Zeitschrift: Plan : Zeitschrift für Planen, Energie, Kommunalwesen und Umwelttechnik = revue suisse d'urbanisme

Herausgeber: Schweizerische Vereinigung für Landesplanung

Band: 6 (1949)

Heft: 5

Artikel: Landes- und Stadtplanung im Wiederaufbau des Saarlandes

Autor: Loewenstein, M.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-783433

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 13.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

M. Loewenstein

Landes- und Stadtplanung im Wiederaufbau des Saarlandes

1. Einleitung

Das Saarland ist durch den zweiten Weltkrieg stark heimgesucht worden. Zunächst brachten seine Eigenschaften als Industrierevier und als wichtiges Zentrum des Bahnverkehrs es mit sich, dass schwere Luftangriffe das Gebiet heimsuchten. Dann aber fanden hier gebietsweise im Winter 1944/1945 militärische Operationen statt. Daher blieb kein Bezirk des 2544 Quadratkilometer umfassenden Landes völlig unversehrt, indessen wurden neben den unmittelbaren Kampfgebieten gerade die industriellen Zentren besonders heimgesucht. Von 107 906 Wohnhäusern waren 60 551 (= 55 %) zerstört; eine Wohnfläche von 11 193 000 m² war in Höhe von 6 604 830 m² unbenutzbar. Die Hauptstadt Saarbrücken wies einen Zerstörungsgrad von 78 % mit 7702 Häusern von 9877 auf. Aehnlich hoch lautet der Prozentsatz für den Kreis Sarrelouis, während die zweitgrösste Stadt, Neunkirchen, mit 25 % Gebäudeschaden, jedoch gerade in ihren lebenswichtigsten Teilen davonkam.

Es lag bei Kriegsende klar auf der Hand, dass sich der Wiederaufbau keineswegs lediglich unter dem Gesichtswinkel unmittelbar drängender Notwendigkeiten vollziehen durfte. Es galt vielmehr, gleichzeitig dafür Vorsorge zu treffen, dass so manch architektonisch wertvolles der Zerstörung anheimgefallenes Bauwerk dereinst wieder in gleichwertiger Form auferstehen werde. Dies galt und gilt namentlich von dem schmucken Barockviertel um die Ludwigskirche in Alt-Saarbrücken.

Nach kurzer Besetzung durch amerikanische Truppen wurde das Saarland im August 1945 einer französischen Militärregierung unterstellt. Diese hielt eine Würdigung der eben angeführten Gesichtspunkte für bedeutsam, wozu noch das Gefühlsmoment hinzukam, dass sich im Bauschaffen an der Saar aus früheren Jahrhunderten starker französischer Einfluss erhalten hatte. Deshalb wurde alsbald eine Gruppe französischer Städtebauer berufen, die Landesplanung und den Wiederaufbau der drei grössten saarländischen Städte, Saarbrücken, Sarrelouis und Neunkirchen nach den Regeln neustzeitlicher Plangestaltung vorzubereiten und in die Wege zu leiten. Nach anderthalbjährigen Vorarbeiten wurde der breiten Oeffentlichkeit von der Dienststelle «Urbanisme et Reconstruction» des damaligen «Gouvernement militaire de la Sarre» eine detaillierte Studie unter dem Titel «La Sarre-Urbanisme» in getrennter französischer und deutscher Textfassung unterbreitet. Inzwischen ist nach Inkrafttreten der saarländischen Verfassung auch eine saarländische Behördeorganisation in Gestalt von Wiederaufbauämtern geschaffen worden. Die nunmehrige französische Aufsichtsbehörde, das «Haut Commissariat de la République Française en Sarre», hat die städtebauliche Abteilung beibehalten, und ebenso sind ihre Planungen die Magna Charta für den saarländischen Wiederaufbau geblieben. Daher lernen wir die Grundlagen der künftigen städtebaulichen Gestaltung des Saarlandes anhand einer nachfolgenden Besprechung der Denkschrift La Sarre-Urbanisme kennen.

Eine organische Entwicklung in städtebaulicher Hinsicht ist dem Saarland in seinem Werden zu dem dichtest bevölkerten Industriegebiet Europas nicht beschieden gewesen. Die Planung im Ausbau der dortigen Städte entsprach keineswegs dem Wachstum von Bergbau und Industrie. Die Industrieanlagen reihten sich planlos aneinander, die Strassen und Wohnviertel in den grösseren Plätzen ermangelten der ästhetischen und zweckmässigen Eingliederung. Oberster Leitsatz für die Städtebauer an der Saar muss es daher sein, in die Landschaft Wohnräume und Industriebauten in der Weise einzugliedern, dass den Erfordernissen der Wirtschaft und denen der Wohnbevölkerung in gleichem Ausmass Genüge geleistet wird. Eine Landesplanung, wie sie für das Ruhrgebiet beispielsweise der Ruhrsiedlungsverband aufgestellt hat, wäre städtebaulich auch für das Saarland eine Ideallösung gewesen. Der dringend notwendige Wiederaufbau der wichtigsten Städte führte aber dazu, zuerst unter Berücksichtigung moderner Grundsätze die Planung für ihr Wiedererstehen auszuarbeiten. Wir werden daher zunächst die städtebauliche Einzelgestaltung für die Hauptstadt Saarbrücken, anschliessend jene für Sarrelouis und dann jene für Neunkirchen wiedergeben. Abschliessend sei die Umgestaltung der Verkehrsverhältnisse behandelt.

2. Stadtplanung für Saarbrücken

Die bis zum zweiten Weltkrieg rund 134 000 Einwohner zählende Hauptstadt des Saarlandes liegt am Fusse einer aus Muschelkalk bestehenden Hochfläche, welche südwärts arenaartig von dem Warndt der Grenzlandschaft nach Lothringen zu umgeben wird. Die geologischen Sondierungen zeitigten folgende Ergebnisse: Schutt bis zu 2,80 m; Lehm bis 7 m, grauer Sandstein von 7 bis 12 m, gelber Sandstein bis 15 m, anschliessend wieder bis 22 m grauer Sandstein mit Kies sowie bis 53 m abwechselnd verschiedene Buntsandsteine. In dieser Tiefenlage begegnet man im grauen Sandstein unterirdischen Wasseradern mit Eisen-, Kalk-, Aluminium- und Magnesiumgehalt. Zusammenfassend können die Bodenverhältnisse als ausserordentlich günstig bezeichnet werden. Von den Einsickerungen gehen keinerlei Korrosionsgewässer aus, von denen schädliche Einwirkungen auf den Betonsockel zu besorgen wären.

Für die Siedlungsform hat die Saar im grossen und ganzen eine Trennlinie gebildet. Nördlich des Flusses sind an den Strassenzügen Fabriken und Wohnhäuser entstanden. Die gleichfalls hier erstellten Eisenbahnlinien haben bisher die Besiedlung der bewaldeten Hänge sich nicht zur Genüge entwickeln lassen. In dem Teil Saarbrückens südlich der Saar sind die Strassen eng und die daselbst vorhandenen Schattenzonen als für Wohnsiedlungen ungünstig anzusprechen, was nicht verhindert hat, dass sich dort Wohnungen befinden, die nahe den Arbeitsstätten liegen. Die Denkschrift der Städte-

bauer charakterisiert zusammenfassend das Landschaftsbild als einen stark eingekesselten Talweg mit langgezogener, geradliniger Ansiedlungsform, der sich an den Talkreuzungen bogenartig ausweitet. Die Wohnviertel und Verwaltungsgebäulichkeiten haben sich beim Aufblühen der Industrie ohne System oder Symmetrie lediglich nach dem Gutdünken des Zufalles entwickelt. Dabei versäumte man, einen zentralen Platz als sinnfälligen Mittelpunkt des öffentlichen Lebens zu schaffen. Aus diesen Gründen wurde die Saarmetropole als Stadt erst 1905 aus den bisher selbständigen Gemeinden Saarbrücken, St. Johann, Malstatt und Burbach gebildet.

Der neue Bebauungsplan sucht die einzelnen Teilgebiete des Gemeinschaftslebens auf bestimmte Stadtteile zu verteilen. So soll ein Regierungsviertel mit den zentralen Verwaltungen in ansprechender Lage an der Saar entstehen. Die Repräsentationsbauten werden sich nach Süden und Südwesten hin weitflächig um einen Park gruppieren. Die Geschäftsviertel kommen in den nördlichen Bereich, wo der Hauptbahnhof nicht mehr, wie bisher Kopfteil, sondern organisches Herzstück bilden wird. Das Stadtzentrum setzt sich im Südosten fort in dem, was die Zerstörungen von den Rokokobauten noch übrig liessen. Dort soll ein Kulturzentrum entstehen. Ostwärts will man dem Stadtzentrum ein Handels- und Wohnviertel vorlagern, ebenso werden dort die internationale Messe und eine künftige ständige Musterschau Unterkunftsräume besitzen. Links der Saar bildet der Flughafen, rechts der Sportplatz den Abschluss. Saarabwärts soll der verarbeitenden Industrie durch Bahnanschluss und Laderampen am Fluss neuer Raum erschlossen werden. Auch Wohnviertel sind dort vorgesehen mit moderner Siedlung von weitem Sichtfeld und hangwärts einer Wohnkolonie von aufgelockerter Bauweise. Eine weitere Wohnzone wird sich an den Hügelhängen und -kämmen nach Süden hinziehen, wo besonders Krankenhäuser, erst in zweiter Linie Wohnhäuser errichtet werden. Im Osten des Weichbildes ist in nord-südlichem Verlauf eine zweite Industriezone projektiert.

Der Generalbauplan sieht vor, dass Saarbrücken bei fortlaufend gleichbleibender Wirtschaftsentwicklung maximal 200 000 Einwohner aufnehmen soll.

Eine Sonderheit des Bauplanes besteht darin, dass man die Hauptfassade südwärts gerichtet hat, im Gegensatz zu der vielfach üblichen Bauart mit Fassaden nach Osten oder Westen unter nur halbtägiger Sonnen-Einwirkung. Dadurch wendet sich jede Wohnstätte zwei Himmelsrichtungen zu, mit Wohnzimmern und Büroräumen gegen Süden, Küche, Bad und sonstigen Zusatzräumen gegen Norden. Lagen mit totalem Schatten um die Mittagsstunde des 22. Dezember werden grundsätzlich nicht mit Wohnhäusern bebaut. Ein wissenschaftlich ermittelter Besonnungsplan zeigt die Umgrenzung an.

Viele Ueberlegungen waren anzustellen, um das bisher unzulänglich gelöste Verkehrsproblem in zufriedenstellender Weise zu regeln. Drei Grundsätze bilden dabei für die Stadtplanung in verkehrstechnischer Hinsicht die Richtlinien: Trennung nach Verkehrsarten, kontinuierender Verkehr, Trennung der Strassen mit stehenden Wagen von den Verkehrsstrassen. Bei letzteren unterscheidet man Strassen für schwere oder leichte Automobile, für Radfahrer und für Fussgänger. Für schwere Lastwagen ist eine äussere Grossverkehrsstrasse vorgesehen — ob die Fahrzeuge nun nur durchfahren oder Saarbrücken Ausgangs-, bzw. Endpunkt der Fahrt ist. Diese Gürtelstrasse ohne Ueberquerungen wird Anschlussrampen an die inneren Verkehrswege erhalten. Für den übrigen Kraftwagenverkehr will man für beschleunigten Stadtverkehr ein Strassennetz ohne Kreuzungen erstellen und das bestehende Strassensystem für die restlichen Verbindungen benutzen. Verkehrskanäle werden gebildet durch zwei Durchgangsstrassen entlang der Saar und eine Nord-Süd-Achse. Den Kraftwagen einfacher Kategorie dienen zwei Querachsen auf der rechten Saarseite und zwei über den Fluss führende Strassen sowie eine nach den östlichen Hängen gerichtete Parallelachse. Der äussere Gürtel wird durch zwei Kreisläufe unter Benutzung bestehender und neuer Strassen gebildet. Eine Grossverkehrsstrasse auf dem linken Saarufer bleibt dem Leichtwagen-Verkehr für den Transit vorbehalten. Den Radfahrer- und Fussgängerverkehr sichern Sonderzone und Sonderfahrwege. Kreuzungspunkte werden wenn irgend möglich überbrückt, echte Durchquerungen auf seltene Ausnahmen beschränkt. Autoparkwerkstätten sind in angemessenem Umfang auf den Stadtbereich zu verteilen. Am künftigen Zentralplatz wird der bedeutendste Parkplatz unter Verwendung des alten Saararms unterirdisch eingerichtet werden. Man will die Strassenbahnen im Stadtzentrum unterirdisch verlegen. Die Einführung von Trolleybussen als Ersatz der Strassenbahnen kann sich bei den sehr weit in die Umgebung hinausreichenden Fahrstrecken nur ganz allmählich vollziehen.

Der Lauf der Saar wird innerhalb des Stadtgebietes verbreitert und vertieft werden unter gleichzeitiger Korrektur von Kurven und der Schaffung einer Anzahl von Ladequais. Der Saararm des alten Kohlenhafens wird zugeworfen und ein neuer Kohlenhafen von erheblicher Umschlagsfähigkeit saarabwärts bei Völklingen angelegt werden. Oberhalb desselben soll ein Industriehafen mittels Ladequai und Rollkran den Betrieben der Industriequartiere Burbach und Louisenthal den Anschluss an die Wasserstrasse gewährleisten.

Soweit die Stadtplanung von Saarbrücken. Es liegt klar auf der Hand, dass unter den obwaltenden Umständen eine solche städtebauliche Gesamtaufgabe sich nicht in kurzer Frist, sondern nur nach einigen Jahrzehnten verwirklichen kann. Die Trümmer wurden jedoch sogar in den total geschädigten Stadtvierteln schon weitgehend weggeräumt. Der Aufbau äusserte sich zunächst nicht in der Erstellung von Wohn-, sondern von Geschäftsbauten. Dabei trat die Meinungsverschiedenheit zutage, dass der Generalbauplan für die Haupt-Geschäftsstrasse, die Bahnhofstrasse, eine Verbreiterung der Fahrbahn durch Schaffung von Arkaden zu Lasten der bisherigen Ladenflächen der Anlieger vorsah, worauf die Grundeigentümer entgegneten, die Fahrbahn der nur als Einbahnstrasse benutzten Strasse sei ohnehin schon breit genug. Man wies auf die

überteuerten Beleuchtungsausgaben hin, welche durch diese Veränderung zwangsläufig eintreten würden. Schliesslich wurde nach Genehmigung durch die Stadtversammlung die Errichtung der Arkaden in die Tat umgesetzt.

3. Der Wiederaufbauplan für Sarrelouis

Eine ganz anders geartete städtebauliche Aufgabe wurde der Planung beim Aufbau von Sarrelouis gestellt. Da die Stadt seit ihrer Gründung durch Frankreich im Jahre 1680 bis zum ersten Weltkrieg den Charakter einer Festungsstadt bewahrt hatte, unterbanden die öffentlich-rechtlichen Servituten der Rayonbeschränkungen jede Ausdehnungsmöglichkeit; die Eingemeindung ansehnlicher Nachbargemeinden konnte nachträglich städtebaulich keine organische Einheit bewirken. Die Denkschrift der Städtebauer spricht in diesem Zusammenhang von dem enttäuschenden Bild eines in Unordnung und Wirrnis hineingetriebenen Stadtwesens, als Ergebnis der Passivität des Urbanismus im letzten Jahrhundert: Nach dieser Quelle schliesst die Bilanz des Bankrottes ab mit der Zerbröckelung und der unentwirrbaren Verknotung von Wohnhäusern, landwirtschaftlich genutzten Anwesen, Geschäftshäusern und industriellen Zwecken dienenden Gebäuden. Durch ein untaugliches Verkehrsnetz auf weiten, der Ueberschwemmung ausgesetzten Flächen konnten sich die im Gelände zerstreuten Stadtkerne nicht zusammenschliessen. Der Bahnhofs-Vorort Fraulautern ist unrettbar zwischen Bahnlinie und Saar eingezwängt und bietet, in seiner ganzen Länge von einer grossen Verkehrsstrasse durchschnitten, eine Reihe direkt gefahrvoller Uebergänge und Wegkreuzungen. Der Westteil des Siedlungsraumes Sarrelouis besitzt kein hinreichendes Strassennetz. Südwärts dehnt sich weithin ein bisher noch ungenütztes Gelände aus, das zur Stunde noch sumpfig und Ueberschwemmungen ausgesetzt, für eine Ausdehnung der bebauten Fläche jedoch topographisch gut gelegen ist.

Sarrelouis zählte 1939 32 300 Einwohner. Gegen Kriegsende fanden hier harte Stellungskämpfe statt mit besonders starken Zerstörungen. Neben dem Stadtinnern wurden die Vororte Roden und Fraulautern fast völlig vernichtet.

Wie wurde nun der Wiederaufbauplan für den Sarrelouiser Raum gestaltet? Die Grundideen sind in einer elf Punkte umfassenden Synthese zusammengefasst. Ihr Verfasser entwickelt darin städtebaulich gesehen gute Gedankengänge, scheint aber doch zu sehr in die Zukunft zu sehen unter Vernachlässigung der Gegenwart, da er als die drei hauptsächlichsten Gegebenheiten des Städtebaues Flugzeug, Rundfunk und Atomenergie bezeichnet.

Bei der zonenmässigen Aufgliederung des Sarrelouiser Raumes bleibt die Kernstadt Sarrelouis Sitz der Behörden. Kronenartig umrunden Bauten mit wirtschaftlicher und kultureller Zweckbestimmung das Stadtinnere, und zwar innerhalb eines schützenden Grüngürtels. Auf der östlichen Diagonale sollen Theater, Museum und Bibliothek das Kulturzentrum formen. Im Westen will man in einem umfangreichen Park das Krankenhausviertel anlegen. Die

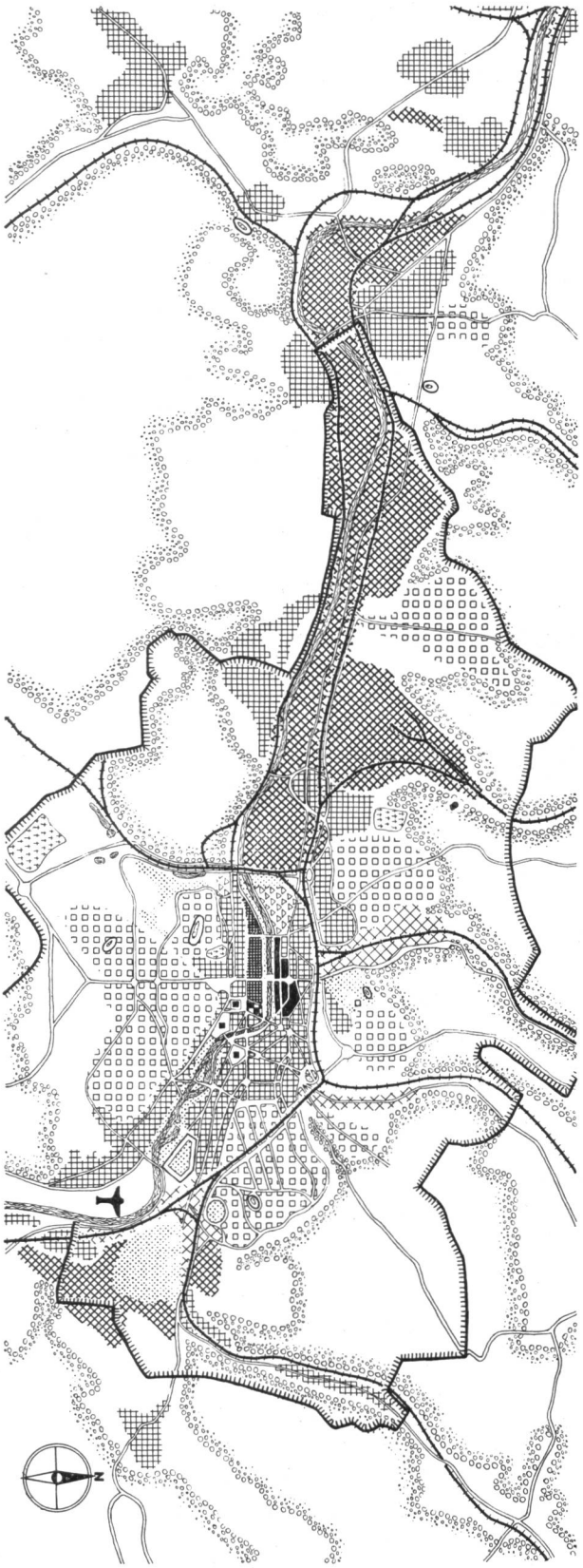

Abb. 1. Zonenplan der Stadt Saarbrücken.

Legende:

- Zentrum, Oeffentl. Verwaltungen, Regierung
- Privatverwaltungen und Wohnungen
- Wohnungen u. Geschäfte
- Villen, freie Bauten
- Historische Monumente
- Kulturelle Zone
- Handwerk und Handelsniederlagen
- Freie Plätze und Sportplätze
- Oeffentliche Gärten und Parkanlagen
- Waldungen
- Industrielle Zone
- Ausstellungen
- Wasserläufe und Seen
- Stadtbanngrenze
- Eisenbahnen

eigentlichen Verwaltungsgebäude werden sich an Stelle der sechs zerstörten Häuser-Bereiche in der Stadtmitte, am Rande der grossen Nordwest-Südost-Achse erheben. Der Südteil wird die Schulen, der Norden die Hotels aufnehmen. Im Geiste erhaltender Tradition sollen verschiedene Formen und Gesetze des ursprünglichen altfranzösischen Vaubanschen Baustils bewahrt werden. Für die Geschäftshäuser wird eine grosse Geschäftsstrasse mit Bauten in Kammform aus dem Stadtkern hinausstreben und ein zweites Geschäftsviertel die grosse Querstrasse berühren, welche vom künftigen Bahnhof nach Metz führen wird. Eine möglichst günstige Besonnung ist gewährleistet, indem auch hier alle Wohnräume südwärts und südwestlich, die übrigen Räume in entgegengesetzter Himmelsrichtung erstellt werden.

Die besonders stark zerstörten Vororte Roden und Fraulautern will der neue Plan völlig als Wohngemeinden ausschalten und lediglich der industriellen Besiedlung vorbehalten. Die rund 20 000 dort ansässig gewesenen, übrigens grösstenteils völlig ausgebombten Einwohner werden ein neues Wohngebiet erhalten im Raum zwischen Sarrelouis und der Nachbargemeinde Vaudrevage auf dem linken Saarufer. Man wird die Wohnhäuser mit verhältnismässig vielen Stockwerken ausstatten, wobei Kohlenvorkommen Rechnung zu tragen ist. Wo durch künftigen Bergbau die Gefahr einer Einsenkung besteht, hat die Grubenverwaltung die notwendigen Stützpfeiler unter dem gefährdeten Terrain zu schaffen.

Als reine Industriezone soll auch das Gebiet um Vaudrevage dienen. Zwei Zonen für Wohn- und Arbeitsstätten werden sich in parallelen Streifen dem zukünftigen geradegelegten Lauf der Saar entlang erstrecken. Zwischen beiden entsteht als Puffergebiet ein Grüngürtel mit Anlagen, Sportplätzen, Schwimmbad u. a. m. Wo immer angängig, will man auch die grossen Verkehrsstrassen auf beiden Seiten mit einem Waldstreifen von je 150 Metern Tiefe versehen.

Besondere Aufmerksamkeit widmeten die Städtebauer auch der Verkehrsregelung. Der «linienförmige» fast 16 km lange Raum zwischen Bons und Dillingen, welcher Gross-Sarrelouis umfasst, entstand während der stürmischen Zeit der Industrialisierung kleiner Plätze an der Tvier-Saarbrücker Eisenbahn. Der Generalbauplan zielt darauf ab, bisher isolierte Orte durch einige grosse Strassen zu einer organischen Einheit zu verknüpfen. In der Reihe der einschlägigen Arbeiten nimmt die erste Stelle die Schiffbarmachung und Geradelegung der Saar ein, die zurzeit nur bis oberhalb Sarrelouis kanalisiert und regelmässig befahrbar ist. Auf der Strecke nach Dillingen, flussabwärts von Sarrelouis, ist die Verbreiterung des Kanals auf 75 m und die Schaffung eines Ladequais von 30 m Breite mit allen der Neuzeit entsprechenden technischen Einrichtungen ins Auge gefasst. Der Strassenverkehr ist auch hier noch nach Benutzerarten aufgeteilt. Zwei Strassen, eine Ost- und eine Weststrasse, sichern den Schnellverkehr mittels Kraftwagen. Bei ihrer Ueberschneidung mit der Hauptstrasse der Stadt soll eine Plattform Bahnhof, Landstrasse und Startbahn für Flugzeuge vereinigen.

Mit diesem Bebauungsplan haben sich verschiedene Teile der Sarrelouiser Einwohnerschaft im Hinblick auf ihren eigenen Wohnplatz einverstanden erklärt. In den zur Abtragung verurteilten Ortsteilen Roden und Fraulautern erstellten manche Einwohner mehr oder minder provisorische Behelfsbauten. Die Alt-Sarrelouiser Geschäftsleute wollen in ihrer Mehrheit ihre Wohnungen über den Läden beibehalten. Eine zu einer «Bauhütte» zusammengeschlossene Arbeitsgemeinschaft saarländischer Architekten sieht für das Ladenviertel einen rechteckigen drei- bis vierstöckigen Block mit offenem Innenhofe vor. Damit wäre das Problem der «Wohnung über dem Laden» zugunsten der Eigentümer gelöst. Psychologisch interessant ist, dass die Grundbesitzer Bauten auf genossenschaftlicher Basis oder die Anwendung des Stockwerkeigentums, welches an und für sich für jede vom ursprünglichen Grundriss abweichende Bauform am zweckmässigsten und preiswertesten wäre, ablehnen. Nach einem Kompromissvorschlag müsste die Stadt den Wiederaufbau im Geschäftsviertel den Eigentümern überlassen; zunächst würden Keller- und Ladengeschoss nach einer einheitlichen Linie errichtet. Innen- und parteipolitische Momente fehlen nicht bei der Erörterung des Fragenbereiches, welcher ohnehin durch die Schwierigkeit der Finanzierung ein schwerwiegendes Problem darstellt.

4. Der Wiederaufbau für Neunkirchen

Ungefähr im Mittellauf des Blies, des einzigen rein saarländischen Flusslaufes, liegt mit rund 45 000 Einwohnern die zweitgrösste Stadt des Saarlandes, Neunkirchen. Ihre ältesten Teile erheben sich zum Teil auf einem gegen Norden auslaufenden, stark gegliederten Bergvorsprung. Seit 1900 besiedelte man das Bliestal selbst, wobei das Flachgelände namentlich von der grossen dortigen Eisenhütte bebaut wurde. So sind ganze Stadtviertel in der Niederung allen Hüttengasen ausgesetzt. Beim Zusammentreffen der Höhenlinie mit der Grenze des Kohlenvorkommens, auf einer südöstlich abfallenden Hochfläche, wurden in den dreissiger Jahren Arbeitersiedlungen erbaut. Nach ihrem Beispiel einer windgeschützten Sonnenlage will man Neunkirchens Wiederaufbau gestalten.

Die Stadt hat namentlich durch Bombenangriffe umfangreiche Beschädigungen aufzuweisen. 25 % der bebauten Fläche wurden zerstört. Rathaus, Hauptkirche und Postamt sind völlig, der Bahnhof und die Mehrzahl der übrigen öffentlichen Bauten zu 70 % beschädigt.

Der Bebauungsplan sieht eine Wohnzone mit wesentlich günstigeren Bedingungen als ehedem vor und in der Niederung wird ein Geschäftsviertel erstehen. Die alten Siedlungsräume erfahren eine Erweiterung, und genügend breite Zwischenräume lassen die Sonne in die Wohnungen dringen, auch wenn die Flanke des Hügels verhältnismässig stark nach Norden exponiert ist. Für später ist die Schaffung einer *neuen* Stadt auf der Süd-Ost-Flanke der vorgelagerten Höhe vorgesehen. Sie soll sich weiträumig erstrecken und allen Erfordernissen neuzeitlicher Hygiene und Wohnkultur genügen. Als Kernteil

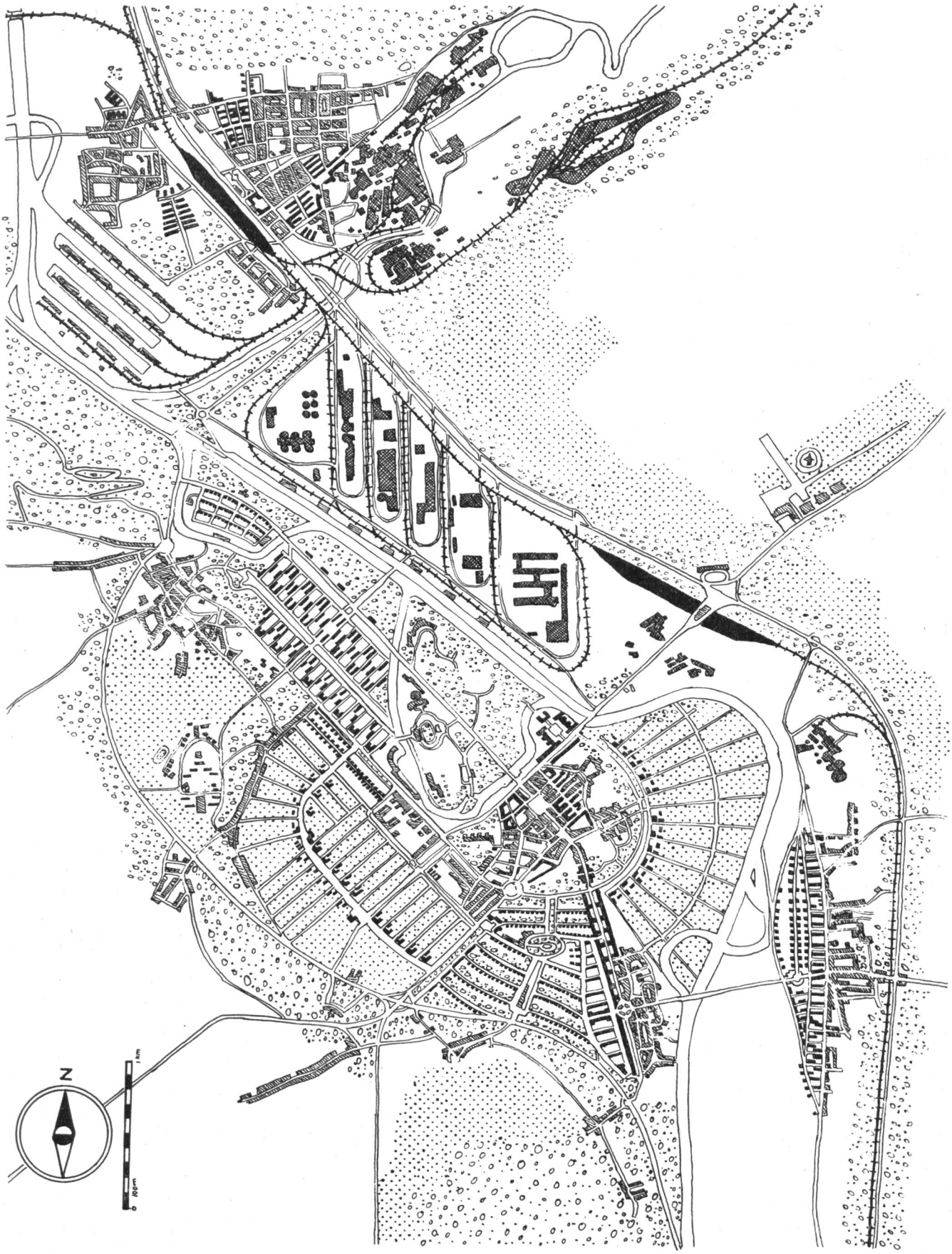

Abb. 2. Wiederaufbauplan der Industriestadt Sarrelouis.

plant man die Umgestaltung des durch den Krieg besonders hart mitgenommenen Bahnhofviertels. Hier werden Wirtschaft und freie Berufe in der Nachbarschaft des Bahnhofes günstige Heimstätten finden. Im nämlichen Bereich werden mittlere Industriebetriebe dem Bliesufer entlang angesiedelt. Der nordwärts gelegene, gleichfalls stark von Bombenschäden heimgesuchte Teil Neunkirchens wird zur reinen Wohnzone. Fassadenführung nach Süden und die Erstellung breiter Grünflächen sichern die Hygiene. Man strebt bei den beiden eben angeführten Vierteln eine Senkung der Bevölkerungsdichte an. Eine Höhe von zwei Stockwerken soll nicht überschritten werden. Das Gelände an dem grossen Talweg wird den Charakter eines Park- und Gartenviertels erhalten; hier können bis zu sieben Stockwerke in der Bauweise von Großstädten errichtet werden. Das Stadtgebiet mündet nach dem hochgelegenen Spülsen zu in einer Kolonie von Einfamilienhäusern aus. Die künftigen grossen Häuserblocks mit ihrer offenen Hanglage nach Südosten werden mit öffentlichen Parkanlagen, Schulen und Sportplätzen geradezu ideale Wohnbedingungen darbieten.

Heute verfügt Neunkirchen nur über einen einzigen Platz. Seine Vergrösserung und Ausgestaltung sind beabsichtigt. Um den Platz herum will man die bedeutendsten Geschäfte, das Stadttheater, den Festsaal, die Hotels und in der Nähe die Verwaltungsgebäude errichten. Der Schulblock in der künftigen Stadt wird das Gymnasium aufnehmen, welches sich derzeit in der Altstadt befindet. Daneben sollen Sportplätze entstehen. Ein grosses Stadion würde einen Sportplatz für 20 000 Zuschauer, ein Schwimmbad, Basket- und Tennisplätze, Turnhallen und ein Hotel umfassen.

Neunkirchen ist ein Zentrum der Kohlenförderung. Diese Tatsache mussten die Städtebauer berücksichtigen. Deshalb konnte beispielsweise für das Hügelgelände nördlich der Blies keine Bebauung vorgesehen werden. Man veranschlagt die Kohlenvorräte unter der gegenwärtigen Stadt auf nicht weniger als 70 Millionen Tonnen. Man ist daher gewärtig, dass vielleicht sogar unter dem gegenwärtigen Kernteil der Stadt Kohle gefördert werden wird. Auch Strecken ausserhalb der jetzt bebauten Fläche können erst später, wenn die unter ihnen liegenden Kohlenschätze geborgen sein werden, baulich erschlossen werden. Während die Entwicklung von Alt-Sarrelouis durch die früheren Festungsrayons beschränkt wurde, ist im eigentlichen Bergbaugebiet der Siedlungsbereich durch den unterirdischen Abbau eingeengt.

Dem Verkehr soll eine grosse Durchgangsstrasse dienen, welche von Saarbrücken kommt und nach der Rheinpfalz hin weiterführt. Eine bereits bestehende Umgehungsstrasse für den Nord-Südverkehr wird verbreitert und, wo erforderlich, ausserhalb die Siedlung verlegt werden. Den Bedürfnissen des Nahverkehrs werden ein zweiter Personenbahnhof nebst Güterbahnhof und Strassenbahnbahnhof mit Ausstrahlungen ins Hinterland dienen.

Der zweckmässige Wiederaufbauplan fand keinen Widerspruch. In der Zwischenzeit hat die Stadt als teilweises Ausführungsprogramm einen Zehnjahresplan für die Errichtung der kommunalen öffentlichen Bauten aufgestellt, welcher zusammen mit dem Ortsplan von den Stadtverordneten gutgeheissen wurde.

5. Zusammenfassung

Die Verkehrsfrage bedingte es, dass auch über die einzelnen Städte hinausreichende Gesamtprojekte für die Strassenzüge des Saarlandes aufgestellt wurden. Bisher hemmte die Strassenführung mitten durch die Städte und Dörfer den Verkehr beträchtlich, besonders in den am dichtesten besiedelten Tälern der Saar und des Sulzbaches. Zur Vermeidung der Talbenutzung will man daher auf den anliegenden Höhenzügen zwischen Saarbrücken einerseits und Sarrelouis, bzw. Neunkirchen anderseits zusätzliche Strassenverbindungen schaffen. Davon wird eine von Sarreguemines, der französischen Grenzstadt an der Saar nach Sarrelouis führen und auf der Höhe von Thionville nach dem lothringischen Industriegebiet abschwenken. Dadurch wird zugleich eine Verbindung von dem französischen Oberrheingebiet nach Luxemburg und Belgien geschaffen. Die zweite neue Höhenstrasse wird von Rohrbach, der Eingangspforte zum lothringischen Kohlengebiet ausgehend, die Städte Saarbrücken, Neunkirchen und die saarländische Grenzstadt Homburg berühren, von wo aus der Anschluss an die Ludwigshafener Autostrasse erreicht wird: So wird der Raum von Metz bis Nancy in Verbindung zum Rhein gebracht. Bei beiden zu erstellenden Strassen will man jeweils für jede Verkehrsrichtung eine Parallelstrasse bauen. Im Interesse der erhöhten Verkehrssicherheit werden die Fussgängersteige getrennt von der Fahrbahn angelegt. Innerhalb der Stadt soll sich der Autostrassenverkehr ohne Ueberkreuzung abspielen.

Unsere Uebersicht über die Stadtplanungen im Saarland hat gezeigt, dass die dort tätige Gruppe französischer Architekten den Fragenkomplex ernsthaft studiert. Ob nun in jedem Punkte die unter den obwaltenden Umständen idealste und am besten zu verwirklichende Lösung gefunden wurde, ist eine andere Frage.

Bedauerlicherweise hat man noch keine gesetzliche Handhabe geschaffen, mit der die Grundstückbesitzer gezwungen worden wären, sich den Erfordernissen des Gesamtplanes zu unterwerfen. Erst jetzt geht die im Spätjahr 1947 geschaffene saarländische Regierung daran, ein Umlegungsgesetz zu schaffen; in der reichlich optimistischen Annahme, Zwangsmassnahmen würden sich erübrigen lassen, hatte sie bisher geglaubt, eines solchen Gesetzes entraten zu können. Soll der Städtebauer nicht einen nur theoretischen Plan vorlegen, sondern, wie es in der Saar der Fall war, die ersten Abschnitte eines Sofort-Programmes mit allen Erfordernissen von modernstem Urbanismus in Uebereinstimmung bringen, dann muss man auch zum Voraus die rechtliche Grundlage gewährleisten. Sonst bleibt das ganze notgedrungen ein Torso oder, juristisch gesehen, eine lex imperfecta, das heisst eine Vorschrift mit Soll-Charakter ohne die durch Strafdrohung gewährleistete Erfüllbarkeit.

Anderseits geht manche Kritik von der irrigen Annahme aus, dass Wiederaufbau sich so schnell wie Zerstörungen verwirklichen liesse. Organische Gestaltung eines Siedlungsraumes kann sich keineswegs im Tempo des Bauens der Gründerjahre vollziehen, zumal nicht während einer Zeit äusserster Materialverknappung, welche das Saarland erst seit seinem Wirtschaftsanschluss an Frankreich (Winter 1947/1948) allmählich überwindet.

In der Zwischenzeit hat die saarländische Regierung ein zentrales Wiederaufbauamt mit einer Reihe von diesem unterstellten staatlichen Wiederaufbauämtern eingesetzt. Ebenso hat man ein Gesetz über Planung und Städtebau im Saarland geschaffen. Derzeit beschäftigt sich die Zentralbehörde mit der Herausgabe von Ausführungsbestimmungen und Richtlinien dazu. Die öffentliche Stellungsnahme gegenüber diesen Aemtern ist freilich nicht einheitlich. So erklärte der Redner einer Koalisationspartei bei der Haushaltungsberatung im Landtage, die Wiederaufbauämter beschäftigten insgesamt beinahe 200 Beamte und Angestellte, die eine Gesamtausgabe von 100 Millionen französischen Franken verursachten. Es ist dem Redner weiterhin äusserst zweifelhaft, ob und in wieweit diese Instanzen in der Lage waren, beim Wiederaufbau bis zum heutigen Tage Wesentliches und in die Augen Springendes zu erreichen. Ebenso wurde in der Offentlichkeit betont, das Wiederaufbauamt habe innerhalb Jahresfrist noch nicht einmal klare Gedanken über den Wiederaufbau entwickelt, geschweige denn genaue Finanzierungs-, Bau- und sonstige Pläne vorgelegt.

Als Antwort darauf kann erwähnt werden, dass an der Spitze der französischen im Saarland tätigen Städtebauer der Pariser architecte-urbaniste Marcel Roux steht, ein würdiger Vertreter französischen Bauschaffens mit hohem fachlichen Können und ausgeglichener Verhandlungsart.

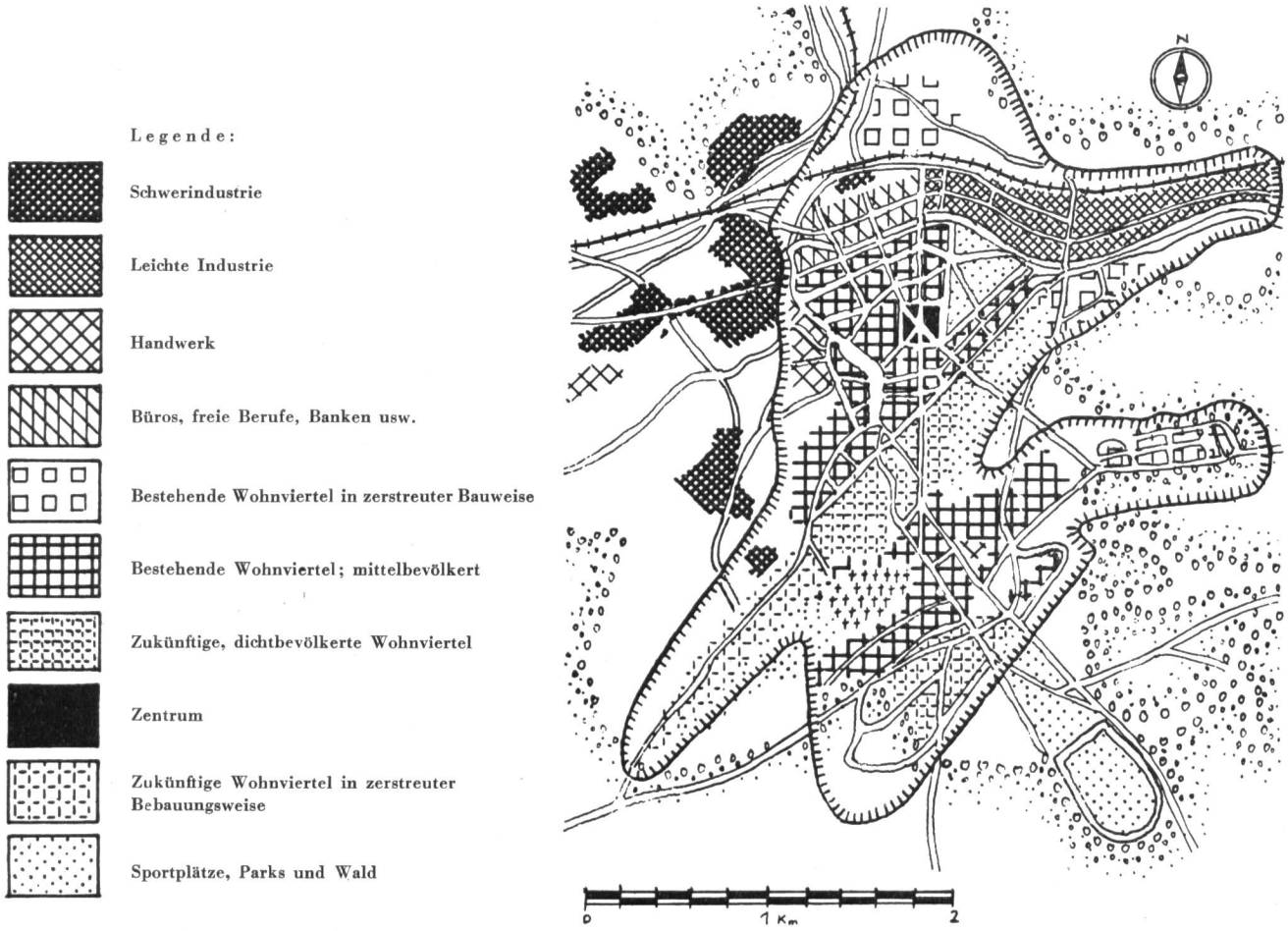

Abb. 3. Zonenplan von Neunkirchen.