

# DER ZÜNDFUNKE 83

## Das Gaslaternen-Journal

Magazin für historische Beleuchtung und verwandte Themen

Nummer 83 \* Ausgabe 3/4-2019 \* Jahrgang 12 \* 16,00 € \* 21. April 2019

FRANKFURT AM MAIN: GASLEUCHTE VOR DEN WOHNHÄUSERN DER SIEDLUNG „AM LINDENBAUM“,  
DIE BAUHAUS-GRÜNDER WALTER GROPIUS 1929 KONZIPIERTÉ

**ProGaslicht e.V.**

Verein zur Erhaltung und Förderung des Gaslichts als Kulturgut



# INHALTSVERZEICHNIS

Herzlich willkommen	3
→Düsseldorf	4
Gasumstellung soll etwa acht Jahre dauern	4
Gaslicht-Rundgang mit NRW-Ministerin Scharrenbach	5
Spaziergänge im Gaslicht – Termine	6
Gaslicht im Sturm	7
Das geht gar nicht – Kabelsalat verunstaltet Gasleuchten	8
→Dresden	9
Große Sorgen um Gaslaternen in Striesen/Blasewitz	9
Disneyland statt denkmalgeschützter Gasbeleuchtung	10
Ein Blick in die Geschichte – Die Straßenbahn in Striesen und Blasewitz	11
Petition an den Stadtrat schon vor über zwei Jahren	16
→Berlin	19
Etwa 3.300 Gaslaternen sollen angeblich erhalten werden	19
Übersicht der Gaslicht-Erhaltungszonen	20
Unterirdisches über Gaslaternen und Litfaßsäulen	22
Dauerärger über Dauerbrenner	24
Nüschts wie Lampe – Da geht's lang!	25
Mit Gaslicht fotografiert – Weimar	27
100 Jahre Staatliches Bauhaus	39
Sonderteil Architektur – Neues Bauen	60
Das „Neue Frankfurt“ – Siedlungen der Moderne	62
Die Siedlungen der Berliner Moderne	84
Bauhaus und Bauen der Moderne	91
Graf Koks	95
Und hier noch was Gutes zum Schluss	95
Form folgt Funktion – auch bei Gasleuchten	96

## Große Sorgen um Dresdens Gaslicht



*Mehr dazu auf den  
Seiten 9-18*



## 100 JAHRE STAATLICHES BAUHAUS NEUES BAUEN

*Große Reportagen ab Seite 39 und 60*

### Impressum \* DER ZÜNDFUNKE \*- Das Gaslaternenjournal des Vereins ProGaslicht e.V.

Bilder Titelseite: Bettina Raetzer-Grimm, Rückseite  
Redaktion: Bettina Raetzer-Grimm \* Tel.: 03379-312220 \*  
[www.progaslicht.de](http://www.progaslicht.de) \*

Gestaltung: Bettina Raetzer-Grimm \*  
Erscheinungsweise der Printausgabe: 6 Ausgaben im  
Jahr \* Bezug der Printausgabe gegen einen  
Kostenbeitrag von 38 € pro Jahr. Vorkasse.

Bankverbindung: ProGaslicht e.V. \* Berliner Volksbank  
\* BLZ 100 900 00 \* Konto-Nr. 217 131 1007 \*  
IBAN: \*.DE96 1009 0000 2171 3110 07.\* BIC: \*  
BEVODEBB \*

Verwendungszweck: Zuendfunke Abo  
<Bitte Lieferadresse angeben>

\* Wenn Sie Anzeigen schalten möchten, kontaktieren  
Sie uns bitte \* Auflage der Printausgabe nach Bedarf \*

V.i.S.d.P.: Bettina Raetzer-Grimm \*  
Druck: wir-machen-druck.de



HERZLICH WILLKOMMEN ZUR AUSGABE MÄRZ/APRIL 2019

## LIEBE GASLICHT-GEMEINDE!

In diesem Jahr feiert das legendäre Bauhaus den 100. Geburtstag. Wir haben das zum Anlass genommen, die Macher des Bauhaus vorzustellen. Ihre bahnbrechenden Ideen, ihre Produkte, aber auch die sich parallel entwickelnde Architektur, die als „Neue Sachlichkeit“ oder „Klassische Moderne“ bezeichnet wird. Sehr interessant ist dabei der Einfluss des Bauhauses auf das Design von Lampen und Laternen. Auch die Straßenbeleuchtung konnte sich den neuen Ideen nicht entziehen. So manchen Leuchten, auch Gasleuchten, sieht man das bis heute an.

Für unsere Reportagen über das Bauhaus und das „Neue Bauen“ haben wir eine Bauhaus-Typografie verwendet.



Aktuelle Nachrichten aus der Gaslicht-Welt kommen diesmal aus Düsseldorf, Dresden und Berlin.

Außerdem berichten wir über die private Aufstellung eines mit Gaslicht beleuchteten Verkehrszeichens. Schließlich führt uns der Weg nach Weimar, in diesem Jahr ohnehin wegen des Bauhaus-Jubiläums im Fokus. Dabei blicken wir zurück auf die Entwicklung der Weimarer Straßenbeleuchtung.

Wir hoffen, spannende Themen und Berichte vorgestellt zu haben und wünschen wie immer viel Lese-Spaß.

Frohe Osterfeiertage wünschen

*Bettina Raetzer-Grimm und  
Die Zündfunken-Redaktion*

# 100 JAHRE BAUHAUS

Die große Reportage ab Seite 39



# DÜSSELDORF - GASUMSTELLUNG SOLL ETWA ACHT JAHRE DAUERN

In Düsseldorf, aber auch in vielen anderen Kommunen, steht eine großangelegte Umstellungsaktion auf eine andere Gasart bevor, die sich über einige Jahre ziehen wird. Schon bald werden quasi alle Düsseldorfer deswegen Besuch von der Netzgesellschaft Düsseldorf, einer Tochter der Stadtwerke, bekommen. Hintergrund der groß angelegten Aktion ist der Wechsel der Erdgasart. Es gibt zwei unterschiedliche Erdgase mit jeweils abweichender chemischer Zusammensetzung und Brennwert. Bisher bezog man vor allem im Westen Deutschlands, darunter auch Düsseldorf, sogenanntes L-Gas („Low Caloric Gas“), das aus den Niederlanden kam. Dort sind die Förderquellen aber ziemlich ausgeschöpft, sodass man nun auf das H-Gas („High Caloric Gas“) umstellen muss. H-Gas wird unter anderem aus Russland bezogen, es wird schon lange in Berlin, aber auch in Frankfurt am Main verwendet. Der Wechsel von L-Gas auf H-Gas macht es erforderlich, sämtliche Gasgeräte, die bisher mit L-Gas versorgt wurden, technisch auf das neue H-Gas umzustellen und anzupassen.



Bilder: xlibber und Lisa Fern

Die Umstellung erfolgt über einen längeren Zeitraum, der sich von 2021 bis voraussichtlich 2028 hinziehen wird. Alle Gaskunden (privat oder gewerblich) werden von Kundendienstmitarbeitern des örtlichen Versorgers ausgesucht. Etwa zwei Jahre später wird dann die Umstellung der vorhandenen Gasgeräte (Heizungen, Herde, Warmwasserbereiter usw.) durchgeführt, und zwar stets in Teilbereichen der Stadt. Für Düsseldorf bedeutet dies, dass man schon in Kürze die ersten Betroffenen in den Bereichen Hafen, Bilk oder Himmelgeist aufsucht. Bei diesem ersten Termin werden die vorhandenen Gasgeräte, also beispielsweise die Gasheizung überprüft und ermittelt, welche Düsen oder andere Neuteile benötigt werden. Etwa zwei Jahre später sollen die Teile dann bei einem zweiten Besuch eingebaut werden. Ganz so einfach ist das Unterfangen nicht, so kommen bei manchen Gasgeräten je nach Jahr ihrer Herstellung bis zu 30 verschiedene neue Gasdüsen in Frage.

Die Umstellung der Gasart ist unumstößlich, das heißt für die Endkunden: Jeder, der ein Gasgerät besitzt, muss die Besuche der Netzgesellschaft hinnehmen. Wer sich weigert, kann erhebliche Schwierigkeiten bekommen, beispielsweise könnte die Gasversorgung für den widerspenstigen Kunden abgestellt werden.

Und es gibt noch eine weitere Gefahr: Trickdiebe könnten sich unter Umständen als Mitarbeiter der Netzgesellschaft bzw. der Stadtwerke ausgeben, sich Zutritt in Wohnungen verschaffen

und die arglosen Bewohner ausrauben. Besonders ältere Mitbewohner könnten so ins Visier der Kriminellen geraten. Die Netzgesellschaft will deshalb Vorsorge treffen. Jeder Kunde soll vor dem Besuch des Mitarbeiters eine individuelle Pin bekommen, die dann der echte Mitarbeiter nennen muss, um sich zweifelsfrei zu identifizieren. Ohnehin sind Netzgesellschaft-Mitarbeiter verpflichtet, sich auszuweisen.

Die Umstellung soll den Gaskunden in der Regel nichts kosten. Ausnahmen sind aber möglich, wenn ein Gasgerät über 30 Jahre alt ist, es dafür keine Ersatzteile mehr gibt oder der Hersteller nicht mehr existiert. Dann muss der Kunde auf eigene Rechnung ein neues Gerät anschaffen. Zumindest bei Gasheizungen soll es aber „unter Umständen“ einen Zuschuss geben, wobei nicht ganz klar ist, was „unter Umständen“ bedeutet.

Die Netzgesellschaft rechnet mit eigenen Kosten von etwa 50 Millionen Euro. An der jeweiligen Höhe der Verbrauchs-Abrechnungen für die Kunden soll sich durch das neue H-Gas nichts ändern.



Bild: Thomas Schmitz

Laut Netzgesellschaft Düsseldorf sind in der Landeshauptstadt etwa 120.000 Wohnungen, Häuser und Gewerbebetriebe mit mehr als 150.000 Gasgeräten betroffen. Und auch die Gasstraßenbeleuchtung muss umgestellt werden. Dies nehmen die Stadtwerke Düsseldorf bekanntlich zum Anlass, die seit mehr als 100 Jahren angewandte Gasdruckfernzündung mittels Druckwelle abzuschaffen und die Gaslaternen in Zukunft elektronisch zu zünden.

Abzuwarten bleibt, wie die Netzgesellschaft mit privaten Gaslaternen umgeht. Auch da sollte der Besitzer der Gaslaterne vor dem Besuch der Kundendienstmitarbeiter gewappnet sein.

*Bettina Raetzer-Grimm*

**Info-Hotline Erdgasbüro: 0211-8218833**



## GASLATERNEN-RUNDGANG MIT NRW-MINISTERIN SCHARRENBACH

In Düsseldorf sind seit geraumer Zeit Gaslicht-Spaziergänge in den verschiedenen Stadtbezirken eine feste Veranstaltung. Informativ und unterhaltsam wird die Geschichte der Gasbeleuchtung, die hinter den Gaslaternen stehende Technik sowie die Historie des jeweiligen Stadtteils erklärt.



*Reinhard Lutum erklärt der Ministerin die Feinheiten des Gaslichts, in der Mitte Lichtkünstler Andy Gasketeer*

Am 19. Februar fand nun ein Gaslicht-Spaziergang mit prominenter Beteiligung statt. Die nordrhein-westfälische Ministerin für Heimat, Kommunales, Bauen und Gleichstellung, Ina Scharrenbach (CDU), war gekommen, um sich über die Gasbeleuchtung in Düsseldorf zu informieren. Vermittelt hatte das Treffen der Landtagsabgeordnete Rainer Matheisen (FDP), dieser setzt sich schon lange vehement für die Gaslaternen der Landeshauptstadt ein. Frau Scharrenbach zeigte sich sehr interessiert und offen für eine Förderung der Gasbeleuchtung durch das Land Nordrhein-Westfalen. Dabei will sie das Gespräch mit der Initiative Düsseldorfer Gaslicht suchen. Da ihr Ministerium die Erhaltung von Bauwerken mit prägender Bedeutung für die lokale Geschichte unterstütze, würde auch das Gaslicht in Düsseldorf durchaus in Frage kommen, da sich hier das historisch-kulturelle Erbe spiegeln würde.

An dem Gaslicht-Spaziergang unter Führung von Reinhard Lutum (RVDL) und dem Gaslichtkünstler Andy Gasketeer nahm außer Ministerin Scharrenbach auch Stadtwerke-Vorstand Udo Brockmeier teil. Dieser versicherte nochmals, dass die Gasbeleuchtung absolut zukunftsfähig sei.



*Eine volle Portion Gaslicht*

Die Teilnahme der Ministerin ist für die Initiative Düsseldorfer Gaslicht ein Erfolg, den man vor einigen Jahren nicht für möglich gehalten hätte. Doch die Zeiten scheinen sich tatsächlich geändert zu haben, zumal bekanntlich Düsseldorfs Verkehrsdezernentin Cornelia Zuschke auf einen Dialog mit den Bürgern setzt und sie in die Planungen für die Erhaltung der Gasbeleuchtung miteinbeziehen will. Rainer Matheisen und sein für Heimat zuständiger FDP-Fraktionskollege Stephen Paul wollen jedenfalls ausloten, ob man für die Gaslaternen noch weitere Fördermittel aus dem Landeshaushalt locker machen kann.

*Text: Bettina Raetzer-Grimm, Alle Bilder: Barbara Schmitz*





# SPAZIERGÄNGE IM GASLICHT ----- TERMINE

**Freitag, 26. April 2019**

*Gasleuchten in der Düsseldorfer Innenstadt*

Wo sich die Stadtteile Carlstadt, Stadtmitte, Friedrichstadt und Unterbilk berühren, startet der Spaziergang und führt dahin, wo ab Beginn der Dunkelheit Gaslaternen Stimmungsbilder erzeugen. Diese besondere, im 19. Jh. entwickelte technische Infrastruktur steht im Mittelpunkt des Rundgangs.

Uhrzeit: 19.30 Uhr

Treffpunkt: vor der Kunstsammlung NRW, K21 Ständehaus, Ständehausstr. 1 in Düsseldorf

Referenten: Andy Gasketeer, Reinhard Lutum

**Freitag, 31. Mai 2019**

*Gerresheim – Gasbeleuchtung rund um die Siedlung der Glashütte*

Erst 1909 wurde Gerresheim nach Düsseldorf eingemeindet, da bestand bereits die wirtschaftlich erfolgreiche Gerresheimer Glashütte. Von Ferdinand Heye 1864 gegründet, war sie eine der größten Glashütten der Welt, deren Betrieb nach 141 Jahren eingestellt wurde. Die über 1000-jährige Siedlungsgeschichte des Ortes formt noch heute die Lebendigkeit des Stadtteils. Beteiligt daran ist auch die im 19. Jh. eingeführte technische Infrastruktur Gasbeleuchtung.

Uhrzeit: 19.30 Uhr

Treffpunkt: Heyestraße / Ecke Hardenbergstraße in Düsseldorf-Gerresheim, nächste Haltestelle: Hardenbergstraße, U 73, Bus 737

Referenten: Andy Gasketeer, Reinhard Lutum

**Freitag, 28. Juni 2019**

*Der Düsseldorfer Hofgarten im Schein seiner Gasbeleuchtung*

Die bereits um 1900 vorhandene Gasbeleuchtung im Hofgarten wurde in den 1950er Jahren um den Leuchtentyp „Modell Frankfurt“ ergänzt, der vermutlich in Europa nirgends sonst mehr anzutreffen ist. Als technisches Element des bedeutenden Gartendenkmals Hofgarten wurde die Gasbeleuchtung 1998 gemeinsam mit den gartenkünstlerischen Freiraumelementen in die Düsseldorfer Denkmalliste eingetragen. Nach den umfangreichen Sturmschäden von Pfingsten 2014 wird seit Ende 2017 auch die Gasbeleuchtung behutsam wieder instandgesetzt. Im Fokus des Rundgangs steht die Symbiose von Garten- und Technikdenkmal.

Uhrzeit: 20.00 Uhr

Treffpunkt: Goltsteinparterre, Ecke Goltsteinstraße/Bleichstraße in Düsseldorf (Rückseite Schauspielhaus)

Referenten: Andy Gasketeer, Reinhard Lutum

*Initiative Düsseldorfer Gaslicht*





## GASLICHT IM STURM

Wenn es in Düsseldorf stürmt, bekommen die Menschen ungute Gefühle. Knapp fünf Jahre ist es her – es war am 9. und 10. Juni 2014 –, als der Orkan „Ela“ über die Landeshauptstadt hinwegfegte und eine Spur der Verwüstung hinterließ. Mehrere Menschenleben und Sachschäden in Millionenhöhe waren die Folge.



Die Stadtwerke haben beim Aufkommen von Unwettern wie starke Winde seit Jahren Routine. Stets wird mittels Druckwelle die Gasstraßenbeleuchtung gezündet. Dies geschieht, um sicher zu gehen, dass die in den Leuchten befindlichen Zündflammen nicht vom Wind ausgeblasen werden. Sind die Gasleuchten dann in Betrieb, kann das nicht mehr passieren. Außerdem ist es immer wieder schön

anzuschauen, wenn das Gaslicht auch mal am Tage – wenn auch meist bei dunkel aufziehenden Wolken – honigfarben leuchtet. Auch der diesjährige Rosenmontag sowie der Samstag vor Karneval waren solche Tage. Stürmisches Wetter durch das Sturmtief „Bennet“ war angesagt und einige Zeit schien auch der Karnevalszug gefährdet zu sein. Immerhin war er 2016 wegen der Gefahr von Orkanböen schon einmal abgesagt worden. Doch in diesem Jahr ging es gut. Der Zug lief, wenn auch mit eineinhalb Stunden Verspätung und etwas abgespeckt (z. B. keine Pferde). Immerhin leuchteten schon mittags die Gaslaternen.

Als am 10. März diesen Jahres Sturmtief „Eberhard“ über das Land fegte und wiederum für erhebliche Schäden sorgte, funktionierte die geübte Praxis der Vorab-Fernzündung offenbar nicht so gut. Hunderte Gasleuchten blieben dunkel, weil der Wind die Zündflammen ausblies. Mitarbeiter der Stadtwerke mussten anschließend per Leiter oder Steiger auf die Gasleuchten klettern und die Zündflammen wieder anzünden bzw. weggeflogene Zündglühkörper erneuern. Doch dabei gab es das Problem, dass ein weiteres Sturmtief mit Namen „Franz“ Arbeiten an den Leuchten verhinderte. Bleibt die Frage, warum am 10. März die sonst übliche Vorab-Zündung nicht funktionierte bzw. vielleicht nicht rechtzeitig ausgelöst wurde?

BRG



*Am Rosenmontag – es war der 4. März – funktionierte die Gasdruckwellenfernzündung in Oberbilk einwandfrei. Alle Leuchten waren am Mittag in Betrieb. Der gefürchtete Sturm blieb jedoch aus und der Karnevalszug konnte auch stattfinden. Alle Bilder: Bettina Raetzer-Grimm*



## DAS GEHT GAR NICHT - KABELSALAT VERUNSTALTET GASLEUCHTEN

Die Stadtwerke Düsseldorf halten daran fest, die seit mehr als 100 Jahren genutzte Gasdruckfernzündung, also die Zündung der Gaslaternen durch eine Druckwelle, im Rahmen der Umstellung der Gasart in den nächsten Jahren abzuschaffen. Stattdessen sollen die Gaslichter der Landeshauptstadt elektronisch gezündet werden. Eine Zündflamme wird dann nicht mehr nötig sein.



*Diese auf elektronische Zündung umgebaute Gasleuchte steht auf dem Gertrudisplatz in Eller. Dem Betrachter bietet sich kein schöner Anblick.*

*Bild: Joachim Raetzer*

Vor einiger Zeit begann man, erste Gasleuchten auf das neue Zündsystem umzustellen. Was bei Gasansatz-, Gasaufsatz oder Gasreihenleuchten kaum auffällt – sieht man mal vom Fehlen der Zündflamme ab – wird bei den Pilz-Gasleuchten des „Modells Frankfurt“ und den „Alt-Düsseldorfer Modellleuchten“ deutlich sichtbar. In den Leuchten wurden die neuen Schaltgeräte mit allerlei Kabeln und Steckverbindungen

eingebaut, was nun aber für einen ziemlich unästhetischen „Kabelsalat“ sorgt. Die auf elektronische Zündung umgestellten Leuchten sind in diesem Stil wirklich keine Hingucker. Das kann sicher nicht der Weisheit letzter Schluss sein. Die unschöne Optik hat bereits zu erheblicher Kritik geführt.



*Wenige Meter weiter sind alle Gasleuchten noch mit Gasdruckfernzündern und Zündflamme ausgestattet. Die sichtbare Technik wirkt sehr ästhetisch.*

*Bild: Joachim Raetzer*

Bei den Stadtwerken ist dies, wie man hört, angekommen. Man arbeitet an einer verträglichen Lösung, so die vorliegende Information. Prinzipiell wäre es ja möglich, die elektronischen Schaltgeräte in Gehäuse der bisherigen Gasdruckfernzündern einzubauen und freihängende Verbindungen etwas versteckter anzubringen. Schließlich wünscht man sich auch für die Zukunft optisch schöne Gasleuchten.

*Nico Wolf*

## DRESDEN - GROßE SORGEN UM GASLATERNEN IN STRIESEN/BLASEWITZ

Für Aufregungen sorgten Ende Februar Meldungen aus Dresden. Wieder einmal soll es Gaskandelabern im denkmalgeschützten Viertel Striesen/Blasewitz an den Kragen respektive an die Glühkörper gehen. CDU und Bürgerfraktion wollten im Rahmen eines sogenannten Pilotversuches Gaslaternen auf elektrischen Betrieb mit Leuchtdioden (LED) „umrüsten“. Man wolle *„durch die optimale Auswahl von Lampenstandorten und durch den Einsatz von moderner LED-Technik die Ausleuchtung von Straßen und Fußwegen optimieren.“* Von diesem „Pilotversuch“ wären Abschnitte der Bergmannstraße, der Glasewaldstraße und der Pohlandstraße betroffen. Das Projekt soll etwa 240.000 Euro kosten, wobei nicht klar ist, woher das Geld kommen soll.

### GASLICHT HERUNTERREGELN UND SICH DANN ÜBER DUNKELHEIT BESCHWEREN

Für die Mitglieder des Vereins Kulturerbe Blasewitz e.V. (früher Bürgerinitiative Blasewitz – BIB – e.V.) ist dieser Vorschlag ein Unding. Professor Klaus Morawetz von Kulturerbe Blasewitz e.V. ist vom geplanten Kahlschlag bei der Gasbeleuchtung entsetzt, vor allem die Begründung, man solle die Gasleuchten elektrifizieren, weil sie zu dunkel seien, sei fadenscheinig. Einmal angesehen davon, dass die Gasleuchten wie bisher in Dresden üblich gar nicht elektrifiziert, sondern durch andere elektrische Leuchten, die sich optisch wie Gaslaternen geben – also Gaslaternen-Attrappen – ausgetauscht werden. Klaus Morawetz hat dazu eine klare Meinung: *„Wenn man neue elektrische Lampen in doppelter Anzahl aufstellt, wie am Kleinzschachwitzer Ufer zu sehen, ist es natürlich heller. Inzwischen fehlt durch bewusste Vernachlässigung und Kahlschlag jede dritte Gaslaterne in Striesen, die ohne Probleme aufgestellt werden könnte. Auch der Betrieb von nur drei statt vier vorhandenen Brennern ist eine bewusste Täuschung über die mögliche genügende Beleuchtung der Wege mit Gaslaternen. Stattdessen würde eine Fassade von historischen Kandelabern eine Art Disneyland schaffen.“* In der Tat ist es grotesk, wenn die Stadt eine unzureichende Ausleuchtung durch die Gaslaternen beklagt, gleichzeitig aber die Inbetriebnahme der vierten Flamme in den Gasleuchten seit Jahren verweigert. Man hatte nämlich schon vor längerer Zeit beschlossen, die ursprünglich vierflammigen Brenner absichtlich auf drei Flammen (Glühkörper) zu reduzieren, um angeblich Verbrauchskosten einzusparen. Dieser vorgeschobene Grund ist schon deshalb absurd, weil der Anteil der Gasbeleuchtung an der gesamten Stadtbeleuchtung in Dresden mittlerweile unter vier Prozent liegt, über 96 Prozent der Dresdner Stadtleuchten werden elektrisch betrieben. Die 25-Prozentige Reduzierung des Gaslichts war jedenfalls von den städtischen Verantwortlichen gewollt.



Die neuen Pläne verstoßen selbstverständlich auch gegen die Auflagen der Denkmalschutzbehörden, diese hatte vor einigen Jahren etwa 1.000 Gasleuchten in Striesen/Blasewitz, Trachau/Trachenberge und Löbtau unter Schutz gestellt.

#### Der Interfraktionelle Antrag von CDU und Bürgerfraktion hatte folgende Begründung:

Die historischen Gaskandelaber sind den Anforderungen an die heutige Straßenbeleuchtung nicht mehr gewachsen und erfüllen ihren Hauptzweck, Straßen und Fußwege zu beleuchten, nur sehr eingeschränkt.

In Kombination mit Fußwegen in einem abschnittsweise schlechten Zustand besteht dringender Handlungsbedarf, um die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer zu erhöhen. Im Hinblick auf die Einsparung von CO<sub>2</sub> und der unklaren Herstellungssituation der Glühstrümpfe in Indien (Liefersicherheit, radioaktive Belastung, Ausschluss von Kinderarbeit) besteht ebenfalls dringender Handlungsbedarf.

Um den Quartiercharakter in Striesen zu erhalten und einen flächendeckenden Ersatz durch moderne Stadtbeleuchtung zu verhindern, soll in einem Pilotprojekt im Wege eines Feldversuchs über einen Zeitraum von mindestens zwei Jahren der praktische Einsatz von umgerüsteten Gaskandelabern ausgiebig getestet werden und durch Forschung verbessert werden.

Das Ziel ist durch die optimale Auswahl von Lampenstandorten und durch den Einsatz moderner LED-Technik die Ausleuchtung von Straßen und Fußwegen zu optimieren und die Ausleuchtung von Häusern wo notwendig zu minimieren.

Bei Vorbereitung und Durchführung des Pilotversuchs ist zu gewährleisten, dass eine Weiternutzung der installierten LED-Kandelaber an Ort und Stelle über den Versuchszeitraum hinaus möglich ist.

Im Nachgang zum Pilotversuch ist dem Stadtrat binnen sechs Monaten ein Bericht mit Handlungsempfehlungen für das weitere Vorgehen vorzulegen.



# DISNEYLAND STATT DENKMALGESCHÜTZTE GASBELEUCHTUNG

Klaus Morawetz hat dazu eine klare Meinung:

*„Der Erhalt und die Wartung der Gaslaternen als voll funktionsfähige, technische Denkmäler sei im Interesse Dresdens, da diese als besondere Sehenswürdigkeit der Stadt gelten müssen, vor allem weil sich Dresden als Kulturhauptstadt bewerben will. Eine 2011 ins Leben gerufene Bürgeraktion konnte durch Eingaben und Versammlungen bisher erreichen, dass es keinen weiteren Raubbau gab. Jetzt droht wieder ein wesentlicher Abbau, obwohl explizit dafür kein denkmalgeschützter öffentlicher Raum zerstört werden darf und es der Erhaltungssatzung widerspricht. Sollten die jetzigen Planungen nach dem veralteten Plan wahr werden, droht ein erheblicher kultureller Schaden auch für das Lebensgefühl in Striesen.“*

Inzwischen machen zahlreiche Bürger Front gegen die Abrisspläne, immerhin geht es nicht nur um einen Restbestand von 40 Gaslaternen in Laubegast, sondern auch um etwa 100 Gaslaternen in Striesen, die allesamt aufgrund von Beschlüssen ohne Bürgerbeteiligung oder die nachträgliche Änderung von Stadtratsbeschlüssen abgerissen und durch historisierende LED-Leuchten ausgetauscht werden sollen. Disneyland statt der denkmalgeschützten Gasbeleuchtung.

Konsequent ignoriert die Stadt auch seit Jahren Wünsche aus der Bürgerschaft, die Gasbeleuchtung an verschiedenen Stellen zu verdichten, um Straßen und vor allem Fußwege heller zu machen. Wobei die Weigerung, einige Gaslaternen mehr aufzustellen, natürlich auch zur Reduzierung aller Dresdner Gasleuchten von vier auf drei Flammen passt.

Aber hinter den Gaslicht-Abrissplänen scheint offenkundig noch etwas ganz anderes zu stecken. Die Stadt setzt auf den Öffentlichen Personennahverkehr und vor allem auf den Ausbau des Straßenbahnnetzes. Dagegen ist per se ja nichts einzuwenden, vor allem um den Autoverkehr zu reduzieren. Doch für die denkmalgeschützten Wohnviertel Striesen und Blasewitz bedeutet das nichts Gutes. Hier plant man breite Straßenbahntrassen durch das Wohngebiet, beispielsweise durch die Ermelstraße, die Augsburgsberger oder die Hüblerstraße. Gebaut werden soll nach dem Jahr 2025.

## STADTBEZIRKSBEIRAT BLASEWITZ LEHNT STRASSENBAHN AB

Inzwischen hat der zuständige Stadtbezirksbeirat Blasewitz den Bau einer Straßenbahnlinie „Strehlen – Striesen – Blasewitz“ mit knapper Mehrheit von zehn gegen neun Stimmen abgelehnt. Die Mehrheit der Stadtbezirksbeiräte stimmte für einen Antrag der Bürgerfraktion, der die Vorplanungen der Verwaltung für die Straßenbahnlinie stoppen soll. Christian Bösl, Vorsitzender der Bürgerfraktion, erläuterte den Stadtbezirksbeiräten die Intention des Antrags: Für eine Straßenbahnlinie durch die mit Gestaltungs- und Erhaltungssatzungen geschützten Quartiere gebe es keinen Bedarf. Eine Stadtbahnlinie könne den Anwohnern nicht zugemutet werden, diese sei nicht mit dem Quartierscharakter von Striesen und Blasewitz zu vereinbaren. Für Stadtbezirksbeirat Sebastian Kieslich (CDU) zählt auch das Argument nicht, dass vor 100 Jahren die Straßenbahn durch Striesen und Blasewitz gefahren ist. *„Damals sahen die Straßenbahnen und die technischen Anlagen anders aus. Außerdem haben wir eine funktionierende Buslinie.“*

Und es geht um noch etwas: Fördermittel! Offenbar versucht die Stadt, Fördermittel des Bundes bzw. der EU abzugreifen, um damit Straßen zu „modernisieren“. Dahinter verstecken sich beispielsweise das Verbreitern und Asphaltieren der Straßen, das Anlegen von Radwegen und die Einrichtung von Parkbuchten. Ebenfalls zu befürchten wäre eine Abholzung vieler alter Bäume mit weit ausladenden Kronen, da diese dem geplanten Straßenbahnverkehr im Wege stehen würden.



Wie eine derart „ertüchtigte“ Straße aussieht, nachdem man sie ihres Flairs und auch ihrer Gaskandelaber beraubt hat, kann jeder an den Beispielen Altenberger Straße/Oehmestraße erkennen. Wie wüste Schneisen zerschneiden sie das Viertel, flankiert von turmhohen Elektropeitschen im „Schnellstraßendesign.“ (Bild oben) Das hatte bereits vor einigen Jahren für starke Bürgerproteste geführt. Zudem gab es einen politischen Beschluss, die elektrischen Maste durch eine stadtbildverträglichere Variante (historisierende elektrisch betriebene Leuchten in „Gaslaternenoptik“) auszuwechseln. Doch dieser Beschluss wurde nicht umgesetzt – er verschwand sozusagen in der Tonne. Die Anwohner müssen die hässlichen Lichtstrahler weiterhin aushalten.

Der Stadtbezirksbeirat stimmte auch dem zweiten Punkt des Antrags zu und lehnte eine Buslinie über die gesamte Länge oder Teile der Augsburgsberger Straße ab – mit Ausnahme des Abschnitts zwischen Ermelstraße und Dornblüthstraße, die von der Linie 61 genutzt wird. Die Fahrbahn der Augsburgsberger Straße sei sehr schmal, eine neue Buslinie würde zu massiven Eingriffen in den Parkraum und Grundstücke Dritter führen, so Bösl.

*„Wir wollen eine schnelle Sanierung der Augsburgsberger Straße. Die Mittel sind vorhanden“,* erklärte Kieslich. Die Verwaltung müsse aber Klarheit für die Planung haben – die sei nun mit der Ablehnung einer Buslinie gegeben. SPD-Stadtvorsitzender Richard Kaniewski kritisierte den Antrag der Bürgerfraktion. *„Mit Denk- und Planungsverbieten löst man keine Probleme in einer wachsenden Stadt.“* Die SPD stehe dazu, die planerischen Voraussetzungen zur stadtteilverträglichen Fortführung einer neuen Linie von Strehlen in Richtung Striesen und Blasewitz zu schaffen.



## Ein Blick in die Geschichte DIE STRAßENBAHNEN IN STRIESEN UND BLASEWITZ

Als 1890 die Deutsche Straßenbahngesellschaft in Dresden als Konkurrenzveranstaltung zum englisch beherrschten Platzhirsch aus der Taufe gehoben wurde, da stand naturgemäß die äußerst lukrative Verbindung vom Stadtzentrum ins noble Blasewitz ganz weit oben auf der Agenda. Nicht umsonst hatte die verflissene Vorläuferin der Tramways Company, die Continental Pferdebahn-Aktiengesellschaft, schon 1871 Dresdens erste Straßenbahnverbindung überhaupt eben genau zwischen jenem Blasewitz und dem Böhmischem Bahnhof in Betrieb genommen. Und genau hier stellte sich wieder das alte Problem: Wie zum Henker sollte man die kleinen roten Wägelchen denn in Richtung Schillerplatz bugsieren, wenn die einzige sinnvolle Verbindung über die Blasewitzer und Residenzstraße (heute Loschwitzer Straße) schon seit etwa zwanzig Jahren in Beschlag genommen war?

Die „Rote“ also tat das, was ihr in ähnlichen Fällen immer blieb: Sie suchte sich einen abenteuerlichen und kurvigen Weg, diesmal über enge Striesener Nebenstraßen, genauer die Dürer-, Hutten-, Augsburg- und Hüblerstraße (in Verlängerung Striesener Straße auf Blasewitzer Gebiet). Dies hatte allerdings den nicht zu unterschätzenden Vorteil, den bislang von der „Gelben“ links und rechts liegengelassenen Barbarossaplatz und dessen eng bebaute Umgebung unmittelbar von innen und nicht den tangential liegenden Hauptverkehrsstraßen aus zu erschließen, wie es die gelbe Konkurrenz tat. Da konnte man sogar in Kauf nehmen, den Schillerplatz vorerst nicht direkt erreichen zu können und die geneigte Kundschaft die letzten 100 Meter zu Fuß zu schicken. Daran sollte sich übrigens bis in die zwanziger Jahre nichts ändern ...

Die Stadt beruft sich gern auf die Geschichte, wonach die Straßenbahn einst Striesen und Blasewitz nicht nur umfuhr, sondern auch durchquerte.



Die Streckenführung der Straßenbahn in Striesen und Blasewitz vor 1945.



Straßenbahn in der Hüblerstraße um 1920

Doch damals sahen Straßenbahnstrecken ganz anders aus als heute, sie waren in das Stadtbild eingepasst. Die von vielen Bürgern als störend empfundenen Fahrdrähte wurden schnell akzeptiert, zumal man sich auch bei der Gestaltung von Fahrleitungsmasten oder Haltestellen sehr viel Mühe gab. So waren die Maste teilweise reich verziert, manche hatten Sockel wie Gaskandelaber. Die Straßenbahnen waren wesentlich kleiner als die mächtigen Stadtbahnwagen von heute. Die früher in Striesen verkehrende Linie 3 folgte bis zur Augsburger Straße der Linie 1 und erreichte dann über den „Striesener Block“, den Barbarossaplatz und die Augsburger Straße ihren südöstlichen Endpunkt an der Altenberger Straße. In Striesen/Blasewitz verschwanden die Linien durch den Stadtteil in der Nachkriegszeit, in der Hüblerstraße verkehrte ab 1950 keine Straßenbahn mehr. Auch das berühmte „Blaue Wunder“ verlor 1985 den Bahnbetrieb.



## STRAßENBAHN IN STRIESEN UND BLASEWITZ ZWISCHEN 1900 UND 1965



**Oben links** Barbarossaplatz um 1900, hier trafen verschiedene Linien aufeinander; **rechts** Linie 2 in der Hüblerstraße um 1925 auf dem Weg nach Loschwitz; **in der Mitte** Blick auf den Schillerplatz um 1935, im Hintergrund das „Blaue Wunder“. Auch hier war ein Straßenbahnknotenpunkt, bemerkenswert die Fahrleitungsmasten, an denen Gashängeleuchten montiert waren, unten besaßen sie wuchtige Sockel, oben zwiebförmige Spitzen; **daneben** Blick in die Altenberger Straße (1965). Linie 10 auf dem Weg nach Übigau. Im gleichen Jahr endete hier der Straßenbahnbetrieb. **Unten** eine Luftaufnahme von Striesen, in der Mitte der Barbarossaplatz, die Straßenbahntrassen sind gut zu erkennen (um 1935). Bilder: Deutsche Fotothek und Slg. PGL



Die Sorgen der Bürger vor einer Verschandelung ihres Viertels sind berechtigt. Die Dresdner Straßenbahn setzt in der Regel bei Neuanlagen auf unästhetische Maste mit einer monströsen Hochkettenfahrleitung. Dies würde optisch in den betroffenen Striesener Straßen zu einem Desaster werden. Außerdem kommt hinzu, dass die Dresdner Verkehrsbetriebe (DVB) seit Jahren auf breitere Stadtbahnwagen setzen, dabei werden Wagenkästen von 2,65 Metern Breite eingesetzt, was wiederum einen größeren Abstand zwischen den Gleisen notwendig macht. Die Gleise müssen um etwa 40 Zentimeter auseinandergerückt werden. Was das für die betroffenen Straßen in Striesen bedeuten würde, kann man sich ausmalen.



*Scheußliche Anlage auf dem Wiener Platz. Es erstaunt, wie unsensibel und unästhetisch derartige technische Anlagen in das Stadtbild gepflanzt werden. Die heute in allen deutschen Städten neu aufgestellten Stahlmaste des sogenannten Typs „Peine“ wirken wie stählerne Marterpfähle. So etwas wäre wohl auch in Striesen und Blasewitz zu erwarten.*

*Bildquelle: unbek.*



*Echtes Gaslicht und Straßenbahnstrecke in der Ludwig-Hartmann-Straße. Bild: Michael Sperl*



*Die Ludwig-Hartmann-Straße vor dem Umbau auf zweigleisigen Straßenbahnbetrieb. Aufnahme von 2013. Bild: Bettina Raetzer-Grimm*

Die Bürgersteige würden schmaler, etliche Straßenbäume müssten abgeholzt werden. Stattdessen asphaltierte Pisten für die Autos, für die Anwohner ein paar Parkbuchten. Weniger Grün, mehr Grau. Übrigens alles Straßenbaumaßnahmen, die vom Bund und der EU finanziell gefördert werden. Vielleicht ist es gerade das, was die Verantwortlichen im Rathaus so reizt. Das Flair des denkmalgeschützten Gebietes Striesen und Blasewitz wäre jedenfalls nachhaltig schwerstens geschädigt.

Aber selbst wenn eine neue Straßenbahnstrecke durch das Wohngebiet notwendig und dann auch gebaut werden sollte, könnte man dies für das Stadtbild wesentlich verträglicher und für die Anwohner freundlicher machen.





Oben: Neubautrasse der Straßenbahn in München-Bogenhausen  
Unten: Trasse in Le Mans. Die Fahrleitung stört fast gar nicht.  
Bilder: Slg. PGL



Grundsätzlich ginge es anders, wie das Beispiel Ludwig-Hartmann-Straße zeigt. Dort blieb nach dem Ausbau von einem Gleis auf Doppelgleis nicht nur die Gasbeleuchtung erhalten, sondern man verwendet auch weiterhin eine einfache Fahrleitung. In anderen Städten hat man erkannt, dass die Anlagen einer Straßenbahn stadtbildverträglich sein sollten. So setzten die Stadtwerke München (SWM) bei der Neubaustrecke nach St. Emmeram (Bogenhausen) ein neues Fahrleitungssystem ein, dass sich im besonderen Maße dem Ortsbild einfügt. Es handelt sich dabei um eine so genannte Seilgleiterfahrleitung, die ohne Tragseil auskommt. Damit ist das neue System im Straßenraum optisch weniger präsent. Andere Städte testen schon länger Straßenbahnen, die an besonders sensiblen Stellen der Stadt (z.B. vor Sehenswürdigkeiten) kurzzeitig ganz ohne Fahrdrabt auskommen. Ein Blick ins benachbarte Frankreich zeigt, was alles möglich ist. Dort existieren mittlerweile zahlreiche Straßenbahnbetriebe, die weder das Stadtbild beeinträchtigen, noch vor Sehenswürdigkeiten stören.

**Mehr dazu im Zündfunken Nr. 73 (Fahrleitungsmaste)**



Leider werden in Deutschland meist solche Hochkettenfahrleitungen für die Straßenbahn verwendet. Das Stadtbild leidet. Bild: wikipedia



In Naumburg/Saale werden Fahrleitungsmaste und Ausleger für den Fahrdrabt im Stil der Zeit ab 1900-1930 nachgebaut. Soviel gestalterisches Design ist leider selten. Bild: unbek./Slg. PGL







## PETITION AN DEN STADTRAT SCHON VOR ÜBER ZWEI JAHREN

Bereits im Januar 2017 hatte der Verein Kulturerbe Blasewitz e.V. eine Petition an den Petitionsausschuss des Stadtrates Dresden eingereicht. Hier der Wortlaut, die Bilder gehören nicht zur Petition, sondern wurden redaktionell eingefügt:



*Seltene Kombinationen: Oben Stahlmast, vermutlich aus den 1920er Jahren mit Dresdner Gasleuchte. Unten ein „Böhmischer Kandelaber“ der Fa. Bamag. Bilder: Joachim Raetzer*



### Erhalt der Gaslaternen in der Augsburger und Hüblerstraße

Sehr geehrte Stadträtinnen und Stadträte, die jahrelange Diskussion zum Erhalt und zum Ausbau der gasbetriebenen Straßenbeleuchtung im Denkmalschutzgebiet Blasewitz/Striesen hat nicht zu befriedigenden Schlussfolgerungen geführt. Insgesamt drei Bürgerversammlungen mit über 100 Teilnehmern zu diesem Thema haben das erhöhte Bürgerinteresse für den Erhalt der Gaslaternen gezeigt. Selbst in nicht ausgewiesenen Denkmalschutzgebieten wie Laubegast haben sich die Bürger für den Erhalt der Gaslaternen erfolgreich eingesetzt. Wir lenken Ihre Aufmerksamkeit deshalb erneut auf dieses Problem. Unsere Petition P0027/15 zur Realisierung des Stadtratsbeschlusses vom 13.12.2012 zum Austausch der unrechtmäßig aufgestellten Peitschenmasten in der Altenberger Straße war ja zunächst positiv beschieden worden, dann aber Anfang letzten Jahres durch die Revision des Stadtratsbeschlusses abgelehnt worden. Damit wurde der Bemusterungsfehler mit falschen Autobahn-Leuchten, die in der Altenberger Straße eigenmächtig vom Tiefbauamt gegen den Protest der Bürger und der damaligen Ortsbeiräte angebracht worden sind (siehe Fernsehbericht Drehscheibe 15.5.2012), nachträglich abgesegnet. Auch in Sorge um den drohenden Ansehensverlust der gewählten Volksvertreter wenden wir uns an Sie, damit solch eine groteske Vorführung der Stadträte und Willkür des Tiefbauamtes sich nicht wiederholen.

Dresden verfügt nach Berlin, London und Düsseldorf europaweit über das viertgrößte zusammenhängende Gebiet intakter gasbetriebener Straßenlaternen. Der Erhalt und die Wartung dieser technischen Denkmäler, die noch voll funktionsfähig sind als besondere Sehenswürdigkeit von Dresden, ist im großen Interesse der Stadt und spiegelt sich auch in der Unter-Schutz-Stellung der Gasbeleuchtung wider. Insbesondere die Augsburger und Hüblerstraße verfügen über eine der wenigen zweiseitig funktionierenden Ausleuchtungen mit Gaslaternen.

Leider wurden in der Vergangenheit von Seiten des Tiefbauamtes, unter Leitung von Herrn Prof. Köttwitz, teilweise „erfolgreich“ große Teile (30 %) dieses Laternenbestandes unter fadenscheinigen Gründen vernichtet und die Kandelaber entsorgt. Eine 2011 ins Leben gerufene Bürgeraktion unter Leitung der Bürgerinitiative Blasewitz (BIB), jetzt Kulturerbe Blasewitz e.V. konnte durch Eingaben und Versammlungen erreichen, dass es bisher keinen weiteren Rückbau gab. Jetzt droht wieder ein wesentlicher Abbau in der Augsburger Straße sowie der Bergmann- und Hüblerstraße im Zuge der geplanten Straßenausbaumaßnahmen. Hier werden fälschlicherweise Förderrichtlinien angeführt, obwohl explizit in diesem Zusammenhang kein denkmalgeschützter öffentlicher Raum zerstört werden darf. Das mangelnde Verständnis für die städtebauliche Einzigartigkeit in Striesen/Blasewitz zeigt der Passus im Beschluss 533: „...marginale Reste historischer Stadtbeleuchtung sind vom Amt für Denkmalpflege aus dem Bestand der Kulturdenkmäler zu streichen“. Damit soll für den Straßenausbau mit Fördermitteln Platz geschaffen werden, anstatt mit Feingefühl und einfachen Maßnahmen die Straßen zu sanieren. „Fördermittelausbau“ bedeutet, dass nichts so bleiben kann, wie es war, und genau das steht komplett entgegengesetzt zu den Zielen der Denkmalschutzgebietssatzungen sowie der Erhaltungssatzung.

*Fortsetzung nächste Seite*



**Wir beantragen die Revision des Beschlusses 533 und die rechtzeitige Erklärung zum Erhalt der Gaslaternen in der Augsburger Straße sowie Hüblerstraße.**

Wir müssen auch feststellen, dass die Wartung vieler Laternen bewusst vernachlässigt wird, sodass dem Bürger die dadurch unzulänglich gewordene Beleuchtung eingeredet werden soll. Der Stadtratsbeschluss zur CO<sub>2</sub>-Einsparung hat soweit geführt, dass auf Anweisung des Tiefbauamtes die Glühkörper von den vier vorhandenen Brennern auf drei reduziert wurden, obwohl sogar sechs nachgerüstet werden könnten. Auf der einen Seite wird die Forderung nach optimaler Beleuchtung vom Straßen- und Tiefbauamt nach der Verkehrssicherheitspflicht als zwingend verkauft, und auf der anderen Seite wird bei der Gasbeleuchtung sogar die Lichtleistung um 25% verringert, um dann zu argumentieren, dass die Gasbeleuchtung zu dunkel sei. Des Weiteren wurden bisher keine fehlenden Kandelaber wiederaufgebaut, sondern auf der gesamten Altenberger Straße alle Laternen entsorgt, ohne die in der Baugenehmigung geforderte Abstimmung mit dem Denkmalamt einzuhalten.



*Gaslaternen am Barbarossaplatz, hier treffen die Augsburger Straße und die Hüblerstraße aufeinander. Bild: Joachim Raetzer*

Wir als Bürgerinitiative möchten dringend an Sie appellieren, diesem mit vorgeschobenen Argumenten betriebenen Raubbau Einhalt zu gebieten und kostengünstiger als eine Neubeleuchtung die Gaslaternen zu warten. Zu Ihrer Information sind die Forderungen von zwei Bürgerversammlungen sowie die Widerlegung der Argumente des Tiefbauamtes beigelegt. Die DIN-Beleuchtungsstärke wird nur dann zwingend erforderlich, wenn Fördermittel beantragt werden. Ansonsten kann jede Stadt ihre Straßen nach eigenem Ermessen beleuchten.

Mit den geplanten Maßnahmen soll ein gut funktionierender Stadtteil, um Fördermittel einwerben zu können, völlig am Bedarf vorbei umgebaut werden. Viele Bürger sind sehr unzufrieden damit, von der Verwaltung und dem Staat einfach Entscheidungen vorgesetzt zu bekommen.

Den Mitbürgern geht es vorrangig darum, dass Dresden seinen eigenen Charakter behält und nicht die Fehler, wie in vielen westdeutschen Städten zu besichtigen, wiederholt werden. Jenes bürgerferne Verhalten legt gerade Herr Koettnitz mit seinem Amt auch an den Tag. Tatsachen werden einfach geschaffen und dann solange ausgesessen, bis der Stadtrat seinen Plänen zustimmt. Das ist eine Art von Diktat, wenn ohne Fördermittel einfach nicht investiert wird und der Fördermitteleinsatz damit als einzige Möglichkeit gesehen wird, Straßen zu sanieren.



*Links: Dresdens letzte Wand-Gasleuchte befindet sich in Blasewitz. Rechts Abendstimmung im Gaslichtviertel. Bilder: Joachim Raetzer*





*Auf beiden Seiten der Augsburger Straße stehen Gaskandelaber. Mit der Steigerung der Gasglühkörper von drei auf vier oder sogar sechs ließe sich die Leuchtkraft weiter steigern. Bild: Joachim Raetzer*

Wir bitten Sie, sich zu vergegenwärtigen, was geschieht, wenn das gesamte Stadtgebiet mit Hauptverkehrsstraßen, Straßenbahntrassen und Buslinien durchzogen wird. Dann ist es vorbei mit der nächtlichen Ruhe, freiem Parken und begrünten Innenhöfen. Stattdessen werden dann taghell beleuchtete Straßen den Verkehr in die Stadtteile ziehen, Parkscheinautomaten samt Beschilderungen überall stehen und zugepflasterte Innenhöfe für die entfallenen PKW-Stellplätze auf der Straße den letzten lebenswerten Charakter des Viertels zerstören.

Der Denkmalschutz hat mit den Bürgern bisher hervorragende Arbeit geleistet und so den besonderen kulturhistorischen Wert der Gebiete erhalten. Dafür sind vor allem die Bürger durch den erhöhten Mehraufwand für die denkmalgerechte Sanierung und Gestaltung ihrer Grundstücke in die Verantwortung genommen worden. Die Denkmalschutzgebietssatzungen nehmen aber auch den öffentlichen Raum in die Pflicht und den Stadträten ist es offensichtlich klar, dass jetzt, wo der öffentliche Raum saniert werden soll, in den Denkmalschutzgebieten nicht der Neubaustandard als einziges Kriterium gelten darf. Diese Einsicht ist in der Verwaltung offensichtlich noch nicht angekommen.

In der Hoffnung, den auch aus touristischen Gründen zu bewahrenden besonderen Charakter des Denkmalschutzgebietes Striesen/Blasewitz zu erhalten, grüßen Sie

**Dietrich Buschbeck, Dr. Ronald Franke, Harald Hengst, Prof. Klaus Morawetz (alphabetisch)  
für den Verein Kulturerbe Blasewitz e.V.**



**GASLICHT IN DRESDEN – KULTURELLES ERBE**

## BERLIN -

## ETWA 3.300 GASLEUCHTEN SOLLEN ANGEBLICH ERHALTEN WERDEN

Unaufhaltsam schreitet der Abriss der Berliner Gasstraßenbeleuchtung voran. Ende des vergangenen Jahres waren zwar „noch“ 30.000 Gasleuchten in Betrieb. Das hört sich viel an, relativiert sich aber schnell, wenn man von der Zahl 44.000 ausgeht, die um das Jahr 2007 aktuell war. Gasreihenleuchten sind außerhalb der sogenannten „Schutzgebiete“ praktisch nicht mehr zu finden. Auch die Zahl der Modellleuchten hat sich deutlich reduziert. Ganze Wohnviertel und Straßenzüge haben kein Gaslicht mehr. Die Zahl der Gasaufsatzleuchten liegt jetzt bei etwa 26.000 Stück, doch hier wird wohl bald ein großer Aderlass einsetzen. Weite Teile von Reinickendorf, Wedding und Charlottenburg werden in den kommenden Monaten ihre Gaslaternen verlieren. Übrig sollen auch hier lediglich diejenigen Gasleuchten bleiben, die sich in „Schutzgebieten“ befinden. Doch ob man überhaupt den Angaben dieses Senats Glauben schenken kann, sei dahingestellt. Was das ehemalige Ostberlin angeht, so wurde jedenfalls frech die Unwahrheit gesagt. Stets behauptete die Senatsverwaltung, man würde ja wegen des Stadtbildes optisch gleichaussehende LED-Leuchten stellen, um die Gaslaternen zu ersetzen. In Mahlsdorf, Kaulsdorf oder Biesdorf verschwinden die Gaslaternen – und sie werden eben gerade nicht durch „baugleiche“ elektrische LED-Modelle, also Gasleuchten-Fakes, ersetzt. Es werden vielmehr banale LED-Leuchten im Industrie-Style aufgestellt. Wir berichteten bereits darüber. Scheinbar sind es die Bewohner in den ehemaligen Ostbezirken nicht wert, dass sie die „Edelvariante“ mit Gaslaternen-Fakes bekommen. Im früheren Westteil der Stadt sollen die LED-Attrappen ja praktisch überall die Gasleuchten ersetzen, vielleicht fürchtet man doch so etwas wie den Zorn von Anwohnern, wenn sie pothässliche Laternen im Gartenkrallen- oder Untertassendesign mit LED's vor die Haustür gepflanzt bekommen. Aber wer weiß ...vielleicht werden auch die Ex-Westberliner, z.B. in Lichterfelde oder Frohnau an der Nase herumgeführt. Von einem kulturfernen Senat, der selbst ein international bekanntes Gaslaternen-Freilichtmuseum zerstört, dürfte nichts allzu Gutes zu erwarten sein.



Sie werden Zug um Zug durch elektrische Attrappen oder Industrieleuchten ersetzt. Etwa 4.500 Gasaufsatzleuchten sind in den letzten zehn Jahren verschwunden.  
Bild: Bettina Raetzer-Grimm

Aber was verbirgt sich eigentlich hinter den sogenannten „Gaslicht-Schutzgebieten?“

Auf der Internetseite des Berliner Senats ([berlin.de/senuvk/bauen/beleuchtung/de/gaslicht/erhalt.shtml](http://berlin.de/senuvk/bauen/beleuchtung/de/gaslicht/erhalt.shtml)) finden sich dazu folgende Ausführungen:

*„Es bleiben ganze Bereiche der vorhandenen gasbetriebenen Straßenbeleuchtung von der Umrüstung auf elektrischen Betrieb ausgenommen. Dabei handelt es sich um ausgewiesene, städtebaulich relevante Flächendenkmale in insgesamt neun Bezirken. Diesen Bereichen, die in enger Zusammenarbeit zwischen der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt und dem Landesdenkmalamt ausgewählt wurden, kommt aufgrund ihrer bauhistorischen Bedeutung - und dazu gehört auch die traditionelle Gasbeleuchtung - eine besondere denkmalpflegerische Stellung zu. Neben den Weiterbesiedlungen der Moderne gehören beispielsweise auch Altstadtlagen in Spandau, Promenadenabschnitte in Alt-Tegel und die Bereiche um den Lietzensee in Charlottenburg zu jenen 29 Bereichen, in denen auch zukünftig gasbetriebene Straßenleuchten den Stadtraum erhellen. Insgesamt bleiben im Stadtgebiet dadurch etwa 3.300 gasbetriebene Leuchten erhalten, die zugleich die vorhandene Vielfalt der verschiedenen historischen Leuchtentypen und -modelle abbilden.“*

Diese Gaslicht-Erhaltungszonen sind über das ganze ehemalige West-Berlin verteilt, von Nord nach Süd. Der Osten Berlins geht ziemlich leer aus. Im früheren Westteil Berlins liegen 26 dieser Bereiche, im Osten sind aber nur 3 Schutzzonen (zwei in Köpenick, eine in Kaulsdorf) vorgesehen. Mit einer besonderen Wertschätzung der Bewohner in den Ostbezirken hat das wohl wenig zu tun. Das ist unerträglich, wenn man daran denkt, wie die Ostberliner um die Wendezeit herum 1989/90 um ihre letzten – damals völlig heruntergekommenen – Gaslaternen gekämpft haben. Mit Unterschriften, Eingaben, Straßenprotest, und zwar solange, bis der damals (Ost-)Berliner Magistrat ein Einsehen hatte und sämtliche Abrissarbeiten an Gasbeleuchtungsanlagen stoppte. Wenige Jahre später kam die GASAG und brachte alles auf Vordermann, die Ost-Gaslaternen waren plötzlich die modernsten der Stadt. Das ist jetzt knapp 30 Jahre her und wohl weitgehend in Vergessenheit geraten.

Alle Gaslicht-Schutzzonen zusammen umfassen knapp 3.300 Gasleuchten, die angeblich erhalten werden sollen. Dazu zählen größere Wohngebiete, aber auch winzige Gaslicht-Inseln.



# ÜBERSICHT DER GASLICHT-ERHALTUNGSZONEN

Bezirk	Ort	Leuchten	Anzahl		
Reinickendorf	Gartenstadt Frohnau	Gasaufsatzleuchten	73		
		Gasreihenleuchten	26		
		Gassonderleuchten	4		
		Insgesamt	103		
	Dorfanger Lübars	Gasmodellleuchten	35		
		Alt-Tegel	Gasaufsatzleuchten	103	
			Gashängeleuchten	4	
			Gasmodellleuchten	84	
		Insgesamt	191		
	Siedlung Weiße Stadt	Gasaufsatzleuchten	96		
		Siehe auch Seite 88	Gashängeleuchten	58	
		Gasreihenleuchten	28		
		Insgesamt	182		
Mitte	Wedding/Siedlung Schillerpark	Gasaufsatzleuchten	117		
		Siehe auch Seite 85	Gasreihenleuchten	15	
		Insgesamt	132		
Mitte	Gesundbrunnen/Viertel Voltastraße	Gasaufsatzleuchten	56		
		Gashängeleuchten	43		
		Insgesamt	99		
Charlottenburg-Wilmersdorf	Großsiedlung Siemensstadt	Gasaufsatzleuchten	119		
		Siehe auch Seite 89	Gashängeleuchten	92	
		Gasmodellleuchten	7		
		Insgesamt	218		
	Zentrum Charlottenburg	Gasaufsatzleuchten	208		
		Gashängeleuchten	111		
		Gasmodellleuchten	203		
		Gasreihenleuchten	21		
		Gassonderleuchte	1		
		Insgesamt	544		
	Lietzenseepark	Gasaufsatzleuchten	109		
		Gasreihenleuchten	69		
		Gasmodellleuchten	6		
		Gassonderleuchte	1		
Insgesamt		185			
	Alt-Lietzow	Gasaufsatzleuchten	90		
		Gashängeleuchte	1		
		Insgesamt	91		
	Viertel Borkumer Straße	Gasaufsatzleuchten	42		
		Gashängeleuchten	36		
		Insgesamt	78		
	Rheinisches Viertel	Gasaufsatzleuchten	179		
		Gasreihenleuchten	48		
		Insgesamt	227		
	Grunewald	Gasaufsatzleuchten	33		
		Gashängeleuchten	18		
		Gasmodellleuchte	1		
		Insgesamt	52		
Spandau	Altstadt/Stresow	Gasaufsatzleuchten	21		
		Gashängeleuchten	12		
		Gasmodellleuchten	104		
		Insgesamt	137		
	Gartenstadt Staaken	Gasaufsatzleuchten	122		
		Gashängeleuchten	40		
		Gasmodellleuchten	25		
		Insgesamt	187		
	Gatow	Gasaufsatzleuchten	4		
		Steglitz-Zehlendorf	Villenviertel am Waldsee	Gasaufsatzleuchten	7
			Gassonderleuchten	2	
			Insgesamt	9	



	Waldsiedlungen Zehlendorf	Gasaufsatzleuchten	39
		Gashängeleuchten	15
		<b>Insgesamt</b>	<b>54</b>
	Großsiedlung Onkel Toms Hütte	Gasaufsatzleuchten	156
	Siehe auch Seite 90	Gashängeleuchte	1
		Gasreihenleuchten	36
		<b>Insgesamt</b>	<b>193</b>
Kreuzberg-Friedrichshain	Viertel Chamissoplatz	Gasaufsatzleuchten	86
		Gasmodellleuchten	47
		<b>Insgesamt</b>	<b>133</b>
	Mariannenplatz	Gasaufsatzleuchten	51
		Gashängeleuchten	107
		<b>Insgesamt</b>	<b>158</b>
Tempelhof-Schöneberg	Dorfanger Lichtenrade	Gasmodellleuchten	67
Treptow-Köpenick	Siedlung Bahnhofstraße/Spreestraße	Gasaufsatzleuchten	73
		Gashängeleuchten	51
		Gasmodellleuchten	10
		<b>Insgesamt</b>	<b>134</b>
	Pflanzgartenstraße	Gashängeleuchten	34
Marzahn-Hellersdorf	Angerdorf Kaulsdorf	Gasaufsatzleuchten	9
		Gasmodellleuchten	34
		<b>Insgesamt</b>	<b>43</b>
Weitere drei Einzelstandorte		Gasreihenleuchten	2
		Gassonderleuchten	6
		<b>ZUSAMMEN</b>	<b>3.298</b>

Die „Erhaltungsliste“ des Berliner Senats zeigt deutlich, wo Gasleuchten weiter existieren dürfen. Den absoluten Spitzenplatz nimmt der Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf ein, über 40 Prozent der „geschützten“ Gasleuchten befinden sich dort. Dahinter folgt mit großem Abstand Reinickendorf. Überhaupt ist diese Liste nicht nur absolut westlastig, sondern sie hat ihren Schwerpunkt eindeutig im Norden und Westen der Stadt. Im Südwesten (Steglitz-Zehlendorf) siegt es relativ mau aus. Kreuzberg darf zwei kleine Gaslicht-Inseln behalten, Tempelhof-Schöneberg einen kläglichen Rest weit draußen in Lichtenrade. Neukölln geht komplett leer aus. Und der Osten hat lediglich in Köpenick sowie in Kaulsdorf drei kleine Alibi-Kieze. Von den 3.298 „geschützten“ Gasleuchten befinden sich nur 211 im ehemaligen Ostteil Berlins.

Bettina Raetzer-Grimm, Bild unten: Holger Drosdeck





## UNTERIRDISCHES ÜBER GASLATERNEN UND LITFAßSÄULEN

Wie einige Berliner Tageszeitungen zum historischen Erbe der Hauptstadt stehen, beweist ein Kommentar, der am 18. Februar im Boulevardblatt „BZ“ erschien. Kai Ritzmann, Lokalchef bei der „BZ“ nahm sich des Themas „Litfaßsäulen“ an. Wie berichtet, sollen diese einst in Berlin erfundenen Plakatsäulen in den nächsten Wochen und Monaten verschwinden, zumindest in ihrer bisherigen Form. Wir schrieben darüber in der letzten Ausgabe.



Abriss der Berliner Litfaßsäulen. Bilder: twitter/unbek.



Der Abriss dieser Säulen erinnert irgendwie an das Abholzen der Berliner Gaslaternen. Und wie zum Trotz schrieb die „BZ“ in ihrem Beitrag prompt Folgendes: „Erinnert sich noch jemand an die aufgeheizte Debatte um das Für und Wider der Gasbeleuchtung in Berlin? Erkannten die einen in dem Wechsel von Gas zu LEDs nur eine technische Weiterentwicklung, die vor allem Kosten sparen soll, konstatierten die andern eine Art Untergang des Abendlandes. Die enthusiastischen Befürworter wollten im funzeligen Gaslicht noch immer Fontanes Jenny Treibel übers Kopfsteinpflaster geistern sehen.“ Der Duktus dieses Beitrages ist in seiner Form des Verächtlichmachens eindeutig. Die Menschen, die sich für die Gasbeleuchtung eingesetzt hatten und immer noch einsetzen, werden pauschal in den Senkel gestellt. Es sind sozusagen die „Ewiggestrigen“, die sich für das Berliner Gaslicht und eben jetzt offenbar auch für Litfaßsäulen einsetzen.

Und der Kommentator lobpreist die LED-Beleuchtung mit den Worten:

„Dann jedoch kamen die modernen Leuchtmittel – und siehe da: Das alte Berlin blieb wie es war. Denn die Strahlkraft der LEDs war von der überkommenen Leuchtkraft kaum zu unterscheiden. Der Protest fiel in sich zusammen“.



Es gab eine Zeit (1979), da feierte man die Litfaßsäule mit Briefmarken ... Bild: Slg. PGL



... oder Sondermünzen. 20-Euro-Gedenkmünze von 2016. Bild: Slg. PGL

Für die Nicht-Berliner sei an dieser Stelle gesagt, dass es sich bei dem Boulevardblatt „BZ“ um eine Zeitung handelt, die den Berliner Lokalkolorit ziemlich hochhält. Es gibt sogar Texte in Berliner Dialekt. Doch wenn schon so eine Zeitung über die Gaslicht-Schützer herfällt und die Senatspolitik offenbar kritiklos befürwortet, dann wundert es nicht, dass es für die Rettung der Gaslaternen in Berlin praktisch keine wichtigen Fürsprecher gibt. Noch nicht mal Medien, die den „Ur-Berliner“ heraushängen lassen.



Was nun die historischen Litfaßsäulen angeht, so scheinen sie dem Kommentator ebenfalls relativ schnuppe zu sein – um im Berliner Tonfall zu bleiben. So meint er: „Ähnliches könnte sich auch hier ereignen. Ja, die von einer kleinen Kuppel gekrönten Reklamesäulen sind 19. und frühes 20. Jahrhundert par excellence, analoger geht es nicht. Eduard Gaertner, Heinrich Zille, George Grosz haben sie verewigt, Joachim Ringelnatz hat sie besungen: „(Sie) rufen und locken und preisen/Aus buntem und grellem Papier/Und drohen und stechen und beißen/Und lügen noch schlimmer als wir. Gewiss, sie dürfen nicht aus dem Berliner Straßenbild verschwinden. Sie sind ein Kulturgut und noch immer von hohem Nutzen. Und sie werden nicht verschwinden. Sie bekommen abweichende Maße und einen Lichtkranz, der sie erhellt. Leider werden sie weniger. Das ist bedauernswert, aber kein hinreichender Grund zur Zivilisationskritik.“



Inzwischen haben Künstler den Abriss thematisiert und großflächige Traueranzeigen auf die Säulen geklebt.  
Bilder: twitter/unbek.



Und zum Schluss wartet der „BZ“-Lokalchef mit einer netten, bissigen Bemerkung auf: „Wiederholen wir also nicht das **Gezeter wie um die Gaslaternen.** (Der etwas andere) Litfaß bleibt uns erhalten.“

Aus unserem Kreis haben wir dazu einen Brief an die „BZ“ geschrieben, eine Antwort blieb aus. Wen wundert's?



Friedhof der Litfaßsäulen ... Bildquelle: twitter/unbek.

Nun möge sich jeder sein eigenes Urteil über dieses Geschreibsel bilden. Für mich hat der Verfasser dieses unmöglichen Kommentars rein gar nichts verstanden. Engagierte Bürger werden gnadenlos verächtlich gemacht, Leuchtdioden in den Himmel gelobt und neumodische, innen beleuchtete Plakat-Gebilde, die eine völlig andere Optik und andere Ausmaße haben als die legendären Litfaßsäulen, mit diesen gleichgesetzt. Dabei sehen die Nachfolger der Litfaßsäulen völlig anders aus. Berlin ist wegen dieser geschichtsvergessenen Art, die offenbar von allen politischen Strömungen vertreten wird, ein hoffnungsloser Fall.

Nico Wolf

#### Kleiner Nachtrag:

Die auf dem unteren, rechten Bild gezeigte Litfaßsäule samt Gasleuchte ist vor den abrissswütigen Fingern des Berliner Senats geschützt. Das Ensemble steht in Düsseldorf ...

(Bild: Bettina Raetzer-Grimm)





## DAUERÄRGER ÜBER DAUERBRENNER

In Berlin ist ein „Phänomen“ schon seit Jahren ein Dauerbrenner. Die Gaslaternen leuchten auch tagsüber. Doch es scheint immer noch Bürgerinnen und Bürger zu geben, die sich darüber wundern. Wobei es bei den sogenannten „Tagbrennern“ ja bekanntlich nicht um Einzelfälle handelt, vielmehr sind ganze Straßenzüge, ja Viertel davon betroffen. Auch in unserem Gaslaternenjournal haben wir schon öfters darüber berichtet. Verantwortlich für diesen Zustand ist der vom Berliner Senat beauftragte „Beleuchtungsmanager“, seit einiger Zeit ist das die Vattenfall-Tochterfirma Stromnetz Berlin GmbH. Deren Sprecher Olaf Weidner musste sich kürzlich bei einem „Kiezesgespräch“ des Berliner „Tagesspiegels“ Fragen von Anwohnern in Charlottenburg-Wilmersdorf stellen. Weidner sagte dazu, *„bei einer Wartung der Laternen habe man gravierende Mängel an einzelnen Funktionsbauteilen festgestellt, die unter anderem für eine reibungslose Inbetriebnahme der Anlagen während der Dämmerung zuständig sind. Um die Verkehrssicherheit während der Nachtstunden zu gewährleisten, habe das mit der Wartung beauftragte Fachunternehmen die defekten Bauteile überbrückt. Und damit seien die Laternen in Dauerbetrieb gestellt worden.“*

Die Gaslaternen wurden also vom „Dunkelsteher“ zum „Dauerbrenner“. Irgendwie erinnert das an Zeiten in der früheren DDR, als man wegen Materialmangel und fehlendem „know-how“ ebenfalls die Gasstraßenbeleuchtung auf Dauerbetrieb stellte. Die Älteren unter uns werden sich daran erinnern, wie das beispielsweise in den Berliner Ostbezirken Köpenick, Mahlsdorf oder Kaulsdorf aussah.

Die massenhaften Störungen treten seit der Privatisierung der öffentlichen Beleuchtung Berlins im Jahr 2001 immer wieder auf. Eine etwas andere Beleuchtungsform wie Gaslicht benötigt nun mal qualifiziertes Fachpersonal und nicht irgendwelche – vielleicht gar aus der Elektrobranche

stammenden Mitarbeiter. Der Beleuchtungsmanager hat ein finanzielles Budget und ist verpflichtet, Arbeiten an den Gasleuchten oder Beschaffung von Teilen auszuschreiben. Im besten Fall bekommt ein Fachunternehmen wie die Firma Braun Lighting Solutions zeitnah den Auftrag. Im ungünstigsten Fall kann aber auch ein anderer Betrieb den Zuschlag bekommen. Die Qualität der Ausführung hängt also davon ab, welche Firma von der Vattenfall-Tochter beauftragt wird. Das erklärt auch den bisweilen großen und optisch hervorstechenden Unterschied beim Zustand der Gasstraßenbeleuchtung in Berlin. In manchen Stadtbezirken oder Kiezen sieht es vorbildlich aus, in anderen eher nicht.



Nun scheint es also aktuell Probleme im Zentrum des alten „West-Berlin“ zu geben. *„Das Problem zieht sich quer durch Charlottenburg-Wilmersdorf“*, sagte Olaf Weidner. Betroffen seien beispielsweise Gaslaternen in der Ahornallee, in der Straße Alt-Lietzow, in der Bayernallee, in der Mommsenstraße und in der Pestalozzistraße. Die Stromnetz Berlin GmbH möchte aber, so Waldner, zum normalen Betrieb zurückkehren, *„sobald die defekten Leuchten im Rahmen von Sanierungsmaßnahmen ausgetauscht wurden“*.

Nico Wolf





## NÜSCHT WIE LAMPE -

## DA GEHT'S LANG!

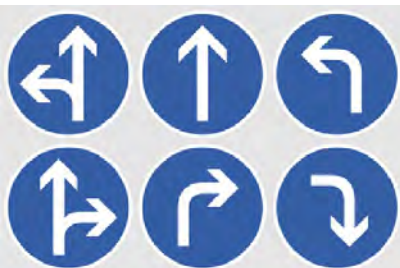


Das schlimmste war das Buddeln. Also das „Loch“ aufgraben, Spaten für Spaten, Schaufel für Schaufel. Das kann schon mal auf Knochen, Muskeln und Kreislauf gehen. Und man merkt, dass man nicht mehr so ganz taufrisch ist. Da spürt man plötzlich Stellen am Körper, wo man bisher gar nicht wusste, dass man diese Stellen überhaupt hat...Aber was tut man nicht alles für sein besonderes Faible.

Als wir mit dem Ausheben der Grube anfangen, war es Hochsommer. 32-35 Grad Hitze. Viel zu heiß für solche Erdarbeiten, die Buddelei wurden auf einen späteren Zeitpunkt verschoben. Doch irgendwann geht auch der schönste Sommer mal zu Ende, die Temperaturen sanken. Inzwischen waren wir bei 80 cm Tiefe und die schon seit Jahren verlegte Gasleitung weiterhin nicht in Sicht. Erst bei 1,20 m stießen wir auf das gelbe PE-Rohr, von dem die nahe Gaslaterne ihr Elixier bezog. Hier sollte auch das vor einigen Jahren in Hamburg erstandene, gasbeleuchtete Verkehrszeichen an die Gasleitung angeschlossen werden. Mittlerweile war es Ende September und das Projekt wartete auf das Finale.



Die exakte Bezeichnung des Schildes lautet übrigens: „Vorgeschriebene Fahrtrichtung hier rechts vorbei“ - StVO Verkehrszeichen-Nr. 222-20. Der Durchmesser beträgt 42 cm. Schilder dieses Typs wurden im Jahr 1956 in der Bundesrepublik Deutschland eingeführt. Mehr über Verkehrszeichen und mit Gas beleuchtete Schilder im Zündfunken Nr. 67 vom 21.8. 2016.







Ein ganzer Samstagnachmittag war vonnöten. Die Grube war ausgehoben, ein T-Stück eingesetzt, das Schild mit Standfuß hinein ins Erdloch und an die Gasleitung angeschlossen. Alles passte gut zusammen. Nun das Erdloch wieder verfüllen. Um das Ensemble von Gasleuchte und Gasverkehrsschild zu komplettieren, wurde zusätzlich noch ein Poller gesetzt.

Dann war alles fix und fertig, der kleine Schildermast stand. Das aufgrund der langen Lagerzeit stark verschmutzte Schild musste erst einmal gesäubert werden. Die Technik war bemerkenswerterweise gut in Schuss. Das hinter dem Schild in einem Gehäuse eingebaute Zündgerät funktionierte einwandfrei. In der Gasdüse und der Zuleitung hatten sich diverse Spinnen ein wohliges Zuhause geschaffen, das musste zunächst beseitigt werden. Die völlig korrodierte Batterie hatte glücklicherweise keinen Schaden angerichtet. Mit neuer Batterie sowie jeweils einem Gasglühkörper und einem Zündglühkörper wurde die Beleuchtung getestet – und funktionierte.

Jetzt war das Schild lediglich noch schön zu säubern. Als es dunkel wurde, setzte das Schaltgerät die Gasbeleuchtung des Richtungsschildes in Betrieb. Mit mattgelbem Ton zeigt nun das Verkehrsschild, wo es langgeht ...

*Text: BRG, Bilder: Sammlung ProGaslicht*

## MIT GASLICHT FOTOGRAFIERT –

## WEIMAR

In diesem Jahr kann die mit etwa 65.000 Einwohnern mittelgroße Stadt in Thüringen gleich zwei bedeutende, historische Ereignisse feiern, die vor genau 100 Jahren stattfanden. Dementsprechend gibt es auch viele Reportagen und Berichte über die ehemalige Residenz- und heutige Kreisstadt zu lesen. Bei den Ereignissen handelt es sich zum einen um die ab 6. Februar 1919 im dortigen Nationaltheater tagende Deutsche Nationalversammlung. Wichtigster Auftrag dieser Versammlung war nach dem Sturz der Monarchie die Verabschiedung einer neuen Verfassung. Das zweite herausragende und nun 100 Jahre alte Ereignis war die Gründung des Staatlichen Bauhauses am 12. April 1919.

Geschichtlich besitzt Weimar ein reiches kulturelles Erbe. So wirkten dort unter anderem wichtige Vertreter der Weimarer Klassik wie Johann Wolfgang von Goethe, Friedrich von Schiller, Christoph Martin Wieland und Johann Gottfried von Herder. Zuvor hatten bereits Lucas Cranach der Ältere und der Jüngere sowie Johann Sebastian Bach, Franz Liszt, Richard Strauß und Friedrich Nietzsche in Weimar gewirkt. Weimar war bereits im 16. Jahrhundert Haupt- und Residenzstadt des späteren Herzogtums (ab 1815 Großherzogtum) Sachsen-Weimar-Eisenach. Das Großherzogtum war der erste Staat in Deutschland, der sich eine Verfassung gab (1816). Von 1920 bis 1952 war Weimar die Hauptstadt des neu entstandenen Landes Thüringen. 1996 bekam Weimar den Titel „Kulturhauptstadt Europas“.



Die ältesten, bekannten Quellen Weimars stammen aus dem Jahr 899. Für das Jahr 1250 ist erstmals eine Siedlung erwähnt. 1410 bekam Weimar Stadtrechte. Zwischen 1561 und 1681 fanden in der Stadt Hexenverfolgungen statt, mehrere Frauen wurden verbrannt. Selbst der damalige Landesvater, Herzog Johann Friedrich von Sachsen-Weimar, geriet ins Visier der Inquisition, weil er „einen Pakt mit dem Teufel geschlossen haben soll“, er wurde eingekerkert und dort später tot aufgefunden.



Links: Herzogin Anna Amalia um 1769, Bild: Johann Ernst Heinsius; rechts ihr Sohn Großherzog Carl August im Jahr 1822, Bild: Heinrich Christoph Kolbe

Die Zeit der Weimarer Klassik Ende des 18./Anfang des 19. Jahrhunderts und das Wirken zahlreicher namhafter Dichter prägte die Regentschaft der kunstsinnigen Herzogin Anna Amalie (1739-1807), sowie ihres Sohnes Carl August (1757-1828). Letzterer galt als toleranter Freigeist, der seinem Großherzogtum 1816 eine Verfassung gab. Durch seine Regentschaft wurden am 18. Oktober 1817 hunderte Studenten und Professoren angelockt, die auf der nahen Wartburg das erste Wartburgfest feierten. Es war eine Protestkundgebung gegen reaktionäre Politik und Kleinstaaterei und für einen Nationalstaat mit einer eigenen Verfassung.

Nachfolger von Carl August wurde 1828 Großherzog Carl Friedrich (1783-1853), es entstanden die ersten Sparkassen und Wohlfahrtseinrichtungen. Und es ging es kulturell weiter bergauf, viele Musiker kamen in die Stadt, manche hatte man nach 1848/49 andernorts verfolgt.





Großherzog Carl Alexander im Jahr 1855,  
Bild von Richard Lauchert

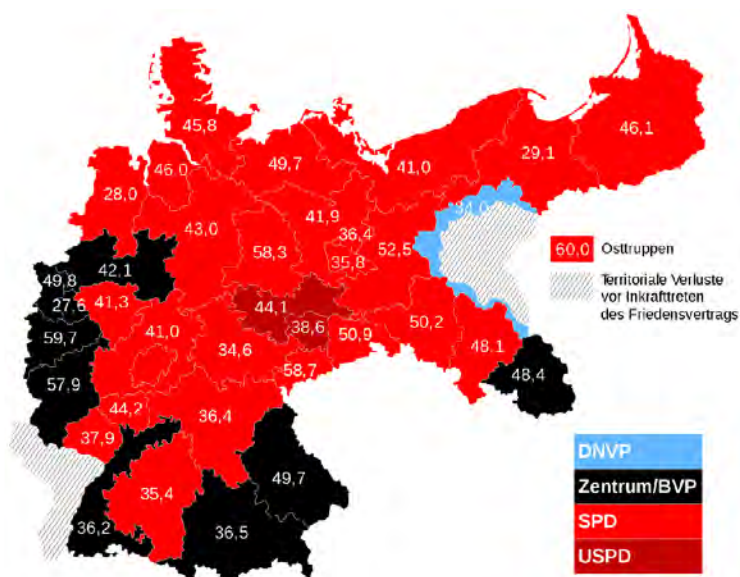
Überhaupt wurde Weimar in der nachrevolutionären Zeit ab 1848 Zufluchtsort für viele liberale Künstler und kritische Geister. Als Carl Alexander (1818-1901) im Jahr 1853 neuer Großherzog wurde, blieb Weimar ein Hort freigeistigen Denkens. Der Großherzog galt wegen seiner liberalen Ansichten als Sonderling, hatte gute Kontakte zu Schriftstellern und Journalisten. Unter seiner Regierung bekam die Altstadt Weimars mit den Denkmälern von Goethe, Schiller, Herder und Wieland ihr bekanntes Aussehen. 1860 wurde in Weimar die Großherzoglich-Sächsische Kunstschule gegründet. Die an der Kunstschule lehrenden Protagonisten Arnold Böcklin, Franz Lenbach oder Reinhold Begas gelten als Begründer der Weimarer Malerschule. Die Regierungszeit von Carl Alexander wird auch als „Silbernes Zeitalter Weimars“ bezeichnet.

Sein Nachfolger Großherzog Wilhelm Ernst (1876-1923) verpflichtete sich zu Beginn des 20. Jahrhunderts zur Förderung der Bildenden Kunst, die von seinem Vater gegründete Kunstschule wurde 1910 zu einer Hochschule. Unter der Regierung von Wilhelm Ernst wurde Weimar zu einem Zentrum der Moderne, bereits 1905 gründete er die Weimarer Bildhauerschule, zwei Jahre später die Großherzoglich-Sächsische Kunstgewerbeschule, an der der aus Belgien stammende Architekt Henry van der Velde wirkte. Die Kunstgewerbeschule ging 1919 in neu gegründeten Staatlichen Bauhaus auf. Mit dem Ende des Kaiserreiches im November 1918 verzichtete Großherzog Wilhelm Ernst auf seinen Thron und zog mit seiner Familie nach Heinrichau in Niederschlesien.

Die Ära des Eisenbahnverkehrs begann 1846 mit dem Anschluss Weimars an die Bahnstrecke Halle-Erfurt, erst 1876 wurde die Strecke nach Gera und Jena, 1887 die Ilmtalbahn nach Bad Berka eröffnet. Doch ein nennenswerter industrieller Aufschwung fand in Weimar nicht statt.

## Nationalversammlung und Weimarer Reichsverfassung

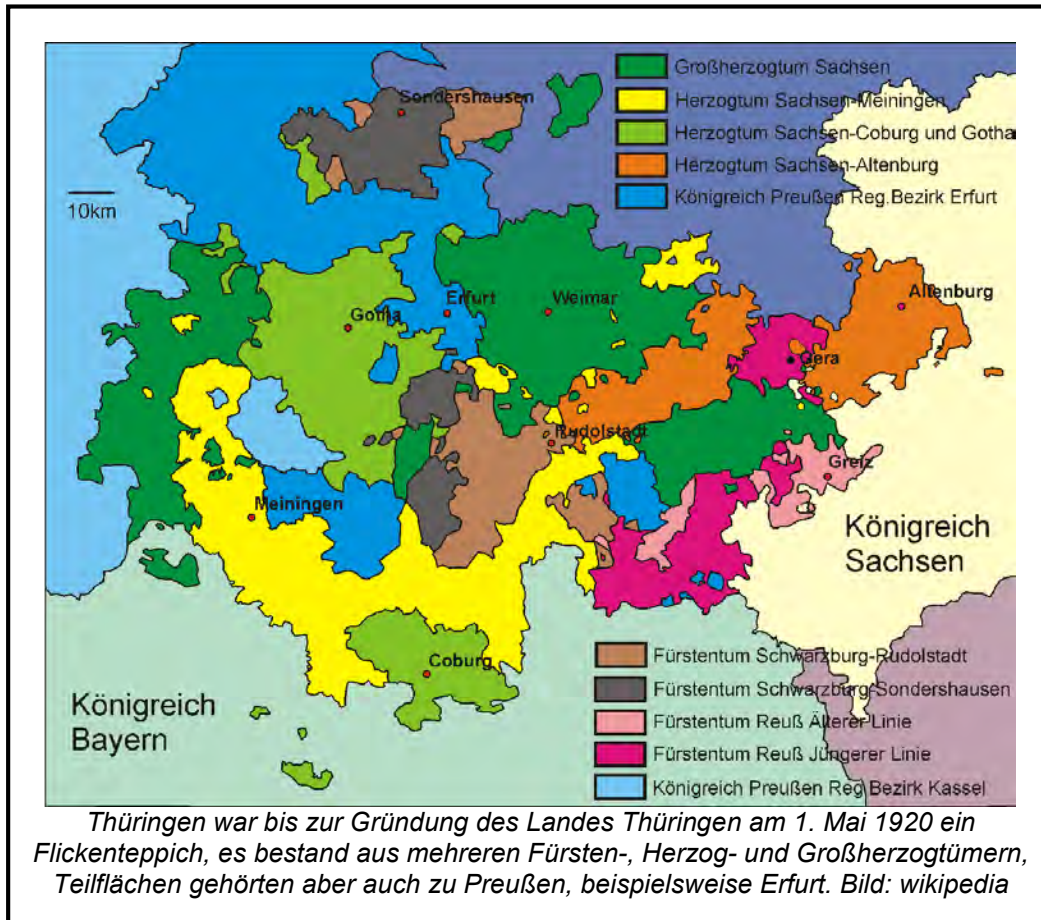
Nach Ende des Ersten Weltkrieges und der Abdankung von Kaiser Wilhelm II. beeilte man sich, die erste reichsweite Wahl nach der Novemberrevolution 1918 durchzuführen. Die dann gewählten Abgeordneten sollten die Weimarer Nationalversammlung bilden. Erstmals durften Frauen wählen, knapp 50 Prozent waren Erstwähler. Die SPD wurde stärkste Partei, ohne aber eine eigene Mehrheit zu haben. Mit weitem Abstand folgten bürgerliche Parteien und die linksstehende USPD. Die Wahlen wurden mit Ausnahme der früheren Kolonien, des von Frankreich inzwischen besetzten Elsass-Lothringen und eines Teils der preußischen Provinz Posen, das unter polnischer Kontrolle war, überall in Deutschland abgehalten. Österreich wollte sich damals mehrheitlich Deutschland anschließen und an der Wahl teilnehmen, schließlich verzichtete man aber darauf.



Links: Davon träumt die SPD heute noch. In weiten Teilen hatte sie die Nase vorn; rechts: Vor dem Nationaltheater in Weimar, hier tagte die Nationalversammlung vom 6. Februar bis 30. September 1919. Die Versammlung kam übrigens mit 421 Sitzen aus, obwohl Deutschland wesentlich größer war als heute. Der aktuelle Bundestag umfasst 709 Sitze. Bilder: wiki/LEMO



Am 6. Februar 1919 trat in Weimar die Deutsche Nationalversammlung zu ihrer konstituierenden Sitzung zusammen, die zum Ziel hatte, eine neue republikanische Verfassung für das Deutsche Reich auszuarbeiten und zu verabschieden. Weimar hatte man gewählt, weil die politische Lage in Berlin immer unruhiger geworden war und es beinahe täglich zu Straßenkämpfen zwischen verfeindeten politischen Lagern kam. Somit wurde die Stadt Weimar auch Namensgeberin der nun folgenden „Weimarer Republik“, die von 1919 bis 1933 bestand und erst durch die Machtübernahme Hitlers endete.



Eine der ersten Maßnahmen der neuen Republik war die Gründung des Landes Thüringen, das bis dahin lediglich als Region, aber nicht als politisches Gebilde bestand. Auf dem Boden Thüringens existierten 1914 acht Kleinstaaten (Großherzogtümer, Herzogtümer und Fürstentümer), sowie außerdem Gebiete unter Preussischer Herrschaft wie z.B. Erfurt. Nach 1918 wurden daraus Freistaaten, die sich teilweise wie die Fürstentümer Reuß ältere Linie (Greiz) und Reuß jüngere Linie (Gera) auch zu einem „Volksstaat Reuß“ zusammenschlossen. Letztendlich waren es sieben Staaten, die sich am 1. Mai 1920 zum Land Thüringen mit der Landeshauptstadt Weimar vereinten. Ein Kleinstaat (Sachsen-Coburg) beschloss die Integration in den Freistaat Bayern, nachdem eine Volksabstimmung zuvor 88 Prozent Zustimmung für Bayern brachte.

Über die Weimarer Republik haben wir bereits im Zündfunken Nr. 81 berichtet.

## Die Gründung des Staatlichen Bauhaus Weimar

Der 1. April 1919 gilt als Grundsteinlegung der Gestaltungshochschule. Walter Gropius wurde Direktor der Großherzoglich Sächsischen Hochschule für Bildende Kunst in Weimar. Er vereinigte sie formell am 12. April mit der aufgelösten Kunstgewerbeschule und gab ihr einen neuen Namen: Staatliches Bauhaus in Weimar. Die Schule repräsentierte den Geist des Aufbruchs, der auch politisch in der in Weimar tagenden Nationalversammlung und der Verfassung von 1919 zum Ausdruck kam.



Im Laufe der Zeit waren hier namhafte Künstler tätig, mehr über die Geschichte des Bauhaus ab Seite 39.

In der ersten Hälfte der 1920er Jahre wurde Weimar von vielen Touristen aus dem In- und Ausland besucht, nach der Weltwirtschaftskrise 1929 flachte die Besucherzahl aber deutlich ab.

In Weimar kam es in den 1920er Jahren immer wieder zu Spannungen zwischen den Vertretern des neu gegründeten Bauhauses und der freigeistigen Strömung um Harry Graf Kessler (siehe Zündfunke Nr. 81) auf der einen, und der nationalistisch-völkischen Gruppe um Adolf Bartels,





Das Goethehaus am Frauenplan war stets ein Anziehungspunkt für Besucher der Stadt. Links ein Bündelpfeilmast mit „Schinkellaterne“, Bild: Sammlung Magdlung

Lagers, inhaftierte dort bis zum Jahr 1950 etwa 28.000 Menschen, von denen ein Viertel zu Tode kam.

Auch architektonisch versuchten die Nazis, in Weimar Zeichen zu setzen und die Stadt umzugestalten. Ein Teil des Stadtviertels Asbachgrünzug und das Viadukt wurden abgerissen, um ein „Gauforum“ zu bauen.



Oben: Am Viadukt/Westseite um 1925, Bild: Sammlung Magdlung;  
unten Nordgebäude des Gauforums (2015), Bild: Martin Kraft



einem geistigen Wegbereiter Hitlers auf der anderen Seite. Als das Bauhaus 1925 nach Dessau umzog, wurde Weimar mehr und mehr zu einem Zentrum erzkonservativen und nationalistischen Denkens. 1926 hielt hier die NSDAP ihren 2. Parteitag ab und gründete die „Hitler-Jugend“. Für die Nazis ein Triumph, denn Weimar war ihnen als Namensgeber für die Republik sowie als Wirkungsstätte avantgardistischer Künstler verhasst. Adolf Hitler besuchte die Stadt später mehr als 40 Mal. Nach 1933 wurden auch in Weimar politische Gegner gnadenlos verfolgt, schon bald entstanden Konzentrationslager in den nahegelegenen Nohra und Bad Sulza, 1937 folgte das KZ Buchenwald vor den Toren Weimars, dort ermordeten die Nazis mehr als 57.000 Menschen. Nach 1945 übernahm die sowjetische Geheimpolizei NKWD Teile des

Durch Bombenangriffe im Zweiten Weltkrieg wurden 1.254 Einwohner und etwa 600 KZ-Häftlinge getötet, 325 Gebäude wurden zerstört und 210 schwer beschädigt, ein Großteil davon jedoch trotz späterer DDR-Mangelwirtschaft wiederaufgebaut. Weimar wurde zu DDR-Zeiten zu einem Aushängeschild, da viele Besucher aus dem Ausland in die Stadt kamen. Eine Besonderheit war auch, dass kein einziger Oberbürgermeister zwischen 1949 und 1989 von der SED, sondern stets von der CDU (Ost) gestellt wurde.

Nach der Wiedervereinigung Deutschlands stand die Stadt bald vor einem finanziellen Fiasko, 1995 war sie praktisch bankrott. Doch kulturell ging es bergauf. Ein Jahr später wurde der Eintrag „Bauhaus und seine Stätten“ in Weimar und Dessau in die Welterbeliste aufgenommen, wobei Weimar mit drei Objekten vertreten ist: mit der ehemaligen Kunstgewerbeschule Weimar, dem heutigen Hauptgebäude der Bauhaus-Universität Weimar sowie dem „Haus Am Horn“. 1998 folgte ein weiterer Eintrag, der das Ensemble Klassisches Weimar aus insgesamt elf verschiedenen Denkmälern der Stadt zum UNESCO-Weltkulturerbe erklärte. 1999 wurde mit dem Kolleg Friedrich Nietzsche der Klassik



Stiftung Weimar ein Ort geschaffen zur freien Auseinandersetzung mit Philosophie, Wissenschaft und Kultur. 2001 wurde der literarische Nachlass von Goethe aus dem Goethe- und Schiller-Archiv in das Weltdokumentenerbe (Memory of the World) aufgenommen.

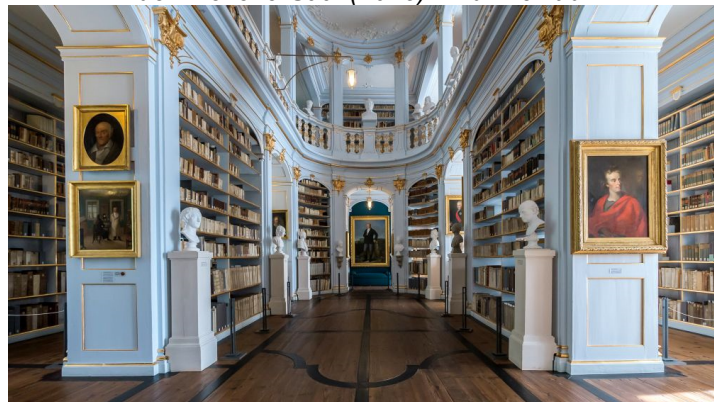
Schlagzeilen machte im September 2004 der Großbrand in der Herzogin-Anna-Amalia-Bibliothek, bei dem 50.000 Bücher zerstört wurden. Drei Jahre später wurde die Bibliothek wiedereröffnet.

Weimar hat heute zahlreiche Sehenswürdigkeiten zu bieten, außerdem einige Museen und Archive sowie Hochschulen, darunter die Bauhaus-Universität Weimar und seit 6. April diesen Jahres das neue Bauhaus-Museum.

Für Nahverkehrsleute interessant ist auch die relativ kurze Geschichte der Straßenbahn Weimar, die von 1899 bis 1937 verkehrte und eine Linienlänge von 15,1 Kilometer umfasste. Danach wurde sie durch Busse und Obusse ersetzt. Der Obusbetrieb existierte von 1948 bis 1993. Immerhin wurde nach der Wende im Jahr 1990 noch eine 2,2 Kilometer lange Neubaustrecke in Betrieb genommen. Trotzdem wurden die umweltfreundlichen Fahrzeuge ab April 1993 durch Diesel-Omnibusse ersetzt. Weimar ist heute die größte Stadt ohne Straßenbahnnetz in den Ost-Bundesländern.



Die Herzogin-Anna-Amalia-Bibliothek im Jahr 2004 (kurz vor der Brandkatastrophe), Bild: R. Moehler; unten Blick in den Rokoko-Saal (2015). Bild: NoRud



Der Weimaraner Vorstehhund wurde zu Beginn des 19. Jahrhunderts am Hof des Großherzogs Carl-August von Sachsen-Weimar-Eisenach gehalten und ab etwa 1890 vor allem in Thüringen planmäßig gezüchtet. Bild: Hennyxlb



Oben: Straßenbahn am Untergraben (um 1920), Bild: Sammlung Magdlung; unten Obusbetrieb am Weimarer Hauptbahnhof im August 1989. Bild: Felix O



Die Einwohner Weimars werden übrigens „Weimarer“ genannt. Der fälschlicherweise manchmal verwendete Begriff „Weimaraner“ bezeichnet eine seit dem 19. Jahrhundert in Weimar gezüchtete Hunderasse.



# INDUSTRIALISIERUNG - STADTBELEUCHTUNG - GASVERSORGUNG

Thüringen ist zu Beginn des 19. Jahrhunderts ein dicht besiedeltes Land. Das Gros der Einwohner der hiesigen Kleinstaaten lebt in Dörfern, deren Struktur sich über viele Generationen kaum verändert hat. Die Menschen sind in traditionelle Dorfgemeinschaften mit einer auf Selbstversorgung basierenden Wirtschaftsweise eingebunden. Im Laufe der nächsten 100

Jahre vollzieht sich ein tiefgreifender politischer und ökonomischer Wandel, welcher sowohl das soziale Gefüge der Menschen in den Dörfern als auch das Arbeitsleben grundlegend verändert. Die Kleinstaaten in Thüringen müssen sich liberalisieren und werden 1871 Teil des Deutschen Reiches.



*Der Thüringer Wald mit Blick auf die Wartburg. Bild: T. Kromke*

Die massiv wachsende Bevölkerungszahl erzwingt einen Modernisierungsschub in der Landwirtschaft. Bestehende Produktionsstätten wandeln sich mit der Kraft der Dampfmaschinen zu Industriebetrieben. Die Thüringer Glashütten, Bergwerke oder Porzellanfabriken und neue Heimarbeitsplätze in der Textil- und Spielzeugherstellung verändern nicht nur die Städte, sondern wenn auch verzögert, vor allem die Dörfer.

## ENERGIE IN THÜRINGEN

Holz war jahrhundertlang Energieträger Nummer Eins in Thüringen, schließlich gab es ihn direkt vor der Haustür: Holzfeuer dienten nicht nur zum Wärmen und Kochen, sondern später auch zum Brennen von Schüsseln, Flaschen und Krügen. Auch heute ist Thüringen zu einem Drittel mit Wald bedeckt, man spricht daher auch vom grünen Herz Deutschlands. Holzkohle begründete schließlich die Glasbläserindustrie im Süden und das Eisenhandwerk zwischen Rennsteig und Werra. Mitte des 19. Jahrhunderts löste der Energieträger Gas die Holzkohle in Thüringen ab.

Mit dem Bau von Gleichstrom-Dampfkraftwerken Ende des 19. Jahrhunderts hielt die Elektrizität in Thüringen Einzug. Bereits 1823 brachte ein Gaswerk in Zeulenroda zwölf Laternen zum Leuchten. Das erste öffentliche Gaswerk in Deutschland entstand 1828 in Dresden und das erste Thüringer Gaswerk nahm 1840 in Weimar seine Arbeit auf. Fortan wurden in allen größeren Städten Thüringens die Straßen und Plätze mit der neuen Energie beleuchtet. Nach Weimar folgte 1852 Gera, danach kam 1855 Gotha, 1857 Erfurt, 1861 Apolda und 1865 Mühlhausen.

An elektrisches Licht dachte damals noch niemand, doch das künstliche Licht war schließlich die treibende Kraft, die Forschung auf dem Gebiet der Elektrizität zu forcieren. Seit Jahrhunderten experimentierten bekannte Forscher mit dieser Naturerscheinung. Aber erst mit der Entdeckung des Dynamoelektrischen Prinzips 1866 durch Werner von Siemens war eine wirtschaftliche Erzeugung und damit Nutzung möglich.



*Blick auf den Falkenstein, Bild: Falko Göthel*



Nach der Entwicklung brauchbarer Glühlampen entstanden um 1880 die ersten Kraftwerke, damals elektrische Zentralstationen genannt. Sie lagen noch im Zentrum ihres Versorgungsgebietes und lieferten Gleichstrom für die öffentliche Beleuchtung, wie beispielsweise in Weimar 1885 und 1887 in Erfurt. Später kamen Wechsel- und Drehstromkraftwerke hinzu, die wegen der leichten Transformierbarkeit der Spannung auch außerhalb der Verbraucherschwerpunkte errichtet werden konnten. Der Ingenieur Oskar von Miller bewies schließlich, dass sich elektrische Energie bei hohen Spannungen auch über große Entfernungen wirtschaftlich transportieren lässt.

Viele Thüringer Städte taten sich in dieser Zeit jedoch schwer, eine öffentliche Elektrizitätsversorgung aufzubauen, schließlich sorgten Gaswerke für Licht und Beleuchtung. Erst mit der elektrischen Straßenbahn, die viele Bürger als Verkehrsmittel forderten, hielt der Strom in den Städten Einzug, wie beispielsweise 1892 in Gera.



*Oben: Radfahren war schon vor 135 Jahren angesagt: Radfahrerkompanie vor dem Dingelstädtischen Haus um 1885; unten: Sechsseitige Schubscheibenlaterne unbekannter Bauart als Wandleuchte am Wielandshaus, der Schattenwurf ist beeindruckend. Dieser Leuchtentyp ist häufiger auf alten Bildern von Weimar zu sehen. Bilder: Sammlung Magdlung.*



*Sechsseitige Wandlaterne am Wittumspalais. Bild: Slg. PGL*



Über die Gasstraßenbeleuchtung Weimars liegen leider keine genauen Erkenntnisse vor. Nach 1840 sind zunächst die auch aus anderen Städten bekannten Modellleuchten zum Einsatz gekommen. Eine Besonderheit war eine recht ausladende sechsseitige Leuchte mit Schubscheiben, sowie einer Krone als Dachabschluss.

Auch die aus Berlin bekannte „Schinkellaterne“ samt Bündelpfeilmast wurde in Weimar aufgestellt. Später gesellten sich Rundmantellaternen sowie Gasauflatzleuchten der Bauart Köln dazu. Bekannt sind Wandkonsolen und unterschiedliche Kandelabertypen. Im Jahr 1935 meldete die Statistik 799 Gasleuchten, die mit Druckwelle gezündet wurden. Weitere 140 Elektroleuchten bildeten zusammen die Stadtbeleuchtung Weimars.





Oben: Gaskandelaber mit hohem Rauchabzug am Sophienstiftsplatz um 1900. Bild: unbekannt; unten: Gaskandelaber am Herderplatz. Bild: Slg. Magdlung



Bildreihe linke Seite: Die Beleuchtung am Hoftheater (Nationaltheater) in Weimar wechselte im Laufe der Zeit. Auf dem oberen Bild (1890) sieht der Platz vor dem Theater recht schmucklos aus, ein einzelner Kandelaber mit viereckigem Sockel trägt eine Schubscheibenlaterne. Nach 1900 wird es repräsentativer, ein Platzkandelaber steht nun vor dem Theater, am Eingang sind zwei „Schinkellaternen“ zu sehen, diese werden später durch elektrische Bogenlampen ersetzt (unteres Bild).





1



2



3



4



5

**Bilder:**  
 1 Kaiserliche Post um 1900 mit Bogenlichtkandelaber und daran befestigten Gaslaternen  
 2 Karlsplatz um 1905 mit Gasmodelleuchte  
 3 Wettfahrt in der Jenaer Straße um 1910  
 4 Wielandplatz mit Modelleuchte auf Bündelpfeiler  
 5 Hochmast mit elektrischer Beleuchtung vor dem Nationaltheater (Februar 1919)  
 Alle Bilder: Sammlung Magdlung





Oben und links: Gaslaternen in der Jakobsvorstadt, einem Teil des malerischen Asbachgrünzuges am sogenannten Viadukt. 1936 entschied Adolf Hitler einen Architektenwettbewerb. Danach sollte hier ein Gauforum entstehen. Im gleichen Jahr wurden 139 Gebäude mit 462 Wohnungen für 1.650 Personen abgerissen. Der Asbachgrund wurde aufgeschüttet. 1935 verkehrte an dieser Stelle eine Straßenbahnlinie, die Gaslaterne „Typ Berliner Modellleuchte“ ist mit einem Meteor-Fernzünder ausgestattet.

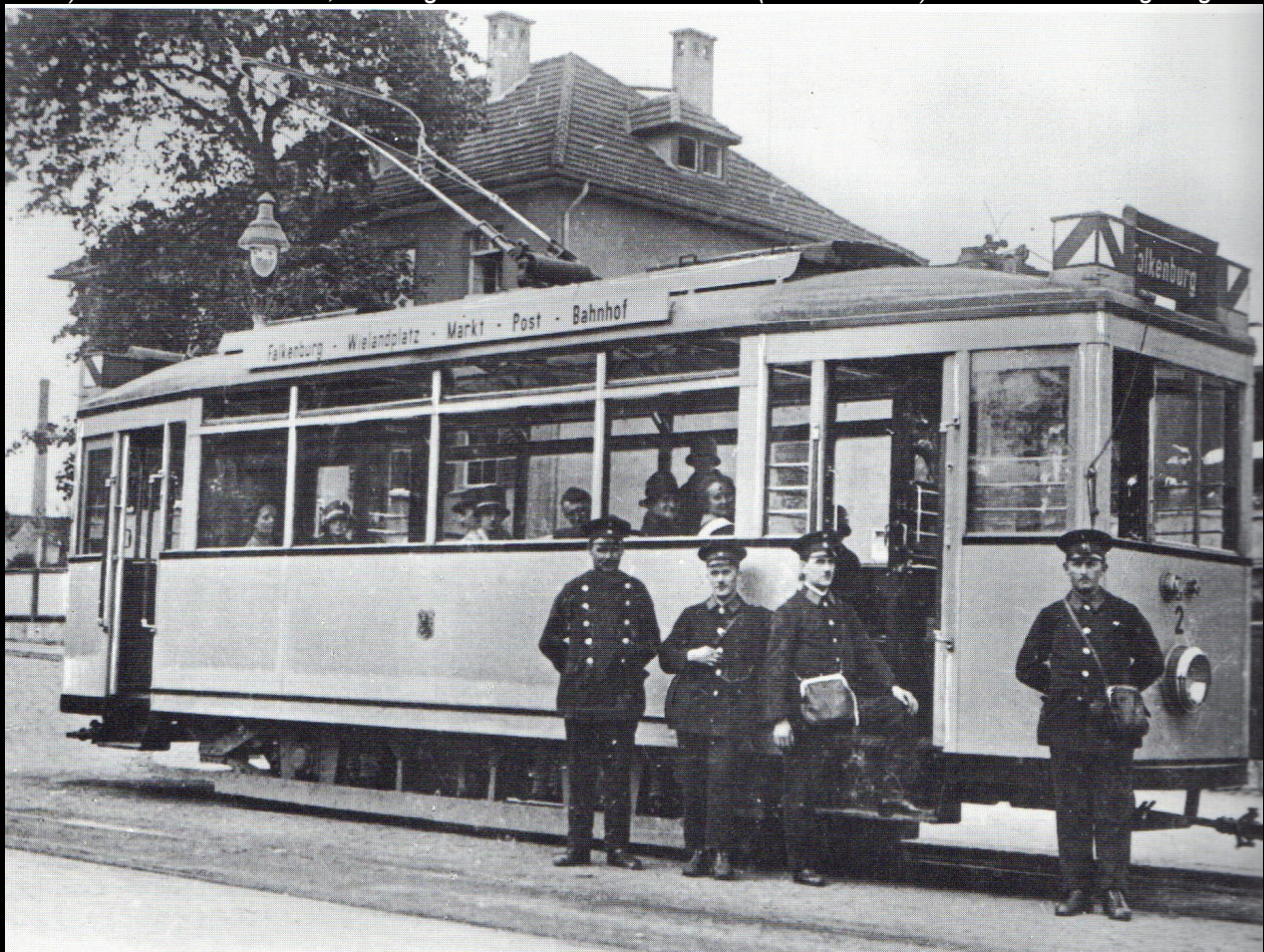
Unten: Viadukt in Richtung Norden (1910)  
Bilder: Sammlung Magdlung







Oben: Zeppelinplatz 1933 mit „Berliner Modellleuchte“; unten: Gasauflaufleuchte der Bauart Köln (vermutlich von der Firma Vulkan) am Bahnhof Weimar, hier begann eine Straßenbahnlinie (Bild um 1930). Bilder: Sammlung Magdlung







Ballonfahrt am Gaswerk (1905). Bild: Sammlung Magdlung

Nachdem das 1840 in Betrieb gegangene Gaswerk zu klein wurde, errichtete man ein neues Werk in der Schwanseeestraße. Von 1908 bis 1964 wurde dort aus Stein-, später Braunkohle Stadtgas hergestellt. Verschwunden ist bereits seit 1987 der Gasometer.



Oben: „Berliner Modellleuchte“ als Wandlaterne mit Meteor-Fernzünder in der Großen Töpfergasse (ca.1930); unten ebenfalls eine „Berliner Modellleuchte“ bereits ohne Innenleben in der Deinhardtgasse (um 1950).

Bilder: Sammlung Magdlung



Gaslampen beleuchten das Buffet im Nationaltheater von Weimar (um 1910). Bild: Sammlung Magdlung

Ein exaktes Ende der Weimarer Gasbeleuchtung konnte bisher nicht ermittelt werden. Abzunehmen ist, dass auch nach 1945 Gaslicht eingesetzt wurde, doch wie in vielen anderen Städten der DDR vermutlich in den 1950er, vielleicht auch 1960er Jahren abgeschafft wurde. Danach sind auf Bildern die typischen elektrischen DDR-Leuchten zu sehen.

Bettina Raetzer-Grimm



**Wir bedanken uns für die freundliche Überlassung der zahlreichen Bilder aus der Sammlung Magdlung zur Nutzung (<http://weimar-historischefotos.de>)**



# 100 JAHRE STAATLICHES BAUHAUS

Genau 100 Jahre ist es her, dass im thüringischen Weimar die legendäre Architektur- und Designschule „Staatliches Bauhaus Weimar“ durch Walter Gropius gegründet wurde. Das „Bauhaus“ stand für den Aufbruch in jener Zeit kurz nach Ende des Ersten Weltkrieges. Dieser Aufbruch manifestierte sich vor allem auch politisch in der in Weimar tagenden Nationalversammlung und der von dieser Versammlung beschlossenen Weimarer Reichsverfassung. Demokratie und Republik sollten von nun an das neue Deutschland prägen.

Das Bauhaus steht bis heute vor allem für kühne, rationale und funktionale Entwürfe. Für viele Menschen, die in den 1920er Jahren erstmals mit der aus dem Bauhaus hervorgehenden modernen Architektur konfrontiert waren, waren die neuen Häuser und Gegenstände hingegen oftmals ein Schock. Heute gelten Bauhaus-Produkte als absolute Design-Klassiker.

Die damaligen Vordenker in Kunst und Architektur gelten als Wegbereiter für die Moderne, gleichwohl ruft die ursprünglich aus dem Bauhaus hervorgegangene Nachkriegs-Architektur zu Recht deutliche Kritik hervor.



*Hier begann die Geschichte des Bauhaus: Die von 1904 bis 1911 von Henry van der Velde im Jugendstil errichtete Kunsthochschule an der Kunstschulstraße. Die Ritter-Gasleuchte ist mit einem Meteor-Fernzünder ausgerüstet. Bild: unbekannt/Sammlung ProGaslicht*

## Die Zeichen der Zeit

Die Vorgeschichte des Bauhauses beginnt gegen Ende des 19. Jahrhunderts. Damals entwickelte sich das erst 1871 gegründete Deutsche Kaiserreich zu einer aufstrebenden Großmacht, was im übrigen Europa erhebliches Misstrauen auslöste. Gleichzeitig löste Deutschland Großbritannien allmählich als führende Wirtschaftsmacht in Europa ab.

Nach der Gründung des Deutschen Reiches war es bald an der Tagesordnung, alte Baustile zu imitieren. Adel und aufstrebendes Bürgertum entwickelten ein neues Geschichtsbewusstsein. Man war stolz auf sein historisches Kulturgut und begeisterte sich vor allem für die deutsche Renaissance. In diesem Stil wurden denn auch Möbel, Tapeten, Einrichtungsgegenstände und Bauwerke hergestellt.

Diese sogenannte Neo-Renaissance wurde zum deutschen Nationalstil, später bekannt als Stil der „Gründerzeit“. Es war die Zeit der wachsenden Industrialisierung, in der immer mehr neue Unternehmen gegründet wurden. Repräsentative Formen mit viel Zierrat waren beliebt und galten traditionsgemäß zunächst als wertvoll. Doch schon bald änderte sich das. Es wurde möglich, Zierrat und Schnörkel aufgrund neuer industrieller Herstellungsweisen en gros herzustellen. Das Ergebnis war ein immer größerer Mix unterschiedlicher, oft pompöser Stile.



*Gründerzeitfassaden und Gasbeleuchtung in Zwickau (2013), Bild: Bettina Raetzer-Grimm*





Jugendstil in Riga (Lettland). Bild: Wilhelmy

Dies rief bei fortschrittlichen Künstlern heftige Kritik hervor, nicht nur in Deutschland, sondern auch in Großbritannien. Englische Künstler riefen schließlich die Reformbewegung „arts and crafts“ ins Leben, die auf hochwertige Qualität setzte. Auch in Übersee (z.B. USA oder Japan) versuchte man sich an neuen, funktionalistischen Stilen. Deutsche Künstler nahmen diese Ideen auf, schließlich führten die Reformbewegungen in der angewandten Kunst zur „art nouveau“, zur neuen Kunst, die später in Deutschland als „Jugendstil“ bekannt wurde.

Eine Anzahl von Künstlern in Deutschland hatte inzwischen viele industrielle Produktionsweisen und handwerkliche Verfahren aus Großbritannien übernommen. Die preußischen Kunstgewerbeschulen, die sich rein künstlerisch orientiert hatten, wurden nach englischem Vorbild umgestaltet und um Werkstätten erweitert.

## Verelendung in den Städten

Nicht nur die Kunst suchten seinerzeit nach neuen Wegen und Lösungen. Zum Sprengstoff wurde allmählich auch die soziale Frage. Durch den Zuzug verarmter Menschen in die Metropolen wie Berlin, Hamburg oder Köln entwickelte sich bald eine massive Wohnungsnot. Man suchte Arbeit in einer der vielen neu gegründeten Fabriken, aber es gab keinen Wohnraum. Große Teile der Einwohner lebten in Kellerwohnungen oder teilten sich mit zahlreichen Personen gemeinsam die Wohnung in einer Mietskaserne, die zwischen 1870 und 1900 in großer Anzahl gebaut wurden. Trotzdem kam Deutschland mit dem Wohnungsbau nicht hinterher. Wie sehr sich das Gefüge zwischen Stadt- und Landbevölkerung verschob, zeigen Zahlen: 1871 lebten etwa 36 Prozent der Deutschen in Städten, im Jahr 1914 waren es aber schon 60 Prozent.



Die Gartenstadt Letchworth liegt etwa 50 Kilometer nördlich von London.  
Bild: unbekannt/Slg. PGL

Jetzt griff man eine aus Großbritannien stammende Idee auf, die von dem englischen Parlamentsstenograf und späteren Stadtplaner Ebenezer Howard (1850-1928) stammte: Man müsste eine gemeinnützige, kapitalkräftige Gesellschaft gründen, die dann eine große Fläche aufkauft, um darauf eine Siedlung zu bauen. Diese sollte an einer Eisenbahnstrecke liegen, maximal 50 Kilometer von der nächsten Großstadt entfernt sein und öffentliche Einrichtungen besitzen. Die Wohnhäuser sollten private Gärten haben, außerdem sollten öffentliche Anlagen hergerichtet werden. So sei die Siedlung mehr ein Garten als eine Stadt. Das Wichtigste: Alles sollte in Gemeinbesitz sein, Privateigentum sollte es nicht geben. 1903 entstand so die englische Gartenstadt Letchworth. Es sollte aber die einzige in England bleiben.



Nach englischem Vorbild wurde 1902 auch in Deutschland eine Gartenstadtgesellschaft gegründet. Karl Schmidt, der Begründer der Dresdner Werkstätten für Kunsthandwerk, hatte die Idee, ein neuartiges Gesamtkunstwerk zu schaffen. Mit an Bord waren der Nationalökonom Friedrich Naumann, sowie die Architekten Hermann Muthesius und Richard Riemerschmid. Nördlich von Dresden wurde ein für den Siedlungsbau geeignetes Land – eine Aue am Flüsschen Heller – gefunden, folgerichtig bekam das Areal den Namen „Hellerau“. 1909 zogen die ersten Neubürger in Hellerau ein. Schon bald entstanden in Deutschland zahlreiche derartige Gartenstädte, manche davon wurden überregional bekannt. Heute zählen einige dieser Gartenstädte zum UNESCO-Weltkulturerbe.

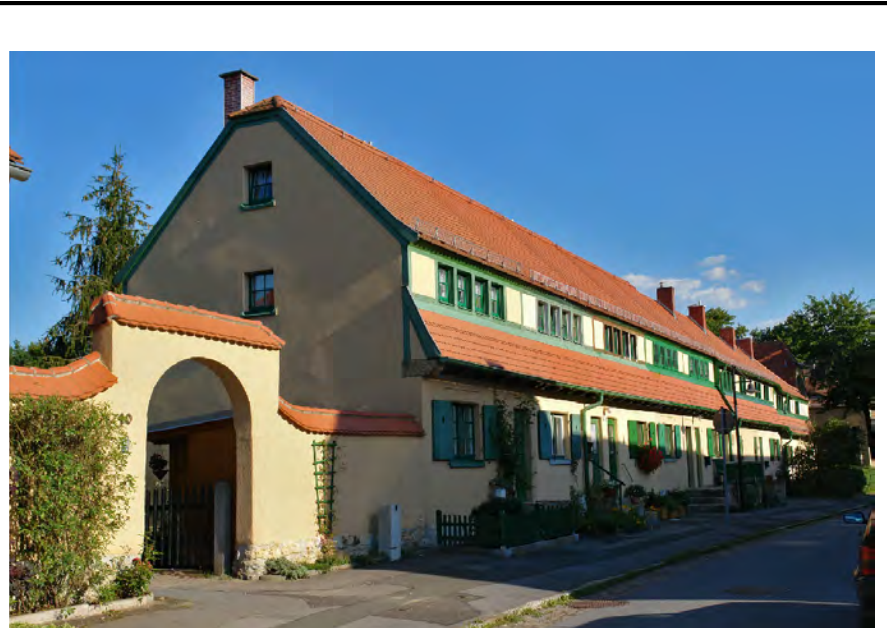
Die Reformbestrebungen in Deutschland setzten sich zu Beginn des 20. Jahrhunderts weiter fort. Schon bald traten moderne Künstler auf den Plan. Peter Behrens und Henry van de Velde übernahmen als Lehrer die Leitung der Kunstgewerbeschulen in Düsseldorf und Weimar. Man erkannte, dass gut gestaltete Industriegüter ein bedeutender Wirtschaftsfaktor sein könnten. Man war auf der Suche nach einem neuen Stil, der die Führungsrolle Deutschlands in Europa unterstreichen sollte.

## Der Deutsche Werkbund

Aus diesen kulturtheoretischen Überlegungen heraus wurde am 6. Oktober 1907 in München der „Deutsche Werkbund“ (DWB) gegründet. Ziel dieser „Vereinigung aus Künstlern, Architekten, Unternehmern und Sachverständigen“ (so die Eigen-Beschreibung) war der Zusammenschluss von Kunst, Industrie und Handwerk zur Formierung einer einheitlichen deutschen Stilsprache. Zu den Gründern gehörte Hermann Muthesius, Friedrich Naumann und Henry van de Velde. Sitz des DWB wurde Darmstadt.

Unmittelbar vor Gründung des Deutschen Werkbundes kam es zur Novellierung des Urheberrechtsgesetzes, das sogenannte „Gesetz betreffend das Urheberrecht an Werken der bildenden Künste und der Photographie“ (KUG) vom 9. Januar 1907 trat in Kraft. Mit dem KUG war es möglich geworden, Formerfindungen von Künstlern oder auch neuentstandene Formen wie das sogenannte „Industriedesign“ von Peter Behrens vor Nachahmer zu schützen. Die Künstler oder „Designer“ waren nun in juristischer Hinsicht gleichberechtigte Partner des industriellen Herstellers geworden.

Die Protagonisten des DWB beabsichtigten, einen dauerhaften „modernen Stil“ durchsetzen zu können, dieser Stil sollte Alltagsgegenstände ebenso erfassen wie die Architektur, die Spannweite reichte demnach vom Sofakissen bis zum Städtebau. Doch der missionarische



Die Gartenstadt Hellerau, Bild: Kolossos



Oben: Plakate des Werkbundes von 1911 und 1914, der Entwurf rechts stammte von Peter Behrens;

unten avantgardistische elektrische Teekannen im Stil des Art Deco von Peter Behrens. Bilder: wikipedia







Plakat mit Turbinenhalle und elektrischer Bogenlampe,  
Entwurf von Peter Behrens

Eifer der Werkbund-Mitglieder rief naturgemäß auch Kritiker auf den Plan, einer der bekanntesten davon war wohl der österreichische Architekt und Publizist Adolf Loos (1870-1933). Loos war überzeugt, dass nur ein absoluter Funktionalismus das Herausbilden zeitgemäßer Stilrichtungen ermöglichen würde. In seinem Übereifer giftete Loos schon 1908 unter dem Motto „Ornament und Verbrechen“ gegen jede Form von „überflüssigem Zierrat“.

Der Deutsche Werkbund machte in den folgenden Jahren mehr und mehr auf sich aufmerksam. So ließen große Unternehmen wie Bahlsen oder AEG ihre gesamte Produktpalette und Architektur von Künstlern des Werkbundes entwerfen (Bild unten, Bahlsenkekse).

Doch die Zeit vor dem Ersten Weltkrieg ist nicht nur eine Zeit des wirtschaftlichen Aufschwungs und erstarkenden nationalen Selbstbewusstseins. Zum ersten Mal formieren sich auch kulturkritische reformerische Gegenbewegungen.



Die 1908/09 gebaute AEG-Turbinenfabrik in Berlin-Moabit, Huttenstraße gilt als Wahrzeichen der modernen Industriearchitektur. Architekt Peter Behrens, damals einer der Köpfe des Werkbundes, war seit 1907 künstlerischer Berater der AEG und für die Außenrepräsentation des Unternehmens, vom Firmenlogo bis zur Architektur, verantwortlich.  
Bildquelle: unbekannt



## Der Vordenker Walter Gropius

Einer der bedeutendsten Vordenker in der Kunst war dabei der noch junge Walter Gropius (1883-1969). Nicht nur als Architekt wagemutiger, moderner Bauten machte er sich einen Namen, auch als Verfasser theoretischer Schriften war er seiner Zeit voraus. Gropius war seit 1912 Mitglied im DWB, zusammen mit Henry van de Velde (1863-1957) und Bruno Taut (1880-1938) opponierte er gegen Muthesius und formulierte eigene Ideen. Der Erste Weltkrieg unterbrach zunächst alle Aktivitäten des Werkbundes. In den 1920er Jahren wurde schließlich Ludwig Mies van der Rohe (1886-1969) einer der führenden Köpfe des Werkbundes, zu dieser Zeit war Gropius längst anderweitig aktiv. Der Werkbund wurde in den folgenden Jahren vor allem durch Ausstellungen bekannt, zunächst die Ausstellung „Neues Bauen“ und die Werkbund-Ausstellung „Siedlung am Weißenhof“ in Stuttgart (1927), danach die Ausstellung „Wohnung und Werkraum“ in Breslau (1929) und die Ausstellung „Film und Foto“ in Stuttgart (1929). Aufsehen erregte auch die von Walter Gropius organisierte Werkbund-Ausstellung „Die Wohnung“ in Paris (1930), sie wurde vom deutschen Außenministerium unterstützt. 1933 übernahmen die Nationalsozialisten den DWB, bis dieser 1938 endgültig aufgelöst wurde.



Walter Gropius (1919), Bild: Louis Held



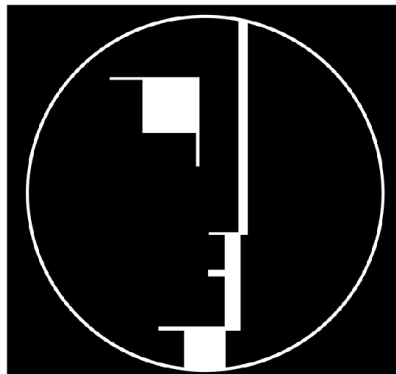
Von links: Ludwig Mies van der Rohe, Adolf Meyer, Max Hertwig, Bernhard Weyrather (dahinter), Jean Krämer, Walter Gropius (mit Plan) gemeinsam im Atelier von Peter Behrens (1908). Man arbeitete im Gaslicht, wie die Beleuchtung beweist. Bild: unbekannt

## Die Gründung des Bauhauses

In den unruhigen Jahren der Nachkriegszeit packte Walter Gropius die Gelegenheit beim Schopf. Als Nachfolger von Henry van de Velde zum Leiter der „Großherzoglich-Sächsischen Hochschule für Bildende Künste“ ernannt, rief er innerhalb kürzester Zeit die modernste und umstrittenste Kunsthochschule der 1920er Jahre ins Leben: Das „Staatliche Bauhaus in Weimar“. Das Staatliche Bauhaus bezog dazu die Schulgebäude von der Velde (Bild unten Bauhaus-Logo).

## Revolutionärer Lehrplan

In einem Manifest verkündet Gropius 1919 das primäre Ziel seiner Schule: „Das Endziel aller bildnerischen Tätigkeit ist der Bau!“ Architektur, Bildhauerei und Malerei sollten zum Handwerk zurückgeführt werden, um gemeinsam den Bau der Zukunft zu gestalten. Gropius sah dabei keinen Wesensunterschied zwischen dem Künstler und dem Handwerker. Der Name Bauhaus war eine Anlehnung an die Bauhütten der mittelalterlichen Kathedralen, in denen Kunst und Handwerk schon früher verschmolzen.







Plakat zur ersten Bauhaus-Ausstellung,  
Entwurf Joost Schmidt

Aus diesem Grund sollten alle Schüler der neuen Schule in einem Vorkurs mit der Beschaffenheit von Materialien sowie den Eigenschaften von Farben und Formen vertraut gemacht werden. Den Vorkurs leiteten die Maler Johannes Itten (1888-1967), Wassily Kandinsky (1866-1944) und Paul Klee (1879-1940). Außerdem wirkten am Staatlichen Bauhaus unter anderem Lyonel Feininger (1919), Gerhard Marcks (1919), Oskar Schlemmer (1921), László Moholy-Nagy (1923) und Josef Albers (1923). Nach Abschluss des Vorkurses mussten sich die Studenten für eine der praktisch ausgerichteten Bauhaus-Werkstätten in den Bereichen Metall, Weberei, Keramik, Möbel, Typographie oder Wandmalerei entscheiden.

Diese Werkstätten wurden sowohl von einem Künstler als auch von einem Handwerksmeister geleitet, um Handwerk und künstlerische Gestaltung direkt mit der Praxis verbinden zu können. Nebenbei arbeiteten die Studenten von Anfang an bei unterschiedlichen Bauprojekten des Bauhauses mit, zunächst im Architekturbüro von Gropius, später dann in der 1927 eingerichteten Architekturklasse.

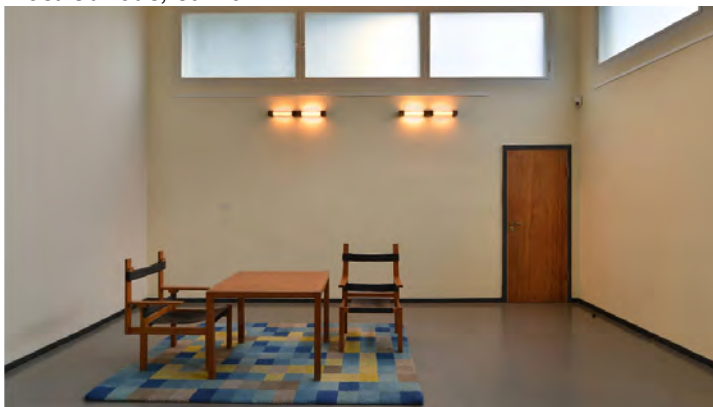
Schon 1920 wurde von Adolf Meyer (1881-1929) eine Architekturabteilung gegründet, mit dem Musterhaus „Am Horn“ nach einem Entwurf von Georg Muche (1895-1987) wurde das Bauhaus im Jahr 1923 bekannt. Es war das erste Projekt im Stil der „Neuen Sachlichkeit“, wobei vor allem die niederländische Variante „De Stijl“ maßgeblich war. Der Bau fand nicht jedermanns Geschmack, viele empfanden ihn als kalt, abweisend und maschinell. Vom 15. August bis 30. September 1923 fand in Weimar die erste Bauhaus-Ausstellung statt.

## DAS MUSTERHAUS „AM HORN“



Von außen mit Flachdach sowie klarer, schmuckloser Form unscheinbar und wenig ansprechend. Aber innen dann die Überraschung: Lichtdurchflutete Räume, großzügige Fensterflächen, zeitlos-moderne Einrichtungsgegenstände.

Bilder: Most Curious, sailko





## Design für die Zukunft – Form folgt Funktion

Aus der praktischen Ausbildung heraus entstanden Prototypen zahlreicher Möbel und Gebrauchsgegenstände, die mit der Gründung der „Bauhaus GmbH“ 1925 auch in die industrielle Massenproduktion gehen konnten. Unter dem Leitgedanken „Volksbedarf statt Luxusbedarf“ sollten vorbildliche Gegenstände für die künftige Gesellschaft produziert werden. In ihrer schlichten, einfachen Form waren die Produkte des Bauhauses eine gestalterische Revolution. Die Form ordnete sich komplett der Funktionalität unter oder anders ausgedrückt: „form follows function“.

Viele der vom Bauhaus entwickelten Produkte sind sowohl in ihrer ursprünglichen Form als auch in ihrer Weiterentwicklung bis heute aus vielen Haushalten nicht mehr wegzudenken, wie zum Beispiel der Freischwinger-Stuhl, die Wagenfeld-Lampe oder die Bauhaustapete. Das Bauhaus wurde zur Speerspitze der Klassischen Moderne.



*Bauhaus-Meister auf dem Dach des Bauhauses. V.l.: Josef Albers, Hinnerk Scheper, Georg Muche, László Moholy-Nagy, Herbert Bayer, Joost Schmidt, Walter Gropius, Marcel Breuer, Wassily Kandinsky, Paul Klee, Lyonel Feininger, Gunta Stölzl, Oskar Schlemmer, Foto: unbekannt, 1926*

Doch auch in anderen, weniger bekannten Bereichen wurde das Bauhaus zu einem Wegweiser für die Zukunft: In der Bühnen-Abteilung wurden unter Oskar Schlemmer (1888-1943) neue Bühnenbilder und Darstellungsformen des Theaters entworfen, in der Fotografie-Abteilung war der Ungar Laszlo Moholy-Nagy ein Wegbereiter der experimentellen Fotografie.

## Design-Klassiker – Die Kaiser-Idell-Lampe

Christian Dell (1893-1974) war Silberschmied und stammte aus Offenbach am Main. Von 1922 bis 1925 war Dell als Lehrer für Industriedesign und Werkmeister in der Metallwerkstatt am Bauhaus tätig. Gemeinsam mit Marianne Brandt (1893-1983) gestaltete Dell Leuchten für die industrielle Fertigung. Ab 1926 wurde Dell Leiter der Metallwerkstatt am Städelschule in Frankfurt am Main. 1933 wurde er auf Druck der Nazis entlassen. Ab 1926 entwarf Christian Dell Beleuchtungskörper für verschiedene Hersteller, dazu gehörten die sogenannten „Rondella“-Leuchten für das Stadtplanungsprogramm „Neues Frankfurt“. 1929/30 brachte er Leuchten auf den Markt, bei denen er erstmals Bakelit und Harnstoffharze (Aminoplaste) als Werkstoff verwendete. Das wohl bekannteste Modell dürfte die 1933/34 für die Firma Gebrüder Kaiser & Co. in Neheim-Hüsten entworfene und heute unter dem Namen „Kaiser-Idell“ vertriebene Tisch-Leuchte sein. Die für Massenfertigung konzipierte Leuchte wird heute von einem dänischen Unternehmen vertrieben.

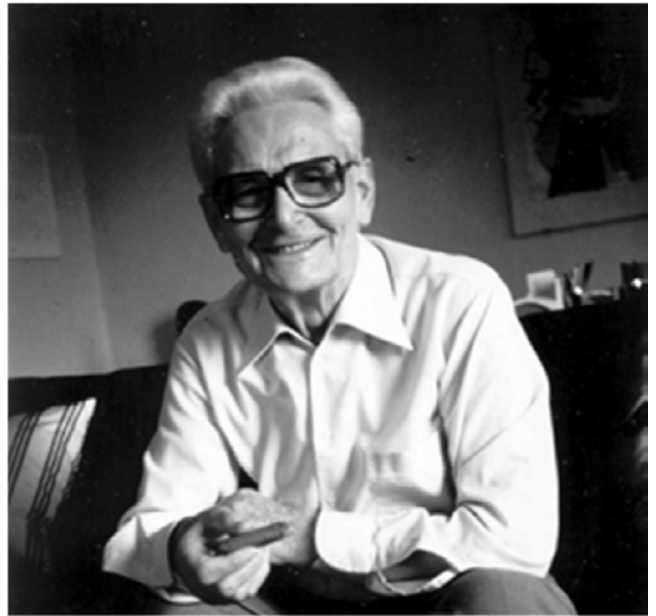
Dell zog sich während der NS-Zeit in die innere Emigration zurück, nach dem Krieg betrieb er bis 1955 ein Juweliergeschäft in Wiesbaden.



*Oben links: Dell-Leuchte Typ Rondella, rechts Leuchte Typ K; unten Kaiser-Idell-Tischleuchte Typ 6556, Kaiser-Idell-Tischleuchte Typ 6631*



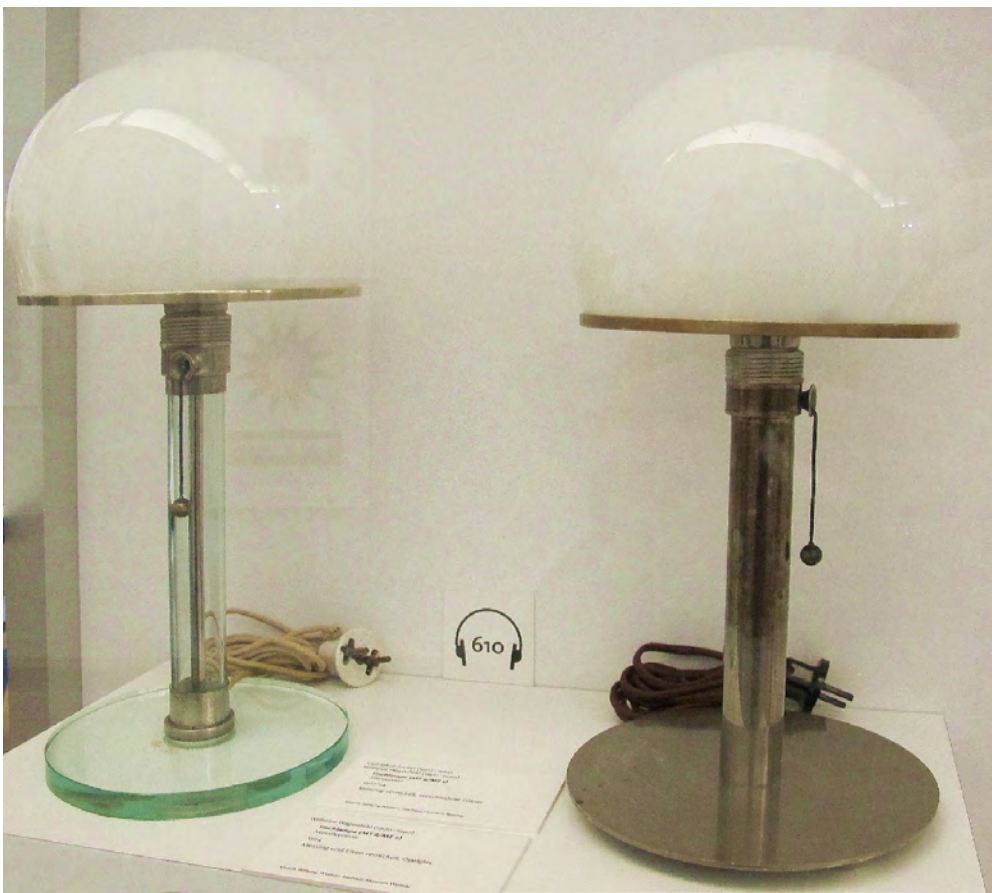




Links: Christian Dell; rechts Wilhelm Wagenfeld

## Die Wagenfeld-Lampe

Wilhelm Wagenfeld (1900-1990) war ein aus Bremen stammender Produktdesigner und Bauhaus-Schüler. Zusammen mit dem Schweizer Silberschmied und Industriedesigner Carl Jacob Jucker (1902-1997) entwickelte er die sogenannte „Bauhaus-Leuchte“, sie gilt als Ikone des Industrie-Designs. Erstmals wurde diese Lampe mit Glasfuß im Jahr 1923 vorgestellt, ein Jahr später folgte die Weiterentwicklung mit Metallfuß. Erste Versuche, die Lampe erfolgreich zu verkaufen, scheiterten an der Notwendigkeit, fast alle Teile in Handarbeit zu fertigen. Vier Jahre später wurde die Lampe industriell hergestellt, doch mit 55 Reichsmark war sie für die meisten unerschwinglich. Seit 1980 wird die Wagenfeld-Lampe von der Bremer Firma Tecnolumen produziert.



Die Bauhaus-Leuchte gibt es in verschiedenen Ausführungen, sie besteht aus vernickeltem Metall und Glas. Der Schirm in Form einer 5/8 Kugel wurde aus Opalglas gefertigt, wodurch das Licht des Leuchtkörpers zerstreut wird. Die Wagenfeld-Lampe war die erste elektrische Leuchte für Wohnräume, die das Licht streute. Die Fassung des Leuchtmittels befand sich auf einem zylindrischen Schaft, wahlweise aus Klarglas oder Metall. (Bild links).

Bei der Glas-Variante wurde das Stromkabel durch ein Metallrohr gezogen, das sich im Glasschaft befand.

Beim ersten Entwurf Juckers befand sich das Stromkabel noch direkt im Glasschaft. Der runde Fuß der Leuchte war ebenfalls aus Metall oder grün schimmerndem Klarglas. Die Wagenfeld-Lampe war ein Parade-Beispiel für den Bauhaus-Grundsatz „Form folgt Funktion“.



## Das Tee-Extraktkännchen

Marianne Brandt (1893-1983) war Designerin, Malerin, Bildhauerin und Fotografin. Bereits 1924 entwarf sie das heute berühmte Tee-Extraktkännchen MT 49, es ging aber wegen der hohen Herstellungskosten nicht in die Serienproduktion. Aktuell existieren noch sieben Exemplare dieses Kännchens, sechs davon sind im Besitz verschiedener Museen.

Marianne Brandt wurde 1926 stellvertretende Leiterin der Metallwerkstatt. Im selben Jahr entstanden Lampenentwürfe für das neue Bauhausgebäude. Nach dem Weggang Moholy-Nagys wurde sie vom 1. April 1928 bis zur Berufung Alfred Arndts (1929) kommissarische Leiterin der Metallwerkstatt. Damit war sie die einzige Frau neben Gunta Stölzl (1897-1983), die eine verantwortliche



Marianne Brandt

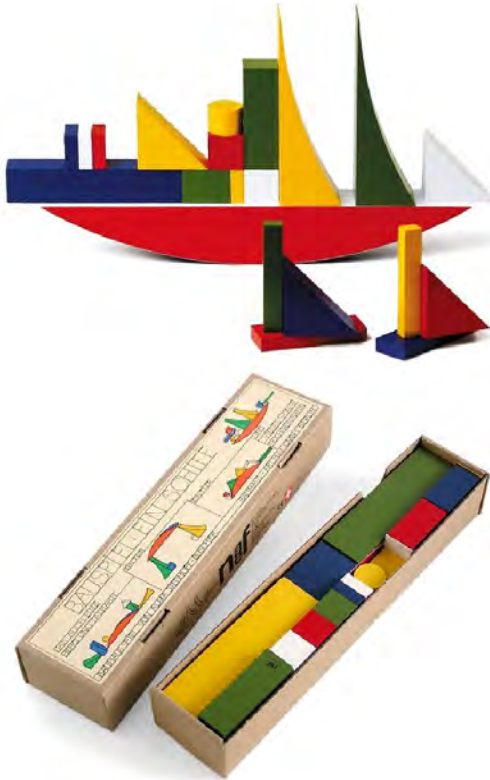
Stellung am Bauhaus innehatte. Frauen hatten es ziemlich schwer, sich am Bauhaus durchzusetzen. Die Arbeit in der Metallwerkstatt galt als klassische „Männer-Domäne“, und man speiste Marianne Brandt mit eher langweiligen Arbeiten ab. Doch sie ließ sich nicht unterkriegen, 1926 initiierte und organisierte Marianne Brandt eine Zusammenarbeit mit der Berliner Beleuchtungsfirma Schwintzer & Gräff sowie mit der Leipziger Firma Körting & Mathiesen, die unter dem Markennamen „Kandem“ Leuchten herstellte. Schon 1927 kamen die ersten Produkte auf dem Markt. Nach und nach entstanden Prototypen für erfolgreiche Serien von Tisch-, Wand- und Stehlampen der Marke „Kandem“. Die Hochschule erhielt monatliche Zahlungen und Lizenzgebühren, von denen ihr die Hälfte verblieb, die andere Hälfte wurde zwischen der Metallwerkstatt, ihrem Meister und dem jeweiligen Gestalter aufgeteilt. Das Unternehmen bekam im Gegenzug den „ersten Zugriff“ auf Leuchten-Entwürfe. Während ihrer Zeit am Bauhaus entwickelte Marianne Brandt 28 Lampenmodelle und führte zur Optimierung lichttechnische Experimente durch.



Oben links: Das Tee-Extraktkännchen MT 49, Bild: sailko; rechts eine Kandem-Tischleuchte.  
Unten links Aschenbecher, rechts Hängelampe DMB 26. Alle Entwürfe von Marianne Brandt







## Das Schiffbauspiel

Für Furore sorgte auch die Kunsthandwerkerin und Designerin Alma Siedhoff-Buscher (1899-1944). 1922 kam Alma Siedhoff-Buscher zum Bauhaus, wo sie zunächst den Vorkurs bei Johannes Itten sowie den Unterricht von Wassily Kandinsky und Paul Klee besuchte, danach war sie in der Webereiwerkstatt und ab 1923 in der Holzbildhauerei. Im Zusammenhang mit der großen Bauhaus-Ausstellung 1923 entwarf Alma Siedhoff-Buscher die Ausstattung des Kinderzimmers im Musterhaus „Am Horn“ und beteiligte sich an Ludwig Hirschfeld-Macks „Farblichtspielen“. Zudem entstanden in dieser Zeit verschiedene Kinderspielzeuge, wie das „Kleine Schiffbauspiel“ (Bild links) oder ein Puppentheater. Im Jahr 1926 nahm sie mit ihren Werken an der Ausstellung „Das Spielzeug“ in Nürnberg teil. Nachdem sie zwei Kinder bekam, verließ sie 1927 das Bauhaus. 1944 kam sie bei einem Bombenangriff in Buchschlag bei Frankfurt am Main ums Leben.



Alma Siedhoff-Buscher 1923, Bild: Atelier Hüttich-Oemler

## Die Kinder-Wiege

Der erst 24-jährige Bauhaus-Lehrling Peter Keler (1898-1982) entwarf 1922 unter dem Einfluss seines Lehrers Wassily Kandinsky seine querschwingende Bauhaus-Wiege. Sie bestand aus den Grundfarben Gelb, Rot und Blau und den ihnen von Kandinsky zugeordneten Formen Dreieck, Quadrat und Kreis (Bilder rechts). Die Wiege wurde zur Ausstellung 1923 im „Haus am Horn“ präsentiert. Der Hersteller ist nicht bekannt, heute wird die Wiege von der Firma TECTA Bruchhäuser & Drescher OHG produziert. Keler war Möbeldesigner, Maler, Grafiker und Architekt. Nach dem Umzug des Bauhauses nach Dessau blieb Keler in Weimar und machte sich mit einem eigenen Atelier selbstständig.



Peter Keler (1922), die Stühle entwarf er 1930. Bildquelle: wikipedia/unbekannt





## Bauhaus-Einflüsse und die Moderne beim Bau der Luftschiffe

Die Geschichte der deutschen Luftschiffahrt begann am 2. Juli 1900 mit dem Aufstieg des von Ferdinand Graf Zeppelin konstruierten Luftschiffes LZ 1. Doch die große Zeit der „Zeppeline“ genannten Luftschiffe lag zwischen den beiden Weltkriegen. Als erfolgreichstes Luftschiff gilt die LZ 127 „Graf Zeppelin“. Mit über 590 unfallfreien Fahrten, fast 1,7 Millionen gefahrenen Kilometern und insgesamt 34.000 Passagieren, war es zudem am längsten dauerhaft im Einsatz und fuhr unfallfrei bis zu seiner Verschrottung im Jahr 1940. Seine Kabinen und Gesellschaftsräume gestaltete der Grafiker, Architekt und Designer Bernhard Pankok (1872-1943) aber seltsamerweise in „wohnlicher Atmosphäre“ mit Blümchentapeten, Brokatvorhängen und Polstermöbeln. Kaum nachvollziehbar, dass der innovative Zeppelin derart altbacken ausgestattet wurde.

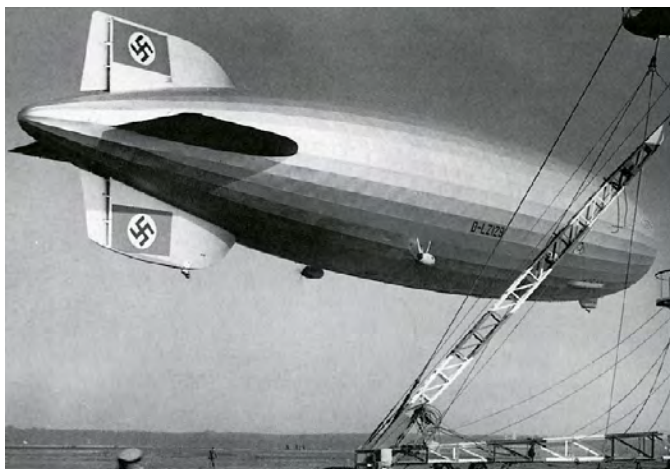


Speisesaal der LZ 129 „Hindenburg“ (1936) Bild:Luftschiffbau Zeppelin GmbH

Das fand auch der Deutsche Werkbund. Im Jahr 1928 veröffentlichte Ernst Kropp, Hochschullehrer und Mitglied des Werkbundes, einen offenen Brief an Hugo Eckener (1868-1954) in der Zeitschrift „Die Form“. Eckener war seit 1909 Fahrleiter und Prokurist bei der „Deutschen Luftschiffahrts Aktiengesellschaft“. In dem offenen Brief an Eckener kritisierte Kropp, es sei einfach beschämend, „ein Wunderwerk deutscher Technik des 20. Jahrhunderts mit nachempfundenen alten englischen Ornamenten und Blümchenmustern aus der Zeit Morris' auszuschnücken.“ „Die sogenannte künstlerische Ausstattung der Gondel könne unter den zeitgemäßen Künstlern nur enttäuschen“ schrieb Kropp weiter und traf damit unmittelbar nach der Präsentation von LZ 127 einen scheinbar wunden Punkt. Eckener, selbst Ehrenmitglied des Deutschen Werkbundes seit 1924, reagierte prompt und beauftragte das Atelier Breuhaus mit der Ausstattung des nächsten Zeppelin Luftschiffs, der LZ 128. Dessen erste Entwürfe datierten auf 1929, die Produktion wird jedoch als Folge des Unglücks eines britischen Luftschiffes eingestellt. Für das nachfolgende Luftschiff, die LZ 129 „Hindenburg“, passte der Architekt und Designer sowie Werkbund-Mitglied Fritz August Breuhaus de Groot (1883-1960) seine Entwürfe den Dimensionen lediglich an. Breuhaus behauptete damals, ein Student von Peter Behrens zu sein, was später widerlegt wurde. Allein die räumliche Ordnung variiert er. Die Entscheidung Eckeners zur Ausstattung des „leichtesten Hotels der Welt“ lässt erkennen, dass das größte jemals im transatlantischen Linienverkehr eingesetzte Luftschiff auch im Inneren seiner technischen Pionierleistung Rechnung tragen sollte.

Breuhaus' Möbelentwürfe wiederum folgten klar Vorbildern des Bauhauses, mussten jedoch zugunsten des bestmöglichen Kompromisses zwischen Leichtigkeit und Stabilität in zahlreichen Varianten verschiedener Aluminiumlegierungen getestet und noch während des Betriebs nachgebessert werden. Klare formale Vorbilder ließen sich in Breuers Stahlrohrsessel „B 35“ von 1930 erkennen oder Thonets Modell „S 411“ von 1932. Für die Hindenburg wurden Breuhaus' Entwürfe letztlich als luxuriöse und vergleichsweise konservative Polstervarianten durch L. & C. Arnold aus Stuttgart produziert.

Zeitgleich fahren also zwischen 1936 und 1937 die Graf Zeppelin und die Hindenburg den transatlantischen Verkehr. Die eine im Look des sogenannten „Gelsenkirchener Barocks“, die andere im Design der Moderne und der Stahlrohrmöbel. Vier Jahre nach der Schließung des Bauhauses wird hier deren Vereinnahmung dieses modernen Designs und dem daran geknüpften zukunftsweisenden Charakter besonders deutlich. Jüngste Studien belegen, dass bezeichnenderweise die Innenausstattung der LZ 127 Graf Zeppelin noch einmal überarbeitet wurde: bereits im Januar 1930 erhielt der Aufenthaltsraum eine neue Decke, modern gemusterte Vorhänge, eine



Die LZ 129 mit den Insignien des NS-Staates



glatt weiße Vertäfelung und moderne Heizungsverkleidung. Vor allem wurde die Ordnung der Tische zugunsten einer Restaurant-ähnlichen Aufteilung verändert. Möglicherweise folgte diesem Umbau auch der Einbau einer Entlüftungsanlage. Erst ein Jahr später wurden auch die Möbelpolster ausgetauscht. Die Kritik des Deutschen Werkbunds schien also Spuren hinterlassen zu haben, auch wenn man sich in seiner Reaktion darauf nicht gerade auf Experimente einließ: Die Blümchentapeten, Brokatvorhänge und Polstermöbel wurden durch vermeintlich modernere florale und grafische Muster ersetzt, die Möbel selbst wurden jedoch nicht ausgetauscht. Der Zeppelin-Konzern fuhr offenbar eine zweigleisige Strategie: Die Hindenburg als durch und durch modernes Luftschiff, die Graf Zeppelin im Stil der bürgerlichen Moderne, selbst nach ihrem Umbau.



*Fast erinnern Interieur und Farbtöne an die 1970er Jahre, doch so sah es damals in der Lounge der LZ 129 „Hindenburg“ aus. Bild: Zeppelinmuseum*

Zu den vielen damals berühmten Passagieren der Graf Zeppelin zählte auch der Architekt Charles-Édouard Jeanneret-Gris, besser bekannt als Le Corbusier. Auf seiner zweiten Südamerikareise 1936 entschied er sich für die Graf Zeppelin, zu jenem Zeitpunkt bereits mit „moderner Ausstattung“. Im Vergleich zur Hindenburg musste ihm diese jedoch merkwürdig anachronistisch vorkommen.

Das in Friedrichshafen ansässige Zeppelin-Museum befindet sich seit 1996 im früheren Hafenbahnhof, das Bahnhofsgebäude wurde zwischen 1929 und 1933 im Stil der Klassischen Moderne errichtet. Dort kann eine begehbare, originalgetreue Rekonstruktion eines Teils des Luftschiffes LZ 129 „Hindenburg“ bestaunt werden. Das Luftschiff wurde bei einem der spektakulärsten Unglücke in der Luftschiffahrt am 6. Mai 1937 in Lakehurst (USA) zerstört.

Quelle: <http://blog.zeppelin-museum.de/2018/11/15/die-moderne-im-zeppelin/>



*Das Zeppelinmuseum in Friedrichshafen (Seeseite). Das Gebäude, der früherer Hafenbahnhof, wurde 1931-33 von der Reichsbahndirektion Stuttgart im Stil der Klassischen Moderne erbaut. Bild: Jan-Dimog*

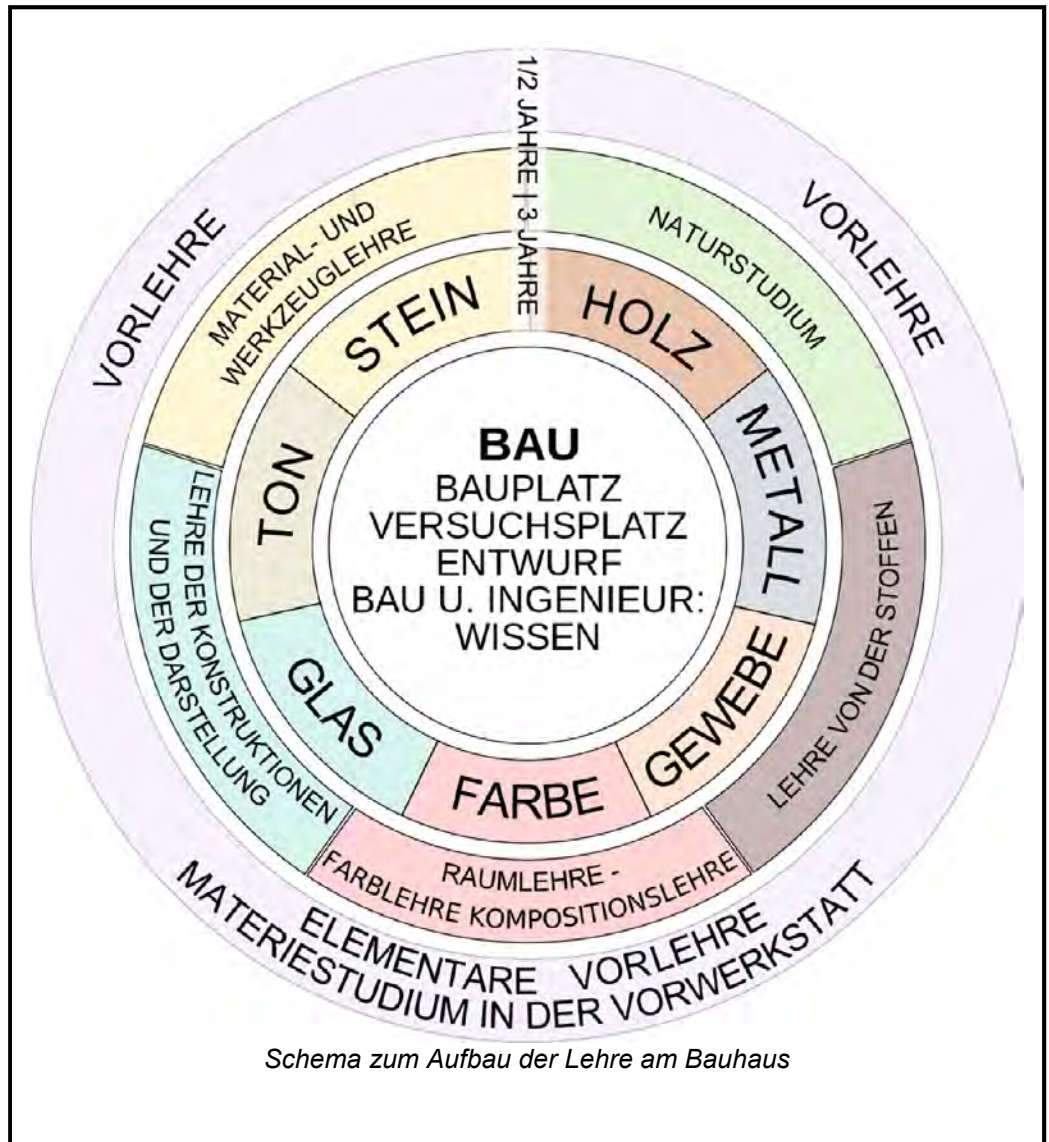


## Bauhaus – Architektur als Gesamtkunstwerk

Herzstück der Ausbildung am Bauhaus war die Zusammenführung aller Künste zur Errichtung des Baus der Zukunft. Eindrucksvollste Beispiele waren das Lehrgebäude und die Meisterhäuser des Bauhauses in Dessau, die Walter Gropius 1926 entwarf und errichtete. In den 1920er Jahren arbeiteten sowohl Lehrmeister als auch Studentinnen und Studenten an der Errichtung zahlreicher Einzelhäuser, wie zum Beispiel dem Versuchshaus "Haus am Horn", mit.

Einer breiten Öffentlichkeit bekannt wurde das Bauhaus nicht zuletzt durch die Siedlungen des sozialen Wohnungsbaus. In der Weimarer Republik war die Wohnungsfrage ein wesentliches Element der Sozialpolitik. Die zahlreichen Projekte des sozialen Wohnungsbaus wurden vielfach bestaunt und bewundert. Wie in Stuttgart der Weißenhof oder in Karlsruhe der Dammstock entstanden in vielen Städten Siedlungen unter Federführung von Bauhaus-Architekten.

In Frankfurt am Main wurde bereits in den 1920er Jahren in industrieller Plattenbauweise gebaut. Mit vorgefertigten, genormten und großformatigen Bauteilen, die auf den Baustellen zusammengesetzt werden. *Mehr dazu ab Seite 60/62*



## Das Bauhaus-Gebäude in Dessau Auflösung in Weimar und Neuorientierung

Die radikalen Ideen und Umsetzungen der Bauhaus-Künstler stießen nicht überall auf Gegenliebe. Von Anfang an schieden sich die Geister an den für die Gesellschaft der 1920er Jahre völlig neuen Gegenständen und Bauwerken. Im Februar 1924 veränderten sich durch die Landtagswahlen in Thüringen die Machtverhältnisse. Die neue, dem Bauhaus ablehnend gegenüberstehende, konservative Landesregierung kürzte dem Staatlichen Bauhaus die finanziellen Mittel um 50 Prozent. Derart unter Druck gesetzt, zog Walter Gropius mit dem Bauhaus 1925 nach Dessau um, ein Jahr später bezog man das Gebäude des Bauhauses Dessau. In Dessau waren die politischen



Das Bauhaus-Gebäude in Dessau kurz vor der Fertigstellung. Bildquelle: unbek.





Der erste „Freischwingerstuhl“ (auch „Weissenhof-Stuhl“) aus dem Jahr 1927 von Ludwig Mies van der Rohe.  
Bild: Christian Drescher  
Unten: Blick in die Tischlerei,  
Bildquelle unbekannt



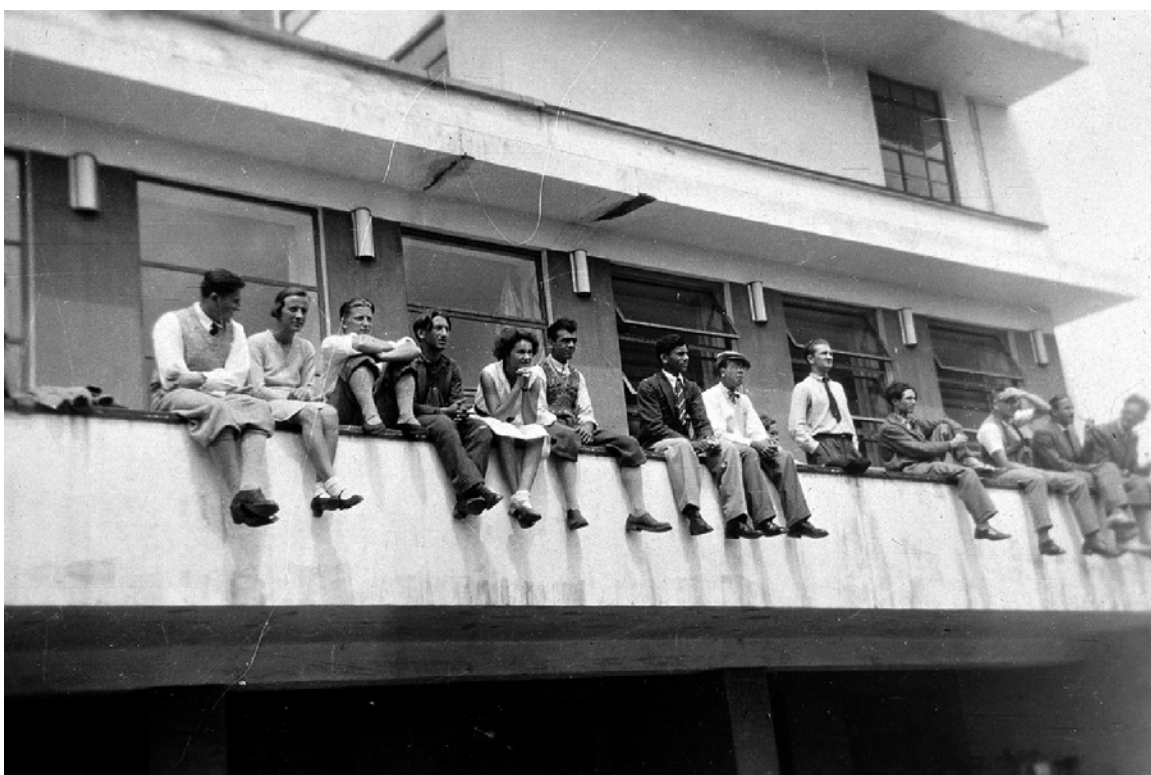
Verhältnisse sozialdemokratisch bzw. liberal geprägt, man nahm die „Bauhäusler“ mit offenen Armen auf, der Flugzeugbauer Hugo Junkers bot eine finanzielle Förderung an. Nicht alle am Weimarer Bauhaus tätigen Architekten und Künstler gingen mit nach Dessau, beispielsweise wechselte der Architekt Adolf Meyer zum Projekt „Neues Frankfurt“, der Grafiker Karl Peter Röhl (1890-1975) ging ebenfalls nach Frankfurt an die Städelschule.

In Dessau wurden die ersten Möbel aus Stahlrohr entworfen und vorgestellt, darunter die sogenannten Freischwinger, federnde Stühle ohne Hinterbeine. Ludwig Mies van der Rohe und Marcel Breuer (1902-1981) waren die ersten Designer dieser neuartigen Stühle. Auch die Reihe der „Bauhausbücher“ fällt in die Dessauer Zeit. Von 1925 bis 1930 wurden 14 von Walter Gropius und László Moholy-Nagy herausgegebenen Bücher verlegt.

Am 4. Dezember 1926 wurde das neue, von Walter Gropius entworfene Bauhausgebäude in Dessau eingeweiht. Besonders beeindruckend war der komplett verglaste Werkstattflügel. Zur gleichen Zeit entstanden die ebenfalls von Gropius entworfenen „Meisterhäuser“, die zum Wohnen gedacht waren. Das Bauhausgebäude wie auch die Meisterhäuser vereinten konsequent die neu entwickelten Vorstellungen von Wohnen und Arbeiten. Die Künstlerin Marianne Brandt entwarf die Leuchten für das Bauhausgebäude. Das Haus wurde 1945 teilweise zerstört, 1976 jedoch rekonstruiert. 1996 wurde der Bau als UNESCO-Weltkulturerbe anerkannt. Heute befindet sich dort die „Stiftung Bauhaus Dessau“.

Am 1. April 1928 trat Walter Gropius als Direktor des Staatlichen Bauhauses zurück. Nachfolger wurde der von Gropius vorgeschlagene Schweizer Architekt Hannes Meyer (1889-1954). Unter Meyer wurde die Zusammenarbeit mit der Industrie verstärkt und der Schwerpunkt in Richtung Architektur verlegt. Hannes Meyer entwarf zusammen mit seinem Schweizer Landsmann Hans Wittwer (1894-1952) die Bundesschule des Allgemeinen Deutschen Gewerkschaftsbundes (ADGB) in Bernau.

Ab etwa 1924 spielte auch die Fotografie im Bauhaus eine Rolle. Vorreiter dafür waren die Fotografin Lucia Moholy (1894-1989) und ihr Mann László Moholy-Nagy (1895-1946). Im Jahr 1929 wurde die Bauhaus-Fotoabteilung gegründet, die Leitung übernahm Walter Peterhans (1897-1960).



Bauhaus-Studentinnen und -Studenten auf dem Balkon des Bauhaus-Gebäudes in Dessau





Links: Die Architektin und Malerin Vera Meyer-Waldeck in der Tischlerei (1927), sie war erste Frau mit einer Tischlergesellenprüfung (1932); Textildesignerin Anni Albers (1921); rechts die Fotografin Ellen Auerbach



Links: Die Schriftstellerin und Lektorin Ise Gropius (1931); in der Mitte Textilstudentinnen 1927; rechts die Textilkünstlerin Ruth Hollós-Consemüller (1932) am Webstuhl. Unten Textildesignerin Gunta Stölzl (1928), sie war die einzige Meisterin am Bauhaus. Bilder: Bauhausarchiv Berlin







Nach der Schließung des Bauhaus posieren SA-Männer vor dem Gebäude. Statt des „Bauhaus“-Schriftzuges ist ein NS-Emblem zu erkennen. Bildquelle: unbekannt

Im Jahr 1930 gewann die NSDAP in Dessau massiven Einfluss und wurde stärkste Partei. Hannes Meyer geriet mit seinen linkssozialistischen Positionen unter Druck und wurde schließlich am 1. August 1930 aus politischen Gründen entlassen. Nachfolger wurde der Architekt Ludwig Mies van der Rohe. 1931 gewann die NSDAP die Gemeindewahl in Dessau und setzte 1932 die Schließung des staatlichen Bauhauses durch, das die Nazis als „rote Kaderschmiede betrachteten“. Die KPD stimmte dagegen, die SPD enthielt sich. Mies van der Rohe versuchte das Bauhaus durch einen Umzug nach Berlin-Lankwitz als private Einrichtung weiterzuführen, doch das scheiterte letztendlich.

Konservativen Kreisen waren die linken und internationalistischen Bauhaus-Mitglieder von Anfang an ein Dorn im Auge. Mit der Machtergreifung der Nationalsozialisten 1933 wurde das Bauhaus sofort aufgelöst. Viele der bekannten Künstler wanderten nach Frankreich, Großbritannien, in die Schweiz, Palästina oder die USA aus.

Besonders nachhaltig wirkten jüdische Bauhaus-Architekten ab 1930 in Tel Aviv, das damals zum britischen Mandatsgebiet Palästina gehörte. Dort entstanden mehr als 4.000 Gebäude im Stil der Neuen Sachlichkeit, im Jahr 2003 erklärte die UNESCO die „Weiße Stadt“ in Tel Aviv zum Weltkulturerbe. Seit 2008 gibt es in Tel Aviv ein Bauhaus-Museum.



In der „Weißen Stadt“ von Tel Aviv. Bildquelle: unbek.

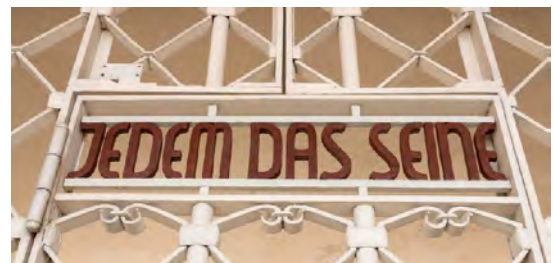


Bild: Martin Kraft

Den Nazis waren die Ideen des Bauhaus verhasst, doch erstaunlicherweise wurden manche Ideen auch nach 1933 umgesetzt. Bauhausschüler Fritz Ertl (1908-1982), ein österreichischer Architekt ließ seinen nüchternen Funktionalismus beim Bau des KZ Auschwitz miteinfließen. Der von 1937 bis 1939 im KZ Buchenwald inhaftierte Bauhaus-Künstler und Architekt Franz Ehrlich (1907-1984) gestaltete auf Befehl der NS-Bauleitung gar in sogenannter „Bauhaus-Typografie“ die Inschrift „Jedem das Seine“ für das Tor des Konzentrationslagers Buchenwald. Den Nazis fiel es nicht auf (kleines Bild).

Laszlo Moholy-Nagy gründete 1937 in Chicago das "New Bauhaus", aus dem 1938 die „School of Design“ hervorging. Diese Schule orientierte sich noch an dem ganzheitlichen Prinzip des Bauhauses, legte aber deutlich mehr Wert auf die Fotografie, wo sie auch die bedeutendsten Leistungen aufzuweisen hat.

Architekten wie Walter Gropius oder Ludwig Mies van der Rohe machten sich in den USA und international einen Namen. Sie errichteten Bauwerke, die bis heute als Inbegriff der modernen Architektur gelten. Trotz aller Kritik und Gegenbewegungen konnten sich die gestalterischen Prinzipien des Bauhauses national wie international durchsetzen und beeinflussen bis in die Gegenwart eine Vielzahl von Architekten, Designern und Künstlern. Die Arbeiten am Bauhaus werden heute oft unter Begriffen wie Funktionalismus, Klassische Moderne, Neue Sachlichkeit, Internationaler Stil oder Neues Bauen eingeordnet.



## Das Bauhaus beeinflusste die Gestaltung der Straßenbeleuchtung

Die architektonische Gestaltung der Straßenleuchten um 1900 wurde stark durch den damals vorherrschenden wilhelminischen Historismus bei der Gebäudearchitektur geprägt. Vor allem die erste elektrische Beleuchtung war sehr teuer und diente vor allem der Repräsentation. Doch bald sollte ein Umdenken einsetzen. Im Jahr 1903 führte die Allgemeine Elektrizitätsgesellschaft (AEG) einen Wettbewerb für neue Kandelaber-Entwürfe durch. 1907 verpflichtete die AEG mit Peter Behrens einen der wichtigsten Künstler und Architekten des Jugendstils. Behrens wurde künstlerischer Beirat. Zu dieser Zeit war Peter Behrens schon Verfechter einer Zusammenführung von Kunst und Technik, später wurde er zum führenden Industriearchitekten. Nachdem er den Auftrag bekam, für elektrische Bogenlampen neue Formen zu entwickeln, präsentierte er 1907 seine AEG-Sparbogenlampe. Gegenüber den alten historistischen Formen war die neue Leuchte in ihrer Optik geradezu revolutionär. Die Ideen von Peter Behrens, der dem Deutschen Werkbund angehörte, flossen später bei den Bauhaus-Protagonisten mit ein. *Mehr zu Peter Behrens im Zündfunken, Nr. 46.*



Bogenlampe mit nüchternem Design in Hamburg (20er Jahre). Bildquelle unbek.



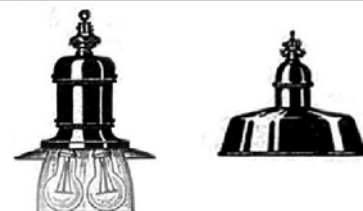
Sparbogenlampe von Peter Behrens (1907). Bild: Sabine Röck

1928



Blendungsfreier Breitstrahler

1929



Blendungsfreie Breit- und Tiefstrahler



Oben: Typische Elektroleuchten der 1920er Jahre für Überspannungen oder Befestigung am Mast. Bilder: Slg. ProGaslicht

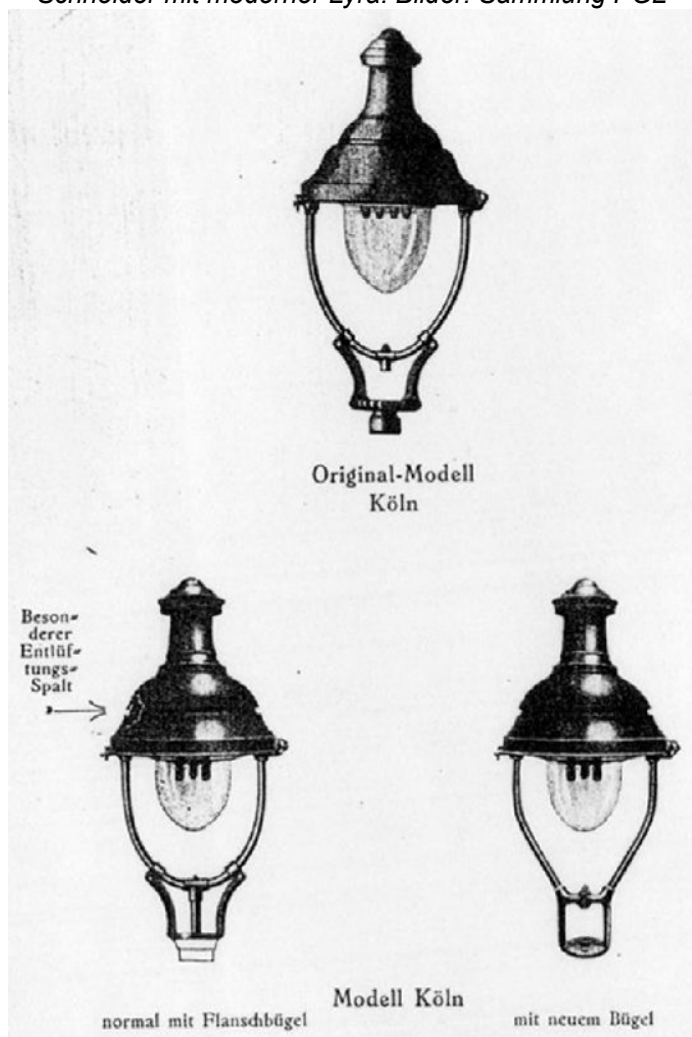
Die Aufbruchstimmung in Deutschland während der ersten Jahre der Weimarer Republik sorgte für eine enorme Entfaltung moderner künstlerischer Bewegungen. Folgerichtig setzte sich auch bei der Gestaltung der Straßenbeleuchtung allmählich ein sachlicher Stil durch. Die meist aus geometrischen Grundkörpern aufgebauten Konstruktionen wurden schlichter, nachvollziehbarer und funktionaler. Laternensockel, Maste, Ausleger und Leuchten wurden auf ihre

Die meist aus geometrischen Grundkörpern aufgebauten Konstruktionen wurden schlichter, nachvollziehbarer und funktionaler. Laternensockel, Maste, Ausleger und Leuchten wurden auf ihre





Oben: Links ein Bündelpfeilmast mit einer Leuchte „Bauart Köln“ vor Gründerzeitfassaden; rechts ein Leuchten-Modell Köln der Fa. Schneider mit moderner Lyra. Bilder: Sammlung PGL



Das erfolgreiche Modell „Köln“ der Firma Rech wurde im Laufe der Zeit „modernisiert“, der geschwungene Bügel durch eine nüchterne Variante ersetzt. Bild: Rech-Katalog 1930

konstruktiven Elemente reduziert. Die besondere Bedeutung des Sockels wurde aufgegeben, die Leuchte wurde in ihrer Gesamtheit gleichmäßiger. Die modernen Leuchten wirkten schlank, strengkonstruktiv und sehr standfest. Dies galt für beide Beleuchtungsarten, der mit Gas betriebenen und der elektrischen Straßenbeleuchtung.

Neue Baustoffe wie Stahl, Beton oder Kunststoff kamen zum Einsatz und sollten eine eigene Wertigkeit darstellen. Nachträgliche künstlerische Arbeiten oder ein Vortäuschen handwerklicher Fertigungen waren verpönt. Jetzt zählte vor allem, dass die Leuchten materialgerecht, ökonomisch und funktionsorientiert waren. Bauteile wurden standardisiert und normiert, damit man sie vielseitig einsetzen konnte. So wurden die Bauteile nicht nur für Leuchten, sondern auch für Straßennamens- und Verkehrsschilder, Ampeln, für Werbeträger oder als Fahrleitungsmaste für die Straßenbahn eingesetzt.

Bei der Gasbeleuchtung hatte seit 1909/10 die nun mehr und mehr eingesetzte Gasaufsatzleuchte der „Bauart Köln“ für Furore gesorgt. Diese schicke Leuchte erinnerte vor allem wegen des geschwungenen Haltebügels an den Jugendstil. Nachdem dieses Gasleuchtenmodell, das in unterschiedlichen Abweichungen von einer Anzahl von Leuchtenherstellern produziert wurde, mehr und mehr die Städte eroberte, begann man im Laufe der 1920er Jahre, optische Änderungen zu entwickeln. Die auffälligen Haltebügel wurden beispielsweise durch abgekantete oder runde Stahlrohre ersetzt. Schließlich wurden als Weiterentwicklung neue Gasleuchten in deutlich funktionaleren Formen angeboten.



Das Rech-Modell „Neulicht“ auf einem Betonmast (1930er Jahre).





Zeitlose und moderne Gasbeleuchtung auf dem Marktplatz von Bunzlau, Die Gasaufsatzleuchte „1762“ von Ehrich & Graetz mit Blohm-Glocken auf Stahlmasten, rechts als Wandlaterne. Bild: Staatsarchiv Freiburg W 134 Nr. 014 371



Links: Die Gasleuchte „1762“ wurde auch mit ösenförmigem Leitereisen angeboten. In dieser Variante wurde sie recht häufig in Berlin eingesetzt. Rechts das Modell „Modern“ von Rech, es kam 1929/30 auf den Markt. Bild links: Klaus Gevatter; rechts: Joachim Raetzer

Eine typische Gasleuchte dieser Zeit war die von der Firma Ehrich & Graetz entwickelte Aufsatzleuchte mit der Typenbezeichnung „1762“.

Charakteristisch war das auf einem v-förmigen Rohraufsatz montierte schüsselförmige Leuchtdach. Die Dachform erinnert stark an den Schirm der von Wilhelm Wagenfeld konstruierten elektrischen Tischleuchte. Die Straßenleuchte „1762“ ist heute leider nicht mehr präsent. Eine Abwandlung mit ebenfalls schüsselförmigem Dach ist die von der Firma Schneider in Hamm ab 1952 produzierte Gasaufsatzleuchte „Modell 52“. Dieser Typ gilt heute als eine der Standard-Gasleuchten in Frankfurt am Main.



Diese Modelle haben ihren Ursprung um 1929/30. Links die „Bauart Dresden“ der Firma Rech (Standort Düsseldorf), daneben eine „U7“ von Bamag in Würzburg, eine Leuchte mit Vulkan-Dach in Lübeck, ganz rechts die klassische Düsseldorfer Aufsatzleuchte mit einem Dach der Fa. Schneider (heute GICS).





Bereits 1905 entwarf Leopold Blauensteiner diese Gaslampen für Wohnräume.

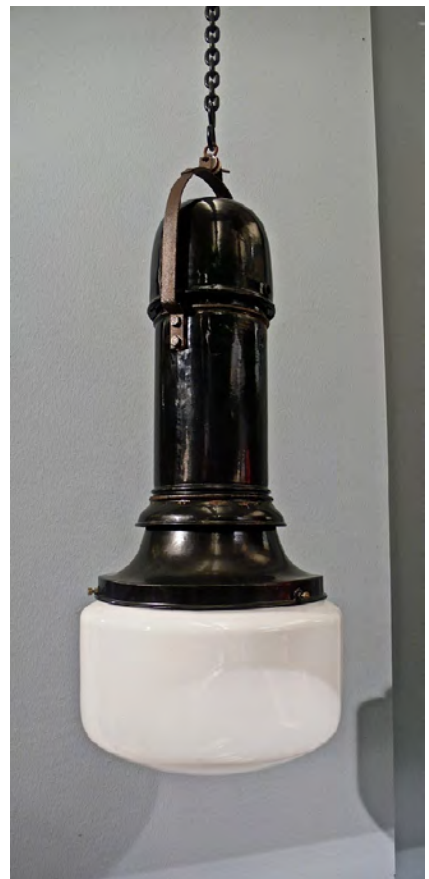
Bild: Slg. PGL

Zu den modernen Gasleuchten der 1920er Jahre zählten auch Modelle, bei der die Dachform an einen umgestülpten Trichter erinnerte. Dieses Dach wurde beispielsweise auf zwei angekantete, gasführende Rohre montiert. Als Leuchenträger kamen vermehrt ornamentlose, konische Stahlmaste zum Einsatz, die sehr schlank wirkten. Die an den Masten angebrachten Leitereisen waren ebenfalls schmucklos und rein funktional. Rech bot zum Beispiel verschiedene Modelle an („Modell Modern“, „Modell Essen“, „Bauart Dresden“, später kam das „Modell Neulicht“ dazu). Die Firma Bamag brachte Ende der 1920er Jahre die heute in Berlin weit verbreitete Gasaufsatzleuchte „U7“ heraus, das Dach erinnert an eine zweifach abgetreppte, umgestülpte Schüssel. Einige Gasaufsatzleuchten gab es auch in einer Ansatz-Variante, also mit seitlicher Montage an einem Auslegermast.

Grundsätzlich ist zu sagen, dass das Bauhaus nicht explizit am Design neuer Gasstraßenleuchten und auch nicht an Gas-Innenlampen arbeitete. Für die Bauhaus-Vertreter lag die Zukunft eindeutig bei der Elektrizität. Trotzdem sind die ab den 1920er Jahren entwickelten Gasleuchten – man nannte sie damals gern auch „neuzeitliches Gasgeleucht“ – eine logische Entwicklung, ohne die Ideen des Bauhaus wären sie so wahrscheinlich nicht entwickelt worden. Die Gestaltung dieser Gasleuchten entsprach dem Bauhaus-Grundsatz „Form folgt Funktion“.

## Gaslampen für Innenräume spielten beim Bauhaus keine Rolle

Bereits in der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg war das elektrische Licht in Fabriken, Geschäften, Hotels, aber auch Wohnräumen auf dem Vormarsch. In Wohn- und Geschäftsräumen sowie Fabriken wuch das Gaslicht mehr und mehr zu Gunsten einer elektrischen Beleuchtung. So waren modernistisch geprägte Entwürfe für Innenraum-Gaslampen nach 1900 recht selten, aber es gab sie. Lange vor der Bauhaus-Zeit wurde beispielsweise ein modern inspirierter Entwurf für eine Innenraum-Gaslampe vorgestellt. Der Wiener Secessions-Maler Leopold Blauensteiner (1880-1947), der auch Möbel, Gitter und Lampen entwarf, gestaltete um 1905 eine Gashängeleuchte aus gehämmertem Metall mit Glasschirmen. Die konstruktive Formgebung der Gasleuchten sowie die Verwendung von quadratisch gestanztem Gitterblech nahm Bezug auf Metallarbeiten nach Entwürfen des Architekten und Designers Josef Hoffmann (1870-1956) aus der Frühphase der Wiener Werkstätte.



Elektrische Kandem-Leuchte der Firma Körting & Mathiesen aus Leutzsch bei Leipzig



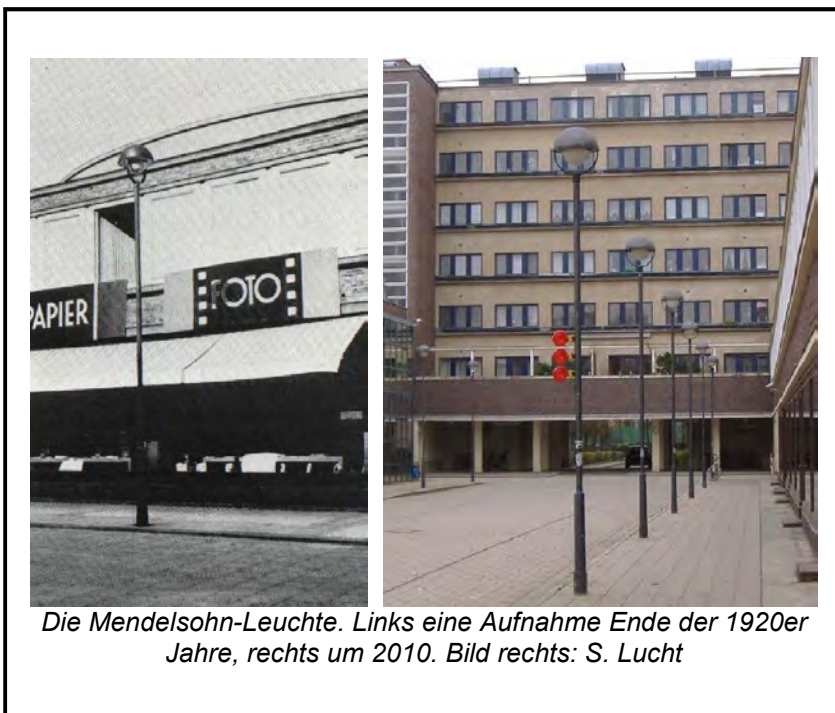
Wer an die 1920er Jahre denkt, kommt an „Luzette“ (Bild links) nicht vorbei. Diese elektrische Leuchte wurde zwischen 1908 und 1910 von Peter Behrens entworfen und von Siemens-Schuckert/AEG produziert. Sie bestand aus zwei Glasteilen, einem milchigen und einem farblosen, sandgestrahlten Teil. Die Form war oben trompetenförmig, unten kuppelförmig, verbunden mit einem Metallring. Die Lampe wurde nicht nur in Geschäftsräumen und Fabrikhallen, sondern auch in Wohnungen montiert und gilt heute als Design-Klassiker.



## Neue Ideen bei der elektrischen Straßenbeleuchtung

Zu den markantesten modernen Leuchten gehört die um 1926 entworfene sogenannte „Mendelsohn-Leuchte“. Namenspathe war der aus Ostpreußen stammende Architekt Erich Mendelsohn (1887-1953). Er gilt als Vater der „Stromlinien-Moderne“, ursprünglich ging es bei dieser Stilrichtung um die Minderung des Strömungswiderstandes, z.B. bei der Entwicklung von Lokomotiven oder Kraftfahrzeugen. Doch dieser Stil fand auch bei Architektur und Design Einfluss.

1924 gründete Mendelsohn zusammen mit Hugo Häring, Hans Scharoun, Walter Gropius und Ludwig Mies van der Rohe die Gruppe „Der Ring“, eine Vereinigung progressiver Architekten des „Neuen Bauens“. Zwischen 1925 und 1931 entwickelte Mendelsohn in Berlin-Wilmersdorf das städtebauliche Ensemble „WOGA“, es bestand aus Wohngebäuden, einem Einkaufszentrum und kulturellen Einrichtungen, z.B. das „Kabarett der Komiker“ sowie Grünanlagen und Sportplätzen. Eine Ladestraße führte in das Zentrum hinein. Speziell für dieses Projekt entwarf Mendelsohn eine besondere elektrische Leuchte. Dabei integrierte Mendelsohn die geometrischen Formen Kreis, Kugel und Zylinder. Auf einem zylindrischen, schlanken Mast wurde ein Bügel aus Flachisen in Form eines Halbkreises montiert, darauf saß eine umgestülpte Halbkugelschale aus Kupferblech. Darunter befand sich eine zweite Halbglasskugelschale, ursprünglich mit Opalglas. Die Form der Leuchte erinnerte an einen Helm mit Sturmband. Dieser Leuchtentyp wurde beispielsweise in Privatstraßen aufgestellt, heute befinden sich Replikate in der Nestorstraße in Berlin. Mendelsohn musste wegen seines jüdischen Glaubens 1933 emigrieren.



*Die Mendelsohn-Leuchte. Links eine Aufnahme Ende der 1920er Jahre, rechts um 2010. Bild rechts: S. Lucht*

## BAUHAUS – EIN FAZIT

Das Bauhaus nahm erheblichen Einfluss auf die Praxis des späteren industriellen Designs und legte das philosophische Fundament für die Moderne. Der Schwerpunkt verschob sich im Laufe der Zeit vom Kunsthandwerk hin zur industriellen Massenproduktion. Man erkannte, dass durch die industrielle Massenfertigung erschwingliche, aber dennoch ästhetische bzw. sozial verträgliche Produkte entstehen können, die für breite Schichten der Bevölkerung erschwinglich sind. Dies hatte aber auch zur Folge, dass man sich auf einfache Formen beschränkte. Man wollte eine Einheit ästhetischer Form und Funktion, die sich in Serien produzieren lassen konnte. Auffällig am Bauhaus war die politische Ausrichtung, die zwar nicht in den Lehrplänen stand, aber von den Meistern und Lehrern unterschwellig vermittelt wurde. Die Designer hatten eine politische Botschaft: Sie wollten mit ihrer Arbeit die Gesellschaft an sich verbessern.

Die bunt zusammengewürfelte Bauhaus-Bewegung wirkt bis heute nach. Was wäre das moderne Design von heute ohne die revolutionären Ideen der Bauhaus-Schüler? Viele Produkte von damals wurden zu Ikonen des Designs. Das Bauhaus hat sich durch schwere Zeiten sozialer und politischer Turbulenzen erhalten, um einen der größten Stempel auf Kunst, Architektur und Design im 20. Jahrhundert zu hinterlassen.

### Mehr über das Bauhaus auch in den aufgeführten Institutionen:

Bauhaus-Museum Weimar, Stéphane-Hessel-Platz 1, 99423 Weimar

<https://www.klassik-stiftung.de/bauhaus-museum-weimar/>

Bauhaus-Museum Dessau, Mies-van-der-Rohe-Platz 1, 06844 Dessau-Roßlau (Eröffnung am 8.9.2019)

<https://www.bauhaus-dessau.de/de/bauhaus-museum-dessau.html>

Bauhaus-Archiv im Museum für Gestaltung, Klingelhöferstr. 14, 10785 Berlin (wegen Umbau geschlossen)

Vorübergehender Ausweichstandort Berlin, Knesebeckstr. 1-2,

<https://www.bauhaus.de/de/>



## Sonderteil Architektur

# NEUES BAUEN



*Das Fagus-Werk in Alfeld war eines der ersten Gebäude der Moderne, es wurde 1911 von Walter Gropius und Adolf Meyer entworfen. Seit 2011 ist das Werk auf der UNESCO-Weltkulturerbe-Liste. Bild: Olrik66*

Fast zeitgleich wurde in Deutschland, Frankreich, Russland und den Niederlanden eine neue Formensprache entwickelt, die in der Architektur als „Neues Bauen“, aber auch „Internationaler Stil“, „Neue Sachlichkeit“, „Klassische Moderne“ oder „Weiße Moderne“ bezeichnet wird. Dieser neue Baustil bedeutete in den 1920er Jahren die konsequenteste Abkehr von der historischen Fassadenarchitektur der Gründerzeit. Neu waren beispielsweise Flachdächer, weiße Kuben und Stahlrahmenfenster sowie der vollständige Verzicht auf jede Form von Verzierungen. Wichtig war die Betonung der Horizontalen. Wegen der großen Wohnungsnot war es erforderlich, Wohnungen kleiner und Geschosse niedriger zu bauen, deshalb wurden quadratische und quereckige Fenster zum bestimmenden Element. Ganz neu entwickelt wurden das sogenannte Bandfenster und das gekrümmte oder geradlinige Eckfenster. Dominierendes Material beim Fensterbau war nach wie vor Holz; Stahlrahmenfenster wurden gern bei öffentlichen Gebäuden oder vereinzelt Privatgebäuden verwendet.

Das Neue Bauen war in Deutschland als eine Bewegung in der Architektur und im Städtebau in der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg bis in die Zeit der Weimarer Republik (1910er bis 1930er Jahre) anzusehen. Stellvertreter des neuen Bauens war das Bauhaus als experimentelle Lehrstätte und das „Neue Frankfurt“ als erstes umfassendes städtebauliches und soziales Projekt. Der Richtung und damit auch der gesamten Bewegung des Neuen Bauens stand die konservativ ausgerichtete traditionalistische Strömung des Heimatschutzstils gegenüber. Den Begriff Neues Bauen prägte der Architekt Erwin Anton Gutkind (1886-1968) mit dem Titel seines 1919 erschienenen Fachbuches „Neues Bauen. Grundlagen zur praktischen Siedlungstätigkeit.“

Mit dem „Neuen Bauen“ wurde vor allem verputzter Stahlbeton in Verbindung gebracht, aber auch Glas-Stahl-Fassaden und vereinzelt Natursteinverkleidungen. Ende der 1920er Jahre entstanden auch Klinkerbauten im Stil des „Neuen Bauens“, wobei nun ein Bogen zum ursprünglich gegensätzlichen Expressionismus gespannt wurde. Folgerichtig sprach man von „Backstein-Expressionismus“. Ebenfalls in diese Zeit fällt die Erfindung des Glasbausteins. Für Balkone und Geländer wurden gern standardisierte Wasserrohre verwendet.

Da man das „Neue Bauen“ gern auch als „Weiße Moderne“ bezeichnet, könnte man annehmen, die hauptsächlich benutzte Fassaden-Farbe sei weiß gewesen, wobei das aber nur teilweise stimmt. Der Architekt Le Corbusier arbeitete damals schon mit sogenannten „Farbklaviaturen“ für Innen und Außen. Die niederländische „De Stijl“-Bewegung verschrieb sich dem Grundfarbenspektrum des Malers und „De Stijl“-Mitgründers Piet Mondrian (1872-1944), dass später die Bauhaus-Künstler übernahmen. Und auch Architekt Bruno Taut arbeitete gern mit Farbe, beispielsweise in der von ihm entworfenen Berliner „Tuschkastensiedlung“. (siehe auch Seite 84)



*Backstein-Expressionismus in Düsseldorf: Mit dem Bau des Hauses „Rheinpark“ an der Uerdinger Straße wurde im März 1928 begonnen. Der Entwurf stammte von dem Schweizer Architekten William Dunkel. Die optisch und zeitepochal passenden Gasleuchten (Aufnahme von 2009) im Stil der Neuen Sachlichkeit wurden vor einigen Jahren abgerissen.*

*Bild: Thomas Schmitz*



Das Neue Bauen bedeutete die endgültige Abkehr von der Fassadenarchitektur mit nur einer Schauseite. Stattdessen wurden die Bauten als skulpturale Gebilde mit einer stark horizontalen Gliederung entworfen. Manchmal hob man sie mit Pfeilern in die Luft, oder man bekrönte sie mit Dachgärten, die an die Decks von Ozeandampfern erinnerten. Auch der Laubengang war eine Erfindung im Rahmen des Neuen Bauens.

Beim sozialen Wohnungsbau hatte Standardisierung und Serienherstellung Priorität. Die Absicht war, Gebäudeteile quasi wie am Fließband herzustellen und sie vor Ort zusammenzubauen. Durch Rationalisierung und Typisierung, den Einsatz neuer Werkstoffe und Materialien sowie durch sachlich-schlichte Innenausstattungen eine völlig neue Form des Bauens zu entwickeln, bei der der Sozialverantwortung (viel Sonne, Luft und Licht gegen Mietskasernen, Hinterhöfe und beengte Räume) eine zentrale Bedeutung zukam. So entstand eine Vielzahl an Siedlungen, die häufig zu Zeiten von sozialdemokratischen Mehrheiten in den jeweiligen Gemeindevertretungen auf den Weg gebracht wurden.

Hauptvertreter des Neuen Bauens waren unter anderem (in alphabetischer Reihenfolge): Alvar Aalto, Le Corbusier, Walter Gropius, Hugo Häring, Otto Haesler, Carl Krayl, Adolf Loos, Werner Mantz, Ernst May, Erich Mendelsohn, Hannes Meyer, Pier Luigi Nervi, Gustav Oelsner, Jacobus Johannes Pieter Oud, Bruno Paul, Ludwig Mies van der Rohe, Gerrit Rietveld, Wilhelm Riphahn, Hans Scharoun, Thilo Schoder, Karl Schneider, Mart Stam, Bruno Taut, Max Taut, Jörn Utzon, Robert Vorhoezler und Konrad Wachsmann.

Das Neue Bauen bildete die ideelle Grundlage der Bauhaus-Schule. Fast ein halbes Jahrhundert gestaltete es das europäische Bauen wesentlich mit. Die neue Architektur wurde teilweise als Kuriosität wahrgenommen. Es entwickelte sich eine rege Privat fotografie, die sich auch in den zahlreichen Postkartenmotiven mit Gebäuden und Siedlungen des Neuen Bauens widerspiegelt.



Oben: Die zwischen 1927 und 1930 errichteten Frankschen Laubenganghäuser in Hamburg-Dulsberg. Architekt war Paul Frank. Bild: Wolfgang Meinhardt; unten Terrassenhaus von Peter Behrens in der Stuttgarter Weißenhofsiedlung. Bild: Hendrik Bohle



Die Breslauer Werkbundsiedlung entstand 1929 im Rahmen der Werkbundaussstellung „Wohnung und Werkraum“. Bild: unbekannt/Slg. PGL

Die ersten Großsiedlungen im Stil des Neuen Bauens bestanden häufig noch aus Reihen- und Doppelhäusern mit Privatgärten zur Selbstversorgung sowie rückwärtigen Fußgängererschließungen. Die späteren Siedlungen waren geprägt durch Geschosswohnungsbau mit fließendem Gemeinschaftsgrün. Ebenfalls typisch für das Neue Bauen war die Zeilenbauweise, man errichtete die Wohnhäuser quer zur Straße und erschloss sie durch Fußgängerwege. An den Stirnseiten befanden sich oft Läden. Die Zeilenbauweise wurde charakteristisch für die Moderne und verbreitete sich vor allem in den 1950er und 1960er Jahren.



# Das Neue Frankfurt



Oben: Oberbürgermeister Ludwig Landmann; rechts Kämmerer Bruno Asch; unten Architekt und Stadtplaner Ernst May und die Architektin Margarete Schütte-Lihotzky. Bilder: wikicommons



Zwischen 1925 und 1930 wurde in Frankfurt am Main das Stadtplanungsprogramm „Das Neue Frankfurt“ umgesetzt, es umfasste alle Bereiche der städtischen Gestaltung und verstand sich als Projekt des „Neuen Bauens“. Dabei brach man mit allen bisherigen Methoden des Wohnungs- und Städtebaus. Das Programm wurde vor allem durch eine Reihe von Wohnungsbauprojekten bekannt. Oberbürgermeister Ludwig Landmann (1868-1945), Stadtkämmerer Bruno Asch (1890-1940), und vor allem Frankfurts Stadtbaurat und Architekt Ernst May (1886-1970) waren verantwortlich für dieses umwälzende Programm. Unter Mays Regie entstanden Ende der 1920er Jahre in Frankfurt mehr als 12.000 neue Wohnungen, die auch hinsichtlich ihrer Ausstattung neue Akzente setzten, zum Beispiel mit der sogenannten „Frankfurter Küche“. Diese gilt als Urtyp der modernen Einbauküche und wurde von der Wiener Architektin Margarete Schütte-Lihotzky (1897-2000) entwickelt. Auffällig ist, dass die neuen Küchen keinen Gasanschluss hatten, es wurden deshalb Elektroherde angeboten. Nachdem sich Mieter über zu hohe Kosten dieser Elektroherde beklagten, bot man als Alternative einen kombinierten Elektro/Kohleherd an.

Neben den bekannten Wohnungsbauprojekten entwickelten die Vertreter von „Das Neue Frankfurt“ neue Schriftarten, Leuchtreklamen, Plakate, Straßenbahnhaltestellen und sogar ein neues Stadtwappen. Außerdem typisierte Schrebergartenhäuser, Telefonapparate, Tapeten, Türklinken und Uhren.

Die Projekte des „Neuen Frankfurt“ kamen zu Beginn der 1930er Jahre allmählich zum Erliegen. Dies lag nicht nur an fehlenden finanziellen Mitteln, sondern vor allem am politischen Druck der immer stärker werdenden Nationalsozialisten und Ultrakonservativen. Die Rechte empfand das Projekt als „undeutsch“ und verwies dabei auf die jüdischen Wurzeln von Oberbürgermeister Ludwig Landmann, Kämmerer Bruno Asch und Stadtbaurat Ernst May. Als letztes Wohnungsbauprogramm wurde 1932 die Siedlung „Am Lindenbaum“ errichtet, verantwortlich hierfür war Walter Gropius. Insgesamt entstanden in Frankfurt sieben Groß-Wohnsiedlungen mit fast 8.000 Wohneinheiten und eine Anzahl weiterer kleiner Wohnanlagen. Zum Projekt Neues Frankfurt gehörten aber auch die Großmarkthalle, das Hauptgebäude des Palmengartens sowie Schulen, Kirchen, Garagen, Pavillons und ein Elektrizitätswerk. Mehr als 60 Architekten sowie zahlreiche Designer, Künstler und Ingenieure waren beteiligt. Neben dem Bauhaus beeinflusste das Projekt „Neues Frankfurt“ wohl am nachhaltigsten die Gestaltung moderner Wohnanlagen im 20. Jahrhundert.



Die „Frankfurter Küche“



# Groß-Siedlungen in Frankfurt am Main

## Die Siedlung Bornheimer Hang

Von 1925 bis 1930 wurde die Siedlung „Am Bornheimer Hang“ mit 1.234 Wohnungen gebaut. Das Projekt war ein Gemeinschaftswerk von Ernst May und dem Architekten Herbert Boehm, beide kannten sich aus ihrer gemeinsamen Zeit in Breslau, sie hatten dort in der Schlesischen Landesgesellschaft zusammengearbeitet. Boehm folgte May 1925 nach Frankfurt und wurde dort Dienststellenleiter des Stadtbauamtes. Das Wahrzeichen der Siedlung ist die 1929 errichtete und zur Siedlung gehörende Heilig-Kreuz-Kirche. Die Ladenzeile an der Straßenbahnschleife „Ernst-May-Platz“ ist heute nahezu im Originalstil erhalten. Auch eine Schule („Halgarten-Schule“) und ein Jugendhaus gehören zur Siedlung. Etwas untypisch, weil sonst immer mit Flachdächern, ließ Ernst May einige Gebäude auch mit Spitzgiebel-Dächern errichten. Grund war, dass sich die neue Siedlung besser an die bestehende Bebauung anpassen sollte. Denn im Gegensatz zu anderen Großsiedlungen wurde hier nicht eine Trabantenstadt auf der Wiese gebaut, sondern das bereits bestandene Wohnviertel erweitert.



Die Siedlung „Am Bornheimer Hang“, oben rechts die Heiligkreuzkirche. In der Mitte des Bildes befindet sich der Ernst-May-Platz. Bild: Institut für Stadtgeschichte



### Links:

Blick auf die Siedlung „Am Bornheimer Hang“, im Vordergrund die Straße „Am Buchwald“ mit der Endstation der Straßenbahnlinie 3. Die Tram-Endstation verschwand erst 1978.

### Unten:

Die Wittelsbacherallee/Ecke Inheidener Straße mit der Heiligkreuzkirche im Hintergrund. Die Hochmaste mit Auslegern für Hängeleuchten waren bis in die 1960er Jahre zu sehen.

### Bilder:

Institut für Stadtgeschichte Frankfurt am Main







#### **Oben:**

*Wohnhaus in der Kettelerallee;*

**unten** Blick in die Siedlung „Am Bornheimer Hang“. In den Wohnstraßen wurden vorwiegend Gasleuchten („Bauart Köln“) auf schweren, glatten „Stühlen-Kandelabern“ aufgestellt. Die Gasbeleuchtung verschwand größtenteils Anfang der 1970er Jahre. Ein kleiner Rest (Gasreihenleuchten) blieb.

#### **Bilder:**

*Institut für Stadtgeschichte  
Frankfurt am Main*



## Die Siedlung „Am Bornheimer Hang“ heute



Am 28. Februar 1931 wurde die Siedlung an das Straßenbahnnetz angeschlossen. Die Strecke ist auch heute in Betrieb.



Die Wittelsbacherallee führt direkt in die Siedlung; rechts Ladenzeile in weitgehend originaler Erhaltung



Links: Eines der Häuser mit Spitzdach in der Andraestraße, hier stehen Gasreihenleuchten; Gaslicht ist auch in der Löwengasse. Bilder: Urmelbeauftragter



## Die Siedlung Praunheim

Von Mai 1926 bis Dezember 1929 entstand in drei Baustufen die Siedlung Praunheim mit 1.500 Wohnungen, dazu kamen Ladengeschäfte sowie eine Siedlungswäscherei. Es soll die älteste Siedlung des Projektes „Neues Frankfurt“ sein. Teile der Siedlung sind als Kulturdenkmal eingetragen, darunter die Ebelfeldschule, die Christ-König-Kirche und der Luftschutzbunker.

Zweck der neuen Siedlung war, Familien im Rahmen des am 10. Mai 1920 verabschiedeten Reichsheimstättengesetzes den Erwerb eines Einfamilienhauses zu ermöglichen. Das neue Gesetz ging auf den Bodenreformer Adolf Damaschke zurück und schützte die Eigenheimbesitzer gegen Forderungen von Gläubigern und vor Zwangsversteigerungen. Die Siedlung Praunheim wurde schließlich zur größten Reichsheimstättensiedlung Deutschlands. Die Ebelfeldschule (früher Hindenburgschule) entstand 1930, der Luftschutzbunker 1941. Die Siedlung war gut mit der Straßenbahn zu erreichen, seit 1913 fuhr die Linie 36 bis Praunheim/Brücke, ab 1933 bedienten die Linien 2 und 19 die Heerstraße. Heute hat die Siedlung viel von ihrer Einheitlichkeit eingebüßt, da viele Eigentümer ihre Wohnhäuser individuell stark verändert haben. Die Siedlung wurde von Anfang an elektrisch beleuchtet. Die ursprünglichen Elektroleuchten verschwanden 1968/69.



*Die Siedlung Praunheim Anfang der 1930er Jahre. Unten die Hindenburgstraße (heute Ludwig-Landmann-Straße) mit den Laubengang-Häusern. Bilder: unbek./Slg. ProGaslicht*



*Die Endstation der Straßenbahn in Praunheim, links die Brücke über die Nidda. Von hier führte ein Fußweg in die neue Siedlung. Bild: Institut für Stadtgeschichte Frankfurt am Main*



## Die „Siedlung Praunheim“



### **Großes Bild oben:**

Die Ludwig-Landmann-Straße um 1969. Rechts sind die Laubengänge der Wohnhäuser gut zu erkennen.

Bild: Bettina Raetzer-Grimm;

### **Links:**

Bis 1968/69 war die beim Bau der Siedlung 1926/29 installierte elektrische Beleuchtung in Betrieb. Hier der Fritz-Schumacher-Weg. Danach wurden Langfeldleuchten installiert (unten rechts).

Bild: Bettina Raetzer-Grimm



Links: Wohnhäuser in der Siedlung Praunheim, Bild: Benno Bartsch/www.siedlerverein.de; rechts: Der Bunker von 1941 steht unter Denkmalschutz. Bild: unbekannt/Slg. ProGaslicht



## Die Siedlung „Zickzackhausen“

In den Jahren 1926/27 wurde die Wohnsiedlung Bruchfeldstraße – so der amtliche Name – in Niederrad errichtet. Hier waren die Straßen bereits vorhanden, es galt also, die neue Siedlung in ihre bebaute Umgebung einzupassen. Trotzdem entschied man sich, die Unterschiede zwischen der Bestandsbebauung und der neuen Siedlung deutlich zu machen. Dies geschah schon mal dadurch, dass man die neuen Wohnhäuser mit Flachdächern ausstattete, während der Altbestand Walmdächer besaß.

Das Auffälligste an dieser expressionistisch gestalteten Siedlung war die Errichtung eines sägezahnartigen Wohnblocks. Die Wohnhäuser wurden so gegeneinander versetzt angelegt, dass sich eine Vielzahl hervortretender Gebäudekanten bildete. Man wollte damit eine bessere Durchlichtung der Wohnungen erreichen. Schon bald sprach man in Frankfurt von der Siedlung „Zickzackhausen“. Eine Besonderheit waren auch die gleichmäßigen Fensterbänder sowie die verglasten Treppenaufgänge. Die Siedlung bestand nicht nur aus Geschosswohnungsbau, sondern es gehörten auch 60 Reihenhäuser mit Gärten dazu. Alle Wohnungen wurden mit der „Frankfurter Küche“ ausgestattet. Die Straßenbeleuchtung erfolgte durch Gaslaternen, auch in der Bruchfeldstraße, hier verkehrte seit 1. Mai 1914 die Straßenbahnlinie 15.



Oben: Die Siedlung Zickzackhausen; unten Entspannung auf der Dachterrasse. Bilder: oben unbekannt; unten Paul Wolff



Kurz vor der Vollendung: Zickzackhausen mit Gaslaternen „Bauart Köln“ auf gusseisernen Kandelabern. Bild: Slg. PGL





## ZICKZACKHAUSEN 1930-2018

### **Links:**

Die Gartenseite von Zickzackhausen;

### **Mitte:**

Die Donnersbergstraße mit Gaslaternen der „Bauart Köln“ und den auffälligen Hauseingängen;

### **Unten:**

Die Bruchfeldstraße 1930 und 2018. Um 1930 standen hier vierseitige „Alt-Frankfurter“ Gaslaternen!

### **Bildquellen:**

Institut für Stadtgeschichte Ffm., unten rechts Eva K.







*Die Römerstadt ist auch von oben betrachtet wegen ihrer Form eine beeindruckende Wohnsiedlung. Bild: Sammlung ProGaslicht*

## Die Siedlung Römerstadt

Zwischen 1926 und 1929 entstand im Nordwesten Frankfurts die Siedlung Römerstadt, der Name geht auf eine römische Siedlung an gleicher Stelle zurück. Architekt war Carl-Hermann Rudloff (1890-1949), der mit Ernst May zusammen in Breslau arbeitete und ihm 1925 nach Frankfurt folgte. Die Siedlung umfasste 1.220 Wohnungen. Städtebaulich ist die Römerstadt als eine der ersten Trabantenstädte zu betrachten. Es war eine Siedlung von begrenzter Größe im Umland der Großstadt. Hier sollten alle alltäglich benötigten Dienstleistungen, wie Schulen und Läden zur Verfügung stehen, doch auch die zentralen Einrichtungen der Metropole, wie Hochschulen und Krankenhäuser sollten durch gute Verkehrsanbindungen erreichbar sein. Das Credo lautete: „Die Vorteile kleinstädtischen Lebens – naturnahes Wohnen, Intaktheit des Gemeinwesens – sollten sich ... mit den wirtschaftlichen und kulturellen Vorteilen der Großstadt verbinden“.



*Elegante Elektroleuchten „Im Burgfeld“ (1929), Bild: Dr. Paul Wolff*

Außergewöhnlich ist der dynamische Grundriss der in Hanglage zum Fluss Nidda errichteten Siedlung, die von einer Mauer im Süden und durch 3-4-geschossige Randbebauung begrenzt wird. Kritik gab es wegen der fehlenden Anbindung an den Öffentlichen Nahverkehr. Es gab keinen Bahnhof und die nächste Straßenbahnhalttestelle (siehe Seite 66 unten) war recht weit weg, dafür wurde ein Busverkehr (Linie K) eingerichtet, der die Siedlung mit der Straßenbahnhalttestelle verband. Erstaunlich, dass dieser Bus in Stoßzeiten in einem 3-Minuten-Takt fuhr. Noch weiter weg (15-20 Minuten Fußweg) lag der Straßenbahn-Haltestepunkt in Heddernheim. Bemerkenswert war auch der nach dem Zweiten Weltkrieg eingerichtete Obus-Betrieb. Vom 1. November 1948 bis 4. Oktober 1959 verkehrte hier Frankfurts bisher einzige Obuslinie (Linie 60), die die Straßenbahnhalttestellen Praunheim/Brücke und Heddernheim miteinander verband.



*Typisch für die Siedlung sind Rundbauten, die den Abschluss einiger Wohnblocks bilden. Unten mit Ladenzeile in der Hadrianstraße.*

*Bilder: unbekannt/Slg. PGL*





Die Römerstadt war die erste vollelektrifizierte Siedlung Deutschlands. Zum Kochen waren nur Kombi-Herde für Elektrizität mit integriertem Notherd für Briketts zugelassen, die Warmwasserversorgung erfolgte über einen elektrisch betriebenen 80 l-Niederdruckspeicher. Die Mietreihenhäuser verfügten über eine individuell mit Koks betriebene Zentralheizung. Eine Energieversorgung mit Gas war von Anfang an nicht vorgesehen, da die neuartigen Wohnungskonzepte Elektrizität für fortschrittlicher hielten als Gas. Aber man verwies auch auf bautechnische Gründe: Wegen ihrer relativ geringen Größe und ihrem Material aus Holzwerkstoffen konnte die „Frankfurter Küche“ nur schwer den bei der Verwendung von Stadtgas entstehenden Wasserdampf aufnehmen. Feuchte und Schimmelbildung seien zu erwarten gewesen, so die Siedlungsplaner. Ein Argument, dass bei späteren Einbauküchen nicht mehr genannt wurde.



*In der Römerstadt: Obus Linie 60 auf dem Weg nach Praunheim/Brücke in Höhe der Haltestelle „Am alten Schloss“. Im Hintergrund Neubauten der 1920er Jahre. Bildquelle: Obusse in Deutschland, Band 2*



*Oben: Elektroherd mit Kohlefeuerung für den Notfall, Bild: Reinhard Wegmann; unten das Ernst-May-Haus. Bild: urmelbe.*



*Oben: Hinter der runden Begrenzungsmauer befindet sich die Siedlung, davor sind Schrebergärten, Bild: unbek.; unten Luftbild mit Nidda, rechts daneben die Schrebergärten, die Mauer und die Siedlung Römerstadt. Bild unten: Niklas Winkler. Kleines Bild: Rundbau, Bild: unbek.*



In der Siedlung Römerstadt befindet sich das Ernst-May-Haus. Dabei handelt es sich um ein von der Ernst-May-Gesellschaft denkmalgerechtes Reihenhhaus, das ursprünglich von Ernst May entworfen wurde. Das Haus befindet sich „Im Burgfeld 136“ und ist als Museum zugänglich. Die Inneneinrichtung besteht aus Gegenständen des „Neuen Frankfurt“. Auch die „Frankfurter Küche“ ist zu sehen.





*Blick in die Heimatsiedlung (1927), Bäume wurden erst später gepflanzt. Bildquelle: Franz Roeckle Bauten 1902-1933*



*Oben sowie großes Bild unten: Am Anfang wirkte alles ziemlich kahl. Die Straßenbeleuchtung war hier immer elektrisch. Es überwogen Überspannungen. Bildquelle: Franz Roeckle Bauten 1902-1933*

## Die Heimatsiedlung

Südlich des Stadtzentrums auf der Sachsenhäuser Mainseite entstand zwischen 1927 und 1934 die Heimatsiedlung, ausführender Architekt war der aus Liechtenstein stammende Franz Roeckle (1879-1953). Diese Siedlung (amtlich „Riedhof-West“) wurde als damals einzige Großsiedlung nicht von kommunalen Wohnungsgemeinschaften errichtet, dahinter stand mit der Heimat-AG ein gewerkschaftlicher Konzern. Die gewerkschaftliche Trägerschaft der Siedlung (Gewerkschaftsbund der Angestellten) sorgte dafür, dass bei der Erstbelegung mehr als 80 Prozent versicherungspflichtige Angestellte berücksichtigt wurden. Die Siedlung wurde zu einem Hort der damals überdurchschnittlich verdienenden Mittelschicht.

Ursprünglich wollte man hier schon zu Beginn der 1920er Jahre im großen Stil Wohnhäuser errichten, um die Wohnungsnot in Frankfurt zu lindern. Der Bebauungsplan Riedhof sah vier Teilbereiche vor, von denen zunächst die Siedlung Riedhof gebaut wurde. Von den späteren Teilabschnitten wurde zunächst nur einer – die Heimatsiedlung – verwirklicht. Während der NS-Zeit geschah hier nichts mehr, der Krieg verhinderte ebenfalls weitere Bauprojekte. Erst zwischen 1950 und 1955 entstand in der Nähe ein zweites Großprojekt: Die Fritz-Kissel-Siedlung.

In der Heimatsiedlung sind zwei verschiedene Haustypen zu finden. Die Randbebauung besteht aus vierstöckigen Wohnhäusern, die den inneren Bereich der Siedlung abschirmen. Im Inneren der Heimatsiedlung stehen dreistöckige Häuserzeilen mit dazugehörigen Gärten. Alle Straßen wurden nach Baumarten benannt, die zuvor dort gepflanzt wurden.





Der freischaffende Architekt Franz Roeckle war eine widersprüchliche Persönlichkeit. Auf der einen Seite nahm er zahlreiche Aufträge jüdischer Bauherren an. Er machte sich einen Namen beim Bau der Frankfurter Westendsynagoge, dem Israelitischen Krankenhaus, dem Institut für Sozialforschung in Frankfurt und der Offenbacher Synagoge, auf der anderen Seite sympathisierte er mit der NSDAP und wurde schon früh dort Mitglied. In Frankfurt hinterließ Roeckle viele nachhaltige Spuren beim Bau weiterer Wohnanlagen (Hallgartenstraße, Raimundstraße, Im Teller).

Eine Besonderheit der Heimatsiedlung war die große Anzahl kleiner Geschäfte und Werkstätten, die größtenteils bis heute existieren.

Die Verkehrsanbindung an den ÖPNV war durch die Straßenbahn gewährleistet. Mehrere Linien befuhren die Mörfelder Landstraße, endeten am Riedhof oder in Neu Isenburg.

## Die Heimatsiedlung heute



Oben: Die Heimatsiedlung sowie die Skyline von Frankfurt am Main, Bild: Pierre André Leclercq; unten Gartenseite der Heimatsiedlung. Bildquelle: unbekannt



Oben: Heimatring. Bild: Karsten Ratzke; unten Unter den Platanen. Bild: Melkom

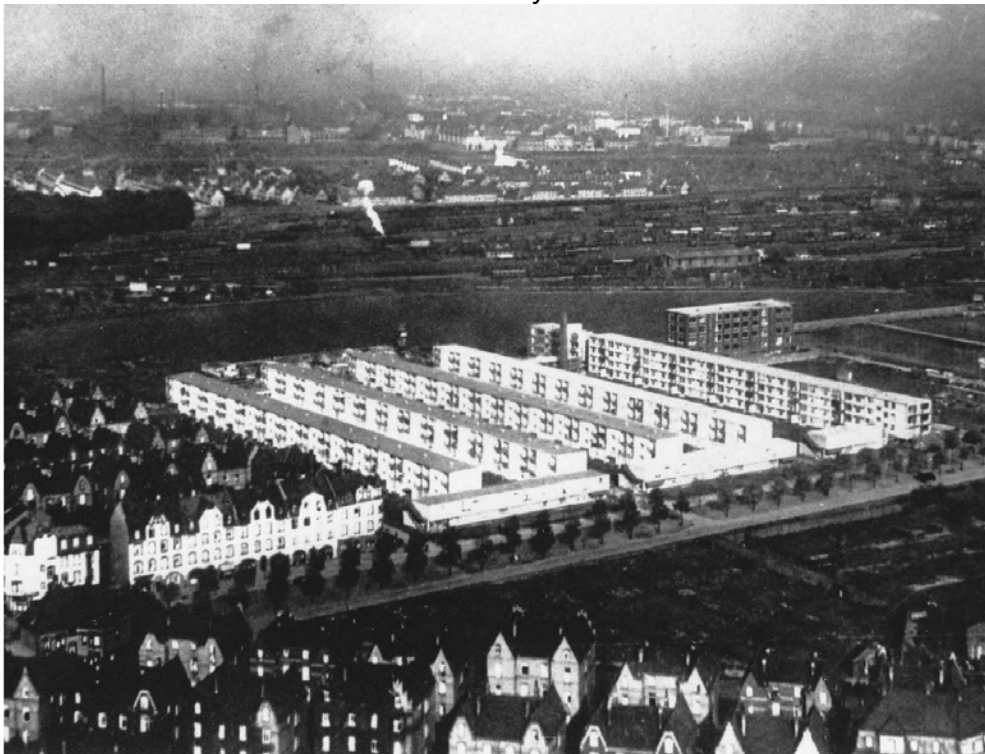




## Die Neue Hellerhofsiedlung



*Oben: Die alte Hellerhofsiedlung im Juli 1960 (Frankenallee/Ecke Schlossborner Straße; unten Luftaufnahme von neuer und alter Siedlung, im Hintergrund die Bahnanlagen des Hauptgüterbahnhofs (inzwischen abgerissen, hier entsteht ein neues Wohnviertel). Bilder oben: Bundesarchiv B 145 F 008589-0006, unten unbekannt/Ernst-May-Gesellschaft*



Zwischen 1929 und 1932 entstand im Stadtteil Gallus die neue Hellerhofsiedlung. Sie bildete die Fortsetzung der alten Hellerhofsiedlung, die zwischen 1901 und 1904 als „Arbeitercolonie“ errichtet worden war. Nach den Plänen des niederländischen Architekten Mart Stam (1899-1986) wurden hier 1.194 Wohnungen gebaut. Mart Stam war 1928/29 Gastdozent am Bauhaus Dessau. Bauherr der Siedlung war die Aktiengesellschaft Hellerhof.



*Planungsstand 1931.  
Skizze: Danny Alexander Lettkemann*

Die zweigeschossigen, teilweise auch viergeschossigen Wohnhäuser wurden in Zeilenbauweise errichtet. Als Erstausrüstung wurden die Wohnungen mit der „Frankfurter Küche“ ausgestattet.

Im Zweiten Weltkrieg wurde die Siedlung durch Bomben schwer beschädigt, viele Wohnungen waren demoliert, vor allem im nördlichen Teil des Viertels. Der Wiederaufbau erfolgte ab 1951, zudem wurde die Siedlung 1975 unter Denkmalschutz gestellt. Trotzdem riss man in den 1970er Jahren markante Teile der Siedlung – die Laubenganghäuser an der Frankenallee – ab und errichtete neue, etwas veränderte Wohnhäuser, was zu erheblicher Kritik führte.

Die Siedlung war gut an das Nahverkehrsnetz angebunden, bereits seit 1. November 1902 erreichte die Straßenbahnlinie 11 die Rebstocker Straße.

Die Straßen in der Siedlung wurden wie im übrigen Gallus überwiegend mit Gaslaternen beleuchtet. In einigen Straßen ist bis heute Gaslicht (meist Reihenleuchten) zu finden.



## Die Neue Hellerhofsiedlung



Verwüstete Wohnsiedlung in der Kelkheimer Straße (1945).  
Bildquelle: unbekannt



Die Langenhainer Straße, oben rechts Gartenseite. Alle Farbaufnahmen: Christos Vittoratos







Die Häuser wurden in Plattenbauweise errichtet.  
Bildquelle: Ernst-May-Gesellschaft



An der Ludwig-Landmann-Straße.  
Bildquelle: Ernst-May-Gesellschaft



Die Siedlung Westhausen, vorn die heutige Ludwig-Landmann-Straße (früher Hindenburgstraße). Bild: Institut für Stadtgeschichte

## Die Siedlung Westhausen

Zum Neuen Frankfurt gehört auch die als Kulturdenkmal eingetragene Siedlung Westhausen. Die Siedlung war der letzte große Siedlungsbau in Frankfurt, hier wurden zwischen 1929 und 1931 in zwei Bauabschnitten insgesamt 1.116 Mietwohnungen errichtet. Dabei handelte es sich um Kleinwohnungen in Reihenhäusern und im Geschossbau als Laubenganghaus. Mehrere Architekten waren an dem Projekt beteiligt, darunter Ferdinand Kramer und Eugen Blanck. Auffällig ist der hohe Grünflächenanteil zwischen den Wohnhäusern. Die Erstbezieher stammten meist aus Arbeiterfamilien. (1929)



Bild: Gebrüder Leistikow (1929)

Nach dem Zweiten Weltkrieg erzwangen die Anwohner eine Umbenennung der Straßen, die während der NS-Zeit Namen aus der deutschen Kolonialgeschichte trugen wie Togo- oder Samoaweg. Nun wurden sie nach Widerstandskämpfern gegen das NS-Regime benannt. Im Gegensatz zu anderen Siedlungen des „Neuen Frankfurt“ gab es in Westhausen keine Geschäfte. Allerdings existierte ein zentrales Waschhaus für die Siedlungsbewohner. Ab den 1970er Jahren begannen viele Anwohner eigenmächtig, Veränderungen vorzunehmen. Dabei wurden zahlreiche Rollladenkästen, aufgedoppelte Haustüren und vor allem die ursprünglichen, serienmäßig hergestellten Holzfenster durch Kunststofffenster ersetzt. Obwohl andere Anwohner dagegen protestierten, hielt sich die Denkmalschutzbehörde aus dem Streit leider heraus. Die Siedlung wurde anfangs mit einer Omnibuslinie (Linie K) erschlossen, die auch die Siedlungen Praunheim und Römerstadt bediente. Im Oktober 1932 ging die neue Straßenbahntrasse nach Praunheim/Heerstraße in Betrieb und wurde von den Linien 2 und 19 befahren. Die Straßenbeleuchtung war hier von Anfang an elektrisch. Dabei wurden zum großen Teil Wandarme benutzt, an die man elektrische Leuchten befestigte. Ende der 1960er Jahre wurden auch hier Maste mit Langfeldleuchten aufgestellt.



## Die Siedlung Westhausen



Links: Die damalige Hindenburgstraße in Höhe Westhausen. Hier fuhr die Buslinie K in Stoßzeiten im 3-Minuten-Abstand. Das reichte für die Anbindung von drei neuen Großsiedlungen (Westhausen, Praunheim, Römerstadt) aber nicht aus, sodass die in Hausen endende Straßenbahnlinie im Oktober 1932 bis Praunheim/Heerstraße verlängert wurde.

Bilder: links unbekannt/Ernst-May-Gesellschaft; rechts Bettina Raetzer-Grimm (1968). Heute ist die Straße vierspurig ausgebaut und an dieser Stelle befindet sich die Auffahrt zur Autobahn A66.



Die Reihenhäuser (oben links) werden durch die Geschossbauten abgeschirmt. Die Siedlung hat einen großen Grünflächenanteil und wirkt im Inneren ziemlich ruhig trotz der inzwischen sehr nahen Autobahn. Ursprünglich gab es hier keine Schule, erst 1966 wurde am Rand der Siedlung das Liebig-Gymnasium errichtet. Bildquellen links oben und unten nicht bekannt, rechts oben Christos Vittoratos.



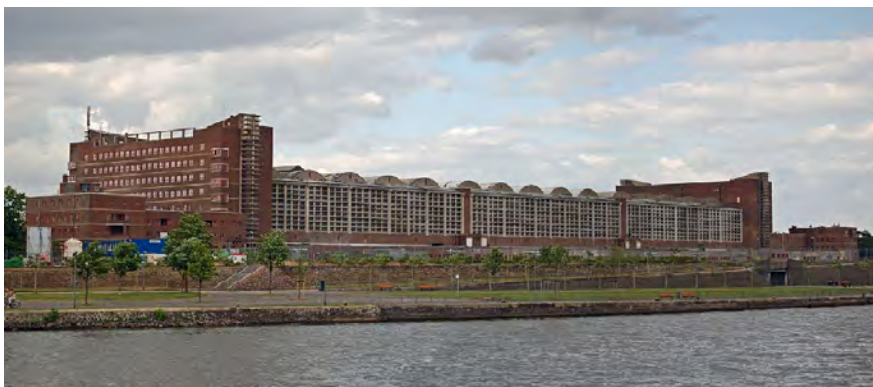


## Weitere Wohnsiedlungen und Gebäude der Klassischen Moderne

### Die Siedlung „Höhenblick“



*Die Siedlung „Höhenblick“ um 1929. Bemerkenswert sind die Gashängeleuchten mit außen angebrachtem Druckfernzünder.  
Bilder: Institut für Stadtgeschichte*



Neben den genannten sieben Großsiedlungen entstanden in Frankfurt im Rahmen des Projektes „Neues Frankfurt“ weitere Siedlungen, die heute teilweise unter Denkmalschutz stehen.

Recht interessant ist die Siedlung Höhenblick in Ginnheim mit etwa 100 dreigeschossigen Einfamilienhäusern, sie wurde 1926/27 erbaut, die verantwortlichen Architekten waren Ernst May und Carl-Hermann Rudloff. Die Siedlung nahm wegen ihrer exklusiven Lage und der gehobenen Ausstattung der Wohnhäuser eine Sonderstellung unter den Frankfurter Bauprojekten ein. Hier wohnten u.a. auch Ernst May selbst sowie der Architekt Martin Elsaesser (1884-1957), der im Rahmen des Projekts „Neues Frankfurt“ zahlreiche Gebäude in Frankfurt entwarf. Darunter war die Frankfurter Großmarkthalle, der Anbau des Gesellschaftshauses im Palmengarten, die Gustav-Adolf-Kirche und viele andere.



*Oben: Die Gustav-Adolf Kirche in Niederursel, erbaut 1927/28 von Martin Elsaesser. Im Vordergrund eine inzwischen seltene Frankfurter Gashängeleuchte.*

*Bild: Slg. PGL*

*Links: Die 1928 eröffnete Frankfurter Großmarkthalle von Martin Elsaesser. Die Halle wurde umgebaut und um zwei ineinandergreifende Hochhäuser ergänzt, heute ist hier der Sitz der Europäischen Zentralbank. Bild: EvaK*



## Die Wohnhausgruppen „KOMBA“ und „MAVEST“

### KOMBA

An der Jakob-Schiff-, sowie der Fontanestraße in Eschersheim entstanden von 1926 bis 1929 nach einem Entwurf von Franz Roeckle eine Zeile von Reiheneinfamilienhäusern und zurückgesetzten Kopfbauten, zusammen 65 Wohnungen. Verantwortlich dafür war die ein Jahr zuvor gegründete „Bau- und Siedlungsgenossenschaft der kommunalen Beamten und Angestellten Preußens e.V.“ („Komba“). Das Besondere an diesem Projekt war, dass die Wohnhäuser rückwärtige Gärten besaßen, die aufgrund des Straßenniveaus tiefer lagen als die Vorderfront der Häuser. Zwei weitere Wohnhausgruppen folgten 1927/28 für die Baugesellschaften GAGFAH (Gemeinnützige AG für Angestellten-Heimstätten, 181 Wohnungen) und SÜWAG (Südwestdeutsche AG für Kleinwohnungsbauten, 73 Wohnungen), hier waren die Architekten Ludwig Bernouilly und Gottlob Schaupp verantwortlich.

### MAVEST

Auch die Siedlung Raimundstraße im Stadtteil Dornbusch wurde von Ernst May und Carl-Hermann Rudloff entworfen, sie entstand zwischen 1926 und 1931. Ursprünglich als größeres Gesamtprojekt von Ernst May geplant, wurde das Projekt nur teilweise verwirklicht. Die Siedlung grenzte an das nahe „Dichterviertel“, der Bau erfolgte in Form einer Reihung von hakenförmigen Baukörpern mit dazwischenliegenden offenen Wohnhöfen. Das neue Wohngebiet war über eine Straßenbahn, die damals von Ginnheim entlang der Raimundstraße zum Dornbusch fuhr, an die Innenstadt angeschlossen. An der Umsetzung der Planung waren mehrere Wohnungsbaugesellschaften und weitere Architekten beteiligt. Im Jahr 1926 wurde die Wohnungsbaugesellschaft der Frankfurter Handwerker (Mavest – das stand für Materialien- und Auftrags-Vermittlungsstelle GmbH) gegründet und mit dem Bau der ersten Baugruppe, dem „Mavestblock“, der auf Pläne des Architekten Franz Roeckle beruhte, beauftragt. Ein zweiter Baublock wurde 1930 errichtet. Insgesamt wurden 146 Wohnungen gebaut.



*KOMBA-Wohnhaus in der Fontanestraße,  
Bild: unbekannt/Slg. PGL*



*Der MAVEST-Block in der Fallerslebenstraße.  
Bild: Gaki64*

## Die Siedlung „Tornow“ (heute Friedrich-Ebert-Siedlung)

Im Stadtteil Gallus Südlich der Mainzer Landstraße wurde zwischen 1925 und 1939 die von Ernst May geplante Siedlung „Tornow“ errichtet. Ausführende Architekten waren Walter Schwagenscheidt und Herbert Boehm. Insgesamt entstanden 560 Wohnungen. Die Siedlung besteht überwiegend aus vier- bis fünfgeschossigen Mehrfamilienhäusern. Die Siedlung wurde im Zweiten Weltkrieg schwer getroffen, aber schon bald wiederaufgebaut. Zwischen 1950 und 1956 wurde die Siedlung erweitert.



*Wohnblöcke der Friedrich-Ebert-Siedlung. Bild: Gaki64*



## Die Gärtnersiedlung „Teller“ in Oberrad



*Blick in die Straße „Im Teller“ mit Gaslaternen („Bauart Köln“), vermutlich auf sogenannten Stühlen-Kandelabern.  
Bildquelle: Franz Roeckle, Bauten 1902-1933*

Im Jahr 1927 errichtete die Gärtnersiedlungsgenossenschaft „Teller“ 20 Wohnungen, verantwortlicher Architekt war ebenfalls Franz Roeckle. Der südmainische Stadtteil Oberrad war ein Zentrum des Gemüseanbaus. Etwas abseits vom Siedlungsgebiet Oberrad am Waldrand lag das gärtnerisch genutzte Gelände „Auf dem Teller“. Roeckles Projekt sah hier jeweils fünf Doppelhäuser mit angebauten Wirtschaftstrakten vor, dazu gehörten ein Stall, ein Knechtzimmer, eine Waschküche, Gewächshäuser und sogenannte Mistbeete. Nach der gärtnerischen Gestaltung des Areals sollte hier eine Intensivgärtnersiedlung entstehen. Der Gedanke, sich selbst zu versorgen, war in den 1920er Jahren recht weit verbreitet. Zudem arbeitete in Frankfurt der aus Schlesien stammende Landschaftsarchitekt Leberecht Migge, der vermutlich schon in Breslau mit Stadtbaurat Ernst May zusammengearbeitet hatte.

## Die „Großsiedlung Goldstein“



*Luftbild der Goldstein-Siedlung (1930er Jahre), am linken Bildrand ist der Main zu erkennen. Bildquelle: Ernst-May-Gesellschaft*

Ein Sonderfall war die Großsiedlung Goldstein zwischen Schwanheim und Niederrad. Hier sollte die größte der sogenannten „May“-Siedlungen mit etwa 8.500 Wohnungen entstehen. 1929 stellte Stadtbaurat Mey dieses Projekt der Öffentlichkeit vor, doch die Weltwirtschaftskrise und die zunehmende Finanznot der Stadt ließen einen Baubeginn nicht zu. Im Herbst 1930 verließ May mit einer Anzahl seiner Mitarbeiter Frankfurt am Main. Die Stadt änderte nun ihre Pläne. Jetzt sollte in stark abgespeckter Form eine landwirtschaftlich geprägte Siedlung für kinderreiche Erwerbslose errichtet werden. Die Häuser sollten von den Siedlern unter entsprechender Anleitung selbst gebaut werden. Ab dem Frühjahr 1932 wurde mit dem Bau begonnen, es entstanden 930 Kleinwohnungen in Doppelhäusern auf Erbpachtgrundstücken. Den bei Ernst May üblichen Ausstattungsstandard gab es aber nicht. Verantwortliche Planer waren Herbert Boehm und Max Bromme.



## Die Siedlung „Am Lindenbaum“

Eine Sonderrolle nimmt auch die 1930 errichtete Siedlung „Am Lindenbaum“ in Frankfurt-Eschersheim ein. Die Häuserblocks mit 198 Wohnungen vereinen Stile von Ernst May und Walter Gropius. Letztendlich war Gropius der verantwortliche Architekt für diese Wohnanlage. Der Unterschied zwischen May und Gropius bestand beispielsweise darin, dass May in einem Typenkatalog die Grundrisse vorgegeben hat, während Gropius als Bauhaus-Verfechter auf kubische Häuser, also würfelfartige Gebäude, setzte. Die zwischen den Wohnblöcken liegenden recht großen Grünflächen sind eher auf Mays Ideen zurückzuführen. Auch bei der Ausrichtung der Fenster wurde auf Ideen des Bauhaus zurückgegriffen. So sollten die Fenster der Wohnräume wegen der Nachmittagssonne auf der Westseite liegen.

Die Anbindung an den ÖPNV war damals schon sehr gut. Auf der nahen Eschersheimer Landstraße verkehrten mehrere Straßenbahnlinien, die die Anwohner sowohl in die Innenstadt als auch stadtauswärts bis in den Taunus (Hohemark, Bad Homburg) brachten.

Die Siedlung wurde von Bomben des Weltkrieges verschont. Zwischen den Wohnblöcken führen Gehwege, die mit Gaslaternen ausgeleuchtet werden. Auch die seltenen Gashängeleuchten sind hier zu finden. Heute steht die Siedlung unter Denkmalschutz.



*In der von Walter Gropius entworfenen Siedlung „Am Lindenbaum“ sorgen Gashängeleuchten für Licht auf den Wegen zwischen den Zeilenbauten. Bilder: Bettina Raetzer-Grimm*



## Weitere interessante Bauten aus der Ära „Neues Frankfurt“



Oben links: Nonnenpfad in Oberrad, Reihenhäuser von Friedrich Sander (1929/30), Bild: Christos Vittoratos; rechts Frauenfriedenskirche in Bockenheim von Hans Herkommer (1927-29). Bildquelle: unbekannt



Oben links: Pestalozzischule in Seckbach von Martin Elsässer (1925/26), Bild: urmelbeauftragter; rechts Wohnhaus in Sachsenhausen, Grethenweg/Kranichsteiner Straße (1926) von Ernst Balser. Bilder: Christos Vittoratos



Pavillon im Brentanopark, Rödelheim, Eugen Kaufmann (1931). Bild: Karsten Ratzke



## „Das neue Frankfurt“ und das „Staatliche Bauhaus“ – eine parallele Entwicklung

Das Projekt „Das Neue Frankfurt“ und das „Staatliche Bauhaus“ vertraten in ästhetischer Hinsicht durchaus vergleichbare Positionen, dies gilt neben der praktischen Umsetzung vor allem für den gesellschaftlichen Reformansatz. Während aber das Bauhaus als Schule für neue Ideen galt, setzte „Das Neue Frankfurt“ auf Praktiker. Die dahinterstehenden Architekten und Planer waren bereits aktiv. Letztendlich entwickelte sich „Das Neue Frankfurt“ parallel zum Staatlichen Bauhaus.

Die Bauten des „Neuen Frankfurt“ waren in ihrer Zeit bahnbrechend und wegweisend. Weltweit interessierte man sich für die Projekte von Ernst May & Co. – und das gilt bis heute. Folgerichtig hatten die Verantwortlichen in Frankfurt auch versucht, für die Frankfurter Großsiedlungen den Status eines UNESCO-Weltkulturerbes zu erhalten. Da die UNESCO Zusammenfassungen von Welterbestätten anstrebt, um den aufwendigen bürokratischen Aufwand zu meiden, schlug man vor einigen Jahren vor, die Siedlungen mit den kurze Zeit später errichteten Großsiedlungen der Berliner Moderne zu verbinden. Das hätte durchaus Sinn gemacht. Doch der Berliner Senat machte einen Strich durch die Rechnung und verweigerte Frankfurt die Beteiligung. Stattdessen sollte Frankfurt gemeinsam mit Amsterdam und Wien eine Initiative starten. Doch so einfach ist es nicht.

Für Deutschland wurde die Anzahl neuer Vorschläge für den Eintrag in die Weltkulturerbe-Liste auf jeweils zwei pro Bundesland begrenzt. Ohnehin liegen bereits etliche Vorschläge bei der UNESCO, die Warteliste ist lang. Für Frankfurt ist deshalb ein Weltkulturerbe-Status für die Bauten des „Neuen Frankfurt“ leider in weite Ferne gerückt. Das Potential dafür wäre sicher vorhanden gewesen.

Bettina Raetzer-Grimm



Das Telefonmodell „Frankfurt“ wird auch „Bauhaus-Telefon“ genannt. Hörer und Muschel wurden von Marcel Breuer entworfen, das Gehäuse könnte auch von Richard Schadewell stammen.

Bild: Christos Vittoratos

## FROHE OSTERN ... ..



Zeichnung: Jörg Perthel

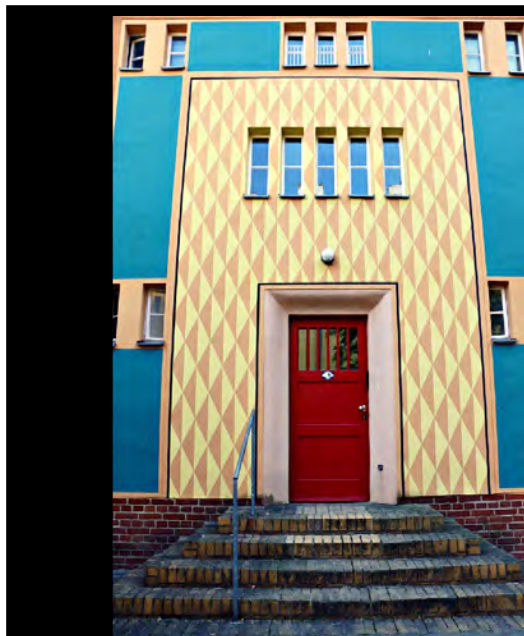


## DIE SIEDLUNGEN DER BERLINER MODERNE

Neben den Projekten des „Neuen Frankfurt“ haben auch die Siedlungen der Berliner Moderne Architekturgeschichte geschrieben. Sechs Großsiedlungen entstanden zwischen 1913 und 1934, alle wurden im Juli 2008 in die Liste der UNESCO-Weltkulturerbe aufgenommen. Verantwortliche Architekten dieser Siedlungen waren vor allem Bruno Taut und Martin Wagner, aber auch Walter Gropius und Hans Scharoun hatten ihre Anteile daran.

### Die „Tuschkastensiedlung“

Im Berliner Bezirk Treptow – Ortsteil Bohnsdorf – begann man 1913 mit dem Bau der Gartenstadt Falkenberg. Die Planung übertrug man Bruno Taut. Ursprünglich wollte man dort 1.500 Wohnungen für etwa 7.000 Einwohner errichten, sie sollten nach dem Vorbild englischer Reihenhäuser gebaut werden. Tatsächlich wurden nur 127 Wohnhäuser fertiggestellt. Eine Besonderheit war die Vorgabe, dass jedes Haus einen eigenen Farbanstrich bekommen sollte. Deshalb sprach man später auch von der „Tuschkastensiedlung“. Im Gegensatz zu den später gebauten Wohnsiedlungen setzte man in der Gartenstadt Falkenberg noch auf Satteldächer.



Oben und unten: Die „Tuschkastensiedlung“ in Berlin-Bohnsdorf.  
Bilder: Fridolin Freudenfett



Manche Häuser fallen nicht nur durch die Farbe, sondern auch durch eine recht eigenwillige Fassadengestaltung auf (Bild links oben). Die Siedlung wird elektrisch beleuchtet, es ist nicht klar, ob hier eine Gasbeleuchtung existiert hat.

Bilder links: unbekannt/Pinterest





## Die Siedlung Schillerpark

Die im Bezirk Wedding liegende Siedlung wurde zwischen 1924 und 1930 errichtet. Bauherr war nicht die Kommune, sondern die Wohnungsbaugenossenschaft „Berliner Spar- und Bauverein“, sie beauftragte Bruno Taut mit der Ausführung. Taut lehnte sich dabei den Ideen des niederländischen Architekten J. J. P. Oud an und verwendete dunkelrote Backsteine für die Fassaden. Die erstmals zur Ausführung kommenden Flachdächer waren seinerzeit ziemlich umstritten.

Die Anlage umfasste ursprünglich 303 Wohnungen, die ursprünglich ärmeren Schichten zu Gute kommen sollten. Doch die durchaus ansprechend ausgestatteten Wohnungen mit Balkonen oder Loggien konnten sich nur besserverdienende Beamte, Angestellte, Arbeiter und Gewerkschaftsfunktionäre leisten. Später wurde die Anlage auf 570 Wohnungen erweitert. Die Gasbeleuchtung in der Siedlung soll nach Angaben der Berliner Senatsverwaltung erhalten werden.



Die Wohnhäuser Bristolstraße 1,3 und 5. Bild: Marbot



Die Rückseite der Wohnhäuser Corker Straße 33-35. Nach Angaben des Berliner Senats genießen die Gaslaternen in der Siedlung Schillerpark Bestandsschutz, auch die Gasreihenleuchten wie im Vordergrund rechts. Bild: Marbot



## Die „Hufeisensiedlung“ (Großsiedlung Britz)



Die Straße „Hüsung“ in der Britzer Hufeisensiedlung.  
Bild: Fridolin Freudenfett

Die als „Hufeisensiedlung“ in die Architekturgeschichte eingegangene Siedlung wurde zwischen 1925 und 1933 ebenfalls unter der Führung von Bruno Taut in Britz (Bezirk Neukölln) errichtet. Beteiligt war auch der spätere Baustadtrat Martin Wagner sowie der vorher in Frankfurt wirkende Gartenarchitekt Leberecht Migge.

Von den sieben Bauabschnitten zählen sechs zum UNESCO-Weltkulturerbe. Hier entstanden 1.285 Wohnungen und 679 Reihenhäuser. Das zentrale hufeisenförmig gebogene Gebäude ist 350 Meter lang und umgibt eine Grundwassersenke. Um das „Hufeisen“ herum wurden mehrere Straßenzüge in Zeilenbauweise errichtet. Wie schon in Falkenberg arbeitete Bruno Taut auch in Britz mit kontrastreichen Farben. Das sorgte damals für viel Kritik. Gaslicht gibt es hier nicht.



Ein monumentales Werk! Bild: A. Savin



## Die Wohnstadt Carl Legien

Diese Siedlung im Berliner Ortsteil Prenzlauer Berg mit 1.149 Wohnungen wurde zwischen 1928 und 1930 nach Entwürfen von Bruno Taut und Franz Hillinger errichtet. Namensgeber war der Gewerkschaftsführer Carl Legien. Die Siedlung besteht aus sechs langgestreckten U-förmigen Wohnblöcken mit vier – bzw. fünf Geschossen. Auch beim Bau dieser Siedlung flossen die Vorstellungen des niederländischen Architekten J. J. P. Oud mit ein. Ansonsten entsprach die Architektur der Siedlung den Grundsätzen des Berliner Neuen Bauens. Jede Wohnung bekam eine mehr oder weniger gleiche Ausstattung. Neben Bad und Küche gab es wahlweise einen Balkon oder eine Loggia. Die Fassaden wurden mit auffälligen Farben gestrichen. Die Gasbeleuchtung wurde hier schon in den 1960er Jahren entfernt.



Das Wohnhaus Erich-Weinert-Straße 98-100. Im Vordergrund eine typische Elektroleuchte aus DDR-Zeiten. Die Rundscheibenlaterne wird wie die Litfaßsäule im Hintergrund sicher bald verschwinden.  
Bild: Kvikk



Oben: Die Carl-Legien-Siedlung in den 1930er Jahren mit Gaslaternen und den drei markanten Gasometern des Gaswerks Danziger Straße. Bild: unbek./Postkarte/Sammlung ProGaslicht; unten die Kreuzung Gubitz-, Ecke Erich-Weinert-Straße.  
Bild: MichZilla





## Die „Weiße Stadt“

Die Großsiedlung „Weiße Stadt“ (auch „Schweizer Viertel genannt) in Reinickendorf mit 1.268 Wohnungen wurde zwischen 1928 und 1930 von den Architekten Otto Rudolf Salvisberg (1882-1940), Bruno Ahrends (1878-1948) und Wilhelm Büning 1881-1958) errichtet. Hier betonte man damals mit der weißen Farbe das neue vom Bauhaus beeinflusste Bauen. Aber man setzte farbige Akzente, z.B. bei Fensterrahmen, Eingangstüren oder Regenfallrohren. Die Siedlung besteht aus Rand- und Zeilenbauten sowie ineinanderfließenden Grünflächen. Besonders markant sind die beiden Torhäuser an der Emmentaler Straße, die den Eingang zur Arosen Allee bilden und der Brückenbau, der selbige überspannt. Zu ihrer Entstehungszeit war die Weiße Stadt der Inbegriff für modernes und bezahlbares Wohnen, denn jede Wohnung verfügte über ein eigenes Bad, Küche und Loggia. Besonders für die damalige Zeit war auch der hohe Standard der Versorgungsstruktur: Dank Kindergarten, Volksschule, Ärztehaus, Apotheke, über 20 Ladengeschäften sowie einem Heizkraftwerk, an das zwei Gemeinschaftswaschküchen anschlossen, waren die Bewohner der Siedlung bestens versorgt. Die Siedlung wurde von Anfang an mit einer Gasstraßenbeleuchtung ausgestattet. Die heutigen Gaslaternen sollen erhalten werden.



*Oben: Die Weiße Stadt in den 1930er Jahren.  
Bildquelle unbekannt.*



*Die Gasbeleuchtung (oben, unten und rechts) soll erhalten werden,  
Bilder: Bettina Raetzer-Grimm, unten rechts Doris Antony*





## Die Siemensstadt

Die Großsiedlung (auch Ringsiedlung) Siemensstadt mit 1.370 Wohnungen in drei- bis viergeschossigen Gebäuden entstand zwischen 1929 und 1934 und liegt in Charlottenburg-Nord. Der westlich des Jungfernheideweges gelegene Teil der Siedlung gehört zum Bezirk Spandau. Bauleiter war Stadtbaurat Martin Wagner, das städtebauliche Konzept kam von Hans Scharoun. Mehrere Architekten arbeiteten an den neuen Wohnblöcken wie Martin Gropius, Otto Bartning, Hugo Häring, Fred Forbát und Paul Rudolf Henning. Die Grünanlagen gestaltete Leberecht Migge. Fast alle gehörten der Architektengemeinschaft „Der Ring“ an, deshalb wurde die Siedlung auch als „Ringsiedlung“ bezeichnet.

Die Siedlung besticht durch Freiräume und Grünanlagen. Die Wohnzeilen sind drei- bis viergeschossig. Besonders auffällig ist der von Hans Scharoun entworfener Bau, der an Schiffsarchitektur erinnert und deshalb „Panzerkreuzer“ genannt wurde. Die Siedlung war vor allem für Arbeiter von Siemens gedacht.

Die Siemensstadt wurde in mehreren Etappen gebaut, davon ist die Großsiedlung Siemensstadt nur ein Teilbereich. Weiter gehören dazu die Siemens-Siedlung am Rohrdamm (erbaut 1922-29), die Siedlung Heimat (1929/30) und die Siedlung „Rohrdamm-West“ (errichtet 1953-55). Im gesamten Gebiet stehen sehr viele Gaslaternen. Wie viele davon unter Schutz gestellt werden, bleibt abzuwarten.



Oben: Die Siedlung im Jahr 1932. Es ist die Ecke Goebelstraße/Jungfernheideweg. Bildquelle unbekannt; unten ähnliche Perspektive 2015, der Kopfbau ist etwas verändert. Bild: Bettina Raetzer-Grimm



Links: Gashängeleuchte vor einem Wohnblock der Großsiedlung Siemensstadt in der Mäckeritzstraße. Bild: Doris Antony





## Die Siedlung „Onkel Toms Hütte“



Der U-Bahnhof Onkel-Toms-Hütte um 1930. Bildquelle: unbekannt



Schön bunt: Geschossbauten und Einfamilienhäuser.  
Bildquellen: nicht bekannt



Diese Siedlung wird auch Waldsiedlung Zehlendorf oder „Papageiensiedlung“ genannt. Sie liegt im Bezirk Zehlendorf am Rande des Grunewalds und wurde zwischen 1926 und 1931 errichtet.

Der Name geht auf ein 1885 eröffnetes, in der Nähe gelegenes Ausflugslokal zurück. Der Gaststättenbetreiber Thomas nannte sein Lokal in Anspielung an den berühmten Roman „Onkel Toms Hütte“.

Um den Bau der Siedlung hatte es am Anfang Streit mit dem Bezirksamt Zehlendorf gegeben. Zehlendorf wurde erst 1920 nach Berlin eingemeindet und war vor allem ein Wohnort für Wohlhabende. Viele Villen prägten den neuen Stadtteil. Doch die Stadt setzte sich mit ihren

Wohnungsbauplänen durch. Es wurde schließlich in sechs Bauabschnitten gearbeitet, der fünfte Abschnitt umfasste vor allem Einfamilienhäuser. Parallel zum 5. Bauabschnitt wurde auch die neue U-Bahnstrecke zur Krummen Lanke in Troglage gebaut, dazu kam ein eindrucksvolles Bahnhofsgebäude des schwedischen Architekten Alfred Grenander (1863-1931).

Insgesamt waren 1.100 Wohnungen und 800 Einfamilienhäuser geplant, Architekten waren Bruno Taut, Hugo Häring und Otto Rudolf Salvisberg. Auch hier spielte man mit bestimmten Farben und unterstrich damit die Weiträumigkeit der Wohnanlage, außerdem wurde der umfangreiche Kiefernbestand gestalterisch gut in die Siedlung einbezogen. Interessant war auch, dass zu jedem Einfamilienhaus und jeder Erdgeschosswohnung ein 200 Quadratmeter großer Garten gehörte. Die Größe der Wohnungen reichte von 2 ½ bis 4 ½ Zimmern. Die

Erstbezieher stammten überwiegend aus dem finanziell besser gestellten Mittelstand. Der Name „Papageiensiedlung“ wurde von den Nationalsozialisten verwendet, diese betrachteten die Architektur und vor allem die Farbgebung Bruno Tauts als „entartete Kunst“.

Die Straßenbeleuchtung in den Nebenstraßen besteht überwiegend aus Gaslaternen. Sie sollen erhalten werden, darunter fallen beispielsweise auch Gasreihenleuchten in der Riemeisterstraße.

Aus unbekannten und nicht nachvollziehbaren Gründen wurde diese Siedlung im Juli 2008 vom Berliner Senat nicht als Weltkulturerbe vorgeschlagen und infolgedessen auch nicht eingetragen.

*Bettina Raetzer-Grimm*



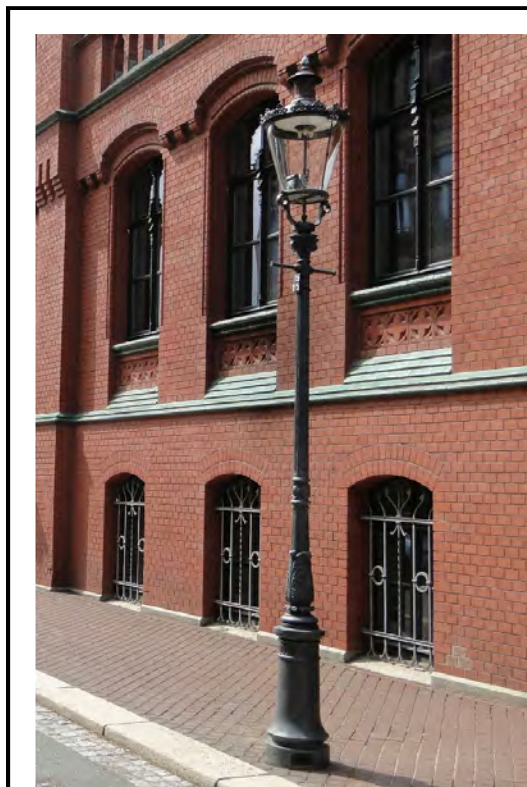
## BAUHAUS UND BAUEN DER MODERNE – UND IHR EINFLUSS AUF DIE HEUTIGE ZEIT

Gibt es ein Recht auf schlechten Geschmack? Im Prinzip leider ja. In einer freien Gesellschaft kann man den Bürgern schließlich nicht vorgeben, wie sie zu leben haben und welche Präferenzen sie in Sachen Schönheitsempfindung haben sollten. Schlechter Geschmack ist keine Straftat. Trotzdem empfinden viele heftige Schmerzen, wenn sie sehen, dass ihre städtische Wohnumwelt nur so von Hässlichkeit strotzt.

Dass es gerade bei der Architektur mit dem Schönen und Guten im Hier und Heute nicht weit her ist, hat vor 12 Jahren sogar zur Gründung der „Bundesstiftung Baukultur“ geführt. Ziel dieser Stiftung mit Sitz in Potsdam ist es, „das Bewusstsein für gutes Planen, Bauen und Baukultur sowie den Wert der gebauten Umwelt bei Bauschaffenden und bei der Bevölkerung zu stärken“, so der Auftrag der Stiftung. Aber ob das etwas gebracht hat? „Schönheit hat keine Konjunktur“, so Rainer Nagel, Vorstandsvorsitzender der Stiftung Baukultur. Die aktuelle Baukultur sei deprimierend. Niemand der eingeladenen Experten, darunter Architekten, Architekturkritiker, Philosophen, Soziologen, wollte da widersprechen.

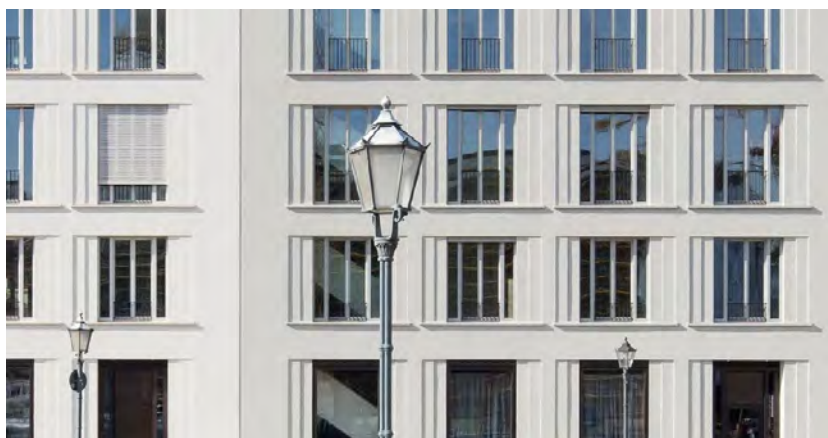
### Warum wird so hässlich gebaut?

Dabei stellt sich ja wirklich die Frage: Warum wird besonders in deutschen Städten so abgrundhässlich gebaut? Übrigens nicht nur bei Wohn- oder Geschäftsbauten, sondern auch im öffentlichen Bereich, also Straßen und Plätze und auch bei der Straßenbeleuchtung. Ein sehr wichtiger Grund dürfte sein: Billig, billig, billig. Und Profitmaximierung um jeden Preis. Billig, weil sich Kommunalpolitik und Verwaltung den Zwang auferlegt haben, stets das vermeintlich kostengünstigste Objekt zu bevorzugen. Dass da die Qualität meist auf der Strecke bleibt, liegt auf der Hand. Und Schönheit spielt bei der Auswahl ohnehin keine Rolle. Um Profitmaximierung geht es offenbar beim Neubau. Investoren wollen maximale Erträge, und die Architekten bauen entsprechend. Immer nach dem gleichen Muster: Schlicht und schnell muss es gehen. Sterile Häuserfronten, monotone Lochfassaden mit minimalen Gestaltungsmitteln in banaler Gleichförmigkeit.



Neubau-Gasleuchte vor dem Zwickauer  
Johannisbad. Bild: Bettina Raetzer-Grimm

Die Kritik, dass die Städte hässlich, unsozial, disharmonisch seien, ist alt. Schon 1907 hatte der gerade gegründete Deutsche Werkbund versucht, die erkannte Malaise in der Gestaltung sämtlicher Lebensbereiche zu beheben. Und zwar mittels Geschmacksbildung. Doch die Durchsetzung der „guten Form“ des Werkbundes – ursprünglich auch eine verkaufsfördernde Maßnahme zur Stärkung deutscher Waren in einem sich globalisierenden Weltmarkt – kann inzwischen als gescheitert gelten. Daran änderte auch das Bauhaus (1919–1933) nichts, das die bessere Gestaltung der Umwelt „vom Sofakissen bis zum Städtebau“ mittels Ausbildung der Gestalter praktisch ins Werk setzen wollte.



Grotesk: Lochfassadenarchitektur, davor historisierende Elektroleuchten.  
Bild: Sammlung ProGaslicht

Die Moderne hat heute ohnehin keinen guten Ruf mehr. Ihr Anspruch auf Lösung sämtlicher Gestaltungsfragen hatte etwas Totalitäres. Da passte das „Anything goes“ der Postmoderne wesentlich besser in die pluralistische Gesellschaft mit ihrem Patchwork der Minderheiten. Heute existieren beim Bauen Tausende von DIN-Normen, was fehlt, wäre eine Norm für Schönheit. Wo es im staatlich geregelten Städtebau denn doch einmal so etwas wie eine Norm für das Schöne gibt, das heißt wo eine Gestaltungssatzung das Aussehen des zu Bauenden auf verpflichtende Formen festlegt, da orientiert sich das Regelwerk einfach an den historischen Gegebenheiten vor Ort.



Gestaltungssatzungen existieren beispielsweise in Berlin für etliche Stadtquartiere – etwa für die Spandauer Vorstadt, Teile der Karl-Marx-Allee oder den Bereich des ehemaligen Luisenstädtischen Kanals, wovon heute nur noch das Engelbecken geflutet ist. Und stets orientiert man sich dabei an der vermeintlich „schönen“ Vergangenheit. Zeitenössisch-verbindliche Vorstellungen über das Schöne scheinen zu fehlen. Also das, was Immanuel Kant seinerzeit „Gemeinsinn“ nannte.



*Hier stören nur die vielen Autos. Urbanes Frankfurter Nordend (Rotlintstraße) mit Gründerzeitfassaden, Grün, Cafés, Kneipen, Läden, Gaslaternen. Bild: Nico Wolf*

In der Tat scheint das Vormoderne aus der Geschichte als einzige Norm für die Gegenwart verbindlich zu sein. Und in ästhetischer Hinsicht zieht eine Mehrheit der Bevölkerung das Frühere dem Heutigen vor. 36 Prozent der Bevölkerung fänden Altbauten schöner als Neubauten, ermittelte die Stiftung Baukultur vor einiger Zeit, umgekehrt seien es nur sieben Prozent. Übrigens ist der Anteil junger Menschen, die sich von historischen Stadtbildern angezogen fühlen, besonders hoch, wie Statistiker festgestellt haben.

Tatsächlich wirken Städte auf alten Fotografien harmonischer und lebensfreundlicher als vergleichbare Bilder von heute, wo es geradezu einen Wettbewerb darüber zu geben scheint, welcher Platz in der Stadt der Ödeste ist. Es gab schließlich mal eine Zeit, als selbst die Gestaltung von Brachflächen künstlerischen Überlegungen folgte. Wo man Wert auf ansprechende Straßenlaternen, Parkbänke, Papierkörbe u.v.m. legte. Schönheit war ein Grundsatz bei der architektonischen Gestaltung. Doch das ist lange her. Schaut man sich den öffentlichen Raum an, die Gestaltung von Straßen und Plätzen, so fällt die teilweise unglaubliche Tristesse auf. Graue Steinwüsten, die niemand zum längeren Aufenthalt einladen. Möglichst wenig Grün, von Bäumen – die ja so wichtig für das Klima wären – einmal ganz zu schweigen. Doch Grün, Bäume, Beete sind Kostenfaktoren, müssen auch gepflegt werden. Auf Neudeutsch: Es ist nicht effizient.



*Berlin-Zehlendorf, Nieritzweg: Schlimmer geht es kaum. Wie ein langstieliger Fugenkratzer aus dem Gartencenter. Bild: Nico Wolf*

## Man kämpft um den Pokal der Geschmacklosigkeit

Ähnlich ist es bei der Straßenbeleuchtung. Seit Jahrzehnten dominieren in den deutschen Städten banale Leuchten im Industriedesign. Die lange dominierende Natriumdampfbeleuchtung ließ die Umwelt aschfahl und die Menschen bei schlechtem Wetter wie wandelnde Wasserleichen aussehen. Das änderte sich auch nicht wirklich beim Aufkommen der Strom sparenden Kompaktleuchtstofflampen. Inzwischen sind die Leuchtdioden (LED) unaufhaltsam auf dem Vormarsch. Sie werden mit fast religiösem Eifer als die heilsbringende Beleuchtung schlechthin gepriesen, doch der Praxistest zeigt, dass die Dioden auch nicht gerade das Gelbe vom Ei sind. Es häuft sich Kritik: Extreme Blendwirkung bei ungenügender Ausleuchtung der Straßen, und längst nicht so zuverlässig und langlebig, wie es die Lichtbranche versprochen hatte. Und über gesundheitliche Gefahren durch LED wurde noch gar nicht ausführlich gesprochen. Die Krönung sind aber die von Leuchtenherstellern angebotenen Laternen. Viele Modelle sind unbeschreiblich hässlich. Die Produzenten dieser Elektroleuchten kämpfen offenbar um den Pokal der Geschmacklosigkeit. Dabei gibt es durchaus auch ansprechende, menschenfreundliche Elektro-Leuchten, sie werden nur nicht von den städtischen Lampenbeamten bestellt. Von ansprechenden Gasleuchten, die es ja ebenfalls auf dem Markt gibt, ganz zu schweigen.

Heute besinnt man sich zumindest an manchen Stellen auf eine Art des neuen Historismus. Retrospektive Ästhetik und Rekonstruktion von Bauwerken und ganzer Stadträume (Frankfurts neues Altstadtviertel) bis hin zur Wiederauferstehung des abgerissenen Berliner Schlosses – aber nur die äußere Hülle und auch nur auf drei Seiten – füllen die Leere, die der Verlust des Gemeinsinns für das Schöne in der Gegenwart mit sich gebracht hat.

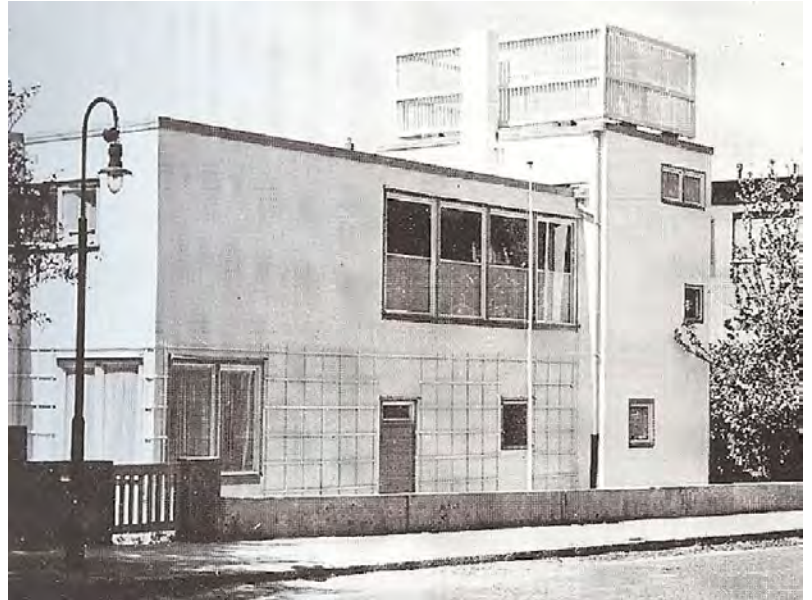


## Die Erfindung der schlechten Architektur

Von schlechter Architektur kann man eigentlich erst seit dem großen Bruch am Anfang des 20. Jahrhunderts sprechen. Die Architekten der Moderne setzten auf die neuen Materialien Beton, Stahl und Glas und auf Flachdächer. Zugleich wollten sie mit ihren Bauten den Weg in eine bessere Welt für alle Menschen bereiten. Doch leider produzierten sie mehr Gebäudeschäden, als es jemals zuvor gegeben hatte.

Schon Walter Gropius' Bauhaus in Dessau machte Probleme: Im Sommer war es darin zu heiß, im Winter zu kalt, und das Flachdach war nicht dicht zu bekommen. Ausgerechnet zwischen 1960 und 1975, als das Bauen zum Wohle der Bürger seinen Höhepunkt erreichen sollte, entstanden die unwirtlichsten, ja gruseligsten Stadtviertel. Dass man Sozialbausiedlungen mit Preisen auszeichnet und keine zwei Jahrzehnte später wieder in die Luft sprengt, das bleibt eine Errungenschaft, die die Nachkriegsmoderne exklusiv für sich hat.

Zweifelsfrei hat das Bauhaus wunderbare Produkte hervorgebracht, zeitlos, ansprechend, praktisch. Vieles wird heute als Reproduktion verkauft. Die Lampen der Bauhaus-Schule sind ein Knaller. Wesentlich zweischneidiger stellt sich das bei der Architektur dar. So bestehen die während der Bauhaus-Phase entstandenen typischen Wohnhäuser im Inneren durch klug geschnittene Wohnungen, lichtdurchflutete Räume, funktionale, moderne Küchen und Bäder. Doch mit dem Äußeren dieser Bauhaus-Häuser stehen dann doch Viele auf Kriegsfuß. Zu klotzig, zu viel Beton, kalt und abweisend, so ist es häufig zu hören.



Frankfurt-Eschersheim, Am Kirchberg 27. Errichtet 1928.

Bild: unbek./Sammlung ProGaslicht

## Zu viele Kisten aus Beton

Zwar könnte man nun einwerfen, es habe doch wahre architektonische Meisterwerke gegeben, die Berliner Philharmonie zum Beispiel. Das stimmt. Aber was für einen verschwindend kleinen Anteil bilden solche Solitärbauten innerhalb der riesigen, globalen Architekturlandschaft aus ärmlichen Kisten, schematischer Stapelware und bröckelndem Beton. „Mit all seinem Aufwand an Erfindungskraft und materiellen Mitteln hat es das 20. Jahrhundert nicht erreicht, der Welt, in der wir leben, eine menschenfreundlichere Gestalt zu geben“, resümierte schon 1983 der Architekturpublizist Wolfgang Pehnt in seinem Buch „Das Ende der Zuversicht“.



Augsburg: Die 1928-31 errichteten Wohnblöcke Schubertshof und Lessinghof. Bildquelle: unbekannt/Sammlung PGL



Und die großen Siedlungen der Klassischen Moderne? Auch sie hatten und haben nicht immer einen guten Ruf. Aber sie waren seinerzeit die richtige Antwort der Moderne auf die massenhafte Wohnungsnot der 1920er Jahre. Für viele spätere Bewohner waren diese Siedlungen ein Segen. Und mit zunehmender Dauer und mehr Grün wurden die anfangs kalten „Schachteln“ zu durchaus ansprechenden Mietshäusern. Die Architekten der Moderne waren mit dem Ziel angetreten, endlich eine menschenfreundlichere Welt für alle zu erbauen. Doch was sie einst erbittert bekämpften, nämlich jene dichten, gemischten, ornamentreichen Stadtviertel, die vor 1900 entstanden – genau diese sind heute die attraktivsten Quartiere jeder Metropole.

Das Bauhaus und die Klassische Moderne haben den Wohnungsbau in den 1920er/30er Jahren nachhaltig verändert, doch die Machtübernahme der Nazis stoppte weitere Projekte. Dann kam der Krieg und mit ihm Bomben und Zerstörung alter Stadtstrukturen. Nun sahen Protagonisten der Klassischen Moderne ihre Zeit gekommen, die Städte völlig umzukrempeln. Was der Krieg noch übriggelassen hatte, wurde mancherorts ebenfalls weggesprengt. Bahn frei für die autogerechte Stadt mit breiten Autopisten und Trabantenstädten zum Schlafen. Deutschlands Städte wurden teilweise abgrundhässig. Doch Architekten wie Hans Scharoun, Le Corbusier oder Ludwig Mies van der Rohe waren begeistert. Überhaupt gab es in den 1950er/60er Jahren kaum Kritik an der stadtplanerischen Entwicklung. Bis ein Berliner Journalist das Wort erhob.



Berliner Modellleuchte in Kreuzberg.  
Bild: Bettina Raetzer-Grimm

## Siedlers Anklageschrift

Fast 55 Jahre sind vergangen seit Erscheinen des Buches „Die gemordete Stadt“. Darin hatte 1964 der junge Berliner Publizist Wolf Jobst Siedler die Nachkriegsmoderne angeklagt, den über Jahrhunderte überlieferten Stadtkörper Berlins „umgebracht“ zu haben. In vielen Kapiteln stellte er immer wieder Bilder von gründerzeitlichen Straßen, Plätzen, Häusern und Fassaden den ausgenüchterten Kästen gegenüber, die seit dem Zweiten Weltkrieg in den neuen durchgrünten und autogerechten Stadtvierteln entstanden waren. Und er beklagte den Verlust wertvoller Stadtmöbel, darunter viele historische Straßenleuchten. Damals existierten allerdings noch mehr als 50.000 Gaslaternen.

Unter Architekten und Stadtplanern war der Aufschrei groß. Wie konnte der „Ketzer“ Siedler an der Wahrheit der Moderne zweifeln, wie konnte er die Stadt der Gründerzeit mit ihrer Enge und ihrem stilistischen Schwulst verteidigen? Man komplimentierte ihn dann auch bald aus dem Planungsbeirat der Stadt. Solche Kritiker waren unerwünscht! Dabei waren in Siedlers erstem Buch von 1964 die schlimmsten Berliner Bausünden der späten 1960er/70er-Jahre noch gar nicht passiert.

Viele Architekten reagieren auf derlei Kritik bis heute geradezu verstockt und uneinsichtig. Man hätte sicher Fehler in der Vergangenheit begangen, aber unsere moderne Zeit müsse eben auch nach „zeitgemäßen“ Antworten auf die Stadt des 21. Jahrhunderts suchen. Andere Stadtplaner und Architekten erkennen zwar die Stärken einer historisch gewachsenen Stadt, doch sie halten eine Bauplanung unter heutigen Gegebenheiten nicht für machbar.

Zum Glück gibt es eine dritte Gruppe von Architekten und Planern, die gegen die Verhässlichung der Innenstädte, der Vereintopfung von Straßen und Plätzen und der hoffnungslosen Zersiedelung der Stadtränder etwas tun wollen. Sie sind der Meinung, dass sich die Urbanität früherer Stadtviertel mit einer anderen Herangehensweise neu erzielen ließe.

Solche Gedanken konnten sich in der Vergangenheit gelegentlich gegen massive Widerstände der Modernisten durchsetzen, zum Beispiel in Dresden oder Frankfurt am Main. Auch in Berlin gab es nach 1990 Ideen, die alten Stadtgrundrisse und Straßenschluchten im brach liegenden Zentrum wiederaufleben zu lassen. So sollten einige besondere Bauten, die im Krieg oder in der Nachkriegszeit zerstört wurden, rekonstruiert werden (z.B. Schinkels Bauakademie). Ansonsten wollte man eine eher kleinteilige Bebauung vieler freier Flächen, mit Wohnungen, Geschäften, sozialen Einrichtungen. Dass Berlins Stadtzentrum fast 30 Jahre nach der Wende immer noch an vielen Stellen eine Wüstenei ist, liegt wohl eher an den bekannten Unzulänglichkeiten Berliner Behörden und Politikern. Man hat den Eindruck, in Berlin ginge es vor allem darum, etwas zu verhindern.

Wie werden sich Architektur und Städtebau weiterentwickeln? Insgesamt erscheint die Entwicklung nicht gerade hoffnungsvoll. Einzelne Lichtblicke gibt es, aber ein generelles Umdenken scheint vorerst nicht stattzufinden.

Nico Wolf





## ES HAT SICH AUS GEGRINDELT

Dit war ja ein Paukenschlaach. Unsa jroßa DFB-Präsident Grindel hat seinen Hut jenommen. Oda anders ausgedrückt: Erst hatta ne schicke Uhr jeschenkt bekommen, aba dann is ihm die Zeit abjeloofen. Ick fand sowieso schon lange, dit is ne hochbezahlte Flitzpiepe. Übahaupt kommen mir die Fußball-Funksjonäre reichlich komisch vor, ick saach nur „Sepp Blatter“ von die FIFA. Wat wäre dit schön, wenn sich's ooch bei anderen mal ausgrindeln würde. Mir fallen da reihenweise Kandidaten ein. Allen voran olle Müller, Bürgermeesta von Berlin mit seiner janzen Senatstruppe. Am schlimmsten find ick ja die Frauen von Müllers Senat. Regine Günther, die Trulla für Vakehr, is ne notorische Autohassarin und will wohl am liebsten anne Stadtgrenzen Schranken uffstellen, damit niemand mehr rinkommt. Solange dit nich jeht, wird es den Autofahrern schwer jemacht, wo's nur jeht. Dann die olle Lompscher, Bausenatorin. Ick würde die eher Bauverhinderungssenatorin nennen. Die kriecht rein jar nüscht uffte Kette. Wohnungen werden unter diesem Senat nich jebaut, aba dann rennt die Lompscher uffne Demo und demonstriert jegen sich selba - für mehr Wohnungen. Entzeichnen wollen se die janzen großen Wohnungsuntanehmen wejen deren Profitgier. Ick find die Miethaie ooch zum kotzen, aber ick wees nich, wie dit rechtlich durchjesetzt werden kann. Und man darf ja nie vajessen: Wer hat denn die janzen kommunalen Wohnungen an die Mietheuschrecken vahökert. Der rot-rote Senat war dit, is erst so 10-12 Jahre her. Schon vajessen?

Ansonsten beschäftigt sich Berlins Rejierung mit den megawichtigen Problemen unserer Zeit: Umbenennung von Straßen, nu sollen ooch die alten Preußen weg: Yorckstraße oda Blücherplatz - allet perdu. War'n ja Militaristen und dit jeht jar nich. Und denn diesa Wahnsinn mit die Sprache. Um keenen zu diskriminieren, hat man uff U-Bahnhöfen nu Schilda ausjewechselt. Da stand vorher „Nichtraucherzone“. Jeht jetze jar nich mehr, weil nur „männlich“ - sie wissen schon. Nu heißt dit uff Jendadeutsch: „Nichtrauchenzone“. Und wenn se inne Stadt fahren, kommen so Hinweise wie „Autofahrende bitte auf Radfahrende achten“. Dit is Berlin. Zwischendurch jibt's dann die Nachricht des Monats: Anne Fluchhafenbaustelle hamse zichtausende falsche Dübel einjebaut, die keene Hitze aushalten und schmelzen, wenn's brennt. Nich jenehmigungsfähich. Eröffnung 2020 jefährdet. Ick habe ja schon vor Jahren jesaacht, von diesem Meestawerk deutscher Inschenjörskunst wird niemals en Fliecha abheben. Denken se an meene Worte ...

En Leerstück is ooch, wat kürzlich im Süden Berlins, in Lichtenrade passiert is. Da hamse den Baubeginn der sojenannten Dresdna Bahn jefeiert. Für Nicht-Berlina: Dit Ding war seit der Wende jeplant und hochumstritten. Die Anwohna wollten, dass für die neue Bahntrasse ein Tunnel jebaut wird. Umwelt- und Büjervaträächlich. Die Leute ham 20 Jahre dafür jekämpft - ooch vor Jericht. Berlins Senat hatte vasprochen, sich für den Tunnel einzusetzen. Und nu? Nüscht is! Die Trasse wird mittenmang durch Lichtenrade jepresst. Mit metahohe Spundtwände links und rechts. Der Ortsteil wird jeteilt, es jibt nur eenen Tunnel für Autofahra. Chaos is programmiert. Die Bulldoza vonne Bahn ham inzwischen allet an Grün, Bäume und ooch Läden, die im Weech standen, platt jemacht. Sieht aus wie eene Mondlandschaft. Und dann trafen sich Wichtichtua vonne Bahn, Politiker und andere Fuzzis, von denen keena aus Lichtenrade stammt und feierten den Bau oda besser die Zastörung eines Berliner Vorortes mit Schampanja und Häppchen. Olle Pofallala vonne Bahn, der war früha mal Politika bei olle Merkel, war ooch dabei. Und draußen standen empörte Anwohna aus Lichtenrade un ham protestiert. So jeht heutzutaache Demokratie. Erbärmlich.

Wat jab's sonst noch? Den Mega-Heip um die kleene Schwedin, die für's Klima protestiert. Ick wette, die kriecht bald nen Nobelpreis - und alle feiern mit. Ick find's ja juut, wenn sich die Schüla politisch interessieren und nich nur abhängen und schillen, wie dit Neudeutsch heeßt. Aba ob die schon mal darüba nachjedacht haben, dass selba Teil des Systems sind? Sie essen bei Burjer King, schlabbern aus Pappbechern, koofen Klamotten bei Primark, sabbeln und daddeln uffm neuesten Smartfoon, fliegen in alle Herren Lända. Dit is allet nich wirklich juut fürs Klima. Da solltense mal drüba nachdenken. Zum Schluss noch en Brüll: Da hat eena anne Tankstelle jetankt, jeht rin, bezahlt ... und vajisst danach sein Auto und laatscht heim. Da hat sich der Tankstellenbesitza ziemlich jewundert. Warum dit janze: Der Typ jeht sonst zu Fuß zur Tanke, janze ohne Auto, und holt sich da wat, en Weechbier, Schipps oda sonstewat. Diesmal wara mittem Auto da ... dafür irjendwie jeistich nich janze da. Aber, es is ja noch mal juut jejangen.

So, nu wissense wieda, wat in Berlin so los is ... machen Se wat aus die Frühlingstage. Frohe Ostern!

**Ihr Graf Koks von der Gasanstalt**

## UND HIER NOCH WAS GUTES ZUM SCHLUSS:

Es kommt wieder zurück! Das Gaslicht an der Düsseldorfer Brauereikneipe „UERIGE“ in Gestalt zweier schmucker Wandlaternen soll wieder installiert werden. Es verschwand Knall auf Fall im vergangenen Jahr, als man im Übereifer von gefährlichen Wand-Gaslaternen sprach und die Laternen demontierte. Doch nun die wunderbare Nachricht, dass es wieder so wird wie vorher. Da geht man doch mit noch mehr Spaß ins „UERIGE“ und trinkt ein lecker Alt-Bier.

**EUER GLÜHWÜRMCHEN**





## FORM FOLGT FUNKTION –

Der Gestaltungsleitsatz des BAUHAUS fand auch bei den Produzenten von Gasleuchten Anwendung.



*Oben: Gasleuchten von BAMAG, aktuell in Berlin zu finden. Links: Die SCHNEIDER-Leuchte „Modell 52“; Rechts: Stühlen-Kandelaber mit Aufsatzleuchte in Düsseldorf; Rechts unten: Bemerkenswerte aktuelle Werbung für die Frankfurter Hellerhofsiedlung mit Gasleuchte auf Stühlen-Kandelaber. Bilder: Slg. PGL*



f  
orm

f  
olgt

f  
unktion

