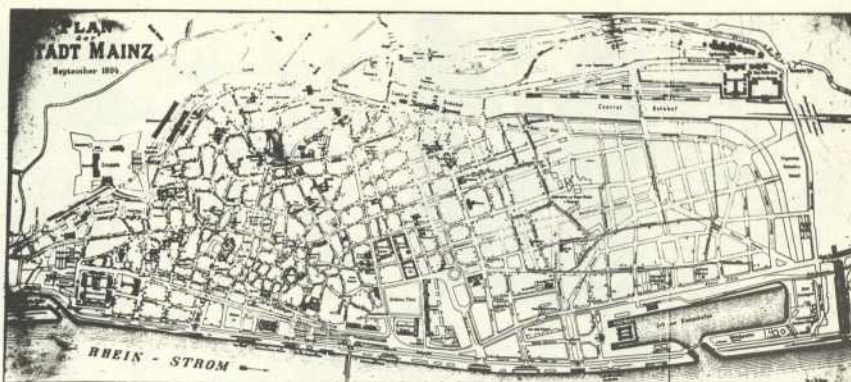




Das NS-Stadtmodell



Kreyßig-Plan der Stadterweiterung

heit und zähen Beharrung zerbrach; die Vision einer in Frieden befreiten Moderne, die von allem Ballast der Traditionen gelöst nach neuestem Stand der Technik und Wissenschaft humane Lebensräume gestaltet: Als Sieg der Vernunft über alle Atavismen früherer Generationen erhebt sich auf der tabula rasa des Krieges endlich jene weite weiße Stadt, von denen die Avantgarde der Architektur seit fast drei Jahrzehnten schon träumte: eine Stadt mit offenen, sonnendurchfluteten Räumen zwischen hoch aufragenden Wohngebäuden, die nichts mehr gemein haben mit der Enge der Mietkasernen einer steinernen Stadt. Ausgerechnet in Mainz nun sollte als weltweit sichtbares Signal modernster Städtebau vorgeführt werden - konsequent nach der Charta von Athen und orientiert an den Konzeptionen Le Corbusiers. Planer und Architekt der neuen Stadt war der Franzose Marcel Lods¹, der von der französischen Besatzungsmacht für den Wiederaufbau von Mainz eingesetzt worden war. Eine letzte Planung im Dritten Reich versuchte der Stadt noch die Gestalt eines Wehrdorfs zu geben, - das rechte und linke Rheinseite wehrhaft verklammernd, mit dem deutschen Strom als zentraler Achse, als gebautes Symbol der Wacht am Rhein.

In Geschichte und Gestalt blieb Mainz vor allem militärisch geprägt - bis zum vernichtenden Angriff im Februar 1945. Das Bombardement am Nachmittag des 27. Februar hatte höchstens 20 Minuten gedauert, danach war die Bausubstanz der Innenstadt zu 80% zerstört, die Zahl der Toten wird auf 1.200 geschätzt; die Überlebenden fanden in den Randgebieten der Stadt und im Umland notdürftig Unterkunft². Im März rückten die Amerikaner ein, ihnen folgten die Franzosen, denen auf der Potsdamer Konferenz eine eigene Besatzungszone in Westdeutschland eingeräumt worden war. Ihr Hauptquartier lag in Baden-Baden, Chef der Militärregierung war dort General König, doch Mainz galt sein besonderes Interesse, das ihn zu einer höchst ungewöhnlichen Entscheidung veranlaßte: Bereits 1946 wurde der damals weltweit bekannte Marcel Lods eingesetzt, der Mainz zur „Idealstadt der Zukunft“³ machen sollte. Während die Stadt noch vollständig in Trümmern lag und erst im Herbst 1946 mit ersten Aufräumarbeiten begonnen wurde, machte sich Marcel Lods mit seinen Mitarbeitern an eine Planung, die vor dem Hintergrund der damaligen Verhältnisse geradezu phantastisch wirken mußte, so weitreichend und neuartig war sie. Geradezu phantastisch aber wirken vor diesem Hintergrund auch die Zeichen des Beharrungsvermögens und ungebrochener Zukunftserwartung der Bürger von Mainz damals, die sich in ihren Ängsten vor der Aufbauplanung äußerten. Schon bald wurde in Mainz über Pläne gemunkelt, Unruhe breitete sich aus unter den Bürgern. Noch ohne konkret Bezug nehmen zu können, aber mit spürbarem Mißtrauen warnend schreibt An-

fang 1946 Ludwig Strecker⁴, der Inhaber des Schott'schen Musikverlages, im Neuen Mainzer Anzeiger seine Gedanken zum Wiederaufbau nieder:

„Das erste, was wir brauchen, sind Dächer über dem Kopf ... Ohne Kenntnis des Beabsichtigten sei eine unabdingbare Forderung aufgestellt: Wir wollen die Eigenart unserer Stadt gewahrt wissen, wir wollen etwas uns Eigentümliches, nichts, was ebensogut in Merseburg oder Bochum zu finden sein könnte. Dies ganz unabhängig von allen noch so fortschrittlichen Gedanken. Wir wollen einen Mainzer Stil, etwas, was unserem Lebensgefühl, unserem Klima, unserem von der Umgebung täglich genährten Schönheitsbedürfnis entspricht, um uns nach Möglichkeit einen Ersatz für die verloren gegangenen historischen Vorbilder zu geben. Daß diese, soweit noch vorhanden, vor einem gänzlichen Verfall behütet und soweit wie möglich restauriert werden müssen ist eine Selbstverständlichkeit, die daher nur am Rande vermerkt sei. Bei der Masse der Neubauten wird eine gewisse Normung nicht zu umgehen sein. Deren praktische Vorteile sind aber sehr wohl mit einem ästhetisch befriedigenden, eigentümlichen Äußeren zu verbinden.“

In diesem Artikel klingen Befürchtungen an, die sämtlich wie gezielt auf die Person von Marcel Lods passen könnten: Geboren 1890 in Paris, war er weit über Frankreich hinaus bekannt geworden als einer der erfolgreichen Vorkämpfer für die Montagebauweise, für konsequente Normung und Vorfertigung einzelner Bauteile, und seine späteren Pläne für Mainz stellen alle Befürchtungen einer „schachbrettartigen Ordnung“ noch weit in den Schatten:

„Die Neigung gewisser Städtebauer zu schachbrettartiger Ordnung müßte, in Mainz getätigt, den Untergang seines letzten Reizes andeuten. Seine alten, unregelmäßigen Straßen und Gassen mit ihren überraschenden Winkeln sind das Entzücken für künstlerische Augen; so sind z.B. auch niedrige Weinstuben in abgelegenen Ecken noch immer von den traditionellen Kennern in Mainz prunkvollen Gaststätten vorgezogen worden; hier ist Mainz zu Hause, sein Humor und seine Gemütlichkeit“⁵.

Während Lods an die Arbeit ging und vermutlich allein schon die Gerüchte darüber die Mainzer Bürger weiter beunruhigten, wurde die Vorlage der ersten Pläne in der Fachwelt fast mit Begeisterung begrüßt. Im ersten Heft 1948 von „Bauen und Wohnen“ heißt es:

„Mit Lods kam ein Fachmann von internationalem Ruf, dem die städtebaulichen Planungen in Europa und den USA genau bekannt sind, nach Deutschland. Die deutschen Behörden stellten die erforderlichen Unterlagen und örtliche Spezialisten zur Verfügung, so daß das Werk durch gute Zusammenarbeit gefördert wurde. Bei diesen Planungen handelt es sich um die bemerkenswertesten und zugleich mutigsten, die bis jetzt aus dem deutschen Raum zu unserer Kenntnis gelangt sind ... Besonders in Deutschland ist, bedingt durch seine jahrelange Abgeschlossenheit und einer bewußt einseitigen Ausrichtung noch sehr viel Pionier- und Aufklärungsarbeit notwendig, um für die Grundlagen eines neuzeitlichen Städtebaus allgemeineres Verständnis zu erzielen. Erfreulich und hoffnungsvoll ist darum jede Kenntnisnahme von zeitgemäßer und verantwortungsbewußter Vorarbeit für den kommenden Städtebau“⁶.

Nachdem die Presse berichtet hatte, daß 1947 ausgerechnet „Professor Schmitthenner vor einem geladenen Kreis von Architekten, Technikern, Ingenieuren und Kommunalbeamten über das Bild des künftigen Mainz“ gesprochen hatte⁷, stellte im Januar 1948 auch Lods seine Planung vor: In einer breit angelegten

Öffentlichkeitsarbeit versuchten Lods und seine Mitarbeiter, die Mainzer Bevölkerung für ihre Gedanken zu gewinnen, in deren Zentrum die Leitsätze der damals noch weithin unbekannteren Charta von Athen standen. Da keine deutsche Übersetzung vorlag, ließ Lods eine deutsche Fassung verbreiten, und in plakativen Skizzen wurden die dunklen Verhältnisse der Vergangenheit mit einer lichten Zukunft konfrontiert. Um den Kontrast möglichst deutlich zu zeigen, wurden in einer Bildfolge auch die historischen Entwicklungsphasen der Stadt mit all ihren militärischen und baulichen Einengungen vorgeführt, der dann eine offene Raumstruktur mit weit ausschwingenden Verkehrsändern entgegengestellt wird: Zugunsten eines 'störungsfreien Autoverkehrs' wird die Stadt von der Einschüderung der Eisenbahn befreit, die auf das rechte Rheinufer verlegt wird. Neben der großzügigen Verkehrsplanung wird besonders das starke Industrieband betont, das sich von Mainz bis Frankfurt erstreckt. Während die Probleme des engeren Altstadtbereichs der Bearbeitung durch die deutschen Kollegen überlassen bleiben, liegt der Schwerpunkt der Planung auf dem am Verkehrsknoten zentral gelegenen Verwaltungsbereich und den anschließenden Wohngebieten: Der gründerzeitliche Stadtgrundriß mit seiner typischen Achsen- und Blockstruktur wird ausradiert und von einem gänzlich anderen Stadtmodell überformt.

Noch Jahre später wird dieser als „Idealplan“ gefeierte Entwurf von Lods in der Fachpresse ausführlich gewürdigt⁸ und auch sein Scheitern wird als Lehrstück zeitgenössischer Aufbau-Planung vorgeführt:

„Die Lodzische Mainzer Planung stellt, wie schon gesagt, einen Idealplan dar, aber nicht im Sinn der Stadtpläne einstiger Architekturtheoretiker, die Stadtpläne ohne geographische Gegebenheiten um ihrer selbst willen entworfen haben. Aber doch bedeutet sie so etwas wie einen Idealplan - wie das der Sinn jedes Generalbauungsplanes ist -, denn es wird hier eine ganz bestimmte Auffassung von Stadtorganismus demonstriert, und zwar so kompromißlos, wie es in einem Idealplan unter Berücksichtigung der tatsächlichen Gegebenheiten eben noch möglich scheint ...

Eine Erörterung formaler Fragen für die einzelnen architektonischen Aufgaben ist in diesem Zusammenhang nicht angebracht, denn die architektonische Form hat als solche wenig mit dem Stadtplan zu tun. Hier ist wesentlich: Abgrenzung der Altstadt auf denjenigen Umfang, der ihrer neuen Aufgabe zukommt, nimm nur noch Stadtteil für Läden, Geschäftsführer, Kultur- und Unterhaltungsstätten zu sein. Die mittelalterliche Stadt, die in einem Geschäfts- und Wohnstadt war, hat als solche ihre Bedeutung verloren.

So wird die Verwaltung, die in dieser Innenstadtumgebung nur stört und gestört wird, in das Viertel direkt westlich neben der Altstadt verlegt, wodurch kürzeste Verbindung und konzentrierte Zusammenfassung möglich werden.

Konsequenterweise gruppieren sich um diesen Kern der eigentlichen Innenstadt die reinen Wohnviertel; sie sind als stark aufgelockerte Stadtteile gedacht, die inmitten von Grünflächen und durch Verkehr nicht belästigt den Geländedeformationen nachgehen und durchaus die Prinzipien der „neuen Wohnstadt“ verwirklichen; eine Wohnstadt auf dem Gelände der alten tiefliegenden Neustadt und eine Hochstadt oben auf dem Hügelrand. Die Industrie ist aus diesem Gebiet verbannt und in das ihr zukommende rechtsrheinische Industrieviertel verlegt.“