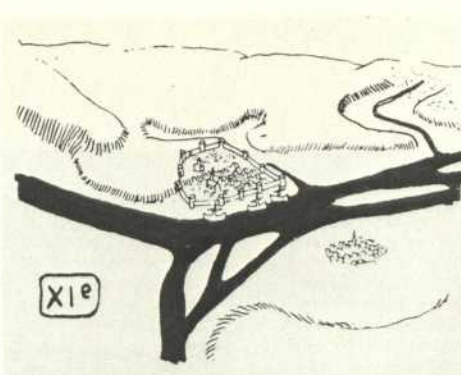
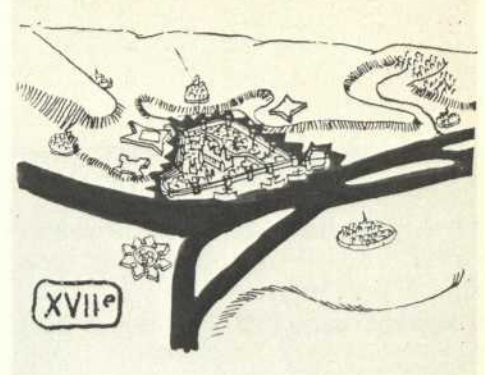


Mainz zur Römerzeit



Mainz im 11. Jahrhundert



Mainz im 17. Jahrhundert.

Unter dem Titel „Verdrängte Alternativen zum Wiederaufbau“ soll in dieser Zeitschrift eine Reihe von Stadt-Monographien erscheinen, in der an verschiedenen Architektur- und Planungskonzepten der unmittelbaren Nachkriegszeit die Breite und Vielfalt der damals gedachten und denkbaren Zukunftsvorstellungen zumindest angedeutet werden sollen. Bevor im Verlauf der 50er Jahre die kontroversen Orientierungsversuche einem oft blinden Pragmatismus im Bauen und Planen zu weichen hatten, wurde zwischen den Polen radikaler Entstädterung und konsequenter Modernisierung der Städte - sofern man die verbliebenen Trümmerberge überhaupt so zu bezeichnen vermochte - ein Spektrum gesellschaftlicher Entwicklungsperspektiven deutlich, das schon kurze Zeit später eine enge Begrenzung erfuhr - nicht zuletzt durch die Vorgaben der Besatzungsmächte im raschen Wandel der weltpolitischen Konstellation nach 1945. In der dichten Verknüpfung von Architekturkonzeptionen mit städtebaulichen Leitmotiven und übergreifenden Fragen nach gesellschaftlichen Zukunftsperspektiven wurde in Reaktion auf die propagandistische Instrumentalisierung der Architektur durch die Nationalsozialisten, nach dem Schock des „Zusammenbruchs“, ein Bemühen um ein sozial verantwortliches Architekturverständnis spürbar, das in der Folgezeit einer immer differenzierteren Arbeitsteilung - und wohl auch: Bewußtlosigkeit - zum Opfer fiel; zumal sich der politische Horizont dieser Visionen im Zuge des kalten Krieges immer mehr zu verengen begann.

Ein Blick auf die Debatten von damals und auf die dahinter aufscheinenden Gesellschaftskonzeptionen mag uns vielleicht ein wenig dazu verhelfen, selbstbewußter nach vorne zu schauen und nicht in der Kurzatmigkeit der angestrengt auf der Stelle tretenden Architekturdiskussion unserer Tage zu verharren.

Wer sich der Stadt von Osten her mit der Eisenbahn nähert, kann schon von weitem die Bedingungen ihrer Geschichte erahnen: Vom Podest der Rheinbrücke aus öffnet sich bei langsamer Annäherung eine weite Ebene, in der Rhein und Main nun gemeinsam ihr breites Flußbett finden, das durch die schmal gestreckten Inseln in der Mitte um so behäbiger wirkt. Dahinter, entfernt, schieben sich jenseits des rechten Ufers die Vororte Wiesbadens den Taununshang hoch. Diesseits gegenüber liegt das flächige Mainz, von den Bergen im Westen ans Wasser gedrängt, zwischen seitlich auslaufenden Hügeln. Auf den Bergen über der Stadt, an strategisch überlegenem Punkt, hatten die Römer schon ihr Kastell angelegt, zur militärischen Kontrolle der weit überschaubaren Landschaft.

Nach dem Rückzug der römischen Truppen breiteten sich zu Füßen des verfallenden Lagers, im Tal, zwischen Rhein und westlichen Hängen, Siedlungen aus, die, im Mittelalter mit Mauern befestigt, sich nun von

Werner Durth

Mainz: Blockierte Moderne

unten nach außen wehrten und im Zuge entwickelter Kriegstechnologie schließlich umgaben mit den kantigen Kränzen barocker Bastionen.

Noch während von fern sich die Eindrücke ordnen, verschwindet der Zug kurz hinter der Rheinbrücke in einen Tunnel:

Langer Verhandlungen hatte es bedurft, bis die Eisenbahnlinie so überhaupt hatte angelegt werden können. Erst der Druck der Industrialisierung und die rapide Ausweitung des Handels hatten den überkommenen Festungsgürtel gesprengt, in dem sich die Stadt, in wechsellagerter Geschichte zwischen wechselnden Fronten zu behaupten hatte, mal gegen den feindlichen Westen, mal gegen den preußischen Osten.

Mit der großen Stadterweiterung gegen Ende des 19. Jahrhunderts hatte sich dann die Eisenbahn in großem Bogen als neuer eiserner Gurt um die Stadt gelegt, mit dem Bahnhofsgebäude als prunkender Schnalle genau dort, wo Altstadt und Neustadt vom Bogen der Bahn aneinandergedrängt sich berühren: Mit wilhelminischer Pracht schiebt sich die Front der Eingangshalle vor auf einen halbrunden Platz, von dem aus strahlenförmig breite Straßen in verschiedene Richtungen weisen.

Bei näherem Hinsehen wirkt schon der Halbkreis des Bahnhofsplatzes wie eine aufgebene Sammlung ungeliebter Gebäude: herr-

schaftliche Fassaden sind mit großflächigen Bier-Reklamen beklebt, daneben wurden in kargem Raster eilige Zweckbauten aufgerichtet; die Baulücken dazwischen bleiben wie Zahnlücken offen und nur unten gefüllt mit rasch aufgemauerten Kneipen, die noch heute eine Vorstellung geben von den hastigen Kompromissen der Nachkriegsjahre, unter denen das Bild der Stadt schließlich formlos auszufransen begann. Inzwischen sind die aus verschiedenen historischen Phasen entstandenen Teile der Stadt miteinander verklebt unter der Kruste eines verfestigten Alltags, verstellt durch eine dichte Schicht von Lampen, Schildern, Verkehrssignalen, hinter der erst aus der Fernsicht die Physiognomie der Stadt wieder erkennbar wird.

Ein Idealplan gegen das Chaos der Trümmer

Ablesbar bleibt am landschaftlichen Rahmen wie am Flickwerk der Stadt ihre Geschichte - nichts aber erinnert heute daran, daß mit der Vernichtung der Stadt 1945 gerade diese Geschichte einer zwischen wechselnden Fronten eingegelteten Siedlung beendet und gänzlich neue Wege eröffnet werden sollten. Nichts erinnert daran, daß für diesen Ort die Vision einer ganz anderen Stadt, eines ganz anderen Lebens entworfen wurde, die - zum Glück? - an der Macht der Gewohn-

Die Mainzer Altstadt, 1939



nach dem Krieg, 1945

