

Stadtarchiv Mainz

Bestand : Nachlass Oppenheim

Akte-N° : 00011-13



NL_Oppenheim_00011-13

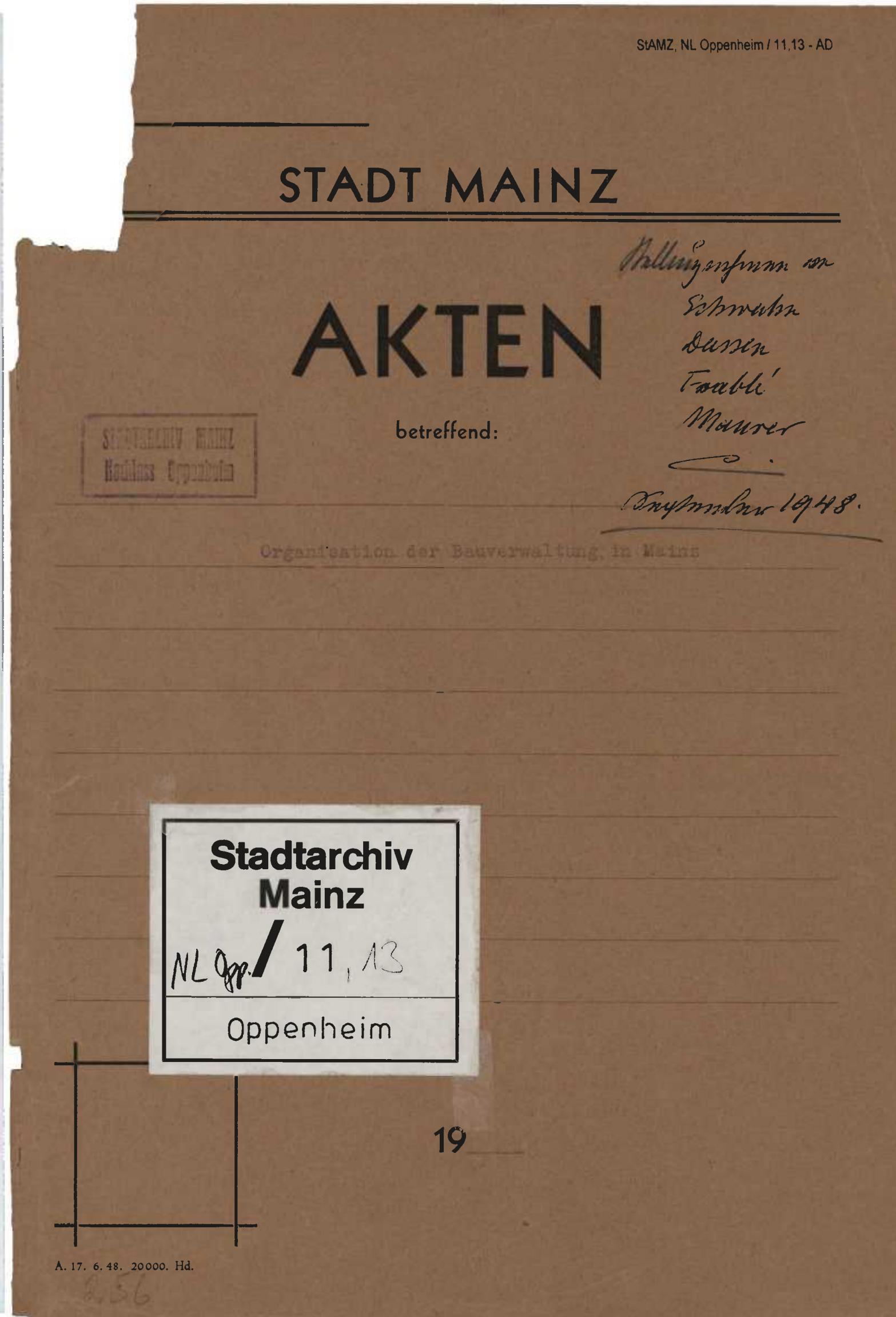


Stadtarchiv Mainz

Bestand : Nachlass Oppenheim
Akte-N° : 00011-13



NL_Oppenheim_00011-13



Reg. Rat Oppenheim

StAMZ, NL Oppenheim / 11.13 - 1

" D E R W I E D E R A U F B A U I N M A I N Z "

(Grundfragen - Planungen - Probleme)

V o r t r a g

gehalten von Bürgermeister a.D. M a u r e r
am 24. 5.1948

in der Volkshochschule Mainz
im Rahmen der Vorlesungsreihe:

" Aus der Praxis der kommunalen Verwaltung der
Stadt Mainz "

"Der Wiederaufbau in Mainz"

Einleitung "Wieder-
aufbau" u. "Aufbau"

Es dürfte für das Verständnis meiner Ausführungen zweckmäßig sein, wenn wir uns zunächst einmal grundsätzlich mit dem Ausdruck "Wiederaufbau" auseinandersetzen, weil dieser Ausdruck nicht ganz zutreffend das wiedergibt, was unsere Aufgabe ist.

wir alle haben das bauliche Bild der Stadt Mainz vor der Zerstörung vor uns. Mit Recht war der Mainzer stolz auf seine Stadt und auf ihre bauliche Erscheinung. Zweihunderttausende haben im Wechsel von Werden und Vergehen dieses uns in der Erinnerung haftende Bild des "goldenen Mainz" geschaffen. Mit großem Schmerz nur können wir heute auf den großen Trümmerhaufen schauen und auf die wenigen ganz oder teilweise erhalten gebliebenen Reste des einst stolzen Stadtgebildes.

Wenn wir nun heute vom "Wiederaufbau" sprechen, so bedeutete das wörtlich genommen die Wiederherstellung des zerstörten in der alten Form, so dass wir nach der geleisteten Arbeit das alte gewohnte Stadtbild wieder vor uns hätten. Ich glaube, dass auch der begeistertste Mainzer Lokalpatriot an eine solche Lösung nicht denkt, wenn er vom Wiederaufbau seiner Stadt spricht, er müsste denn mit Blindheit geschlagen sein gegenüber dem Geiste und den Bedürfnissen unserer Zeit und gegenüber den Mängeln und Sünden der vergangenen. Es gab ein römisches Mainz, ein mittelalterliches, ein Renaissance-, ein barockes Mainz und ein Mainz des 19. Jahrhunderts. Für jede dieser Epochen und ihrer Leistung zur Gestaltung der Stadt waren maßgebend der Geist und die Bedürfnisse ihrer Zeit. Die bauliche Erscheinung unserer Städte in allen ihren Epochen ist in Stein geschriebene Geschichte. Von allen diesen Epochen waren und sind auch heute noch mehr oder weniger große Reste als Zeugen vorhanden, denen wir mit Verständnis, Respekt, ja mit Ehrfurcht gegenüberzutreten haben, soweit es sich um bauhistorische Leistungen von Wert und Gehalt handelt.

Wenn aber alle diese Epochen das Recht für sich in Anspruch genommen haben, im Geiste ihrer Zeit und für ihre Bedürfnisse zu bauen und zu gestalten, so steht auch uns und unserer Zeit dieses Recht zu. Für uns bedeutet dieses Recht zugleich eine Pflicht! Wenn wir

von diesem Recht keinen Gebrauch machen, wenn wir nicht stark genug sind, die uns heute gegebene Chance auszunutzen, so versäumen wir unsere Pflicht, verhindern wir uns am Geiste unserer Zeit und unsere Nachkommen werden uns mit Recht den Vorwurf machen können, dass wir in einem soßen Augenblick klein und ihm nicht gewachsen gewesen sind. Auch die uns allen bekannten Schwierigkeiten ungeheuren Ausmaßes, unsre politische Ohnmacht, unsre Armut, die Knappheit an Material und Arbeitskräften werden vor der Geschichte nicht als Entschuldigung gelten, denn es handelt sich um geistige Probleme, um geistige Auffassungen, um geistige Leistungen, die unabhängig sind von materiellen Dingen.

.//.

- 2 -

Wir wissen, dass wir, die jetzt lebende Generation, die Früchte unserer Arbeit nicht erleben und nicht sehen werden und trotzdem lastet die ganze Verantwortung für das zukünftige Mainz auf uns. Jetzt muß vorausschauend und vorausplanend das Fundament gelegt, der Arbeitsplan aufgezeigt werden, muß wenigstens in großen Zügen alles Wesentliche festgelegt werden, auf dem die nach uns Kommenden weiterarbeiten können. Dari ist unsere Aufgabe zu sehen, liegt unsere große Verantwortung.

Trotzdem wir wissen, dass das Wenigste von dem was wir planen von uns ausgeführt werden wird, muß Planungsarbeit auf weite Sicht von uns geleistet werden, weil sonst der Aufbau Willkür und Zufälligkeiten ausgeliefert würde. Am Schluß würde statt eines geordneten Stadtwesens ein Chaos stehen.

Der Geist der Zeit

Wenn Sie mich nun fragen, was ist der Geist unserer Zeit, so komme ich in einige Verlegenheit, was ich antworten soll. Ich bin kein Philosoph und heiße weder Jaspers noch Jean-Paul-Sartre. Ich muß also versuchen, den Geist unserer Zeit einzufangen in mir geläufige Vorstellungen, in Vorstellungen des städtebaulichen Arbeitsgebiets und die dafür geprägten Formulierungen. Vielleicht darf ich sagen, dass der Geist unserer Zeit, soweit es um Städtebau geht, mehr ein Geist der Masse oder für die Masse ist, mehr, als er es in früheren Zeiten war. Wo wir hinschauen, begegnen wir in der heutigen Zeit der Masse, der Vermassung, der Zusammenballung, dem Begriff der großen Räume, des großen Verkehrs. Mehr als früher muß heute alles was geschieht gesehen werden in diesen großen Maßstäben. Und das greift hinein in alles was wir planen. Auch in die Planungen für unsere Städte. Es gibt kein idyllisches Eigenleben mehr eines Ortes, einer Stadt, eines Landschaftsraumes. Alles ist hineingestellt in die großen Zusammenhänge und Maßstäbe, die uns die moderne Naturwissenschaft und ihr Kind, die Technik, gebracht haben. Die Masse der Arbeitenden, der Schaffenden stellt ihre Forderungen als Masse. Nicht einzelne nur sollen teilhaben an den Erkenntnissen, an den Früchten der Wissenschaft und Technik. Diese Früchte sollen auf alle verteilt werden nach dem Maßstab der Leistung. Der Handarbeiter sowohl wie der Geistesarbeiter, alle Schaffenden erheben mit Recht Anspruch darauf, dass die Früchte ihrer Arbeit auch ihnen selbst zugute kommen. In städtebauliche Begriffe umgemünzt haben wir dafür zu sorgen, dass alle Bedingungen erfüllt werden, die nötig sind für einwandfreie gesunde Arbeitsstätten, für Wohnungen, die allen berechtigten hygienischen und sozialen Anforderungen genügen, für Erholungsstätten, die nötig sind zur Regeneration der Kräfte und zur Erhaltung der Gesundheit und weiter sind die kulturellen Anforderungen jeder Art zu erfüllen.

Licht, Luft, Sonne in Wohnung und Arbeitsraum, Grünflächen, Sportanlagen und Kleingartenanlagen zur Erholung, kulturelle Zentren zur geistigen Entspannung und ~~int~~materialisierung können als Kapitelüberschriften der einzelnen städtebaulichen Teile auftreten dienen. Als alle diese Teileschnitte miteinander verflochten scheinen dann die Aufgaben des Verkehrs, des großen

.//.

- 3 -

Fernverkehrs, des regionalen Verkehrs, des Verkehrs im Innern der Stadt und last not least der Verkehr zwischen Wohnung und Arbeitsstätte.

Wenn diese Forderungen heute fast als selbstverständlich erscheinen, so muß doch darauf hingewiesen werden, dass die Entwicklung des 19. Jahrhunderts in so rasendem Tempo vor sich gegangen ist, dass keine dieser Forderungen so erfüllt ist, wie wir das heute mit Recht verlangen. Gerade die Entwicklung der Städte und die immer unhaltbarer gewordenen Zustände insbesondere der Großstädte beweisen uns das. Seit Jahrzehnten, bereits vor den jetzt eingetretenen Zerstörungen und Katastrophen des großen Krieges, waren die ungenügenden Zustände auf allen diesen Gebieten erkannt. Aber es war nicht möglich, diesen Entwicklungsrückstand aufzuholen. Nirgends ist es über unbedeutende und völlig unbefriedigende kleine Versuche mit noch kleineren Erfolgen hinausgekommen. Heute stehen wir vor einer Situation, die eine ganz große Wende bedeuten kann und, wenn wir dieser Situation uns gewachsen zeigen, auch bedeuten wird. Darum dürfen wir heute nicht reden von "Wiederaufbau", sondern müssen unsere ganze Kraft und unsere ganze Arbeit einstellen auf Neuaufbau, auf Aufbau schlechthin. Auf Aufbau im Geiste unserer Zeit. Vieles von dem was war ist unwiederbringlich dahin und muß als vergangen abgeschrieben werden. Auch wenn unser Herz noch so sehr an vielem davon gehangen hat. Nichts wäre unangebrachter als falsche Sentimentalität und musealer Wiederherstellungsgeist. Das bedeutet aber nicht - ich lege großen Wert auf diese Feststellung - dass wir nicht die nötige Rücksicht nehmen und es an Respekt fehlen lassen wollten an dem erhaltenen oder zu erhaltenden guten alten. Erfüllt von neuem Leben soll es organisch eingefügt werden in die neu entstehende Stadt, möglichst sogar als Dominanten, als Hochpunkte, denen das Neue sich möglichst auf gleichem geistigen Niveau angliedern und so trotz des Neuen den alten Charakter der Stadt, soweit überhaupt möglich, herüberretten soll in die neue Zeit. Unsere Aufgabe wird uns nur dann gelingen sein, wenn die Nete, das Gesicht, der Charakter der Stadt Mainz auch im neuen Kleide der besondere sein wird, der er war. Wie schwer dieses Endziel zu erreichen sein wird, das weiß niemand besser als wir, die wir in täglicher Arbeit um dieses Ziel ringen.

Ich habe es für erforderlich gehalten, diese Einleitung so ausführlich zu halten, weil ich versuchen wollte, Ihnen vor allem anderen den Geiste nahezubringen, der uns bei unseren Arbeiten beseelt und um von vornherein dem etwaigen Einwand zu begegnen, als ob wir utopische, wirklichkeitsfremde Pläne ausschickten, die den Blick für das Mögliche und für das Lebensnotwendige vermissen ließen.

Wir wissen nicht, was sich von unseren Plänen verwirklichen lassen und wann der Zeitpunkt der Verwirklichung gekommen sein wird. Wir wissen nur das eine, dass es unsere vornehmste Pflicht ist, in unserer Planung all das niedergelegen, was wir als notwendig .//:

- 4 -

erkannt und aus den uns zur Verfügung stehenden Unterlagen erarbeitet haben, wenn die Stadt Mainz der Zukunft das für ihre Bürger sein soll, worauf die Stadt kraft ihrer geschichtlichen Tradition, kraft ihrer Lage im Rhein-Maingebiet und kraft der Tüchtigkeit und des Lebenswillens ihrer Bevölkerung einen Anspruch hat. Unser Ziel ist also gesteckt. Nun müssen wir uns besinnen, was wir tun müssen, damit es einmal - wann, ist heute nicht abzusehen - erreicht werden kann.

Trümmerbeseitigung

Vor uns liegen die Trümmer- u. Schuttmassen. Was wir auch immer machen wollen, sie sind Hindernisse, die beseitigt werden müssen, bevor an Aufbau gedacht werden kann. Dazu einige Einzelheiten nach den Angaben des Tiefbaumtes: Die Gesamtschuttmassen für das linksrheinische Stadtgebiet können auf etwa 1,5 Millionen cbm geschätzt werden. Nach dem ersten großen Angriff 1942 erfolgte die Räumung durch das Tiefbauamt unter Beteiligung von Militärformationen. Bis zum Beginn des freiwilligen Bevölkerungseinsatzes waren etwa 150.000 cbm Schutt, hauptsächlich aus den Straßen entfernt. Der freiwillige Bevölkerungseinsatz leistete in der Zeit bis zum Juli 1947 70.000 cbm. Der Einsatz der Firmen seitens der Militärregierung und dann durch den Generalbaudirektor begann 1946. Geleistet wurden bis April 1948 rund 170.000 cbm. Eingesetzt sind z.Zt. 6 Firmen mit 11 Baggern, 25 km Gleisen und 30 Lokomotiven. Die Schuttmassen gehen vorläufig noch zum größten Teil zum Floßhafen, wo neues Industriegelände gewonnen wird. Auch im Zollhafen ist eine Verengung des Hafenbeckens auf 80 m vorgesehen. An die Trümmerverwertungsanlagen sollen jährlich rd. 100.000 cbm abgefahren werden bei einer vorgesehenen Gesamtleistung von rd. 300.000 cbm. Kann wie vorgeschen geräumt werden, so würde Mainz in 4 - 5 Jahren enttrümmert sein. Gearbeitet wird sowohl in der Altstadt als auch in der Neustadt, wobei die Stellen und Baublöcke bevorzugt werden, in denen voraussichtlich zuerst Neuplanungen verwirklicht werden können. Im Zusammenhang mit diesen Angaben über die Trümmerbeseitigung sollen einige kurze Angaben über die Trümmerverwertung zu Aufbauzwecken angefügt werden. Die Meinungen über die Möglichkeiten der Trümmerverwertung gingen und gehen noch in den zuständigen Fachkreisen auseinander. Sie schwanken zwischen absoluter Ablehnung und intensivster Nutzbarmachung. Die Frage ist kompliziert und kann allgemein überhaupt nicht einheitlich beantwortet werden. U.a. spielt dabei eine große Rolle die Art der in den einzelnen Städten früher vorwiegend verwendeten Baustoffe. Soviel ist jedenfalls allgemein anerkannt, dass nur solche Trümmermaterialien zu neuen Baustoffen verarbeitet werden können, die frei sind von schädlichen Beimengungen. Wo solches einwandfreies Material vorhanden ist, kann schon mit Rücksicht auf die noch auf lange Zeit hinaus bestehende Knappheit an neu hergestellten Baumaterialien nicht darauf verzichtet werden, alles nur Mögliche aus den Trümmern herauszuholen, was zum Neuaufbau verwendbar ist. Auch in Mainz hat man sich dafür entschieden. Nach den Dispositionen des Generalbaudirektors soll die Aufbereitung des TrümmerSchutts in zwei Großanlagen erfolgen, zu welchen noch einige Kleinanlagen hinzukommen sollen. Eine dieser

.//.

- 5 -

Anlagen auf der Ingelheimer Aue ist bereits in Betrieb gesetzt, die zweite soll in Kürze ebenfalls anlaufen. Es würde im Rahmen dieser Ausführungen zu weit führen, auf Einzelheiten der nicht ganz einfachen Materie einzugehen, nur soviel soll gesagt sein, dass auch die Trümmerverwertungsanlagen und Betonwerke durch Herstellung von Betonfertigteilen aller Art dabei mitwirken sollen, den Engpass Holz, der in absehbarer Zeit nicht zu beseitigen sein wird, zu überwinden. Es handelt sich dabei vor allem um die Herstellung von Massivdecken verschiedener Systeme und von Dachkonstruktionen an Stelle von Holzdecken und Holzdachstühlen. Dass damit noch der Vorteil größerer Feuersicherheit verbunden ist, soll nur nebenbei erwähnt werden.

Wenn es sich bei der Trümmerbeseitigung und Trümmerverwertung auch um eine überaus wichtige Vorarbeit für den Neuaufbau handelt, so ist diese Vorarbeit für unsere Planungsarbeit nicht die wichtigste. Ja sie spielt für die Gesamtaufbauplanung so gut wie keine Rolle. Aber auch an die Planungsarbeit kann nicht herangegangen werden ohne umfangreiche und tiefsschürfende Vorarbeiten.

Die in der hinter uns liegenden Periode des Städtebaues unter normalen Verhältnissen angewandten planerischen Mittel und Methoden reichen für die vor uns liegende Aufgabe nicht mehr aus. Wenn dabei die Grundlagen aller Planung vorwiegend im ästhetischen, im architektonisch-gestalterischen gesehen wurden, so genügt dies für unsere Aufgabe keineswegs. Diese Dinge stehen am Schlusse unserer Überlegungen. Vorher heisst es, die Bevölkerungsstruktur, die wirtschaftliche Struktur des Gewerbes und der Industrie, die Ernährungsgrundlage, die Verkehrslage und -möglichkeiten und die kulturelle und soziale Entwicklung in der Vergangenheit und darauf aufbauend für die Zukunft klarzulegen. Im ganzen also die rationalen Grundlagen für einen gesunden Stadtorganismus zu schaffen. In dieser Erkenntnis ist im wesentlichen der Unterschied zwischen dem Städtebau der hinter uns liegenden Zeit und dem neuzeitlichen Städtebau zu sehen. Etwas überspitzt formuliert: rationaler Städtebau gegen ästhetischen Städtebau. Das soll natürlich nicht heißen, dass wir uns mit der Feststellung dieser rationalen Grundlagen begnügen, dass wir das Gestalterische, das architektonisch-ästhetische ignorieren wollen. Auch für den heutigen modernen Städtebauer ist das Ziel die schön gestaltete Stadt, auch für ihn ist Städtebau eine Kunst. Auch er ist sich bewusst, dass die ratio allein nicht genügt, dass das Ganze, Fertige geadelt sein muß von der Kunst, wenn schließlich das Ergebnis aller Arbeit eine Stadt sein soll, die nicht nur praktisch und technisch vollendet, sondern auch schön ist. Nur in einer solchen Stadt können sich ihre Bewohner wirklich wohl fühlen. Dass die gesamte zur Erreichung dieses Ziels erforderliche Arbeit von einem Einzelnen geleistet werden könnte, ist unmöglich. Viele Spezialisten sind dafür nötig. Sie müssen, einem Orchester vergleichbar, jeder am richtigen Platze stehen, aber einer, der Dirigent, muß sie führen und dafür sorgen, dass die Harmonie, das Zusammenklingen gesichert ist. Dieser eine muß nicht nur Architekt und Künstler

.//.

Vorarbeiten

- 6 -

sein, sondern er muß auch die Fähigkeit und soviel Kenntnis von den einzelnen Spezial-Disziplinen besitzen, dass er jeden zu seinem Recht kommen lässt. Eine der Hauptgrundlagen für unsere Aufbauplanung bilden die z.Zt. im Gange befindlichen Strukturuntersuchungen, die in einer besonderen Abteilung der Planungsabteilung durchgeführt werden.

Schadensplan und seine Auswertung

Eine weitere Grundlage für den Aufbau haben wir uns erarbeitet in der genauen Feststellung der angerichteten Zerstörungen. Sie sind festgelegt in einem eben fertiggestellten Schadensplan, bei dem jedes einzelne Grundstück genau erfasst ist. In einer Kartothek sind die gemachten Feststellungen im einzelnen für jedes Grundstück festgehalten und ausgewertet. Wir haben so ein einwandfreies Unterlagenmaterial, das uns für die gesamte Aufbauphase, also über Jahrzehnte hinweg, wertvolle Dienste leisten wird. Durch diese Vorarbeiten, von denen die Strukturuntersuchungen weiter Hand in Hand mit den Planungsarbeiten fortgeführt werden müssen, sind die Planungsarbeiten solide unterbaut und können in jedem Stadium überprüft und wenn nötig, berichtigt werden. Es ist damit das getan, was nötig ist, um bei der Planung mit beiden Füßen auf dem Boden der Wirklichkeit stehen zu können.

Grundgedanken zur Planung

Nun zur Planung selbst und zu den Grundgedanken, die für sie maßgebend und richtungweisend sind. Erste Voraussetzung für jede gesunde Planung ist, dass wir uns Rechenschaft ablegen über die Gesamtsituation, in die unsere Stadt kraft ihrer landschaftlichen Lage eingefügt ist. Wir müssen gewissermaßen ausnahmsweise von außen nach innen planen. Erst wenn die großen Zusammenhänge klar gelegt sind, können wir daran gehen, die speziellen Planungsaufgaben, die das Stadtgebiet selbst angehen, in Angriff zu nehmen, vor allem die Planung des Stadtkerns, der Altstadt, die uns ganz besonders am Herzen gelegen sein muß, weil von ihr vor allem das abhängen wird, was wir das Gesicht, den Charakter, die spezielle Note der Stadt nennen und weil es sich dabei darum handelt, das aus der Vergangenheit erhaltenen und Erhaltenswerte in die Neugestaltung organisch einzufügen.

Mainz im Rhein-Maingebiet

Mainz ist ein wichtiges Glied des Rhein-Maingebietes. Wenn Mainz in früheren Jahrhunderten zu Zeiten seines Glanzes als Sitz des Erzkanzlers des Deutschen Reiches die Metropole dieses Gebietes war und weit darüber hinaus überragenden Einfluss ausübte, so ist ihr diese Bedeutung im Laufe der letzten Jahrhunderte völlig verloren gegangen. Ihre Tragik liegt in ihrer politischen, geographischen und strategischen Bedeutung. Diese ihre Sonderbedeutung hat sie im 19. Jahrhundert, in der Periode der umstürzenden Entwicklung vom Zeitalter des Humanismus zum Zeitalter der Technik daran verhindert, dieser Entwicklung zu folgen. Vergeblich rüttelte sie am eisernen Ring der Festung, der erst gelockert wurde, als die Nachbarstädte, frei von solchen Fesseln, in der wirtschaftlichen Entwicklung

•//•

bereits einen gewaltigen Vorsprung erzielt hatten. So günstig die Lage am Zusammenfluss zweier wichtiger Ströme, so günstig an der Vereinigung wichtiger Verkehrsräume u. -straßen, so strategisch wichtig ist der Platz und so muß Mainz als Festung dadurch leiden und immer wieder an den Rand des Abgrundes und der Vernichtung geschleudert werden. (Ich zitierte hier in den letzten Sätzen Diepenbach: "Das historische Mainz", in denen all das enthalten ist, was uns Aufschluß gibt über die Hintergründe der städtebaulich-baugeschichtlichen Entwicklung bis jetzt, die für uns Ausgangspunkt sein muß bei unseren Planungen für die Zukunft).

Es kann sich nicht darum handeln, dass wir feststellen: "Zu spät" und etwa die Hände in den Schoß legen. Wir stehen heute an einer neuen Zeitenwende und die seitherigen Hinderungsgründe bestehen nicht mehr. Es bestehen aber weiter all die angeführten, der Entwicklung von Mainz günstigen, bisher aus den angeführten Gründen unausnutzbaren Momente, die es nunmehr auszunutzen gilt so intensiv als möglich, wobei wir uns selbstverständlich bewußt sein müssen, dass wir das Rad der Geschichte nicht zurückdrehen und alles wieder gut machen können, was versäumt ist. Wenn aber die heutige, im Ganzen gesehen vielleicht nicht immer begrüßenswerte politische Entwicklung in Deutschland, dem südwestdeutschen Raum und in diesem dem Rhein-Maingebiet und der Stadt Frankfurt eine ungeahnte Bedeutung gibt, so ist es selbstverständlich, dass auch die Stadt Mainz an dieser veränderten Sachlage beteiligt und interessiert und dass es nicht unbegründet ist, diesen Gedankengängen auch bei unseren Planungen Raum zu geben, soweit verkehrstechnische und wirtschaftliche Belange in Frage kommen. Diese Erwägungen fordern zwingend die Zusammenarbeit mit unseren Nachbarstädten. Mit Frankfurt ist sie auf verkehrstechnisch-wirtschaftlichem Gebiet bereits aufgenommen und wird harmonisch fortgeführt. Städtebauliche Planungen dürfen nicht Halt machen an Stadtgrenzen weil die Interessen und Zusammenhänge über diese Grenzen hinweggehen.

Mainz-Frankfurt

Mainz-Wiesbaden

Verkehrsprobleme (Fernverkehr, Regionalverkehr, Stadtverkehr, Brückenfragen)

Noch naheliegender und unmittelbarer ist natürlich die Notwendigkeit der Zusammenarbeit mit unserer Nachbarstadt Wiesbaden. Abgesehen davon, dass uns die Sorge um den Aufbau der von uns z.Zt. getrennten und von Wiesbaden treuhänderisch verwalteten rechtsrheinischen Vororte Kastel und Kostheim zu intensiver Zusammenarbeit mit Wiesbaden zwingt, stehen wir in regem Gedankenaustausch mit den zuständigen Wiesbadener Stellen über die gemeinsam interessierenden Verkehrsprobleme.

Ich darf sagen, dass bereits weitgehende Übereinstimmung über diese Probleme hergestellt ist. Städtebaulich geschen können die beiden durch den Rhein getrennten und verbundenen Stadtorganismen nur als ein städtebaulicher Großraum aufgefasst werden. Es wäre völlig abwegig, den Anschluß beider Städte an das Fernverkehrsnetz sowohl als auch an das Regionalverkehrssystem für jede gesondert behändeln zu wollen. Auf dieser Basis der gemeinschaftlichen Interessen ist deshalb auch das Verkehrssystem aufgebaut, das für unsere Planung ausgearbeitet und in seinen Grundzügen

- 8 -

gemeinsam festgelegt wurde. Dabei sind selbstverständlich die alten Verkehrslinien links und rechts von Rhein und Main, wie sie sich in historischer Entwicklung herausgebildet haben, als feststehende Grundlage übernommen. Dass sie den Verkehrsanforderungen von heute und für die Zukunft nicht ohne weiteres mehr genügen, ist in der neuzeitlichen Entwicklung der Verkehrsmittel begründet. Mit verhältnismäßig geringfügigen Verbesserungen genügt dieses System aber für den Regionalverkehr der Zukunft. Dies gilt sowohl für die Straße als auch für die Eisenbahn. Mit den für die Zukunft zu erwartenden Bedürfnissen des großen Fernverkehrs kann dieses System aber nicht auch noch belastet werden. Dagegen sprechen die Anforderungen, die sowohl das Auto an die Straßen, als auch die Eisenbahn an die Schienenwege stellen. Für den großen Fernverkehr mit seinen sich immer mehr steigernden Geschwindigkeiten bedarf es zügiger Linienführung mit entsprechender Kurvenausbildung und weniger konzentrierter Haltepunkte an den wichtigsten Stellen. Für diese großen Fernlinien sind deshalb völlig neue Planungen nötig und vorgesehen, absolut unabhängig und ohne Rücksicht auf das Regionalverkehrsnetz. In konsequenter Durchführung dieses Gedankens ist für Mainz und Wiesbaden nur ein gemeinsamer Anschlußpunkt an diese große Fernverkehrslinie vorgesehen, von dem aus der Anschluß beider Städte und die Überleitung in deren regionales und innerstädtisches Verkehrssystem erfolgt. Dass dabei der Rheinübergang eine große Rolle spielt, liegt auf der Hand. Die große Fernverkehrslinie für das Auto sowohl als auch für die Eisenbahn ist deshalb zusammengefasst so geführt, dass sie zwischen den beiden Städten im Zuge der Kaiserbrücke den Rhein überquert, d.h. dass die Ost-West-Fernverkehrslinie über die für diesen Zweck ausgebaute Kaiserbrücke von einem Rheinufer zum anderen Rheinufer übergeleitet wird und so die doppelte Führung des großen Fernverkehrs auf beiden Seiten des Rheines überflüssig wird. Diese Führung zwischen den beiden Städten hat noch den Vorzug, dass sie die freie ungehinderte Entwicklung für beide Städte nicht behindert. In Zusammenarbeit mit den zuständigen Eisenbahndirektionen Mainz und Frankfurt ist festgestellt, dass der vorhandene Regional- bzw. Lokalverkehr auch den Zukunftserfordernissen genügt, wenn er unbelastet vom großen Fernverkehr bleibt. Es verbleiben also die auf beiden Ufern von Rhein und Main vorhandenen Eisenbahnlinien mit ihren Haltestellen. Dass auch sie in ihrem Ausbau und Betrieb sich den Anforderungen der Neuzeit anpassen müssen und können, ist selbstverständlich. Ich denke dabei an lokalen Schnellverkehr zur und von der Arbeit usw. Eine Verlegung des linksrheinischen Mainzer Bahnhofs auf das andere Ufer, die eine Zeitlang propagiert wurde, ist völlig undiskutabel. Ob der Bahnhof Kastel an der alten Stelle wieder aufgebaut oder vom Ufer weg nach Norden verlegt wird, ist eine nicht ganz unbedeutende, aber doch eine Frage zweiten Ranges.

.//.

Bezüglich des Regionalstraßenverkehrs ist erwähnenswert, dass rechtsrheinisch eine das Ufer begleitende Sammelstraße geplant ist. Dabei sprechen nicht allein Verkehrsgründe mit, sondern auch die Überlegung, dass diese Führung auf die landschaftlichen Gegebenheiten Rücksicht nimmt und den Blick auf den Rhein freigibt. Für Wiesbaden ist diese Uferstraße zugleich die Ausfallstraße nach Darmstadt.

Die durch diese Planungen zum Ausdruck kommende übergeordnete Neuorientierung und Überprüfung des gesamten Verkehrs bedeutet für die linke Rheinseite innerhalb Mainz die Betonung der Längsrichtung parallel zum Strom als Verbindung zwischen den beiden Brückenköpfen der Nord- u. Südbrücke (Kaiserbrücke und Brücke bei Weisenau), die später den Fernverkehr über den Rhein aufnehmen sollen, als Sammelstraßen zu diesen Brückenköpfen und damit für die spätere Zukunft die Entlastung der Straßenbrücke vom Fernverkehr. Diese Neuorientierung parallel zum Strom in der Ostwestrichtung ergänzt die seitherige Nordsüdorientierung senkrecht zum Strom und die Orientierung des Fernverkehrs zunächst zur Straßenbrücke und gibt dem Fernverkehr die für die Zukunft vorgesehene Orientierung zu den beiden erwähnten Brückenköpfen.

Auch für den inneren Stadtverkehr bedeutet dies eine Neuorientierung parallel zum Strom mehr als das seither der Fall war. Eine weitere Betonung dieser Orientierung auf die Längsachse der Stadt parallel zum Strom bedeutet der neu geplante Straßenzug Kaiser-Wilhelm-Ring - Große Langgasse - Südbahnhof, so dass als wesentlich Neues hervorgehoben werden muß, dass die seitherige Querachse Saarstraße - Grosse Bleiche - Straßenbrücke-Kastel durch die vorgenannte Längsachse ihre verkehrstechnisch erwünschte Ergänzung erfährt.

Eingebunden in dieses Sammelstraßen-Verkehrssystem zweiter Wichtigkeitsstufe entwickelt sich dann das innerstädtische Verkehrssystem dritter Wichtigkeitsstufe, das aber außer den reinen Verkehrsinteressen noch bestimmt wird von anderen Faktoren, z.B. von den Rücksichten auf den Geschäftsbetrieb, auf die Bedürfnisse des Fußgängers, auf die Auflockerung im Stadtinnern, auf die Freiflächengestaltung usw., woraus sich die Veränderungen in der Altstadt ergeben, auf die ich noch besonders zu sprechen komme.

Es ist unbedingt notwendig, diesen Verkehrsfragen nicht nur im Rahmen dieser Ausführungen einen breiten Raum zuzubilligen, sondern vor allem in der Planung selbst. Denn das so erarbeitete und festgelegte Netz der Verkehrswege ist die Grundlage, das Gerüst für den Aufbau innerhalb der Stadt.

Wirtschaftsplan Aufbauplanung

Jetzt erst kann an die Aufstellung des Wirtschaftsplans und darnach der Bebauungspläne herangegangen werden. Der Zweck des Wirtschaftsplans ist die Aufteilung der vom Verkehrsnetz umschlossenen Gebiete für die Bedürfnisse des Wohnens, der Arbeit, der Erholung.

.//.

- 10 -

Damit beginnt die eigentliche Aufbauplanung und die Ausnutzung der Chance, die uns die Katastrophe der Zerstörung in die Hand gibt. Sie soll ausgenutzt werden zu der vor dem Kriege so sehr erwünschten Sanierung, die der bisher unerfüllbare Wunschtraum der Städtebauer war. Ich zitiere im Folgenden Ausführungen von Oberbaurat Dr. Ing. Hans Berlage, Leiter des Landesplanungsamtes der Stadt Hamburg, die mir kürzlich zu Gesicht gekommen sind und die m.E. auch für die Mainzer Verhältnisse nicht treffender formuliert werden können:

"Nun hat der Krieg eine ganz neue Lage geschaffen. Auf der einen Seite sind zahllose Hemmungen beseitigt, die einer großzügigen Neuplanung entgegenstanden. Andererseits haben die verbliebenen Werte wegen unserer beengten Materiallage größere Lebensrechte als zuvor. Die Aufgabe ist, unter weitgehender Schonung des Restbestandes eine Neuplanung zu schaffen, die dem Idealbild der schönen, gesunden und wirtschaftlichen Stadt möglichst nahe kommt.

Das ist einfacher gesagt als getan. Selbst in den durchgehend zerstörten Stadtteilen gibt es Straßenkörper, Leitungen im Boden, Keller und Fundamente. Davon darf nichts ohne zwingende Gründe aufgegeben werden. Das erschwert die Planung erheblich. Unter diesen Umständen soll nun der Planer der Stadtform der Zukunft zustreben, für die es zwar Wunschbilder, aber keine gegenständlichen Vorbilder gibt. Der Planungsvorgang ist ein verantwortungsvolles Tasten nach der möglichen Bestform einer modernen Stadt. Wer außerhalb dieser Arbeit steht, besitzt selten Klarheit über ihre Bedeutung. Er unterschätzt auch meist den erforderlichen zeitlichen und geistigen Aufwand.

Man muß daran erinnern, dass der mittelalterliche Mensch vier Jahrhunderte brauchte, um seine Stadtform zur Reife zu führen. Es handelt sich heute um kein geringeres Ziel. Niemand darf erwarten, dass das Planbild für dieses Ziel in wenigen Monaten vor aller Augen stehen kann. Es muß deutlich gesagt werden, dass es seine Zeit braucht".

Gerade das letztere kann nicht nachdrücklich genug betont werden. Auch in Mainz kommt ja immer wieder die Ungeduld der Interessierten aber außerhalb der Arbeit Stehenden zum Ausdruck. Wo bleibt der Bebauungsplan? Warum werden die Pläne der Öffentlichkeit nicht zugänglich gemacht? Warum lässt man uns nicht wieder aufbauen, unseren Betrieb, unser Wohnhaus usw.? Wir anerkennen durchaus die Berechtigung zu diesen Fragen, dieser Ungeduld, die uns auch Antrieb ist, aber mit derselben Berechtigung bitten wir um Verständnis dafür, dass ein Mindestmaß von Zeit erforderlich ist, um unsere Arbeit zu einem ersten Ganzen, zu einem wenn auch selbstverständlich nur vorläufigen ersten Abschluß zu führen. Wir bitten noch zu bedenken, dass dies mit unzulänglichen Kräften geschehen muß. Aus verschiedenen Gründen ist es ganz unmöglich, einen Arbeitsstab aufzuziehen, so groß, dass er in kurzer Zeit diesen Abschluß ermöglichte. Abgeschlossen können

.//.

- 11 -

Aufbaupläne dieser Art und dieses Umfanges, wie sie heute nötig sind, überhaupt nie werden. Mit dem Ablauf der Jahre und Jahrzehnte mit den stets sich ändernden Bedürfnissen, ändert sich auch der Bebauungsplan. Er muß innerhalb des großen Rahmens so elastisch sein, dass er sich jeder neuen Zeitforderung anpassen lässt, ohne dass die Erreichung des angestrebten Gesamtziels gefährdet wird.

Rechtsrheinische Vororte

Dass der Wirtschaftsplan sich auf das ganze Gebiet der Stadt, links und rechts des Rheines erstrecken muß, bedarf wohl keiner besonderen Begründung. Es gibt nur ein Mainz mit seinen rechtsrheinischen Gebieten und Vororten, oder es gibt kein Mainz, wie wir es kennen und sehen. Ohne ihre rechtsrheinischen Teile würde die Stadt zurück sinken zur Bedeutungslosigkeit einer mittleren Provinzstadt und die bereits vorn erwähnten günstigen Voraussetzungen aus der Wirtschaftlich-geographischen Lage heraus blieben ein zweites Mal unausgenutzt. Zur Aufstellung des Wirtschaftsplanes bedarf es als erster und unabsehbarer Voraussetzung einer ordnenden Idee. Um den linksrheinischen Stadtkern gruppieren sich die Vororte Weisenau, Bretzenheim, Zahlbach, Gonsenheim und Mombach. Die rechtsrheinische Stadt wird gebildet von den Vororten Kastel -Amöneburg, Kostheim, Gustavsburg - Ginsheim und Bischofsheim. Die Zeit war zu kurz und die Zeitverhältnisse haben es nicht zugelassen, dass die endlich nach dem Fallen der Festungsfesseln durchführbaren Eingemeindungen ihren Zweck erfüllen und sich das erstrebte einheitliche organische Stadtwesen herausbilden konnte. Diese Aufgabe steht noch vor uns und ihr muß auch unsere Planung als Mittel zur Verwirklichung dienen. Wenn sich heute z.T. aus dunklen Quellen gespeiste Bestrebungen bemerkbar machen, einzelne Glieder des Gsamtstadtorganismus wieder vom Ganzen loszulösen, so muß man das als kurzsichtige Kirchturmspolitik bedauern und bekämpfen, ohne es allzu tragisch zu nehmen. Ein Blick auf die Karte zeigt deutlich, wie sich der Raum Groß-Mainz städtebaulich aus den natürlichen Gegebenheiten organisch herauskristallisiert, links und rechts des Rheins. Ebenso deutlich zeigt er aber auch die ebenso organische Bildung des Raumes Groß-Wiesbaden und es ist nicht zu verkennen, dass da eine gewisse Gesetzmäßigkeit mitspricht, die sich durchsetzen wird, weil sie den richtig verstandenen Interessen aller Beteiligten entspricht, allgemein städtebaulich und allgemein wirtschaftlich gesehen. Erst darüber hinaus kann das den beiden Stadtorganismen Gemeinsame zum Ausdruck und zur Geltung kommen, nicht aber dadurch etwa, dass die derzeitige unnatürliche, auf nichtdeutschen politischen Interessen beruhende Los trennung der rechtsrheinischen Glieder des Mainzer Stadtkörpers und die ebenso unnatürliche Verbindung dieser Mainzer Glieder mit dem Wiesbadener Stadtorganismus dauernd bestehen bliebe. Die städtebaulich-wirtschaftliche Harmonie des ganzen Gebietes wäre dauernd gestört zum Schaden für alle.

.//.

- 12 -

Strukturuntersuchungen

Ich habe von der ordnenden Idee gesprochen, als Voraussetzung für die Aufstellung eines gesunden Wirtschaftsplans. Man kann nicht den Neuaufbau einer Stadt entwickeln, ohne auf die das Leben dieser Stadt tragenden wirtschaftlichen Bedingungen und Gegebenheiten Rücksicht zu nehmen. Es handelt sich ja nicht nur darum, die Menschen wohnen zu lassen, sondern vor allem auch darum, ihnen die Möglichkeit zu geben zu ihrer Existenz innerhalb und in der nächsten Umgebung dieses Wohnraumes. Die darauf hinzielenden Strukturuntersuchungen haben zu dem Ergebnis geführt für das linksrheinische Mainz die zukünftige Bewohnerzahl auf ca. 150.000 Einwohner zu begrenzen. Die Lebens- u. Existenzbedingungen für diese Zahl sind vorhanden. Unter diesem Leitmotiv ist der Stadtkörper zu gliedern, ohne befürchten zu müssen, dass chaotische Zustände entstehen, wie sie bei der planlosen und ungelenkten stürmischen Entwicklung des 19. Jahrhunderts vielfach entstanden sind. Es soll deshalb versucht werden, das ganze zu planende Gebiet in überschaubare Einheiten zu gliedern. Wie sollen diese Einheiten aussehen?

Sie umfassen als kleinste Einheit das Einzugsgebiet einer Volksschule und damit etwa je 5.000 Einwohner. Sämtliche Einrichtungen öffentlicher und gewerblicher Natur, die für den Eigenbedarf der dort wohnenden Bevölkerung notwendig sind und deren wirtschaftliche und gesellschaftliche Bedürfnisse befriedigen sollen, sind in diesem Gebiet vorzusehen, um dessen Lebensfähigkeit zu gewährleisten. In erster Linie ist dabei gedacht im öffentlichen Sektor an Volksschule und Kindergarten, im wirtschaftlichen Sektor an die Handwerker und Gewerbetreibenden, die den täglichen Bedarf zu decken haben. Die Existenzgrundlage z.B. eines Bäckers erfordert ca. 2.000 Einwohner, die einer Apotheke dagegen etwa 10.000. Da also diese kleineren Einheiten wieder abhängig sind von Einrichtungen höherer Art, sollen mehrere von ihnen zu einer Gruppe zusammengefasst werden, deren Einrichtungen die Bedürfnisse von ca. 10.000 - 15.000 Menschen befriedigen können. Z.B. außer der Apotheke das Lichtspielhaus, der Wochenmarkt, die Sportanlagen usw. Mehrere solcher Gruppen werden zu Bezirken zusammengefasst. Diese Bezirke enthalten Einrichtungen, die nur lebensfähig sind bei einer Einwohnerzahl von etwa 30.000 Menschen und darüber. Dabei kann es sich handeln im öffentlichen Sektor um Mittel- u. Oberschule, im wirtschaftlichen um moderne größere Gaststätten, Hotels usw. Die Zusammenfassung aller Bezirke ist der Stadtkreis. Hier finden wir alle Einrichtungen übergeordneter Art, die der Gesamtverwaltung und -versorgung der Stadt, aber auch solche, die der Verwaltung und Regierung des Landes und den kulturellen Bedürfnissen zur Verfügung stehen sollen. Hierher gehören alle Institutionen, die der Gesamtheit zu dienen haben, z.B. Elektrizitäts- u. Wasserwerke, Schlachthof, Fachschulen, Universität, Theater, Museen, Geschäfte für Spezialartikel usw. usw. Diese Gliederung wirkt sich auch aus auf die Art und Weise, wie die eingemeindeten

.//.

- 13 -

Vororte an den Stadtkern angeschlossen werden. Es ist nicht beabsichtigt, diese Vororte einfach mit diesem Stadtkern zusammenwachsen und so ein großes unübersichtliches Stadtgebilde entstehen zu lassen. Zwischen den Vororten und dem Stadtkern sollen, wo immer möglich, Grüngürtel erhalten oder gebildet werden, die ein solches Zusammenwachsen verhindern, aber doch eine organische Verbindung aller Teile gewährleisten. Dieser Grüngürtel ist natürlich nicht als Schmuck-o Parkanlage zu denken. Landwirtschaftlich genutzte Gebiete, Dauerkleingärten, Gärtnereien und ähnl. sind diesem Zwecke ebenso dienstbar zu machen, wie vorhandene Waldstücke und ähnliches. Soweit Eigenart und Eigenleben in den einzelnen Teilen heute vorhanden ist, soll und kann das auch weiterhin erhalten und gepflegt werden.

Zerstörungsgrad der Altstadt

Wenn wir uns nunmehr dem Aufbau des eigentlichen Stadtgebietes insbesondere der Altstadt zuwenden, so ist zunächst festzustellen, dass hier die Zerstörungen am stärksten sind und wir aus diesem Grunde vor einer städtebaulichen Sonderaufgabe stehen, die ohne Vorgang ist. Demgegenüber können die Planungen für die außerhalb dieses Gebietes liegenden Flächen als normale städtebauliche Aufgabe bezeichnet werden, wenn sie auch in verschiedener Beziehung mehr oder weniger stark von den Umwälzungen im Kerngebiet beeinflusst werden. Zur Beleuchtung der Situation ist es vielleicht nützlich, genauere Anhaltspunkte über den Grad der Zerstörung zu geben. Der bereits erwähnte, eben fertiggestellte Schadensplan und seine Einzelauswertung zeigt uns folgendes Bild:

Im linksrheinischen Stadtkern von Mainz einschl. Zahlbach sind durch Zerstörungen oder Beschädigungen verloren gegangen:

1.) 4 125 Wohngebäude	= 64,49 %
2.) 20 320 Wohnungen	= 67,86 %
3.) 92 667 Wohnräume	= 71,81 %
4.) 8 820 Betriebsräume in Wohngebäuden	= 75,81 %
5.) 1 426 sonstige Gebäude	= 61,05 %
6.) 10 471 Geschäfts- u. Betriebsräume in sonstigen Gebäuden	= 60,15 %
7.) 2 291 Lager- u. Nebenräume in sonst. Gebäuden	= 63,39 %

Bezogen auf die Nutzung der Gebäude schwankt also der Zerstörungsgrad etwa zwischen 60 und 75 %.

In Weisenau, dem meistbetroffenen Vorort, schwankt diese Zahl zwischen 45 und 55 %.

Demgegenüber spielen die Zerstörungen in den übrigen linksrheinischen Gebieten eine untergeordnete Rolle.

Wenn wir weiter festgestellt haben, dass im Altstadttgebiet Wohndichten bis zu 1800 Menschen pro Hektar

.//.

- 14 -

vorhanden waren, so ist damit ohne weiteres die unabdingbare Notwendigkeit einer Auflockerung und Sanierung dieses Gebietes begründet. Ich darf zur Erläuterung hier einfügen, dass nach den heute allgemein gültigen Grundsätzen für Innenstädte eine Maximal-Dichte von 450 Menschen pro Hektar, für lockerer bebauten Außengebiete von 80 - 120 Menschen pro Hektar angenommen wird. Unter Zugrundelegung dieser Grundsätze ist die Auflockerung des Altstadt- u. Neustadtgebiets in der vorliegenden Planung vorgesehen. Diese Auflockerungstendenz und die Schaffung der unbedingt nötigen Verkehrsverbesserungen ist bestimmend für das zukünftige Bild des Stadtcores und vor allem der Altstadt. Darüber hinaus soll eine Veränderung des Altstadtgrundrisses möglichst vermieden werden. Es muß aber gesagt werden, dass diese notwendigen Eingriffe schon so erheblich sind und so gewichtige Veränderungen mit sich bringen, dass es eine fortlaufend geübte Sorge sein muß, immer wieder im Einzelfalle zu prüfen, dass nur das an Veränderungen vorgenommen wird, was unbedingt nötig ist.

Verkehrsfragen der Altstadt

Diese Erwägungen bestimmen als Hauptrichtlinien die Neugestaltungsvorschläge für das Altstadtgebiet. Im Brennpunkt der die Altstadt berührenden Verkehrsinteressen steht das Gebiet, das umschlossen wird von der Großen Bleiche mit ihrer Verbindung zur Straßenbrücke, von der Schillerstraße, Ludwigstraße, Schusterstraße bzw. Rheinstraße. Von nicht geringerer Bedeutung ist daneben die Frage der Verbindung der südlichen, höher gelegenen Wohngebiete (Stadtpark, Philippsschanze usw.) mit dem Stadtzentrum und dem Rhein und die Führung des von oben kommenden Verkehrs zur Stadt und zum Rheinübergang. Hierbei ist vor allem die Frage zu klären, welche Bedeutung man der Gaustraße im zukünftigen innerstädtischen Verkehrssystem zuerkennen will. Ohne ihre Verbreiterung wird keinesfalls auszukommen sein. Auch wenn die Straßenbahn in Zukunft aus ihr entfernt werden soll. Oberster Grundsatz muß sein, das Altstadtgebiet freizuhalten vom durchgehenden Fernverkehr. Andererseits aber auch dem inneren Stadtverkehr die Flüssigkeit zu geben, die er für seine Bedürfnisse benötigt. In diesem Zusammenhang kann gesagt werden, dass dem seit Jahrzehnten die Gewitter bewegenden Lotharstraßendurchbruch auf Grund der umstürzend veränderten Gesamtverhältnisse nicht mehr die Bedeutung zukommt, wie er sie vor den Zerstörungen und bei den damals vollständig außer jeder Betrachtung liegenden heutigen Möglichkeiten hatte. Durch den bereits erwähnten neu geplanten Straßenzug Kaiser-Wilhelm-Ring, Große Langgasse, Südbahnhof soll der Ost-Westverkehr zusammengefasst und Schillerstraße und Schillerplatz vom Durchgangsverkehr entlastet und der dortige Verkehr im wesentlichen beschränkt werden auf den Anliegerverkehr für die dort ansässigen Geschäfte und Verwaltungen. Für die Fortführung der Ludwigstraße zum Rhein und zur Stadthalle ist ein neu zu schaffender Straßenzug vom Höfchen etwa im Zuge der Korbgarage über den Brand vorgesehen, so dass der Dom und seine Umgebung vom flutenden Verkehr und

•//•

- 15 -

der mit ihm verbundenen Unruhe unberührt bleiben. Diese Verkehrsplanungen haben vor allem den Zweck, dem Verkehr alles zu geben, was er braucht, ihn zusammenzuhalten, zu sammeln und zu verhindern, dass er, wie bisher vielfach der Fall, in allen Straßen zugleich herumvagabundiert und nirgends Ruhe, Ordnung und Sicherheit aufkommen lässt.

Diesen Ideengängen entsprechend sollen die Große Bleiche, Ludwigstraße und auch die Schusterstraße auf das nötige Maß verbreitert und der neue Straßenzug der Großen Langgasse geschaffen werden, wobei zu sagen ist, dass die Schusterstraße vorwiegend als Geschäftsstraße und weniger als Verkehrsstraße zu bewerten und zu gestalten ist.

Bei der Bearbeitung dieser Verkehrsfragen im Stadtgebiet spielen auch Erwägungen eine Rolle, die sich damit befassen, ob und inwiefern die Straßenbahn in den Straßen des Stadtcores in der Zukunft verbleiben soll oder ob sie in diesen Straßen zweckmäßiger durch Autobus und Obus ersetzt werden soll. Ganz ausgereift zur endgültigen Entscheidung ist diese Frage aber z.Zt. noch nicht. Die Meinungen pro und contra Straßenbahn gehen noch auseinander.

Zur Ergänzung der Flächen für das sich bewegende Fahrzeug und zu ihrer Entlastung und Freihaltung ist die Bereitstellung von Flächen für das ruhende Fahrzeug in Form von Parkplätzen zu einer unabsehbaren, aber nicht immer leicht zu erfüllenden Forderung geworden, die im Zusammenhang mit der Freiflächengestaltung und wo angängig, mit der Entkernung von sanierungsbedürftigen Baublocks befriedigt werden muß.

Der Fußgänger als Verkehrsfaktor

Wird so den Bedürfnissen des rollenden Verkehrs Rechnung getragen, so muß andererseits gerade hier im Altstadtgebiet mit demselben Nachdruck dafür gesorgt werden, dass dem anderen Verkehrsfaktor, dem Fußgänger sein Recht wird. Zwei Gründe sind dafür vor allem maßgebend. Erstens die Sicherheit an sich, zweitens das berechtigte Verlangen, dass es dem Fußgänger möglich gemacht wird, unbehelligt vom rollenden Verkehr seine notwendigen Gänge zu erledigen und in Ruhe einmal die Auslagen in den Schaufenstern der Geschäfte zu betrachten und zweitens die sich ihm bietenden Schönheiten der architektonisch wertvollen Bauwerke in beschaulicher und ungestörter Ruhe zu genießen. Im Hinblick auf den Fremdenverkehr handelt es sich dabei um Dinge, deren wirtschaftliche Bedeutung nicht unterschätzt werden darf. Mit fast liebevoll zu nennender Bemühung wird bei der Planung jeder Möglichkeit nachgespürt, dem Fußgänger nicht nur die Freiflächen mit den an geeigneten Stellen in die eingestreuten Ladenbauten zugänglich und nutzbar zu machen, sondern, wo immer möglich, auch die Verbindung dieser Freiflächen unter sich durch Fußgängerwege ohne Berührung mit dem motorisierten Straßenverkehr zu schaffen.

•//•

Freiflächen-gestaltung

Besond. Dabei noch ein Wort über Freiflächengestaltung als solche. Dass Mainz als Festungsstadt gerade in dieser Beziehung schlecht gestellt war, ist bekannt. Die gärtnerische Umgestaltung des inneren Festungsgürtels in der Zeit nach dem ersten Weltkrieg hat zwar manche Verbesserung gebracht, aber die nötige Auflockerung im alten Stadtteil selbst war nicht möglich. Die Möglichkeit hierzu ist erst durch die Zerstörungen des zweiten Weltkrieges geschaffen worden. Wenn wir heute beabsichtigen, von diesen Möglichkeiten ausgiebigen Gebrauch zu machen, so muß man sich darüber klar sein, dass es sich hier nicht etwa um Überflüssiges, Vermeidbares, zu Sparendes handelt, sondern um absolute Notwendigkeiten für die gesunde von uns anzustrebende Stadt.

Der nach der "ordnenden Idee" aufgestellte Wirtschaftsplan stellt zunächst einen Idealplan dar, einen "Ordnungsplan". Auf dieser Grundlage muß nun der Planer mit dem was war und die Bedeutung der Stadt ausmache und mit dem, was jetzt nach der Zerstörung noch ist, rechnen.

Die Strukturplanung hat die Aufgabe, die Unterlagen zu erarbeiten, die der Stadtplaner benötigt, um das Bestehende mit diesem Ordnungsplan in Einklang zu bringen.

Ergebnisse der Strukturplanung

Ich gebe im Folgenden die mir von der Strukturplanung gemachten Angaben über wichtige Einzeluntersuchungen, die diesem Zweck dienen und eine Vorstellung geben sollen von der dabei angewandten Arbeitsweise. Die angestellten Untersuchungen erstrecken sich einmal auf die Zeit vor der Zerstörung, zum anderen auf die Analyse der vom Hochbauamt aufgestellten Planungen.

Das untersuchte Gebiet umfasst die gesamte Alt- u. Neustadt und befasst sich mit den Wohnungsverhältnissen. Die festgestellte Wohndichte schwankte zwischen 20 und 1860 Einwohner je Hektar.

Aus dem Gesamtgebiet wurde das ehemalige Hauptgeschäftsviertel herausgegriffen. Es handelt sich um das Gebiet zwischen Schiller- u. Ludwigstraße, Große Bleiche und Flachsmarkt. Es umfasst ca. 22 ha. Vor der Zerstörung wurde es von 7675 Einwohnern bewohnt. Heute, nach der Katastrophe, wohnen darin noch 112 Menschen. Im Durchschnitt wohnten in diesem Geschäftsviertel 435, in den einzelnen Blocks jedoch bis zu 900 Menschen pro Hektar. Es war in der Hauptsache viergeschossig, in Einzelfällen auch fünf- bis sechsgeschossig bebaut. Das Erdgeschoß entfiel für Wohnzwecke fast völlig, da es zu 87,5 % gewerblich genutzt wurde.

Die Bewohner des Gebiets waren zu 31,6 % Arbeitnehmer, ihrer sozialen Zughörigkeit nach 42,3 % Arbeiter, 15,5 % Angestellte und 23,8 % Rentner. Die Eigentümer dieser Geschäftshäuser, die Gewerbetreibenden und die freien Berufe hatten ihre Wohnungen zu einem großen Teil in anderen Stadtgebieten. Der größte Teil der Bewohner lebte in Zweizimmerwohnungen. Es ist unschwer

.//.

- 17 -

ersichtlich, dass im Zuge der Neuplanung die Möglichkeit geschaffen werden muß, den größten Teil dieser Bewohner außerhalb der Altstadt in neuen Wohnungen unterzubringen. Es besteht keinerlei Notwendigkeit, dass diese Menschen im Geschäftsviertel wohnen, mit dem sie lediglich die Unmöglichkeit anderer Unterkunft und die billige Miete für die vielfach hygienisch nicht einwandfreien Wohnungen verbunden hat.

Der Charakter des Gebiets wurde dadurch gekennzeichnet, dass bei der Untersuchung nach Nutzungsarten die Handelsbetriebe, d.h. Läden und Verkaufsräume, weit überwogen. Das Verhältnis zu den Herstellungsbetrieben war etwa 3:1.

An diese Arbeit schloß sich eine Untersuchung eines noch größeren Raumes an, der sich bis zur Rheinuferstraße hinzog und die Ermittlung des Freiraumes zum Gegenstand hatte. Diese Untersuchung geht zurück bis auf das Jahr 1790. Das untersuchte Gesamtgebiet war rd. 93 ha. groß. Im Jahre 1790 betrug die Zahl der Einwohner etwa 20.000, im Jahre 1940 30.000. Nach der Neuplanung ist eine Einwohnerzahl von 20.000 vorgesehen.

Die bebaute Fläche betrug 1792 - 37,5 %
1940 - 49 %
und soll nach der Neuplanung 38,3 % betragen.
Bezüglich der zur Verfügung stehenden Frei- u. Grünflächen hatte die Untersuchung folgendes Ergebnis:

1790 waren vorhanden an Frei- u. Grünflächen	
Öffentliche Flächen	1,1 % v. Gesamtgebiet
private Flächen	23,4 % "
zus.	24,5 %
=====	

Bei den privaten Flächen handelt es sich um solche, die der Allgemeinheit mindestens optisch, wenn nicht tatsächlich zugänglich waren (Weinbergflächen am Aufstieg des Kästrich und Eisgrubweg, die Freiflächen am Schloß und Gärten der Kirchen und Klöster)

1940	Öffentliche Flächen	3,1 %
	private Flächen	5,1 %
	zus.	8,2 %
=====		

Nach der Planung vorgesehen

Öffentliche Flächen	9,2 %
private Flächen	9,7 %
zus.	18,9 %
=====	

wobei darauf hingestrebt wird, diese privaten Flächen - es handelt sich überwiegend um Grundstücke der Kirchen und Klöster - auch in Zukunft als Freiflächen zu erhalten.

Bezogen auf den Kopf der Bevölkerung ergibt sich folgendes Bild für das untersuchte Gebiet:

.//.

- 18 -

1790 (bei Annahme von 20.000 Einwohnern)	
Öffentliche Freiflächen	0,50 qm
private	" 11,00 "
	zus. 11,50 qm

1940 (bei 30.000 Einwohnern)	
Öffentliche Freiflächen	1,00 qm
private	" 1,50 "
	zus. 2,50 qm

Nach der vorliegenden Planung und bei der Annahme von 20.000 Einwohnern	
Öffentliche Freiflächen	4,30 qm
private	" 4,50 "
	zus. 8,80 qm.

Um Wert und Zweck der Strukturuntersuchungen für die Stadtplanung konkret aufzuzeigen, soll auf ein weiteres Ergebnis hingewiesen werden:

Das Planungsamt hatte für das Gebiet Schiller-, Ludwigstraße, Große Bleiche - Flachsmarktstraße einen Aufbauplan entworfen und stellte der Strukturplanung die Aufgabe, die Wertigkeit des Planes gegenüber dem alten Zustand festzustellen. Diese Untersuchung zeigte Ergebnisse, die das Planungsamt in die Lage versetzten, unter Anwendung moderner Gesichtspunkte und unter Erhaltung aller wirtschaftlichen, kulturellen und historischen Werte die Planung so zu gestalten, dass die Gesamtwertigkeit der Neuplanung dem alten Zustand in keiner Weise nachstand.

Es soll nun aber nicht der Eindruck erweckt werden, als ob die Altstadt in eine Gartenstadt umgewandelt werden sollte. Nicht jede Freifläche soll mit Rasen oder Blumen bepflanzt werden. Vor allem handelt es sich um Auflockerung, um Zuführung von Licht und Luft überall. Richtig angeordnete Baumgruppen z.B. können auch auf bekistem oder sonstwie befestigten Plätzen stehen, auch so wird der Eindruck des Luftigen, des Grünen, des Unbewegten hervorgerufen werden können.

Wie aus den gemachten Angaben hervorgeht, sollen diese so geplanten Freiflächen nicht einfach gegenüber dem alten Nutzungsflächenstand als Verlust gebucht werden. Was wirtschaftlich ein minus gegen den alten Zustand bedeutet, kann in anderer Weise wieder hereingeholt werden. Dazu hat die Strukturuntersuchung einmal die Nutzungsfläche nach der alten Bebauung festgestellt, für jeden Block gesondert und im gesamten. Darnach ist zweitens die Nutzungsfläche errechnet auf Grund der Neuplanung. Es steht nun bei uns und unserer Planung, den sich ergebenden Unterschied auszu-

.//.

- 19 -

gleichen, soweit das für erforderlich gehalten und als wirtschaftliche Notwendigkeit angesehen werden muss. Es ist unterschieden zwischen den Nutzungsflächen für geschäftliche und gewerbliche Räume und zwischen den Nutzungsflächen für Wohnzwecke. Das Mittel zur Herbeiführung des erwähnten Ausgleiches besteht nun darin, dass die einzelnen Blöcke nach ihrer Eignung in Bezug auf Flächen- u. Höhenausnutzung verschieden behandelt werden.

Damit tut sich allerdings ein Problem auf, das schwerwiegender Art ist. Will man die vorstehend angedeuteten Gedanken durchführen, so muss mit den bisherigen Vorstellungen von Zonenbauordnung, Straßen- u. Platzräumen usw. gebrochen werden. Es entstehen einzelne Blöcke, Gebäudegruppen, die jede für sich, eine Einheit bilden. Das ganze Gefüge der Stadt wird also mehr oder weniger aus einzelnen Blockgebilden bestehen, die sehr verschieden voneinander sein können. Es wird keine leichte Aufgabe sein, eine derart aufgelockerte und in ihren Einzelteilen unterschiedliche Stadt künstlerisch zu gestalten.

Die hier aufgezeigte Problematik in den allgemeinen städtebaulichen Zielen umfasst das Wesentliche dessen, was uns bei der Frage, wie unsere Altstadt wieder aufgebaut werden soll, beschäftigen muss.

Diese Problematik tritt nicht überall auf und in beachtlichen Teilen wird der Neuaufbau nach Höhen- u. Flächenausnutzung in ähnlicher Weise durchgeführt werden können wie beim Altbestand. Dass auch dabei aber neuzeitliche Maßstäbe in Bezug auf Hygiene, Luft- u. Lichtzuführung, Wohndichte usw. zur Anwendung kommen müssen, ist eine Selbstverständlichkeit.

Wie aus dem Vorhergesagten hervorgeht, wird der Charakter der Altstadt, vielleicht noch mehr als vor der Zerstörung, zukünftig der Geschäftsstadt sein, der der City, wenn auch dieser Ausdruck für eine Stadt von der Größe von Mainz vielleicht etwas zu großspurig anmuten dürfte.

Dass daneben und in ästhetischer Beziehung vielleicht noch wesentlicher dieser Charakter von den erhalten gebliebenen und dem Stadtkörper gewissermaßen neu einzugliedernden historisch wertvollen Bauwerken bestimmt werden wird, ist ein Faktum, das hervorragenden Einfluss auf die Planung ausüben muss.

Wir kennen den baukünstlerisch wertvollen Besitz, den die Stadt Mainz vor der Zerstörung ihr eigen nennen konnte. Trotz der Verluste aus früheren Katastrophen oder durch Unverständnis des 19. Jahrhunderts mit seiner materialistischen, zu brutalen, von höherem Standpunkt absolut unverständlichen und unnötigen Zerstörungen führenden Einstellung, war er noch so reich, dass wir von mancher Stadt darum beneidet worden sind. Gerade dieser Besitz gab der Stadt Mainz ihre besondere Note.

Diese Feststellung legt uns ganz besonders die Verpflichtung auf, die Reste dieses Besitzes mit allen Mitteln, mit allem Nachdruck zu hegen und zu pflegen

.//.

- 20 -

und ihre Bedeutung auch im neuen Mainz zu wahren. Auch hier ist der Verlust ein erschreckend hoher. Um nur die historisch wertvollen Kirchen aufzuführen:

- 1) zu 0 - 20 % zerstört sind: Dom, St. Ignaz, Seminar-kirche,
- 2) zu 21 - 50 % zerstört sind: Karmeliterkirche, St. Quintin,
- 3) zu 51 - 75 % zerstört sind: Altmünsterkirche, St. Peter und St. Stephan,
- 4) zu 76 - 100 % zerstört sind: St. Christoph, Johannis, St. Emmeran, Kapelle des Invalidenhauses.

Ähnlich sieht es bei den sonstigen kirchlichen Gebäuden, bei den zahlreichen öffentlichen und kulturhistorisch wertvollen Profanbauten aus.

Wenn wir auch hoffen, dass in den Kategorien 1 - 3 das meiste im Laufe der Zeit wieder herstellbar und in den neuen Stadtorganismus organisch einzufügen sein wird, so muß andererseits aus der Kategorie 4 vieles als unwiederbringlich verloren angesehen werden. Wir können nur hoffen und wünschen, dass das in besseren Zeiten der Zukunft neu zu Schaffende hier einen Ausgleich bieten kann. Wir können dazu nur sagen, dass alles wirklich wertvolle, nicht aber jeder Stein, nur weil er alt ist, erhalten werden soll.

Damit sind wir bei dem angelangt, was ich am Anfang als am Schlusse unserer Überlegungen stehend bezeichnete: Bei dem Gestalterischen. Dass auch dabei eine ordnende Idee führend sein muß, ist naheliegend und verständlich. Auch dabei handelt es sich um die Herauskristallisierung von dominierenden, charakteristischen Schwerpunkten. Sie sind, soweit sie sich nicht ganz neu, aus neuhinzugekommenen Bedürfnissen ergeben, in erster Linie zu suchen bei den bereits vorhandenen, historischen markanten Gegebenheiten.

Vor allem handelt es sich um zwei für Mainz und seine Erscheinung maßgeblichen Grundelemente, den Dom und den Rhein.

Auch bei der Neugestaltung darf nichts geschehen, was die beherrschende Funktion des Domes beeinträchtigt. Er soll und muß bleiben das Wahrzeichen von Mainz. Wenn dagegen, abgesehen vielleicht beim Bau der Christuskirche mit ihrer dem Dom Konkurrenz machenden Kuppel weniger gesündigt würde, so ist dies umso mehr der Fall bei den Zusammenhängen zwischen dem Rheinstrom und der an seinen Ufern sich hinbreitenden Stadt. Wenn wir uns das in alten Stichen erhaltene Bild der mittelalterlichen und auch noch der barocken Stadt vorstellen und uns das Bild betrachten, das im 19. Jahrhundert und heute die Stadt vom Strom gesehen bietet, so springt der Unterschied jedem Empfindungsfähigen in die Augen. Die Stadtsilhouette von einst, beherrscht von der Favorite über das Zeughaus, Deutsch-

Dom und Rhein als städtebauliche Grundelemente

•//•

ordenshaus, Kurfürstl. Schloß, Martinsburg, überragt von der Kontur des Domes und den Türmen der zahlreichen Kirchen und der Zitadelle, alles zusammengefasst vom Strom, bot eine Stadtansicht von schlechthin erhabener Größe und Einheit. Heute in wesentlichen Teilen zerstört durch die Bauten an der Uferstraße, Taunusstraße, den Brückenrampen und den Bauten des Garnisonslazarettes. Hier ist der Neuplanung, aber nicht nur ihr, sondern der gesamten Bürgerschaft von Mainz, eine Aufgabe gestellt, deren Größe und Bedeutung garnicht zu überschätzen ist.

Wenn die neuerstehende Stadt Mainz anstreben will, in späterer Zukunft das wieder zu werden, was sie einst war, eine der markantesten Städte am Rhein, so muß es die vornehmste Aufgabe sein, die Beziehungen, die Zusammenhänge zwischen Stadt und Strom neu erstehen und sichtbar werden zu lassen und für alle Zukunft zu pflegen als eine ihrer Lebensgrundlagen. Es handelt sich dabei nicht nur um ästhetische Dinge, sondern um Dinge von hohem wirtschaftlichen Rang.

Der Dom und seine Umgebung

Das wesentliche, alles andere überragende bei der Gestaltung der Altstadt ist der Dom und seine Umgebung. Er ist uns höchste Verpflichtung. Dieser Verpflichtung bewußt ist an die Planung in der Umgebung des Domes herangegangen, ohne dass bis jetzt Endgültiges festgelegt werden konnte. Die dabei zu beobachtende Sorgfalt darf sich nicht nur auf bauliche Gestaltung in der unmittelbaren Nachbarschaft des Domes erstrecken, sondern auch auf das Bemühen, seine Erscheinung überall im Stadtteil mit allen Mitteln zu steigern. Jeder, der z.B. heute vom Schillerplatz aus das Dombild in sich aufnimmt, wird den Wunsch haben, dieses Bild nicht wieder völlig verbaut zu sehen. Dem kann, soweit es wirtschaftlich vertretbar ist, durch entsprechende Gestaltung der Ludwigstraße Rechnung getragen werden. Dabei wäre anzustreben, deren Bedeutung als eines der wichtigsten Geschäftszentren wiederherzustellen und zu steigern und außerdem den Gutenbergplatz mit dem Höfchen gewissermaßen als öffentlichen Festraum der Stadt durch Einbeziehung des erweiterten offenen Ludwigstraßenraumes, in dem vielleicht niedergehaltene Ladenbauten ihren Platz finden und so die wirtschaftlichen Erfordernisse mit den gestalterischen Wünschen vereinigen könnten, so zu erweitern, dass er auch größten Anforderungen genügt. Wir müssen uns dabei klar sein, dass es sich bei der städtebaulichen Gestaltung gerade hier im Zentralpunkt der Altstadt um eine Frage handelt, der nach ihrer Wichtigkeit und Bedeutung für das zukünftige Mainz in der Rangordnung der zahlreich gestellten Probleme der erste Platz eingeräumt werden muß. Es wird noch eingehender Untersuchungen und Vorarbeiten bedürfen, bis die Ausführungsreife erreicht ist, die sowohl den wirtschaftlichen wie den ästhetisch städtebaulichen Anforderungen gerecht wird. Hier wird sich im gegebenen Zeitpunkt die Möglichkeit bieten, dem Beispiel anderer Städte folgend, durch öffentlichen Wettbewerb Gedanken und Ideen möglichst

•//•

vieler nutzbar zu machen zur Findung der besten endgültigen Lösung.

Verwaltungsschwerpunkte

Um den durch den Charakter als Landeshauptstadt gegenüber den seitherigen Bedürfnissen noch gesteigerten Anforderungen für Verwaltung aller Art genügen zu können, ist der Gedanke naheliegend, eine Lösung zu suchen, die es ermöglicht, durch Zusammenfassung Schwerpunkte zu bilden und so die Gebäude der Verwaltungen zur Gestaltung prägnanter städtebaulicher Teilgebiete mit charakteristischer Note zu benutzen. Diesem Gedanken kommt die Notwendigkeit entgegen, dafür zu sorgen, dass die einzelnen Verwaltungen in räumlichem Zusammenhang sowohl unter sich, als auch möglich mit denen der übrigen Behörden stehen. Es liegt im Interesse der Bürger, insbesondere auch der von auswärts Kommenden, dass sie, ohne allzugroße Wege machen zu müssen, von der einen Stelle zur anderen kommen und ihre Geschäfte mit möglichst geringem Zeitaufwand erledigen können. Es muß deshalb versucht werden, das auf diesem Gebiet neu zu schaffende in organischen Zusammenhang mit dem bereits Bestehenden zu bringen. So könnte etwa für die übergeordneten Landesverwaltungen das Gebiet in den dem Rhein zugewandten Teilen der Kaiserstraße und der Großen Bleiche in Betracht gezogen werden, so dass zusammen mit den hauptsächlich musealen Zwecken dienenden Gebäuden des Kurfürstlichen Schlosses, des Deutschordenshauses, des Zeughauses in diesem Gebiet ein Verwaltungs- u. Kulturzentrum entstünde, das zum Rhein orientiert einen städtebaulichen Mittelpunkt ergäbe, der der Bedeutung und der Würde einer Landesregierung in idealster Weise gerecht würde. Ein anderer derartiger Verwaltungsschwerpunkt ist in seinen Grundzügen im Zuge der Schillerstraße vom Minsterplatz bis zum Schillerplatz bereits vorhanden. Regierung, Finanzamt, Industrie- u. Handelskammer und die für noch nicht absehbare Zeit von der Militärregierung mit ihren Besatzungsbehörden in Anspruch genommenen Baulichkeiten des Gouvernements und des Bassenheimer Hofes. Wenn es sich dann noch verwirklichen ließe, im Anschluß und Zusammenhang mit dem Schönborner Hof auf dem sich anschließenden Gelände endlich das längst fällige Rathaus für Mainz zu errichten, so wäre auch hier ein Verwaltungszentrum geschaffen von einer dem ganzen Gebiet das Gepräge gebunden städtebaulichen Note von prägnanter und einmaliger Bedeutung.

Zusammenfassende Schwerpunkte anderer Art ergeben sich aus den geselligen Bedürfnissen, wie sie sich für eine Stadt wie Mainz ergeben.

Rheinufergestaltung

Der alte Ruf der Stadt Mainz als Fremdenverkehrs- u. Kongresstadt muß aus wirtschaftlichen Gründen gewahrt werden und ihr nicht nur erhalten, sondern weiter ausgebaut werden. Diese geselligen Zwecken in Verbindung mit der Rheinschifffahrt und entsprechenden Hotel-, Gaststätten- u. anderen der Erholung und Entspannung dienenden Anlagen zu befriedigen ist ein naheliegender Gedanke, dessen Verwirklichung in ursächlichem Zusammenhang mit den Plänen zur Wiederherstellung und

.//.

den späteren weiteren Ausbau der Stadthalle steht. Die konsequente Verfolgung und Durchführung dieses Gedankens bietet auch die Möglichkeit, einen Teil der vorn erwähnten Mißgriffe des 19. Jahrhunderts wieder auszumerzen und Stadt und Rheinstrom wieder in eine ähnlich ideale Verbindung zu bringen, wie sie früher einmal bestanden hat. Kurfürstliches Schloß, Deutschordenshaus, Zeughaus, rheinaufwärts anschließend Hotelbauten (Holländischer Hof), Anlegestelle der Rheinschifffahrt in unmittelbarer Verbindung mit der mehr als bisher nach dem Rhein orientierten Stadthalle und davor der unmittelbar zum Rhein sich öffnende Platz ergäbe ein Forum am Rhein von ungeheurer städtebaulicher Wucht, das in seiner Bedeutung für die Stadt nicht nachsteht der Gestaltung um den Dom. Eine Voraussetzung dazu ist die Beseitigung der Brückenrampe, die sich als trennender Riegel zwischen Stadt und Rhein legen und ihr Ersatz durch eine gerade geführte Brückenauffahrt zur Stadt über die Mitternacht zur Großen Bleiche.

Straßenbrücke

In diesem Zusammenhang ist festzustellen, dass die Lage der Straßenbrücke durchaus richtig ist, als beste Verbindung der beiden Stadtteile links und rechts des Rheines, weil sie ohne Umwege die einzige mögliche Verbindung zwischen den Mittelpunkten bildet. Bei der Lage der Brücke an der Stelle der heutigen Notbrücke im Zuge der Kaiserstraße wäre das nicht der Fall und unliebsame Umwege und Erschwernisse unvermeidlich.

Sportanlagen als städtebauliche Schwerpunkte

Auch andere zusammengehörende Bedürfnisse, die größerer Räume zu ihrer Befriedigung bedürfen und die zerstreut und einzeln befriedigt im Gesamtgebiet verschwinden und nicht einprägsam in Erscheinung treten, können durch Zusammenfassung in vorausschauender Planung dazu nutzbar gemacht werden, dem Stadtbild eine Note, Akzente zu geben, die dazu beitragen, das städtebauliche Niveau der gesamten Stadtanlage zu heben und zu steigern. So wird z.B. seitens der Stadtplanung die Möglichkeit erwogen und untersucht, die sportlichen Bedürfnisse im Zusammenhang mit der Universität im Gebiet des Bingenschlages zusammenfassend zu befriedigen. Vielleicht könnte dabei in einer wieder besseren Zukunft auch der langgehegte bisher unerfüllbare Wunsch nach einem Hallenschwimmbad erfüllt werden.

Ich bin mir darüber klar, dass die Erörterung derartiger Ideen von nüchtern denkenden, nur in der heutigen Notzeit befangenen Menschen, die nicht die Verpflichtung und auch nicht die Möglichkeit haben, den Vollinhalt unserer planerischen Gesamtaufgabe zu überblicken, ins Reich der Utopie verwiesen werden kann. Demgegenüber darf aber erklärt werden, dass auch wir nicht daran denken, die Pläne zur Errichtung der Bauten in absehbarer Zeit etwa dem Stadtrat zur Beschußfassung zu unterbreiten. Wir empfinden es .//.

- 24 -

aber als unsere Aufgabe und unsere Verpflichtung, planerisch dafür zu sorgen, dass es späteren, hoffentlich glücklicheren Generationen nicht unmöglich gemacht wird, das zu tun, was uns zu tun versagt ist.

Aus diesem Grunde scheint es mir berechtigt und nötig, über unsere heutige Notzeit hinweg zu sehen und zu planen. Dass dies so geschehen muß, dass die heute sofort entstehenden Belastungen von der Stadt getragen werden können und das übrige auf möglichst große Zeiträume verteilt werden muß, darin sind wir mit allen nüchternen Realpolitikern einer Meinung.

Wer fähig ist, nicht nur die Schwere der Verantwortung, sondern auch den aufwühlenden Reiz der ungeheuren vor uns liegenden Aufgabe wirklich zu erfassen, wird verstanden haben, was gemeint ist.

Von diesem Ausflug in die Zukunft des städtebau-künstlerisch Gestalterischen - sagen wir nicht ins Utopische! zurück zum näherliegenden der Gegenwartsnöte.

Dem, der die bisherigen Ausführungen aufmerksam verfolgt hat, ist vielleicht aufgefallen, dass die uns zunächst am brennendsten und für langabsehbare Zeit am meisten bewegenden Probleme fast nur am Rande, im Vorbeigehen gestreift wurden. Ich meine die Probleme der Wohnung und der Arbeitsstätten, der Industrie und des Gewerbes. Sie sind so wichtig, dass ihre Sonderbehandlung berechtigt erscheint.

Wohnung und Arbeitsstätte

Die Wohnung. Es ist eine der bittersten Konsequenzen, die wir aus unserem vollständigen Zusammenbruch ziehen müssen, dass der Lebensstandard, den wir vor 1914 und auch noch 1939 hatten, für unser Volk auf heute nicht absehbare Zeit unerreichbar geworden ist und für uns nur noch die Bedeutung eines Tunschtrau's haben kann. Insbesondere gilt dies für die Wohnung. Auch schon vor dem Kriege, besser schon vor den beiden Weltkriegen, gab es Wohnungselend genug in Deutschland. Dieses Wohnungselend hatte aber verschiedene Seiten. Einmal die Raumnot an sich, die zu kleine Wohnung, so dass viel zu viele Menschen auf viel zu kleinem Raum zusammengepfercht waren. Ich brauche mich über die damit verbundenen sozialen, hygienischen, sittlichen und auch politischen Folgerecheinungen nicht weiter zu verbreiten. Diese Dinge sind heute jedem einigermaßen Urteilsfähigen zur Genüge bekannt. Aber nicht allein der zu knappe Raum war die Ursache des Elends. Dazu kommt noch ein weiteres, nämlich die Art, die Lage, die Zusammenfügung der Wohnungen. Insbesondere wieder in den großen Städten. Eng zusammengeballte Mietshausquartiere waren übervoll von mangelhaften Wohnungen, mit mangelhafter, völlig ungenügender Belichtung, Durchlüftung und Besonnung. Wem wäre es damals, zur Zeit ihrer Errichtung, und insbesondere in den Gründerjahren nach 1870 und genau so skrupellos bis zum Ende des 19. Jahrhunderts und noch weit in die Anfänge des 20. Jahrhunderts hinein eingefallen, sich darum zu kümmern, was für ein Lichteinfallswinkel zustande kam bei der Auseinanderhäufung

//

- 25 -

der Stockwerke um enge Höfe herum, die gerade noch dem entsprachen, was die baupolizeilichen Paragraphen an Quadratmetern freien unbebauten Raumes vom Gesamtgrundstück forderten. Sie wurden peinlich genau erfüllt, diese so schuldbeladenen Baupolizeiparagraphen, da ließ sich auch das skrupelloseste Bauunternehmer- u. Bautigertum, das nur ans Verdienen denkende Spekulanten nichts nachsagen. Mit Schaudern nur kann man an die Mietskasernen des Nordens von Berlin, mit sechs, acht und sehn Hinterhöfen, ohne Licht und Sonne, ohne Grün und ohne Ausblick auf ein Stück freien Himmels zurückdenken, an die Elendsquartiere der übrigen Großstädte, an die Hafenviertel der Seestädte usw. usw. Und diese Großstädte waren das mit Eifer nachgeahmte Vorbild für die mittleren, ja sogar für die kleineren Provinzstädte. Auch Mainz bildet keine Ausnahme.

Durch die Zerstörungen des unmenschlichen Luftkrieges hat die Wohnraumverknappung einen Umfang angenommen, dem gegenüber das vorangedeutete, aus dem Fehlen des erforderlichen Raumes resultierende Wohnungselend verblasst. Die Not schreit nach Abhilfe. Es muß Wohnraum neu gescharfen werden in einem Ausmaß, vor dessen Größe man zur Kapitulation gezwungen wird, zu einem "unmöglich", wenn man an die Aufgabe herangehen will mit den seitherigen Begriffen, den seitherigen Rezepten und den seitherigen Methoden.

Wir wollen und dürfen aber nicht kapitulieren. Wir wissen, dass es unmöglich sein wird, Wohnungsgrundrisse zu entwerfen und durchzuführen in der bisher üblichen Weise. Niemand, auch das Land nicht, ist in der Lage, sie zu finanzieren und noch unmöglich ist es für Masse der Wohnungssuchenden, die daraus sich ergebenden Mieten zu tragen. 8, 10 und 12 qm pro Kopf ist das Maximum dessen, was an Wohnraum zur Verfügung gestellt werden kann. Es wird also die Aufgabe sein, dieses Minimum an Möglichen zu einem Maximum an Nutzeffekt zu gestalten, so dass das Wohnungsniveau nicht auf ein menschenunwürdiges herabgedrückt zu werden braucht. Eine Aufgabe, die nur bewältigt werden kann mit dem Geist und dem Verstand der besten Köpfe. Typisierung und Normierung sind Mittel, die uns dabei helfen, mit denen die Baukosten auf ein Mindestmaß herabgedrückt werden können. Dass es bautechnisch nicht allein geschafft werden kann, dass die Mitarbeit des Gesetzgebers, vor allem in Bezug auf die Gestaltung des Bau- u. Bodenrechts und die Mitwirkung der Finanzspezialisten unentbehrlich ist, soll nur am Rande vermerkt werden, da wir in unserem Rahmen uns ja nur mit den planerischen, den Bauproblemen befassen wollen.

Dies die eine Seite der Wohnungsneubeschaffung, die den Stadtbauplaner, oberflächlich betrachtet, nicht unmittelbar zu berühren und nur den das Einzelbauobjekt planenden Architekten anzugehen scheint. Ich sage "scheint", weil die durch die kleinere Wohneinheit sich ergebende Zusammendrängung einer größeren Zahl von Wohnungen als seither auf kleinerer Fläche doch städtebauliche Auswirkungen hat, die bei oberflächlicher Betrachtung

//

- 26 -

nicht ohne weiteres sichtbar werden. (Wohndichte, erforderliche Straßenlängen, Versorgungsleitungen, Verkehrsfragen usw.)

Wenn wir so besorgt sein müssen, durch sorgfältigste Grundrissgestaltung das Wohnungsniere der deutschen Durchschnittsfamilie vor einem zu tiefen Absinken zu bewahren, so ist die andere Seite, die uns zu dem selben Zwecke behilflich sein soll, eine ureigentlich städtebauliche Aufgabe. Die städtebauliche Konzeption muß alle Voraussetzungen erfüllen, die nötig sind, um jeder Wohnung das größtmögliche Maß an Licht, Luft und Sonne zu jeder Jahreszeit zuzuführen und ihr den dazu erforderlichen Freiraum zu geben. Nicht das Lineal des Geometers darf maßgebend sein für Stellung und Anordnung der Wohnbauten, allein maßgebend dafür sind die obengenannten Erfordernisse. So selbstverständlich diese Forderungen klingen, so selbstverständlich sind sie in der Vergangenheit ignoriert, so selbstverständlich ist gegen sie verstoßen und gesündigt worden.

Beides zusammen, Grundrissgestaltung und Ausstattung der Wohnung (Installationszellen, Nebenraum, Einbaumöbel usw. und Lage nach Himmelsrichtung mit größtmöglicher Zuführung von Sonne, Zugabe des erforderlichen Freiraumes, ungestörte Verkehrs- und sonstigen Belästigungen (Rauch, Ruß, Lärm usw.) soll jeder einzelnen Wohnung den höchstmöglichen Wohnwert und Wohnnutzeffekt geben und trotz aller unvermeidbaren Einschränkung ein menschenwürdiges Leben ermöglichen. Eine Aufgabe für den Stadtplaner, die an Bedeutung von keiner anderen übertroffen werden kann. Auch der wird mit mir einverstanden sein, der den vor uns liegenden nächsten und absehbaren Zeitabschnitt nur als Übergang, als Etappe auf den Weg in eine bessere Zukunft ansiehen will, dessen Dauer wir aber heute auch nicht annähernd abschätzen und dessen Beendigung wir nicht abwarten können.

Industrie

Insbesondere als Industriestadt hat Mainz unter seiner Eigenschaft als Festung in seiner bisherigen Entwicklung zu leiden gehabt. Nur in beschränktem Maße, gehemmt von Rayonbestimmungen und den immer voranstehenden strategischen Interessen, konnte die Stadt deshalb den auf Grund der günstigen Verkehrslage, auf Grund der Möglichkeiten von Wasser- u. Bahnanschluß und sonstiger günstiger Verkehrsbedingungen an herantretenden Anforderungen nach Industriegelände genügen. Unter dem Zwang der Verhältnisse und unter der Ausnutzung der Lage am Strom hat sich ihr Industriegebiet im Zusammenhang mit den Rheinhäfen (Zollhafen, Industriehafen) im Nordwesten auf der Ingelheimer Aue und im Mombacher Gebiet entwickelt. Eine Gesamtsituation von Wohnstadt und Industrie, die nicht als ideal bezeichnet werden kann. Andere Möglichkeiten gab es aber nicht. Sie sind heute fast so gut als erschöpft. Wenn auch im Zusammenhang mit der geplanten Verbesserung der Hafenanschlußbahn noch einiges Industriegelände vielleicht aufgeschlossen werden kann, so ist doch, auf weite Sicht gesehen, eine ins Gewicht fallende Ausdehnung des seitherigen Industrie-

.//.

- 27 -

geländes linksrheinisch nicht mehr möglich und auch nicht wünschenswert.

Umso wichtiger sind die Möglichkeiten, die das rechtsrheinische Mainz bietet, vor allem auch im Hinblick darauf, dass sich bereits heute die Entwicklung einer Industrie-Bandstadt von Mainz-Kastel, Kostheim, über Gustavsburg, Bischofsheim, Rüsselsheim, Raunheim, den Main entlang nach Frankfurt zu abzuzeichnen beginnt. Was die rechtsrheinische Industrie steuerlich für Mainz bedeutet, soll in diesem Zusammenhang nur angedeutet werden. Die vorhandenen Ansätze, die Möglichkeiten von Wasser- u. Bahnhofschluß, die zur Verfügung stehenden Flächen, verweisen den Stadtplaner zwangsläufig auf das rechte Rheinufer, wenn er sich damit beschäftigt, Gelegenheiten zur Ansiedlung neuer Industrien ausfindig zu machen. Die Lage zur Wohnstadt in Bezug auf Himmels- u. Hauptwindrichtung ist ideal zu nennen. Das von der Main spitze aus nach Osten sich ausdehnende Gelände zwischen Gustavsburg, Ginsheim und Bischofsheim, bietet reichliche und für lange Zeit genügende Gelegenheit zur Unterbringung neu zuziehender Industrieunternehmungen. Der Schaffung der nötigen Hafenanlagen stehen technische Schwierigkeiten nicht entgegen. Ihre Wirtschaftlichkeit hängt ab vom Bedürfnis der örtlich entstehenden Industrie und von der Beeinflussung der Umschlagsmöglichkeiten in Mainz durch den Frankfurter, Hanauer und Aschaffenburger Hafen. Die Grenzen der Wirtschaftlichkeit einer neuen Hafenanlage in Mainz-Gustavsburg dürften unschwer abzustecken sein.

Die jetzt bereits schon vorhandene Dezentralisierung der Industrie im rechtsrheinischen Stadtgebiet ist nur erwünscht und kann, wie im Wirtschaftsplan vorgesehen, weiter ausgebaut werden, soweit bereits vorhandene Bahn anlagen und Umschlagsmöglichkeiten dies begünstigen.

Gewerbe

Wie in fast allen Städten ist auch in Mainz im Laufe der vorher nicht abschubaren und deshalb völlig ungeliebten vor sich gehenden Entwicklung eine vielfach unerwünschte Durchsetzung der Wohngebiete mit gewerblichen Betrieben erfolgt, die sich für beide nachteilig auswirkte. Der Wert der Wohnungen wurde herabgesetzt durch die Gewerbebetriebe und diese wurden ihrerseits in ihrer Ausdehnungsmöglichkeit begrenzt durch die Wohnungen. Soweit möglich, sieht der Wirtschaftsplan vor, diese Verpflichtungen zu lösen. Die Wohngebiete können sich dann nach den Forderungen gesunden Wohnens, die Gewerbebetriebe gemäß den Anforderungen ihrer wirtschaftlichen Belange entwickeln und brauchen sich gegenseitig nicht mehr zu stören.

Zusammenfassender Überblick

So sind nun alle städtebaulichen Notwendigkeiten und alle Möglichkeiten des Stadtewesens Mainz besprochen und die Art und Weise, wie ihnen durch weitsichtige Planung wirkliches Leben eingehaucht werden kann. Und doch tut noch eines not: der zusammenfassende Überblick über das Ganze. Um diesen Überblick zu gewinnen, ist es nötig, sich vom Zeichenbrett zu lösen und sich an einem sonnigen Tage mitten auf die Rheinbrücke zu stellen und sich einmal um sich selbst zu drehen. Das sich so

.//.

- 28 -

bietende Bild von Stadt, Landschaft und Strom ist von einer Schönheit und Großartigkeit, wie man es nicht so leicht wiederfinden wird in Deutschland und über seine Grenzen hinaus. Bei diesem Anblick schrumpft das, was wir über Grün- u. Freiflächenpolitik gesagt haben, zusammen zu einer Bagatellsache und gebieterisch meldet sich die Forderung, alles zu tun, um die steinerne Stadt, die sie bei aller Auflockerung und noch so schöner Gestaltung bleibt, so innig zu verbinden mit dieser hügelumgrenzten, durch die Wasserflächen der beiden Ströme so köstlich belebten Landschaft, als es nur immer möglich ist. Ins Städtebau-Deutsch übersetzt, heißt das, die innerstädtischen Grün- u. Freiflächen unter sich und mit der Landschaft so zu verbinden, - soweit das überhaupt möglich ist - dass der Fußgänger, wenn er Zeit, Lust und Muse hat, seinen Spaziergang ohne störende Berührung mit Wirtschaft und rollendem Verkehr ausdehnen kann, soweit es ihm beliebt, bis hinaus in die freie Landschaft.

Nicht die unbedeutendste Aufgabe für den Planer ist es, die Schönheit der Wasserflächen in seine Planungen einzubeziehen und die Ufer von Rhein und Main der Allgemeinheit nutzbar zu machen, insbesondere der Jugend zur Ausübung des Wassersports in allen seinen Formen und diese Ufer zu beleben mit den zur Ausübung des Wassersportes nötigen Vereinshäusern, Bootshäusern, Landplätzen, Schwimmanlagen usw.

Kleine Anfänge sind von früher her schon vorhanden. Ich erinnere z.B. an den Dreibrückenweg. Noch ist es möglich, die Verbindung zu schaffen vom Stadtinnern zum Gonsenheimer Wald ohne die Notwendigkeit zur Benutzung der Straßenbahn. Dasselbe gilt für die Schaffung einer fast ununterbrochenen durchgehenden Grünverbindung vom Fort Hardenberg über den Stadtpark zu den Weisenauer Höhen.

Vieles hat der Festungscharakter der Stadt an Entwicklung verhindert, manches hat er zwangsweise aufgespart an Möglichkeiten der freien Gestaltung, die ohne sein Dasein in der hinter uns liegenden Periode rein materialistischer Einstellung auf immer verbaut worden wären. Unsere Aufgabe ist es heute, sie zu nutzen zum Wohl der Gesamtheit.

Der Zweck der Ausführungen ist erreicht, wenn es gelungen ist, nicht nur Verständnis für die bis jetzt erfolgten Planungen in ihren einzelnen Teilen zu erwecken, sondern vor allem Verständnis für den Geist, der in diesen Planungen für die Zukunft sich ausdrücken will. Schwer ist die Verantwortung für die planenden Stellen, für Hoch- u. Tiefbauamt und für ihre Leiter, am schwersten aber für die die Gesamtverantwortung tragenden Stellen, für die Stadtverwaltung und für den Stadtrat als Vertreter der Bürgerschaft. Von seiner Einstellung zu den ungeheuer sich auftürmenden Problemen,

.//.

- 29 -

von seiner Prüfung, von seiner Einsicht, von seinen Beschlüssen wird es abhängen, was von der Planung zur Wirklichkeit werden kann, nicht heute und morgen, sondern im Ablauf der nächsten Jahrzehnte, vielleicht muß man sagen Jahrhunderte.

Das endgültige Urteil über unsere Arbeit, unsere Leistung zum Neuaufbau von Mainz können weder wir selbst noch die auf uns folgende Generation fällen, erst Generationen nach uns wird es vorbehalten bleiben müssen. Hoffen wir, dass sie uns nicht fluchen, sondern uns segnen mögen.

Mainz, im Mai 1948

Maurer
Bürgermeister a.D.

Mainz, den 29. Januar 1948

Betr.: Sonderkonferenz zur Unterrichtung der Verwaltung über den Stand der Planungsarbeiten für den Wiederaufbau der Stadt Mainz.

Nachdem die Verwaltungsmitglieder die Vorträge von Prof. Dr. Schmitthenner und von Architekt Lods gehört haben, haben sie bereits wenigstens einen allgemeinen Eindruck von den Problemen, die auftauchen und irgendwie zu bewältigen sind. Dass sie in Mainz besonders schwierig sind, liegt einmal im geschichtlichen Werdegang der Stadt und zweitens in dem überaus starken Grad der Zerstörung. Als weitere unsere Arbeit aufs stärkste beeinflussende Besonderheit muß auf die äußerst komplizierten Verhältnisse hingewiesen werden, die in Mainz aus politischen und Organisationsgründen bestehen. Während in allen anderen Städten die Führung bei den Wiederaufbauarbeiten eindeutig klar in den Händen der Stadtverwaltung liegt, ist in Mainz die Stadtverwaltung weitgehend ausgeschaltet und von außerhalb stehenden Faktoren abhängig. Die zukünftige Gestaltung der Stadt hängt aber weitgehend davon ab, ob und inweiuweit es gelingt, hier die erforderlichen Korrekturen durchzusetzen und eine klare Trennung der Kompetenz zu erreichen.

Als ich hierher kam, haben nicht nur ich selber sondern auch der Oberbürgermeister uns die Sache ganz anders gedacht, als wie sie sich nunmehr entwickelt hat. Die Verhältnisse mußten aber so hingenommen werden wie sie waren, auch die das Dezernat selbst betreffenden organisatorischen und personellen Verhältnisse.

Was unter diesen Umständen bis jetzt an Planungsarbeit der städtischen Amter zustande gekommen ist, steht heute zur Diskussion.

Ich habe es für notwendig erachtet, vor Eintritt in die Besprechung diese Feststellungen zu machen. Ich darf aber die weitere Feststellung machen, dass von Seiten der beteiligten städtischen Amter, Tiefbauamt und Hochbauamt, umfangreiche wertvolle Arbeit geleistet worden ist. Es liegt in der Natur der Sache und in den besonderen Mainzer Verhältnissen, dass das bis jetzt nach außen viel zu wenig in Erscheinung getreten ist. Der erste Schritt das zu ändern und die Öffentlichkeit, vor allem zunächst die zuständigen städtischen Körperschaften, mit dieser Arbeit bekannt zu machen, wird mit der heutigen Diskussion getan.

Für alle weiteren Arbeiten ist entscheidend, welche Ergebnisse die Diskussionen zeitigen werden und wie weit die bei der seitherigen Arbeit befolgten Grundsätze gutgeheißen oder abgelehnt werden. Es ist noch alles offen und in der Schwebe und kein Grund vorhanden, sich durch die für die große beim Wiederaufbau einzuhaltende Linie nicht entscheidenden, wenn auch für einzelne noch so wichtigen Tagesfragen zu nervöser Überlastung verleiten zu lassen. Leider werden uns die Verhältnisse, unsere Armut und die vordringlichsten Erfordernisse für das nackte Leben mehr Zeit zum Wiederaufbau im Großen lassen, als wir uns wünschen.

Die Reihenfolge der Arbeiten ist gegeben und ist aus den ausgehängten Plänen ersichtlich. Zunächst ist notwendig, sich Gedanken zu machen über die großen Fernverkehrslinien, in deren Netz die Stadt Mainz durch ihre geographische Lage eingespannt ist. Eine Klärung dieser Fragen ist nur möglich durch Fühlungnahme mit allen dabei mitsprechenden Stellen außerhalb der städtischen

•//•

- 2 -

Verwaltung. - Z.B. Landesstraßenverwaltung, Eisenbahn, Nachbarstädte usw... Diese Fühlungnahme ist größtenteils aufgenommen und muß bis zu der für heute überhaupt möglichen Klärung intensiv weitergepflegt werden. Über das bis heute Festgestellte und über unsere Stellungnahme wird Sie die Erläuterung der Pläne unterrichten.

Nach dem Fernverkehr sind die Fragen des Nachbarortsverkehrs zu erörtern, an die sich die Erörterung des Verkehrs innerhalb der Stadt und zum Schluß insbesondere die Erörterung der Verkehrsfragen in der Altstadt anschließen muß, die den Hauptgegenstand unserer heutigen Diskussion und der folgenden Diskussionen bilden wird, soweit Verkehrsfragen in Betracht kommen. Einen wichtigen Teil dieser Verkehrsfragen bildet natürlich die Brückenfrage.

Als nächstes nach der Klärung der Verkehrsbelange ist der Wirtschaftsplan zu erörtern, der darüber Klarheit bringen soll, wie das Gebiet der Stadt aufzuteilen ist für die Zwecke der Arbeit, des Wohnens in seinen verschiedenen Formen, der Erholung und für kulturelle Belange.

Der bis jetzt erarbeitete Wirtschaftsplan ist ebenfalls hier aufgehängt und steht zur Debatte. Erst jetzt kann über Fragen des eigentlichen Wiederaufbaus und Neuaufbaus gesprochen werden. In erster Linie über den Neuaufbau der Altstadt, auf den sich die heutige und die folgenden Diskussionen zunächst beschränken müssen. Wie weit die Ansicht über die Art des Wiederaufbaus unserer Altstädte auseinandergeht, ist Ihnen bekannt. Was darüber gesprochen und geschrieben worden ist und wird ist nicht mehr zu übersehen. Das Problem, so wie es uns heute nach den Kriegszerstörungen gestellt ist, ist ohne Vorgang. Insoweit haben wir Neuland vor uns.

Die mir bis jetzt bekannt gewordenen und die in Zeitschriften veröffentlichten Vorschläge anderer Städte schließen sich weitgehend an an die Begriffe von Städtebau, wie sie vor den Zerstörungen üblich waren.

Ich lege besonderen Wert darauf, bevor in die Erläuterung der Pläne eingetreten wird und vor Beginn der Diskussion festzustellen, dass die Planungen des Hochbauamtes für Mainz weit darüber hinausgehen und in mancher Hinsicht als revolutionär bezeichnet werden können. Schon in den Grundlagen, auf denen diese Planungen aufgebaut sind, unterscheiden sie sich maßgeblich von den Planungen anderer Städte. Diese Grundlagen bilden für Mainz so weitgehende Strukturuntersuchungen, wie sie m.W. bis jetzt in keiner anderen Stadt angestellt worden sind. Die daraus sich ergebenden Folgerungen werden in den Einzelerläuterungen der Pläne und in der Diskussion sichtbar werden.

Auf diesen Untersuchungen basiert die vom Hochbauamt vorgesehene Auflockerung der Altstadt, die so weitgehend ist, wie sie vor der Zerstörung nicht von weitem denkbar und diskutierbar gewesen wäre.

Als dritter Faktor, der die Planung des Hochbauamtes aufs stärkste beeinflusst, ist die Bedeutung zu nennen, die dem Fußgänger als Verkehrsfaktor eingeräumt ist. Er ist in einer bis jetzt m.W. in keiner anderen Stadt ersichtlichen Konsequenz als jedem anderen Verkehrsfaktor gleichwertiger Faktor gewissermaßen neu bei der Planung eingeführt.

//.

- 3 -

So kommt eine Planung zustande, die auf wissenschaftlich erarbeiteter Grundlage aufgebaut, mit vielen Überlieferungen seitherigen Städtebaues bricht.

Wenn man die aufgehängten Pläne über den Aufbau der Altstadt betrachtet, könnte man fast den Eindruck gewinnen, als ob die Altstadt von Mainz in eine Gartenstadt umgewandelt werden sollte. Nicht alles aber, was in den Plänen mit grüner Farbe angelegt ist, soll mit Rasen oder mit Blumen bepflanzt werden. Vor allem handelt es sich um Auflockerungen, um freie Flächen, um Licht und Luft. Gut und richtig angeordnete Baumgruppen z.B. können auch auf bekistem oder sonstwie befestigten Platze stehen, auch so wird der Eindruck des Luftigen, des Grünen, des Unbeengten hervorgerufen werden können. Diese so geplanten Freiflächen sollen nun nicht einfach gegenüber dem alten Nutzungsflächenstand der Bebauung als Verlust gebucht werden. Was wirtschaftlich auf diese Weise ein minus gegen den alten Zustand bedeutet, soll in anderer Weise wieder hereingeholt werden können. Um das zu ermöglichen, sind von der Strukturplanung gründliche und genaue Feststellungen gemacht. Es ist einmal die Nutzungsfläche nach der alten Bebauung festgestellt, für jeden Block gesondert und im gesamten. Danach ist zweitens die Nutzungsfläche errechnet aufgrund der bis jetzt durchgeföhrten Planung. Es steht bei uns und unserer Planung, den sich ergebenen Unterschied auszugleichen, soweit das für erforderlich gehalten wird und als wirtschaftliche Notwendigkeit angesehen werden muß. Es ist unterschieden zwischen den Nutzungsflächen für geschäftliche und gewerbliche Räume und zwischen den Nutzungsflächen für Wohnzwecke. Das Mittel zur Herbeiführung des erwähnten Ausgleiches besteht nun darin, dass die einzelnen Blöcke nach ihrer Eignung in Bezug auf Flächennutzung und auf Höhenausnutzung der Bebauung verschieden behandelt werden. Hiermit tut sich allerdings ein Problem auf, das sehr schwieriger Art ist. Will man die vorstehend angedeuteten Gedanken durchführen, so muß mit den bisherigen Vorstellungen von Zonenbauordnung, Straßen- u. Platzräumen usw. usw. gebrochen werden. Es entstehen einzelne Blöcke, Gebäudegruppen, die jede für sich eine Einheit bilden. Das ganze Gefüge der Stadt wird also aus einzelnen Blockgebilden bestehen, die sehr verschieden voneinander sein können. Es wird eine überaus schwierige Aufgabe sein, eine derartig aufgelockerte und in ihren Einzelteilen verschiedenen aufgebaute Stadt künstlerisch zu gestalten. Ich bin nicht sicher, ob unserer Zeit die dazu erforderlichen künstlerischen Kräfte bereits jetzt zur Verfügung stehen. Die "schöne Stadt" ist nach den seitherigen städtebaulichen Rezepten leichter zu gestalten, als bei der Art des Städtebaues, wie sie in den jetzt vorliegenden Plänen des Hochbauamtes aufgefasst ist. Es ist dabei zu bedenken, dass eine Stadt nach wissenschaftlich-technischen Gesichtspunkten vorzüglich und einwandfrei aufgebaut sein kann und dass es trotzdem möglich ist, dass diese Stadt nicht als schön und nicht als angenehmer Wohnort empfunden wird. Es ist damit ein Problem angeschnitten, das voraussichtlich beim Neuaufbau unserer Städte eine große Rolle spielen wird. Ich habe den Eindruck, dass bis jetzt in dieses Neuland kaum eine andere Stadt so weit vorgestossen ist, als dies bei den vorliegenden Planungen für Mainz der Fall ist.

•//•

11. OKT. 48.

Hier lag das Oppenheim

- 4 -

Die hier aufgezeigte Problematik in den allgemeinen städtebaulichen Zielen umfasst das Wesentlichste dessen, was uns bei der Frage, wie unsere Altstadt wieder aufgebaut werden soll, beschäftigen muß. Die hier zu treffende Entscheidung ist die Entscheidung überhaupt über die Gestaltung, über das Gesicht der wieder neu erstehenden Stadt Mainz. Das Ziel der heutigen Diskussion ist, eine Stellungnahme der Verwaltung zu erreichen, die dem Bauausschuß als Grundlage für dessen Beratungen und Beschlüsse dienen kann.

Mainz

Prof. Paul Bonatz

Abschrift.

Besuch in Mainz am 7.10.1948.

Notizen!

Dem Plan von Oberbaurat Joerg gingen umfangreiche statistische Voruntersuchungen voraus, wobei das Material von Lods mitbenutzt wurde. Wenn diesem Plan auch nicht in allen Teilen zugestimmt werden kann, so ist er doch als ernsthafte Arbeit anzusehen, die in ihrer Weiterentwicklung zu einem endgültigen Ergebnis führen kann. Im Einzelnen ist zu sagen:

1. Bahnhofsplatz

Die verschiedenen Varianten für diesen Plan zeigen alle eine Umgehungsstraße, die von Norden neben der Bahnlinie her kommenden Verkehr unmittelbar in den neuen Straßenzug Gärtnnerstr.-Langgasse führt ohne den Bahnhofsplatz zu berühren. Dies erfordert gewisse Eingriffe, ist aber gut und notwendig.

Für die Straßenbahnhörführung vor dem Bahnhof liegen verschiedene Lösungen vor. In der Lösung 3 ist die Straßenbahn auf einen besonderen Bahnkörper verlegt, der, auf dünnen Eisenstützen aufgebaut, sich 3,50 m über den Vorplatz erhebt und sich in knappem Abstand unmittelbar vor die Bahnhofs fassade legt. Dies würde eine völlige Umgestaltung des heutigen Gebäudes bedingen. Es wird bei weiterem Studium möglich sein, eine weit einfachere Lösung zu finden, bei welcher die Gleise im Planum des Platzes bleiben, etwa eine T-förmige Insel wie in Düsseldorf, die dem Fußgänger ein Maximum von Sicherheit bietet und für den Anfahrtsverkehr zum Bahnhof rechts und links genügende Einbuchtungen frei lässt.

2. Langgasse

Die wichtigste Neuerung im Plan der Altstadt ist der Ausbau des Zuges Gärtnnerstraße-Langgasse bis zum Südbahnhof und zur Rheinstraße mit einer Breite von 21 m.

Dieser Straßenzug, der nah am Fuß des westlichen Höhenplateaus entlang führt, wird die eigentliche Westtangente der Altstadt bilden. Bei der Zitadelle zweigen Rampenstraßen zum Höhenplateau in beiderlei Richtung ab. Alles dies ist wohlüberlegt und zur Ordnung des Verkehrs notwendig.

3. Schillerstraße - Schillerplatz

Durch die eben erwähnte Langgasse wird der Schillerplatz vom schweren Verkehr und Durchgangsverkehr weitgehend entlastet. Auf diese Weise wird er wieder ein ruhiger vornehmer Platz, wie er es mit den Adelspalästen früher war.

Entsprechend der Maßstabvergrößerung der Gesamtstadt erscheint es wünschenswert, den Schillerplatz nach Norden hin so auszuweiten, daß die Seitenfront der Provinzialdirektion frei bleibt. Dies ergäbe beim Schönbornerhof eine Breite von etwa 28 m und es entstünde so ein spitzzulaufender Platz von 315 m Länge vom Ostheimer Hof bis zur Provinzialdirektion ~~h~~ von besonderer Schönheit.

- 2 -

Zwischen diesem Platz und der neuen Langstr. bleibt ein Baublock von 65 m Tiefe übrig. In diesem kann nur Ordnung geschaffen werden, wenn eine Umlegung im Ganzen erfolgt. Bei einem Neuaufbau können unmöglich alle die kleinen Zwischengassen und Miniaturbaublöcke beibehalten werden.

Die Ostfront des Platzes müste eine ruhige Front von 3 Geschossen erhalten, die sich in den Charakter des Platzes einfügt, ohne daß sie barocken Stil zeigen müßte. Hierfür könnten von verschiedenen Architekten Vorschläge einverlangt werden, jedoch erst dann, wenn die neuen Seitengrenzen festgestellt sind.

4. Ludwigstraße

Die Ludwigstraße wird durch die neue Langgasse rechtwinklig durchkreuzt. Im westlichen Teil wird die heutige Straßenbreite von 16 m beibehalten. Erst von der Kreuzung mit der Langgasse, die Verkehrszubringer wird, wird die Ludwigstr. erheblich verbreitert und zwar einseitig, nach Süden hin. Im Plan Jörg sind 60 m für den Abstand der Hauptbauflucht angenommen. Das ist ein sehr schönes Maß und es wird dadurch Westchor und Westturm des Doms sehr vorteilhaft ins Blickfeld gerückt. Die eigentliche Straßenbreite soll in diesem Teil 4,50 plus 12 plus 4,50 ist 21 m betragen. Südlich der Straße soll jedoch die breite Trottoirfläche für eingeschossige Ladenbauten, Passagen usw. benutzt werden.

Wenn die Südseite der Ludwigstraße auf diese Weise sehr lebendig gegliedert wird - (auch die höheren Baukörper werden quer zur Straßenflucht gestellt) - so hat man umso mehr das Bedürfnis, daß die sonnenbeschienene Nordfront klar und ruhig geformt wird.

Ich empfehle der Commission dieses Herzstück des Stadtplanes mit dem früheren Vorschlag von Prof. Schmittenhener zu vergleichen, der eine völlig entgegengesetzte Auffassung zeigt. Im Plan Schmittenhener wird die in napoleonischer Zeit angelegte Ludwigstr. als eine symmetrische Einheit mit beiderseitigen Colonnaden gestaltet, etwa im Sinn der Rue Rivoli.

5. Die Fortsetzung der Ludwigstraße zum Rhein.

Heute führt der ganze Verkehr über den Liebfrauenplatz vor dem Ostchor des Domes vorbei. Jörg schlägt eine Abwicklung weiter nördlich, diagonal auf die Rheinstr. aufstoßend vor. Im Prinzip ist das erwünscht, diese Straße könnte jedoch etwas mehr dem rechten Winkel angenähert werden.

Bedauerlich ist, daß der heutige gute Marktplatz dadurch in Dreieckszwielicht zerlegt wird. Deshalb wäre es erwünscht, die Fahrstraße nach dem Liebfrauenplatz zu unterdrücken und diesen Platz für Fuhrwerke nur hinter dem römischen Kaiser und vor der Rheinstraße aus zu erschließen. Auf diese Weise bekäme der Fußgänger und der Marktbetrieb um den Dom herum wieder sein Recht.

Auf dem Liebfrauenplatz sind, wie etwa auf der Südseite des Doms in Worms, einige wenige große Räume erwünscht. Ein weites Aufreißen dieses Platzes gegen den Rhein ist nicht vorgeilhaft, weil sonst die hässlichen Häuserblöcke am Rhein in das Platzbild einzogen würden.

6. Der Dom

Ein Umbau in ähnlicher Art wie früher bleibt erwünscht. Die Gott-hardskapelle soll sichtbar bleiben. Erfreulicherweise hat die bischöfliche Verwaltung einer Höhenverminderung des nordwestlichen Eckbaues zugestimmt.

Einer der schönsten Teile des Doms ist die Außenansicht des südlichen Querschiffes (franz. "transept"). Es wäre erwünscht, diesen Teil freizulegen.

7. Die Altstadt

Die Commission wird dazu Stellung nehmen müssen, ob sie die außerordentlich weitgehende Wiederaufnahme jeder kleinsten Gasse und aller Diagonalen billigt, oder ob sie das Anstreben größerer Ordnung und Einfachheit empfiehlt. Mir persönlich scheint das Vierlagern eingeschossiger Bauteile vor zurückliegenden höheren Häusern wohl im Einzelfalle möglich aber es ist übertrieben, wenn ein solches System nun überall angewandt werden will.

8. Die Brücke

Jörg bezeichnet die Mainzer Rheinbrücke, die z.Zt. wieder hergestellt wird, als "innenstädtische" Brücke. Die Brücke wird aber auf Jahrzehnte hinaus, aber also nicht auf die Dauer den Schwerverkehr zwischen beiden Rheinseiten aufnehmen.

Aus diesen zwei verschiedenen Auffassungen ergeben sich die zwei verschiedenen Stellungnahmen zur Brückenendigung.

Jörg möchte den Rheinbezirk vor der Altstadt, soweit er nicht durch die unschönen Miethäuser verbaut ist, vom großen Verkehr freimachen und ihn gewissermaßen zum Festraum der Stadt Mainz ausbilden: für Stadthalle, Erholungsplätze, Ausstellungen, Cafes, Mainzer Feste, Messe u.ä. Er will das ganze Gebiet von Arsenal, Deutschordenshaus, kürfürstlichem Schloss bis über die Kaiserstraße hinaus in ungestörtem Zusammenhang zu einer grünen Einheit vereinigen, ohne Durchgangsverkehr.

Dabei stört ihn die heutige Brückenrampe, die auf 400 m Länge einen großen Teil dieser Uferfläche in Anspruch nimmt und die dahinterliegenden Teile entwertet. Er verzichtet auf die leistungsfähige Uferstraße als Verkehrsbänder und führt die Brückenendigung bis zum Punkt "Mitternacht" etwas in das Stadtinnere hinein, wo er ihn nach Norden und Süden gabelt.

Der südliche Arm führt hinter dem Holländer Hof herum zur Rheinstr. zurück. Der nördliche Arm dagegen bleibt im Stadtinnern, führt vor der Petrikirche vorbei, durch die Kaiser-Friedrichstr. und Wallaustr. und berührt die Rheinallee erst beim Kaiser-Karl-Ring weit abwärts. Die Wallaustr. muß hierfür verbreitert werden. Die Grundstücke sind zwar vor vielen Jahren erworben worden, aber es bleibt ein Nachteil, wenn der ganze Verkehr durch das Innere mit seinen vielen Kreuzungen geführt werden soll, während nebenan am Ufer eine breite völlig kreuzungsfreie Uferstr. vorhanden ist. Man denke an Köln, wo die Uferstr. die selbstverständliche Funktion der Haupt-Verkehrsstr. erfüllt.

- 4 -

Es sind noch zwei Nachteile des Jörg'chen Plans zu nennen: Der Fuß der Brückenrampe ist nicht gut auffindbar, etwa von der Kaiserstr. her.

Vom Aestethischen her gesehen ist der Übergang der schweren Bogenkonstruktion der Brücke unmittelbar hinter dem Widerlager in eine sehr dünne leicht geständerte Fahrbahn auch keine reine Freude. Wenn die heutige Rampe eine Beeinträchtigung der Uferstr. ist, so ist es diese Überbrückung im Schrägwinkel ebenfalls.

Man muß aber die Brückenfrage nicht vom Detail her entscheiden, sondern vom Ganzen her, das heißt:

1. Will und kann die Stadt Mainz die von Jörg vorgeschlagene Nutzung des ganzen Uferbezirks durchführen.
2. Ist die staatliche Stelle, die für das Straßenwesen verantwortlich ist, mit der Beseitigung der Rampen einverstanden?

Beide Fragen müssen bald beantwortet werden, denn es ist klar, daß ohne Entscheidung über das Brückenende die ganze Stadtplanung im Schwebezustand bleibt. Solange ist auch ein Wettbewerb verfrüht.

Wenn die Seitenrampen bleiben müssen, können die Verhältnisse etwas verbessert werden, etwa durch beiderseitige Verkehrsführung mit Mittellage der Rampe, auch durch ein Höherlegen der Rheinstr. vor dem Arsenal um 1,00 - 1,25 m.

9. Provisorische Bauten.

Je länger die Stadt provisorische Ladenbauten verhindert, desto mehr gewöhnt sich das Publikum daran, in Wiesbaden einzukaufen. Dieser Steuerausfall ist für die ohnehin katastrophale Lage der städtischen Finanzen untragbar. Natürlich ist es erwünscht, daß Provisorien auf späteren Fluchtrlinien errichtet werden. Wo aber das Festlegen noch nicht möglich ist, auch die formale Behandlung durch die verschiedenen Instanzen ohnehin noch lange Zeit erfordert, wird man stets widerrufliche eingeschossige Bauten in leicht demontierbarer Bauweise gestatten müssen (auch auf der alten Linie).

Immerhin sollte es möglich sein, für die wesentlichen Straßenzüge nun mehr klare Linien zu finden, damit die Umlegung eingeleitet werden kann, und damit der Zustand der Rechtsunsicherheit aufhört.

10. Die Wohnsysteme in den westlichen Außengebieten.

Das Gebiet zerfällt in verschiedenartete Teile. Bei den Wohnhäusern in frei stehenden Zeilen sollte man zunächst einmal mit 4 und 5 geschossigen Blöcken beginnen, eine Steigerung auf größere Geschoßzahl kann auf die späteren Serien vertagt werden.

11. Wettbewerb.

Nach dem oben Gesagten kann für das Brückenende kein Wettbewerb ausgeschrieben werden, ehe die Grundfrage: Beibehaltung der Uferstraße als Hauptverkehrsader bejaht oder verneint ist.

- 5 -

Für den Bahnhof mit Umgebung könnte ein Wettbewerb nur ausgeschrieben werden, wenn die Reichsbahn zunächst ihre Wünsche und ihr Programm in einem schematischen Entwurf dargestellt hat.

Für die Domumgebung wäre wie in Worms ein Wettbewerb denkbar. Dieser wird nur Erfolg haben, wenn sehr genaue und vollständige Unterlagen gegeben werden.

Ein weiterer Wettbewerb könnte die formale Durchbildung von Schillerplatz und Ludwigstr. betreffen. Aber auch hier ist das Ergebnis abhängig von der Sicherheit und Klarheit der Unterlagen.

gez. Paul Bonatz

11. Okt. 48

Betreffend: Organisation der Bauverwaltung in Mainz

Herr Oberbürgermeister Dr. Kraus
vorgelegt.

Das nachstehende unter Ziffer I wurde gleich nach der ersten Verwaltungskonferenz am 7. September geschrieben. Das unter II nach Eingang der Stellungnahmen Dassen, Maurer, Schwahn und Trabé.

I.

Die Angelegenheit Zweckverband und Generalbaudirektion sollte eigentlich rein sachlich entschieden werden können, leider ist aus ihr eine persönliche Angelegenheit Imm geworden.

Es wird von keiner Seite ernsthaft bestritten werden können, dass zur Zeit der Gründung sowohl der Zweckverband wie die Generalbaudirektion dringend notwendig waren, da zu jener Zeit keine städtischen Stellen vorhanden waren, die in der Lage gewesen wären, die dem Zweckverband und der Generalbaudirektion überwiesenen Aufgaben zu erfüllen. Bei einer ruhigen objektiven Überlegung der damaligen Verhältnisse wird man zu keiner anderen Baurteilung kommen.

Es wird auch nicht bestritten werden können, dass seit Bestehen des Zweckverbandes und der Generalbaudirektion viele Baumaterialien nach Mainz kamen, viele Arbeitskräfte in Mainz zusammengezogen und grosse Bauvorhaben in verhältnismässig kurzer Zeit durchgeführt wurden. Ohne die mit einem gewissen draufgängerischen Vorgehen verbundene tatkräftige Arbeit Imms, die heute von vielen Seiten beanstandet wird, wäre kaum so viel in Mainz gebaut worden, wie tatsächlich gebaut worden ist.

Die heute vorhandenen Schwierigkeiten sind weniger auf sachliche Gründe zurückzuführen. Sie entstanden von

Anfang an durch die Person des Herrn Imm und zwar

1. weil Herr Imm durch die Militärregierung der Stadt gewissermassen aufoktroyiert wurde.
2. weil man in Herrn Imm, der grosse Bauten am Westwall und im U-Boothafen Lorient durchgeführt hatte, einen eifrigen Anhänger des Nationalsozialismus sah.
3. weil seit Beginn seiner Tätigkeit, sowohl von dem Wiederaufbauamt und seinen Dienststellen wie von den Bauunternehmern und den Architekten schwere Vorwürfe gegen Imm erhoben wurden.
4. weil Imm sich über grundlegende Bestimmungen des Zweckverbandes hinweggesetzt hat und in allen Fällen möglichst selbständige zu arbeiten suchte.

Ich will zu diesen 4 Punkten im Nachstehenden Stellung nehmen:

Zu 1

Es muss vorausgesetzt werden, dass Herr General Jakobsen nur aufgrund bester Empfehlungen Herrn Imm nach Mainz gebracht hat. Es kann nicht angenommen werden, dass ohne diese Empfehlungen ein derartiger Schritt möglich gewesen wäre. (s.auch unter 2).

Zu 2

Durch Zufall habe ich vor wenigen Tagen erfahren, dass Imm der einzige oder einer der Wenigen gewesen sein soll, der Anordnungen des Herrn Todt nicht ohne weiteres ausgeführt habe. Er soll schon damals seine persönliche Meinung auch gegen Anordnungen des Herrn Todt bei diesem vorgetragen und zum Teil auch durchgesetzt haben. Nach diesem Verhalten, wenn es richtig sein sollte, kann man Imm nicht zu den blind gehorgenden Nationalsozialisten rechnen. Es ist anzunehmen, dass derartige Vorfälle der Militärregierung bekannt geworden sind und dass sie vielleicht den Grund zu seiner Berufung nach Mainz gebildet haben.

Zu 3

Zu den Vorwürfen gegen Imm ist mir nur ein Teil bekannt. Was ich aber erfahren habe, wurde in einer so persönlichen und gehässigen Weise vorgetragen, dass es für ein endgültiges Urteil gegen Imm nicht genügen kann. Ich muss aber hierbei

ausdrücklich feststellen, dass mir jedenfalls nicht alles bekannt ist.

Zu 4

Bestehen bleiben die Vorwürfe gegen Imm, dass er sich über grundlegende Bestimmungen des Zweckverbandes hinweggesetzt hat. Hierbei ist aber die Frage aufzuwerfen, ob er dies nicht in vielen Fällen oder sogar in allen Fällen im Einvernehmen mit Koblenz oder mit der Militärregierung getan hat. Ist dies der Fall, dann bleiben die Beschwerden zwar bestehen, sie richten sich aber in gleicher Weise auch gegen Koblenz und die Militärregierung. Den Vorwurf, man könne mit Imm überhaupt nicht verhandeln kann ich in dieser Allgemeinheit nicht gelten lassen. Ich habe persönlich das Gegenteil erfahren.

II.

1. Wenn die übrigen Arbeitsgebiete des Generalbaudirektors (GBD) von anderen Dienststellen übernommen werden können, was mir fraglich erscheint, so muß aber für ein Arbeitsgebiet nämlich für die französischen Bauvorhaben nach Auflösung der GBD eine neue Stelle geschaffen werden. Die Einrichtung einer Reichsvermögensverwaltung wie nach dem ersten Weltkrieg wäre am zweckmäßigsten. Da ihre Verwirklichung aber die Anerkennung eines Reichen voraussetzt, wird die Militärregierung sich mit einer derartigen Konstruktion kaum einverstanden erklären. Es ist daher zu entscheiden, ob eine neue Stelle geschaffen oder ob die bestehende Stelle - die GBD - nach ihrem neuen Arbeitsgebiet entsprechend umorganisiert werden soll. Bei der Beantwortung dieser Frage schliesse ich mich den Ausführungen Dassen an, der die Auflösung der GBD im Augenblick nicht für zweckmäßig hält.
2. Aus den Ausführungen Dassen erscheint die Bemerkung über das gute Verhältnis zwischen der GBD und Tiefbauamt beachtenswert. Die von dem Tiefbauamt bewiesene Möglichkeit mit Imm zusammenarbeiten zu können wirft die Frage auf, warum dies nicht auch anderen Stellen gelungen ist.

- 4 -

3. Nach Gründung des Zweckverbandes waren alle in Frage kommenden Stellen der Stadt mit der Verteilung der Kosten durch den Schlüssel 83 zu 17 einverstanden. Man war damals erstaunt, dass das Land einen für die Stadt so günstigen Verteilungsschlüssel vorgeschlagen hatte und war allgemein der Ansicht, dass die Stadt mit dieser Schlüsselung sehr gut gefahren sei.

4. Nach meinen persönlichen Feststellungen und nach den verschiedenen Erklärungen glaube ich annehmen zu dürfen, dass die Stadt Mainz auf baulichem Gebiet während der letzten Jahre eine bevorzugte Stellung in Vergleich zu den anderen Städten des Landes eingenommen hat. Das ist doch wohl dem Land, der Militärregierung und dem Zweckverband zu danken. Warum soll das heute nicht anerkannt werden? Für die zukünftige städtebauliche Entwicklung der Stadt ist es z.B. von Bedeutung, dass in verhältnismässig kurzer Zeit der Osteiner Hof, der Bassenheimer Hof, das Gebäude des ehem. Weißfrauenklosters (Handelskammer) und der Erthalter Hof wieder aufgebaut wurden, bzw. wiederhergestellt werden. Es ist hierbei gleichgültig für wen diese Arbeiten durchgeführt wurden und wer in den nächsten Jahrzehnten diese Gebäude inne haben wird. Eine ähnliche Bedeutung kommt der Wiederherstellung des Telehauses und des Wollwortsgebäudes zu.

5. Bei allen Untersuchungen über die vorliegende Frage ist die theoretische Seite zu stark, die praktische Folge zu wenig berücksichtigt worden. Eine an sich berechtigte Forderung wird oft besser nicht erzwungen, wenn angenommen werden muss, dass der Fordernde zugleich mit der Erlangung seiner Wünsche Schaden leidet.

Durch die heutige Erkenntnis, dass es ein Fehler war dem Zweckverband beizutreten, wird die augenblickliche Schwierigkeit nicht beseitigt. Auch das nachträgliche Besserwissen hilft nicht aus der verfahrenen Situation und wird keine Änderung herbeiführen. Kein Schimpfen und kein Klagen schafft die Tatsache aus der Welt, dass

- 5 -

die Stadt - wenn auch unter einem gewissen Zwang - damals dem Zweckverband beigetreten ist. Selbstverständlich hat die Stadt das unbestreitbare Recht aus dem Zweckverband auszutreten oder ihn zu kündigen, wenn sie der Ansicht ist, dass unter den heutigen Verhältnissen die Stadt ihre Ziele auf einem anderen Weg besser erreichen kann. Die Gründe die die Stadt zu einem solchen Schritt veranlassen könnten, sind eingehend dargelegt worden. Aber nicht genügend erörtert wurden die Folgen, die hierbei für die Stadt entstehen. Es darf nicht außer Acht bleiben, dass sowohl das Land (Geld) wie die Militärregierung (Macht) eine der Stadt entgegenstehende Ansicht vertreten und ihre Meinung nachdrücklich mit allen Mitteln zur Geltung bringen werden. Nach allem was man bis jetzt gehört hat wird die Militärregierung Imm nicht fallen lassen. Sollte also die Stelle des GBD. in Mainz verschwinden, wird eine entsprechende Stelle bei der Landesregierung in Koblenz oder bei dem Regierungspräsidenten in Mainz geschaffen werden. Diese Stelle wird dann von vornherein der Stadt gegenüber nicht freundlich gesinnt sein.

Bei Abwägung aller Für und Wider erscheint es mir am zweckmässigsten zu einer möglichst günstigen Kompromißlösung zu kommen.

Mainz 13.9.48

Betr.: Generalbaudirektion Mainz.

Herrn Oberbürgermeister Dr. Krupp
vorgelegt.

Nachdem die Verhältnisse auf dem Baumaterialien-Markt und die Arbeitsverhältnisse sich von Grund auf geändert haben, besteht in der Hauptsache wohl keine Notwendigkeit mehr, eine öffentliche, sei es städtische oder staatliche Stelle zu halten, die diese Verhältnisse regelt. Trotzdem soll es n.E. dem Staat überlassen bleiben, ob er die Generalbaudirektion insofern aufrecht erhält, als die Regelung dieser Frage noch in Betracht kommt. N.E. war und ist an dieser Regelung die Stadt Mainz überhaupt nicht beteiligt.

Die Teilnahme der Stadt Mainz in rechtlicher und finanzieller Beziehung an der Generalbaudirektion war lediglich damit gerechtfertigt, worden, dass die Stadt Mainz ein Interesse daran hatte, dass auch in Mainz neben der Bautätigkeit im Interesse der Besatzung die zivile Bautätigkeit, wenigstens in etwa, gefördert werden sollte. Die Praxis hat erwiesen, inwieweit dies möglich war. Nachdem, wie ich schon oben betont habe, im grossen und ganzen gesessen der Baumaterialien-Markt wieder vorhanden ist, und nachdem auch Arbeitskräfte von den Arbeitsmätern selbst wohl genügend zugewiesen werden können, besteht für die Stadt Mainz keine Vergangenung mehr, sich im Interesse der privaten Bautätigkeit an einer Stelle zu beteiligen, der in der Vergangenheit diese Regelung oblag. Aber auch und erst recht unter den rein städtischen Gesichtspunkt kann n.E. die Beteiligung der Stadt Mainz an der Generalbaudirektion und somit an dem Zweckverbund entfallen. Die Vergangenheit hat bewiesen, dass städtische Bauten im Zusammenhang mit der Generalbaudirektion wohl kaum oder gar nicht gefördert werden sind. Das Interesse der Stadt Mainz kann nur darin erblickt werden, zumal sie eine Bauverwaltung auf dem Gebiete des Hochbau- und Tiefbauwesens besitzt, dass diese ihre eigene Bauverwaltung wieder selbst und unabhängig bauen kann. Dies geschieht n.E. aber viel eher und besser, wenn die Stadt Mainz an der Generalbaudirektion und am Zweckverbund nicht mehr beteiligt ist. Wenn eingewendet wird, dass der Stadt Mainz dann die staatlichen finanziellen Mittel nicht mehr zur Verfügung stünden, so muss betont werden, dass ein derartiger Einwand merkwürdig klingt. Warum soll die Stadt Mainz als Stadt nicht genau so behandelt werden, wie jede andere Gemeinde und Stadt, in der keine Generalbaudirektion besteht und wo keine Aufgaben für die Besatzung oder für den Staat zu erfüllen sind? N.E. müssen die Mittel der Allgemeinheit, welche der Staat zur Verteilung bereitstellen kann, jeder Gemeinde und jeder Stadt, unabhängig von der Frage, ob außerdem noch andere Aufgaben zu erfüllen sind, in gerechter Weise zur Verfügung gestellt werden. Wenn dieser Gesichtspunkt eingehalten wird, muss und wird die Stadt Mainz auch ihren Anteil erhalten, wenn sie an der Generalbaudirektion nicht mehr beteiligt ist.

Es kann auch nicht der Stadt Mainz zum Vorwurf gemacht werden, mit ihrem Austritt aus dem Zweckverbund würde sie staatliche Bauaufgaben oder Bauaufgaben im Interesse der Besatzung nicht fördern helfen. Die Durchführung von Aufgaben im Interesse der Besatzung kann nur Angelegenheit der Gesamtbevölkerung und damit des Staates sein. Ebenso kann die Bereitstellung der finanziellen Mittel hierfür nur Angelegenheit der Gesamtbevölkerung, also des Staates, sein. Hieraus erhellt, dass die Stadt Mainz an der Stelle, die die Aufgaben für die Besatzung zu erledigen hat, nicht beteiligt zu sein braucht.

- Abschrift -

Maurer

Mainz, den 4. September 1948

Es kann aber auch nicht eingewendet werden, durch ihren Austritt aus dem Zweckverband würde die Stadt Mainz die Arbeit des Landes auf dem Gebiete der Besatzungsangelegenheiten stören. Wenn die bisherige Generalbaudirektion einen größeren Verwaltungsaufbau aufgezeigt hat und auf verschiedenen Gebieten der Baumaterialien-Produktion mit eingeschlossen hat, so war dies vielleicht durch die bisherigen Verhältnisse bedingt. Einerlei, ob die Stadt Mainz am Zweckverband beteiligt bleibt oder nicht, muss ein gewisser Abbau auf den beiden genannten Gebieten ganz sicher erfolgen. Im übrigen aber wird, wenn die Generalbaudirektion in Zukunft eine rein staatliche Stelle bleibt, für diese die Möglichkeit bestehen, den noch zu belassenden Verwaltungsaufbau in der Arbeit für Besatzungsangelegenheiten einzusetzen; erst recht, wenn der Vorschlag des Unterzeichneten akzeptiert wird, dass diese rein staatliche Generalbaudirektion in Zukunft nicht nur die Aufgaben der Besetzung innerhalb der Stadt Mainz, sondern in einem größeren Bezirk, vielleicht sogar im ganzen Land, erledigt. Wenn diese Entwicklung genommen wird, so wird auch in einem gewissen Rahmen der Generalbaudirektion ein Mitarbeiter auf dem Gebiet der Baumaterialien-Produktion möglich sein. Ob sie überhaupt davon Gebrauch machen soll, steht allerdings auf einem anderen Blatt.

Abschließend komme ich zu dem Ergebnis:

- 1) dass die Stadt Mainz aus dem Zweckverband austreten soll, wobei sie also lediglich noch für eine gewisse Übergangszeit an der Abwicklung rechtlich und finanziell interessiert wäre;
- 2) dass alle staatlichen Aufgaben und die Aufgaben im Interesse der Besetzung auf dem Gebiet von einer rein staatlichen Stelle, also etwa einer staatlichen Generalbaudirektion übernommen werden;
- 3) dass selbstverständlich das Land die Bereitschaft erklärt, in demselben Ausmaß wie anderen Gemeinden und Städten der Stadt Mainz finanzielle Beihilfe zwecks Durchführung der rein staatlichen Bauausgaben zu leisten.
- 4) Voraussetzung und Garantie für die Durchführung aller staatlichen Bauaufgaben durch die eigene Bauverwaltung ist allerdings, dass die städtische Bauverwaltung in ihren Zweigen Neubau und Tiefbau vollkommen neu durchorganisiert wird, und dass insbesondere alle Betriebsführungen im städtischen Raum nicht nur von den städtischen Autoren geplant, sondern auch an Ort und Stelle überwacht werden.

Bei dem Vorschlag zu 2) denke ich daran, dass das Land Rheinland-Pfalz eine eigene Verwaltung, ähnlich wie die frühere Reichsvermögensverwaltung, aufzulegen. Diese Verwaltung könnte in zwei Zweige geteilt werden, einmal die reine Bauverwaltung, zum anderen die allgemeine Verwaltung, der auch die Finanzierung, Vermietung, Liegenschaften usw. angehören würden. Diese Organisation hätte nicht nur den Vorteil, dass die Besetzung eine einzige Verwaltung im ganzen Land hätte, mit der sie zu verhandeln hat, sondern, dass auch umgekehrt die deutsche Bevölkerung in allen Besatzungsangelegenheiten eine Verwaltung hätte, an die sie sich wenden könnte.

Mainz, den 6. September 1948.

ges. Dr. Schwahn,
Beigeordneter.

Bemerkungen

zur künftigen Organisation des Aufbaues in Mainz.I. Bestehender Zustand und neuer Satzungsentwurf der Regierung.

Der z.Zt. noch bestehende Zweckverband hat jedenfalls die Hoffnungen nicht erfüllt, die die Stadt Mainz auf ihn gesetzt hatte. Die gemachten Erfahrungen haben gezeigt, wie begründet die Bedenken waren, die der Stadtrat geltend machte, bevor er, dem von der Regierung ausgelobten Druck nachgebend, den Beitritt unter Zurückstellung seiner Bedenken beschloß.

Neben anderen Ursachen, waren es vor allem die Bestimmungen des § 9 der Verbandssatzung vom 30.4.1947 und ihre Handhabung und Auslegung durch den Generalbaudirektor als Geschäftsführer des Zweckverbandes, die sich schädlich für die Interessen der Allgemeinheit sowohl als auch für die Interessen der Stadt Mainz ausgewirkt haben. (Ausübung von stärkstem Druck und Zwang auf alle Beteiligten - Bauherrn, Bauwirtschaft, Bauunternehmer, Handwerk, Architekten, Ingenieure, Beamter der großen Behörden).

Haben andere unerfreuliche Krachcheinungen ist darauf zu einem wesentlichen Teil zurückzuführen, dass die Vertreibung des Hauses in Mainz Ausmaße angenommen hat, die über das sonst übliche Maß hinausgingen und untragbar geworden waren und große Unzufriedenheit und große Unruhe in den beteiligten Bevölkerungskreisen hervorgerufen haben.

Wenn auch die Währungsreform diese Dinge zu einem großen Teil geinstandlos gemacht hat, so haben sie doch auch heute noch nicht nur historische Bedeutung und können bei keiner Neuordnung, in welcher Form sie auch erfolgen soll, unbeachtet bleiben.

Die Zentralisation ist ohne Rücksicht auf die Kosten so weit getrieben worden, wie sie wohl für Diktaturverhältnisse im Dritten Reich und für die Kriegsverhältnisse richtig erschienen sein mag, aber nicht richtig sein kann für die demokratisch sein sollenden Zustände nach Beendigung des Krieges.

Bei einer Neuordnung muß auf jeden Fall eine solche Zentralisation vermieden werden.

Sie ist aber nicht vermieden und im wesentlichen wieder übernommen im § 3 des Satzungsentwurfes, auf den Staatssekretär Schmidt bei der Besprechung am 26.8.1948 hinwies und der anscheinend nach wie vor von der Regierung als Grundlage für die von ihr und nach den Angaben des Staatssekretärs Schmidt auch von der französischen Militärregierung gewünschten Neuordnung dienen soll.

Diese Grundlage für eine Neuordnung muß von der Stadt entschieden abgelehnt werden. In den einzelnen Bestimmungen dieses § 3, der die Bauaufgaben benennt, die der Zweckverband im Bereich der Stadt Mainz durchzuführen hätte, ist folgendes zu sagen:

Zu 1.) Bau-
Die Aufstellung des Programms auf Grund der neuen Verhältnisse ist die Aufstellung eines Bauprogramms keine Notwendigkeit mehr.

+ speziellen

///

Sie ist bisher erfolgt, um im voraus über die erforderlichen Materialien, die einzusetzenden Arbeitskräfte und Firmen disponieren zu können. Eine solche Vorausdisposition erübrigts sich, da es keine Schwierigkeiten machen wird, für einen finanzierten Bau die nötigen Unternehmer, die nötigen Arbeitskräfte und auch die nötigen Baumaterialien durch die von der Bewirtschaftung befreite Bauindustrie zu schaffen, trotz einiger, zunächst noch vorhandener Engpässe.

Zu 2.)

Die Planung, Veranschlagung und Durchführung der Bauaufgaben, soweit diese nicht den staatlichen und städtischen Behörden oder anderen Stellen übertragen werden. Um welche Bausaufgaben es sich dabei handeln soll, ist nicht gesagt. Vor allem wohl um die Aufgaben für die Bedürfnisse der Militärregierung. Die Bauaufgaben des Staates und der Stadt z.B. können von deren Bauämtern geplant, veranschlagt und durchgeführt werden. Es ist selbstverständlich, dass sie dies mit ihren vorhandenen Einrichtungen selbst tun und sich keiner anderen Stelle zu bedienen brauchen. Die Planung, Veranschlagung und Durchführung der Bauaufgaben für die Militärregierung kann ohne weiteres von den vorhandenen Militärbauämtern übernommen werden, da diese Aufgaben bereits nach dem ersten Weltkrieg in einsatzfrei r. eise ohne Schwierigkeiten erledigt haben. Soweit dies nach den derzeitigen Verhältnissen beurteilt werden kann, ist auch anzunehmen, dass die baulichen Bedürfnisse der Militärregierung im wesentlichen befriedigt sind.

Zu 3.)

Die Beschaffung und Verteilung der Baustoffkontingente sowie den Nachschub und Transport des Baumaterials. Diese Aufgabe, die vor der Währungsreform die Hauptaufgabe des Generalbaudirektors war, braucht nach der Währungsreform keine besonderen Träger mehr. Sie regelt sich durch Angebot und Nachfrage von selbst.

Zu 4.)

Einsetz der Baufirmen und Arbeitskräfte. Auch diese Funktion ist bei den neuen Verhältnissen überflüssig geworden. Der Bauherr, der bauen kann, wird die Arbeiten ausschreiben, die Baufirmen werden die Angebote einreichen, die den Zuschlag erhaltende Baufirma wird vom Arbeitsamt alle nötig erscheinenden Arbeitskräfte erhalten. Die Einschaltung einer weiteren Instanz ist auch hier völlig überflüssig.

Zu 5.)

Die Errichtung eines Arbeiterlagers sowie die Unterbringung und Verpflegung der Arbeitskräfte. Es ist ganz klar, dass das seitherige Bauvolumen in Mainz nicht aufrecht erhalten werden kann, d.h., dass die Leiterbeschäftigung von 7.000 oder noch mehr Arbeitern unmöglich ist. Mit den Arbeitskräften aus Mainz und aus der näheren Umgebung dürfte das mögliche Bauvolumen für absehbare Zeit ohne weiteres zu bewältigen sein. Aber sogar, wenn noch auswirtige Arbeitskräfte hinzugezogen werden müssen, so könnte das nur in geringem Umfang der Fall sein, so dass die Unterbringung keiner so großen Organisation bedarf, wie sie jetzt vorhanden ist und für ganz andere Verhältnisse geschaffen worden ist. Auch die Verpflegung der Arbeitskräfte wird sich in absehbarer Zeit mit der Verbesserung der Ernährungsverhältnisse erübrigen, zumal es sich um die Beschäftigung einheitlicher Arbeitskräfte handelt. Nach der kürzlich erfolgten gesetzlichen Regelung in Groß-Kassen - Wirtschaftsrat Bizone - sind jegliche Sonderleistungen an die Arbeitskräfte nicht mehr

///

zulässig, abgesehen von den vor 1933 bestandenen Deputaten. Eine ähnliche Regelung für die franz. Zone wird sich zwangsläufig ergeben.

Zu 6.)

Die Vergabeung der Arbeiten. Die Vergabeung der Bauarbeiten für finanziell gesicherte Bauvorhaben istache der einzelnen Bauherrn und ihrer Organe. Die Einschaltung irgend einer Instanz dazu ist absolut überflüssig.

Zu 7.)

Die Überwachung der genehmigten Bauvorhaben. Eine solche Überwachung erübrigts sich. Die Überwachung der privaten Baustellen wird durch die Architekten der privaten Bauherrn und der Baustellen der Behörden durch deren Bauamter durchgeführt. Diese Überwachung hat sich nur noch zu erstrecken auf die Kontrolle eines geordneten Baubetriebs. Da die Zuweisung von Baukontingenten, der Einsatz der Baufirmen und der Arbeitskräfte, der Transport des Materials sich wieder in normalen Verhältnissen bewegen und die Verantwortlichkeiten klar abgegrenzt sind, ist eine solche Übergangsweise Überwachung der genehmigten Bauvorhaben nicht mehr erforderlich. Sie würde nur verteuern wirken.

Zu 8.)

Die Prüfung und Abrechnung der Bauaufgaben. Diese Prüfung erfolgt bei privaten Bauherrn durch ihre Architekten und durch den Bauherrn selbst, bei den Behörden durch deren zuständige Organe. Für staatliche und kommunale Behörden ist der Rechnungshof in Speyer die einzige zuständige Instanz für die Rechnungsprüfung. Auch auf diesem Gebiet ist eine Beteiligungsmöglichkeit für eine andere Instanz nicht mehr gegeben.

Die Finanzierung seines Bauvorhabens muss unter den neuen Verhältnissen jedem einzelnen Bauherrn überlassen werden. Die Ausführung eines Bauvorhabens ist nach dem Währungsschnitt, wie aus den vorstehenden Feststellungen zum § 3 des neuen Satzungsentwurfes hervorgeht, nicht mehr abhängig von Material und Arbeitskräften, sondern nur noch von der Finanzierung, auch wenn da, wo noch Engpässe vorhanden sind, noch eine gewisse Kontrolle über einzelne Kategorien von Baumaterialien in Kauf genommen werden muss. Der große Apparat eines Generalbaudirektors ist dafür nicht erforderlich.

II. Künftige Organisation.

Wie aus den Ausführungen unter I zwingend geschlossen werden muss, ist nach der Währungsreform kein Raum mehr für den Zweckverband.

Die zweckmäßigste Neuorganisation wäre im Gegensatz zu der seitherigen Überzentralisation eine "Exzentralisation", und zwar in der Form, dass die staatlichen Bauaufgaben von den staatlichen Bauämtern, die städtischen Aufgaben von der städtischen Bauverwaltung selbstständig unter eigener alleiniger Verantwortung geplant und bis zur Abrechnung durchgeführt würden. Die privaten Bauherrn werden von der Privatarchitektenchaft betreut. Wenn der Wohnungsbau in Gang kommt, müssen die vorhandenen gemeinnützigen Wohnungsbaugenossenschaften eingeschaltet werden.

Die Bauaufgaben der franz. Militärregierung könnten von den

///

- 4 -

~~Stellungnahme des Militärbauministeriums~~

bestehenden Militärbauamt übernommen und durchgeführt werden, wie dies mit gutem Erfolg nach dem ersten Weltkrieg geschehen ist. Es ist aber dabei noch zu bedenken, dass die Baubedürfnisse der Militärregierung, soweit sich dies heute überschauen lässt, im wesentlichen wohl befriedigt sind, wenn sich die politische Gesamtsituation nicht in überraschender und unvorherzusehender Weise ändert.

Soweit noch eine Koordinierung oder eine Lenkung bezüglich der Baumaterialien, die vorerst noch Engpässe sind, sich als nötig erweist, könnte diese Aufgabe von der städtischen Bauverwaltung übernommen werden, auch im Hinblick darauf, dass die Stadt die in allererster Linie am Aufbau Beteiligte und für den Gesamtaufbau Verantwortliche ist. (Siehe auch § 2 des Entwurfes für das Aufbaugesetz für Rheinland-Pfalz). Bis zur Einrichtung der Generalbaudirektion und des Zweckverbandes hat das städtische Hochbauamt diese Funktion bereits ausgeübt und während des Krieges die Funktionen für die "Sofortmaßnahmen". Wenn aber von französischer oder deutscher Regierungsseite dort darauf gelegt würde, damit eine staatliche Stelle oder das Militärbauamt zu beauftragen, wären auch dagegen keine grundsätzlichen Einwendungen zu erheben.

Eine solche Regelung wäre umso unbedenklicher, als die hinter uns liegenden Erfahrungen gezeigt haben, dass die Feiungen, Schwierigkeiten, Verteuerungen gerade dadurch entstanden sind, dass der übergroße Apparat des GBD, der sich doch betätigen und seine Existenzberechtigung nachweisen müsste, sich bis in die kleinsten eingeschaltet und eingemischt hat, das auch heute noch tut, was absolut unnötig und nur schädigend gewesen ist.

Es wäre sicherlich nicht allzu schwierig, durch verständnisvolle Zusammenarbeit der beteiligten Stellen rasch eine befriedigende Lösung zu finden.

Eine überragende Rolle spielt auch bei der Organisationsfrage die Frage der Finanzierung bzw. der Kosten. Hier sind die Kosten des Apparates des GBD nicht mehr tragbar. Ein entsprechender Nutzeffekt ist nicht zu ersichtlich.

III. Einstellung der franz. Militärregierung und der deutschen Regierung Rheinland-Pfalz.

Es ist selbstverständlich, dass es der franz. Militärregierung überlassen bleiben muss, zu entscheiden, wie sie ihre baulichen Bedürfnisse befriedigt sehen will. Wenn sie für ihre Zwecke die Einrichtung des GBD beibehalten will, so ist auch dagegen von Seiten der Stadtverwaltung nichts einzuwenden, unter der Voraussetzung, dass der GBD sich auf die Durchführung der Aufgabe für die Militärregierung beschränkt und sich jeder Einflussnahme auf die Aufgaben der deutschen Behörden für deutsche Zwecke enthtält.

Ich bin mir klar darüber und die Ausführungen des Staatssekretärs Schmidt in der Besprechung vom 26. 8. 1948 bestätigen dies, dass die heutige Einstellung der franz. Militärregierung dahingeht, die seitherige Zentralisierung für alle, auch für die deutschen Belange beizubehalten und auch die deutsche Regierung dieselbe Einstellung hat, wie dies vom Staatssekretär Schmidt am 26. 8. 1948 zum Ausdruck gebracht und begründet wurde.

///

- 5 -

Ich kann diese Begründung aber nicht als stichhaltig und nicht im wahren Interesse der Stadt Mainz liegend anerkennen. Es müsste auch bei den zu erwartenden weiteren Verhandlungen versucht werden, die beiden Regierungen zur Änderung ihrer Haltung zu bewegen. Der entgegengestehenden Schwierigkeiten und ihrer Ursachen bin ich mir durchaus bewusst. Wenn es aber nicht möglich möglich ist, dieses Ziel zu erreichen, ist es besser teuer, weil dann höchstens nur für die Stadt unbefriedigende Kompromisslösungen möglich sind, bei denen sie unter ständiger Druck steht und von einer freien Entscheidung keine Freiheit mehr sein kann, trotz der gegenseitigen Versicherungen von Staatssekretär Schmidt.

IV. Kompromisslösungen.

Oberbürgermeister Dr. Kraus hat in seiner Niederschrift 12 Punkte über die Ausführungen von Staatssekretär Schmidt in der Besprechung vom 26.8.1948 festgelegt.

Zu diesen Punkten soll in Folgenden zunächst Stellung genommen werden:

Zu 1) Neuer Satzungsentwurf des Wiederaufbauministeriums für den Zweckverband.

Meine Stellungnahme dazu geht aus den vorn gemachten Ausführungen zum § 3 dieses Entwurfes hervor und aus meinem Schreiben an Oberbürgermeister Dr. Kraus vom 23.7.48.

Zu 2) Entstehung des Zweckverbandes.

Durch Bericht von Oberbürgermeister Dr. Kraus widerlegt. Im Übrigen besteht ein Widerspruch zwischen dem von Staatssekretär Schmidt Gesagten hier und bei Punkt 7.

Zu 3) Sonderregelung für Mainz.

Es muss darauf hingewiesen, dass im § 2 des Entwurfes zu einem Gesetz über den Aufbau der Gemeinden im Lande Rheinland-Pfalz (Aufbau-Gesetz) gesagt ist, dass die Gemeinde im Rahmen ihrer Selbstverwaltung verpflichtet ist, den Aufbau zu planen und in ihrem Aufgabenbereich die Maßnahmen zu seiner Durchführung zu treffen. Diese im Aufbaugesetz vorgesehene allgemeine und richtige Anordnung wird dadurch aufgehoben, dass von der franz. Militärregierung und von der Regierung des Landes Rheinland-Pfalz eine Sonderregelung für Mainz verlangt wird. Die Frage ist die, ob die Berechtigung und die Notwendigkeit zu einer solchen Sonderregelung anerkannt werden muss. Es ist dabei klar, dass die Befugnisse der Stadt Mainz nicht ausreichen, eine solche Sonderregelung zu verhindern, auch wenn sie nach ihrer Überzeugung unberechtigt ist. Formal wäre eine solche Ausnahmebestimmung nur wieder durch eine gesetzliche Bestimmung möglich.

Zu 4) Kostenverteilung.

Die 17% der Generalunkosten, die die Stadt bisher trägt, sind für die Stadt eine zu große und unberichtigte Belastung, und zwar deshalb, weil der Apparat des GBD in der weitaus überwiegenden Hauptaufgaben der franz. Militärregierung durchgeführt hat und nur in einem ganz bescheidenen Umfang, jedenfalls nicht den 17% entsprechend, städtische Aufgaben, die zudem ja vom städtischen Hochbauamt durchgeführt wurden, dessen Kosten als Bauleitungskosten bereits von der Stadt getragen werden.

- 6 -

Es handelt sich also mindestens bei einem großen Teil der 17 % um Bezugskosten, die nicht die Stadt, sondern das Land zu tragen hat.

Wenn die Stadt ihre Aufgaben mit ihrem Hochbaumit allein durchführt, spart sie auch diese 17 %, ohne einen Anteil zu haben, was die Bauausführung anbelangt.

Im Übrigen soll ja nach dem Vorschlag des Fiederaufbau-ministeriums in seinem neuen Satzungsentwurf Mainz mit 33 1/3 % statt der 17 % belastet werden! (Vergl. auch Punkt 6!).

Das macht die Sache nicht schmackhafter für die Stadt.

Zu 5) Gemeinsamer Vorschlag zur Neuorganisation.

Grundsätzlich keine Einwendungen unter der selbstverständlichen Voraussetzung der Gleichberechtigung.

Zu 6) Einheitliche Verwaltung für ganz Mainz

Gernade gegen diese Zentralisierungsbestrebungen wendet sich die Stadt auf Grund der bisher gemachten Erfahrungen und gegen der Kosten für diesen einheitlichen Apparat. Die Koblenzer Einrichtung ist mit der für Mainz beansichtigten nicht vergleichbar.

Zu 7) Einbau einer Organisationsstelle zur Wahrung der städtischen Interessen.

Theoretisch gut gemeint, praktisch kaum von Wert, weil diese Stelle nach den Erfahrungen bis jetzt keine Möglichkeit hätte, sich durchzusetzen und dauernd einfach überfahren würde, es sei denn, dass der Einfluss der Stadt im Vorstand erheblich verstärkt würde. Dies könnte z.B. erreicht werden, wenn ein engerer Vorstandsausschuss, in dem die Stadt fühlend beteiligt ist, die Geschäfte des GBD dauernd überwacht und bestimmen kann, infolge auf die zur Erfüllung der Aufgaben des GBD hat.

Zu 8) Bessere Berücksichtigung städtischer Interessen durch das Zweckverbandsystem.

Die heutige Einstellung gegen den Zweckverband führt zu einem nicht unerheblichen Teil gerade daher, dass die städtischen Interessen nicht in dem erforderlichen Maße im Rahmen des Zweckverbandes berücksichtigt werden. Es müssen deshalb erst Sicherungen geschaffen werden, dass dies bei der zukünftigen Regelung tatsächlich geschieht. (Vergl. den Vorschlag bei Punkt 7).

Zu 9) Äußerste Versenktheit bei jeder Organisationsform.

Zu dieser Feststellung vorbehaltlose Zustimmung.

Zu 10) Baugenehmigungsverfahren.

Diese Angelegenheit ist wichtig, steht aber nur im mittelbaren Zusammenhang mit den hier behandelten Zweckverbandsfragen.

Aus den Ausführungen des Herrn Imm bei der Besprechung am 26.8.1948 war zu entnehmen, dass er den GBD auch bei diesen rein behördlichen Dingen maßgeblich einschalten will.

Es handelt sich um Aufgaben der unteren Baubehörde, die nur von der unteren Verwaltungsheil (im Stadtkreis der Oberbürgermeister) ausgeführt werden können. (Vergl. auch Entwurf zum Aufbaugesetz).

•//•

- 7 -

Zu 11) Derzeitige Unmöglichkeit der Trennung von Stadt und Staat.

Es wird nach Lage der Verhältnisse damit gerechnet werden müssen, dass für eine Auslaufzeit des Zweckverband noch bestehen bleibt. Nur unter diesem Gesichtspunkt könnte m. . die Stadt mit einer Kompromisslösung einverstanden sein. Das hierbei wiederum wesentlich Zwang und nicht freie Entscheidungsfähigkeit mitspricht, ergibt sich aus zu diesem Punkt gemachten Ausführungen des Staatssekretärs Schmidt betr. Zuteilung von staatlichen Mitteln.

Zu 12) Austausch der Vorschläge zwischen Staat und Stadt.

Hierzu nichts zu bemerken.

In den vorstehenden Ausführungen sind bereits Vorschläge für die künftige Organisation des Aufbaues in Mainz enthalten. Zusammenfassend ist dazu zu sagen:

1. Es steht auf Grund der Ergebnisse der Besprechung vom 26.8.48 von vorn herein fest, dass die künftige Regelung unter den gegebenen Verhältnissen nur dadurch zustande kommt, dass die Stadt unter Druck zu handeln gezwungen ist, um überhaupt zu einer Kompromisslösung zu kommen. Das ist, wenn überhaupt, höchstens für eine kurze Übergangszeit tragbar.
 2. Als oberster Grundsatz für jede Art von Neuregelung muss gelten, dass der Einfluss der Stadtverwaltung und des Stadtrates ihrer Verantwortung entsprechend gesichert sein muss. (Vergl. Vorschlag unter IV, Punkt 7).
 3. Die Befugnisse des GBD müssen ganz eindeutig klar so abgegrenzt sein, dass die Stadt für Planung und Durchführung ihrer eigenen Bauten allein zuständig ist. Insbesondere ist jede irgendwie geartete übergeordnete Kontrolle des GBD etwa im Sinne der Bestimmungen des § 9 der alten und der § 3 der neu vorgeschlagenen Verbandssatzung abzulehnen.
 4. Eine unmittelbare Verfügung über die städtischen Baumaßnahmen von Seiten des GBD hat zu unterbleiben.
 5. Nötige Verhandlungen sind ausschließlich mit einer zentralen von der Stadt bestimmten Stelle zu führen.
- Schon im Hinblick auf den auf die Stadt ausgeübten Druck muss gefordert werden, dass der Beitrag der Stadt zu den Generalunkosten auf ein Mindestmaß herabgesetzt wird. (Wie vorn bereits erwähnt, sind die seither von der Stadt getragenen 17 % bei richtiger Berücksichtigung der Leistungen bis jetzt zu hoch gewesen).
- Es ist auch zu bedenken, dass die Stadt für ihre eigenen Bauten sämtliche Bauleitungskosten allein trägt und dafür den GBD nicht in Anspruch nimmt.

Trümmerbeseitigung und Trümmerverwertung.

kann für sich behandelt werden!

Ziel: Die Anlagen für Trümmerverwertung müssen ihre Erzeugnisse zu konkurrenzfähigen Preisen dem Fiederaufbau anbieten können! Die Bauindustrie darf nicht daran verhindert werden, durch •//•

- 8 -

eigene Initiative in freiem Wet bewerb ihre Erzeugnisse - Betonfertigteile u.s.w. - zu entwickeln und dem Wiederaufbau anzubieten. Es muß ihr dazu jede Unterstützung von den offiziellen Stellen zuteil werden!

Auch in dieser Beziehung muß eine "diktatorische" Behandlung der auftretenden Probleme vermieden werden, d.h. die alleinige Betätigung des CBD auf diesem Gebiet müßte evtl. durch ein Gremium von Fachverständigen aus der Bauindustrie unterstützt und ergänzt werden!

(Eine Ausschaltung, wie bisher, durch alleinige und diktatorische Maßnahmen einer einzigen Stelle!) vtl. nötige Ergänzungen bleiben vorbehalten.

Mainz, den 4. September 1948
gez. Maurer
Bürgermeister a.D.

Die Organisation des Wiederaufbaus von Mainz.

Die Notwendigkeit und Zweckmäßigkeit der Schaffung einer zentralen Stelle, die den Wiederaufbau und Neubau von Gebäuden für Zwecke der Besatzung, der Stadt und Privater lenken und die sich um die Beschaffung der Baumaterialien und der Arbeitskräfte und deren Verteilung bekümmern sollte, mag für die Vergangenheit bestanden haben. In der Satzung über den Zweckverband, der die notwendigen Aufgaben übernehmen sollte, ist man jedoch weiter gegangen, als unbedingt notwendig war. Bei der Durchführung der von dem Zweckverband übernommenen Aufgaben ging man dann noch über den festgelegten Rahmen hinaus, sodaß die geschaffenen Einrichtungen vielfach zu einer Hemmung der Bautätigkeit, statt zu deren Förderung führten.

Zahlreiche Beschwerden und Bemängelungen von behördlichen und privaten Seiten haben schon vor der Währungsreform zu der Fragestellung Anlaß gegeben, ob der Zweckverband in seiner bisherigen Form, mit seinem aufgeblähten, kostspieligen Apparat, mit den übernommenen und immer mehr ausgedehnten Aufgaben weiterhin bestehen bleiben muß.

Die Währungsreform, die die allgemeine Verarmung erst sichtbar machte, hat vollständig veränderte Verhältnisse geschaffen. Sie hat erfreulicherweise eine Besserung auf dem Materialmarkt gezeigt und auch den Mangel an Arbeitskräften beseitigt. Andererseits hat sie aber eine Kapitalarmut gebracht, die das Weiterbauen in dem bisherigen Umfang nicht mehr gestattet.

Bei der Sachlage ist es auch nicht mehr notwendig, die von dem Zweckverband übernommenen Aufgaben: Beschaffung und Verteilung der Baukontingente sowie den Nachschub und Transport des Baumaterials, den Einsatz der Baufirmen und der Arbeitskräfte, die Errichtung eines Arbeiterlagers sowie die Unterbringung und Verpflegung der Arbeitskräfte, beizubehalten. Die von dem Zweckverband bisher übernommenen Aufgaben der Aufstellung des Bauprogramms, der Planung, Veranschlagung und Durchführung von Bauaufgaben, der Vergabe von Bauarbeiten, der Überwachung der genehmigten Bauarbeiten und der Prüfung und Abrechnung der Bauaufgaben haben sich nach den gemachten Erfahrungen bisher schon als unzweckmäßig und nicht notwendig erwiesen. Eine in der geltenden Zweckverbandsatzung weiter vorgesehene Aufgabe des Verbandsvorstandes, nämlich alle Bauvorhaben zu genehmigen und ihre Dringlichkeit festzulegen, ist in den von der Regierung ausgearbeiteten Entwurf einer neuen Satzung nicht mehr aufgenommen, also wohl als nicht mehr notwendig erkannt worden.

Nach dem Wegfall der wichtigsten Aufgaben des Zweckverbandes besteht für dessen Weiterbestehen keine Notwendigkeit mehr. Die meisten Baumaterialien können für den verminderteren Bedarf jetzt schon im freien Handel bezogen werden, der Mangel, der bei Holz und Eisen jetzt noch besteht, dürfte nach der Ansicht Sachver-

- 2 -

ständiger in Kürze ebenfalls überwunden werden. An Arbeitskräften besteht überhaupt kein Mangel mehr.

Die Frage, ob eine Baulenkung künftig noch notwendig ist, ob man die Inangriffnahme von Bauvorhaben von einer besonderen Genehmigung abhängig machen oder ob man es lediglich bei der baupolizeilichen Genehmigung bewenden lassen soll, wird nicht einheitlich beantwortet. Mit einem Mangel an Baumaterialien und Arbeitskräften wird man eine Baulenkung nicht mehr begründen können. Es wird jedoch neuerdings die Notwendigkeit betont, nicht unbedingt notwendige Bauten zu verhindern, um den Kapitalmarkt für dringendere Finanzierungen offenzuhalten. In einem für das Land Rheinland-Pfalz bereits beschlossenen, aber noch nicht veröffentlichten Baulenkungsgesetz soll die besondere Genehmigungspflicht für Bauausführungen bis zu 10 000 DM aufgegeben werden sein. Für Bauausführungen über diesen Betrag hinaus soll die Genehmigung durch den Regierungspräsidenten, lediglich für Bauausführungen über 1 Million DM die Zustimmung der Militärregierung vorgesehen sein. Die vorgesehenen Genehmigungen können m.E. nur den Zweck haben, die nicht notwendige Inanspruchnahme des Kapitalmarktes gegebenenfalls zu verhindern.

Ich bin bei der Sachlage der Meinung, daß die Stadt Mainz die Auflösung des Zweckverbandes betreiben und daß gefordert werden sollte, daß sofort mit einem radikalen Abbau des Apparates des Generalbaudirektors begonnen wird. Ferner, daß die Lagerbauarbeiten nicht weiter betrieben werden.

Ich denke mir die künftige Regelung so: Die öffentlichen Körperschaften, juristischen und natürlichen Personen, die bauen wollen, und die bisher schon die Kosten für ihre Bauausführungen zu tragen hatten, sollen wieder völlige Baufreiheit nach Maßgabe der baugesetzlichen, baupolizeilichen und ertsstatutarischen Baubestimmungen erhalten. Die Planung und Ausführung städtischer Bauvorhaben muß ausschließlich Sache der Stadt sein. Die Bauausführung anderer öffentlicher Körperschaften (Land, Eisenbahn, Post usw.) kann, wie früher, durch die Baubehörden dieser Körperschaften erfolgen. Die für die Besatzung auszuführenden Bauten könnten einem besonderen Bauamt des Landes, etwa dem bisherigen Militärbauamt, überlassen werden.

Die Baufreiheit darf nur noch eingeschränkt werden, solange und soweit in dem erwähnten Baulenkungsgesetz Einschränkungen zulässig sind. Ich kenne den Inhalt des Baulenkungsgesetzes nicht. Falls eine Mitwirkung der Stadtverwaltung bei den Entscheidungen des Regierungspräsidenten in dem Gesetz nicht vorgesehen sein sollte, müßte das Mitwirkungsrecht der Stadt und gegebenenfalls ein Beschwerderecht bei einer höheren Instanz gefordert werden.

Wie mir neuerdings mitgeteilt worden ist, soll die Absicht bestehen, den Generalbaudirektor in das Regierungspräsidium anzuliedern. Vermutlich soll er die beratende und begutachtende Stelle für die dem Regierungspräsidium zugedachte Genehmigungsberichtigung sein. Seine Tätigkeit soll sich also auf den ganzen Bezirk Rheinhessen erstrecken.

- 3 -

Zum Schluß will ich noch kurz auf die Frage eingehen, welche besonderen finanziellen Vorteile der Stadt Mainz und ihren Bewohnern durch die Organisation des Zweckverbandes bisher geboten worden sind. Die Stadt hat bisher vom Land keinerlei Zuwendungen für den Wiederaufbau erhalten, die nicht auch anderen Gemeinden gewährt worden sind. In den Rechnungsjahren 1945 und 1946 wurden der Stadt, wie allen Gemeinden in dem damaligen Lande Hessen-Pfalz, die Kosten für die Beseitigung von Kriegsschäden an gemeindlichem Eigentum, auch die Kosten der Trümmerbeseitigung, in voller Höhe ersetzt. Wohl unter dem Einfluß dieser Regelung hat Ministerialrat Dr. Dahlgrün bei der Beratung des ersten Haushaltsplans des Generalbaudirektors (für 1947) auch für die von dem Generalbaudirektor übernommenen Enttrümmerungsarbeiten den 100%igen Ersatz der Kosten durch das Land ohne zeitliche Begrenzung zugesagt. Für die anderen Gemeinden ist dann später bei der allgemeinen Regelung nur ein 75%iger Ersatz der Kriegsschäden zugestanden worden. Wenn die Stadt aus dem Zweckverband austritt, kann und wird sie nicht schlechter behandelt werden, wie die anderen Gemeinden des Landes.

Mainz, den 6. September 1948.

Fraße

Tabelle 2.

Die Organisation des Wiederaufbaus von Mainz.

Die Notwendigkeit und Zweckmäßigkeit der Schaffung einer zentralen Stelle, die den Wiederaufbau und Neubau von Gebäuden für Zwecke der Besatzung, der Stadt und Privater lenken und die sich um die Beschaffung der Baumaterialien und der Arbeitskräfte und deren Verteilung bekümmern sollte, mag für die Vergangenheit bestanden haben. In der Satzung über den Zweckverband, der die notwendigen Aufgaben übernehmen sollte, ist man jedoch weiter gegangen, als unbedingt notwendig war. Bei der Durchführung der von dem Zweckverband übernommenen Aufgaben ging man dann noch über den festgelegten Rahmen hinaus, sodaß die geschaffenen Einrichtungen vielfach zu einer Hemmung der Bautätigkeit, statt zu deren Förderung führten.

Zahlreiche Beschwerden und Bemängelungen von behördlichen und privaten Seiten haben schon vor der Währungsreform zu der Fragestellung Anlaß gegeben, ob der Zweckverband in seiner bisherigen Form, mit seinem aufgeblähten, kostspieligen Apparat, mit den übernommenen und immer mehr ausgedehnten Aufgaben weiterhin bestehen bleiben muß.

Die Währungsreform, die die allgemeine Verarmung erst sichtbar machte, hat vollständig veränderte Verhältnisse geschaffen. Sie hat erfreulicherweise eine Besserung auf dem Materialmarkt gezeitigt und auch den Mangel an Arbeitskräften beseitigt. Andererseits hat sie aber eine Kapitalarmut gebracht, die das Weiterbauen in dem bisherigen Umfang nicht mehr gestattet.

Bei der Sachlage ist es auch nicht mehr notwendig, die von dem Zweckverband übernommenen Aufgaben: Beschaffung und Verteilung der Baukontingente sowie den Nachschub und Transport des Baumaterials, den Einsatz der Baufirmen und der Arbeitskräfte, die Errichtung eines Arbeiterlagers sowie die Unterbringung und Verpflegung der Arbeitskräfte, beizubehalten. Die von dem Zweckverband bisher übernommenen Aufgaben der Aufstellung des Bauprogramms, der Planung, Veranschlagung und Durchführung von Bauaufgaben, der Vergebung von Bauarbeiten, der Überwachung der genehmigten Bauarbeiten und der Prüfung und Abrechnung der Bauaufgaben haben sich nach den gemachten Erfahrungen bisher schon als unzweckmäßig und nicht notwendig erwiesen. Eine in der geltenden Zweckverbandsatzung weiter vorgeschencne Aufgabe des Verbandsvorstandes, nämlich alle Bauvorhaben zu genehmigen und ihre Dringlichkeit festzulegen, ist in den von der Regierung ausgearbeiteten Entwurf einer neuen Satzung nicht mehr aufgenommen, also wohl als nicht mehr notwendig erkannt worden.

Nach dem Wegfall der wichtigsten Aufgaben des Zweckverbandes besteht für dessen Weiterbestehen keine Notwendigkeit mehr. Die meisten Baumaterialien können für den vermindernden Bedarf jetzt schon im freien Handel bezogen werden, der Mangel, der bei Holz und Eisen jetzt noch besteht, dürfte nach der Ansicht Sachverständi-

- 2 -

ger in Kürze ebenfalls überwunden werden. An Arbeitskräften besteht überhaupt kein Mangel mehr.

Die Frage, ob eine Baulenkung künftig noch notwendig ist, ob man die Inanspruchnahme von Bauvorhaben von einer besonderen Genehmigung abhängig machen oder ob man es lediglich bei der baupolizeilichen Genehmigung bewenden lassen soll, wird nicht einheitlich beantwortet. Mit einem Mangel an Baumaterialien und Arbeitskräften wird man eine Baulenkung nicht mehr begründen können. Es wird jedoch neuerdings die Notwendigkeit betont, nicht unbedingt notwendige Bauten zu verhindern, um den Kapitalmarkt für dringendere Finanzierungen effenzuhalten. In einem für das Land Rheinland-Pfalz bereits beschlossenen, aber noch nicht veröffentlichten Baulenkungsgesetz soll die besondere Genehmigungspflicht für Bauausführungen bis zu 10 000 DM aufgegeben werden sein. Für Bauausführungen über diesen Betrag hinaus soll die Genehmigung durch den Regierungspräsidenten, lediglich für Bauausführungen über 1 Million DM die Zustimmung der Militärregierung vorgesehen sein. Die vorgesehenen Genehmigungen können m.E. nur den Zweck haben, die nicht notwendige Inanspruchnahme des Kapitalmarktes gegebenenfalls zu verhindern.

Ich bin bei der Sachlage der Meinung, daß die Stadt Mainz die Auflösung des Zweckverbandes betreiben muß und daß gefordert werden sollte, daß sofort mit einem radikalen Abbau des Apparates des Generalbaudirektors begonnen wird. Ferner, daß die Lagerbauarbeiten nicht weiter betrieben werden.

Ich denke mir die künftige Regelung so: Die öffentlichen Körperschaften, juristischen und natürlichen Personen, die bauen wollen, und die bisher schon die Kosten für ihre Bauausführungen zu tragen hatten, sollen wieder völlige Baufreiheit nach Maßgabe der baugesetzlichen, baupolizeilichen und ortsstatutarischen Baubestimmungen erhalten. Die Planung und Ausführung städtischer Bauvorhaben muß ausschließlich Sache der Stadt sein. Die Bauausführung anderer öffentlicher Körperschaften (Land, Eisenbahn, Post usw.) kann, wie früher, durch die Baubehörden dieser Körperschaften erfolgen. Die für die Besatzung auszuführenden Bauten könnten einem besonderen Bauamt des Landes, etwa dem bisherigen Militärbauamt, überlassen werden.

Die Baufreiheit darf nur noch eingeschränkt werden, solange und soweit nach dem erwähnten Baulenkungsgesetz Einschränkungen zulässig sind. Ich kenne den Inhalt des Baulenkungsgesetzes nicht. Falls eine Mitwirkung der Stadtverwaltung bei den Entscheidungen des Regierungspräsidenten in dem Gesetz nicht vorgesehen sein sollte, müßte das Mitwirkungsrecht der Stadt und gegebenenfalls ein Beschwerderecht bei einer höheren Instanz gefordert werden.

Wie mir neuerdings mitgeteilt worden ist, soll die Absicht bestehen, den Generalbaudirektor an das Regierungspräsidium anzugliedern. Vermutlich soll er die beratende und begutachtende Stelle für die dem Regierungspräsidium zugedachte Genehmigungsbeurteilung sein. Seine Tätigkeit soll sich also auf den ganzen Bezirk Rheinhessen erstrecken.

- 3 -

Zum Schluß will ich noch kurz auf die Frage eingehen, welche besonderen finanziellen Vorteile der Stadt Mainz und ihren Bewohnern durch die Organisation des Zweckverbandes bisher geboten werden sind. Die Stadt hat bisher vom Land keinerlei Zuwendungen für den Wiederaufbau erhalten, die nicht auch anderen Gemeinden gewährt worden sind. In den Rechnungsjahren 1945 und 1946 wurden der Stadt, wie allen Gemeinden in dem damaligen Lande Hessen-Pfalz, die Kosten für die Beseitigung von Kriegsschäden an gemeindlichem Eigentum, auch die Kosten der Trümmerbeseitigung, in voller Höhe ersetzt. Wohl unter dem Einfluß dieser Regelung hat Ministerialrat Dr. Dahlgrün bei der Beratung des ersten Haushaltsplans des Generalbaudirektors (für 1947) auch für die von dem Generalbaudirektor übernommenen Enttrümmerungsarbeiten den 100%igen Ersatz der Kosten durch das Land ohne zeitliche Begrenzung zugesagt. Für die anderen Gemeinden ist dann später bei der allgemeinen Regelung nur ein 75%iger Ersatz der Kriegsschädenkosten zugestanden worden. Wenn die Stadt aus dem Zweckverband austritt, kann und wird sie nicht schlechter behandelt werden, wie die anderen Gemeinden des Landes.

Mainz, den 6. September 1948,

gez.: Trabé.

f. Jansen

Abschrift!

Stadt Mainz.

Mainz, den 4. September 1948.

An

Herrn Oberbürgermeister Dr. Kraus.

Betr: Zweckverband für den Aufbau von Mainz.

Nach meiner Ansicht lag vor 2 Jahren keine Notwendigkeit vor, den Zweckverband zu bilden. Die Entwicklung bis heute ist nicht derart, daß der Verband inzwischen eine Berechtigung gefunden hätte. Ich halte ihn auch heute für überflüssig.

Im Augenblick dürfte eine Auflösung der Dienststelle des Generalbaudirektors nicht zweckmäßig sein. Wenn eine andere Dienststelle die laufenden Arbeiten des Generalbaudirektors übernehmen muß, so werden für die ersten Monate bestimmt Schwierigkeiten auftreten, bis sich die neue Dienststelle eingearbeitet hat. Diese Schwierigkeiten werden insbesondere dann zu erwarten sein, wenn die neue Dienststelle nicht die gleiche Unterstützung durch die Militärregierung wie der Generalbaudirektor finden sollte.

Die Dienststelle des Generalbaudirektors ist also gegenwärtig noch zu erhalten. Ihre Hauptaufgabe muß sein, die Bauanträge der Militärregierung durchzuführen. Da diese Bauaufgaben Besatzungslasten sind, für die der Staat Rheinland-Pfalz aufzukommen hat, ist das Gegebene, aus dem Geschäftsführer des Zweckverbandes eine staatliche Baubehörde zu machen. Dies würde auch den Absichten des General Jacobsen vor zwei Jahren entsprechen. Als er vor zwei Jahren für das sogenannte Baden-Baden-Programm eine besondere Bauverwaltung forderte, erklärte er ausdrücklich, daß diese Bauaufgaben mit besonderen Arbeitskräften und Baustoffen neben den laufenden Aufbauten ausgeführt werden sollten. Die Aufbauarbeiten der Stadt sollten durch das Programm der Militärregierung nicht behindert werden. Nach dem Plan des General Jacobsen sollte also der Generalbaudirektor neben den bestehenden Baubehörden arbeiten. Da ein Überschreiten der Forderungen an Arbeitskräften und Baustoffen heute nicht mehr vorliegt, braucht den Einsatz eine übergeordnete Stelle nicht mehr zu lenken; das Nebeneinander-Arbeiten verschiedener Baubehörden durfte jetzt reibungslos vor sich gehen.

Dem Generalbaudirektor als staatliche Dienststelle wären die folgenden Arbeitsgebiete zuzuweisen:

1. Ausführung aller baulichen Forderungen der Militärregierung.
2. Durchführung der Trümmerbeseitigung.
3. Beschaffung kontingenter Baustoffe und Verteilung auf die verschiedenen Bauherren.
4. Verwaltung des Arbeiterlagers an der Wallstrasse.

Zu 2.

Bei der Trümmerbeseitigung handelt es sich um die Beseitigung von Kriegsschäden, also um eine Aufgabe des Landes. Es ist also berechtigt, die Durchführung der Aufgabe einer staatlichen Dienststelle zu überlassen.

//

- 2 -

Das Tiefbauamt, das heute praktisch die Trümmerbeseitigung durchführt, ist selbstverständlich in der Lage, die Arbeiten auch ohne Unterstellung unter den Generalbaudirektor zu erledigen. Ohne Generalbaudirektor könnte das Tiefbauamt die Trümmerbeseitigung nur als Auftragsaufgabe des Staates übernehmen. Das Verhältnis zwischen Tiefbauamt und Generalbaudirektor hinsichtlich der Trümmerbeseitigung kann als ein gutes bezeichnet werden. Eine Lösung des Tiefbauamtes von dem Generalbaudirektor würde die Aufräumungsarbeiten weder fördern noch stören. Es liegt also kein Anlass vor, den Zustand zu ändern.

Trotz der grossen Finanzschwierigkeiten ist die Weiterführung der Aufräumung unbedingt notwendig. Eine Einstellung muß vermieden werden. Wenn die Mittel knapp sind, so sollte man die Aufräumung auf das Mindeste einschränken. Dies ist nach meiner Meinung der Einsatz von 2 Baggern mit den notwendigen Lastkraftwagen. Die Kosten eines Betriebes von 2 Baggern werden sich im Monat auf etwa 40.000.-DM belaufen. Eine die Bagger wird der Aufbau der Stadt und auch der Aufbau der Privatunternehmen empfindlich gestört. Manches Unternehmen wird den Aufbau nicht durchführen können, wenn ihm nicht durch den Bagger das Grundstück abgeräumt wird. Werden die Arbeiten eingestellt, so wird auch der letzte Bagger von Mainz abgezogen.

Zu 3.

Unter die Kontingentierung wird in Zukunft wohl nur noch Holz und Eisen fallen. Die Verteilung muß zentral von der Landesregierung in Koblenz geregelt werden. Es dürfte nicht unpraktisch sein, wenn der Bedarf der verschiedenen Bauteile im Stadtgebiet Mainz von einer Stelle (dem Generalbaudirektor) gesammelt und in Koblenz angefordert wird; der Generalbaudirektor würde die freigegebenen Baustoffe an die Antragsteller weiterleiten. (Bis zum Kriegsende hatte der Gemeindetag die Verteilung des Eisens an die Städte übernommen, der hierzu bestimmte Kontingente von Berlin zugewiesen erhielt).

Eine Berechtigung, den Generalbaudirektor als staatliche Stelle beizubehalten, dürfte solange gegeben sein, als Bauaufgaben für die Militärregierung durchzuführen sind. Mit der Zeit werden diese Arbeiten aufhören und lediglich nur noch unbedeutende Unterhaltungsarbeiten verlangt werden. Dann ist die Dienststelle des Generalbaudirektors aufzulösen. Die laufenden Unterhaltungsarbeiten können dann von einer anderen Dienststelle, zweckmäßig von der Militärbauverwaltung, übernommen werden.

Mainz, den 4. September 1948.

gez: Dr. Dassen.

Für die Richtigkeit der Abschrift:

W. W. W. - d. Z.
Verw.-Angestellte.

- 1 -

Folktw. eigentlich
nur jenseit cult-
histisch mehrere
Kircchen, leichter
zu haben für zum
gesetzliche

mit
Die Angelegenheit Zweckverband und Generalbaudirektion ~~in~~ ⁱⁿ ~~an~~ ^{an} ~~vor~~ ^{vor}
~~eintrag präzisieren ist~~ ^{ist} eigentlich eine Angelegenheit Imm. Es wird
von keiner Seite ernsthaft bestritten werden können,
dass zur Zeit ~~seiner~~ ^{der} Gründung sowohl der Zweckverband
wie die Generalbaudirektion dringend notwendig waren, da
zu jener Zeit keine städtischen Stellen vorhanden waren,
die in der Lage gewesen wären, die dem Zweckverband
und der Generalbaudirektion überwiesenen Aufgaben
zu erfüllen. Ich glaube bei einer ruhigen objektiven
Überlegung der damaligen Verhältnisse wird man zu ~~herrschen~~ ^{herrschen}
~~einer gleichen~~ Beurteilung kommen. ~~ist ich~~

Es wird auch nicht bestritten werden können, dass
seit Bestehen des Zweckverbandes und der Generalbau-
direktion viele Baumaterialien nach Mainz kamen, viele
Arbeitskräfte in Mainz zusammengezogen ~~wurden~~ und grosse
Bauvorhaben in verhältnismässig kurzer Zeit durchge-
führt wurden.

^{Es ist schwer zu verstehen, wie es möglich war,}
~~Offen ist die Frage, ob Herrn Imm. selbst von seinen
eigenen Beamten nicht mit Mainz in Kontakt standen, wenn er sich
jedoch nicht direkt mit Mainz in Kontakt standen, wenn er sich
jedoch nicht direkt mit Mainz in Kontakt standen, wenn er sich~~
entstanden von Anfang an durch

die Person des Herrn Imm und zwar

1. weil Herr Imm durch die Militärregierung der Stadt gewissermassen aufgefordert wurde.
2. weil man in Herrn Imm, der grosse Bauten am Westwall und im U-Bootshafen ~~herrschte~~ ^{herrschte} durchgeführt hatte, einen eifrigen Anhänger des Nationalsozialismus sah.

683

*Frau im Wahlkreis
informiert und
herrn Jakobaeu*

3. weil seit Beginn seiner Tätigkeit, sowohl ~~von~~ ^{dem} Hochbauministerium wie von den Bauunternehmern und Architekten schwere Vorwürfe gegen Imm erhoben wurden.

4. weil Imm sich über grundlegende Bestimmungen des Zweckverbandes hinweggesetzt hat und in allen Fällen möglichst selbstständig zu arbeiten suchte.

Ich will zu diesen 4 Punkten im Nachstehenden Stellung nehmen:

Zu 1

man unterschreibt
Es muss ~~sagen~~ werden, dass Herr General Jakobaen ~~Herrn Imm nach Mainz gebracht hat~~ nur aufgrund bester Empfehlungen. Es kann nicht angenommen werden, dass ohne diese Empfehlungen ein derartiger Schritt möglich gewesen wäre (s. auch unter 2)

Zu 2

*Für einen
der Meinungen -*
Durch Zufall habe ich vor wenigen Tagen erfahren, dass Imm der einzige gewesen sein soll, der Anordnungen des Herrn Todt nicht ohne weiteres ausgeführt habe. Er ~~wollte~~ ^{hat} schon damals seine persönliche Meinung ~~in allen Fällen~~ ^{aus} gegen Anordnungen des Herrn Todt bei diesem vorgetragen und zum Teil auch durchgesetzt. Nach diesem Verhalten, wenn es richtig sein sollte, kann man Imm nicht zu den blind gehorchnenden Nationalsozialisten rechnen.

Es ist anzunehmen, dass derartige Vorfälle der Militärregierung bekannt geworden sind und dass sie vielleicht mit den Grund zu seiner Berufung nach Mainz gebildet haben.

Zu 3

Von den Vorwürfen gegen Imm ist mir nur ein Teil bekannt. Was ~~mir~~ aber ^{aufgezeigt} wurde ~~bekannt~~ geworden ist, wurde in einer so persönlichen und gehässigen Weise vorgetragen, dass es ~~mir~~ nicht genügen kann für ein endgültiges Urteil gegen Imm. Ich muss aber hierbei betonen, dass mir jedenfalls nicht alles bekannt ist.

Zu 4

Bestehen bleiben die Vorwürfe gegen Imm, dass er sich über grundlegende Bestimmungen des Zweckverbandes hinweggesetzt hat. Hierbei ist aber die Frage aufzuwerfen, ob er dies nicht in vielen Fällen oder sogar in allen Fällen im Einvernehmen mit Koblenz oder mit der Militärregierung getan hat. Ist dies der Fall, dann bleiben die Beschwerden zwar bestehen, sie richten sich aber ~~in keiner Weise~~ auch gegen Koblenz und die Militärregierung. Den Vorwurf, man könne mit Imm überhaupt nicht verhandeln kann ich in dieser Allgemeinheit nicht gelten lassen. *Zufällig war ich in dieser Allgemeinheit nicht gelten lassen.* Ich habe nur einmal ~~sehr~~ ^{sehr} ~~lange~~ ^{lange} mit Imm verhandelt und habe damals eine ganze Menge bei ihm erreichen können. *findest das Jungsatz sehr aufregend.*

Michel Oppenheim
Regierungsrat a.D.

Mainz, den 13. Januar 1948

Perronich

An den

Herrn Oberbürgermeister
Dr. Kraus

Mainz

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister !

Ihre Frage betreffend den Architekten Lods habe ich heute Vormittag in der Verwaltungskonferenz nicht beantwortet. Ich möchte hierzu in wenigen Sätzen nachstehend meine Ansicht zu Papier bringen.

Es ist sehr leicht, sowohl gegen Imm wie gegen Lods abfällige Bemerkungen zu machen. Unstreitig sind gewisse deutsche Belange durch die Einsetzung dieser beiden Instanzen gestört worden. Ob dies der Stadt zum Schaden oder zum Nutzen gereicht hat oder gereichen wird, kann man heute noch nicht entscheiden.

Bezüglich der Dienststelle Imm kann man aber heute wohl schon mit einer gewissen Sicherheit behaupten, dass kein städtischer Beamter sowohl aus persönlichen wie auch aus sachlichen Gründen in der Lage gewesen wäre, eine derartige Organisation auf die Beine zu stellen. Ich habe das Gefühl, dass Imm einer geschickten Verhandlung gegenüber nicht so abweisend ist, wie er von manchen Seiten immer hingestellt wird. Die Stadt Mainz sollte unter den augenblicklichen Verhältnissen auf die Person des Herrn Imm unter keinen Umständen verzichten und sollte alles unternehmen, dass die Dienststelle Imm erhalten bleibt.

Schwieriger ist die Frage zu entscheiden bei Herrn Lods. Da hinter Lods bedeutende Kräfte stehen, muss Sorge getragen werden, dass diese Kräfte nicht gegen die Stadt mobilisiert werden. Schon aus diesem Grunde wäre es grundfalsch, Herrn Lods jetzt in die Wüste zu schicken. Wenn Lods die Zuständigkeit einhält, mit der er im Anfang seine Arbeit begonnen hat, d.h. wenn er sich nicht um die Altstadt - also das Gebiet diesseits der Kaiserstrasse - kümmert, sehe ich keine Grund, warum man auf die Mitarbeit von Lods verzichten sollte.

*Für die Zukunft
Ihrer Zeitung*

•//•

Es dürfte zweckmässig sein, Herrn Lods ein Gebiet bearbeiten zu lassen oder ihm eine Aufgabe zu stellen. Die Angst vor den "Hochhäusern" ist bestimmt nicht am Platz, da die Lods'schen Hochhäuser kaum höher werden, wie die üblichen fünfstöckigen Mietskasernen. Ich habe früher das Gelände am Taubertsberg als Lods'sches Versuchsfeld vorgeschlagen und halte diesen Vorschlag auch heute noch für richtig. Herr Dr. Dassen hat heute Vormittag einen ähnlichen Vorschlag gemacht.

Ein nach modernen Gesichtspunkten folgerichtig erbauter Stadtteil wird der Stadt sicher nicht zum Nachteil gereichen.

In das angegebene Gebiet oder in seine nächste Nachbarschaft soll das Heim "pros juventute" kommen. Das wäre auch eine geeignete Aufgabe für Lods. Vielleicht besonders geeignet, wenn die Finanzierung durch die Militärregierung erfolgt.

Es wird sich sehr bald herausstellen, ob Lods wirklich die Fähigkeiten besitzt, von denen er und seine Anhänger gesprochen haben.

Ich bin
Ihr sehr ergebener

Betreffend: Organisation der Bauverwaltung in Mainz

Herrn Oberbürgermeister Dr. Kraus
vorgelegt.

Das nachstehende unter Ziffer I wurde gleich nach der ersten Verwaltungskonferenz am 7. September geschrieben. Das unter II nach ~~N~~angang der ~~Stellungnahmen~~ Dassen, Maurer, Schwahn Trable. *fui*

I

II

1. Wenn die übrigen Arbeitsgebiete des Generalbau-direktors (GBD) von anderen Dienststellen übernommen werden können, was mir fraglich erscheint, so muß aber für ein Arbeitsgebiet nämlich für die französischen Bauvorhaben nach Auflösung der GBD eine neue Stelle geschaffen werden. Die Einrichtung einer Reichsvermögensverwaltung wie nach dem ersten Weltkrieg wäre am zweckmässigsten. Da ihre Verwirklichung aber die Anerkennung eines Reiches voraussetzt, wird die Militärregierung sich mit einer derartigen Konstruktion kaum einverstanden erklären. Es ist daher zu entscheiden, ob eine neue Stelle geschaffen oder ob die bestehende Stelle - die GBD - nach ihrem neuen Arbeitsgebiet entsprechend umorganisiert werden soll. Bei der Beantwortung dieser Frage schliesse ich mich den Ausführungen Dassen an, der die Auflösung der GBD im Augenblick nicht für zweckmässig hält.
2. Aus den Ausführungen Dassen erscheint die Bemerkung über das gute Verhältnis zwischen der GBD und Tiefbauamt beachtenswert. Die von dem Tiefbauamt bewiesene Möglichkeit mit Imm zusammenarbeiten zu können ~~deckt sich mit meiner persönlichen Erfahrung.~~ (siehe oben I letzter Satz) misst den Dingen auf, kommt also ~~nicht auf unserer Rollen zulängen~~.
3. Nach Gründung des Zweckverbandes waren alle Städte in Frage kommenden Stellen der Stadt mit der Verteilung der Kosten durch den Schlüssel 83 zu 17 einverstanden. Lan war damals erstaunt, dass das Land einen für die Stadt so günstigen Verteilungsschlüssel vorgeschlagen hatte und war allgemein der Ansicht, dass die Stadt mit dieser Schlüsselung

sehr gut gefahren sein.

4. Nach meinen persönlichen Feststellungen und nach den verschiedenen Erklärungen glaube ich annehmen zu dürfen, dass die Stadt Mainz auf baulichem Gebiet während der letzten Jahre eine bevorzugte Stellung in Vergleich zu den anderen Städten des Landes eingenommen hat. Das ist doch wohl dem Land, der Militärregierung und dem Zweckverband zu danken. Warum soll das heute nicht anerkannt werden? Für die zukünftige städtebauliche Entwicklung der Stadt ist es z.B. von Bedeutung, dass in verhältnismässig kurzer Zeit der Osteiner Hof der Bassenheimer Hof, das Gebäude des ehemaligen Weißfrauenklosters (Handelskammer) und der Erthalter Hof wieder aufgebaut wurden, bzw. wiederhergestellt werden. Es ist hierbei gleichgültig für wen diese Arbeiten durchgeführt wurden und wer in den nächsten Jahrzehnten diese Gebäude inne haben wird. Eine ähnliche Bedeutung kommt der Wiederherstellung des Telehauses und des Woolworthsgebäudes zu.
5. Bei allen Untersuchungen über die vorliegende Frage ist die theoretische Seite zu stark, die praktische Folge zu wenig berücksichtigt worden. Eine an sich berechtigte Forderung wird oft besser nicht erzwungen, wenn angenommen werden muss, dass der Fordernde zugleich mit der Erlangung seiner Wünsche Schaden leidet.

Durch die heutige Erkenntnis, dass es ein Fehler war dem Zweckverband beizutreten, wird die augenblickliche Schwierigkeit nicht beseitigt. Auch das nachträgliche Besserwissen hilft nicht aus der verfahrenen Situation und wird keine Änderung herbeiführen. Kein Schimpfen und klein Klagen schafft die Tatsache aus der Welt, dass die Stadt - wenn auch unter einem gewissen Zwang - damals dem Zweckverband beigetreten ist. Selbstverständlich hat die Stadt das unbestreitbare Recht aus dem Zweckverband auszutreten oder ihn zu kündigen, wenn sie der Ansicht ist, dass unter den heutigen Verhältnissen die Stadt ihre Ziele auf einem anderen Weg besser erreichen kann. Die Gründe die die

Stadt zu einem solchen Schritt veranlassen könnten, sind eingehend dargelegt worden. Aber nicht genügend erörtert wurden die Folgen, die hierbei für die Stadt entstehen. Es darf nicht außer Acht bleiben, dass sowohl das Land, (Geld) wie die Militärregierung (Macht) eine der Stadt entgegenstehende Ansicht vertreten und ihre Meinung nachdrücklich mit allen Mitteln zur Geltung bringen werden. Nach allem was man bis jetzt gehört hat wird die Militärregierung Imm nicht fallen lassen. Sollte also die Stelle des GED. in Mainz verschwinden, wird eine entsprechende Stelle bei der Landesregierung in Koblenz oder bei dem Regierungspräsidenten in Mainz geschaffen werden. Diese Stelle wird dann von vornherein der Stadt gegenüber nicht freundlich gesinnt sein.

Bei Abwägung aller Für und Wider erscheint es mir am zweckmässigsten zu einem möglichst günstigen Kompromisslösung zu kommen.

V e r b a n d s s a t z u n g !

des Zweckverbandes für den Wiederaufbau der Stadt

M a i n z !

Gemäß § 7 Abs. 1 des Zweckverbandsgesetzes vom 7.6.1939 (RGBl. I S. 979) haben die nachstehenden Beteiligten folgendes vereinbart:

§ 1

Zum Neu- und Wiederaufbau der Stadt Mainz wird mit dem Sitz in Mainz ein Zweckverband mit dem Namen

"Wiederaufbauverband Mainz"

gebildet.

§ 2

Mitglieder des Zweckverbandes sind:

- a) das Land Rheinland-Pfalz,
- b) die Stadt Mainz.

Die Aufnahme weiterer öffentlicher Körperschaften oder Anstalten als Mitglieder bleibt vorbehalten.

§ 3

Der Zweckverband ist oberster Bauherr für den Wieder- und Neuaufbau der Stadt Mainz. Er hat die Bauaufgaben des Neu- und Wiederaufbaus im Bereich der Stadt Mainz und derjenigen angrenzenden Gebiete, die davon berührt werden, durchzuführen und zu finanzieren. *mit der Rücksicht auf finanzielle Mittel*

§ 4

Glieder des Zweckverbandes sind:

- a) der Verbandsvorstand,
- b) der Generalbaudirektor,
- c) die Verbandsversammlung,
- d) der Sachverständigenbeirat.

§ 5

Der Verbandsvorstand besteht aus dem Ministerpräsidenten des Landes Rheinland-Pfalz als Vorsitzendem, dem Regierungspräsidenten des Regierungsbezirks Rheinhessen und dem Oberbürgermeister der Stadt Mainz. Die Mitglieder des Vorstandes können Vertreter für sich bestellen.

§ 6

Die Geschäfte werden durch eine Dienststelle mit der Bezeichnung:
"Wiederaufbauverband Mainz, der Generalbaudirektor"
geführt.

- 2 -

Der Generalbaudirektor wird von dem Vorstand des Verbandes auf Privatdienstvertrag berufen.

Das Personal der Geschäftsführung wird von dem Generalbaudirektor nach dem vom Verbandsvorstand genehmigten Stellenplan eingesetzt.

Der vom Generalbaudirektor aufgestellte Personal- und Büroetat, aus dem die Gehälter der Angestellten und die Unkosten des Büros bestritten werden, bedarf der Genehmigung des Verbandsvorstandes. Die Geschäftsordnung für die Geschäftsstelle ist auf Vorschlag des Generalbaudirektors vom Verbandsvorstand aufzustellen.

§ 7

Die Aufgaben des Generalbaudirektors sind:

Die Aufstellung des Bauprogramms und die verantwortliche Leitung und Durchführung des gesamten Wiederaufbaus, insbesondere Planung, Veranschlagung, Überwachung und Abrechnung der vom Verbandsvorstand genehmigten und etwaigen sonstigen Bauaufgaben, ferner Firmen-, und Arbeitseinsatz, Kontingentverteilung, Nachschub und Transporte, Unterbringung und Verpflegung der Arbeitskräfte.

Der Generalbaudirektor kann die Planung und Durchführung der Bauvorhaben selbst übernehmen oder sie anderen Stellen, z.B. öffentlich Körperschaften, Behörden, Architekten, Unternehmern, Baugesellschaften ganz oder teilweise übertragen bzw. zur selbständigen Ausführung überlassen.

Öffentlich-rechtlichen Körperschaften - Staat, Stadt, Eisenbahn und dgl. - sollen nach Möglichkeit auf ihren Antrag die sie angehenden von dem Verbandsvorstand genehmigtem Planungs- und Durchführungsarbeiten überlassen werden. Die vorher genannten Befugnisse des Generalbaudirektors bleiben im übrigen unberührt.

Hinsichtlich der baupolizeilichen Angelegenheiten hat der Generalbaudirektor die gleichen Rechte und Pflichten wie jede staatliche und städtische Behörde. Sind im Einzelfalle Abweichungen und Ausnahmegenehmigungen erforderlich, so müssen diese bei den zuständigen Behörden eingeholt werden.

Der Generalbaudirektor vertritt den Verband in voller Verantwortung und hält die Verbindung zwischen Militärbehörde und Verband.

Er bestimmt die Personen, die ihn ständig und im Falle seiner Verhinderung zu vertreten haben. Die Bestellung des ständigen Vertreters ist vom Verbandsvorstand zu genehmigen. Jedes Verbandsmitglied kann gegen Anordnungen und Maßnahmen des Generalbaudirektors die Entscheidung der Aufsichtsbehörde mit der Wirkung berufen, dass diese die Anordnungen und Maßnahmen des Generalbaudirektors bis zur Entscheidung aussetzen kann.

§ 8

Die Verbandsversammlung besteht aus den Vertretern der Mitglieder des Zweckverbandes. Den Vorsitz führt der Ministerpräsident oder sein von ihm hierfür bestellter Vertreter. Er

- 3 -

beruft die Versammlung nach Bedarf, mindestens aber einmal jährlich, um den Haushaltsplan festzustellen.

Bei der Abstimmung hat

der Vorsitzende oder sein Vertreter	1 Stimme,
der Vertreter des Landes Rheinland-Pfalz	2 Stimmen,
der Vertreter der Stadt Mainz	1 Stimme.

Bei Stimmengleichheit gibt die Stimme des Vorsitzenden den Ausschlag. Im übrigen regelt die Verbandsversammlung ihr Handeln, z.B. die Form und Frist der Einberufung, sowie die Form der Tagungen und die Art der Beschlusffassung selbst.

Sie beschließt die Stimmenmehrheit, insbesondere über

- die Aufnahme neuer Mitglieder,
- die Feststellung des Haushaltsplanes und Deckung der Ausgaben,
- die Jahresrechnung und Entlastung,
- die Auflösung des Verbandes,
- die Abwicklung im Falle der Auflösung des Verbandes und die Verwendung des Verbandsvermögens,
- Satzungsänderungen.

Der Vorsitzende hat Beschlüsse der Verbandsversammlung vorzubereiten und auszuführen.

§ 9

Der Sachverständigenbeirat hat den Verband zu beraten. Er wird entweder von dem Verbandsvorstand oder dem Generalbaudirektor nach Bedarf einberufen. Er besteht aus:

- einem von der Landesregierung bestimmten Finanzsachverständigen und einem Vertreter des Landesarbeitsamtes,
- einem vom Oberbürgermeister der Stadt Mainz bestimmten städtischen Bausachverständigen,
- einem vom Verbandsvorstand berufenen Sachverständigen für Städtebau als sachverständige Mitgliedern.

Der Beirat kann zuziehen:

- in Angelegenheiten der Denkmalspflege den Bezirkskonservator,
- in Bauangelegenheiten der Eisenbahn, Post oder sonstiger Körperschaften einen von diesen bestimmten Bausachverständigen,
- in Gewerkschaftsangelegenheiten einen Vertreter des Baugewerksbundes, den der Generalbaudirektor beruft.

§ 10

Für die Haushalt- und Geschäftsordnung sowie für die Rechnungsführung und Rechnungslegung gelten die einschlägigen Bestimmungen der Haushaltsoordnung, der Kassenordnung und der Rechnungslegungsordnung sinngemäß.

§ 11

Der Ausgabenbedarf des Zweckverbandes wird durch Umlagen gedeckt, die alljährlich von der Mitgliederversammlung auf die Mitglieder umzulegen sind, soweit die sonstigen Einnahmen des Zweckverbandes nicht zur Bestreitung der Verbandsausgaben ausreichen.

Auch ein Fehlbedarf ist von der Mitgliederversammlung auf die Mitglieder umzulegen.

Dabei ist die jährliche Umlage und der Fehlbedarf nach folgendem Schlüssel umzulegen:

das Land Rheinland-Pfalz trägt
die Stadt Mainz

83 v.H.
17 v.H.

§ 12

Die öffentlichen Bekanntmachungen des Verbandes erfolgen in dem Verordnungsblatt der Landesregierung.

für den Erlass von Ausführungsbestimmungen ist der Verbandsvorstand zuständig.

Mit dem Erlass dieses Statuts sind alle früheren Anordnungen des kommissarischen Bauherrn hinfällig geworden.

Tiefbauamt.

Abschrift!

Mainz, den 12. April 1947.

An den
Herrn Oberbürgermeister-Baudezernat.

Betr: Wiederaufbau, Verbandssatzungen des Zweckverbandes.

Zu den Verbandssatzungen, von denen Sie mir Kenntnis gaben, möchte ich folgendes bemerken:

Grundsätzlich ist die Bildung des Zweckverbandes für den Aufbau von Mainz zu begrüßen, da damit eine zentrale Lenkungsstelle geschaffen wird. Jedoch grenzen die vorliegenden Paragraphen die Aufgaben des Generalbaudirektors gegenüber der städtischen Behörden nicht genügend ab, sodaß sich in der Praxis sicherlich Schwierigkeiten in der Zusammenarbeit ergeben werden. Es muß hier insbesondere auf Paragraph 7 hingewiesen werden.

Es heißt dort im ersten Absatz:

"Die Aufgaben des Generalbaudirektors sind die verantwortliche Leitung und Durchführung der vom Verbandsvorstand genehmigten und etwaigen sonstigen Bauaufgaben ferner usw."

Es ist hier unklar, was unter "etwaigen sonstigen Bauaufgaben" zu verstehen ist. Gehören diese nicht zu den vom Verbandsvorstand genehmigten Bauvorhaben?

Nach Absatz 2 "kann" der Generalbaudirektor Planung und Durchführung von Bauvorhaben anderen Stellen (z.B. auch der Stadt) ganz oder teilweise übertragen, bzw. zur selbstständigen Durchführung überlassen und nach Absatz 3 sollen nach Möglichkeit öffentlich-rechtlichen Körperschaften Planungs- und Durchführungsarbeiten überlassen werden. Meines Erachtens ist diese Fassung unmöglich, denn von einer Selbstständigkeit der Stadtverwaltung bei der Durchführung von Bauvorhaben kann dann keine Rede mehr sein. Es darf nicht vergessen werden, daß in den nächsten Jahren neben den vom Zweckverband genehmigten Bauvorhaben kaum andere zur Durchführung kommen können, da ja die gesamte Steuerung der Kontingente, der Transporte usw. in den Händen des Generalbaudirektors liegt. Insbesondere sehe ich eine Gefahr darin, daß Bauvorhaben teilweise übertragen werden können, d.h., daß die einzelnen städtischen Ämter nur eine Außenstelle des Generalbaudirektors sind und diese dadurch eine weitere Aufsichtsstelle erhalten. Es besteht meiner Ansicht nach keine Veranlassung, daß von städtischen Stellen die Kleinarbeit gemacht wird, ohne daß ein Einfluss auf die Planung und Arbeitsverteilung möglich ist. Es wäre dann zweckmäßig, daß bei der Generalbaudirektion auch die Bauvorhaben restlos durchgeführt werden. Als Beispiel führe ich die Räumungsarbeiten wie auch die Durchführung der Verordnung über die Trümmerbeschlagnahme an. In beiden Fällen verbliebe für die Stadt nur die unangenehme Seite der Auseinandersetzungen mit den Bürgern, Rechnungsprüfung und Firmenüberwachung, während auf die Verteilung der Arbeiten und der gewonnenen Baustoffe kein Einfluß ausgeübt werden kann.

Bei Paragraph 8 fällt mir nur auf, daß in der Verbandsversammlung Mitglieder außer Land Rheinland-Pfalz und Stadt Mainz nicht erwähnt sind, während nach Paragraph 2 jedoch auch weitere öffentliche Körperschaften oder Anstalten als Mitglieder aufgenommen werden können.

In Paragraph 9 heist es, daß der Beirat in Bauangelegenheiten der Eisenbahn, Post oder sonstiger Körperschaften einen von diesen bestimmten Sachverständigen hinzuziehen kann. Das würde also heissen, daß Bauangelegenheiten der Eisenbahn und Post praktisch ohne Befragung dieser Stellen durchgeführt werden könnten, da sie ja im Vorstand auch nicht vertreten sind.

gez: P r i t z e n .

Abschrift!

Betr: Verbandssatzung des Zweckverbandes für den Aufbau der Stadt Mainz.

Ich habe Bedenken hinsichtlich zweier Absätze des Paragraphen 7 der Verbandsatzung, der die Aufgaben des Generalbaudirektors aufzählt.

Der Absatz 2 sagt:

"Der Generalbaudirektor kann die Planung und Durchführung der Bauvorhaben selbst übernehmen oder sie anderen Stellen, z.B. öffentlichen Körperschaften, Behörden, Architekten, Unternehmern, Baugesellschaften ganz oder teilweise übertragen, bzw. zur selbständigen Ausführung überlassen."

Diese Bestimmung gibt dem Generalbaudirektor das Recht, über stadt. Ämter und Dienststellen unter Ausschaltung des Oberbürgermeisters zu verfügen. Die Stadtverwaltung kann bei der Durchführung ihrer eigenen Bauaufgaben vollständig ausgeschaltet werden. Die stadt. Ämter unterstehen praktisch nicht mehr dem Oberbürgermeister sondern dem Generalbaudirektor.

Der Absatz 4 über die baupolizeilichen Genehmigungen ist unklar und enthält Widersprüche. Absatz 4 sagt:

"Hinsichtlich der baupolizeilichen Genehmigungen hat der Generalbaudirektor die gleichen Rechte und Pflichten wie jede staatliche und städtische Behörde. Sind im Einzelfalle Abweichungen und Ausnahmegenehmigungen erforderlich, so müssen diese bei den zuständigen Behörden eingeholt werden."

Da die Rechte und Pflichten der staatlichen und städtischen Behörden unterschiedlich sind, ist unklar, wie der Generalbaudirektor zu verfahren hat. Behörden der Länder und des Reiches brauchen nach der Verordnung vom 20. November 1938 für Bauten der Länder und des Reiches nicht eine baupolizeiliche Genehmigung nachzusuchen, wenn die Bauten unter der Leitung von Beamten des höheren bautechnischen Verwaltungsdienstes vorbereitet und ausgeführt werden. Dagegen müssen Städte, Gemeinden und Kommunalverbände für ihre Bauten Baugenehmigungsanträge bei der Baupolizeibehörde einreichen. Der Generalbaudirektor führt nun sowohl Bauten des Landes wie auch Bauten der Stadt und von Privat-

1

! Tifroas

aus. Aus der Verbandssatzung ist nicht zu ersehen, wie er in den verschiedenen Fällen zu verfahren hat. Man könnte aus dem Absatz 4 herauslesen, daß der Generalbaudirektor für staatliche Bauten keine baupolizeiliche Genehmigung braucht, daß diese aber für städtische und Privat-Bauten eingeholt werden muß. Der Generalbaudirektor kann sich aber auch auf den Standpunkt stellen, daß er in keinem Fall die baupolizeiliche Genehmigung einzuholen braucht.

Allgemein ist zu sagen, daß nach der Einführung der Verbandsatzung Stadtrat und Bauausschuß in Aufbaufragen der Stadt ausgeschaltet sind.

Mainz, den 10. April 1947.

gez: Dr. Dassen.

bschrift.

*Hier liegt das
Vorschlag
zu einer*

Verbandsitzung des Zweckverbandes für den iederaufbau
der Stadt Mainz.

Gemäß § 7 Abs.1 des Zweckverbandsgesetzes vom 7. Juni 1939 haben das Land Rheinland-Pfalz und die Stadt Mainz sich zu einem Zweckverband für den iederaufbau der Stadt Mainz zusammengeschlossen und die nachstehende Satzung vereinbart:

§ 1

Zur Förderung des Neu- und iederaufbaus der Stadt Mainz wird mit dem Sitz in Mainz ein Zweckverband mit den Namen "iederaufbauverband Mainz" mit den Rechten einer Körperschaft des öffentlichen Rechts gebildet.

§ 2

Verbandsmitglieder des Zweckverbandes sind:

das Land Rheinland-Pfalz und
die Stadt Mainz.

Die Aufnahme weiterer Körperschaften oder Anstalten als Verbandsmitglieder bleibt vorbehalten.

§ 3

Der Zweckverband ist untere Baubehörde für den Neu- und iederaufbau staatseigener Gebäude und Gebäude anderer Eigentümer in Groß-Mainz und den engrenzenden Gebieten, soweit diese Gebäude von der Besatzung beansprucht werden. Er hat diese Bauaufgaben durchzuführen und zu finanzieren und bedient sich hierzu vornehmlich der örtlichen Unternehmer, der staatlichen Dienststellen und im Einvernehmen mit der Stadtverwaltung notfalls auch der städtischen Dienststellen.

§ 4

Organe des Verbandes sind:

- 1) die Verbandsversammlung
- 2) der Verbands-Vorstand
- 3) der Geschäftsführer.

§ 5

(1) Die Verbandsversammlung besteht aus 8 Mitgliedern und zwar aus 4 Vertretern des Landes Rheinland-Pfalz und 4 Vertretern der Stadt Mainz.

Die Vertreter des Landes Rheinland-Pfalz sind:
der Minister für iederaufbau
der Minister der Finanzen
der Arbeitsminister und
der Regierungspräsident für Rheinhessen oder
die von diesen bestimmte Vertreter.

Die Vertreter der Stadt Mainz sind:

der Oberbürgermeister oder sein Stellvertreter
und 3 vom Stadtrat bestellte Mitglieder.

- 2 -

- (2) Den Vorsitz der Verbandsversammlung führt der Vorsitzende des Verbandsvorstandes oder der von ihm bestellte Vertreter.
- (3) Die Verbandsversammlung entscheidet mit Stimmenvorbehalt; bei Stimmengleichheit gibt der Verbandsvorsitzende den Ausschlag.
- (4) Die Verbandsversammlung wird von dem Vorsitzenden des Verbandsvorstandes nach Bedarf, jedoch mindestens einmal jährlich zusammengerufen.

- 6 -

Die Verbandsversammlung hat Beschluss zu fassen über:

1. die Bestellung des Geschäftsführers
2. die Feststellung des Haushaltsplans
3. die Jahresrechnung und Entlastung des Vorstandes und des Geschäftsführers
4. die Aufnahme neuer Verbandsmitglieder
5. die Satzungsänderungen
6. den Erlass von Satzungen über die Nutzung von öffentlichen Einrichtungen des Verbandes, sowie über die Erhebung von Gebühren und Beiträgen
7. die Auflösung des Verbandes und die Abwicklung des Verbandvermögens.

- 7 -

- (1) Der Verbandsvorstand besteht aus 2 Mitgliedern und zwar dem Minister für Wiederaufbau oder seinemstellvertreter und dem Oberbürgermeister der Stadt Mainz oder seinem Stellvertreter.

- (2) Der Verbandsvorstand hat die gesamte Geschäftsführung zu überwachen und Beschlüsse der Verbandsversammlung vorzubereiten und durchzuführen. Ihm obliegt die Genehmigung des Bauprogramms, sowie die Festlegung der Dringlichkeitsstufe der einzelnen Bauten. Der Verbandsvorstand ist vom Geschäftsführer über alle wichtigen Angelegenheiten des Wiederaufbau-Verbandes zu unterrichten.

- 8 -

- (1) Die Geschäfte des Verbandes werden von einem durch die Verbandsversammlungen berufenen Geschäftsführer geführt.

- (2) Seine Dienststelle führt die Bezeichnung:
"Wiederaufbauverband Mainz, der Generalbaudirektor"

Der Generalbaudirektor wird auf Privat-Dienstvertrag angestellt und ist der Verbandsversammlung und dem Verbandsvorstand für seine Geschäftsführung verantwortlich.

- (3) Der Geschäftsführer vertritt den Wiederaufbauverband nach aussen.

- 9 -

- (1) Die Aufgaben des Generalbaudirektors sind:

1. die Aufstellung des Bauprogramms
2. die Planung und Veranschlagung sowie die verantwortliche Durchführung der Bauarbeiten für Staat und Besatzung
3. die Beschaffung und Verteilung der Bau-Kontingente für diese Bauaufgaben
4. der Einsatz der Baufirmen und der Arbeitskräfte, sofern deren Betreuung
5. die Fortführung der Enttrümmerung der Stadt Mainz in Zusammenarbeit mit dem Tiefbauamt der Stadt.

6. die Vorbereitung und die Durchführung der Beschlüsse des Verbandsvorstandes und der Verbandsversammlung.

(2) Der Generalbaudirektor bedarf der Genehmigung des Verbandsvorstandes:

1. zum beschluss von Dienstverträgen, in denen aussertarifliche Regelungen festgelegt werden
2. für die Führung von Prozessen
3. für die Inanspruchnahme von Mittel für Bauvorhaben, die im ausserordentlichen Haushaltspoln vorgesehen sind.
4. für die Aufnahme von Anleihen und Betriebsmittel-Krediten
5. für den Erwerb und die Veräußerung von Grundstücken,
6. für alle Angelegenheiten von grundsätzlicher Bedeutung, die der Verbandsvorstand durch Beschluss ausdrücklich für sich in Anspruch nimmt.

(3) Hinsicht der baupolizeilichen Befugnisse werden dem Generalbaudirektor bezüglich der von ihm auszuführenden Bauten die gleichen Rechte eingeräumt, die in § 91 der Ausführungsverordnung zur Hessischen allgemeinen Bauordnung den staatlichen Baubehörden zustanden sind. Er ist jedoch nicht zuständig für die Aufstellung des Generalbebauungsplans der Stadt Mainz, sowie der einzelnen Bebauungspläne, die in das Aufgabengebiet der Stadtverwaltung fallen. Alle übrigen baupolizeilichen Befugnisse werden von den städtischen Dienststellen wahrgenommen.

(4) Der Generalbaudirektor ist berechtigt, allen mit der Ausführung von Baumassnahmen für die Besatzungsbehörden betrauten Dienststellen, Architekten und sonstigen Beteiligten Anordnungen zu ertheilen und ihre Tätigkeit zu überwachen.

§ 10

(1) Der Generalbaudirektor hat seine Aufgaben im Rahmen des von ihm aufzustellenden und von der Verbandsversammlung zu genehmigenden Haushaltspolnes zu erfüllen.

Gegen Anordnungen und Massnahmen, die im Widerspruch zu der Satzung oder den Beschlüssen des Verbandsvorstandes stehen, kann jedes Verbandsmitglied die Entscheidung der Aufsichtsbehörde mit der Wirkung erufen, dass diese Anordnungen und Massnahmen des Generalbaudirektors bis zur Entscheidung ausgesetzt werden.

§ 11

Zur sachverständigen Beratung der Verbandsorgane wird ein Beirat gebildet, der nach Bedarf von den Verbandsorganen einzuberufen ist.

Dem Beirat gehören an:

- a) ein von der Verbandsversammlung bestimmter Sachverständiger für Städtebau
- b) ein von der Verbandsversammlung bestimmter Sachverständiger für Finanzen
- c) ein Vertreter des Arbeitsamtes in Mainz
- d) ein Vertreter der Industrie- und Handelskammer in Mainz
- e) ein Vertreter der Handwerkskammer in Mainz
- f) ein Vertreter des Allgemeinen deutschen Gewerkschaftsverbandes - Industriegruppe Bau -

- 4 -

- g) ein Vertreter des Landeskonservators
- h) ein Vertreter des gemeinnützigen Siedlungsunternehmens
in Mainz
- i) ein Vertreter der Architektenkammer in Mainz
- j) ein Vertreter der Post und der Eisenbahn

(3) Weitere Beiratsmitglieder können von der Verbandsversammlung oder dem Geschäftsführer berufen werden.

§ 12

Die Finanzierung der Bauvorhaben erfolgt, wenn von dem Verbandsvorstand keine andere Regelung getroffen ist, grundsätzlich durch die Bauherren, für die Bauvorhaben der Besatzungsmacht durch das Land Rheinland-Pfalz. Die ungedeckten Ausgaben des Zweckverbandes sind ebenfalls vom Lande Rheinland-Pfalz zu tragen. Im übrigen finden für die Haushalts- und Geschäftsordnung, sowie für die Rechnungsstellung die Vorschriften der Reichshaushaltsoordnung der Reichskassenordnung und der Rechnungslegungsordnung sinngemäß Anwendung.

13.

Die Befugnisse der Aufsichtsbehörde werden vom Minister des Innern des Landes Rheinland-Pfalz wahrgenommen.

14

Die öffentlichen Bekanntmachungen des Verbandes erfolgen im Ordnungsblatt der Landesregierung und in den Mainzer Zeitungen.

(Vorschlag Bürg. R. Hirschmidt)

Abschrift:

Vereinbarung

für die Durchführung von aufbau- und Instandsetzungsaufgaben im Stadtgebiet von Mainz

§ 1

zwischen der Landesregierung Rheinland-Pfalz (Aufbauministerium) und dem Oberbürgermeister der Stadt Mainz wird eine Arbeitsgemeinschaft zur Durchführung gemeinsamer Aufbauarbeiten im Stadtgebiet Mainz vereinbart.

§ 2

Der Arbeitsgemeinschaft werden die folgenden Aufgaben übertragen:

1. alle aufbau-, Bau- und Instandsetzungsaufgaben für die Besatzung,
2. die Beseitigung der Trümmer im Stadtgebiet von Mainz,
3. die Verteilung der Baustoffe und Arbeitskräfte für alle Bauarbeiten im Stadtgebiet von Mainz, soweit Kontingentierungsvorschriften dies notwendig machen.

Das Aufgabengebiet kann entsprechend den Bedürfnissen abgesondert oder ergänzt werden. Es ist hierzu die Zustimmung sowohl der Landesregierung wie auch des Oberbürgermeisters notwendig.

§ 3

Die Landesregierung und der Oberbürgermeister sind berechtigt, neben den Arbeiten der Arbeitsgemeinschaft eigene Bauarbeiten selbstständig durchzuführen.

§ 4

Solange Baustoffe und Materialien kontinuierlich sind und der Einsatz von Arbeitskräften zentral gelenkt werden muss, ist für das Stadtgebiet Mainz die Arbeitsgemeinschaft die Verteilungsstelle. Die Arbeitsgemeinschaft hat die Anmeldungen jedes Bauherren bezügl. Baustoffen, Materialien und Arbeitskräften entsprechend einzunehmen zu sammeln und an die für die Verteilung zuständigen Landesstellen weiterzugeben. Entsprechend der Freigabe durch diese Landesstellen hat die Arbeitsgemeinschaft die Anforderungen der einzelnen Bauherren zu befriedigen. Andere Zufriedenstellungen der Arbeitsgemeinschaft hinsichtlich der Arbeiten, die ausserhalb der Arbeitsgemeinschaft ausgeführt werden, nicht zu.

§ 5

Die Arbeitsgemeinschaft kann zur Durchführung der in § 2 genannten Aufgaben staatliche und städtische Dienststellen in Anspruch nehmen. Der Umgang der Anspruchnahme wird durch besondere Vereinbarung zwischen dem Land und der Stadt festgelegt.

§ 6

Die Landesregierung und der Oberbürgermeister stellen in gemeinsamer Rücksicht den Jahresplan der noch im Durchzuführenden Bauaufgaben fest.

arbeiten, deren Notwendigkeit erst im Laufe eines Jahres festgestellt wird, z.B. Forderungen der Besetzung, brauchen für ihre Durchführung die Zustimmung von Landesregierung und Oberbürgermeister. Sitzungen zur Feststellung des Jahresplanes oder zur Genehmigung von Einzelbauvorhaben sind von dem Geschäftsführer, den die Arbeitsgemeinschaft bestellt, einzuberufen. Ausserdem sind Landesregierung und Oberbürgermeister jeder für sich berechtigt, die Einberufung einer Sitzung der Arbeitsgemeinschaft zu verlangen.

§ 8

Bei Beschlüssen der Arbeitsgemeinschaft ist zu unterscheiden zwischen den Beschlüssen über allgemeine Verwaltungsfragen und Beschlüssen über durchzuführende Bauaufgaben. Beschlüsse über Verwaltungsfragen bedürfen sowohl der Zustimmung der Landesregierung wie auch des Oberbürgermeisters. Wenn eine der beiden Parteien widerspricht, gilt ein Antrag als abgelehnt. Bei Anträgen über Bauarbeiten liegt die Entscheidung bei derjenigen Partei, die den grösseren Anteil der Kosten trägt. Sind die Kosten genau hälftig auf beide Parteien verteilt, so ist in jedem Fall die Zustimmung beider Parteien notwendig.

§ 9

Für die Durchführung der Bauaufgaben der Arbeitsgemeinschaft wird von Landesregierung und Oberbürgermeister ein Geschäftsführer (Generalbaudirektor) bestimmt. Die Einstellung des Geschäftsführers ist auf die Zeit des Bestehens der Arbeitsgemeinschaft begrenzt.

§ 9

Der Geschäftsführer hat für die Durchführung der ihm übertragenen Aufgaben eine Geschäftsstelle einzurichten. Die Verwaltungsausgaben der Geschäftsstelle sind mit dem Jahresplan zu veranschlagen. Sie bedürfen der Genehmigung der Arbeitsgemeinschaft. Erweiterungen der Geschäftsstelle im Laufe eines Jahres bedürfen in jedem Fall der Zustimmung der Arbeitsgemeinschaft. Die Geschäftsstelle ist aufzulösen, wenn die Arbeitsgemeinschaft von einer der beiden Parteien gekündigt wird.

§ 10

Die Ausgaben für Geschäftsführer und Geschäftsstelle werden auf Land und Stadt entsprechend dem Verhältnis der für beide Teile auszuführenden Arbeiten verteilt. Die Kostenverteilung wird mit dem Jahresplan zu Beginn jeden Jahres, also zum 1. April festgesetzt.

Die Ausgaben für die durch den Geschäftsführer auszuführenden Bauaufgaben hat der Partner der Arbeitsgemeinschaft zu tragen, der nach den bestehenden Vorschriften zur Durchführung der Aufgaben verpflichtet ist. Eine besondere Vereinbarung zwischen den beiden Partnern für die Durchführung von Einzelaufgaben bleibt vorbehalten.

- 3 -

§ 11

Der Geschäftsführer hat bezügl. der Durchführung der Laufaufgaben
der Arbeitsgemeinschaft die Befugnisse einer staatlichen Baubehörde.

§ 12

Die Arbeitsgemeinschaft wird aufgelöst, wenn

1. die in § 2 genannten Aufgaben durchgeführt sind,
2. die Auflösung von einem der beiden Vertragspartner verlangt wird.

Der Antrag auf Auflösung ist nur zu Ende eines Rechnungsjahres zulässig und muss spätestens ein Vierteljahr vor Abschluss des Rechnungsjahres gestellt werden.

Vertrag über

III. Organisation.

Um entscheiden zu können, in welcher Form die Zukunft zwischen Stadt und Land in Fragen des Wiederaufbaus Mainz zusammengearbeitet werden soll, muss vorher über die folgenden Vorfragen einigermäßen Klarheit geschaffen werden:

1. Wie wird aus Rheinland-Pfalz? Muss damit gerechnet werden, dass es sich in seine Teile auflöst - voral. die jüngste Trennungnahme der Trierer Industrie, der Stadt Trier abhängt und des CDU-Vorstandes von Rheinland-Pfalz - oder kann angenommen werden, dass das Land Rheinland-Pfalz noch für eine gewisse Zeit bestand hat?
2. Hat die Stadt Mainz noch irgend welche Aussicht darauf, Landeshauptstadt zu werden? Kommt die französische Regierungsnutzung nach Mainz und ist mit der Erlegung der Landesregierung Rheinland-Pfalz nach Mainz noch zu rechnen? Die Antwort auf diese beiden Fragen würde wohl das offizielle Bauprogramm für Mainz auf lange Sicht hinsichtlich bestimmen.
3. Welche finanziellen Mittel kann das Land in der nächsten Zeit für Wiederaufbauarbeiten in Mainz zur Verfügung stellen, z.B. für Enttrümmerung, Besatzungsaufgaben, sozialen Wohnungsbau, Wiederherstellung städtischer Gebäude. Es muss abgeschaut werden, dass infolge der schwierigen Finanzlage des Landes diese Mittel sehr bescheiden sein werden, sodass sich wahrscheinlich schon dadurch die Sonderbaudirektion und eine besondere Organisation überhaupt erhebt, da die Bewicklung des Wiederaufbauprogramms ohne weitere von der Sonderbaudirektion der Militärbaubehörde übernommen werden kann und die Durchführung der überhaupt noch möglichen stadtseigenen Bauaufgaben von der städtischen Bauverwaltung

Nur wenn über diese Fragen Klarheit zwischen Stadt und Land besteht, kann über eine etwaige Gemeinschaftsarbeit und die bestmöglichste und zweckmäßigste Organisation derselben beraten und beschlossen gefasst werden. Ich brauche nicht zu betonen, dass die Sache sehr wichtig und dringlich ist, ich bitte Sie daher um einen baldigen Verhandlungstermin.

ges. Dr. Krauß
Oberbürgermeister.

In Abschrift

Herrn Reg. Rat Oppenheim

mit dem Bitte um Kenntnahme Ihres

am 13. Okt. 1945
Der Oberbürgermeister:

N. Krauß

Abschrift.

Der Oberbürgermeister
der Stadt Mainz

—

n. die

Landesregierung Rheinland-Pfalz

- Der Ministerpräsident -

K o b l e c h n / R o d s i

Gesamtministerium —

15. 10. 1948

Zweckverband Mainz (Feldersatzverbund) - Anträge, Vorschläge und
Vorlagen.

Sehr geehrter Herr Ministerpräsident!

Im Bezug auf zu meinem Schreiben vom 12.10. schreibe ich Ihnen, die
nachfolgenden Anträge und Vorschläge zu unterbreiten und als Material
zur Aussprache vorzulegen.

I. Liquidation

Nachdem die Auflösung des Zweckverbands beschlossen ist, erscheint
es unbedingt notwendig, dass der Vorstand sofort zusammentritt und
die Durchführung der Liquidation in ihren Einzelheiten beschliesst.
Der Liquidator ist vom Vorstand zu bestellen und dieser allein ver-
antwortlich. Es geht nicht an, dass die Generalbaudirektion jetzt
auf eigene Faust Liquidationsmaßnahmen erordnet und durchführt
ohne Rücksicht, ohne Richtlinien und ohne Abschaltung des allgemeinen
wirtschaftlichen Verstandes.

II. Haushalt 1948

Obenso ist es dringend notwendig, dass der DM-Haushalt 1948 sofort
durch die Währungsreform und die derzeitige Finanzlage radikal
geänderten Verhältnisse angepasst wird, und zwar im ordentlichen wie
im außerordentlichen Haushalt. Das ist wazo notwendiger, nachdem
die derzeitige Finanz- und Kassenlage sowohl die Stadt Mainz wie das
Land zu echerfen Sparmaßnahmen zwingt. Ich lese öfters in den Tages-
zeitungen, dass die Finanzlage von Rheinland-Pfalz die Landesregierung
bestimmt hat, sämtliche Bauvorhaben im Hoch- und Tiefbau mit sofortiger
Wirkung stillzulegen (vgl. die "Freiheit" Mainz v. 11. Okt. 1948).

Ich schlage vor, dass der Herr Ministerpräsident als Vorsitzer des
Vorstandes sofort eine besondere Prüfungskommission, bestehend aus

Ministerialrat Dr. Poppgräfin
Regierungsrat Kehr
Oberfinanzrat Trebitz

bestellt, die alle Kosten des ordentlichen und außerordentlichen
Haushalts des Zweckverbands sofort einer eingehenden und gründ-
lichen Rechenschaft unterzieht und das Ergebnis ihrer Prüfungen unver-
züglich dem Jurat und in einer besondren Sitzung weiterbreite.

Yahya 1949

1949 (Aulyan)

• Möglichkeiten beim Wiederaufbau der
Altstadt von Mainz.

Es ist begreiflich, dass die schweren Flächenzerstörungen unserer Städte Anlass zu grosszügigen Neuplanungen nach den Grundsätzen und Erkenntnissen des heutigen Städtebaues geben. Die hierbei vielfach bis zum Radikalismus des "tabula rasa" gesteigerten Forderungen mögen eine gewisse Berechtigung bei Stadtanlagen des 19. Jahrhunderts haben, die ihr Dasein einer einmaligen und zeitlich beschränkten Bedingtheit verdanken, die bei den meisten Gründungen oder Stadterweiterungen der 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts der massgebende Faktor war: Industrie-, Bergbau-, Verkehr usw..

Die Intoleranz dieses techn. Radikalismus ist jedoch ein grober Verstoß gegen die Grundsätze des Städtebaues, wenn dieser als geistige Aufgabe begriffen werden soll. Diese Aufgabe ist unbestreitbar gestellt bei dem "Wieder"- Aufbau alter historischer Stadtanlagen oder Stadtteile, die nach den drei elementaren Grundgegebenheiten der Landschaft, der Geschichte und der Lebensart der Bewohner orientiert sind. Aus ihrer Erkenntnis ergibt sich zwangsläufig das städtebauliche Programm:

1. Loslösung der Altstadtkerne aus ihrer willkürlichen und zwangsläufig geduldeten Stellung in der Großstadt und Rückgabe in die Ruhe ihrer ursprünglichen Daseinsberechtigung als selbständiger Stadtyp.
2. Die zweckmässige und organische Führung der Verkehrswege als Lebensadern der gesamten Stadtstruktur.
3. Die Lösung der natürlichen und geistigen Aufgaben der Stadt als Ziel und Begrenzung ihres materiellen Wachstums.
4. Die Wirtschaftlichkeit der wiederherzustellenden oder neuen Stadt bzw. Stadtteile.

Das Studium und die Prüfung der zerstörten Altstadt von Mainz offenbart eine überraschende Fülle von hohen und

- 2 -

. kostbaren Dingen mehr oder minder großen Gewichtes, in allen Fällen aber trotz teilweiser schwerer Beschädigung von grundsätzlicher Bedeutung für die Strassen- und Platzräume ihrer mittel- und unmittelbaren Umgebung, denen sie Halt und Inhalt geben. Sie sind auch in Zukunft die Festpunkte des Aufbaues.

Die vielfältige Erscheinung der Altstadt ist die Folge und der bauliche Ausdruck des öfteren Wechsels des Inhaltes und der Aufgabe der Stadt und damit ihres Sinnes. Wenn auch von der ehemals wehrhaften Metropole der römischen Eroberer am Rhein nur noch kümmerliche Reste vorhanden sind, fand diese Epoche doch ihren Niederschlag in der grundsätzlichen Anlage der Altstadt. Wesentlich überzeugender und ausgeprägte jedoch sind die Baudokumente des Mittelalters und der früheren Neuzeit, die den Stadtcharakter als Bischofsstadt, Fürstenstadt und Bürgerstadt formten. Dieser Dreiklang ist sowohl in der gesamten Stadtstruktur als auch in vielen Einzelerscheinungen leicht erkennbar. Die wechselnde Bestimmung der Stadt ergab ihre Ausprägung. Die entsprechenden Bauwerke aber sind die historische Bedingung Ihres Daseinsanspruchs in der Jetz- und kommenden Zeit.

Die vielumstrittene, oft diskutierte, einmalige Chance der Neugestaltung, die uns bei aller Tragik des ungeheuren Verlustes an baukulturellem Gut das Schicksal gleichsam als Ausgleich bietet, verführt leider vielfach zu der Verkenntnis der Grenzen, die uns im Wiederaufbau von dem Gebot der Stunde als auch den realen Möglichkeiten der Zukunft gezogen sind. Beides führt zwangsläufig bei kritischer Überprüfung zu derselben Erkenntnis für Mainz, wie sie in den Aufbauplänen von Städten gleicher Bedeutung (Köln, Würzburg, Augsburg, Lübeck - um nur einige zu nennen -) ihren Niederschlag gefunden hat.

Die historischen Stadtteile bleiben in ihren Räumen (Straßen und Plätze), von den notwendigen Sanierungen abgesessen, erhalten; ihre beschädigten, baulichen Ein-

- 3 -

- 3 -

zelerscheinungen sind zu restaurieren; Ersatz für Zerstörtes muss den vorhandenen Dominanten untergeordnet werden.

Für die wieder aufzubauenden, neueren Stadtteile des 19. und 20. Jahrhunderts, die bereits eine gewisse "Quadratur der Ordnung" aufweisen, sind neben allgemein bekannten, städtebaulichen Forderungen ausschliesslich wirtschaftliche Überlegungen massgebend. Für beide Stadtanlagen ist jedoch die weitgehendste Schonung und Ausnutzung des vorhandenen Strassen netzes (einschl. der "U-Bauten") und Neuordnung des Verkehrs dringendes Gebot".

Neuordnung des Verkehrs

Der Wiederaufbau der Altstadt stellt die grundsätzliche Lösung der Verkehrsführung durch die Altstadt in den Vordergrund. Das Wesentliche bei dieser Entscheidung ist die Frage, ob der Gesamtverkehr, besonders der Verkehr aus dem linksrheinischen nach dem rechtsrheinischen Gebiet durch das Herz der Altstadt zu führen ist, oder ob man dem Verkehr, bedingt durch sein zeitliches Ausmass, andere Wege zuweisen soll. Das Problem der neuen Verkehrsordnung ist aber absolut mit dem Rheinübergang gekuppelt.

Ob eine totale Lösung ohne erheblichen wirtschaftlichen Aufwand möglich ist, ist eine Frage der eingehendsten wirtschaftstechnischen Untersuchung; schliesslich aber ist der Mensch das Primäre und Wirtschaft und Technik nur seine Funktionen, d.h. also das Sekundäre. Die nüchterne Konsequenz dieser Überlegung ist die Forderung den Altstadtkern -das ist der Grundriß des Herzstückes der Stadt, unantastbar zu lassen und ihm an Verkehr nur soviel zuzumuten, als er aufzunehmen in der Lage ist und für seine Lebensfunktion benötigt. Der Rest ist in sinnvoller, zweckentsprechender Führung um den Kern herumzulegen und nach aussen abzuleiten. Eine Ausnahme hiervon machen wohl die Strassen-

- 4 -

- 4 -

züge, die den Kern verkehrstechnisch aufzuriegeln haben und als sein Rückgrad betrachtet werden müssen. Ihre Zahl ist auf das notwendigste Maß zu beschränken; nach Möglichkeit sind vorhandene Strassenzüge für diese Bestimmung in Anspruch zu nehmen. Es wird dabei nicht zu umgehen sein, die eine oder andere Sanierungsmaßnahme an diesen Straßen durchzuführen, ohne dass allerdings hierbei ihr Charakter im Wesentlichen verändert werden darf; oder aber eine zweite Möglichkeit: durch parallel verlaufende Entlastungsstrassen, die wirtschaftliche Grundstückswertverbesserungen zur Folge haben müssen, die alten Streckenräume in ihren eigentlichen historisch bedingten Zustand zu belassen.

Schließlich muss das Altstadtgebiet im Banne seiner unschleissenden Ringstrassen klaren und übersichtlichen Anschluss an das übrige Weichbild und darüberhinaus als Teil des gesamten Stadtorganismus an das Strassennetz haben. Die Übertragung dieser Forderung auf die Stadt Mainz ergibt folgendes Bild: Die Mainzer Altstadt wird von den Strassenring unschlossen: Rheinstrasse, Grosse Bleiche, Schillerstrasse, Ludwigstraße. Das Gebiet südlich der Ludwigstraße, ein wenn auch jüngerer, doch historisch ebenfalls gewichtiger Teil orientiert sich im Wesentlichen längs der Augustinerstrasse. Er liegt wohl ausserhalb des vorgenannten Ringes, spielt aber schließlich nicht die ausschließl. Rolle eines in sich selbst abgerundeten Stadtgebietes, wie das eigentliche Kernstück von Mainz. Rheinufer und der nördl. Zitadellenhügelzug sind seine natürlichen Begrenzungen, sodaß er mit einer gewissen Logik durch die Verbindungsstrasse - Augustinerstrasse - zu dem Raum der Altstadt hinzugenommen werden kann.

In diesen vorgenannten Rahmen liegt Alt-Mainz für fast 1900 Jahre eingeschlossen. Sein Wachstum im 19. Jahrhundert führt zu einem konzentrisch umschließenden Erweiterungsring, der in wesentlichen die südliche Neustadt und den Grüngürtel vom Lindenbergs bis zum Rhein umfasst.

- 5 -

- 5 -

Auch dieser 2. Ring hat massgebliche, ihn abschliessende Randstrassen und zwar: Rheinallee, die Ringfolge: Kaiser Karl-Ring -Barbarossa-Ring -Kaiser Wilhelm-Ring, bzw. die spätere Entlastungsstrasse., Stephan Karl Michelstr. bzw. Zwerchallee (Mombacherstr., Wallstr.) und Linsenberg, Langenbeckstr., Philippschanze, Goldgrube, am Stiftswingert, Michelsberg. Über diesen Ring hinaus liegen die Siedlungsgebiete in denen sich im grossen und ganzen die Stadterweiterung in der 1. Hälfte des 20.Jahrhunderts abspielt, soweit sie sich nicht um die Vororte Mainz-Gonsenheim, Mainz-Bretzenheim, Mainz-Weisenau und Mainz-Kastel konzentriert. In diesem Ring liegen ferner die wichtigsten Krankenhäuser, die Kasernen, die Universität, die Grünflächen und die grossen Sportplätze.

Als grosser Ring umschliesst schliesslich die Folge der Vororte das Gebiet von Mainz: Mainz-Mombach, Mainz-Gonsenheim, Mainz-Bretzenheim & Mainz-Weisenau. Diese Situation ist aus einer 2000 jährigen Geschichte herausgewachsen. Sie ist kein willkürliches, durch eine einmalige Bedingtheit entstandenes Gebilde, sondern die Folge eines natürlichen, dem jeweiligen Kräfteverhältnis entsprechendem Wachstums.

Die "Runde" um Mainz wird durch die beiden grossen Bahnbrücken (Nord- und Südbrücke) auf das rechtsrheinische Gebiet übergeleitet. Dort fehlt das unmittelbare Glied in der Kette, da der strassenführung Mainz-Kastel - Frankfurt - Darmstadt der Charakter als umschliessende Ringstrasse nicht zugesprochen werden kann. Sie führt als D-Strasse durch die Kernstücke Mainz-Kastel bzw. Mainz-Kostheim und Mainz-Gustavsburg.

Die 3. Brücke über den Rhein -Strassenbrücke- ist ihrem eigentlichen Sinn und Zweck nach direkte Verbindung von Mainz zum rechten Ufer. In ihrer Lage erfüllte sie bis in die jüngere Zeit ihren Zweck. Dem modernen Verkehr mit seinen bautechnischen Folgerungen wird sie nur noch in ungenügender, sic schwer belastender Weise ge-

- 6 -

- 6 -

recht. Als einzige Fahrstrasse hat sie neben ihrer Bedeutung als "Strassen-Brücke" die Funktion als grosse D-Strasse zu tragen und wird sie wohl auch für nicht absehbare Zeit noch weiterhin zu erfüllen haben. Für die Neuorientierung des Verkehrs ist die vorgeschilderte Situation zunächst als gegeben anzunehmen, da finanzielle Erwägungen vorläufig einen grundsätzlichen Wandel verbieten. Es ist aber die Pflicht unserer Generation der kommenden Entwicklung in soweit Rechnung zu tragen, dass jetzt durchzuführende Massnahmen nicht eine zukünftige Verbesserung oder Neuorientierung verhindern.

Da die Brückenwage die primärsten Faktoren für die Reglung des Grossverkehrs in und um Mainz herum sind, sind jetzt schon die Voraussetzungen für die spätere Entwicklung zu schaffen. Die Zerstörung der Brücken und ihr notwendiger Wiederaufbau hat hierzu die Möglichkeit geschaffen. Insbesondere kommt der Nordbrücke (Kaiserbrücke) eine wesentliche Bedeutung zu, weil sie die nächste Verbindung zu dem Raum Wiesbaden bildet und somit eine Hauptader in dem grossen Raum Mainz-Wiesbaden darstellt. Ob sie an ihrer jetzigen Stelle verbleibt oder weiter rheinabwärts verlagert wird, bedarf einer gründlichen, wirtschaftlich-technischen Untersuchung. Sie ist aber schliesslich nicht von so ausschliesslicher Bedeutung für die innere Verkehrsorientierung von Alt-Mainz. Es muss jedoch diese Brücke ausser dem Eisenbahnverkehr zusätzlich Fahr- und Fußgängerverkehr aufnehmen. Gewichtiger ist die Rolle der Südbrücke im Zuge des Fernverkehrs. Der Anschluss des Wirtschaftsraumes Mainz an die vorhandene oder neugeplante Reichsautobahn liegt im Süden, weil die Führung einer linksrheinischen Reichsautobahn nur in dieser Richtung von der Stadt aus gesehen zweckmässig ist. Die Frage, ob man die jetzt wieder im Wiederaufbau befindliche südl. Eisenbahnbrücke als Zubringerstrasse aus dem Wirtschaftsraum Mainz an das rechtsrheinische Reichsautobahnnetz in Anspruch nehmen

- 7 -

kann, ist eine Angelegenheit der Brückekonstruktion und ihrer Rampenlösungen. Der linksrheinische Brückenkopf kann ohne wesentliche, technische Schwierigkeiten für diese Aufgabe gestaltet werden. Ob die Brücke als eingeschossige Brücke oder zweigeschossige Brücke für ihre neue Funktion zu konstruieren wäre, muß den Brückenbauern zur Entscheidung überlassen bleiben.

Wie dem auch sei, wäre es für die Stadt Mainz eine Lebensnotwendigkeit diese Brücke als kombinierte Verbindung des Raumes Mainz an seinen rechtsrheinischen Industrieraum (Mainz-Kostheim, Mainz-Gustavsburg, Mainz-Bischofsheim, Rüsselsheim) herzustellen. Das noch fehlende Glied der grossen Reichsautobahnlinien im linksrheinischen Hinterland der Stadt wird notwendigerweise bei Mainz einen Rheinübergang finden müssen, da zwischen Frankenthal und Koblenz keine entsprechenden Stromübergänge vorhanden sind, die die direkte Verbindung an das rechtsrheinische Autobahnnetz herstellen können. Die Verbindungen bei Worms und Bingen liegen ausserhalb des Schwergewichtes des Autobahnnetzes, wobei insbesondere Worms infolge seiner geringen Entfernung zur Reichsautobahn bei Frankenthal keinen wirtschaftlichen Anspruch auf einen weiteren Autobahn-Rheinübergang erheben kann. Sollte aber rheinaufwärts ein Autobahnübergang geschaffen werden (Ladenheim) und durch ihre östl. und westl. Weiterführung das links- und rechtsrheinische Autobahnnetz zum Schluss gebracht werden, liegt dieser Übergang für den normalen Fußgänger und kleinen Fahrverkehr zwischen Mainz und seinen östl. Vororten soweit abgesetzt, dass er für diese Funktion nicht in Anspruch genommen werden kann. Die Folgerung aus diesen Überlegungen führt zu der Erkenntnis, dass die innere Strassenorientierung im engeren Raum Mainz an ihre vorhandenen 3 Brücken gebunden ist.

Jimmer aber wird die Strassenbrücke von Mainz als Verbindungsstrasse von Mainz zum rechtsrheinischen Ufer,

- 8 -

insbesondere zu den Stadtteilen Mainz-Kastel, Mainz-Kostheim und Mainz-Gustavsburg auch zukünftig eine gewichtige Rolle spielen denzufolge werden auch ihre Zubringerstrassen in der Stadt Mainz: Rheinstrasse, Rheinallee, Gr. Bleiche auch im kommenden Strassenetz der Stadt als solche in Erscheinung treten müssen.

Bei der Neuorientierung des Verkehrs ist eine scharfe Trennung zwischen dem unzuleitenden grossen Durchgangsverkehr und dem internen Verkehr innerhalb der Stadt oder ihrer Vororte zu unterscheiden. Die grosse Umgehung soll hier nicht Gegenstand der Untersuchung sein, da sie ~~noch~~ mit der Großraumplanung aufs engste zusammenhängt. Dagegen spielt die Regelung des kleinen Verkehrs für die Erscheinung der Altstadt die ausschließliche Rolle. Hierbei führt die eingangs gestellte Forderung der Unberührtheit der Altstadt zur Festlegung des die Altstadt umschliessenden Strassenringes und der sie aufschließenden Sammlerstrasse.

Strassen und Plätze

Der umschließende Strassen-Ring: Rheinstrasse, Gr. Bleiche, Schillerstrasse, Ludwigstrasse und die Folge der Plätze bis zum Rhein hat wohl im Laufe der Entwicklung des Stadtkörpers im 19. Jahrhundert diesen Charakter eingebüßt und ihn an den äusseren Ring abgegeben. Von diesem gehen die Radialstrassen zu dem Hinterland ab, von denen insbesondere die Saarstrasse, die Pariserstrasse und die Mainz-Vormserstrasse die bedeutendere Rolle spielen. Inzwieweit die Einnahme des südl. Siedlungsgebietes (Anlage) mit der Universität und den Aufschließungsgebiet der Wallstrasse in das Weichbild der Stadt einen äusseren begrenzenden Ring erforderlich macht, wird hier nicht untersucht, da er ohne Einfluß als formbildender Faktor auf die Altstadt ist.

Während die inneren Ringstrassen und die Sammlerstrassen das Rückgrad der einzelnen Stadtteile bilden,

- 9 -

sind die eigentlichen Raumgestalter des Altstadtbildes die kleinen und kleinsten Aufschlüsselungsstrassen und -gassen; sie sind letzten Endes die Wege, die uns in die Stadt einführen und uns ihre Seele erschliessen. Für sie gilt also insbesondere das Gesetz von der "Bewahrung aus Ehrfurcht" und der historischen Verpflichtung. In ihnen ist nicht der Verkehr sondern der Mensch die primäre Erscheinung. Sie haben, wie bereits betont, nur soviel Verkehr aufzunehmen als er der Wirtschaft ihrer Versorgungsgebiete entspricht. Die Bestimmung von Sperr- und Einbahnstrassen mit nach Möglichkeit totalem, rechtsläufigem Verkehr sind die Handhaben für die Verkehrssteuerung im eigentlichen Altkern der Stadt.

Von je her sind Rheinstrasse, Gr. Bleiche und Schillerstrasse feste Gegebenheiten im Stadtbild gewesen, wobei Gr. Bleiche und Rheinstrasse, aufs engste mit der Brückeführung gekuppelt, schon immer Hauptverkehrsstrassen für den Durchgangsverkehr waren.

Sie werden auch fernerhin für diese Funktion in Anspruch genommen werden, da sie sowohl den Nord-Süd als auch den Ost-West Verkehr zur Strassenbrücke bringen müssen. Sie sind demzufolge feste Bestandteile im zukünftigen Strassennetz und am stärksten verkehrstechnischen Bedingungen unterworfen. (Verbreiterung, Kreuzungspunkte usw.). Nur die Ludwigstrasse ist ein gewaltsamer Einschnitt diktatorischen Machtwillens in das organische Gefüge des mittelalterlichen Mainz, aber trotzdem im Verlaufe ihres 1/2 jahrhundertalten Daseins mit der Schillerstrasse und den Plätzen am Dom zu einer Einheit zusammengewachsen.

Die Entwicklung des 19. und der 1. Hälfte des 20. Jahrhunderts gaben der Schillerstrasse eine Bedeutung, die ihr wesensfremd war und ihren Schwerpunkt zur gesamten Stadtmasse zu ihren Ungunsten verlagerte. Als "ursprüngliche, Fußstrasse" am westlichen Hügelabbruch war sie nach dieser Seite hin die künstliche Grenze der Stadt, wie es die Rheinstrasse nach der Ostseite hin ist. Es ist leicht verständlich, dass hier wie dort in den vorhandenen, auf-

- 10 -

- 10 -

gelockerten Flächen die grossen historischen Profanbauten des 17. und 18. Jahrhunderts die notwendige Voraussetzung fanden, die in dem massierten Altstadtkern nicht mehr gegeben war. Die Vielheit der Patrizier- und Adelshäuser gaben dieser Strasse das Gepräge einer "Prunkstrasse", der einzigen, die die ehemals so reiche Kanzlerstadt des Reiches aufwies.

Der neuzeitliche Durchgangsverkehr bemächtigte sich mangels anderer Möglichkeiten und verlockt durch den breit angelegten Durchbruch zum Höfchen der Schillerstrasse, entzog sie aber zugleich ihrer ursprünglichen Bestimmung und gab ihr ein falsches Gepräge. Die Stadterweiterung am Ausgang des 19. Jahrhunderts vertiefte noch diese Flaschprägung durch neue Strassenzuführungen (Bahnhofstrasse) und dadurch bedingter Platzbestimmungen (Münsterplatz). Die Zwangsläufigkeit dieser Lösungen durch die chem. Festungsbeschränkungen ist heute hinfällig geworden. Die Verherrungen des Krieges haben (eine Chance des Schicksals?) die Möglichkeit zu einem grundsätzlichen Wandel geschaffen, der dem ursprünglichen Sinn der Strassen- und Platzanlage wieder gerecht wird und sie in die notwendige Ruhe ihres ursprünglichen Daseins zurückgibt: Die Folge: Schillerstrasse - Schillerplatz - Ludwigstrasse - Gutenbergplatz - Höfchen - Markt - Liebfrauenplatz mit ihrer räumlichen Umgebung ist eine Einheit die bei sinnvoller Verkehrsregelung und architektonischer Ausrichtung einen wesentlichen Teil des Geripps für den Wiederaufbau des Stadtkernes bildet. Der würdigen, repräsentativen Erscheinung des Schillerplatzes folgen der Gutenbergplatz als feierliches Theaterforum, Höfchen, Markt und Liebfrauenplatz als Plätze bürgerlichen Lebens, das den Menschen erst in Beziehung setzt zum Bau und den geistigen Maßstab gibt für das überragende Dommassiv.

Eine zu diesem räumlichen Zug parallel verlaufende, neu zu schaffende, entlastende Verkehrsstrasse nimmt alle verwirrende Unruhe des Verkehrs und seiner bautechnischen Bedingungen aus diesem historischen Strassen-

- 11 -

- 11 -

und Platzgefüge und gibt ihm eine Note, wie sie nur wenige Anlagen in Deutschland aufweisen.

Die Fortsetzung dieser Entlastungsstrasse soll über die Gr. Bleiche hinaus in die unmittelbare Nähe des Bahnhofs führen und auch hier die so dringend notwendige Verkehrsentlastung schaffen. Sie findet nördl. des Bahnhofs Anschluss an den Kaiser-Wilhelm-Ring. An diesem Knotenpunkt mündet die Unterführung von der Mombacherstrasse, die eine zügige Fortsetzung bis zum Auslauf in die Boppstrasse erhalten könnte.

Diese Regelung nimmt dem Verkehr am Bahnhof seine bedrohliche Dichte und lenkt ihn bereits vorher in tragbare Straßen ab. Der verkehrsreiche Kreuzungspunkt dieser langzügigen Entlastungsstrasse mit der Gr. Bleiche muss zu einer den Verkehr zwangsläufig regelnden Platzanlage (z.B. Karusell) aufgeschlossen werden. Diese neue Strasse nimmt zugleich dem Münsterplatz seine seitherige falsche Betonung, da Bingerstrasse und Bahnhofstrasse ihn nun nicht mehr überschneiden sondern tangieren. Der derzeitige breite Aufbruch der Schillerstrasse am Telehaus muss durch einen baulichen Querriegel verringert werden, der einmal dem Münsterplatz wieder Halt und maßstäbliche Grösse gibt und andererseits die Komponente zu der Verengung am Schönbornerhof in der Schillerstrasse bildet.

Die Notwendigkeit der Weiterführung der vorgenannten Entlastungsstrasse zum südl. Stadtteil über die Ludwigstrasse hinaus ist bestreitbar. Als Ammlerstrasse zwischen Neu- und Altstadt stösst sie jenseits der Ludwigstr. in wirtschaftlich schwaches Gebiet und trägt nur noch verkehrsableitenden Charakter zum südl. Rand der Altstadt. Als Sammlerstrasse spielt sie keine wesentliche Rolle, da sie nur den Rand des zu ihr orientierten Stadtteils berührt und bereits in die Einflussphäre der Augustinerstrasse eingreift, ohne dieser die notwendige Entlastung zu bringen. Diese Schwerachse sollte man nicht oder nur unwesentlich verschieben. Es wäre logischer für die Abwicklung des

- 12 -

~ 12 ~

innerstädtischen Verkehr, daß man, wenn die Schillerstraße vom Verkehr entlastet wird, die gleiche Möglichkeit für die Ludwigstraße bis zum Höfchen und darüber hinausgehend für den Markt und Liebfrauenplatz ausnutzt. Diese Überlegung führt zur Planung einer der Ludwigstraße parallel verlaufenden Entlastungsstraße, die die Platzfolge in der Nähe des Domes wieder ihre ursprüngliche Zweckbestimmung zurückgibt und den Verkehr an ihr vorbeiführt ohne sie zu überschneiden. Ihr unterer Ablauf ist zwangsläufig durch den Brand und Discernen Turn einerseits und den Heiligeisthospital andererseits bestimmt. Sie mündet in die Rheinstraße in zwei Kurvenläufen, die den durchgehenden Zug der Rheinstrasse tangieren, um den Verkehr nicht zu überschneiden. Ihr Verlauf durch total zerstörtes Gebiet stört ^{nicht} den Rhythmus der wieder zu erstellenden Altstadt, sondern wäre schon ein wesentlicher Teil der räumlichen Gliederung und Sanierung dieses Gebietes. Die Verkehrsregelung und eine etwa erforderliche Bereinigung im Zuge der Rheinstrasse - Rheinallee zwischen Halleplatz und kurfürstl. Schloss steht in ursächlichen Zusammenhang mit der Lösung der Brückenrampen und der städtebaulichen Gestaltung der Umgebung der Schlossbauten am Rheinufer. Die Wiederherstellung der Straßenbrücke an ihrer alten Stelle und die vorhandenen Brückenrampen stehen aus Gründen der Wirtschaftlichkeit einer grundsätzlichen Neugestaltung entgegen. Wesentliche Verlagerungen oder Bauaufwendungen sind an dieser Stelle zu vermeiden. Doch können ohne weiteres Schlossplatz und Deutschherrnplatz mit den dazugehörigen historischen Bauten des kurfürstl. Schlosses, des Grossherzogl. Schlosses, des Zeughauses und des Sautanzes zu einer räumlichen Einheit zusammengefasst werden, wenn im Zuge der Diether von Isenburgstrasse - Kaiser-Friedrich-Strasse und des Deutschherrnplatzes eine Umgehungsstrasse zum südl. Brückenaufgang geschafft wird. Durch diese Regelung wird eine räumlich grosse Anlage, die den Schlossbauten und etwaigen Er-gänzungsbauten den notwendigen Rahmen gibt und die einmalige Möglichkeit in Mainz zu einer

- 13 -

grosszügigen Einheit von Platz und historischen Bauten bietet.

Wesentlich differenzierter sind die Voraussetzungen bei der Bestimmung der Sammlerstrassen. Sie stehen in einem durch die wirtschaftlichen und wohntechnischen Notwendigkeiten bedingten Abhängigkeitsverhältnis zu ihren Versorgungsgebieten. Eine wesentliche Verlagerung wäre ein gewaltsamer Einbruch in den gesamten Stadtorganismus und ein Zerreissen der miteinander verflochtenen und eingespielten Lebensadern der Stadt. Nur da, wo ihre Breite nicht mehr den Forderungen des heutigen Verkehrs gerecht wird, sind "operative Veränderungen" vertretbar.

Ein derartiger aus dem organischen Aufbau der Stadt in die Aufgabe einer Sammlerstrasse hineingewachsener Straßenzug ist die Augustinerstrasse. Sie ist für den südl. Altstadtteil der wirtschaftl. und verkehrstechnische Schwerpunkt, wie es ihre Fortsetzung -Schusterstrasse- für den nördl. Altstadtteil ist. Beide Straßenzüge sind von jeher die Geschäftsstrassen und haben im Lauf der Jahrhunderte durch diese Funktion ihr Gepräge erhalten. Wenn auch beide infolge ihrer geringen Breite schon lange nicht mehr den heutigen Verkehrsanforderungen gerecht werden, sind sie jedoch aus dem Gefüge der Stadt nicht forzudenken. Die Schusterstrasse kann ohne weiteres infolge der Totalzerstörung ihrer Randgebiete verbreitert werden. Anders liegen jedoch die Verhältnisse in der Augustinerstrasse, die auf ihrer gesamten Länge durch vom Kriege nur wenig berührtes Gebiet führt. Ihre Lage ist eindeutig als Schwerachse dieses Stadtteils anzusprechen. Ihr Aufbruch bedeutet Abwertung oder Zertrümmerung erhaltener, historischer Räume und von Bausubstanzen. Ihre beiden Ausläufe am Leichhof und Grafen sind feste Punkte im alten Straßennetz. Ihre nördl. Weiterführung über das Altstadtgebiet hinaus (Neutorstrasse, Jakobsbergerstraaase) ist eine Zwangslösung aus der Festungszeit von Mainz. Ihr Anschluss an die Wohngebiete des südl. Höhenzuges, (Zitadelle, Rosengarten) ist mangelhaft und umständlich.

- 14 -

Früher oder später führen die Verhältnisse zu einer notwendigen Lösung. Entweder radikaler Aufbruch der gesamten Augustinerstrasse und eines Teiles der Neutorstrasse oder die Anlage einer parallel verlaufenden Entlastungsstrasse, die vom Leichhof über die Schönbornstrasse zum Holzhof führt, wo ausreichendes Gelände und räumliche Gelegenheit für eine grosszügige Verkehrsregelung vorhanden sind. (Aufstieg zur Höhe, Anschluss an die Höhenrandstrassen zur Rheinstrasse, Entlastung des Grabens). Dieser neuen Strasse kommt eine mehrfache Bedeutung zu: Sie hebt die Verkehrsüberschneidung des Leichhofes auf und weist ihm wieder eine stärkere Note als Vorhof des Domes zu; sie entwirkt den Knäuel von Sackgassen und Schmalgassen des östl. von ihr gelegenen Gebietes ohne die Wirkung der intimen und reizvollen Plätze des Kirschgartens und des Bockshöfchens zu zerstören; sie zieht den Bischofsplatz mit seinen historischen Bauten und das Rochushospital stärker in den Bann ihres strömenden Lebens. Sie stellt den "Frankfurter-Hof" als einzige grössere Saalanlage der Altstadt in den Vordergrund und beansprucht schliesslich in der Schönbornstrasse einen hässlich verbauten Strassenzug des 19. Jahrhunderts.

Bei beiden Lösungen wird noch nutzbare Bausubstanz in Anspruch genommen. Wirtschaftliche und bauhistorische Überlegungen sind gegeneinander abzuwagen. Ein massgebender Faktor spielt hierbei die Erhöhung der Grundstückswerte der Betroffenen Anlieger, die durch die höhere Grundstücksbewertung eine teilweise Entschädigung erhalten. Die wirtschaftl. Verbesserung dürfte das Enteignungsverfahren günstig beeinflussen. Wie die Entscheidung auch fallen möge, spielt die Augustinerstrasse eine entscheidende Rolle in der Sanierung der Altstadt südl. der Ludwigstrasse.

Ein Schmerzenkind in der Verkehrsgeschichte der Stadt Mainz ist die Gaugasse. Sie ist seit jeher kürzeste Einbruchstrasse aus dem Hinterland in das Stadtzentrum. Breite und Steigung werden den heutigen Verkehrsanforderungen in keinem Falle mehr gerecht. Die geplante und auch notwendige Ruhe

- 15 -

~ 15 ~

des Schillerplatzes verbietet den Ab- und Aufstieg des Fahrverkehrs durch die Gaugasse. Er muss bereits schon am Gautor nach der Neustadt - (Am Pulverturm - Bastion - Martin - Durchbruch zur Alexanderstraße bzw. Alicebarg) und der Altstadt - (Eisgrubweg - Windmühlstrasse - Holz - hof - Graben usw.) abgelenkt werden. Die Gaugasse spielt zukünftig nur noch die Rolle einer Fußgängersteige. Die vorgenannte Verkehrsteilung weist den Verkehrsstrom auf Ein- bzw. Ausfallstellen am Stadtrand zu, die günstige Anschlüsse an das innerstädtische Verkehrsnetz haben.

Was die Straßen in der Großstadt, sind die Gassen in der Kleinstadt. Der Altstadtkern ist schließlich in seinem ganzen Organismus, nach seiner formalen Erscheinung und dem Leben das in ihm pulsiert, eine Kleinstadt. Hierher gehören z.Zt. auch die Gassen und Plätze selbst kleinsten Formats als notwendige und selbstverständliche Ausdrucksformen. Weder missverstandene Romantik noch einseitige wirtschaftliche oder verkehrstechnische Überlegungen dürfen hier allein für sich die Entscheidung herbeiführen. Der Begriff der Altstadt ginge restlos verloren, nähme man ihr die Züge der Klein-Gassen hinweg. Bei der planvollen Durchführung hygienisch notwendiger Sanierung und Entkernung der ohn. übermäßig starken Bebauung werden in den einzelnen Blöcken wertvolle Innenräume geschaffen; das Typische der räumlichen Straßengestaltung jedoch ist zu bewahren und nur die hygienisch unabdingt notwendigsten Straßensanierungen durchzuführen. Da in der Mainzer Altstadt Platzbildungen nur zahlenmäßig gering waren, müssen umso mehr die vorhanden erhalten und neue Möglichkeiten ausgenutzt werden. Die Kussparung kleinsten wirtschaftlich nicht nutzbarer Blöcke, die durch die Vielzahl der Gassen und Gäßchen im Verlaufe von Jahrhunderten entstanden waren, führt zu vielen Lösungen, die dem Organismus entsprechen und den Rhythmus steigern. Diese kleinen, offenen und geschlossenen Platzanlagen intimen Charakters geben der gedrängten Fülle der

- 16 -

Altstadt die notwendige Entspannung. Die aufgelösten Innenblöcke sind teils als Wohn- teils als Werkhöfe auszuwerten.

Der schwere Verlust an beukulturellen Gütern zwingt zu jeder Möglichkeit der stärkeren Betonung und Herausstellung des noch Vorhandenen. Bisher Verstecktes und hinter sinnwidrigen Verbauungen verborgenes sind heute zu einer glückhaften Offenbarung geworden. Inderes dagegen ist durch den Verlust einer Mehrzahl gleicher zeitgenössiger Bauzeugen einmalig und dadurch "tabu" geworden. Das nunmehr einmalig Gewordene ist besonders behutsam zu bewahren und soll in seinem zugehörigen Raum dominieren.

Die wechselseitige Beziehung von Raum und Bauwerk, als auch von Raum zu Raum ist als städtebaulicher Faktor gewichtiger geworden. So unterstreicht jetzt die freigelegte Löhrgasse in der Sicht vom Brand auf den Ostchor der Karmeliterkirche die Wirkung dieses in seiner Schlichtheit doch edlen, gotischen Bauwerks. Eine Platzverweiterung vor dem Ostchor und die massvolle Umbauung seiner Umgebung sind notwendige Zugeständnisse. Weitere Möglichkeiten sind die Blickführungen durch die Rindfussgasse auf den Ostchor der Quintinskirche, vor allem aber die Beziehung der Schusterstrasse-Flachsmarktstrasse zum Dom und der Quintinskirche einerseits und Reichsklarakloster andererseits.

Erhalten ist der Kreis der Platzrabanten um den Dom - Leichhof-Gutenbergplatz-Höfchen-Markt-Liebfrauenplatz; zu erhalten und zu bewahren sind die Plätze: Ballplatz, Graben, Kirschgarten, Bischofsplatz, Flachsmarkt, Mitternacht, Petersplatz, Karmeliterplatz, die Rose, Mauritzenplatz; desgl. die Kirchplätze und Pfarrfriedhöfe: Emmeransfriedhof, Quintinsfriedhof, Ignazfriedhof, Peterhof; die Innenhöfe der Christophskirche und der Karmeliterkirche. Hierzu zählen die Innenhöfe des ehem. Invalidenhauses, des Rochushospitals, des Scutanzes, des Lauternschen Hauses, des Osteiner-Hofes, des Fechenbacher-Hofes, des Königsteiner-Hofes und der Löwenhofkaserne.

- 17 -

.. 17 ..

Durch eine Platzgestaltung vor dem Polizeipräsidium in der Klarastrasse wird erst die wundervolle Fassade des Dalbergerhofes herausgestellt. Die gleiche Maßnahme kommt für die Augustinerkirche in Betracht. Fast alle Plätze und ein gross Teil der alten Gassen haben ihre Dominanten, die, wenn auch z.Teil beschädigt, noch vorhanden sind: Flachmarktstrasse - Reichsklarakloster; Sautanz - Mitternacht; Gr. Bleiche - Peterskirche; Karmeliterstrasse - Karmeliterkirche und Christophskirche; Kapuzinergasse - Ignazkirche; Holzstrasse - Holzturm; Brand - Eiserner - Turm. Diese wenigen Beispiele oder Möglichkeiten beweisen die Vielfältigkeit der Gestaltungsfaktoren, die so vieles vom alten Mainz erhalten und bewahren.

Unter Vielem ist uns auch letzten Endes das geblieben: "Das leuchtende Abendrot im Westen über der Stadt, ihre Türme und Dächer als Silhouette gegen den goldenen Hintergrund und umwoben von dem abendlischen Glorienschein - sein Spiegelbild in dem alten Strom, dem Mainz alles verdankt - seine Freuden und seine Schmerzen - sein Schicksal als Stadt am Strom.

Unter Trümmern, Schutt und Asche liegt unsere schmerzensreiche Vaterstadt. Aber überall bricht aus ihren grauen Schatten das Licht des Unverlierbaren, der unzerstörbare Glaube an die Wiedergeburt des ehemals "Goldenen - Mainz".

Mainz, im Februar 1949

Elly
Regierungsbaudrat
/ Br.

Das Programm

A) Regelung des grossen Fernverkehrs und Umleitung um Mainz.
Lösung der Brückenfragen (Nord- und Südbrücke).

B) Wiederaufbau des AltstadtkerneS von Mainz:

1. Verkehrsregelung:

Durchgangsverkehr linksrheinisch - rechtsrheinisch über Gr. Bleiche - Strassenbrücke; spätere Entwicklung:
Ablenkung auf den äusseren Ring zur Nord- und Südbrücke.

Innerer Stadtverkehr auf dem inneren Ring Gr. Bleiche,
neue Entlastungsstrasse parallel zur Schillerstrasse,
Ludwigstrasse, Rheinstrasse; Sammlerverkehr innerhalb
der Altstadt in der Strassenfolge: Flachsmarktstrasse,
Schusterstrasse, Schöfferstrasse, Augustinerstrasse bzw.
neugeplante Entlastungsstrasse.

Grundsätzliche Verkehrsregelung im Altstadtkern: Sämt-
liche Aufschließungsstrassen rechtsläufig zu den Sammler-
oder Ringstraßen.

2. Strassen und Plätze:

Erhaltung der alten Strassen und Plätze - Durchführung der
nur notwendigen Bereinigungen (Flachsmarktstrasse, Schuster-
strasse, Augustinerstrasse bzw. Entlastungsstrasse, Löh-
gasse, Rosengasse, Pfandhausstr., Quintinsstr. Stadthausstr.
Holzstrf.) - Herstellung der Einheit: Schillerstr. Ludwig-
str. als fahrverkehrsfreie Verwaltungs- u. Geschäftsstrasse
durch Anlage einer Entlastungsstrasse.

Neugestaltung des Gutenbergplatzes, des Brandes, des Leich-
hofes, des Grabens, des Bischofsplatzes, des Münsterplatzes,
des Schlossplatzes (Brückenkopfgestaltung).

Erhaltung der vorhandenen Kleinplätze und Auflockerung
der Altstadt durch mögliche neue Plätze. Grössere Grünanlagen
mit Kinderspielplatz zwischen Rindfußgasse, Löhrgasse und
Birnbaumgasse.

3. Baueinzelheiten:

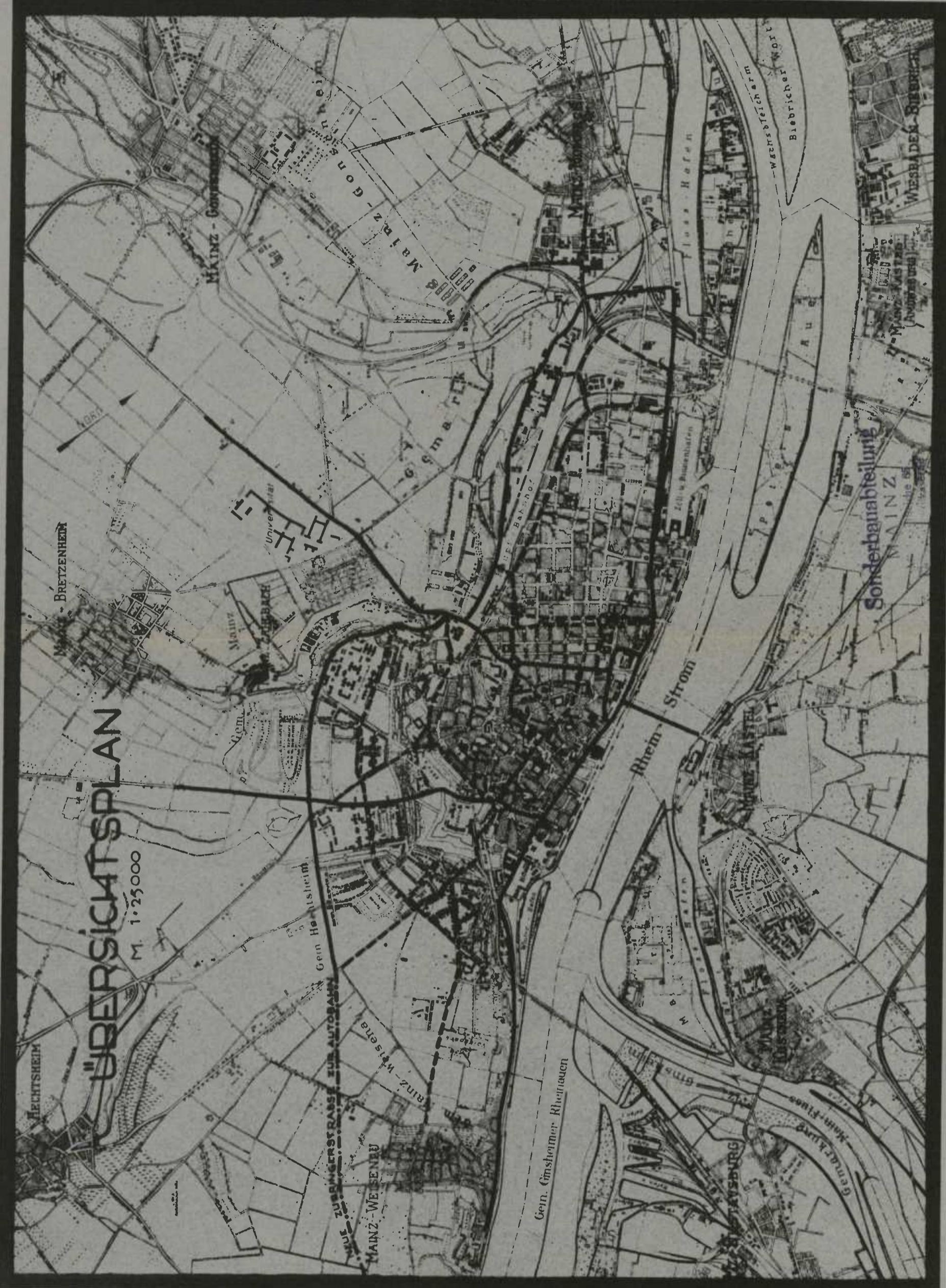
Restaurierung der beschädigten sakralen und profanen Bau-
ten. - Städtebauliche Betonung der vorhandenen historischen
Bauten im Zuge der Strassen - und Platzregulierung. Entker-
nung der übermässig bebauten Innenblöcke - Gewinnung von
Wohn- und Werkhöfen, Abminderung der übermässigen Dichte.

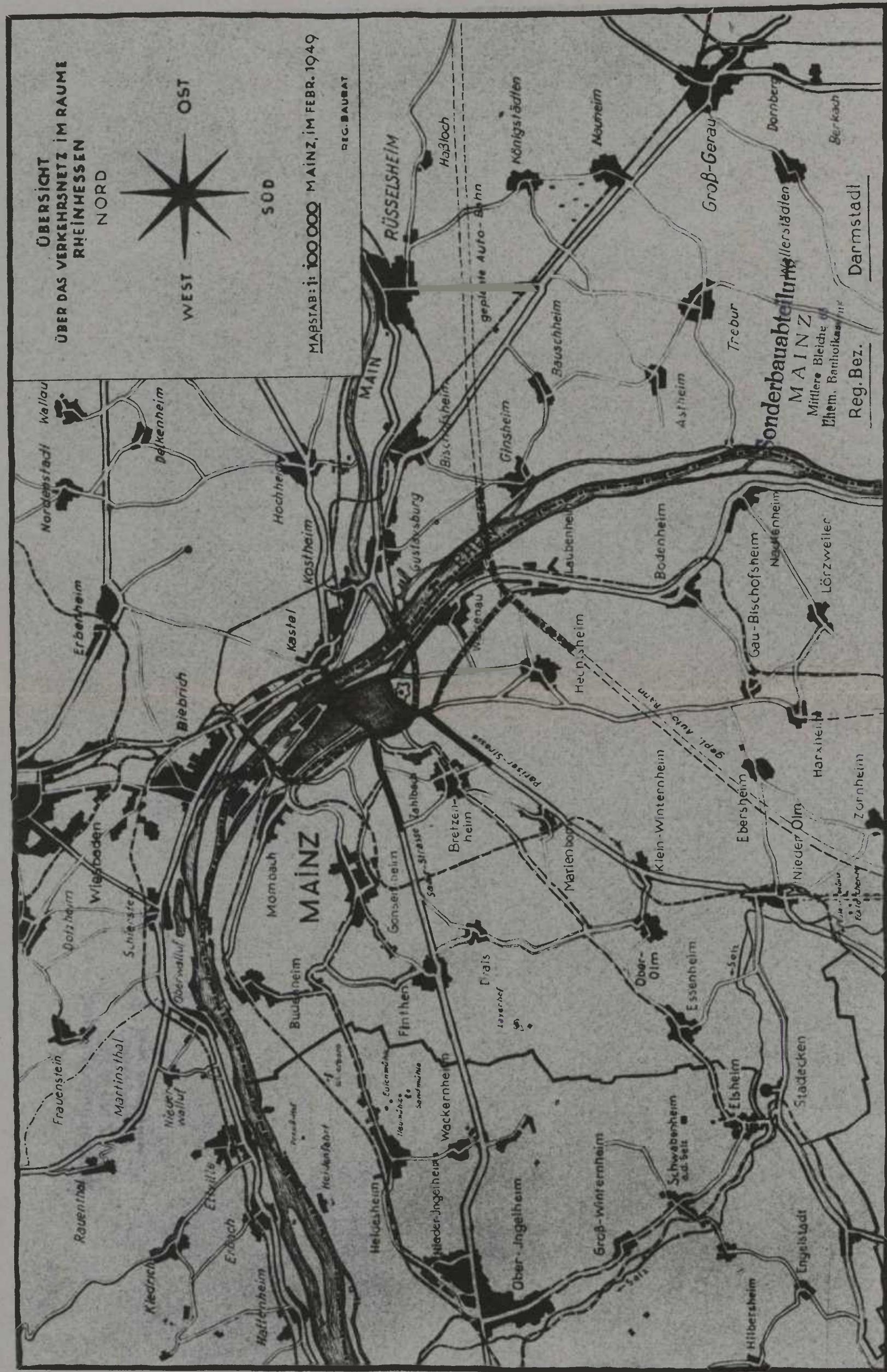
4. Ausweisung zusätzlicher Siedlungsgebiete am Rande der Stadt.

C) Verlagerung von lärm- und geruchbildenden Industrieanlagen aus
den Weichbild der Stadt.

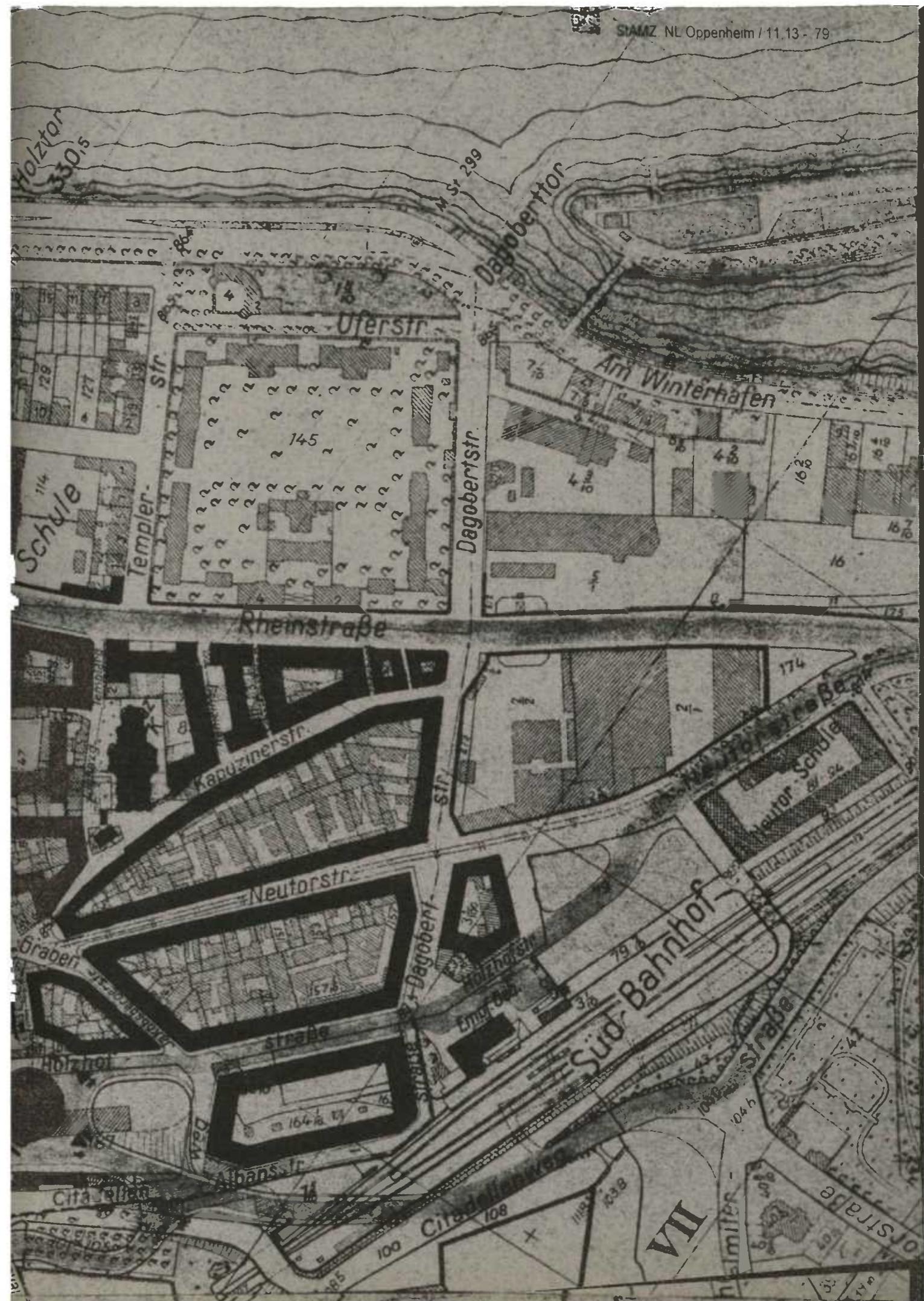
D) Baubeschränkung in den historischen Stadträumen.

E) Neubewertung der Grundstücke.





Sonderbauabteilung
MAINZ
Mitte, Bleiche
Blau, Rauhborste



Sonderbauabteilung MAINZ

Mittlere Reihe 65
Blatt. Baubohrungen

