

# STADT UND SIEDLUNG

STADT- UND LANDESPLANUNG

VERKEHRSWESEN

VERSORGUNGSANLAGEN

BEILAGE ZUR DEUTSCHEN BAUZEITUNG NR. 59-60

# DBZ

65. JAHR 1931

22. JULI

# ST NR. 11

HERAUSGEBER • PROFESSOR ERICH BLUNCK UND REG.-BAUMEISTER FRITZ EISELEN

ALLE RECHTE VORBEHALTEN • FÜR NICHT VERLANGTE BEITRÄGE KEINE GEWÄHR

BERLIN SW 48



Gutenbergplatz in Mainz mit Dom

## DIE ERWEITERUNG VON MAINZ NACH DER ENTFESTIGUNG

VON STADTBAURAT FRITZ LUFT, MAINZ • 21 ABBILDUNGEN

Auf uraltem Kulturboden erhebt sich die Stadt Mainz; schon in vorgeschichtlicher Zeit bestand hier eine größere Niederlassung mit handeltreibender Bevölkerung. Besonderen Anreiz zum Siedeln bot die der Mainmündung gegenüberliegende linke Uferseite des Rheins, dort entstand frühzeitig ein fester Flußübergang, der zugleich Kreuzungspunkt für die längs des Mainstromes nach dem deutschen Osten verlaufenden, und die von den Alpenländern nach der Nordsee das Rheintal durchziehenden Handelsstraßen war. Neben dieser vorteilhaften geographischen Lage besaß der Platz auch insofern strategische Bedeutung, als ein dicht an das linke Rheinufer vortretender Höhenrücken weite Fernsicht über die Rheinebene bietet und somit den Flußübergang beherrscht.

Die Römer erkannten den Wert dieses Ortes und wählten ihn zum Hauptstützpunkt ihrer Machtentfaltung, sie umschlossen das bürgerliche Wohngebiet im dritten Jahrhundert mit starken Mauern und schafften so die Grundlage für ein Verteidigungssystem, das Mainz bis ins zwanzigste Jahrhundert seiner Freiheit beraubte.

Gerade aber die geographischen und strategischen Vorzüge ihrer Lage sollten der Stadt im Verlauf der Geschichte zum Verhängnis werden. Seit der römischen Invasion war dieser Boden heiß umstritten, Aufstieg und Niedergang lösten einander in schneller Reihenfolge ab, oft lag Mainz in Schutt und Asche, Jahrzehnte hindurch hausten Soldaten fremder Mächte in seinen Mauern, viele wertvolle Baudenkmäler sind verschwunden. Trotzdem spiegelt sich auch heute noch ein türmereiches Stadtebild in den Fluten des Rheins, die alten Wehranlagen gaben dem Weichbild einen typischen Charakter und entwickelten den inneren Aufbau der Stadt zu einem fesselnden, von bewegter Vergangenheit zeugenden Gebilde. Aus einer Reihe Zufälligkeiten entstand das Gewirr enger Straßen mit reizvollen Stadtebildern. (Abb. 1, 4 u. 5.)

Neben der Pflege eines reichlichen Vorrats an kunstgeschichtlichen Werten gilt es heute vor allem, die Aufgaben der Gegenwart kräftig zu fördern.

Von den rheinischen Festungsstädten, deren Schleifung im Friedensvertrag gefordert wurde, hat

2



Stadtplan mit  
Festungswerken 1844

### ENTWICKLUNG DES STADTPLANS VON MAINZ

3



Stadtplan nach der  
Auflassung vom  
Jahre 1872

4



Der Markt



Mainz

St. Ignaz-Kirche

5

6



Reste vom Fort Hartmühl



Ehemaliges Fort Weisenau

7

Mainz als letzte erst mit dem Tage der Rheinlandräumung volle Bewegungsfreiheit erlangt, denn die ehemaligen Festungswerke nebst ihren ausgedehnten Glacisflächen waren vorher in Händen der Besatzung. Um die eingeleitete Stadterweiterung ungehindert fortsetzen zu können, mußte die Stadt zunächst einen beträchtlichen Teil des Festungsgeländes vom Reich erwerben. Es handelt sich fast durchweg um ziemlich wertlose Flächen, die mit großen Sprengtrümmern und Mauerresten bedeckt sind, deren Umwandlung in Grünanlagen, Sportplätze, Dauergärten und Bauland unter den heutigen wirtschaftlichen Verhältnissen wohl einen längeren Zeitraum in Anspruch nimmt. (Abb. 6 u. 7.)

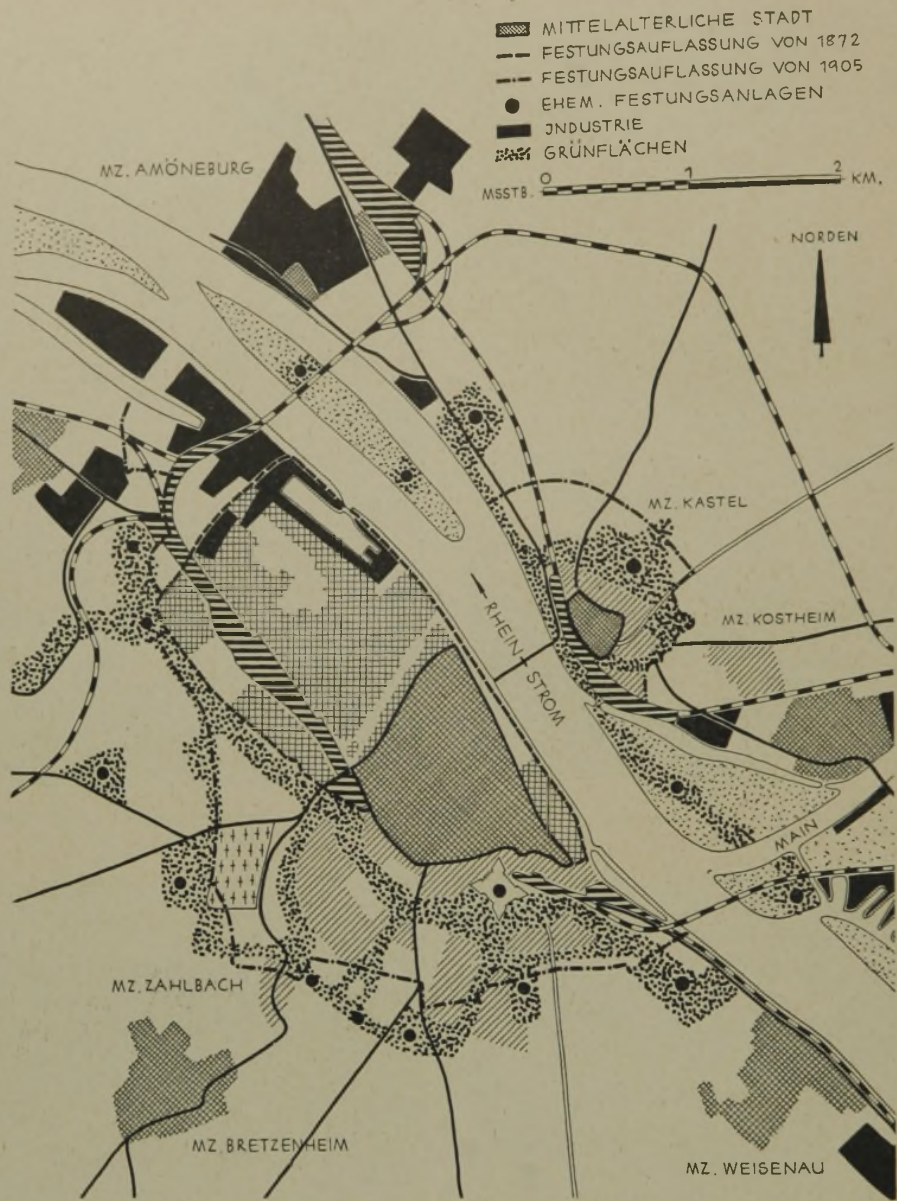
Die neuen Aufgaben erscheinen in ihrer Eigenart um so beachtenswerter, wenn das geographische Bild und die vom Festungscharakter diktierten früheren Erweiterungsvorgänge bekannt sind.

Der linksrheinische Stadtteil wird in flachem Bogen von einem etwa 55 m höher liegenden Plateau umspannt, das am Südrande der Altstadt dicht an den Rhein herantritt, nur wenig Raum für die Bahnlinie

nach Worms und eine Fahrstraße frei läßt, dann in etwa 1200 m Abstand vom Rhein bis zum Nordende der Stadt verläuft und dort steil gegen das Gonsbachtal abfällt. Unterbrochen wird das Plateau vom Zahlbacher Tal, womit auch zugleich die einzige natürliche Ausgangspforte nach den westlichen Fernstraßen gegeben ist. Für den historischen Entwicklungsgang scheidet vorläufig der rechtsrheinische Stadtteil aus.

Abb. 2 stellt den Stadtplan von Mainz dar, wie er bis zum Jahre 1872 maßgebend gewesen ist. Der innere, von den Römern im 3. Jahrh. angelegte Festungsring, blieb mit geringfügigen Änderungen über 1500 Jahre als Grenze des Stadtgebietes bestehen. Wohl wurden im Laufe des Mittelalters die alten Stadtmauern verstärkt, das Verteidigungssystem im 17. u. 18. Jahrh. der fortschreitenden Geschütztechnik angepaßt und ein Kranz vorgeschobener Außenwerke um die Stadt gelegt, aber den baulichen Erweiterungsbestrebungen war ein unverrückbares Ziel gesetzt.

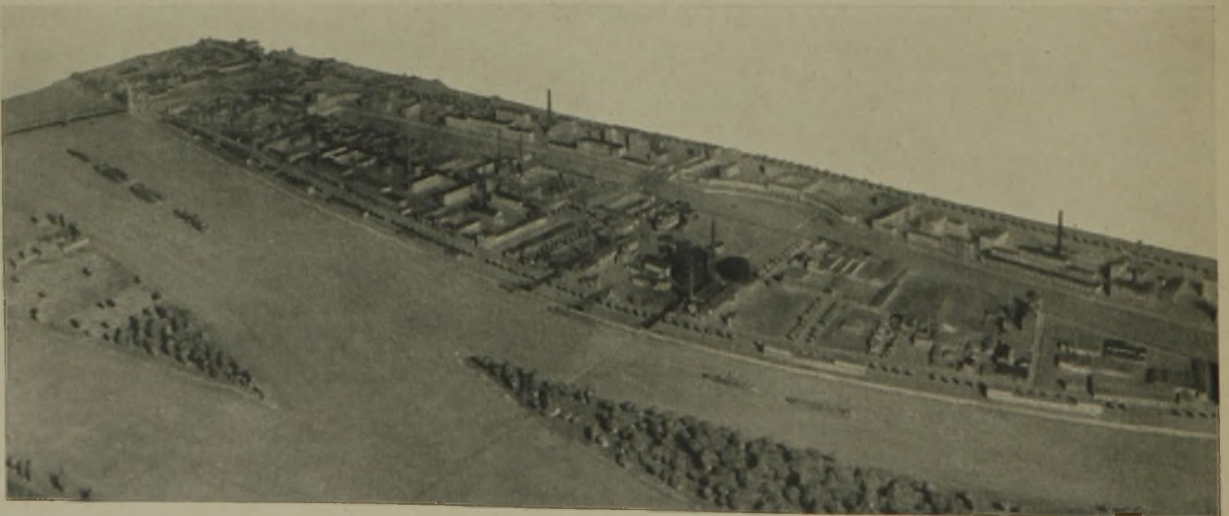
8



Erweiterter Plan von Mainz mit Einbeziehung der Vororte 1930

1 : 25000

9



Modell des Industriegebietes mit geplantem Hafen

10



Siedlung Ebersheimer Weg

11



Siedlung Mainz-Kostheim

12



Wohnhaus der Gagfah

13



Wohnhaus der Siedl.-Ges. f. Verkehrspersonal  
Siedlung Ebersheimer Weg

14



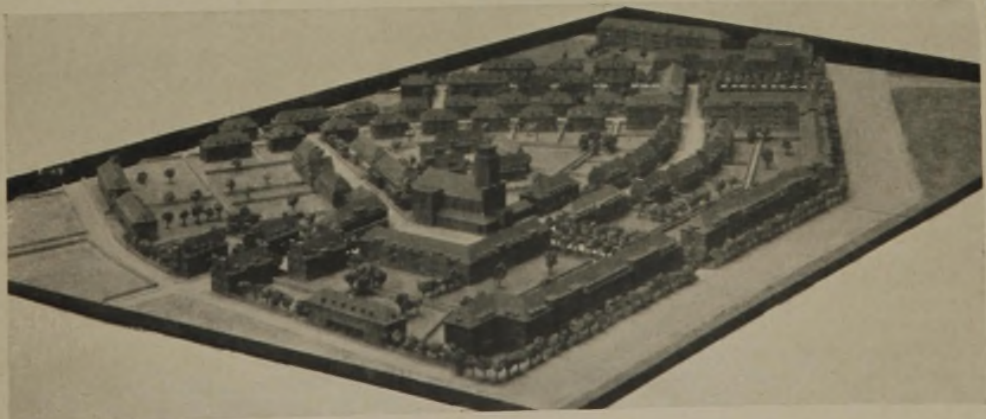
Mainz-Bischofsheim. Wohnhäuser der städtischen Gesellschaft für Verkehrspersonal

15



Bebauung des ehem. Forts Philipp. Promenadenweg zwischen inneren und äußeren Grünzug

Gartenstadt Mainz-Kostheim



16

Modell-Entwurf

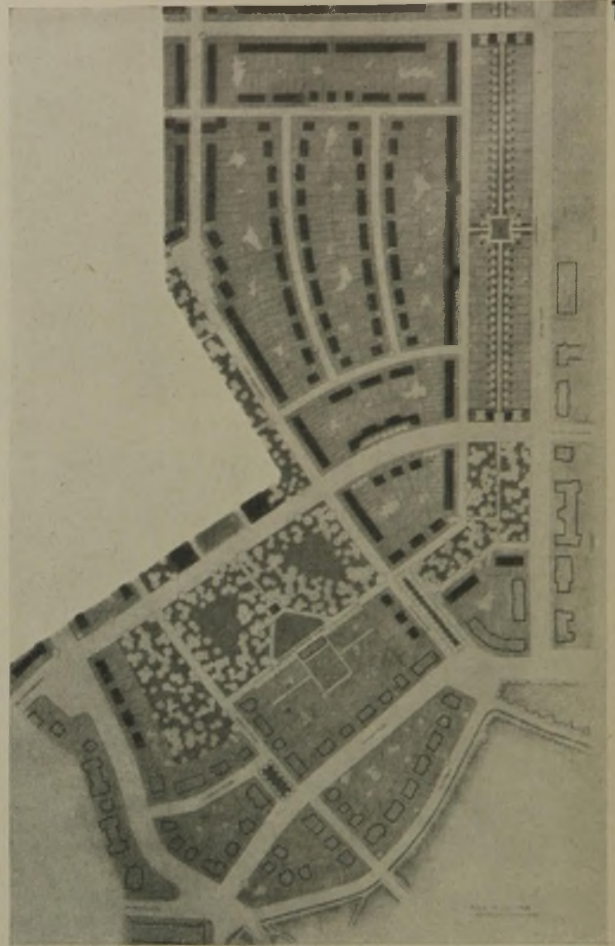
17



Alter Plan

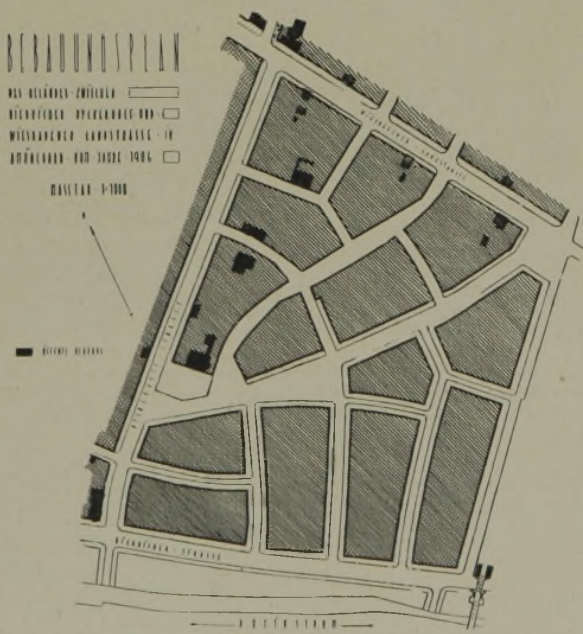
Gebiet am ehem. Fort Welsch mit Siedlung Ebersheimer Weg

18



Neuer Plan

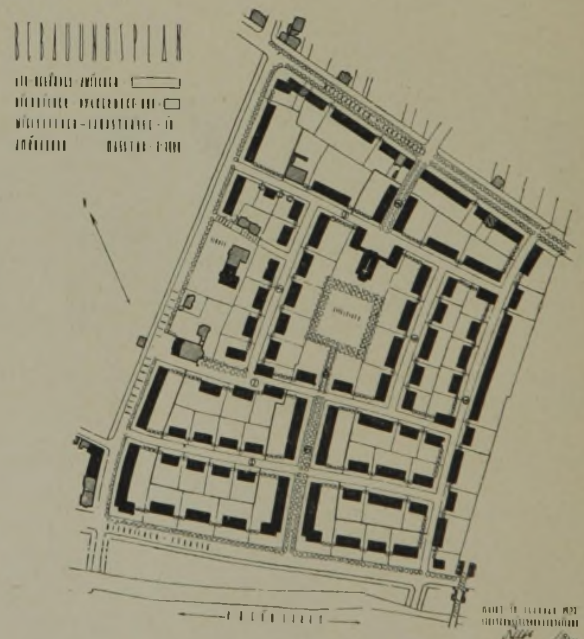
19



Alter Plan

Stadtteil Amöneburg

20



Neuer Plan

Die wohnhygienischen Verhältnisse im Innern der Stadt hatten schon recht bedenkliche Formen angenommen, als das Kriesministerium i. J. 1872 eine Auffassung der Nordfront beschloß. Der neue Festungsgürtel machte jetzt eine Schwenkung nach dem westlichen Höhenrand (Abb. 5), dessen Nord-

ende mit dem Rhein als Verbindungsstück einen breiten Wassergraben erhielt. Das aufgelassene Gebiet besaß ungefähr die dreifache Fläche der Altstadt, die Bebauung sollte nach einem großzügig aufgestellten Stadtplan durchgeführt werden, der jedoch später unter dem Einfluß der Bodenspekulation

mancherlei Änderungen erfuhr, so daß er heute in seinen Grundzügen kaum mehr zu erkennen ist. Die hohen Bodenpreise gestatteten weder eine Ausnützung der ehemaligen Wälle als Grünanlagen, noch die Schaffung größerer Freiflächen im Innern der neuen Wohngebiete. Die erste Erweiterung ergab folgendes Gesamtbild: An den alten Stadtkern, mit einem vom Mittelalter herrührenden Straßennetz, grenzt unvermittelt die Neustadt mit dichter, mehrgeschossiger Bebauung, breiten, aber ziemlich verkehrslosen Straßen, ohne Geschäftszentrum. Der Stadtkörper erreicht eine Längsausdehnung von 4 km und eine Breite von 1,2 km, an den Süd- und Nordenden riegeln hohe, von den Rheinbrücken hervorgerufene Eisenbahndämme das Bebauungsgebiet ab.

Diese Erweiterung genügte nur verhältnismäßig kurze Zeit, besonders der Mangel an Grünanlagen trat bei dem Zusammendrängen der Bevölkerung immer stärker hervor, es fehlte auch gänzlich an Siedlungsflächen für offene Bauweise, wie sie mittlerweile in vielen Städten Eingang gefunden hatte. Inzwischen wurde das Armierungssystem nach den Erfahrungen des Krieges 1870/71 durch weit vorgeschobene Stützpunkte auf eine völlig neue Grundlage gebracht, die Beibehaltung der inneren südwestlichen Befestigung erübrigte sich. I. J. 1905 kam eine zweite Auffassung zustande, diesmal konnten die inneren Wälle als Grünanlage erhalten bleiben, sie trennten das neue Aufteilungsgelände von der Altstadt ab. Der nahe liegende Gedanke, nunmehr mit einer lockeren Bebauung beginnen zu können, fand leider nur in sehr geringem Umfange Verwirklichung. Nach den Wünschen der Militärbehörden sollten aus dem freigewordenen Festungsgelände möglichst viele Bauplätze gewonnen werden, um mit deren Verkauf einen Teil der Kosten für neue Werke zu bestreiten. Das Bauland hatte, selbst für damalige Verhältnisse, derart hohe Preise, daß bis zum Ausbruch des Weltkrieges nur ein kleiner Teil der zweiten Auffassungszone zur Veräußerung gelangte. Damit unterblieb glücklicherweise eine Durchführung von Bebauungsplänen, die selbst beim besten Willen ihrer Verfasser nicht verhindert hätten, daß große Teile der schönen Glaciswäldchen verschwunden wären.

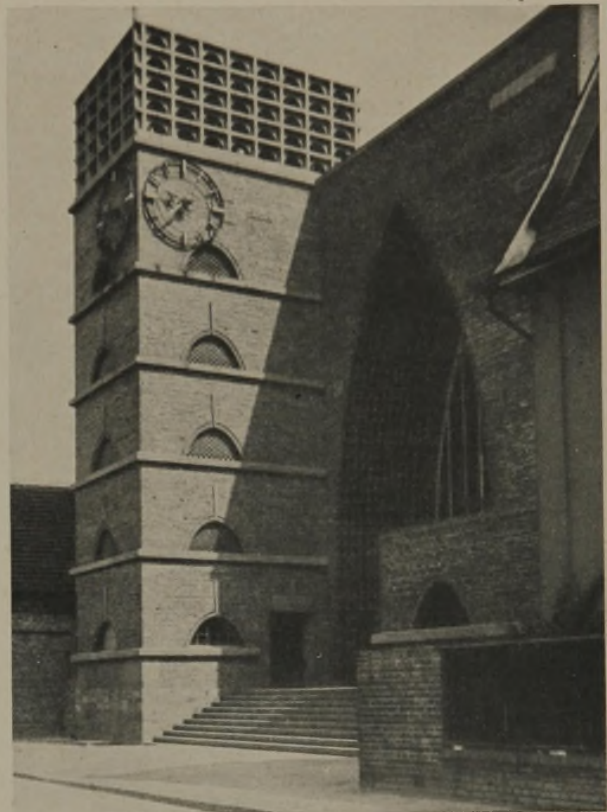
Die beiden Erweiterungen von 1872 und 1905 folgten zwangsläufig der Lockerung des Festungsgürtels, bestimmte Gestaltungsideen konnten das Stadtbild nicht beeinflussen. Jetzt, nachdem Mainz seines Festungscharakters völlig entkleidet ist, ergeben sich für die Erweiterung der Stadt gänzlich neue Ziele.

Unter der früheren Umklammerung waren Eingemeindungen nur in geringem Umfang möglich, denn vor dem äußeren Festungsgürtel lag eine 1000 m breite Rayonzone, worin die Errichtung massiver Bauten untersagt war. Verschiedene Außenorte, die vorteilhafte Siedlungsmöglichkeiten geboten hätten, fielen unter diese Beschränkungen. Auf der rechten Rheinseite kamen derartige Beschränkungen nicht in Betracht, daraus ist erklärlich, daß die linksrheinische Gemarkung nur 1770 ha, die rechtsrheinische dagegen 2280 ha Fläche umfaßte. Erst zu Beginn des Jahres 1950 konnten die wirtschaftlich schon längst mit Mainz verwachsenen Außenorte in das Stadtgebiet einbezogen werden (Abb. 8), womit der Verfolgung eine gesunden Siedlungspolitik die Wege geebnet sind.

Schon bald nach Kriegsende begannen die Vorbereitungen für den großen Umformungsprozeß. Zur planmäßigen Bearbeitung der Stadterweiterungsfragen entstand i. J. 1925 eine besondere Abteilung, die mit gut eingearbeiteten Kräften das Planungsprogramm fortsetzte. Zunächst galt es, mit den von der letzten Auffassung aus d. J. 1905 herrührenden Bebauungsplänen zu brechen. Abb. 8 veranschaulicht, daß das davon betroffene Gebiet mit zahlreichen Festungswerken und Baumbeständen durchsetzt ist. Nach damaligen Absichten sollten auf beiden Rheinseiten Stadtteile mit teilweise dichter mehrgeschossiger Bebauung entstehen, in denen das Vorhandensein von Gräben und Wällen unberücksichtigt blieb. Jene Bebauungspläne fußten auf Gedankengängen einer Zeit, die im Gegensatz zum

früheren nüchternen Aufteilungsschema den Aufbau mit allerlei malerischen Motiven erstrebte, wobei naturgemäß auch die heutigen Verkehrsfragen zu kurz gekommen wären. Die inzwischen eingetretene Klärung in der Stadtbaukunst erforderte eine Geländeaufteilung nach wirtschaftlichen und ästhetischen Gesichtspunkten zugleich, mit dem Ziel, den Großverkehr in richtige Bahnen zu lenken und die Wohngebiete so in das vorhandene Freiflächensystem zu betten, daß in sich abgeschlossene Gebilde entstehen. Bei den aufgestellten neuen Bebauungsplänen mußten mit vorhandenen baulichen Ansätzen mancherlei Kompromisse geschlossen werden, die Arbeiten besitzen jedoch den Vorzug, daß Planung und Aufbau fast gleichzeitig erfolgten.

Im Rahmen dieser Abhandlung können nur einige Beispiele angeführt werden (Abb. 17 bis 20 sowie die phot. Aufnahmen), aus denen zu entnehmen ist, wie sich Planung und Aufbau vollzogen.



**Kath. Kirche. Mainz-Bischöfsheim**  
Architekt: Prof. Dominikus Böhm, Köln

Die schon erwähnten hohen Bodenpreise im linksrheinischen, von Gräben und Minen durchzogenen Festungsgelände lenkten anfänglich den Ausdehnungsdrang nach der rechtsrheinischen Stadtseite, wo die Geländeerschließung weiteren Spielraum gestattete. Im Jahre 1919 wurde zwischen den eingemeindeten Orten Kastel und Kostheim eine Gartenstadt ins Leben gerufen, die heute zum Teil ausgebaut ist. Auf ziemlich ebenem, mit schönen Obstbäumen bedecktem Gelände und abseits vom Durchgangsverkehr waren alle Voraussetzungen für eine reizvolle Wohnlage gegeben. Geplant ist im Zentrum der Gartenstadt eine große Platzanlage, um die Kirche und Schule gruppiert werden; für Kinderspielplätze und intime Wohnhofbildungen ist gleichfalls Sorge getragen. (Abb. 11 und 16.)

Ab 1925 begann auch in den südwestlichen linksrheinischen Randbezirken die Besiedlung. Vor dem ehemaligen Gautor lag auf dem Höhenplateau von reizvollen Baumbeständen umrahmt das Fort Philipp, dessen Einebnung schon 1918 stattgefunden hatte. Bei der Umarbeitung des vorhandenen Bebauungsplanes

mußte ein Teil der bestehenden Straßen Berücksichtigung finden, immerhin konnte das Straßengelände wesentlich verringert werden, auch war noch die Möglichkeit vorhanden, einen Promenadenweg zwischen dem inneren und äußeren Grünzug vorzusehen (Abb. 15). Mit Rücksicht auf die Geländekosten erhielten die breiteren Straßen dreigeschossige Bebauung, während an den ruhigen Wohnstraßen im Inneren flachere halboffene Bauweise angebracht erschien.

Als jüngste größere Bauausführung verdient die Siedlung Ebersheimer Weg (Abb. 10, 12, 13, 17, 18) besondere Beachtung. Das Baugelände befand sich restlos in städtischem Besitz und gelangte unter vier Baugenossenschaften zur Verteilung. Einige zerstreut liegende Dauergartenkolonien wurden einheitlich zusammengefaßt und zwischen den Kasernen und der neuen Siedlung eingefügt. Mitten durch die Dauergärten führt ein schattiger Promenadenweg, der auch hier wieder die Verbindung zwischen innerem und äußerem Grünzug herstellt. Damit sind diejenigen Aufgaben kurz gestreift, die den Nachlaß früherer Erweiterungsvorgänge, insbesondere die Aufschließung des südlichen Festungsgürtels betreffen. Den großen Ausdehnungslinien liegt das System der Verkehrsanlagen und die Gruppierung der Arbeitsstätten zugrunde.

Eine wichtige Rolle im künftigen Gesamtorganismus der Stadt spielen die Bahnanlagen. Haupt- und Güterbahnhof trennen das ältere Stadtgebiet von den Erweiterungsbezirken auf dem Höhenplateau ab und erschweren eine organische Weiterentwicklung. Zwischen Süd- und Hauptbahnhof liegen die Schienentränge im Tunnel. Schon häufig war die Idee aufgetaucht, eine Verlegung der Bahnanlagen in westlicher Richtung vorzunehmen. Diese Frage ist durch ein Gutachten von berufener Seite dahin beantwortet, daß der Hauptbahnhof an seiner jetzigen Stelle verbleiben kann, voraussichtlich aber umgebaut werden muß. Der rechtsrheinische Bahnhof Kastel liegt am Rheinufer dicht oberhalb der Straßenbrücke. Die Zufahrten kreuzen den überaus starken Brückenverkehr, für bauliche Veränderungen fehlt es an Raum. Deshalb ist mit einer Verlegung der rechtsrheinischen Bahnanlagen hinter den Stadtteil Kastel zu rechnen.

Unter den früheren Festungsbeschränkungen begannen die industriellen Ansätze erst spät. Heute ist hauptsächlich auf der im Norden gelegenen Ingelheimer Aue eine beträchtliche Industrie konzentriert, größere Reserveflächen sind ebenfalls vorhanden. Durch teilweise Zerschüttung des ehemaligen Floßhafens entsteht ein neuer Industriehafen zwischen dem vorhandenen und dem auf der gegenüberliegenden Seite im Entstehen begriffenen Industriegebiet (Abb. 9). Mit den jüngsten Eingemeindungen kamen an der Mainmündung weitere Hafenanlagen hinzu, die für Industrie und Güterumschlag günstig gelegen sind. Der im Jahre 1885 erbaute Zoll- und Binnenhafen besitzt keine ausreichenden Ladekais, aus dieser Verlegenheit entstanden in der Nachkriegszeit zahlreiche Lagerhallen am Rheinufer. Eine Erweiterung der Kaianlagen flußabwärts wäre möglich. Einstweilen ist nicht vorzusehen, welche Formen der industrielle Zuwachs unter den ungünstigen Verhältnissen der Nachkriegszeit annehmen wird. Trotzdem sind gute Grundbedingungen für größere Niederlassungen vorhanden. Die Klärung der Bahn- und Hafenfragen war notwendig, damit bei den allgemeinen Verkehrsfragen keine städtebaulichen Schwierigkeiten entstehen und Schienen- wie Wasserstraßen richtig eingegliedert werden können.

Die in radialer Richtung vom Stadtkern ausgehenden Fernstraßen sind aufs engste mit dem historischen Rheinübergang verknüpft. Da der gesamte Durchgangsverkehr die Altstadt passieren muß, sind an verkehrsreichen Punkten mancherlei Schwierigkeiten entstanden. Wird in Betracht gezogen, daß

sich das gesamte Geschäftsleben und der moderne Verkehr in einem Stadtkern mit engen mittelalterlichen Straßen abspielen, so ist ohne weiteres klar, daß die Ausführung von Straßendurchbrüchen bald erzwungen wird. Der frühere Festungscharakter ließ nur an wenigen Punkten, die durch ehemalige Stadttore gegeben waren, eine Verbindung mit den großen Verkehrsstraßen zu. In südwestlicher Richtung fließt der Durchgangsverkehr an dem einzigen natürlichen Ausgangspunkt beim ehemaligen Binger Tor zusammen. Diese Stelle erhält noch eine weitere Verkehrsbelastung von den neuentstandenen Außensiedlungen, die infolge der vorhandenen Niveauunterschiede keine einwandfreien Verbindungen mit dem Geschäftszentrum haben. Aus diesem Grunde tritt die Frage auf, ob es richtig ist, daß die neue Entwicklung den Fußtapfen der Auflassung von 1905 folgte. Viel verlockender erscheint die Idee, an das weitläufige Straßennetz der Neustadt anzuknüpfen, sofort zeigen sich aber auch die Schwierigkeiten. Als trennendes Glied ist der Güterbahnhof eingeschoben, unmittelbar dahinter beginnt ein steiler Hang. Die Verbindung mit der Neustadt würde also eine Überbrückung des Bahnkörpers zur Voraussetzung haben. Mit einer solchen Lösung könnte allerdings dem brachliegenden Straßennetz der Neustadt ein großer Teil des Verkehrs zufließen, dessen bequeme Verteilung vor dem Geschäftszentrum eine wesentliche Entlastung für die Altstadt bedeuten würde. Die begonnene südwestliche Erweiterung bedingte der Vorrat an ausgebauten Straßen, das Vorhandensein größerer in städtischem Besitz befindlicher Siedlungsflächen, zuletzt auch der Umstand, daß Verbindungsstraßen nach dem Geschäftszentrum mit verhältnismäßig geringen Mitteln herzustellen sind.

Um eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse herbeizuführen, muß vor allen Dingen die Straßenbrücke verbreitert werden. Über den in Kürze bevorstehenden Umbau entstand neuerdings eine lebhafte Debatte in der Tagespresse. Von Wiesbaden und den Rheingauorten wird eine neue Straßenbrücke verlangt. Über die Lage dieses Bauwerks bestehen noch starke Meinungsverschiedenheiten. Nach vorsichtiger Schätzung wären an Baukosten 15 bis 16 Mill. RM aufzuwenden, dazu käme noch die Ausführung neuer Zubringerstraßen auf beiden Rheinseiten. Die Zukunft der baulich bereits zusammengewachsenen Städte Mainz und Wiesbaden ist aufs engste mit der Brückenfrage verknüpft, es kann hier nur angedeutet werden, daß im Zusammenhang mit dem Brückenprojekt zugleich eine der bedeutendsten Aufgaben moderner Stadtgestaltung gemeinschaftlich zu lösen sein wird.

Die große Form des neuen Mainz ist einstweilen noch von manchen ungeklärten Fragen, vor allem auch von dem Ergebnis der Landesplanung abhängig. Zunächst kann der schmale Stadtkörper unbedenklich eine lockere Erweiterung erhalten, die sich auf die grünen Maschen der Umwallungen verteilt und ihre natürliche Begrenzung am ehemaligen äußeren Festungsring findet. Die mit prächtigen Bäumen umgebenen Glacis und Gräben (Abb. 6 und 7) sind durch zahlreiche Wallstraßenalleen unter sich verbunden und zeichnen die Richtlinien für das Gefüge der Grünanlagen vor.

Die eingemeindeten Vororte werden als selbständige Gebilde mit Kleinsiedlungen erhalten bleiben, der Altstadt wird ein Teil des Durchgangsverkehrs durch geeignete Umleitungen entzogen. Im Laufe der nächsten Jahrzehnte verschwinden die engen Wohnviertel immer mehr, an ihre Stelle treten moderne Wohn- und Geschäftshäuser.

Die Umgestaltung aus der Festung zur offenen Stadt nimmt lange Zeit in Anspruch, das aus den historischen Vorgängen entstandene, ziemlich verwinkelte Stadtbild kann aber nur dann eine abgeklärte Form erlangen, wenn durch die Stadtplanung alle Zukunftslinien rechtzeitig geordnet sind. —