

# Stadtarchiv Mainz

Bestand : Nachlass Oppenheim

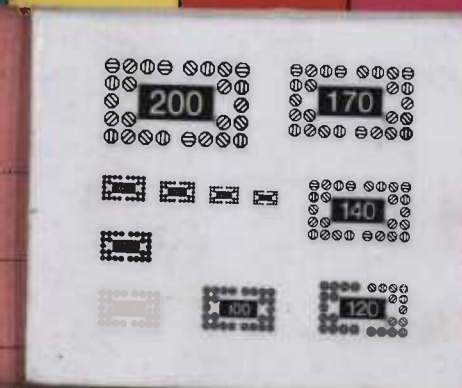
Akte-N° : 00011-5



NL\_Oppenheim\_00011-5

STAMZ, NL Oppenheim / 11,5 - AD

## Stadt Mainz



NL Opp. / 11,5  
Oppenheim

Angefangen am .....

Abgeschlossen am ..... mit Blatt.....



# Stadtarchiv Mainz

Bestand : Nachlass Oppenheim

Akte-N° : 00011-5



NL\_Oppenheim\_00011-5

SIAMZ, NL Oppenheim / 11.5 - AD

# Stadt Mainz

# Allgemeine Akten

betreffend:

# Stadtarchiv Mainz

NLO / 11,5

Oppenheim

Anfangen am

Abgeschlossen am \_\_\_\_\_ mit Blatt \_\_\_\_\_



Abschrift

Prof. Dr. A. P. Napp-Zinn

Heinrich  
Mainz, Steig 12, den 11.4.1947

Herrn  
Oberbürgermeister Dr. Kraus

Mainz

Betr.: Denkschrift bzw. Wiederherstellung der Einheit der  
Stadt Mainz.

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister!

Vereinbarungsgemäß gestatte ich mir Ihnen anliegend einen Entwurf zu dem Hauptteil einer Denkschrift für den Kontrollrat betreffend die Wiederherstellung der Einheit der Stadt Mainz zu übermitteln. Ich habe dabei auf Kürze, zugleich auf möglichst Unterstreichung einiger Leitgedanken gesehen, ferner solche Ausführungen nach Möglichkeit vermieden, die einheitsfeindlichen Stellen Ansatzpunkte zu Gegenbeweisen bieten könnten.

Dem Hauptteil der Denkschrift waren m.E. zweckmäßig als Anlage beizufügen:

1. Eine nähere Ausarbeitung "Die Entwicklung der Stadt Mainz als links- und rechterheinischen Gemeinwesens".

2. Eine Planskizze von Mainz.

Zu 1. dürfte die von Ihrer Verwaltung ausgearbeitete "Kurze Betrachtung aus der Geschichte der Stadt Mainz" nebst Anlage II "Vereinigung der rechterheinischen Vororte der Stadt mit der Stadt Mainz" die geeignete Grundlage bieten. Dabei erscheint mir eine Kürzung der Ausführungen auf etwa die Hälfte des bisherigen Umfangs zweckmäßig. Die missglückten Anläufe zum Zusammenschluß und der Charakter von Mainz als Festung und Garnison sollten m.E. so wenig wie möglich erwähnt werden.

Zu 2. empfehle ich die Beigabe einer möglichst markanten Planskizze von Mainz (keines Einzelheiten zeigenden Stadtplanes), aus der die einzelnen Stadtteile von Mainz - immer mit der Beschriftung Mainz-Kastel, Mainz-Kostheim usw. - ferner die Zonengrenze - möglichst durch eine andersfarbige (rote) Linie darzustellen - deutlich zu erkennen sind. Die Planskizze wird zweckmäßig ausklappbar beigefügt, sodass der Leser den Stadtplan bei der Lektüre neben dem Text vor sich hat.

Ich stehe Ihnen in dieser Angelegenheit, die für mich als Wirtschaftspolitiker eine Vernunftsangelegenheit und als Mainzer eine Herzenssache ist, weiter gern zur Verfügung und sehe weiteren Mitteilungen mit Interesse entgegen.

In aufrichtiger Wertschätzung

Ihr sehr ergebener

gez. A. P. Napp - Zinn



# Entwurf

An den  
Kontrollrat

Berlin

**Betrifft:** Wiederherstellung der Einheit der Stadt Mainz.

Die Bürgerschaft der Stadt Mainz, vertreten durch sämtliche politische Parteien, richtet hiermit durch den Oberbürgermeister der Stadt einstimmig die Bitte an den Hohen Kontrollrat,

die Einheit der Stadt Mainz, die durch die Grenzziehung zwischen der amerikanischen und der französischen Zone aufgehoben wurde, baldmöglichst wieder herzustellen.

Die Gründe unseres Ersuchens bitten wir den folgenden Darlegungen zu entnehmen.

Der Stadtrat von Mainz

Für die CDU	Für die SPD	Für die KPD	Für die LP
.....	.....	.....	.....

Der Oberbürgermeister der Stadt Mainz

.....



## Bitte der Stadt Mainz

### Um Wiederherstellung ihrer Einheit

Bei Abgrenzung der amerikanischen und der französischen Zone Deutschlands im Frühjahr 1945 wurde zwischen Lorch und Karlstraße der Rhein als Grenze festgesetzt, sodass das Gebiet rechts des Rheins unter amerikanische, das Gebiet links des Rheins unter französische Hoheit kam. Hierbei wurde auf die Tatsache, dass die Stadt Mainz ein links und rechts des Rheins gelegenes Gemeinwesen ist, keine Rücksicht genommen. Infolgedessen wurde die Stadt Mainz, deren eine Hälfte (4 570 ha) links des Rheins und deren andere Hälfte (4 671) rechts des Rheins liegt, auseinandergerissen.

Der Stadtkern und die linkerheinischen Vororte Kumbach, Bretzenheim, Weisenau und Gonsenheim fielen in die französische, die rechterheinischen Stadtteile Mainz-Kastel (mit Amöneburg), Mainz-Kostheim, Mainz-Ginsheim (mit Gustavsburg) und Mainz-Bischofsheim in die amerikanische Besatzungszone. Da die Besatzungszonen im Hinblick auf die Verwaltung, Finanzen und Wirtschaft gegenwärtig getrennte Gebiete darstellen, wurde auch die Stadt Mainz politisch und wirtschaftlich zertrennt. Die ursprüngliche Stadtverwaltung musste sich auf die Verwaltung der linkerheinischen Stadtteile in der französischen Zone beschränken. Von den rechterheinischen Stadtteilen von Mainz, die in die amerikanische Besatzungszone fielen, wurde die Verwaltung von Mainz-Kastel (mit Amöneburg) und Mainz-Kostheim provisorisch der Verwaltung der Stadt Wiesbaden, die Verwaltung von Mainz-Ginsheim (mit Gustavsburg) und Mainz-Bischofsheim provisorisch der Verwaltung des Kreises Groß-Gerau angeschlossen.

Der gegenwärtige Zustand der Zerreißung der Stadt Mainz in verschiedene Stadtverwaltungen entbehrt der rechtlichen Grundlage. Er ist gesetzlich nicht festgelegt, vielmehr lediglich das Ergebnis von Anordnungen, die den deutschen Behörden mündlich durch die ausführenden Organe der Militärregierung mitgeteilt worden sind. Die Einheit der Stadt Mainz, die auf demokratischer Grundlage zustandegekommen war, besteht rechtlich auch heute noch. Tatsächlich ist sie aber durch die Maßnahmen der Militärregierungen, die den Willen der Mehrheit der Bevölkerung und die wirtschaftliche Notwendigkeit dieser Einheit nicht berücksichtigt haben, aufgehoben.

Die Erfahrungen, die in den zwei Jahren der Zertrennung der Stadt Mainz gemacht worden sind, lassen erkennen, welche Nachteile mit der Zergliederung verbunden sind und wie dringend die Wiederherstellung der Einheit ist. In zwei Zonen auseinandergerissen, leben die Bewohner des linkerheinischen und des rechterheinischen Mainz wie in zwei Staaten, die keine Gemeinschaft verbindet, sondern die nur einen beschränkten Personenverkehr und Güteraustausch untereinander zulassen. Während persönliche und wirtschaftliche Beziehungen durch die Zonengrenzen starkstens behindert sind, bedeutet die Zertrennung der Stadt Mainz für deren Verwaltung eine Erschwerung und Vertenerung sowie eine Verringerung ihrer Wirksamkeit.



Die Gründe, die zur Bildung der Einheit der Stadt Mainz geführt haben und die heute die baldigste Wiederherstellung dieser Einheit erforderlich erscheinen lassen, sind im wesentlichen folgende:

Die Einheit der Stadt Mainz ist der Ausdruck des nach demokratischen Grundsätzen bekundeten politischen Willens der Bevölkerung. Die Nichtberücksichtigung des Willens der Mehrheit einer Bewohnerschaft, eine politische Gemeinde zu bilden, widerspricht den Prinzipien der Demokratie.

Seit fast 1000 Jahren gehörten das linkerheinische Mainz und das rechtsrheinische Kastel immer dem gleichen Staate an, ohne dass sich jemals Absonderungswünsche gezeigt haben. Von 983 bis 1797 waren Mainz und Kastel Bestandteil des Kurfürstentums Mainz, alsdann bis 1814 von Frankreich, anschliessend des Grossherzogtums bzw. Freistaates Hessen bis 1945. Eine dreijährige Unterbrechung der Zusammengehörigkeit zwischen 1803 und 1806, während der Kastel zu Nassau gehörte, erbrachte lediglich den Beweis der Unmöglichkeit, diese Landesteile auseinanderzureissen.

Der Zugehörigkeit zum gleichen Land folgte die Vereinigung zur gleichen Stadt. Durch Beschlüsse der nach demokratischen Grundsätzen gebildeten Vertretungen der Bürger vereinigten sich Mainz und Kastel ab 1.4.1908 auch zu einer Stadt. In gleicher Weise, also ebenfalls durch in freier Entscheidung getroffene Mehrheitsbeschlüsse der Bürger haben sich in der Folgezeit auch die anderen rechtsrheinischen Orte in der Nähe von Mainz mit dieser Stadt zusammengeschlossen. So erfolgte die Vereinigung von Kestheim, das seit 1528 zum Kurfürstentum Mainz gehörte und dann die gleichen staatlichen Schicksale hatte wie Kastel, mit Mainz am 1.1.1913, die Vereinigung von Ginsheim (mit Gustavsburg) und Birschofsheim mit Mainz am 1.1.1930.

Der Zusammenschluss aller Gemeinden im Raume von Mainz zu einer einzigen Stadt ist ein Glied in einer alle grösseren Städte am mittleren Lauf des Rheins betreffenden Bewegung, die in gleicher Weise auch in anderen west- und mitteleuropäischen Ländern zu erkennen ist. Städtliche grössere Städte am mittleren Rhein sind heute Gemeinwesen, deren Teile teils links-, teils rechtsrheinisch liegen, da dem Rhein keine trennende Wirkung ankommt. Ausser in Mainz haben sich auch in Worms, Koblenz, Köln und Düsseldorf in den letzten 6 Jahrzehnten links- und rechtsrheinische Gemeinden zu einheitlich verwalteten Städten vereinigt. Während bei der Festlegung der Zonengrenzen 1945 die Einheit der Städte Düsseldorf, Köln (Britische Zone) und Koblenz (Französische Zone) gewahrt worden ist, wurde die Einheit der Städte Mainz und Worms zerstört. Diese Zertrennung fällt bei Mainz besonders schwer ins Gewicht, da die eine Hälfte des Gebietes und drei Viertel der Bevölkerung auf die linke, die andere Hälfte des Gebietes und ein Viertel der Bevölkerung auf die rechte Rheinseite entfallen.

Die Beweggründe, die die Vertretungen der Bürger den Zusammenschluss der Gemeinden zu einheitlichen Städten beschliessen liessen, waren in Mainz im wesentlichen die gleichen wie in den anderen Städten am Rhein. Sie lassen sich zusammenfassen in den Leitideen:



Förderung der kulturellen und verkehrsmässigen Interessen der Vororte. Wirtschaftlichere und wirksamere Verwaltung der Gesamtstadt. Ermöglichung einer weitblickenden Stadtplanung.

Indem für die Einzel-Gesichtspunkte, die bei der Vereinigung der verschiedenen rechtsrheinischen Orte mit Mainz eine Rolle spielten, auf die Darlegungen in der Anlage verwiesen wird, seien hier nur die grundlegenden Motive des Zusammenschlusses herausgestellt:

Mit dem Wachstum der Stadt, deren Bevölkerung von 21 000 Pers. 1 800 auf 84 000 Personen 1900 gestiegen war, ergab sich auch in verschiedenen Nachbargemeinden die Ansiedlung größerer Arbeitermengen. Die wirtschaftliche, insbesondere steuerliche Leistungsfähigkeit dieser Gemeinden war zumeist eine geringere als einmal das Einkommen ihrer vorwiegend aus Arbeitern und Bauern bestehenden Bevölkerung geringer war als das der in größerem Umfang Gewerbe- und Handelsbetreibende sowie Angehörige freier Berufe aufweisenden städtischen Bevölkerung, einmal die übrigen die Wirtschaft in den verschiedensten Formen erfassenden Steuerquellen hier weniger ergiebig waren. Der Zwang zu bedeutenden Aufwendungen für Schulen der Armen, aber kinderreichen Bevölkerung, die Unmöglichkeit, für weitere kulturelle Bedürfnisse, z.B. Krankenhäuser, Volksbäder, Volksbüchereien die nötigen Mittel aufzubringen, weckte in den Vororten das Verlangen nach Vereinigung mit der größeren Stadt, da auf diese Weise die Bevölkerung der Vororte von höheren Steuerlasten befreit, zugleich in den Genuß der größeren kulturellen Leistungen der Stadt gebracht werden konnte. Die Stadt selbst hatte folgendes Interesse an der Vereinigung der Vororte mit ihr: Wenn sie auch vielfach keine steuerlich leistungsfähige Bevölkerung hinzugewann, so bedeutete doch die Berücksichtigung der Bedürfnisse der Vororte keine ins Gewicht fallende Mehrbelastung, da die meisten Einrichtungen wie Krankenhäuser, Verkehrsmittel, Gas- und Stromversorgung, Theater usw. bereits für die seitherige Stadt unterhalten werden mußten, sodass die Erweiterung dieser Einrichtungen im Interesse der Vororte nur einen zusätzlichen Aufwand bedeutete, der durch die wennauch bescheidene Steuerkraft der Vororte gedeckt werden konnte. Vor allem aber gewann die Stadt durch den Zusammenschluß mit den Vororten die Möglichkeit zu weitblickender Stadtplanung. Durch das Anwachsen der Bevölkerung kamen Stadt und Vororte siedlungsmässig in immer engere Berührung. Es wurde daher zunehmend zweckmässig, die Bebauungspläne sowie die öffentlichen Einrichtungen möglichst aufeinanderabzustimmen. Diese Rücksichtnahme aufeinander konnte zweifellos am nachhaltigsten und wirtschaftlichsten erfolgen, wenn Stadt und Vororte sich zu einem Gemeinwesen vereinigten und alle Bauaufgaben gemeinschaftlich mit gleichen Rechten und Pflichten bewerkstelligten.

Vor allem konnte nur die Zusammenfassung der gesamten Planung für das ganze Strassennetz und die Verwendung der Grundflächen die Gewähr für eine zweckmässige Aufgliederung des Raumes der Stadt und ihrer Umgebung bieten. Nur Gemeinwesen von hinreichender Grösse und ohne Beeinträchtigung durch fremde Nachbargemeinden sind in der Lage, für die Verteilung der Industrie, der Verkehrsanlagen (Bahnhöfe, Häfen, städtische Verkehrsmittel), Geschäftsviertel, Wohngebiete usw. Bebauungspläne auf weite Sicht aufzustellen und ihre Durchführung zu sichern. Für Mainz lassen die



räumlichen Gegebenheiten und die allgemeinen städtebaulichen Grundsätze keinen Zweifel zu, dass die weitere industrielle Entfaltung von Mainz vorwiegend auf dem rechten Rheinufer Platz zu greifen hat. Eine organische Entwicklung der Stadt Mainz ist daher ausgeschlossen, wenn nicht die links- und rechterheinischen Teile von Mainz nach einheitlichem Plan entwickelt werden. Hierfür ist indessen die Verwaltung durch eine Stadt-Verwaltung Voraussetzung.

Wie störend die gegenwärtige Zertrennung der Stadt Mainz wirkt, mag hier lediglich durch zwei Hinweise verdeutlicht sein:

Während die Stadt Mainz bis 1945 mit ihren links- und rechts-rheinischen Stadtteilen ein gut arrondiertes Gemeinwesen bildet, stellt der verbliebene linkerheinische Stadtteil nur eine verkümmerte Viertel-Kreisfläche dar. Andererseits hängen die Stadtteile Mainz-Kastel und Mainz-Kostheim jetzt an dem viel weiter nördlich liegenden Stadtkern von Wiesbaden. So sind z.B. die Bewohner von Mainz-Kostheim, dessen Ortskern nur 3 km von dem Zentrum von Mainz, aber 11 km von dem Zentrum von Wiesbaden entfernt ist, jetzt gezwungen, für alle Erledigungen am Sitz der Stadtverwaltung einen unnötigen Weg von insgesamt 16 km zurückzulegen.

Im Hinblick auf die Eisenbahnanlagen von Mainz ist durch die Abtrennung von Mainz-Bischofsheim der wichtigste Rangier- und Zugbildungsbahnhof verloren gegangen. Die Eisenbahnanlagen im linkerheinischen Mainz sind den an sie zu stellenden Anforderungen nicht ausreichend gewachsen, wogegen die Bahnanlagen von Mainz-Bischofsheim gegenwärtig nicht den Nutzen abwerfen können, der bei einheitlicher Verwaltung aller Eisenbahnanlagen im Stadtgebiet von Mainz erzielt werden kann.

Zusammenfassend ist festzustellen:

Die gegenwärtige Zerreißung der Stadt Mainz in zwei getrennt verwaltete Hälften bedeutet:

1. einen Widerspruch zu dem nach demokratischen Grundsätzen geäußerten Willen der Bewohner, eine Stadt zu bilden,
2. eine bedeutende wirtschaftliche Belastung der Bevölkerung, da die getrennte Verwaltung der Stadt einen höheren Aufwand verursacht, insbesondere für die Bedürfnisse der rechts-rheinischen Teile von Mainz nicht derart gesorgt werden kann, wie dies eine einheitliche leistungsfähige Stadtverwaltung für eine räumlich harmonisierende Großgemeinde vermag.
3. die Verhinderung eines einheitlichen Stadtausbaus von Mainz.

Dagegenüber wird die Erfüllung unserer Bitte auf Wiederherstellung der Einheit der Stadt Mainz beibehalten:

1. die Berücksichtigung des nach demokratischen Grundsätzen geäußerten Willens der Bevölkerung von Mainz, eine Stadt zu bilden, damit Stärkung des Vertrauens in die Grundsätze der Demokratie,



2. Erleichterung und Verbilligung der Stadtverwaltung, bessere Wahrung der kulturellen und verkehrsmässigen Interessen der rechterheinischen Teile von Mainz.
3. Ermöglichung eines einheitlichen Stadtausbaus, dem bei dem Wiederaufbau von Mainz eine besonders hohe Bedeutung zukommt.

Es ist uns bekannt, dass sowohl die Regierung des Landes Hessen, der die rechterheinischen Teile von Mainz zur Zeit unterstehen, wie die Bevölkerung der rechterheinischen Teile von Mainz - gleiche Lebens- und Wirtschaftsbedingungen in den verschiedenen Zonen Deutschlands vorausgesetzt - den Wunsch haben, die rechterheinischen Teile von Mainz - entsprechend dem seinerzeit bei dem Zusammenschluss geäusserten Willen - wieder mit den linkerheinischen Teilen vereinigt zu sehen.

Die Durchführung der Wiederherstellung der Einheit der Stadt Mainz glauben wir vertrauensvoll den Entschlüssen eines Hohen Kontrollrates überlassen zu dürfen. Wir erlauben uns lediglich zu bemerken, dass dieses Ziel unseres Erachtens auf zwei Wegen erreicht werden kann:

Entweder: die rechterheinischen Teile von Mainz werden derjenigen Besatzungszone zugewiesen, zu der die linkerheinischen Teile von Mainz gehören, wobei vielleicht Gebiete dieser Besatzungszone die durch ihre Lage und Wirtschaftsbeziehungen zu dieser in keinem engeren Zusammenhang stehen, im Austausch abgegeben werden könnten.

Oder: Die Grenzen der Besatzungszonen bleiben wie bisher bestehen. Die rechterheinischen Teile von Mainz erhalten jedoch die Stellung eines besonderen Verwaltungsgebietes, das zwar der Hoheit der bisherigen Besatzungsmacht untersteht, das aber im Hinblick auf Verwaltung, Finanzen und Wirtschaft einen Teil des Landes Rheinland-Pfalz und einen Teil der Stadt Mainz bildet.

Von den beiden Wegen dürfte dem erstgenannten der Vorzug zu geben sein, da er völlig einheitliche Verwaltungs-Zuständigkeiten schafft. Sollte er sich aus irgend welchen Gründen indessen nicht als gangbar erweisen, so könnte das von uns verfolgte Ziel auch auf dem zweiten Weg erreicht werden.

Wir geben der Hoffnung Ausdruck, der Hohe Kontrollrat werde - dem Wunsch der Mehrheit der Bevölkerung von Mainz Rechnung tragend - dem derzeitigen Verwaltungszustand, der eine wesentliche Erschwerung der Lebensbedingungen der links- und rechterheinischen Bewohnerschaft von Mainz darstellt, bald möglichst ein Ende setzen und der schwergeprüften Stadt Mainz, die stets eine Stätte freiheitlicher und demokratischer Gesinnung war, durch Wiedergewährung ihrer Einheit ihr Leben und ihren Wiederaufbau erleichtern.



*Mun. Reg. Kst.  
Oppenheim*

Anlage.

*Oppenheim*

Die Entwicklung der Stadt Mainz als links- und rechtsrheinischen  
Gemeinwesen.

1. Allgemeine Entwicklungslage von Mainz.

Mainz, dessen Siedlungsanfänge in vorgeschichtliche Zeiten zurückreichen, wurde von den Römern zur Zeit von Augustus zum militärischen Stützpunkt und Ausgangspunkt ihrer Feldzüge gegen das rechtsrheinische Germanien erhoben. Bereits in römischer Zeit wurde auf dem rechten Rheinufer das zu Mainz gehörige "castellum", aus dem das heutige Mainz-Kastel hervorging, angelegt. Im Mittelalter und in der neueren Zeit war Mainz die Hauptstadt des den ersten Rang unter den deutschen Ländern einnehmenden Staates, des Kurfürstentums Mainz. Von 1797 bis 1814 gehörte Mainz zu Frankreich (als Hauptstadt des Departements Donnersberg), seit 1816 zum Großherzogtum Nassau. (seit 1918) Preussens (als Hauptstadt der Provinz Rheinhessen).

Außer als Sitz hoher geistlicher und weltlicher Behörden hat Mainz durch die Jahrhunderte hindurch als bedeutender Handelsplatz am Rhein - bis 1831 durch ein Stapelrecht geschützt - eine wichtige Rolle gespielt. Es wurde weiter die führende Stadt des deutschen Weinhandels. Auf industriellen Gebiet haben das 19. und 20. Jahrhundert in Mainz neben Vororten vor allem zur Entwicklung einer Reihe bedeutender Unternehmen der chemischen, der Eisen verarbeitenden und der Baustoff-Industrie geführt.

Die frühere Stellung von Mainz als Festung und Garnison, wie-wohl auf die Konsumverhältnisse nicht ohne Einfluss, hat die städtebauliche Entwicklung von Mainz bis zum ersten Weltkrieg sehr nachteilig beeinflusst, insofern auf beengtem Raum in Alt-Mainz eine wachsende Bevölkerung zusammengedrängt wurde. Erst gegen Ende des 19. Jahrhunderts und vollends im 20. Jahrhundert gab die schrittweise Ausserdienststellung und Beseitigung der Festungswerke Gelegenheit zu freier städtebaulicher Entwicklung.

Trotz der Beengung der Stadt Mainz durch ihren Festungscharakter und trotz des Mangels an einer grosszügigen staatlichen Wirtschaftspolitik, zu der das kleine Grossherzogtum Nassau ausserstande war, nahm Mainz im 19. Jahrhundert einen beachtlichen wirtschaftlichen

./.



Aufstieg, der allerdings nicht die Masse erreichte, die ohne die genannten Behinderungen bei der günstigen Verkehrslage der Stadt zu erwarten gewesen wären. Ein bedeutender Teil der sich im Raum von Mainz ansiedelnden industriellen Unternehmen wählte als Standort nicht die Stadt Mainz selbst, sondern ihre links- und rechtsrheinischen Vororte. Mit dem Wachstum der Stadt und ihrer Vororte ergeben sich immer engere wirtschaftliche Verflechtungen, insbesondere dadurch, dass Arbeits- und Wohnstätten großer Arbeitermassen wechselnd teils in der Stadt, teils in den Vororten lagen.

## 2. Die Bildung von Gross-Mainz.

Das wechselseitige Interesse der Stadt Mainz und der Vorortgemeinden führte seit Ende des 19. Jahrhunderts zu Bestrebungen, die wirtschaftlich sich immer enger verflechtenden Gemeinwesen auch zu einer politischen Einheit zu verschmelzen. Die Gründe dieser Bewegung sind in grundsätzlicher Hinsicht in der vorstehenden Mittschrift dargelegt und werden für die einzelnen rechtsrheinischen Vororte im Folgenden näher geschildert.

Die Daten über den Vollzug dieser Zusammenschlussbewegung sind aus der nachstehenden Aufstellung ersichtlich:

Vorort:	Lage:	Zeitpunkt der Eingemeindung:	Einwohnerzahl zur Zeit der Eingemeindung:	Fläche
Mainz-Mombach	linksrhein.	1.4.1907	6 650 .	642 ha
Mainz-Kastel	rechterhein.	1.4.1908	9 070	1332 ha
Mainz-Koetheim	rechterhein.	1.1.1913	7 700	931 "
Mainz-Ginsheim	rechterhein.	1.1.1930	4 611	1486 "
Mainz-Bischheim	rechterhein.	1.1.1930	3 438	922 "
Mainz-Bretzenh.	linksrhein.	1.1.1930	5 692	1286 "
Mainz-Weisenau	linksrhein.	1.1.1930	6 637	390 "
Mainz-Gonsenheim	linksrhein.	1.4.1938	3 140	1038 "
				<u>3376 ha 4671 ha</u>
				linksrhein. 3376 ha
				rechterhein. 4671 "
				zus. 8047 ha
Alt Mainz				<u>1193 "</u>
				zus. 9240 ha.



Die Einwohnerzahl von Gross-Mainz erreichte 1939 (vor Beginn des Zweiten Weltkrieges) insgesamt 154 033, davon 121 522 im linkerheinischen, 32 511 im rechterheinischen Stadtgebiet. Zu Ende der Feindseligkeiten des Zweiten Weltkrieges im Frühjahr 1945 war die Bevölkerungszahl von Mainz infolge der Verluste durch Tötungen im Krieg, Abwanderung infolge Luftkriegszerstörungen und Abwesenheit der Kriegsgefangenen auf rund 97 000 gesunken, davon 70 000 auf das linkerheinische, 27 000 auf das rechterheinische Gebiet entfallen. Bis zum Frühjahr 1947 war sie wieder bis auf 121 415 gestiegen, wovon 77 276 auf die linkerheinischen Stadtteile in der französischen Zone, 34 137 auf die rechterheinischen Stadtteile in der amerikanischen Zone kamen.

#### Der Anschluss der rechterheinischen Vororte an die Stadt Mainz.

##### a. Kastel.

Kastel, Mainz gegenüber auf dem rechten Rheinufer gelegen, hat immer in den engsten wirtschaftlichen Beziehungen zu Mainz gestanden, die durch Jahrhunderte hindurch in einer Brückenverbindung zwischen den beiden Plätzen Stütze und Ausdruck fanden. So war Kastel bereits in römischer Zeit mit Mainz durch eine Brücke verbunden, die Ende des 3. Jahrhunderts zerstört wurde. Unter Karl dem Grossen bestand abermals eine Zeit lang eine Brücke zwischen Mainz und Kastel. 1661 wurde eine Schiffsbrücke zwischen Mainz und Kastel errichtet. An die Stelle einer Schiffsbrücke trat 1885 eine feste Strassenbrücke, zu der 1904 eine Eisenbahn- und Fussgänger-Brücke kam.

Kastel teilte, wie in der Bittschrift erwähnt, seit 983 die politischen Schicksale des linkerheinischen Mainz mit Ausnahme der Jahre 1803-1806. Es gehört seit 1916 zum Kreis Mainz und zur Provinz Rheinhessen des Grossherzogtums Hessen.

Der westliche Teil der Kasteller Gemarkung wurde seit Anfang des 19. Jahrhunderts industriell besiedelt. Dieser Ortsteil trägt die Bezeichnung Altleuburg, wurde indessen nicht getrennt von dem übrigen Kastel verwaltet.

Neben den vorwiegend in dem Ortsteil Altleuburg gelegenen Industriebetrieben wies Kastel lediglich eine Anzahl von Handwerksbetrieben und Kleinhandelsunternehmen auf, die fast ausschließlich von dem Mainzer Grosshandel beliefert wurden. Grössere Einkäufe der Kasteler Bevölkerung wurden in Mainzer Geschäften getätigt.



Kastel besass ferner einige Flösserei-Betriebe. Die Zahl der landwirtschaftlichen Betriebe war nicht bedeutend. Zahlreiche Mainzer Familien besaßen in der Kasteler Gemarkung Gartenland. Ein grosser Teil der Kasteler Bevölkerung gehörte zur Arbeiterschaft und fand überwiegend in Mainzer Betrieben Beschäftigung.

Als Ende des 19. Jahrhunderts die Vereinigung von Kastel mit Mainz erstmalig erwogen wurde, besass Kastel trotz seiner ansehnlichen Einwohnerzahl keine besonderen kulturellen Einrichtungen, keine höheren Schulen, kein Krankenhaus, kein Altersheim, keinen Schlachthof. Die Schulräume der Volksschulen waren völlig unzureichend.

Kastel besass zwar ein eigenes Elektrizitätswerk, dessen Leistungsfähigkeit aber einen erhöhten Bedarf nicht gerecht werden konnte. Die Gasversorgung erfolgte durch zwei private Unternehmer und durch die Eisenbahnverwaltung; sie war völlig unbefriedigend. Der Gemeinde gehörende Rohrleitungen waren erneuerungsbedürftig. In zahlreichen Strassen fehlte die Kanalisation.

Die geplante Errichtung einer Eisenbahnbrücke zwischen Mainz und Kastel sowie die bevorstehende Aufhebung der Befestigungsanlagen von Kastel und damit die Freimachung grosser Geländeflächen für industrielle und Wohnsiedlungen gab 1896 den Anstoss zu Verhandlungen zwischen der Stadt Mainz und der Gemeinde Kastel mit dem Ziel einer Verschmelzung. Sie führten damals aber noch nicht zu einem Vertragsschluss. Erst nachdem die Aufhebung der Befestigungsanlagen von Kastel endgültig feststand und für die Auswertung des frei werdenden Geländes die Unterstützung durch die Stadt Mainz notwendig erschien, wurden 1906 die Verhandlungen neu aufgenommen und erfolgreich zum Abschluss gebracht.

Am 14. Dezember 1906 legte die Bürgermeisterei Kastel der Stadtverwaltung Mainz den Entwurf eines Eingemeindungsvertrages vor, der die Grundlage für weitere Verhandlungen bildete. Am 18. Dezember 1907 gab der Gemeinderat von Kastel seine Zustimmung zu der Vereinigung nach dem gemeinsam ausgearbeiteten Vertrag. Dieser wurde, nach der am 23. Dezember 1907 erteilten Zustimmung der Stadtverordnetenversammlung von Mainz am 27. Dezember 1907 unterzeichnet. Am 20. Januar 1908 stimmte auch der Kreistag des Kreises Mainz der Vereinigung zu. In dem hessischen Gesetz vom 30. März 1908 (Regierungsblatt 1908, Seite 79) wurde die landesherrliche Genehmigung zu der Vereinigung ab 1.4.1908 ausgesprochen. Damit war die Eingliederung der Gemeinde Kastel mit dem Vermögen und den Schulden der Gemeinde in die Stadt Mainz unter Beachtung



der Bestimmungen der damals geltenden Städteordnung und Landgemeindeordnung vom 13./15.6.1874 vollzogen.

Nach der Vereinigung mit Mainz sollte Kastel dem Vertrag zufolge ein selbständiges Standesamt und Ortsgeschicht erhalten. Es wurden ihm ferner besondere Polizei- und Steuererhebstellen sowie die Schaffung einer Ortsverwaltungsstelle zugesichert. Die Stadt Mainz übernahm in den Vertrag neben der Pflicht zur Erbauung und Einrichtung neuer Schulhäuser, zur Anlage und zum Ausbau von Strassen und Kanälen, ferner die folgenden bedeutenderen Verpflichtungen:

- a) zur Errichtung eines Volksbades,
- b) zur Durchführung der elektrischen Strassenbahn durch den Ortsbereich,
- c) zur Kanalisation von Amöneburg,
- d) zur Versorgung von Kastel einschl. Amöneburg mit Gas.

Soweit es sich bei dem Abschluss des Vertrags übernehmen liess, wurden die von der Gesamtgemeinde aufzuwendenden Kosten für die verschiedenen Einrichtungen für die nächsten Jahre auf über zwei Millionen Mark veranschlagt. Man war sich beiderseits klar, dass Mainz grosse Opfer übernehmen musste, für die erst in Zukunft ein Ausgleich herbeigeführt werden könnte.

Sämtliche von der Stadt Mainz übernommenen Verpflichtungen sind erfüllt worden.

#### b. Kastel.

Die rechts des Rheines auf der rechten Mainseite gelegene Gemeinde Kastel gehörte seit 1818 gleichfalls zum Grossherzogtum Hessen, zur Provinz Rheinhessen und zum Kreise Mainz. Sie war mit den auf der linken Mainseite gelegenen Giesheim-Gustavsburg durch eine feste Brücke verbunden. Durch die Gemarkung führte zwar eine Eisenbahnlinie, jedoch hatte die Gemeinde keine Bahnstation. Der Verkehr mit Mainz vollzog sich seit 1909 durch eine von der Stadt Mainz betriebene Strassenbahn, ferner durch kleine Dampf- und Motorboote.

Ausser einer, inzwischen eingegangenen Zündholzfabrik und einer Papierfabrik waren nennenswerte wirtschaftliche Unternehmen in Kastel nicht vorhanden. Die Einwohner betrieben Landwirtschaft und etwas Weinbau, gehörten jedoch überwiegend dem Arbeiterstand an.

Die Gemeinde war noch leistungsschwächer als Kastel. Kulturelle und soziale Einrichtungen fehlten auch hier; die Gas- und Wasserversorgung war unzureichend. Die Bewohner waren Entzogene der Mainzer kulturellen Einrichtungen, in übrigen den Nachteilen einer Arbeiter-



Wohnortsgemeinde ausgesetzt.

Bereits während der Eingemeindungsverhandlungen zwischen Mains und Kastel 1907 trat die Notwendigkeit hervor, auch das an Kastel angrenzende Kostheim mit Mains zu vereinigen. Kastel war nämlich mit seinem bebauten Ortsbereich unmittelbar an die Gemarkungsgrenze von Kostheim herangewachsen, sodass die weitere gemeindebauliche Entwicklung der beiden Orte zweckmäßig nur in Gemeinschaft betrieben werden konnte, zumal Grenzstreitigkeiten zu überbrücken waren. Nach einem vergeblichen Anlauf 1907 führten die 1911 neu aufgenommenen Eingemeindungsverhandlungen zwischen der Stadt Mains und der Gemeinde Kostheim zum Erfolg.

Dem von den beiderseitigen Eingemeindungskommissionen ausgearbeiteten Vertrag stimmte die Stadtverordnetenversammlung von Mains am 17. Juli 1912, der Gemeinderat von Kostheim am 3. August 1912 zu. Nachdem auch der Kreistag des Kreises Mains der Vereinigung zugestimmt hatte, wurde auf Grund der Städteordnung und der Landgemeindeordnung vom 8. Juli 1911 in der Bekanntmachung der hessischen Staatsregierung vom 21. Dezember 1912 die Vereinigung von Kostheim mit Mains mit Wirkung vom 1. Januar 1913 ausgesprochen.

Auch Mains-Kostheim behielt ein Standesamt und Ortsgericht. Ebenso wurden besondere Polizei- und Steuererhebstellen und eine Ortsverwaltung eingerichtet. Die Bewohner von Mains-Kostheim wurden bezüglich aller Rechte und Pflichten den Bewohnern der Kerngemeinde Mains gleichgestellt.

Auch dem Stadtteil Mains-Kostheim gegenüber hat die Gesamtgemeinde ihre Verpflichtungen restlos erfüllt.

#### g. Ginsheim-Gustavsburg.

Die rechtsrheinisch und linksrheinisch gelegene Gemeinde Ginsheim bestand aus zwei räumlich getrennten Siedlungen, dem Ortsteil Ginsheim, der rheinauf an einem Rheinarm liegt, und dem Ortsteil Gustavsburg, der 3 km nördlicher am Mains Kostheim gegenüber liegt und mit diesem durch eine Straßenbrücke verbunden ist.

Die Gemeinde Ginsheim gehörte wie Mains und die vorgenannten Vororte zum Grossherrsogtum bzw. Freistaat Hessen, innerhalb dieses jedoch zur Provinz Starkenburg und zum Kreis Gross-Gerau.



- 7 -

Der Ortsteil Ginsheim trug ursprünglich ausgesprochen landwirtschaftlichen Charakter. Seit Ende des 19. Jahrhunderts siedelten sich aber auch zunehmend Arbeiterfamilien an. Der Ortsteil Ginsheim besass keinen Eisenbahnanschluss. Der Verkehr mit Mainz vollzog sich, soweit nicht die Eisenbahnstation Gustavsburg und die am Brückenkopf Kestheim beginnende Mainzer Strassenbahn benutzt wurde, mit Dampf- oder Motorbooten.

Der Ortsteil Gustavsburg war hingegen verhältnissmässig Standort industrieller Unternehmen. Der Mangel an geeignetem Industriegelände in Mainz, hervorgerufen vor allem durch die Baubeschränkungen der Festung und die für gewerbliche Grossbetriebe besonders günstige Lage von Gustavsburg an Rhein und Main und an den Eisenbahnlinien Mainz-Frankfurt und Mainz-Darmstadt-Mannheim förderten im Laufe des 19. Jahrhunderts Industriesiedlungen in Gustavsburg, wo die Eisenbahnverwaltung auch einen Hafen ausbaute. Die Industrieunternehmen gewannen allmählich stark an Ausdehnung, insbesondere ein 1860 bei dem Bau der Rheinbrücke im Zug der Eisenbahnlinie Mainz-Frankfurt bzw. Mainz-Darmstadt ins Leben gerufenes Brückenbau-Unternehmen, das sich zur bedeutendsten deutschen Firma auf diesem Gebiet, dem Eisenwassertbau und dem Gasbehälterbau entwickelte. Die Angestellten und Arbeiter der Gustavsburger Betriebe hatten jedoch ihren Wohnsitz in der Hauptsache in Mainz und den angrenzenden Landorten. In Gustavsburg selbst war die Zahl der Wohnbauten bis 1900 sehr gering; eine Förderung des Wohnungsbaues durch die Gemeindeverwaltung Ginsheim war nicht erfolgt.

Besondere kulturelle und soziale Einrichtungen bestanden in Gesamt-Ginsheim nicht. Die Bewohner waren auf die Benutzung der Einrichtungen der Stadt Mainz angewiesen. Ihre grösseren Einkäufe pflegten sie in Mainzer Geschäften zu tätigen.

Bestrebungen, die wirtschaftlich mit Mainz verbundene Gemeinde Ginsheim auch verwaltungsmässig in Mainz zu vereinigen, wurden bereits um 1900 rego. Insbesondere der Ortsteil Gustavsburg drängte auf einen Anschluss an Mainz. Da aber die Mehrzahl der Bewohner des Ortsteiles Ginsheim diesen noch nicht wünschte und die hessische Regierung sich nicht zu einer Trennung der Gemeinde Ginsheim entschliessen konnte, unterließ der Anschluss zunächst.

Als jedoch nach dem ersten Weltkrieg in der Aufschliessung weiteren Industriegeländes und im Arbeiterwohnungsbaue neue grosse Aufgaben zu erfüllen waren, die die Gemeinde Ginsheim allein nicht bewerkstelligen konnte, gewann der Zusammenschlussgedanke neue Kraft.

./.



- 8 -

Am 12. Oktober 1929 beschloss der Gemeinderat von Ginsheim mit grosser  
Stimmensmehrheit, der Vereinigung von Ginsheim mit Mainz zuzustimmen.

Die weiteren Akten des Zusammenschlusses von Giesheim mit Mainz, der zum 1. Januar 1930 erfolgte, vollzogen sich gemeinsam mit denen der Vereinigung von Bischofsheim und Mainz, worüber im Folgenden berichtet wird.

### 4. Bischofshelm.

Bischofsheim, rechts des Rheines und südlich des Maines oberhalb Gustavsburg gelegen, Gabelpunkt der Eisenbahnlinien Mainz-Frankfurt und Mainz-Darmstadt, grenzt unmittelbar an die Gemarkung Ginsheim-Gustavsburg. Es gehörte, wie Ginsheim, zum Großherzogtum bzw. Freistaat Hessen, zur Provinz Starkenburg und zum Kreise Groß-Gerau.

Jahrhundertlang eine kleine, landwirtschaftliche Gemeinde, gewann es erst bedeutend an Ausdehnung, als die Eisenbahnverwaltung in Mainz genötigt war, Anfang des 20. Jahrhunderts zur Entlastung des eingeengten und kaum erweiterungsfähigen Bahnhofs in Mainz bzw. zur Freimachung von Bahnhofsgelände für die Bewältigung des grossen Schnellzugs- und des dichten örtlichen Personenzugverkehrs für den Güterverkehr einen ausgedehnten Verschiebe- und Umladebahnhof in der Gemarkung Bischofsheim anzulegen. Die Auswirkung der Bahnhofseinrichtung zeigt sich darin, dass annähernd die Hälfte der Bewohner von Bischofsheim sich aus Eisenbahnpersonal zusammensetzt. Für grössere Handels- und gewerbliche Unternehmen für den örtlichen Bedarf bestand bei der Nähe von Mainz kein Bedürfnis. Wirtschaftlich wie kulturell war Bischofsheim auf Mainz angeschlossen.

Bestrebungen, Bischofsheim mit Mainz zu vereinigen, traten ernstlich erstmals bei den Eingemeindungsverhandlungen zwischen Mainz und Ginsheim nach dem ersten Weltkrieg zutage. Die Erkenntnis der Notwendigkeit der Vereinigung beider Gemeinden mit Mainz setzten sich schnell durch. Gleichzeitig mit den Verhandlungen über die Eingemeindung von Ginsheim führten auch die zwecks Eingemeindung von Bischofsheim eingeleiteten Verhandlungen bereits Herbst 1929 zu einem beide Teile befriedigenden Abschluss. Am 27. September 1929 stimmte der Gemeinderat von Bischofsheim mit grosser Stimmenmehrheit der Vereinigung Bischofsheims mit Mainz zu.

Die Fortsetzung und der Abschluss des Verfahrens vollzog sich nunmehr gemeinsam für Einsheim und Birschofsheim. Am 30. Oktober 1929 er-



klärte der Stadtrat von Mainz seine Zustimmung zu beiden Eingemeindungen. Der Kreistag des Kreises Mainz erklärte sein Einverständnis am 27. November 1929, der Kreistag des Kreises Gross-Gerau am 28. Nov. 1929. Tags zuvor hatte auch der Provinzialtag für Starkenburg seine Zustimmung gegeben.

Am 10. Dezember 1929 beschäftigte sich der hessische Landtag, der über die Änderung von Kreis- und Provinzialgrenzen zu beschliessen hatte, mit der Eingemeindung von Ginsheim und Bischofsheim nach Mainz und entschied sich gleichfalls zustimmend. Hierbei wurde die Freiwilligkeit der Vereinigungen ausdrücklich betont und die finanziellen Belastungen, die die Stadt Mainz damit auf sich nahm, anerkannt. Das Gesetz über die Änderung der Kreis- und Provinzialgrenzen - Ginsheim und Bischofsheim gingen durch die Vereinigung mit Mainz von der Provinz Starkenburg bzw. dem Kreis Gross-Gerau zur Provinz Rheinhessen bzw. dem Stadtkreis Mainz über - und über die Genehmigung der Gemeindevereinigungen wurde mit Datum vom 10. Dez. 1929 im hessischen Regierungsblatt 1929, Seite 193/218, veröffentlicht. Damit war die Vereinigung von Ginsheim und Bischofsheim mit Mainz auf Grund freiwilliger Übereinkommen und unter Beachtung aller gesetzlichen Bestimmungen mit Wirkung vom 1. Januar 1930 ab vollzogen.

In den Eingemeindungsverträgen mit Ginsheim und Bischofsheim wurden den beiden Gemeinden neben der üblichen Zusicherung der Gleichstellung der Bewohner mit den Einwohnern der anderen Stadtteile in Bezug auf die Benützung aller städtischen Einrichtungen und Anstalten, auf die Förderung des Sportes sowie des Wohnungsbau, der Gas-, Wasser- und Stromversorgung u.s.w. besondere steuerliche Vergünstigungen gewährt und die Einrichtung selbständiger Verwaltungsstellen und von eigenen Standesämtern und Ortsgerichten sowie die Verbesserung Verkehrsverbindungen zugesichert.

Wenn sich die mit der Eingemeindung von Ginsheim und Bischofsheim nach Mainz verknüpften Hoffnungen bezüglich der Aufwärtsentwicklung des Gemeinschaftslebens der Gesamtstadt bis jetzt nicht in dem erwarteten Masse erfüllt haben, so lag dies nicht an einem mangelnden guten Willen der Stadtverwaltung bei der Durchführung der erforderlichen Massnahmen. Diese hat vielmehr alles getan, was in der auf die Eingemeindungen folgenden Zeit des starken wirtschaftlichen Niederganges in Deutschland zur Erhaltung und Verbesserung wirtschaftlicher, kultureller und sozialer Einrichtungen geschehen konnte.



Als nach der Machtergreifung durch die NSDAP das Mitbestimmungsrecht der Gemeindevertreter verloren ging und die gemeindlichen Interessen hinter die verderblichen Ziele der Reichsregierung zurückgesetzt wurden, ist manches unterblieben, was bei friedlicher Weiterentwicklung der Verhältnisse zum Wohle des gesamten Mainzer Stadt- und Wirtschaftsgebietes hätte durchgeführt werden können. Unterlassungen und Taten des nationalsozialistischen Regimes haben auch hier das Volk um ihm zukommende Vorteile gebracht, die ihm dennoch zu verschaffen die jetzige demokratische Stadtverwaltung als ihre Aufgabe ansieht.

Zusammenfassend ergibt sich, dass die Vereinigung der rechtsrheinischen Vororte mit Mainz in allen Fällen dem Willen der weitaus überwiegenden Mehrzahl ihrer Einwohner entsprach, dass die Vororte durch den Zusammenschluss bedeutende wirtschaftliche und kulturelle Vorteile gewannen und dass die städtebauliche und stellungspolitische Arbeit der Stadt Mainz im Interesse aller Einwohner des Raumes von Gross-Mainz durch den Zusammenschluss wesentlich erleichtert und gefördert wurde.



S t a d t M a i n z .

Mainz, den 17. August 1946.

Alt.: G 86 33 12/46

Betr: Aufbau von Mainz.

./.

In der Anlage lege ich Ihnen eine Stellungnahme zu den Richtlinien des Architekten L o d s für den Aufbauplan der Stadt Mainz vor. Ich bitte um eine Entscheidung, ob die Stellungnahme an die Militärregierung weitergegeben werden soll.

1 Anl.!

An

Herrn Oberbürgermeister Dr. K r a u s .

*Kraus*



17.8.46.

- 1 -

S t e l l u n g n a h m e

zu den Richtlinien des Architekten Lods für den Aufbauplan  
der Stadt M a i n z .

Zu I. Notwendigkeit eines Planes.

Daß nach Plänen ausgebaut wird, ist für Mainz wie für jede andere deutsche Stadt schon seit mehreren Jahrzehnten eine Selbstverständlichkeit. Ebenso selbstverständlich ist, daß der Plan von Mainz mit den Plänen des umgebenden Gebietes und der Nachbarstädte in Übereinstimmung gebracht wird. Der Wirtschaftsplan, der sich über die Stadt und das Nachbarland erstreckt, ist die Unterlage für alle Bebauungspläne.

Zu II. Wahl eines Planes.

Lods stellt für eine Stadt, die in so außerordentlichem Umfange zerstört ist wie Mainz, zwei Möglichkeiten für den Aufbau gegenüber:

- a) ein Aufbau, der sich im wesentlichen der früheren Form und Gestalt der Stadt anpasst, selbstverständlich auch notwendige Veränderungen und Verbesserungen vorsieht, durchgreifende und grundlegende Änderungen aber nur auf dringend notwendige Fälle beschränkt.
- b) ein vollständig neuer Aufbau ohne Rücksicht auf das, was bisher bestanden hat und noch erhalten geblieben ist.

Es ist nicht zu bestreiten, daß mit einem vollständig neuen Aufbau nach dem Plan b) die bessere städtebauliche Leistung erzielt werden kann. Die Planung nach b) will aufbauen, als wenn praktisch noch nichts vorhanden gewesen ist. In gewisser Hinsicht ist eine solche Planung auch leichter, als die andere nach a), die auf dem noch vorhandenen aufbauen will.

//



Lods will für Mainz einen Plan nach b) aufstellen. Die Frage ist, ob ein verarmtes Land und eine verarmte Stadt sich einen so kostspieligen Aufbau, der vorhandene Werte unberücksichtigt lässt, erlauben kann.

Ein Beispiel soll hier angeführt werden:

Lods will die Mainzer Neustadt, das Gartenfeld grundlegend ändern. Die Neustadt war viergeschossig bebaut. Den Wert eines Hauses auf einem Grundstück von 400 qm kann man mit 80.000.-RM annehmen. Die Untergrundverhältnisse im Gartenfeld sind allgemein schlecht. Die Häuser haben Fundierungen, die ungefähr zwei Stockwerken entsprechen. Wenn das Haus durch Kriegsereignisse zerstört ist, so sind doch noch die Werte unter der Erde vorhanden. Diese kann man bei dem Haus von 80.000.-RM zu 20.000.-RM annehmen. Auf das qm umgelegt, ergibt sich ein Wert von  $\frac{20.000}{400} = 50.-RM$ . Diesen Wert von 50.-RM/qm gibt man auf, wenn man nicht auf dem Vorhandenen aufbauen will. Es ist dies wirtschaftlich nicht vertretbar. Dazu kommt, daß eine Bebauung, die sich nicht dem Vorhandenen anpasst, durch die in der Erde steckenden Keller und Fundamente verteuert wird. Diese stellen Hindernisse dar, die mit erheblichem Kostenaufwand beseitigt werden müssen.

Nach meiner Ansicht ist nur ein Aufbau nach dem Plan a) möglich. Dieser Plan nimmt Rücksicht auf die Lage der Wirtschaft, auf die Finanzen der Städte und der Bürger. Auch dieser Plan soll, so weit eben tragbar ist, Änderungen und Verbesserungen bringen. Eine zweckmäßige Aufteilung der Baublöcke und eine angemessene Bebauung der Grundstücke soll vorgesehen werden; Straßen und Plätze sollen dem Verkehr entsprechend ausgebildet werden. Der Plan a) scheut auch nicht davor zurück, Straßen ganz aufzugeben oder grundlegend zu ändern, beschränkt sich aber in dieser Beziehung nur auf die dringenden Fälle. Zu befürchten ist, daß selbst ein Aufbau nach dem Plan a) solche Kosten erfordern wird, daß die Möglichkeit ihrer Aufbringung fraglich ist.

### Zu III. Bedeutung der zu behandelnden Zone.

Die Zusammenarbeit mit Wiesbaden und anderen Nachbarorten in Fragen, die über das Stadtgebiet hinausgehen, ist selbstverständlich.



Zu IV. Was der Plan enthalten muß.

Lods stellt den Wunschplan dem Plan gegenüber, der sich auf die Wirklichkeit aufbaut. Der Plan, der maßgebend sein soll, muß das Gegebene berücksichtigen und die Bedürfnisse der Stadt für jetzt und die Zukunft befriedigen. Diese Bedingungen hat seither der Wirtschaftsplan erfüllt.

Zu V. Zwei Dinge, auf die es ankommt.

Nach Lods sind die Finanzen bei der Frage des Aufbaues nicht entscheidend, weil Raum und Zeit zur Verfügung stehen. Aufgaben, für die die Mittel im Augenblick fehlen, sollen auf eine spätere Zeit verschoben werden. Es bleibt einer Stadt nichts anderes übrig, als alle Aufgaben zurückzustellen, für welche sie nicht die Mittel aufbringen kann.

Lods beachtet aber nicht, daß eine großzügige Planung, die nicht Rücksicht auf das Bestehende nimmt, die Stadt sofort zu Ausgaben in solchem Ausmaß zwingt, die diese nicht aufbringen kann. Nehmen wir an, daß ein Aufbauplan festgestellt worden ist, der ohne Rücksicht auf das Bestehende eine neue Gestaltung der Stadt vorsieht, so hat dies zur Folge, daß den bisherigen Eigentümern ein Aufbau ihrer zerstörten Anwesen nicht gestattet werden kann. Die Aufbaugenehmigung muß dem Eigentümer verweigert werden. Der Eigentümer kann jetzt von der Stadt verlangen, daß er für sein Anwesen entschädigt wird. In Einzelfällen kann eine Stadt solchen Forderungen entsprechen. In dem großen Umfange, wie es bei einer großzügigen Planung notwendig wird, kann aber eine Stadt nicht die Mittel für die Entschädigungen aufbringen. Diese Mittel können sich erst einmal verzinsen, wenn in unbestimmter Zeit einmal das großzügige Bauvorhaben durchgeführt wird.

Der Planung sind also auch Grenzen gesetzt und zwar durch die finanziellen Mittel.



Zu VI. Zusammenfassung über die gegenwärtige Lage von Mainz.Zu A. Beschreibung der Zone.

Lods behauptet, daß Teile des Stadtgebietes auf der rechten Rheinseite überschwemmt würden. Wenn man vom Hochwasserabflußgebiet des Rheins und Mains absieht, besteht nur für einen geringen Teil von Kostheim (einige tief gelegene Straßen am Main) die Gefahr der Überschwemmung. Die Mainspitze Bischofsheim, Gustavsburg, Ginsheim ist eingedeicht, kann also nicht überflutet werden. Hier kann lediglich eintreten, daß, wenn der Rhein Hochwasser führt und infolgedessen die Entwässerungsschleusen geschlossen sind, die Abwässer solange zurückgestaut bleiben, bis der Rheinwasserstand wieder entsprechend gefallen ist. Dieser Nachteil kann, wie es bereits in Gustavsburg geschehen ist, auch für Bischofsheim und Ginsheim durch Aufstellung einer kleinen Pumpe behoben werden. Wenn der Hochwasserdienst richtig arbeitet, sind auf beiden Rheinseiten Überschwemmungen durch Hochwasser ausgeschlossen.

Das Gebiet zwischen den Hochwasserdeichen wird selbstverständlich bei Hochwasser überschwemmt. In dem Überschwemmungsgebiet liegen die Inseln Maaraue, Peters-Aue und Rettbergs-Aue. Das Hochwasserprofil kann an einzelnen Stellen noch eingeschränkt werden. Von der Rheinstrombauverwaltung wird aber peinlich- und das mit Recht - darauf geachtet, daß dem Rheinhochwasser der unbedingt notwendige Abflußquerschnitt erhalten bleibt.

Überschwemmungen können in der Mainspitze und in der Gemarkung Mombach nur bei Deichbrüchen eintreten.

Zu B. Historische Gründe für die Gründung der Stadt Mainz.

Zu den Ausführungen ist nichts besonderes zu bemerken. Lods stellt am Schluß die Frage, ob Mainz an der alten Stelle wieder aufgebaut oder auf die rechte Rheinseite verlegt werden soll. Die Frage wird hier noch nicht beantwortet.



Zu C. Die neue Entwicklung der Stadt.

Lods will in den folgenden Ausführungen die Auswirkung der Industrie auf die Entwicklung der Stadt zeigen.

Zu a) Bau von Eisenbahnstrecken.

Zu der Frage der Verlegung von Eisenbahnstrecken wird die Reichsbahn Stellung nehmen müssen.

Lods beanstandet, daß das linksrheinische Mainz an der einen Seite vom Fluß, an der anderen von den Eisenbahnanlagen eingeschlossen ist. Der Zustand war auch einmal ein anderer. Ursprünglich lagen die Eisenbahnanlagen zwischen Stadt und Rhein. Das hatte zwei nachteilige Folgen: Die Stadt war vom Rhein vollständig abgeschlossen, und die Bahn hatte keinen Raum, um sich zu entwickeln. Abhilfe wurde dadurch geschaffen, daß die Bahn an der Landseite der Stadt vorbeigeführt wurde.

Die Zweckmäßigkeit des Vorschlages Lods, Eisenbahnnetz und Bahnhöfe weit außerhalb des Stadtgebietes anzuordnen, muß bezweifelt werden. Bahnhöfe sollen bequem zur Stadt gelegen sein, sodaß das Publikum sie auch ohne Straßenverkehrsmittel erreichen kann. Man darf nicht außer Acht lassen, daß in einer Stadt wie Mainz zur Nachtzeit keine Straßenverkehrszeuge verkehren.

Die Lage der Mainzer Häfen zur Stadt zwingt immer zur Einführung von Bahnstrecken in das Stadtgebiet, gleichgültig, wo die Hauptverkehrsstrecken angeordnet sind.

M.E. ist es übertrieben, von einer Einschließung einer Stadt zu sprechen, wenn eine Eisenbahnstrecke selbst mit Dämmen um die Stadt geführt ist. Mit Über- und Unterführungen können in ausreichendem Masse Verbindungen der zur Seite der Bahnlinie gelegenen Stadtteile geschaffen werden. Besondere Überlegung erfordert die Bebauung längs einer Bahnstrecke. Einmal soll der Benutzer der Bahn einen möglichst erfreulichen Eindruck von der Stadt gewinnen, zum anderen soll der Bewohner der Stadt durch die Unannehmlichkeiten des Bahnverkehrs möglichst wenig belästigt werden.

//



- 6 -

# Zu b) Schaffung von Industriewerken.

Dem Vorwurf des Architekten Lods, Industriegelände sei ohne Gesamtplan geschaffen worden, muß widersprochen werden. Planmäßig ist die Ingelheimer-Aue mit dem Mombacher Floßhafen und dem gegenüberliegenden Gelände der Gemarkung Mombach zum Industriegelände bestimmt worden. Es ist bedauerlich, daß die Ingelheimer-Aue, die landschaftlich besonders schön gelegen ist, zum Industriebezirk bestimmt werden musste. Aber der Mangel an Raum zwang dazu. Man muß sich vorstellen, über welches Gebiet die Stadt verfügte, als diese Industriegebiete geschaffen werden mussten. Das Stadtgebiet war so klein, daß eine andere Wahl garnicht möglich war. Auch darf nicht vergessen werden, daß Mainz bis zum Ende des ersten Weltkrieges Festung war und dadurch in jeder Bebauungsfrage abhängig von den Festungsbehörden war.

Die Lage des Industriegebietes Ingelheimer-Aue, Floßhafen, Mombacher Ufer zur Stadt Mainz kann nicht als ungünstig bezeichnet werden. Bei der in Mainz vorherrschenden Windrichtung aus Westen und Nordwesten ist eine Belästigung der Stadt durch Rauch ausgeschlossen.

Zu dem Industriegebiet Amöneburg, das zum linksrheinischen Mainz genau nördlich (nicht westlich) gelegen ist, ist zu bemerken, daß die dortige wichtigste Industrie, die Zementindustrie, genau so wie in Weisenau, ortsgebunden ist. Die Industrie gehört dorthin, wo sich das Rohmaterial vorfindet. Wirtschaftliche Gründe verbieten eine Verlagerung der Zementindustrie. Auf die Industrieentwicklung im benachbarten Biebrich war Mainz ohne jeden Einfluß, weil sich zwischen Biebrich und Amöneburg die Landesgrenze Preussen/Hessen zog. Die genau im Norden und an der Grenze des Stadtgebietes gelegene Industrie Amöneburg belästigt die Stadt in keiner Weise.

//



Zu c) Errichtung der Stadt zwischen 1870 und 1914.

Das Gebiet der Neustadt stand von 1874 ab für eine Bebauung zur Verfügung, nachdem dieses Gelände von der Festung freigegeben war und die Festungswerke weiter außerhalb verschoben waren. Der Bebauungsplan für dieses Gebiet, der im allgemeinen Straßenzüge parallel und senkrecht zum Rhein vorsah, ist im Laufe der Jahre in Einzelheiten mit und ohne Grund manchmal mehr aus Laune des Städtebauers abgeändert worden. Die Lage der Kaiserstraße ist durch die Verhältnisse bedingt, die sich vor dem Bau der Straße befanden. Der Straßenzug war vorher ein großer Festungsgraben. Hier war die erste Gelegenheit geboten, der eng gebauten Stadt eine Straße mit Grünanlagen zu geben. Ausgangspunkt ist der Bahnhof; sie führt gleicherweise zum Hafen wie zur Altstadt (Kurfürstliches- und Großherzogliches Schloss). Der Vorwurf, die Straße habe keinen Ausgangspunkt und keinen Endpunkt, ist unberechtigt. Als Ausgangspunkt war schon von Kreyssig ein Gebäude an der Stelle geplant, an welcher später das Erweiterungsgebäude der Reichsbahn errichtet wurde. Endpunkt ist die Christuskirche.

Daß die Neustadt wenig Reize birgt, wird nicht bestritten. Dies gilt nicht allein für die Bauten in Mainz aus den Jahren 1870 bis 1914, sondern auch für die Bauten der gleichen Zeit in den meisten anderen Städten.

M.E. ist der Aufbau der Neustadt unter Beibehaltung der vorhandenen Straßenzüge möglich. Erwünscht wäre eine Einschränkung der Höhe der Bebauung. Die bisher 4 geschos-sige Bebauung sollte durch eine von 2-oder höchstens 3 Geschossen ersetzt werden. Daß in Mainz so hoch gebaut wurde, hat seinen Grund lediglich in der Raumbeschränkung durch die Festung.

Zu d) Errichtung der Stadt zwischen 1918 und 1939.

Ein Gesamtbebauungsplan, auch für das Erweiterungsgebiet der Zeit 1918 bis 1939, hat immer bestanden. Allerdings hat dieser nie Eingriffe in die vorhandene Bebauung



vorgesehen, wenn man von Einzelheiten wie Durchbruch Lotharstraße und ähnlichem, absieht. Man darf bei der Beurteilung des früheren Bebauungsplanes nicht außer Acht lassen, daß das Maibauegebiet immer von Forts durchsetzt gewesen ist, auf welche Rücksicht genommen werden musste.

#### Zu VII. Zukunftspläne.

Die Altstadt von Mainz mit den noch vorhandenen Baudenkmalern soll erhalten werden.

Mainz hat den Vorzug, an dem Zusammenfluß zwei schiffbarer Ströme zu liegen. Man darf den Vorzug aber nicht überschätzen. Der Vorzug liegt lediglich darin, daß die Wasserwege zur Donau und zum Oberrhein nach Mainz führen. Die große Frage ist nur, ob sie Mainz Verkehr bringen oder ob sie nur an Mainz vorüberführen. Man muß beachten, daß das linksrheinische Mainz kein Hinterland hat, das auf dem Wasserweg zu versorgen ist. Güter, die landwärts gehen, werden im Norden von Bingen und im Süden von Worms aufgenommen. Nach Mainz kommen nur Güter, die in Mainz gebraucht werden; ebenso gehen über den Mainzer Hafen nur Güter, die in Mainz produziert werden. Wenn Mainz die zwei großen Wasserstraßen ausnutzen will, muß es für einen Verbrauch und eine Verarbeitung der den Wasserweg benutzenden Güter im Stadtgebiet selbst sorgen.

Daß Mainz der Knotenpunkt wichtiger Eisenbahnstrecken wurde, ist die Folge der Lage von Mainz an dem Zusammenfluss von Main und Rhein.

Die Inseln im Rhein sind m.E. nie der Anlaß zu Rheinüberquerungen gewesen. Die Rheinübergänge sind hier geschaffen worden, um Verkehrswege in das Maintal zu erhalten. Für die historischen Rheinübergänge wurden Engstellen des Stroms ohne Inseln gesucht.

Lods stellt die Frage, warum sich Mainz nicht ebenso schnell wie Frankfurt entwickelt hat. Es gibt verschiedene Gründe.

Einmal ist Mainz bis 1918 durch den Festungsgürtel außerordentlich behindert worden. Dann dürfte die Unterstützung, die das Land Preußen der Stadt Frankfurt hat zukommen lassen, eine



erheblich bessere gewesen sein als die, die Mainz vom Land Hessen erfahren hat. Als dritten Grund muß ein Versäumnis der Stadt zugegeben werden. Die Stadt hat keine ausreichenden Möglichkeiten geschaffen, Handel und Industrie nach Mainz zu ziehen; die Folge war, daß Mannheim und Frankfurt die Stadt Mainz überflügelten.

Mit einer Fernstraße sucht Lods die Bedeutung von Frankfurt zu erklären, was mir nicht verständlich ist. Ob eine Fernstraße, eine Eisenbahnstrecke von Bedeutung oder eine Wasserstraße durch eine Stadt führt, ist nicht das Entscheidende. In dieser Beziehung stehen Mainz und Frankfurt gleich da. In der Stadt muß das Bedürfnis für die Güter, die die Verkehrswege benutzen, vorhanden sein oder geschaffen werden, wenn die Stadt aus den Verkehrswegen Nutzen ziehen und sich auf dieser Unterlage entwickeln will.

Für Mainz ist das dringendste Bedürfnis die Schaffung von Umschlagsplätzen und die Schaffung von ausgedehntem Industriegelände.

#### Zu VIII. Darlegung der gegebenen Verhältnisse.

##### Zu A) Vorläufige Meinungen.

Lods will linksrheinisch die Stadt in ihrem bisherigen Umfang als Wohnstadt erhalten. Eine Ausdehnung über ihren seitherigen Raum hinaus unter Einbeziehung weiterer Vororte ist nicht geplant. Die rechte Rheinseite soll vorgesehen werden für umfangreiche Industrieanlagen und Verkehrsanlagen.

Eine Einbeziehung von Budenheim und Laubenheim in das Stadtgebiet sollte man nach meiner Ansicht heute noch nicht bestimmt ablehnen. Die Suche nach Anlagen für den Wasserstraßenverkehr kann es notwendig machen, diese Orte wegen ihrer Rheinufer mit der Stadt zu vereinigen.

Die Unterbringung von Industrie in dem Raum zwischen Gustavsburg und Ginsheim ist schon von der Stadt geplant.

Über die Verlegung der Verkehrsanlagen auf die rechte Rheinseite wird noch an späterer Stelle gesprochen.



Zu B) Wie wir bauen werden.

Linksrheinisch sollen die zerstörten Gebiete aufgebaut werden unter Einschaltung von freien Plätzen und Grünanlagen. Die Stadt soll mit einem Grüngürtel umgeben werden. Diese Absichten decken sich mit denen der Stadt. Das Bestreben der Stadt ist immer gewesen, durch Verbindung der für eine Bebauung wenig geeigneten alten Forts einen durchgehenden Grüngürtel zu schaffen.

Lods will den linksrheinischen Stadtteil zu einer reinen Wohn- und Behördenstadt machen. Handel, Verkehr, Betrieb, Industrie soll insgesamt auf die rechte Rheinseite verlegt werden. Zu der Durchführungsmöglichkeit wird später Stellung genommen. Ein Aufgeben der linksrheinischen Verkehrsanlagen dürfte nicht möglich sein; einen solchen Plan muß man fallen lassen.

Zu C) Was wir erhalten werden.

Aus den Ausführungen muß der Schluß gezogen werden, daß die Neustadt nicht mehr in der bisherigen Form aufgebaut werden soll. Zu II wurde bereits nachgewiesen, daß man einen Wert von 50.-RM/qm aufgibt, wenn man nicht die in der Erde steckenden Werte für den Aufbau ausnutzt. Es ist nicht tragbar, besonders für eine verarmte Stadt, den Grund und Boden zusätzlich mit 50.-RM/qm zu belasten. Nach meiner Ansicht ist zwingende Notwendigkeit, unter möglicher Ausnutzung der noch vorhandenen Baureste wieder aufzubauen.

Kümmert man sich auch nicht um die vorhandenen Straßen und damit um die in den Straßen liegenden Kanäle, Kabel, Leitungen, so kommen die Verluste dieser Werte noch zu der vorhin angegebenen Belastung.

Neubauten, die ohne Rücksicht auf das Vorhandene errichtet werden, werden in den Gründungen stark verteuert, weil die vorhandenen alten Fundamente und Keller (2 Stockwerke tief) beseitigt werden müssen.

//



- 11 -

Zu D) Wie der Wohnraum verteilt wird.

Unter Nr. 1 wird die Errichtung von Hochhäusern im Gebiet der Neustadt vorgeschlagen. Die wirtschaftlichen Bedenken sind bereits vorstehend unter C) angeführt worden und brauchen hier nicht nochmals wiederholt zu werden. Technisch durchführbar sind die Hochhäuser; besondere Fundierungen werden bei den bekannt schlechten Untergrundverhältnissen notwendig. Nach den Ausführungen des Architekten Lods sollen und müssen die Hochhäuser mit allen modernen Erleichterungen und Bequemlichkeiten versehen werden. Erwünscht ist eine Rentabilitätsberechnung, ob die Mieten nach Mainzer Verhältnissen tragbar werden.

Zu Nr. 2 ist nichts zu bemerken.

Unter Nr. 3 wird die Freilegung der Ingelheimer-Aue von jeder Industrie und die Bebauung mit Einzelwohnhäusern vorgeschlagen. Die Durchführung dieses Planes dürfte unmöglich sein. Das linksrheinische Mainz kann die wenigen Gebiete mit Wasser- und Bahnanschluß nicht aufgeben. Beweis hierfür ist die Tatsache, daß es heute beinahe unmöglich ist, Firmen, die in Mainz für den Aufbau eingesetzt werden sollen, Flächen für die Errichtung ihrer Betriebe zur Verfügung zu stellen. Die letzten freien Flächen auf der Ingelheimer-Aue werden in diesen Tagen an Bauindustrien vergeben.

Der Vorschlag unter Nr. 4 ist eine Fortsetzung der seither schon von der Stadt Mainz betriebenen Baumaßnahmen. Die Siedlungen von Kostheim sollen mainaufwärts fortgesetzt werden, um Wohnraum für die auf der Mainspitze tätige Bevölkerung zu schaffen.

Den Bewohnern der Wohnblocks sollen alle nur möglichen Erleichterungen und Bequemlichkeiten geboten werden. Im Wohnblock sollen Schwimmbad, Säuglingshallen usw. errichtet werden. Man bedenke, daß die Stadtverwaltung sich bis heute außer Stande gesehen hat, für die ganze Stadt auch nur ein Schwimmbad zu bauen.

//



Zu E) Einige allgemeine Erörterungen.

In allgemeinen Ausführungen wird die Verlegung aller Verkehrsanlagen (Wasser-, Bahn- und Straßenverkehr und Luftverkehr) und aller Industrien in den Raum zwischen Rhein und Main angedeutet. Man kann zustimmen, wenn in Zukunft nach Möglichkeit derartige Anlagen in diesem Raum untergebracht werden. Man wird aber den Gedanken aufgeben müssen, Anlagen der linken Rheinseite in dieses Gebiet zu verlegen.

Der Reichsbahndirektion muß es überlassen bleiben, zu der Frage der Verlegung ihrer Bahnanlagen in das rechtsrheinische Gebiet Stellung zu nehmen.

Lods erkennt die Schifffahrtsverhältnisse auf dem Rhein, wenn er die Verlegung der Anlagen für den Wasserstraßenverkehr auf das rechte Rheinufer erstrebt. Der günstige Ankergrund liegt vor der Mainzer Altstadt. Die Schifffahrtsrinne mit günstigen Wasserverhältnissen verläuft von Weisenau ab am linken Ufer vorbei und wendet sich erst unterhalb der Spitze der Peters-Aue nach dem rechten Rheinufer. Schifffahrt und Spedition brauchen Umschlagsufer am freien Strom. Wegen des Zeitverlustes fährt ein Fahrzeug nur ungern in einen Hafen, um einpaar Einzelgüter abzusetzen oder aufzunehmen. Eine Handelsstadt muß Umschlagsufer am freien Strom haben. Dieses gibt es nur auf der linken Rheinseite. Es ist dies das Ufer von der alten Straßenbrücke abwärts bis zur Spitze der Ingelheimer-Aue. Ein weiterer Ausbau des Ufers bis Budenheim ist möglich. Auf der rechten Rheinseite ist Umschlagsufer nur die kurze Strecke oberhalb der alten Straßenbrücke; es ist die Kohlenumschlagsstelle der Reichsbahn. Alles übrige Ufer ist unbrauchbar. Zwischen Ginsheim und Gustavsburg liegt vor dem Hochwasserdamm ein breiter Vorlandstreifen, der nicht zum Umschlagsufer ausgebaut werden darf, weil das Hochwasserprofil des Rheins nicht eingeeengt werden darf. Die Maar-Aue ist ebenfalls an Main und Rhein für den Hochwasserabfluß freizuhalten. Das Rheinufer unterhalb der alten Straßenbrücke von Kastel bis Amöneburg ist flach und felsig



und für Schifffahrtzwecke nicht zu gebrauchen. In Amöneburg ist von unten her eine Fahrrinne gesprengt worden. Weil auf der rechten Rheinseite kein Ersatz zu schaffen ist, können die Anlagen auf der linken Rheinseite nicht aufgegeben werden.

Hafenanlagen ohne Hafenufer am freien Strom lassen sich selbstverständlich auf der rechten Rheinseite schaffen. In Verbindung hiermit müsste der Hafen Gustavsburg, der seine Bedeutung als Kohlenumschlagshafen nach der Inbetriebnahme des Hafens Aschaffenburg verloren hat, in einen Umschlagshafen umgebaut werden.

Neue Hafenanlagen sollten in der Mainspitze für Industriezwecke vorgesehen werden.

Aus der Notwendigkeit der Beibehaltung der Hafenanlagen auf der linken Rheinseite folgert sich zwangsläufig der weitere Ausbau des Floßhafens und des Mombacher Ufers und der Ausbau der hierzu notwendigen Bahnanlagen.

#### Zu F) Verkehrsknotenpunkte.

Bevor derartige Planungen durchgeführt werden, müsste doch eingehender untersucht werden, ob für eine Stadt von 150.000 bis 200.000 Einwohnern Verkehrsanlagen in dem geschilderten Umfang notwendig werden. Wenn das Geplante Wirklichkeit würde, so läge die gesamte Geschäfts- und Verkehrsstadt auf der rechten Rheinseite. Das linksrheinische Mainz würde eine stille Wohnstadt ohne jedes Leben werden.

Beide Stadtteile sollen durch einen Tunnel verbunden werden. Wer bringt die Kosten des Tunnels auf ? Im Deutschen Reich hat es für Straßenzwecke meines Wissens nur einen Unterwassertunnel gegeben, und zwar in Hamburg. Die wirklich großzügige Verwaltung der Reichsautobahnen hat vor dem Weltkrieg wegen der hohen Kosten den Plan eines Tunnels zwischen Ginsheim und Laubenheim aufgegeben und die Brücke vorgezogen.



Zu G) Straßenverkehr.

Lods bringt bezüglich der Straßen nichts Neues. Wie schon immer von der Stadt geplant, will er den Fernverkehr, der Mainz nicht aufsucht, mit Umgehungsstraßen um die Stadt herumführen. Die Stadt wird durch Radialstraßen mit den Umgehungsstraßen verbunden.

Zu H) Bahnverkehr.

Die Stellungnahme in dieser Frage muß der Reichsbahn vorbehalten bleiben. Doch kann wohl schon ohne diese Stellungnahme gesagt werden, daß die Forderung des Architekten Lods, nur einen Hauptbahnhof auf der rechten Rheinseite einzurichten, bei den zwei Strecken der Bahn auf beiden Ufern des Rheintals unmöglich durchzuführen sein wird. Bahnhöfe auf jeder Rheinseite dürften dem Verkehr am besten dienen. Für gute Verbindung zwischen den Bahnhöfen muß gesorgt werden.

Zu I) Überquerung des Flusses.

Eine Stadt von 150.000 Einwohnern kann sich kein System von Untergrundbahnen leisten. Man darf nicht vergessen, daß zu normalen Zeiten es nicht möglich war, die Straßenbahn rentabel zu gestalten. Für Untergrundbahnen sind Millionen-Städte die Voraussetzung.

Für Brücken über den Rhein ist eine Durchfahrtshöhe von 9,50 m über dem höchsten schiffbaren Wasserstand, das ist 6,75 m am Mainzer Pegel, vorgeschrieben. Auf der Brücke kommt daher die Oberkante der Straße auf etwa 18,00 m Mainzer Pegel zu liegen. Kaioberkante liegt auf + 8,00 m. Die Auf-fahrtsrampen haben also 8 m Höhe zu überwinden. Der Höhen-unterschied zwischen Kai und tiefstem Punkt im Tunnel dürfte erheblich größer sein. Man kann ihn mit 15 m annehmen. Es werden also erheblich längere Rampen in den Tunnel als zur Brücke notwendig. Auch Rampen, die in die Erde führen, sind ein Hindernis.

Die Kosten entscheiden die Frage, ob Brücke oder Tunnel gewählt werden kann.



- 15 -

Zu J) Lufthafen.

Zu prüfen ist, ob neben den bei Mainz gelegenen Flugplätzen noch ein weiterer Lufthafen auf der Mainspitze notwendig ist.

Zu IX. Schluss.

Eine zu großzügige Planung, die später nicht durchgeführt werden kann, muß vermieden werden. Für die Stadt würde von Nachteil sein, wenn durchführbare Baumaßnahmen behindert oder verboten würden wegen einer Planung, die sich nachträglich als unausführbar erweist.

M a i n z, den 17. August 1946.

409m



# Inhaltsübersicht.

=====

<u>1. Kapitel</u>	Notwendigkeiten eines Plans
<u>2. Kapitel</u>	Wahl eines Grundsatzes
<u>3. Kapitel</u>	Bedeutung des zu behandelnden Gebietes
<u>4. Kapitel</u>	Was der Plan enthalten muß
<u>5. Kapitel</u>	Zwei Dinge, auf die es ankommt
<u>6. Kapitel</u>	Zusammenfassung über die gegenwärtige Lage von Mainz
	A. Beschreibung des Gebietes
	B. Historische Gründe zur Errichtung der Stadt Mainz
	C. Die neue Entwicklung der Stadt
	a) Bau der Eisenbahnstrecken
	b) Schaffung von Industriewerken
	c) Errichtung der Stadt zwischen 1870 und 1914
	d) Errichtung der Stadt zwischen 1918 und 1939
<u>7. Kapitel</u>	Zukunftsaussichten
<u>8. Kapitel</u>	Darlegung der gegebenen Verhältnisse
	A. Vorläufige Meinungen
	B. Wie wir bauen werden
	C. Was wir erhalten werden
	D. Wie der Wohnraum verteilt wird
	E. Einige allgemeinen Erörterungen
	F. Verkehrsnetze
	G. Straßenverkehr
	H. Eisenbahnverkehr
	I. Stromüberquerungsverkehr
	J. Lufthafen.
<u>9. Kapitel</u>	Schlußfolgerung.



Ü b e r s e t z u n g !

# B e r i c h t

Über die allgemeinen Richtlinien, die den ersten Studien als Grundlage dienten, die bestimmt waren, das Programm des Planes von Mainz und seiner Umgebung aufzustellen.

191307101 . 5



- 1 -

# I. Notwendigkeit eines Planes.

Bevor wir uns mit der folgenden Darlegung befassen werden, erscheint es unerläßlich, sich mit einer gewissen Anzahl Erläuterungen und wesentlichen Grundsätzen auseinanderzusetzen.

Wir werden zunächst versuchen, die absolute Notwendigkeit der Ausarbeitung eines Planes für die modernen Städte nachzuweisen.

Ein häufig von denjenigen, die diese Notwendigkeit (I.) prüfen, vorgebrachtes Argument wird von der Tatsache abgeleitet, daß manche Städte der Vergangenheit, darunter selbst einige der schönsten, ohne Plan entstanden sind.

Bemerken wir zunächst, daß es zum mindesten seltsam ist, dieses Argument vorgebracht zu sehen, wenn man gleichzeitig - mit gutem Recht - auf die Tatsache stolz ist, daß unser Land eine gewisse Anzahl Beispiele (Condoré, Champs Elysées, Place Vendôme, Versailles, etc. ....) besitzt, die, Irrtum vorbehalten, nicht ohne Plan entstanden sind.

Nach dieser Feststellung geben wir gern zu, daß in der Vergangenheit die Gewohnheiten, die Tradition sowie die außerordentliche Langsamkeit der Entwicklung in manchen Fällen genügt haben, um harmonisch angelegte Städte zu schaffen.

Wir vergessen jedoch nicht, daß manchmal diese "organisatorische Erfahrungsmethode" von gewissen besonderen Verhältnissen wirksam unterstützt wurde.

Es ist z.B. nicht überraschend, daß der strenge Charakter des Grundrisses eines Festungsgürtels, die Notwendigkeiten einer geschlossenen Gruppierung um ein starkes Schloss, gewisse Verpflichtungen, die sich manchmal aus der Lage ergeben, automatisch der Anordnung auferlegen.

Aber im Laufe des letzten Jahrhunderts ändert sich alles. Der Aufschwung der Industrie, die die Mittel der Menschen vervielfältigt, überstürzt die Dinge in erschreckender Weise.

Das Ergebnis ist eine solch große Verwirrung, daß wir es als höchste Zeit erachten, daß eine Reaktion eintritt; eingehende Studien versuchen ein Minimum von Ordnung in das Chaos hineinzubringen, von dem die französischen Vororte eines der bedauerlichsten Beispiele darstellen.

Wir stellen fest, daß wir nicht das Monopol dieser häßlichen Gestaltung besitzen, daß der Umkreis von Chicago ebenso schlecht ist, wie der unsrige, und daß die unendliche Ausdehnung von London oder die von Los Angeles (wo das Fehlen jeglicher vernünftigen Voraussicht zur Existenz einer Stadt von 64 km von Norden nach Süden und 30 km von Osten nach Westen geführt hat) die Gefahr bestätigen, die darin besteht, die Städteansammlungen ohne jedes System wachsen zu lassen.

Die ungeordnete Errichtung all der Bauten, die die industrielle Macht von gestern gestattete und die die von morgen noch in stärkerem Masse erlauben wird, muß so bald wie möglich unterbunden werden.

//



Man muß einen konkreten Plan und einen Gesamtplan für die Städteanhäufungen aufstellen.

Es kommen noch weitere Gründe dazu, die uns in der Überzeugung der Notwendigkeit eines Planes bestärken.

Man stellt z.B. fest, daß auf gewissen Gebieten der Wirtschaft, wo Änderungen unendlich viel leichter zu bewerkstelligen sind wie auf dem Baugebiet, man heute die Notwendigkeit empfindet, Pläne aufzustellen und dies in Ländern, die eine ganz entgegengesetzte Zivilisation besitzen.

Wenn es nun schon erforderlich ist, einen Plan aufzustellen, um die verschiedenen Werke eines Landes in Harmonie zu bringen trotzdem man weiß, daß man mit verhältnismäßiger Leichtigkeit alle Änderungen, die man gern vornehmen möchte, ausführen könnte, wieviel notwendiger ist dann ein Plan bei der Erstellung eines bebauten Gebietes, bei dem weitere Änderungen immer kostspielig und manchmal absolut unmöglich ist.

Es ist jedoch eine Tatsache, daß man (bei uns und anderswo) Pläne für viele Dinge aufstellt, ohne überlegt zu haben, zunächst einen ganz großen Plan aufzustellen, der darüber hinaus die verschiedenen Unternehmungen nebeneinander ordnet, ehe man dazu übergeht, die Gebäude aufzubauen.

Man besitzt Pläne, die für die Herstellung dieses oder jenes Fabrikates geeignet oder für den Betrieb dieser oder jener Industrie passend sind, und man verfügt noch nicht über den "Großplan", der vor allen anderen Dingen notwendig ist: harmonische Anlage der industriellen Bezirke, Verteilung der Bahnhöfe, Verbindung der Systeme für den Schienenverkehr, Verteilung der Wälder als logisches Ganzes mit dem bebauten Gebiet.

Es ist besser .....

In dem Augenblick, in dem man es unternimmt, einen Gesamtplan, der zur Aneinandergliederung der verschiedensten Bautätigkeit eines Landes für eine lange Zeitdauer bestimmt ist, aufzustellen muß man daran denken, Aufbaupläne von gewissen Städten und Dörfern in Ausführung zu bringen, die ohne Bindung mit dem Vereinigungsplan errichtet wurden, da dieser z.Zt. ihrer Erbauung noch gar nicht bestand.

Man weiß nicht, oder gibt an, nicht zu wissen -man tut so, als ob man sich darüber keine Sorgen mache, - daß jede an der Städteansammlung vorgesehene Änderung der Form, in dem Aufbau oder allgemein in der ganzen Bautätigkeit eines Landes, eine unvermeidliche Arbeit hervorrufen muß.

## II. Wahl eines Planes.

Mainz bietet uns heute in Anbetracht der erheblichen Zerstörungen die Möglichkeit eines Eingreifens.

Wir können weiter gehen und sagen, daß dies uns auferlegt wurde.

Bevor wir die Arbeit beginnen, drängt sich uns eine Hauptfrage auf.

Unsere Handlungsweise kann sich nach unserer Wahl auf die eine oder andere der beiden folgenden Richtungen erstrecken:

//



- 3 -

- a) Herstellung eines Planes, der sich mit der Wiederherstellung der Gebäude befasst, wenn nicht am gleichen Platz, so doch wenigstens auf benachbarten Grundstücken, so daß der allgemeine Entwurf nur einige Veränderungen und Verbesserungen erfordert; mit einem Wort: stellen wir einen einfachen "Fluchtlinienplan" auf.
- b) Nutzen aus der schrecklichen Zerstörung, die durch den Krieg hervorgerufen wurde, zu ziehen, um sich nochmals intensiv mit der Planung der Stadt zu beschäftigen und in dem Entwurf vorzuschlagen, das wir größte Veränderungen, Vervollständigungen und Hinzufügungen im Auge haben, die man niemals in Betracht gezogen hätte, wenn die Zerstörungen nicht jene Ausdehnung angenommen hätten.

Dies ist jene zweite Lösung, die wir im Auge haben.

Um einen solchen Plan ausführen zu können, muß man sorgfältig die Bedingungen untersuchen, die in der Vergangenheit die Stadt Mainz so geformt haben, wie sie jetzt ist, dann diejenigen Bedingungen herausfinden, die noch existieren, diejenigen, die nicht mehr vorhanden sind, diejenigen, die die bestehenden erneuert haben und alles zusammenfassen: um nach den Hauptbedingungen zu suchen, die bleibend sind, um eine Stadt zu schaffen, die zu ihrer Existenz eine harmonische Entfaltung unter zukünftigen Lebensbedingungen erstrebt.

Dieses Thema wird auf den folgenden Seiten behandelt.

### III. Bedeutung der zu behandelnden Zone.

Man muß zunächst die Oberflächenbeschaffenheit desjenigen Gebietes, das von der Planung berührt wird, genauer bestimmen.

Es ist klar, daß wir uns mit dem Gebiet beschäftigen, das die ganze Stadt umfasst, und zwar auf beiden Seiten des Rheines gelegen, da ja doch Mainz am Knie des Flusses liegt und somit von verschiedenen Ortschaften umgeben wird: Weisenau, Bretzenheim, Gonsenheim, Budenheim links des Rheines, und Biebrich, Castel, Gustavsburg, rechts des Rheins.

Außerdem muß man die Stadt Wiesbaden als Stadt der "Heilquellen" neben der Stadt der "Künste", Wissenschaften, des Handels und schließlich der Industrie berücksichtigen, deren Einfluß bei weitem nicht zu unterschätzen ist, ebenso nicht derjenige der Stadt Frankfurt a/Main.

Hierauf bauen sich unsere Studien auf.

### IV. Was der Plan enthalten muß.

Wir haben soeben den "Fluchtlinien-Plan" dem "städtebaulichen Plan" gegenübergestellt; wir können noch den Plan "image" dem Plan "complet" gegenüberstellen.

Der Plan "image" ist derjenige, der von rein plastischen Erwägungen ausgeht und zu mehr oder weniger guten Plänen führt.

//







# VI. Zusammenfassung über die gegenwärtige Lage von Mainz.

## A. Beschreibung der Zone.

Mainz liegt auf beiden Seiten des Rheins.

Der wichtigste Teil der Stadt und zugleich auch der älteste liegt auf dem linken Rheinufer; der weniger bedeutendste auf der rechten Rheinseite.

Die Stadt liegt gerade an der Mündung des Mains; sie besitzt auf dem linken Rheinufer Hügel, die sich von Norden nach Osten erstrecken, auf der rechten Seite eine Tiefebene, von der gewisse Teile überschwemmt sind. Das ganze ist sandig genug, das Klima mild.

Man findet dort Wein an den steilen Abhängen.

Mainz besitzt Möglichkeiten zur Schifffahrt, die, in Verbindung mit dem Zusammenfluss des Mains, sie offenbar zu einer Hafenstadt ersten Ranges machen.

## B. Historische Gründe zur Errichtung der Stadt Mainz.

Ohne Absicht, hier eine historische Abhandlung darzulegen, die auf den keltischen Ursprung des Namens der Stadt zurückreicht, fehlt es nicht an Interesse, einen kurzen Rückblick in die Vergangenheit zu halten, um eine gewisse Anzahl Probleme zu lösen, die sich bei der ersten Prüfung über die Lage der Stadt aufwerfen.

Man kann gar nicht verwundert sein, wenn sich Mainz so unseren Augen darbietet, daß der grössere Teil des Baukomplexes auf der rechten Seite des Flusses liegt; folglich wäre ergäbe sich eine Hauptorientierung der Stadt im umgekehrten Sinne zu derjenigen, wie sie eigentlich sein sollte, wenn man gleichzeitig aus der Lage nach dem Süden (der besten für das Gebiet) und der Blickrichtung nach dem Fluss zu, Nutzen ziehen wollte.

Das wäre tatsächlich günstig, sofern man die Stadt auf der rechten Rheinseite aufgebaut hätte. Nun, sie liegt aber auf der linken Rheinseite.

Einige Überlegungen zeigen, daß die Begründungen dieser Lage vollständig logisch sind.

Als die Römer den Schutz ihres Reiches dadurch sicherten, indem sie zwischen ihrem Reich und dem von den Barbaren besetzten Gebiet eine Befestigungslinie schufen, glaubten sie die Sicherheit erheblich durch die natürliche Grenze des Flusses zwischen dieser vorgeschobenen Linie und den von ihnen besetzten Städten zu vergrössern.

Dadurch kam es, daß die Städte Köln, Bonn, Koblenz, Mainz, Worms, Speyer, Straßburg, Basel auf der linken Rheinseite entstanden.

Dies ist, was die Gründung von Mainz anbetrifft, der eine entscheidende Grund; andere Gründe, die nicht weniger wichtig waren, folgen.



6 -

Die Ebene auf der rechten Seite des Rheins lag tief, war überschwemmt und morastisch, während auf der linken Seite des Rheins sich eine sehr gesunde Anhöhe erhob, die im höchsten Grade geeignet erschien, Wohnraum zu schaffen und den Bau einer Zitadelle erlaubte.

Das Ganze wäre zusammengefasst folgendes: bewohnbare Fläche, Hügel am linken Flußufer zur Verteidigung des Landes; das Ganze vervollständigt durch eine Brücke und einen rechtsrheinischen Brückenkopf - das gegenwärtige Kastel - der bestimmt war, die Überquerung der Brücke durch Sperrung des Zugangs zur Brücke zu verbieten.

So ist das alles, oder vielmehr, so war es ....

Beschränken wir uns auf das, was sich veränderte .... welches sind diejenigen Verhältnisse, die existiert haben und welches diejenigen, die jetzt nicht mehr bestehen.

Dies unterzieht sich der Prüfung, die von Anfang unserer Studien an eine Antwort auf folgende Frage erlaubt: Soll die Stadt auf ihrem gegenwärtigen Platz wieder aufgebaut werden oder auf dem rechten Rheinufer?

#### C. Die neue Entwicklung der Stadt.

Eine gewisse Anzahl von Ereignissen, die seit bestimmten Jahren eintraten, komplizieren und verwickeln das Problem, das seit mehreren Jahrhunderten relativ einfach zu lösen schien.

Wir wollen sie ebenfalls aufzählen, um zu einer zusammengefassten Übersicht jedes einzelnen Ereignisses zu gelangen.

Alles knüpft sich an ein besonderes Ereignis: den Aufschwung der Industrie.

Der industrielle Umschwung ist derjenige, der sich im 19. Jahrhundert in Mainz am stärksten ausgeprägt hat.

Er übte selbst großen Einfluß auf die Weltstädte aus, der ja unvermeidlich war.

Die Zurverfügungstellung von Menschen und mechanischen Kräften führte allgemein darauf hinaus (wir haben es zur Genüge gesehen), neue Möglichkeiten zu erschliessen.

Der Umfang der künftig ausgeführten Arbeiten war, dank der zur Verfügung stehenden Kräfte, grundverschieden von demjenigen der Arbeiten, die während mehreren Jahrhunderten in beschränkter Masse ausgeführt wurden, wo man nur die eigene Körperkraft und diejenige einiger Haustiere zur Verfügung hatte.

In Mainz zeigte sich diese neue Entwicklung in verschiedener Auswirkung.

//



# a) Bau der Eisenbahnstrecken.

Diese Schienenwege wurden hergestellt -hier wie übrigens überall - um vor allem schließlich die leichteste Bauart und die vollkommendste Ausnutzung in Anwendung zu finden.

Das ist der alleinige Gesichtspunkt, der in Betracht gezogen wurde.

Dies lief auf einen wenig glücklichen Entwurf hinaus, gemäß dem das linke Rheinufer in einen unerbittlich engen Ring eingeschlossen wird, der es in unversöhnlicher Weise blockiert und abgrenzt.

Das Schienennetz wird nur durch einen Tunnel unterbrochen, der in zwei Teile durch einen kurzen Einschnitt getrennt ist, der sich unter dem Hügel, auf dem die Zitadelle gelegen ist, befindet.

Das durch die Schienen geschaffene Hindernis wird hier durch dasjenige, das durch die Erbeschaffenheit bedingt ist, ersetzt.

Die Begrenzung der Stadt ist ebenso vollkommen.

Da eine Seite nicht von dem Schienennetz, sondern von dem Fluß begrenzt wird, ergibt sich daraus, daß man von dem Mittelpunkt der gegenwärtig bebauten Fläche aus nach allen Richtungen hin auf eine Schranke stößt, die jede flächenmäßige Weiterentwicklung untersagt, während der Zugverkehr in großem Umkreis des Wohngebietes Lärm und Rauch verursacht.

Der Plan des Schienennetzes außerhalb der Stadt ist dem der Innenstadt ebenbürtig. Es ist eine ungeordnete und chaotische Zeichnung, ohne führende Gesamtidee. Der Betrieb ergibt sich daraus, so daß man schließlich den Zug zu der gleichen Zeit links- und rechtsrheinisch benutzen kann.

# b) Schaffung von Industriewerken.

Ein weiterer Punkt der Erfahrungsmethode, das Fehlen eines Gesamtplanes, die absolute Nichtachtung der Interessen, die nicht diejenigen der Erbauer der Werke waren, führte schließlich zu einer tragischen Situation.

An drei Stellen hat sich die Industrie in der Vergangenheit zum größten Schaden entwickelt:

-Ingelheimer Aue.

Diese, an ihren beiden Hauptseiten von Wasser umgebene Landzunge ist nach und nach mit Fabriken bebaut worden; an die privaten Werke haben sich die städtischen Werke, zum Beispiel das Gaswerk, angeschlossen.

Die Ingelheimer Aue, die für diejenigen, die dort ein Haus errichten wollten, wegen des Vorhandenseins von Wasser ein auserwählter Platz hätte sein müssen, und die gleichfalls einen Anteil an der Silhouette des Horizonts für den Teil



der Stadt, der rheinabwärts sieht, hätte haben müssen, ist in Wirklichkeit eine Sache mit ausgesprochen industriellem Charakter geworden, vollkommen verfehlt für den Platz, wo sie sich befindet.

- Industriezone Mombach.

Das linke Ufer des Flusses, in der Umgebung von Mombach, ist von einem Gewirr von Eisenbahnstrecken und Fabriken bedeckt, die die Stadt nicht nur in ihren Ausdehnungsmöglichkeiten, sondern auch im Verkehr hindern. Die Beengung stromabwärts, der Rheinpromenade und der Rheinallee ist der sprechendste Beweis hierfür.

- Industriezone Amöneburg-Biebrich (rechtsrheinisch)

Diese Zone liegt westlich der Stadt, in Richtung der untergehenden Sonne.

Man hätte ihr grössere Beachtung schenken sollen und sie nur mit Grünanlagen versehen sollen ....

Sie bietet im Gegenteil den Anblick einer ungeordneten Fabrikanlage, deren Schornsteine mehrfarbigen Rauch ausstoßen.

d) Errichtung der Stadt zwischen 1870 und 1914.

Die mittlere Stadt, zwischen Altstadt und Eisenbahnlinien in Richtung Mombach, ist nach 1870 entstanden.

Die Bebauung ist nach einem vollständig willkürlichen Plan ohne klare Richtschnur ausgeführt worden. Der Plan bietet eine unregelmäßige Zusammenstellung mit unbestimmter Orientierung. Die Straßen laufen weder von Norden nach Süden noch von Osten nach Westen, weder verlaufen sie senkrecht noch parallel zum Fluß. Einige unter ihnen haben einen monumentalen und üblichen Charakter. Die breite Kaiser-Straße hat weder einen Ausgangspunkt noch Endpunkt. Diese breite Straße fängt an keiner Stelle an und endet an keiner.

Sie wurde an einem Platz erbaut, der nur der Verbindungsweg zweier Nebenstrecken ist, die eine von dem Bahnhofplatz kommend und die andere von der Eisenbahnbrücke kommend; sie läuft, nach kurzem Engerwerden, auf irgend einen Punkt des Rheinufer zu.

Nach dem Gesamtplan der sich entwickelnden Stadt wurden mehrstöckige Häuser ohne besonderes System errichtet.

Man fand hier Geschäftshäuser, öffentliche Bauten, bequeme Wohnhäuser aus Sandstein, wieder andere aus Backsteinen erbaut, Arbeiterviertel, Kasernen, Gebäude jeder Art aus verschiedenem Material und untereinander und ohne Ordnung und Harmonie vermischt.

d) Errichtung der Stadt zwischen 1918 und 1939

Derjenige Teil der Stadt, der nach 1918 erbaut wurde, umfasst besonders die äußeren Gebiete, die außerhalb des Eisenbahnnetzes liegen.

Man traf dort bescheidene Arbeiterwohnungen, einfache Wohnhäuser und Siedlungen und bequeme Ein-Familienhäuser an - z.B.



diejenigen des Stadtparks - die sich in angenehmen Grünanlagen ausbreiteten.

In diesem Gebiet herrschten verschiedene Versuche, einen Gesamtplan zu schaffen, ohne daß jedoch alle Untersuchungen durch einen zusammenhängenden Plan aneinandergereiht wurden.

#### VII. Zukunftspläne.

Der Plan, den wir jetzt beachten, enthält angeblich die größte Anzahl aller vorhandenen Tatsachen; in erster Linie sehen wir Mainz als Stadt der Vergangenheit.

Die ehemalige Stadt als Fremdenstadt, die nicht vollständig zerstört wurde, gruppiert sich um den Dom, der stehen geblieben ist und auch erhalten werden wird.

Der Dom wird das Hauptinteresse der kulturellen Stadt sein, der zukünftig, wie er es bisher auch getan hat, zahlreiche Besucher heranziehen wird, und der in Mainz die festen Bande mit der weit zurückliegenden Vergangenheit bekundet.

Neben der Fremdenstadt werden wir versuchen, Mainz als kulturelle Stadt zu erhalten. Hier finden wir Denkmäler, die direkt an die Vergangenheit erinnern, die bedeutungsvoll sind und der Zerstörung entgangen sind, und die auch erhalten werden sollen; der neue Plan enthält den größten Teil davon.

Mainz ist eine Stadt der Künste, der Literatur, der Kultur; Mainz hat eine große religiöse Vergangenheit und all dies soll in Erwägung gezogen werden.

Mainz ist auch ein bewundernswerter Kreuzungspunkt, der am Zusammenfluss zweier Flüsse und am Knotenpunkt wichtiger Eisenbahnstrecken gelegen ist.

In der Vergangenheit stützte das linke Rheinufer seinen Schutz auf zwei Punkte: Bingen, an der Biegung des Flusses und an der Mündung der Nahe, und Mainz, an der Mündung des Mains; beide Städte gegenüber dem massiven Taunus-Gebirge.

Zu jedem dieser zwei Eckpunkte sollten obligatorisch die Straßen führen.

Durch das Vorhandensein der Rheininseln erklärt es sich, daß Mainz zu jeder Zeit ein oft aufgesuchter Platz zur Rheinüberquerung war, und daß er es auch geblieben ist.

Es ist übrigens am Platze, über die Tatsache erstaunt zu sein, daß Mainz sich nicht schneller als Frankfurt entwickelt habe.

Die einzig gültige Erklärung hierfür ist auf eine Fernstraße zurückzuführen, die weit im Süden von Mainz den Rhein verläßt, sich allmählich von dem rechten Ufer des Rheins entfernt, um sich nach Osten in Richtung der Ostsee zu wenden, und nur den Rhein wieder berührt, um ihn stromaufwärts von Mainz zu überqueren.

Man kann ruhig hinzufügen, daß man durch grössere Aufmerksamkeit, die man Mainz geschenkt hätte, in Verbindung mit der Herstellung eines besseren Aufbauplanes, in dem Augenblick des



großen industriellen Aufschwungs eine Annäherung der Einwohnerzahl zwischen den zwei bedeutendsten Städten erreicht hätte. (Mainz zählte tatsächlich nur 150000 Einwohner, als Frankfurt 550 000 umfasste).

Dies ist bei weitem ein Grund, sich intensiv mit einer Planung zu befassen.

Man kann auch daran denken, in mehr oder weniger Jahren die Stellung der beiden Städte zueinander inniger zu gestalten.

Mainz ist eine Handelsstadt.

Die Straßen und Wege und die Häfen, ebenso die neue Epoche des Eisenbahnverkehrs, haben die Entwicklung der Stadt unter diesem Gesichtspunkt begünstigt.

Mainz ist eine Industriestadt. Sie enthält schon bestimmte Zonen, in denen sich die wichtigsten Werke niederließen; in Zukunft wird sie noch mehr enthalten und zwar in besserer Anlage.

Schließlich, da Mainz im Augenblick ein wichtiger Mittelpunkt der franz.besetzten Zone bildet, scheint es logisch, die Voraussetzungen zu erfassen, daß die zukünftige Entwicklung in Anbetracht der neuen Rolle, die der Stadt eingeräumt werden wird, sich unter besten Lebensbedingungen gestaltet.

# VIII. Darlegung der gegebenen Verhältnisse.

## A. Vorläufige Meinungen.

Muß man die Stadt auf beiden Seiten des Flusses erhalten ?

Nachdem wir zur Genüge gesehen haben, daß gewisse Bedingungen, die dazu geführt haben, Mainz linksrheinisch zu errichten, an Bedeutung verloren haben, wäre es nicht falsch, die Möglichkeit im Auge zu behalten, die Stadt vollständig auf die rechte Rheinseite zu verlegen.

Diese Angelegenheit erschien uns doch äußerst vorteilhaft und wir haben darauf verzichtet. Aus folgenden Gründen:

Mainz hat seine starken Bindungen mit der linken Rheinseite.

Dort bewahrt sie ihre "Zitadelle", ihren Dom und die Altstadt; und die rheinhessischen Hügel, die einen wesentlichen Gegenstand ihrer traditionellen Landschaft bilden ....

All das würde man verlieren, wenn man die Lage der Stadt durch Vertausch der Rheinufer verändern würde.

Andererseits ist die rechte Seite des Rheins mit seinem niedrigen Niveau und flachen Gebieten vortrefflich, um einen Flugplatz und weit ausgedehnte Industriezonen zu schaffen, und um die Entwicklung eines so großen Hafens zu sichern, der für Rhein und Main benötigt würde.

Die theoretischen und praktischen Beweise stimmen überein.

Es ist also logischer und den Entwicklungsmöglichkeiten entsprechender, in Zukunft die Lage der Stadt auf beiden Ufern des Rheins beizubehalten, als zu versuchen, einen Schwerpunkt



der Stadt willkürlich auf die rechte Rheinseite zu verlegen. Muß man Mainz eine grenzenlose Ausdehnung in der Ebene, besonders auf dem linken Ufer, gestatten?

Wir denken es nicht, und deshalb vergrößert unser Plan nicht erheblich die Oberfläche der bebauten Stadt.

Die aus der gegenwärtigen Lage der Vororte der Großstädte gezogene Erfahrung ist in dieser Beziehung bedeutsam.

Sie erlaubt daraus zu schließen, daß man bemüht sein muß, mit allen Mitteln die unbegrenzte Entwicklung der Vororte einzudämmen.

Das periodische und unregelmäßige Anwachsen der Städte, das durch fortwährende Vergrößerungen verursacht wurde, die schließlich so weit gingen, die verschiedenen Kleinstädte der Umgebung miteinanzugliedern, hat in der Vergangenheit keine befriedigenden Resultate ergeben.

Man gelangt in allen Fällen zu drei bedauerlichen Tatsachen.

Zunächst sprechen wir von der Unzweckmäßigkeit, da ja die Stadt nicht nach einem Stadtplan, sondern, dank der Nebeneinanderreihung der verschiedenen Gebäude, in einer fremdartigen Ordnung angelegt wurde.

Danach wird die Unvollkommenheit der öffentlichen Gebäude in Betracht gezogen und schließlich die übermäßigen Ausdehnungen der engen Gassen, was die praktische Unmöglichkeit zur Folge hat, die Straßen ohne große Zeitverschwendung zu überqueren.

Die Stadt soll einen solchen Umfang aufweisen, daß ein Fußgänger sie unter guten Verkehrsverhältnissen und in begrenzter Zeit (in einer guten Stunde) durchwandern kann.

Eine grenzenlose Stadt, die zur Durchquerung von Fußgängern und Fahrzeugen mehrere Stunden in Anspruch nimmt, bildet einen ungeheuren Komplex, der keinen Vorteil bietet und der in der Konzentrierung von Rauch und Lärm untergeht, der die Grünanlagen aufzehrt und unmöglich eine enge Verbindung mit der Landschaft herbeiführt.

Aus diesen Gründen werden wir also den bestehenden Umfang der Stadt sorgfältig beibehalten.

## B. Wie wir bauen werden.

Durch logische Aufbaumaßnahmen, sowie durch Verwendung von Bauarten, die noch näher beschrieben werden, erhalten wir dieses zweifache Ergebnis entgegengesetzter Art: Vermehrung der Einwohnerzahl in angemessenen Schranken in den zerstörten Gebieten, die wir wieder aufbauen werden, indem wir sie gleichzeitig reichlich mit freien Plätzen und Grünanlagen versehen.

Wir werden die Stadt mit einer Grünanlage umgeben, die ihr nützlich sein wird und man wird ihren Reiz vergrößern, obwohl man gleichzeitig damit gegen die Versuche, ausgehend von bestimmten Richtungen, gewisse Vororte wie Weisenau, Bretzenheim, Gonsenheim und Budenheim einzugliedern, Einspruch erhebt.



Dies führt dazu, Mainz linkerheinisch zu erhalten (einerseits von dem Rhein und andererseits von einem Grüngürtel begrenzt), während wir die Verwendung der freien Flächen rechterheinisch in geringer Entfernung vom Stadtzentrum im Auge behalten, wo es möglich ist, all das zu finden, was nicht mehr unter guten Bedingungen linkerheinisch anzutreffen ist (Verkehrsknotenpunkte, Industrie-Gebiet, Hafen, Sonderbahnhof, Güterbahnhof, Wohnviertel der Berufstätigen in lieblichen Anlagen in der Nähe des Industriegebietes).

### C. Was wir erhalten werden.

Wir werden das Stadtzentrum, durch die Altstadt gebildet, sorgfältig erhalten.

Wir werden nichts an ihr verändern, sondern uns auf die Instandsetzung aller alten Gebäude, die um den Dom gruppiert sind, beschränken.

Wir werden zwischen dieser Altstadt und dem großen, auf der Stelle des ehemaligen Baugeländes von 1870 vorgesehenen Wohngebiet, das durch Bombenangriffe zerstört wurde, eine großzügige Planung antreffen. Diese Planung erstreckt sich auf den Hauptverkehr, der in Richtung des Flusses führt, und in dem Gebiet mündet, in dem öffentliche Gebäude, Wohnhäuser und wichtige Bauten aller Art in einen engen mit Grünanlagen versehenen Stadtteil zusammengestellt werden sollen.

### D. Wie der Wohnraum verteilt wird.

Die Wohngebiete werden sich in 4 Hauptzonen eingliedern:

- 1) Das ehemalige Baugelände, von dem wir soeben sprachen, wird zum Bau zusammenhängender Hochhäuser verwendet werden. Man fand in der Vergangenheit dort 3, 4, 5 oder 6stöckige Häuser wir werden diese Höhe bis zu 8, 9 oder 10stöckigen Häusern vergrößern.

Man wird nur, im Gegensatz zur Vergangenheit, einen kleinen Teil des Bodens als Baugelände in Anspruch nehmen. Das Übrige wird den Grünanlagen dienen.

Das Verkehrsproblem wird besondere Beachtung verlangen.

Es enthält zunächst diejenigen Tatsachen, die wir in erster Linie aufzählen werden.

Hierzu gehören die günstigen Wege zum Verkehr der Transportfahrzeuge, die für die Stadt selbst von Nutzen sind (wir werden später auf diese Angelegenheit zurückkommen). Die Verkehrsvorschriften in Bezug auf raschen und langsamen Verkehr müssen getrennt voneinander behandelt werden.

Die Aufteilung dieses ersten Abschnittes bestimmt auch die "îlots de voisinage" (gemeint sind Häusergruppen mit Innenhof), in deren Innern der rasche Automobilverkehr gänzlich untersagt ist.



An ihrem nussernen Rande erschliessen sich Garagen und Parkplätze die den Bewohnern gestatten, zu Fuß an alle Hauseingänge der "Wohninseln" heranzugehen ( und zwar auf einem kurzen und vollständig bedeckten Wege).

Ausnahmsweise und unter strenger Kontrolle erlaubt man dem Krankenwagen, dem Leichenwagen, dem Möbelwagen oder dem Postwagen die Fahrt in das Innere der "Wohninseln"; hier handelt es sich aber nur um einen begrenzten und sehr langsamen Verkehr.

Im Notfalle kann die Feuerwehr natürlich die "Inseln" befahren.

Die so gebauten Häusergruppen werden mit allem Komfort versehen, der bei den Bauten von heute gefordert wird.

Sie werden natürlich Aufzüge enthalten -sowohl für die Personen (Personenaufzug) als für die Aufhebung schwerer Lasten (Lastenaufzug).

In dieser Beziehung ist es nicht ohne Interesse zu bemerken, daß dank der Anlegung von modernen Aufzugsvorrichtungen die Frage der Gebäudehöhe ein ganz anderes Gesicht bekommen hat.

Ein viertes Stockwerk ohne Aufzug bringt einer Mutter viel Anstrengung, während ein zehntes Stockwerk mit Aufzug jede Anstrengung ausmerzt und viel Vorteile bringt: Lüftung, Besonnung, Lärmverminderung, wenig Staub und Fernhalten von Insekten (insbesondere Mücken).

Wir sehen gleichermaßen für den Bau dieser Häusergruppen Fernheizung und automatische Müllabfuhr vor; die Wohnungen, die nach einem modernen Plan gruppiert werden, sollen alle Wohnungskomforts enthalten, die das Leben erleichtern.

- 2) Das hierauf zu behandelnde Wohngebiet ist dasjenige des Stadtparks für alle Liebhaber einer besonnenen Lage auf trockenem Gelände. Man wird dort mittelgrosse Einzelhäuser finden, die voneinander getrennt sind und in einem Park auf einem Hügel, der besonders günstig gelegen ist, stehen.
- 3) Die Ingelheimer Aue. Dieses Mal handelt es sich, im Gegensatz zum Stadtparkgebiet, um Gelände, das sich am Rande des Ufers befindet und für die Wasser-, Ruder- und Segelsportliebhaber bestimmt ist; dort sollen Häuser, deren Gärten auf den Rhein zu stossen, entstehen; außerdem Anlegeplätze, Bootshäuser und Schwimmbecken - also alles, was dem Wassersport dient.
- 4) Wir werden schließlich unsere Aufmerksamkeit einem bescheideneren Wohngebiet zuwenden, das besonders für diejenigen dienen soll (Angestellte und Arbeiter), die in der in Gustavsburg vorgesehenen Industriezone arbeiten werden. Ein vortrefflicher Platz zur Errichtung dieses Wohngebietes ist vorhanden: das ist der Hügel an dem leichten Abhang nach Süden zu gelegen, rechts des Mains, stromaufwärts der Mündung des Mains.

Ein Wohnviertel, das in dieser muschelförmigen Anlage so gelegen ist, daß es den existierenden Weinbergen nicht schadet, bietet den Berufstätigen den Vorteil, in der Nähe ihres Arbeitsplatzes zu wohnen, obwohl sie vollständig -durch den Fluß selbst und eine geplante Grünanlage auf beiden Uferseiten - von den Fabrikanlagen getrennt sind.



- 14 -

Die 4 Wohngebiete, die wir woeben beschrieben haben, zeigen verschiedenen Charakter.

Das ehemalige Baugelände ist für hohe Reihenhäuser (Wohnblocks) vorgesehen, die beiden folgenden (Stadt-Park-Gebiet) und Ingelheimer Aue) sind für Einzelhäuser vorgesehen und das Gebiet am Mainufer für verschiedene Häuser (Einzelhäuser und Häuserblocks).

Es ist nicht ohne Interesse die Gründe zu nennen, die zu dieser Verteilung geführt haben, die im Gegensatz zu einer willkürlichen Aufteilung steht.

Zweifelloos könnten wir uns mit der Erklärung zufrieden geben, daß wir da wieder Wohnblocks errichten werden, wo sie ehemals waren (Zentralgelände), daß das Stadt-Park-Gebiet, das nicht vollständig zerstört wurde, in seiner alten Form erhalten werden soll, daß die Ingelheimer Aue nicht für grosse Wohnhäuser geeignet erscheint und schließlich, daß das rechte Mainufer aber alle Möglichkeiten zur Errichtung von Häusern bietet.

Wir beschränken uns besonders auf einige Grundsätze, die uns in diesen Fragen unterstützen werden.

Der Bau von Reihenhäusern ist eine Lösung. Sie trifft in verschiedenen Fällen zu. Der Bau von Einzelhäusern ist eine andere Lösung, die unter anderen Bedingungen zutrifft.

Die Wahl der einen noch der anderen Bauart ist weder Geschmacks- noch Gefühlssache.

Jede Zone, die wegen des beschränkten Raumes oder der Notwendigkeit ihrer Entwicklung, ihrer Lage, ihrer Lebensbedürfnisse dazu bestimmt ist, dicht bewohnt zu werden, muss notwendigerweise mit hohen Reihenhäusern (Wohnblocks) versehen werden.

Die Übereinanderfügung einer großen Anzahl Wohnungen ist die einzige Verteilungsart, die eine gute Konzentration erlaubt und gleichzeitig die unbedingt notwendigen freien Plätze erhält.

Jedes Gebiet, in dem genügend Wohnraum vorhanden ist und die Lebensmöglichkeiten günstig sind, kann als Villenviertel vorgesehen werden.

Dies vorausgesetzt, kann man nach Belieben das eine oder andere Gebiet bewohnen; aber es kann keine Rede davon sein -wenn man nicht mit Sicherheit in die schlimmste Katastrophe geraten will- das eine oder andere Wohngebiet vorzuschreiben, wenn nicht alle Vorbedingungen dazu erfüllt sind.

Jede Formel hat ihre Vorteile und keine von beiden hat sie alle beide.

Das Einzelhaus erlaubt eine seelisch vollkommene Isolierung, eine vollkommene Unabhängigkeit, aber man bezahlt das ungeordnete System mit einem erhöhten Mietpreis, mit einem gleichfalls erhöhten Unterhaltsetat und der Belastung durch eine ganze Anzahl materieller Bequemlichkeitsfaktoren, die beim Kollektivbau (Wohnblock) besser zu verwirklichen sind als beim Einzelhaus.

Der Wohnblock erlaubt es, näher beim Arbeitsfeld zu wohnen (welche Arbeit es auch sein mag: Verwaltung, Handarbeit, geistige Arbeit usw. ...). Er erlaubt den Genuß gemeinsamer Möglichkeiten.

//



- 15 -

die in der Baugruppe selbst geschaffen werden und so der großen Zahl der Bewohner zugänglich sind (Schwimmbad, Säuglingshallen, Waschlplätze, Apotheken).

Wenn sie gut gepflegt sind, gewähren die Wohnblocks eine vollkommen genügende Isolierung, die, wenn sie auch nicht die des durchaus alleinstehenden Einzelhauses bietet, doch nicht weniger schätzenswert ist.

Schlußfolgerung: Die Villa ist die luxuriöse und außergewöhnliche Lösung (denn nichts ist bedauerlicher als das mittelmäßige Einzelhaus und ein wohlausgedachter Wohnblock ist den schlechten und leider üppigen Villen in den Vororten Frankreichs, Englands und Amerikas tausendmal vorzuziehen). In Bezug auf den Mietpreis ist der Wohnblock die annehmbare Lösung und die einzig mögliche in dem Fall, wo der festeste Zusammenschluß als unerlässlich erkannt ist, was hier tatsächlich der Fall ist, wenn man nicht eine Stadt sich mit all den Unannehmlichkeiten ausdehnen lassen will, die wir oben näher erläutert haben.

#### E. Einige allgemeinen Erörterungen.

Nachdem wir auf diese Weise das Wohnungsproblem besprochen haben wenden wir uns mit denselben Methoden den anderen Bedürfnissen der Stadt zu.

Wir werden die Entwicklung des Handels durch die Anlage von Straßen - nach gut durchgearbeitetem Plan -, die Errichtung von Verkaufsständen, Docks, allgemeinen Warenlagern, Silos, und mehr noch durch die Entwicklung eines großen Hafens begünstigen.

Wir werden zum grössten Vorteil des Handels und auch der Stadt selbst, der Industrie nach der Ostseite zu (in einer Zone zwischen Rhein und Main) Ausdehnungsmöglichkeiten geben.

Man wird sie auf der freien Fläche, die zu ihrer Entfaltung nötig ist, antreffen, ebenso den Hafen, die Straßen, die Bahnhöfe und Schienenkreuzungen, ja selbst den Flughafen - mit einem Wort - all das, was zur Entfaltung der Industrie Voraussetzung ist.

Auf diese Art und Weise erreichen wir eine vernünftige "Zoneneinteilung".

Die Industrie und die dazu gehörigen Anlagen werden im Ostteil nach den leicht ansteigenden Ebenen zu eingerichtet werden.

Der Wohnraum im westlichen Teil der Stadt, in Verbindung mit der Grünfläche der Anlage wird nach der Bäderstadt Wiesbaden zu führen.

Auch die äußere Zone vor der Stadt würde 2 Hauptrichtungen aufweisen:

Mainz ist die Stadt der Kultur und des Fremdenverkehrs, des Handels, der Industrie, der Schifffahrt, der Badeplätze und des Weins.

Wiesbaden ist die Stadt der Bäder, der Saison, der ärztlichen Behandlung, der warmen Quellen, der Grünanlagen, des Waldes, des Gebirges.

//



- 16 -

Zur Verwirklichung der folgenden Pläne muß man sofort die Rheinufer aufräumen, die Gebiete, die zur Anlage der Industriewerke dienen sollen, in Ordnung bringen, um den gegenwärtigen Gegensatz zu beseitigen. Die Menschen, die die flachen Gestade ausnutzen wollen, sind gezwungen, sich linksrheinisch, nördlich der Stadt, anzusiedeln, während die Industriegebäude das rechte Rheinufer mit südlicher Blickrichtung in Anspruch nehmen werden.

Das linke Ufer, entlang des Rheins, unterhalb der Stadt gelegen, bildet noch ein Gebiet, das zu erschliessen ist.

Einige Villen können dort noch am Rande des Flusses errichtet werden, die mit einem Promenadenweg, Sport und Lustbarkeiten versehen werden.

F. Verkehrsknotenpunkte.

Um den Austausch unter den verschiedenen Verkehrsmitteln zu erleichtern, ist es vorgesehen, eine Verbindung zu schaffen, die in einem einzigen Zentralknotenpunkt die Schienen-, Land-, Wasser- und Luftwege zusammenfasst.

Die Möglichkeit für ein grosses Wohngebiet eine solche Konzentration in einem einzigen Punkte zu erhalten, ist derart wesentlich, so daß wir nicht umhin können zu erklären, daß dies einen der wichtigsten Vorteile bietet - vielleicht sogar die wichtigsten des ganzen Planes, ja vielleicht sogar die eventuelle Keimzelle einer beträchtlichen Lebensfähigkeit für das zukünftige Mainz.

Dieser Knotenpunkt ist vorgesehen in der Form einer großen Fläche, mit der Eingangsöffnung auf dem rechten Ufer des Tunnels gelegen, der zur Überquerung des Flusses vorgesehen ist.

Dort wird man in engem Raum zusammengedrängt den Hafen der Personenschiffe, den Autobahnhof, den Bahnhof und den Flughafen antreffen.

Der Austausch zwischen den verschiedenen Beförderungsmitteln wird dadurch in beträchtlichem Masse erleichtert.

Man wird dort um diesen Platz herum - der nicht mehr der klassische "Bahnhofsplatz", sondern der "Platz der Bahnhöfe" sein wird - alle Einrichtungen finden, die einem, auf kurzer Durchreise befindlichen Reisen nützlich sein können.

Hotels, Restaurationen, Bars, Frisiersalons, Buchhandlungen, verschiedene Kaufstände, Post und Reisebüros werden hier eingerichtet - einfach all das auf engem Raum zusammengedrängt, was denjenigen interessieren kann, der nur einige Stunden oder noch weniger Zeit hier bleiben kann.

Für denjenigen dagegen, der über etwas mehr Zeit verfügt, ist die Stadt in einigen Minuten erreichbar.

### 3. Straßenverkehr.

Dies vorausgesetzt, werden folgende Grundregeln angenommen, um den Straßenverkehr zu regulieren:

Um den Leuten die Ankunft in Mainz unter den besten Bedingungen zu ermöglichen, wird man damit anfangen, alle diejenigen von Mainz fernzuhalten, die nicht gezwungen sind, sich dorthin zu begeben.

11



- 17 -

Eine Stadt muß mit Leichtigkeit "erreichbar" und "zugänglich" sein für diejenigen, die dorthin kommen, sie darf aber niemals "durchquert" werden von denjenigen, die sie auf ihrem Weg während einer Reise treffen, die in ihrem Programm keinen Aufenthalt in der in Frage kommenden Stadt vorgesehen hat.

Um von Mainz den Durchgangsverkehr fernzuhalten (und den Zugang für diejenigen, die zur Stadt kommen, zu erleichtern), werden wir mit Hilfe von strategischen Straßen die bestehenden und geplanten Autostraßen verlängern; wir werden den Verkehrsgürtel der Stadt vervollkommen, indem wir in weitem Umkreis die gegenwärtigen Radialstraßen umändern werden.

In Zukunft werden wir den so geschaffenen Stadtgürtel nur durch Zufahrtsstraßen, die gut angelegt sind, erreichen, die nur denjenigen vorbehalten bleiben, die in Mainz selbst zu tun haben.

#### H. Bahnverkehr.

Was die Eisenbahn anbelangt, so glauben wir, nur einen Hauptbahnhof, der den ganzen Verkehr auffängt, anzulegen.

Wir haben weiter oben gesagt, daß wir diesen Bahnhof für den Hauptverkehrsknotenpunkt auf dem rechten Flußufer vorsehen.

Die Unannehmlichkeiten eines Bahnhofs und mehr noch einer Ansammlung von Schienenwegen innerhalb eines bewohnten Gebietes sind so offensichtlich, als daß man lange darüber sprechen muß: der Bau der Stadt wird begrenzt, der Verkehr abgeschnitten, Hygiene und Annehmlichkeiten werden zerstört und die bei den Eisenbahnstrecken gelegenen Gebäude werden furchtbar in Mitleidschaft gezogen.

Nach einem Zugeständnis der Dienststellen, die die Organisation einer Verkehrsart prüfen, ist so die Schaffung der unerläßlichen Einrichtungen, d.h. die der neuen Verkehrswege und eines Sonderbahnhofs, durchaus unmöglich, wenn man nicht das Projekt auf zwei bis drei Schienenwege beschränken will, da das bestehende Bahnnetz, das für die Annehmlichkeit der Bewohner viel zu groß ist, für die Bedürfnisse der Eisenbahngesellschaft unendlich viel zu klein ist.

Falls ein Pendelverkehr irgendwelcher Art nötig ist, der den Verkehr eines gewissen Lokalbetriebs mit dem rechten Flußufer vermittelt, kann man eine elektrische Bahn vorsehen, die unter Benutzung des Tunnels an einer ganz unauffälligen Stelle endet; an diesem Transportsystem hätte allerdings die Untergrundbahn mehr Anteil als die Eilzüge der großen Bahnlinien.

#### I. Überquerung des Flusses.

Hier müssen wir uns etwas näher mit dem Tunnel befassen, von dem wir schon zwei Mal gesprochen haben, ohne Näheres davon zu hören.

Wir wissen, daß es unbedingt nötig ist, die beiden Rheinufer an bestimmten Stellen zu verbinden - besonders an den besuchtesten Stellen - (der "Platz der Bahnhöfe" rechts des Rheins und z.B. das Verwaltungszentrum links des Rheins). Diese Verbindung soll mit Hilfe eines unterirdischen Systems, das von Untergrund-

//



- 18 -

bahnen gebildet wird - um einen vollständigen Verkehr, selbstverständlich mit Einbahnstraßen nach jeder Richtung hin zu erreichen- hergestellt werden.

Man hätte zweifellos dieses Resultat mit Hilfe von einer oder mehreren Brücken erreichen können, aber diese Lösung bedingt mehrere Vorbehalte.

Die Erfahrung zeigt tatsächlich, daß mit Ausnahme der amerikanischen Hängebrücken, die mit mehr als 1 k-m Spannweite in 50 m Höhe den Fluß überspannen, die Brücken immer zwei verschiedene Brückenlösungen für die Städte bezwecken.

Die Erfordernisse der Flußschifffahrt verlangen, daß die Brückenbahnen immer sehr hoch sind, um den Schiffen eine gute Durchfahrt zu ermöglichen.

Die Durchfahrtsöffnung unter den Brückenbogen ist immer sehr klein, und selbst für die Städte, wo der Fluß zwischen Kais von beträchtlicher Höhe ziemlich tief eingebettet ist (wie bei der Seine in Paris), versieht man die Schlepper mit Kippschornsteinen.

Die Erfordernisse des Landverkehrs und mehr noch die Verhältnisse am Rand des Ufers verlangen andererseits, daß die Brücke in gleicher Höhe mit den Kais stehe.

Wenn es tatsächlich sehr leicht ist, eine Rampe, die zum Eingang eines Unterwassertunnels führt, zu bauen, so ist das entgegengesetzt der Bauart der Zugänge, die den Fahrzeugen die Auffahrt zu einer sehr hohen Brücke gestatten soll.

In diesem Fall bilden die Rampen einen wahren Schutz und die daraus hervorgehende Belastung ist sehr beträchtlich.

Über diese Frage gibt es z.Zt. eine sehr lebhafte Discussion in Rouen.

Der Widerstreit zwischen den berechtigten Forderungen der Schifffahrt und den nicht weniger berechtigten Forderungen der Verteidiger des Kaibildes ist so groß, daß man schon um Dezimeter streitet, um die Mindest-Höhe der Durchfahrtsöffnung festzusetzen.

Aus diesem Grund zieht man den Bau von noch höheren Rampen in Erwägung, die eine Belastung für die Kais bilden, obwohl man nur eine viel zu kleine Öffnung erreicht.

Nur der Tunnel (siehe Anvers, Rotterdam, New-York etc.) löst dieses Problem.

#### J. Lufthafen.

Schließlich liegt noch die Frage des Lufthafens offen. Dank dem uns zur Verfügung stehenden Gelände, dank der Tatsache, daß die Umgebung noch unbebaut ist, kann man ohne Schwierigkeit auf die Anlage eines großen modernen Flugplatzes sehen.

Aus denselben Gründen kann man unter besten Bedingungen die nötigen Wohnräume schaffen, die dem eigentlichen Zwecke der Luftschifffahrt dienen.

Mainz besitzt also ganz unerwartete Bedingungen, da in dem meisten der modernen Städte die Anlage eines Flughafens, der logischer



- 19 -

weise mit der Stadt selbst in Berührung stehen muß, sich nur in mehreren Kilometern Entfernung vornehmen läßt. Dadurch entsteht wieder das unlösbare Problem des Transportes der Reisenden zwischen dem Stadtzentrum (wohin sie sich begeben) und dem entfernten Flugplatz, auf dem das Flugzeug landet.

Muß man Beispiele geben? Muß man daran erinnern, daß heute die Flugzeuge regelmäßig in einer Stunde und 10 Minuten nach London fliegen? Es ist erforderlich hierzu zu bemerken, daß diese Transporte  $3/4$  Stunden von Paris und  $3/4$  Stunden von London zum Ziel brauchen.

Muß man sagen, daß es absurd ist, eine Stunde und 10 Min. zu verwenden, um das Hauptsächlichste zu erledigen und  $1/2$  Stunden, um von dem Abflugplatz nach dem Landeplatz (die einzigen, die in Betracht kommen) im Mittelpunkt der Stadt zu gelangen?

Einer der wenigen Stellen, an denen man vor dem Kriege die Frage eines angemessenen Flugplatzes zu lösen begann, war Berlin. Dank des Vorhandenseins eines wichtigen Schlachtfeldes (Tempelhof) und des rücksichtslosen Entschlusses, eine große Anzahl von Gebäuden der Umgebung aus dem Weg zu räumen, wurde der ehemalige Platz vergrößert.

Nun, in Mainz haben wir die Möglichkeit, alles einzurichten. Der zukünftige Flugplatz wird ganz so sein, wie er eigentlich sein soll.

Die Umgebung ist frei von Gebäuden; nach der Stadtseite zu fließt der Rhein, und nach den anderen Richtungen zu eröffnet sich freies Gelände, das Voraussetzung zur Einrichtung eines modernen Flugplatzes ist.

Wir fügen hinzu, daß für den Flugplatz selbst die schnelle Verbindung der einzelnen Verkehrsmittel auf dem "Platz der Bahnhöfe" - von dem wir schon früher gesprochen haben - sehr günstig ist; sie erlaubt vom Eisenbahn- oder Flugverkehrsnetz zum Straßenverkehrsnetz und der Flußschifffahrt mit größter Leichtigkeit überzugehen.

Schließlich kann der Reisende, der das Flugzeug verläßt, sehr einfach den Fluß überqueren, um in das Stadtzentrum - das tatsächlich nirgends existiert - zu gelangen.

Ob es sich um Eilmeldungen, Postangelegenheiten, Schiffsfrachten oder Verkehrseinrichtungen handelt, so befindet sich der Luftzugang zu Mainz unter den besten Bedingungen.

#### IX. S c h l u s s .

Hier nun einige Ideen, die - sehr kurz zusammengefasst - das Studium zu dem Entwurf geleitet haben, den wir Ihnen hiermit vorlegen.

Selbstverständlich sind das nur Grundsätze.

Wichtiger natürlich und über die man sich absolut einig sein muß, sind aber Grundsätze, die nur Sinn haben, wenn ein gründliches Studium sie zu Lösungen heranzieht.

Die Lösungen können nur Boden finden nach einer Abwägung des Grundes des Studiums über die Grundsätze, bei denen wir wissen,

//



- 20 -

daß wir darauf zugehen, und die bestehenden Hindernisse aus dem Weg räumen müssen.

Diese Entwürfe bilden einen Ausgangspunkt.

Die eigentliche Lösung kann erst nach vielen Monaten Arbeit gefunden werden.

Man muß damit anfangen.

Die daraus zu erhoffenden Erfolge sind von solcher Bedeutung und Wichtigkeit, daß sie alle Mühen, alle Unkosten und Studien rechtfertigen.

Die Gelegenheit bietet sich für Mainz .....  
sie wird sich nicht mehr bieten.

---



