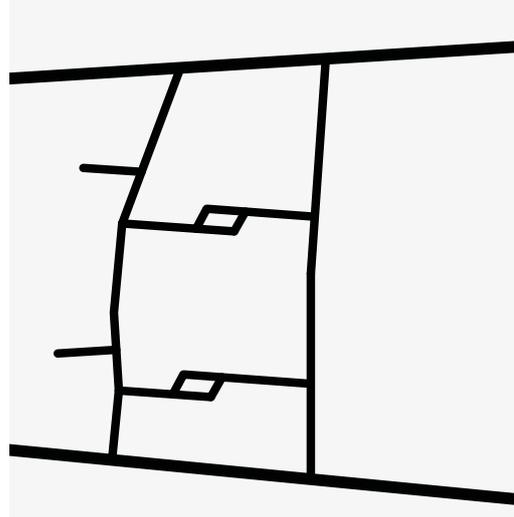


## Bestandsprinzipien

### Erschließungsstruktur

Ein klares Erschließungskonzept nach dem Prinzip der Leiter ist deutlich ablesbar.

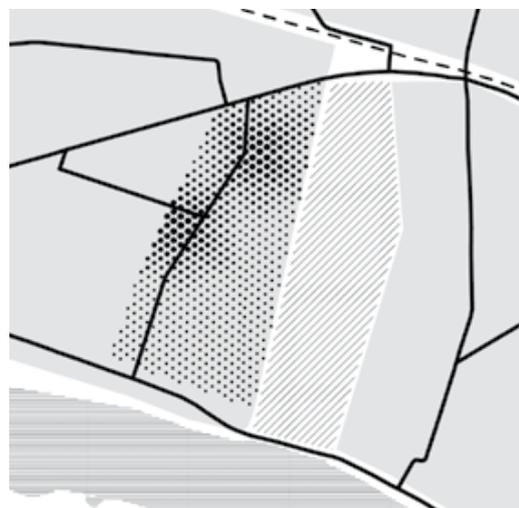
Die notwendige Erschließung für Fußgänger ist nicht getrennt, wie es für die Zeit typisch ist, sondern sie verläuft entlang der Straßen. Die Platzbereiche in den Quartieren sind dem ruhenden Verkehr vorbehalten.



### Einbindung in die Stadt

Die Siedlung ist durch den Schlosspark im Osten vom Rest Biebrichs abgetrennt. Im Westen und Norden folgen große Infrastrukturen und Gewerbegebiete. Die älteren Siedlungen Rosenfeld und Selbsthilfe sind nur bedingt mit der Siedlung Parkfeld vernetzt, bieten hierfür aber auch kaum Ansatzpunkte.

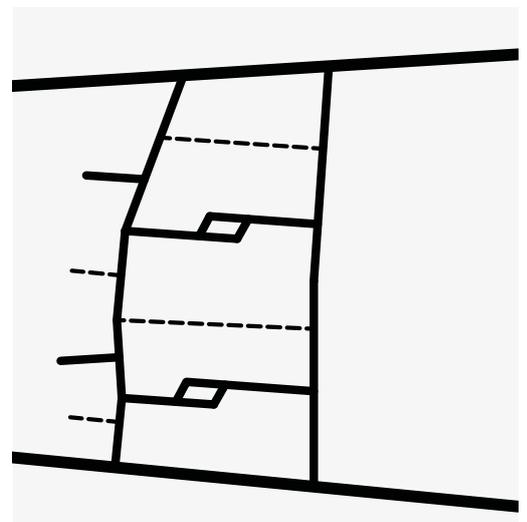
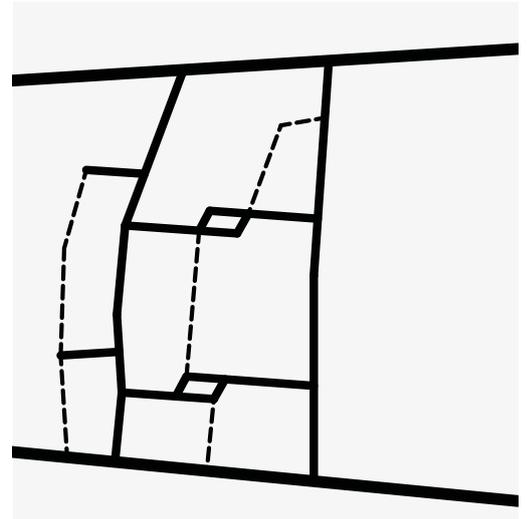
Das Quartierszentrum versorgt auch die Umgebung, ist aber durch die Albert-Schweitzer-Allee von der sozialen Infrastruktur getrennt.



→ **Prinzipien für die Weiterentwicklung**

**Erschließungsstruktur**

Verbindungen zwischen den einzelnen „Wohntrauben“ werden vermieden. Neue oder ergänzte Wohnstraßen verlaufen in Ost-West-Richtung und schließen an die Straßen „Im Parkfeld“ und Albert-Schweitzer-Allee an.



# Darmstadt Kranichstein

## Bestandsprinzipien

### Konzept

Durch Anwaltsplanung während des Bauprozesses sind zwar Ansätze zu einer klaren, sich von der Umgebung abgrenzenden Siedlungsformen abzulesen, jedoch unterscheiden sich die späteren Bauabschnitte so sehr vom ersten Bauabschnitt, dass ein kohärentes Gesamtkonzept nur für Fachleute erkennbar ist.

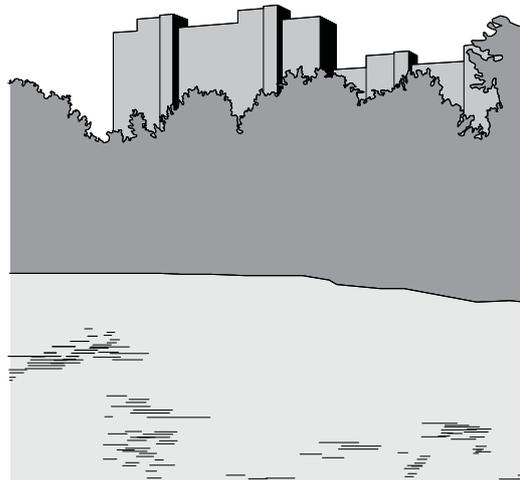
Im ersten Bauabschnitt ist ein in sich geschlossenes städtebauliches Konzept jedoch sehr gut ablesbar und erlebbar.



### Topografie

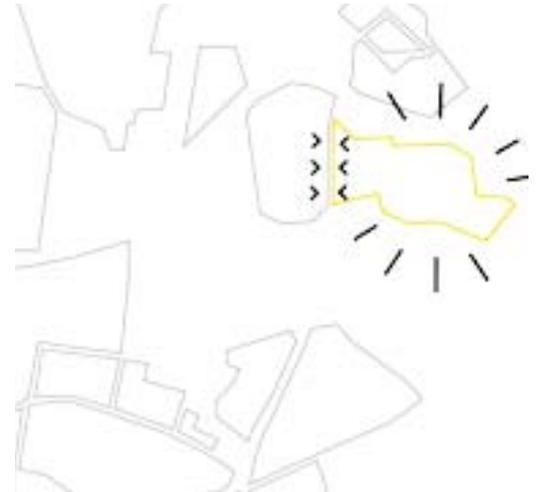
Die Topografie ist in Kranichstein nur wenig ausgeprägt und fließt in die Gestaltung der Freiräume ein.

Die hohen Gebäudezeilen entfalten selbst eine topografische Wirkung, indem sie Landschaftsräume wirkungsvoll begrenzen.



 **Prinzipien für die Weiterentwicklung****Konzept**

Der erste Bauabschnitt sollte auch zukünftig als eigene Siedlungseinheit erkennbar sein. Insbesondere die Übergänge in die umgebenden Landschaftsräume dürfen nicht verbaut werden.

**Topografie**

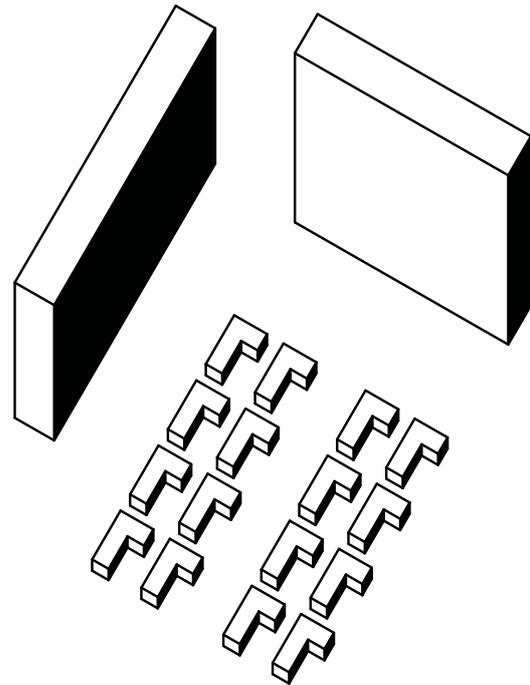
Der Landschaftsbezug ist für Kranichstein bedeutend und darf nicht beeinträchtigt werden. Die landschaftliche Wirkung der Hochhaus-scheiben muss erhalten bleiben und darf nicht abgemildert werden.



## Bestandsprinzipien

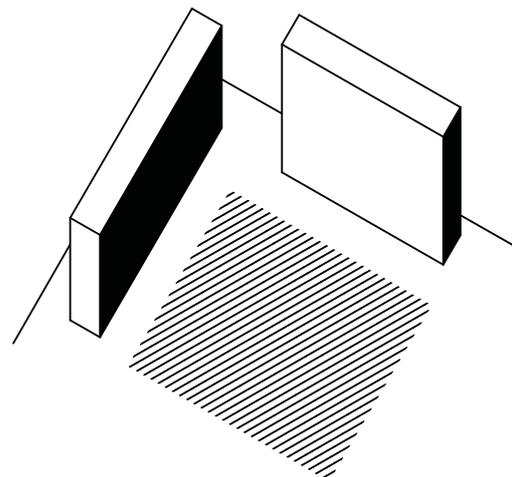
### Städtebauliche Struktur Raumbildung

Prinzipien der Raumbildung sind im ersten Bauabschnitt ablesbar. Prägend sind einige sehr hohe Scheiben, die sich entlang der Bartningstraße und entlang der Brentano-Anlage entwickeln. Sie umschließen östlich der Bartningstraße eine Teppich-Siedlung mit Gartenhofhäusern. Die restliche Bebauung besteht aus verschiedenen Typologien, vom Bungalow bis hin zum Reihenhaus. Es gibt einige wenige Zeilen im Osten am Wickopweg, daraus wird jedoch kein raumbildendes Prinzip ersichtlich.



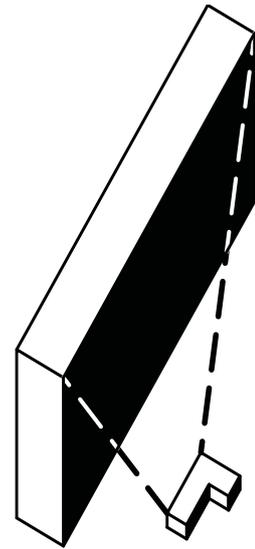
### Städtebauliche Struktur Höhenentwicklung

Hochhauszeilen strukturieren die Siedlung und bilden große Raumkammern.

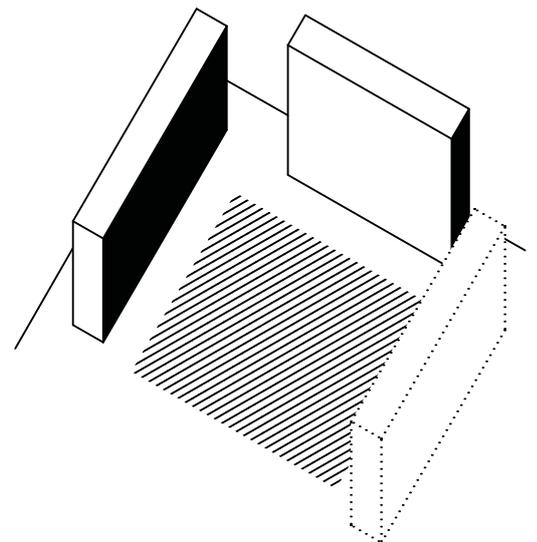


 **Prinzipien für die Weiterentwicklung****Städtebauliche Struktur  
Raumbildung**

Die großen, für Kranichstein typischen Kontraste zwischen sehr großen und sehr kleinen Gebäuden sollten erhalten bleiben.

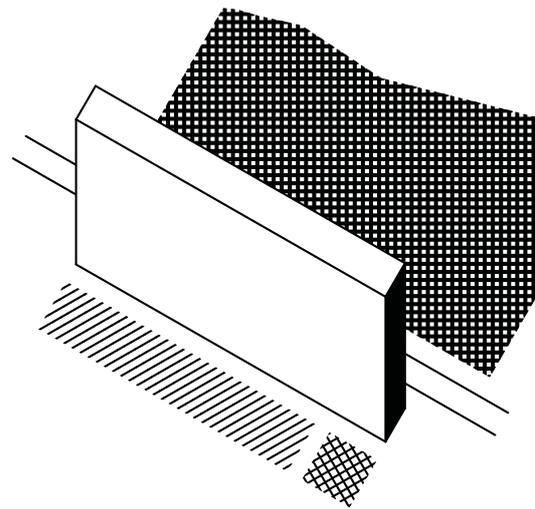
**Städtebauliche Struktur  
Höhenentwicklung**

Die markante Wirkung der Hochhausscheiben muss erhalten bleiben und kann ggf. ergänzt werden.



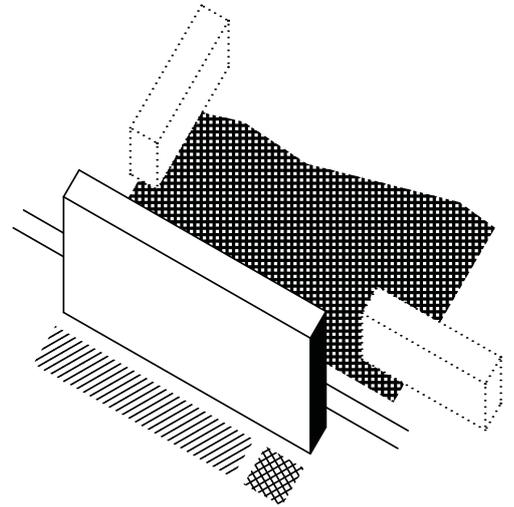
**Bestandsprinzipien** **Grünstruktur**

Gemeinschaftlich genutzte Freiflächen sind knapp bemessen. Die öffentlichen Freiflächen sind demgegenüber großzügig und machen die Qualität der Siedlung aus. Die Anbindung der öffentlichen Freiflächen an die umgebende Landschaft und den Wald („Waldsatellit“) ist für die Struktur Kranichsteins entscheidend.



 **Prinzipien für die Weiterentwicklung****Grünstruktur**

Die großzügigen öffentlichen Freiflächen müssen erhalten werden und von überall zugänglich bleiben. Sie dürfen nicht durch direkt angrenzende Privatflächen in ihrem Charakter verändert oder in ihrer Zugänglichkeit eingeschränkt werden.

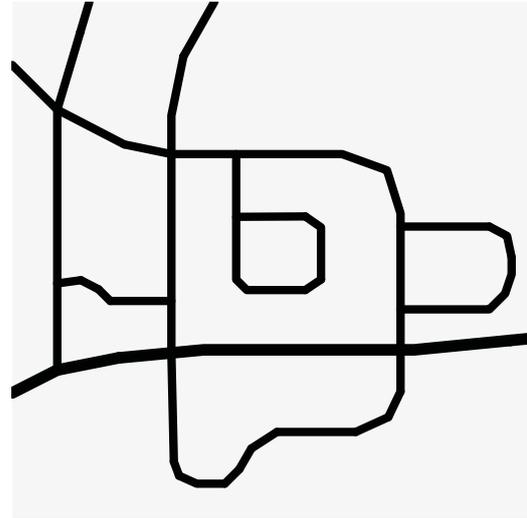


## Bestandsprinzipien

### Erschließungsstruktur

Im ersten Bauabschnitt sind Ansätze von zeittypischen Ringstraßen zu erkennen. Die Erschließung für Fußgänger und die für den Autoverkehr sind teilweise getrennt. An der Kranichsteiner Straße verlaufen beide Erschließungen parallel, sind aber von breiten Grünzonen getrennt.

Die Parkierung ist teilweise in Tiefgaragen untergebracht. Dennoch wird der Straßenraum weitgehend vom ruhenden Verkehr dominiert.



### Einbindung in die Stadt

Die Siedlung ist so konzipiert, dass sie nur punktuell, aber sinnvoll in das Gefüge der Stadt integriert ist: über die Kranichsteiner Straße und das dortige Zentrum, über den Anschluss an die Siedlung über die Siemenstraße und Bartningstraße und die dort verlaufende Straßenbahn.

Die Trasse der S-Bahn und der Regionalbahn über Darmstadt-Nord zur Station Darmstadt Kranichstein im Norden der Siedlung spielt für die Struktur nur eine untergeordnete Rolle.

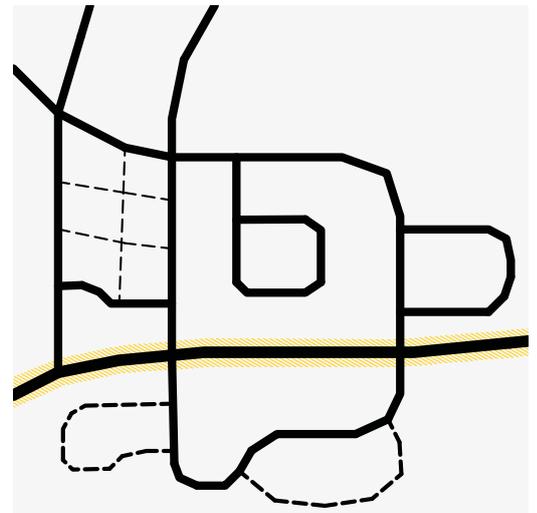
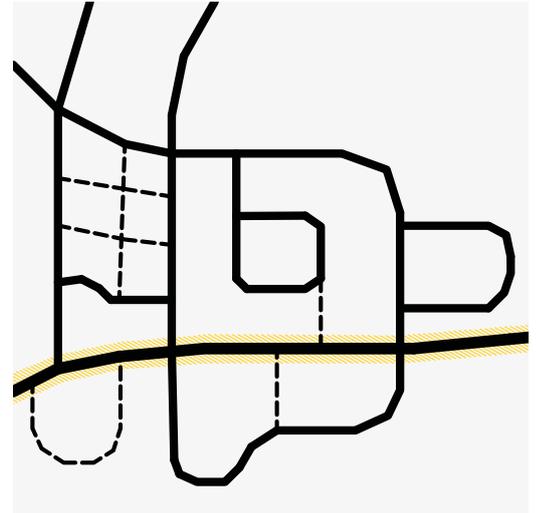




**Prinzipien für die Weiterentwicklung**

**Erschließungsstruktur**

Die straßenbegleitenden Freiräume bleiben erhalten; es werden keinen neue Straßen angebaut.





# Wie weiterbauen?

Die Untersuchung der späten Ernst-May-Siedlungen in Hessen hat gezeigt, dass sie nach klar erkennbaren Prinzipien entworfen wurden und dass diese trotz der Veränderungen, die sich in der Realisierung ergeben haben, heute noch gut erkennbar sind. Sie hat auch gezeigt, dass es grundsätzlich möglich ist, diese Prinzipien weiterzuführen, wenn man den Siedlungen neue Gebäude hinzufügen möchte.

Daraus ergibt sich aber auch, dass eine Weiterentwicklung im Sinne der Siedlungen nicht der einfachste Weg ist und nicht notwendigerweise die größte Ausnutzung der vorhandenen Freiflächen mit sich bringt. Hinzu kommt, dass das Weiterbauen nicht erfolgreich sein kann, ohne den Bestand gleichzeitig in Wert zu setzen. Nur wenn Alt und Neu zusammen mehr Qualitäten bieten als der Bestand, und nur wenn auch die Freiräume an Qualität gewinnen, kann die weitergebaute Siedlung insgesamt überzeugen. Die häufig üppig bemessenen, gestalterisch unbefriedigenden oberirdischen Parkierungsflächen, die schon Ernst May selbst kritisch gesehen hat, können Ansatzpunkte für eine in diesem Sinne gewinnbringende Weiterentwicklung bieten. Wenn, wie in der aktuellen Diskussion häufig der Fall, möglichst kostengünstig neuer Wohnraum geschaffen werden soll, ist die Nachverdichtung von Siedlungen nur bedingt in der Lage, die Not nennenswert zu lindern. Neues Baurecht, Stellplatzschlüssel machen die Speziallösungen, die das Weiterbauen erfordert, teuer und stehen im Widerspruch zu den Restriktionen, die verschiedene Förderprogramme mit sich bringen.

Am Ende steht also die Erkenntnis, dass beim Weiterbauen Kompromisse zwischen dem Respekt vor dem hier untersuchten Bestand und seiner baukulturellen Bedeutung auf der einen Seite und Anforderungen der Wohnungs- und Immobilienwirtschaft auf der anderen Seite gemacht werden müssen. Die vorliegende Untersuchung will dabei den Blick auf den Bestand und seine Qualitäten lenken, die in der aktuellen Diskussion zungunsten der Wohnraumschaffung in den Hintergrund zu treten drohen.



### Literatur

Assmann, Hans (1968): Stadtentwicklung, Stadtplanung, Städtebau am Beispiel Darmstadt. Ohne Ort (Archiv Stadtplanungsamt Darmstadt)

Anke Domschy et al. (2018): Stadtlandschaften verdichten: Strategien zur Erneuerung des baukulturellen Erbes der Nachkriegszeit. Zürich: Triest

Buekschmitt, Justus (1963): Ernst May. Bauten und Planungen 1. Stuttgart: Verlagsanstalt Alexander Koch

Gewecke, Johann-Christoph und Oestmann, Gisela: Zu Problemen der Freiflächenrealisierung in Stadterweiterungsgebieten. Thesen für eine Projektanalyse am Beispiel des Planungs- und Realisierungsprozesses Darmstadt-Kranichstein. In: Das Gartenamt 4/1974, S. 214–21

Grzimek, Günther (1965): Grünplanung Darmstadt. Darmstadt: Eduard Roether Verlag

Grzimek, Günther (1967): Grünplanung Darmstadt – Bebauungsplan Kranichstein – Erläuterungsbericht zum Grünrahmenplan. Unveröffentlichtes Dokument (Archiv Stadtplanungsamt Darmstadt)

Grzimek, Günther (1974): Zu Problemen der Freiflächenrealisierung in Stadterweiterungsgebieten. Eine Entgegnung. In: Das Gartenamt 7/1974, S. 416–419

Hnilica, Sonja (2018): Der Glaube an das Große in der Architektur der Moderne: Großstrukturen der 1960er und 1970er Jahre. Zürich: Park Books

Magistrat der Stadt Wien (2012, Hg.): brno – wien. Entwicklung einer Bewertungsmethodik der Architektur von 1945 bis 1979. Wien/Brünn

May, Ernst (1963): Das neue Wiesbaden. Wiesbaden: Stadt Wiesbaden

May, Ernst (1965): Darmstadt–Kranichstein. Vorentwurf. Ohne Ort (Archiv Stadtplanungsamt Darmstadt)

May, Ernst (1967) Die Satellitenstadt Kranichstein bei Darmstadt. Bauwelt 36/1969, S. 900–901

Neue Heimat Südwest (Hg., 1968): Darmstadt Kranichstein: Die Grundsteinlegung. Frankfurt am Main

Autorenguppe im Institut Wohnen und Umwelt (1975): Darmstadt/Neu-Kranichstein. In: Andritzky, Michael; Becker, Peter; Selle, Gerd: Labyrinth Stadt. Köln: Verlag M. DuMont Schauberg, S. 157–182

Quiring, Claudia und Voigt, Wolfgang (2011): Ernst May 1886–1970. München: Prestel

Seidel, Florian: Ernst May: Siedlungsbau und Architektur in den Jahren 1954–1970. Dissertation TU München, 2008. PDF online unter <https://mediatum.ub.tum.de/doc/635614/635614.pdf>

Stadtplanungsamt Darmstadt (1967): Stellungnahme zur Gesamtplanung von Günther Grzimek, internes Papier ohne Autor (Archiv Stadtplanungsamt Darmstadt)

Stadtplanungsamt Darmstadt (gez. „Martin“, 1967): Stellungnahmen zum Vorentwurf Kranichstein. Internes Dokument (Archiv Stadtplanungsamt Darmstadt)

Stadtplanungsamt Darmstadt, Pfothner und Zimmer, Institut Wohnen und Umwelt, Prof. Teschner (1972): Bericht zur Planung Kranichstein (Archiv Stadtplanungsamt Darmstadt)

Stadt Darmstadt, der Oberbaudirektor (1970): Bericht über den Planungsstand (Archiv Stadtplanungsamt Darmstadt)

Stumme, Hermann: Zu Problemen der Freiflächenrealisierung in Stadterweiterungsgebieten. Rahmenplan und Realisierungsverfahren für den 2. Bauabschnitt Darmstadt-Kranichstein. In: Das Gartenamt 11/1974 S. 619–627

## Abbildungen

Soweit nicht anders vermerkt handelt es sich um eigenen Darstellungen des Projektteams.

S. 28, S. 30, S. 32, S. 38, S. 44 Hamburgisches Architekturarchiv  
S. 53 Malte Sänger  
S. 54 oben Ben Kuhlmann  
S. 54 unten, S. 55–56, S. 57 oben Malte Sänger  
S. 57 unten, S. 58–60 Ben Kuhlmann  
S. 61 Malte Sänger  
S. 62–63 Ben Kuhlmann  
S. 64 Malte Sänger  
S. 76, S. 80 Nassauische Heimstätte  
S. 97, S. 98 oben Malte Sänger  
S. 98 unten, S. 99 Ben Kuhlmann  
S. 100–101 Malte Sanger  
S. 102 Ben Kuhlmann  
S. 103 Malte Sanger  
S. 104 oben Ben Kuhlmann  
S. 104 unten, S. 105–106 Malte Sanger  
S. 107–108 Ben Kuhlmann  
S. 118, S. 124, S. 126 Nassauische Heimstatte  
S. 139 Malte Sanger  
S. 140 Ben Kuhlmann  
S. 141, S. 142 unten Malte Sanger  
S. 142 oben, S. 143, S. 144 unten Ben Kuhlmann  
S. 144 oben, S. 145–146 Malte Sanger  
S. 162 Hamburgisches Architekturarchiv  
S. 177 Malte Sänger  
S. 178 oben Ben Kuhlmann  
S. 178 unten, S. 179–181 Malte Sänger  
S. 182 oben Ben Kuhlmann  
S. 182 Mitte und unten, S. 183 Malte Sänger  
S. 184–187 Ben Kuhlmann  
S. 188 Malte Sänger

