

Stadtarchiv Mainz

Bestand : Nachlass Oppenheim

Akte-N° : 00011-12



NL_Oppenheim_00011-12



Stadtarchiv Mainz

Bestand : Nachlass Oppenheim

Akte-N° : 00011-12



NL_Oppenheim_00011-12

StAMZ, NL Oppenheim / 11,12 - AD

**Stadtarchiv
Mainz**

NL Opp / 11, 12

Oppenheim

Rundschreiben

der Industrie- und Handelskammer für Rheinhessen

Nr. 8

Mainz, Schillerstrasse 13 - Ruf 5141/42
Sprechzeit: täglich vorm 9-12 Uhr, ausser Samstags

Oktober 1947

60jähriges Bestehen des Mainzer Hafens

Im Monat Juni dieses Jahres waren es 60 Jahre, daß die Mainzer Hafenanlagen dem Verkehr übergeben wurden. Zwar ist Mainz schon seit etwa 2000 Jahren Hafenstadt, doch die Entwicklung der modernen Hafenanlagen gelangte erst im Jahre 1877 zum Abschluß. Der Platzmangel in den „Mitteilungen“ verbietet leider eine eingehende historische Würdigung des Mainzer Hafenverkehrs. Wir glauben aber, daß die Entwicklung und die Bedeutung des Mainzer Hafens auch an den folgenden wenigen Zahlen abgelesen werden kann.

Der Gesamtjahresumschlag in allen Mainzer Hafenanlagen betrug im Jahre:

1880	255 266	Tonnen	
1886	664 043	„	
1930	1 835 897	„	
1931	1 394 586	„	
1932	1 286 327	„	
1933	1 847 960	„	
1934	2 086 508	„	
1935	1 955 343	„	
1936	2 108 735	„	
1937	2 611 149	„	
1938	2 828 624	„	
1939	2 679 451	„	
1940	2 532 468	„	
1941	2 416 410	„	
1942	1 775 013	„	
1943	2 093 533	„	
1945 (Aug.—Dez.)	31 010	„	} nur links- rheinische Anlagen
1946	183 098	„	

Lag der Gesamtumschlag seit 1935 entweder dicht an oder über der 2-Millionengrenze, so zeigen die Jahre 1945 und 1946, in welcher trostloser Lage sich Handels- und Schiffsverkehr nach dem Zusammenbruch befinden.

Im Vergleich dazu seien die Umschlagszahlen der Häfen in Bingen und Worms genannt; sie betrugen in Worms 1946 138 096 Tonnen und in Bingen im gleichen Jahr 123 201 Tonnen.

Ein besonderes Unglück traf den Mainzer Hafen mit dem Fliegerangriff vom 27. 2. 1945, der ihn zusammen mit den Sprengungen aus Anlaß des Rückzuges der deutschen Wehrmacht nahezu unbenutzbar machte. Inzwischen sind aber durch zähe Arbeit schon wieder nennenswerte Fortschritte erzielt worden. Auch mit einem weiteren Ausbau des Hafengeländes haben sich die zuständigen Stellen bereits beschäftigt.

Der gegenwärtige Zustand des Hafens ist aufnahmefähig für alle ankommenden und abgehenden Güter. Wenn auch die großen Lagerhäuser durch Kriegseignisse bis zu 80 Prozent zerstört sind, so sind die noch benutzbaren Lagerhäuser wieder soweit hergestellt, daß der anfallende Güterverkehr bewältigt werden kann.

Der am meisten beanspruchte Zoll- und Binnenhafen ist von versenkten Fahrzeugen zum größten Teil bereinigt, auch die Hafenanliegerfirmen sind ständig mit

der Vervollständigung ihrer Lager und Umschlagseinrichtungen beschäftigt. Die Krananlagen der bedeutendsten Firmen sind zum größten Teil wieder in Ordnung gebracht.

Interessant in diesem Zusammenhang dürfte ein Projekt sein, das eine Verlegung und Zusammenfassung aller Mainzer Hafenanlagen auf dem rechten Rheinufer bei Gustavsburg vorsah, mit einem gleichzeitigen Ausbau des Bahnnetzes und der Errichtung modernster Anlagen.

Die Kammer glaubte allerdings aus wirtschaftlichen Erwägungen heraus, vor einem solchen Projekt warnen zu sollen, um so mehr, als die bisherigen Hafenanlagen aller Voraussicht nach noch für die Bedürfnisse vieler Jahre ausreichend sein dürften. Im einzelnen führte die Kammer dazu folgendes aus:

„Eine Aufgabe der linksrheinischen Hafenanlagen ist an und für sich technisch möglich, ausschlaggebend ist jedoch nicht diese technische Möglichkeit, sondern die Beantwortung der Frage, ob die Verlegung durch gute wirtschaftliche Gründe gerechtfertigt ist. Dies ist keineswegs der Fall. Die Lage des Hafens zur Stadt Mainz und seinem Versorgungsgebiet, sowie zum Hinterland, die spezielle Eigenart, die den Mainzer Hafen im Hinblick auf seine Bedeutung im Verhältnis zu den benachbarten Häfen am Mittelrhein kennzeichnen, lassen eine Verlegung schlechterdings nicht zu.

Wir greifen die Getreidespeicheranlagen im Mainzer Hafen als Beispiel heraus. Diese Anlagen haben nur einen Sinn auf der linken Rheinseite. Sie dienen der Versorgung der rheinhessischen Mühlen, für die eine Verlegung nach der anderen Seite eine Frachtverteuerung bedeuten würde. Sie dienen ferner der Aufnahme des in Rheinhessen anfallenden Getreideüberschusses, für die ebenfalls auf der rechten Rheinseite kein Bedarf vorliegt, da das dortige Getreide (Ried) den Frankfurter Mühlen zugeführt wird. Der überwiegende Verkehr des Mainzer Hafens war Versorgungsverkehr in kleineren Mengen oder Aufteilung größerer Partien an Kleinverbraucher. Es ist unwirtschaftlicher, die Abwicklung solcher Transporte über einen Hafen vorzunehmen, der in erheblicher Entfernung vom Stadtkern liegt und nur über drei Brücken erreicht werden könnte.

Die Annahme einer möglichen Bevölkerungszahl von 250 000 Einwohnern, die dem neuen Hafenprojekt zugrunde liegt, erscheint uns utopisch, es sei denn, daß die Stadt Mainz von überragenden politischen und wirtschaftlichen Kräften zu besonderer wirtschaftlicher Bedeutung geführt werden sollte. Aber selbst für eine solche Bevölkerungszahl würden sich die jetzigen Hafenanlagen als völlig ausreichend erweisen. Der Hafen selbst ist ausbaufähig, auch seine Gebäude und seine Einrichtungen können bei ihrer Wiederherstellung modernisiert und vergrößert werden. Es besteht noch ein großer Spielraum für den Ausbau des Floßhafens und des Vorflutgeländes unterhalb der Kaiserbrücke, wo noch 40 000 bis 80 000 Quadratmeter Kaigelände erschlossen werden

könnte. Dabei ist zu berücksichtigen, daß die Kai-Gründungsarbeiten hier bereits geleistet und Hafen- wie Flußregulierung bereits gemacht sind. Auch am weiteren Flußufer in Richtung Budenheim kann noch Industriegelände mit Wasseranschluß erschlossen werden, das Raum für Planung auf Jahrzehnte bietet. Mit einem entsprechenden Ausbau der Bahnanlagen dürfte damit auf viele Jahre hinaus allen Anforderungen entsprochen werden können."

Allgemeines

Betriebsbesichtigungen durch alliiertes Militärpersonal

Nach einer Verfügung des District-Delegierten der französischen Militärregierung, General Jacobsen, Mainz, vom 10. September 1947 an den Herrn Regierungspräsidenten für Rheinhessen, Mainz, haben in Zukunft Militärpersonen nur Zutritt zu Industrie- und Handelsunternehmungen, wenn deren Sonderausweise gleichzeitig mit einem Visum des Service de la production industrielle du District Mainz, Fischtorplatz, versehen ist.

Liste der Patentanwälte in der französischen Besatzungszone

- Höger, Willy, Dr.-Ing., (14b) Reutlingen (Württembg.), Kammweg 10.
 * Köhler, Kurt, Dr. phil., Dr. rer. pol., (17b) Obergebiß. Säckingen (Baden), Tannehof.
 * Kulemann, Max, (17b) Baden-Baden - Lichtental, Hauptstraße 56.
 * Kutscheidt, Hans, Dipl.-Ing., (22b) Bodenheim a. Rhein, Gaustraße 29.
 * Maier, Ernst, Dr.-Ing., (14b) Schramberg, Schiltachstraße 59.
 * Meffert, Peter, (22b) Koblenz, Kaiser-Wilhelm-Ring 27.
 * Meurer, Nikolaus, (17b) Radolfzell, Unterthorstr. 11.
 * Schmidt, Reinhold, Dr., (17b) Oppenau (Baden), Ottersberg 457.
 * Schwarzhans, Karl, Dr., (17b) Radolfzell, Tegginger Straße 9.
 * Stoepel, Carl, Dipl.-Ing., (18) Landau (Pfalz), Am Schützenhof.
 * Stürner, Otto Dr.-Ing., (14b) Calw, Badstraße 33.
 Sutter, Otto, (18) Frankenthal (Pfalz), Pilgerstraße 8.
 * Wirth, Peter, Dipl.-Ing., (17b) Kandern, Malsburger Straße 4.
 Wittek, Herbert, Dr. phil., (17b) Oberbränd, Kr. Neustadt (Schwarzwald), (17a) Mannheim-Feudenheim, Scheffelstraße 75.
 * Wüesthoff, Freda, Dr. phil., (14b) Bechtersweiler ü. Lindau (Bodensee), (17b) Baden-Baden, Kreuzstraße 6.
 Wüesthoff, Franz, Dr. Ing., (14b) Bechtersweiler ü. Lindau (Bodensee), (17b) Baden-Baden, Kreuzstraße 6.

Die mit * versehenen Patentanwälte sind von der französischen Militärregierung bereits für die Einreichung von französischen Patentanmeldungen zugelassen worden.

Zuweisung von Schuh- und Lederkontingenten

Das Landeswirtschaftsamt Koblenz weist darauf hin, daß Anträge auf Ausstellung von Bezugsscheinen für Arbeitsschuhe aus Leder oder mit Holzsohlen Textil- und Ledertreibriemen Gummiberufsstiefel technisches Leder Arbeitshandschuhe Arbeitsschutzartikel

zu richten sind:
 von Industriebetrieben
 an den zuständigen Wirtschaftsverband
 von landwirtschaftlichen Betrieben
 an die Kreislandwirtschaftsämter
 von Ernährungsbetrieben

an das Landesernährungsamt Koblenz, Rheinau 1 von Firmen, die im Wiederaufbau der Eisenbahn und Eisenbahnbrücken eingesetzt sind
 an das Detachement d'Occupation de chemin de fer Koblenz, Kaiser-Friedrich-Str. (Anträge in deutscher und französischer Sprache)
 von Firmen, die in dem Programm von Oberst Malcor eingesetzt sind (Straßenbau/Brückenbau — außer Eisenbahnbrücken —, öffentliche Bauten)
 an die Section Travaux Publics et des Transports, Koblenz-Pfaffendorf, Emser Str. 81 (Anträge in deutsch und französisch mit genauer Angabe der Gesamtbelegschaftsstärke sowie der Baustelle).

Steuer-, Finanz- und Rechtsfragen

Handelsbräuche

Auf Ersuchen eines Gerichts hat die JHK Essen am 4. 9. 1947 ein Gutachten darüber erstattet

- ob und welche Sicherheitsmaßnahmen ein Textilhandelsgeschäft, welches Krawatten zur Umarbeitung annahm und bei welchem diese mittels Eindrucks der Schaufensterscheibe gestohlen wurden, verkehrsbüchlich unter Berücksichtigung der heutigen Verhältnisse hätte treffen müssen und können.
- ob es eine Pauschalversicherung für die in Reparatur gegebenen Sachen hätte abschließen können.

Die JHK. Essen ist zu folgendem Ergebnis gelangt:
 zu a)

„Man kann nach unseren Feststellungen nicht allgemein davon sprechen, daß diese oder jene Sicherungsmaßnahme bzw. Kombination von Sicherungsmaßnahmen für die Aufbewahrung fremder, zur Reparatur gegebener Textilien in Einzelhandelsgeschäften verkehrs- oder handelsüblich sind. Schon in normalen Zeiten war die Entscheidung darüber, wie der ordentliche Kaufmann seiner Sorgfaltspflicht nach § 347 HGB. bei der Aufbewahrung fremder Sachen nachzukommen hatte, weitestgehend abhängig von den Verhältnissen des Einzelfalles, den gegebenen Gefahren einerseits, den wirtschaftlich vertretbaren Sicherungsmöglichkeiten andererseits. Unter den augenblicklichen Verhältnissen ist ein vollbefriedigender Schutz gegen Diebstahl in einem Textil-Einzelhandelsgeschäft überhaupt nicht möglich. Auch zentrale Lage ist heute kein Schutz gegen Einbruchdiebstahl.

Die weitestgehende Sicherung — Einstellung eines eigenen Wächters — ist aus Gründen der Wirtschaftlichkeit nur in ausgesprochen großen Unternehmungen dieser Art üblich. Auch eine Vergitterung aller Schaufenster und Türen ist wegen der derzeitigen Beschaffungsschwierigkeiten nicht allgemein möglich; z. B. führt eine in diesem Zusammenhang befragte Versicherungsfirma aus, daß sie bei der Versicherung von Schaufensterinhalt aus den erwähnten Gründen eine Vergitterung der Schaufenster nicht zur Bedingung mache.

Damit ist nicht gesagt, daß der ordentliche Kaufmann heute in den zeitbedingten Schwierigkeiten einen Freibrief für Nachlässigkeit und Unachtsamkeit sieht, und in seinen Bemühungen, das ihm anvertraute Gut — sei es auch durch Behelfsmaßnahmen — gegen Diebstahl zu schützen, nachläßt. Als solche Behelfsmaßnahme — bedingt durch die nie ganz auszuschaltende Diebstahlsgefahr — dient in zunehmend vielen Fällen der Abschluß einer Diebstahlsversicherung. So werden z. B. auch von Färbereien, wie die JHK. Braunschweig in einem am 14. 12. 46 mitgeteilten Gutachten festgestellt hat, in zahlreichen Fällen besondere Versicherungen abgeschlossen, die auch Verluste aus Diebstahl decken. Indessen kann noch nicht davon gesprochen werden, daß im Textileinzelhandel für die Sicherung übergebener Kundenmaterialien der Abschluß einer Diebstahlsversicherung bereits allgemeiner Handelsbrauch geworden wäre.

zu b)

Die Möglichkeit, Kundenmaterial in eine Pauschal-Einbruch-Diebstahlsversicherung einzubeziehen, ist regelmäßig gegeben; dagegen ist eine Beschränkung der Pauschalversicherung auf die in Reparatur gegebenen Sachen im allgemeinen nicht möglich. Gebräuchlich ist auch die Form einer sog. „Reparaturwaren-Police“; in diesem Falle können die Versicherungsprämien ohne Schwierigkeiten auf den Reparaturkunden abgewälzt werden, so z. B. mit Hilfe eines Klebemarkenvorgfahrens.“

Warenverkehr

Anordnung über die Meldung von Warenbeständen im Groß- und Einzelhandel

Der Minister für Wirtschaft und Verkehr gibt folgende Anordnung bekannt:

In der letzten Zeit wiederholt vorgenommene Überprüfungen der Warenbestände im Groß- und Einzelhandel haben ergeben, daß beim Groß- und Einzelhandel zum Teil Warenlager gehalten werden, die unter Berücksichtigung der Zeitverhältnisse als überhöht angesehen werden müssen. Die Überprüfungen haben die Notwendigkeit erwiesen, den Bewirtschaftungsbehörden einen neuen statistischen Überblick über den Umfang der Warenlager in den verschiedenen Branchen des Groß- und Einzelhandels zu verschaffen. Die Absicht dieser Erhebung geht nicht dahin, eine angemessene Bestandsführung zu unterbinden, da eine solche auch im Interesse der Durchführung der Bewirtschaftung und einer laufenden Versorgung der Bevölkerung grundsätzlich als erforderlich anerkannt wird. Der weitere Zweck dieser Erhebung besteht darin, festzustellen, inwieweit die vorhandenen Lagerbestände und die amtlichen Zuteilungen aus Neuproduktion die Möglichkeit bieten, ein durchlaufendes Bewirtschaftungssystem aufzubauen, um damit wieder den natürlichen Lebensbedingungen der freien Wirtschaft näher zu kommen.

Auf Grund der Verordnung über den Warenverkehr in der Fassung vom 11. Dezember 1942 (RGBl. I S. 686) wird daher angeordnet:

- Alle Groß- und Einzelhandelsbetriebe einschließlich der Gemischtwarenbetriebe melden formlos mit Stichtag vom 30. 9. 1947 bis spätestens 25. 10. 1947 bei ihrem zuständigen Kreiswirtschaftsamt ihre vorhandenen Bestände an bewirtschafteten gewerblichen Erzeugnissen nach Art und Menge laut anliegender Liste. Die Bestandsaufnahme hat sich auf alle vorhandenen Bestände einschließlich ausgelagerter Bestände und ohne Rücksicht auf den Zeitpunkt des Einkaufs zu erstrecken. Soweit es sich bei den zu meldenden Waren um Bestände aus Zuteilungen der Bewirtschaftungsstellen handelt, ist das entsprechend zu vermerken. Zu dieser Bestandsmeldung sind nicht verpflichtet Betriebe der Ernährungswirtschaft, des Tabakgroß- und Einzelhandels sowie des Häutehandels.
- Soweit keine Bestände vorhanden sind, ist Fehlanzeige zu machen.
- Jede Meldung ist von dem Abgebenden mit Datum und Unterschrift und folgendem Vermerk zu versehen und in doppelter Ausfertigung abzugeben:
 „Ich versichere hiermit, daß die von mir gemachten Angaben vollständig und nach bestem Wissen und Gewissen abgegeben worden sind.“
- Zu widerhandlungen gegen diese Anordnung werden gemäß §§ 12 ff. der Verordnung über den Warenverkehr bestraft.

Liste der meldepflichtigen Waren:

Keramische Haushaltswaren aller Art (Keramik, Porzellan, Steingut usw.)
 Glas und Glaswaren
 Pelze und Pelzwaren
 Leder und Lederwaren aller Art einschl. der Ersatzstoffe
 Arbeiterschutzzartikel wie: Ledermanschetten, Arbeitshandschuhe, Schweißhandschuhe, Lederschürzen (auch aus Ersatzstoffen)
 Steigisen usw.
 Schuhe aller Art, Schuhmacherbedarfsartikel aller Art
 Walzmaterial
 Material, das unter den Begriff Transacier-Produkte fällt wie: Draht, Drahtgeflecht, Drahtstifte, Elektroden, Schweißdraht, Ketten, Sprungfedern für Bettzeug und Polsterungen gezogenes Material, kaltgewalztes Material, Röhren (nahtlos und geschweißt), NE-Metalle aller Art
 Landwirtschaftliche Maschinen aller Art wie: Bindemäher, Mähmaschinen, Rechen, Wender, Kartoffelroder, Häckselmaschinen usw., Weinbaugeräte
 Haushaltswaren und Großküchengeräte wie: Töpfe, Bräter, Pfannen, Schüsseln, Eimer, Wannen, Einkocher, Waschkessel, ohne Rücksicht auf die Materialart
 Öfen, Herde, Ofenrohre, Konservendosen, Nähmaschinen, Radio-Apparate, Fahrräder, Schreibmaschinen, Glühbirnen, Taschenlampenbatterien, Waschlappen, Seife, Einheitsseife, Rasierseife, Alkohol vergällt und unvergällt, Karbid, Leim, Lacke, Kraftfahrzeugbereifung, Fahrradbereifung, Konservengläserringe, Gummi-Werkstoffmaterial, Gummi-Besohlmateriel, Gummi-Fertigwaren wie Gummi-Berufsstiefel, Fischerstiefel, Gummi-Keil- und Treibriemen
 Zündhölzer, Schuhcreme, Lederfett, Schnittholz, Möbel aller Art, Leiterwagen, Textilien aller Art
 Rohwolle, Baumwolle, Zellwolle, Hanf, Jute, Werg (in allen Verarbeitungsstufen)
 Teppiche und Läuferstoffe, Möbelstoffe, Näh- und Stopfgarn, Strickwolle, Garne, Kordeln, Seile, Gewebesäcke, Gespinste und Gewebe aller Art (auch aus Papier)
 Verbandstoffe
 Druck-, Schreib- und Geschäftspapier aller Art
 Verpackungsmaterial, Pappen.

Rückführung von verlagerten Gütern aus der FBZ. und dem ABB.

Nach einer Mitteilung des Wirtschaftsministeriums Koblenz wurden nach Verhandlungen zwischen der französischen Militärregierung, Baden-Baden, und dem Verwaltungsamt für Wirtschaft, Abt. Interzonenhandel, Minden, über die Rückführung von verlagerten Gütern aus der FBZ. und dem ABB. folgende Vereinbarung getroffen:

- Die verlagerten Güter sollen, soweit möglich, wertmäßig zwischen dem ABB. und der FBZ. ausgetauscht werden.
- Da wahrscheinlich in der FBZ. mehr Güter des ABB. lagern als umgekehrt, sind die Mehrlieferungen auf die Interzonen-Abkommen anzurechnen.

Wir bitten, entsprechende Meldungen beim Wirtschaftsministerium — Amt für Interzonenhandel —, Koblenz, einzureichen.

Verkehr

Postverkehr

Der internationale Telegrammverkehr ist noch nicht zugelassen. Lediglich nach Frankreich können Telegramme befördert werden. Dagegen sind jetzt im internationalen Postdienst Sendungen mit der Bezeichnung postlagernd zugelassen. Bedingung ist vollständige Absenderangabe und vollständige Empfängeranschrift. Sendungen, die als Empfänger Buchstaben oder Nummern tragen, sind unzulässig.

Im Auslandsbriefverkehr sind jetzt bebilderte Briefumschläge zugelassen. Die Bilder dürfen nur Werbe- oder ähnlichen Zwecken dienen. Gefütterte Briefumschläge sind nach wie vor unzulässig.

Postkarten 30 Rpf. Gewicht für Auslandsbriefe von 500 g auf 2 kg heraufgesetzt (Gebühr bis 20 g = 50 Rpf., für jede weitere 20 g = 30 Rpf.).

Im Auslandsverkehr neu zugelassen:

- Geschäftspapiere
 Gebühren: 10 Rpf. für je 50 g, mindestens 50 Rpf.
 Höchstgewicht: 2 kg.
- Warenproben
 Gebühren: 10 Rpf. für je 50 g, mindestens 20 Rpf.
 Höchstgewicht: 500 g

An Kriegsgefangene in Belgien darf jetzt monatlich ein Paket bis 5 kg gesandt werden. Die Pakete dürfen nur Gegenstände des persönlichen Bedarfs und keine verderblichen Lebensmittel enthalten. Näheres an den Postschaltern.

Zwischen den drei Westzonen ist der Postzeitungsdienst in vollem Umfang aufgenommen worden. Es können Zeitungen der britischen und amerikanischen Zone bei der Post bestellt werden. Mit dem Saargebiet und der russischen Zone ist der Zeitungsdienst noch nicht zugelassen.

Außerdem ist zwischen den drei Westzonen der Postsparkassendienst wieder aufgenommen. Seit 1. September ist auch in der französischen Zone die monatliche Rückzahlung auf RM 500.— erhöht worden, jedoch können täglich nur RM 100.— abgehoben werden.

Postanweisungen: Der Postanweisungs-Verkehr zwischen den drei Westzonen (ausgenommen Saargebiet) unterliegt von sofort ab keiner Beschränkung mehr. Telegraphische Postanweisungen sind bis RM 10 000.— zulässig.

Sozial- und Arbeitsrecht

Bildung von Sozialgemeinschaften der Verbände von Industrie und Handel in Rheinland-Pfalz

Mit Genehmigung der Militärregierung werden die Fachverbände der Wirtschaft im Lande Rheinland-Pfalz die sozialpolitischen Angelegenheiten ihrer Mitglieder (Arbeitsrecht, Tarifrecht usw.) durch die Bildung von Sozialgemeinschaften wahrnehmen. Die Industrieverbände der Pfalz haben solche Gemeinschaften bereits gebildet und sich zu einer „Sozialvereinigung der pfälzischen Industrieverbände“ in Neustadt a. Haardt, Luitpoldstraße 5, zusammengeschlossen. Vorsitzender ist Herr Otto Gümbel, Geschäftsführer Herr Dr. Doerr. Bei den für die Bezirke der Regierungspräsidien Koblenz, Montabaur, Trier und Mainz zuständigen Wirtschaftsverbänden sind augenblicklich solche Gemeinschaften ebenfalls in Bildung begriffen. Die Geschäftsstelle dieser Sozialgemeinschaften „Vereinigung der Sozialabteilungen in den Wirtschaftsverbänden in Rheinland-Rhein Hessen“ befindet sich in Koblenz-Metternich, Kloster-Brauerei. Vorsitzender ist Herr Dr. Erxleben, Geschäftsführer Herr Regierungsrat Dr. Huch.

Es ist beabsichtigt, für den Regierungsbezirk Rheinland-Hessen demnächst in Mainz ebenfalls eine Geschäftsstelle zu errichten.

Gesetzliche Feiertage

Nach Artikel 57, Absatz 3 der Verfassung für Rheinland-Pfalz wird bestimmt, daß alle in die Arbeitszeit fallenden gesetzlichen Feiertage bezahlt werden müssen. Zu gesetzlichen Feiertagen erklärt die „Landesverordnung über Sonn- und Feiertage und ihren Schutz in Rheinland-Pfalz“ von 15. 5. 1947:

1. den Neujahrstag (1. Januar)
2. den Karfreitag
3. den Ostermontag
4. den 1. Mai
5. das Fest Christi Himmelfahrt
6. den Pfingstmontag
7. den Fronleichnamstag
8. das Fest Maria Himmelfahrt (15. 8.)
9. den Allerheiligentag (1. 11.)
10. den Buß- und Betttag
11. den 1. Weihnachtstag
12. den 2. Weihnachtstag.

Die Landesverordnung ist am 15. Mai 1947 unterzeichnet. Sie trat mit ihrer Veröffentlichung im Verordnungsblatt der Landesregierung — das war am 15. Juli 1947 — in Kraft.

Erlassen war diese Verordnung von der vorläufigen Landesregierung. Deren Befugnis zum Erlass von Verordnungen mit Gesetzeskraft beruhte auf der Erklärung des Oberkommandierenden der französischen Besatzungszone vom 4. 12. 1946. Danach war die vorläufige Landesregierung ermächtigt, bis zum Inkrafttreten der Verfassung von Rheinland-Pfalz Verordnungen zu erlassen. Das Wort „erlassen“ bedeutet nach allgemeinem rechtlichem Sprachgebrauch in rechtswirksamer Form „verkünden“. Die Verfassung von Rheinland-Pfalz ist am 18. 5. 1947 in Kraft getreten. Die Sozialvereinigung der pfälzischen Industrieverbände ist deshalb der Auffassung, daß Verordnungen des früheren Kabinetts, die nach dem 18. 5. 1947 verkündet wurden, d. h. im Verordnungsblatt der Landesregierung abgedruckt worden sind, der Rechtswirksamkeit entbehren.

Bei dieser Sachlage bleibt es bis zur Entscheidung des Verfassungsgerichtshofes strittig, ob die in der Landesverordnung vom 15. 5. 1947 genannten Feiertage, die zusätzlich zu den bis dahin geltenden sechs Feiertagen als solche erklärt wurden, bezahlt werden müssen, sofern sie auf einen Werktag fallen.

Darüber hinaus dürfte bereits jetzt zweifelsfrei feststehen, daß das Fest Christi Himmelfahrt am 15. Mai 1947 sowie der Fronleichnamstag am 5. Juni 1947 nicht zu bezahlen sind, da die Verordnung erst am 15. 7. 1947 veröffentlicht wurde und damit in Kraft trat.

Die sechs Feiertage, die, falls sie auf einen Werktag fallen, ohne Zweifel zu bezahlen sind, sind folgende:

1. Neujahrstag
2. Ostermontag
3. der 1. Mai
4. der 2. Pfingstfeiertag
5. der 1. Weihnachtsfeiertag
6. der 2. Weihnachtsfeiertag.

Urlaub für das Jahr 1947

Der Ministerrat von Rheinland-Pfalz hat folgende Urlaubsregelung getroffen:

1. Tarifordnungen bleiben in Kraft.
2. Nur soweit nach den bestehenden Tarifordnungen ein Arbeiter weniger als 12 Tage Urlaub erhält, bekommt er nunmehr auf Grund der Verfassungsbestimmungen 12 Tage.
3. Die Frage der weiteren Aufstockung des Urlaubs bei längerer Betriebszugehörigkeit soll schnellstens durch Vereinbarungen zwischen Arbeitnehmer und Arbeitgeber geregelt werden. Falls eine Vereinbarung zwischen beiden nicht erzielt werden kann, muß die Frage durch Gesetz geklärt werden. Schwerbeschädigte und anerkannte Opfer des Faschismus erhalten einen Zusatzurlaub von 3 Arbeitstagen.

Bei der Berechnung der Urlaubsdauer ist die Arbeitswoche mit 6 Werktagen zugrunde zu legen, d. h. also, daß z. B. bei einer Arbeitszeit von wöchentlich nur 5 Tagen der Urlaub von 12 Arbeitstagen mit der Gewährung der Freizeit von zwei Kalenderwochen abgegolten ist.

Für Jugendliche gelten nach wie vor die Bestimmungen des Jugendschutzgesetzes, d. h. für die Altersklassen bis zum vollendeten 16. Lebensjahr beträgt der Mindesturlaub nach wie vor 15 Werk-tage.

Für die Bezahlung des Urlaubs sind ebenfalls die bisherigen Bestimmungen der Tarifordnung zugrunde zu legen.

Warum Hochhäuser?

Die künftige Gestaltung der Mainzer Neustadt

B. G. - Wenige hundert Meter vor dem Punkt, an dem die Wallstraße im sanften Bogen und in jäher Neigung mit der Mombacher Straße zusammenfließt, trug sie auf ihren Höhen langgestreckte Lagergebäude der einstigen Wehrmacht. Es waren zuletzt nur noch ausgebrannte Ruinen. In den ersten Frühlings Tagen dieses Jahres sind auch sie gefallen. Der „Kugelschläger“, der hier an die Stelle des fast nur mit Menschenkraft arbeitenden Einreißkommandos trat, schlug die starken Betonmauern in wenigen Stunden zusammen. Die Gleise einer Feldbahn schlängeln sich bereits heran, um die Trümmer wegzutragen. Es sind die Vorbereitungen zu einer großen und interessanten Arbeit; denn auf den Höhen der Wallstraße sollen die ersten Hochhäuser des neuen Mainz entstehen. Hochhäuser in dem Stil, wie sie in größerer Zahl für die künftige Gestaltung der Mainzer Neustadt vorgesehen sind. Die Bauten an der Wallstraße wird man als Beispiele und Versuche ansehen können.

Planung auf Sicht

Der moderne Städtebauer darf nicht für den Tag planen, er soll und muß die Stadt von morgen mit allen Voraussetzungen der kommenden Lebensweise bauen. Er hat also auch die künftigen Verkehrsverhältnisse und die Ansprüche der Menschen von morgen an zweckentsprechendes und gesundes Wohnen einzubeziehen.

Seitdem an dieser Stelle vor etwa einem halben Jahre von der Planung für die Wiederaufbauende Neustadt und dabei auch von der Bevorzugung des Hochbaues gesprochen wurde, ist in Fach- und Laienkreisen das Für und Wider des Hochhauses immer wieder und lebhaft diskutiert worden.

Jedem Einsichtigen muß klar sein, daß unsere künftigen Städte nicht mehr ins Uferlose fluten dürfen. Städte mit einem Durchmesser von 25 km und mehr sind ein Unsinn. Die Stadt der Zukunft darf in der Fläche nicht zu groß sein, sie muß also statt in die Breite in die Höhe gebaut werden. Sie muß dies nicht nur aus verkehrstechnischen Gründen, sondern vor allem auch, damit der Stadt ein nahegelegener und ausreichender Grüngürtel bleibt und die einzelnen Häuser selbst in Grünflächen gebettet werden können.

Die neue Gliederung

Die neue Gliederung unserer Stadt sieht drei große Abschnitte vor. 1. Die Altstadt

wird im wesentlichen die gleiche Fläche wie früher bedecken und im allgemeinen auch so wieder aufgebaut werden, wie sie war. 2. Das Gebiet zwischen der Großen Bleiche und der Kaiserstraße ist in erster Linie als ein von allen Seiten gleich gut zu erreichendes und in sich geschlossenes Verwaltungszentrum gedacht. 3. Die Neustadt soll als Hauptwohngebiet Zehntausende von Menschen aufnehmen, weshalb für sie auch der Typ des Hochhauses gedacht ist.

Keine Wolkenkratzer

Das Hochhaus soll kein Wolkenkratzer im amerikanischen Stile sein, es wird vielmehr höchstens zehn bis zwölf Stockwerke haben. Selbstverständlich muß es seinen Bewohnern alle Bequemlichkeiten bieten. Jede Wohnung wird mit einem Aufzug und zwar unmittelbar vom Aufzug aus unter Vermeidung langer Flure zu erreichen sein. Der Aufzug wird also direkt vor der Wohnungstür halten. Das Innere der Wohnung soll jeden Komfort bieten, den die Ansprüche an modernes Wohnen verlangen.

Jedes Gewert von Hochhäusern bildet eine kleine Stadt für sich mit Läden, Schulen, Spielplätzen, Klubgebäuden und Restaurants. Breite Grünstreifen liegen zwischen den einzelnen Hochhausreihen und umziehen auch das ganze Gewert. Die Verkehrsstraßen liegen außerhalb der Blocks und das Gleiche gilt auch von Parkplätzen und Garagen. Die Fußgänger, vor allem die Kinder, werden also auf ihren Wegen innerhalb der einzelnen Hochhausblocks keine Autos und Wagen antreffen, mit Ausnahme von Arzt- und Krankenwagen.

Den Verhältnissen angepaßt

Wenn erst einmal die ersten Beispiele stehen, wird zweifellos die Abneigung gegen den Hochhaustyp einer freudigen Zustimmung weichen.

Der gesamte Wiederaufbau unserer Stadt kann sich nur in Etappen und den Zeitverhältnissen angepaßt vollziehen. Wie sich später einmal die Neugestaltung der Eisenbahnen, des übrigen Verkehrs und der Industrie anlassen wird, das ist heute noch nicht endgültig festzulegen.

Das Hochhaus aber soll einer unserer ärgsten Nöte, der Wohnungsnot wirksam begegnen. Die ersten Beispiele werden wir schon bald vor uns sehen.

Walter-Elf vor dem Ziel

Nach dem Sieg in Ludwigshafen — Neuer Wormatia-Erfolg

Der Kampf in Ludwigshafen war für den 1. FC. Kaiserslautern eine der letzten schweren Hürden, die auf dem Wege zur Meisterschaft noch genommen werden mußte. Die Walter-Elf hat sie genommen, und mag nun auch dreist noch das Spiel in Saarbrücken verlorengehen, die Pfälzer haben einen so stattlichen Punktevorsprung, daß sie davon zehren können. Sie brauchen aus drei Spielen überhaupt nur noch zwei Punkte. Mainz 05 kam den Pfälzern noch einmal entgegen, indem es gegen Neunkirchen bei einem 2:2 wieder einen Punkt einbüßte. Wormatia zeigte einmal mehr seine zurückgewonnene Kraft mit einem 1:0-Sieg in Koblenz.

Die Ergebnisse: Ludwigshafen — Kaiserslautern 0:2, Neuendorf — Wormatia 0:1, Mainz — Neunkirchen 2:2.

Die Spiele am 20. April: Kaiserslautern — Mainz, Trier — Wormatia, Neunkirchen — Ludwigshafen, Saarbrücken — Neuendorf.

Die Tabelle:

	Spiele	Tore	Punkte
Kaiserslautern	11	63:9	19:3
Saarbrücken	11	24:12	14:8
Mainz 05	10	12:10	12:8
Ludwigshafen	11	18:18	11:11
Wormatia	11	16:24	11:11
Neunkirchen	11	23:22	8:14
Neuendorf	11	14:16	8:14
Trier	10	7:66	3:17

Die neuen Urteile

Der Zonensportausschuß beschäftigte sich am Samstag mit den Einsprüchen der Vereine Neuendorf und Ludwigshafen gegen die in Gonsenheim gefällten vorläufigen Urteile. Das neue Urteil bewahrt beide Vereine vor Punkteinbußen. Ahlbach (Neuendorf) erhält nur eine Sperre von zwei Wochen, Gläser (Ludwigshafen) ist ab sofort spielberechtigt, Gerlach (Ludwigshafen) bleibt für den Rest der Meisterschaftsrunde gesperrt.

Wie in Neunkirchen

kam es vor Schluß noch zum 2:2

Rt. — Seltsam genug: Beim Vorspiel in Neunkirchen führte Mainz 05 noch kurz vor Schluß 2:1 und mußte dann noch einen Punkt abgeben, und genau der gleiche Vorgang wiederholte sich beim zweiten Zusammentreffen der gleichen Mannschaften in Mainz. In der schönen Frühlingssonne kam es vor 8000 Zuschauern zu einem packenden Kampf, den die Mainzer in der ersten Halbzeit völlig überlegen gestalteten. In ihrer Läuferreihe fehlte Veronika eher

Eckball schoß Mittelstürmer Leibenguth ein. Mainz riß dann noch einmal alle Kraft zusammen und wurde erneut überlegen. Zwei Minuten später wurde auch ein zweitesmal die Führung erkämpft, als Becker einen feinen Strafstoß von Schneider ins Tor verlängerte. Mainz drängte weiter und stand augenscheinlich vor einem sicheren Sieg. Aber die Hintermannschaft rückte zu weit auf, so daß sie fünf Minuten vor Schluß überlaufen werden konnte. Der Mittelläufer (!) Momber schoß zum Ausgleich ein. Bei den Mainzern war die gesamte Hintermannschaft gut. Drayß zeigte erneut, welch ein großer Tormann er immer noch ist. Schneider lieferte eine in jeder Hinsicht tadellose Partie. Die Außenläufer spielten aufopfernd und zweckvoll. Im Sturm war Meinhardt bester Mann. Auch bei Neunkirchen war die Abwehr ausgezeichnet, und auch hier stand mit Müller ein Klassemann im Tor. Im Gegensatz zu Mainz war jedoch auch der Sturm gut. Er spielte schwungvoll, schnell und gefährlich. Mit der Spielleitung von Ullrich-Oggerheim konnte man im allgemeinen einverstanden sein.

Verdienter Wormser Sieg

Vogt erzwang die Entscheidung

Wd. — In Koblenz verließ ein erheblicher Teil der 8000 Besucher des Kampfes Neuendorf — Wormatia schon vorzeitig enttäuscht den Platz. Sie taten es, weil einmal Neuendorf erneut verlor und zum anderen, weil das gesamte Spiel schwächer als erwartet war. Die ungewohnte Wärme dieses Tages zehrte am Elan beider Mannschaften, das Stehvermögen ließ besonders bei Neuendorf vorzeitig nach. So erreichte der Kampf auch bei weitem nicht das Niveau des schönen Karfreitagsspiels gegen Mainz. Im übrigen gewann Wormatia als die geschlossener und zielbewußtere Mannschaft durchaus verdient. Neuendorf trat wieder mit Ahlbach an, aber dieser so stark umstrittene Mann überzeugte gar nicht. Die Rheinländer machten sich durch ihr eigenes, unergiebiges „Kreiselspiel“ selbst müde. Wormatia besaß in Selbst einen überlegenden Mann, der in seiner Wirkung an Helmut Schneider erinnerte. Der Sturm bestach durch seine Zielstrebigkeit. Wormatia hatte in der ersten Halbzeit leichte Vorteile, doch wehrte in dieser Zeit die junge und schnelle Koblenzer Hintermannschaft erfolgreich ab. Der entscheidende Treffer fiel erst vier Minuten nach der Pause, als Vogt I. eine Vorlage von Selbst aufnahm und davonspurte. Bei seinem

R.M. 13.9.47.

Der Architekt

Seine Aufgaben jetzt und immer / Von Günter Sturm
StMZ, NL Oppenheim / 11.12. 4

Die Vorstellung, daß der Architekt ein Mann mit Schlapphut und wehender Künstlerkrawatte sei, ist, seit „Baumeister Sollneß“ Zeiten wohl allmählich aus dem Bewußtsein der Laien geschwunden. Jedoch zählt man die Architekten immer noch zu den Leuten, denen etwas einfallen muß, in deren Beruf die Phantasie eine wesentliche Rolle spielt, die über ihren Schreibischen und Reißbrettern neue Formen ergrübeln und mit inspiriertem Zeichenstift bemüht sind, den Geschöpfen ihrer Einbildungskraft Gestalt und Leben zu verleihen.

Es ist aber ganz anders. Phantasie? Nun wohl, er kann sie nicht ganz entbehren, der tüchtige Architekt; jedoch spielt sie nur eine dienende Rolle in seiner Arbeit; viel realere Gegebenheiten sind es, die seine Tätigkeit bestimmen und die das Bauen heute weniger als freie Kunst denn als gemeinschaftsgebundene Aufgabe, auf keinen Fall als ideenbestimmte schöpferische Leistung, sondern als Funktion vorgefundener Realitäten erscheinen lassen.

Hauptaufgabe des Architekten ist die Grundrißgestaltung. Um diese Aufgabe erfüllen zu können, muß er die Lebensvorgänge, die sich später im Innern des Bauwerks abspielen werden, genau zu erforschen und sich zu gegenwärtigen trachten — mag es sich nun um eine kleine Siedlerstelle oder einen großen Verwaltungsbau handeln, der vielfältigsten Zwecken dienen soll. Die Aufgabe, ein Einfamilienhaus auf dem Lande zu bauen, das wirklich den Anforderungen der Bewohner gerecht werden soll, verlangt vom Architekten die Fähigkeit, sich ganz und gar in das Leben einer solchen Familie versetzen zu können, also in die Arbeit der Frau im Haus, Garten und Kleintierstall, in den Tageslauf des Mannes, in die Bedürfnisse der Kinder, in alle Notwendigkeiten und Freiheiten, die der Alltag fordert und gewährt.

Bei komplizierteren Bauaufgaben erhöhen sich die Ansprüche an das ordnende und sich-tende Talent um ein Vielfaches. Welches Stu-

dium der inneren Vorgänge, welche einschlägigen Kenntnisse verlangt zum Beispiel der Bau eines Krankenhauses, einer Bibliothek oder eines Hotels — bis in solch einem komplexen Gebäude das Herzstück erkannt ist, um das sich dann die Nebenräume oder Nebenbauten gruppieren in der Reihenfolge ihrer Wichtigkeit oder Abhängigkeit voneinander, durch sinnvolle Verkehrswege miteinander verbunden! Um beim Krankenhaus zu bleiben: die einzelnen Fachärzte müssen befragt, ihren oft verschiedenen, ja entgegengesetzten Ansichten und Meinungen muß das Wichtigste entnommen werden; das Pflegepersonal mit seinen ganz anderen Wünschen und Ansprüchen muß zu Wort kommen. Überall muß der Architekt klären, vermitteln, Wesentliches vom Unwesentlichen scheiden, Schwerpunkte erkennen und aus all diesen Untersuchungen und Erkenntnissen einen Grundriß, ein organisches Raumgebilde schaffen, in dem nun eine Familie ein Heim findet oder ein betrieblicher Vorgang reibungslos ablaufen kann.

Nicht Einbildungskraft also, sondern Vorstellungsvermögen ist die erste Fähigkeit, die vom Architekten verlangt wird, eine denkerische Leistung, die auf Disziplin und Konzentration beruht und einen klaren Geist, einen sammeln und unterscheidenden Kopf voraussetzt. Erst jetzt wird der Architekt daran gehen, die äußere Form, das Gehäuse des erlauchten Organismus zu entwickeln. Und hier scheiden sich die Wege zwischen den Vertretern der traditionsgebundenen Bauweise und den Anhängern des „neuen Bauens“. Aus der Frage: ob Steildach oder Flachdach hat man geradezu eine Weltanschauungsfrage gemacht (die Verkünder der Blut- und Boden-Ideologie priesen das steile als das einzig mögliche Dach und taten das flache als „bolschewistisch“ in Acht und Bann!)...

Hingegen wird der Architekt keine abstrakten Bekenntnisse zu irgendwelchen Lehren verlan-

Die unbedingte Herrschaft des Grundrisses es jedoch hat sich, wie die jüngste Vergangenheit beweist, auch noch nicht immer durchgesetzt, rebellische Gedankengänge sitzen auch heute noch zumindest im Unterbewußtsein mancher Architekten. Es sind solche, die das Gehäuse des organischen Gebildes „Familie“ oder „Schule“ oder „Kirche“ festen Formvorstellungen unterwerfen wollen. Ob nun diese Formvorstellungen an der Spätrenaissance venetianischer Prägung abgeleitet sind (man betrachte nur die Trümmer unserer Bankpaläste!), ob sie, wie in der jüngstvergangenen Ära, den letzten Aufguß einer unverstandenen Klassizistik bedeuten, ob sie sich der Formensprache des Schiffsbaus oder der abstrakten Malerei bedienen — sie gehören alle einer Richtung an, die manieristisch zu nennen wäre, wenn man unter Manierismus verstehen will, daß einer lebendigen Gestalt eine starre Form auferlegt und aufgezwungen wird.

Wie töricht ist die von aller konkreten Gegebenheit abgelöste Frage, an der sich vor zehn Jahren noch die Gemüter entzündeten: Flachdach oder Steildach! Muß es nicht heißen: das Flachdach da, wo es am Platze ist, wo es der Grundriß verlangt, die Funktion des Gebäudes verlangt und die städtebauliche Situation (denken wir etwa an die italienischen Terrassenstädte!) — das Steildach da, wo es naturgegeben und selbstverständlich die Bau-Aufgabe erfordert. Der Architekt aber, der an seine Aufgabe herangeht mit der vorgefaßten Idee der einen oder anderen Dachform, ist ein Manierist. Er wird sich immer auf dem falschen Wege befinden.

Ein anständiger, ein ehrlicher Bau, der zunächst gar nicht den Anspruch erhebt, ein Kunstwerk zu sein, kann nur entstehen, wenn Grundriß und äußere Gestalt eins sind, wenn sich das

Es ist gefünder, nichts zu hoffen und das Mögliche zu schaffen, als zu schwärmen und nichts zu tun.
Gottfried Keller.

Zum Bauen geistig gerüstet?

Gedanken zum Ergebnis des ersten Kölner Architekten-Wettbewerbs

Die Stadt Köln hat unter den in Nordrhein-Westfalen ansässigen Architekten einen Ideenwettbewerb ausgeschrieben zur Erlangung von Entwürfen für den Ausbau der Siedlung Vogelsang in der Nähe des Kölner Vorortes Bickendorf. Über das Ergebnis dieses Wettbewerbs erhalten wir von Dr. Hans Schmitt, Köln, folgende kritische Zuschrift:

Die Siedlung Vogelsang, die vor rund 10 Jahren begründet wurde, liegt in dem freien Gelände zwischen Venloer Straße, der alten Militärringstraße, dem Bahndamm und der Vitalisstraße. Das Gelände wird durch einige tiefe Kiesgruben und leichte Höhenunterschiede interessant gemacht, d. h. es bietet den Rohstoff dar für eine schöne landschaftliche Einbettung. Der Wettbewerb ist der erste Wettbewerb nach dem Kriege überhaupt, und es ist bemerkenswert, daß sich 84 Architekten der großen Mühe unterworfen haben, ihre Vorstellungen von der Sache auszuarbeiten, ein Zeichen, wie sehr solche Planungen, wenn sie auch vorerst noch theoretischer Natur sind, erwartet werden. Es sind Berge von Papier eingegangen.

Da der Wettbewerb der erste ist, kommt ihm eine besondere Bedeutung zu. Er wurde zu einer Art Diagnose des geistigen Zustandes der uns zur Verfügung stehenden Gestalter; und da sich so viele Architekten daran beteiligten, dürfte das Ergebnis und der daraus zu ziehende Querschnitt auch ein gerechtes Urteil ermöglichen. Unter den Einsendern befanden sich 30 Leute aus Köln, vier aus Bochum, zwei aus Dortmund, sechs aus Düsseldorf, zwei aus Aachen, die übrigen kamen aus den ländlichen Gemeinden der Umgebung.

In der Idee zielte das Unternehmen darauf ab, neue Grundrisslösungen und zeitgemäße Konstruktionen zu finden. Zuvor aber, ganz unabhängig von der gezeichneten Niederschrift, hatte sich der Entwerfer aber wohl entscheidende Gedanken über unsere Gegenwart und unsere Menschen überhaupt zu machen. Er mußte eine klare Vorstellung haben von der Ökonomie des heute möglichen Lebens und der daraus resultierenden Wohnform. Es war von einer Gesinnung auszugehen und einem Ideal des Menschlichen. Der Wettbewerb konnte so zu einer Art von Sonde für die geistige Situation einer Berufsschicht werden, die an einem entscheidenden Steuertisch der heutigen Gesellschaft sitzt. Es sei noch erwähnt, daß im Programm des Wettbewerbs eine 16klassige Volksschule verlangt wurde, daß das Gelände so groß ist wie etwa zwei Drittel der Kölner Altstadt und daß Läden, Handwerksbetriebe und Gemeinschaftseinrichtungen im erforderlichen Maße mit vorzusehen waren. Das Ganze stellte also bei der ausdrücklichen Forderung, Ideen zu entwickeln, eine prachtvolle Aufgabe dar.

muß man leider feststellen, daß es nicht nur sehr zu wünschen übrig läßt, sondern daß es vielfach gerade erschütternd zu sehen, wie die Beteiligten einfach nicht begriffen haben, um was es sich handelt.

Kurz gesagt, wir stehen vor dem Ergebnis von 15 Jahren geistiger Vereinsamung, von 15 Jahren kultureller Autarkie und intellektueller Inzucht. Wohlverstanden, es wäre falsch, die Architekten mit Vorwürfen zu bedanken. Die Mängel sind zunächst weniger individueller Natur als solche der gesamten Bildung, der Erfahrung und des weltläufigen Vergleichs. Man muß sich vorstellen, daß die heute 35jährigen ja noch nichts gesehen haben. 1933 gingen die Grenzen zu, und der Hochmut des Systems hielt jede Zufuhr von draußen fern. Die Entwicklung innerhalb der Architektur, die Gedanken der Form, die Prinzipien der Gestaltung galten ja in diesem Lande nicht, und es bleibt heute den jungen Architekten gar kein anderer Weg als das zu machen, was sie gelernt haben, nämlich das Unzulängliche.

In zahlreichen Entwürfen ist die NS-Schule deutlich zu erkennen, ohne daß es wahrscheinlich den Bearbeitern überhaupt bewußt wird. Wir sehen wiederholt den auf Siedlungsformat übertragenen Reichskanzleistil, wir finden den standardisierten Typus der Flakkasernen und der Luftwaffenbauten mit Eckquaderungen, stichbogigen Türen und Fenstern, klassizoiden Konsolen und dem dekorativen Krimskrams von Emblemen, Laternen und Außenputzmalereien. Viele bekennen sich zu Motivarchitektur und Heimattümelei, zur Landhausromantik von Anno 1910 und anderen Irrwegen der Vergangenheit. Wir finden Treppengiebel, romantische Burgen und Moorkaten, suchen zu ergrübeln, was sich viele Leute bei den hohen Stelldächern gedacht haben mögen, wo wir oft nicht in der Lage sind, das Holz für einen einfachen Fensterrahmen zu beschaffen, und die Blubo-Ideologie und das „Ahnenerbe“ spuken noch in manchen Köpfen. An barocken Dachreitern und malerischen Durchblicken ist nirgendwo gespart und ein reines Schmuckgrün erschien manchem wichtiger als rechtsschaffene Gemüsegärten. Und da so Gestaltung oft mit Inszenierungs- und Regiekunst verwechselt wird, fragt sich der kritische Betrachter, wo der Sinn für Realität steckt, den man doch gerade heute bei unseren Architekten glaubt voraussetzen zu müssen.

Wohlthuend fallen einige Arbeiten auf, bei denen die Entwerfer offenbar spürten, daß in der Armut eine Kraft und in der Schlichtheit eine Würde steckt. Einige nur befinden sich auf dem Wege, Gehäuse für eine saubere Menschlichkeit, für die Heimlichkeit des Privaten und die Anmut der einfachen Elemente und ihrer Rhythmik zu finden. Aber auch nur auf dem Wege zu diesem, man möchte sagen ewigen Ziel, liegen die neuen Gedanken, und dies ist eben hier so radikal verkannt worden.

Zuständigen, von Platon weg zum ökonomischen Materialismus. Es gibt auch nach Weinstock keine wahre Seinserkenntnis ohne die Erkenntnis der Wirklichkeit des Bösen, durchaus auch des Bösen im Menschen. Die Hoffnung auf ein (automatisch) „kommendes Paradies“ ist nichts als eine Illusion. Insofern erscheint der Kampf um eine neue, illusionsfreie Anthropologie geradezu als die Schicksalsfrage für den Sozialismus, die über seine Zukunft entscheiden wird.

War die starke Wirkung dieser Gedankengänge von aktivster Zeitnähe unmittelbar zu spüren, so führte der dem gleichen Problembereich angehörende Vortrag „Mensch und Staat in Hellas“ (Dr. Knauf, München) mehr in die freilich transparent geschene Welt des Damals. Auch hier blieb aber der „humane“ Zug gewahrt, wenn etwa nachgewiesen wurde, wie die griechische Polis nicht aufgebaut war auf Befehl und Gehorsam, sondern auf dem spannungsvollen Ausgleich verschiedenartiger Kräfte, auf den Prinzipien der zahlenmäßigen (antikollektivistischen) und geistigen, durch den *nomos* gesicherten Selbstbegrenzung und

Sein) getrennt werden, verfällt der Mensch dem inneren Absterben: das ist Hölderlins „hellenisch“ vermitteltes Erlebnis der Tragik, so wie sein Grundthema überall die Rückkehr aus der Scheidung zur Fülle des Lebens und zur Vereinigung mit der Gottheit ist. Geistvolle Untersuchungen erwiesen den christlichen Einschlag in Hölderlins Griechen-erlebnis und erörterten Fruchtbarkeit und Grenze dieses Erlebnisses für eine christliche Seinsschau.

Das Referat „Humanismus heute“ (Prof. Jachmann, Köln), schließlich führte auf die Frage des Menschseins im eigentlichsten Sinne und die Problematik „humaner“ Lebensgestaltung damals und heute. Wenn Jachmann die Fragen im wesentlichen aus einer diesseitig-kulturellen Schau sah und eine „Paideia“ zum inneren Maß und zur geistigen Weite forderte, so ging die Diskussion - die auch zu den übrigen Vorträgen sehr wesentliche Ergänzungen und Korrekturen gab - weit über solche Deutung und Zielsetzung hinaus.

Gerade an dieser Stelle mußte es sich daher auch am deutlichsten offenbaren, wie mitten durch alle (zunächst diesseitig-kulturell gesehenen) drei Pro-

brennenden Fragen der Persönlichkeit, der Freiheit, der sozialen Verpflichtung und der Verständigung unter den Völkern aufrollten. Hier gibt es ja gerade für den Mann des Wortes kein Ausweichen; er wird mitgerissen, wird zur Aussage gezwungen, mag er nun Darstellung, Gesicht oder Gericht dieser Zeit geben. Die soziale Forderung stand im Vordergrund; statt *l'art pour l'art* gelte heute *l'art pour Dieu* und Dienst an der Menschheit! Diese Gedanken wurden erweitert und vertieft durch Vorträge Dr. Schöninghs („Hochland“) sowie der Schriftsteller und Philosophen Eckart Peterich, Dr. Döderlein, P. Lorson und P. Bosc, S. J.

In den anschließenden Diskussionen, an denen sich vornehmlich Ida Görres, Frau Schlüter-Hermkes, Jakob Kneip, Joseph Rovin, Robert Morel und Claude Magny beteiligten, wurden über die Vorträge hinaus Fragen künftiger Zusammenarbeit, der Stellung zu den Parteien, zu Kirche und Staat, sowie vor allem die soziale Aufgabe des Schriftstellers aufgegriffen. Alle Reden und Gespräche zeichneten sich aus durch Sachlichkeit und Offenheit; und die Leiter der Verhandlungen: Jean du Rivau, Alfons Erb und Eugen Kogon hielten die Fäden in sicherer Hand, sodaß hier wie wohl selten auf Tagungen dieser Art fruchtbare Arbeit geleistet werden konnte. Den Schluß bildeten zwei Pressekonferenzen und ein Dichterabend.

K. V.

Schriftsteller in Lahr

Nach mehr als zwei Jahren eines gesprächlosen Zustandes fanden sich auf Einladung des Dokumenten-Verlags (Offenburg) etwa 40 deutsche und französische Schriftsteller in Lahr zu einer freien Aussprache zusammen. Die alte, saubere Stadt mit ihren schönen Kauf- und Bürgerhäusern, zwischen Offenburg und Freiburg in ein Ausgangstal des Schwarzwaldes gebettet, war für die Tagung gut gewählt; die Gäste konnten in dem geräumigen Jugendheim, das über der Stadt am Waldrand liegt, Tage ungestörter Gemeinschaft verleben. Ein luftiger Vortragssaal, Terrassen, Garten und Rasenplätze mit Ausblick in den Schwarzwald und die Ebene bis hin zum fernen Merkmalt des Straßburger Münsters am blauschimmernden Horizont, machten die heißen Augusttage angenehm und gaben Raum und Gelegenheit zu zwanglosem Austausch auch in kleinen Gruppen.

Über allen Reden und Diskussionen der Tagung stand das Bild unserer apokalyptischen Zeit. Auf deutscher Seite waren es vor allem die Herausgeber der „Frankfurter Hefte“, Walter Dirks und Eugen Kogon, auf französischer Emanuel Mounier und seine Mitarbeiter an der Zeitschrift „Esprit“ sowie Jean Dubois-Dumée, der junge, geistvoll-lebendige Redakteur der „Témoignage Chrétien“, welche die

Material und der Konstruktion (Werkgerechtigkeit). Die letzte Forderung ist wenig umstritten. Daß alle Bausstoffe von Natur aus gut sind, wenn sie am richtigen Platz, ihrer Eigenart entsprechend angewendet werden, ist ohne weiteres einsichtig. Dies gilt auch für die neuen Bausstoffe: Stahl, Beton, Glas. Wenn mit diesen Stoffen recht selten sind Lösungen bis jetzt immer noch recht selten sind - es soll hier nicht vom Industriebau die Rede sein, wo sie mit bestem Erfolg für die Erschließung des Bauwerks angewandt werden - so liegt das nur am Menschen, der ihre Gestaltungsgesetze noch nicht genug erforscht hat beziehungsweise die Stoffe vergewaltigt oder am falschen Platz anwendet.

elemente zur höheren, klingenden Einheit verschmelzen.

Wer sich dessen bewußt ist, wie sehr die Menschheit dieser Einheit bedarf, die letztlich Verstand und Gefühl, Geist und Sinn einander verknüpft, und wer nicht vergißt, daß diese Einheit an zahllosen Stellen zerbrochen ist, kann in den Leinwänden und Blättern Levedags Ansätze für eine mögliche Gesundung der von ernsthafter Krankheit betroffenen Gegenwart bemerken. Und das ist es, daß aus ehrlich bekundeten Zweifeln und Dunkelheiten sich lichtere Seiten abheben und formen, was es rechtfertigt zu sagen: ein positives Ereignis.

Gerhard Schön.



Apfelschnitzel

Seit Urzeiten steht es fest: der Apfel fällt nicht weit vom Stamm. In dieser am Stamm der Erfahrung gereiften Weisheit sind gewisse Schwierigkeiten angedeutet, die der Obstversorgung der Stadtbevölkerung entgegenstehen. Seit es die bekannte Kluft zwischen Stadt und Land gibt, ist ein gut funktionierendes Transportsystem vonnöten, um die nicht weit vom Stamm fallenden Äpfel auf den Markt (von beiderlei Farben) zu bringen. Nur in der Überschätzung der technischen Verkehrsmittel konnte ein Literat fragen: „Wohin rollst du, Äpfelchen?“ Denn sie rollen gar nicht; nicht ein einziges wurmstichiges Fröchtchen kam angerollt, obwohl sich ganze Behördenzweige in heftigen Rationierungsanfällen schüttelten. Auch ein amtlich gefallener Apfel fällt nicht weit vom Stamm, wenn keine Züge fahren und das Benzin rar ist.

Doch - der Apfel ist gerollt. Hinab vom bröckelnden Gipfel der Zivilisation zurück in den paradiesischen Urzustand. Eva muß heute wieder vor den Baum der Erkenntnis treten, um zu einem Apfel zu kommen. Sie geht mit Rucksack und zwei Handtaschen, weil sich das besser rentiert.

Aber es geht nicht mehr um die Erkenntnis, es geht um die Kalorien. Das Paradies ist profaniert. Die klugen Töchter der ibrüchten Stammutter respektieren den Sündenfall und sammeln Fallobst. Auch das ist noch riskant. Denn an den Ausfallstraßen des rationierten Paradieses stehen Posten. Der Erzengel mit dem Flammenschwert hatte himmlische Umgangsformen. Die heutigen Vollzugsorgane tragen Uniformen. Sie nehmen den geplagten Eva-töchter manche Last ab.

Es muß sehr kluge Eva-töchter und hin und wieder milde Kontrollorgane geben. Man sieht es an

den Apfelschnitzelgirlanden, die die städtischen Fenster zieren. Was Eva aus dem Paradies heim-schleppt, bringt sie heute leichter an den Mann als damals. Sie braucht die teuflische Propaganda der Schlange nicht mehr weiterzulüsten: Eritis sicut deus. Da würde Adam, dem dicht über dem Krugknopf immer noch der unverdaute metaphysische Brocken im Halse sitzt, nicht mehr anbeißen. Eva sagt heute einfach: „In diesem Tale der Dürre gibt's kein Sauerkraut und keine eingemachten Bohnen. Lasset uns den Apfel schnitzeln.“ Und Adam, voll Bewunderung über seine hamsternde Eva, schnitzelt mit und reiht das Symbol des Sündenfalls mit der Stopfnadel scheidenweise auf den Zwirnsfaden, damit im Winter Himmel und Erde sich im Kopftopf mische.

Die Männer haben mit den Äpfeln immer ihre Last gehabt. Trösten wir uns bei Herakles, der eine Hamsterfahrt über Ägypten bis nach Westafrika machen, der den Atlas zu Hilfe nehmen mußte, um zu den Äpfeln der Hesperiden zu kommen. Drei Stück waren es, für die er sich am Himmelsgewölbe fast einen Bruch hob. Weder essen noch schnitzeln konnte er die Hesperiden-äpfel, denn sie waren nur aus Gold. Und der Apfel des Paris! Zehn Jahre lang prügelten sich seine-twegen erwachsene Männer vor Troja. Und noch immer ist er nicht ausgereift. In den Gesängen Homers, die ihn vor Fäulnis bewahren, beißt sich noch panischer Jüngling am Prüfstein der Reife die Zähne aus. Welch mythologisches Dunkel sitzt doch im Gehäuse dieser Frucht, welch übernatürlicher Duft strömt aus ihm durch die Jahrtausende. Greifen wir lieber zum gehamsterten Fallobst, das, angenehm vom rationalistischen Wurm, zwischen durchfressener Schale und geplötztem Fleisch nichts als eine Vitaminschicht hat.

Ein Nebenraum versammelt die Musikfreunde, die eine Auswahl englischer Musik mit Briten an der Spitze (Peter Grimes) und Nachschlagewerke, wie die Standardausgabe des Oxford Companion to Music vorfinden. Deutsche Blätter und Zeitungen aus der Schweiz und Holland schließen den Kreis. Sie sind begeistert, da viele Besucher nicht Englisch verstehen. Es sei aus diesem Grunde angeregt, die Bibliothek übersetzter Literatur zu vermehren. Wandschirme werden wechselnd Bilder aus dem englischen Leben zeigen; diesmal waren Schulen und soziale Leistungen an der Reihe.

Die Eröffnung, bei der Sir Sholto Douglas, Stadtkommandant Cowgill, Oberbürgermeister Helmenmann sprachen, gipfelte in der Erwartung der Sprecher, daß die „Brücke“ ein Ort geistiger Aussprache zwischen hüben und drüben werden möge.

Mehr Licht als Schatten

KÖLN, im September.

Es gibt hier und heute nicht eben viele Anlässe, von denen sich sagen ließe, daß mehr Licht als Schatten von ihnen ausgehe. Eine sehr wörtliche Anwendung dieser Metapher erlaubt jedoch eine Ausstellung, die gegenwärtig von der Kölner Photographen-innung in der Universität dargeboten wird. Die hohen Qualitätsansprüche, die früher von den Kölner Photographen, unter denen einige von internationalem Niveau zu finden waren, bedingungslos erfüllt wurden, werden von den Besten ihres Fachs auch heute noch (oder wieder) respektiert - trotz erschwelter Arbeitsbedingungen und mancher Materialmängel.

Das Panorama der ausgestellten Photos reicht vom Porträt zum Ereignisbild, vom Werbephoto zum Architekturmodell, vom Genre bis zum Akt. Aufnahmen von jener Vollkommenheit, die sich aus dem Zusammenwirken von künstlerisch sublimiertem Sehvermögen und mühelos gehandhabter Technik ergibt, hängen neben anderen, die als Konfektionsware oder Amateurversuche eben noch hingenommen werden könnten. Gerade bei den zahlreichen Porträts läßt sich erkennen, wo die Übergänge liegen von einem Lichtbild, das die Persönlichkeit des Dargestellten spiegelt, zu jenem, das sich mit dem Klicke der Physiognomie begnügt. Die stärksten Eindrücke gehen jedoch von den vergleichsweise weniger Aufnahmen aus, die in das vielfach verzerrte Antlitz unserer Wirklichkeit hineinleuchten, und den sprichwörtlich noch geretteten Dokumenten, aus denen sich eine Bilderballade von der Heimsuchung Kölns ablesen ließe. Klage und Anklage verkünden solche Blätter - wie jenes mit den Lichtkaskaden des Phosphorregens oder ein anderes mit dem blicklosen Greisengesicht eines Knaben.

Brückenschlag des Geistes

ESSEN, im September.

Mit Büchern, Zeitschriften, Zeitungen, mit Musik und Bildern, in denen seine Dichter, Komponisten und Gelehrten, seine Politiker, Staatsmänner und Journalisten sprechen, kommt England herüber, einen Weg des Geistes zu bahnen, auf dem die Menschen sich begegnen.

Das ist der Sinn der „Brücken“, wie die englischen Lesestuben heißen, von denen es in der britischen Zone 64 gibt. Die vierundsechzigste wurde soeben in Essen durch den Marschall der RAF Sir Sholto Douglas eröffnet. Sie liegt an der Pulsader der Stadt, gegenüber dem Bahnhofsausgang, im früheren Restaurant des Hotels „Handelshof“. Großfenster, die von Ruß und Brand verschwärzt gewesen waren, Muscheltatkrassaden auf Hochglanz geschliffen, strahlt dieser Flügel des kahlen Baues wie am ersten Tag, eine freundliche Vision kommandier Dinge.

Das Innere des von einer Empore gegliederten Raumes ist angenehm verwandelt. Helle Farben, kunstvoll geschmiedete Leuchten, viele Tische mit Lampen, deren Lichtkegel eine Zelle der Stille bauen. Ein Paradies des Lesenden. Die Fülle englischer Illustrierter mit dem von ihnen bevorzugten Rot der Umschläge fällt sogleich auf, und der in einer einzigen Sprache der Menschheit, dem Bild, redende Inhalt findet die verbrettelte Aufmerksamkeit. Kenner greifen zu den angesehenen Zeitschriften oder picken aus der bunten Wand der Buchrücken Werke heraus, die Übertragung deutschen Wortgefühls in das englische Idiom zu erfahren, dessen Thomas Mann, Werfel, Remarque für ihre neuesten Bücher sich bedienten. Der von Shakespeare bis Priestley und Elliot („Mord im Dom“) reichende Querschnitt ist vielseitig und bietet selbst Conan Doyles „Sherlock Holmes“ in der Gesamtausgabe seiner Kombinationen im Urtext dar.

Wie einst fahren die Bäuerlein auf der Schwäbischen Eisenbahn über Biberach, Meckenbeuren und Durlachbach südwärts ans Ufer des Bodensees, und die Endstation ist Friedrichshafen. Wie einst rauschen die kleinen Schiffchen über das Wasser, und auch sie machen in Friedrichshafen halt. Aber wie der Name der zerschlagenen Stadt, die einmal Buchhorn hieß, einen fremden Klang hat in der schwäbischen Landschaft, so kleckst der Anblick ihrer Ruinen einen grollen und fremdartigen Effekt in das friedvolle Bild der heilgebliebenen Städtchen und Dörfer, der üppigen Obstbaumparke und grünen Wiesen. Wie am anderen Ufer des Sees vor Zeiten der sagenhafte Winkelried, seine Kameraden schützend, die Speere der Feinde auf sich lenkte, so hat gleichsam Friedrichshafen dem ganzen Bodenseegebiet einen gleichen „Dienst“ erwiesen, indem es die Brand- und die Sprengbomben mit dem Lockmittel seiner Industrie auf sich zog, freilich ohne heroischen Willensakt, sondern einfach ein Schicksal erleidend, das anderen „Waffenschmieden“ auch beschieden war. Sein rapider Aufstieg, an Luftschiffe und Flugzeuge geknüpft, zerstörte in der konzentrierten Vernichtung, und was zehn schwere Angriffe übrigließen, ist nicht viel.

Ob der Reisende sich zu Schiff den verräucherten Fassaden nähert, die noch den häßlichen Tarnanstrich tragen, oder ob er, mit dem Zug ankommend, den notdürftig zusammengefügten Bahnhof betriff: Immer ist die Illusion einer kriegverschonten Landschaft mit einem Schlag zerstört. Wohin soll er sein müdes Haupt legen? Er geht die schöne Uferstraße entlang nach Westen, biegt in Nebenstraßen ein und sucht ein Hotel oder einen Gasthof, aber Steinhäufen, grün überwachsene Mauern und geschwärzte Fundamente weisen ihn überall zurück. Er geht nach Osten, und wo er wirklich ein Haus findet, hat man für ihn keinen Platz. Resigniert kehrt er zum Bahnhof zurück, bestellt in einem winzigen Wartesaal ein Glas Bier und sieht durchs Fenster den qualmenden Lokomotiven zu, und wenn die Kellnerin am Abend das Büfett mit einem Verschlagnagel abriegelt, hat er vielleicht das Glück, am Tisch den langen Aufenthalt zu verschlafen, den Kopf auf den Händen.

Da kann er davon träumen, wie der Ruhm der Welt vergeht. Vor vierzig Jahren bewilligte das Reich dem Grafen Zeppelin die ersten Gelder, sammelten die Deutschen sechs Millionen, der Luftschiffbau Zeppelin, die Zeppelin-Stiftung, die Deutsche Luftfahrt-AG, wurden gegründet, und zehn Jahre später, als der erste Weltkrieg zu Ende ging, arbeiteten bereits viele Tausende im Zeppelinkon-

Zum Bauen geistig gerüstet?

Gedanken zum Ergebnis des ersten Kölner Architekten-Wettbewerbs

Die Stadt Köln hat unter den Nordrhein-Westfalen ansässigen Architekten einen Ideenwettbewerb ausgeschrieben zur Erlangung von Entwürfen für den Ausbau der Siedlung Vogelsang in der Nähe des Kölner Vorortes Bickendorf. Über das Ergebnis dieses Wettbewerbs erhalten wir von Dr. Hans Schmitt, Köln, folgende kritische Zuschrift:

Die Siedlung Vogelsang, die vor rund 10 Jahren begründet wurde, liegt in dem freien Gelände zwischen Venloer Straße, der alten Militärstraße, dem Bahndamm und der Vitalisstraße. Das Gelände wird durch einige tiefe Kiesgruben und leichte Höhenunterschiede interessant gemacht, d. h. es bietet den Rohstoff dar für eine schöne landschaftliche Einbettung. Der Wettbewerb ist der erste Wettbewerb nach dem Kriege überhaupt, und es ist bemerkenswert, daß sich 84 Architekten der großen Mühe unterworfen haben, ihre Vorstellungen von der Sache auszuarbeiten, ein Zeichen, wie sehr solche Planungen, wenn sie auch vorerst noch theoretischer Natur sind, erwartet werden. Es sind Berge von Papier eingegangen.

Da der Wettbewerb der erste ist, kommt ihm eine besondere Bedeutung zu. Er wurde zu einer Art Diagnose des geistigen Zustandes der uns zur Verfügung stehenden Gestalter; und da sich so viele Architekten daran beteiligten, dürfte das Ergebnis und der daraus zu ziehende Querschnitt auch ein gerechtes Urteil ermöglichen. Unter den Einsendern befanden sich 30 Leute aus Köln, vier aus Bochum, zwei aus Dortmund, sechs aus Düsseldorf, zwei aus Aachen, die übrigen kamen aus den ländlichen Gemeinden der Umgebung.

In der Idee zielte das Unternehmen darauf ab, neue Grundrisslösungen und zeitgemäße Konstruktionen zu finden. Zuvor aber, ganz unabhängig von der gezeichneten Niederschrift, hatte sich der Entwerfer aber wohl entscheidende Gedanken über unsere Gegenwart und unsere Menschen überhaupt zu machen. Er mußte eine klare Vorstellung haben von der Ökonomie des heute möglichen Lebens und der daraus resultierenden Wohnform. Es war von einer Gesinnung auszugehen und einem Ideal des Menschlichen. Der Wettbewerb konnte so zu einer Art von Sonde für die geistige Situation einer Berufsschicht werden, die an einem entscheidenden Steuerhebel der heutigen Gesellschaft sitzt. Es sei noch erwähnt, daß im Programm des Wettbewerbs eine 16klassige Volksschule verlangt wurde, daß das Gelände so groß ist wie etwa zwei Drittel der Kölner Altstadt und daß Läden, Handwerksbetriebe und Gemeinschaftseinrichtungen im erforderlichen Maße mit vorzusehen waren. Das Ganze stellte also bei der ausdrücklichen Forderung, Ideen zu entwickeln, eine prachtvolle Aufgabe dar.

Der Wettbewerb ist inzwischen entschieden worden. Es mag dem Preisgericht nicht einfach gewesen sein, in der Fülle von Stoff das Qualitative herauszufinden. Man kann wohl sagen, daß der mit dem ersten Preis ausgezeichnete Entwurf des Architekten Toni Schunk aus Köln in großem Abstand führt. Aber Namen sind in diesem Zusammenhang eigentlich nicht das wesentliche. Wichtiger ist hier das Gesamtniveau, und da

muß man leider feststellen, daß es nicht nur sehr zu wünschen übrig läßt, sondern daß es vielfach gerade erschüttert zu sehen, wie die Beteiligten einfach nicht begriffen haben, um was es sich handelt.

Kurz gesagt, wir stehen vor dem Ergebnis von 15 Jahren geistiger Vereinsamung von 15 Jahren kultureller Autarkie und intellektueller Inzucht. Wohlverstanden, es wäre falsch, die Architekten mit Vorwürfen zu bedecken. Die Mängel sind zunächst weniger individueller Natur als solche der gesamten Bildung, der Erfahrung und des weltläufigen Vergleichs. Man muß sich vorstellen, daß die nach 35-jährigen ja noch nichts gesehen haben. 1933 gingen die Grenzen zu, und der Hochmut des Systems hielt jede Zufuhr von draußen fern. Die Entwicklung innerhalb der Architektur, die Gedanken der Form, die Prinzipien der Gestaltung galten ja in diesem Lande nicht, und es bleibt heute den jungen Architekten gar kein anderer Weg als das zu machen, was sie gelernt haben, nämlich das Unzulängliche.

In zahlreichen Entwürfen ist die NS-Schule deutlich zu erkennen, ohne daß es wahrscheinlich den Bearbeitern überhaupt bewußt wird. Wir sehen wiederholt den auf Siedlungsformat übertragenen Reichskanzleistil, wir finden den standardisierten Typus der Flakkasernen und der Luftwaffenbauten mit Eckquaderungen, stichbogigen Türen und Fenstern, klassizoiden Konsolen und dem dekorativen Krimskrams von Emblemen, Laternen und Außenputzmalereien. Viele bekennen sich zu Motivarhitektur und Heimattümelei, zur Landhausromantik von Anno 1910 und anderen Irrwegen der Vergangenheit. Wir finden Treppengiebel, romantische Burgen und Moorkaten, suchen zu ergrübeln, was sich viele Leute bei den hohen Steildächern gedacht haben mögen, wo wir oft nicht in der Lage sind, das Holz für einen einfachen Fensterrahmen zu beschaffen, und die Blübe-Ideologie und das „Ahnen-erbe“ spuken noch in manchen Köpfen. An barocken Dachreitern und malerischen Durchblicken ist nirgendwo gespart und ein reines Schmuckgrün erschien manchem wichtiger als rechtschaffene Gemüsegärten. Und da so Gestaltung oft mit Inszenierungs- und Regiekunst verwechselt wird, fragt sich der kritische Betrachter, wo der Sinn für Realität steckt, den man doch gerade heute bei unseren Architekten glaubt voraussetzen zu müssen.

Wohlthuend fallen einige Arbeiten auf, bei denen die Entwerfer offenbar spürten, daß in der Armut eine Kraft und in der Schlichtheit eine Würde steckt. Einige nur befinden sich auf dem Wege, Gehäuse für eine saubere Menschlichkeit, für die Heimlichkeit des Privaten und die Armut der einfachen Elemente und ihrer Rhythmik zu finden. Aber auch nur auf dem Wege zu diesem, man möchte sagen ewigen Ziel, liegen die neuen Gedanken, und dies ist eben hier so radikal verkannt worden.

Wir sagten schon, daß es ungerecht wäre, wollte man in diesem Augenblick schon die individuelle Arbeit der Entwerfer kritisieren und verurteilen. Im Gegenteil, wir sollten ihren Eifer loben und darin Bereitschaft und guten Willen erkennen. Aber ebenso deutlich müssen wir feststellen, daß etwas Entscheidendes getan werden muß. Der Wettbewerb hat klargemacht, daß wir mit dem vorhandenen Rüstzeug im größeren Umfang ein Deutschland wahrscheinlich überhaupt nicht aufbauen können, in einem auch geistig qualifizierten Maß verstanden, ehe nicht die Grenzen geöffnet sind und ehe nicht ein riesiges Anschauungsmaterial in unser Land hineingeflutet ist, Bilder, Bücher, Architekturzeitschriften, ein Vergleichsstoff, der zeigt, wie weit die Welt um uns herum in den fünfzehn Jahren gekommen ist. Wir müssen nachholen und lernen, sehen und umdenken. Deutschland, das vor 1933 in der modernen Architektur-bewegung einmal führend war, ist an die letzte Stelle zurückgefallen. Unsere Architekten haben sicherlich das Zeug, den Abstand wieder einzuholen. All das Müßige, Abgestandene, Eigensinnige und Verkrampfte muß durch eine Art von Querverlüftung verschwinden. Eher wird uns der Gedanke keine Freude bereiten, daß es wohl eines Tages doch wieder auferbaute Städte gibt.

Zwischen Rhein und Maas

AM NIEDERRHEIN, im September.

Das Niederrhein-Gebiet, das Land zwischen Strom und Grenze, mit dem fruchtbaren, schweren Boden und einer intensiven Agrarwirtschaft, in seinen Städten vorwiegend von einer regen Veredlungs- und Fertigwarenindustrie lebend, ist eine Brückenrampe in des Wortes voller Bedeutung in doppelter Hinsicht: Rampe zu und Brücke über den Strom, Rampe zu den Brücken über die Grenze. Hier begegnen sich in der einzigen Grenze, die allen Völkern in gleicher Weise geläufig ist, in der Grenze wirtschaftlicher Notwendigkeit Angebot und Nachfrage. Von hüben und drüben empfängt man hier die ersten Segnungen des Imports und die letzten Umschlagspeisen des Exports. So war es einst. Dann warfen Drittes Reich, Krieg und Zusammenbruch dieses geeigneten Land des Übergangs in den toten Winkel, aus dem es zurückzuführen jetzt wieder alle erdenklichen Anstrengungen gemacht werden.

Wenn man die wirtschaftliche Situation in diesem Gebiet charakterisieren will, ist das nicht einfach. Die Grundverhältnisse stimmen mit der allgemeinen Notlage überein, ja, prägen sich hier vielleicht besonders deutlich aus. Die Landwirtschaft leidet nicht minder unter der katastrophalen Trockenheit als anderswo. Industrie und Handel schlagen sich mit dem nur notdürftigen Zufluß an Rohstoffen, Hilfsmitteln und Waren und dem Mangel an Beförderungsmitteln und Kraftstoff herum. Man weiß hier ebenso gut wie jenseits des Rheines, daß wir vom Transportwesen und vom Ernährungssektor aus und damit also von der Grundlage allen Wirtschaftens her, dem schwersten Winter entgegengehen. Kurzum, das, was die Vergangenheit verschuldet, gewinnt auch hier jetzt erst die ganze Schwere der Folgen, deren letztes Maß noch nicht aussehbar ist.

Aber auf der anderen Seite sind die produktionsmäßigen Voraussetzungen trotz aller Verluste und Schwierigkeiten mittlerweile doch wieder auf einen

Ruinen-Klecks am Bodensee

Konzentrierte Vernichtung in der Stadt der Luftschiffe und Flugzeuge

FRIEDRICHSHAFEN, im September.

Nach Versailles trat eine große Pause ein. Als schließlich der Luftschiffbau wieder freigegeben wurde, wuchs das kleine Friedrichshafen schnell auf 12.000 Einwohner an. Bis zum Beginn des zweiten Weltkriegs stieg die Zahl auf mehr als das Doppelte, auf 24.500. Das war in einem Dutzend Jahren geschehen. Die Flugzeugindustrie kam hinzu, und die Dornier-Werke lieferten ihren Beitrag zu Entwicklung - und Zerstörung. Friedrichshafen arbeitete für Hitlers totalen Krieg. Das totale Ergebnis ist aus einer Statistik abzulesen, die die Stadtverwaltung vorlegte. Von 2877 Wohngebäuden wurden 34 v. H. total zerstört, schwer beschädigt 12 v. H., leicht beschädigt 47 v. H., heil blieben nur 7 v. H. Von den leichtbeschädigten Wohnhäusern konnte inzwischen der größte Teil wiederhergestellt werden, aber von den 5800 Vorkriegswohnungen sind heute, die Notwohnungen mitgerechnet, noch keine 2000 wieder bewohnbar. Das bedeutet, daß Friedrichshafen über rund 4000 Wohnungen weniger verfügt. Dennoch leben in dieser Stadt schon wieder 16.000 Menschen.

Es wird auch aufgebaut in Friedrichshafen, aber in der Hauptsache doch nur öffentliche und gewerbliche Gebäude. In den Ruinen der Dornier-Werke wird Ordnung geschaffen, aber bei den beschränkten Mitteln kann es sich nur darum handeln, das Werkgelände in einen begehren Zustand zu versetzen und einiges Material zum Aufbau der Stadt zu gewinnen. Das alles kann der Wohnungsmangel und der Armut der Totalgeschädigten vorderhand kaum wirksam steuern, und auch die Hilfe aus der nahen Schweiz, mit der uns einst eine Eisenbahnfähre nach Romanshorn verband, stopft kaum die schlimmsten Löcher. Aber auch für die 50 Zimmereinrichtungen, die das Schweizerische Rote Kreuz Friedrichshafener Familien schenkte, ist die Stadt von Herzen dankbar.

Auch das Friedrichshafener Wohnhaus des inzwischen nach den USA gereisten Hugo Eckener liegt in Trümmern. Vor Monaten ging sein Bild durch die Presse, und der Leser, der ihn als kraftvollen Mann in Erinnerung hatte, sah ihm an, daß er nun den Achzig nahe ist. Aber er hält das Luftschiff immer noch für das sicherste transozeanische Verkehrsmittel, wenn man Helium statt Wasserstoffgas benutzt. Er sagte einen Frachtverkehr mit Luftschiffen über den Atlantik voraus, und die amerikanische Gesellschaft, der er sich für einige Zeit als beratende Kapazität zur Verfügung stellt, erörtert die praktischen Möglichkeiten. Vielleicht, daß dem Luftschiffverkehr, wiederbelebt vom Reichtum der Neuen Welt, noch einmal eine Blüte beschieden ist. Ob die Stadt Friedrichshafen daran teilhaben wird?

Stand gebracht, der als leistungsfähig bezeichnet werden kann und durchaus den wirtschaftlichen Kreislauf zu gewährleisten vermag, wenn er entsprechend gespeist wird. Zum anderen berechtigt der Umschwung in der Erkenntnis des Auslands von den ökonomischen deutschen und europäischen Notwendigkeiten, wie er jüngst im neuen Industrieplan zum Ausdruck gekommen ist, zu so ernsthaften Erwartungen auf Besserung, daß die Uferlosigkeit des Pessimismus ihre Grenze findet und der schon als absurdum geführte Optimismus neue Hoffnung schöpft.

Export steht in Aussicht und Export war im niederhelfischen Raum immer die Kurbel, mit der die Gesamtwirtschaft auf Touren gebracht wurde. Wenn wir das Wirtschaftsgeschehen in M.Gladbach, Rheydt und Krefeld, in Neuß, Mörs und Urdingen, in Kleve und Geldern und wie die Städte im Dreieck zwischen Rhein und Grenze alle heißen, von diesem Schnittpunkt des Weges in die Krise mit den Aussichten auf Besserung betrachten, so ist in erster Linie die Textilindustrie zu nennen, die als Modelindustrie sehr stark exportbedingt ist. Der Textilkaufmann muß ja, wenn er nicht nachhinken will, sich auf enge Zusammenarbeit mit dem Ausland einstellen. Hier ist nun die Situation entschieden freundlicher geworden. Die Rohstoffschwierigkeiten, die bisher nur eine Ausnutzung der möglichen Kapazität mit 25 bis 30 v. H. gestattet, haben sich durch Sonderzuteilungen für Musterkollektionen für das Ausland, z. B. in der Seidenindustrie, nicht unerheblich gemildert. Man sucht den Export mit allen Mitteln in Bewegung zu halten, fragt sich aber noch, ob genügend Kohle und Strom bereitgestellt werden können, das vorgesehene Programm auch durchzuführen. Die Herstellung von Kravatten, Futterseiden, Kleiderstoffen usw. ist auf Bergmannspunkte schon wieder angelaufen. Beträchtliche Mengen Naturseiden wurden nach England exportiert. Dafür sind die alten Bestände geopfert worden, aber die doppelten Mengen Kunstseiden aus England hereingekommen. In der übrigen Textilindustrie, die im wesentlichen für Eisenbahn, Post, Polizei, Straßenbahn, Feuerwehr usw. beschäftigt ist und diesen Sektor ja auch einmal befriedigt haben wird, um dann sich dem zivilen Bedarf zuzuwenden, ist die Diskrepanz zwischen den Kapazitäten der Spinnereien und der Webereien noch ein störender Engpaß. Die Spinnmaschine ist diffiziler als der Webstuhl, anfälliger bei Zerstörungen und anfälliger im Verschleiß. Die Ersatzbeschaffung von Spindeln macht deshalb weit größere Schwierigkeiten. So kann die Kapazität der Spinnereien den Ansprüchen der Webereien nicht voll gerecht werden. Zudem haben die Spinnereien englische Lohnaufträge übernommen. Damals ein erfreulicher erster Anfang von Exportgeschäften, stellen sie heute insofern eine Belastung dar, als sie die Versorgung der eigenen Webereien mit Spinnereien erschweren. Man hat den Eindruck, daß unsere Spinnereien in dem Gefühl, endlich mal wieder ins Geschäft zu kommen, sich dabei etwas übernehmen haben. Läuft aber der Export, ist auch hier leicht Abhilfe zu schaffen. Allgemein werden schon wieder sehr gute Qualitäten hergestellt. Eine neue Bekleidungsindustrie hat sich aus dem Osten und aus Berlin angesiedelt.

Die Textilmaschinenindustrie ist im wesentlichen noch mit Reparaturen beschäftigt. Der Stahlindustrie, die auf Schrottbasis arbeitet, fehlt es an Legierungs- und Härtungsmaterial, das insbesondere für die Herstellung der so dringend erforderlichen Werkzeuge schmerzhaft ist. Die Waggonindustrie wurde überwiegend in das Programm der Eisenbahn eingebaut. Der Bergbau hat die bekannten Schwierigkeiten in der Kostengestaltung. Die Seltenindustrie, die besonders mit Rohstoffhemmungen zu kämpfen hatte, läuft jetzt über die Versorgung mit Rohmaterial aus der Kohlehydrierung an. Von den Margarinewerken liegen diejenigen, die mit ausländischen Grundstoffen arbeiten, wie z. B. Kleve, noch vollständig still. Hier erwartet man vom Exportaufschwung auch den eigenen Arbeitsbeginn. Die anderen, wie z. B. Urdingen, arbeiten wegen Mangel an Ölsaaten nur beschränkt. Die Ölmühlen und anderen Mühlenwerke erwarten eine erhebliche Besserung vom Ingangkommen der Rheinschiffahrt über die holländischen Häfen. Auch das wird mit wachsendem Export sich zwangsläufig einstellen. Und die Schuhindustrie im Norden, die noch erst mit 20 bis 25 v. H. für Bergbau und öffentliche Dienste und nur geringfügig für den zivilen Bedarf beschäftigt ist, sieht sich gleich der nur beschränkt arbeitenden größten deutschen Damen- und Kinderschuhfabrik in Geldern nach dem Tag, da sie ihre Kapazitäten voll auf dem Markt zur Geltung bringen kann. An Export darf hier vorab noch nicht gedacht werden, bis der deutsche Notbedarf in etwa gedeckt ist.

Zum Schluß noch ein Wort über die Verkehrslage. Daß die holländischen D-Züge neuerdings über M.Gladbach geleitet werden und Krefeld wieder mit Köln durch einen Schnellzug verbunden ist, kann zwar die berechtigten Verkehrsforderungen dieses Raumes nicht erfüllen, aber es beweist doch als Anfang, daß die Tage, da das Land zwischen Strom und Grenze ein toter Winkel wurde, nunmehr gezählt sind.

Einzug in die Fuggerei

AUGSBURG, im September.

Die welthin bekannte Augsburger Fuggerei, die während des Krieges über die Hälfte zerstört worden war, erstet dank der Initiative des Fuggerschen Familienseniors neu. 22 Häuser dieser „Stadt der Armen“ stehen vor der Fertigstellung, drei von ihnen können bereits bezogen werden. Zur Einweihungsfeier hatten sich zahlreiche namhafte Persönlichkeiten, an ihrer Spitze der bayrische Arbeitsminister Rothhaupter, eingefunden. Josef Ernst Fürst Fugger von Glött übergab die Schlüssel der stillgetreten, jedoch mit verschiedenen Verbesserungen wiederhergestellten Wohnungen den künftigen Einwohnern. Professor Dr. von Pöllnitz vermittelte einen interessanten Einblick in das reiche Geflecht der Fuggerschen Stiftungen und erinnerte an jene Fuggerei, die in ihrem Hauptbuch ein Konto „St. Ulrich“ führten, das man ebenso gut ein Konto des lieben Gottes nennen konnte. Die zahlreichen Familiensiftungen leben auch heute noch fort und bestreiten nicht nur den Wiederaufbau der Fuggerei, sondern ermöglichen auch alljährlich zahlreichen Kranken den Aufenthalt in modernen Sanatorien. Entsprechend der traditionellen Verbundenheit des Hauses Fugger mit der Kirche nahm der Bischof von Augsburg die Einsegnung der neuen Häuser und Wohnungen vor.

M. H.

Wolken über dem Aachener Land

Die Erfolge der Aufbauarbeit - Leben mit der Grenze

AACHEN, im September.

Aachen besaß einst den Ruf, in besonderer Weise der Restaurierung des Menschen zu dienen, seinem Äußeren wie seinem physischen Habitus. Seine berühmten Tuche waren warm und dauerhaft, seine Heilbäder vorzüglich. Mancher gewann hier neue Ansehnlichkeit für seine Gesundheit wie seine Aufmachung. Mit Ausnahme weniger Zellen des Ungarbad, die nur für Fälle höchster Dringlichkeit zur Verfügung gestellt werden, sind heute die Bäderanlagen vernichtet, jedoch die Quellen fließen noch. An der so weit wie möglich wieder hergestellten Textilindustrie erfreuen sich vorab noch erst die Bevorzugten unserer neuen Demokratie, die Bergarbeiter und Uniformträger. Immerhin, auch diese Quellen fließen erneut, und so ist die Grundlage des Wiederaufstiegs gewahrt. Hier waltete eine Gnade - auch das wundersame Münster ist so gut wie völlig erhalten - die im Unmöglichen des Schicksals doch diese Möglichkeiten rettete. Der Rest heißt Arbeit.

Indessen Aachens große Probleme sind nicht lokaler Natur. Sie gehen über die Stadt weit hinaus und sind mit den Sorgen eins, die als Wolken am geschichtlichen, wirtschaftlichen und politischen Himmel das Grenzland beschatten. Die geschichtlichen Ereignisse werden Kinder und Kindeskinder in Generationen noch nicht vergessen. Sechs Monate war das Aachener Land heiß umkämpfte Front, die Stadt, die einzig völlig evakuierte deutsche Großstadt. Auch auf dem Lande flüchtete jedermann. Aus dem Südtel des Gebietes wurde zudem die Rundstedt-Offensive vorgetragen. Es bedarf keiner Phantasie, sich die Folgen vorzustellen. Geleitenkirchen, Heinsberg, Jülich, Erkelenz, Düren, Schleiden und Hunderte von Dörfern wurden dem Erdboden gleichgemacht. Eine Ruinenzone legte sich um Aachen, so groß, daß mit der normalen 80-km-Zone, auf die die Benzinzuteilung abgestimmt ist, der Aachener Kraftverkehr gerade bis dahin kommt, wo erst verschontes Land beginnt. Keine Brücke, keine Bahnstrecke war mehr intakt. Noch immer ist die Strecke Aachen-Köln nicht völlig wieder zweigleisig hergestellt, der Kreis Schleiden gänzlich ohne Bahnverbindung, und der Kreis Monschau gleichfalls eine tote Insel im Verkehr, da die von Belgien betriebene Linie Aachen-St. Vith keine deutschen Personen befördert. Doch 45 v. H. der Strecke laufen wieder. Bis auf klägliche Reste war in den stehengebliebenen Häusern des Grenzlandes jeglicher Hausrat zerstört, demoliert, gestohlen oder verschoben und doch wohnen jetzt schon wieder 92 v. H. der früheren Bevölkerung im Regierungsbezirk Aachen. Industrie, Handel und Wirtschaft versanken in Todesstarre. Vom Nullpunkt Anfang 1946 ist bis heute schon wieder eine Kapazität erreicht, die zwischen 30 und 80 v. H. liegt. Der Kohlenbergbau des Wurmreviers hält mit den steigenden Förderleistungen der Ruhr gleichen Schritt. Viele Werke der Metallverarbeitung, der Textil- und Glanzstoffbranche, der Schuhfabrikation könnten technisch ihr volles Pensum leisten.

Und auf dem Lande sind die Granat- und Bombentrichter nahezu restlos verschwunden, die Äcker wieder bestellt und der alte Viehbestand wieder zu 75 v. H. erreicht. Notställe und Notscheunen, auch viele endgültige Hofanlagen neu errichtet.

Wir sagten vorhin und schreiben es so einfach hin: der Rest heißt Arbeit. Was hier im Grenzland bereits an Arbeit geleistet wurde, ist höchster Bewunderung wert und hat in Deutschland nicht seinesgleichen, auch nicht an der Ruhr. Denn sie wurde unter Umständen getan, die alle Schwierigkeiten an anderen Orten übersteigt: vom absoluten Nichts her, bei völliger Verkehrserstarrung und unter ständiger Lebensgefahr. 8000 Menschen kamen im Aachener Land zu Tode durch explodierende Minen.

Politisch verdunkeln die belgischen und holländischen Forderungen den Horizont. Die belgischen Ansprüche auf Land und Straße westlich der Bahn Aachen-St. Vith und auch auf Wasserlieferung aus der Dreiländerwassersperre und Schwammenau würden Monschau vom Verkehr völlig absperren und die Wasserversorgung des Landkreises Aachen und der Jülicher und Dürener Industrie gefährden. Wäre es da keine bessere Lösung, auf Reparationskosten Belgien eine neue Bahn, Straße und Talsperre zu bauen? So wenigstens denkt man in Aachen. Und die holländischen Forderungen geben sich zwar harmloser als reine Grenzberichtigungen, sind aber nicht minder einschneidend. Denn die Landstriche, die Holland verlangt, umfassen oberirdisch zum großen Teil erstklassige Böden und unterirdisch vortreffliche Tonlager mit bedeutender Dachziegelindustrie, große, zum Teil noch nicht angegriffene Kohlenfelder und das heute größte deutsche Erdöl- und Erdgas-Vorkommen in der Grafschaft Bentheim. Auch würde bei dieser neuen Grenzziehung die Bahnlinie Aachen-Wurmrevier nach Düsseldorf unterbrochen.

Die Grenze macht noch andere Sorgen. Sie ist eine der großen Quellen des Schmuggels und des Schwarzhandels. 300 Zentner Kaffee, so schätzt die Zollfahndung Aachen, werden in Aachen monatlich umgeschlagen. Ungeheure Mengen machen im Monat die Beschlagnahmen an Schwarzwaren aus und doch werden nach Aussagen der Zollbehörden allenfalls 5 v. H. der Fälle aufgedeckt. So wirkt sich dieser Krebsgeschaden als ein ständiger Ausverkauf deutscher Werte aus, da für das Schmuggelgut Schmuck, Goldwaren, Uhren, Stahlwaren, Schreibmaschinen, Stoffe, optische und Meßgeräte, Schirme, Fahrräder, Motorräder und vieles andere mehr nach draußen geht. Der Genuß von Nikotin und Caffein ist nie teurer bezahlt worden.

Grenze heißt Schicksal. Auf ihr liegen auch die Hoffnungen des Landes. Wenn erst der Grenzverkehr wieder aufgenommen werden kann, erwartet man eine schnellere Besserung aller Verhältnisse. Dann ist das Tor wieder offen, der tote Winkel am Rand wieder lebendig. Dann wird die Grenzlage wieder das, was sie früher war, Hauptaktivposten des Landes.

F. B.

Das Revier in Erwartung

Günstige Aufnahme des Wirtschaftsplanes - Städte und Menschen bereit

RUHRGEBIET, im September.

Im Ruhrgebiet wurde der Wirtschaftsplan mit Spannung erwartet. Im realistischen Klima dieses Raumes haben Hoffnungen ein gedämpftes Temperament. Pläne gelten viel, Taten mehr. Auf die Tatsachen wartet man. Auf Permits, Lebensmittel, sicheres Geld - und auf den Winter, auch auf ihn. Es hängt alles zusammen.

Die ersten Care-Pakete für Bergmänner sind verteilt worden. Das Kohlenbarometer zeigt Höchststände und tendiert auf Schönwetter. Dafür feiern an manchen Orten die Bauarbeiter, weil man ihre Karte verkürzt hat; es steckt die Arbeit an den Bergmännerhäusern. Das eine ist bezeichnend wie das andere für gewisse Zusammenhänge. Dem Aufbau der Wirtschaft muß der Aufbau der Arbeitskraft vorangehen.

Die Berichte aller Industrie- und Handelskammern des Reviers stimmen darin überein: die Arbeitskraft ist beträchtlich demontiert. Die Menschen spähen über die verdorrten Felder zu den Kornfeldern von Übersee, und sie möchten gern die düstere Vision ihrer Kartoffelfahrten auf Puffern und Trittbrettern aus den düsteren Visionen ihrer Träume verbannen und dafür ordentlich arbeiten. So ist es in allen Städten des Reviers. Man sehnt sich nach einer heilsamen Ordnung der Arbeit, die sich wieder umsetzt in feste Werte. Viele haben sich auf den X-Tag vorbereitet. Sie haben den Schutt einer zertrümmerten Existenz ausgeräumt und die Felder einer neuen Tätigkeit abgesteckt. Und nun stehen sie in Bereitschaft, die Menschen und die Städte.

Man darf das Entrümpeln auch wörtlich nehmen. Dortmund hat angefangen, den Schutt aus der Stadt hinauszufahren und Bergschadensenkungen damit auszufüllen. Hinter dieser Arbeit steht der Plan einer neuen Gliederung der zerstörten Stadtteile. Hier und da greift schon mit ersten vorsichtigen Blüten das Zukünftige in die Gegenwart hinein und trägt zum Glück die vertrauten Züge des guten Geschmacks von früher. Es lichten sich die Schatten. Ein solcher Streif war die Arbeiterlaubnis für die Werkzeugfabrik Deutschland (nachdem das Werk Wagner demontiert war) - Aufträge für mehrere Jahre sind schon sicher. Nun wagt man auch wieder, die Hoffnungen auf den Stahl auszudehnen. Auch das nach Kohlen und Eisen rangierende Dortmund Bier mit seinen Weltmarken wird weiterströmen, wenn Gerste genug da ist.

Tut man den Sprung westwärts nach Bochum, ist es scheinbar bloß ein Ortswechsel in der gleichen Eintönigkeit des Niederganges. Doch gibt es Unterschiede. Im äußeren Bild sind es die gelichteten Flächen, auf denen der Stadt von Morgen die Wege und Plätze vorbereitet wurden, und sie wird heller und geräumiger aus den Trümmern hervorzunehmen, als sie es war. Der drängende Ost-West-Verkehr kann durch breitere Adern fließen, deren Spur die Bagger schon aus den Trümmern gegraben haben. Stahl wird produziert. Neue Industrien siedeln sich an, unter ihnen eine Uhrenfabrik. Ein geistiger Zug ist der regsamsten Stadt aufgeprägt,

die sich „Stadt der Shakespeare-Gesellschaft“ nennt, und es mit Fug und Recht darf, denn hinter dem schmückenden Wort steht die während einer Generation auf der Höhe gehaltene Theater-Leistung Saladin Schmitts, die nicht zum Geringsinn dem Werk des großen Briten gedient hat.

Und Essen? Dasselbe Thema mit Variationen, die einen schattenhaften Zug tragen. Es droht der völlige Verlust der Stahlfabrik und damit in dem einseitigen und abwechselungsarmen Gefüge das Ausbrechen einer tragenden Säule. Noch ist einiges in der Schwebe, und die Ungewißheit bleibt vorerst eine Quelle der Hoffnung. Das ist nicht viel. Die einzige Realität ist die Lokomotivfabrik, heute vorerst noch große Reparaturwerkstätte. Ob ein ähnliches Werk für landwirtschaftliche Maschinen erlaubt wird, kann mit Gewißheit nicht gesagt werden.

Das Revier ist ein Ganzes. Wer von Essen südwärts geht über Werden, kommt auf den Weg, den der Stahl von der Ruhr nach Remscheid und Solingen nimmt, wo er in Werkzeuge und Schneidwaren verfeinert wird. In den klingenden Bergen sieht man wieder über die Grenzen. Mancher Weg ist verbaut, der auf die Weltmärkte führte, doch ist das Ansehen der alten Namen nicht erloschen. Auch die Welt sieht auf die beiden Städte. Briefe kommen von draußen. Reisende, die ihren Weg über den Ozean in den Klippen nahmen, sind in Remscheid und Solingen gewesen und haben sich in den Lagern umgesehen. Das sind gute Zeichen.

In Wuppertal minderte das große Permit, das an Bernberg gegeben wurde, die Spannung. In dem engen Tal und der niederbergischen Nachbarschaft ist eine reich ausgestattete Kleinindustrie angesiedelt: Garn, Bänder, Kunstseide, Gießereien, Chemie, Arzneien, Färbereien, Seife, Lack, Kalk. Es fehlen Rohstoffe, vor allem Kohlen, es fehlen Arbeiter, die Hälfte gegen früher.

Hagen ist der industrielle Eckpfeiler im Südosten. Ausgang und Höhepunkt der zum Märkischen hin sich zerstreuen kleinen Eisenindustrien, die in den Tälern der oberen Ruhr, der Lenne und Volme nisten. Hagen ist dank der Vielseitigkeit seiner Industrien, ebenso wie sein Hinterland, gegenüber den „Giganten“ an der Ruhr um vieles besser dran. Ständen die „Kleinen“ einmal im Schatten der Großen, diese Unzahl der weiterverarbeitenden mittelschweren und leichten Werke, die fast alle dem Krieg entkamen, so ist nunmehr ihr Maß und Produkt eben das, was in der Zukunft gelten wird. Dennoch brauchen sie die Stahlblöcke von der Ruhr.

Sehen wir es genauer an: zwischen Duisburg-Oberhausen-Düsseldorf und Dortmund und von Gelsenkirchen nach Süden bis Wuppertal-Solingen-Remscheid und nach Hagen hin und endlich sich verästelnd in die Mark - es ist ein durch viele Abhängigkeiten gebundenes Kraftfeld, das die Gunst der Natur und die Kunst der Organisation zu einem Faktor gemacht haben, mit dem Europa für seinen Frieden rechnen muß. Das Revier ist in Erwartung, daß es zu dieser Aufgabe gerufen wird.

KSA.

HEIMATSPIEGEL

HAMBURG

Anläßlich einer Tagung der Apotheker der Westzonen in Hamburg wurde eine Leistungsschau der pharmazeutischen Industrie Hamburgs gezeigt, die zu einigen hoffnungsvollen Ausblicken Anlaß gibt. Die Hamburger pharmazeutische Industrie liefert wieder die meisten ihrer bekannten Markenpräparate. An neuen Präparaten sind die Eiweißpräparate die wichtigsten. Die einen werden aus pflanzlicher Substanz, vor allem Soja, die anderen aus tierischer Substanz hergestellt. Fischleiwasser ist seit langem bekannt. Jetzt verwertet man auch die Pankreas-Drüse, nachdem ihr das Insulin entzogen worden ist, für die Produktion der Eiweißpräparate. Früher wurde dieser Restbestand der Drüse als Viehfutter verwendet. Ist die Unterernährung so weit vorgeschritten, daß der Magen das rettende Präparat nicht mehr verarbeiten kann, gibt es Eiweißpräparate zum Einspritzen. Die Forscher haben entdeckt, daß auch aus menschlichen Haaren ein Eiweißstoff, nämlich Cystin, gewonnen werden kann. Es empfiehlt sich jedoch nicht, bei schwindenden Kalorien die eigenen Haare zu essen.

ESSEN

Um den dringenden Mangel an Arbeitsbekleidung für Bergarbeiter zu beheben, werden Vorräte aus amerikanischen Armeebeständen freigegeben. Als Sofortbedarf sind den alliierten Stellen 400 000 Hosen, 100 000 Jacken und 30 000 Mäntel abgegeben worden. Die erste Sendung Hosen ist in Bremen eingetroffen.

BOCHUM

Nach einem neuen Plan für die Hausbrandversorgung sollen jeder Haushaltung in den vereinigten Westzonen rund 11,5 Zentner Steinkohlen oder 17 Zentner Braunkohlen-Briketts zugewiesen werden. Die Genehmigung des Planes steht noch aus. 11,5 Zentner Steinkohlen, vor allem in Haushaltungen, die weder über Gas noch Strom für Kochzwecke verfügen, sind nach Ansicht der zuständigen deutschen Stellen unzureichend, weil der Wasch- und Heizbedarf völlig ungedeckt bleibe.

DÜSSELDORF

Sofort in Nordrhein-Westfalen zu bildende Marktleistungsausschüsse, die sich aus zwei bis drei Bauern, zwei Gewerkschaftlern und einer Hausfrau zusammensetzen, haben die Aufgabe, sich von der restlosen Bestellung des Nutzlandes und der ordnungsgemäßen Ablieferung der landwirtschaftlichen Betriebe ihrer Gemeinde zu überzeugen.

AACHEN

Beim Wiederaufbau des Domes soll die Schatzkammer erweitert werden. Vor allem plant die Kirchenverwaltung, eine umfassende Bibliothek anzulegen. In der die gesamte Geschichte des Domes und des Domschatzes niedergelegt ist. Der Aachener Domschatz ist der wertvollste in Deutschland.

KÖLN

Auf Anordnung der Militärregierung wird ein höchster Gerichtshof für die britische Zone errichtet. Als Sitz des Gerichtshofes, der am 1. November seine Tätigkeit aufnehmen soll, wird voraussichtlich Köln bestimmt. Mit der Einrichtung eines höchsten Gerichtshofes soll der Zersplitterung der Rechtsauslegung entgegenge wirkt werden. Eine Reihe widersprechender ziviler und strafrechtlicher Entscheidungen von Oberlandesgerichten in der britischen Zone sind bereits bekannt geworden. - Polizei in Kopenhagen verhaftete zwei junge deutsche Studenten, die dort mit dem Nord-Express als blinde Passagiere eingetroffen waren. Sie haben die Fahrt von Köln aus auf den Verstärkungen unter den Wagen mitgemacht und wollten nach Schweden, um dort „Arbeit anzunehmen“.

MAINZ

Landeskonservator und Referent für Kunst und Wissenschaft beim Regierungspräsidium Rheinhessen, Oberregierungsrat Dr. Franz Theodor Klingelschmitt, ist im Alter von 62 Jahren in Wiesbaden gestorben. Klingelschmitt hat in zahlreichen Veröffentlichungen ein reiches Wissen bewiesen, besonders auf dem Gebiet der mittelhessischen Kunst, in der er als Autorität bezeichnet werden darf. Er befaßte sich mit allen Erscheinungsformen der Kunst des Rheinbeckens und widmete vor allem auch kunstgeschichtlichen Fälschungen sein Augenmerk. Die letzte Lebensphase Klingelschmitts galt hauptsächlich der Arbeit, die ihm sein Referat auflegte und die es ihm möglich machte, sein fundiertes Wissen um das Mainzer Kunstgut in den Dienst der Erhaltung des geschichtlichen Bildes seiner Vaterstadt Mainz zu stellen. Sein neuester Plan, dessen Verwirklichung zu erleben ihm nicht mehr vergönnt war, galt der Errichtung eines Carolus-Magnus-Instituts zur Erforschung merowingisch-karolingischer Kultur in Ingelheim.

FRANKFURT

Das Landeskriminalbüro für Wiesbaden hat Lebensmittelfälschungen größten Ausmaßes aufgedeckt, die ein Planen in der Lebensmittelverteilung kaum mehr möglich machen. Unter den von den Geschäften zurückgegebenen Marken befanden sich bis zu 50 Prozent Fälschungen. Die Druckereien, aus denen die falschen Karten stammen, sind in Marburg, Wiesbaden, München, Rosenheim, Wuppertal, Solingen und Oldenburg. Druck und Vertrieb der gefälschten Marken besorgten fast ausschließlich taubstumme Deutsche und Insassen eines Lagers in Zeilsheim. Chef der Bande ist ein mehrmals vorbestrafter Weber aus München, Anführer der Bande in Hessen ein Heinz Nägeli aus Mainz-Mombach. - Der Auftrieb an Vieh beim Schlacht- und Viehhof Frankfurt als Folge der Dürre und Futterknappheit ist so groß, daß das Schlachthaus mit den Schlachtungen nicht mehr nachkommt. Ähnlich ist es in München, Nürnberg, Stuttgart, Mannheim und anderen Städten. Eine Lagerung des Fleisches ist wegen der vielerorts zerstörten Kühlanlagen nicht möglich. Da die Vorratswirtschaft nicht in der Lage ist, das Fleisch im genüßfähigen Zustand zu halten, wird erwogen, für eine Erhöhung der Rationen einzutreten. Im Schlacht- und Viehhof Frankfurt steht das Vieh oft bis zu acht Tagen ohne jegliche Nahrung. Nur Wasser ist vorhanden. Die Abzehrung der Tiere ist entsprechend.

HEIDELBERG

Auf einer äußerst reich beschickten Briefmarkenversteigerung bildete die Veräußerung einer Afghanistan-Sammlung das Ereignis. Die Sammlung wurde für 100 000 Mk. einem Sammler in Bayern zugesprochen.

MÜNCHEN

Die „Süddeutsche Zeitung“ berichtet über beschämende und widerwärtige Zustände im Münchener Hauptbahnhof, der zumal zur Nachtzeit zu einem Tummelplatz aller Laster und Übel geworden sei. Schieber, Dirnen und streunende Jugendliche trieben sich im Bahnhofsterrain umher, tätigten schwarze Geschäfte, feilschten und schachteten in allen Ecken und Winkeln. Besonders groß sei die Zahl seelisch und körperlich verwahrloster Frauen, die nicht aus Bayern stammten, sondern fast alle aus dem Norden oder den ehemaligen Ostgebieten zugereist seien, die zu Hunderten in hinterstellten Leerzügen übernachteten und dort einem unsittlichen, Ärgernis erregenden Laster nachgingen. Die Polizei gehe neuerdings scharf gegen dieses Treiben auf den Bahnsteigen, in den Hallen, Wartesälen und Zügen vor.



Apfelschnitzel

Seit Urväterzeiten steht es fest: der Apfel fällt nicht weit vom Stamm. In dieser am Stamm der Erfahrung gereiften Weisheit sind gewisse Schwierigkeiten angedeutet, die der Obstversorgung der Stadtbevölkerung entgegenstehen. Seit es die bekannte Kluft zwischen Stadt und Land gibt, ist ein gut funktionierendes Transportsystem vonnöten, um die nicht weit vom Stamm fallenden Äpfel auf den Markt (von beiderlei Farben) zu bringen. Nur in der Überschätzung der technischen Verkehrsmittel konnte ein Literat fragen: „Wohin rollst du, Äpfelchen?“ Denn sie rollen gar nicht; nicht ein einziges wurmstichiges Früchtchen kam angerollt, obwohl sich ganze Behördenzweige in heftigen Rationierungsanfällen schüttelten. Auch ein amtlich gefallener Apfel fällt nicht weit vom Stamm, wenn keine Züge fahren und das Benzin rar ist.

Doch - der Apfel ist gerollt. Hinab vom bröckelnden Gipfel der Zivilisation zurück in den paradiesischen Urzustand. Eva muß heute wieder vor den Baum der Erkenntnis treten, um zu einem Apfel zu kommen. Sie geht mit Rucksack und zwei Handtaschen, weil sich das besser rentiert.

Aber es geht nicht mehr um die Erkenntnis, es geht um die Kalorien. Das Paradies ist profaniert. Die klugen Töchter der törichten Stammutter respektieren den Sündenfall und sammeln Fallobst. Auch das ist noch riskant. Denn an den Ausfallstraßen des rationierten Paradieses stehen Posten. Der Erzengel mit dem Flammenschwert hatte himmlische Umgangsformen. Die heutigen Vollzugsorgane tragen Uniformen. Sie nehmen den geplagten Evas-töchter manchen Last ab.

Es muß sehr kluge Evastöchter und hin und wieder milde Kontrollorgane geben. Man sieht es an

den Apfelschnitzelgirlanden, die die städtischen Fenster zieren. Was Eva aus dem Paradies heim-schleppt, bringt sie heute leichter an den Mann als damals. Sie braucht die teuflische Propaganda der Schlange nicht mehr weiterzuflüstern: Eritis sicut deus. Da würde Adam, dem dicht über dem Krugknopf immer noch der unverdaute metaphysische Brocken im Halse sitzt, nicht mehr anbeißen. Eva sagt heute einfach: „In diesem Tale der Dürre gibt's kein Sauerkraut und keine eingemachten Bohnen. Lasset uns den Apfel schnitzeln.“ Und Adam, voll Bewunderung über seine hamsternde Eva, schnitzelt mit und reiht das Symbol des Sündenfalls mit der Stopfnadel scheibenweise auf den Zwirnsfaden, damit im Winter Himmel und Erde sich im Kopfstopf mische.

Die Männer haben mit den Äpfeln immer ihre Last gehabt. Trösten wir uns bei Herakles, der eine Hamsterfahrt über Ägypten bis nach Westafrika machen, der den Atlas zu Hilfe nehmen mußte, um zu den Äpfeln der Hesperiden zu kommen. Drei Stück waren es, für die er sich am Himmelsgewölbe fast einen Bruch hob. Weder essen noch schnitzeln konnte er die Hesperiden-äpfel, denn sie waren nur aus Gold. Und der Apfel des Paris! Zehn Jahre lang prügelten sich seine-twegen erwachsene Männer vor Troja. Und noch immer ist er nicht ausgereift. In den Gesängen Homers, die ihn vor Fäulnis bewahrten, beißt sich noch mancher Jüngling am Prüfstein der Reife die Zähne aus. Welches mythologische Dunkel sitzt doch im Gehäuse dieser Frucht, welche übernatürlicher Duft strömt aus ihm durch die Jahrtausende. Greifen wir lieber zum gehamsterten Fallobst, das, ange-nagelt vom rationalistischen Wurm, zwischen durchfressener Schale und geplötztem Fleisch nichts als eine Vitaminschicht hat.

Ein Nebenraum versammelt die Musikfreunde, die eine Auswahl englischer Musik mit Britten an der Spitze (Peter Grimes) und Nachschlagewerke, wie die Standardausgabe des Oxford Companion to Music vorfinden. Deutsche Blätter und Zeitungen aus der Schweiz und Holland schließen den Kreis. Sie sind begehrt, da viele Besucher nicht Englisch verstehen. Es sei aus diesem Grunde angeregt, die Bibliothek übersetzter Literatur zu vermehren.

Wiederaufbau

Von besonderer Seite wird uns geschrieben:

Alle vom Krieg in Mitleidenschaft gezogenen Länder stehen heute vor demselben Problem: Wie wird wieder aufgebaut? Nach welchem großen Plan? Was für Häuser sollen wir bauen? Wieviele? Wer soll das bezahlen? Was soll übernommen werden von dem, was augenblicklich besteht?

Alle diese Fragen beschäftigen natürlich vor allem die Geschädigten, darüber hinaus aber alle Einwohner der Städte, wer und was sie auch immer sein mögen. Doch spricht man viel darüber, ohne wirklich durchdachte, klare Forderungen zu haben, über das, was man heute von seiner Stadt und seinem Haus erwartet, was davon die moderne Technik erfüllen kann, welche Änderungen durch neue Transport- und Arbeitsmöglichkeiten unerlässlich sind. Die meisten Einwohner der neuen Städte sind über diese neuen Gegebenheiten schlecht informiert. Dabei sind dazu keine besonderen technischen Kenntnisse nötig. Denn man braucht ja nicht in allen Einzelheiten zu wissen, wie eine Stadt gebaut wird, daher sollen nur einige sehr einfache Hauptprinzipien dieses Aufbaues hier ausgesprochen werden. Ich behaupte, daß jeder normal Begabte, Mann oder Frau, dieses Problem begreifen und wertvolle Ansichten dazu äußern kann.

Deshalb will ich hier mit Hilfe einiger Artikel der Öffentlichkeit die hauptsächlichsten Ideen darlegen, die für das Studium des Falles „Mainz“ und die daraus hervorgehenden Lösungen maßgebend waren. Ich werde in diesen Ausführungen die technischen Ausdrücke, die an solcher Stelle meistens in dunklem Sinne gebraucht werden, möglichst vermeiden. So wird es jeder verstehen, und alle werden darüber diskutieren können.

Als erstes muß man folgendes zugeben: Augenblicklich ändert sich alles sehr

schnell, viel schneller als in der Vergangenheit, wahrscheinlich aber noch weniger schnell als in der Zukunft, die uns erwartet. Dazu fehlt es nicht an Beweisen. Während zahlreiche Dinge durch zehn und mehr Jahrhunderte dieselben geblieben sind (ein Messer, ein Degen, ein Hammer, eine Hacke, eine Schere, eine Nadel), haben sich die verschiedenen in Gebrauch gekommenen Apparate entwickelt und sind mit außerordentlicher Schnelligkeit wieder aus der Mode gekommen (zum Beispiel ein Phonograph, ein Hochrad, eine Lokomotive, ein Auto, ein Flugzeug).

Es folgt also daraus: Um die Lösungen, die wir annehmen sollen, beurteilen zu können, müssen wir uns nicht sinnlos an die Gewohnheiten klammern, denn dadurch hält man zu einer Sache nur, weil man sie immer so gekannt hat, und man leidet von diesem Eindruck eine Daseins- und Dauerberechtigung her, die genau besehen auf einem Nichts beruht.

Der zweite Punkt ist der, daß eine Ansiedlung oder eine Stadt, wie auch ein Haus oder ein Dorf, bestimmten Aufgaben dient.

Diese Aufgaben haben sich seit einigen Jahren gewaltig entwickelt, und es ist widersinnig, daß man das Werkzeug (oder wenigstens annähernd) in derselben Form behalten will, während die von ihm verlangte Arbeit sich völlig gewandelt hat.

Alle, die behaupten, daß man unter denselben Bedingungen wiederaufbauen soll wie in der Vergangenheit, versuchen nichts weniger, als alle die in den Jahren 1950 bis 2000 Lebenden (denn für sie bauen wir wieder auf) zu Wohnbedingungen zu zwingen, die in der Zeit vor 1914, wenn nicht vor 1870 möglich (und auch das noch nicht einmal immer) waren.

Wenn man die Art der Menschen von heute zu leben einmal genauer studiert, hat man Grund zu der Annahme, daß in dem Hause von morgen keine dienstbaren Geister mehr sein werden (schon heute findet man beinahe keine Dienstboten mehr oder ersetzt sie durch Haus-

haltsapparate). Die Frau arbeitet immer mehr außerhalb, ganz wie der Mann. Ich will über diese beiden Tatsachen hier nicht weiter urteilen, aber ich stelle sie fest, und ich muß damit rechnen, denn ein Haus kann nun eben nicht mehr so werden, wie es unter anderen Lebensbedingungen erforderlich wäre.

Eine Stadt, in der in wenigen Stunden Hunderte von mechanisch betriebenen Fahrzeugen verkehren — und es werden noch Tausende werden —, kann nicht so betrachtet werden wie eine, in der in einer Woche zwanzig Wägelchen vorbeifahren.

Eine Industrie-Zusammenballung erhebt Platzansprüche, wie sie die erste kleine Fabrik noch nicht kannte.

Ein Bahnhof, der täglich fünfzig Züge sieht, stellt andere Probleme als der, in den täglich nur zwei einlaufen.

Und diese Beispiele können noch ins Unendliche weitergeführt werden.

Die zweite Zusammenfassung also: Die Bauten müssen von den Lebensfunktionen der Epoche abhängen, wo sie gebaut werden — was nebenbei gesagt bei allen großen Bauvorhaben der bedeutenderen Zeitabschnitte der Fall gewesen ist.

Außerdem gilt es noch ein Drittes zu bedenken:

Muß man große und zahlreiche Pläne aufstellen, müssen große Studienbüros eingerichtet werden, die die Form der Stadt festlegen, während man sich das früher oft schenkte?

Hierzu muß man zunächst feststellen, daß in gewissen Zeitabschnitten der Vergangenheit — zufällig in den besten — Pläne und zum Teil wunderbare Projekte gemacht wurden.

Ohne gleich bis zu den Persern oder den alten Indochinesen zurückgehen zu wollen, ist die Vergangenheit reich an Beispielen für große Kompositionen, die nur auf Grund äußerst eingehender Studien verwirklicht werden konnten. Wenn wir dagegen, besonders im letzten Jahrhundert, viele Städte gehabt haben, die

ohne Reglementierung gewachsen, ohne die Unordnung dieser Methode uns nur davon abhalten, damit noch einmal anzufangen.

Zusammenfassung: Ja, es muß ein Plan gemacht werden! Er muß um so mehr gemacht werden, als sich die durch einen Plan gemachten Ersparnisse bezahlt machen. Denn der Gewinn aus einem Weniger an technischer Vorarbeit geht durch ein Mehr an Ausgaben bei der Ausführung ohne Plan verloren.

Der letzte Punkt: Wer bezahlt?

Darauf kann man mit kurzen Worten antworten: Ein ganz neuer Aufbau nach einem sehr sorgfältig ausgearbeiteten Plan, der sich moderner, zweckmäßiger Arbeitsverfahren bedient, ist unendlich viel billiger als ein Aufbau, der von Erfahrung zu Erfahrung schreitet und dessen nicht vorhandene Leitgedanken sich vergebens hinter falschen Sparsamkeits-Vorhaben zu verbergen suchen.

Und er ist nicht nur auf den ersten Blick in bezug auf die Ausgaben weniger teuer, sondern überhaupt im Gesamtwert.

Darunter verstehe ich ein nach einem guten Plan neu aufgebautes Stadtgebiet, wo sowohl unsinnige bauliche Verschachtelungen verschwinden, als auch durch die Anlage korrigierter Straßenzüge für die Häuser wesentliche Ersparnisse möglich sind. Dadurch werden auch gesündere Lebensbedingungen geschaffen sowie Autounfälle vermieden.

Die Vorteile, die an bewahrten Menschenleben infolge Krankheitsrückgang und Unfallverhütung erwachsen (wobei letztere besonders die Kinder betreffen), müssen unbedingt von dem Plan mit in Betracht gezogen werden, wenn er vollständig sein soll.

Also: Ein Wiederaufbau — gut oder schlecht ausgeführt — muß auf alle Fälle bezahlt werden. Wenn er gut gemacht ist, kostet er weniger, er muß also gut gemacht werden.

Das ist, wenn Sie wollen, unser letzter Schluß, den wir ziehen.

Mehr Licht als Schatten

KÖLN, im September.

Es gibt hier und heute nicht eben viele Anlässe, von denen sich sagen ließe, daß mehr Licht als Schatten von ihnen ausgehe. Eine sehr wörtliche Anwendung dieser Metapher erlaubt jedoch eine Ausstellung, die gegenwärtig von der Kölner Photo-

Verhandlungsbeginn gegen Schacht

„Mitten im Nationalsozialismus drin...“ — aber unschuldig?

Stuttgart. (SWF.) Am Mittwochvormittag wurde in der Sängerkirche in Stuttgart-Untertürkheim das Spruchkammerverfahren gegen Hjalmar Schacht eröffnet. Der Vorsitzende erteilte zunächst dem Betroffenen das Wort zur Angabe seiner Personalien. Dann begann der öffentliche Kläger mit der Verlesung der 53seitigen Anklageschrift. Der öffentliche Kläger beantragte, Schacht in die Gruppe der Hauptschuldigen einzureihen, da er als Reichsbankpräsident von 1933 bis 1939, als kommissarischer Reichswirtschaftsminister von 1934 bis 1937, als Generalbevollmächtigter für die Kriegswirtschaft von 1935 bis 1937 und als Träger des „Goldenen Parteiabzeichens“ ab 1937 ein führender Nationalsozialist gewesen sei und durch seine Tätigkeit den nationalsozialistischen Terror außerordentlich unterstützt habe.

Die sehr ausführliche Beweisführung begründet die einzelnen Anklagepunkte und schildert Schacht als einen Mann, der seine Berufung zum Reichsbankpräsident im Jahre 1923 seinen guten Beziehungen zu linksstehenden Parteien verdankte. Diese Beziehungen aber habe Schacht sehr bald abgebrochen, um von nun an mit den rechtsstehenden Kreisen zu sympathisieren. Vom Jahre 1932 an habe Schacht enge Beziehungen zu Hitler unterhalten und nach der Regierungsübernahme durch Hitler mit allen Mitteln, vor allem durch betrügerische Wechselmanöver, die Aufrüstung gefördert. Nach alledem, so schloß der öffentliche Kläger seine Rede, sei Schacht, im wahrsten Sinne des Wortes gesehen, hauptschuldig an der Errichtung und der Erhaltung der nationalsozialistischen Gewaltherrschaft und an dem Elend, in das viele Menschen durch den Nationalsozialismus gestürzt wurden.



Nach dem öffentlichen Kläger ergriff Schacht das Wort. Mit scharfen Worten, sehr oft in höchster Erregung, brachte er seine Argumente vor. Der öffentliche Kläger unterbrach ihn des öfteren, um Schachts Kritik an der Anklageschrift zu rügen. Der Vorsitzende wies Schachts Einwände mit dem Hinweis zurück, daß gerade die Anklageschrift ein Muster an Sachlichkeit darstelle. Schacht erklärte sich selbst für einen „Sonderfall“, da er im Gegensatz zu den meisten Betroffenen zugebe, daß er sehr viel mit dem Nationalsozialismus zu tun gehabt habe. Er habe mitten im Nationalsozialismus gestanden, aber nicht als Förderer, sondern als dessen erbitterter Feind. Er selbst könne beweisen, daß er vor 1933 kein Wort zu Gunsten Hitlers oder seiner Partei gesprochen oder geschrieben habe. Wenn man also irgend jemand für die Berufung Hitlers zum Kanzler verantwortlich machen wolle, so müsse man sich wohl an die vierzehn Millionen Wähler halten, die dem Nationalsozialismus 1932 ihre Stimme gaben. „Ich war Wirtschaftler und habe

mich mit politischen Dingen überhaupt nicht befaßt“, behauptete Schacht. Die Verwaltung des Wahlfonds für die März-Wahl 1933, die man ihm heute zum Vorwurf mache, habe er für alle nationalen Parteien, nicht nur für die Nationalsozialisten, übernommen. Als Schacht im Rahmen seiner Ausführungen auf das Ermächtigungsgesetz zu sprechen kam, griff er mit scharfen Worten die bürgerlichen Minister an, die Hitler die Entscheidung über alle bürgerlichen Freiheiten übergaben. Er selbst habe aber mit diesem Ermächtigungsgesetz nichts zu tun, da er damals weder ein Mitglied des Kabinetts noch des Reichstags war. Sein Ziel sei die Arbeitsbeschaffung gewesen, und zwar nicht durch eine Aufrüstung, sondern durch das sogenannte „Instandsetzungsprogramm“. Es habe sich darum gehandelt, für 6,5 Millionen Arbeitslose Arbeit und Brot zu schaffen, rief Schacht in höchster Erregung aus. „Ich habe das Geld dafür geschaffen und werde heifür von Leuten, die nichts davon verstehen, angegriffen. Wenn diese Leute nun behaupten, ich hätte Schwindel mit Wechseln getrieben, so kann ich nur darauf verweisen, daß diese Angelegenheit seinerzeit von dem achtköpfigen Reichsbankkonsortium juristisch und kaufmännisch einwandfrei genehmigt worden ist, nachdem das Reichsfinanzministerium eine schriftliche Bürgschaft dafür übernommen hatte. Wer konnte damals ahnen, daß Hitler und der Reichsfinanzminister diese schriftliche Verpflichtung einfach nicht einlösen würden, trotzdem die nötige Deckung vorhanden war, und damit einen offenen Betrug begehen würden? Als ich aber erkannt hatte, wohin Hitler steuerte und wozu die übermäßige Aufrüstung führen würde, habe ich Hitler sabotiert. Von 1938 ab habe ich an jeder Verschwörung teilgenommen. Ich werde beweisen“, meinte Schacht in überzeugendem Tone, „daß ich mein Leben einsetzte, um dieses Schandregime zu beseitigen, während andere zu Hause saßen, nachdem sie dem Schandregime in den Sattel geholfen hatten.“

nen Mangel an freiheitlichem Mut erlebt, der versteht, warum es bei der neuen demokratischen Verfassung nicht nur auf allgemeine Phrasen und Formulierungen ankommt, sondern auf klare und eindeutige Tatsachen und Rechte.

Es dürfte sich daher einmal verlohnen, auf diejenigen Bestimmungen der Verfassungen einzugehen, die dem Schutz der persönlichen Freiheit gegen alle Übergriffe und Eingriffe der öffentlichen Gewalt dienen. Bestimmungen, die die Ehrfurcht, den Respekt vor dem einzelnen Menschen, vor der sittlichen Persönlichkeit auch tatsächlich und verwaltungstechnisch sichern. In diesem Zusammenhang kommt dem Artikel 5 des Verfassungsentwurfs eine ganz grundlegende Bedeutung zu: Alle Eingriffe der öffentlichen Gewalt in die persönliche Freiheit bedürfen der gesetzlichen Grundlage. Aber es bleibt nicht nur bei diesen allgemeinen Rechtsbestimmungen. Dieser wichtige Verfassungsartikel schreibt weiter zwingend vor:

Jeder Verhaftete muß spätestens am folgenden Tag dem zuständigen Richter vorgeführt werden;

es muß ihm mitgeteilt werden, wer die Verhaftung verfügt hat und aus welchen Gründen;

er muß Gelegenheit haben, Einwendungen geltend zu machen; der Richter hat die Rechtmäßigkeit der Festnahme zu prüfen und eine mit Gründen versehene Entscheidung zu treffen usw.

Aber nicht genug damit, die Verfassung verbietet jede Gewaltanwendung und jede Art von Zwang gegenüber dem Verhafteten, jeden moralischen Druck und jede körperliche Mißhandlung, insbesondere auch beim Verhör und proklamiert feierlich den Grundsatz:

Jeder Beschuldigte gilt als unschuldig, bis er auf Grund bewiesener Schuld rechtskräftig verurteilt ist.

Mit diesen Grundsätzen ist die Terrorpraxis des Nazi-Systems, womit Millionen Menschen zwölf Jahre zu Tode ge-

Planung für den Wiederaufbau der Stadt Mainz

Strassenfernverkehr und Rheinübergänge

Vorschlag von

Professor Wilhelm Harter

Professor Wilhelm Härter
Architekt

Mainz, den 20. Juli 1946

Betrifft: Planung für den Wiederaufbau der Stadt Mainz

Strassenfernverkehr und Rheinübergänge

Die begrenzte Lebensdauer der derzeitigen beiden Behelfsbrücken, insbesondere ihre Unzulänglichkeit für die Rheinschiffahrt lassen in kürzester Zeit den Beginn zum stufenweisen Wiederaufbau der zerstörten Brücken erwarten. Diese müssen im Endzustand alle berechtigten Forderungen des Wasser- und Landverkehrs restlos erfüllen, in besonderem Masse auch die Forderungen des Strassenfernverkehrs im Mainzer Raum. Bei dem engen Zusammenhang von Strassenführung und Brücken ist es dringend erforderlich, über die künftige Führung dieses Fernverkehrs Klarheit zu gewinnen - bevor endgültige Massnahmen für den Wiederaufbau der Brücken getroffen werden!

Eine grundsätzliche Festlegung der Hauptverkehrszüge für den Fern- bzw. Durchgangsverkehr ist auch für die innere Stadtplanung unerlässliche Voraussetzung.

Als Beitrag zu dieser notwendigen Klärung greife ich daher aus meinen Studien für eine künftige Ordnung des Gross-Mainzer Raumes die für die Führung des Durchgangsverkehrs wesentlichen Gesichtspunkte und Vorschläge kurz heraus und stelle sie hiermit zur Diskussion.

Die mir zustehenden Urheberrechte behalte ich mir zum Schutz meines geistigen Eigentums ausdrücklich vor.

Vorschläge

1. Der Verkehrsring

Der Vorschlag umfasst eine Neuordnung des Strassenfernverkehrs im Gross-Mainzer Raum auf weite Sicht.

Das Endziel ist:

1. Freimachung des inneren Stadtgebietes vom schweren Durchgangsverkehr,
2. flüssige und störungsfreie Führung des Fernverkehrs durch den Mainzer Raum. Kürzeste Wege. Möglichste Vermeidung von Umwegen und verlorener Steigung.

Das Ziel ist -selbstverständlich im stufenweisen Ausbau- am vollkommensten erreichbar durch einen das ganze Stadtgebiet umschliessenden Verkehrsring, der die Fernstrassen auffängt und unter Umgehung des Stadtgebietes in ihre Zielrichtung ableitet.

Auf der linken Mainzer Rheinseite ergibt sich -mit dem Rheinufer bzw. der Rheinstrasse als Basis- zunächst ein Halbring, auf der rechten Rheinseite ein entsprechender. Die beiden Halbringe werden an ihrer Peripherie durch Strassenübergänge über den Rhein bei der nördlichen und bei der südlichen Eisenbahnbrücke und durch eine neue Kostheimer Mainbrücke zu einem geschlossenen Gesamtring vereinigt.

In diesem Ring werden von aussen her die Fernstrassen eingeführt, als wichtigste auf der linken Rheinseite die Pariser Strasse und die Binger Strasse, deren starker Durchgangsverkehr seither das Stadtgebiet grausam durchbohrt.

Der Anschluss dieser beiden Strassen an den Ring erfordert besondere Anschluss- und Abkürzungsstrassen, Viadukte usw. Dadurch wird zum Beispiel für die Fahrt Pariser Strasse- Mainz - Frankfurt/Main - Berlin beim Durchfahren des Mainzer Raumes eine Abkürzung um 3,7 km erreicht, bei bisher 8,4 km Weglänge. Hinzu kommen die Vorteile einer flüssigen, von verlorener Steigung freien Fahrt.



Neuer Vorschlag: Der Verkehrsring.
Fernverkehr wird umgeleitet.



Alter Zustand: Der Fernverkehr durchstößt die Stadt.



Verkehrsring mit den anschliessenden Fernstrassen. Abkürzungen !



Verkehrsring mit dem anschliessenden städtischen Strassennetz.

Die Ausleitung vom Ring zu den wichtigsten rechtsrheinischen Fernstrassen nach Hochheim - Frankfurt/Main, Rüsselsheim - Frankfurt/Main und Gross-Gerau - Darmstadt erfordert gleichfalls neue Anschlussstrassen und die Umgehung der schlechten und gefährvollen Ortsdurchfahrten in Gustavsburg und Bischofsheim. Durch eine neue Umgehungsstrasse in Mainz - Kastel wird auch dieser Stadtteil vom Durchgangsverkehr frei. Die Ausleitung des Ringes nach Wiesbaden schliesst sich unmittelbar an den nördlichen Rheinübergang und die neue Kasteler Umgehungsstrasse an. Eine Umgehung der Ortsdurchfahrt in Mainz-Mombach ist im Zuge des Rheindammweges denkbar.

Einer künftigen, den Mainzer Raum berührenden Autobahn kann der im Mainzer Ring schon gesammelte Fernverkehr, soweit er zur Autobahn will, durch besondere Zubringer ohne weiteres zugeleitet werden.

Im Innern des Ringes ist das Strassengefüge für den städtischen Verkehr organisch angeschlossen. Personenkraftwagen sollten nach wie vor auch im Durchgangsverkehr die Stadt durchfahren und über die mittlere Strassenbrücke den Rhein überqueren können.

So weit die einstweilige generelle Darlegung meines Vorschlages "Verkehrsring", der sich durch inzwischen weitergeführte Einzelstudien und -untersuchungen in allen Teilen als vorteilhaft und praktisch durchführbar erweist.

II. Die Brücken

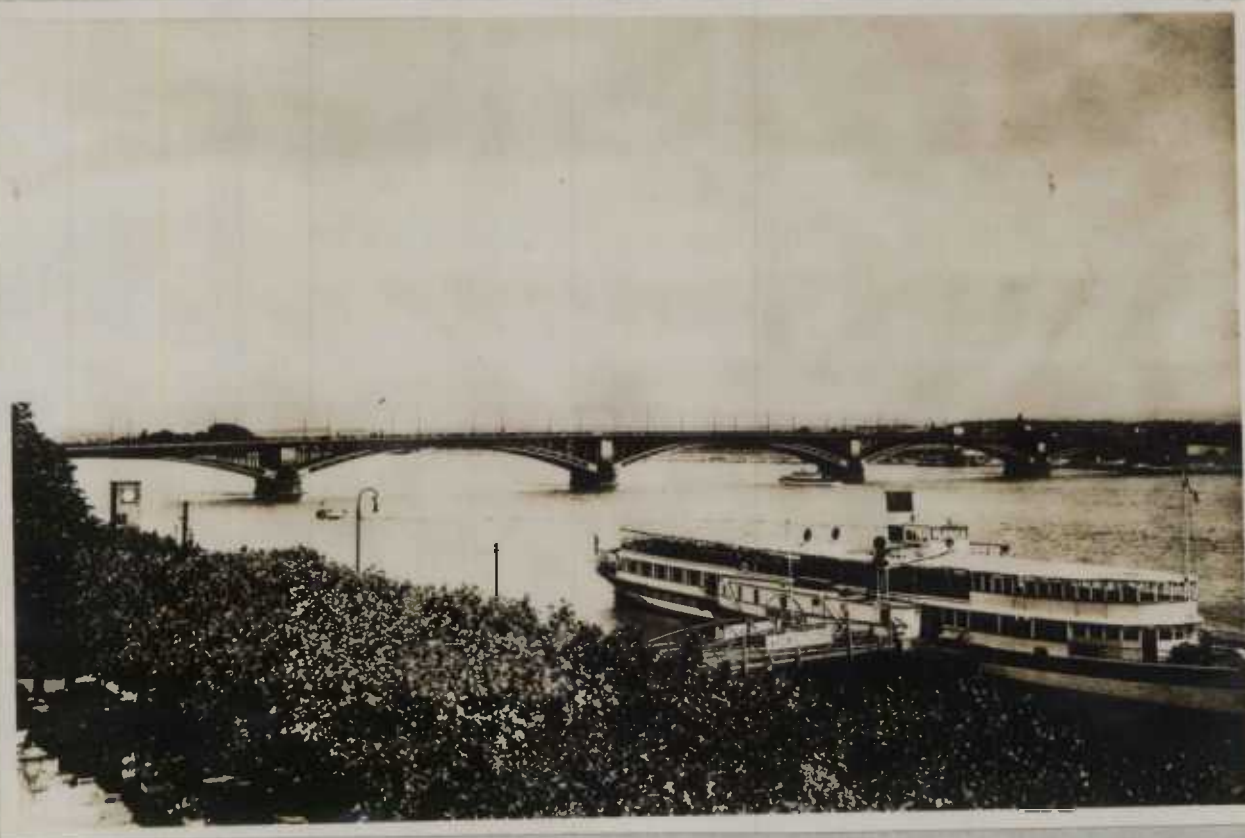
Die Notwendigkeit eines Wiederaufbaues der 3 zerstörten Rheinbrücken an den bisherigen Stellen steht meines Erachtens ausser Frage:

Die beiden Eisenbahnbrücken bilden einen fundamentalen Bestandteil der ganzen Bahn am Mittelrhein. Es besteht kein Anlass, die Brückenstellen zu verlegen.

Die Strassenbrücke steht auf historischem Boden, an der Stelle der alten Römerbrücke und an der Stelle der alten Schiffbrücke, die im Jahr 1882 verschwand und durch den Neubau der festen Brücke ersetzt wurde. Auf diese Brückenstelle haben sich die Herzpunkte der Stadt und des Stadtteiles Kastel von jeher ausgerichtet und eingespielt. Die Brücke ist sozusagen die Schlagader des Mainzer Raumes. Zudem hat sie ihren alten Ruf als schönste Rheinbrücke bis zuletzt gewahrt und ist, besonders nach ihrer Verbreiterung und Bereinigung im Jahre 1932, zu einem der reizvollsten Kernpunkte im Gesamtbild der Mainzer Stromlandschaft geworden. Vielleicht kann eine architektonische Umgestaltung auch die unschönen Dampfen erträglicher machen. Jedenfalls sollte die Strassenbrücke an ihrer Stelle unbedingt erhalten bzw. wieder ergänzt werden. Sie sollte im Rahmen der vorgeschlagenen Neuordnung des Verkehrs künftig nur dem örtlichen Verkehr, der Verbindung zwischen den beiderseitigen Bahnhöfen und dem Durchgangsverkehr von Personenkraftwagen dienen, den Durchgangsverkehr von Lastwagen aber nur so lange mit aufnehmen, bis die Umgehungsbrücken im Verkehrsring zur Verfügung stehen. Für eine Aufnahme des örtlichen und gleichzeitig des vollen Durchgangsverkehr wird die immerhin beschränkte Verkehrsbreite auf die Dauer nicht ausreichen.

Die Umgehungsbrücken im neuen Verkehrsring sind nach meinem Vorschlag mit den beiden Eisenbahnbrücken jeweils zu einem doppelten Verkehrsstrang kombiniert.

Bei der Kaiserbrücke liegt die Strassenfahrbahn der neuen Ringbrücke auf eigenem Tragkörper neben der Eisenbahn. Die Brückenform wird der erneuerten Kaiserbrücke angepasst, sodass, im ganzen gesehen, die Doppelbrücke als ein einheitlicher Verkehrsstrang in Erscheinung tritt.



5



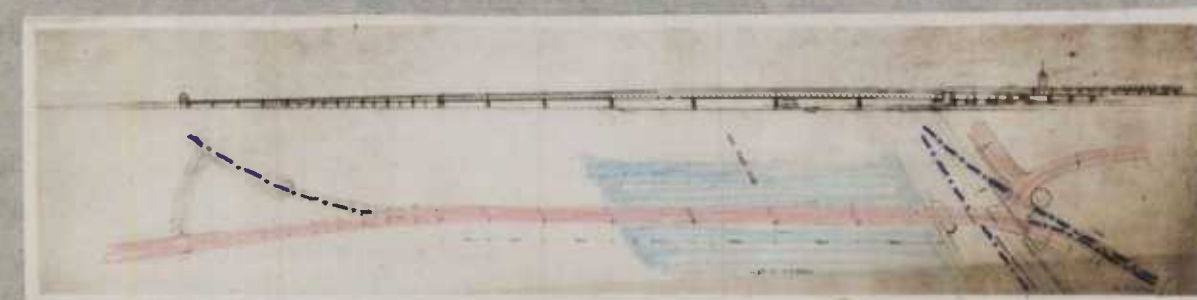
Südbrücke: Strasse neben der Eisenbahn.
Schlechte Auffahrt. Doppelschleife.

6



Südbrücke: Strasse über der Eisenbahn.
Unmittelbare, gute Auffahrt.

7



Südbrücke als Stockwerksbrücke

Bei der südlichen Eisenbahnbrücke ist die Strassenfahrbahn der Ringbrücke auf einem gemeinsamen Tragkörper über der Eisenbahn angeordnet. Es entsteht also hier das System einer Stockwerksbrücke.

Durch diese Anordnung wird die Möglichkeit geschaffen, den in Höhe des Mainzer Hochufers ankommenden neuen Verkehrsrings unmittelbar auf die obere Fahrbahn der Südbrücke zu überführen!

5

Würde man hier wie bei der Kaiserbrücke die Strassenfahrbahn neben die Eisenbahn legen, so wäre für Ab- und Wiederauffahrt eine komplizierte, zeitraubende und gefährvolle Doppelschleife erforderlich, die im Zuge einer sonst flüssigen Fernstrasse unzulässig ist.

6

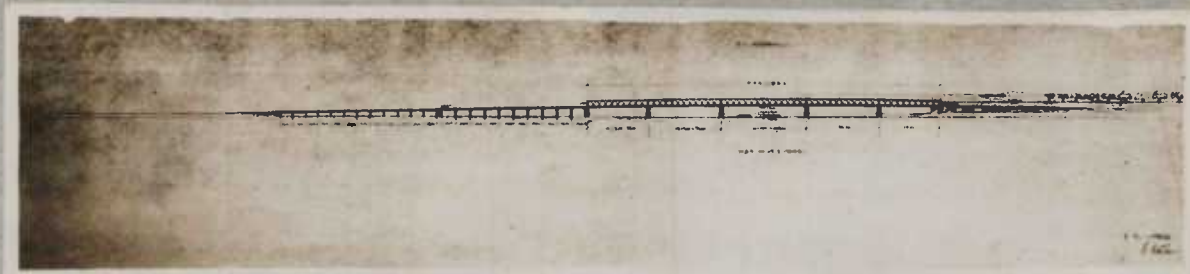
Die Möglichkeit der unmittelbaren Auffahrt ist eine wesentliche Voraussetzung für den Gedanken des Verkehrsrings überhaupt und der Schlüsselpunkt für die Führung der von der Pariser Strasse und der Binger Strasse herkommenden wichtigen Abkürzungsstrassen zum südlichen Rheinübergang und weiter zu den rechtsrheinischen Ausfallstrassen!

Im weiteren Verlauf der Stockwerksbrücke bleiben Strasse und Eisenbahn auf gemeinsamen Tragkörper übereinander liegen bis zu dem Punkt, an dem die Eisenbahn wie bisher zum Gustavsburger Bahnhof abbiegt. Die obere Strasse folgt dem Mainufer und senkt sich in leichtem Gefälle bis zur Höhe des nach Westen verlängerten Maindammes. Sie führt dann in Dammhöhe weiter zum Brückenkopf der neuen etwas stromauf verschobenen Kostheimer Mainbrücke und schliesst damit den grossen Mainzer Verkehrsrings. Über den Brückenkopf hinaus führt die Strasse auf dem Maindamm weiter und unter Umgehung der Ortsdurchfahrten Gustavsburg und Bischofsheim nach Müsselsheim - Frankfurt/Main und nach Gross-Gerau - Darmstadt.

7

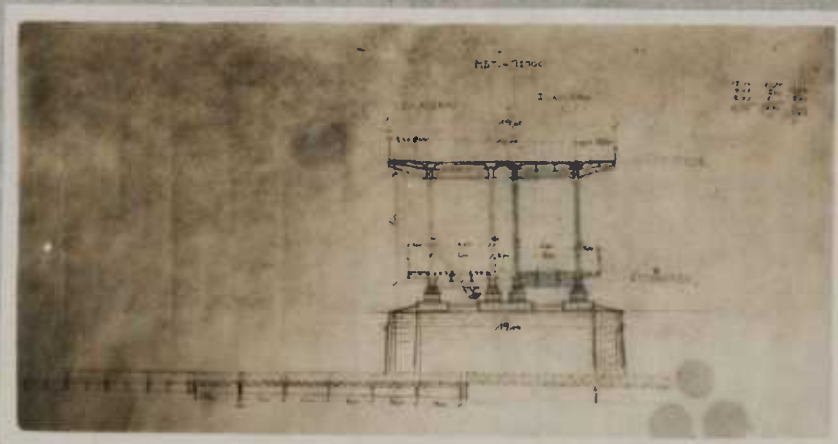
Das Bild der neuen Südbrücke wird gegenüber der alten Eisenbahnbrücke ausserordentlich gewinnen durch die stetig durchlaufende Führung der Obergurtlinie, die nun der Linie der oberen Strassenfahrbahn folgt. Der völlige freie Ausblick von der hochgelegenen Strasse aus wird ein Bild von seltener Grossartigkeit und Schönheit ergeben, den Blick auf Stadt, Dom und Landschaft, auf den Strom mit seinen Schiffen und seinem die Ufer verbindenden Brücken. Einzigartig am ganzen Rhein!

8



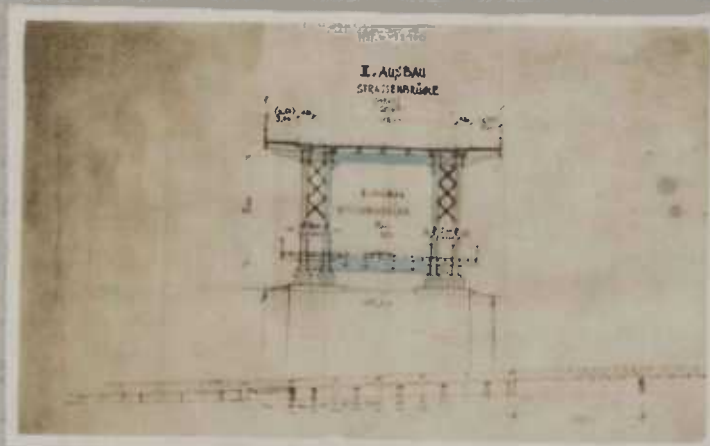
Südbrücke: Erster Ausbau.

9



Südbrücke: Querschnitt der Stockwerksbrücke.

10


Südbrücke: Querschnitt der Stockwerksbrücke.
Alternative.

Die Frage, ob die Südbrücke künftig nach der hier vorgeschlagenen Anordnung ausgebaut werden soll, muss sobald wie irgend möglich geklärt werden, da schon beim kurz bevorstehenden ersten Aufbau unerlässliche Vorkehrungen für den späteren Ausbau getroffen werden müssen. Die hier sich jetzt bietende Gelegenheit ist nur einmalig und später nicht wieder herbeizuführen.

Eine Entscheidung in dieser Frage ist daher unaufschiebbar!

(Grundsätzliche

Zusammenfassung:

Die zerstörten Mainzer Brücken werden an ihrer seitherigen Stelle wieder aufgebaut:

- 1.) Südliche Eisenbahnbrücke
- 2.) Strassenbrücke
- 3.) Nördliche Eisenbahnbrücke

Im späteren Ausbau werden die vorgeschlagenen 2 neuen Ringstrassen-Übergänge mit der südlichen und mit der nördlichen Eisenbahnbrücke zu je einer Doppelbrücke kombiniert.

Bei der nördlichen Eisenbahnbrücke liegt die neue Ringstrasse neben der Eisenbahn, bei der südlichen Eisenbahnbrücke über der Eisenbahn.

Für die praktische Durchführung und die zeitliche Folge des Wiederaufbaues der Brücken ergibt sich folgende allgemeine Übersicht:

- | | |
|--------------------------------|---|
| 1.) Südliche Eisenbahnbrücke: | I. Gleis |
| 2.) Strassenbrücke: | Vollausbau |
| 3.) Nördliche Eisenbahnbrücke: | I. Gleis |
| 4.) Südliche Eisenbahnbrücke: | II. Gleis |
| 5.) desgleichen | Aufbau der oberen Fahrbahn für den 1. Ringstrassenübergang. |
| 6.) Nördliche Eisenbahnbrücke: | II. Gleis |
| 7.) desgleichen | Aufbau der II. Ringstrassenbrücke |

Wilhelm Hasser.

E n t w u r f !

Verfügung über den Aufbau.
=====

Aufbaubehörden.

Paragraph 1

- 1.) Zur Planung und Durchführung des Aufbaues in den durch Kriegseinwirkung beschädigten oder zerstörten Gemeinden werden Aufbaubehörden gebildet.
- 2.) Obere Aufbaubehörde (nachstehend OAB genannt) ist das Oberregierungspräsidium (Abteilung VI, Bau und Wiederaufbau).
- 3.) Untere Aufbaubehörde (nachstehend UAB genannt) ist der Oberbürgermeister, bzw. Bürgermeister als Untere Baupolizeibehörde.

Aufbaubeiräte.

Paragraph 2

- 1.) Der UAB steht ein Aufbaubeirat zur Seite, der in allen grundlegenden Fragen des Aufbaues zu hören ist.
- 2.) Der Aufbaubeirat setzt sich aus Vertretern der staatlichen und kommunalen Behörden, der Wirtschaft, der baulich schwer geschädigten Einwohner, der Bauunternehmer und der Bauarbeiter zusammen. Er kann bei Bedarf entsprechend erweitert werden.
- 3.) Die Ernennung der Beiratsmitglieder erfolgt durch die OAB auf Vorschlag des Oberbürgermeisters (Bürgermeisters).

Aufbaugemeinden.

Paragraph 3

- 1.) Die OAB bestimmt die Gemeinden oder Gemeindeteile, für welche die Verfügung über den Aufbau Anwendung findet (Aufbaugemeinden).
- 2.) Zu Aufbaugemeinden sollen solche Gemeinden bestimmt werden, für die ein wesentlicher Neuaufbau in Frage kommt.

//

-- 2 --

Durchführung des Aufbaues.

Paragraph 4

- 1.) Der Aufbau hat bei äußerster Sparsamkeit und Einfachheit weitestgehend den Erfordernissen des gemeinen Wohles Rechnung zu tragen.
- 2.) Soweit zur Durchführung des Aufbaues ein besonders dringendes Bedürfnis im Interesse der Allgemeinheit vorliegt, ist Umlegung, Enteignung oder eine sonstige Entziehung oder Beschränkung des Grundeigentums und der damit verbundenen Rechte nach Maßgabe der Bestimmungen dieser Verfügung möglich.

Wirtschaftsplan.

Paragraph 5

- 1.) Für jede Aufbaugemeinde ist nach den Anweisungen der OAB durch die UAB ein Wirtschaftsplan aufzustellen, der die grundlegenden Maßnahmen zum Aufbau des Gebietes nach Gesichtspunkten einer übergeordneten Raumordnung und Landesplanung und im Interesse des Gemeinwohls zusammenfasst.
- 2.) Der Wirtschaftsplan regelt die geordnete Nutzung des Bodens, insbesondere im Hinblick auf die Erfordernisse der Land- und Forstwirtschaft, der Industrie, des Verkehrs, der Bebauung, der Gesundheit und des Schutzes des Heimatbildes.
- 3.) Der Wirtschaftsplan einer Stadt muß mit den entsprechenden Plänen der angrenzenden Gemeinden in Einklang gebracht werden, wobei dem Plan der Stadt der Vorrang zusteht.
- 4.) Sofern für eine Aufbaugemeinde ein Wirtschaftsplan schon vorhanden ist, ist dieser, soweit er den Vorschriften dieser Verfügung nicht entspricht, zu ändern, zu ergänzen oder neu aufzustellen.

Paragraph 6

- 1.) Der Wirtschaftsplan enthält die grundsätzlichen Richtlinien für die Aufstellung der einzelnen Fachpläne. Es kann in ihm unter anderem bestimmt werden:
 - a) daß für die Gemeinden oder Gemeindeteile ein Aufbauplan gemäß Paragraph 9 aufzustellen ist,

//

- 3 -

- b) daß bestehende städtebauliche und sonstige Einzelfachpläne zu ändern oder neu aufzustellen sind,
- c) daß die Umlegung für eine oder mehrere Gemeinden oder bestimmte Gebiete einer Gemeinde anzuordnen ist, oder ein auf Grund früherer Anordnungen beschlossenes Umlegungsverfahren weitergeführt, beschränkt oder eingestellt wird,
- d) daß die Reihenfolge der Aufstellung der Einzelpläne und die zeitliche Reihenfolge ihrer Ausführung entsprechend der Dringlichkeit und den Erfordernissen des Gemeinwohls angeordnet werden soll,
- e) daß erforderlichenfalls für die Flächen, für die die Einzelplanung noch nicht geklärt ist, aus Gründen des öffentlichen Wohles eine befristete Bausperre angeordnet werden soll.

Paragraph 7

- 1.) Der Wirtschaftsplan wird von der UAB im Benehmen mit dem Aufbaubeirat, den beteiligten Behörden, den Gemeinden und Gemeindeverbänden, soweit erforderlich der Organisation der Land- und Forstwirtschaft, der Industrie- und Handelskammer und der Handwerkskammer aufgestellt und durch die OAB genehmigt.
- 2.) Die Genehmigung kann auch für einzelne Anordnungen nach Paragraph 6 Abs. a - e vor der Aufstellung des Gesamtplanes erteilt werden.

Baubereich.Paragraph 8

Die UAB ist berechtigt, städtebaulich wichtige Flächen des Aufbaugbietes noch vor der Aufstellung des Wirtschafts- und Aufbauplanes zu Baubereichen zu erklären. Mit der Erklärung zum Baubereich ist für das Gebiet eine allgemeine Bausperre verbunden. Für den Baubereich steht der UAB das Recht der Enteignung zu.

Aufbauplan.Paragraph 9

Der Aufbauplan als Teil des Wirtschaftsplans für einzelne Baugebiete innerhalb der Aufbaugemeinde enthält grundsätzliche Anordnungen für den Aufbau und ist für alle Aufbaumaßnahmen innerhalb des Baugebietes maßgebend. Er setzt sich in der

//

- 4 -

Regel aus folgenden Einzelplanungen zusammen:

- a) städtebaulichen Plänen (Bebauungsplan, Fluchtlinienplänen) mit Ortsbausatzungen und Baupolizeiordnungen,
- b) sonstigen fachlichen Einzelplänen,
- c) dem Umlegungsplan,
- d) dem Plan mit den Gebieten, für welche wegen ausstehender Einzelplanung eine befristete Bausperre angeordnet wird.

Paragraph 10

- 1.) Im Aufbauplan kann weiterhin bestimmt werden,
 - a) daß der Aufbau und die Wiederherstellung von zerstörten oder beschädigten baulichen Anlagen untersagt wird,
 - b) daß für beschädigte oder zerstörte bauliche Anlagen, deren Wiederherstellung nach Abs. a) untersagt ist, an anderen Stellen Aufbaumöglichkeiten gegeben sind,
 - c) daß Gemeinden oder Gemeindeverbände bestimmte öffentliche Einrichtungen wieder herzustellen, zu verlegen oder neu zu schaffen haben,
 - d) daß bestimmte Industrien und gewerbliche Betriebe in Gemeinden oder Gemeindeteilen untersagt werden,
 - e) daß die Wiederherstellung und der Aufbau beschädigter oder zerstörter baulicher Anlagen, sowie die Neuerrichtung baulicher Anlagen nach einer bestimmten Reihenfolge erfolgt,
 - f) daß oder inwieweit zur Durchführung des Aufbauplanes das Grundeigentum beschränkt oder entzogen wird. Unter Grundeigentum sind auch die dinglichen Rechte an Grundstücken sowie solche anderen Rechte zu verstehen, die zum Besitz oder zur Nutzung von Grundstücken berechtigen oder die Nutzung von Grundstücken beschränken.
 - g) daß der vorhandene Trümmerschutt von der Gemeinde bzw. dem Träger der Maßnahmen (Paragraph 17 Abs.2) beseitigt und für den Wiederaufbau in Anspruch genommen werden kann.
 - n) daß für Baugrundstücke in den einzelnen Baugebieten Mindestgrößen der Grundstücke und Mindestgrößen ihrer unbebauten Teile vorgeschrieben werden.

- 5 -

Paragraph 11

- 1.) Der Aufbauplan ist durch die UAB aufzustellen.
- 2.) Vor der Aufstellung des Aufbauplanes soll den Beteiligten Gelegenheit gegeben werden, ihre Wünsche vorzutragen. Die Beteiligten sollen hierzu durch öffentliche Bekanntmachung aufgefordert werden.
- 3.) Soweit die Vorschriften der geltenden Gesetze über das Verfahren bei Aufstellung der städtebaulichen Pläne den Bestimmungen dieser Verfügung widersprechen, finden sie keine Anwendung.
- 4.) Bisher bestehende Pläne gelten, soweit sie den neuen Plänen widersprechen, als aufgehoben.
- 5.) Die Ausführungspläne zur Durchführung der einzelnen Bauanlagen unterliegen dem normalen baupolizeilichen Genehmigungsverfahren und sind von den Trägern der einzelnen Baumaßnahmen nach den im Aufbauplan gegebenen Richtlinien zu fertigen.

Paragraph 12

Nach Anhören sämtlicher beteiligten staatlichen und kommunalen Behörden, des Aufbaubeirates, sowie der beteiligten Organisationen der öffentlichen Wirtschaft ist der Aufbauplan in den Gemeinden seines Geltungsbereiches durch den Oberbürgermeister (Bürgermeister) und bei kreisangehörigen Gemeinden durch den Landrat während einer Frist von 14 Tagen zur öffentlichen Einsicht auszulegen. Zeit und Ort der Auslegung sind öffentlich bekannt zu geben.

Rechtsmittel.Paragraph 13

- 1.) Die von der Anordnung des Aufbauplanes Betroffenen können während dieser Frist Einwendungen beim Oberbürgermeister (Bürgermeister) bzw. Landrat gegen den Plan erheben. Die Einwendungen sind innerhalb der Frist schriftlich unter eingehender Begründung vorzulegen.
- 2.) Soweit Einwendungen nicht auf dem Verhandlungswege zwischen der UAB und den Beschwerdeführern erledigt werden können, entscheidet hierüber die OAB endgültig.

Feststellung des Aufbauplanes.Paragraph 14

- 1.) Sind keine Einwendungen erhoben, oder ist über diese endgültig entschieden, so stellt die OAB den Aufbauplan förmlich fest.

//

Mit der Feststellung ist der Geltungsbereich und der Zeitpunkt des Inkrafttretens zu bestimmen.

- 2.) Nach der Feststellung ist der Plan durch den Oberbürgermeister (Bürgermeister) zur öffentlichen Einsicht auszulegen. Zeit und Ort der Auslegung sind öffentlich bekannt zu geben.
- 3.) Ergibt sich bei der Durchführung des Aufbauplanes die Notwendigkeit, ihn zu ändern, so sind die entsprechenden Anordnungen gemäß den Paragraphen 9 bis 13 zu treffen.
- 4.) Die Ausarbeitung von Teilen des Aufbauplanes und ihre Feststellung entsprechend Paragraph 6 Abs. 1 d ist möglich.

Paragraph 15

- 1.) Die mit der Aufstellung des Wirtschafts- und Aufbauplanes beauftragten Stellen oder deren Beauftragte sind befugt, Grundstücke zu betreten und auf ihnen die erforderlichen Vorarbeiten vorzunehmen.
- 2.) Ein dabei entstandener nachweisbar erheblicher Schaden ist durch die Gemeinde umgehend zu ersetzen. Kommt eine Einigung über den Ersatz des Schadens nicht zustande, so entscheidet der Regierungspräsident.

Mitteilungen von Planungen.

Paragraph 16

- 1.) Sämtliche Behörden, Gemeinden und Gemeindeverbände und sonstigen Körperschaften des öffentlichen Rechtes sind verpflichtet, der UAB Planungen in Aufbaugemeinden vor Inangriffnahme zur Kenntnis zu bringen.
- 2.) Bis zur Feststellung des Aufbauplanes kann die Durchführung dieser Planungen untersagt werden.
- 3.) Erwerb, Veräußerung, Teilung, Tausch sowie Nutzung für einen anderen gewerblichen Zweck eines Grundstückes oder Grundstücksteiles bedürfen der Genehmigung durch die UAB. Ist die Umlegung angeordnet, so ist von der UAB die Umlegungsbehörde zu hören.

Durchführung des Aufbauplanes.

Paragraph 17

- 1.) Die UAB lenkt die Durchführung des Aufbauplanes. Sie regelt unter Zuziehung der beteiligten Kreise den Einsatz von Baustoffen, Arbeitskräften und Verkehrsmitteln entsprechend der Dringlichkeit der Baumaßnahmen.

Die OAB veranlaßt die Zuweisung der Baustoffe für den Aufbau auf Antrag der UAB. Die örtliche Verteilung der Baustoffe für den Aufbau erfolgt durch die UAB.

Für den Einsatz der Arbeitskräfte wird für das Gebiet der Stadtgemeinde ein örtlicher Ausschuß gebildet, der sich aus der UAB, allen übrigen behördlichen Bauverwaltungen, dem Arbeitsamt, den Vertretern des Handwerks und der Bauwirtschaft zusammensetzt. Der Ausschuß wird durch die UAB gebildet und im Bedarfsfall oder auf Antrag eines Ausschußmitgliedes einberufen. Die UAB führt in dem Ausschuß den Vorsitz.

Die Zuweisung der Treibstoffe für die Verkehrsmittel veranlaßt die OAB. Den Einsatz der Verkehrsmittel bestimmt die UAB im Benehmen mit dem Beauftragten für den Straßenverkehr.

- 2.) Die OAB kann die Träger für bestimmte Maßnahmen des Aufbauplanes bestimmen, soweit der Grundstücksbesitzer nicht selbst in der Lage ist, die erforderlichen Baumaßnahmen im Rahmen seines Grundbesitzes und der Richtlinien des Aufbauplanes durchzuführen.
- 3.) Bei Bedarf können mit Zustimmung der OAB Aufbaugemeinschaften gebildet und als Träger von Aufbaumaßnahmen bestimmt werden.
- 4.) Jede Umlegung wird durch die Untere Umlegungsbehörde durchgeführt.
- 5.) Träger der Maßnahmen dürfen Grundeigentum, das sie in einem Verfahren nach dieser Verfügung erwerben, auf andere nur gegen Erstattung des angemessenen Wertes und nur zu dem im Aufbauplan vorgesehenen Zweck übertragen.
- 6.) Aufbauvorhaben, die die Genehmigung der Behörde und die Zustimmung einer Teilnehmer-Gemeinschaft gefunden haben, dürfen in ihrer Durchführung durch Sonderbestrebungen Einzelner nicht behindert werden.
- 7.) Die Eigentümer sind verpflichtet, auf dem ihnen zugewiesenen Grundstück ein den baupolizeilichen Vorschriften entsprechendes Gebäude zu errichten (Baupflicht).
- 8.) Die Baupflicht ist binnen 3 Jahren, nachdem sie zur Entstehung gelangt ist, zu erfüllen. Die Entstehung der Baupflicht ist von der Erfüllung der bauwirtschaftlichen Voraussetzungen abhängig und wird zu gegebener Zeit durch die UAB festgestellt.
- 9.) Kommt ein Eigentümer der Baupflicht nicht fristgemäß nach, so

- 8 -

ist die Enteignung des Grundstückes auf Antrag der Gemeinde zu ihren Gunsten oder zu Gunsten eines von ihr zu benennenden Dritten durchzuführen. Baupolizeiliche Zwangsmittel und Strafen bleiben unberührt, dürfen jedoch nicht mehr verhängt oder vollstreckt werden, sobald die Durchführung des Enteignungsverfahrens beantragt ist.

Umlegung.

Paragraph 18

- 1.) Die Umlegung von Grundstücken wird, solange ein neues Umlegungsgesetz für die Provinz Hessen-Pfalz nicht erlassen ist, nach den zur Zeit geltenden Gesetzen durchgeführt.
- 2.) Die Feststellung und damit die Genehmigung des Aufbauplans nach Paragraph 14 gilt als Umlegungsbeschluß im Sinne des Umlegungsgesetzes.
- 3.) Die Umlegung ist, soweit es im Aufbauplan angeordnet wird, auch oder ausschließlich für nichtländlichen Grundbesitz unter entsprechender Anwendung der Bestimmungen des Umlegungsgesetzes durchzuführen.
- 4.) Zur Übernahme der Umlegungskosten kann über das eigentliche Umlegungsgebiet hinaus ein größerer Stadtbezirk oder das gesamte Stadtgebiet bestimmt werden. Der Kreis der Kostenträger wird durch die OAB auf Vorschlag der UAB bestimmt.
- 5.) Teilnehmer der Umlegung können auch nur in Geld abgefunden werden, wenn dies zur Erreichung des Zieles des Aufbauplans erforderlich ist. Eine Teilabfindung in Land ist in jedem Fall anzustreben; wenn möglich soll dem Betroffenen Gelegenheit gegeben werden, sich an anderer Stelle wieder anzusiedeln. Soll er an anderer Stelle wieder angesetzt werden, so kann die Umlegungsbehörde den hierfür erforderlichen Betrag aus der nach Abdeckung der dinglichen Lasten des alten Grundstückes verbleibenden Goldabfindung sicherstellen.
- 6.) In besonderen Fällen kann die Obere Umlegungsbehörde bestimmen, daß die Rechte und Pflichten der Organe der Teilnehmergemeinschaft durch einen von der Oberen Umlegungsbehörde zu ernennenden Beauftragten wahrzunehmen sind.

//

- 9 -

Anordnungen gemäß Paragraph 10.Paragraph 19

- 1.) Die Anordnungen nach Paragraph 10 Abs. 1) a und b erfolgen durch eine dem Grundstückseigentümer oder dem Besitzer, die Anordnungen nach Paragraph 10 Abs. 1) d durch eine dem Gewerbetreibenden zuzustellende schriftliche Verfügung der UAB. Vor Erlass der Verfügung soll dem Betroffenen Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben werden.
- 2.) Dem Betroffenen ist für den nachgewiesenen Schaden angemessener Ersatz zu leisten.
- 3.) Die Schadensfeststellung erfolgt durch den Regierungspräsidenten im Benehmen mit der UAB.
- 4.) Soll dem Betroffenen die Möglichkeit gegeben werden, an anderer Stelle eine bauliche Anlage zu übernehmen oder zu errichten, oder einen gewerblichen Betrieb zu übernehmen oder zu eröffnen, so kann der unter Abs.2) festgestellte Betrag hierfür sicher gestellt werden.

Vorkaufsrecht.Paragraph 20

Bei allen Grundstücksverkäufen innerhalb des Aufbaubereiches, die gemäß Paragraph 16 Abs.3 der UAB zur Genehmigung vorzulegen sind, steht der UAB das Vorkaufsrecht zu.

Enteignung.Paragraph 21

- 1.) Für die Enteignung von Grundeigentum (Paragraph 10 Abs. 1 f) finden, solange für die Provinz Hessen-Pfalz keine neuen Enteignungsgesetze erlassen sind, die geltenden Gesetze nach Maßgabe der folgenden Bestimmungen Anwendung; bestehen für bestimmte Fälle Vorschriften über ein vereinfachtes Enteignungsverfahren, so sind sie anzuwenden.
- 2.) Die Feststellung und damit die Genehmigung des Aufbauplanes gilt als Feststellung der Zulässigkeit der Enteignung. Enteignungsbehörde ist der Regierungspräsident.

//

- 3.) Der Regierungspräsident kann den Trägern der Maßnahmen (Paragraph 17 Abs. 2 bis 4) gestatten, die für den sofortigen Beginn der Arbeiten benötigten, im Aufbauplan gekennzeichneten Grundstücke bereits vor der Einleitung des förmlichen Enteignungsverfahrens in Besitz zu nehmen, soweit das für die Durchführung des Aufbauplanes geboten erscheint. Die Grundstücke dürfen erst in Besitz genommen werden, nachdem der Träger der Maßnahme schriftlich durch Zustellungsurkunde den Eigentümern bzw. Besitzern die Absicht der Inbesitznahme unter Bezeichnung des Grundstückes oder Grundstücksteils angezeigt und sie zur Räumung aufgefordert hat. Zwischen der Zustellung der Anzeige und der Inbesitznahme muß ein Zeitraum von mindestens 10 Tagen liegen. Handelt es sich um bewohnte Grundstücke, so hat der Träger der Maßnahme für anderweitige entsprechende Unterbringung des Betroffenen Sorge zu tragen. Die Frist zwischen Zustellung der Anzeige und Inbesitznahme beträgt mindestens 1 Monat.
- 4.) Spätestens im Zeitpunkt der Inbesitznahme ist die Einleitung des förmlichen Verfahrens zur Enteignung der Grundstücke zu beantragen. Der Zustand des Grundstückes ist bei der Inbesitznahme erforderlichenfalls unter Hinzuziehung eines Sachverständigen schriftlich festzustellen. Der durch die Inbesitznahme entstehende besondere Schaden ist angemessen zu vergüten.

Paragraph 22

- 1.) Die Enteignung erfolgt gegen angemessene Entschädigung. Diese kann in geeigneten Fällen ganz oder teilweise in Land oder in wiederkehrenden Leistungen gewährt werden, wenn diese Art der Entschädigung unter Abwägung der Belange der Enteigneten und des Enteignungsberechtigten billig ist.
- 2.) Glaubt ein Beteiligter, daß die festgestellte Entschädigung nicht angemessen ist, so steht ihm wegen der Höhe der Entschädigung der Rechtsweg bei den ordentlichen Gerichten innerhalb einer Frist von 6 Wochen nach Zustellung des Entschädigungsbeschlusses nur insoweit offen, als nicht nach bisherigen reichs- und landesrechtlichen Vorschriften andere Stellen darüber zu entscheiden haben.

- 3.) Ist die Entschädigung in Land festgesetzt, so können die Beteiligten nur die Leistung, Erhöhung, Minderung oder den Fortfall einer zusätzlichen Geldentschädigung verlangen. Ist die Entschädigung in wiederkehrenden Leistungen festgesetzt, so kann nur die Erhöhung oder Minderung der Leistung verlangt werden.
- 4.) Die UAB kann die Enteignung nicht allein für die Durchführung von öffentlichen Anlagen sondern auch für die Errichtung von privaten Anlagen verlangen. Eine Enteignung für private Unternehmen setzt voraus, daß die Allgemeinheit an ihrer Errichtung interessiert ist.
- 5.) Die Inanspruchnahme von Grundeigentum gemäß Paragraph 10 Abs. 1 f für Verkehrsanlagen zur Trümmerschuttbeseitigung sowie zur Ablagerung und Aufbereitung von Trümmerschutt kann, sofern es sich um Ödland handelt, ohne Entschädigung erfolgen. In allen anderen Fällen ist hierfür, jedoch nur bei nachweisbar beträchtlichem Schaden und unter Berücksichtigung der späteren Nutzungsmöglichkeit des Grundstückes, eine angemessene Entschädigung durch die Gemeinde zu gewähren.
- 6.) Bei Beseitigung und Inanspruchnahme des Trümmerschutts durch die Gemeinde oder den Träger der Maßnahme (Paragraph 10 Abs. 1 g) gehen die Altbaustoffe in den Besitz der Gemeinde oder des Trägers der Maßnahme über. Wenn der Wert der gewonnenen Baustoffe die Kosten der Aufräumung übersteigt, kann dem bisherigen Eigentümer aus Billigkeitsgründen eine Entschädigung in Form von Geld oder verwendbaren Altbaustoffen gewährt werden.

Finanzierung.

Paragraph 23

- 1.) Die Finanzierung der Planungsarbeiten nach den Paragraphen 5 bis 10 erfolgt durch die Gemeinden, sofern nicht die Planungsarbeiten von staatlichen Dienststellen im Rahmen ihres Aufgabengebietes durchgeführt werden.
- 2.) Die Planungsarbeiten gemäß Paragraph 11 Abs. 5 sind durch die Träger der Maßnahmen zu finanzieren.

- 12 -

- 3.) Die Finanzierung der Aufbaumaßnahmen bleibt einer besonderen Regelung vorbehalten.

Schlußvorschriften.

Paragraph 24

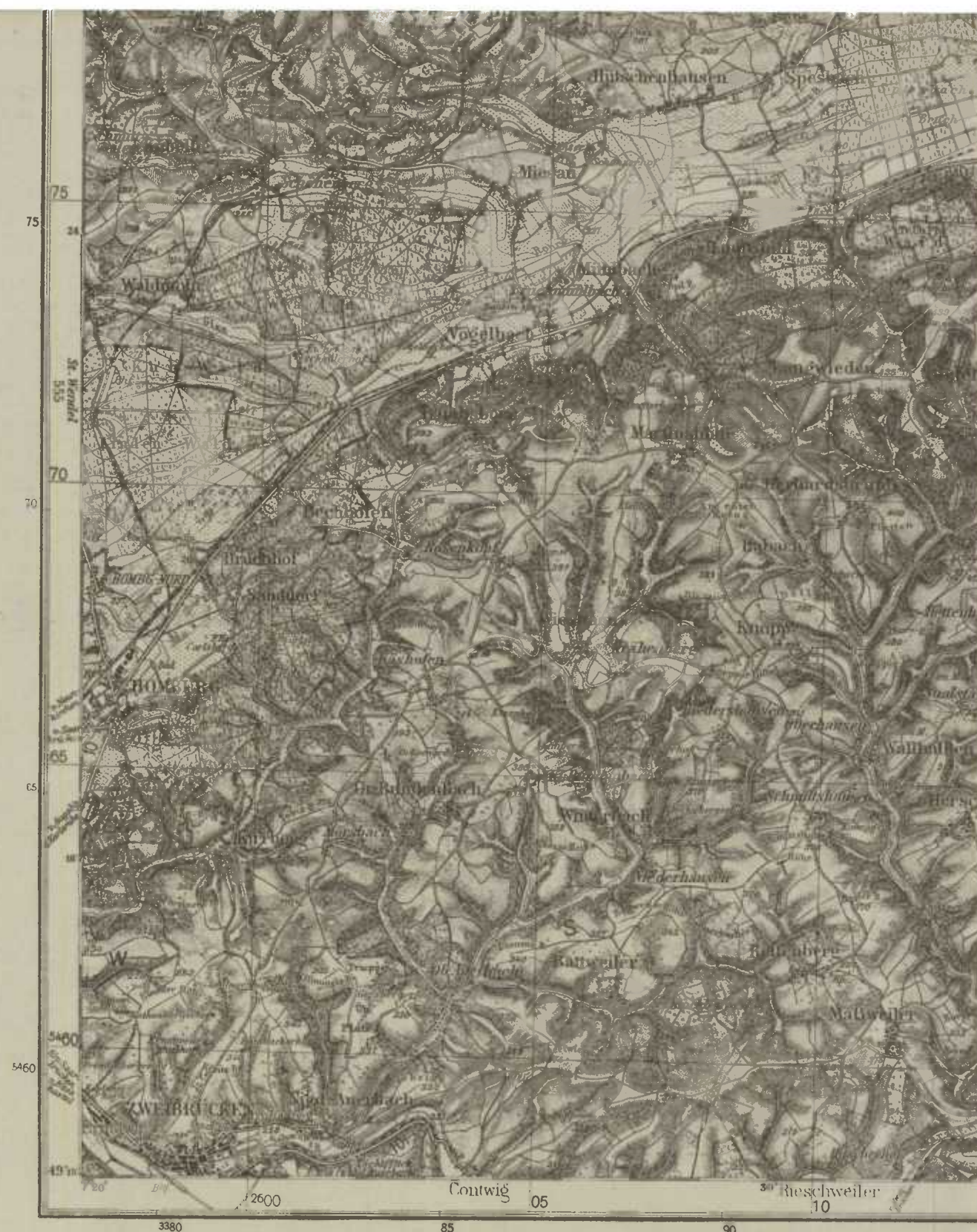
- 1.) Die OAB erläßt die erforderlichen Durchführungsbestimmungen.
- 2.) Bis zur Errichtung einer Oberen Umlegungsbehörde nimmt das Oberregierungspräsidium die Aufgaben der Oberen Umlegungsbehörde wahr.
- 3.) Die Verordnung über Neuordnungsmaßnahmen zur Beseitigung von Kriegsfolgen vom 2.12.1940 (RGL.I S.1575) und die Verordnung zur Ergänzung der Verordnung über Neuordnungsmaßnahmen zur Beseitigung von Kriegsfolgen vom 14.7.1942 (RGL.I S.462) sowie Bestimmungen von Gesetzen und Verordnungen, die der vorliegenden Verfügung entgegenstehen, sind bei Aufbaugemeinden nicht anwendbar.

Paragraph 25

Die Verfügung tritt einen Tag nach ihrer Veröffentlichung in den "Amtlichen Mitteilungen des Oberregierungspräsidiums Hessen-Pfalz" in Kraft.

Neustadt a.d.Hdt, den1946.
Das Oberregierungspräsidium:

Verkehrsplanungen im Stadtgebiet Mainz



Große Bleiche

	<u>Preußen:</u>		<u>Bayern:</u>
	Rheinprovinz:		
	1 Landkr. Kreuznach	} <u>Reg. Bez. Koblenz.</u>	6 Landkr. Rockenhausen
	2 „ Birkenfeld		7 „ Kusel
	<u>Saarland:</u>		8 „ Kaiserslautern
	3 Landkr. Homburg		9 Stadtkr. „
			10 Landkr. Kirchheimbolanden
			11 „ Frankenthal
			12 Stadtkr. Zweibrücken
			13 Landkr. „
		14 „ Pirmasens	
		15 „ Bergzabern	
		16 Stadtk. Neustadt a. d. W.	
		17 Landkr. „	
		18 „ Landau i. d. Pfalz	
		19 „ Ludwigshafen a. Rh.	
		20 „ Speyer	
		21 „ Germersheim	

Reg. Bez.
Pfalz.

Der Oberbürgermeister
der Stadt Mainz.

Betr: die Große Bleiche.

B e s p r e c h u n g

in der Sitzung des Stadtratsausschusses am 11.2.1946.

1. Bericht des Dr.Dassen.

Der Bebauungsplan für den Aufbau der Stadt Mainz ist in Arbeit. Bausatzungen über die Art der Bebauung werden aufgestellt. Die Arbeiten sind zur Zeit noch nicht abgeschlossen, sodaß der Vorschlag der Stadtverwaltung für den Aufbau noch nicht vorgelegt werden kann.

Der Aufbauplan wird auch die Fluchten der Großen Bleiche festlegen. Da der Gesamtplan noch nicht vorliegt, muß die Große Bleiche für sich behandelt werden, weil Interessenten an der Großen Bleiche mit der Wiederherstellung zerstörter Anwesen beginnen wollen. Wenn es sich im Augenblick auch nur um Planungsarbeiten handelt, so muß doch den Interessenten gesagt werden, wie die Fluchten verlaufen sollen. Dies ist eine Voraussetzung für jede Planung.

Die Mainzer Verlagsanstalt und der Schottverlag wollen ihre Betriebe verbinden und gemeinsam den Baublock Große Bleiche/Löwenhofstraße/Margaretenstraße/Klarastraße bebauen. Diese Betriebe drängen als erste auf die Festlegung der Fluchten der Großen Bleiche.

Wenn nicht beide Häuserreihen der Großen Bleiche durch die Luftangriffe zerstört worden wären, hätte die Stadt niemals eine Änderung des Straßenzuges durchführen können. Jetzt ist einmalig die Möglichkeit einer Änderung und Verbesserung der Straße gegeben. Die Möglichkeit bietet sich vielleicht in Jahrhunderten nicht wieder.

Es ist eine Frage von besonderer Bedeutung, wie der Straßenzug der Großen Bleiche ausgebaut werden soll.

Die Ausbildung und die Bemessung einer Straße haben sich nach dem Verkehr, den die Straße aufzunehmen hat, und nach der städtebaulichen Bedeutung zu richten. Eine Straße kann für das Ansehen einer Stadt von solcher Wichtigkeit sein, daß eine Bemessung über die Bedürfnisse des Verkehrs hinaus notwendig ist.

Für die Große Bleiche soll zunächst untersucht werden, ob sie neben dem Ortsverkehr auch noch den Durchgangsverkehr (Fernverkehr)

- 2 -

aufnehmen muß. Die Stadt Mainz wird von dem Fernverkehr von Binger nach Frankfurt und Darmstadt und umgekehrt durchquert. Dieser Verkehr wird, solange die Behelfsbrücke am Kaisertor in Benutzung ist, also wohl für die nächsten 4 oder 5 Jahre, durch die Kaiserstraße gehen. Für die Planung der Stadtverwaltung ist aber nicht die Lage der Behelfsbrücke, sondern die der endgültigen Straßenbrücke maßgebend. Nach den Mitteilungen der Regierung in Darmstadt soll die zerstörte eiserne Straßenbrücke in ihrer früheren Form unter Verwendung der vorhandenen Reste an der alten Stelle aufgebaut werden. Die Vorbereitungen sind im Gange. Die Planung muß sich also nach der alten Straßenbrücke richten.

Dem Fernverkehr soll nach Möglichkeit der kürzeste Weg gegeben werden. Wenn auch für das einzelne Fahrzeug ein Umweg von einigen km nicht von Bedeutung ist, so sind aber für den Gesamtverkehr Umwege wirtschaftlich nicht tragbar. Der Straßenverkehr in Mainz ist in den Jahren vor 1933 durch Zählung festgestellt worden. Der Verkehr, der von der Alicebrücke zur Straßenbrücke geht, ist mit 6 bis 7000 t im Tag festgestellt worden. Eine sparsame Wirtschaft verlangt bei einem solchen Verkehr die Vermeidung von Umwegen. Wird der Verkehr anstatt durch die Große Bleiche durch die Kaiserstraße geleitet, so beträgt der Umweg nicht ganz 1/2 km. Dieser Umweg erfordert an Mehrtransportkosten in einem Jahr den Betrag von etwa 1,5 Millionen Mark. Diese Transportausgabe sollte vermieden, der Fernverkehr also über die Große Bleiche geleitet werden, wenn die alte Brücke wiederhergestellt ist. Den gleichen Standpunkt hat Professor Dr. Reinhold, Darmstadt, vertreten, der von Oberbürgermeister Dr. Walther zur Abgabe eines Gutachtens aufgefordert worden war.

Für die Aufnahme des Fernverkehrs ist aber die Große Bleiche in ihren alten Abmessungen ungeeignet.

Ich erinnere an die Regelung des Straßenverkehrs, als die Straßenverkehrsordnung eingeführt wurde. Damals waren auch alle beteiligten Kreise der Ansicht, daß der Fernverkehr durch die Große Bleiche geführt werden müsse. Die entsprechenden Anordnungen wurden getroffen. Es zeigte sich aber, daß die Fahrbahn der Großen Bleiche mit einer Breite von 10 m den Fernverkehr nicht flüssig aufnehmen konnte. Die Fahrspuren an beiden Randsteinen waren durch haltende Fahrzeuge gespermt. Für den Fahrverkehr standen nur die mittleren Spuren zur Verfügung, die außerdem von der Straßenbahn

//

- 3 -

benutzt wurden. Der Fernverkehr kam nur mit Schwierigkeiten durch die Große Bleiche, weil er von Straßenbahnen an Haltestellen und von langsam fahrenden Fahrzeugen aufgehalten wurde. Man sah sich damals gezwungen, den Fernverkehr von der Großen Bleiche wegzunehmen und ihn über die Kaiserstraße zu leiten.

Eine Behinderung des Fernverkehrs durch den Stadtverkehr soll möglichst vermieden werden. Es empfiehlt sich eine Prüfung, wie in Zukunft der Stadtverkehr geleitet werden soll. Die Straßenbahnverwaltung hat einen Vorschlag für die zukünftige Linienführung ausgearbeitet. Der Plan sieht vor, daß die Vorortstrecken wie seither mit Straßenbahnen betrieben werden sollen. Eine Große Rundbahn wird die Vorortstrecken miteinander verbinden. Für den Innenstadtverkehr ist eine kleine Rundbahn vorgesehen.

Eine Obusrundbahn (Oberleitungs-Omnibus) soll die Innenstadt mit dem Stadtrand und Weisenau verbinden. Eine zweite Obuslinie soll vom Südbahnhof zum Goethe- und Bismarckplatz führen.

Der Verkehr mit der anderen Rheinseite muß zunächst mit Omnibussen durchgeführt werden, da die Straßenbahn nicht über die Behelfsbrücke geführt werden kann.

Die Straßenbahnverwaltung sieht die folgenden Linien vor:

Straßenbahn:

=====

Vorortlinie Finthen-Gonsenheim-Hauptbahnhof-Schillerplatz-Fischtorplatz (später nach Kastel und Kostheim).

Solange die Straßenbrücke nicht wiederhergestellt ist, geht die Linie von Fischtorplatz über Kaisertor-Kaiserstraße zum Hauptbahnhof zurück.

Vorortlinie Weisenau-Steig-Rheinstraße-Rheinallee-Ingelheimer-Aue.

Vorortlinie Hechtsheim-Gauter-Schillerplatz-Hauptbahnhof-Bretzenheim.

Vorortlinie Mombach-Hauptbahnhof-Schillerplatz-Fischtorplatz (später nach Kastel und Siedlung Kostheim) Solange die Straßenbrücke nicht wiederhergestellt ist, wird die Linie über Hauptbahnhof-Kaiserstraße-Kaisertor-Fischtor-Höfchen-Hauptbahnhof geleitet.

Kleine Rundbahn Hauptbahnhof-Schillerplatz-Höfchen-Fischtor-Rheinstraße-Kaiserstraße-Hauptbahnhof.

Große Rundbahn Hauptbahnhof-Schillerplatz-Fischtor-Rheinallee-Straßenbahnamt-Schlachthof-Bismarckplatz-Hauptbahnhof.

//

Omnibuslinien:

=====

Vorortlinie Fischtor-Höfchen-Schillerplatz-Hauptbahnhof-Staddecke

Vorortlinie Hauptbahnhof-Kaiserstraße-Brücke-Kastel-Kostheim-Gienheim.

Vorortlinie Hauptbahnhof-Kaiserstraße-Brücke-Kastel-Erbenheim.

Obus-Linien:

=====

Große Rundbahn Münsterplatz-Krankenhaus-Ritterstraße-Steig-Südbahnhof-Dagobertstraße-Rheinstraße-Große Bleiche-Münsterplatz.

Vorort-und Stadtlinie Weisenau-Ritterstraße-Steig-Südbahnhof-Neutorstraße-Augustinerstraße-Schusterstraße-Bauhofstraße-Hindenburgplatz-Goetheplatz-Bismarckplatz.

Linie Gonsenheim: Münsterplatz-Bingerstraße-Saarstraße-Gonsenheim.

Für die Große Bleiche hat die Straßenbahnverwaltung nur eine Obuslinie vorgesehen. Die Große Bleiche wird also ziemlich frei von städtischen Verkehrsmitteln sein. An Verkehrsraum benötigt die Obuslinie den gleichen Raum wie die Straßenbahn. Die Straßenbreite ändert sich also nicht, ob Straßenbahn oder Obus vorgesehen wird.

Die Straßenbahn beeinflusst einen Fernverkehr, wenn er durch die Große Bleiche geführt wird, stärker als der Obusbetrieb.

Straßenbahngleise werden in der Mitte der Fahrbahn angelegt. Der Fußgänger überquert also an den Haltestellen die Fahrten des Fernverkehrs, was unerwünscht ist.

Der Obus fährt an den Haltestellen an den Randstein heran. Der Benutzer des Obusses braucht also nicht die Fahrbahn zu überqueren. Dies ist ein Vorteil gegenüber der Straßenbahn. Aber der Obus überschneidet die Fahrbahn, wenn er an den Randstein herankommt. Dies hindert wieder den Verkehr. Damit der Fernverkehr glatt durchfahren kann, müssen die mittleren 6 m der Fahrbahn für den Fernverkehr, rechts und links davon je 3,00 m für den Obus und am Randstein die Fahrstreifen für den Stadtverkehr und haltende Fahrzeuge vorgesehen werden.

Für die Festlegung eines Maßes für die Verbreiterung ist die Frage, ob Straßenbahn oder Obus, ohne Bedeutung.

Wenn die Große Bleiche den Fernverkehr aufnehmen soll, muß sie verbreitert werden.

//

Das Hochbauamt vertritt den Standpunkt, daß ganz unabhängig davon, welchen Weg der Fernverkehr nimmt, die Große Bleiche allein aus städtebaulichen Gründen verbreitert werden muß. Die Große Bleiche gehöre zu den Straßen, die von ganz besonderer Bedeutung für die Stadt seien. Von ihrem Ausbau hänge es ab, ob der Stadt das ihr gebührende Ansehen gegeben wird. Die einmalige Gelegenheit, die sich jetzt bietet, die Straße angemessen auszubauen, dürfe nicht unbenutzt bleiben.

Fällt die Entscheidung für eine Verbreiterung der Großen Bleiche, so ist die weitere Frage zu stellen, um welches Maß die Straße verbreitert werden soll.

Alte Breite der Großen Bleiche:

Fahrbahn	10,00 m
2 Fußsteige von ungefähr 3,50 m	7,00 m
zusammen:	17,00 m
	=====

Vorschlag des Prof. Dr. Reinhold, Darmstadt:

Straßenbahn:	6,00 m
2 Fahrbahnen mit je 2 Spuren	12,00 m
2 Radfahrwege mit 2,20 m	4,40 m
2 Fußsteige mit 3,80 m	7,60 m
zusammen:	30,00 m
	=====

Vorschlag der Bauverwaltung:

Fahrbahn (wie bei Reinhold)	18,00 m
2 Fußsteige zu 4,00 m	8,00 m
zusammen:	26,00 m
	=====

Der Vorschlag der Bauverwaltung sieht keine Radfahrwege vor. Der Radfahrstreifen neben dem Fußsteig stört den Verkehr zwischen den Fahrzeugen und den Geschäftsbetrieben. Bei einer Breite der Fahrbahn von 18,00 m kann diese auch ohne besondere Bedenken den Radverkehr aufnehmen. Obus oder Straßenbahn können bei der Fahrbahnbreite von 18,00 m untergebracht werden.

Nach dem Vorschlag der Bauverwaltung soll die Große Bleiche um

$$26,00 - 17,00 = 9,00 \text{ m}$$

verbreitert werden.

//

Die dritte Frage ist, nach welcher Seite soll die Straße verbreitert werden. Für die Verbreiterung kommt diejenige Straßenseite in Frage, die keine oder nur wenige Bauwerke aufweist, deren Erhaltung wünschenswert ist.

Auf der rechten Straßenseite -nach dem Rhein zu gesehen - stehen nur noch das ausgebrannte Woolworth-Gebäude und die Peters-Kirche. Über die Peters-Kirche ist kein Wort zu verlieren. Schwierig ist die Entscheidung, ob das Woolworthgebäude zu erhalten und instandzusetzen ist.

Auf der linken Straßenseite stehen die Reste der Dresdner Bank Nr. 15 (Das wertvolle Gebäude soll möglichst erhalten werden), das Gebäude der Ufa Nr.17, die Kommerzbank Nr.37, das Nachbargebäude Nr.39, das erhalten und bewohnt ist, die Reste der Goldenen-Roß-Kaserne Nr.51, die als Baugruppe zu erhalten ist, und die Pumpstation der Stadtentwässerung. (Diese liegt allerdings so weit zurück, daß sie die Straßenverbreiterung nicht beeinflusst).

Die größeren Bauwerke liegen auf der linken Straßenseite. Für die Verbreiterung kann also nur die rechte Seite in Frage kommen. Die Peters-Kirche zwingt dazu, die Verbreiterung der Großen Bleiche von der Bauhofstraße an nach der linken Seite herüberzuführen. Durch die Zurücklegung der Straßenflucht auf der rechten Seite um 9 m wird auf der ganzen Länge der Straße ein hervorragender Blick auf die Peterskirche geschaffen. Die Kirche gibt den Abschluß für die Straße.

Die einzige Unklarheit ist das Woolworthgebäude. Will man zunächst auf die Niederlegung verzichten, und das Gebäude wieder instandsetzen, so muß an dieser Stelle eine Verengung in Kauf genommen werden. In diesem Fall wird vorgeschlagen, den Fußsteig als Kolonnade durch das Gebäude zu führen. Für die Fahrbahn bleibt dann eine Breite von 12 m (in der Mitte 6,00 m für Straßenbahn oder Obus und beiderseits eine Fahrspur von 3,00 m).

Die beste Lösung ist der Abbruch des Woolworthgebäudes.

Eine Zwischenlösung dürfte wirtschaftlich die beste sein. Es dürfte möglich sein, einen Teil des Woolworthgebäudes abzutragen, sodaß die Große Bleiche ohne Einschränkung vorbeigeführt werden kann. Trägt man nur den Teil des Gebäudes ab zwischen den Pfeilern der Hausfront und der nächsten Pfeilerreihe im Gebäude, so werden 5,80 m gewonnen. Der Rest des Gebäudes springt dann nur noch 3,30 m in den Straßenraum vor. Mit den gewonnenen 5,80 m bleibt die Fahrbahn der Straße uneingeschränkt. Den Fußsteig kann man unter das Gebäude durchführen

//

Kosten der Verbreiterung:

Um ein Bild zu bekommen, mit welchen Ausgaben zu rechnen ist, wurden die Kosten roh überschlagen.

Geländeerwerb bei einem Grundstückspreis von 60.-RM =350.000.-RM

Eine Entschädigung für Fundamente ist in dem Preis nicht enthalten.

Abbruch von Mauerwerk und Abräumen von Schutt =150.000.- "

Straßenbau =450.000.- "

Gesamtkosten der Verbreiterung =950.000.- "

=====

Die unterirdischen Anlagen in der Straße können unverändert liegen bleiben, sie erfordern keine Ausgaben.

Nicht in den Ausgaben enthalten sind die Kosten für eine etwaige Umlegung der Straßenbahn, die ohne Erneuerung etwa 70.000 betragen werden.

Es ist also rund mit einer Ausgabe von 1.000.000.-RM zu rechnen.

Die Frage ist, ob die Stadt Mainz in den kommenden Jahren die Mittel für eine derartige Straßenverbreiterung aufbringen kann. Ein einzelner Straßenzug dürfte wohl ausgebaut werden können. Man muß aber bedenken, daß die Große Bleiche nur ein Teil der vielen Straßen der Altstadt ist, die verbreitert oder begradigt werden sollen. Die Gesamtkosten für alle Straßenänderungen sind noch zu ermitteln. Zahlen können gegenwärtig noch nicht mitgeteilt werden. Der Kostenaufwand wird aber so hoch sein, daß die Stadt ihn nur verteilt auf eine lange Reihe von Jahren wird aufbringen können.

Wie kann dann eine Verbreiterung praktisch durchgeführt werden? Es bleibt wohl nichts anderes übrig, als die Straße in ihren bisherigen Abmessungen so lange zu benutzen, bis die Straßebefestigung abgewirtschaftet ist und erneuert werden muß. Erst dann wird die Straße nach dem neuen Fluchtlinienplan ausgebaut. Für die Zwischenzeit ist dies ein unerfreulicher Zustand. Die Gebäude müssen auf die neue Flucht gesetzt werden. Zwischen ihnen und der alten Straße bleibt für längere Zeit der Erweiterungstreifen unausgebaut liegen.

//

2. Stellungnahme der Mitglieder des Stadtratsausschusses.Herr Christ.Schmidt

vertritt die Ansicht, daß Fernverkehrsstraßen möglichst aus der Stadt herausgenommen werden sollen. Der Fernverkehr würde den Geschäftsbetrieb behindern. Als Durchgangsstraße für den Fernverkehr könne die Große Bleiche niemals Hauptgeschäftsstraße werden.

Die Kostenschätzung hält er zu niedrig. Ein Grunderwerbspreis von 60.-RM/qm sei zu gering angesetzt. Nach seiner Kenntnis der Grundstückspreise müsse mindestens mit einem Betrag von 100.-RM/qm gerechnet werden.

Die Abänderung des Münsterplatzes am Eingang der Großen Bleiche hält er für zu weitgehend. Nach dem Plan müsse das noch stehende Haus Stern beseitigt werden, welches einen hohen Wert habe.

Er macht darauf aufmerksam, daß in dem Kostenüberschlag nicht berücksichtigt sei, daß sämtliche Anwesen an der Erweiterungsseite der Großen Bleiche neue Kanalan schlüsse herstellen müssen, was erhebliche Mittel erfordere.

Er schlägt vor, die Große Bleiche als Geschäftsstraße auszubauen und den Fernverkehr über die Kaiserstraße zu leiten.

Herr Freitag

schließt sich den Ausführungen des Herrn Schmidt an. Da die Kaiserstraße bereits seit Jahren zur Fernverkehrsstraße bestimmt sei, bestünden keinerlei Bedenken, sie als solche beizubehalten. Er hält die Große Bleiche als Durchgangsstraße für nicht möglich, weil sie an der Peterskirche abbiegen muß.

Für eine Entscheidung, wie die Große Bleiche auszubauen ist, sei die Frage bestimmend, wo das künftige Stadthaus errichtet werden soll. Der Raum der Golden-Roß-Kaserne und der Schloßplatz seien schon einmal für das Stadthaus in Aussicht genommen worden.

Er spricht sich für eine Verbreiterung der Großen Bleiche auf der Neustadtseite aus. Da die Golden-Roß-Kaserne und der Schloßplatz städtisches Eigentum seien, verursache der Grunderwerb auf dieser Seite weniger Kosten.

Herr Himmler

wünscht, daß die Frage nach Zweckmäßigkeit und Wirtschaftlichkeit entschieden wird. Aus der Untersuchung, woher der Verkehr kommt und wohin er geht, ergebe sich, daß der Fernverkehr durch die Bingerstraße über die Große Bleiche zur Rheinbrücke geführt werden müsse. Die Kaiserstraße weise für einen raschen Verkehr verschiedene Ge-

fahrenstellen (Christuskirche und Ecke Boppstraße) auf. Eine Hauptverkehrsstraße lasse sich mit einer Geschäftsstraße gut vereinbaren.

Herr Köth

ist für die Leitung des Fernverkehrs von der Alicebrücke über Parcusstraße und Kaiserstraße. Er rechnet damit, daß der stark angewachsene Verkehr mit motorisierten Fahrzeugen in Zukunft abnehmen werde.

Herr Römheld

hält die Verbreiterung der Großen Bleiche unbedingt für erforderlich, auch wenn sie keine Fernverkehrsstraße, sondern eine moderne Geschäftsstraße werden soll. Man müsse sich darüber klar sein, daß ein Großteil des Verkehrs doch über die Große Bleiche gehen wird, auch wenn die Kaiserstraße zur Fernverkehrsstraße bestimmt wird. Er hält Umgehungsstraßen und eine zweite Rheinbrücke für notwendig, sodaß der Fernverkehr um die Stadt herum geleitet werden kann. Die Frage, nach welcher Straßenseite hin die Große Bleiche verbreitert werden soll, sei recht schwierig zu lösen. Er könne sich in dieser Hinsicht noch nicht festlegen.

Herr Hermann

ist im Gegensatz zu Herrn Köth der Ansicht, daß der Kraftverkehr noch stark ansteigen werde. Wenn Mainz auch eine Durchgangsverkehrsstadt ist, so müsse doch dafür Sorge getragen werden, daß der Verkehr nicht von Mainz abgelenkt wird. Die Große Bleiche müsse als Geschäftsstraße ausgebaut werden. Hierzu sei die Straßenverbreiterung unter allen Umständen erforderlich. Die augenblickliche Finanzlage der Stadt dürfe nicht dazu verleiten, auf die jetzt mögliche Verbreiterung zu verzichten. Er erklärt, daß Grundstückspreise in der genannten Höhe in Zukunft nicht tragbar seien.

Oberbaurat Petzold

führte aus, daß die Große Bleiche nicht als Verkehrsstraße zu beurteilen und auszubauen sei. Mainz wolle Großstadt bleiben. Dies bedinge, daß der Stadt ein großzügiges Ansehen gegeben werde. Die Große Bleiche sei Hauptgeschäftsstraße und als solche müsse sie verbreitert werden. Auch die Hauptgeschäftsstraße müsse eine 18 m breite Fahrbahn erhalten. Die Frage sei nur, ob man die Fußsteige 4 oder 5 m breit machen wolle. Entsprechend ergäbe sich eine Gesamtbreite von 26 oder 28 m.

Oberbaurat Petzold kam auf die Brückenlage und die Bauge-
staltung in Mainz-Kastel zu sprechen. Er wies auf die Schwierig-
keiten vor dem Bahnhof Kastel hin. Die Brückenrampen seien für
die Ausgestaltung von Kastel ein Hindernis. Die Gebäude dürften
sowohl in Kastel wie in Mainz nicht durch Rampen und Brücken ver-
deckt werden, sie müßten dem Blick vom Rhein her freigegeben wer-
den. Das Stadtbild von Mainz mit Schloß, Zeughaus, Deutschhaus
und Stadthalle sei durch die Brücke zerrissen. Die Verlegung der
Brücke bezeichnete er für wünschenswert.

Oberbaurat Petzold empfahl die Verbreiterung der Großen
Bleiche auf der Altstadtseite. Zu begrüßen sei, daß die Peters-
kirche in den Straßenraum vorspringe, sodaß die Straße um die
Kirche geführt werden muß. Die Peterskirche gebe der Großen Bleiche
den notwendigen Abschluß, die ohne einen solchen ins Leere führe.

Regierungsrat Oppenheim

wies darauf hin, daß der Ost-West-Fernverkehr durch die Stadt
geführt werden müsse. Der gegebene Straßenzug hierfür sei die
Große Bleiche.

Die Große Bleiche habe in ihren jetzigen Abmessungen den
Fehler, daß sie keinen Blickpunkt habe. Bei der Verbreiterung der
Großen Bleiche auf der Altstadtseite trete, in der Rheinrichtung
gesehen, die Peterskirche in das Blickfeld. Nach der Bilhildis-
straße hin müsse der Straße noch durch ein zu errichtendes Gebäude
ein wirkungsvoller Abschluß gegeben werden. Aus städtebaulichen
Gründen müsse man sich für die Verbreiterung der Straße entschie-
sen.

Oberbürgermeister Dr. Kraus

bemerkte, daß bei der Entscheidung der vorliegenden Frage nicht
unbeachtet bleiben dürfe, wo das künftige Rathaus errichtet wer-
den soll, und welche Regierungsgebäude sowohl für die Deutsche
Regierung als auch für die Militärregierung vorzusehen sind. Auch
die Tatsache, daß die rechtsrheinischen Stadtteile eines Tages
wieder zu Mainz kommen würden, müsse beachtet werden.

Oberrechtsrat Dr. Schwahn

vertritt die Ansicht, daß die neuen Eisenbahnbrücken auch die
Verkehrsbrücken für den Kraftwagenverkehr werden müßten. Man solle
die Große Bleiche nur soweit verbreitern, als dies eine moderne
Geschäftsstraße erfordere. In der Großen Bleiche sollten solche
Anlagen geschaffen werden, die geeignet sind, die Bevölkerung nach
Mainz hereinzuziehen.

//

Nach weiteren Ausführungen der Ausschußmitglieder Wittmann,
Eisenhauer und Ludwig stellte
Oberbürgermeister Dr. Kraus
abschließend fest, daß nunmehr die Frage der Fluchtlinienfestset-
zung für die Große Bleiche in dem demnächst zu bildenden Bauaus-
schuß zur Besprechung kommen, und daß die heutige Aussprache als
Unterlage für die Beratung im Bauausschuß dienen soll.

3. Ausführungen zu den Stellungnahmen der Mitglieder des Stadtratsausschusses.

a) Lenkung des Fernverkehrs.

Es ist der Einwand erhoben worden und mit Recht, daß man sich zur Beurteilung der Frage, welchen Verkehr die Stadt aufzunehmen habe, schlüssig werden müsse, wie der Verkehr, der die Stadt Mainz berührt oder in die Stadt Mainz geht, geleitet werden soll. Es handelt sich hier um Verkehrsaufgaben, an deren Planung die Stadt Mainz, weil in erster Linie interessiert, mitwirken muß, deren Ausführung aber Sache des Landes und des Reiches ist. Diese Planungen, die die Grundlage für den Aufbauplan der Stadt bilden, sind schon seit Jahren durchgeführt. Sie gelten auch heute noch. Ins Ungewisse gerückt ist nur der Zeitpunkt, wann diese großen Verkehrsaufgaben verwirklicht werden können.

Die Verkehrsanlagen, die vor jeder Stadtplanung festgelegt sein müssen, unterscheiden sich in Anlagen für die Binnenschifffahrt, Anlagen des Eisenbahnverkehrs und Anlagen des Straßenverkehrs. Auf die Planungen der Reichsbahn und der Binnenschifffahrt braucht nicht eingegangen zu werden, da diese ohne Bedeutung für die Große Bleiche sind. Zu untersuchen bleibt nur der Straßenverkehr.

Mainz besitzt auf der linken Rheinseite nur vier Straßenzüge, die den Überlandverkehr vermitteln: die Saarstraße (Straße Bingen-Mainz, R 9) mit einem Tagesverkehr von 6 900 t, die Bretzenheimer Straße nach Zahlbach (L 104) mit 350 t, die Pariser Straße (R 40) mit 1 900 t, die alte Hechtsheimer Straße (L 101) mit 550 t und die Weisenauer Straße (R 9) mit 2 750 t. Den Anschluß nach der rechten Rheinseite gibt die Straßenbrücke mit einem Verkehr von 9 300 t. Die Zahlen zeigen, daß der Verkehr auf den Straßen nach Hechtsheim und Bretzenheim unbedeutend ist. Hauptzubringer des Verkehrs ist die durch Mainz führende Reichsstraße 9 Bingen - Mainz - Worms. Auf dieser Straße ist der Verkehr Bingen - Mainz 2 bis 3 mal so groß wie der Verkehr zwischen Mainz und Worms. Es überwiegt also der Verkehr Bingen - Mainz - Rechte Rheinseite gegenüber dem Nord-Südverkehr Bingen - Mainz - Worms.

Die seitherigen Straßen- und Brückenverhältnisse zwangen dazu, den Verkehr der Reichsstraße 9 durch die Stadt zu führen. Belastet sind mit diesem Verkehr zur Zeit die Binger Straße,

//

Kaiserstraße, Rheinallee, Rheinstraße und Weisenauer Straße. Die Straßenplanung sieht vor, diesen gesamten Fernverkehr, sowohl den Verkehr Bingen - Mainz - Rechte Rheinseite, als auch den Verkehr Bingen - Mainz - Worms aus der Stadt herauszunehmen.

Verkehr Frankfurt (bezw. Darmstadt) - Mainz - Bingen.

Für die Aufnahme dieses Verkehrs ist die Autobahn Frankfurt-Mainz-Trier vorgesehen. Die Autobahn soll an die Autobahn Frankfurt-Köln östlich Raunheim anschließen, geht nördlich Ginsheim über den Rhein, gewinnt bei Laubenheim die Rheinhöhe, kreuzt zwischen Marienborn und Bretzenheim die Reichsstraße 40 (nach Alzey), führt durch den Raum zwischen Gonsenheim und Finthen und geht östlich weiter nach Heidesheim und Ingelheim. Die Reichsstraße 26 nach Darmstadt erhält bei Ginsheim Anschluß an diese Autobahn.

Verkehr Worms - Mainz - Bingen.

Dem Verkehr werden zwei neue Straßenzüge zugewiesen. Für die Reichsstraße R 9 wird eine neue Umgehungsstraße geplant. Diese zweigt südlich Bodenheim ab, gewinnt hier die Rheinhöhen und führt zu der Kreuzung der Autobahn Frankfurt-Trier mit der Straße R 40 nach Alzey. Der Verkehr Worms-Mainz-Bingen benutzt von der Kreuzung an die Autobahn.

Verkehr Bingen-Mainz-Wiesbaden und Worms-Mainz-Wiesbaden.

Die vorhin genannte Umgehungsstraße der R 9 Bodenheim-Kreuzung Autobahn wird von der Kreuzung weitergeführt süd-westlich Bretzenheim durch den Raum zwischen Gonsenheim und Mombach zu einer Rheinbrücke, die unterhalb der Floßhafeneinfahrt über die Rettbergsaue führt. Die Straße geht zwischen Biebrich und Schierstein in nördlicher Richtung auf Wiesbaden. In Verhandlungen mit Wiesbaden ist festgestellt worden, daß nur diese Brückenlage für eine Straßenverbindung zwischen Mainz und Wiesbaden in Frage kommen kann.

Die Umgehungsstraße der Straße 9 kreuzt östlich Mombach die Fortsetzung der Rheinallee, die über Budenheim nach Heidesheim geführt werden soll. Bei Heidesheim erreicht die Fortsetzung der Rheinallee die Autobahn Frankfurt-Trier. Damit ist die Verbindung Bingen-Mainz-Wiesbaden hergestellt.

Für die Umleitung der Straße R 9 steht auch die Umgehungsstraße Bodenheim-Bretzenheim-Industriegebiet Mombach und von hier die neue Straße Industriegebiet Mombach-Budenheim-Ingelheim zur Verfügung.

//

Verkehr Mainz-Alzey und Mainz-Hechtsheim.

Der zur Zeit unbedeutende Verkehr wird, soweit er nicht in die Stadt Mainz will, durch die Autobahn Frankfurt-Trier und die Umgehungsstraße der R 9 abgefangen.

Folgerung:

Wenn die zwei neuen Rheinbrücken, die Autobahnbrücke oberhalb Mainz und die Straßenbrücke unterhalb der Stadt, und weiter die Umgehungsstraßen und Autobahnen gebaut sein werden, braucht der Fernverkehr nicht mehr durch das Innere der Stadt zu gehen. Dann ist weder die Kaiserstraße noch die Große Bleiche eine Fernverkehrsstraße. Für eine spätere Zukunft braucht also die Große Bleiche nicht als Fernverkehrsstraße ausgebaut zu werden.

Ungewiß ist aber der Zeitpunkt, wann diese großen Brücken- und Straßenprojekte einmal zur Durchführung kommen. So wie die Verhältnisse gegenwärtig sind, muß man annehmen, daß, wenn die alte Straßenbrücke wiederhergestellt ist, man sich mit dieser Brücke noch mehrere Jahrzehnte wird begnügen müssen. Der Fernverkehr wird also ~~die~~ nächsten Jahrzehnte durch die Stadt gehen. Die Straßen der Stadt, von denen man annehmen darf, daß sie früher ausgebaut werden als Umgehungsstraßen und Brücken, müssen daher so bemessen werden, daß sie den Fernverkehr aufnehmen können.

b) Brückenlage.

Im Stadtratsausschuß wurde darauf hingewiesen, daß eine Brücke im Zuge der alten Straßenbrücke das Stadtbild, gesehen vom Rhein her, stört. Die Brücke zerreiße die Stadtansicht in zwei Teile. Stehe man unterhalb der Brücke, sei einem der Blick auf den Stadtteil oberhalb der Brücke genommen und umgekehrt. Das Stadtbild Stadthalle-Zeughaus-Deutsches Haus-Kurfürstliches Schloß würde gewinnen, wenn die Brücke nicht vorhanden wäre.

Daß das Stadtbild besser wäre, wenn die Brücke mit ihren Rampen nicht der Stadt vorgelagert wäre, steht außer Frage.

Die Stadtansicht wird beeinträchtigt durch die Höhe der Brücke. Diese ist durch die Schifffahrt vorgeschrieben. Für eine unbehinderte Schifffahrt sind Brückenöffnungen von 9,50 m lichter Höhe über dem höchstens schiffbaren Wasserstand notwendig. Mit der Konstruktionshöhe der Fahrbahn erreicht die Oberkante der Fahrbahn eine Höhe von 18 bis 19 m Mainzer Pegel, das ist eine Höhe, die etwa 2 bis 2 1/2 Geschossen der Häuser am Rhein entspricht.

Der Blick wird weiter behindert durch Konstruktionsteile, die sich über der Fahrbahn befinden.

An dieser Höhe läßt sich nichts einsparen. Daß die Behelfsbrücken günstiger wirken, hat seinen Grund darin, daß sie für die Schifffahrt zu niedrig angelegt sind.

Wenn also die Brücke unvermeidlich ist, so ist es Aufgabe des Brückenbauers, gemeinsam mit dem Architekten das Bauwerk so zu gestalten, daß es in das Brückenbild paßt. Von der alten Straßenbrücke muß gesagt werden, daß sie vorzüglich gestaltet war und möglichste Rücksicht auf das Stadtbild nahm.

Es wurde angedeutet, daß man die Straßenbrücke stromabwärts verschieben müsse. Die Gegend der Kaiserbrücke wurde auch für die Straßenbrücke empfohlen. Bei dieser Anregung scheint vergessen zu sein, daß es Aufgabe einer Brücke doch ist, zu verbinden. Die rechten Vororte gehören zu Mainz und müssen möglichst eng an Mainz angeschlossen werden. Hierzu gehört eine Brücke, die möglichst wenig Umwege erfordert. Es sind schon jetzt genügend Klagen von Mainzern laut geworden, die zum Bahnhof Kastel müssen und hierzu den Umweg über die neue Behelfsbrücke am Kaisertor machen müssen. Der Einwand, daß für den Kraftwagen der Umweg keine Rolle spielt, hat keine Berechtigung. Der Stadtverkehr muß auch auf die anderen Verkehrsteilnehmer Rücksicht nehmen.

Selbst wenn für den Fernverkehr Straßen außerhalb der Stadt angelegt sind, muß für den Stadtverkehr eine Brücke bleiben, die die rechtsrheinischen Stadtteile auf kürzestem Weg mit Mainz verbindet.

Unter der Voraussetzung, daß die rechtsrheinischen Vororte zu Mainz zurückkehren, bleibt jeder Bau einer neuen Straßenbrücke, die nur dem Innenstadtverkehr dient, in dem Raum oberhalb der Kaiserbrücke, eine reine Angelegenheit der Stadt Mainz. Für diese Brücken hat die Stadt Wiesbaden kein Interesse. Dies beginnt erst in dem Raum unterhalb Amöneburg. Die Stadt Mainz müßte also selbst für die Kosten aufkommen.

Am Kaisertor wäre, nachdem durch die Luftangriffe die Gebäude in der Kaiserstraße und in der Rheinallee fast sämtlich zerstört sind, die Anlage einer Straßenbrücke möglich. Eine Umgestaltung der Straßen in weitem Umfang wäre notwendig. Die Rampe, die den Verkehr in die Kaiserstraße abgibt, würde sich bis zur Christuskirche erstrecken. Von der Rheinallee müßten zu dem Rampenfuß Zubringerstraßen angelegt werden, oder es müßten besondere Rampen zu der Brücke hinaufgeführt werden. Der Gesamttraum zwischen Christuskirche und dem Rhein müßte umgestaltet werden.

Die gleiche Möglichkeit wie am Kaisertor ist am Feldbergtor gegeben. Hier ist die Lage etwas einfacher. Die Brückenrampen könnten an die Rheinallee anschließen. Diese wäre der Zubringer für die Rheinbrücke.

Weiter unterhalb bis zur Kaiserbrücke gibt es keine Möglichkeiten, weil der Zollhafen dazwischen liegt. Die Kaiserbrücke und das Gebiet weiter unterhalb ist für einen Innenstadtverkehr zu ablegen. Hier kommen nur Brücken für den Fernverkehr in Frage.

Nachdem von der Regierung Darmstadt im Jahre 1945 die Wiederherstellung der alten Straßenbrücke eingeleitet worden ist, ist jede Planung einer anderen Rheinbrücke für den Innenstadverkehr überflüssig geworden. Es wäre auch nicht zu vertreten, an Stelle der alten Brücke eine neue zu bauen, weil zuviel Werte der alten Brücke erhalten sind, die ausgenutzt werden müssen. Da diese Brücke eine gute Verbindung von Mainz mit den Vororten Kastel und Kostheim herstellt, dürfte es verfehlt sein, wenn sich die Stadt für die Errichtung einer Brücke an einer anderen Stelle einsetzen würde.

c) Die Kaiserstraße als Fernverkehrsstraße.

Seitdem sich die Große Bleiche in den alten Abmessungen als ungeeignet erwiesen hat, wird der Fernverkehr von Bingen nach Worms, Darmstadt, Frankfurt und Wiesbaden durch die Kaiserstraße geleitet. Die Kaiserstraße war bis zu ihrer Zerstörung eine ausgesprochene Wohnstraße. Durch eine solche soll man den Fernverkehr mit schweren Lastkraftwagen nicht durchleiten. Bei Tiefbauamt und Verkehrspolizei als den für die Verkehrsregelung verantwortlichen Stellen sind in all den Jahren Beschwerden der Bewohner der Kaiserstraße über die Belästigung durch den Verkehr eingegangen; die Verlegung des Fernverkehrs wurde gefordert.

Wenn einmal die gesamte Neustadt bebaut ist, darf man annehmen, daß dann die Kaiserstraße allmählich zur Geschäftsstraße wird. Für die nächste Zeit ist damit aber nicht zu rechnen. Die Kaiserstraße dürfte wohl als Wohnstraße wiederaufgebaut werden. Die Wohnstraße verlangt aber Rücksichtnahme auf die Bewohner und Fernhaltung des schweren Verkehrs.

Verkehrstechnisch hatte die Kaiserstraße - Parcusstraße als Fernverkehrsstraße einige Fehler. Verschiedene Gefahrenstellen waren vorhanden. Die Kurven an der Christuskirche sind für schnell fahrende Fahrzeuge zu scharf. Die Fahrzeuge kommen ins

//

Rutschen und Schleudern. Das Tiefbauamt hatte Abhilfe durch Aufbringen eines rauhen Belages auf der Fahrbahn versucht. Gefährlich sind die Kreuzung der Kaiserstraße (Neustadtseite) mit der Boppstraße und die Kreuzung Parcusstraße/Bahnhofstraße. Soll die Kaiserstraße Fernverkehrsstraße bleiben, müssen hier Verbesserungen geschaffen werden.

Wie schon im Stadtratsausschuß bemerkt wurde, muß die Straßenbahn in der gleichen Richtung wie das Straßenfahrzeug fahren. Das eine Gleis der Straßenbahn muß in die Altstadtseite der Kaiserstraße verlegt werden.

d) Die Große Bleiche als Fernverkehrsstraße.

Bei Durchführung der von der Bauverwaltung vorgeschlagene Verbreiterung ist die Große Bleiche besser geeignet, den Fernverkehr aufzunehmen, als die Kaiserstraße. Die Große Bleiche erhält keine scharfen Krümmungen wie die Kaiserstraße. In der Sitzung des Stadtratsausschusses ist auf die Verschwenkung der Straße an der Peterskirche hingewiesen worden. Diese Verschwenkung, die auf der Strecke zwischen Bauhofstraße und Kaiser-Friedrich-Straße durchgeführt wird, ist so schwach, daß sie den Kraftwagenverkehr nicht beeinflusst. Diese Verschwenkung kann von Kraftfahrzeugen ohne Verminderung der Geschwindigkeit befahren werden.

Die Große Bleiche besitzt keine gefährlichen Überschneidungen mit anderen Verkehrsstraßen. Auf dem Münsterplatz wird der Verkehr durch die Platzgestaltung zwangsläufig geleitet. Bei der alten Großen Bleiche war die Kreuzung mit der Straße Petersplatz-Kaiser-Friedrich-Straße gefährlich. Der Gefahrenpunkt wird durch die Verschwenkung der Straße beseitigt. Das vom Petersplatz in die Große Bleiche einbiegende Fahrzeug kann den vom Münsterplatz kommenden Verkehr überblicken.

Für den Geschäftsverkehr der Großen Bleiche ist der Fernverkehr nur soweit hinderlich, als er dem Fußgänger das Überqueren der Fahrbahn erschwert. Nach dem Wiederaufbau der Stadt kommt der größte Teil der Fußgänger, die zur Erledigung von Geschäften in die Altstadt wollen, aus der Neustadt. Diese Besucher müssen immer den Fernverkehr überqueren, gleichgültig, ob er durch die Kaiserstraße oder durch die Große Bleiche geht. Wenn notwendig, müssen in der Großen Bleiche die gleichen Sicherungsmaßnahmen getroffen werden, wie sie in der Kaiserstraße erforderlich werden.

//

e) Baufluchten der Großen Bleiche.

Vom Stadtratsausschuß wurde zur Prüfung empfohlen, ob nicht zweckmäßig auf der Neustadtseite die Verbreiterung durchzuführen sei. Es wurde bereits ausgeführt, daß die Neustadtseite der Großen Bleiche eine größere Zahl wertvoller Gebäude aufzuweisen hat, deren Erhaltung wünschenswert ist. Die Möglichkeit, den Blick auf die Peterskirche zu schaffen, gibt nur die Verbreiterung auf der Altstadtseite. Bei einer Verbreiterung auf der Neustadtseite führt die Große Bleiche nach wie vor ins Leere, was von den Städtebauern als unerwünscht bezeichnet wird. Eine Verbreiterung auf der Neustadtseite würde außerdem den an sich schon kleinen Neubrunnenplatz in starkem Maße beschneiden. Der Platz müsste durch Inanspruchnahme von rückwärtigem Gelände (Volksbank) mindestens wieder auf seine alte Größe gebracht werden.

In dem Plan für die Verbreiterung der Großen Bleiche, der dem Stadtratsausschuß vorgelegt wurde, war an der Einmündung der Straße in den Münsterplatz eine Fluchtlinienänderung für diesen Platz eingetragen. Diese Änderung des Münsterplatzes ist zu weitgehend. Für die Umgestaltung des Münsterplatzes ist eine Inanspruchnahme des Grundstückes Große Bleiche 3 nicht notwendig. Der Ausbauvorschlag für den Münsterplatz wurde bereits geändert. Der Ausbau des Münsterplatzes braucht hier nicht behandelt zu werden, da er die Verbreiterung der Großen Bleiche nicht beeinflusst.

f) Kosten der Verbreiterung.

In dem Kostenüberschlag, der dem Stadtratsausschuß vorgelegt worden ist, war der Grunderwerbspreis zu 60.-RM für 1 qm angenommen. Der Grundstückspreis wurde für zu niedrig bezeichnet.

Einige Grundstückspreise, die in den letzten Jahren festgelegt wurden, können hier angegeben werden:

Verkauf der Gendarmerie-Kaserne an die Allianz-Versicherungsgesellschaft vor dem Kriege 60.-RM/qm

Ecke Große Bleiche 63 und Kaiser-Friedrich-Straße Nr.1 im Jahre 1943 60.-RM/qm

Große Bleiche 39 (Das Grundstück reicht bis zur Balthasar-Maler-Gasse) im Jahre 1943. 40.-RM/qm.

In der Sitzung des Stadtratsausschusses wurde darauf hingewiesen, daß alle Häuser auf der Erweiterungsseite der Straße neue Kanalanschlüsse erhalten müssen. Dies ist richtig. Die alten Kanalanschlüsse können nicht mehr benutzt werden wenn

die Kellersohle des zurückgesetzten Gebäudes die gleiche Höhe wie die Sohle des alten Gebäudes behält. Bei einer Straßenverbreiterung um 9,00 m wäre für das einzelne Gebäude ein Kanalanschluß von rd. 17 m Länge herzustellen. Die Kosten eines solchen Anschlusses können nach den Vorkriegspreisen zu $30 \times 17 = 510.-RM$ angenommen werden. Auf der Altstadtseite der Großen Bleiche standen 38 Häuser. Die Gesamtkosten für die Änderung von 38 Hausanschlüssen belaufen sich auf $38 \times 510.- = 19.380.-RM$.

g) Verbreiterung der Großen Bleiche.

Der Stadtratsausschuß hat sich zum Teil für den Ausbau der Großen Bleiche zu einer Fernverkehrsstraße ausgesprochen. Ein Teil des Ausschusses wünschte, daß die Große Bleiche reine Geschäftsstraße bleibt, und der Fernverkehr durch die Kaiserstraße geleitet wird. Von diesen Ausschußmitgliedern wurde überwiegend die Verbreiterung für notwendig gehalten, auch wenn die Große Bleiche nur Geschäftsstraße bleibt. Weiter wurde von Ausschußmitgliedern die Verbreiterung aus Gründen der Repräsentation gefordert. Eine Entscheidung über die Frage der Verbreiterung wurde noch nicht getroffen.

Als Ergebnis der Verhandlungen im Stadtratsausschuß kann festgestellt werden, daß die Mehrzahl der Mitglieder die Verbreiterung für notwendig hält. Da im allgemeinen das gleiche Maß der Verbreiterung gefordert wurde, gleichgültig, ob die Große Bleiche reine Geschäftsstraße oder Geschäftsstraße mit Fernverkehr wird, dürfte es das Gegebene sein, den Plan der Stadtverwaltung für die Verbreiterung festzustellen. Die Frage, wie einmal der Fernverkehr geleitet werden soll, kann zurückgestellt werden. Hierüber wird man sich schlüssig werden müssen, wenn die alte Straßenbrücke wiederhergestellt ist. Bis dahin geht der Fernverkehr über die Kaiserstraße zu der Behelfsbrücke.

M a i n z, den 10. M ä r z 1946.

ANZEIGER

COMMERZBANK, MAINZ, GROSSE BLEICHE NR. 35, TELEFON NR. 29
CHL. POSTZEITUNGS-GEBÜHR, ZUZÜGLICH 26 RPF. ZUSTELLGEBÜHR

Preis 20 Pfennig

Centralismus?

Statuts für Deutschland fort

schen wird: Unsere Sicherheit steht auf dem Spiel." Und er fügte hinzu: „Ich bin gerne bereit, so weit wie nur irgend möglich zu gehen, um meinem Kollegen Molotow in der Frage des zukünftigen deutschen Statuts entgegenzukommen. Aber den Vorschlag, den Deutschen unmittelbar die Möglichkeit zu geben, selbst die Entscheidung zu treffen, halte ich für undiskutierbar. So wie die Dinge heute liegen, würde ein solcher Schritt eine große Gefahr für den Frieden bedeuten.“

Der französische Außenminister Bidault unterstützte diese Erklärung Bévins nachdrücklich.

Molotows Antwort

Aber Molotow hat sich nicht überzeugen lassen. Er ergriff nochmals das Wort, um seine Argumente ausführlich zu entwickeln, die sich folgendermaßen zusammenfassen lassen: Die Russen wollen einen deutlichen Unterschied zwischen Hitler und dem deutschen Volke machen. Er — Molotow — hält zur Schaffung eines demokratischen, friedliebenden Deutschland die folgenden beiden Vorbedingungen für erforderlich:

1. Ernsthafte Entmilitarisierung und Entnazifizierung Deutschlands.
2. Langfristige Viermächte-Kontrolle über die gesamte politische und wirtschaftliche Tätigkeit in Deutschland.

Wenn diese beiden Vorbedingungen erst einmal erfüllt seien, fügte Molotow hinzu, so sei die Frage der zukünftigen deutschen Verfassung nur noch eine rein deutsche Angelegenheit.

Vorschläge

Die Zerstörung der Rüstungsindustrie

Das Gespräch wandte sich sodann der Zerstörung des deutschen Rüstungspotentials zu. Bidault unterbreitete folgende Vorschläge, nach denen die Zerstörung des deutschen Rüstungspotentials in abgestuften Zeitschnitten erfolgen soll.

1. Zerstörung der Fabriken der 1. Kategorie, d.h. der Fabriken, die ausschließ- lich die Herstellung von Kriegsmaterial

Verkehrstragen

bei der Neugestaltung von Mainz

Von Oberbaurat Petzold

Gebirge und Flußtäler haben die Schritte der Menschen seit frühen Tagen gelenkt und die Führung der Straßen und Wege beeinflußt. Der Verkehr auf diesen Straßen hat sich mit dem Bau der Eisenbahnen und besonders seit den letzten dreißig Jahren stark gewandelt. Durch die Herstellung großer Lastwagen und Lastzüge hat er sich wieder mehr vom Schienenstrang auf die Landstraße verlegt, jedoch im Gegensatz zur „guten alten Zeit“ mit einem viel schnelleren Tempo, mit Geräusch- und Geruchsbelästigungen und unliebsamen Erschütterungen. Der moderne Verkehr bringt für den Anlieger nicht, wie vielleicht in früheren Zeiten, angenehme Abwechslungen, sondern Belästigungen und Gefahren mit sich.

Betrachtet man die Lage von Mainz auf Landkarten mit Eintragung der alten Handelswege, so findet man Mainz im Schnittpunkt zweier großen Straßen in nord-südlicher Richtung rheinauf- und -abwärts und in westöstlicher Richtung von Frankreich kommend (Pariser-Straße) und den Main aufwärts gehend.

Der Rhein biegt aber nördlich von Mainz, da der Taunus und das Rheingau- gebirge sich ihm entgegenstellen, nicht nur scharf nach Westen um, sondern er fließt, etwa bis Bingen, sogar in südwestlicher Richtung, wohin ihm der große Süd-Nord-Verkehr folgt. Um es schematisch auszudrücken, haben wir es bei dem Schnittpunkt der großen Handelsstraßen nicht mit einem senkrechten Kreuz, sondern mit einem T zu tun. Diese Feststellung ist für den Fernverkehr von ausschlaggebender Bedeutung. Auch die Hauptstrecken der Eisenbahn, mit denen wir es im Großraum von Mainz zu tun haben, folgen an beiden Ufern des Rheines und Maines den natürlichen Gegebenheiten der Landschaft.

Man unterscheidet im Verkehrswesen zwischen Stadtverkehr, Lokalverkehr und Fernverkehr. Unter Stadtverkehr versteht man den gesamten Personen-, Geschäfts- und Güterverkehr innerhalb der Stadt, also den gesamten Fußgänger-, Radfahrer-, Personen- und Lastwagenverkehr, den Straßenbahn-, Autobus- und Obusverkehr.

Mit Lokalverkehr wird der gesamte Verkehr des Wirtschaftsgebietes bezeichnet, insbesondere also der Verkehr der Vororte zur Stadt, der Industriegebiete zu den Wohngebieten der

Die Zerstörung der Rüstungsindustrie

Das Gespräch wandte sich sodann der Zerstörung des deutschen Rüstungspotentials zu. Bidault unterbreitete folgende Vorschläge, nach denen die Zerstörung des deutschen Rüstungspotentials in abgestuften Zeitschnitten erfolgen soll.

1. Zerstörung der Fabriken der 1. Kategorie, d.h. der Fabriken, die ausschließlich der Herstellung von Kriegsmaterial gedient haben. Die Zerstörung dieser Art von Fabriken soll vor dem 31. Dezember 1947 beendet sein.

2. Aufstellung eines Planes des zukünftigen deutschen Industrieniveaus vor dem 1. Juli 1947.

3. Effektive Ausmerzungen der Fabriken der Kategorie 2, 3, 4. Acht Monate nach Fertigstellung des Planes für das zukünftige deutsche Industrieniveau.

4. Totale Inkraftsetzung des Reparationsplanes am 2. Dezember 1948.

Dieser Vorschlag Außenministers Bidaults wurde im Prinzip angenommen bis auf die Frage der Daten, an denen die stufenweise Ausmerzungen des deutschen Kriegspotentials beendet sein soll.

Balkan-Hilfe

Weltsicherheitsrat

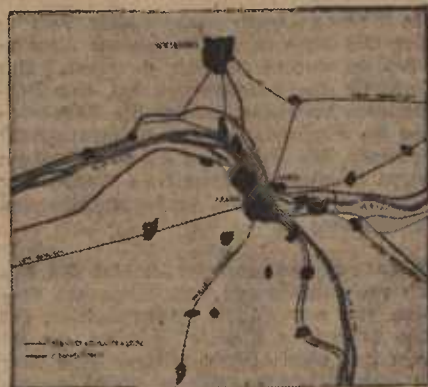
ten Sitzung der Vollversammlung der Vereinten Nationen erklärt wurde, daß Mitgliedstaaten notleidenden Ländern beistehen mögen, da die Vereinten Nationen als Organisation noch nicht in der Lage seien, dies zu tun.

Lewis streikt weiter

Sicherheitsmaßnahmen gefordert

Washington. (Südena). Die vierhunderttausend Bergarbeiter, die am Montagvormittag nach einwöchiger Arbeitseinstellung zum Gedenken an die Opfer einer Grubenkatastrophe wieder in die Gruben einfahren sollten, haben ihre Arbeit noch nicht aufgenommen. Der Beschluß der örtlichen Gewerkschaftsführer, die Bergarbeiter nicht in die Gruben einfahren zu lassen, ist die Folge des Antrages, den der Vorsitzende der Bergarbeitergewerkschaft, John Lewis, dem Staatssekretär im Innenministerium, Julius Krug, vorlegte und worin er diesen aufforderte, die Kohlengruben zu schließen, solange die Regierung die erforderlichen Sicherheitsmaßnahmen nicht gewährleisten kann.

Man unterscheidet im Verkehrswesen zwischen Stadtverkehr, Lokalverkehr und Fernverkehr. Unter Stadtverkehr versteht man den gesamten Personen-, Geschäfts- und Güterverkehr innerhalb der Stadt, also den gesamten Fußgänger-, Radfahrer-, Personen- und Lastwagenverkehr, den Straßenbahn-, Autobus- und Obusverkehr. Mit Lokalverkehr wird der gesamte Verkehr des Wirtschaftsgebietes bezeichnet, insbesondere also der Verkehr der Vororte zur Stadt, der Industrieviertel zu den Wohngebieten, der Nachbarstädte zueinander. Also etwa ein Gebiet, das die Orte Wiesbaden, Rüsselsheim, Groß-Gerau, Oppenheim, Ingelheim



und alles, was in diesem Kreise liegt, mit umschließt. Ebenso rechnen alle Zubringerstraßen der Autobahnen zum Lokalverkehr.

Aufgabe des Fernverkehrs ist es, auf besonderen Fernverkehrs-Strassen Orte größerer Entfernung leicht und flüssig miteinander zu verbinden. Da sich unser Verkehr ja erst allmählich zu den Formen des modernen Verkehrs entwickelt hat, immer aber auf vorhandene mehr oder weniger geeignete Straßen angewiesen war, ist es nicht verwunderlich, daß manche Fernverkehrs-Strassen noch durch enge und winkelige Ortschaften gehen und manche „Verkehrsfälle“ noch nicht beseitigt ist. Der Fernverkehr bevorzugt aber eine Umgehung der Ortschaften und wenig Kreuzungen mit Nebenstraßen. Aus Gründen der Verkehrssicherheit soll an Fernverkehrs-Strassen möglichst nicht gebaut werden (anbaufreie Straßen).

Erst die Reichsautobahnen haben in konsequentester Form nicht nur alle Ortsdurchfahrten, sondern auch jede ebene Kreuzung mit einer anderen Straße vermieden. Selbst um Berlin geht die Reichsautobahn mit einem großen Ring um das Stadtgebiet herum. Den Verkehr von den Reichsautobahnen zu den Städten und umgekehrt übernehmen die „Zubringerstraßen“.

Bei der Neugestaltung unserer Städte müssen wir jeder Verkehrsart die ihr gemäße Form geben. Früher strebte der Verkehr, auch der Fernverkehr in die Stadt hinein und durch die Stadt hindurch. Er fand hier Schutz vor den Gefahren der offenen Landstraße, Unter-

kunft und Verpflegung für Mensch und Tier, was bei der langen Dauer der früheren Transporte wichtig und notwendig war. Demgemäß führten auch die Brücken über die Flüsse stets in das Herz der Stadt, und da es meist Schiffsbrücken waren, die flach auf dem Wasser lagen, wurde das Stadtbild nicht durch hohe mehr oder weniger häßliche Rampen verdeckt oder verunstaltet. Später wurden die festen Brücken aus Gründen des Stadtverkehrs (der Fernverkehr benutzte zu dieser Zeit hauptsächlich den Schienenweg) meist auch an dieselben Stellen der früheren Schiffsbrücken gelegt, und abermals fünfzig Jahre später muß sich der ganze, für den Anwohner lästige Fernverkehr über diese Stadtbrücken in das Innere der Stadt ergießen, wohin er seinem Wesen nach nicht gehört.

So lagen auch die Verkehrsverhältnisse in Mainz. Strahlenförmig strebte auf der rechten Rheinseite der Verkehr von Wiesbaden, Frankfurt und Darmstadt zum Brückenkopf der alten Straßenbrücke, um sich dann ebenfalls wieder, nachdem er das innere Stadtgebiet von Mainz mehr oder weniger durchfahren hat, linksrheinisch strahlenförmig in Richtung nach Worms, Alzey oder Bingen zu verteilen.

Die alte Straßenbrücke hatte eine dreifache Aufgabe zu bewältigen, den Stadtverkehr, den Lokalverkehr und den Fernverkehr. Es hatte sich hier im Laufe der Zeit ein Zustand entwickelt, der dem verschiedenen Wesen der drei Verkehrsarten nicht gerecht werden konnte. Das Stadttinnere und mit ihm die nahen Vor-

orte wurden in ihren empfindlichsten Gebieten mit Fernverkehr belastet, der nicht in die Stadt hinein, sondern außen herumgeführt werden mußte.

Es handelt sich hier nicht um Ueberlegungen oder Erörterungen ästhetischer Art, sondern um die Beseitigung wirklicher Gefahren. Man lese nur die Statistiken der Verkehrsunfälle. Aus diesem Grunde soll, um nur ein Beispiel herauszugreifen, einmal auf die Gefahrenpunkte hingewiesen werden, welche die Fernverkehrs-Strasse von Darmstadt nach Mainz bzw. in umgekehrter Richtung beherrscht:

1. Schienengleiche Kreuzung in Gustavsburg.
2. Ortsdurchfahrt in der Längsrichtung von Gustavsburg.
3. Steile Brückenabfahrt nach Kostheim mit scharfer, unübersichtlicher Kurve.
4. Enge Ortsdurchfahrt durch Kostheim mit Querstraßen.
5. Gefährliche Kreuzung in Kastel, Hochheimer Straße—Philippstr.
6. Am Bahnhof Kastel in Richtung nach Darmstadt geht der Fernverkehr zwischen Bahnhof und Straßenbahnhaltestelle hindurch.
7. Ueber alte Straßenbrücke Durchfahrt durch das Stadttinnere von Mainz.

Es liegt auf der Hand, daß eine vorausschauende Planung hier ordnend eingreifen muß.

Zwischen gestern und heute

Ausland

Die Vereinigten Staaten haben dem Vorschlag der europäischen Kohlenorganisation entsprochen und liefern im April, Mai und Juni dieses Jahres jeweils 260 100 Tonnen Kohle nach Europa. Diese Verteilungsmenge stellt die höchste Ziffer dar, die jemals für die Vereinigten Staaten aufgestellt wurde.

Der frühere Chef der amerikanischen Besatzungsarmee in Deutschland, General McNarney, ist in Washington eingetroffen.

Wie das amerikanische Außenministerium bekanntgab, beabsichtigen die Vereinigten Staaten den Verkauf einer begrenzten Menge Kriegsmaterial an die persische Regierung. Persien habe zur Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung um diese Lieferungen gebeten.

In den Vereinigten Staaten von Amerika ist ein Streik der Telefonarbeiter ausgebrochen. Die Gewerkschaften fordern die Erhöhung des Grundlohnes um zwölf Dollar pro Woche. 300 000 Telefonarbeiter im ganzen Land sind im Ausstand.

Henry Ford, der Begründer einer der größten Industriekonzerne der Welt, ist am Dienstag im Alter von 83 Jahren in Detroit gestorben.

Nach einer kürzlich veröffentlichten Statistik ist die Bevölkerung der Vereinigten Staaten seit dem Jahre 1940 von rund 131 Millionen auf über 141 Millionen im Jahre 1946 gestiegen. Während im Jahre 1940 die Bevölkerungszahl...

Wie Radio Moskau bekanntgab, ist der russische Botschafter in Athen nach der Sowjetunion abgereist. In Athen wurde bekanntgegeben, daß der russische Botschafter nicht das Rückreise-Visum beantragt habe.

Inland

Vor der Stuttgarter Spruchkammer beginnt am heutigen Mittwoch das Verfahren gegen den ehemaligen Finanzminister Dr. Hjalmar Schacht. Die Verhandlung gegen Schacht wird später in Nürnberg fortgesetzt werden, um das Erscheinen von vier Zeugen der Anklagevertretung zu ermöglichen, die bisher von den amerikanischen Behörden keine Erlaubnis zur Reise nach Stuttgart erhalten haben. Es handelt sich um Franz von Papen, Graf Schwerin von Krosigk, Otto Meißner und den früheren General Franz Halder.

Der ehemalige Kommandant des Vernichtungslagers Auschwitz, Rudolf Höß, wurde zum Tode verurteilt. Er wurde für schuldig befunden, an der Ermordung von vier Millionen Menschen im Konzentrationslager Auschwitz maßgebend beteiligt gewesen zu sein.

Der Verfasser der Bücher „Sünde wider das Blut“ und „Sünde wider das Leben“, Dr. Artur Dinter, ehemaliger Gauleiter und Parteimitglied Nr. fünf wurde von der Landesreinigungskommission in die Gruppe der Hauptschuldigen eingereiht. Die Militärregierung hat verfügt, daß sein Vermögen unter Kontrolle genommen wird. Sie hat außerdem Dr. Artur Dinter mit Hausarrest belegt.

Dollar pro Woche. 300 000 Telefonarbeiter im ganzen Land sind im Ausstand.

Henry Ford, der Begründer einer der größten Industriekonzerne der Welt, ist am Dienstag im Alter von 83 Jahren in Detroit gestorben.

Nach einer kürzlich veröffentlichten Statistik ist die Bevölkerung der Vereinigten Staaten seit dem Jahre 1940 von rund 131 Millionen auf über 141 Millionen im Jahre 1946 gestiegen. Während im Jahre 1940 der männliche Bevölkerungsanteil mit rund 450 000 überwog, gibt es heute in den Vereinigten Staaten fast 470 000 mehr Frauen als Männer.

In Paraguay herrscht weiter Verwirrung. Die Lage in der Hauptstadt Asunción ist außerordentlich gespannt. Der Rundfunk der Aufständigen hat eine Proklamation verbreitet, in der die Revolutionäre die Anerkennung als „Kriegführende“ verlangen. Die Regierung der Aufständigen sichert in kürzester Frist freie Wahlen zur Bildung einer neuen verfassungsgebenden Versammlung zu.

Australien erwartet im Mai den Besuch von zehntausend amerikanischen Soldaten. Der australische Außenminister, der diese Mitteilung machte, erklärte, er sei durch den amerikanischen Gesandten über den bevorstehenden Besuch dieser amerikanischen Verbände verständigt worden.

Die australische Regierung hat das Verbot für Einfuhren aus Deutschland aufgehoben. In der Bekanntgabe heißt es, daß nunmehr australische Kaufleute mit deutschen Firmen, für die eine Genehmigung erteilt wurde, Verträge abschließen dürfen.

Ein Vorschlag zur Aufteilung Belgiens in zwei Bundesstaaten ist von den wallonischen Linksparteien und Liberalen im belgischen Parlament eingebracht worden. Der Gesetzentwurf sieht die Schaffung der beiden Staaten Flandern und Wallonien und eines besonderen Bundesgebietes Brüssel vor.

Das französische Außenministerium hat unter dem Vorbehalt der Ratifizierung den internationalen Gerichtshof für alle Streitfälle anerkannt. Die Anerkennung wird zunächst für fünf Jahre ausgesprochen.

In Paris wurde am Ostersonntag der tschechoslowakische Konsul tot aufgefunden. Nach den Ermittlungen der Pariser Polizei hat der Konsul Selbstmord verübt.

In Athen wurde am Ostersonntag der verstorbene König Georg II. von Griechenland feierlich beigesetzt. Die offiziellen Kreise der griechischen Hauptstadt bemerken, daß weder der Botschafter Russlands noch sonstige russische diplomatische Geschäftsträger an der Zeremonie teilnahmen.

im Konzentrationslager Auschwitz maßgebend beteiligt gewesen zu sein.

Der Verfasser der Bücher „Sünde wider das Blut“ und „Sünde wider das Leben“, Dr. Artur Dinter, ehemaliger Gauleiter und Parteimitglied Nr. fünf wurde von der Landesreinigungskommission in die Gruppe der Hauptschuldigen eingereiht. Die Militärregierung hat verfügt, daß sein Vermögen unter Kontrolle genommen wird. Sie hat außerdem Dr. Artur Dinter mit Hausarrest belegt.

Der ehemalige Minister für Ernährung und Landwirtschaft, Herbert Backe, beging am Ostersonntag in Nürnberg Selbstmord. Er erhängte sich mit Taschen-

Die erste Landtag von Rheinland-Pfalz

Von amtlicher Seite wird mitgeteilt: Nach der Landesverordnung über die Wahl zum ersten Landtag von Rheinland-Pfalz sind alle deutschen Staatsangehörigen wahlberechtigt, die am 1. Mai 1947 das 21. Lebensjahr vollenden und am 1. Januar 1947 ihren Wohnsitz seit einem Jahr im Lande Rheinland-Pfalz haben. Nach den bisherigen Bestimmungen war der Wohnsitz innerhalb des Landes Rheinland-Pfalz seit 1. Mai 1945 Voraussetzung, während nunmehr Wohnsitz innerhalb des Landes seit dem 1. Januar 1946 genügt. Abgesehen von dem Lebensalter und dem Wohnsitz ist Voraussetzung für die Eintragung in die Wählerlisten, daß die sonstigen bei den Gemeindewahlen vom 15. 9. 1946 geforderten Bedingungen erfüllt sind. Die Wählerlisten liegen bis zum 15. April aus.

Wer ist wählbar?

Wählbar ist jeder Wahlberechtigte, der am Wahltag (18. Mai 1947) das 25. Lebensjahr vollendet hat und außerdem die sonstigen für das passive Wahlrecht bei den Gemeindewahlen vom 15. 9. 1946 geforderten Bedingungen erfüllt. Die Zahl der zu wählenden Abgeordneten beträgt 100. Sie werden in allgemeiner, gleicher, unmittelbarer, geheimer und freier Wahl nach den Grundsätzen der Verhältniswahl in Wahlbezirken gewählt. Als Wahlbezirke gelten die Regierungsbezirke Koblenz, Montabaur, Rheinhessen und Trier, sowie die Provinz Pfalz. Die Zahl der in den einzelnen Wahlbezirken zu wählenden Abgeordneten ist folgendermaßen festgesetzt: Koblenz 31 Abgeordnete, Montabaur 8, Rheinhessen 13, Trier 13, Pfalz 35 Abgeordnete. Die zugelassenen Parteien sind berechtigt, Wahlvorschläge einzureichen. Die Wahlvorschläge müssen am 20. Tage vor der Wahl, d. h. also, wenn die Wahl am 18. Mai stattfindet, am 28. April bei dem Bezirkswahlleiter eingegangen sein.

Die Wahlleiter

Die Bezirkswahlleiter werden durch die Regierungspräsidenten bzw. den Oberregie-

Regierung

Betr.: Aufbau der Stadt Mainz

Zeichenerklärung (für den französischen Teil)

- Limite d'État
Staatsgrenze
- Limite de Département
Departementsgrenze
- Limite d'Arrondissement
Arrondissementsgrenze
- Limite de Canton
Kantonsgrenze
- Limite de Commune
Gemeindengrenze
- Chemin de fer
Eisenbahn
- Chemin de fer à voie étroite
Schmalspurbahn
- Route Nationale
Hauptverkehrsstraße (Staatsstraße) mit Belieferung
- Route Départementale
Departementale (Provinz) Hauptstraße
- Chemin régulièrement entretenu
Dauernd unterhaltene Straße
- Chemin irrégulièrement entretenu
Weniger unterhaltene Straße
- Chemin d'exploitation
Feldweg
- Sentier de piétons
Fußweg
- Laie forestière
Gastelweg (Schnelle)
- Voie Romaine
Alte Römerstraße
- Bois, Forêt
Wald
- Broussaille
Gestrüpp
- Vergers et Jardins
Obst- und Hausgarten
- Vigne
Weinberg
- Marais
Sumpf, Moor
- Pré
Wiese
- Lande
Heide
- Sable
Sand
- Château, Manoir
Schloß, Burg
- Maison isolée
Haus, freistehend
- Chalet
Schaubühne
- Forme
Meierei
- Ruine
Ruine
- Tour
Turm
- Eglise
Kirche
- Turm oder Kirche
als trigonometrischer Punkt
- Chapelle ou Ermitage
Kapelle oder Einsiedelei
- Calvaire
Kreuzberg
- Croix, Vierge
Kreuz, Mariengottesbild
- Cimetière
Friedhof
- Phare
Leuchtturm
- Puits de Mine, Fosse
Grube, Bergwerk, Grube, Höhle
- Carrière à ciel ouvert
Steinbruch, Tagebau
- Sablère
Sandgrube
- Four à chaux, à plâtre
Kalkofen, Gipsolen
- Briqueterie
Ziegelei
- Manufacture, Usine
Fabrik, Hüttenwerk (ohne Wasserkraft)
- Usine, Forge
Hüttenwerk, Hütte (mit Wasserkraft)
- Moulin à vent
Windmühle
- Moulin à eau
Wassermühle
- Portaérien, Aéroport
Flughafen
- Fort, Ouvrage
Fort, Verteidigungswerk
- Batterie
Batterie
- Point trigonométrique
Trigonometrischer Punkt
- Point coté
Topograph. Punkt (Kote)
- Clôture en pierre
Einfriedigung von Stein
- Clôture en fossés
Einfriedigung durch Gräben
- Clôt. en levée de terre
Einfriedigung durch Wälle
- Clôture en haies
Einfriedigung durch Hecken
- Digue
Damm
- Préfecture
Verwaltungssitz des Départ.
- Sous-Préfecture
Verwaltungssitz des Arrond.
- Canton
Verwaltungssitz des Kantons

Abkürzungen:

- | | | |
|------------------------------|---|-----------------------------------|
| Anc ¹⁸ Ancien(ne) | Fme Ferme | M ¹⁸ Moulin |
| Aub ¹⁸ Auberge | Fil ¹⁸ Filature | N ¹⁸ Nouveau, nouvelle |
| B ¹⁸ Batisse | Fi ¹⁸ Forêt | Pap ¹⁸ Papeterie |
| B ¹⁸ Bastide | G ¹⁸ Gorge | P ¹⁸ Pâtisserie |
| B ¹⁸ Bergerie | Gr ¹⁸ Grand(e) | P ¹⁸ Poudrière |
| B ¹⁸ Bois | Gr ¹⁸ Grange | P ¹⁸ Puits de Mine |
| B ¹⁸ Brique | H ¹⁸ Hütte | R ¹⁸ Réservoir |
| B ¹⁸ Briqueterie | H ¹⁸ Hütte | R ¹⁸ Réservoir |
| B ¹⁸ Carrefour | H ¹⁸ Hangar | Sc ¹⁸ Sclerie |
| B ¹⁸ Cense | H ¹⁸ Haut(e) | S ¹⁸ Signal(e) |
| B ¹⁸ Chapelle | J ¹⁸ Jette | S ¹⁸ Station |
| B ¹⁸ Château | J ¹⁸ Jette | S ¹⁸ Sucrerie |
| B ¹⁸ Cimetière | M ¹⁸ Mont | T ¹⁸ Tullane |
| B ¹⁸ Col | M ¹⁸ Monts, Montagne | U ¹⁸ Usine |
| B ¹⁸ Débâcadere | M ¹⁸ F ¹⁸ Maison Forestière | U ¹⁸ Usine électrique |
| B ¹⁸ Distillerie | M ¹⁸ de Garde | V ¹⁸ Vieux, Vieille |
| | M ¹⁸ de Garde | V ¹⁸ Vieux, Vieille |
| | M ¹⁸ de Garde | V ¹⁸ Vieux, Vieille |

Höhen in Metern



Der Oberbürgermeister
der Stadt Mainz.

Verkehrsplanungen im Stadtgebiet Mainz.

Vor jeder Aufbauplanung für eine Stadt sind Untersuchungen anzustellen, die weit über die Grenzen der Stadt hinausreichen. Es handelt sich um Fragen des Verkehrs, der Bodenvirtschaft, der land- und forstwirtschaftlichen Nutzung des Bodens, der Wasserwirtschaft und andere. Die Feststellungen zu diesen Fragen geben den äußeren Rahmen, in welchen sich die Planungen für die Stadt einfügen müssen. In die durch die übergeordnete Planung gegebenen Grenzen ist das Stadtgebiet einzuordnen. Die Stadtplanung beginnt erst nach der Beendigung der Raumplanung. Ihre erste Aufgabe ist die Feststellung der Bedürfnisse für das Gesamtleben der Stadt, nach denen das Stadtgebiet entsprechend unterzuteilen ist. Die Forderungen der für die Stadt wichtigen Wirtschaftszweige, die Forderungen der Verwaltungen und Behörden, der Kirchen, der Museen, der Schulen, der Fürsorge müssen eine angemessene Berücksichtigung finden. Wohngebiete und Arbeitsstätten für Industrie und Handwerk sind einzuordnen. Aus den Forderungen der übergeordneten Raumplanung folgt in vielen Fällen zwangsläufig, wie im Stadtgebiet bestimmte Teile auszunutzen sind. Beispielsweise sind Anlagen für den Fremdenverkehr, für das Gaststättengewerbe oder Anlagen für Sport, Erholung, Bäder, abhängig von den Einrichtungen des Verkehrs und der Wasserwirtschaft. Der Güterverkehr mit seinen Gewerbezweigen muß im engsten Zusammenhang bleiben mit den Anlagen des Eisenbahn-, Wasserstraßen- und Landstraßenverkehrs. Viele Betriebe, Gewerbe und Unternehmen sind in gewissem Umfang ortsgewunden durch ihre Abhängigkeit von den Verkehrseinrichtungen.

Die Stadtverwaltung hat sich in den zurückliegenden Jahren in Zusammenarbeit mit den zuständigen Reichs- und Staatsbehörden ständig bemüht, Verkehrsanlagen zu schaffen, wie sie für die Bedürfnisse der Stadt notwendig sind. An Verbesserungen und Ergänzungen wurde laufend gearbeitet. Planungen haben sich im Laufe der Jahre manchmal etwas verschoben. In sehr vielen Fällen haben aber spätere Nachuntersuchungen zu dem Ergebnis geführt, daß alte Planungen als richtig beizubehalten waren. In den nachfolgenden Ausführungen sollen die Verkehrsanlagen besprochen wer-

//

- 2 -

den, die im Raum der Stadt Mainz neu geschaffen oder als Ergänzungen oder Abänderungen bestehender Anlagen durchgeführt werden müssen.

Der Städtebau muß sich den Verkehrsanlagen anpassen; er kann die Verkehrsanlagen nicht oder nur in ganz geringem Umfang nach seinen Wünschen formen. Dazu sind die Verkehrsanlagen zu starr und an zu feste und unabänderliche Vorschriften gebunden. Am stärksten an die gegebenen örtlichen Verhältnisse gebunden sind die Wasserstraßen, sowohl die natürlichen wie die künstlichen. Etwas mehr Bewegungsfreiheit ist bei den Anlagen des Eisenbahnverkehrs gegeben; doch die Grenzen, die durch Steigung und Krümmung gegeben sind, lassen auch nur bestimmte Bahnen zu. Verhältnismäßig leicht kann sich die Straße den Wünschen des Städtebaues anpassen; mit ihr kann ziemlich jeder Ort erreicht werden. Dies gilt aber nicht für die Straßen des Fernverkehrs und die Autobahnen, die den Eisenbahnen ähneln, aber doch nicht ganz so starr sind wie Eisenbahnen.

Die Verkehrsanlagen müssen die Unterlage geben, auf welcher sich die Städteplanung aufbaut.

A. Planungen der Reichsbahn.

== =====

1. Verlegung des Mainzer Hauptbahnhofes.

Die Einengung des Mainzer Hauptbahnhofes durch den Tunnel und die Höhen südwestlich des Bahnhofes haben schon in den Jahren vor 1933 zu der Prüfung Veranlassung gegeben, ob eine Verlegung des Mainzer Hauptbahnhofes zweckmäßig sei. Auf Veranlassung der Stadtverwaltung hat seiner Zeit einer der bedeutendsten Sachverständigen in Eisenbahnfragen, Professor Dr. Blum von der Hochschule Hannover, diese Frage untersucht. Er kam zu dem Ergebnis, daß für die Verlegung des Hauptbahnhofes ein Bedürfnis nicht gegeben ist.

2. Erweiterung des Mainzer Hauptbahnhofes.

Von der Reichsbahnverwaltung wird für notwendig gehalten, das Wiesbadener Gleis, das jetzt als Kopfgleis im Bahnhof endigt, durch den Bahnhof durchzuführen. Die Folge ist eine Verbreiterung der Gleisanlagen im Mainzer Bahnhof. Die Gleisanlagen rücken in das Gebiet der Mombacher Straße. Die Momba-

//

- 3 -

cher Straße muß zwischen Alicebrücke und Mosenheimer Hohl auf den Berg zu verschoben werden. Eine Beseitigung der Hochbauten an der Mombacher Straße auf dieser Strecke wird notwendig.

3. Tunnel zwischen Mainz-Haupt und Mainz-Süd.

Die Reichsbahndirektion Mainz erklärte in den ersten Monaten des Krieges, daß der Verkehr der Reichsbahn eine Beschleunigung der Zugfolge zwischen Mainz-Haupt und Mainz-Süd erfordere. Die Reichsbahn trage sich daher mit dem Gedanken, den Tunnel viergleisig auszubauen. Die Verwirklichung machte die Reichsbahndirektion allerdings von der Voraussetzung abhängig, daß der Krieg günstig ausgehe. Ob es je zu einer Durchführung dieses Planes kommt, ist für die Stadtplanung ohne Bedeutung. Die Tunnelanlagen berühren die Stadtplanung kaum. Es würden wahrscheinlich Stützmauern im Tunnelschlitz, eine Umdrehung der Brücke des Zitadellenweges und vielleicht die Beseitigung einiger Eisenbahnhäuser an der Albansstraße notwendig werden.

4. Güterbahnhof Mainz.

Die Güterzüge für Mainz-Hafen wurden seither in Mainz-Bischofsheim zusammengestellt. Um zum Hafen zu gelangen, mußten sie im Mainzer Hauptbahnhof sämtliche Personenzuggleise überschneiden. Die Folge ist eine starke Behinderung des Personenzugverkehrs, die äußerst unerwünscht ist. Um den Mißstand zu beseitigen, ist schon seit vielen Jahren ein neuer Anschluß des Mainzer Hafens an den Bahnhof Mombach oder Uhlerborn geplant. Es ist dies ein Plan, der für Mainz von außerordentlicher Bedeutung ist, der die gesamte Planung zwischen der Bahnstrecke Mainz-Haupt-Mombach-Uhlerborn entscheidend beeinflusst. Der neue Anschluß des Hafens Mainz wird ganz erhebliche Aufwendungen seitens der Stadt erfordern. Zwischen Mombach und Uhlerborn soll längs der Bahnstrecke ein neuer Hafenbahnhof angelegt werden. Von diesem Hafenbahnhof führen dann Zubringergleise zu dem Industriegebiet zwischen Floßhafen und Mombach, nach der Ingelheimer Aue (Brücke über der Floßhafenmündung) und nach dem Zollhafen.

//

5. Verlegung der Lokomotivwerkstätten.

Die Reichsbahn plante vor dem Kriege eine Verlegung der Lokomotivwerkstätten, die jetzt beengt in dem Raum Alicebrücke - Alexanderstraße untergebracht sind. In Aussicht genommen war von der Reichsbahn das Gebiet westlich der Zwerchallee. Die Verhandlung mit der Stadt war bereits eingeleitet. Das Vorhaben, das für die Reichsbahn sicher zweckmäßig war, brachte für die Stadt solche Nachteile, daß diese unmöglich zustimmen konnte. Die Mainzer Neustadt wurde von Mombach durch die beabsichtigten Lokomotivanlagen nahezu abgeriegelt. Die Hauptstraßen hätten für die Zwecke der Reichsbahn zum Nachteil für den Straßenverkehr abgeändert und verschlechtert werden müssen. Die Verhandlungen sind durch den Krieg nicht zum Abschluß gekommen. Es ist zu wünschen, daß die Reichsbahn von diesem Plan Abstand nimmt.

Eine Möglichkeit zur Unterbringung der Lokomotivwerkstätten ist beim Bahnhof Mainz-Mombach gegeben. Die Reichsbahndirektion hat seiner Zeit diese Möglichkeit nicht verfolgt, weil sie Schwierigkeiten bei dem Geländeerwerb befürchtete.

6. Bahnanschluß der Autohallen am Großen Sand.

Für die Verwertung der Autohallen am Großen Sand ist die Herstellung eines Gleisanschlusses wünschenswert. Der Gleisanschluß ist technisch möglich und bereits geplant. Er soll von der Strecke Mainz-Alzey ausgehen.

7. Verlegung des Bahnhofes Kastel.

Von den Städtebauern wird immer wieder darauf hingewiesen, daß der Bahnhof Kastel an die Nord-Ost-Seite des Ortes verlegt werden müsse. Dem Ort Kastel könnte vom Rhein her gesehen ein besseres städtebauliches Bild gegeben werden, wenn die Bahnanlagen nicht vorhanden wären. Von Seiten der Reichsbahn wird die Verlegung des Bahnhofes Kastel abgelehnt. Nach den Untersuchungen der Reichsbahn reicht der Bahnhof Kastel für den Bahnverkehr vollständig aus. Eine Notwendigkeit für die Verlegung ist nicht gegeben.

Die Verlegung des Bahnhofes Kastel war durch die Pläne der Wehrmacht für den Ausbau des Heereszeugamtes Kastel

technisch bereits unmöglich geworden. Als Raum für einen neuen Bahnhof Kastel kann nur das Gebiet nordöstlich des Ortes (äußerster Zipfel des ehemaligen Glacis) zwischen der Straße nach Erbenheim und der Straße nach Hochheim in Frage kommen. Die neue Bahnstrecke müßte an den Betriebsbahnhof bei Kostheim, dort wo die Umgehungsbahn abzweigt, anschließen und bei der Kaiserbrücke (Gabelung) in die alte Bahnstrecke einmünden. Die Erweiterungsabsichten des Heereszeugamtes waren derart, daß für eine Bahnhofsanlage kein Platz mehr vorhanden ist. Nachdem die Pläne nicht mehr zur Ausführung kommen, ist diese Behinderung weggefallen.

Für das linksrheinische Mainz, das doch immer auch auf die rechtsrheinischen Bahnstrecken angewiesen gewesen ist, muß die Lage des Bahnhofes Kastel nordöstlich vom Ort verkehrstechnisch als nicht günstig bezeichnet werden.

Nachdem die Reichsbahn die Verlegung des Bahnhofes Kastel ablehnt, dürfte es unnötig sein, im Stadtplan noch die Verlegung vorzusehen.

8. Bahnhof Mainz-Kostheim.

Der Ort Kostheim ist ohne Bahnhof. Die Bewohner sind auf die nächsten Bahnhöfe in Kastel und Gustavsburg angewiesen. Erwünscht wäre, wenn Kostheim eine Haltestelle für Personenzüge erhielte. Eine Haltestelle beeinflusst die Stadtplanung nicht unerheblich. Entsprechende Zugangsstraßen sind vorzusehen.

9. Ausbau des Bahnhofes Mainz-Gustavsburg.

Günstige Möglichkeiten, Industrien unterzubringen, bieten sich in dem Raum zwischen Gustavsburg und Ginsheim und zwar im Anschluß an die M.A.W. Die Eisenbahnbedienung dieses Gebietes kann möglich gemacht werden. Das Eisenbahngleis, das zum Hafen 5 führt, kann auf dem Hochwasserdamm weitergeführt werden. Von hier aus wäre das Industriegebiet mit der Bahn zu erschließen.

- 6 -

B. Planungen für die Binnenschifffahrt.

1. Der Rheinstrom.

Im Rheinstrom sollen folgende Fahrwassertiefen vorhanden sein:

Abwärts Köln Fahrwassertiefe 3,00 m,

von Köln bis St.Goar Fahrwassertiefe 2,50 m,

von St.Goar bis Mannheim Fahrwassertiefe 2,00 m.

Diese Fahrwassertiefen sollen bei einem bestimmten Wasserstand, der dem Wasserstand von + 1,27 m am Kölner Pegel (1923) entspricht, vorhanden sein. (Gleichwertiger Wasserstand). Der gleichwertige Wasserstand liegt in Mainz auf + 0,28 m alter M.P. bzw. + 2,28 m neuer M.P.

Von der Rheinstrombauverwaltung ist die Vertiefung des Rheins auf der Strecke St.Goar - Mannheim auf 2,50 m Fahrwassertiefe geplant; sie ist in der Ausführung begriffen. Diese Vertiefung hat für Mainz u.a. den Vorteil, daß der Hochwasserquerschnitt des Rheins in der Breite etwas eingeengt werden kann. Auf der Strecke von der Zolhafenmündung bis zur Floßhafenmündung kann das Ufer rd. 14 m in den Strom vorgetrieben werden. Es verbreitert sich also das Vorland der Ingelheimer-Aue um 14 m; es erhält dadurch eine Breite, die die Ausnutzung des Vorlandes für Umschlagszwecke erlaubt. Dies ist für Mainz wichtig, weil es an freiem Umschlagsufer am Rheinstrom mangelt. Mainz hat in früheren Jahren den Fehler begangen, daß an dem ausgebauten Ufer längs der Stadt alle Umschlagshallen beseitigt wurden, ohne daß vorher an anderer Stelle Ersatz geschaffen wurde. In der heutigen Notzeit dürfte im übrigen die Frage angebracht sein, ob man nicht wieder das mit einer sehr guten und entsprechend kostspieligen Ufermauer versehene Ufer für Umschlagszwecke zur Verfügung stellt und die städtebaulichen Wünsche auf eine spätere Zeit zurückstellt.

Von der Stadt Mainz wird der Ausbau des Floßhafens und des Ufers unterhalb der Floßhafenmündung betrieben. Das Ufer ist für den Umschlag nur von Wert, wenn es hochwasserfrei ausgebaut werden kann. Auch für dieses Ufer sind vor Jahren Abmachungen mit der Rheinstrombauverwaltung getroffen worden. Bei dem Ausbau des Ufers unterhalb der Floßhafeneinfahrt

//

- 7 -

stoßen die Interessen von Mainz und Wiesbaden aufeinander. Kreuzerort (das ist die Grenze zwischen Mombach und Budenheim) gegenüber liegt der Schiersteiner Hafen. Die Stadt Wiesbaden hat Pläne für den Ausbau dieses Hafens ausgearbeitet und will auch hier das Hochwasserprofil einengen. Nach Ansicht der Rheinstrombauverwaltung (Wasserstraßenamt Bingerbrück) ist es für den Hochwasserabfluß nicht statthaft, daß die Vorhaben der beiden Städte in dem vorgeschlagenen Umfang durchgeführt werden. Beiden Städten wurde die Auflage gemacht, das hochwasserfreie Ufer zurückzuverlegen. Mainz muß bei Kreuzerort ungefähr 40 m für den Hochwasserabfluß offen lassen; das hochwasserfreie Ufer liegt also etwa 40 m hinter dem jetzigen Rheinufer.

Für die Verwertung des Geländes unterhalb der Floßhafenmündung und für die Ausnutzung des Rheinufers zu Umschlagszwecken ist die Verfüllung der Bühnenfelder unterhalb der Floßhafenmündung notwendig. Diese Arbeit ist seit vielen Jahren von der Stadt Mainz betrieben worden, mußte aber in letzter Zeit infolge eines Einspruches der Fischerei-Interessenten eingestellt werden. In diesen Bühnenfeldern hat die Stadtverwaltung alle Jahre den bei den Unterhaltungsbaggerungen anfallenden Schlamm eingebaut. Es ist richtig, daß durch die Verfüllung der Bühnenfelder Laichplätze der Fische verloren gehen; der Einspruch der Fischer ist daher zu verstehen. Abgesehen davon, daß die Bühnenfelder für den Einbau des Baggergutes benötigt werden, müssen die Bedenken der Fischer gegenüber den größeren Interessen der Schifffahrt und Industrie zurückgestellt werden.

Im Wachsbleicharm war bis wenige Jahre vor dem Beginn des Krieges die Sohle durch Schwellen künstlich hochgehalten. Zweck der Maßnahme war, dem Biebricher Arm das für die Schifffahrt notwendige Wasser zuzuführen. Die geringere Fahrwassertiefe im Wachsbleicharm behinderte die Schifffahrt im Verkehr mit der Ingelheimer-Aue und dem Mombacher Floßhafen. Mit der Beseitigung der Schwellen im Wachsbleicharm ist begonnen worden; die Arbeiten sollen fortgesetzt werden. Es ist dies ohne Beeinträchtigung der Schifffahrt im Biebricher Arm möglich. Für Mainz ist von Bedeutung, daß der Wachsbleicharm für die Schifffahrt uneingeschränkt nutzbar wird. Bergwärts kommende Schiffe können den Floßhafen durch den Wachsbleicharm erreichen, während sie früher durch den Biebricher Arm fahren und längs der Ingelheimer-Aue zurückfahren mußten.

//

Für die Frage, wie die Maaraue ausgenutzt werden kann, ist entscheidend, ob die Maaraue immer Hochwasserüberschwenungsgebiet bleiben muß, oder ob sie ganz oder teilweise hochwasserfrei gelegt werden kann. Die Ansicht der Stadtverwaltung ist, daß man die Maaraue zum Teil auf eine hochwasserfreie Höhe bringen kann. Ein entsprechender Antrag ist vor Jahren bei dem Wasserstraßenamt Mainz eingereicht worden. Dieses hat nicht ganz dem Vorschlag der Stadt zugestimmt; die Aufhöhung eines Teiles der Maaraue wurde für möglich gehalten. Dieser Teil erstreckt sich längs des Kostheimer Floßhafens. Zum Rhein und Main bleibt ein breites Vorland liegen, das bei Hochwasser unter Wasser steht. Es muß zugegeben werden, daß ein rechnerischer Nachweis, welcher Raum für den Hochwasserabfluß notwendig ist, an der Einmündung von Main in Rhein schwierig, wenn nicht unmöglich ist. Die Hochwasserlinie wird nach praktischen Erfahrungen mit der notwendigen Vorsicht festgelegt werden müssen.

Auf der rechten Rheinseite hat die Stadt Mainz ein Interesse daran, daß der Bleiaubach für die Schifffahrt hergerichtet wird. Zur Zeit ist der Arm die Zufahrt zum Hafen Gustavsburg und führt bis zur Entladestelle der MAN. Eine weitere Regulierung stromaufwärts wird notwendig, wenn oberhalb der MAN. Unternehmen angesiedelt werden, die auf den Wasseranschluß angewiesen sind.

2. Hafenplanungen.

a) Umschlagsufer.

Die Frage, auf welcher Länge das Rheinufer vor der Stadt den Speditions- und Schifffahrtsbetrieben zur Verfügung zu stellen ist, ist in den zurückliegenden Jahren nie klar beantwortet worden. Bekanntlich wird das Ufer am freien Strom von den Speditions- und Schifffahrtstreibenden gegenüber den Umschlagsstellen in Häfen bevorzugt. Der Umschlag besonders von Teilladungen ist am Stromufer mit viel geringerem Zeitverlust verbunden, als in den Häfen. Wünschenswert ist daher, daß am freien Strom möglichst viel Umschlagsstellen für den Verkehr vom Wasser auf Bahn oder Straßenfahrzeug geschaffen werden.

Das Ufer oberhalb des Fischtorplatzes, das geböscht angelegt ist, kommt für einen Umschlag nicht in Frage. Es ist seit Jahrzehnten der Liegeplatz der Rheinbadeanstalten.

Vom Fischtorplatz abwärts bis zur Mündung des Zolllhafens besitzt die Stadt ein für Umschlagszwecke vorzüglich ausgebautes

Ufer (massive senkrechte Ufermauer). Die Stadtverwaltung hat bereits auf die Ausnutzung der Uferstrecke vom Fischtorplatz bis zur alten Straßenbrücke für den Güterumschlag verzichtet. Dieses Ufer dient ausschließlich dem Personenverkehr. Hier sind die Anlegestellen der Personenschifffahrt untergebracht. Für die Uferstrecke unterhalb der Straßenbrücke muß eine klare Entscheidung getroffen werden. Ich bin der Ansicht, daß ein Schifffahrts- und Umschlagsverkehr am Rheinufer das Städtebild durchaus nicht beeinträchtigt. Ein Rheinufer mit Leben wirkt besser als ein totes Ufer. Voraussetzung ist selbstverständlich, daß die Umschlagshallen schön und sachlich ausgebildet werden. In den heutigen Zeiten der Not sollte die Stadt ein gut ausgebautes Ufer, von welchem allein die Ufermauer nach Vorkriegspreisen mindestens 2.000.-RM/m kostet, nicht ungenutzt liegen lassen. Es wird deshalb vorgeschlagen, das Rheinufer ab Straßenbrücke stromabwärts dem Speditions- und Umschlagsverkehr zur Verfügung zu stellen. Selbstverständlich gehören Kohlenumschlagsbetriebe mit Staubeentwicklung hier nicht hin.

In Mainz war bis zu den Kriegsjahren ein großer Mangel an Umschlagsufer. Es muß erwartet werden und ist zu erhoffen, daß dieses Bedürfnis sich wieder einstellt. Da das ausgebaute Ufer zwischen Straßenbrücke und Zolllhafeneinfahrt nicht ausreicht, muß weiteres Umschlagsufer geschaffen werden. Hierzu ist das Ufer der Ingelheimer Aue zwischen Kaiserbrücke und den Kraftwerken vorgesehen. Durch das Vortreiben des Ufers um etwa 14 m, wie schon früher ausgeführt, läßt sich zwischen Gaßnerallee und Rhein ein Umschlagsufer von solcher Breite gewinnen, daß alle für den Umschlagsverkehr erforderlichen Anlagen (Ladestraße, Ladegleise, Lagerschuppen) untergebracht werden können.

b) Rheinufer und Hochwasser.

Ganz gleichgültig, wie das Rheinufer ausgenutzt wird, es darf niemals vergessen werden, daß das hochgelegte Ufer zwischen Winterhafen und Kaiserbrücke auch die Aufgabe hat, die tief gelegene Altstadt vor Überflutungen durch Rheinhochwasser zu bewahren. Es ist ein Verdienst des Stadtbaurates Kreyssig, daß er bei dem Ausbau des Rheinufers dieses auf eine beinahe hochwasserfreie Lage gebracht hat. Dem höchsten Rheinhochwasser entspricht ungefähr die Oberkante des Sockels der früheren kranellierten Mauer. ~~gar~~

- 10 -

neben der Rheinpromenade stehen geblieben ist. Ich habe mich in allen vorhergehenden Jahren bemüht, diesen Sockel als letzten Hochwasserschutz zu erhalten. Ich bin mit meinen Bemühungen nicht immer durchgedrungen. So ist gegen meine Ansicht der Sockel bei der Anlage der Köln-Düsseldorfer Rheinschiffahrt-Gesellschaft auf größere Länge beseitigt worden. Man bedenke, daß bei Hochwassergefahr alle die Lücken in dem Sockel der krenelierten Mauer geschlossen werden müssen. Je größer und zahlreicher diese Lücken sind, umso weniger wahrscheinlich ist es, daß die Schließung der Lücken und die Sicherung der Altstadt gegen den Einbruch des Hochwassers gelingt. Es ist Leichtsinn, wenn man sich damit tröstet, daß seit den 80er Jahren ein höchstes Hochwasser in Mainz nicht eingetreten ist. Der Niederrhein hat vor etwa 15 Jahren ein Hochwasser erlebt, das noch nicht dagewesen war. Ein Gleiches kann sich auch in Mainz ereignen. Bei allen Planungen am Rheinufer muß daher an das Hochwasser gedacht werden. Der Sockel der Mauer längs der Promenade ist unter allen Umständen zu erhalten oder aber das Ufer durch Umbau auf die Höhe des Sockels zu bringen.

c) Umschlagshäfen.

Weitere Möglichkeiten für den Umschlagsverkehr lassen sich noch im Zoll- und Binnenhafen schaffen. Zwischen der Zigarettenfabrik Makedon und der Hafeneinfahrt ist, nachdem das alte Spritlager durch Luftangriffe zerstört wurde, Raum vorhanden, ein mehrgeschossiges Lagerhaus zu errichten. Verhandlungen mit Interessenten sind bereits im Gange.

Dies ist im Mainzer Zollhafen in seiner gegenwärtigen Gestalt der einzige Platz, der für einen Neubau zur Verfügung steht. Weitere Plätze können durch eine Umgestaltung des Hafens geschaffen werden. Das Hafenufer unterhalb des Getreidespeichers ist noch nicht ausgebaut. Zwischen diesem Ufer und dem gegenüberliegenden Kohlenumschlagsufer ist eine Hafenbreite von 155 bis 165 m vorhanden. So breit braucht ein Hafenbecken für Umschlagszwecke nicht zu sein. Die große Wasserfläche hat lediglich Bedeutung als Schutzraum bei Hochwasser und Eisgang. Die Stadtverwaltung plant, diesen Teil des Hafens auf das für einen Umschlagshafen notwendige Maß zu verschmälern. Das Ufer zwischen Getreidespeicher und unterem Hafende soll etwa 75 m vorgetrieben werden. Die Hafenbreite verschmä-

//

- 11 -

lert sich auf 80 bis 90 m, das sind 8 Schiffsbreiten. Mit 250000 cbm Anschüttung lassen sich 35000 qm neues Hafengelände gewinnen. Anschüttungsmaterial ist vorhanden. Die 35000 qm bieten Raum für neue Lager- und Umschlagshallen.

d) Industriehafen und Industriegelände.

Noch größer als der Mangel an Umschlagsplätzen ist der Mangel an Industriegelände mit Wasser- und Bahnanschluß. Seit dem ersten Weltkrieg ist in Mainz, abgesehen von Planungen, nichts geschehen, um Industriegelände zu schaffen. Wenn Unternehmen von Bedeutung Gelände suchten, hat die Stadt niemals ein Angebot machen können. Um dem Mangel abzuhelpen, besteht der Plan, den Mombacher Floßhafen zum Industriehafen auszubauen und unterhalb der Floßhafenmündung Industriegelände zu schaffen. Der 2 km lange Floßhafen soll auf der Mombacher Seite durch Anschüttung verschmälert werden. Die Wasserfläche erhält eine für die Schifffahrt angemessene Breite. Der Bahnanschluß muß zunächst vom Zollhafen her durchgeführt werden; später soll die Bahnbedienung von Uhlerborn aus erfolgen. Unterhalb der Floßhafenmündung soll sich das Industriegelände bis an das Rheinufer erstrecken.

Hier stoßen wieder verschiedene Interessen aufeinander. Das Land, das landwärts vom Sommerdamm gelegen ist, ist ausgezeichnetes Gemüseland und für die Versorgung der Stadt wertvoll. Nicht von besonderem Wert ist das Land zwischen Sommerdamm und Rhein. Zu entscheiden ist, welche Interessen für die Stadt die wichtigeren sind. Zunächst ist an eine industrielle Verwertung nur des Geländes zwischen Hochwasserdamm und Rhein gedacht. Ob der Bedarf an Industrieland jemals über den Hochwasserdamm hinübergreift, ist unbestimmt.

Für die Unterbringung von Industrien ist auch das Gebiet zwischen Gustavsburg und Ginsheim im Anschluß an die MAW. besonders geeignet. Der Bahnanschluß bereitet keine Schwierigkeiten. Der Wasseranschluß ist ebenfalls möglich, entweder durch Erweiterung des Gustavsburger Hafens oder durch Verladeanlagen am Bleibach. Im letzten Fall ist auf den Hochwasserabfluß besondere Rücksicht zu nehmen.

Beide Industriegebiete, Mombach und Gustavsburg, sind günstig zur Stadt gelegen. Bei den vorherrschenden Winden aus West und Nordwest wird die Wohn- und Geschäftsstadt nicht von den Industrien belastigt.

//

- 12 -

e) Der Hafen Gustavsburg.

Der Hafen Gustavsburg ist seiner Zeit als Kohlenumschlagshafen zur Versorgung der Süddeutschen Länder mit Kohle gebaut worden. Er hat seine Bedeutung verloren in dem Augenblick, als der Hafen Aschaffenburg fertiggestellt war und die süddeutsche Kohle nun über diesen Hafen ging. Gustavsburg muß nur einspringen, wenn die Schifffahrt auf dem Main wegen Hochwasser und Eisgang gesperrt ist.

Der Hafen Gustavsburg ist, nachdem er seinen Verkehr verloren hatte, von dem Eigentümer, der Reichsbahn, sehr vernachlässigt worden. Die Hafenanlagen sind sehr verfallen.

Wie kann der Hafen Gustavsburg verwertet werden? Der Hafen ist als ausgesprochener Kohlenumschlagshafen gebaut worden. D.h. er setzt sich in der Hauptsache aus Hafenbecken, Kai mit Umschlagseinrichtung und Eisenbahngleisen zusammen. Lagerhallen, Lagerplätze und vor allem Zufahrtsstraßen fehlen. Als Umschlagshafen für Spedition und Lagerei kann der Hafen Gustavsburg mit seinen jetzigen Anlagen nicht benutzt werden. Er läßt sich aber zu einem Umschlagshafen umbauen. Schüttet man das Hafenbecken 3 zu, so erhält man zwischen den Becken 2 und 4 eine Hafenzunge, die mit Lagerhallen, Zufahrtsstraßen und Zufahrtgleisen zweckmäßig ausgestaltet werden kann. Auch das Hafenbecken 1 am Eingang des Hafens läßt sich durch Umbau zweckmäßiger gestalten. Der Hafen 4 ist gut und bleibt für die ansässigen Firmen erhalten, ebenso der Hafen 5 als Werkhafen.

f) Der Kostheimer Floßhafen.

Der Kostheimer Floßhafen ist seiner Zeit von verschiedenen deutschen Staaten für den Verkehr mit Floßholz vom Main zum Rhein angelegt worden. Mit der Kanalisierung des Mains, dem Wegfall der Floßschleusen an den Wehren und dem Bau von Sägewerken an den Gewinnungsstellen des Holzes ist der Verkehr mit Floßholz auf ein unbedeutendes Maß herabgesunken. Als Hafen für den Floßholzverkehr ist der Kostheimer Hafen nicht mehr notwendig. Er dient jetzt in der Hauptsache den am Hafen angesiedelten Sägewerken als Lagerplatz für Holz. Für diese Zwecke wird man den Hafen auch erhalten müssen. Eine Verwendung darüber hinaus ist schwierig.

- 13 -

Am Hafeneingang sind ein paar kleine Umschlagsstellen für Sand und Kies vorhanden. Seitens des Tiefbauamtes ist schon die Frage geprüft worden, ob man die Maaraue-Seite des Hafens in Verbindung mit der hochwasserfreien Anschüttung der Maaraue für industriellen Umschlag ausbauen könne. Möglich ist es. Aber die technischen Schwierigkeiten, vor allem die Schwierigkeiten für die Führung von Bahngleisen nach der Maaraue sprechen gegen eine derartige Ausnutzung.

Einem besonderen Zweck könnte der Kostheimer Hafen dienstbar gemacht werden. Der Mainzer Winterhafen war als Sporthafen derart mit Badeanstalten, Bootsschuppen, Bootsverleihanstalten und dergl. belegt, daß er nicht mehr ausreichte. Es mußten schon Badeanstalten in dem abgelegenen Floßhafen untergebracht werden. Wenn der Sport sich im gleichen Maße wieder belebt und ausbaut wie vor dem Kriege, müßte neben dem Winterhafen ein weiterer Sporthafen geplant werden. Dieser ließe sich zweckmäßig auf der Maaraue mit Einfahrt vom Kostheimer Floßhafen unterbringen. Er würde sich gut in die Absichten der Stadt, Sportanlagen und Sportplätze auf der Maaraue anzulegen, einpassen.

//

//

C. Straßenplanungen.

1. Nachteile der gegenwärtigen Straßenführungen.

Reichsstraßen.

Die Stadt Mainz liegt linksrheinisch an zwei Reichsstraßen, der Reichsstraße 9 Köln-Bingen-Mainz-Worms und der Reichsstraße 40 Mainz-Alzey. Der Nachteil der Reichsstraße 9 ist, daß sie durch das Stadtgebiet geführt werden muß. Für eine Umleitung um die Stadt steht kein geeigneter Straßenzug zur Verfügung. Die Straße führt von Finthen kommend über Saarstraße, Alicebrücke, Kaiserstraße, Rheinallee, Rheinstraße nach Weisenau. Keine Straße will gerne den durchgehenden Fernverkehr aufnehmen. Die Große Bleiche sträubt sich dagegen, weil sie Geschäftsstraße sein will. Die Bewohner der Kaiserstraße haben in der zurückliegenden Zeit ständig über die Belästigungen durch den Fernverkehr Klage geführt; sie haben für die Kaiserstraße als Wohnstraße Ruhe gefordert. Die Anwohner der Rheinstraße haben wegen der starken Erschütterungen durch den Verkehr um den Bestand ihrer Häuser gefürchtet. Im letzten Fall hätte durch eine bessere Fahrbahnbefestigung Abhilfe geschaffen werden können. Es ist selbstverständlich, daß der Fernverkehr das Leben in der Stadt stört. Soweit er also nicht die Stadt selbst aufsuchen will, muß er aus dem Stadtgebiet ferngehalten werden.

Den gleichen Weg, den die Fernstraße 9 nimmt, geht aller Verkehr, der von Köln oder Worms kommend, den Rhein überqueren und nach Wiesbaden, Frankfurt und Darmstadt will.

Die Reichsstraße 40, die Pariser Straße, endigt in Mainz. Ihre Einführung in das Stadtgebiet ist schlecht. Der Verkehr muß entweder über Langenbeckstraße - Linsenberg oder über Mathildenterrasse-Alicestraße zur Stadt geführt werden.

Rechtsrheinisch liegt Mainz an den Reichsstraßen 40 (Mainz-Hochheim-Frankfurt), 43 (Kastel - Gustavsburg - Rüsselsheim - Frankfurt) 26 (Kastel - Gustavsburg - Darmstadt), 263 (Kastel - Wiesbaden) mit der abzweigenden Reichsstraße 42 (Mainz-Amöneburg - Biebrich - Schierstein - Rudesheim). Außerordentlich schlecht ist die Durchführung der Fernverkehrsstraße durch den alten Ortsteil Kostheim. An der engsten Stelle der Ortsdurchfahrt können sich zwei schwere Fahrzeuge nicht begegnen.

//

Gefährlich ist die Einführung der Mainbrücke in den Ort. Die steile Abfahrt und die rechtwinklige Einbiegung hat häufig Unfälle zur Folge gehabt. Für die Straßen nach Frankfurt und Darmstadt ist ein weiteres Verkehrshindernis der Schienenübergang bei dem Kupferwerk Heddernheim. Eine schienenfreie Kreuzung ist unbedingt notwendig. In gleicher Weise ist für den Verkehr Wiesbaden - Kastel - Frankfurt, der durch die Straße "In der Witz" geleitet wird, der Schienenübergang an der Wiesbadener Straße störend. Auch hier muß die schienenfreie Kreuzung erstrebt werden.

An Landstraßen von geringerer Bedeutung sind im Stadtgebiet Mainz zu nennen:

Landstraßen 1. Ordnung:

Gautor - Hechtsheim,
Binger Straße - Zahlbach - Bretzenheim,
Flakkaserne - Gonsenheim,
Hauptbahnhof - Ring - Mombach und Mombach - Gonsenheim,
Mombach - Budenheim,
Gonsenheim - Budenheim und Gonsenheim - Finthen,
Kastel - Erbenheim,
Gustavsburg - Ginsheim - Bauschheim.

Landstraßen 2. Ordnung:

Alte Straße nach Hechtsheim,
Weisenau - Hechtsheim,
Marienborn - Bretzenheim - Finther Straße,
Binger Schlag - Wallstraße-Fort Gonsenheim,
Bischofsheim - Ginsheim.

Die Landstraßen 1. und 2. Ordnung sind für die allgemeine Straßenplanung von keiner besonderen Bedeutung. Wenn die Straßenzüge des Fernverkehrs verbessert werden, so führt dies von selbst dazu, daß auch unzweckmäßige Einführungen der untergeordneten Straßen in Ordnung gebracht werden.

In einer Beziehung muß die Stadtplanung auf die Reichsstraßen, Landstraßen 1. und 2. Ordnung Rücksicht nehmen. Da Grundstücksausfahrten nach diesen Straßen wegen der Behinderung des Verkehrs nach Möglichkeit nicht zugelassen und Einmündungen von Querstraßen auf ein Mindestmaß beschränkt werden sollen, müssen diese Straßen vom Anbau freigehalten werden. Wenn die Räume neben den Hauptverkehrsstraßen bebaut werden sollen, so sind Parallelstraßen anzulegen, von denen die Grundstücke zugänglich gemacht werden.

//

2. Straßenplanungen.

Die Nachteile, die die Straßen im Bezirk Mainz aufweisen, sollen behoben werden teils durch den Neubau von Verkehrswegen, teils durch Verbesserung der vorhandenen Straßenzüge.

I. Autobahnen.

Bisher berührt den Raum Mainz nur eine Autobahn, die Autobahn Frankfurt - Köln, die rechtsrheinisch verläuft. Zur Zeit fehlt noch der Übergang der Autobahn über den Main zwischen Flörsheim und Eddersheim. Als einziger Anschluß an diese Autobahn kommt für die Stadt Mainz nur die Kreuzung des Wandersmannes mit der Autobahn in Frage. Durch den Wandersmann ist auch Wiesbaden angeschlossen. Gegenwärtig muß der Mainzer über Erbenheim und den Wandersmann fahren, wenn er zur Autobahn will. Von Mainz wird der Ausbau der Steinernen Straße als Anschluß zur Autobahn erstrebt. Ein besonderer Anschluß der Steinernen Straße neben dem Anschluß der Wandersmann-Straße ist nicht möglich. Abgesehen von den erheblichen Kosten jeder Anschlußstelle sind zu häufige Anschlüsse für den Betrieb einer Autobahn unerwünscht. Die Steinerne Straße muß also zur Wandersmann-Straße geführt werden. Wunsch der Stadt Mainz war die Weiterführung der Steinernen Straße bis Delkenheim und Einführung in die Wandersmann-Straße östlich Delkenheim. Von der Landesplanung wurde aber verlangt und auch vorgesehen eine Umgehungsstraße von Ginsheim-Bischofsheim über den Main nach Hochheim, die dann zusammen mit der Steinernen Straße in nördlicher Richtung zum Wandersmann führt. Der Anschluß von Mainz an die Autobahn ist bei diesem Plan mit einem kleinen Umweg verbunden.

Linksrheinisch ist noch keine Autobahn vorhanden. Geplant ist eine Autobahn Frankfurt - Trier, die südlich und westlich an Mainz vorbeiführen soll. Diese Autobahn soll anschließen an die Autobahn Frankfurt - Köln dort, wo diese zwischen Raunheim und Kelsterbach nach Norden über den Main abbiegt. Die geplante Autobahn geht nördlich Ginsheim und Laubenheim über den Rhein, gewinnt bei Laubenheim die Rheinhöhen, führt in westlicher Richtung nördlich von Hechtsheim und Marienborn vorbei, biegt dann nordwestlich ab, geht durch den Raum zwischen Finthen und Gonsenheim und führt dann in westlicher Richtung weiter nach Heidesheim, Ingelheim. Die Interessen der

//

Stadt Mainz an dieser Autobahn werden durch drei Anschlußstellen gewahrt. Rechtsrheinisch ist ein Anschluß nordöstlich von Ginsheim vorgesehen. Der Anschlußpunkt entspricht der Kreuzung der Autobahn mit der Straße Mainz-Darmstadt. Der Hauptanschluß linksrheinisch ist die Kreuzung der Autobahn mit der Reichsstraße 40, der Pariser Straße. Ein dritter Anschluß ist bei Heidesheim vorgesehen. Der letzte ist notwendig, damit das Industriegebiet von Mainz durch Weiterführung der Rheinallee nach Budenheim und Heidesheim eine Straßenverbindung in Richtung stromabwärts erhält.

Notwendig erscheint mir, daß sich die Stadt Mainz noch um eine weitere Autobahnverbindung bemüht. Daß die letztgenannte Autobahn nach Trier führt, ist für Mainz von nur geringer Bedeutung. Erwünscht wäre, wenn Mainz linksrheinisch durch eine Autobahn über Koblenz-Bonn mit Köln verbunden wäre. Der Hauptverkehr, der nach Mainz kommt, liegt auf dieser Strecke. Von der Autobahn Mainz-Trier abzweigend müßte eine Autobahn nach Bonn vorgesehen werden. In Bonn beginnt die Autobahn Bonn-Köln.

II. Reichsstraßen.

Die Autobahnen allein genügen nicht, um den Fernverkehr, soweit er durch Mainz geht, aus der Stadt fernzuhalten. Notwendig sind hierzu noch Änderungen der Reichsstraßen.

Linksrheinisch muß die Reichsstraße 9 Worms - Mainz - Bingen aus der Stadt herausgenommen werden. Dies soll durch folgende Umgehungsstraße geschehen. Eine neue Umgehungsstraße soll südlich Bodenheim von der Reichsstraße 9 abzweigen, hier die Rheinhöhen gewinnen, dann in nordwestlicher Richtung zwischen Hechtsheim und Marienborn, bzw. zwischen Marienborn und Zahlbach weitergeführt werden, wo sie nach Norden abbiegt. Die Umgehungsstraße kreuzt dann die Straße Mainz-Finthen, führt durch den Raum Gonsenheim - Mombach und endigt in die Verlängerung der Rheinallee. Von hier kann mittels einer Straßenbrücke über den Rhein der Anschluß nach Wiesbaden hergestellt werden.

Rechtsrheinisch ist nur auf einer kurzen Strecke eine Verlegung der Reichsstraße 26 (Mainz-Kastel - Darmstadt) durchzuführen und ihr Anschluß an die Autobahn Frankfurt - Trier herzustellen.

//

- 18 -

Nach der Ausführung der geplanten Autobahnen und Umgehungen stehen dem Verkehr die folgenden Wege zur Verfügung:

Worms - Mainz - Bingen.

Reichsstraße 9, Umgehungsstraße Bodenheim - Pariser Straße, Autobahn Heidesheim - Ingelheim.

Oder, ohne Benutzung der Autobahn:

Reichsstraße 9, Umgehungsstraße Bodenheim - Finther Straße, Reichsstraße 9 nach Finthen - Bingen.

Oder

Reichsstraße 9, Umgehungsstraße Bodenheim - Verlängerte Rhein-allee, Verlängerte Rheinallee nach Bodenheim und Heidesheim.

Bingen - Mainz - Frankfurt.

Autobahn Frankfurt - Trier.

Bingen - Mainz - Darmstadt.

Autobahn Frankfurt - Trier bis Ginsheim, von hier Reichsstraße 26 nach Darmstadt.

Bingen - Mainz - Worms.

Autobahn Frankfurt - Trier, ab Pariser Straße Umgehungsstraße nach Bodenheim, dann Reichsstraße 9.

Oder:

Finther Straße Umgehungsstraße nach Bodenheim, Reichsstraße 9.

Oder:

Straße Heidesheim - Bodenheim - Industriegebiet, Umgehungsstraße nach Bodenheim, Reichsstraße 9.

Bingen - Mainz - Wiesbaden.

Autobahn - Straße Heidesheim - Industriegebiet, Neue Rheinbrücke.

Oder Finther Straße - Umgehungsstraße - Neue Rheinbrücke.

Worms - Mainz - Wiesbaden.

Reichsstraße 9, Umgehungsstraße - Neue Rheinbrücke.

Alzey - Mainz.

Der Verkehr wird von Autobahn und Umgehungsstraße abgefangen und kann nach allen Richtungen geleitet werden. Der für Mainz bestimmte Verkehr muß durch besondere Stadtstraßen eingeführt werden.

Frankfurt - Mainz - Wiesbaden.

Autobahn Frankfurt - Köln, Wandersmann - Straße.

Darmstadt - Mainz - Wiesbaden.

Reichsstraße 26, Umgehungsstraße Ginsheim - Hochheim, Wandersmann-Straße.

- 19 -

Die Ausführung der geplanten Autobahnen und Reichsstraßen ist nicht eine Aufgabe der Stadt Mainz. Es waren dies seither Aufgaben des Deutschen Reiches. Solange eine Zentralregierung nicht gebildet ist, müsste die Herstellung der Autobahnen und der Reichsstraßen die Landesregierung übernehmen. Aufgabe der Stadt kann nur sein, Anschlüsse und Zubringerstraßen herzustellen.

III. Örtliche Straßenzüge.

Einige Straßenzüge, die den Verkehr zwischen Ortsteilen von Mainz vermitteln, bedürfen einer Verbesserung.

1. Verbindung Mombach - Gonsenheim.

Die Straße nach Gonsenheim zweigt in Mombach scharf rechtwinklig an der Waggonfabrik ab. Die Straße wird erheblich verbessert, wenn sie längs der Alzeier Bahnstrecke geführt wird. (Zwischen Zwerchallee und Turmstraße).

Die Verbindung mit Gonsenheim kann auch noch verbessert werden, wenn die Straße, beginnend bei der Turmstraße, nördlich an den großen Autohallen vorbeigeführt wird. Die Verbindung wird kürzer.

Als weitere Verbindung zwischen Mombach und Gonsenheim ist der Ausbau des Straßenzuges Kreuzstraße (Mombach) - Großer Sand-Krimm notwendig. Schwierig ist die Einführung in Gonsenheim wegen der bereits durchgeführten Bebauung (Kaserne und Siedlung).

Weitere Verbesserungen von Straßen, die dem Verkehr zwischen Mainz und den Vororten dienen, sind auf der linken Rheinseite nicht notwendig.

Während auf der linken Rheinseite die Straßenbedürfe unbedeutend sind, sind auf der rechten Rheinseite eine Reihe von Verbesserungen notwendig.

2. Verbindung Kastel mit Amöneburg und Biebrich und Wiesbaden.

Die Straße nach Biebrich wurde bei der Werft Ruthof geschlossen und das Straßengelände zum Gebiet der Pionierkaserne geschlagen. Geplant war, unterhalb der Kaiserbrücke eine Ersatzstraße zwischen der Wiesbadener Landstraße und der Biebricher Straße anzulegen. Die Straße ist durch den Krieg noch nicht zur Ausführung gekommen. Die Notwendigkeit zur Schließung der alten Biebricher Straße ist in Wegfall gekommen. Die Wiederöffnung der Straße muß jetzt betrieben werden.

Ein besonderes Verkehrshindernis ist der schienengleiche Übergang an der Wiesbadener Straße. Über diesen geht der Verkehr,

//

der von Frankfurt und Darmstadt kommt und nach Wiesbaden will. Zur Zeit geht der Verkehr durch die Straße "In der Witz". Eine Umgehungsstraße nordöstlich von Kastel zwischen Hochheimer Straße und Erbenheimer Straße soll diesen Verkehr aufnehmen. Diese Umgehungsstraße soll ihre Fortsetzung längs der Straßenbahn nach Wiesbaden finden. Eine Straßenabzweigung kann über die Bahnlinie Kastel-Biebrich die Verbindung mit Biebrich herstellen. Die Umgehungsstraße von Kastel muß eine gute Verbindung mit der Straßenbrücke Kostheim-Gustavsburg erhalten.

3. Ortsdurchfahrt in Mainz-Kostheim.

Schwierig ist die Beseitigung der engen Ortsdurchfahrt in Kostheim und des schlechten, rechtwinkligen Anschlusses an die Kostheimer Straßenbrücke, wenn man die vorhandene Ortsbebauung erhalten will. Als Ausweg ist schon der Einbahnverkehr vorgeschlagen worden. Der Verkehr zur Brücke solle die Kostheimer Landstraße benutzen, der Verkehr von der Brücke solle zur Hochheimer Straße geführt werden. Man hat bisher von dieser Regelung Abstand genommen, weil durch sie die Kostheimer Bauern gezwungen würden, außerordentliche Umwege bei der Rückkehr von ihren Feldern in den Ort zu machen.

Eine Ausschaltung der Ortsdurchfahrt ist durch die Ausführung einer Umgehungsstraße über die Maaraue möglich. Die neue Straße führt von der Rheinbrücke zwischen Industriehof und Bahnanlagen über den Floßhafen zur Maaraue, dann dem Floßhafen entlang und weiter mit einer neuen Brücke über den Main, verläuft in Gustavsburg entlang der Bahn und schließt an die Umgehungsstraße Gustavsburg - Rüsselsheim an. Durch die zwei Brücken über Main und Floßhafen ist die Straßenanlage ziemlich kostspielig. Es erscheint fraglich, ob die Stadt eine solche Straßenanlage, die eine städtische Anlage ist, finanzieren kann.

4. Schienenübergang am Kupferwerk Heddernheim.

Die Straße Gustavsburg-Bischofsheim-Darmstadt wird bei dem Kupferwerk Heddernheim schienengleich über die Bahnlinie Gustavsburg - Bischofsheim geführt. Diese Schienenkreuzung muß unbedingt beseitigt werden. Dies ist ohne besondere Schwierigkeiten möglich durch eine Straßenüberführung, die zweckmäßig neben der Überführung der Umgebungsbahn über die Bahnlinie Gustavsburg-Bischofsheim gelegt wird. Diese Straßenüberführung kann gebaut werden, gleichgültig ob die Umgehungsstraße über die Maaraue ausgeführt wird. //

5. Umgehungsstraße in Gustavsburg.

Zur Zeit führt die Darmstädter-Landstraße durch den Ort Gustavsburg. Die gerade Führung der Straße verleitet den Kraftfahrer zu größerer Geschwindigkeit. Die Folge sind häufige Unfälle von Personen, besonders Kindern, die die Straße überqueren. Die Umgehungsstraße von Gustavsburg wird durch die vorhin genannte Straße über die Maaraue erreicht.

6. Umgehungsstraße in Bischofsheim.

Nachdem die scharfe S-Kurve mitten im Ort von Bischofsheim schon vor Jahren beseitigt wurde, ist das Bedürfnis einer Umgehungsstraße um Bischofsheim nicht dringend. Wünschenswert ist sie aber wegen der Sicherheit des Verkehrs auf der alten Straße, die mitten durch den Ort führt. Eine Verlegung der Straße nach Darmstadt südwestlich um Bischofsheim ist ohne Schwierigkeiten möglich.

7. Verbindung Gustavsburg-Ginsheim.

Gelände, das sich für Industrieansiedlung eignet, liegt zwischen Gustavsburg und Ginsheim südlich der MAN. Zur Erschließung dieses Gebietes ist ein Straßenzug notwendig, der den Hafenbecken 4 und 5 entlang führt -die Straße ist schon vorhanden- dann im Zug des Hochwasserdammes nach Ginsheim weitergeht. Der Damm muß für Straßenzwecke verbreitert und begradigt werden.

IV. Straßenveränderungen oder Verbesserungen im bebauten Stadtgebiet.

Die Grundlage des Stadtstraßennetzes ist das Viereck Ludwigstraße, Schillerstraße, Große Bleiche, Schusterstraße. Diese Straßen sind als Geschäftsstraßen mit lebhaftem Verkehr auszubauen und den Normen der Kraftfahrzeuge anzupassen. Besonders die Schusterstraße erfordert Begradigungen und die Verbreiterung der Engstellen. In der Schillerstraße macht die Engstelle bei Proviantamt und Schönbörner-Hof besondere Schwierigkeiten. Die Ludwigstraße hatte den Fehler, daß wegen ungenügender Fahrbahnbreite ein Straßenbahnwagen an einem Lastkraftwagen nicht vorbeifahren konnte. Solange die Ludwigstraße nicht zerstört war, war die Absicht, die Fahrbahn auf Kosten der Fußsteige geringfügig zu verbreitern. Heute ist die Möglichkeit gegeben, der Ludwigstraße neue Abmessungen zu geben.

Durch das Straßenviereck führen 2 Diagonalstraßen, die besonderer Beachtung bedürfen, weil sie einen lebhaften Verkehr aufweisen. Es sind dies die Emmeransstraße als Verbindung der Gausstraße mit der Straßenbrücke und der Straßenzug Umbach, Steingasse, Pfandhausgasse, Stadthausstraße, der Bahnhof mit Dom verbindet. Beide Straßenzüge, besonders die Emmeransstraße, brauchen Verbes- //

serungen, die ohne besondere Schwierigkeiten durchführbar sind.

Eine Straßenplanung innerhalb des Vierecks ist noch zu nennen, die wünschenswert und bereits seit Jahrzehnten geplant ist. Es ist dies die Verbindung der Lotharstraße mit der Stadt-
hausstraße und dadurch die Verbindung des Neubrunnenplatzes mit der Schusterstraße.

Weitere Straßenänderungen sind in dem Straßenviereck aus Gründen des Straßenverkehrs nicht notwendig. Städtebauliche Gründe können selbstverständlich dazu zwingen, daß die eine oder andere Gasse aufgehoben oder ein Baublock anders gestaltet werden muß. Beachtet werden muß bei dem Aufbau von Mainz, daß in der Stadt, die arm an Plätzen gewesen ist, dem Fahrzeugverkehr Parkmöglichkeiten gegeben werden.

Von den vier Ecken des Straßenviereckes führen zum Rand des Bebauungsgebietes die folgenden wichtigen Straßenzüge:

1. Höfchen - Fischtor, 2. Höfchen - Augustiner Straße - Neutorstraße. 3. Schillerplatz - Gautor, 4. Münsterplatz - Bahnhof, 5. Bauhofstraße - Hindenburgplatz, 6. Bauhofstraße - Straßenbrücke. Notwendige Straßenverbesserungen zwischen Höfchen und Fischtor sind möglich. In der Augustiner Straße sind nur einzelne Verbesserungen möglich; im übrigen wird man die enge Straße beibehalten müssen. Der Ausbau der Gaugasse wird Schwierigkeiten verursachen, wenn das noch Bestehende erhalten bleiben soll. Wünschenswert wäre, wenn mit der Änderung der Gaugasse eine Verminderung der Steigung erreicht werden könnte.

Der Südbahnhof macht zwei Straßenverbindungen zur Innenstadt notwendig. Hauptzugang ist Jakobsbergerstraße-Holzofstraße; dieser Straßenzug weist zeitweise erheblichen Verkehr auf und darf nicht vernachlässigt werden. Die zweite Straßenverbindung ist als glatter Straßenzug noch nicht vorhanden und müsste geschaffen werden; es ist dies die Verbindung Schillerplatz über Ballplatz zum Südbahnhof.

Die Hindenburgstraße endigt zur Zeit am Goetheplatz. Nachdem die Alice-Kaserne nicht mehr für militärische Zwecke in Anspruch genommen wird, besteht die Möglichkeit, die geschlossene Moltkestraße wieder zu öffnen und so die Verbindung zum Bismarckplatz wiederherzustellen.

Die Stadt Mainz hat, ausgehend von der Altstadt, nur einen Straßenzug, der parallel zum Rhein stromabwärts führt. Es ist dies

die Rheinstraße - Rheinallee. Eine Entlastung für die Rheinallee kann die Wallaustraße bringen. Als eine weitere Entlastung halte ich die Wiederherstellung der Straßenverbindung Taunusstraße - Gaßnerallee für notwendig. Hierzu ist die Überbrückung der Zollhafeneinfahrt erforderlich.

Zu dem die Neustadt umschließenden Ring ist nichts Besonderes zu erwähnen. Er findet seine Fortsetzung in dem Straßenzug Linsenberg - Langenbeckstraße - Philippschanze - Goldgrube - Stiftswingert - Göttelmannstraße. Eine zweite Ringstraße kann mit dem geplanten Durchbruch durch das Gebiet Kupferberg am Augustus-turm geschaffen werden. Aliceberg - Durchbruch - Augustusstraße - Robert-Koch-Straße - Am Fort Elisabeth - Ritterstraße - Steig bzw. Rosengarten.

Bei dieser Gelegenheit ist noch eine Anregung anzuführen, für eine bessere Verbindung der Neumannstraße mit dem Schillerplatz. Für notwendig halte ich diese Verbindung nicht. Das Hindernis der Zitadelle wird meistens stark überschätzt. Z.B. macht der Umweg über Drususwall - Gaustraße nur 200 m aus. Möglich ist die Straßenverbindung. Sie müsste von der Windmühlenstraße ausgehen, den Windmühlenberg durchschneidend, über die Goldene-Luft-Gasse zum Ballplatz führen.

Eine Straßenverbesserung muß noch genannt werden, die unbedingt notwendig ist. Die Neutorstraße schließt unter der Eisenbahnüberführung mit einer scharfen unübersichtlichen Kurve an die Weisenauer Straße an. Als Verbesserung wird vorgeschlagen, eine weitere Öffnung im Bahnkörper oberhalb der alten Überführung. Für den Verkehr nach Weisenau würde dann die alte Unterführung, für den Verkehr von Weisenau die neue Unterführung zur Verfügung stehen.

In Kostheim ist eine Verlegung der Bruchstraße notwendig. Die Bruchstraße schneidet die Anlagen der Zellstofffabrik Waldhof in zwei Teile. Hierdurch ist der Betrieb und die Kontrolle der Fabrik sehr erschwert. Eine Aufhebung der Straße ist nicht möglich, da dann zwischen Bahn und Main jede Verbindung zwischen Kostheim und dem mainaufwärts gelegenen Gebiet fehlen würde. Es ist die Verlegung der Bruchstraße längs des Bahnkörpers vorgesehen; die alte Bruchstraße soll Fabrikstraße der Zellstoff Waldhof werden.

//

D. Brücken.

=== =====

Im Mainzer Stadtgebiet lagen seither drei Rheinbrücken, zwei Eisenbahnbrücken und die Straßenbrücke.

Die Wiederherstellung der Eisenbahnbrücken an den alten Stellen dürfte selbstverständlich sein. Die Bahnanlagen auf beiden Ufern des Rheins zwingen zu der Wiederherstellung. Wünschenswert wäre, daß die in ihren Formen unschöne obere Eisenbahnbrücke durch eine gefälligere Konstruktion ersetzt wird.

Die Wiederherstellung der Straßenbrücke an der alten Stelle ist beschlossen; die Vorarbeiten dürften im Gange sein. Über eine etwaige Verlegung der Brücke braucht daher nicht mehr gesprochen zu werden. Entscheidend für den Aufbau der Brücke an der alten Stelle dürfte die Kostenfrage gewesen sein. Die Werte, die noch von der alten Brücke vorhanden sind, müssen ausgenutzt werden.

Die Gegner der alten Straßenbrücke führen an, daß die Brücke das Stadtbild, gesehen von der rechten Rheinseite, in zwei Teile zerreiße. Stehe man unterhalb der Brücke, so sei einem der Blick auf den Stadtteil oberhalb der Brücke genommen und umgekehrt. Das Stadtbild Stadthalle-Zeughaus-Deutsches Haus-Kurfürstliches Schloß werde gewinnen, wenn die Brücke nicht vorhanden wäre.

Daß das Stadtbild besser wäre, wenn die Brücke mit ihren Rampen nicht der Stadt vorgelagert wäre, steht außer Frage.

Die Stadtansicht wird beeinträchtigt durch die Höhe der Brücke. Diese ist durch die Schifffahrt vorgeschrieben. Für eine unbehinderte Schifffahrt sind Brückenöffnungen von etwa 9,50 m lichter Höhe über den höchsten schiffbaren Wasserstand, d.i. 6,75 m am Mainzer Pegel, notwendig. Mit der Konstruktionshöhe der Brücke erreicht die Oberkante der Fahrbahn eine Höhe von 18 bis 19 m am Mainzer Pegel; das ist eine Höhe, die ungefähr 2 bis 2½ Geschossen der Häuser an den Uferstraßen entspricht. Der Blick kann noch weiter behindert werden durch Konstruktionsteile, die sich über der Fahrbahn befinden.

An dieser Brückenhöhe läßt sich nichts einsparen. Daß die in den Jahren 1945 und 1946 angelegten Behelfsbrücken günstiger wirken, hat seinen Grund darin, daß sie zu niedrig angelegt und daher für die Schifffahrt auf die Dauer unbrauchbar sind.

//

Wenn also die Brücke unvermeidlich ist, so ist es Aufgabe des Brückenbauers, gemeinsam mit dem Architekten das Bauwerk so zu gestalten, daß es in das Stadtbild passt. Von der alten Straßenbrücke kann man sagen, daß sie vorzüglich gestaltet war und sich in das Stadtbild gut einfügte. Berechtigte Einwände gegen ihre Wiederherstellung können meines Erachtens nicht erhoben werden.

Die Lage der alten Brücke muß für den Stadtverkehr als zweckmäßig bezeichnet werden. Das gilt selbstverständlich nicht für den Fernverkehr. Eine Verschiebung der Straßenbrücke stromabwärts an das Kaisertor oder an den Feldbergplatz entspricht nicht den Bedürfnissen der Stadt. Man darf nicht vergessen, daß es Aufgabe der Brücke ist, Stadtteile zu verbinden. Die rechtsrheinischen Vororte gehören zu Mainz und müssen möglichst eng an Mainz angeschlossen werden. Hierzu gehört eine Brücke, die mit möglichst wenig Umwegen den Stadtkern von Mainz mit dem von Kastel verbindet. Es wird jetzt schon genügend geklagt von denen, die zum Bahnhof Kastel wollen und den Umweg über die Behelfsbrücke am Kaisertor machen müssen. Der Einwand, daß für den Kraftwagen der Umweg keine Rolle spielt, hat keine Berechtigung. Es muß auch auf die Nicht-Kraftfahrer Rücksicht genommen werden.

Selbst wenn für den Fernverkehr Straßen mit Brücken außerhalb der Stadt angelegt sind, muß für den Stadtverkehr eine Brücke bleiben, die die rechtsrheinischen Stadtteile auf kürzestem Wege mit Mainz verbindet.

Der Umfang der Zerstörungen in Mainz erlaubt jetzt auch, Brücken und Brückenrampen an anderen Stellen zu errichten. Es darf aber nicht außer Acht gelassen werden, wer die Kosten einer Brücke zu tragen hat. Unter der Voraussetzung, daß die rechtsrheinischen Vororte zu Mainz zurückkehren, bleibt jeder Bau einer neuen Straßenbrücke, die nur dem Innenstadtverkehr dient, in dem Raume oberhalb der Kaiserbrücke eine reine Angelegenheit der Stadt Mainz. Für diese Brücken hat die Stadt Wiesbaden kein Interesse. Dies beginnt erst in dem Raum unterhalb Amöneburg.

Am Kaisertor ist heute auch die Anlage einer endgültigen Straßenbrücke technisch möglich. Es wird aber eine Umgestaltung der Straßen in weitem Umfang notwendig. Die Rampe, die den Verkehr in die Kaiserstraße abgibt, würde sich bis zur Christuskirche erstrecken. Von der Rheinallee müssten zu dem Rampenfuß Zubringerstraßen angelegt werden, oder es müssten besondere Rampen zu der

//

Brücke hinaufgeführt werden. Der Gesamtraum zwischen Christuskirche und Rhein müsste umgestaltet werden.

Die gleiche Möglichkeit wie am Kaisertor ist am Feldbergplatz gegeben. Hier ist die Lage etwas einfacher. Die Brückenrampe könnte an der Rheinallee anschliessen, die der Zubringer für die Rheinbrücke wäre.

Weiter unterhalb bis zur Kaiserbrücke gibt es keine Möglichkeiten für eine Brücke, weil der Zollhafen dazwischen liegt. Die Kaiserbrücke und das Gebiet unterhalb muß als zu abgelegen für einen Innenstadtverkehr bezeichnet werden. Hier kommen nur Brücken für den Fernverkehr in Frage.

Für die geplanten Autobahnen und Fernverkehrsstraßen werden, wie vorhin ausgeführt wurde, zwei Rheinbrücken notwendig. Die Brücke der Autobahn soll nördlich Ginsheim und Laubenheim zu liegen kommen, die der Umgehungsstraße westlich Mombach und Schierstein. Die Ausführung dieser Brücken ist Aufgabe des Reiches oder des Landes, welches auch die Autobahn bzw. die Umgehungsstraße anzulegen hat.

Bezüglich der Kreuzung der Autobahn mit dem Rhein zwischen Ginsheim und Laubenheim möchte ich darauf aufmerksam machen, daß von der Leitung der Autobahnen die Frage geprüft worden ist, ob man statt der Brücke über den Rhein nicht einen Tunnel unter der Rheinsohle durchführen soll. Die Frage ist zu Gunsten der Brücke entschieden worden. Wenn ich mich recht entsinne, fürchtete man besondere Schwierigkeiten wegen der ungünstigen Formation des Untergrundes.

E. Stadtentwässerung.

== =====

Eine selbstverständliche Forderung ist, daß die Aufbauplanung auf die unterirdischen Entwässerungsanlagen Rücksicht nimmt. Es handelt sich um so kostspielige Anlagen, daß man an deren Änderung oder Beseitigung nur in Notfällen herangehen darf. Die Haupt-sammler des Entwässerungssystems müssen erhalten bleiben.

Eine über den eigentlichen Aufbau hinausgehende Stadterweiterung muß auch auf die vorhandene Entwässerungsanlage Rücksicht nehmen. Die Entwässerungsanlagen sind für einen gewissen Zufluß dimensioniert; es geht nicht an, den Kanälen mehr Wasser zuzu-

//

schicken, als sie aufnehmen können.

Die Stadtplanung muß berücksichtigen, daß die Mainzer Anlagen zur Reinigung des Kanalwassers eine Erweiterung und Verbesserung erfahren müssen. Linksrheinisch hat Mainz nur eine grobmechanische Reinigungsanlage besessen, die immer als "provisorische" Kläranlage bezeichnet wurde. Das Streben der Rheinstrombauverwaltung ging vor dem Krieg dahin, die zunehmende Verunreinigung des Rheins durch die Abwässer der Städte einzuschränken. Verschiedene Städte wurden aufgefordert, biologische Kläranlagen in ihre Entwässerung einzuschalten. Mit einer ähnlichen Auflage muß auch Mainz rechnen. Für das linksrheinische Mainz muß unterhalb der Floßhafenmündung eine Kläranlage vorgesehen werden.

Im rechtsrheinischen Mainz ist die Klärung der Abwässer noch ungenügender. Stadteigene Kläranlagen sind nicht vorhanden.

Eine Anlage für Kostheim war zu Beginn des Krieges im Bau, konnte aber nicht fertiggestellt werden. Sie ist auf der mainaufwärts gelegenen Spitze der Maaraue gelegen.

Die Abwässer von Kastel und Amöneburg sollen durch die Biebricher Straße bis unterhalb der Kaiserbrücke geführt werden. Hier ist die Kläranlage im Vorland zwischen Straße und Rhein vorzusehen.

Besonders dringend ist die Schaffung einer Kanalisation in den Vororten Bishofsheim und Gustavsburg. Die wenigen Kanäle in diesen Orten sind von zu geringem Querschnitt und infolgedessen schon heute derart überlastet, daß eine weitere Zuführung von Abwässern unmöglich ist. Dieser Zustand verbietet jeden weiteren Ausbau der Orte, solange die planmäßige Entwässerungsanlage nicht durchgeführt ist. Auch hier müssen Kläranlagen vorgesehen werden. Zu prüfen ist noch, ob Einzelentwässerungen für jeden Ort oder eine gemeinsame Entwässerung zweckmäßiger sind.

Einer Be- und Entwässerungsaufgabe muß der Bebauungsplan Rechnung tragen. Der Ertrag der Mombacher Gemüsefelder ist in großem Maße davon abhängig, daß den Feldern in trockenen Zeiten Wasser zugeführt und in nassen Zeiten abgenommen wird. Eine Bewässerungsanlage fehlt zur Zeit. Es sind wohl in den Entwässerungsgräben Handschützen eingebaut, mittels deren der Eigentümer der anliegenden Felder das Wasser zurückstauen kann. Die Anlage ist aber unzureichend. Eine besondere Bewässerungs- oder Berieselungsanlage ist erwünscht. Die Durchführung setzt die Bildung

//

einer Wassergenossenschaft aller beteiligten Grundbesitzer voraus.

F. Versorgungsanlagen.

Die Anlagen zur Versorgung der Stadt mit Wasser, Gas und elektrischer Kraft müssen von der Aufbauplanung in gleicher Weise berücksichtigt werden wie die Entwässerungsanlagen. Die unterirdischen Versorgungsleitungen haben die Kriegshandlungen besser überstanden wie die Hochbauten. Wenn auch durch Bombentreffer in den Straßen die Leitungen an manchen Stellen unterbrochen waren und auch heute noch sind, so kann doch gesagt werden, daß das Versorgungsnetz im Großen und Ganzen vorhanden ist. Diese Versorgungsleitungen stellen solch große Werte dar, daß eine Rücksichtnahme auf sie bei der Planung unbedingt notwendig ist. Besonders diejenigen Straßenzüge, die die Hauptversorgungsleitungen tragen, müssen unbedingt erhalten bleiben. Nicht von Bedeutung ist, wenn eine Straße aufgehoben wird, in der sich nur die letzten Enden des Verteilungsnetzes befinden.

Auch bei einer Erweiterungsplanung ist eine Rücksichtnahme auf die Versorgungsanlagen geboten. Die Wirtschaftlichkeit und die Materialknappheit verlangen, daß Erweiterungen an solchen Stellen vorgesehen werden, die ohne besondere Zubringerleitungen mit Gas, Wasser und Strom versorgt werden können.

G. Schluß.

Es wurde versucht zusammenzustellen, welche Verbesserungen und Ergänzungen der Verkehrsanlagen im Gebiet der Stadt Mainz notwendig sind. Die Forderungen des Verkehrs müssen bei der Aufbau- und Erweiterungsplanung Berücksichtigung finden. Ob die vorgeschlagenen Lösungen in jedem Einzelfall die zweckmäßigsten sind, mag dahingestellt bleiben. In vielen Fällen sind verschiedene Lösungen möglich. Gegenvorschläge sind erwünscht, damit durch Abwägung aller Möglichkeiten gegeneinander die beste Lösung gefunden wird.

Ma i n z, den 1. Juni 1946.

Dr. D a s s e n .

A u s s c h n i t t

aus dem "Neuen Mainzer Anzeiger" vom 18. Juli 1946

Neue Verkehrsplanungen im Stadtgebiet

Vorschläge und Pläne zur Neugestaltung des Rheinufer-Geländes

Bürgermeister Dr. Dassen, der Dezent für Bauwesen, hat im Auftrage der Stadt Mainz eine Denkschrift über künftige Verkehrswege im Stadtgebiet ausgearbeitet, die als eine Zusammenfassung früherer Vorschläge uns als vorbereitende Unterlage für die Stadtplanung gelten kann. Erst nach Beendigung der Raumplanung kann die Stadtplanung beginnen. Dabei müssen auch die Forderungen des Verkehrs bei der Aufbau- und Erweiterungsplanung ihre Berücksichtigung finden.

Wir geben im folgenden einen zusammenfassenden Auszug aus dem Bericht von Dr. Dassen, der die notwendigen Verbesserungen und Ergänzungen der Verkehrsanlagen im Gebiet der Stadt Mainz in Vorschlag bringt und zur Diskussion stellt. Gegenvorschläge sind erwünscht, damit durch Abwägung aller Möglichkeiten die beste Lösung gefunden werden kann.

Planungen der Eisenbahn

Die Pläne einer Erweiterung der Gleisanlagen im Hauptbahnhof werden weiter verfolgt, so vor allem die Durchführung des Wesbadener Gleises. Auch der Güterbahnhof soll vergrößert und als Ersatz für Bischofheim aus verkehrstechnischen Gründen zwischen Mombach und Uhlerborn längs der Bahnstrecke ein neuer Hafenbahnhof geschaffen werden. Die Lokomotiv-Werkstätten, die jetzt beengt untergebracht sind, sollen vergrößert werden. Eine Möglichkeit zur Unterbringung neuer Werkstätten ist beim Bahnhof Mainz-Mombach gegeben. Für die Verwertung der Autohallen am Großen Sand ist die Herstellung eines Gleisanschlusses erwünscht, der auch technisch leicht durchzuführen ist. Auch die rechtsrheinischen Vororte sind in die Gesamtplanung der Eisenbahn mit einbezogen.

Veränderungen des Uferbildes

Von der Rheinstrombauverwaltung ist die Vertiefung des Rheins auf der Strecke St. Goar-Mannheim auf 2,5 Meter Fahrwassertiefe geplant. Diese Vertiefung, die bereits in Ausführung begriffen ist, hat für Mainz den Vorteil, daß der Hochwasserquerschnitt des Rheins in der Breite etwas eingeeengt werden kann. Auf der Strecke von der Zollhafenmündung bis zum Floßhafen kann das Ufer rund vierzehn Meter in den Strom vorgetrieben werden. Es verbreitert sich also, das Vorland der Ingelheimer Aue um vierzehn Meter und erhält dadurch eine Breite, die die Ausnutzung des Vorlandes für Umschlagzwecke erlaubt. Dies ist für Mainz besonders wichtig, weil es an freiem Umschlagufer hier am Rheinstrom mangelt.

Kommen wieder Lagerhallen?

Von den Speditions- und Schifffahrtstreibern wird das Ufer am freien Strom gegenüber den Umschlagstellen in Häfen bevorzugt, da der Umschlag am Ufer mit viel geringerem Zeitverlust verbunden ist als der Hafenumschlag. Mainz hat in früheren Jahren den Fehler begangen, daß an

Umschlagshallen beseitigt wurden, ohne daß vorher an anderer Stelle Ersatz geschaffen wurde.

Das Ufer oberhalb des Fischtorplatzes, das geböscht angelegt ist, kommt für einen Umschlag nicht in Frage. Es ist seit Jahrzehnten der Liegeplatz der Rheinbadeanstalten, die auch in Zukunft hier wieder ihren Platz finden sollen.

Vom Fischtorplatz abwärts bis zur Mündung des Zollhafens besitzt die Stadt ein für Umschlagzwecke vorzüglich ausgebauten Ufer, eine massive senkrechte Ufermauer. Die Uferstrecke vom Fischtorplatz bis zur alten Straßenbrücke dient ausschließlich dem Personenverkehr. Hier sind die Angestellten der Personenschiffahrt untergebracht.

Was die Strecke unterhalb der Straßenbrücke betrifft, so ist Bürgermeister Dr. Dassen der Ansicht, daß ein Schiffs- und Umschlagsverkehr am Rheinufer das Stadtbild durchaus nicht beeinträchtigt. Ein Rheinufer mit Leben wirkt besser als ein totes Ufer. Voraussetzung ist selbstverständlich, daß die Umschlagshallen schön und sachlich ausgebildet werden. In den heutigen Zeiten der Not sollte die Stadt ein gut ausgebautes Ufer, von welchem allein die Ufermauer nach Vorkriegspreisen mindestens zweitausend Mark je Meter kostet, nicht ungenutzt liegen lassen. Es wird deshalb von Dr. Dassen vorgeschlagen, das Rheinufer von der Straßenbrücke abwärts dem Speditions- und Umschlagsverkehr zur Verfügung zu stellen. Kohlenumschlagsbetriebe mit Staubentwicklung sollen jedoch hier keinen Platz finden.

Als weitere Umschlagsplätze ist das Ufer der Ingelheimer Aue zwischen Kaiserbrücke und den Kraftwerken vorgesehen. Durch das Vortreiben des Ufers läßt sich zwischen Gaßner-Allee und Rhein ein Umschlagufer von solcher Breite gewinnen, daß alle für den Umschlagsverkehr erforderlichen Anlagen wie Ladestraße, Ladegleise und Lagerschuppen, untergebracht werden können.

(Ein weiterer Bericht folgt)

A u s s c h n i t t

aus dem "Neuen Mainzer Anzeiger" vom 20. Juli 1946

Neue Strassen, neues Leben

Wir setzen nachfolgend unseren Bericht über die Verkehrsplanungen im Mainzer Stadtgebiet fort:

Rheinufer und Hochwasser

Das hochgelegte Ufer zwischen Winterhafen und Kaiserbrücke hat die Aufgabe, die tiefgelegene Altstadt vor Ueberflutungen durch das Rheinhochwasser zu schützen. Es ist ein Verdienst des Stadtbaurats Kreyßig, daß er bei dem Ausbau des Rheinuferes dieses auf eine beinahe hochwasserfreie Lage gebracht hat. Dem stärksten Rheinhochwasser entspricht ungefähr die Oberkante des Sockels der früheren Mauer, der neben der Rheinpromenade stehen geblieben ist. Dieser Sockel muß als letzter Hochwasserschutz erhalten bleiben. Gegen die Ansicht von Fachleuten ist jedoch der Sockel bei der Anlegestelle der Köln-Düsseldorfer Rheinschiffahrts-Gesellschaft auf größere Länge beseitigt worden. Obwohl seit den achtziger Jahren Hochwasserkatastrophen in Mainz nicht mehr eingetreten sind, muß diese Gefahr bei allen Planungen am Rheinufer in Rechnung gestellt werden. Der Sockel der Mauer muß daher unter allen Umständen erhalten bleiben oder aber das Ufer muß durch Umbau auf die Höhe des Sockels gebracht werden.

Umgestaltung des Hafens

Zwischen der früheren Zigarettenfabrik Makedon und der Hafeneinfahrt ist Raum für ein mehrgeschossiges Lagerhaus vorhanden. Verhandlungen mit Interessenten sind über diese Frage bereits im Gange. Weitere Plätze können durch eine Umgestaltung des Hafens geschaffen werden, indem das Ufer zwischen Getreidespeicher und unterem Hafenende um 75 Meter vorgezogen wird. Mit 250 000 cbm Anschüttung, wofür das Material vorhanden ist, lassen sich 35 000 qm neues Hafengelände schaffen.

Bedeutsame Straßenplanungen

Die Stadt Mainz liegt linksrheinisch an zwei Reichsstraßen, der Reichsstraße 9 (Köln—Bingen—Mainz—Worms) und der Reichsstraße 40 (Mainz—Alzey). Die Reichsstraße 9 muß durch das Stadtgebiet geführt werden, die Reichsstraße 40, Pariser Straße, endigt in Mainz. Außerdem umfaßt das Stadtgebiet eine Reihe von Landstraßen erster und zweiter Ordnung, die für die allgemeine Straßenplanung von keiner besonderen Bedeutung sind. Die Nachteile, die die Straßen im Bezirk Mainz aufweisen, sollen behoben werden teils durch den Neubau von Verkehrswegen, teils durch Verbesserung der vorhandenen Straßenzüge.

Straßen innerhalb der Stadt

Die Grundlage des Stadtstraßen-Netzes ist das Viereck Ludwigstraße, Schillerstraße, Große Bleiche, Schusterstraße. Diese Straßen sind als Geschäftsstraßen mit lebhaftem Verkehr auszubauen und den Größenanordnungen der Kraftfahrzeuge anzupassen. Besonders die Schusterstraße erfordert Begradigungen und die Verbreiterung der Engstellen. In der Schillerstraße macht die Engstelle bei Proviantamt und Schönborner Hof besondere Schwierigkeiten. Die Ludwigstraße hatte den Fehler, daß wegen ungenügender Breite der Fahrbahn ein Straßenbahnwagen nicht an einem Lastkraftwagen vorbeifahren konnte. Solange die Ludwigstraße nicht zerstört war, bestand die Absicht, die Fahrbahn auf Kosten der Gehsteige geringfügig zu verbreitern. Heute ist die Möglichkeit gegeben, der Ludwigstraße neue Abmessungen zu geben.

Durch das Stadtviereck führen zwei Diagonalstraßen, die einen lebhaften Verkehr aufweisen: die Emmeransstraße als Verbindung der Gaustraße mit der Straßenbrücke und der Straßenzug Umbach, Steingasse, Pfandhausstraße, Stadthausstraße, der den Bahnhof mit dem Dom verbindet. Beide Straßenzüge brauchen Verbesserungen, die ohne Schwierigkeiten durchzuführen sind. Wünschenswert und bereits seit Jahrzehnten geplant ist die Verbindung der Lotharstraße mit der Stadthausstraße, um so eine leichte Verbindung zwischen Neubrunnenplatz und Schusterstraße herzustellen.

Die Brücken bei Mainz

Die zerstörten Brücken von Mainz, zwei Eisenbahn- und eine Straßenbrücke, sollen an der alten Stelle wieder errichtet werden. Maßgebend dafür war die Kostenfrage. Die Werte, die noch von den alten Brücken vorhanden sind, müssen ausgenutzt werden. Die Lage der Straßenbrücke muß für den Stadtverkehr als zweckmäßig bezeichnet werden, sie wurde ihrer Aufgabe, Stadtteile auf dem kürzesten Wege zu verbinden, gerecht. Sie verband mit wenig Umwegen den Stadtkern mit dem von Kastel. Es wird jetzt schon genügend geklagt von denen, die zum Bahnhof Kastel wollen und den Umweg über die Brücke am Kaisertor machen müssen. Die Brücke ist als Behelfsbrücke gedacht und gebaut. Für die Schifffahrt ist sie auf die Dauer unbrauchbar, da sie zu niedrig angelegt ist.

Betreff: Gedanken zum neuen Aufbau der Stadt Mainz

I. Herrn
Architekt S c h ü t z

M a i n z
Fort Zahlbach 2

Sehr geehrter Herr Schütz!

Im Mai 1945 hatte ich einige Gedanken zum neuen Aufbau der Stadt Mainz niedergeschrieben. Von verschiedenen Seiten wurde ich gebeten, diese kleine Arbeit, die nicht den Anspruch erhebt, vollständig zu sein, zu vervielfältigen. Da der Wiederaufbau der Stadt jetzt Wirklichkeit werden darf, erlaube ich mir, Ihnen einen Durchschlag zu übersenden.

Hochachtungsvoll

II. Gleiches Schreiben an Herrn Prof. Wilhelm H ä r t e r ,
Mainz, Ritterstraße 16.

III. Gleiches Schreiben an Herrn Direktor Dr. Ruppel, Stadtbibliothek
(2 mal)

IV. Gleiches Schreiben an die Mitglieder des Stadtratsausschusses:

1. Domkapitular Johannes S c h w a l b a c h ,
Mainz, Hintere Präzensgasse,
2. Pfarrer D i e b e n e r ,
Mainz, Auf der Steig 4,
3. Josef L u d w i g , Landwirt,
Mainz-Gonsenheim, Marienstraße 3,
4. Philipp L. S c h m i t t ,
Mainz-Gonsenheim, Goetheplatz 8,
5. Paul H e r r m a n n ,
Mainz, Bismarckplatz 6,

Schwierigkeiten der Planung

Vielen, um nicht zu sagen allen, geht der Aufbau unserer zerstörten Stadt zu langsam vor sich. Welche Schwierigkeiten jedoch, abgesehen von der Materialknappheit, einem Neuaufbau entgegenstehen und welche umfassende, allseitig zu prüfende Planungen auf allen Teilgebieten vorbereitend zu leisten sind, davon gibt die Denkschrift der Stadt Mainz über die Verkehrsplanungen ein sehr anschauliches Bild.

Dr. Kraus über Kommunalpolitik

In der monatlichen Lagebesprechung der Industrie- und Handelskammer in Mainz gab Dr. Charisse einige geschäftliche Mitteilungen bekannt, unter anderem über die Bildung eines Gremiums bei der Industrie- und Handelskammer Mainz, das zur Konzentration der Kräfte beitragen soll. Nach Berichten der Vertreter aus Industrie, Handel und Verkehr über den derzeitigen Stand ihrer Arbeitsgebiete sprach Oberbürgermeister Dr. Kraus über Fragen der kommunalen Finanzpolitik.

Dr. Kraus bezeichnete eingangs die Wiederherstellung einer echten und gesunden Selbstverwaltung der Gemeinden als die grundlegende Aufgabe jeder Demokratie. Wie die Gemeindeverwaltung als kommunale Selbstverwaltung früher in ständigem Kampf mit dem fürstlichen und staatlichen Absolutismus lag, so muß sie sich auch heute noch zum Schutz ihrer ursprünglichsten Rechte gegen die Tendenzen einer Staats-Omnipotenz zur Wehr setzen, die ihr Eigenleben bedrohen.

Alle Fragen der Kommunalpolitik und Kommunalwirtschaft münden letzten Endes in finanzpolitische Erwägungen. Hieraus ergibt sich das Wesen und die Bedeutung des städtischen Haushaltsplans, der die Grundlage der Finanzwirtschaft der Gemeinde bildet und mit der gesamten Wirtschaft verflochten ist. Die Aufstellung eines ausgeglichenen Haushaltsplanes ist selbst in normalen und wirtschaftlich guten Zeiten außerordentlich schwierig. Seine Beratung und Beschlußfassung ist das vornehmste Recht und die verantwortliche Pflicht des Stadtrats.

Statistische Berichte der Stadt Mainz

Und neues Leben
blüht an den Ruinen."

Herausgegeben vom
Statistischen Amt

Heft 1
Ausgegeben Mai 1947

Inhalt	Seite
I. Bevölkerungswesen	1
II. Die Lebenshaltung und deren Kosten	9
III. Die Versorgung der Bevölkerung mit Strom, Gas und Wasser	10
IV. Verkehrswesen	11
V. Kulturwesen	13
VI. Wahlen	15

6. Alfred Freitag,
Mainz, Kreybigstraße 4,
7. Lorenz Diehl,
Mainz, Caritashaus,
8. Dr. Paul Spiess, Apotheker,
Mainz, Augustinerstraße 23,
9. Heinrich Johannerwage,
Mainz, Oderstraße 33,
10. August Krahn,
Mainz, Karthäuserstraße 6,
11. Josef Müller,
Mainz-Weisenau, Taunusstraße 6,
12. Christian Schmitt,
Mainz, Drususwall 72,
13. Peter Eisenhauer,
Mainz, Kaiser Karl Ring 15,
14. Hans Gahr, Rektor,
Mainz-Gonsenheim,
15. Karl Köth,
Mainz, Kupferbergterrasse 9,
16. Wilhelm Thomas,
Mainz, Am Stiftswingert 17,
17. Josef Strieder,
Mainz, Eisgrubweg 11,
18. Otto Zickwollf,
Mainz, Kupferbergterrasse 16,
19. August Bitter,
Mainz, Görzstraße 4,
20. Josef Wittmann,
Mainz, Mombacherstraße 35 1/10.

V. Zu den Akten.

Mainz, den 19. August 1946
Der Oberbürgermeister:
- Kulturdezernat -

Regierungsrat.

- 2 -

4. Bevölkerung von Rheinhessen

Stadtkreise	Ortsanwesende Bevölkerung am 25.1.46			Ständige Bevölkerung am 17.V. 1939
	männlich	weiblich	zusammen	
Mainz	30 808	41 634	72 442	121 522 +
Worms	19 235	26 477	45 712	57 774
<u>B Landkreise</u>				
Alzey	24 146	31 717	55 863	53 192
Bingen	25 352	33 536	58 888	58 610
Mainz	26 736	35 809	62 545	55 443
Worms	17 946	24 347	42 293	39 927
Reg.-Bezirk Rheinhessen	144 223	193 520	337 743	386 468

+ Mainz nach dem heutigen Gebietsstand. Nach dem damaligen Gebietsstand (also einschließlich der rechtsrheinischen Vororte Kastel mit Amöneburg, Kostheim, Gustavsburg, Ginsheim, Bischofsheim) hatte die Stadt Mainz 154 033 Einwohner.

5. Die Religionszugehörigkeit der Bevölkerung am 25.1.1946

	<u>Stadt Mainz</u>	<u>Landkreis Mainz</u>	<u>Reg.-Bezirk Rheinhessen</u>
römisch-kath.	43 920	36 507	157 028
protestantisch	22 358	24 016	164 064
sonstige Christen	683	189	2 018
Israeliten	58	3	91
Sonstige	5 423	1 830	14 542

6. Die Bevölkerung der benachbarten Landgemeinden

Gemeinde	Gemarkungsfläche am 1.IV.1946 ha	Haushaltungen am 26. Januar 1946	Einwohnerzahl
Laubenheim	709	846	2 312
Bodenheim	1 570	1 134	3 627
Nackenheim	734	817	2 495
Nierstein	1 221	2 152	5 344
Hechtsheim	1 455	1 484	4 133
Marienborn	295	273	962
Kl-Winternheim	552	214	834
Nieder-Olm	1 123	938	2 624
Ober-Olm	1 789	632	1 724
Finthen	1 105	1 388	4 188
Budenheim	1 061	1 412	3 949

I. Bevölkerungswesen

Im Juli 1945 wurde die Zoneneinteilung geändert. Der Rhein bildet seitdem bei Mainz die Grenze zwischen der französischen und amerikanischen Besatzungszone. Im August 1945 erfolgte dann die Abtrennung der rechtsrheinischen Vororte von Mainz.

1. Stadtgebiet und Einwohnerzahl von Mainz Ende August 1945

Stadtteil	Stadtgebiet	Einwohnerzahl
Mainz	1193 ha	40 489
Mz.-Bretzenheim	1287 ha	5 821
Mz.-Gonsenheim	1058 ha	10 338
Mz.-Mombach	642 ha	7 448
Mz.-Weisenau	390 ha	5 711
Stadt Mainz	4570 ha	69 807

2. Gebiet und Einwohnerzahl der abgetrennten rechtsrheinischen Vororte Ende August 1945

	Größe	Einwohnerzahl
Kastel mit Amöneburg	1 332 ha	4 276
Kostheim	931 ha	10 397
Ginsheim mit Gustavsburg	898 ha	2 995
		3 447
Bischofsheim	922 ha	5 837
Ginsheimer Rheinauen	588 ha	-
Zusammen:	4 671 ha	27 002

3a. Die Bevölkerung nach der Volkszählung vom 26.1.1946

(ortsanwesende Bevölkerung)

Stadtteil	männlich	weiblich	zusammen
Mainz	17 528	24 183	41 711
Mz.-Bretzenheim	2 708	3 413	6 121
Mz.-Gonsenheim	4 596	5 188	10 784
Mz.-Mombach	3 363	4 589	7 952
Mz.-Weisenau	2 613	3 261	5 874
Stadt Mainz	30 808	41 634	72 442

3b. Ergebnisse der Volkszählung am 29. Oktober 1946

Stadtteil	bewohnte Grundstücke	Woh- nungen	Haushal- tungen	Wohnbevölkerung männl. weibl. zusammen:
Mainz	2 605	10 716	13 724	13 403 23 799 42 202
Mz.-Bretzenheim	913	2 036	2 105	3 148 3 584 6 732
Mz.-Gonsenheim	1 623	3 282	3 543	4 807 6 040 10 847
Mz.-Mombach	903	2 477	2 733	3 795 4 715 8 510
Mz.-Weisenau	759	1 758	1 999	2 816 3 349 6 165
Stadt Mainz	6 803	20 269	24 104	32 969 41 487 74 456

7. Bevölkerungsbewegung in Mainz im Jahre 1946

Bewegung der Bevölkerung	Januar	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	August	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.
<u>Eheschließungen</u>	33	28	41	70	39	70	42	50	62	47	56	84
auf 1000 Einwohner und auf 1 Jahr	5.4	4.6	6.7	11.4	6.3	11.2	6.7	7.9	9.8	7.3	8.8	13
<u>Lebendgeborene</u>	42	60	69	93	89	58	84	115	130	82	94	85
auf 1000 Einwohner und auf 1 Jahr	6.9	9.9	11.3	15.2	14.5	9.3	13.4	18.3	20.6	13	14.7	13.3
<u>Gestorbene</u>	119	106	107	88	89	63	63	73	89	76	84	96
auf 1000 Einwohner und auf 1 Jahr	19.1	17.4	17.6	14.4	14.5	10.1	10	11.6	14.1	12	13.2	14
Geburten- (+) oder Sterbeüberschuß (-)	-77	-46	-38	+5	-	-5	+21	+42	+41	+6	+10	-11
auf 1000 Einwohner und auf 1 Jahr	-12	-7.5	-6.2	+0.8	-	-0.8	3.3	6.7	6.5	0.9	1.5	-1.7
<u>Zugezogene</u>	-	416	791	684	772	1418	869	646	753	871	1014	609
<u>Weggezogene</u>	-	303	604	495	457	415	529	474	412	441	363	312
Wanderungsgewinn (+) od. Wanderungsverlust (-)	-	+113	+187	+189	+315	+1003	+340	+172	+341	+430	+651	+297
Bevölkerungszugang (+) od. Bevölkerungsabgang (-)	-	+67	+149	+194	+315	+998	+361	+214	+382	+436	+661	+286
Fortgeschriebene Be- völkerungszahl Ende des Monats	-	72933	73082	73276	73591	74589	74950	75164	75546	75982	76643	76929

Bemerkung: Lebendgeborene und Gestorbene jeweils ohne Ortsfremde.
Die Zahlen über die Wanderungsbewegung konnten wir erstmals für Februar 1946 erhalten.

- 7 -

12 Die Sterbefälle nach Todesursachen in Mainz
im KJ 1946

Nr.	Todesursachen	ortsans.	ortsfr.	zus.
1	Typhus und Paratyphus	-	4	4
2	Scharlach	-	1	1
3	Keuchhusten	1	1	2
4	Diphtherie	17	20	37
5	a) Tuberkulose d. Atmungsorgane b) Tbc.d. Hirnhäute und des Zentral- nervensystems c) Tbc.and. Organe u.Miliartuberkul.	82 3 14	44 4 1	126 7 15
6	Syphilis unter 1 Jahr	3	-	3
7	a) Grippe mit Lungenerkrankung b) Grippe ohne Angabe einer Lungenerkr.	2 1	- -	2 1
8	Masern	-	2	2
9	Übertragbare Gehirnentzündung	-	-	-
10	Übertragbare Genickstarre	-	1	1
11	Krebs und andere bösartige Neubildungen	159	69	228
12	Akuter fieberhafter Gelenkrheumatismus	-	-	-
13	Zuckerkrankheit	11	9	20
14	Gehirnblutung und sonstige von den Gefäßen ausgehenden Gehirnschäden	81	19	100
15	Herzkrankheiten	161	40	201
16	Bronchitis	6	2	8
17	Lungenentzündung	43	15	58
18	Darmentzündung	20	37	57
19	Blinddarmentzündung	3	2	5
20	Nierenentzündung	12	8	20
21	Kindbettfieber bei Fehlgeburt	2	3	5
22	Kindbettfieber bei standesamtlich meldepflichtiger Geburt	-	-	-
23	Sonstige Zufälle der Schwangerschaft und des Kindbetts	1	-	4
24	Frühgeburt	29	30	59
25	Angeborene Mißbildung unter 1 Jahr, Lebensschwäche, Geburtsfolgen des Neugeborenen	26	22	48
26	Altersschwäche	82	10	92
27	a) Selbstmord b) Mord- und Totschlag c) Verunglückung	17 2 73	2 6 54	19 8 127

- 6 -

10. Die Sterbefälle in Mainz im KJ 1946
nach dem Alter der Gestorbenen

Gestorbene	Gestorbene insgesamt	darunter ortsansässige	ortsfremde
unter 1 Jahr.	148	70	78
1 - 5 Jahre	71	39	32
5 - 15 Jahre	32	11	21
15 - 20 Jahre	39	28	11
20 - 40 Jahre	36	20	16
40 - 60 Jahre	152	72	80
über 60 Jahre	332	210	122
unbekanntes Alter	769	602	167
zusammen	5	1	4
Totgeborene	1 584	1 053	531
	42	24	18

11. Säuglingssterblichkeit in Mainz im KJ 1946

1946	ortsans.	ortsfr.	zusammen
ehelich	ortsans.	ortsfr.	ortsans.
unehelich	ortsans.	ortsfr.	ortsans.
zusammen	ortsans.	ortsfr.	ortsans.
männlich	39	47	23
weiblich	31	31	16
zusammen	70	78	39
			32
			109
			110

- 8 -

28	Plötzlicher Tod, ungenau angegebene Ursachen	21	6	27
29	Alle übrigen Todesursachen (ohne Totgeburten)	181	116	297
	zusammen	1 053	531	1 584

Es betrug in Mainz im Kalenderjahr 1946 die Zahl der

Eheschließungen	662	oder	8.3	auf 1000 Einwohner
Lebendgeborenen	1576	"	21.0	" " "
Gestorbenen	1584	"	21.0	" " "
Gestorbenen unter 1 Jahr alt	219	"	13.8	% der Lebendgeborenen

Ein Vergleich dieser Ergebnisse mit den entsprechenden Zahlen des letzten Vorkriegsjahres 1938 wird dadurch erschwert, dass heute die rechtsrheinischen Vororte von Mainz nicht mehr zur Stadt Mainz gehören. Trotzdem gibt die Gegenüberstellung der Verhältniszahlen ein gutes Bild von der Veränderung der Bevölkerungsverhältnisse und der Verschlechterung der Gesundheitsverhältnisse als Folge des Krieges.

<u>Eheschließungen</u>	1938:	9.7	auf 1000 Einwohner
	1946:	8.3	" " "
<u>Lebendgeborene</u>	1938:	15.8	" " "
	1946:	21.0	" " "
<u>Gestorbene</u>	1938:	11.8	" " "
	1946:	21.01	" " "
<u>Säuglingssterblichkeit</u>	1938:	7.1	% der Lebendgeborenen
	1946:	13.8	% " "
<u>Geburtenüberschuß</u>	1938:	628	
(über die Sterbefälle)	1946:	- 8	(Sterblichkeitsüberschuß)

Besonders auffallend ist die hohe Sterblichkeit (21 0/00) im Jahre 1946 gegenüber dem letzten Vorkriegsjahr (11.8 0/00). Infolgedessen übertrafen im Jahre 1946 die Sterbefälle die Geburten, während das Jahr 1938 einen beträchtlichen Geburtenüberschuß hatte.

- 9 -

II. Die Lebenshaltung in Mainz und deren Kosten

W a r e	Abgabemenge für Normalverbraucher im März 1947 Gramm	Mengen-einheit	Preis in RM	Bemerkungen
Roggen-Mischbrot	7 750	1 kg	0.37	
Haferflocken	250	"	0.60	
Teigwaren	250	"	0.93	
Teigwaren	250	"	0.97	Sonderzuteilung
Speisebohnen	200	"	1.20	
Zucker	600	"	1.02	
Kartoffeln	15 000	5 "	0.57	
Rindfleisch) oder Wurst)	540	1 "	2.00 2.12 u. 3.20	
Salzsardellen	200	"	3.30	
Salzsardellen	200	"	3.30	Sonderzuteilung
Entrahmte Frischmilch	2/8 1 wöchentl.	1 Ltr.	0.28	
Butter	160	1 kg	4.00	
Sparfett	200	"	1.36	
Käse (Limburger od. Handkäse)	125	"	1.50	20% fetthaltig
Kaffee-Ersatz	125	"	0.90	
Zigaretten	40 Stück	1 Stück	0.14	20 St.f. Frauen
Zigarren	10 "	"	0.45	
Briketts	25 kg	50 kg	1.76	
Gas	27 cbm	1 cbm.	0.20	für eine 5 köpf. Familie
Elektr.Strom	45 KWh	1 KWh	0.38	für eine 5 köpf. Familie

- 10 -

III. Versorgung der Bevölkerung mit Strom, Gas und Wasser.1. Lieferung von elektrischem Strom
Beginn 1.4.1945

<u>1945</u>	<u>kwst</u>	<u>1946</u>	<u>kwst</u>
		Januar	6 372 054
		Februar	5 797 670
		März	7 182 951
April)		April	5 016 673
Mai)	1 355 225	Mai	5 307 540
Juni	3 026 739	Juni	6 575 892
Juli	3 668 747	Juli	5 792 525
August	4 999 091	August	5 615 627
September	5 994 275	September	7 268 052
Oktober	6 415 227	Oktober	6 699 609
November	5 293 109	November	5 706 231
Dezember	7 414 419	Dezember	7 336 245
	<u>38 166 832</u>		<u>74 671 129</u>

2. Lieferung von Gas.
Beginn 16.1.1946

<u>1946</u>	<u>cbm</u>
Januar)	
Februar)	230 072
März	513 062
April)	
Mai)	1 246 913
Juni	1 145 846
Juli	942 260
August	735 281
September	1 331 267
Oktober	849 479
November	820 295
Dezember	922 423
	<u>8 636 898</u>

3. Lieferung von Wasser
Beginn 1.4.1945

<u>1945</u>	<u>m</u>	<u>1946</u>	<u>cbm</u>
		Januar	185 689
		Februar	270 163
		März	1 177 866
April)		April)	
Mai)	611 961	Mai)	860 041
Juni)		Juni	648 381
Juli)		Juli	476 407
August)	310 415	August	642 586
September	672 576	September	585 899
Oktober	229 633	Oktober	493 630
November)		November	428 295
Dezember)	950 998	Dezember	457 191
	<u>2 775 583</u>		<u>5 226 148</u>

- 11 -

IV. Verkehr1. Straßenbahnverkehr
Verkehrs-Aufnahme am 29.7.1945

<u>1945</u>	<u>Einnahmen</u> <u>RM</u>	<u>Beförderte</u> <u>Personen</u>	<u>Fahrkm.</u>
Juli	4 651,85	23 150	3 797
August	111 237,55	463 656	56 268
Sept.	139 606,95	622 443	64 692
Okt.	176 651,75	827 695	76 385
Nov.	168 198,40	802 187	80 987
Dez.	156 283,00	750 068	78 384
	<u>756 629,50</u>	<u>3 489 199</u>	<u>360 513</u>

1946

Jan.	180 755,35	925 867	90 571
Febr.	193 784,00	990 453	91 876
März	251 124,60	1 270 657	113 250
April	280 847,80	1 423 357	173 032
Mai	313 468,10	1 546 469	192 715
Juni	371 963,50	1 845 601	193 523
Juli	417 409,20	2 101 124	210 548
August	394 416,05	1 963 804	214 053
Sept.	365 222,85	1 894 761	212 550
Okt.	363 565,45	1 902 547	214 471
Nov.	340 629,65	1 814 241	203 237
Dez.	311 773,60	1 624 236	203 283
	<u>3 784 960,15</u>	<u>19 303 117</u>	<u>2 113 109</u>

2. Kraftverkehr

Verkehrsaufnahme am 26.2.1946

<u>1946</u>	<u>Einnahmen</u> <u>RM</u>	<u>Beförderte</u> <u>Personen</u>	<u>Fahrkm.</u>
Febr.	1 981,00	3 274	670
März	24 028,35	46 731	5 565
April	37 157,50	74 200	10 001
Mai	45 682,75	101 214	13 403
Juni	60 753,35	148 955	16 374
Juli	78 480,70	187 485	20 903
August	73 890,46	173 399	20 469
Sept.	59 257,54	144 195	16 837
Okt.	57 892,15	145 570	17 565
Nov.	56 712,24	137 180	16 702
Dez.	47 594,64	122 362	14 919
	<u>543 430,68</u>	<u>1 284 565</u>	<u>153 508</u>

- 13 -

V. Kulturwesen

1. Johannes-Gutenberg-Universität

Die Studierenden nach dem Stand vom 20.3.1947

Immatrikulierte	4 172
davon männlich	2 885 oder 69,1 %
weiblich	1 287 " 30,9 %
dazu	356 Hörer

Verteilung der Immatrikulierten auf die einzelnen Fakultäten

Imma- triku- lierte	kath. theol.	evang. theol.	jur.	philos.	nat.	med.	zusammen
männl.	114	102	1112	466	340	751	2 885
weibl.	-	35	94	370	337	451	1 287
Zus.:	114	137	1206	836	677	1202	4 172

Die Immatrikulierten nach dem Wohnort, nach Alter Familienstand und Konfession

Anteil der Zonen

Französische Zone	2698 = 64,7 %
Amerikanische "	751 = 17,9 %
Englische "	635 = 15,3 %
Russische "	88 = 2,1 %
zus.	4172 = 100 %

Anteil der Altersklassen

Unt. 20 Jahren	392 = 9,3 %
20 - 25 "	2657 = 63,7 %
25 - 30 "	862 = 20,7 %
über 30 "	261 = 6,3 %
zus.	4172 = 100 %

Aufgliederung nach Familienstand Aufgliederung nach Konfession

Ledig	3 874 = 92,6 %
verheir.	281 = 6,9 %
verwitw.	13 = 0,31 %
geschied.	4 = 0,19 %
	4 172 = 100 %

röm.kath.	1957 = 46,9 %
evangel.	2103 = 50,4 %
gr.orthod.	17 = 0,4 %
gottgl.	44 = 1,08 %
ohne Konf.	51 = 1,22 %
	4172 = 100 %

- 12 -

3. Der Hafenverkehr
an den Häfen von Mainz (einschl. Weisenau) im Jahre 1946 (Angelommene und abgegangene Schiffe und Güter) Sch = Schiffe

Monat	Brillekts Sch.	Kohlen t	Koks Sch	Zement t	Bezin. Sch	Gesöl t	Gips Sch	Kalk t	Sand Sch	Stück- gut t	Güter- insgesamt t											
1946																						
a)Ankunft																						
Januar	7	4641	-	-	-	-	-	1	324	12	4588											
Februar	5	2938	1	42	-	-	-	-	-	14	4935											
März	11	9931	-	-	1	488	-	-	-	14	5135											
April	10	9271	-	-	1	1010	-	-	-	16	6128											
Mai	4	3361	-	-	3	1482	1	257	-	14	6831											
Juni	10	5742	-	-	4	2360	5	2545	1	15	5337											
Juli	8	6211	1	548	4	2572	4	2322	1	25	8201											
August	8	6731	1	746	4	2482	4	478	1	12	4723											
September	10	6985	3	1584	-	2727	4	1963	-	15	6064											
Oktober	7	6371	6	3825	1	2744	3	1401	2	15	4098											
November	7	4114	5	2218	1	408	-	-	1	19	4896											
Dezember	6	2815	10	4562	-	1264	1	809	2	17	3483											
	93	70111	27	13525	1	705	2	145	28	17537	19	9775	8	2308	2	670	188	64421	36	1004	180	201
b)Abfuhr																						
Kohlen	Sch.	t	Phosphat	Sch.	Sulfat	Sch.	Zement	Sch.	Eisenschrott	Sch.	Holz	Sch.	Masch. Teile	Sch.	Stück- gut	Güter insgesamt						
Januar	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	34						
Februar	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	803						
März	1	803	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	692						
April	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	645						
Mai	2	692	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100						
Juni	1	615	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	100						
Juli	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	825						
August	5	938	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1141						
September	-	-	-	-	1	231	-	-	-	887	-	-	-	-	-	1232						
Oktober	1	140	3	1040	-	-	-	-	-	910	-	-	-	-	3	52						
November	-	-	2	720	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7	118						
Dezember	-	-	-	-	-	-	1	70	-	-	1	30	2	95	3	48						
	10	3188	5	1760	1	231	1	70	2	1797	1	30	2	95	15	352	7	523				

- 14 -

2. Stadttheater

Der Spielbetrieb hat am 7. September 1946 begonnen. Bis Ende Februar 1947 haben 132 Theatervorstellungen und 1 Morgenveranstaltung stattgefunden, die von 30 097 Personen besucht waren.

Monat	Zahl der Vorstellungen	Zahl der Abonnements-karten	Zahl der verkauften Karten Kasse-karten	zusammen:
September 1946	14	1 256	1 486	2 742
Oktober 1946	19	1 544	2 657	4 201
November 1946	23 +)	2 026	3 649	5 675
Dezember 1946	33	1 295	6 718	8 013
Januar 1947	23	2 284	2 266	4 550
Februar 1947	21	1 822	3 094	4 916
zusammen:	133	10 227	19 870	30 097

+) einschl. 1 Morgenveranstaltung

3. Konzerte

Die Kammerkonzerte haben am 18. August 1945, die Orchesterkonzerte am 26. Dezember 1945 begonnen.

	Orchester-Konzerte				Kammer-Konzerte			
	Zahl der Konzerte	Abonnements-karten	Kasse-karten	zusammen	Zahl der Konzerte	Abonnements-karten	Kasse-karten	zusammen
1. Konzert-Reihe (Sommer 1945)	-	-	-	-	18	5 490	346	5836
2. Konzertreihe (Winter 1945/46)	26	3564	3636	7200	18	3 494	801	4295
3. Konzertreihe Sommer 1946	14	2117	4300	6417	-	-	-	-
4. Konzertreihe (Winter 1946/47) bis einschl. 3. Sinf. Konz. 5. Kammer-Konz.	6	1159	1471	2630	10	1 331	435	1766
zusammen:	46	6840	9407	16247	46	10315	1582	11897

- 15 -

VI. Wahlen.1. Ergebnisse der Gemeinderatswahl in Mainz am 15. Sept. 1946

Stadtteil	Zahl der Wahlberechtigten	Abgegebene Stimmen	Gültige Stimmen	Ungültige Stimmen
Mainz	28 166	23 959	22 699	1 260
Mz.-Bretzenh.	4 999	4 599	4 387	212
Mz.-Gonsenh.	7 072	6 325	6 084	241
Mz.-Mombach	5 397	4 891	4 757	134
Mz.-Weisenau	3 926	3 519	3 366	153
Stadt Mainz	49 560	43 293	41 293	2 000

Stadtteil	Von den gültigen Stimmen entfielen auf die				
	Sozialdem. Partei	Komm. Partei	Christl. Dem. Union	Liste Danz	Liste Scheller
Mainz absolut	6 574	3 677	9 326	950	2 172
%	29.07	16.20	41.08	4.08	9.57
Mz.-Bretzenh. absolut	1 367	963	1 652	139	266
%	30.98	22.00	37.68	3.22	6.12
Mz.-Gonsenh. absolut	1 655	524	3 101	262	542
%	27.19	8.61	50.96	4.31	8.93
Mz.-Mombach absolut	1 726	640	1 906	196	289
%	36.28	13.45	40.07	4.12	6.08
Mz.-Weisenau absolut	1 184	495	1 500	76	111
%	35.17	14.71	44.56	2.25	3.31
Stadt Mainz absolut	12 506	6 299	17 485	1 623	3 380
%	30.29	15.25	42.34	3.93	8.19

Es erhielten Stadtratssitze: Christl. Dem. Union 16 Sitze
 Sozialdem. Partei 11 "
 Kommunist. Partei 5 "
 Liste Scheller 3 "
 Liste Danz 1 Sitz
 zusammen: 36 Sitze

- 16 -

2. Ergebnisse der Wahl zur Kreisversammlung des Stadt- und Landkreises Mainz am 13. Okt. 1946

Kreis	Wahlberechtigte	Abgegebene Stimmen	Gültige Stimmen	Ungültige Stimmen
Stadtkreis Mainz	49 444	38 142	36 643	1 499
Landkreis Mainz	37 543	29 810	28 735	1 075
zusammen:	86 987	67 952	65 378	2 574

Kreis	Von den gültigen Stimmen entfielen auf die				
	Sozialdem. Partei	Christl. Dem. Union	Komm. Partei	Sozialer Volksbund	Liberale Partei

Stadtkreis Mainz					
absolut	11 047	15 745	5 696	1 418	2 737
%	30.15	42.98	15.55	3.87	7.45

Landkreis Mainz					
absolut	8 849	13 609	2 307	2 598	1 312
%	30.79	47.36	8.25	9.04	4.56

zusammen:					
absolut	19 896	29 354	8 063	4 016	4 049
%	30.43	44.89	12.33	6.15	6.20

Es erhielten Sitze in der Kreisversammlung:

Christl. Dem. Union	16 Sitze
Sozialdem. Partei	11 "
Kommunist. Partei	4 "
Sozialer Volksbund	2 "
Liberale Partei	2 "
zusammen:	35 Sitze

- 17 -

3. Ergebnisse der Wahl der Mitglieder des Landtags und der Volksabstimmung über die Verfassung am 18. Mai 1947

	S t a d t t e i l					
	Mainz	Mz.-Bre.	Mz.-Go.	Mz.-Mo.	Mz.-Wei.	Stadt Mainz.
Stimmberechtigte	31 400	5 487	7 561	5 455	3 947	53 850
<u>I. Landtagswahl</u>						
Abgegeb. Stimmen	21 642	4 442	5 751	4 474	3 296	39 605
Gültige Stimmen	19 623	4 019	5 097	4 079	2 925	35 743
Ungült. Stimmen	2 019	423	654	395	371	3 862
Von den gültigen Stimmen entfielen auf						
Christl. Dem. Partei	7 034	1 329	2 325	1 267	996	12 951
Sozialdem. Partei	6 972	1 434	1 623	1 819	1 270	13 118
Kommunist. Partei	3 553	968	530	630	520	6 201
Liberale Partei	2 064	288	619	363	139	3 473
<u>II. Volksabstimmung über die Verfassung</u>						
Abgegeb. Stimmen	21 629	4 442	5 747	4 474	3 297	39 589
Gültige Stimmen	19 098	3 926	4 881	3 980	2 824	34 709
Ungült. Stimmen	2 531	516	866	494	473	4 880
Ja - Stimmen	8 320	1 408	2 591	1 497	1 034	14 850
Nein - Stimmen	10 778	2 518	2 290	2 483	1 790	19 859
<u>III. Volksabstimmung über die Schulartik- kel der Verfassung</u>						
Abgegebene Stimmen	21 498	4 442	5 377	4 474	3 297	39 088
Gültige Stimmen	18 228	3 618	4 475	3 862	2 593	32 776
Ungültige Stimmen	3 270	824	902	612	704	6 312
Ja - Stimmen	5 773	1 082	1 885	1 102	750	10 592
Nein - Stimmen	12 455	2 536	2 590	2 760	1 843	22 184

DER INFORMATIONSBRIEF
Teil B - Abschnitt I

Thema 1a: Leitartikel
Beitrag 1 vom 25.7.47

DENKMALSPFLEGE UND WIEDERAUFBAU

von Provinzialkonservator Professor Dr. Paul Clemen, Bonn (+)

In Endorf am Chiemsee starb Geheimrat Professor Dr. Dr. h. c. Paul Clemen im Alter von 80 Jahren. Der berühmte Kursthistoriker, geborener Leipziger, wurde 1902 als Nachfolger von Karl Justi auf den Bonner kunstgeschichtlichen Lehrstuhl berufen. Seit 1893, dem Jahre seiner Habilitation, war er Provinzialkonservator der Rheinprovinz. 1906 gründete er den "Rheinischen Verein für Denkmalspflege und Heimatschutz". In seiner Reihe "Kunstdenkmäler der Rheinprovinz" gab der 70-jährige nach seiner 1936 erfolgten Emeritierung mit dem Band über den Kölner Dom den Ertrag lebenslänglicher Bemühungen. Aus einer bedeutsamen Rede des verstorbenen Provinzialkonservators entnehmen wir die nachstehenden Ausführungen:

Mit welcher erschreckenden Multiplikator muß heute die Zahl der Aufgaben der Denkmälerfürsorge vervielfältigt werden gegenüber dem bescheidenen Einst! Der Atem stockt uns, wenn wir die Ziffern der Zerstörungen in den einzelnen Ländern von ganz Europa zusammentragen, wenn wir nur den Blick auf die Rechnung werfen, die uns das heutige Deutschland vor Augen hält. Das Wort Denkmalspflege erscheint dann wie ein Hohn, als etwas heute Unausführbares, nur in der Theorie Vorstellbares. Am Anfang unseres Jahrhunderts hat Aloys Riegl, der Reorganisator der österreichischen Denkmalsfürsorge, in seinem Büchlein über den modernen Denkmalkultus die "gewollten", von Anfang an als solche gedachten Denkmäler von den "ungewollten", die erst durch die geschichtliche Entwicklung in diese Rolle hineingewachsen sind, geschieden. Bei dem toten Denkmal ist die lebendige Funktion ausgelöscht, sie lebt nur noch als Erinnerung, die Form, das überkommene Gewand, bedeutet hier alles, muß unveränderlich bleiben.

Die Sonderaufgabe der Denkmalspflege unmittelbar nach dem Ende der Kämpfe ist es, sich energisch zum Wort zu melden, und ihre Ansprüche unermüdlich durchzukämpfen, auch wenn überall in dem Wiederaufbauplan und der Dringlichkeitsreihenfolge als etwas Selbstverständliches an erster Stelle die Schaffung von Wohnstätten für die notleidende Bevölkerung steht. Und dann nach einer raschen Orientie-

rung über die ungeheure Zahl der Zerstörungen, wieder nach einem weisen Plan der Dringlichkeitsordnung, die ersten notwendigen, wenn auch nur vorläufigen Sicherungsarbeiten, Abstützungen, Ausmauerungen, Abdeckung der Mauerkronen, Notdächer, Niederlegung von mit Zusammenbruch drohenden Mauern vorzunehmen. Vorangehen muß die sorgfältigste Untersuchung des jetzigen Bauzustandes, eine neue photographische Inventarisierung, Ergänzung der Aufmessungen und zeichnerischen Aufnahmen. Für die Arbeit selbst gibt es nur einen Weg: die Erscheinung von gestern wiederherzustellen, zumal bei den Bauten, die wie führende Akzente im Ortsbild stehen. Wie ein Chirurg an einem verstümmelten Körper die Prothesen im gleichen Maße und an den sichtbaren Teilen in der gleichen Form anzusetzen sich bemüht, so jetzt der Architekt. Für diesen aber ergibt sich darüber hinaus die Aufgabe, die Erscheinung des Bauwerkes möglichst in dem gleichen Empfinden für die echte Handwerkskunst heraus vor uns hinzustellen. Die Ehrfurcht vor der alten Handwerkstradition hindert nicht, daß unsichtbar neue Materialien, neue Konstruktionsmethoden und Techniken zur Verwendung kommen, durch weitgehende Verwendung von Beton, zumal für die Unterfangung von Fundamenten, komplizierte Armierung in Eisenbeton, Dachstühle in Stahlrohrkonstruktion statt in Holz, das hydraulische Einpressen von flüssigem Zement in brüchige Mauern durch das Tor-

kretierungsverfahren, S t e h e n Kunststein und Steinguß nicht erst am Anfang ihrer Entwicklung? Und auch für den äußeren Steinmantel dürfen wir auf dem Wege der chemisch-technischen Behandlung weitere Möglichkeiten erhoffen, wenn auch die bisherigen Versuche des Tränkens mit Silikaten und Wasserglas, die Bestrahlung und Verbleiung wenig dauernden Erfolg gezeitigt haben. Bis zu einem gewissen Grade handelt es sich bei all diesen Ergänzungen, allen Ausflückerarbeiten um ein Stück musealer Fürsorge - und in der Tat ist die Aufgabe in manchem Sinne verwandt mit der Behandlung eines alten Kunstwerks in einer öffentlichen Sammlung, bei der jede neue Zutat und das Sichtbarwerden einer anderen Hand vermieden werden muß. Aber der Begriff der Museisierung, der von der Mumifizierung nicht weit entfernt ist, stellt auch die große Gefahr für jede die Erscheinung ihrer Objekte betreffende Denkmälerfürsorge dar. Wenn es nicht gelingt, die Seele eines Bauwerks lebendig zu halten, sie weiter zu uns sprechen zu lassen, so sind es kalte und tote Museumsstücke und vielleicht etwas wie versteinerte Theaterkulissen, die wir vor uns hinstellen können.

Am Ende der bei jedem solchen Versuch der Wiedererweckung zu nennenden Probleme steht die Frage nach dem Anteil, nach dem Mitbestimmungsrecht der lebendigen Kunst. Der Begriff der Denkmalspflege ist in einer Zeit gewachsen, die ihre originale Stilkraft eingebüßt hatte. Dieser Begriff war mehr von wissenschaftlicher Erkenntnis als von künstlerischem Erleben getragen. Wie selten finden wir im letzten halben Jahrhundert die Namen unserer großen führenden Architekten als Leiter der Wiederherstellungsarbeiten. Das Verhältnis zur lebendigen Kunst wird immer ein ungesichertes bleiben, solange nicht die großen Künstlerbegabungen von heute für die Arbeiten an den Denkmälern berufen, zum mindesten entscheidend mitzusprechen eingeladen sind. Sie werden vor allem in größtem Umfange bei der Neuausstattung völlig ausgebrannter

Baudenkmäler, kirchlicher wie profaner, mitzuschaffen Gelegenheit haben. Eine grundsätzliche Auseinandersetzung mit den Forderungen der lebendigen Kunst wird sich für die Denkmalspflege vor allem bei der Frage ergeben, wie die Denkmäler in den Wiederaufbauplänen ganzer Städte, ganzer Ortsbilder zu ihrem Recht kommen sollen, wie bei der Wiederauferstehung der zerstörten Heimat in der neu geschaffenen Bautenwelt eine Angleichung an die Sprache der historischen Welt, eine rhythmische Verbindung mit ihr gesucht werden kann. Es wird Pflicht aller Vertreter der Denkmalspflege sein, immer wieder darauf hinzuweisen, daß jede Stadt ihr Sondergesetz hat, nach dem sie anzutreten hat. Auch bei scheinbar völliger Zerstörung bleibt doch ein wesentlicher Teil des für den Bau investierten Kapitals im Boden, in den Fundamenten und Kellern, in dem weitmaschigen System der Kanalisation, der Zuleitung von Strom und Gas erhalten, was mit dem zumeist noch aufrecht stehenden Erdgeschoß ein Viertel bis ein Drittel der gesamten Baukosten ausmacht, wozu die Straßenbaukosten kommen. Werte, die heute weder ein Einzelner noch eine Gemeinde leichtsinnig opfern darf.

Sicher ist jetzt der für die Geschichte einer Stadt vielleicht für Jahrhunderte entscheidende Augenblick gekommen, da die Lenker ihres Geschickes, die bisherige Entwicklung übersehend und ihrer hohen Verantwortung bewußt, alle vor ihren Augen stehenden Zukunftslösungen erwägen, neue Lebensmöglichkeiten vorbereiten, alte Fehler oder wirklich als nicht mehr tragbar sich erweisende frühere Dispositionen beseitigen können.

Bei der Festlegung der endgültigen Pläne werden die Vertreter der Denkmalspflege, des historischen Sinns, ihr gewichtiges Wort mitzusprechen haben, aber auch die Kunstwissenschaftler, die Historiker des Städtebaus, der Heimatkunde im weitesten Sinne, um in der Öffentlichkeit diese Interessen als eine ihnen auferlegte sittliche Verpflichtung zu verfechten.

DER INFORMATIONSBRIEF
Teil B - Abschnitt I

Thema 2: Kommunale Kulturfragen
Beitrag 10 vom 15. 8. 1947

K O P I E R E N O D E R M O D E R N B A U E N ?

Landeskonservator Dr. Deckert, Hannover, über Probleme des Wiederaufbaus der Baudenkmäler unserer alten Städte

In der heilen Stadt Goslar, der durch den Bombenkrieg kein Haar gekrümmt worden ist und deren Denkmalswert damit angesichts so radikaler Verluste an städtebaulicher Kultur ringsum sich unermeßlich gesteigert hat, hielt der Heimatbund Niedersachsen seine Jahreshauptversammlung ab und sprach Landeskonservator Dr. Deckert über den "Wiederaufbau alter Städte". Für diejenigen, die aus den Trümmern Hannovers kamen, lag am Wege die schauerliche Stadtrüine Hildesheims. Und wer die Augen nicht verschloß, dem ward wieder einmal die ganze Schwere des Wiederaufbau-Problems bewußt, dem legte sich aber auch die Dringlichkeit einer großen Aufgabe auf das Gewissen. Was hatte Dr. Deckert als Fachmann der Denkmalspflege den versammelten Heimatfreunden zu sagen? Deprimierendes und Tröstliches, Erregendes und Beruhigendes hielt sich die Waage. Deckert stand nicht an, die Alternative: "Wohnungsbau oder Denkmalspflege?" als eine demagogische Frage zu bezeichnen. Selbstverständlich hat der Wohnungsbau grundsätzlich den Vorrang. Aber es sollte ebenso selbstverständlich sein, zu begreifen, daß unsere Generation für die Baudenkmäler der Vergangenheit der Zukunft gegenüber verantwortlich ist. Und die Zeit drängt, die Zeit, die der restlosen Zerstörung des Halbzerstörten, noch zu Rettenden eilfertig Vorschub leistet. In vielen Fällen wird sich die Denkmalspflege mit momentanen Notmaßnahmen bescheiden müssen, um zunächst totale Verluste zu verhindern. Überdies sei sehr vieles, so sagte Deckert, mit einem relativ geringen Materialaufwand zu retten, zu sichern, wiederherzustellen.

Was aber kann und wie soll wieder aufgebaut werden? Es war erfreulich, zu hören, mit welcher Ent-

schiedenheit und Klarheit Deckert die Grundsätze der Restaurierungsarbeit vortrug, ohne sich dabei in den Verdacht akademischer Prinzipienreiterei zu bringen. Das Kernproblem: ob man nämlich bei der Wiederherstellung kopierend oder modern bauen solle, ist schon vor 40 Jahren heftig diskutiert worden; diese Frage, die übrigens nur aus einer typisch historisierenden, heute überholten Haltung heraus zu verstehen ist, darf längst als geklärt gelten - wenigstens bei allen denen, die nicht rückständig sind. Man wird also nicht nach vorgefaßten Prinzipien arbeiten, sondern von Fall zu Fall entscheiden, was das Richtige und Gebotene ist. Für die Vielfalt der Fälle kann es gar keine generelle Lösung geben. Der schöpferische Geist unserer Zeit wird sich in voller Freiheit entfalten können, doch wird man stets darauf achten, daß sich mit dem modernen Können die Ehrfurcht vor dem Alten verbindet. Es wird bei der Wiederherstellung keinen falschen Ehrlichkeitsfanatismus, keine Materialanbetung, aber auch keine sentimentale Rührung vor alten Werten geben. Nichts soll erhalten werden, nur weil es alt ist; nichts darf wiederhergestellt werden, was nicht sozial und wirtschaftlich gesund ist. Wir wollen nicht in Kulissen und nicht in einem Museum leben; was restauriert wird, muß in unsere Existenz einbezogen sein.

So wäre nichts damit gewonnen, wenn in unseren Städten künftig isoliert und atrappenhaft einzelne alte Gebäude stünden, ohne mit ihrer Umgebung lebendig verbunden zu sein; es wird die wichtigste und oft sehr schwierige Aufgabe sein, einen Zusammenhang der Stadt in sich zu erhalten oder ihn neu zu schaffen. Für Hannover, meinte Deckert, wird es verhältnismäßig leicht sein, das Gesicht der Stadt

zu wahren. Für Hildesheim ist es schon wesentlich schwieriger, wie-wohl auch hier mehr erhalten und mehr wiederherstellbar ist, als der erste erschrockene Blick meint. Doch darf es nicht dahin kommen, daß das künftige Hildesheim sozusagen zu einem vergrößerten Peine mit ein paar alten Häusern im Stadtbild wird. Auch das neue Hildesheim muß den Charakter der alten kunstsinnigen Handwerkerstadt weiter tragen. Hier - wie in anderen Fällen - wird man den Stadtgrundriß als ein Vermächtnis betrachten das nicht mißachtet werden darf. Freilich wird man sich auch hier keiner falschen Romantik verschreiben, sondern abändern was notwendig ist. Vieles wird sich als irreparabel herausstellen. So wird Hannover kein Leibnitz Haus mehr haben. Es genau zu kopieren (was denkbar wäre), hieße eine leere Kulisse aufstellen, ein Falsifikat schaffen. Oder ein anderes Beispiel: Die Lübecker, die die zum Teil zerstörte Marienkirche wieder herstellen, möchten darin auch eine Kopie ihres berühmten Totentanzes anbringen.

Der "Rheinische Heimatbund" wiedererstanden

Mit der ersten Nachkriegstagung am 23. Juli in Bonn hat der "Rheinische Heimatbund", früher unter dem Namen "Rheinischer Verein für Denkmalpflege und Heimatschutz" bekannt, seine verdienstvolle Tätigkeit wieder aufgenommen. Die Bonner Tagung gestaltete sich zu einer Ehrung des verstorbenen Clemen. - Die Neubestellung des Vorstandes ergab folgendes Bild: 1. Vorsitzender ist Ministerpräsident Arnold. 2. Vorsitzender Professor Dr. Kuske. 3. Vorsitzender Ministerialrat Dr. Busley. Die Leitung des beigeordneten Arbeitsausschusses, dem die Herren Graf Wolff-Metternich, Wildemann, Schwarz, Neu, Troll, Lützel angehören, hat Professor Meisen. Schatzmeister wurde Bankier Pferdenges in Köln. - Das Arbeitsprogramm des Bundes entwickelte Professor Meisen: Neben den Denkmälern von Kunst und Natur wird der Bund die rheinische Geschichte und Volkskunde und alle Formen des Gemeinschaftslebens in Schutz und Pflege umfassen. An Publikationen sind ein Mitteilungsblatt, die Fortsetzung der Einzelhefte der "Rheinische Kunststätten" und eine von Heinrich Neu bearbeitete Clemen-Biographie vorgesehen. - Landeskonservator Prof. Dr. Graf Wolff-Metternich schilderte die brennende Not der Denkmalpflege. Alle Denkmäler von Weltgeltung und europäischer Bedeutung seien von den Kriegseinwirkungen betroffen. Rund 5000 seien ganz zerstört oder schwerbeschädigt. Zur Zeit würden 140 wichtige Baustellen betreut doch seien die Schwierigkeiten, zumal auf dem Gebiete der Baustoffe und der Arbeitskräfte, immer größer geworden. Wenn keine Sicherung dieser Denkmäler erfolge, sei eine ungeheure Zunahme der Verluste zu erwarten. - Einen eindringlichen Appell widmete Prof. Dr. Troll der Rettung des deutschen Waldes. Er hoffe, daß man auf seine Ausführungen mit wissenschaftlichen Argumenten aus England antworten werde und nicht wie der britische Holzhändlerverband von "Krokodilstränen um den deutschen Wald" sprechen werde (RZ, KR, RRZ).

Auch dies lehnte Deckert als eine undiskutable Fälschung ab, er empfahl stattdessen einen Totentanz, gemalt aus den apokalyptischen Erfahrungen unserer Zeit.

Im übrigen wird bei der Wiederherstellung von Baudenkmalern stets der Grad der Zerstörung maßgebend sein. Es mag hier und da einmal auch der Grundsatz getreuen Kopierens Geltung haben. Meist aber wird die moderne Ergänzung, die natürlich in Übereinstimmung mit den alten Baufaktoren stehen muß, das Gegebene sein, und aus dem Miteinander von alt und neu wird sich eine ähnliche Spannung ergeben, wie wir sie von alten Bauwerken her kennen, an denen verschiedene Epochen gebaut haben.

Interessant war der Hinweis auf England: hier wird man die Ruinen vieler Kirchen bewußt als Mahnmale stehen lassen, auch wenn man sie im Inneren wieder herrichtet. Deckert meinte, daß der Gedanke des Mahnmals in gebotener Sparsamkeit auch für uns eine Möglichkeit sei. (Dr. Friedrich Rasche in HP 1/8).

DER INFORMATIONSBRIEF Teil B - Abschnitt I

Thema 2: Kommunale Kulturfragen
Beitrag 11 vom 29. 8. 1947

RETTUNG HISTORISCHER WERTE!

Was ist auf dem Gebiete der Denkmalspflege praktisch zu tun?

Was wir heute tun können, ist die Bergung aller Reste und Teilstücke von baukünstlerischem oder bildhauerischem Wert. Dabei sollen auch die kleinen Kunstwerke nicht übersehen werden. Neben Hausplastiken und dekorativem Giebel schmuck dürfen die Schlußsteine und Gewölberippen nicht vergessen werden. Die plastischen Hauszeichen sind ebenso wichtig wie geschnitzte Treppenfosten. Gemeißelte Türgewände und schmiedeeiserne Oberlichtgitter sollen in jedem Falle erhalten bleiben. Auch Fenster-einfassungen können recht wertvoll sein. Die oft reich geschnitzten und farbig bemalten Balkenköpfe dürfen ebensowenig der nachträglichen Vernichtung anheimfallen, wie etwa die alten Wandverkleidungen mit Bordbrettern und Zierleisten. Wertvolles Kulturgut, das verschüttet war und so den Krieg überstanden hat, darf nicht sinnlos und in Unkenntnis bei Instandsetzungsarbeiten vernichtet werden. Lebhaft diskutiert wird die Frage, ob eine Wiederherstellung aller historischen Bauwerke von Wert möglich ist. Der Fachmann wird darauf mit ja und nein antworten. Die Anforderungen der Wirtschaft und des Verkehrs bestimmen das Bild der neuen Architektur: Licht und Luft gehören in den Stadtkern, ein neues städtebauliches Bild verdrängt die altertümliche Formenwelt. Das schließt aber nicht aus, daß in jeder Stadt eine "gute Stube" alter Kunstformen erhalten bleibt oder wiederhergestellt wird. So will zum Beispiel Stuttgart den Schillerplatz mit dem Rahmen der historischen Bauwerke (Fruchtkasten, Prinzenpalais, Alte Kanzlei) neben der alt ehrwürdigen Stiftskirche erneuern. Keineswegs sollen also die Stadtkerne nach fremden Mustern schematisiert werden. Straßeneinteilung und Stockwerkhöhen, Dachformen und Fassadengliederung werden von den beherrschenden Altbauten (Rathaus, Kirche, Burg) bestimmt. Ihr Gesamtbild ist landschaftsgebunden und örtlich ganz verschieden. Jeder Schematismus (Achsenbildung) ist abzulehnen. Jede Gleichförmigkeit ist vom Übel. Der echte Geist allen Städtebaues (Sinn für Unterordnung, Gliederung nach wirtschaftlichen Gesetzen, Bodenständigkeit der Baustoffe) soll dem neuen Bauen die wogweisende Note geben. Um die Tradition zu wahren, wird manches der alten Fundstücke wieder aufgerichtet werden. Alle diese kleinen Kunstwerke werden den Bauten eine eigene Note geben und die Brücke zum Altüberlieferten bilden (DK 27/7).

St. Michael in Hildesheim und seine engste Umgebung wurden von 24 Bomben schwersten Kalibers getroffen. Eine einzige von ihnen hätte die Kirche bis in das Fundament zerstören können, aber die schwerste von allen blieb in der Krypta auf dem Grabe des Bischofs Bernward als Blindgänger liegen. Dieser Tage nun legte ein Kreis von Fachleuten die Richtlinien für den Wiederaufbau von St. Michael fest. In Kürze wird ein Dach den Bau vor den Unbilden der Witterung schützen (HP 18/7). - Unter Denkmalschutz gestellt wurde in Holzminden das Severinghaus, das Tillyhaus, Faehrrhaus, Landratsamt, Rathaus und Klubhaus. - Den Ankauf des Schlosses Wolfsburg beschloß der Niedersächsische Landtag laut LV 1/8. Die Burg ist etwa 1000 Jahre alt; ihr Ursprung ist vermutlich ein gegen die Wenden errichtetes Kastell. In nächster Nähe der Burg liegt das Volkswagenwerk und die neue Stadt Wolfsburg. - Auf dem Abteihügel in München-Cladbach trägt das Münster bereits seit Monaten eine hölzerne Haube, die Pfarrkirche ein Notdach. Der Verein der Heimatfreunde möchte die Wiederherstellungsarbeiten jedoch im Hinblick auf die 600-Jahrfeier schneller gefördert sehen: "Die Enttrümmerung des Abteihofes ist auf halbem Wege stehen geblieben. Die Arbeiten in den Repräsentationsräumen wurden noch nicht einmal begonnen. Der Brunnenhof ist zur Willäis geworden, der Abteihügel selbst zur Wüstenei und der Geroweier zum Baggerloch. Die Stadt wird doch in aller Not die kulturellen Auf-

gaben nicht vernachlässigen und das wenige Wertvolle, das uns der Bombenkrieg gelassen hat, vor endgültigem Verfall bewahren, um es bald wieder zu pflegen." (RRZ 12/8) - Schloß Hülshoff, das lange Zeit beschlagnahmt war, wurde wieder freigegeben (NWK 22/7). - Die Barockorangerie im Weilburger Schloß erlitt im Kriege schwere Bombenschäden und kann als verloren bezeichnet werden, wenn nicht sofort die notwendigsten Reparaturarbeiten durchgeführt werden, wird aus Wiesbaden gemeldet. (WK 19/8) - In Aschaffenburg wird der Wiederaufbau des Schloßes Johannisburg in den nächsten 20 bis 30 Jahren geplant, desgleichen die Wiederherstellung folgender Bauwerke: Stiftskirche, Jesuitenkirche, Pompejanum, Schönborner Hof, Sandtorbogen (ME 25/7). - Kopfschüttelnd stehen die alten Karlsruher vor der Schloßruine oder vor den schwer leidenden Weinbrennerbauten am Marktplatz und am Rondell. Es macht ihnen wenig Freude, im einstigen Verkehrsmuseum an der Kaiserstraße die Schiffsmaschine samt den Schaufelrädern des ersten Bodenseedampfers immer noch metertief im Schutt stecken zu sehen. Die Pforzheimer zeigen, wie man es machen soll. Ihre Bemühungen um die Rettung der romanischen St. Michaelskirche sind von großem Erfolg gekrönt. Die Werbung bringt ihnen Hilfe vom In- und Ausland. Die Pforzheimer verstehen sich auf Psychologie (SWV 23/8).

Denkmal oder Warnmal?

=====

In Sesslach (Oberfranken), nicht allzuweit von Würzburg entfernt, wurde nach MP 22/8 das erste Kriegerdenkmal des Hitlerkrieges eingeweiht. MP bemerkt dazu: "Kein Zweifel, - dieses Denkmal des oberfränkischen Städtchens wird zu Ehren der im letzten Krieg in Sesslach gefallenen Soldaten errichtet worden sein. Wir kennen das Denkmal in Sesslach nicht, aber wir bezweifeln, daß es als Warnmal gedacht und sind beinahe sicher, daß es ein "Denkmal" ist, - ein Denkmal für die schauerliche Unwissenheit und Kurzsichtigkeit der Deutschen, die unsere weltbekannte militaristische Denkmal-Tradition benutzen, um gefährlichere Traditionen zu schützen."

+

20 Bronzeplastiken in den öffentlichen Anlagen Hannovers wurden 1941 zum Einschmelzen eingezogen, darunter auch das Martin Luther-Denkmal vor der Marktkirche. Die Wilhelmsburger Zinnwerke teilten 1945 mit, daß ein Teil der Kunstwerke in Kisten verpackt sichergestellt sei. Weitere Nachforschungen beantwortete nunmehr eine englische Dienststelle in Celle mit dem Bemerkten: "Werke deutschen Ursprungs können als Reparationszahlung benutzt werden." (HNN 23/8) - Für die Renscheider Arbeiter, die vor 25 Jahren in Kämpfen mit den Regierungstruppen fielen, soll ein Denkmal in Form einer sechs Meter hohen Arbeitergruppe errichtet werden. Die Jury lehnte den Entwurf ab, der Denkmalsausschuß verfügte seine Ausführung. Ein Denkmal für Till Eulenspiegel wurde in Kneitlingen bei Schöppenstedt (Braunschweig), dem Geburtsort Eulenspiegels errichtet. Das bereits 1939 von dem Steinbildhauer Schmidt-Reindahl in Königsutter geschaffene Denkmal zeigt Eulenspiegel als niedersächsischen Bauernsohn; nur das schalkhafte Lachen läßt den Schelm erkennen (HNN 23/8). - Das Hamburger Lessingdenkmal soll wiederaufgestellt werden, meldet NWK 11/8. - Der Bamberger Reiter wird aus seiner Schutzhülle befreit und in einigen Wochen wieder zu sehen sein (FT 20/8).

Legende und Wahrheit der Externsteine. Über dieses Thema sprach Prof. Dr. Fuchs in Bielefeld. Der Vortragende widerlegte die Anschauungen von Prof. Teut, der 1934/35 durch Ausgrabungen und Forschungen bewiesen zu haben glaubte, daß die Externsteine eine heidnisch-germanische Kultstätte vorchristlicher Zeit gewesen seien. Die zahlreichen, zum Teil geheimnisvoll anmutenden Merkmale und Funde seien ausschließlich Zeugen aus der Zeit der Benediktinermönche. (FP 13/8) - Der Iberg und das Teufelstal bei Bad Grund, die große Wiese bei Sieber und der Waldstreifen um Hahnenklee und Altenau wurden als Landschaftsschutzgebiet erklärt. Die Kreisverwaltung Zellerfeld hat außer 48 bereits geschützten weitere 21 Baumgruppen unter Naturschutz gestellt (HNN 13/8).

Abschrift

M a i n z

In Mainz liegen die denkmalpflegerisch-städtebaulichen Probleme anders als in Lübeck, da hier ein den Rhythmus des Straßenbildes bestimmender Typ in Form des Giebelhauses nicht mehr vorhanden ist. Nur an wenigen Stellen haben sich vereinzelt mittelalterliche Giebelhäuser erhalten. Als Bischofsstadt ist das Stadtbild völlig durchsetzt mit Adelshöfen des Mainzer Stiftsadels der Schönborn, Dalberg, Erthal, Sickingen, Ostein, Stadion, Knebel, Walderdorf, Kronberg, Bassenheim, um nur einige zu nennen. Diese Höfe entstammen der Barockzeit oder der Renaissance und sind meistens künstlerisch bedeutende Bauwerke, die sehr wesentlich den Charakter der Stadt bestimmen, wertvoll durch ihren Außen- und Innenbau. Ein Teil dieser Höfe, z.B. der Schönborner, der Bassenheimer, der Walderdorfer und der Knebelsche Hof, ebenso die schöne alte Domkustorie, der heutige Bischofshof sind ausgebrannt, ein anderer Teil war vor dem Krieg in Privatbesitz und schlecht im Stand gehalten.

Auch die Bürgerhäuser tragen das Architekturkleid des 18. Jahrhunderts, sodaß man Mainz als eine frühmittelalterliche um meist kirchliche Zentren gewachsene Stadt bezeichnen kann, die in weiten Teilen auf dem mittelalterlichen Stadtplan barock überbaut ist.

Der mittelalterliche Stadtgrundriß entbehrte der durchgehenden Straßen sowohl in der Nord-Süd- wie auch in der Ost-West-Richtung. Erst der Spätbarock hat in der Anlage der Großen Bleiche und die napoleonische Zeit in der Anlage der Rue Napoléon, der heutigen Ludwigstraße mit dem Gutenbergplatz durchgehende Ostwest-Straßen geschaffen und haben im Straßenzug Augustinergasse - Leichhof - Schöffnerstraße - Schusterstraße eine Nord-Südverbindung geschaffen, die jedoch an manchen Stellen dem modernen Verkehr nicht genug Raum läßt.

Dazu kommt, daß in Mainz als Festungsstadt eine starke Tendenz zum hohen Bauen vorherrschte. Infolgedessen sind schmälere Straßen, wie die Augustinergasse für ihre Breite viel zu hoch überbaut, ein Übel, das durch die hohen Stockwerkshöhen des 19. Jahrhunderts noch verstärkt wurde. In den seitlichen Stadtteilen, sowohl in dem abgebrannten Altstadtviertel, wie auch in den noch erhaltenen Altstadtteilen südlich und westlich des Domes herrscht eine fürchterliche

- 2 -

Verfilzung der Innenhöfe, die in hygienischer und sozialer Hinsicht unmögliche Zustände gezeitigt hat.

Der Denkmalwert liegt in Mainz nicht in dem Gewirr der lichtlosen alten Gäßchen, sondern in den Gebäudekomplexen der alten kirchlichen Siedlungskerne und der Adelshöfe, sowie der oft sehr reizvollen Bürgerhausfassaden der Barockzeit.

Der Wiederaufbau muß hier also von den erhaltenen Baudenkmalern ausgehen und diese in den neuen Bebauungsplan organisch eingliedern, wobei der neue Bebauungsplan gleichzeitig eine Sanierung und eine Auflockerung der abgebrannten Stadtteile auftreten muß. Die dazu anzuwendenden Mittel bestehen in erster Linie in einer Ausräumung zu dicht bebauter Innenhöfe und in einer Verminderung der Stockwerkszahl. Ohne eine starke Umquartierung der Altstadtbevölkerung in neu anzulegende Außenviertel wird deshalb ein gesunder Wiederaufbau von Mainz nicht zu machen sein.

Wie am Beispiel Lübeck sollen auch hier zwei Teilgebiete herausgegriffen werden, die Umgebung des Domes und das völlig ausgebrannte Stadtviertel um das Invalidenhaus mit der St. Quintins- und der St. Christophskirche.

Die Dom-Umgebung

a) Ostseite:

Denkmalpflegerisch städtebauliche Verbesserungen wären vor allem auf der Ostseite des Domes anzustreben.

Der heutige Liebfrauenplatz ist kein Platz, sondern die seit der Brandkatastrophe von 1793 leere Baustelle der Liebfrauenkirche, die genau in der Achse des Domes in ostwestlicher Richtung gestanden hatte. Die Platzwände sind zufälliger Art und entbehren der vorzüglichen räumlichen Wirkung der westlichen Plätze mit der maßstäblich trefflichen Domumbauung Ignaz Neumanns.

Da der Baublock auf der Ostseite des Liebfrauenplatzes bis zur Rheinstraße völlig zerstört ist, auch auf der Südseite der Fischtorstraße einige Häuser zerstört sind, ergibt sich hier eine Möglichkeit, die Ostseite der Domumgebung völlig neu zu gestalten.

Das Ziel dieser Neugestaltung liegt darin, auch auf der Ostseite einen dem Leichhof ähnlich wirkenden geschlossenen Platz zu schaffen, an Stelle der heute ungeordnet in die Fischtorstraße einfließenden Ostseite.

Mein Vorschlag versucht vor allem den jetzigen Diagonalverkehr aus dem Liebfrauenplatz zu entfernen und verschiebt zu diesem Zweck die ehemalige Fischtorstraße nach Norden und führt die neue Straße parallel zur Flucht des "Römischen Kaisers". Dadurch wird

- 1.) die häßliche Diagonalführung der Straßenbahngleise quer durch den Liebfrauenplatz vermieden,
- 2.) ein stiller verkehrsfreier der erhabenen Ostfront des Domes würdiger und feierlicher Platzraum geschaffen, der auch die zur Höhe des Domes richtige Tiefendimensionierung besitzt.

Die Ostseite dieses neuen Platzes könnte ein öffentlicher Saalbau einnehmen, da für private Grundstücke an dieser Stelle ja die Hofräume fehlen würden.

Der Durchlaß für den Fahrverkehr ist 4 Spuren breit angenommen.

Ein langgestreckter platzartiger Vorraum verbindet den neuen Platz mit der Rheinstraße.

Eine derartige Platzlösung entspräche dem architektonischen Charakter der mittelalterlichen Dome und vermiede den Fehler, den das 19. Jahrhundert in allen europäischen Ländern durch die Freilegung der mittelalterlichen Kathedralen gemacht hat (vgl. "Les places de cathédrales et leurs abords" in der "Architecture Francaise" vom Juli-August 1942). Die Plätze um die Kathedralen dürfen nicht tiefer sein als das Bauwerk hoch ist. Das richtige Empfinden für die räumliche Wirkung war in der Barockzeit noch vorhanden, ist aber dann im Klassizismus vor allem aber im Städtebau Napoleons III. verloren gegangen.

Der neue Vorplatz könnte auch zum Abstellen von Autos benutzt werden, er hätte die Bedeutung eines würdigen Vorplatzes in dem man gewissermaßen die schmutzigen Schuhe auszieht, ehe man den feierlichen Raum monumentaler deutscher Geschichte betritt.

Von der Einmündung der neuen Straße in den Liebfrauenplatz würde sich ein außerordentlich wirkungsvoller Schrägblick auf den Dom mit seinen Türmen ergeben.

Für die Lösung im Einzelnen können sich noch andere Möglichkeiten ergeben, doch sind der Führung der neuen östlichen Platzwand durch die Richtung der Liebfrauenstraße und die Fassadenausdehnung des Römischen Kaisers bestimmte Grenzen gezogen.

Der vorgeschlagenen Lösung fiele die alte Hauptwache zum Opfer, ein Opfer, das aber durch den erreichten Gewinn an monumentaler städtebaulicher Wirkung reichlich wieder eingebracht würde.

b) Nordseite

Die vorzügliche maßstabgebende barocke Domumbauung auf der Nordseite des Domes muß natürlich erhalten bleiben. Sie schließt den Markt auf der Südseite räumlich ab und steigert durch die Zartheit ihrer Maßstäbe die monumentale Wirkung des Domes. Nur muß das Haus Nr. 16 um 2 Stockwerke erniedrigt und in der Architektur den Nachbarhäusern angeglichen werden, Bestrebungen, die kurz vor dem Krieg dicht vor ihrer Verwirklichung standen.

Ob weiter westlich der moderne Kaufhausbau zwischen der Gotthardskapelle und Höfchen architektonisch verbessert werden kann, wird im Wesentlichen eine Frage sein, die erst aus der wirtschaftlichen Gesamtlage der Zeit nach dem Kriege heraus entschieden werden kann.

c) Westseite

Die Schöffersstraße als Mittelstück der Nordsüdverbindung durch Mainz könnte verbreitert werden, doch wäre hier wohl eine Verbreiterung durch Arkaden, in denen die Gehwege geführt werden könnten, einer Verschmälerung des die Westseite des Gutenbergplatzes bildenden Gebäudeflügels vorzuziehen.

d) Leichhof

Die abgebrannten Häuser der Ostseite des Leichhofes waren sehr hoch, sodaß der herrliche Giebel des südwestlichen Domquerschiffes zu sehr überschritten würde. Es wäre hier erwünscht, die neue Bebauung durch niedrigere Stockwerkshöhen niedriger zu gestalten. Die abgebrannten Baukörper waren aber auch zu tief, auf ihrer Rückseite lagen von Mauern umgeben Hinterhöfe, sodaß der Raum vor dem Südwestquerschiff den Charakter eines Hinterhofes hatte.

Hier bietet sich die Möglichkeit zur Schaffung eines sehr reizvollen Plätzchens, das auf der Nordseite durch das Querschiff, im Osten durch die Nikolauskapelle mit dem neu zu gestaltenden Zugang zum Domstift und im Westen durch den schmäleren Neubau abgeschlossen wäre.

Durch eine grundrißliche völlige Neugestaltung der Gebäudegruppe zwischen Nasengasse und Leichhof, könnte hier eine Lösung erstrebt werden, die ohne Verlust an wertvollen Geschäftsräumen, eine gesteigerte städtebauliche Wirkung für den Dom in sich schloße

Gesichtspunkte für den Wiederaufbau
des zerstörten Stadtgebietes zwischen
St. Quintinskirche und Karmeliterplatz.

Das Gebiet umfaßt vier baukünstlerisch wichtige Gebäudegruppen, die St. Quintinskirche mit ihrem Kirchhof, der sich gegen Norden in den Hofraum des Knebelschen Hofes öffnet, den gewaltigen Baukomplex des Invalidenhauses, den Bezirk und den Kirchhof der St. Christophskirche und den Karmeliterplatz.

1.) der Bezirk von St. Quintin

Die Quintinskirche ist zwar völlig ausgebrannt, ist aber inzwischen in ihrem baulichen Bestand wieder vollkommen gesichert, die zum Teil zerstörten Gewölbe sind wieder geschlossen und torkretiert..

Die Kirche ist eines der hervorragenden mittelalterlichen Bau-
denkmäler, im Innern von großartiger Raumwirkung, ihre städte-
bauliche Stellung wird durch den stolzen und hohen Eckturm,
der prachtvoll im Bild der Schustergasse steht, durch das mächtige Dach und den sehr schönen frühgotischen Chor bedingt.

Im Westen war die Kirche gegen die Schustergasse durch ein niederes in barocken Arkaden sich öffnendes Wohnhaus und Geschäftshaus abgeschlossen, das den Straßenraum betonte und der Kirche durch die Feinheit ihres Maßstabes in ihrer Wirkung außerordentlich steigerte. Selbstverständlich muß beim Wiederaufbau diese Wirkung wieder angestrebt werden. Ebenso muß der durch eine Luftmine zerstörte Torbogen ^{der} von Schustergasse zum Kirchhof von St. Quintin wieder erstehen.

Im Osten war der besonders schöne Chor aus der frühen Hochgotik bis 1942 infolge der dichten Umbauung kaum zu sehen, da das Pfarrhaus dicht davor gebaut war. An der alten Stelle sollte man deshalb das Pfarrhaus nicht wieder aufbauen, sondern hier nach einer anderen Lösung suchen, die den Chor sichtbar werden läßt.

Dagegen muß die charakteristische alte Mauer des Kirchenbezirkes unter allen Umständen erhalten bleiben.

Die weitere Umgestaltung des Quintinbezirks hängt zusammen mit der Umbildung, die der Komplex des Invalidenhauses erfahren könnte.

2.) das Invalidenhaus

Der mächtige Bau ist das ehemalige Jesuitenkollegium, das dann später als Invalidenhaus und Altersheim gedient hat.

Baukünstlerisch ist es durch die leider stark zerstörte Kapelle bemerkenswert und wirkt mehr durch die Masse und durch den weiten Raum seines Innenhofes.

Offenbar war die Anlage früher nur dreigeschossig; das 4. Geschosß scheint eine moderne Zutat zu sein. In der eng bebauten Altstadt nahm der hohe Baukörper seiner Umgebung vor allem den engen Gäßchen, die ihn auf allen Seiten umgaben, das Licht weg. Doch wirkte der große, z.T. mit alten Bäumen beständene Hof inmitten des Gewinkels enger Gassen als ein erfreulicher Gegensatz. Wenn das Bauwerk um ein Stockwerk niedriger wieder in Benutzung genommen werden könnte, so wäre dies zu begrüßen, dann die ganze Baumasse mit ihren Tordurchfahrten, der Kapelle mit ihrem völlig erhaltenen, sehr guten Barockportal und dem weiten Hofraum ist doch ein sehr charakteristischer Bau des alten Mainz.

Man müßte nur der außerordentlich starken Ausnutzung des Baukörpers einen Riegel vorschieben. Außer dem Abbau eines Stockwerks, wäre die Niederlegung des südlichen, dem Hauptbaukörper vorgelegten Bautraktes erwünscht.

Dadurch entstünde ein kleinerer Platz, der Licht und Luft in das Altstadtgebiet bringen und zugleich den Quintin-Bezirk abschließen würde. Die Nordostecke des Quintinbezirks könnte dann geschlossen und möglichst nur zweigeschossig bebaut werden, so daß die reizvolle Intimität dieses kirchlichen Bezirkes durch die geschlossene Wirkung noch gesteigert würde.

Selbstverständlich setzt diese Umformung des Invalidenhauses eine andere zum mindesten reduzierte Benutzung des jetzt infolge der Enge der früheren Festungsstadt zu sehr vollgepropften Baukörpers voraus.

Das Beispiel will auch nur zeigen wie durch Abbruch und Abbau Luft und Licht in eine verfilzte Altstadt hineingetragen werden können.

Der Knebelsche Hof müßte wieder in der alten Weise aufgebaut werden, wobei im Westflügel an Stelle der modernen modischen horizontalen Schlitzfenster Steinpfostenfenster zu treten hätten.

3.) Der Bezirk von St. Christoph

Die Christophskirche ist eine hochgotische Pfarrkirche mit einem hervorragend schönen hochromantischen Turm aus der Zeit um 1200, der mit dem ähnlichen Turm der Emmeranskirche zu den

baukünstlerischen Kostbarkeiten der Stadt Mainz gehört.

Ihr Westteil war bisher dicht mit viergeschossigen besonders häßlichen Bachsteinbauten umbaut, sodaß die Westfront überhaupt nicht sichtbar war. Hier muß durch Bauverbot ein freier Vorraum geschaffen werden; der anschließende Baukörper an der Christophstraße muß wieder höchstens dreigeschossig gehalten werden, damit der Giebel und der schöne Turm von der Schustergasse aus sichtbar werden. Die Mauer des Kirchhofbezirkes muß selbstverständlich erhalten bleiben - ein neuer Zugang könnte zum Westportal geführt werden. Das alte Pfarrhaus wäre an seiner Stelle in der alten Form zu erhalten - es hält die Straßenflucht der Christophstraße und faßt sehr reizvoll den Zugang zum Nordportal.

Der kleine Vorraum innerhalb des Kirchhofs zwischen Pfarrhaus und Valentinuskapelle mit dem alten Kirchturm war ein besonders reizvolles Architekturbild.

4.) Der Carmeliterplatz

Der Carmeliter-Platz war trotz seiner schlechten Pflege einer der reizvollsten Plätze des alten Mainz. Leider ist die südöstliche Ecke zwischen Christophstraße und Christophgasse der "Mainzer Hof" nach dem Brand durch Sprengung zerstört worden.

Auch das auf der Nordseite des Carmeliter-Platzes stehende Eckhaus zur Mitternachtsgasse ist nach dem Brande durch Sprengung niedergelegt worden.

Es besteht deshalb die Möglichkeit, die Christophgasse und die Mitternachtsgasse mäßig zu verbreitern und die Südflucht der Christophstraße bis zum Carmeliter-Platz durchzunehmen. Die Form des Wiederaufbaues des Mainzer Hofes bleibt zunächst offen; in der alten Form als aufwändiger Quaderbau wird er nicht wieder erstellt werden können und die in die Christophstraße vorspringende Bauflucht wird man, nachdem das Bauwerk bis auf Straßenhöhe zerstört ist, nicht beibehalten können.

Prof. Jäger, Darmstadt.

Gedanken zum neuen Aufbau der Stadt Mainz

von

Michel Oppenheim

Mai 1945,
ergänzt Dezember 1945.

M o t t o

Am kräftigen Neuen
Sich stärken und freuen,
Nicht ohnmächtig halten
Am Alten.

Aus Altem und aus wohlerkanntem Neuen
Erbau' Dir Deine Welt! So wird sie Dich
erfreuen.

Allgemeines

I. Bei dem Neuaufbau der Stadt Mainz muß jede Geländespekulation unmöglich sein.

Das Gelände, das für Straßen, Plätze und Anlagen oder öffentliche Bauten erforderlich ist, muß zur Verfügung gestellt werden. Im Allgemeinen soll für dieses Gelände anderes Gelände gegeben werden. Im besonderen - immer wenn der abgebende Teil dies wünscht - kann an Stelle von Tauschgelände Bezahlung in Geld treten.

Privatpersonen, die unmittelbar persönlich oder mittelbar als Mitglied einer interessierten Vereinigung Grundbesitz haben, müssen von allen Entscheidungen auf diesem Gebiet ausgeschlossen sein.

II. Der Neubau der Stadt hat in vielen Stadtteilen eine Neuverteilung des Grundbesitzes zur Voraussetzung.

Da nicht genügend Gelände, jedenfalls nicht genügend gleichwertiges Gelände als Tauschgelände zur Verfügung steht, muß bei einem Tausch der Abgebende eine kleine quantitative und qualitative Minderung in Kauf nehmen.

Die Grundbesitzer, die auf Grund des neuen Bebauungsplanes und nach der Neuverteilung des Bodens ihren alten Grundbesitz erhalten können, müßten in eine hypothekarische Belastung einwilligen, damit sie den Grundbesitzern gleichgestellt sind, die wertvolles Gelände gegen geringeres Gelände abtreten müssen. (Diese ausgleichende Besteuerungsart könnte in dieser Form nur durchgeführt werden, wenn sie nicht für andere staatliche Zwecke Verwendung finden soll.)

III. Ein allgemeiner Bebauungsplan für das Gebiet der Stadt Mainz, der eingemeindeten Vororte sowie der benachbarten Vororte ist aufzustellen. Ein Bebauungsplan der Stadt mit den Eingemeindungen genügt heute nicht mehr, denn die beiden einzigen Waldstücke in der nächsten Umgebung

-- der Lennebergwald und der Ober-Olmerwald -- gehören unbedingt in das Interessengebiet der Stadt Mainz ohne Rücksicht auf die augenblicklichen Eigentumsverhältnisse. Der Lennebergwaldverband, wie er in der Zeit nach dem ersten Weltkrieg bestand (s. die Akten des ehemaligen Kreisamtes Mainz und des Forstamtes Mainz) mag ein Fingerzeig geben, wie ein Wald geschützt werden kann, auch wenn er verschiedenen Eigentümern gehört.

IV. Eine ins Einzelne gehende Wiederherstellung (Kopie) der Stadt Mainz, wie sie vor August 1942 bestand, soll nicht versucht werden. Es wäre geschmacklos, alle die engen Straßen mit den für die Straßenbreite zu hohen Häusern in alter Weise wieder aufbauen zu wollen und es widerspräche unserem Gefühl für gesundes Wohnen, in allen Bezirken der Altstadt eine zu hohe Bevölkerungsdichte wieder zuzulassen.

V. Die in jeder alten Festungsstadt vorhandene, durch die Umwallung entstandene und bedingte Raumnot soll für Mainz der Vergangenheit angehören.

Von bestimmten Ausnahmen abgesehen (s. B. I 1) muß jedes Haus zum mindesten einen ausreichenden Hofraum haben.

VI. Notwendige Straßenverbreiterungen und Platzweiterungen sowie etwa notwendige Straßendurchbrüche sind jetzt durchzuführen, auch wenn eines der wenigen noch stehenden Häuser einem solchen Eingriff zum Opfer fallen müßte.

VII. Auf Durchblicke achten, evtl. durch Baubeschränkungen schützen.

VIII. Blickpunkte beachten, evtl. neue schaffen.

IX. Nicht jede Straße ist zu verbreitern, nicht jeder Straßendurchbruch ist erforderlich.

X. Ortsübliches Material sollte nach Möglichkeit verwandt werden (s. Anlage 1).

B. Besonderes

I. Die Stadt.

1. Gewisse Baukomplexe sollen auch im neuen Mainz ihren alten Charakter behalten. Es muß der Geschicklichkeit des planenden und überwachenden Architekten überlassen bleiben, daß jeder Kitsch ferngehalten wird. Die nachstehenden Gebiete dürften sich besonders für eine derartige Unterordnung unter eine bestimmte städtebauliche Idee eignen:

a) Gebiet um den Dom,

begrenzt von Höfchen, Markt, Liebfrauenplatz, Liebfrauenstraße, Grebenstraße, Leichhofstraße, Leichhof, Schöffnerstraße einschließlich Heiliggrab und Bischofsplatz. In diesem Gebiet müßte dem mächtigen Bau des Domes alles untergeordnet sein. Mit Rücksicht darauf, daß in diesem Gebiet die meisten Grundstücke Eigentum der Kirche sind, ist die zukünftige Gestaltung im Einvernehmen mit der Kirche zu planen.

b) Gebiet um St. Stephan.

Auch in diesem Gebiet muß der Charakter des übergeordneten Kirchenbaues gewahrt bleiben.

c) Gebiet von Karmeliten bis zum Krempelmarkt.

Folgende Gebäude müßten durch Nachbarschaft und verknüpfende Anlagen verbunden (architektonisch und gärtnerisch) ein künstlerisch geschlossenes Baugebiet geben:

Hotelneubau Holländischer Hof,
Karmelitenkirche mit Schule,
Häuser am Karmelitenplatz,
Christophskirche,
Invalidenhaus,
Knebel'scher Hof,
St. Quintin mit Friedhof,
Neubau Tietz,
Neubau Mohren-Apotheke,
Stadthaus (Gebiet des alten domus universitatis,
der Sonnenbrauerei und des alten Stadthauses
mit den anschließenden Grundstücken).

Da zwischen Große Bleiche und Fischtorstraße zur Zeit
kein Eingang in die Stadt vorhanden ist, wäre hier
der fehlende Eingang zu schaffen.

Die jetzige mächtige Wirkung von St. Quintin muß nach
der Neubebauung dieses Gebietes nicht nur erhalten
bleiben, sie muß weiter betont werden. Durch leichte
nicht-lineargrade Ausrichtung der Straßen ist diese
Kirche als point de vue hervorzuheben.

Dieser Straßenzug wurde gewählt, da auf diesem Weg
eine Anzahl bedeutender Bauten noch vorhanden ist,
die wiederhergestellt durch verbindende Anlagen in
eine Baugruppe zusammengezogen werden können.

- d) Zwischen diesem, vorstehend unter c) aufgeführten
Gebiet, dem Höfchen, Markt, Liebfrauenplatz, Fischtor-
straße, Rheinstraße, sollte der Charakter der alten
Stadt mit ihren winkeligen engen Gassen nach Möglich-
keit erhalten bleiben unter Benutzung von Motiven
der Mainzer Altstadt (z. B. Figurenschmuck an Straßen-
ecken und Hauswänden, schiefgestellte Eckeingfahrten
usw.) und Verwendung von an anderen Stellen gebor-
genen Gebäudeteilen.

In diesem Gebiet ist besonders zu achten auf

Platzanlage Brand,
Eiserner Turm,
Heilig Geist,
Römischer Kaiser mit König von England,
die noch vorhandenen alten,
wertvollen Gebäudereste.

e) Gutenbergplatz.

Die frühere platzartige Wirkung des Gutenbergplatzes
ist herzustellen durch Wiedererrichtung der beiden
Eckhäuser Gutenbergplatz/Fuststraße und der beiden
Eckhäuser Gutenbergplatz/Schöffnerstraße. Wegen des
starken Verkehrs namentlich am Höfchen werden in den
Erdgeschoßräumen der beiden Eckhäuser an der Schöffner-
straße und an der Fuststraße zweckmäßig breite
Laubengänge eingebaut. Mit Rücksicht auf den Dom
notwendige Baubeschränkung nach der Höhe.

- f) Die alten Adelspaläste und die alten Bürgerhäuser
sind soweit möglich zu erhalten oder unter Verwen-
dung der alten Fassaden neu zu errichten. Die Umge-
bung muß sich ihnen unterordnen.

2. Da die Eisenbahnbrücke doch neu gebaut werden muß, wäre
jetzt zu prüfen, ob sie nicht zweckmäßiger etwas weiter
stromaufwärts neu errichtet wird. Zugleich müßte dann
der Hauptbahnhof Mainz verlegt werden. Die Pläne hierzu
liegen bereits vor. Die Kosten für diese weiträumigen
Neuanlagen sind - absolut betrachtet - jetzt geringer
wie früher, da die Eisenbahnbrücke doch neu gebaut
werden muß. Eine Verteilung auf lange Zeit erforderlich,
um für viele Jahre viele Arbeitskräfte nutzbringend zu
beschäftigen.

3. Inwieweit es für die Stadt vorteilhaft wäre, den Hafen auf die rechte Rheinseite zu verlegen, ist jetzt zu prüfen. (Diese Bemerkung wurde geschrieben vor der katastrophalen Zoneneinteilung.)

4. Verbindung zum Stadtpark.

Das Gebiet des Stadtparkes krankt an ungenügenden Zufahrtsstraßen zur Stadt. Es wäre zu prüfen, ob ein großer Durchbruch vom Schillerplatz vorbei an der Südseite des Gouvernements entlang der Nordseite des Willigisplatzes durch die Golden-Luftgasse quer über die Zitadelle mit Mündung nach der Bichelsteinstraße oder nach der Neumannstraße jetzt nicht leicht durchführbar wäre mit Rücksicht darauf, daß auf diesem Wege fast alles abgebrannt ist. Auf den alten Plänen der Stadt Mainz vor 1933 ist die Golden-Luftgasse durchgeführt bis zur Zitadelle.

Statt einer Überquerung der Zitadelle, die wenn möglich erhalten bleiben sollte, könnte der obere Teil der Windmühlenstraße benutzt werden.

5. Gasthäuser.

Am Rheinufer oder in seiner nächsten Nähe müssen wie früher mindestens 3 große gute Hotels (Holländischer Hof, Rheinischer Hof, Karpfen) vorhanden sein, die mit den Hotels der Nachbarstädte in jeder Weise konkurrieren können.

Die meisten Reisenden beurteilen eine Stadt nach ihren Speisehäusern und Übernachtungsmöglichkeiten. Daher weitgehende Unterstützung dieser Anlagen durch die Stadt erforderlich.

6. Plätze für Markthalle und Schwimmbad vorsehen.

7. Das "Gartenfeld" sollte grundsätzlich bevorzugt bebaut werden vor Bebauung weiter entfernt liegender Gebiete - es sei denn, daß gewisse Teile des Gartenfeldes für Industrie vorgesehen werden.

8. Mainz-Kastel.

Die Bahn muß von der Rheinfront verlegt werden. Sie gehört von Mainz aus gesehen hinter den Ortsteil. Falls dies aus finanziellen Gründen jetzt nicht möglich sein sollte, ist bei Aufstellung des Bebauungsplanes die Verlegung des Bahnhofes zu projektieren.

9. Als Hauptverkehrsstraße durch die Stadt in senkrechter Richtung zum Rhein wird die Große Bleiche vorgeschlagen (s. Anlage 2).

II. Spazierwege.

Die Stadt Mainz besitzt im Vergleich zu den anderen Städten der nächsten Umgebung nur wenige Spazierwege. Auf die Ausgestaltung der vorhandenen und auf die Schaffung neuer Spazierwege ist Bedacht zu nehmen.

1. Rheinufer.

Zwischen Drehbrücke, die schleunigst zu ersetzen ist, und Eisenbahnbrücke sind sämtliche Lagerhallen zu beseitigen. Hierdurch wird ein großer Teil der Kopfsteinpflasterung zwischen Ufer und Promenade unnötig und kann durch Grün- und Blumenpflanzungen ersetzt werden. Ausgestaltung des Promenadeweges durch Anpflanzungen. Errichtung eines Cafés oder Speisehauses an dem alten Anlegeplatz der Passagierdampfer. Für den gleichen Zweck wäre das Fort Malakoff mit anschließendem Gebiet auszunutzen.

2. Der Promenadeweg "Owenerum".

(Bingerschlag, Linsenberg, Römerwall, Fichteplatz, Drususwall, Rosengarten, Stadtpark).

Wiederherstellung.

Der Beginn dieses Weges müßte gleich hinter der Brücke über dem Hauptbahnhof durch eine Grünanlage kenntlich gemacht sein.

3. Gebiet zwischen den Friedhöfen und Städt. Krankenhaus.
Wiederherstellung. Mehr Fernblicke schaffen. Die übermäßige Anpflanzung von Hecken und Unterholz auf einem verhältnismäßig engen Raum, die in Mainzer gärtnerischen Anlagen häufig vorkommt, macht sich gerade auf diesem Gebiet störend-bemerkbar.

4. Weg über die 3 Brücken.
Bis zum Neubau der Brücken Verbesserung der Uferwege am Rhein und Main auf der Maaraue.

5. Lennebergwald.
Dieses Waldgebiet ist mit besonderer Sorgfalt zu behandeln.

Schutz gegen Abholzung des sogenannten Privatwaldes, evtl. Enteignung des Privatwaldes.

Schutz gegen Bebauung.
Schutz des Waldbestandes.
Anlage von Unterholz.

Wegverbesserung wie durch Lennebergwaldverband.

Schaffung eines Promenadeweges für Fußgänger unmittelbar von der Stadt bis zum Wald: etwa Wallstraße, Goßler-Weg, Hattenberg, Bahnwärterhaus 37. Großer Sand, Krimm.

Auch von den anderen anliegenden Gemeinden sind Promenadewege für Fußgänger bis zum Wald anzulegen.

6. Ober-Olmerwald.
Schutz des Waldbestandes. Anlage und Verbesserung einiger Wege. Promenadewege nach Finthen usw.

7. Stadtpark.

Stadtpark, Volkspark und Fort Weisenau müßten durch eine verbindende Anlage zwischen Stadtpark und Volkspark eine geschlossene Anlage geben.

Schaffung eines die Rheinpromenade mit dem Stadtpark verbindenden Promenadeweges an der Nikolaus-Schanze.

8. Goßler-Weg.

Der Goßler-Weg ist auszugestalten als Promenade ähnlich der Anlage vom Römerwall und Drususwall. Fortführung bis Hattenberg, von da Teilung einerseits nach dem ehemaligen Mombacher-Tor oder in Richtung Mombach, andererseits nach Bahnwärterhaus 39.

Vom Ende der vorstehend angeführten nach Mombach gerichteten Abzweigung des Goßler-Weges ist eine Verbindung (Promenadeweg) zum Rheinufer zu schaffen, als Ersatz für den kassierten Rheingauwall. Der früher beliebte Spaziergang Wallstraße - Rheingauwall - Rheinufer ist durch die Vergrößerung des Schlacht- und Viehhofes zerstört worden, ohne daß die Stadt trotz ihrer damaligen Zusage einen Ersatz geschaffen hat.

9. Dauerkleingärten.

Großzügige Anlage von Dauerkleingärten in der Art der Anlage zwischen Manfred von Richthofenstraße und Jägerstraße.

Plätze für derartige Anlagen:

- a) Landwehrweg,
Grenzweg,

Verbindung von Grenzweg zum Platz an der Ecke Hechtsheimerstraße/Stiftswingert,

Verbindung von Grenzweg zum Fort Weisenau,

- b) Bretzenheimer Bruchweg.

Zwischen den Anlagen unter a) und b) sind Promenadenverbindungen herzustellen über Xaveriusweg, Römersteine und südwestlich Zahlbach/Pariserstraße.

C. Verschiedenes

I. Der in Mainz abzufahrende Bauschutt könnte in folgender Weise benutzt werden:

1. Verbreiterung der Rhein- und Maindämme, die dann mit Alleen und Anpflanzungen zu versehen sind (Promenadenstraßen für Fußgänger). Ausgestaltung der Zugangswege zu diesen Dämmen.

2. Verbreiterung verschiedener Landstraßen.

Die Verbreiterung soll mit Bäumen bepflanzt als Promenadeweg für Fußgänger ausgestaltet werden.

3. Hochwasserfreie Erhöhung der Petersaue, jedenfalls ihres stromaufwärts gelegenen Teiles. Hier ist eine Badeanstalt für Rheinbäder und Sonnenbäder zu errichten (mit Wirtschaftsbetrieb).

4. Hochwasserfreie Erhöhung der Maaraue oder gewisser Teile der Maaraue.

5. Auffüllung im Gartenfeld.

II. Die Straße soll dem Verkehr dienen - aber nicht nur dem Autoverkehr. Auch der Fußgänger muß ein Recht haben, ohne Gefahr die Straßen, namentlich die Landstraßen, zu benutzen. Es sind daher die Landstraßen, jedenfalls in der Nähe der Stadt, außer mit Radfahrwegen auch mit Fußwegen zu versehen.

Anlage 1zu "Gedanken zum neuen Aufbau der Stadt Mainz"

Die Verwendung von weißem Sandstein führte immer zu ortsfremden Bauten, die sich in das Mainzer Stadtbild nicht einfügen konnten. Ein Beispiel, wie in Mainz nicht gebaut werden sollte, bildete der Neubau von Scheuer & Plaut in der Schusterstraße, der von einem auswärtigen Architekten erbaut, mit dem in Mainz üblichen Stil in keiner Weise harmonisierte. Der ungefähr zur gleichen Zeit erbaute Neubau Tietz in rotem Sandstein fügte sich dagegen gut in den Stil der Mainzer Altstadt ein, obwohl an ihm keine alten Mainzer Motive verwendet waren.

Den alten Mainzer Bauten entsprechend sollte darauf geachtet werden, in der Altstadt roten Sandstein mit hellem Flächenbewurf bevorzugt zu benutzen.

Anlage 2zu "Gedanken zum neuen Aufbau der Stadt Mainz"Bemerkung

zum Bau einer Hauptverkehrsstraße durch die
Stadt Mainz in senkrechter Richtung zum Rhein.

Es bestehen 3 Möglichkeiten:

1. Ludwigstraße - Markt - Fischtorstraße,
2. Große Bleiche,
3. Kaiserstraße.

Zu 1. Durch die Verbreiterung der Ludwigstraße auf 24,5 m (Vorschlag der Bauverwaltung) oder 30 m (Vorschlag des Herrn Prof. Reinhold) werden sämtliche auf dieser Route liegenden Plätze ihres Platzcharakters beraubt. Schillerplatz, Gutenbergplatz, Markt und Liebfrauenplatz werden nicht mehr als Plätze wirken, sondern nur noch als verbreiterte Straße. Der Charakter der Altstadt mit der abwechslungsreichen Folge kleiner Platzanlagen, der in der Nachbarschaft des Domes unbedingt erhalten werden muß, wird hierdurch zerrissen und zerstört werden. Die gleiche Verbreiterung muß dann zwangsweise in der Schillerstraße durchgeführt werden. Das zu enteignende Gelände umfaßt ein großes Gebiet. Wir erhalten dafür nur Zerstörung des historisch Gewordenen, können aber keinen Ästhetischen Gewinn in städtebaulicher Beziehung buchen.

Zu 2. Die Große Bleiche wurde erst im XVIII. Jahrhundert angelegt. Sie ist eine Straße ohne jeden Charakter. An beiden Enden ohne Blickpunkt wirkt sie auf den Fremden nicht anders wie irgend eine Straße in irgend einem Neustadtteil. Nach dem Rhein zu sieht man ins Leere und nach der anderen Richtung sieht man durch die Bilhildisstraße nach der unerfreulichen

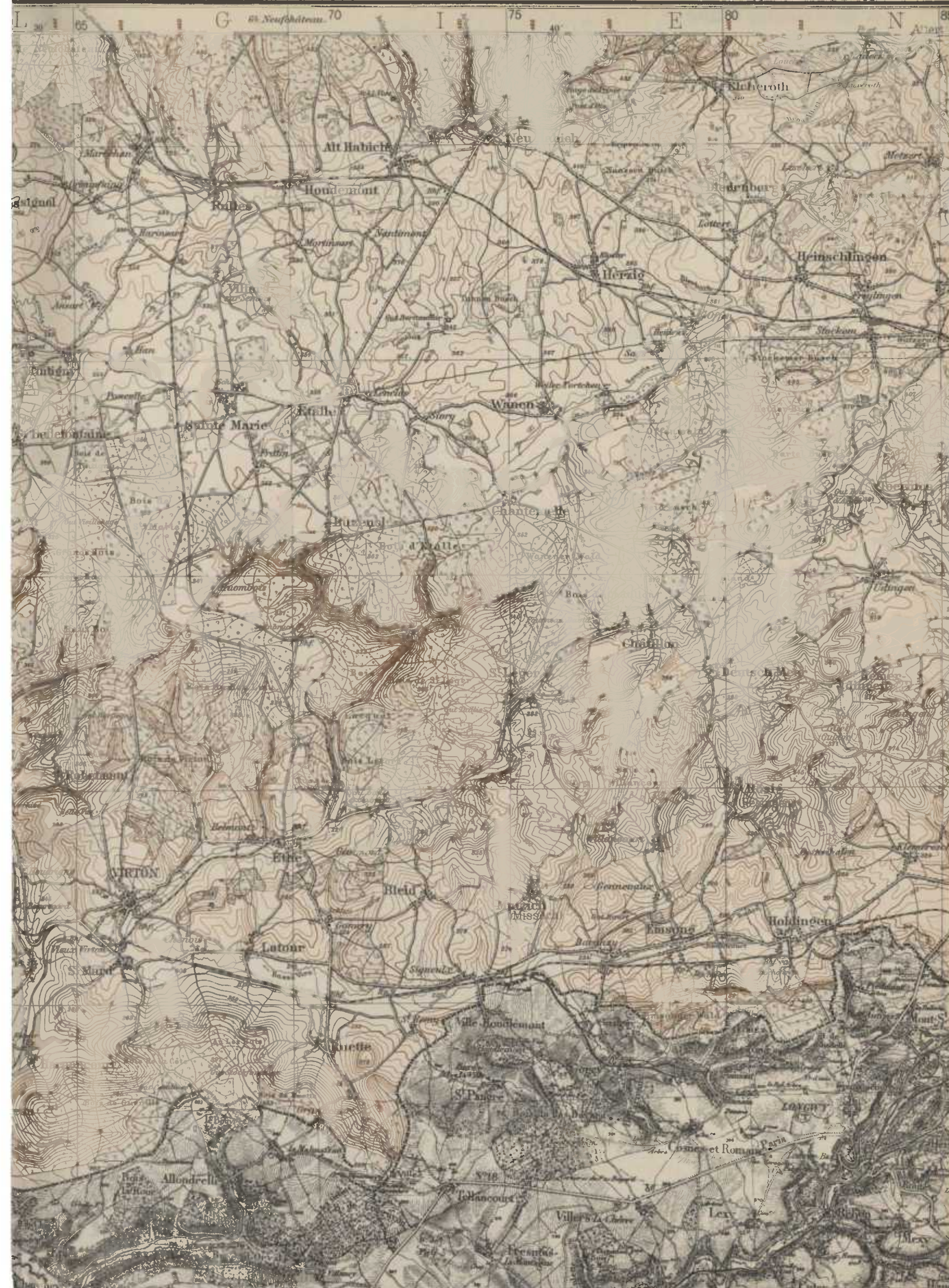
Wand mit dem Pissoir. Wird die Große Bleiche auf der Südseite in dem Ausmaß verbreitert wie dies vorgesehen ist, so erhält man in der Richtung nach Osten als erfreulichen Blickpunkt die Peterskirche und in der Richtung nach Westen als Blickpunkt den auf der freien Seite der Bilhildisstraße zu errichtenden Neubau, für dessen entsprechende Ausgestaltung unbedingt Sorge getragen werden muß. Durch die Verbreiterung der Großen Bleiche wird also für die Stadt Mainz in städtebaulicher Beziehung ein starkes Plus entstehen.

Zu 3. Eine Verbreiterung der Kaiserstraße ist nicht notwendig. Es müßte aber die in der Richtung nach dem Rhein fahrende Straßenbahn auf die andere Seite verlegt werden, um den Charakter als Einbahnstraße tatsächlich durchzuführen. An- und Abfahrtswege zur Kaiserstraße in östlicher Richtung ist der Bahnhofplatz oder die Parkusstraße. Der Bahnhofplatz muß ausscheiden wegen seines schon vor dem Krieg zu starken Verkehrs. Bleibt also die Parkusstraße. Man möge bei der Polizei feststellen, wo die meisten Unglücksfälle in den letzten Jahren vorgekommen sind. Ich glaube in der Parkusstraße. Die Einmündung von der Parkusstraße in die Kaiserstraße ist unübersichtlich und ebenso unübersichtlich ist die Überquerung Parkusstraße - Bahnhofstraße. In städtebaulich architektonischer Beziehung würde die Stadt Mainz keine Bereicherung erfahren, wenn die Kaiserstraße als Hauptverkehrsstraße gewählt würde. Man darf auch nicht vergessen, daß die Benutzung der schattigen Wege längs des Mittelteils der Kaiserstraße illusorisch wird, da die Fahrbahn nicht ohne Gefahr überquert werden kann. Bei dem Mangel an Promenadestraßen in Mainz sollte dieser Charakter der Kaiserstraße ohne zwingenden Grund nicht aufgegeben werden.

Zusammenfassend muß festgestellt werden, daß die Stadt Mainz in städtebaulicher Beziehung anlässlich der Lösung dieser Frage nur einen Gewinn haben wird, wenn die Große Bleiche als Hauptdurchgangsstraße gewählt wird. Die Verschönerung der Stadt sollte aber der einzige Maßstab sein, bei einer derartigen Planung, die das Stadtbild für die Zukunft festlegt und sollte, allein bei der Entscheidung maßgebend sein.

Es muß auch darauf hingewiesen werden, daß die Große Bleiche die kürzeste Verbindung darstellt zwischen Bahnhofsbrücke und Straßenbrücke.

Mainz, den 6. September 1945





DENKSCHRIFT

*der zwei großen alten
in Mainz beheimateten
Verlagshäuser und Druckereien*

**MAINZER VERLAGSANSTALT UND DRUCKEREI
WILL UND ROTHE KOMMANDITGESELLSCHAFT**

und

B. SCHOTT'S SÖHNE

*über den sofortigen Wiederaufbau
ihrer Unternehmungen*

MAINZER VERLAGSANSTALT UND DRUCKEREI

W I L L U N D R O T H E K O M M A N D I T G E S E L L S C H A F T

F E R N S P R E C H E R 2 9 — G R O S S E B L E I C H E 4 6 — 4 8

GESCHÄFTSLEITUNG

MAINZ AM RHEIN

7. Oktober 1946

Wir erlauben uns, Ihnen die Denkschrift der Firmen

MAINZER VERLAGSANSTALT UND DRUCKEREI
Will und Rothe Kommanditgesellschaft und

B. SCHOTT'S SOEHNE, Mainz

mit der Bitte zu überreichen, sich davon zu überzeugen, daß die Bestrebungen der beiden angesehenen Verlagshäuser und Druckereien darauf gerichtet sind, die Tradition der Stadt Mainz als Gutenbergstadt zu sichern. Selbstverständlich darf bei dieser Planung nicht außer acht gelassen werden, daß zunächst nur jene Bauten in Angriff genommen werden sollen, die für die Verbringung des Personals aus den Kellerräumen in zweckentsprechende Arbeitsstätten, für die Verpflegung in geeigneten Kantinenräumen und für die Schaffung von Wohnungen der noch außerhalb der Stadt Mainz untergebrachten Werksangehörigen bestimmt sind und deshalb keinen Aufschub gestatten.

Mit vorzüglicher Hochachtung !

Will - Rothe

DENKSCHRIFT

Obwohl in Mainz, der Geburtsstätte der Erfindung der Buchdruckerkunst, die erste Druckerei der Welt errichtet wurde,

**hat in unserer Stadt dieser Wirtschaftszweig
niemals eine führende Rolle gespielt.**

Leipzig und Berlin, die deutschen Druckerei- und Verlagsmetropolen, in den letzten fünfzig Jahren auch München und Stuttgart, sowie Düsseldorf, Köln, Frankfurt, aber auch manche andere kleine Stadt hatten in der vergangenen Zeit unter Förderung ihrer Stadtverwaltungen das Druckgewerbe und die Druckkultur zu hoher und höchster Leistung gesteigert.

Neuerdings entfaltet unsere Nachbarstadt Wiesbaden infolge der Initiative der amerikanischen Militärregierung durch die Verlegung einiger Leipziger Großverlage nach dort eine große Aktivität, um die Bäderstadt auch zu einem Mittelpunkt des Druckereigewerbes und des Verlagswesens auszubauen. So sollen schon in allernächster Zeit — wir hatten persönlich Gelegenheit, die uns vorgelegten Entwürfe kennenzulernen — für den Wiesbadener Kurier-Verlag und die aus Mitteldeutschland zugezogenen Buch- und Zeitschriftenverlage große Gebäudekomplexe vor der Wiesbadener Hauptpost und gegenüber dem Neuen Museum errichtet werden. Hand in Hand hiermit sollen auch die Herstellungsvoraussetzungen durch Errichtung von Großdruckereien und Großbuchbindereien geschaffen werden. Diese Bestrebungen der Stadtverwaltung und der Landesregierung erstrecken sich nicht nur auf die Erstellung neuer großer Betriebsbaulichkeiten für die Unternehmen, sondern auch auf das Heranziehen und die Unterbringung der nötigen Fachkräfte. Sie werden hierbei wirksam von der Militär-Regierung unterstützt.

In Mainz befinden sich zwei Unternehmungen, die verlegerisch schon heute und nach ihrem Wiederaufbau auch drucktechnisch jeder möglichen Konkurrenz in der Nachbarstadt, aber auch in der weiteren Umgebung, für sich allein entgegentreten können.

1. Die Mainzer Verlagsanstalt und Druckerei, als Verlegerin der auflagestärksten Tageszeitung Hessens und des linksrheinischen Gebietes.
2. Der Welt-Musikverlag B. Schott's Söhne.

Die verantwortlichen Stellen der Regierung und der Stadt, aber auch die französische Behörde werden hierauf aufmerksam gemacht und gebeten, durch Einreichung der Bauvorhaben dieser beiden Firmen in die erste Dringlichkeitsstufe die Bedeutung von Mainz als Gutenbergstadt zu bestätigen. Die Gelegenheit hierzu ist ein- und vielleicht letztmalig. Durch eine erweiterte Druck- und Buchbinderei-Kapazität könnte der außerordentliche Überbedarf der Buchherstellung, der durch die umgesiedelten Großverlage nach Wiesbaden und nach Frankfurt entstanden ist, zum Teil nach Mainz gezogen werden.

Ein Ausbau der in ihren Druckereien vereinigten beiden Mainzer Großfirmen ist bei weitem keine so große Aufgabe wie diejenige, die sich Wiesbaden mit seinen Neubauten gestellt hat. Gleichwohl würde er in seinem Endergebnis mindestens denselben Erfolg haben.

Zur Orientierung über die kulturelle und wirtschaftliche Bedeutung der beiden Mainzer Unternehmungen und über ihre Wiederaufbaupläne sollen die folgenden Darlegungen dienen.

Mainzer Verlagsanstalt und Druckerei

Will und Rothe Kommanditgesellschaft

Das Unternehmen ist hervorgegangen aus der 1769 gegründeten Rochus-Druckerei und der 1799 entstandenen Druckerei Florian Kupferberg, die sich 1897 in ihrem Gründungshause, Große Bleiche 48, unter der Firma „Mainzer Verlagsanstalt und Druckerei Aktiengesellschaft“, dem heutigen Sitz der „Verlagsanstalt“, vereinigten. Aus dem 1850 erstmalig herausgegebenen „Mainzer Straßen-Anzeiger“ wurde 1853 der „Tägliche Anzeiger“ und im Jahre darauf der „Mainzer Anzeiger“.

Ende 1933 mußte die Verlagsanstalt diese Zeitung an die Partei abgeben.

Heute erscheint sie wieder im Besitz der alten Eigentümerin als „Neuer Mainzer Anzeiger“ mit einer Auflage von 250 000 Exemplaren, der höchsten Zeitungsauflage unseres Gebietes.

Daneben erscheint die Jugendzeitschrift „Das Ziel“, vorläufig in einer Auflage von 150 000 Stück (demnächst wesentlich mehr), ferner das bekannte Fachblatt der Tabakindustrie „Süddeutsche Tabakzeitung“ und die Zeitschrift der Holzindustrie „Holztechnik“.

Weitere Zeitungen und Zeitschriften, darunter ärztlich-medizinische Fachblätter, sind geplant oder in Vorbereitung. Außer den vorerwähnten Presseerzeugnissen pflegen wir mit besonderem Interesse auch alle Sparten des Buchverlages.

Daneben erfüllt die Verlagsanstalt als Lohndruckerei bedeutende Aufgaben. So arbeitet sie seit Jahren für den über Deutschlands Grenzen hinaus bekannten Bilderbuch-Verlag Josef Scholz. Sie wird auch infolge der Zusammenlegung mit der Notendruckerei von Schott weit über ihren früheren Stand hinaus wieder führend sein. Nach dem Zusammenbruch im Sommer 1945 waren etwa dreißig Arbeitskräfte beschäftigt. Heute sind 250 Belegschaftsmitglieder fest angestellt. Die Leistung hat sich seit dem Höchststand des letzten Friedensjahres unter den schwierigsten Verhältnissen und auf die Dauer unhaltbaren Arbeitsbedingungen mehr als verfünffacht.

Dies alles ist durch privatwirtschaftliche Initiative entstanden.

Aber mehr noch bleibt zu tun, und hierbei ist die Unterstützung der zuständigen Behörden nötig. Das Bauvorhaben der Verlagsanstalt, das letzten Endes den Straßenblock Große Bleiche, Löwenhofstraße, Margaretengasse und Klarastraße umfaßt, wird für die Gestaltung der ganzen Großen Bleiche von Bedeutung sein.

Die Verlagsanstalt wird imstande sein, dank ihrer guten Verbindungen, durch Beschaffung von zusätzlichen Baumaterialien wie Zement und Kalk aus anderen Besatzungszonen das repräsentative Aufbauwerk zu fördern. Der erhebliche Kapitalbedarf wird aus privaten Mittel beschafft werden.

Über die sich hieraus auch für die Stadt eröffnenden wirtschaftlichen Perspektiven können keinerlei Zweifel bestehen. Niemals war der Zeitpunkt, um solche Planungen in die Tat umzusetzen, günstiger als im Augenblick. Langjährige, erfahrene Pioniere auf dem Gebiete des Verlagswesens und des Graphischen Gewerbes stellen ihr ganzes Erfahrungsgut zur Verwirklichung des schöpferischen Werkes zur Verfügung. Aus Liebe zu der Vaterstadt und der rheinhessischen Heimat, nicht zuletzt aber auch als treue, begeisterte Diener der „Schwarzen Kunst“ und weitblickende Verleger richten wir an die Leiter der Wiederaufbaustellen den ernststen Appell, die Vorschläge schnellstmöglich zu prüfen und Entsprechendes zu veranlassen.

Die behördlicherseits zu treffenden Maßnahmen müßten sich erstrecken:

1. Auf die Eingliederung dieses Bauvorhabens in die vordringlichen Pläne des wirtschaftlichen Aufbauprogramms;
2. auf die formale Genehmigung zur Errichtung der Baulichkeiten;
3. auf die Anordnung der Enteignung zwecks Erwerbs des anschließenden Geländes in dem erwähnten Straßenblock;
4. auf die Zuweisung der erforderlichen Baumaterialien und Arbeitskräfte.

Musikverlag B. Schott's Söhne

Das Unternehmen wurde 1770 gegründet, ist heute also 176 Jahre alt. Es ist einer der ältesten Musikverlage, wenn nicht der älteste noch bestehende Musikverlag der Welt, und zugleich einer der größten. Schott wurde zur letzten Kurfürstenzeit gegründet, d. h. zu einer Zeit, als Mainz eine führende kulturelle und politische Bedeutung in den deutschen Landen hatte. Der Verlag blieb seiner Vaterstadt treu, auch als diese im Verlauf der Geschichte zu einer nebensächlichen Provinzstadt wurde und die anderen Musikverlage in den Metropolen entstanden oder dorthin verzogen und dort heranwuchsen. Schott ist solcher Art ein Überbleibsel aus der großen Zeit der Vaterstadt und zugleich ein Unikum, wenn man bedenkt, daß dieser Musikverlag noch heute, trotz den mit der Provinzstadt zusammenhängenden Erschwernissen gegenüber seiner Konkurrenz in den Metropolen, an der Spitze marschiert. Heute ist Schott, trotz seiner Teil-Zerstörung, fast der einzige Musikverlag Deutschlands, der noch an seiner historischen Stätte arbeitet, wo Beethoven verlegt wurde und Richard Wagner ein- und ausging.

Schott ist nicht nur der einzige große Musikverlag der westlichen Zonen, sondern auch für das ganze übrige Deutschland ein entscheidender Faktor des Musiklebens. Hierdurch bedeutet er für den Ort seiner Niederlassung einen kulturellen Aktivposten, den der Außenstehende kaum richtig einzuschätzen vermag. Aber Schott muß aufbauen. Die Gewölbe mit ihren unschätzbaren Werten an Stichplatten und anderem dürfen nicht länger der Witterung ausgesetzt bleiben; sie müssen überdacht werden. Da die Notendruckerei mit der Verlagsanstalt in der Großen Bleiche vereinigt wurde, besteht jetzt die Möglichkeit, auf dem frei gewordenen Platz, unter Hinzunahme eines Nachbargrundstücks, den repräsentativen Bau zu errichten, der neben den dringend benötigten Büro- und Lagerräumen alles das aufzunehmen vermag, was zu einem solchen Unternehmen gehört. Hierbei ist u. a. an ein Musik-Studio (Konzertsaal) gedacht, in welchem laufend die neue Musik für Interessenten vorgeführt wird, die seit Bestehen der Universität unter der Jugend sehr zahlreich vorhanden

sind. Diese Querverbindung zu dem neuen geistigen Zentrum der Stadt kann gar nicht überschätzt werden. Auf diesem Wege vermag z. B. die Musik nicht nur in gedruckten Noten von Mainz aus hinauszugehen, sondern auch das Interesse der Umwelt auf die laufenden Vorführungen in Mainz gerichtet zu werden. Regelmäßige Rundfunkübertragungen können diese Tatsache fördern. Da Schott neben den führenden Komponisten, wie Hindemith und Strawinsky, alle namhaften anderen Komponisten vertritt, ist die Gelegenheit durch die Bereitstellung von Auführungsmaterialien und Manuskripten einmalig. Die enge Verbindung des Verlags mit den übrigen Ländern der Welt, namentlich Frankreich, würde bei Vorhandensein der Räume ermöglichen, auch die Vertretung der ausländischen Verlage, die ihm von verschiedenen Seiten bereits angeboten ist, zu übernehmen und so zum kulturellen internationalen Musikverständnis beizutragen. Das Rad der Geschichte ist zurückgedreht. Mit der geplanten zukünftigen Bedeutung der Hauptstadt Mainz erhält der Musikverlag Schott wieder den heimatlichen bedeutenden bedeutenden Hintergrund, den er über hundert Jahre vermissen mußte.

Planung des Um- und Neubaus

1. Das Gesamtgelände reicht vom Weihergarten 5 und 7 (Standort des erhalten gebliebenen historischen Verlagshauses) rückwärts bis zur Pfaffengasse 4 bis 8 (hier stand die durch den Krieg zerstörte Druckerei).
2. Am vordringlichsten ist die Überdachung der weitläufigen Gewölbe in der Pfaffengasse, wo die unabschätzbaren und unersetzlichen Verlagswerte (vor allem die Platten und die Druckbleche) lagern. Sie sind z. Z. durch Eindringen von Wasser aufs höchste gefährdet.
3. Für den Hauptbau Pfaffengasse sind vorgesehen:
 - a) Lagerräume für Musik (vor dem Kriege 7 km, die Musiknotenstöße nebeneinander gemessen);
 - b) Büroräume;
 - c) Wohnungen für Betriebsangehörige;
 - d) einige Gästeräume für die zahlreichen laufenden Besuche (Komponisten, Dirigenten, Theaterdirektoren, Musikwissenschaftler und Handelsgeschäftsfreunde);

- e) Bibliotheks- und Archivräume, um die z. Z. unzugänglichen Schätze des Verlags der Öffentlichkeit unentgeltlich sichtbar zu machen.

4. Verbindungsflügel zwischen Weihergarten und Pfaffengasse:

- a) Konzertsaal (Musikstudio), abgeschirmt gegen jeden Straßenlärm.
Die Größe soll unter Umständen einen auch für die Allgemeinheit bestehenden Bedarf berücksichtigen.
- b) Kantine (dringend benötigt), zugleich Verpflegungsstätte für die Besucher des Konzertsaaes.

Es braucht und kann nicht alles auf einmal geschaffen werden. Es genügt, wenn die maßgebenden Stellen sich der Bedeutung der Frage bewußt und dem Verlag bei dem Aufbau schrittweise behilflich sind, vor allem aber die notwendigen Bauten in das dringende Programm einschalten. Heute ist die Möglichkeit, Einmaliges zu schaffen, wenn man schnell handelt.

