



Die Bundesstraße 42 im Raume Eltville und die Zukunft der Rheinuferlandschaft im Rheingau

GUTACHTEN

erstattet im Auftrage des Deutschen Rates für Landespflege

von

o. Professor Dr.-Ing. Edmund Gassner

Universität Bonn

Heft 1 – 1964

der Schriftenreihe des DEUTSCHEN RATES FÜR LANDESPFLEGE

Vorwort

Als Ergebnis der Mainauer Rundgespräche wurde am 20. April 1961 die „Grüne Charta von der Mainau“ beschlossen. Sie ist die Folge einer ständig zunehmenden Zerstörung von Land und Landschaft, mithin unseres gemeinsamen Lebensraumes. Die Charta soll nun Richtschnur sein für den Aufbau und die Sicherung einer gesunden Wohn- und Erholungslandschaft, Agrar- und Industrielandschaft und will den Ausgleich zwischen Technik, Wirtschaft und Natur herstellen.

Um die Ziele der Charta verwirklichen zu können, hat der Bundespräsident „ein freies Gremium aus Persönlichkeiten des kulturellen, politischen und wirtschaftlichen Lebens und der Landschaftspflege“ berufen lassen. Unter seiner Schirmherrschaft hat sich der Deutsche Rat für Landespflege konstituiert, der die Forderungen der Grünen Charta zum Bestandteil seines Statuts gemacht hat.

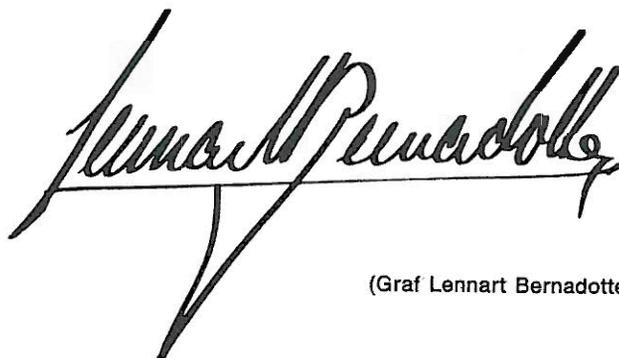
In Abschnitt V der Grünen Charta wird u. a. in Ziff. 3 ein „freier Zugang zu Wäldern, Bergen, Seen, Flüssen und sonstigen landschaftlichen Schönheiten“, und in Ziff. 7 „die Verhinderung vermeidbarer, landschaftsschädigender Eingriffe, z. B. beim Siedlungs- und Industriebau, beim Bergbau, Wasserbau und Straßenbau“ gefordert. Viele Seen und Wasserläufe in landschaftlich bevorzugten Gebieten sind der Bevölkerung nicht mehr zugänglich, oder sie sind bereits durch den Verkehr und die Besiedlung weitgehend beeinträchtigt worden. Es besteht die Gefahr, daß die für die Erholung der Öffentlichkeit noch zugänglichen und dem Naturhaushalt der Landschaft dienenden Uferabschnitte unserer Wasserläufe und Seen mit ihrer natürlichen Vegetation ebenfalls unersetzlich verloren gehen.

Diese Gefahr hat den Rat veranlaßt, sich auch mit dem Problem der Linienführung einer Rheinuferstraße im Rheingau im Raume Eltville-Niederwalluf zu befassen. Die Tatsache, daß diese Bundesstraße bereits in vielen Abschnitten am Rheinufer entlang geführt wird, ist nach Auffassung des Rates kein Grund, hier in gleicher Weise zu verfahren und die noch verbliebene verkehrsfreie Uferstrecke ebenfalls zu verbauen. Die Stadt Eltville liegt unmittelbar am Rhein und ist mit ihrem historischen Teil auf den Strom ausgerichtet. Eine Schnellverkehrsstraße am Rhein würde ihren baukulturellen Charakter entwerten und das Rheinufer als stadtnahes Erholungsgebiet völlig ausschließen. Darüber hinaus weist der Rhein im Bereich von Niederwalluf noch einen natürlichen Ufersaum mit einer vielfältigen Ufervegetation auf, den es im Interesse der erholungsuchenden Bevölkerung zu erhalten und auszubauen gilt. Durch Verordnung vom 4. Mai 1953 ist das Rheintal auch in diesem Bereich dem Reichsnaturschutzgesetz unterstellt und zum Landschaftsschutzgebiet erklärt worden.

Der Rat verkennt nicht die Schwierigkeiten, die mit einer nordwärts der Stadt geführten Straßentrasse entstehen würden. Aus der Verantwortung heraus, einen Ausgleich zwischen Technik und Natur anzustreben und auch den Verlust bester Böden zu vermeiden, hat er Professor Dr.-Ing. Edmund Gassner, Direktor des Instituts für Städtebau, Siedlungswesen und Kulturtechnik der Universität Bonn, beauftragt, den gesamten Fragenkomplex noch einmal zusammenfassend zu begutachten und dabei auch zu prüfen, ob andere Streckenführungen in diesem Raume möglich sind. Das Ergebnis wird hiermit vorgelegt.

Der Deutsche Rat für Landespflege richtet an alle verantwortlichen Stellen im Bund und im Land, im Kreis und in der Gemeinde die dringende Bitte, ihre Entscheidungen so zu treffen, daß sie mit den Zielen der „Grünen Charta von der Mainau“ übereinstimmen und zur Gestaltung eines menschengerechten Lebensraumes beitragen.

Der Sprecher
des Deutschen Rates für Landespflege



(Graf Lennart Bernadotte)

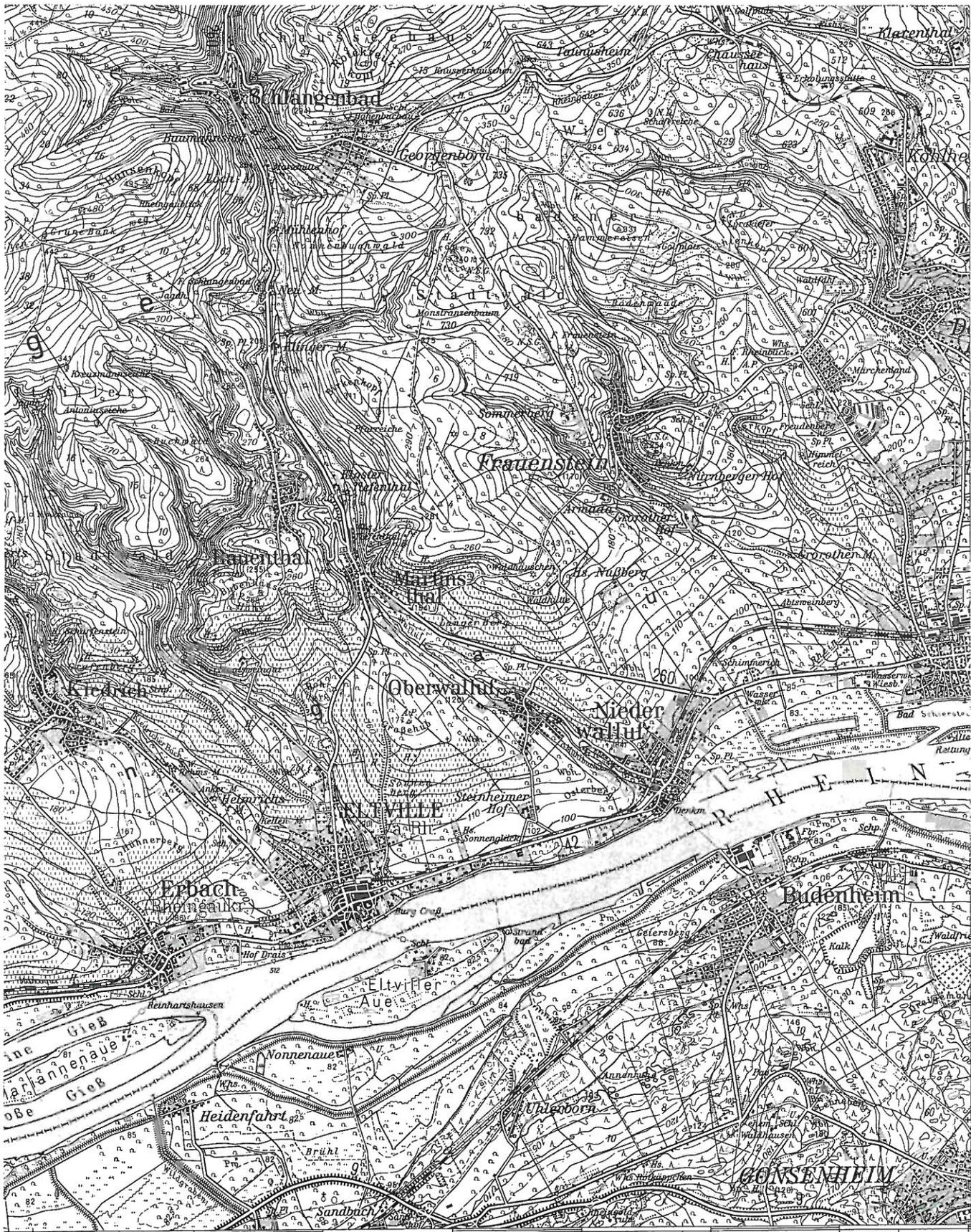
Die Bundesstraße 42 im Raume Eltville und die Zukunft der Rheinuferlandschaft im Rheingau

Inhaltsübersicht

1. Bisherige Auseinandersetzungen um die Linienführung der geplanten neuen Bundesstraße 42 im Raume Eltville/Rheingau	9
2. Das landschaftliche und baukulturelle Erbe, eine umstrittene Verpflichtung	13
2.1. Das Bild der Rheingauer Uferlandschaft im 19. und 20. Jahrhundert	13
2.2. Eltvides Stadtkrone am Rhein	15
2.3. Denkmalpflege und Landschaftspflege als gesetzliche Aufgabe und im Bewußtsein der Zeit	19
3. Regionalplanerische Gesichtspunkte	21
3.1. Raumordnungsgrundsätze und landesplanerische Zielsetzungen	21
3.2. Aus dem Kreisentwicklungsplan	22
3.3. Aus dem Regionalplan Mainz-Wiesbaden	22
4. Sorgen um die städtebauliche Entwicklung von Eltville	24
4.1. Bauliche Entwicklung, Bevölkerungsentwicklung und Bevölkerungsstruktur	24
4.2. Städtebaulicher Bestand und Entwicklungsmöglichkeiten	28
4.3. Die Folgen einer rheinseitigen B 42	29
4.4. Diskussionen und Lösungen andernorts	30
5. Ein Beitrag zur großen Nordumgehung von Eltville (C-Linie)	34
5.1. Wahl der Linienführung	34
5.2. Trassierungstechnische Hinweise	34
5.3. Zur verkehrswirtschaftlichen Beurteilung	35
5.4. Interessenausgleich	36
6. Planerische Erwägungen zu einer Führung der Bundesstraße entlang der Eisenbahn (E-Linie)	37
6.1. Allgemeines	37
6.2. Städtebauliche Folgerungen für Eltville-Ost	38
6.3. Überlegungen für Eltville-West	38
7. Zur Frage einer Rheingauhöhenstraße	39
7.1. Regionalplanerische Gesichtspunkte	39
7.2. Gedanken zur Linienführung	40
7.3. Gesamtstraßenplanung im Rheingau	40
8. Anregungen zur Rheinufergestaltung zwischen Eltville und Niederwalluf	44
8.1. Grundsätzliches	44
8.2. Ein Gestaltungsvorschlag	44
9. Die Verantwortung vor der Zukunft	48
10. Literaturverzeichnis	50
11. Verzeichnis der Abbildungen	52

„Ich möchte daher einen warmen Appell an die technischen Kreise richten, deren Tätigkeit wir die Prosperität unseres Landes verdanken. Denn – so paradox dies klingen mag – nur die Technik wird künftig imstande sein, in unserem Lande durch Entgegenkommen, Verzicht und materielle Unterstützung einem weitsichtigen und großzügigen Naturschutzprogramme zur Verwirklichung zu verhelfen.“

Albert Frey-Wyssling
Rektoratsrede an der Eidgenössischen Technischen
Hochschule Zürich, November 1958.



34 Heidesheim a. Rh. 38 40 42

Eltville und Umgebung

Ausschnitt aus der Top. Karte 1:50 000,
Blatt L 5914 Wiesbaden

Maßstab 1:50 000

Mit Genehmigung des Hess. Landesvermessungs-
amtes Wiesbaden vervielfältigt. Verv.-Nr. 129/64

1. Bisherige Auseinandersetzungen um die Linienführung der geplanten neuen Bundesstraße 42 im Raume Eltville/Rheingau

Die Frage, wie die Bundesstraße 42, die im Anschluß an den bei Wiesbaden-Schierstein endenden Rhein-Main-Schnellweg das Rheintal auf der rechten Uferseite in Richtung Rüdesheim erschließt, künftig im Gebiet der Stadt Eltville geführt werden soll, bewegt die Öffentlichkeit und die beteiligten Behörden schon seit langem. Für den Bereich Wiesbaden-Schierstein bis Niederwalluf hin ist die Linienführung geklärt. Sie schließt an den rechtsrheinischen Knotenpunkt der neuen Schiersteiner Rheinbrücke an, meidet die Uferzone, verläuft nördlich der Eisenbahnlinie und der Niederwallufer Ortserweiterung. Zwischen Erbach und Rüdesheim liegt jedoch die B 42 im Ufergelände, da man vor einigen Jahren die bereits vor dem Krieg erbauten örtlichen Umgehungsstraßen Geisenheim und Hattenheim längs der Uferzone von Winkel und Östlich miteinander verbunden, bis Erbach verlängert und mit einem großzügigen zweispurigen Fahrbahnquerschnitt von Winkel bis Erbach ausgebaut hat. Es fehlt also noch das letzte Teilstück, eben die Strecke durch das Eltviller Gebiet. Dieser Straßenabschnitt ist, wie sich aus den Bauakten der Stadt ergibt, schon seit 1948, d. h. schon seit 16 Jahren im Gespräch und in immer heftiger werdender Diskussion.

Daß Straßenverkehrsprobleme heute allgemein lebhaft erörtert werden, ist verständlich, wenn man bedenkt, daß die sattsam bekannten Verkehrsmisereen heute jedermann betreffen, ob Autofahrer oder Fußgänger. Dazu kommen die Eingriffe in den Grund und Boden und der Landbedarf, die bei Verbreiterung vorhandener und bei Führung neuer Verkehrsstraßen hingenommen werden müssen, sowie die erheblichen Baukosten, die die öffentliche Hand zu tragen hat. Schließlich sind es auch die strukturellen und wirtschaftlichen Folgen, die sich für die betroffenen Gemeinden ergeben, Hoffnungen oder Befürchtungen, die teils von bestimmten Wirtschaftskreisen, teils von den verantwortlichen Kommunalpolitikern getragen werden, bedeutet doch das Durchziehen eines anbaufreien Straßenbandes mit nur wenigen Knotenpunkten auch eine Verlagerung und Umorientierung des innergemeindlichen Verkehrs und der Beziehungen der Gemeinde mit dem Umland. Was den Eltviller Fall jedoch von den üblichen Diskussionen unterscheidet, ist nicht die Meinungsverschiedenheit über diese oder jene technische Einzellösung, über die Zweckmäßigkeit der Inanspruchnahme dieses oder jenes Geländestückes, über die Notwendigkeit dieses oder jenes Anschlusses, sondern es sind einige Fragen von ganz grundsätzlicher Bedeutung, die hier zum Austrag kommen. Dabei wird in dieser Darlegung — der Verfasser möchte das mit Nachdruck betonen — von vornherein unterstellt, daß alle im Laufe der Auseinandersetzungen geltend gemachten Argumente von berechtigten Interessen ausgehen und daß die Träger der verschiedenen Meinungen oder Vorentscheidungen das „gemeine Beste“ im Auge haben. Wer sich jedoch die Mühe macht, das Eltviller Straßenproblem in allen seinen Zusammenhängen zu erforschen und hinsichtlich der Folgen für das städtische Gemeinwesen zu überdenken, kommt zur Überzeugung, daß hier mehr auf dem Spiel steht, als die örtliche Sorge einer kleinen Stadt oder gar nur eines vermeintlichen Interessenklüngels, daß vielmehr hier eine Grundsatzaufgabe zu lösen ist, die unabweisbar verflochten ist in die große Aufgabe der Harmonisierung von Verkehrsstraßenplanung, städtebaulicher Entwicklung und Raumordnung. Denn der Raum, in dem sich dieser Fall abspielt, ist ein besonders schwieriger. Er ist durchwirkt mit alten, tradi-

tionsgebundenen, zugleich auch lebendigen Siedlungsgefügen, gesättigt mit alter Kultur, hervorragend durch landwirtschaftliche Nutzung, ausgezeichnet durch landschaftliche Eigenart und Schönheit, dafür auch bedacht mit Zustrom von Fremden, gespeist aus der internationalen Touristik wie auch von zahlreichen Besuchern aus den nahen Großstädten. „Was früher nur des Vorausdenkens bis zu einem deutlich gesteckten nächsten Ziele bedurfte, das bedarf heute einer weit vorgreifenden Vorausbestimmung: an die Stelle der Entwicklung ist die geistige Konstruktion getreten.“ Diese vor bald 25 Jahren niedergeschriebene Forderung Fritz Schumachers, des bedeutendsten deutschen Städtebauers aus der Weimarer Zeit, hat heute nichts von ihrer Bedeutung verloren. Ja sie ist jetzt noch aktueller geworden, da es gilt, große technische Werke in die Landschaft und in die Bausubstanz unserer Gemeinden einzufügen.

Als die Stadt Eltville zur Vorbereitung der erwarteten und dann auch eintreffenden baulichen Entwicklung im Jahre 1948 — das Hessische Aufbaugesetz war gerade in Kraft getreten —, mit der Aufstellung eines Flächennutzungs- und Generalbebauungsplanes begann, wurde erstmals auch die Frage der künftigen Führung der Reichsstraße 42 im Stadtgebiet mit den Aufsichtsbehörden erörtert. Während man zunächst noch glaubt, mit einer Verbreiterung bzw. einem Ausbau des vorhandenen Verkehrsstraßengerippes in der Altstadt (Gutenbergstraße und Kiliansring nördlich, Rheingauerstraße südlich) auskommen zu können, wird später die Führung der Verkehrsstraße am Rheinufer erwogen. Der Bau- und Hauptausschuß der Stadt beschließt am 28. 4. 1949, in den oberen Bauleitplänen die Bundesstraße 42 am Rheinufer auszuweisen „unter der Voraussetzung, daß durch die Straßenhöhe dieser Umgehungsstraße eine nennenswerte Beeinträchtigung des Stadtbildes nicht entsteht. Eine Umgehungsstraße, welche an der nördlichen Peripherie der Stadt vorbeiführt, würde erstens zu hohe Kosten verursachen und zweitens eine Ausdehnung der Stadt nach Norden beschränken.“ Der Entwurf der oberen Bauleitpläne wird in der Stadtverordnetenversammlung vom 15. 6. 1949 verabschiedet. Eine Aussprache über den Planentwurf im Regierungspräsidium Wiesbaden im November des gleichen Jahres ergab hinsichtlich der Rheinuferstraße noch keine Abänderung, jedoch kommen die Pläne in der Folge nicht zur Genehmigung. In einer Bauleitplanerörterung mit Vertretern der Aufsichtsbehörden am 16. 2. 1950 in Eltville bringt der Bürgermeister „den dringenden Wunsch der Gemeindevertretung zum Bau einer Umgehungsstraße längs des Rheinufers um die Stadt zum Ausdruck.“ Aus einer Verfügung des Regierungspräsidenten vom 14. 12. 1950 ergibt sich, „daß bei den Bauleitplänen der Stadt Eltville aus städtebaulichen Gründen gewisse Bedenken bestehen“. Ob diese Bedenken sich auch auf die Verkehrsführung beziehen, ist aus den Eltviller Bauakten nicht zu erfahren, wohl aber findet sich eine Niederschrift über eine Besprechung am 21. 3. 1951 im Regierungspräsidium, wo der zuständige Baudezernent anregt, „den Gedanken zu erwägen, die Umgehungsstraße nicht entlang dem Rheinufer, sondern entlang der Bahnlinie zu führen.“ Auch ist auf dem 1950 vorgelegten Generalbebauungsplanentwurf ein handschriftlicher Vermerk des Prüfungsbeamten im Regierungspräsidium eingetragen, daß eine Umgehungsstraße am Rhein nicht in Frage komme.

Anfang Februar 1952 greift der Landrat des Rheingaukreises im Einvernehmen mit dem für den Straßenbau

zuständigen Hessischen Wirtschaftsministerium die Planung von Umgehungsstraßen im Zuge der B 42 auf. Da zwischen Bund und den beteiligten Ländern vereinbart sei, zunächst die linksrheinische B 9 auszubauen, erst später die B 42 solle man die Zeit dazu nutzen, die Wünsche und Vorschläge der beteiligten Gemeinden und aller interessierten Stellen kennen zu lernen und durchdachte Planungen vorzubereiten. „Bei der wirtschaftlichen Bedeutung, die für den Rheingau auf dem Spiele steht, muß die Frage der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse auf der Bundesstraße 42 im Kreis mit allem Ernst und bei Abwägung aller Interessen eingehend geprüft werden. Wahrscheinlich wird man es niemals allen Beteiligten recht machen können. Im Vordergrund muß das Gesamtinteresse für Gemeinden und Kreis stehen.“ Aus einer Verfügung des Regierungspräsidenten vom 20. 3. 1953 ergibt sich, daß die Stadt von einer Rheinuferlinie abgekommen ist. „Die ursprünglich entlang dem Rheinufer geplante Trasse soll wegen der hohen Kosten und der bedingten Abriegeung der Stadt von dem Rhein aufgegeben werden.“ Offenbar hat man jetzt im Entwurf der oberen Bauleitpläne eine Linie unmittelbar nördlich der Eisenbahn eingetragen. Denn am 9. 4. 1952 wird eine solche Führung der B 42 im Regierungspräsidium in Gegenwart von Vertretern der Bundesbahn und der zuständigen Hessischen Straßenbaubehörde – (damals noch Landeshauptmann – Straßenbauverwaltung, Wiesbaden) – erörtert. Aus dem Protokoll ergibt sich, daß die Bundesbahn diese Linie ablehnt. Sie begründet das mit der Blendgefahr, die eine auf gleicher Höhe mit Schienenoberkante verlaufende Straße parallel neben der Bahn hervorruft. Auch würde die Benutzung der Güterverkehrsanlage durch Anschnitt erheblich beeinträchtigt, und eine Verlegung dieser Anlage scheiterte aus räumlichen Gründen. Die Straßenbaubehörde erklärt, bei ihr liege eine Umgehungsstraßenplanung für Eltville noch nicht vor. Sie sei für andere Rheingauorte dringlicher, so daß der jetzige Zustand in Eltville für die nächsten 10 bis 15 Jahre bestehen bleiben werde. Im übrigen beständen gegen die von der Stadt Eltville vorgeschlagene Linie Bedenken, da sie nicht anbaufrei gehalten und außerdem durch Querverkehr gestört sei. Man solle daher die ursprünglich von der Stadt gewünschte Rheinuferstraße, „wie dies auf dem Prüfungstermin der Bauleitpläne Eltville am 16. 2. 1950 erörtert wurde“, beibehalten. Das Protokoll schließt: „Der Bürgermeister bedauert, daß der ungestörte Genuß der Rheinuferanlage für die Bevölkerung durch die Belassung der Verkehrsstraße in Frage gestellt wird. Die von der Bundesbahn erhobenen Bedenken und die des Landeshauptmanns werden zur Kenntnis genommen und den städtischen Körperschaften vorgetragen werden“.

So bleibt also hinsichtlich der städtischen Verkehrsplanung alles beim alten; die Verhandlungen der folgenden Zeit befassen sich nur mit Teilproblemen der Erschließung und Bebauung für örtlich begrenzte Gebiete, ohne daß eine Gesamtstruktur unter Einschuß der Verkehrslösungen für die Zukunft sichtbar wird. Im Mai 1953 erläßt der Regierungspräsident auf Grund des Reichsnaturschutzgesetzes die Verordnung zum Schutze der Rheinlandschaft mit dem einleitenden Hinweis, „daß der Rhein eines der letzten großartigen, auch vom Auslande viel bewunderten Beispiele landschaftlicher Schönheit ist.“ Dieser Verordnung werden auch das Eltviller Rheinufer und die angrenzenden Baugebiete und Freiflächen unterstellt. Im gleichen Jahr weist der Landrat die Gemeinden auf die in Gang gekommenen übergeordneten Verkehrsplanungen hin und erinnert an abschließende kommunale Vorschläge und Beschlüsse. 1955 wird durch das Projekt des städtischen Schwimmbades im Rheinufergelände für die Stadtväter die Sorge um die B 42 wieder akut, da man von einer Rheinuferstraße eine Beeinträchtigung dieser Anlage befürchtet. In den Bauakten ist das Telefongespräch vom

12. 12. 1955 zwischen dem damaligen Leiter des Landesamtes für Straßenbau und dem damaligen Bürgermeister festgehalten, wonach der Stadt mitgeteilt wird, daß die Rheinuferlinie mit 17 m Breite vorgesehen sei, und der Bürgermeister entgegnet, es sei doch schade, daß man die schöne Rheinfront zwischen Mannheim und Köln auf dieser Seite so zerhaue. Am 17. 12. 1957 findet in Eltville eine Aussprache über den Generalbebauungsplan und das Thema Umgehungsstraße B 42 mit dem Baudezernenten des Regierungspräsidiums und dem Kreisbaurat statt, da das Straßenneubauamt bereits mit der Planung entlang des Rheines begonnen habe. Erneut werden Bedenken gegen die Rheinuferlinie erhoben. Beide Aufsichtsbeamten beklagen sich darüber, daß die Gemeinden durch die Straßenplanungen der staatlichen Behörden vollendete Tatsachen gestellt würden. Man sollte den Straßenbauämtern andere Vorschläge unterbreiten. In diesem Zusammenhang wird auch einmal der Gedanke einer Rheinhöhenstraße erwähnt, doch befaßt man sich im übrigen mit der Frage, inwieweit man durch Abbrüche einen verbesserten Ausbau der Gutenbergstraße erreichen könne, welcher Kostenaufwand hierfür zu schätzen sei und ob die innerstädtische Lösung als Alternative zur Rheinuferlinie angeboten werden könne. Am 24. 1. 1958 faßt die Eltviller Stadtverordnetenversammlung eine EntschlieÙung, in der beklagt wird, daß man in der städtebaulichen Planung nicht zu Rande komme, weil man gehalten sei, zunächst die Planungen der Straßenbauverwaltung abzuwarten. „Als in den Jahren 1949/50 der Entwurf für die Eltviller oberen Bauleitpläne den Regierungstellen in Wiesbaden vorgelegt wurde, fanden diese keine Billigung, da sie in ihrer Planung eine Durchgangsstraße am Rheinufer entlang vorsahen. Die damaligen Sachbearbeiter beim Herrn Regierungspräsidenten waren der Auffassung, daß es nicht angängig sei, daß die Stadt vom Strom getrennt werde und daher die Vorlage geänderter Pläne gefordert wurde, worin diese Umgehungsstraße nicht aufgezeichnet sei.“

Inzwischen kommt die Rheinuferstraße von Westen her bis Erbach in Bau, und das Straßenneubauamt gibt Pläne für die rheinseitige B 42 in Auftrag. Es folgen vorsorgliche Einsprüche von Anliegern, und es bildet sich in Eltville eine Vereinigung, die jede Rheinuferlinie bekämpft und sich für eine große Nordumgehung einsetzt. Am 24. 3. 1958 erklärt das Straßenneubauamt, es habe bisher andere Möglichkeiten der Straßenführung nicht in Betracht gezogen, doch würden andere Lösungen geprüft, falls man begründete Anregungen vorbringe.

In einer Verfügung des Regierungspräsidenten vom 16. 4. 1958 an den Rheingaukreis wird darauf hingewiesen, daß Fragen der Verkehrsplanung nicht von Fragen der Bauleitplanung getrennt werden können, auch nicht in einem vorbereitenden Stadium. Veranlaßt durch Eingaben und Gegenvorstellungen aus Kreisen der Bürgerschaft, wohl aber auch durch Bedenken der für den Städtebau zuständigen Behörden erhält das Straßenneubauamt vom Hessischen Landesamt für Straßenbau nun auch den Auftrag, zur Rheinuferlinie (A-Linie) noch zwei weitere Varianten zu untersuchen, nämlich eine kleine Nordumgehung (B-Linie) und eine große Nordumgehung (C-Linie). Diese Vorplanungen liegen Anfang 1949 der Stadt vor und werden nun Gegenstand der Diskussion, die im Zusammenhang mit der neu in Auftrag gegebenen Bauleitplanung geführt wird (1). Wird es nunmehr mit diesem Anlauf gelingen, zu einer endgültigen Entscheidung über die Führung der B 42 im Raume Eltville zu kommen, somit das Gerippe für die künftige bauliche Entwicklung der Stadt festzulegen und die Flächennutzungen sinnvoll zu ordnen? Die Lage, wie sie sich im Frühjahr 1959 für Eltville darstellt, ist in der städtischen Denkschrift vom 3. 4. 1959 nachzulesen (1). In ihr versucht der Gutachter

u. a., die Gründe darzustellen, wonach eine A-Linie nicht in Betracht kommen dürfte. Auch der Landeskonservator ist gegen sie. In der Entschließung der Stadtverordneten vom 25. 2. 1959 wird die Rheinuferlinie (A-Linie) schärfstens abgelehnt. Abgelehnt wird auch die kleine Nordumgehung (B-Linie), gefordert wird die große Nordumgehung (C-Linie).

Wer gehofft hatte, daß durch die ausgiebigen Diskussionen um die A-, B- und C-Linie ein Ausgleich der Interessen gefunden und die Straßenbaubehörden im Sinne der damaligen Forderungen der Stadt zu raschem, gemeinsamem Handeln gebracht würden, sah sich bald eines anderen belehrt. Der Hessische Verkehrsminister und der Bundesverkehrsminister lehnen die C-Linie aus verkehrstechnischen und verkehrswirtschaftlichen Gründen ab, jedoch bestimmt der Bundesverkehrsminister im November 1960 nicht die A-Linie, sondern die B-Linie zur Ausführung. Das Rheinufer soll demnach frei bleiben.

Der im Jahre 1960 noch nach dem Hessischen Aufbaugesetz erarbeitete neue Flächennutzungs-, Generalbebauungs- und Baugebietsplan der Stadt sieht am Rheinufer eine neue Grün- und Erholungsfläche vor, läßt aber die Frage der künftigen Führung der B 42, damit im Zusammenhang auch die künftige Anbindung der Landstraße I. O. 3035 Eltvile-Kiedrich offen. Baugebiete sind nur in solchem Umfange ausgewiesen, daß die A-, B- und C-Linie auch weiterhin möglich bleiben. Diese eine künftige Verkehrsstraßenlösung ausklammernde obere Bauleitplanung wird von der Stadtverordnetenversammlung am 23. 1. 1961 verabschiedet und in der Folge auf Grund der Überleitungs-

bestimmungen des 1960 in Kraft getretenen Bundesbaugesetzes als weitergeltender vorbereitender Bauleitplan (Flächennutzungsplan), hinsichtlich der Baugebietsausweisungen als Bebauungsplan (mit Festsetzungen über zulässige bauliche Nutzungen der Grundstücke) vom Regierungspräsidenten genehmigt.

Nun beginnt sich aber der Widerstand gegen die B-Linie zu entzünden, für die nach der Entscheidung des Bundesverkehrsministers der Regierungspräsident das Feststellungsverfahren eingeleitet hat. Die Stadt Eltvile wollte sie nicht haben wegen der Einengung der Stadterweiterung und des Anschneidens der Weinbergslagen am Sonnenberg. Doch hätte sie sich — nach Ansicht des Gutachters — die B-Linie damals bei ergänzender Einpassung der Linienführung in städtebauliche Belange und bei gemeinsamem, zügigem Vorgehen aller beteiligten Behörden mit Interessenausgleich, Entschädigungsgewährung aus Staatsdomänenland und mit Flurbereinigung vielleicht noch durchsetzen lassen. Nun aber treten die Bedenken des Hessischen Landwirtschaftsministeriums in den Vordergrund, auch rücken die sich bedroht fühlenden Winzer auf den Plan. Es bildet sich sogar eine Vereinigung zur Verhinderung von bergseitigen Umgehungsstraßen. Die Widerstände gegen die B-Linie werden schließlich so groß, daß der Regierungspräsident das Planfeststellungsverfahren für die B-Linie aussetzt und der Hessische Verkehrsminister nach einer Kompromißlösung sucht. Er glaubt, sie in der sogenannten A/B-Lösung gefunden zu haben, mit der Niederwalluf im Norden umgangen, die Stadt Eltvile aber wieder längs des Rheinufers berührt wird. **Abbildung 1** zeigt einen Überblick über die drei Varianten

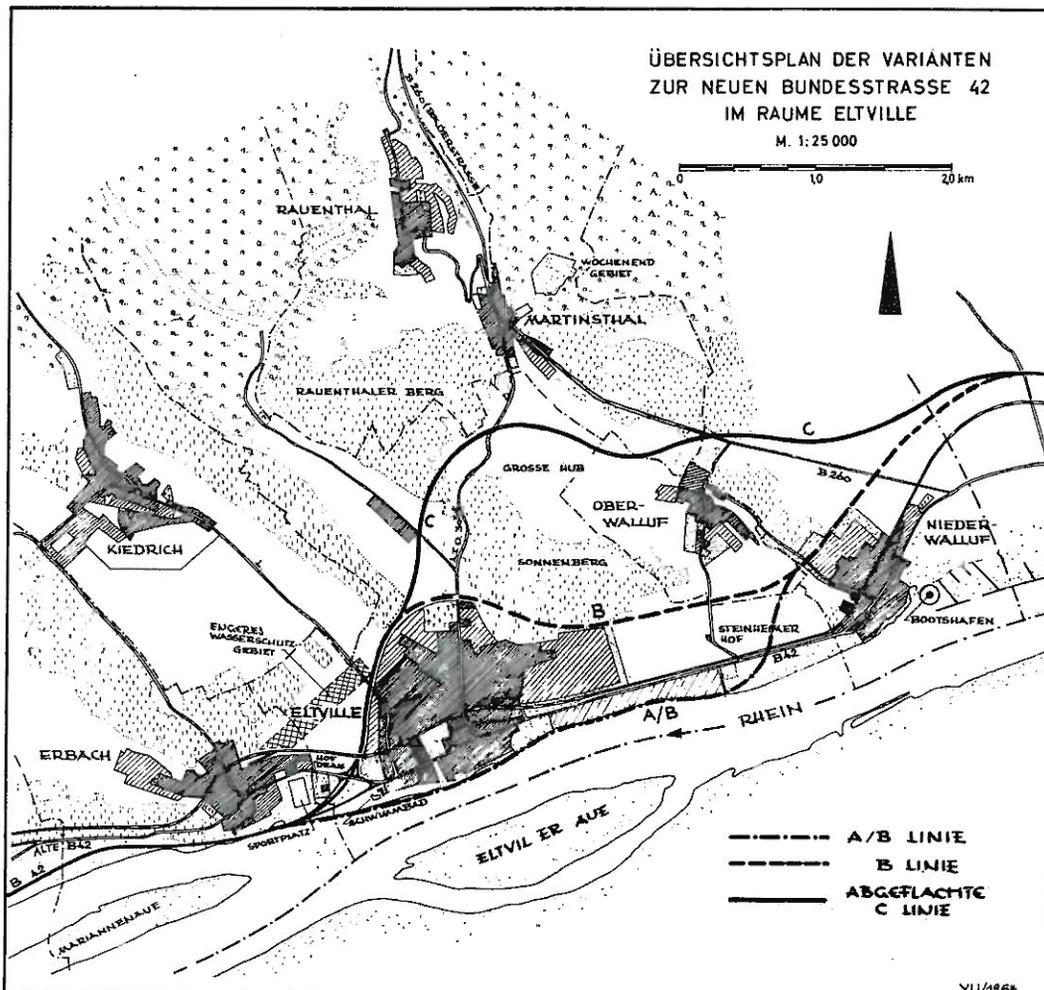


Abb. Übersichtsplan der Varianten zu neuen Bundesstraße 42 im Raume Eltvile

ten, nämlich eine der in die Diskussion gebrachten C-Linien, die vom Bundesverkehrsminister 1960 gemäß § 16 Bundesfernstraßengesetz zur Ausführung bestimmte B-Linie und die vom Hessischen Verkehrsminister seit 1963 vorgeschlagene A/B-Linie. Der Bundesverkehrsminister hat inzwischen erkennen lassen, daß er seine zugunsten der B-Linie getroffene Entscheidung überprüfen und ggf. ändern werde, falls ihm begründete Vorschläge unterbreitet würden.

Nachdem der Hessische Verkehrsminister schon mit Erlaß vom 31. 1. 1962 alle Gründe aufgeführt hat, die seiner Ansicht nach gegen die von der Stadt gewünschte C-Linie sprechen, und mit Erlaß vom 9. 1. 1963 die Stadt darauf aufmerksam macht, daß die – als untragbar geltende – B-Linie nur abgewendet werden könne, wenn man sich „klar zu Gunsten der Rheinuferlösung ausspricht“, nachdem ferner der Regierungspräsident in einer Verfügung vom 10. 1. 1963 die Stadt mahnt, zur Vermeidung irriger Auslegungen eines früheren städtischen Beschlusses eine Entschliebung zu fassen, daß der rheinseitigen Führung der B 42 zugestimmt wird, kommen die Kommunalpolitiker der Stadt in nicht geringe Bedrängnis. In einer am 17. 9. 1963 vom Landesverkehrsminister in Eltville einberufenen öffentlichen Bürgerversammlung, in der es erregte Debatten für und gegen die A/B-Linie gab, jedenfalls keine einheitliche oder überwiegende Willensäußerung zustande kommt, macht der Landesverkehrsminister deutlich, die Stadt Eltville habe sich selbst klar zu entscheiden, ob sie die B-Linie oder die A/B-Linie haben wolle. In einem Erlaß vom 24. 9. 1963 an die Stadt unterstreicht der Landesverkehrsminister seine Forderung, denn es heißt darin: „Der von der hessischen Straßenbauverwaltung aufgestellte Vorentwurf für eine Rheinuferlösung löste seinerzeit eine lebhafteste Diskussion aus. Die Mehrzahl der Stimmen, die sich damals erhoben, waren gegen eine Straßenführung am Rhein. Auch die Stadt Eltville und der Rheingaukreis sprachen sich zu diesem Zeitpunkt gegen eine Rheinuferlösung aus, so daß darauf gemäß § 16 Bundesfernstraßengesetz der Herr Bundesminister für Verkehr im November 1960 im Benehmen mit dem Herrn Hessischen Minister des Innern – Landesplanung – und mit meinem Hause die unmittelbare Nordumgehung – Linie B – zur Durchführung bestimmte. Im Rahmen der Vorarbeiten zur Planfeststellung dieser Linie ergaben sich jedoch erneut erhebliche Widerstände und auch der Magistrat lehnte diese Planung grundsätzlich ab, so daß die hessische Landesregierung mich beauftragte, dem Herrn Bundesminister für Verkehr vorzuschlagen, seinen Beschluß vom November 1960 nochmals zu Gunsten einer Kompromißlösung, die Niederwalluf im Norden und Eltville im Süden umgeht, zu überprüfen. Der Herr Bundesminister für Verkehr hat sich hierzu bereit erklärt, bittet jedoch um Ihre baldige Stellungnahme zu dem A/B-Entwurf, andernfalls würde es bei der bereits getroffenen Entscheidung bleiben. Wie ich bereits in der vorgenannten Versammlung ankündigte, bitte ich Sie deshalb um einen Beschluß Ihrer Stadtverordnetenversammlung zu dem Ihnen bereits übersandten Entwurf der Linie A/B, das heißt, Rheinuferlösung im Bereich der Stadt Eltville, da er Voraussetzung für weitere Verhandlungen mit dem Herrn Bundesminister für Verkehr ist.“

Die Stadtverordnetenversammlung beschließt am 24. 10. 1963 einstimmig, die B-Linie abzulehnen, und entscheidet sich, da es ihr nach den vorangegangenen Erlassen und Verfügungen eine Alternative nicht mehr zu geben scheint, mit Mehrheit für die Rheinuferlinie (A/B). Der Kreistag, ebenfalls vom Landesverkehrsminister zur Stellungnahme aufgefordert, lehnt am 14. 11. 1963 nach vorangegangener lebhafter Diskussion ebenfalls die B-Linie einstimmig ab,

spricht sich aber auch mit Mehrheit gegen die Rheinuferlinie (A/B) und mit Mehrheit für eine große Nordumgehung in Gestalt einer „abgeflachten C-Linie“ aus. Es zeigt sich mithin, daß innerhalb der kommunalpolitischen Gremien die Meinungen nach wie vor geteilt sind. Die örtlichen Stellen waren zuletzt überwiegend bereit, die Rheinuferlinie hinzunehmen, der Kreis fordert mit Mehrheit die C-Linie.

Nimmt man diese Willensäußerungen ernst und berücksichtigt man das Hin und Her der Meinungen, Sorgen und Entschliebungen, so möchte man meinen, daß die B-Linie sich nicht mehr aufrecht erhalten ließe und der Bundesverkehrsminister nunmehr zwischen einer C-Linie oder der vom Landesverkehrsminister vorgeschlagenen A/B-Linie entscheiden müsse. Aber es gibt noch eine weitere Linie, die ganz neuerdings ins Spiel kommt, nämlich die E-Linie. Bei der Suche nach einem technischen Ausweg aus der durch die gegensätzlichen Entschliebungen verklemmten Situation haben die Ingenieure der Hessischen Straßenbauverwaltung offensichtlich noch einmal die alte Idee aufgegriffen, die B 42 unmittelbar nördlich der Bundesbahn durch das Stadtgebiet zu führen (sog. „Eisenbahnlinie“). Und man hat diesen Vorschlag jetzt nicht, wie damals, ohne genauere Projektierung zu den Akten gelegt, sondern ernsthaft verfolgt und nach zeitgemäßen Trassierungs- und Gestaltungsgrundsätzen bearbeitet. Nachdem der Landesverkehrsminister mit Erlaß vom 8. 9. 1964 die Stadt aufgefordert hat, zu dieser Linie Stellung zu nehmen, bevor er seine Stellungnahme zu „E“ dem Bundesverkehrsminister auf seinen Wunsch hin übermitteln, müssen sich die städtischen Körperschaften erneut mit dem Straßenproblem auseinandersetzen und antworten, „ob die Lösung E den Vorstellungen der Stadt Eltville näher kommt, als die vom Lande Hessen seinerzeit dem Herrn Bundesminister für Verkehr vorgeschlagene A/B-Linie.“

Damit ist die letzte Seite der Eltviller Bauleitplanakten aufgeschlagen und eine lange und wechselvolle Leidensgeschichte bis auf die Gegenwart verfolgt. Wie wird das Schlußkapitel, das nun beginnen wird, enden? Welche Linie wird die künftigen Geschicke der Stadt und ihrer Umgebung beeinflussen, die A/B-Linie am Rhein, die C-Linie in weiter Umfahrung oder die E-Linie nördlich entlang der Eisenbahn? Und wie sieht es mit der Weiterführung der wachsenden Verkehrsströme auf der B 42 rheinabwärts von Eltville aus, wo ja z. Z. eine Verbreiterung auf 4 Fahrspuren bis zum Geisenheimer Brückenkopf erwogen wird? Was ergibt sich hieraus für Eltville und die Rheingaulandschaft? Ist wirklich den möglichen Folgen gegenüber alles bedacht und im Urteil abgewogen? Vielleicht ist es doch nützlich, noch einmal die Stimmen zu Wort kommen zu lassen, die aus der Landschaft, der Geschichte und unserer gegenwärtigen Problematik sich erheben. Vielleicht sollte man doch die Geduld aufbringen, anzuhören und anzusehen, was zum einen wie zum anderen gesagt und gezeigt werden muß, denn es geht um Entscheidungen für einen Raum, der unserer ganz besonderen Fürsorge bedarf. Ein Problem, um das schon seit 16 Jahren nicht nur mit handfesten naheliegenden Interessen, sondern auch mit idealistischen Motiven und sorgenvollen, aus kultureller Verantwortung entspringenden Argumenten gerungen wird, sollte jetzt in der letzten Phase der Entwicklung nicht kurzerhand nach dem Prinzip des geringsten materiellen Widerstandes erledigt, sondern vorurteilsfrei, ohne taktische Nebenansichten, ohne verletzte Eitelkeit, frei auch vor der Furcht, das Gesicht zu verlieren, zu Ende gedacht und zu einer gemeinsam ausgehandelten Lösung gebracht werden. Niemandem sei hierzu der gute Wille, niemandem aber auch die Ernsthaftigkeit seiner Beweggründe abgesprochen.

2. Das landschaftliche und baukulturelle Erbe, eine umstrittene Verpflichtung

Es führt keineswegs von der Sache, um die es hier geht, ab, wenn zunächst versucht wird, die Wirkungen zu zeichnen, die die Rheingaulandschaft in der weiten Welt so berühmt gemacht haben. Denn nur dann findet man den rechten Maßstab abzumessen, welche Veränderungen große technische Eingriffe erwarten lassen. Und nur dann wird uns voll bewußt, was auf dem Spiele steht. So beschwören wir noch einmal einige Stimmen, einige Bilder der Vergangenheit herauf, denn „der Raum, um den wir uns hier bemühen, der Rheingau, ist auch ungewöhnlich und einzigartig als Erscheinung und Wesen durch Jahrhunderte hindurch“ (17). Sicherlich darf man bei der Analyse dessen, was man vorfindet, und bei der Planung dessen, was für die Zukunft bewältigt werden muß, sich nicht allein auf Gefühle verlassen, sondern muß Fakten und Daten wirtschafts-, sozial- und verkehrsstatistischer Natur heranziehen und den harten Tatsachen unseres industrialisierten und urbanisierten Zeitalters ins Auge sehen. Doch das allein genügt hier nicht. „Dem Rheingau mit seiner starken Individualität vermögen wir mit solcher Beschränkung jedoch nicht ganz gerecht zu werden“ (17).

2.1 Das Bild der Rheingauer Uferlandschaft im 19. und 20. Jahrhundert

„Die landschaftliche Entdeckung des Rheins fällt in die Zeit um 1800. Schon in den letzten Jahrzehnten vor der Jahrhundertwende wird eine allgemeine Begeisterung für die unmittelbar erlebten Bilder der Rheinlandschaften empfunden. Weltreisende vom Rang eines Georg Forster und Alexander von Humboldt fahren 1790 zusammen rheinabwärts. Goethe bereist 23jährig mit Merck zum erstenmal den Rhein, zwei Jahre darauf mit Lavater und Basedow. Jeder wollte den deutschen Strom gesehen haben: Heijne, Mengs, die Grafen Stolberg, Matthisson, Tieck, Wackenroder, Heinrich von Kleist, Körner. Der leidenschaftliche Aufschwung der Sturm- und Drangdichter hatte die Seele großen Natureindrücken wieder zugänglich gemacht und die Sinne gelockert und zugleich geschärft für das Erfassen wesentlicher Landschaftselemente. . . . Wie zum erstenmal gesehen und gleichsam in einem Entdecker-taumel wirkt auf die neue Dichterjugend das strömende lebendige Naturwesen Rhein, und die nachhaltige Wirkung des neu Beobachteten und Erkannten äußert sich in immer wiederholten Berichten über die Größe, die Kraft, die Wildheit, aber auch die Ruhe und Schönheit des Stromes. Man gibt sich hin den erhabenen Stimmungen wie den wundersamen Reizen einer Reise, man schwärmt, ist hingerissen und fordert die Freunde auf, das alles nochmals gemeinsam zu genießen. Im neuen Jahrhundert waren rheinische Städte die Quell- und Strahlpunkte einer romantischen Bewegung, jener Geistesbewegung, die von den Brüdern Schlegel und den beiden Jacobis, von Arnim, Clemens Brentano und der Bettina, von der Günderode und den Brüdern Grimm getragen wurde und so viele treffliche Männer im Gefolge hatte . . . Von Heidelberg bis Düsseldorf entstanden in den bedeutenderen Rheinstädten Lese-gesellschaften und Vereinigungen gebildeter Menschen, die miteinander in Verbindung standen, sich besuchten, Gäste aus aller Welt empfingen. Ein heiteres Wanderleben pulste den Strom entlang. Die Zahl ausländischer Globetrotter wuchs von Jahr zu Jahr, namentlich in England war der Rhein früh das Reiseziel der vornehmen Welt geworden, und die breite Masse kleiner Vergnügungsreisender geriet in Bewegung. Kurz, der Rhein war, wie ein zeitgenössischer Rheinländer klagt, in der kurzen Spanne von zwei, drei Jahrzehnten zu einer großen Fahrstraße und zum Tummelplatz aller Nationen geworden“ (3).

„Ich liebe die Flüsse“, — schrieb Victor Hugo 1842 in seinem Reisebuch *Le Rhin, Lettres a un ami* — „davon habe ich Ihnen oft gesprochen. Die Flüsse führen die Gedanken mit sich, wie sie die Waren tragen. Alles hat seine wunderbare Aufgabe in der Schöpfungsordnung. Die Flüsse lassen gleich ungeheuren Trompeten dem Ozean ihr Lied ertönen von der Schönheit der Erde, von dem bebauten Land, vom Glanz der Städte und von Ruhmes-taten der Menschen . . . Und auch davon habe ich gesprochen, daß ich von allen Flüssen den Rhein am meisten liebe.“ . . .

Die Stimmung, die den Besucher der Rheingauer Uferlandschaft umfing, hat P. Rosenwall in seiner Reisebeschreibung „*Malerische Ansichten und Bemerkungen auf einer Reise durch Holland, die Rheinlande, Baden, die Schweiz und Württemberg*“, die 1824 bei Florian Kupferberg in Mainz erschien, geschildert und man kann aus solcher Begeisterung verstehen, wie sehr unser Raum trotz der damals noch beschwerlichen Reisebedingungen die Fremden anzog, wie der Ruhm seiner Schönheit und seiner Produkte durch Reisebücher und Rheinbilder weit verbreitet wurde.

„Von hier aus übersieht man mit einem Blick den ganzen Rheingau, und der große Halbkreis mit allem seinem unendlichen Reichtum an Weinbergen, Klöstern, Schlössern, Flecken, Dörfern, mit all seinen Fluren und Gefilden von Rudesheim bis Biebrich entfaltet sich wie ein unermeßliches Rundgemälde. Es ist einer der reichsten, bevölkertsten und anmutigsten Flecken der Erde, der sich hier längs dem Ufer des majestätischen Rheines ausdehnt, . . . Die Natur scheint sich erschöpft zu haben um hier alles nebeneinander zu stellen, was eine Landschaft verschönern kann; es ist nicht möglich, einen größeren Wechsel von Gegenständen, herrlichere Kontraste und ein lieblicheres Verschmelzen des Anmutigen mit dem Erhabenen zu denken, wie der staunende Blick hier betrachtet. Der Rhein, der den Vordergrund bildet, hat in dieser Gegend seine größte Breite und umfaßt eine Menge schimmernd grüner Inseln, an die sich seine silbernen Fluten brechen. Den Mittelgrund macht der Rheingau aus, der ein einziger Wein- und Obstgarten zu sein scheint, aus dem sich tausend prächtige Landsitze erheben, . . . Waldgebirge und Felsenhöhen bilden den Hintergrund, der sich wie ein Amphitheater bis in den Äther erhebt.“

„Hier also beginnt die Fahrt der Lieblichkeit, und, man kann mit Recht sagen, aller Lieblichkeit und Anmut der milden und unerschöpflichen Natur, die Mannigfaltigkeit und Schönheit, Jugend und Alter in immer neuen Gestalten zu zeigen weiß“, bekennt Ernst Moritz Arndt 1799 im Rheingau. „Hier ist das schöne Drama ohne Verwicklung . . . Der Rhein ist hier nicht der enge und reißende Strom, der nur hohe Felsenufer mit einzelnen Rebepflanzungen und den ehrwürdigen Resten der Vorwelt sieht. Heiter und freundlich ist seine breite Spiegelfläche, der man es kaum anmerkt, daß sie fortfließt. Weit in die Ferne ver folgt man seinen blauen Lauf, der still und bekränzt wie eine Sommerfee fortwallt. Die Borde der Ufer sind liebliche Wiesen mit Pappelbäumen und Weiden, die Berge sieht man nur fernher als ehrwürdige Geistergestalten mit dem Dunst des Abends in eins verschwimmen . . . Eine stille und buschige Insel folgt auf die andre, um welche die Fluten des Stroms sich mit schmeichelndem Plätschern winden; Gewimmel fröhlicher Menschen . . . ist am Ufer . . . die schönsten Dörfer steigen in stolzer Ruhe an den Ufern empor und geben mit ihren Türmen und Palästen und schimmernden Dächern der reizenden Natur einen neuen Schwung.“ . . .

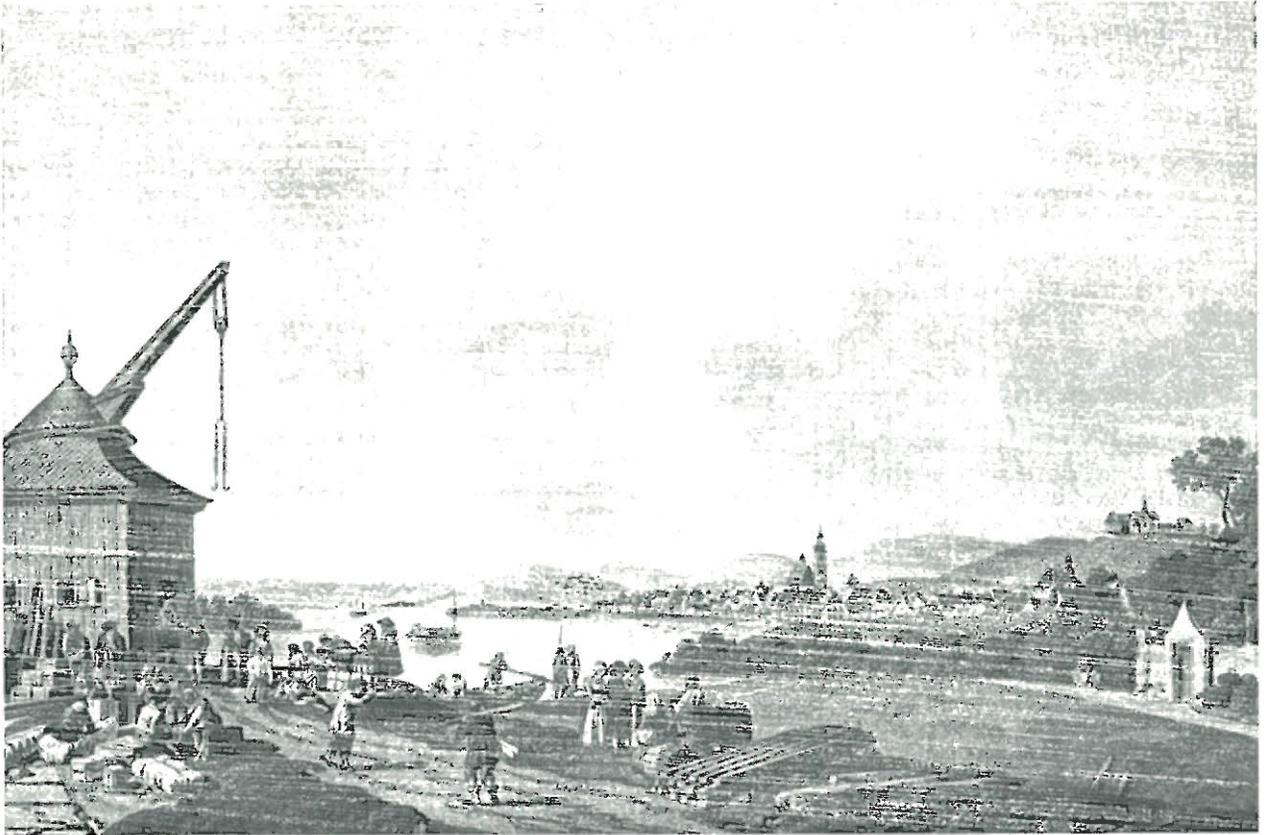


Abb. 2 Ansicht von Oestrich und dem Johannisberg.
Aquarellierter Kupferstich von J. Ziegler, nach Zeichnung von L. Janscha. 1798.

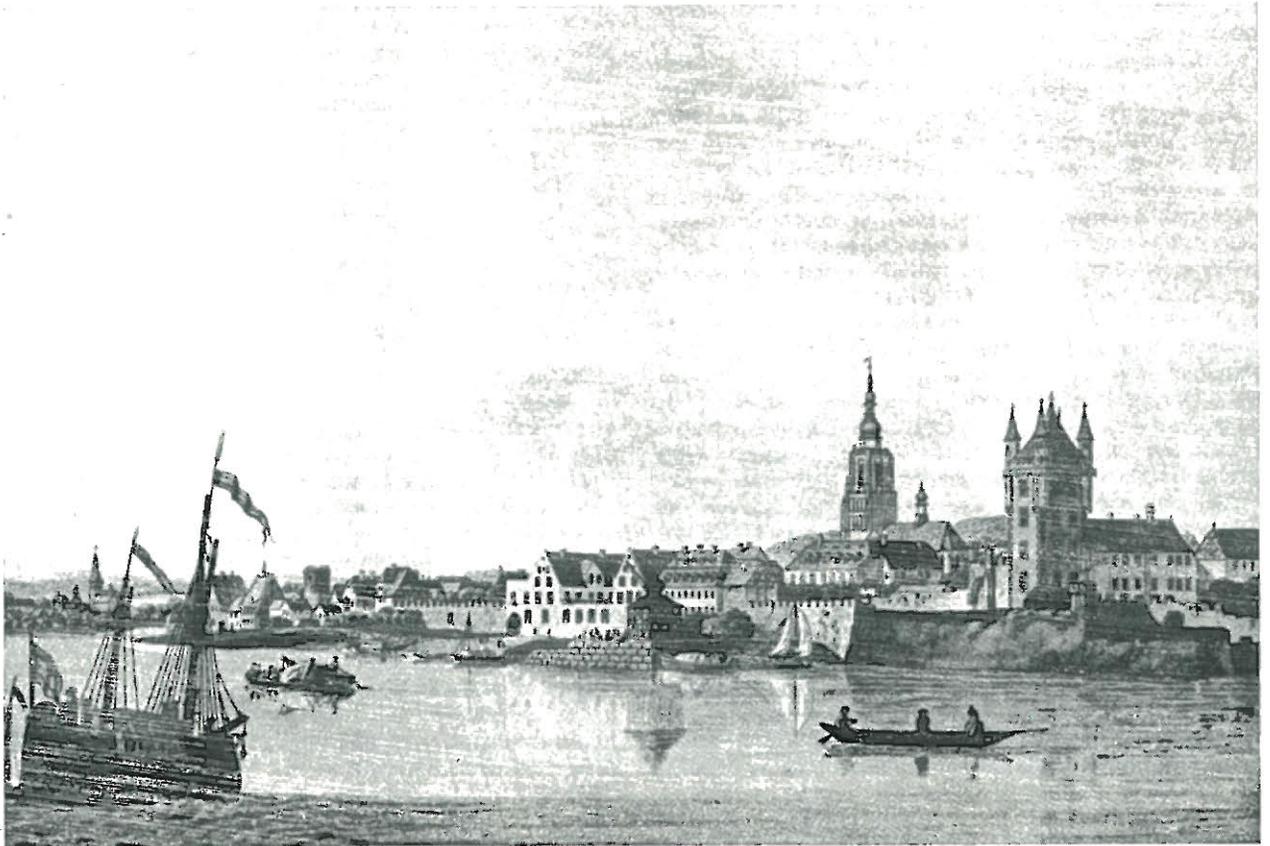


Abb. 3 Ansicht von Efeld und Erbach.
Aquarellierter Kupferstich von J. Ziegler, nach Zeichnung von L. Janscha. 1798.

In den um 1800 erschienenen, farbig aquarellierten Kupferstichen aus den „Fünzig malerischen Ansichten des Rheinstromes“ der Wiener Johann Ziegler und Laurenz Jansch erweist die „reizende Bühne“ noch ihren unberührten Zauber. Wir spüren ihn in der anmutigen Uferlandschaft von Ostrich über Mittelheim nach Winkel hin (**Abbildung 2**) und in der Rheinfront von Eltville (**Abbildung 3**), die hier nur in Schwarzweißwiedergaben zu sehen sind. Diese „so sachlich genaue wie heitere Ansichtenfolge“, die wohl auf Veranlassung des letzten Kölner Kurfürsten, des Habsburgers Max Franz entstanden ist, „blieb auf lange hinaus das maßgeblich geprägte Bild des Rheines. Wohl haben die Romantiker . . . stärkere Töne angeschlagen. Aber das vermag diese Leistung . . . im Bereich einer lautereren Klassizität nicht zu schmälern. Denn wie einst den Menschen der Klassik, den empfindsamen Freund von Natur und Kunst, so spricht die Folge uns heute an, . . . in ihrer menschlichen Liebeshwürdigkeit. . . Und schließlich und immer wieder der Strom . . . dies alles froh erschaut . . . Gerne nehmen wir es hin, nicht nur auf Treu und Glauben, sondern als echt und wahr, als Erinnerung an jene glücklichen Zeitaläufe“ (2).

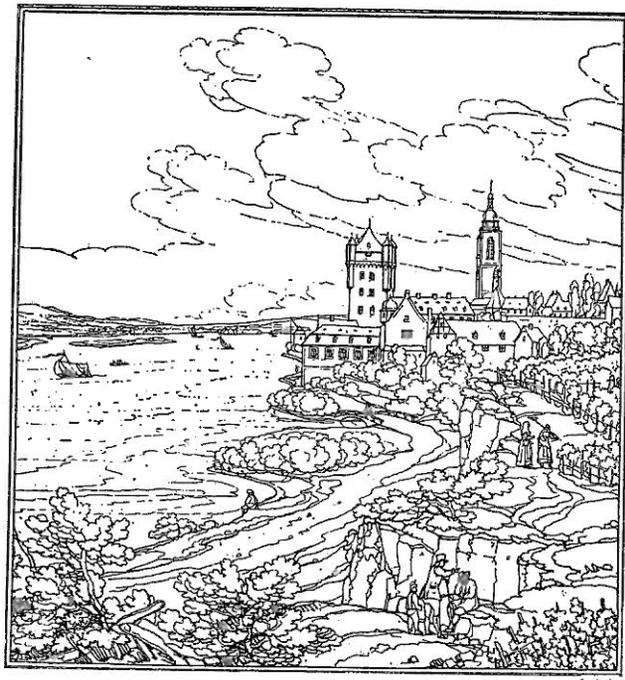
Die schöne Bilderfolge leitet die Fülle von Rheinansichten ein, die nunmehr als Kupferstiche, Lithographien und Stahlstiche die Kunde von der Schönheit und Ursprünglichkeit der Stromlandschaft in die weite Welt tragen, Wünsche und Hoffnungen weckend. Aus der Reifezeit der Rheinromantik stammen die in Steindruck erschienenen Zeichnungen des Hunsrückers Johann Adolf Lasinsky, die sich durch eine glückliche Mischung romantischen Zeitgeistes mit sachlich sauberer Wirklichkeitstreue des Auges auszeichnen (3). So hat er den schönen Schwung des Eltviller Ufers bei seiner Wanderung von Niederwalluf her der Nachwelt überliefert (**Abbildung 4**), und sein skizzenhafter Umrißstil hat bei allem Verzicht auf Schattierung die akzentuierenden Linien der Eltviller Stadtsilhouette am Strom ausdrucksvoll herausgestellt. Die **Abbildungen 5 bis 8**, Fotos der Gegenwart entstammend, zeigen, daß ein gütiges Geschick bis jetzt noch dieses Ufer vor Verbauung bewahrt hat, während es in anderen Fällen (Abb. 23 und 24) bereits in Veränderung begriffen ist.

Aber immer noch gilt das Lob, das Thomas Mann in den Bekenntnissen des Hochstaplers Felix Krull dem Rheingau gesungen hat, jenem begünstigten Landstrich, „welcher . . . wohl zu den lieblichsten der bewohnten Erde gehört. Hier blühen, vom Rheingaugebirge vor rauhen Winden bewahrt und der Mittagsonne glücklich hingebreitet, jene berühmten Siedlungen, bei deren Namensklänge dem Zecher das Herz lacht.“

2.2 Eltvilles Stadtkrone am Rhein

„Zwischen Mainz und Bacharach gibt es keinen Ort am Rheinstrom, in welchem die alte Zeit mit ihren Werken so geschlossen und monumental an das Ufer herantritt, wie in Eltville. Das ist der elementare Eindruck, den man vom Strom aus empfängt . . . Einige Ruhebänke am Kai laden zum Verweilen ein. Kurz gehaltene Platanen gewähren Schutz und Schatten. Zu jedem richtigen Rheingort gehört ein Rheinpark. Er kann nicht groß und ruhig genug sein“ (4).

„Es gibt Rheingauerorte, die sich durch angelandete Auen so stark vom Strom entfernt haben, daß ihr Ortsbild selbst nicht unmittelbar berührt würde, wenn man sich den Rhein wegdächte. Bei einem Ort, der so eng an den Rhein geschmiegt ist wie Eltville, ist das anders. Hier ist der Rhein alles. Zwar stellt er sich vor dem Weichbilde der Stadt nicht ganz so breit dar, wie sonst im Rheingau, denn er wird durch eine Insel, die Eltviller oder Königsklinger Aue geteilt. Immerhin sind es noch etwa 400 m bis zur



Eltville oder Ellfeld

Abb. 4 Eltville oder Ellfeld.
Lithographie von J. A. Lasinsky. Aus dem „Skizzenbuch“,
Frankfurt 1829.

Insel, und die grüne Baumwand derselben bildet eine gute Folie. Von der Aue leuchtet der Burg Crass gegenüberliegend das Schloß Sierstorpf freundlich herüber. So ist doch der Blick auch von hier aus so anmutig, daß man niemals müde wird, ihn zu genießen . . . Es ist die Weite, der Glanz des Wasserspiegels, es ist die Menge, die Vielfalt der Schiffe, es ist das Wiesengrün, der üppige Baumwuchs des jenseitigen Ufers, es ist die Botschaft, die Sprache der alten Türme und Giebel, es ist die Fülle, die Macht des ewigen Strömens selbst, die diesen Bann ausübt“ (4).

Die Abbildungen 5 und 6 geben uns einen Überblick über das baukulturelle Erbe, das diese Stadt, – als einziger Ort im Rheingau nachweisbar schon im 14. Jahrhundert mit Stadtrecht ausgestattet, früh auch mit den Buchdruckern Gutenberg und Bechtermünz verbunden –, unserer Generation übergeben hat (4), (5), (6). Von der Westmauer der mittelalterlichen Stadtbefestigung über Martinsturm, Eltzschem Hof, Haus Rose, der Eltviller Burg, die zeitweise als Residenz Mainzer Kurfürsten diente, bis zur Burg Crass reicht die Stadtkrone am Rhein, und diese stattliche bauliche Ansammlung, nach der Tiefe hin durch die Baugruppen um Kirche und Stockheimer Hof erweitert, klingt aus gegen Morgen in der beschwingten Uferzone der „Rheingauer Riviera“ (Abb. 6, 7, 8), gegen Abend in einem grünen Baumgefilde vor den Mauern tiefgeschnittener, eingewachsener Hausgärten.

„Westlich der Stadt bietet sich am Rheinufer die natürliche Möglichkeit, einen geräumigen, von der Stadt abgesetzten Park anzulegen, der nicht nur für die erholungssuchenden Fremden, die aus der Steinwüste großer Städte kommen, sondern auch für die Einheimischen eine Oase der Stille und des Friedens werden könnte. Die Stadt hat einen bedeutenden Schritt in dieser Richtung getan. Sie hat dort ein Schwimmbad hingezaubert“ (4). Es ist in den Abbildungen 15 und 24 erkennbar.

Im Osten aber, „wo die unterste Mittelterrasse nahe an den Strom herantritt und rasch um etwa 20 m abfällt, ist

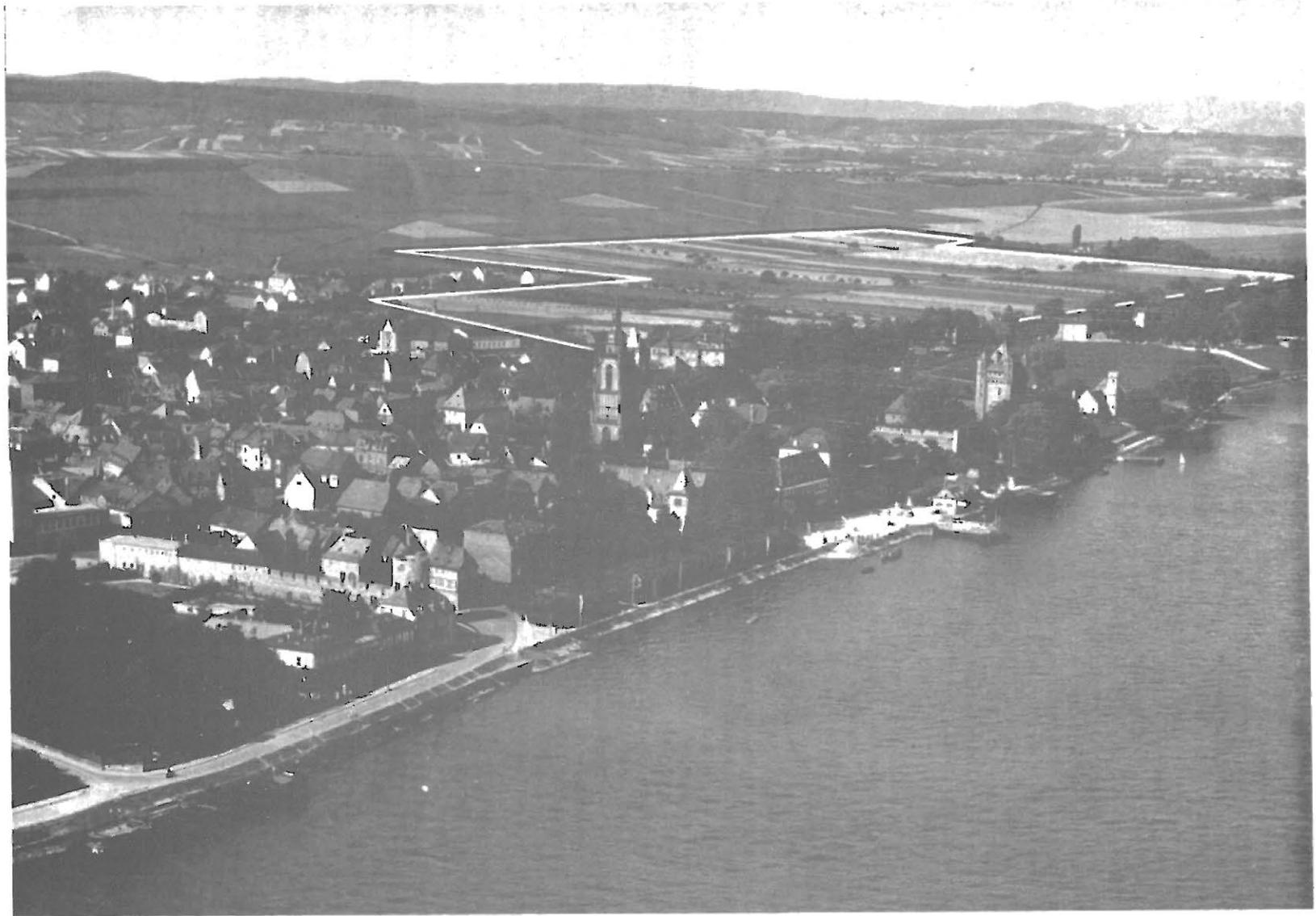


Abb. 5 Eltville, Rheinuferfront zwischen Sebastiansturm der westlichen Stadtmauer und Burg Crass. Im Mittelgrund rechts das Stadterweiterungsgebiet Eltville-Ost.
Foto von R. Herzog, Wiesbaden

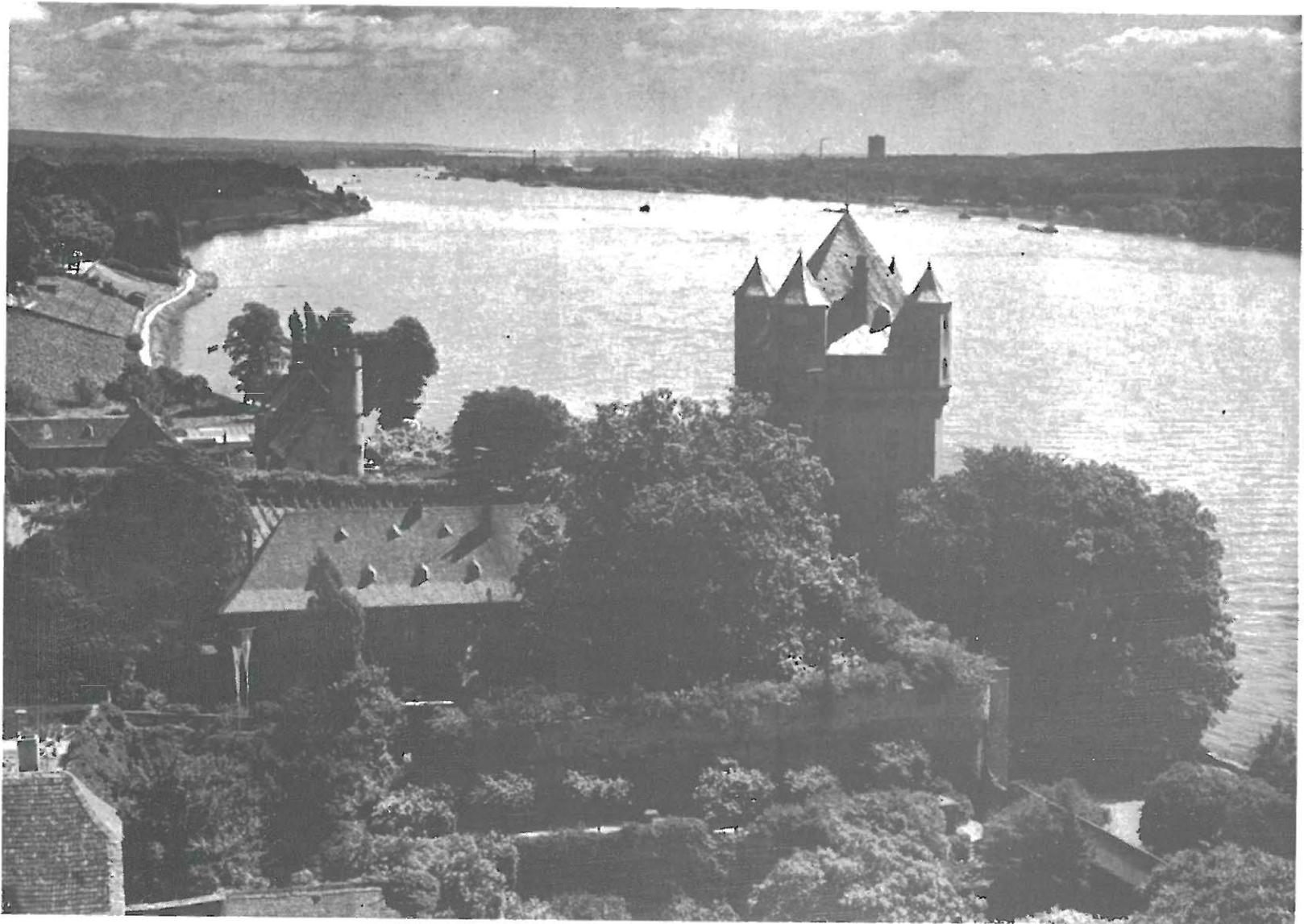


Abb.6 Eltville. Rheinufer in Richtung Niederwalluf, vom Kirchturm der Stadtpfarrkirche St. Peter und Paul aus gesehen. Im Vordergrund die Eltviller Burg. Im Hintergrund Schornsteine und Gasometer der Industriegebiete von Wiesbaden und Mainz.

Foto von F. Rath, Eltville

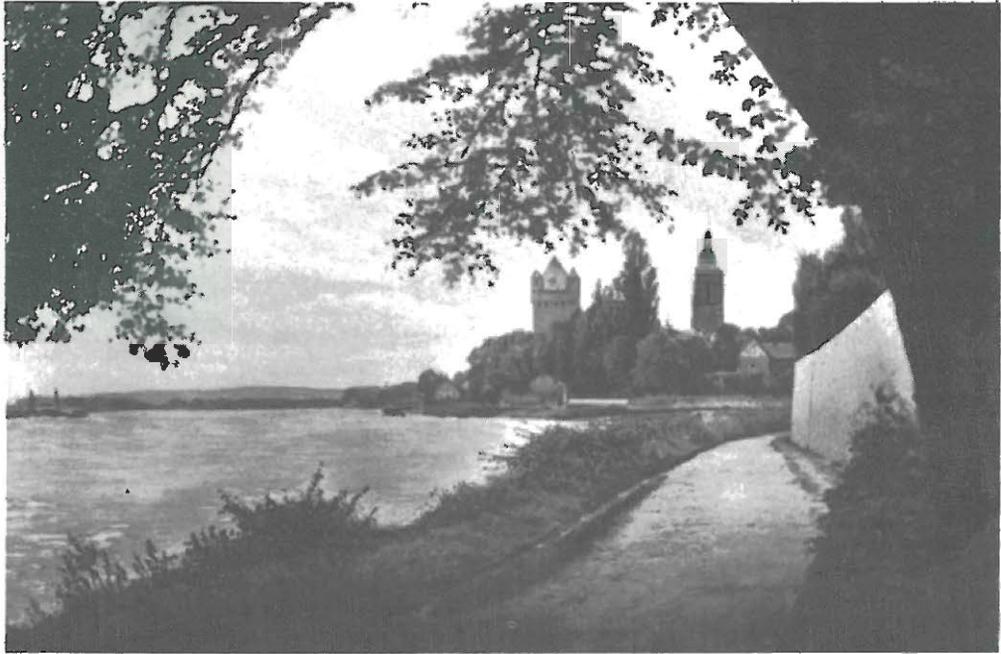


Abb. 7 Eltville. Rheinuferweg zwischen Eltville und Niederwalluf. Nach einer Ansichtspostkarte.



Abb. 8 Eltville. Die „Rheingauer Riviera“. Nach einer Ansichtspostkarte.

das Rheinufer geradezu prädestiniert für die Anlage schöner Wohnsitze. Es hat sich hier denn auch im 19. Jahrhundert eine Kette prächtiger Villen angesiedelt, die von großen Parks umgeben sind und zum Rhein hin herrliche Aussichtsterrassen haben. Eine so lange, ununterbrochene Reihe vornehmer Landsitze findet man sonst an keiner Stelle des Rheines. Diese fürstlichen Wohnstätten sind von oder für Industrie- und Finanzmagnaten geschaffen worden, die im 19. Jahrhundert zu großem Vermögen gekommen waren . . . Diese prächtigen Sitze sind natürlich nur zum kleinsten Teile aus der örtlichen Eltviller Wirtschaft hervorgegangen . . . Die Inflationen . . . haben dieser glänzenden Entwicklung den Boden entzogen . . . Die öffentliche Hand erbt hier in großem Stil, was Private wegen der Kostspieligkeit der Unterhaltung aufgeben müssen . . . Die neue Entwicklung wird zur Teilung vieler der großen Landsitze führen“ (4). Es bleibt die Aufgabe, diesen notwendigen Prozeß, die Anpassung an die sozialen Bedürfnisse der Gegenwart, städtebaulich so zu lenken, daß die Uferzone keine Beeinträchtigung erfährt (21). In diesem Zusammenhang ist zu entscheiden, ob diese Uferzone künftig Träger eines Schnellverkehrsbandes sein oder andere Funktionen für Stadt und Umland erfüllen soll. Damit sind aber zugleich auch Probleme der Landschaftspflege und des Schutzes der Baudenkmäler und ihrer Umgebung angesprochen.

Es fragt sich freilich, ob die Anliegen der Landschafts- und Denkmalpflege im Grunde nur die Vorstellungen und Wünsche einzelner wohlmeinender, mehr oder weniger weltfremder Idealisten oder Phantasten sind oder ob sie sich breiter vor der Öffentlichkeit begründen lassen, ja, ob diese Anliegen der Öffentlichkeit wichtig genug waren, daß man sie zu gesetzlichen Forderungen erhob, Postulaten, die bei der städtebaulichen Planung und bei den Verkehrsplanungen berücksichtigt werden müßten.

2.3 Denkmalpflege und Landschaftspflege als gesetzliche Aufgabe und im Bewußtsein der Zeit

„Denkmalpflege will im Grunde nichts anderes, als das schöne Bild der Heimat erhalten. Die Bedrohung der Heimat ist nicht nur in den Kriegszeiten akut. Auch mitten im Frieden fügt man ihr Tag für Tag in Stadt und Land Wunden zu. Zu allen Zeiten hat sich das Erscheinungsbild der Heimat gewandelt . . . Aber das Neue war immer wieder gut, dem Alten gleichwertig . . . Heimat ist nicht Landschaft oder wenigstens nicht Landschaft allein. Heimat ist eine Verbindung zwischen Natur und Menschenwerk. In alter Zeit war das immer eine Harmonie. Heute sind beide Faktoren in ihrer Einzelexistenz wie in ihrem Zusammenwirken in ständiger Unsicherheit . . .“ (7).

„Die alten Städte gehören in besonderer Weise zur Individualität des Heimatbildes. Es gilt, ihre Sondererscheinung, ihre Wesenhaftigkeit zu erhalten, ohne daß man dabei zu fürchten braucht, daß wir in eine Musealität verfallen . . . Städte sollen eine lebendige Heimat sein. Sie können es sein. Darin liegt auch die Forderung begründet, nicht nur die alten Kulturwerte zu erhalten, sondern auch wertvolles Neues zu schaffen, so daß immer wieder eine lebendige Einheit zwischen den Werken unserer Väter und unserer eigenen Hervorbringung entsteht. Die Ehrfurcht vor dem Geschichtlichen wird bei richtiger Ordnung dem heutigen Leben niemals entgegenstehen, sondern eben auf die neue Einheit hinarbeiten, von der schon die Rede gewesen ist: Und das ist nichts anderes als die Heimat“ (7).

Die Zeit der Aufklärung und der Romantik hatte noch manches zur Heimatpflege getan. Auch Goethe war nicht nur Weltbürger, sondern zugleich der Heimat verbunden. Er hat als Weimarer Staatsminister eine Landstraße

eingeweiht, er hat aber auch z. B. eine Abhandlung „über Kunst und Altertum in den Rhein- und Maingegenden“ hinterlassen. Der große Ausverkauf der Baudenkmäler und der Baukultur geschah erst im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts, als der stürmische Industrialisierungsprozeß einsetzte und mit dem gewaltigen technischen und wirtschaftlichen Fortschritt auch so vieles dahinschwand, was vordem Landschaft und Siedlungen prägte.

Erst um die Wende zum 20. Jahrhundert machte man Ernst damit, den Kulturniedergang mit gesetzlichen Mitteln aufzuhalten. Die preußischen Verunstaltungsgesetze von 1902 und 1907 sollten dem Landschaftsschutz, der Baupflege und der Pflege der Baudenkmäler gesetzlichen Rückhalt schaffen. Man wollte besonders hervorragende Landschaftsteile schützen und auch verhindern, daß Bauten, Straßen und Plätze von künstlerischer oder historischer Bedeutung durch unpassende Neubauten entstellt werden. 1922 erscheint das preußische Gesetz zur Erhaltung des Baumbestandes und Erhaltung und Freigabe von Uferwegen im Interesse der Volksgesundheit. „Es läßt eine grundsätzliche Umstellung in der Auffassung vom sozialen Wert der Grünflächen für die Bevölkerung erkennen“ (8). Freie Uferwege an den Seen und Wasserläufen sollen der Bevölkerung offengehalten oder erschlossen und ihr die Erhaltung der Baumbestände in der Nähe von Großstädten und Industriegebieten gesichert werden. Das Reichsnaturschutzgesetz von 1935 erweitert die rechtlichen Handhaben im Sinne eines zielbewußten Natur- und Landschaftsschutzes, zugleich auch im Hinblick auf die Sozialordnung. Die Landschaft ist grundsätzlich als Heimat und Wohnraum des Volkes zu betrachten. Nach der Präambel ist auch dem ärmsten Volksgenossen sein Anteil an der Naturschönheit zu sichern Allgemein und nicht nur für „landschaftlich hervorragende Gegenden“ ist die Landschaft zu schützen und zu pflegen: Naturdenkmale und ihre Umgebung, Naturschutzgebiete, aber auch sonstige Landschaftsteile. „Im Sinne der Landesverschönerungskunst um 1800 bedeutet die Schönheit der Kulturlandschaft heute nichts anderes als den sichtbaren Ausdruck der sozialen Forderungen der Gemeinschaft an die Heimat und den Städtebau. Ästhetische Gedankengänge spielen . . . in der heutigen Landschaftspolitik keine selbständige Rolle. Es geht nicht um entbehrliche Schönheitspflege, die wirtschaftlich zweitrangig ist. Städtebau ist ohne Verständnis für Heimatschutz und Grünflächenpolitik nicht mehr denkbar“ (8). In diesem Sinne muß auch die früher erwähnte Rheinlandschaftsschutzverordnung von 1953 ausgelegt werden. Die Hessische Bauordnung von 1957 sieht die Einschaltung des Denkmalpflegers vor, und das Bundesbaugesetz von 1960 verlangt, daß die gemeindlichen Bauleitungen den Belangen des Natur- und Landschaftsschutzes und der Gestaltung des Orts- und Landschaftsbildes zu dienen haben. Die „Grüne Charta von der Mainau“ (13) richtet einen eindringlichen Appell an die Öffentlichkeit, bei allen Maßnahmen die lebenswichtige Bedeutung der Landschaft nicht zu vergessen.

Und doch wissen wir, wie unendlich schwierig es ist, solchen Aufrufen und den erwähnten gesetzlichen Forderungen zum Erfolg zu verhelfen (14), (15). Der Göttinger Staats- und Verwaltungsrechtslehrer Werner Weber hat dies in seinem Beitrag für die Gieseke-Festschrift (9) eindrucksvoll dargestellt: „Wir schöpfen nicht die Möglichkeiten aus, die uns das „Recht der Landschaft“ bietet. Der industrielle Fleiß, der Erwerbstrieb, das Hingebensein an den technischen Fortschritt haben uns alle so ergriffen, daß wir im Konfliktsfall doch eher für unsere neuen Pläne und Unternehmungen optieren als dafür, die Landschaft in Frieden zu lassen oder Kosten und Mühe aufzuwenden, um ihr gestörtes Gleichgewicht wiederherzustellen. Der forcierte Erwerbs- und Unternehmungseifer im deutschen Volk der Gegenwart läßt sich nur mit starker

Hand zur Besinnung darauf lenken, wie sorgsam die überforderte Natur unseres Landes gehegt werden muß. Aber wer tritt ihm im Namen der Landschaft und der Heimatkultur entgegen? . . . Das ganze Schwergewicht der Abwehr . . . liegt bei der schmalen Schicht von Beamten der staatlichen Mittelbehörden, die mit ihren . . . verkehrs-, forst- und baurechtlichen Genehmigungs-, Auflage- und Überwachungsbefugnissen retten sollen, was zu retten ist. Die Autorität, die ihnen hierfür zur Verfügung steht, ist gering geworden, und ihr Autoritätsverlust wird auch . . . durch Appelle an die öffentliche Meinung nur zum Teil wettgemacht. Um so mehr ist die Kraft ihrer Widersacher gewachsen, die Robustheit der von ihrer unternehmerischen Planung Besessenen, der Druck der Interessenten, auch der Zwang der wirtschaftlichen Notwendigkeiten . . . Das „Recht der Landschaft“ ist nur vorhanden, soweit es von getreuen Sachwaltern durch unverdrossenes, umsichtiges Handeln aktualisiert wird. Darin liegen seine Schwächen und seine Chancen“ (9).

Auch die Denkmalpflege klagt über ein sehr geringes Geschichtsbewußtsein der Öffentlichkeit. Das zeigt sich nicht nur in der Höhe der Haushaltsmittel, die einem Landeskonservator für seine behördliche Tätigkeit zur Verfügung gestellt werden, sondern auch in der Opferbereitschaft der Eigentümer solcher Kulturstätten. „Die Stadt als Heimat zu erhalten und neu zu gestalten sind die Behörden allein nicht in der Lage. Sie brauchen den Widerhall aus der ganzen Bevölkerung. Sie müssen das Heimatwollen von dieser Seite her spüren“ (7).

Der Philosoph Romano Guardini hat in seinem Buch „Das Ende der Neuzeit“ (10) zu deuten versucht, warum wir heute in der perfektionierten technischen Welt mit ihrem Spezialistentum so vieles nicht mehr zu sehen und zu begreifen vermögen. „Der Mensch weiß nun intellektuell-wissenschaftlich einfachhin mehr, als er sinnhaft sehen, ja auch nur vorstellen kann . . . Er vermag Wirkungen zu planen und durchzuführen, die er einfachhin nicht mehr durchfühlen kann . . . Dadurch verändert sich sein Verhältnis zur Natur. Es verliert die Unmittelbarkeit, wird indirekt, durch Rechnung und Apparat vermittelt. Es verliert die Anschaulichkeit; wird abstrakt und formelhaft. Es verliert die Erlebbarkeit; wird sachhaft und technisch.“

„Die Neuzeit liebte es, die Maßnahmen der Technik mit ihrem Nutzen für die Wohlfahrt des Menschen zu begründen. Damit deckte sie die Verwüstungen zu, welche

ihre Skrupellosigkeit anrichtete. Die kommende Zeit wird, glaube ich, anders reden. Der Mensch, der sie trägt, weiß, daß es in der Technik weder um Nutzen noch um Wohlfahrt geht, sondern um Herrschaft . . . Er greift nach den Elementen der Natur, wie nach denen des Menschenseins. Das bedeutet unabsehbare Möglichkeiten des Bauens, aber auch des Zerstörens“ . . . (10).

„Macht aber die Haltung der Menschen, die wir kennen – jeder von uns in seinem Bereich – den Eindruck, daß sie sich für das Geschehen überhaupt verantwortlich fühlen? . . . Weithin hat man den Eindruck, daß die Allgemeinheit nicht weiß, worum es geht. Wenn sie es aber weiß, daß sie sich ganz im Unklaren darüber befindet, was zu tun ist, und, aufs Ganze gesehen, die Dinge gehen läßt, wie sie gehen wollen“ (11).

Wir sehen nach diesem Exkurs in ein Gebiet, in das auch unser Problem zu einem gewissen Teil hineinreicht, wie schwierig die Lage ist, in der Entscheidungen zu fällen sind. Wir begreifen, wie fragwürdig vielen die Forderungen erscheinen müssen, nur Nützliches, handgreiflich Nahe liegendes anderen Werten einzuordnen oder gar unterzuordnen. Man wird daher näher begründen müssen inwieweit aus einer Gesamtschau, d. h. hier aus landesplanerischer und städtebaulicher Erkenntnis, sich bestimmte Ordnungsgrundsätze ergeben, denen sich die technischen Werke anpassen müssen, damit kein Mißklang entstehe und nicht wichtige sonstige Anliegen der Allgemeinheit zu kurz kommen. „Denn auch Verkehrsprobleme sind nicht nur technischer Art, sondern sind eine wichtige Voraussetzung für die Aufrechterhaltung des sozialen Lebens, eine Existenzbedingung der modernen Gesellschaft. Das gilt nicht nur für den wirtschaftlichen Bereich, sondern auch . . . für das gesamte soziale Feld einschließlich der privaten Lebenshaltung.“ Diese Bemerkungen des Göttinger Sozialwissenschaftlers Schwonke (12) machen auf den engen Zusammenhang zwischen Verkehrsverhältnissen einerseits und sozialen Strukturen und Prozessen andererseits aufmerksam. „Je länger ich mich mit Gemeindefragen, Städtebau und Raumordnung beschäftige, um so interessanter und wichtiger erscheint mir die Verkehrsfrage, weil sie nämlich der Planung, der bewußten Regulierung unmittelbar zugänglich ist und weil von ihr aus fast alle sozialen Bereiche beeinflußt werden können – allerdings auch im negativen Sinn“ (12).

3. Regionalplanerische Gesichtspunkte

Nach § 16 des Bundesstraßengesetzes in der Fassung vom 6. 8. 1961 bestimmt der Bundesminister für Verkehr im Einvernehmen mit den an der Raumordnung beteiligten Bundesministern und im Benehmen mit den Landesplanungsbehörden der beteiligten Länder die Planung und Linienführung der Bundesfernstraßen, wobei grundsätzlich die Bundesplanung den Vorrang vor der Orts- oder Landesplanung hat. Nach § 32 des Hessischen Straßengesetzes vom 9. 10. 1962 ist bei allen Planungen öffentlicher Straßen den „Erfordernissen der Raumordnung und der örtlichen Bauleitplanung angemessene Rechnung zu tragen“. Für die in die Zuständigkeit der Gemeinden fallende städtebauliche Planung (Bauleitplanung) aber wiederum bestimmt § 1 Abs. 3 des Bundesbaugesetzes vom 23. 6. 1960, daß sie den Zielen der Raumordnung und Landesplanung anzupassen ist. Damit wird also gesetzlich bekundet, daß Verkehrsstraßenplanung und städtebauliche Planung aufeinander abzustimmen sind und beide sich den Zielen der Raumordnung und Landesplanung einzuordnen haben. Lassen sich in unserem Falle solche Zielsetzungen schon ermitteln?

3.1 Raumordnungsgrundsätze und landesplanerische Zielsetzungen

Bei den Zielen der Raumordnung und Landesplanung handelt es sich nicht um die Meinung eines einzelnen Beamten, sondern es geht um anerkannte Ziele, die „Gutachtergremien, die Regierung oder die von ihr beauftragten Ministerien festgelegt haben.“ Die Ziele müssen „konkret und gerichtlich nachprüfbar festgelegt sein“ (20). Ein Bundesraumordnungsgesetz, das bestimmte Grundsätze der Raumordnung enthält, ist z. Z. noch in Beratung. Jedoch finden sich im Ersten Bericht der Bundesregierung über die Raumordnung (16) bereits einige, übrigens auch von den Vertretern der Landesregierungen in der Konferenz für Raumordnung gebilligte Grundsätze über angestrebte Entwicklungsziele. In diesem Raumordnungsbericht heißt es u. a., daß Gebiete mit günstigen landwirtschaftlichen Lebens- und Produktionsbedingungen der landwirtschaftlichen Nutzung erhalten und nur „in dem notwendigen Umfang für andere Nutzungsarten vorgesehen werden“ sollen. „Gemeinden mit zentralörtlicher Bedeutung sind zu erhalten und zu entwickeln“ . . . „In Gebieten mit einer übermäßigen Verdichtung von Bevölkerung und Arbeitsstätten . . . sollen Maßnahmen zur Strukturverbesserung ergriffen werden . . . Für die Erhaltung der Landschaft sowie für die Sicherung und Gestaltung von Erholungsgebieten – vor allem in angemessener Zuordnung zu Räumen mit großer Bevölkerungsdichte – ist zu sorgen.“ Aus dem im Februar 1964 von den kommunalen Spitzenverbänden zur Diskussion der Regierungsvorlage eingebrachten Raumordnungsgesetzesentwurf sei die Forderung nachgetragen, daß die „Voraussetzungen für eine planmäßig gegliederte und durch ausreichende Grünzonen aufgelockerte Besiedlung . . . zu schaffen“ seien. „In Stadt und Land ist die Erneuerung solcher Baugebiete zu betreiben, die den allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht entsprechen. Die verkehrs- und versorgungsmäßige Anschließung und Bedienung ist so einzurichten, daß sie zur Strukturverbesserung beiträgt. Ein reibungsloser Verkehrsfluß muß ermöglicht werden . . . Die Landschaft ist in ihrer Eigenart entsprechend zu bewahren, zu pflegen und zu gestalten“ . . .

Das Hessische Landesplanungsgesetz vom 4. 7. 1962 enthält zwar – von der allgemeinen Maxime, daß die Planung

den sozialen, kulturellen und wirtschaftlichen Erfordernissen zu entsprechen habe, abgesehen – keine Raumordnungsgrundsätze materiellen Inhalts, erklärt aber die Landesplanung als Gemeinschaftsaufgabe des Landes und der Stadt- und Landkreise. Die Rechtsinstrumente, die die Ziele der Landesplanung konkret darstellen, sind das Landesraumordnungsprogramm (§ 2), die regionalen Raumordnungspläne (§ 4) und der Landesraumordnungsplan (§ 7). Das Raumordnungsprogramm bringt die auf lange Sicht aufgestellten Ziele der Landesplanung, ferner die raumpolitischen Grundsätze, die bei allen die Gesamtentwicklung des Landes beeinflussenden Maßnahmen zu beachten sind, die gegenseitige Abstimmung der die Gesamtentwicklung beeinflussenden Maßnahmen der einzelnen Geschäftsbereiche sowie Gesichtspunkte, die bei der Aufstellung von Regionalplänen berücksichtigt werden müssen. Nach diesen durch Gesetz festzustellenden Grundsätzen sind von den Kreisen oder von Planungsgemeinschaften die regionalen Raumordnungspläne aufzustellen. Diese werden sodann von der Landesregierung festgestellt und mit ihrer Bekanntmachung verbindlich. Aus den Regionalplänen ergibt sich der Landesraumordnungsplan.

Das Landesraumordnungsprogramm wird – im Rahmen der Raumordnungsgrundsätze des Bundesgesetzes – die Planungsziele für das Land näher ausdeuten und bestimmen, und man darf erwarten, daß sie die schon erwähnten leitenden Grundsätze aufgreifen und weiter konkretisieren. Aber die Landesplanung soll nach dem Willen des Landesgesetzgebers nicht nur von oben, sondern – quasi im Gegenstromprinzip – auch von unten, d. h. von den Kreisen oder regionalen Planungsgemeinschaften betrieben werden, unter Anhörung der kreisangehörigen Gemeinden und unter Mitwirkung der nach dem Gesetz zu beteiligenden Stellen. Hierbei wird man – das geht aus den bisher bekannten Grundsätzen und aus den raumpolitischen Diskussionen der letzten Zeit hervor – der Entwicklung in der Nachbarschaftsregion der großen Städte und der Zukunft der Klein- und Mittelstädte besondere Aufmerksamkeit widmen, geraten doch jetzt auch noch verbliebene Reservate der überkommenen kleinstädtisch-ländlichen Siedlungsstruktur in den Sog des industriewirtschaftlichen Umformungsprozesses. Man sollte, wie es der Leiter der Landesplanungsbehörde Schleswig-Holstein einmal zum Ausdruck brachte, dafür sorgen, „daß diese letzte Stufe des großen Umformungsprozesses von vorneherein nicht nur als eine wirtschaftlich-technische, sondern zugleich als eine kulturell-gestalterische Aufgabe begriffen wird. Es besteht sonst die Gefahr, daß unsere kleinen und mittleren Städte, deren Mannigfaltigkeit und Individualität den Reiz unserer Kulturlandschaft zum großen Teil mit ausmacht, allmählich überall das gleiche Bild von mehr oder weniger maßstäblich verkleinerten Großstädten bieten, in denen zumeist noch die abgelegte Architekturkonfektion der Großstadt verkauft wird.“

In die gleiche Richtung zielt wohl eine Bemerkung des für die Landesplanung und den Städtebau zuständigen Hessischen Innenministers, als er – laut Presseberichten – im Februar 1964 vor den Vorsitzenden der Hessischen Kreistage erklärte, eine gute Raumordnung kenne weder „Lieblings- noch Stiefkinder“. Man meine es ernst mit der Mitarbeit der Kreise; ihnen soll die Möglichkeit gegeben werden, aus eigener Kenntnis an der Planung mitzuwirken. „Wenn man nicht will, daß die überregionale Planung ein zu großes Eigengewicht entwickelt, müssen die regionalen Planungsträger entsprechend vorbereitet sein.“

3.2 Aus dem Kreisentwicklungsplan

Nun liegen für den Rheingau bereits seit 1958/59 wertvolle regionalplanerische Vorarbeiten vor, nämlich in dem von F. Breiter erarbeiteten Entwurf zu einem Kreisentwicklungsplan (17). Allerdings ist diese Planung seinerzeit nicht zum Abschluß gekommen; einige Teile, so die Abschnitte Siedlung und Verkehr, stehen noch aus. Nachdem inzwischen die Regionalplanung Mainz-Wiesbaden in Gang gekommen ist, sollen diese Teile hierbei miterarbeitet werden.

Der Kreisentwicklungsplanentwurf („Der Rheingau von Morgen“) umreißt Leitlinien für die „mögliche und anzustrebende allgemeine Entwicklung“ des von ihm erfaßten Gebietes. Hiernach ist der Planungsraum – von den Waldzonen abgesehen – gekennzeichnet als ausgeprägte Weinbau- und Fremdenverkehrslandschaft, dazu kommen Industriezweige, die zum großen Teil auf Weinbau und Fremdenverkehr beruhen, schließlich Groß- und Einzelhandel. „Weinbau und Fremdenverkehr vertragen sich im allgemeinen gut. Viele deutsche Weinbaugebiete sind zugleich hervorragende Fremdenverkehrslandschaften, allerdings nur dort, wo zum Wein die beiden anderen großen „W“ des Fremdenverkehrs kommen: Wasser und Wald, und wenn der Weinbau sich nicht in eintönig flachen, weit ausgedehnten Monokulturen ohne Baum und Strauch vollzieht, sondern an bewegten, durch Wiesentäler unterbrochenen und von Wäldern gekrönten Hängen, wie es im Rheingau meist der Fall ist.“ Eine Kollision der Entwicklungsrichtungen Fremdenverkehr und Intensivkulturen (Wein- und Obstbau) sei im Rheingau nicht zu befürchten, wenn man in der Standortwahl aufeinander Rücksicht nehme und wenn „mit ihrer Weiterentwicklung auch eine bewußte und sachgemäße Landschaftsgestaltung einhergeht.“ Mit Sorge verweist der Bericht auf die Flurbereinigung als unerläßliche Vorbedingung für jede Rationalisierung der Weinbergsarbeiten. Auch in Eltville steht die Flurbereinigung noch bevor; sie ist jedoch noch nicht eingeleitet, da das zuständige Kulturamt die endgültige Entscheidung über die Lage der B 42 abwartet. Diese Flurbereinigung muß „noch rechtzeitig vor dem Beginn des gemeinsamen Marktes durchgeführt werden, wenn schwerste Schädigungen des örtlichen Weinbaues vermieden werden sollen“ (17). Im übrigen beurteilt man die Aussichten für den Weinbau auch in der EWG keineswegs schlecht, soweit es sich um Qualitätserzeugnisse handelt (18).

Hingegen sei beim Neuanfang von Industriebetrieben eine vorsichtige Dosierung geboten, um die Gefahr von Diskrepanzen zu vermeiden, da sie Intensivkulturen bedrängen könnten und den Fremdenverkehr beeinträchtigen (17). Hieraus ergeben sich wichtige Auflagen für Standort und Begrenzung von Baugebieten und für die Ausweisungen nach Art und Maß der baulichen Nutzung in den städtebaulichen Plänen und Ortsbausatzungen. Entsprechendes gilt für die Ortserweiterungen und Wohnsiedlungen, die sorgfältig gestaltet werden müßten. Dagegen sollte man den Rheingau nicht bewußt und planmäßig als Wohnvorort für die benachbarten Großstädte entwickeln; dazu sei das Land angesichts der anderen Aufgaben, die an die Landschaft gestellt werden, zu knapp. „Auf eines möchten wir noch hinweisen: Wenn der Rheingau in nennenswertem Umfang Wohnfunktionen für die benachbarte Großstadt . . . erfüllen soll (wofür nach unserer Ansicht kein zwingendes Bedürfnis besteht, was sich aber nach Lage der Dinge auch kaum ganz vermeiden läßt), dann sollten sie nicht auf Niederwalluf – oder andere kleine Gemeinden am Ostrande des Kreises – übertragen werden, sondern vor allem auf die Stadt Eltville. Diese alte Hauptstadt des Rheingaus läuft mit ihrer Größe und selbständigen Tradition am wenigsten Gefahr,

zu einem bloßen Wohnvorort zu werden, und das Gefüge der Uferzone als Bandstadt und damit des ganzen Kreises bleibt gewahrt“ (17).

3.3 Aus dem Regionalplan Mainz-Wiesbaden

In einer Vereinbarung vom März 1961 haben sich die kreisfreien Städte Mainz und Wiesbaden sowie einige angrenzende Landkreise, darunter der Rheingaukreis, in Zusammenarbeit mit den Ländern Hessen und Rheinland-Pfalz geeinigt, einen Raumordnungsplan für die Region Mainz-Wiesbaden aufstellen zu lassen. „Dieser Zusammenschluß zum Zwecke der gemeinsamen Planung ist besonders zu begrüßen, weil die beiderseitigen Aufgaben diesseits und jenseits des Rheins nur gemeinsam gelöst werden können“ (aus den Erläuterungen des Hess. MdJ vom 21. 11. 63 zur Abgrenzung der Planungsregionen in Hessen). Mit der Ausarbeitung dieses Regionalplanes wurde Prof. Liedecke, Stuttgart, beauftragt. Nach Abschluß dieser „zwischenstaatlichen“ Planung und aufgrund ihrer Ergebnisse wird dann der regionale Raumordnungsplan nach dem Hessischen Landesplanungsgesetz aufgestellt. Teilergebnisse des Regionalplanes Mainz-Wiesbaden liegen vor (18), (19). Was besagen sie für unseren Raum?

Sie bestätigen zunächst die generellen Entwicklungsziele, die schon im Entwurf zum Kreisentwicklungsplan herausgehoben worden sind. Für die Gemeinden des Rheingaukreises wird sich vor allem die Aufgabe stellen, zwischen dem Weinbau, den Erfordernissen eines wachsenden Fremdenverkehrs, der Anlage einiger neuer Wohngebiete und einer begrenzten Industrialisierung, die die übrigen Bereiche nicht stören darf, eine Synthese zu finden. Angesichts der räumlichen Enge und der Weinberglagen kommen die Rheingauorte als Standorte größerer Wohnsiedlungen für die benachbarten Großstädte nicht in Frage, die Rheingauhöhengemeinden scheiden hierfür schon aus Entfernungsgründen aus. In der Nachbarschaft von Wiesbaden sind als Wohnstandorte Gemeinden des Untertaunuskreises und des Maintaunuskreises weit besser geeignet.

„Die einzelnen Lebensbereiche wie Wohnen, Erholen, Kultur, Arbeit (Wirtschaft) und Verkehr sind ihrer Bedeutung gemäß aufeinander abzustimmen (gegenseitig abzuwägen).“ Es geht darum, „den sichtbaren Raum in eine lebenswerte Form zu bringen oder sie – soweit vorhanden – zu erhalten“ (18, Teil 1). Kann man diese Aufgabe nicht meistern, die Entwicklung nicht steuern und in die richtigen Bahnen lenken, so werden nicht nur zur Zeit noch vorhandene Chancen unwiederbringlich vertan, sondern auch soziale Schäden heraufbeschworen. „Durch den Mangel an Flächen, der dem steigenden Bedarf gegenübersteht, durch die damit verbundene Steigerung der Bodenpreise und durch die zunehmende Wertminderung der Flächen und des Raumes lassen sich die sozialen Belange der Bevölkerung räumlich immer weniger befriedigend lösen. Jede Wertminderung der Fläche und des Raumes wirkt sich zu allererst auf den Bevölkerungsteil mit dem geringsten Einkommen und mit den geringsten Ersparnissen aus, also auf die Bewohner, die sich kein Wochenendhaus leisten können, die kein eigenes Auto haben und für die jede zusätzliche Entfernung eine besondere Belastung ist. Die Belastung ist besonders schwer für junge kinderreiche Familien“ (18, Teil 2).

Bei der räumlichen Aufgliederung des Planungsgebietes fällt der Stadt Eltville die Funktion einer Mittelpunktgemeinde für den oberen Rheingau zu. Zur „Raumschaft Eltville“ gehören die Gemeinden Niederwalluf, Oberwalluf, Raenthal, Martinthal, Kiedrich und Erbach mit 1961 etwa 20 700 Einwohnern und einer Bevölkerungsdichte von 325 E/qkm.

„In Eltville muß bei der Beurteilung der Bevölkerungsdichte die exzentrische Lage am Rhein berücksichtigt werden. Die Waldgebiete im Norden kommen für den größten Teil der Bevölkerung durch die ausgedehnten Weinbauzonen, die zwischen Wohnung und Wald liegen, als Naherholungsgebiet kaum in Frage, da die Entfernungen zu groß sind“ (18, Teil 2). Als Entwicklungsziel sind nach Abwägung aller Faktoren für die Stadt Eltville 10 000 bis 11 000 Einwohner anzunehmen; 1961 waren es 7362. Bei 17,77 qkm Gemarkungsfläche entspräche das 1961 einer Dichte von 416 E/qkm. Zieht man jedoch die entfernt liegenden Waldflächen, die sich in schmaler Zunge tief in das Höhengebiet hineinziehen, ab, so verbleiben 9,4 qkm Fläche und eine Dichte von 787 E/qkm. Bezieht man diese Fläche auf die Einwohnerrichtwerte, so sind gar Dichten von 1060 E/qkm bis 1280 E/qkm zu erwarten.

Prof. Liedecke meint, daß für die Raumschaft Eltville noch einige Reserven für die Unterbringung von Bevölkerungszuwachs gegeben seien. Freilich nicht bei den Ortslagen an der alten B 42, sondern auf den zum Teil brach liegenden Hochflächen am Waldrand, die sich klimatisch als Wohngebiete viel besser eignen, als die bisherigen Talagen (18, Teil 2).

Aus den bisherigen Darlegungen ergibt sich, daß der Ausbau und die Weiterentwicklung des Netzes der Verkehrsstraßen (Bundesstraße 42, Landesstraßen, Kreisstraßen) im Rheingau zahlreiche Rücksichten verlangt und sorgfältiger Überlegungen bedarf. Dieses Problem wird in den bisher vorliegenden Teilberichten der Regionalplanung angesprochen, freilich handelt es sich für unseren Raum

bisher nur um summarische Ausführungen: Für den Landesplaner sei die Verkehrsplanung ein wesentliches Mittel, den Verkehr dorthin zu lenken, wo er eigentlich hingehöre und erwünscht sei, um die Wirtschafts- und Bevölkerungsentwicklung zu beleben. Obwohl der Verkehr als wirksamer Entwicklungsträger gelte, sei bislang eine landesplanerische Netzkonzeption noch nicht erarbeitet. „Die bisherigen Verkehrsuntersuchungen betreffen nur einzelne Straßenführungen . . . Der Verkehr läßt sich nämlich nur dort zählen, wo er ist, nicht wo er hin sollte oder könnte – wenn er könnte. Ja selbst dort, wo er ist, kann nur der Teil gezählt werden, der ist, nicht aber der, der dort hin möchte, aber von der schon unerträglichen Verkehrsdichte abgestoßen oder umgelenkt wird. Darin liegt also die grundsätzliche Schwierigkeit jeder Verkehrsuntersuchung“ (18, Teil 2).

Prof. Liedecke kommt in der Folge zum Schluß, daß die Bundesstraße 42 im Raume Eltville nicht am Rheinufer entlang geführt werden dürfe, sondern in einer nördlichen Umfahrung der Stadt, und daß die von Wiesbaden her vierspurig ankommende B 42 im Raume Eltville gegabelt werden müsse, in die vorhandene rheinseitige zweispurige Linie und in eine „Rheingau-Höhenstraße“. Diese Rheingauhöhenstraße sei nicht nur eine Aussichtsstraße für den Fremdenverkehr, sondern verbinde die Höhengemeinden miteinander und erschließe die wenig genutzten Terrassen am Waldrand, die sich für neue Siedlungen eignen. Auch habe sie den Charakter einer „Taubstange“; Parkplätze am Rande des Waldes würden das Gebiet für Wanderer erschließen (18), (19).

4. Sorgen um die städtebauliche Entwicklung von Eltville

Wie soll die Stadt Eltville am Rhein in ihrer Eigenart erhalten und im Hinblick auf ihre künftigen Aufgaben gestaltet werden? Wie sind die räumlichen Bedürfnisse der Einwohner für Wohnen, Arbeiten, Kultur und Erholung zu befriedigen und wie erleichtert man ihre Beziehungen zur Region? Wie verteilt man – dies alles bedenkend – in der rechten Weise die Räume für Bewegung und für Ruhe?

4.1 Bauliche Entwicklung, Bevölkerungsentwicklung und Bevölkerungsstruktur

Abbildung 9 zeigt die Grundrißentwicklung der Stadt mit ihrem mittelalterlichen Kern, der auch in der Zeit des landesfürstlichen Absolutismus kaum überschritten wurde, vielmehr nur Veränderungen in der Bausubstanz erfuhr. An diesen Kern schließen sich im Norden, Osten und Westen die Stadterweiterungsflächen seit Beginn des 19. Jahrhunderts an. **Abbildung 10** gibt die Bevölkerungsentwicklung seit 1800 wieder und deutet die Prognose zu einem Richtwert von 10 000 Einwohnern für den nächsten Planungszeitraum an. Charakteristisch ist der ziemlich steile Anstieg nach 1870 bis zu einem Höhepunkt im Jahre 1910, wobei die verstärkte Zunahme seit der Jahrhundertwende auffällt. 1802 wird die Landstraße von Biebrich nach Rüdesheim ausgebaut. 1827 beginnt zwischen Mainz und Köln die regelmäßige Dampfschiffahrt, für den Fremdenverkehr in Eltville von jeher von Bedeutung. Seit 1856 ist Eltville an die Eisenbahn angeschlossen. 1895 wird eine Dampfbahn über Martinthal nach Schlangenbad eröffnet, die seit 1923 durch eine Omnibuslinie ersetzt ist.

Entsprechend dem Bevölkerungsanstieg wächst die Bebauung. Zwar bleiben, obwohl nunmehr in den Gebieten der Ackerbürger, Handwerker und Kaufleute mit ihren kleinen Baugrundstücken z. T. erhebliche Verdichtungen entstehen, glücklicherweise einige Grünanlagen und Auflocke-

rungen erhalten, jedoch meist auf privatem Grundbesitz. Weiteres kann aber nur auf dem Wege der Sanierung unter Hervorhebung erhaltenswerter Bausubstanz geschaffen werden. Gegen Ende des 19. Jahrhunderts und noch nach der Jahrhundertwende entsteht östlich des Stadtkerns zwischen Wallufer Straße und dem Geländeabfall zum Rheinufer hin die bereits früher erwähnte aufgelockerte, parkartige Bebauung. Viel weniger erfreulich ist die Monotonie und städtebauliche Dürftigkeit im Stadterweiterungsgebiet des 19. Jahrhunderts nördlich der Eisenbahnlinie (vergl. auch Abbildung 13 oben). Immerhin hat die Stadt im Jahre 1909 durch ein Mannheimer Vermessungsingenieurbüro einen recht großzügigen Bebauungsplan (Fluchtlinienplan) ausarbeiten lassen, der zwar unnötig weit ausgreift, städtebauliche Mängel enthält und im übrigen nie rechtswirksam wurde, aber doch in der Folge die Anlage neuer Ortsstraßen durch Vorsorge für Vorgartenstreifen in Verbindung mit gewisser Bauordnung wohlütig beeinflusste. Dieser Planungsauftrag ist deshalb bemerkenswert, weil in jenen Jahren im Rheingaukreis wenig Neigung war für städtebauliche Ordnungsmaßnahmen. In der Denkschrift „Der Rheingaukreis 1891 bis 1900“ wird mitgeteilt, daß Straßen- und Baufuchtlinienpläne nur in wenigen Gemeinden bestehen: „Der Plan des Landrats, möglichst für sämtliche Gemeinden des Kreises solche Pläne durch besonders anzunehmende Techniker aufstellen zu lassen, konnte nicht verwirklicht werden, da das Verständnis für die Notwendigkeit einer solchen Maßregel vorläufig noch nicht überall genügend vorhanden war.“ So darf man sich nicht wundern, daß die älteren, nördlich der Eisenbahn gelegenen Baugebiete zum Teil erneuerungsbedürftig sind.

Aus dem Jahre 1912 hat sich ein Studienentwurf für eine Eltviller Stadterweiterung aus dem damals berühmten ersten deutschen Städtebauseminar der Professoren Brix (Ingenieurbauwesen) und Genzmer (Architektur) an der



Abb. 9 Eltville, die Entwicklung des Stadtgrundrisses. Nach S. Lehmann (1934), mit Ergänzungen bis 1959.

BEVÖLKERUNGSENTWICKLUNG DER STADT ELTVILLE/RHEINGAU

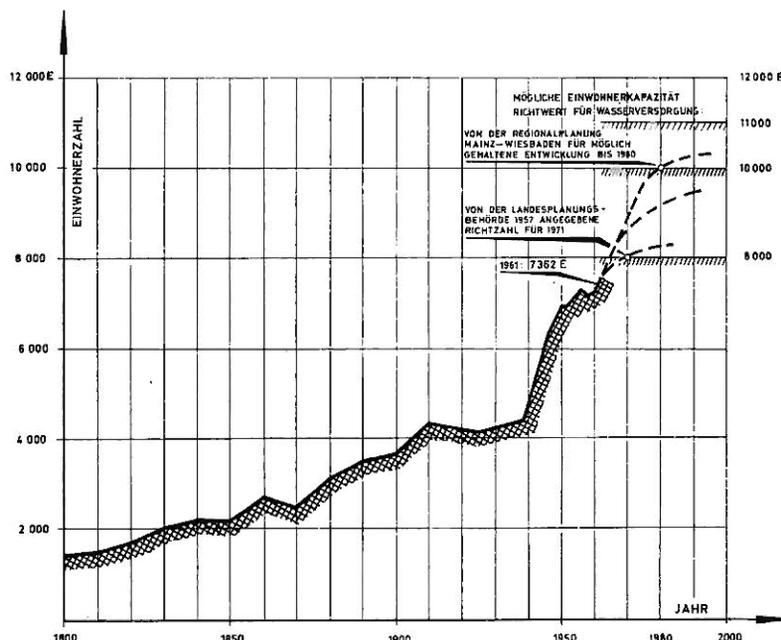


Abb. 10 Eltville. Bevölkerungsentwicklung.

STADTERWEITERUNG ELTVILLE (STUDIE)

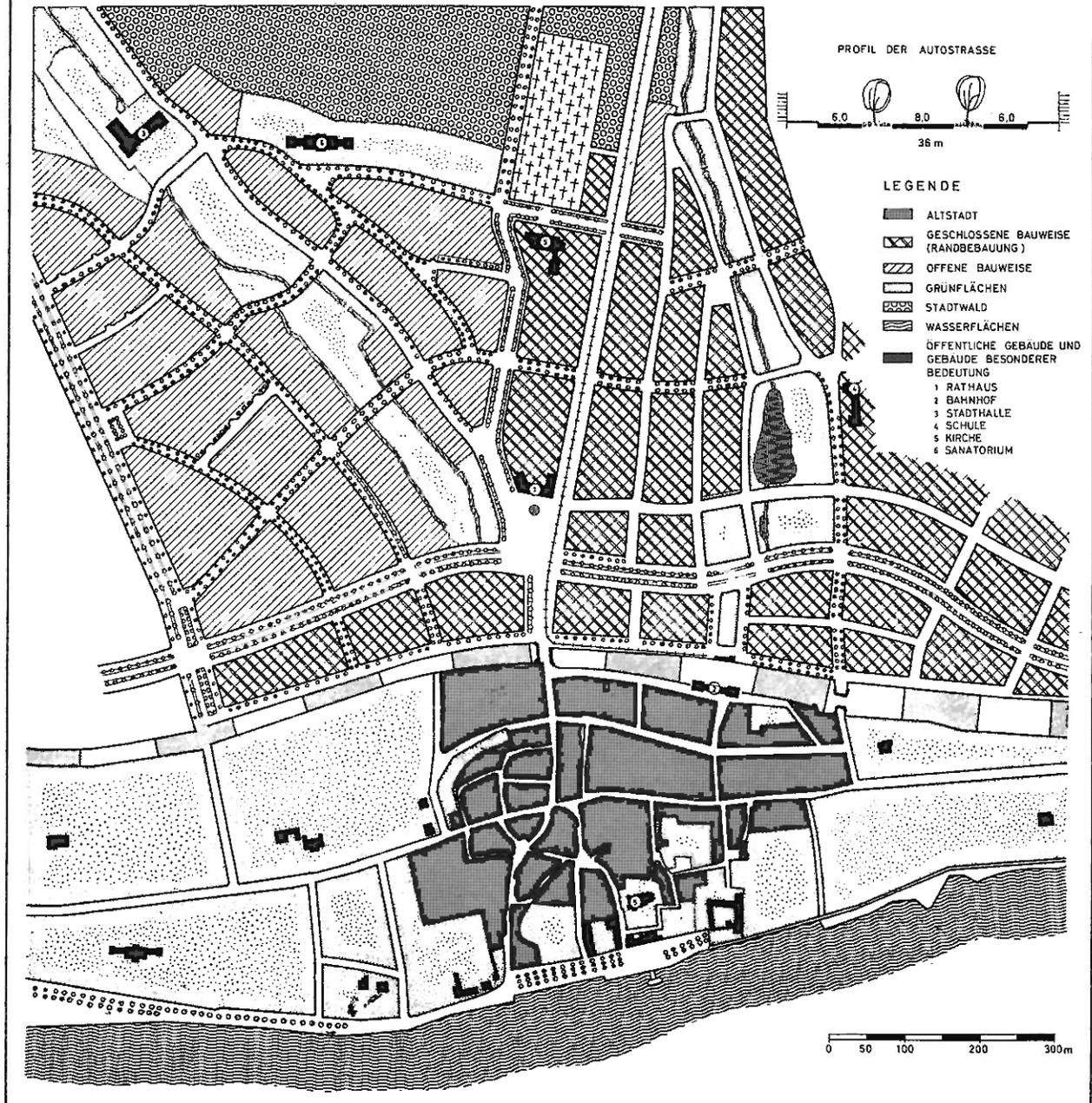


Abb. 11 Studie für eine Stadterweiterung von Eltville aus dem Jahre 1912. Bearbeitet von F. Weidenmüller im Städtebau-seminar der Technischen Hochschule Charlottenburg unter den Professoren J. Brix und F. Genzmer.

Technischen Hochschule Charlottenburg erhalten (**Abbildung 11**). Diese von dem Vermessungs- und Kultur-ingenieur Weidenmüller bearbeitete Studie ist heute insofern bemerkenswert, als er längs der beiden in das Stadtgebiet eindringenden Bäche Grünstreifen freihält und diese möglichst weit in die Bebauung hineinzieht. Außerdem weist er nördlich der Eisenbahnlinie eine Durchgangsverkehrsstraße Ost-West mit einer gesonderten Autofahr-bahn und beiderseitigen Ortsfahrbahnen aus, so den Gedanken einer um die Jahrhundertwende diskutierten Straßenbahnverbindung zwischen Wiesbaden und Rüdeshelm aufgreifend und zeitgemäß abwandelnd. Denn das Motorzeitalter ist in Sicht und sein Lehrer Brix wird zu den

Begründern der Studiengesellschaft für Automobilstraßenbau (Stufa) gehören. Den Gedanken, diese Verkehrsstraße am Rheinufer zu planen, hat man im Städtebauseminar nicht verfolgt, obwohl die Eltviller damals den Hinausbau von Straßen und Kaimauern in den Rhein im benachbarten Mainz durch die Kreyssig'sche Rheinufer-Stadterweiterung studieren konnten. Man hat die Eltviller Uferzone unberührt gelassen.

Die 1912 erarbeiteten städtebaulichen Vorstellungen konnten sich in Eltville nicht mehr auswirken, zumal die genannte Verkehrsstraße in der dargestellten Lage nur noch mit erheblichen Abbrüchen durchzuführen war. Der erste Weltkrieg beendete die Entwicklung und die in den Pla-

STADT ELTVILLE, BEVÖLKERUNGSSTRUKTUR

WOHNBEVÖLKERUNG NACH WIRTSCHAFTSBEREICHEN

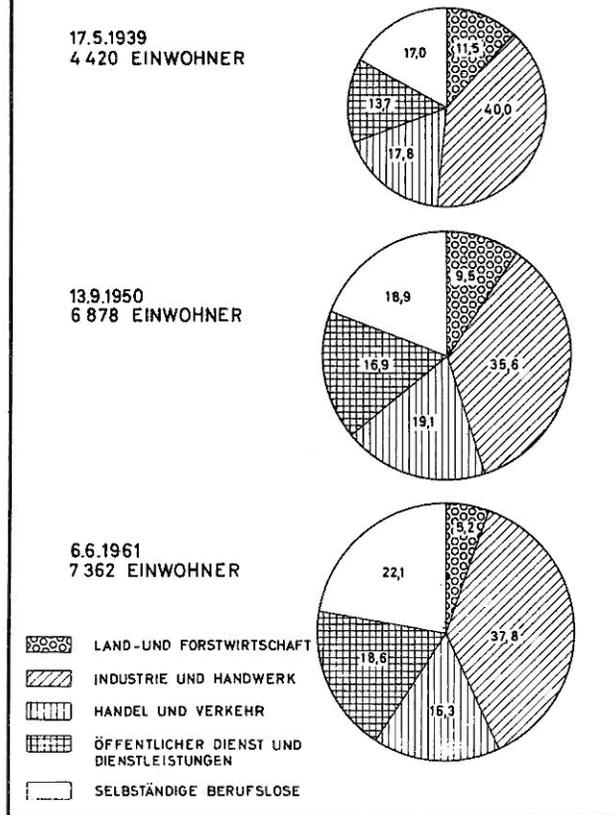


Abb. 12 Eltville. Veränderung der Bevölkerungsstruktur.

nungen von 1909 und 1912 niedergelegten wirtschaftlichen Hoffnungen.

Für die Zeit zwischen den beiden Weltkriegen läßt die Bevölkerungskurve (Abbildung 10) eine Stagnation erkennen. Mit dem Ende des zweiten Weltkrieges aber, mit der nunmehr einsetzenden großen Binnenwanderung, den sozialen und wirtschaftlichen Umgestaltungen wächst die Einwohnerzahl sprunghaft bis 1956, von wo an ein vorübergehendes Retardieren, hervorgerufen durch Mangel an Bauplätzen, festzustellen ist. Inzwischen wird weiterer Wohnungsbau vorbereitet, auch die Ansiedlung von Gewerbe macht Fortschritte, der Ausbau zentraler Einrichtungen für den oberen Rheingau ist im Gange oder wird vorgesehen. Eine weitere Zunahme der Wohnbevölkerung ist zu erwarten, wobei natürlich nicht nur die lokalen Bedürfnisse, sondern auch die regionalen Entwicklungstendenzen eine Rolle spielen werden. Obwohl, wie früher dargestellt, eine rechtskräftige Bauleitplanung durch den Streit um die B 42 erst sehr spät, und dann auch nur

unter Ausklammerung der Verkehrsstraßenprobleme, d. h. also als Torso zustande gekommen ist, wurde in dem Jahrzehnt von 1949 bis 1959 lebhaft gebaut, vornehmlich in Erweiterung des Stadtgebietes nördlich der Eisenbahn. Leider aber hat man auch in den Stadtpark hineingebaut, diesen so um die Hälfte seines ursprünglichen Bestandes reduzierend. Auch die Grünflächen längs der beiden Bäche wurden angeschnitten. Kleingebietliche Teilbebauungspläne regelten den Wohnungsbau abschnittsweise von Fall zu Fall; qualitativ sind diese neuen Ortsteile allerdings wesentlich besser als die älteren Bezirke nördlich der Bahn.

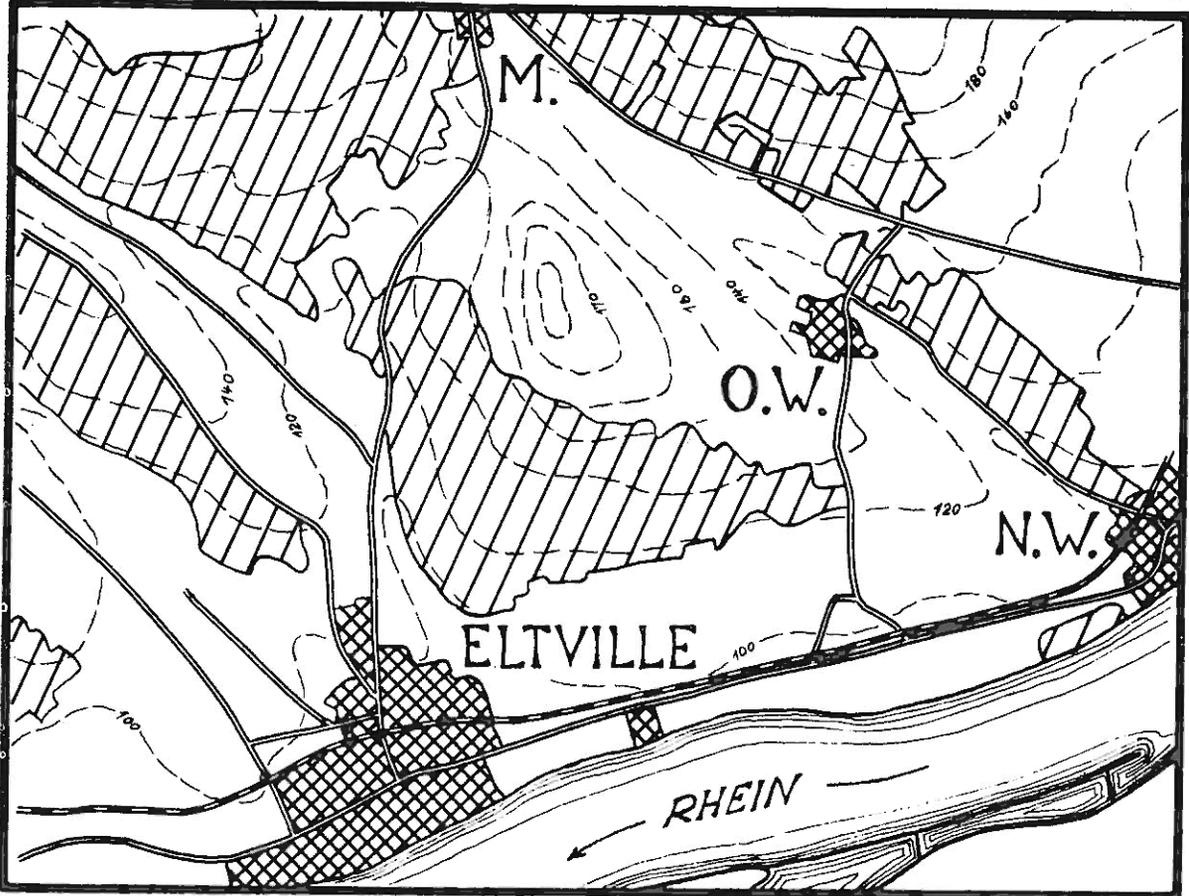
Abbildung 12 vermittelt einen Anhalt über die Veränderung der Eltviller Bevölkerungsstruktur in den letzten Jahren. Gegenübergestellt ist die Aufgliederung der Wohnbevölkerung nach Wirtschaftsbereichen für die Jahre 1939, 1950 und 1961. Die flächenmäßige Ausdehnung der Kreise entspricht der Bevölkerungszunahme. Da die Erhebung von 1961 mit der Aufnahme von 1950 nicht ohne weiteres verglichen werden kann, wurde versucht, sie auf die Wirtschaftssystematik von 1950 in etwa abzustimmen. Aus der Zahlentafel sind die absoluten und die relativen Zahlen zu entnehmen.

Man sieht, daß der Sektor Land- und Forstwirtschaft, maßgeblich von der vom Weinbau abhängigen Bevölkerung ausgefüllt, seit 1950 absolut und relativ zurückgegangen ist. Betrug dieser Anteil 1939 noch 11,5% der Wohnbevölkerung mit 510 Einwohnern, so sind es 1961 nur noch 5,2% mit 383 Einwohnern, deren Existenz voll von der Landwirtschaft abhängt. Vergleicht man hierzu in Abbildung 13 die Veränderung der Weinbauflächen zwischen 1872/73 und 1959, so muß man feststellen, daß im Raume Eltville die Weinbauflächen sogar vermehrt worden sind, freilich wohl nicht immer in Qualitätslagen. Nur im Raume Oberwalluf hat man Einschränkungen vorgenommen. In der Zwischenzeit hat sich eine verstärkte Hinwendung zum landwirtschaftlichen Nebenerwerb vollzogen: die Weinbergkultur als Bargeldquelle mit Sicherung des Haupteinkommens aus Wirtschaftszweigen des sekundären oder tertiären Bereiches, wobei der Grundbesitz dieser Kleinbetriebe auch noch sehr zersplittert ist.

Der Anteil der von Industrie und Handwerk, Handel und Verkehr sowie öffentlichem Dienst und Dienstleistungen abhängigen Bevölkerung betrug 1950 71,6%, 1961 72,7%. Dazu kommen jetzt 22,1% „Selbständige Berufslose“; das sind vorwiegend Rentner und Pensionäre, auch Studenten (nicht Schüler) oder, wie die amtliche Definition sagt, „Personen, die ohne Ausübung einer hauptberuflichen Erwerbstätigkeit Einkommen irgendwelcher Art beziehen“. Auch der allgemein zu beobachtende höhere Anteil von älteren Menschen an der Gesamtbevölkerung macht sich hier bemerkbar. 94,8% der Eltviller Einwohner sind also hauptberuflich nichtlandwirtschaftlichen Bereichen zugehörig! Die Planung hat daher die Bedürfnisse einer durchaus urbanisierten Bevölkerung mit ihren nach Alters- und Be-

Veränderung in der Bevölkerungsstruktur der Stadt Eltville

Wohnbevölkerung	1939		1950		1961	
	E	%	E	%	E	%
1. Lebensunterhalt durch Erwerbstätigkeit						
1.1. Land- u. Forstwirtschaft	510	11,5	650	9,5	383	5,2
1.2. Industrie u. Handwerk (1961: Produzierendes Gewerbe)	1770	40,0	2450	35,6	2785	37,8
1.3. Handels-, Geld-, Versicherungs- u. Verkehrswesen	790	17,8	1310	19,1	1197	16,3
1.4. Öffentlicher Dienst u. Dienstleistungen	610	13,7	1160	16,9	1381	18,6
2. Selbständige Berufslose (1961: Lebensunterhalt des Ernährers aus Rente u. ä. Ferner Schüler, Studierende, Soldaten)						
	740	17,0	1300	18,9	1626	22,1



QUELLE: ATLAS DER DEUTSCHEN AGRARLANDSCHAFT
HERAUSGEGEBEN VON E. OTREMB A WIESBADEN 1962

1959

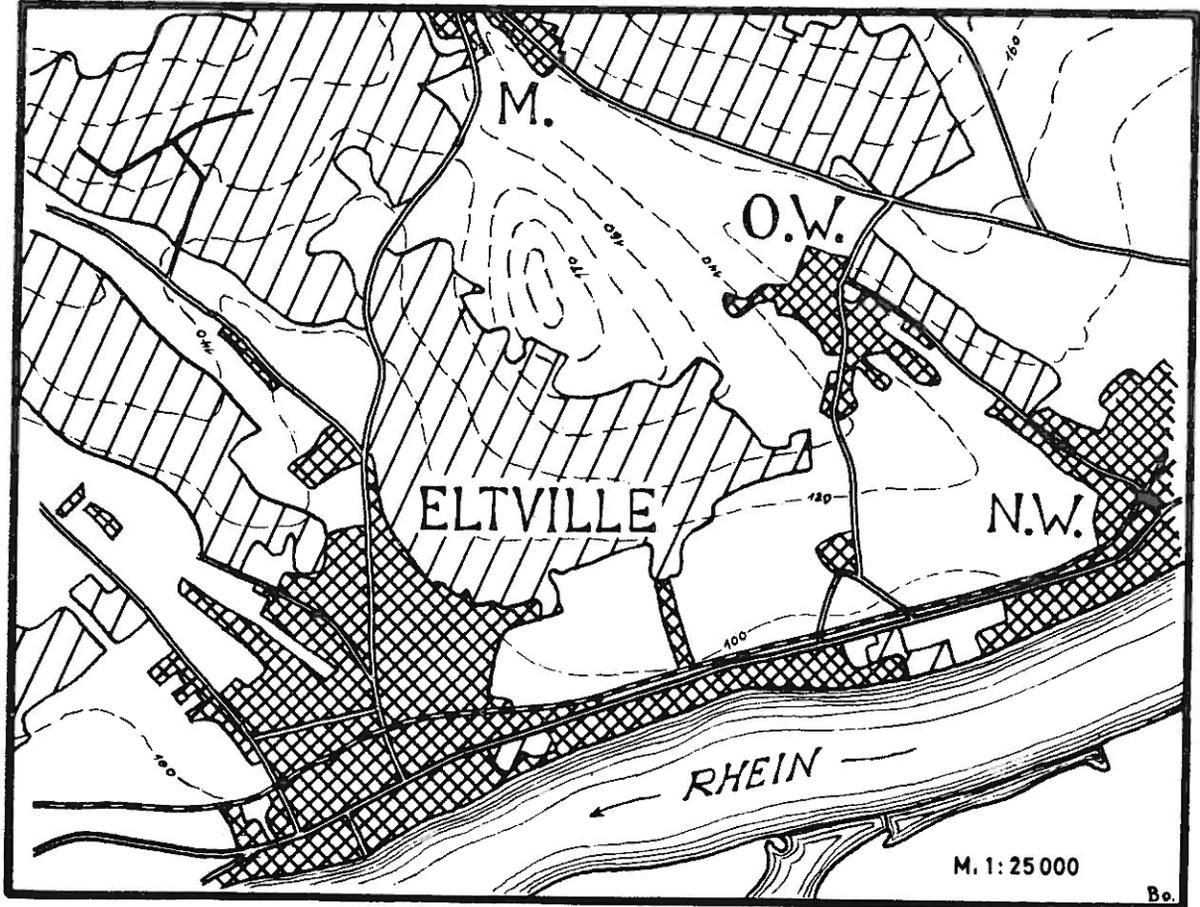


Abb. 13 Die Weinbauflächen im Raume Eltville in den Jahren 1872/73 und 1959.

rufszugehörigkeit differenzierten Ansprüchen und Wünschen zu berücksichtigen. Aber nicht nur das, sie muß auch fragen, was denn die zahlreichen Besucher dieser Kleinstadt, die willkommenen „Fremden“ von ihr erwarten, was sie dort suchen und zum Bleiben bewegt.

Gerade auch den am Weinbau Beteiligten darf nicht gleichgültig sein, ob das „allgemeine Wohlbefinden“ in ihrer Stadt künftig gehalten und gesteigert werden kann oder beeinträchtigt wird. Hier ist Weitblick die beste und schließlich auch ertragreichste Politik!

4.2 Städtebaulicher Bestand und Entwicklungsmöglichkeiten

Aus der Schilderung der baulichen Entwicklung ist bereits deutlich geworden, wo die Problemgebiete liegen, für die über kurz oder lang Strukturverbesserungsmaßnahmen in Gang gesetzt werden müßten. Zusammenhängende Erweiterungsflächen, deren städtebauliche Entwicklung bevorsteht, liegen im Setzling westlich und südwestlich des Friedhofes sowie in Eltville-Ost zwischen Sonnenberg und Eisenbahn (vergl. Abbildung 1). Beide Gebiete werden aber von der B- und C-Linie beeinflusst, Eltville-Ost dazu noch von der E-Linie, so daß die rechtsverbindlichen Bebauungspläne erst nach endgültiger Klärung der Lage der B 42 erarbeitet und verabschiedet werden können. Die Abbildungen 15 und 22 lassen erkennen, daß in diesen neuen Baugebieten auch recht beträchtliche Flächen für zentrale Einrichtungen (nördlich des Friedhofes und in Eltville-Ost) vorgesehen sind.

Wenig günstig sieht es mit der Bilanz der öffentlichen Grünflächen im Stadtgebiet aus. Das neue Schwimmbadgelände umfaßt 3,5 ha, der Rest des Stadtparkes nach Abzug künftiger Parkplätze südlich der Bahnlinie 2,2 ha. Um die alte Kirche und die Burg liegen noch 0,8 ha öffentliche oder öffentlich wirkende Flächen. Dann bleibt noch das Rheinufergelände mit 4 ha, wobei eine Strecke vom westlichen Ende des Schwimmbades bis 1 km östlich der Eltviller Burg in die Rechnung einbezogen ist. Nimmt man dazu die südlich des Rohrberges am Sülzbach für später vorgesehene Sportanlage (Abbildungen 15 und 22 am nördlichen Rand) mit etwa 3 ha, so ergibt sich eine Summe von 13,5 ha. Hierbei sind die durch Fahrbahnen und Parkplätze in den Rheinanlagen (am Schwimmbad und an der Platanenallee) gegebenen Einschränkungen gegen die Restgrünflächen am Kiedricher Bach aufgerechnet. Außer Ansatz bleiben auch die Grünflächen innerhalb der notwendigen Schulgrundstücke. Nach (26) ist zu beachten, daß für die alltägliche Erholung der Fußgänger nur Flächen Bedeutung haben, die in 20 Minuten, d. h. in 1,5 km Entfernung erreichbar sind. Somit scheiden die abgelegenen Waldlagen aus¹ und es verbleiben für die städtebauliche Bewertung in der Tat nur die 13,5 ha als „soziales Grün“. Hierbei ist freilich zu bedenken, daß die Rheinuferzone durch die unmittelbar anschließende große Wasserfläche, noch dazu in Südlage und mit Landschaftshorizont, ungleich wirkungsvoller ist, als der rechnerisch eingesetzte Wert von 4 ha erkennen läßt. Auch das Schwimmbad profitiert ja von dieser ausgezeichneten Lage unmittelbar am Rhein. Es ist natürlich schwer zu entscheiden, wie man bei einer Vergleichsbetrachtung diese Aufwertung zahlenmäßig fassen könnte. Man wird vielleicht berechtigt sein, durch das „Rheinäquivalent“ die 13,5 ha auf etwa 20 ha aufzuwerten.

Lagert sich aber eine Schnellverkehrsstraße in die Uferzone, die mit allem technischen Beiwerk im vorläufigen

¹ „Alle Wege zu den Höhen sind Weinbergswegen. Kein Baum oder Strauch schützt dort, abgesehen vom Osthang des Albus, den Wanderer vor der sengenden Sonne des rheingauer Sommers“ (4).

Ausbau mindestens 14,0 m, bei dem erwarteten vierspürigen Endausbau mit Mittelstreifen und Leiteinrichtungen mindestens 19,5 m breit verläuft, das Ufergrün buchstäblich vom Rhein abschneidet und in seinem Rest entwertet, dann muß man in der Grünbilanz die Uferzone mit 3 bis 4 ha sowie die Wasserfläche abstreichen und es bleiben für die Eltviller rund 10 ha Sozialgrün übrig. Man geht also nicht fehl, wenn man behauptet, daß durch die Rheinuferstraße das „wirkungsvolle Sozialgrün“ auf die Hälfte vermindert wird, nämlich von 20 ha auf 10 ha. Von der Platanenallee oder vom Schwimmbad aus mag man dann über 20 m Verkehrsband mit technischen Einrichtungen, hin und her sausen, Geräusch verbreitenden Kraftfahrzeugen zwar den dahinter liegenden Rhein erblicken. An einer solchen Rennbahn in Richtung Niederwalluf entlang zu spazieren, wird einem Erholung oder Besinnung Suchenden kaum noch einfallen und auch der Aufenthalt in der Platanenallee und vor der Burg wird kaum zur Beschaulichkeit anregen.

Was fordern demgegenüber anerkannte städtebauliche Richtlinien an Grün? Nach den Akademierichtlinien (26) werden je Einwohner 45 qm für Parkanlagen und Grünverbindungen – ohne Kleingärten – als Mindestbedarf in stadtnaher Lage gewünscht. Hiernach wären bei 7500 Einwohnern 33,75 ha, bei 10 000 (Richtwert) 45 ha nachzuweisen. Nach den Richtlinien der Olympischen Gesellschaft sind allgemeine Sportanlagen für die Gesamtbevölkerung mit 3 qm/E zu bemessen. Die am Sülzbach vorgesehene Fläche von 3 ha reicht demnach für das Entwicklungsziel aus. Nach den gleichen Richtlinien sind für Freibäder 1 qm/E anzusetzen, für 10 000 E demnach 1 ha. Das städtische Schwimmbad am Rheinufer steht mit 3,5 ha also für einen regionalen Bedarf zur Verfügung; in der Tat erfreut es sich – nicht zuletzt wegen seiner attraktiven rheinnahen Lage – wachsender Beliebtheit in näherer und weiterer Umgebung. Nach Göderitz (22) sind je Einwohner 75 qm an Wäldern, Parkanlagen, Grünverbindungen, Sportanlagen und Dauerkleingärten anzustreben, davon mindestens 30 qm für die verschiedenen Grünflächenarten ohne die Wälder und davon mindestens 4 qm für Sportplätze und 10 qm für Dauerkleingärten. Rechnet man mithin für Grünflächen ohne Wald und Kleingärten $30 - 10 = 20$ qm/E, so ergibt sich nach dieser Quelle eine Forderung von 20 ha für einen Richtwert von 10 000 Einwohnern, von 22 ha für 11 000 Einwohner.

Die Grünflächenbilanz zeigt also, daß gegenüber einem Bedarf von 45 ha (Akademierichtlinien) oder doch wenigstens 20 ha (Göderitz) bei Freihaltung der Uferzone zugunsten einer Grünflächenentwicklung 13,5 ha Sozialgrün bereitgestellt werden können, wobei man berechtigt sein mag, diese Flächenzahl durch Einbeziehung von Wasserflächen aufzuwerten. Es wäre dann der notwendige örtliche Bedarf gerade gedeckt. Weniger dürfte es jedenfalls nicht sein, wenn man daran denkt, daß ja auch Fremde diese Anlagen benutzen sollen und benutzen werden. Entwertet man aber die Uferzone durch die Anlage einer Schnellverkehrsstraße, so stehen einem Bedarf von wenigstens 20 ha nur noch 10 ha Grünflächen gegenüber. Was das für Eltville als Stadt und für Eltville als Mittelpunktgemeinde im oberen Rheingau und als Fremdenverkehrsort im Bereich der Naherholungsgebiete von Mainz und Wiesbaden bedeutet, liegt auf der Hand.

Diese Überlegungen bedürfen noch einer Ergänzung, denn die Zukunft der kommunalen Grünflächenpolitik berührt auch die Zukunft des Fremdenverkehrs. „Mit der Lage am Rhein, mit dem Zauber der alten Architektur, mit der Weinerzeugung und dem Bevölkerungscharakter ist Eltville zu einem vielbesuchten Fremdenort geworden“ (4), wobei noch anzumerken wäre, daß im Rheingau Weinbau und



Abb. 14 Rheinufer in Eltville bei Hochwasser.

Weinhandel eng verknüpft sind und so ein eigenes Wirtschaftsklima geschaffen haben (5). Kommt das alles im Fremdenverkehr gebührend ins Spiel? Hier sind noch andere Kriterien zu beachten.

Problematisch sieht es nämlich bisher mit der Zahl der Übernachtungen aus. 1961 wurden 11 261 Übernachtungen gezählt, 1963 14 859. Bezieht man die Zahl der Übernachtungen auf die Einwohnerzahl, so gab es 1961 $11\ 261/7\ 362 = 1,53$ und 1963 $14\ 859/7\ 400 = 2,1$ Übernachtungen je Einwohner. Die entsprechenden Zahlen lauten aber im zurückliegenden Fremdenverkehrsjahr 1960/61 für Niederwalluf schon 2,2, in Rauenthal 2,1, in Rüdesheim 28,1. Die Vergleiche zeigen, daß in Eltville für den Fremdenverkehr noch mehr geschehen muß, die dort gegebenen Chancen mehr genutzt werden sollten. Dazu ist nicht nur eine Herausnahme des lärmenden Durchgangsverkehrs aus dem historischen Stadtkern erforderlich und eine Vermehrung von Beherbergungsraum auch in den ufernahen Zonen (Ausweisung von Sonderbaugebieten), man muß das Rheinufer selbst aktivieren durch Maßnahmen der Grünplanung und Landschaftspflege (Abbildungen 26 und 27) in Ergänzung zur Denkmalpflege und durch sorgfältige Gestaltung dort liegender oder noch anzusetzender Gaststätten (21). Ferner bedarf der naturnahe Uferraum zwischen Eltville und Niederwalluf einer Landschafts- und Grüngestaltung (Abbildung 28), während die Hochterasse weiterhin durch parkartigen Baumbestand mit nur locker eingestreuter Bebauung charakterisiert bleiben muß. „Die Gewässer mit ihren Uferlandschaften sind wesentliche Bestandteile der Grünverbindungen. Uferlandschaften sollen grundsätzlich vom Anbau ausgeschlossen werden; ihre Zugangswege sind sicherzustellen“. So fordern die Akademie-richtlinien (26). „Alles, was die Natur liefert, soll nicht verwischt werden, sondern ausgebildet, gesteigert werden“, hatte Theodor Fischer als einen städtebaulichen Leitsatz herausgestellt. Solche zukunftssträchtigen Entwicklungen in der Bauleitplanung offen zu halten (Abbildungen 15 und 22), ist für Eltville auch ein nüchternes wirtschaftliches Gebot, wenn nicht eine Lebensfrage.

4.3 Die Folgen einer rheinseitigen B 42

Es ist nun noch notwendig, auf einige Argumente einzugehen, die zugunsten der A/B-Linie angeführt worden sind. Auf Vorstellungen der Stadt sieht das jüngste Projekt vor, die Bundesstraße möglichst weit in den Rhein hinauszuschieben, so daß die Rheinstraße, die Platanenallee und der Vorplatz vor der Burg gar nicht, der Weg zwischen dieser und Burg Crass kaum angeschnitten werden. Dieses Projekt ist noch mit einer zweispurigen Fahrbahn dargestellt. Was wird aber geschehen, wenn der vierspurige Ausbau kommt? Es ist bekannt, daß in Höhe der Eltviller Burg eine strombau- und schiffahrtstechnische Enge besteht und man muß daher damit rechnen, daß Erweiterungen nur durch Inanspruchnahme der Landseite zu schaffen sind. Außerdem ist, wie **Abbildung 14** zeigt, die Rheinuferstraße nicht ganz hochwasserfrei. Wenn auch derartige Überschwemmungen nur noch selten vorkommen, so ist wegen der erhöhten Unterhaltungskosten in solchen Fällen (Hochwasser- und Eisangriff) ein vierspuriger Ausbau grundsätzlich in solcher Lage unangebracht. Wenn man aber dieser Frage damit ausweicht, daß man sagt, bei vierspurigem Bedarf bleiben nur 2 Fahrspuren am Rhein, im übrigen wird die Innenstadt wieder in Anspruch genommen, bei Hochwasser ohnedies, so ist das keine Lösung. Denn den Durchgangsverkehr aus der engen Altstadt herauszunehmen und nur Ziel- und Quellverkehr ihr zu belassen, ist doch gerade der Zweck des geplanten Straßenneubaus.

Des weiteren muß man sich klarmachen, daß die mit dem Schiff Ankommenden und Abfahrenden jedesmal unter der 14 bzw. 20 m breiten Rennbahn hindurch müssen, und zwar in einer Unterführung, zu der man hinuntersteigen und aus der man wieder heraufsteigen muß. Ein solcher Empfang an städtebaulich hervorragender Stelle ist am Rhein neuartig und nicht besonders einladend, auch nicht dadurch, daß zwei bis drei Leitplanken diese Schnellstraße begleiten und vor mißbräuchlichem Querverkehr sichern.

„Dem Wunsch der Stadt Eltville, im Bereich der Burg einen dritten Anschluß zu erhalten“ — liest man im amtlichen Erläuterungsbericht zur A/B-Planung — „kann nicht Rechnung getragen werden, da linksabbiegende Spuren in diesem Bereich unter allen Umständen vermieden werden sollten, um die Flüssigkeit des Verkehrs zu erhalten. Ggf. könnte man einer Abfahrt aus Richtung Wiesbaden zustimmen.“ Das ist natürlich bei dem Charakter einer solchen Straße völlig richtig. Aber man stelle sich einmal vor, was diese u. U. zugestandene Spur — die dritte bzw. fünfte (nach vierspurigem Ausbau) auf diesem Abschnitt — mit ihrer Verzögerungslänge für den Empfangsplatz des Städtchens am Rhein bedeutet! Die Unterführung wird noch länger, die Kraftwagenverkehrsfläche noch gewichtiger.

Es ist auch behauptet worden, daß von einer Beeinträchtigung der Kurfürstlichen Burg keine Rede sein könne, da weder irgendwelche Bauanlagen des Burggeländes in Anspruch genommen würden, noch eine Behinderung des Ausblickes von der Burg zum Wasser hin eintrete. Zweifellos würde die bisherige Struktur des Ufers verändert. Man könnte jedoch nicht von einer Zerstörung der Uferlandschaft reden. Vielmehr würde gewährleistet, daß „das z. Z. sehr unruhig erscheinende Ufer eine harmonische Verbindung zu den angrenzenden Straßenanlagen“ finde.

Hier scheiden sich die Geister, da in verschiedenen Kategorien gedacht, gesehen und geurteilt wird. Zitieren wir zunächst den Hessischen Landeskonservator aus (1): „Entlang des gesamten Rheinufers wird immer als Nachteil gerügt, daß die Führung von Eisenbahn und Straße mit ihrem starken Verkehr das Flußufer von den Ortschaften trennt. Sie lassen den Fußgänger mit seinen Wünschen vollständig außer acht. Wenn nun, noch dazu in relativer Nähe von Wiesbaden, eine derart unberührte Uferlandschaft vorhanden ist, die dem Ausflügler der Großstadt und dem Fremdenverkehr in den naheliegenden Orten dient, sollte alles getan werden, sie nicht dem Verkehr zu opfern, sondern zu versuchen, diesem eine andere Führung, auch wenn sie schwieriger und teurer zu erreichen ist, zu geben. Mögen die Straßenbauer auch bemüht sein, ihrem neuen Projekt eine ihrer Auffassung nach erträgliche Ufergestaltung zu geben, so bleibt ein für allemal die Tatsache, daß eine scharfe Trennung zwischen Fluß und der ihm zugehörigen Landschaft erfolgt. Die Natürlichkeit des Landschaftsbildes geht verloren . . . Ebenso ändern sich die Verhältnisse für die städtebauliche Situation von Eltville zum Rhein hin, indem die historische Uferbebauung ihren unmittelbaren Zusammenhang mit dem Strom verliert. Man darf den Aufbau von Schloß und Burg nicht allein als Kulisse werten, dem lediglich beim Blick vom Fluß her Bedeutung zukommt.“

Damit sind Maßstabsfragen angeschnitten, nicht unwichtige Werte, für die man seit Camillo Sittes Buch über den Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen und nach den Arbeiten A. Lichtwarks und A. E. Brinckmanns wieder ein Gespür hat. Doch geht es dabei nicht nur um ästhetische Wirkungen, sondern verbunden damit auch um sozialhygienische und seelische Komponenten. „Wenn man von Kunst im Städtebau spricht, muß man also zunächst die Kunst als Selbstzweck gründlich beiseite stellen“, — schrieb Fritz Schumacher, der schon zitierte Altmeister des deutschen Städtebaues, in „Probleme der Großstadt“ . . . „Das was nützt, ist etwas anderes, es ist der von künstlerischem Gefühl durchdrungene Sinn für den Rhythmus der Massen und den Rhythmus des Raumes . . . Auf dem Verhältnis seiner Massen beruht bei einem Bauwerk die Grundstimmung, auf dem Verhältnis der Massen der Bauwerke untereinander beruht der Reiz einer Straße oder eines Platzes. Die Abwechslung von Ruhe und Bewegung, von Horizontalen und Vertikalen ist das Grundmittel archi-

tektonischer Wirkung. Alle anderen Mittel ordnen sich dieser Hauptmacht erst ein“.¹

„Mit besonderer Liebe, ich möchte auch sagen mit besonderem Mut, müssen wir uns der Grünflächen im Bereich der Innenstädte annehmen“, formulierte Wolfgang Banert, der Vorsitzende der Landesgruppe Hessen und Rheinland-Pfalz der Deutschen Akademie für Städtebau und Landesplanung in den Leitsätzen des Städtebaues (23). „Gerade in einer Innenstadt ist es nötig, Oasen der Stille und Ruhe und der Begegnung mit Baum und Pflanze zu schaffen . . . Gerade die Schaffung von Fußgängerbereichen in der Innenstadt sollte dazu führen, daß man aus den Einkaufsstraßen sich in solche Ruheräume zurückziehen kann und daß man auf grünen Wegen auch weiter hinaus an die Uferpromenade des Flusses . . . oder sonst an Stellen gelangt, wo die umgebende freie Natur mit einzelnen landschaftlichen Bestandteilen in die steinerne Stadt eindringt. . . . Schon in früheren Zeiten sind zugunsten des Verkehrs vermeidbare Verluste herbeigeführt worden. . . . Wir werden uns also mit besonderer Sorgfalt den hier gestellten Aufgaben widmen müssen, um möglichst viele dieser alten Denkmäler zu erhalten. Wenn wir ihre Umgebung rücksichtsvoll gestalten, wenn wir eine unser Leben bereichernde Synthese von Altem und Neuem schaffen, werden wir einen wichtigen Beitrag leisten zur Schaffung einer individuellen Stadtatmosphäre und zum Wesen der Urbanität, indem wir die Kontinuität des genius loci sicherstellen.“

Und wiederum in der Zeitschrift für Städtehygiene (24): „Hier haben wir noch eine Chance, den heutigen Großstadtmenschen aus der Beklemmung zu befreien, der er als Straßenpassant im gemischten Großstadtverkehr ständig ausgesetzt ist, und hier haben wir zugleich auch die Möglichkeit, durch die Schaffung gut gestalteter Raumgebilde eine wohltuende Wirkung auf den gehetzten Menschen unserer Tage auszuüben.“ . . . „Während die großen Verkehrsanlagen und Knotenpunkte architektonisch kaum mehr zu fassen sind, können in diesen stilleren, dem Fußgänger vorbehaltenen Straßenzügen und Plätzen städtebauliche Kostbarkeiten geschaffen werden, in denen sich die heutige Städtebaukunst am besten bewähren kann. Es sollte deshalb auf die Gestaltung dieser Bereiche besondere Liebe und Sorgfalt verwendet werden, denn in ihnen werden auch gerade die individuellen Züge jeder Stadt ihren eigentlichen, persönlichen Ausdruck finden.“

Es würde allen genannten Grundsätzen widersprechen, wenn in den städtebaulichen Strukturskizzen (**Abbildungen 15 und 22**) diese Möglichkeiten nicht offengehalten wären.

4.4 Diskussionen und Lösungen andernorts

Wir können die Betrachtungen über die städtebaulichen und regionalplanerischen Sorgen um Eltville nicht beschließen, ohne auf einige Beispiele hinzuweisen, deren

¹ Aus der Ortssatzung über die Bebauung und Bauunterhaltung im historischen Stadtkern der Stadt Alsfeld vom 23. 4. 1963, § 4 Abs. 1: „Bauwerke, Bauteile und Bauzubehör sind so auszuführen, daß sie die Eigenart oder die auf Grund rechtsverbindlicher Planung beabsichtigte Gestaltung des Straßen-, Stadt- oder Landschaftsbildes nicht stören. Auf Bau-, Kultur- und Naturdenkmäler und auf andere erhaltenswerte Eigenarten der Umgebung — insbesondere Baumbestände — muß Rücksicht genommen werden.“ Abs. 2: . . . „Sollen an einem Bau- oder Kulturdenkmal bauliche Maßnahmen durchgeführt werden oder wird in der Umgebung von Bau- oder Kulturdenkmälern ein Bauwerk errichtet oder geändert, so ist entsprechend § 68 in Verbindung mit § 70 der Hess. Bauordnung vor der Entscheidung über den Bauantrag der Landeskonservator zu hören. Bei Baudenkmalern, die in der amtlichen Denkmalliste aufgeführt sind, ist die Zustimmung des Landeskonservators erforderlich. Das gleiche gilt für den Teil- oder Gesamtabbruch der Bauwerke.“ Abs. 3: „Zur Umgebung eines Bau- und Kulturdenkmals gehört der Bereich, der von ihm architektonisch beherrscht wird oder dessen Bebauung für die Wirkung des Denkmals einschließlich seiner Wirkung im Straßen- oder Platzbild von Bedeutung sein kann.“

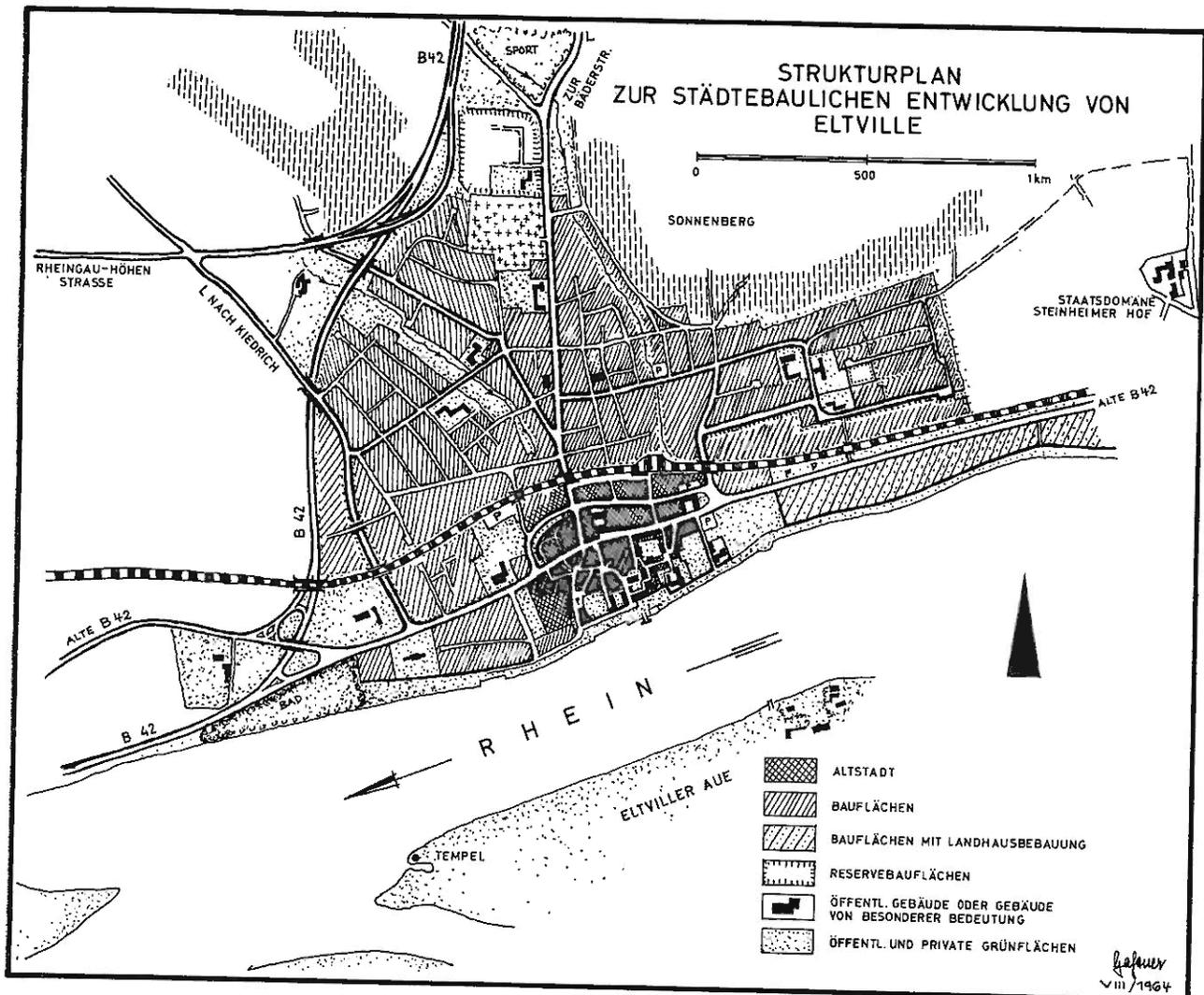


Abb. 15 Städtebauliche Strukturskizze für Eltville im Falle der C-Linie.

Problematik dem Eltviller Fall verwandt ist. Wie hat man dort die Aufgabe gelöst?

Ein schon älteres und recht bekanntes Beispiel ist die 1936 eröffnete Straße zwischen Lugano und der italienischen Grenze im Raume Gandria am Luganer See. Die „Gandriastraße“, heute ein touristischer Begriff, war vordem „der Inbegriff eines jahrelangen Meinungsstreites“ (28). . . . „Mehrheitlich dachte man an eine Uferstraße, die freilich den einzigartigen Zauber Gandrias zerstört, das pittoreske Dörfchen mit durchrasendem Motorenlärm erfüllt, mit einem Wort: ganz Gandria in Kürze von Grund auf verändert hätte. Die Einigung auf eine Höhenstraße gelang nach zahlreichen Widerständen. Heute führt die Straße, eine Prachtchaussee, in gestreckter Linienführung über Gandria hin, ohne das Bestehen der einzigartig malerischen Siedlung zu gefährden.“

In Bad Hönningen/Rhein würde es technisch und verkehrswirtschaftlich am einfachsten sein, die neue Führung der B 42 in den Rheinanlagen vorzusehen, zumal zwischen Ufer und der rheinseitigen Bebauung ziemlich breites Vorland liegt. Niemals aber ist eine solche Linienführung ernsthaft diskutiert worden. Gemeinde, Kreis, Bezirksregierung und die zuständige Straßenbaumittelbehörde haben sich bei der Aufstellung der Bauleitpläne von jeher zu einer bergseitigen Umgehungsstraße zusammengefunden, deren fachtechnische Projektbearbeitung nunmehr im Gange ist.

In Koblenz haben die großzügig gestalteten Rheinanlagen gerade dadurch, daß sie weitgehend von Straßenanlagen freigehalten werden konnten, besonderen Reiz. In Bonn und Bad Godesberg, wo die Durchführung der Bundesstraße 9 ganz erheblichen Schwierigkeiten begegnet, hat man frühere Bestrebungen, die B 9 in die Uferzone zu legen, mit Erfolg abgewehrt. In den Diskussionen machte sich eine bemerkenswerte Übereinstimmung zwischen den Vorstellungen der Städtebauer, der Bevölkerung, der Kommunalpolitiker und der Aufsichtsbehörden bemerkbar. So sind jetzt andere, zwar aufwendigere und kompliziertere, im Blick auf die Bedürfnisse der Allgemeinheit aber bessere Lösungen in Vorbereitung und z. T. schon gebaut. In Frankfurt am Main sind die Auseinandersetzungen, ob und inwieweit die Mainufer der Innenstadt als Hauptverkehrsstraßenranger ausgebaut werden sollen, noch im Gange. „Es gibt keine Jahreszeit, in der das Nizza verlassen am Main läge; die alten Leute ergehen sich und rasten da, die Kinder spielen im Sand unter den Platanen. . . . Die Bürger und ihre Besucher von weit her erfreuen sich des singulären Stadtbildes. Mit den beiden Uferstraßen umarmt Frankfurt seinen Fluß . . . Diese Straßen will hinfort der Verkehr stärker beanspruchen. Das, und damit zugleich ein Zugriff auf das Nizza, steht zum mindesten zur Diskussion“ . . . Bisher habe sich der Verkehr dort in Grenzen gehalten und habe an der Gesamtsituation nichts Entscheidendes verändert. „Er wird sich immer in den Grenzen halten müssen, die der klassisch

historische Abschnitt der Trasse gebietet; eben jene der dichtesten Berührung von Fluß und Stadt . . . Frankfurt muß eine Stadt bleiben, es darf kein Verkehrskreisel werden und niemals zu einer Schnellbahnstraße absinken" (29). So sind Anliegen formuliert, die in der Bürgerschaft von Anfang an lebhaften Widerhall hatten, dann auch Eingang in Forderungen politischer Parteien gefunden haben (29).

Zu einer eindeutigen Entscheidung hat die jahrelange Diskussion um die Ortsdurchfahrt im Seewinkel von Hallstatt in Oberösterreich geführt. Unter dem Eindruck der Vorstellungen von seiten des Naturschutzes und der Denkmalpflege hatte 1958 eine Volksbefragung in der Gemeinde mit Mehrheit eine Durchfahrt am Seeufer verworfen. Die Gemeindevertreter setzten sich jedoch für das Seeuferprojekt ein. Städtebauliche und straßenbautechnische Gutachten folgten. Der Streit der Meinungen ging lange hin und her. Schließlich hat sich das Land Oberösterreich als Straßenbauherr für eine bergseitige Umgehung entschlossen. Im Frühjahr 1964 wurde mit dem Bau begonnen.

Planung und landschaftliche Ausgestaltung der Wachaustraße in Niederösterreich, insbesondere das Problem, wie man die kleine Stadt Dürnstein passieren sollte, bilden ein besonders interessantes Beispiel und Studienobjekt (30), (31). Wenn man bei einem Vergleich auch beachten muß, daß die rheinische Bundesstraße 42 nicht nur Touristenverkehr, sondern in erheblichem Maße Berufsverkehr und — bis Rudesheim hin — auch nicht unbedeutenden Wirtschaftsverkehr zu bewältigen hat, so ist doch die Sorgfalt beispielhaft, mit der man bei der Wachaustraße landschaftlichen und städtebaulichen Belangen Rechnung zu tragen versuchte.

„Das Tal der Wachau weist eine Kette von Landschaftsräumen auf, bedingt und gegliedert durch geographische, klimatische und biologische Unterschiede . . . Die Aufgabe der Projektanten der neuen Wachaustraße war es, diese Raumbildung dem Besucher der Wachau vor Augen zu führen, ohne den Kraftfahrer von seiner Aufmerksamkeit abzulenken. Die Straße muß dem Autobenutzer die natürlichen Schönheiten der Wachau näherbringen, ihn reiche Abwechslung erleben lassen, ohne ihn zu ermüden; er soll zum Verweilen angeregt werden, wodurch auch der Bevölkerung dieser Landschaft wirtschaftlicher Nutzen zuteil wird“ (30).

„Denn bei der neuen Wachaustraße handelt es sich um keinen gewöhnlichen Verkehrsweg. Es handelt sich um die technische Erschließung eines Wahrzeichens samt allen damit verbundenen Problemen“ (31).

„Die Raumplanung fordert die Führung der neuen Straße möglichst abseits vom Donaustrom, um entsprechendes Vorland für die Entwicklung von Ruhe- und Badeplätzen sowie für die Errichtung von Fremdenverkehrsbetrieben zu schaffen, die den modernen Anforderungen gerecht werden sollen. Dieser Forderung wurde dann entsprochen, wenn keine zu einschneidenden Maßnahmen zu Ungunsten der Grundeigentümer zu erwarten waren. Die neue Straße führt nur zu 30% der gesamten Länge unmittelbar am Ufer und läßt in der übrigen Strecke ein mehr oder minder breites Vorland, welches teilweise zur Landschaftsausgestaltung oder für die Erstellung von Bauten für Zwecke des Fremdenverkehrs herangezogen wird.“ . . . (30).

„Nur im Falle Dürnstein schien guter Rat teuer. Daß diesem Juwel der Wachau nichts passieren durfte, war klar. Die kleine Stadt rund um die ehemalige Stiftskirche klebt geduckt zwischen Strom und Burgberg“ (31). Die in **Abbildung 16** wiedergegebene Federzeichnung mag eine Vorstellung von der landschaftlichen Situation dieses Uferstädtchens geben. Bei der Straßenplanung wurden im Raume Dürnstein eine große Zahl von Trassenführungen untersucht, die sich in drei Gruppen zusammenfassen

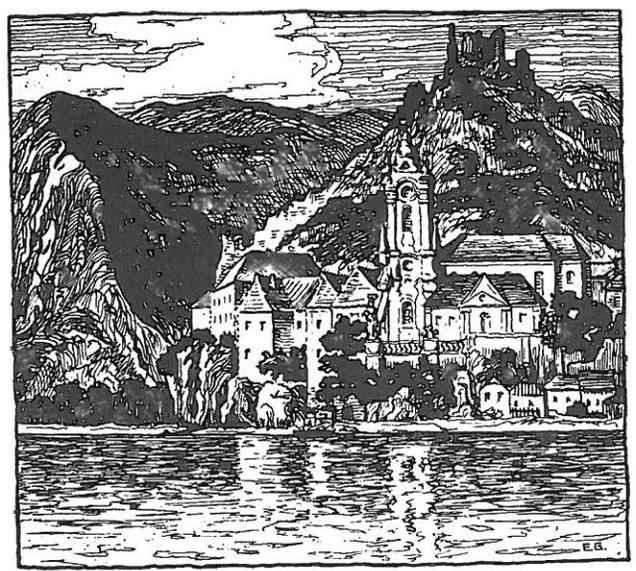


Abb. 16 Dürnstein in der Wachau, Donauufer (Zeichnung des Verfassers)

lassen: die Stromstraße, die Dürnstein dem Donauufer folgend umfährt, die Höhenstraße und die Tunneltrasse. „Nachteilig bei der Ufertrasse war einerseits die verkehrstechnische Unzulänglichkeit an der Kreuzungsstelle bei der Schiffstation; die entscheidenden Gegenargumente kamen jedoch von seiten des Natur- und Denkmalschutzes und den Vertretungen der Künstlerschaft. Von den zahlreichen Stellungnahmen sei auszugsweise das Gutachten des vom Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau beauftragten Sachverständigen Prof. Alwin Seifert der Technischen Hochschule München wiedergegeben:

„Dürnstein ist der Glanzpunkt der ganzen Wachau, trotz der Grobartigkeit des Stiftes Melk. Eine so vollkommene Einheit von Strom, Fels und Bauwerk höchsten künstlerischen Wertes gibt es in Mitteleuropa nicht noch einmal. Jeder Versuch, eine Straße zwischen Donau und Stiftskirche hindurchzuführen, heißt, diese einmalige künstlerische Leistung zerschlagen. Es ist ihr durch die Vorschüttung der Uferpromenade vor den Fels, der früher unmittelbar aus der Donau aufstieg, schon Abbruch genug getan worden. Eine Mehrung des Schadens kann unter keinen Umständen in Frage kommen. Man kann dieses Wunderwerk von Natur und Kunst nicht vom Standpunkt der Dürnsteiner oder der Wachauer anschauen, auch nicht allein von einem österreichischen; hier geht es um ein europäisches Anliegen höchsten Kulturwertes“ . . . (30).

So haben sich Land und Bund entschlossen, das Donauufer frei zu lassen und die Tunnelösung zu bauen. **Abbildung 17** zeigt die Linienführung der Wachaustraße am Ortseingang von Dürnstein mit der Kurve, die das Donauufer verläßt und in den Tunnel einmündet. In **Abbildung 18** ist der Uferweg zu sehen, dessen Erhaltung aus den verschiedensten Gründen (lokale Erholung, Fremdenverkehr, landschaftlicher und baukünstlerischer Maßstab) so lebhaft gefordert wurde. Diese Uferzone ist, wie man zugeben muß, durchaus in einem bescheidenen Zustand und läßt noch Gestaltungen offen. Mancher Nur-Techniker mag bei Betrachtung dieses Bildes den Kopf schütteln und sich fragen, warum man nicht eigentlich eine solche Freifläche zum Bau einer Straße herangezogen habe, statt eine der so teuren bergseitigen Lösungen zu bauen. In Dürnstein wurde anders entschieden. Und nun überwiegt die Freude, daß man die neue Wachaustraße mit so viel Sinn für Maß und Schönheit angelegt hat. „Mitteleuropa wird durch sie um eine Fremdenattraktion reicher. Und auch die Wiener, deren bisherige Sonntagsfahrten in die Wachau verkehrstechnische Akrobatikstücke waren, werden dieses gottgesegnete, stromdurchzogene „Herzstück Österreichs“ nun endlich in ungetrübter Freude neu entdecken“ (31).

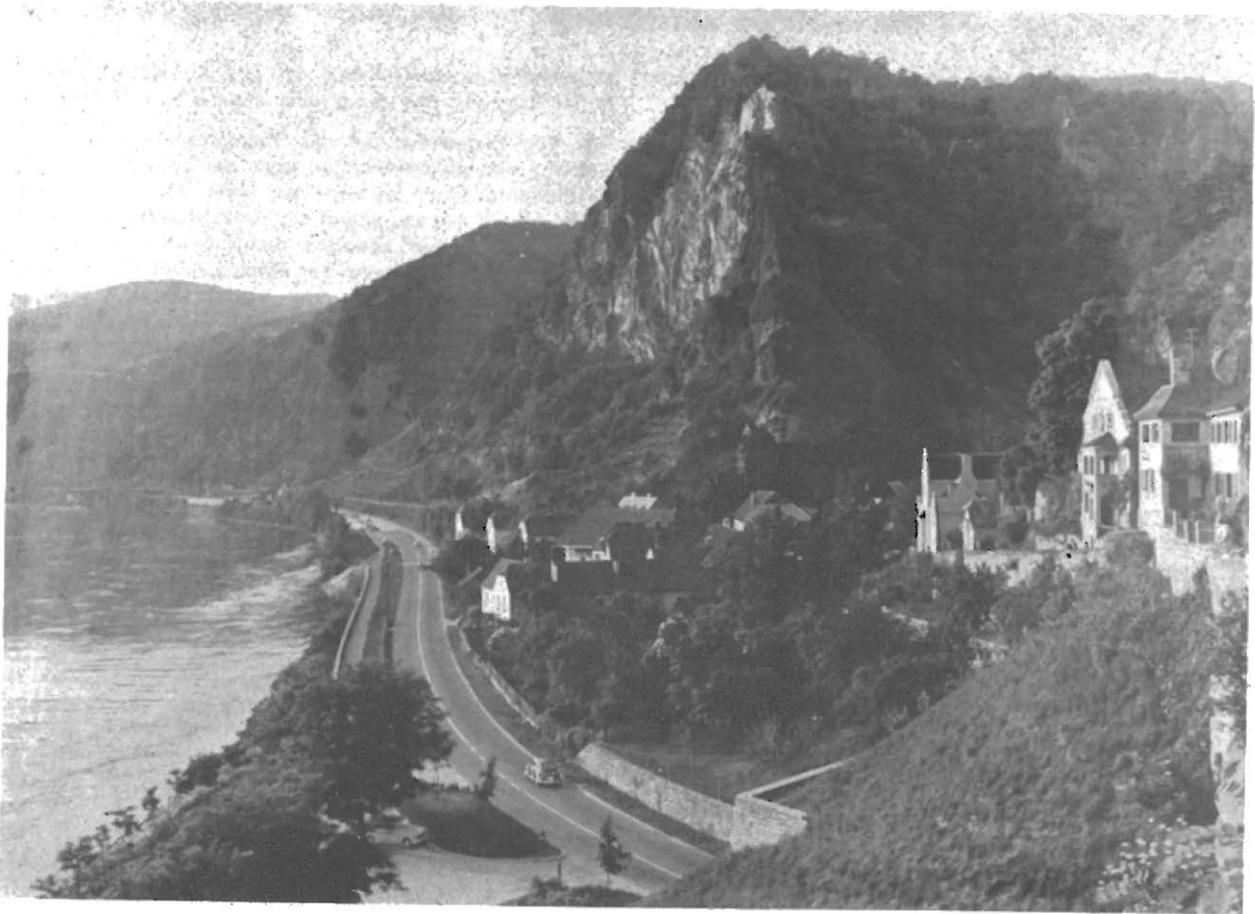


Abb. 17 Dürnstein, Wachaustraße (Foto des Verfassers)



Abb. 18 Dürnstein, Donau-Uferweg (Foto des Verfassers)

5. Ein Beitrag zur großen Nordumgehung von Eltville (C-Linie)

Wie einleitend geschildert, hatte die Stadt Eltville von jeher eine große Nordumgehung, die C-Linie, gefordert. Auch die Regionalplanung Mainz-Wiesbaden hat sie empfohlen und gleichzeitig vorgeschlagen, von ihr aus, etwa südlich des Rauenthaler Berges, künftig die Rheingauhöhenstraße abzuzweigen. Schließlich setzte sich der Kreistag des Rheingaukreises für die C-Linie ein. Daraus ist zu folgern, daß kommunale Bauleitplanung und die für die Regionalplanung im näheren Bereich zunächst zuständigen Stellen eine C-Linie haben möchten. Im folgenden wird daher für eine solche Trasse ein weiterer Vorschlag unterbreitet.

5.1 Wahl der Linienführung

Die **Abbildung 19** zeigt den Übersichtslageplan (Meßtischblatt 1:25 000), **Abbildung 20** einen Übersichtshöhenplan der zur Diskussion gestellten Trasse, deren Einzelheiten auf der für die Rheinzone des Rheingaus vorliegenden Deutschen Grundkarte 1:5 000, in der Vergrößerung 1:2500, entworfen worden sind. Die Studie ist das Ergebnis einer Diplomarbeit im Institut für Städtebau, Siedlungswesen und Kulturtechnik der Universität Bonn. Die Linie schließt in Höhe der Straße nach Frauenstein (L. II. O. 651) an die bestehende Planung der Südtangente Wiesbaden an, verläuft mit 3,5% Steigung am Südhang des Langer Berges, überschreitet das Walluftal mit einem Viadukt von etwa 150 m Länge und zieht sich am Nordhang des „Großehub“ mit 3,7% Steigung empor. Die Bundesstraße 260 (Bäderstraße über Martinthal, Schlangenbad, Bad Schwalbach, Nassau, Bad Ems) ist nördlich des Sportplatzes von Oberwalluf angeschlossen, wobei die B 42 so geführt wird, daß sie nicht zu nahe an Oberwalluf vorbeigeht. Auch Oberwalluf wird an diesen Knotenpunkt angehängt; der nördliche Abzweig der B 42 erhält zu diesem Zweck eine Wendeplatte an seiner Einmündung in die B 260. Im übrigen bleibt die B 260 in diesem Bereich auch dem landwirtschaftlichen Verkehr zur Verfügung, denn sie wird nicht wie in älteren Vorschlägen mit der B 42 kombiniert. Der Kaltluftabfluß im Walluftal wird durch das Wallufviadukt sichergestellt.

Im Sattel zwischen Rauenthaler Berg (Nonnenberg) und Großehub wird in einem 10 m tiefen Einschnitt der Scheitel der Linie mit etwa + 155 m Höhe erreicht, was, gemessen von der Höhe der Feldwegüberführung östlich Langer Berg, wo die B-Linie und die A/B-Linie abzweigen würden, einer „verlorenen Steigung“ von etwas über 51 m entspricht. In dem genannten Sattel biegt die C-Linie in einem langgezogenen Bogen nach Süden ab. Dabei wird der Rohrberg angefahren, um den bei einer Entwurfsgeschwindigkeit von 100 km/Std. nach den RAL-L (35) vorgeschriebenen Mindesthalbmesser von 600 m einzuhalten. Die Linie fällt zunächst mit 4% bis zum Sülzbachtal, überquert dieses auf einer etwa 300 m langen Talbrücke, schneidet dann etwas in den Albus ein und senkt sich in wechselnden Neigungen (maximal 4%) zur bestehenden Rheinufertrasse der B 42 bei Erbach ab, wobei dieser Verlauf weitgehend durch vorhandene Bebauung vorbestimmt ist. Ab Scharfensteinstraße wird lageplanmäßig die bereits für die kleine Nordumgehung (B-Linie) seinerzeit ausgearbeitete Trasse eingehalten. Geändert wurde lediglich der Höhenplan, wobei – nach mehreren Trassierungsversuchen – unter Anwendung des Maximalgefälles von 4% der Einschnitt im Bereich unterhalb des Wasserschutzgebietes möglichst reduziert wurde, um ein Anschneiden des unterirdischen Grundwasserspeichers

weitgehend auszuschließen. Im übrigen wurde versucht, in der Nähe von Bebauung hohe Dämme zu vermeiden.

Wer von Rüdesheim auf die Bäderstraße will, findet im Sattel Anschlußmöglichkeiten über die Landesstraße 3036 Eltville-Martinsthal. Im Lageplan (Abb. 19) ist ferner angedeutet, wo Abzweigungen der Rheingauhöhenstraße vorgenommen werden könnten, nämlich entweder – unter Aufnahme der Anregung der Regionalplanung – im Bereich des Sülzbachtales oder weiter südlich, nach der Scharfensteiner Straße zu, wenn die Höhenstraße südlich Kiedrich angebunden werden soll. Auf die Rheingauhöhenstraße wird später noch eingegangen.

Weinberggelände wird nur in Randlagen in Anspruch genommen, etwas am Südostrand des Langerberg nördlich Oberwalluf, am Rohrberg in Flächen, die (vergl. Abb. 13) erst nach den Jahren 1872/73 in Kultur genommen worden sind, und im Ortsbereich von Eltville am Setzling, wo freilich ohnehin ein Baugebiet vorgesehen ist, auch bei einer A/B-Lösung.

5.2 Trassierungstechnische Hinweise

Für den Entwurf waren im Sinne einer großzügigen Linienführung eine Entwurfsgeschwindigkeit $V_E = 100$ km/h sowie der Regelquerschnitt RQ 28,5 maßgebend; ab Knotenpunkt Rheingauhöhenstraße Übergang in den RQ 14,0 (zweispurig). Es bleibe dahingestellt, ob anstelle des breiten vierspurigen Querschnittes mit Mittelstreifen und beiderseitigen Stand- bzw. Mehrzweckspuren (RQ 28,5) im Streckenabschnitt ab Schierstein auch ein eingeschränkter vierspuriger Sonderquerschnitt, z. B. SQ 21,5 oder gar SQ 19,5, letzterer mit nur 80 km/h Entwurfsgeschwindigkeit, ausreichen würde (vergl. **Abbildung 21**). Das muß den weiteren Überlegungen der zuständigen Stellen überlassen bleiben. Daraus könnte man dann ggf. auch Varianten

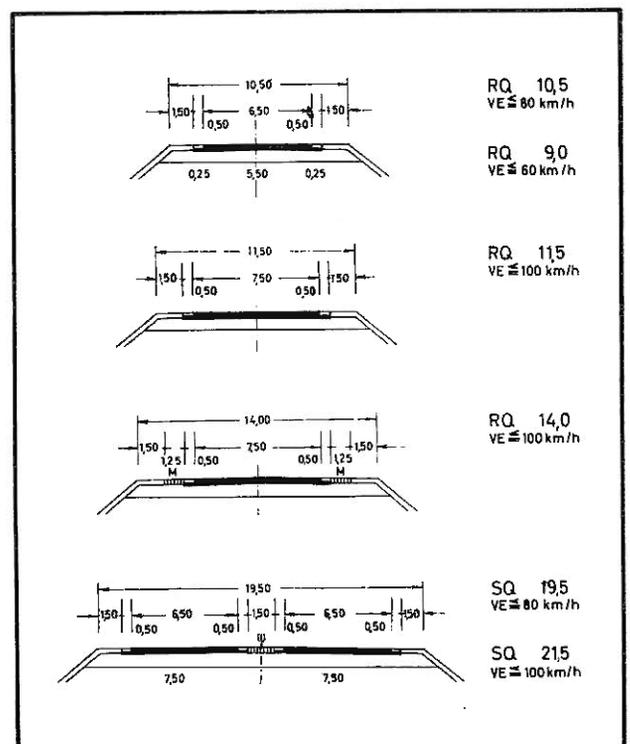


Abb. 21 Querschnittsgestaltung von Verkehrsstraßen.

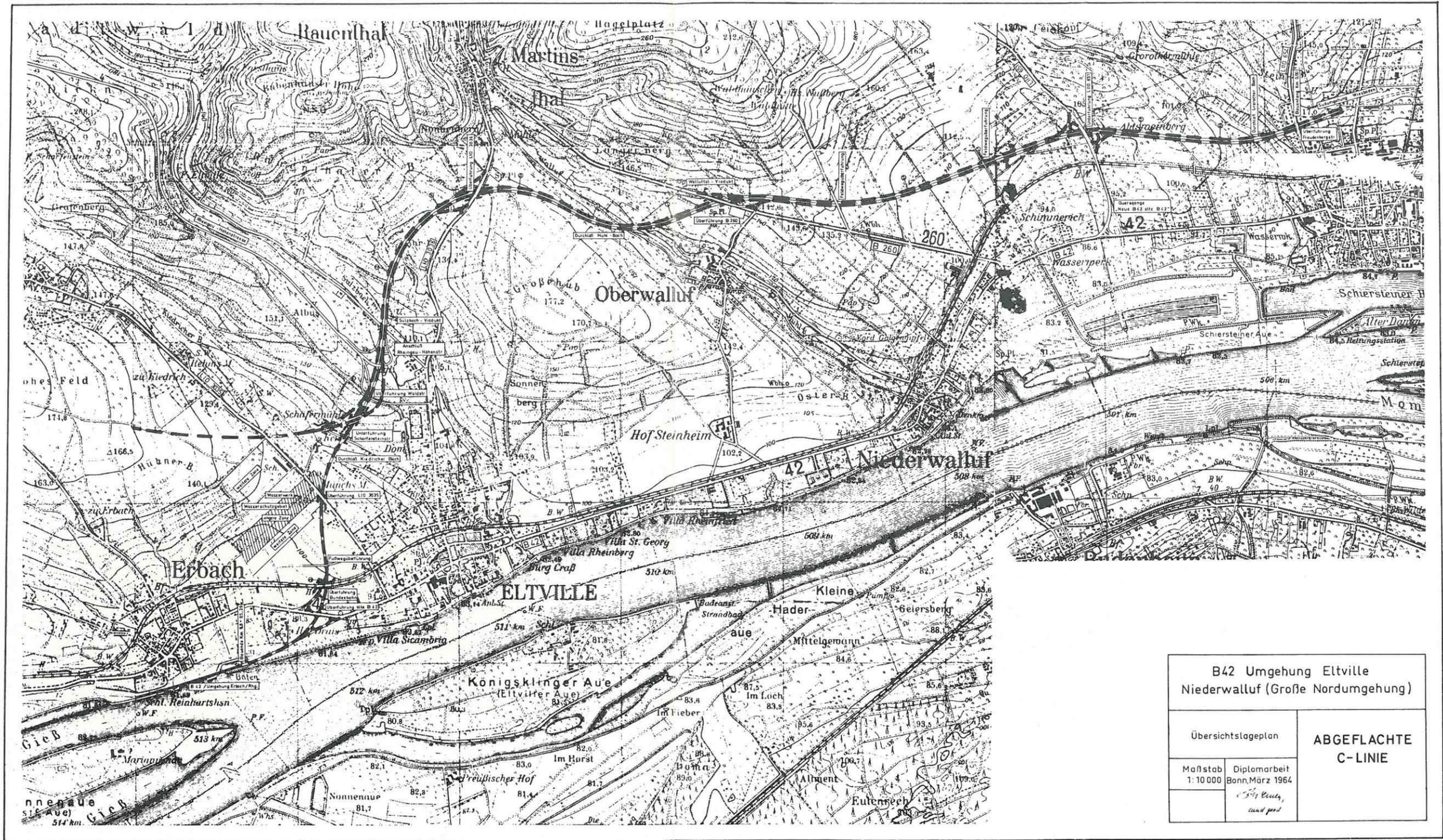


Abb. 19 Vorschlag für eine „abgeflachte“ C-Linie, Lageplan, Maßstab etwa 1 : 25 000 (im Original 1 : 10 000).

ten mit elastischeren Trassierungsbedingungen ableiten. Jedoch soll hier gezeigt werden, daß die C-Linie auch mit den Bedingungen der östlichen Anschlußstrecke (Südtangente Wiesbaden, Rhein-Main-Schnellweg) trassiert und befahren werden kann.

Im Lageplan ist der Mindestradius nach RAL-L 1963 von $R_{\min} = 600$ m eingehalten worden mit einem kleinsten Radius $R = 650$ m. Der Mindestparameter für Übergangsbögen $A_{\min} = 200$ m ist mit $A > 300$ m ebenfalls gegeben. Mit diesem Parameter wird auch eine einwandfreie Anrumpfung der Querneigung bis $R < 4000$ m sichergestellt (hier $R_{\max} = 1500$ m). Die Formbedingung $A > R/3$ ist in einem Fall ($R = 1300$ m bei km 7,0, Scharfensteinstraße) geringfügig unterschritten worden, was in Anbetracht des großen Halbmessers unbedenklich erscheint. Im Höhenplan hat man gemäß RAL-L eine maximale Längsneigung von $s = 4\%$ beachtet; das gilt auch für den Mindesthalbmesser für Wannen ($\min = 5000$ m) sowie für Kuppen ($H_{\min} = 9000$ m). Für ausreichende Sicht über Kuppen ist mit der Anhaltstrecke $S = 160$ m freilich regelmäßig $H > 11000$ m erforderlich. Diese Bedingung ist bei km 3,4 und bei km 5,1 berücksichtigt.

Unbeschadet dieser Abrundungen wurde eine räumliche Überprüfung der Sichtweiten gemäß RAL-L 1963 nicht vorgenommen. In Bögen mit $R = 650$ m Kleinsthalbmesser ist ein seitlicher Abstand der Sichthindernisse von der jeweiligen Fahrbahnachse von $d = 5$ m erforderlich. Beim Querschnitt RQ 28,5 liegt die Sichtlinie stets innerhalb der Standspur der bogeninneren Fahrbahn, bei RQ 23,0 noch im Bereich des unbefestigten Randstreifens. Eine räumliche Überprüfung dürfte zu keinem ungünstigeren Ergebnis führen.

Es muß in diesem Zusammenhang darauf hingewiesen werden, daß die Rheinufertrasse (A/B-Linie) im Bereich des Überganges zum Rhein hinab 5% Steigung aufweist und wegen beengter örtlicher Verhältnisse Kleinsthalbmesser von 400 und 500 m. Auch die Kuppenabrundungen sind mit 5000 m knapp. Im übrigen verläuft diese Linie bis zum Rheinufer mehr oder weniger im Einschnitt.

Von den 7 km der C-Linie (vom Anschluß an der Frauensteiner Straße bis zur rheinseitigen Umgehung Erbach) liegen etwa 3,1 km im Einschnitt. Das ist mit etwa 45% ein relativ hoher Anteil. Hierbei sind allerdings auch geringe Einschnitte bis 2,5 m Böschungshöhe eingerechnet. Aus den Teilstrecken ohne Sichtbehinderung ergeben sich dagegen bei den großen Talübergängen besonders reizvolle Ausblicke in die umgebende Landschaft. So ist zweifellos vom Wallluftalübergang und dem anschließenden Anstieg am Nordhang des Großhub (Länge etwa 1,2 km) ungehinderte Sicht auf das Wallluftal mit den Dörfern Martinthal und Raenthal und dem Höhenzug im Norden möglich.

Besonders anziehend wird auch der Abstieg ins Rheintal in Richtung Erbach sein. Aus einer Höhe von 145 m (Austritt aus dem Einschnitt, etwa 60 m über dem Rhein) öffnet sich hier ein weiter Ausblick über Eltville und die Rheinlandschaft, wie ihn wohl keine Rheinuferlinie zu bieten hat. Die 0,5 km lange Einschnittstrecke (Albus) zwischen Sülzbach und Kiedricher Bach unterbricht allerdings dieses Bild, muß aber als notwendiges Übel in Kauf genommen werden.

5.3 Zur verkehrswirtschaftlichen Beurteilung

Bei der verkehrswirtschaftlichen Beurteilung von Vergleichslinien spielen nicht nur Gegenüberstellungen von Baukosten eine Rolle, sondern auch die Straßenunterhaltungskosten und fahrdynamische Untersuchungen, z. B. nach Fahrzeit- und Treibstoffkosten. Derartige Untersu-

chungen sind seinerzeit zu den ersten Entwürfen der A-, B- und C-Linie vom Straßenneubauamt angestellt worden. In der Denkschrift der Stadt Eltville vom April 1959 (1) wurde zu diesen Ermittlungen eingehend Stellung genommen. Entsprechende vollständige Berechnungen zu den jetzt noch zur Diskussion stehenden Linien A/B und C, dazu neuerdings E, liegen nicht vor. Es möge daher genügen, zu diesem Punkt nur einige Bemerkungen zu machen.

Die C-Linie hat gegenüber A/B eine Mehrlänge von 750 m. Bei flotter Pkw-Fahrt auf der C-Linie mit Geschwindigkeiten von 80 bis 100 km/h, die die geschilderte Trassierung ermöglicht, werden hierfür 27 bis 34 sec., i. M. eine halbe Minute benötigt. Man wird nicht sagen können, daß für die Pkw-Fahrer, nämlich die Berufspendler und die Touristen, dieser Zeitmehraufwand und die dadurch etwas erhöhten Fahrtkosten ausschlaggebende Gründe wären, die C-Linie zu meiden, zumal diese, wie die Abbildungen 1 und 19 zeigen, zügig befahren werden kann.

Für Lkw-Fahrten sieht die Sache freilich etwas anders aus. Hier spielen verlorene Steigungen, im vorliegenden Falle 51 bis 52 m bei streckenweiser Maximalneigung von 4% , für Zeit- und Treibstoffaufwand schon eine Rolle, und man könnte ermitteln, welche Mehraufwendungen je Fahrt für die verschiedenen Lkw-Arten und Lasten zu erwarten sind. Bei Straßen mit überwiegend schwerem Lkw-Verkehr sind solche Betrachtungen für die Linienwahl zweifellos notwendig. Die ökonomischen Auswirkungen – auf die jeweilige Fahrt und dann auf ein Jahr bei erwarteter Verkehrsmenge bezogen – sind schon ein maßgeblicher Faktor für Entscheidungen.

Im vorliegenden Fall sollte man aber diese Frage nicht dramatisieren. Aus zwei Gründen: Die B 42 hat überwiegend Pkw-Verkehr und dieser Anteil wird mit Zunahme der individuellen Motorisierung auch nicht absinken, zumal ein wachsender Touristenanteil zu erwarten ist. Von den Lkws sind die leichteren Typen vorherrschend, und die Ergebnisse von Wirtschaftlichkeitsberechnungen streuen sehr stark je nach den Annahmen, die man zugrundelegt. So kann man Verschiedenes „herausrechnen“. Für die schweren Lkw-Züge aber sollte man die C-Linie, wie überhaupt die B 42 zwischen Brückenkopf Schierstein und Brückenkopf Geisenheim, gar nicht besonders anbieten, sondern Maßnahmen ergreifen, damit diese die linksrheinische B 9 in Anspruch nehmen, deren vierspuriger Ausbau beabsichtigt ist und deren Benutzung durch den vorgesehenen Übergang hinter dem Brückenkopf Mainz und durch die Geisenheimer Brücke – auch aus einer Fahrzeitgegenüberstellung bei begrenztem Ausbau der B 42 zwischen Eltville und Geisenheim – durchaus attraktiv wird (**Abbildung 25**).

Und nun noch ein Hinweis auf die Unterhaltungskosten: Man pflegt sie auf die Längeneinheit zu beziehen; sie sind daher insofern durch die Mehrlänge bei der C-Linie höher. Aber man darf nicht vergessen, daß die A/B-Linie nicht hochwasserfrei liegt und daher nach Strom- und Eisangriff ihrerseits einen Mehraufwand erfordert. So verkleinert sich wieder die Kostendifferenz.

Bezüglich der Baukosten besteht natürlich eine Differenz zwischen A/B und C zugunsten der A/B-Linie. Der richtige Unterschied wird aber nur gefunden, wenn man für die Querschnitte und für die Ermittlung der Knotenpunkts- und Bauwerkskosten von gleichen Maßstäben ausgeht. Auch ist der Hinausbau in den Rhein, vorausgesetzt, daß er für den Vollausbau der Straße strom- und schiffahrtstechnisch überhaupt möglich ist, ebenfalls recht aufwendig. Man darf das nicht unterschätzen. Die verbleibende Kostendifferenz wäre dann mit den Nachteilen abzuwägen,

die durch die Rheinufertrasse entstehen. Der Gutachter glaubt, daß die verbleibenden Mehrkosten von anderen Linien gegenüber der Rheinlinie angesichts der sonst für immer zu erwartenden und mit Geld nicht aufwiegbaren Folgen gerechtfertigt sind.

5.4 Interessenausgleich

Es braucht nicht mehr hervorgehoben zu werden, welche Vorteile sich für die kommunale Entwicklung der Mittelpunktsgemeinde Eltville ergeben, wenn anstelle der A/B-Linie die C-Linie gebaut wird. Die baulichen Konsequenzen lassen sich aus der Skizze der **Abbildung 15** ablesen. Die Landesstraße nach Kiedrich ist hierbei nach den beim Hessischen Straßenbauamt Wiesbaden bestehenden Umbauplänen eingetragen. Kiedrich würde auf diesem Wege an die B 42 in Richtung Rüdeshelm angeschlossen, vorläufig auch an die B 42 in Richtung Wiesbaden. Später aber hat diese Gemeinde einen besonders zügigen Anschluß von und in Richtung Wiesbaden über die Rheingauhöhenstraße. Die Touristen aus Richtung Mainz und Wiesbaden kommen auf der alten und neuen B 42 nach Eltville, und dem Rheinufer bleiben alle sozialhygienischen, künstlerischen und fremdenverkehrlichen Entwicklungen offen.

Oberwalluf, Martinthal, Rauenthal und Kiedrich sind durch die in den Abbildungen 15 und 19 dargestellten Verkehrszüge gut in direkter Verlängerung der Wiesbadener Süc-

tangente angeschlossen. Über die verschiedenen Ausbaumöglichkeiten von Knotenpunkten des Verkehrsstraßennetzes in der Raumschaft Eltville ist damit noch nichts Endgültiges skizziert, das mag noch ausgehandelt werden. Aber es wiegt auch, daß durch die C-Linie gegenüber der B-Linie weniger wertvolles Gelände in Anspruch genommen wird und daß – bei gutem Willen – die betroffenen Martinsthaler Winzer und Grundeigentümer durch staatlichen Domänenstreubesitz entschädigt werden können, denn die Anbaufläche in Martinthal ist ziemlich knapp. Im übrigen aber muß mit Nachdruck noch einmal auf die **Flurbereinigung** hingewiesen werden. Durch sie wird nicht nur zersplitterter Besitz zusammengelegt und betrieblich günstig zugeschnitten, sondern es wird auch ein zeitgemäßes Wegenetz zur besseren Aufschließung der Rebflächen und sonstigen landwirtschaftlichen Nutzflächen geschaffen und es werden schließlich mancherlei Folgemaßnahmen bewirkt. Daß durch solche Neugestaltung der Flur in Verbindung mit Erschließungsmaßnahmen und auch Maßnahmen der Landschaftspflege nicht zuletzt Belangen der Fremdenverkehrswirtschaft in den erfaßten Gemeinden gedient wird, sei nur am Rande vermerkt. Die Flurbereinigung hatte zwar schon der vorläufige Kreisentwicklungsplan gefordert, ihre großen Vorteile und Ausgleichsmöglichkeiten, die noch durch staatliche Zuschüsse gefördert werden, sind aber in den bisherigen Diskussionen um die bergseitigen Linien merkwürdigerweise niemals so recht zur Sprache gekommen. – Warum eigentlich?

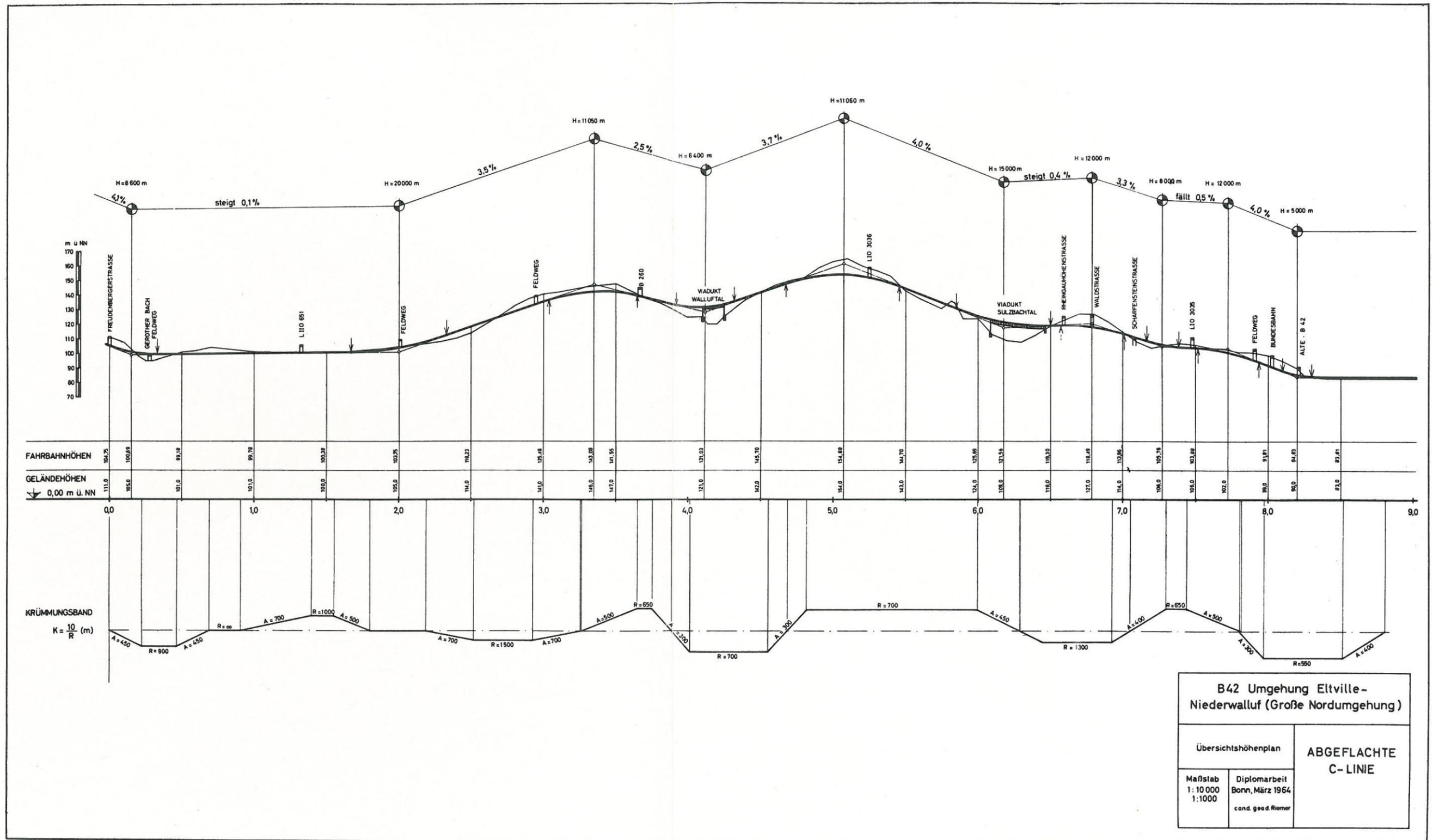


Abb. 20 Vorschlag für eine „abgeflachte“ C-Linie, Längsprofil. Maßstab (im Original 1 : 10000 / 1 : 1000).

6. Planerische Erwägungen zu einer Führung der Bundesstraße entlang der Eisenbahn (E-Linie)

Der neuerdings in die Diskussion gebrachte, vom Straßenneubauamt Rhein-Main und Landesamt für Straßenbau erarbeitete Vorschlag einer E-Linie verdient, hinsichtlich seiner Vor- und Nachteile für die städtebauliche Entwicklung von Eltville sorgsam geprüft zu werden.

6.1 Allgemeines

In **Abbildung 22** ist der Verlauf dieser Trasse dargestellt. Von der zwischen Niederwalluf und Oberwalluf geplanten und zum Rheinufer hin abbiegenden A/B-Linie (**Abbildung 1**) abzweigend verläuft die E-Linie im Bereich des Steinheimer Hofes unmittelbar nördlich der Eisenbahn und tritt in dieser Lage von Osten her in das Stadtgebiet ein. Sie überquert die Weinhohle, diese wichtige Straße für die Aufschließung des Stadterweiterungsgebietes Eltville-Ost, überfährt dann, aufgeständert, das westlich der Weinhohle liegende Rheingauer Elektrizitätswerk, alsdann den Güterbahnhof, schneidet zwischen Taunusstraße, Schwalbacher Straße und Roßpfad älteren Baubestand an und gelangt schon vor dem Roßpfad in nur sehr locker bebauten Hintergelände, das von der Wörthstraße her, z. T. mit se-

kundärer Straßenschleife (Georg-Josef-Straße), erschlossen wird. Westlich der Kiedricher Straße biegt die E-Linie nach Südwesten ab, unterfährt die Bundesbahn und nimmt Anschluß an die neue B 42 bei Erbach.

Wenn man den Verlauf dieser Linie unmittelbar neben und parallel der Bahn betrachtet und sich ansieht, welche Bausubstanz betroffen bzw. überbrückt wird und welche Nutzungen mit dieser Bausubstanz verbunden sind, wenn man ferner die vorgesehenen Straßenunterführungen und Knotenpunkte mit ihren Anschlußmöglichkeiten an das örtliche Straßennetz bedenkt, so kann man der Auffassung, daß die Stadt durch die E-Linie „endgültig in zwei Teile“ zerschnitten würde, nicht folgen. Die in Abschnitt 4.1 dargestellte bauliche Entwicklung hat gezeigt, daß in dem Streifen unmittelbar hinter der Eisenbahnlinie besondere städtebauliche Werte nicht enthalten sind, daß im Gegenteil dort in absehbarer Zeit gewisse Ordnungs- und Sanierungsmaßnahmen fällig werden. Wenn man nunmehr die mit der E-Linie gebotene Chance nutzt, diese Flächen zu bereinigen und die überaus dürftigen, noch aus der Zeit des Eisenbahnbaues (1853) stammenden Unterführungen Weinhohle und Roßpfad – zugleich in Verbin-

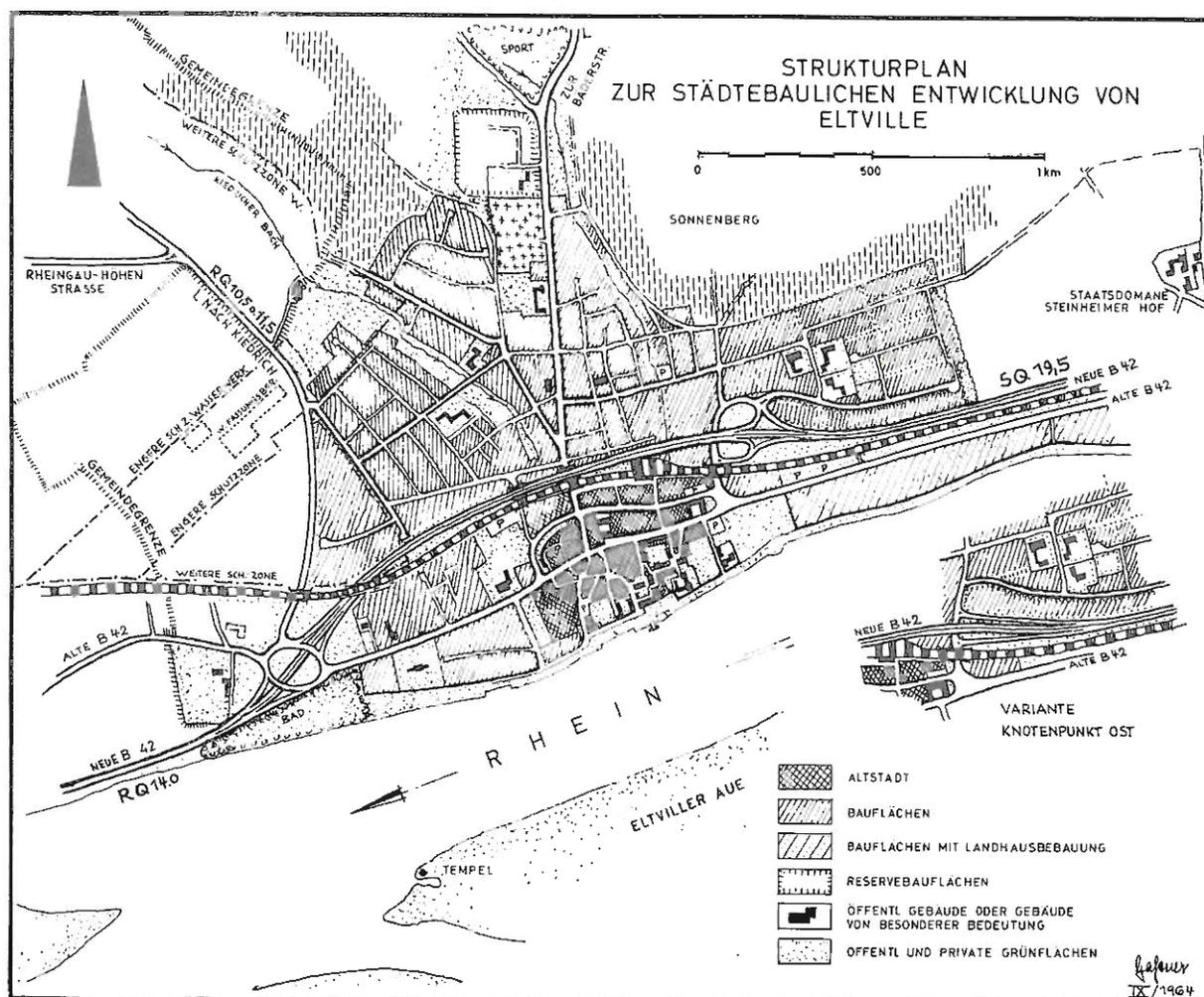


Abb. 22 Städtebauliche Strukturskizze für Eltville im Falle der E-Linie entlang der Eisenbahn.

dung mit der Aufgabe bestehender schienengleicher Übergänge – zu verbessern, wenn es dazu noch gelingt, im Ostteil der Stadt und im Westen Knotenpunkte zu schaffen, die willkommene Übergänge aus dem örtlichen Straßennetz auf die neue B 42 anbieten, dann wirkt die E-Linie sozusagen wie eine „Kernstadtangente“, die im vorliegenden Fall das Stadtgebiet im Osten und Westen erfaßt. Die Eisenbahn ist als „Trennlinie“ ohnedies schon da, die E-Linie liegt unmittelbar daneben. Dieses gebündelte „Verkehrs- und Lärmband“ wirkt daher ungleich weniger separierend als eine bergseitige B-Linie, die Erweiterungen nach Norden hin einengt und stört, oder eine Rheinuferlinie, die eine Entwicklung am Rhein überhaupt unmöglich macht. Im übrigen liegt die Eisenbahn in Eltville gar nicht schlecht, erfaßt sie doch die Stadtgebiete im Süden und Norden sehr gut, während rheinseitige Randlagen der Eisenbahn, wie z. B. in Rüdesheim, Bacharach, Kaub, Oberwesel und Linz, doch unerfreulich sind und von allen, Einheimischen wie Fremden, von jeher beklagt werden.

Die baulichen Fragen, die sich aus der Überführung der E-Linie über das Elektrizitätswerk ergeben, müßten sich in Verhandlungen mit den Beteiligten lösen lassen. Wenn man bei dieser Gelegenheit erreichen kann, daß die Hochspannungsleitungen im Bereich Eltville-Ost verkabelt werden, so wäre das für dieses Baugebiet nur von Segen. Auch mit der Bundesbahn wird man gemeinsam technische Lösungen finden, wie der Verkehr am Güterbahnhof sicherzustellen ist und welche Blendschutzmaßnahmen dort vorzusehen sind, wo Bahn und Straße auf gleicher Höhe nebeneinander herlaufen. Endlich wird man zu prüfen haben, was noch bezüglich des Querverkehrs geschehen müßte, um Fußgänger aus dem Norden und Nordosten der Stadt rasch und bequem an den Bahnhof zu bringen, da man die Aufgabe der Bundesbahn als Träger öffentlichen Nahverkehrs in jeder Weise fördern sollte.

6.2 Folgerungen für Eltville-Ost

Das der Stadt vorliegende Planungskonzept sieht an der Weinhohle eine Anschlußstelle in Form eines halben Kleeblattes vor. Ein solcher Knotenpunkt nimmt zwar ziemlich viel Fläche in Anspruch, ermöglicht aber von der innerstädtischen Sammelstraße „Weinhohle“ aus Übergänge sowohl nach und von Wiesbaden als auch nach und von Rüdesheim. Nun läßt sich das Kleeblatt so wie geplant nicht realisieren, weil im Bereich der nördlichen Einmündung in die Weinhohle bereits Wohnungsbau im Gange ist und eine Erschließungsstraße abzweigend werden muß. Diese dient auch einer als Sonderbaugebiet auszuweisenden gewerblichen Mischzone, die als bauplatztiefer Streifen zwischen dem Verkehrsband (Eisenbahn, E-Linie) und dem nördlich gelegenen reinen Wohngebiet eingeschaltet wird. Der Knotenpunkt muß daher abgewandelt werden. Die

in der Skizze der Abbildung 22 dargestellte Form soll nur als Anregung betrachtet werden. Die Skizze enthält auch eine Variante in Form einer halben Raute. Diese ist zwar wesentlich sparsamer im Flächenbedarf, ermöglicht aber nur Übergänge von und nach Wiesbaden. Wer aus Eltville-Ost die B-42 in Richtung Rüdesheim benutzen will, muß durch die Altstadt den Knotenpunkt West aufsuchen. Die endgültige Lösung wird, falls die E-Linie kommt, gemeinsam mit Stadt und Straßenbauverwaltung zu erarbeiten sein.

6.3 Überlegungen für Eltville-West

Auch für den westlichen Knotenpunkt sieht die straßenbauamtliche Vorlage ein halbes Kleeblatt vor, das südlich der alten B 42 (Erbacher Straße), diese anschließend entwickelt wird. Die Landesstraße Eltville-Kiedrich-Hausen wird im Bereich des Eltviller Wasserwerks abgelenkt und an den Westarm dieses Kleeblattes bzw. an die Erbacher Straße angehängt, wobei die Landesstraße die Eisenbahn unterfährt. Hierzu ist nun einiges zu sagen: Zunächst ist dringend erwünscht, die im Planungsvorschlag angedeutete Möglichkeit, im Bereich der bestehenden Bahnkreuzung mit der alten Kiedricher Straße die E-Linie noch etwas nach Süden zu drücken, zu nutzen. Dadurch würde nicht nur mehr Bausubstanz geschont, es bleiben auch westlich der alten Kiedricher Straße und nördlich der Bahn gelegene, nun von der E-Linie angeschnittene Grundstücke weit besser bebaubar, was bei dem derzeitigen Mangel an passend gelegenen Bauland für gewerbliche Nutzung besonders wichtig ist.

Sodann sollte man die neue Landesstraße nach Kiedrich nicht so weit nach Westen ausschwingen lassen, damit das Wasserschutzgebiet nicht unnötig gefährdet wird. Auch würde man die Ansiedlung der Gebietswinzergenossenschaft an der Erbacher Straße beeinträchtigen. Man muß daher mit der geplanten Kiedricher Straße die alte B- bzw. die C-Gradiente einhalten, darf sie nicht überschreiten. Baugebiete westlich der alten Kiedricher Straße und nördlich der Eisenbahn werden ohnehin nur bis zu dieser Linie ausgewiesen.

Man sollte sich überlegen, ob man für den Knotenpunkt West der E-Linie nicht noch eine andere Form entwickeln könnte. In Abbildung 22 ist eine Kreisellösung angedeutet, wobei es auf einen guten und leicht faßlichen Übergang in die Richtung Kiedrich-Hausen sowie Rheingauhöhenstraße ankommt. Der Kreisellösung muß freilich einen ausreichenden Durchmesser haben, um die Verflechtungstrecken unterzubringen. Auch sollte man für größeren Eckverkehr aus Linie E in die Landesstraße nach Kiedrich und in die Rheingauhöhenstraße eine besondere Rechtsabbiegerspur schaffen. Die für den Knotenpunkt Eltville-West skizzierte Lösung möchte nur als Diskussionsgrundlage für weitere Überlegungen dienen.

7. Zur Frage einer Rheingauhöhenstraße

Aus den bisherigen Betrachtungen ist ersichtlich, daß die städtebauliche Entwicklung von Eltville durch die Führung der B 42 entscheidend beeinflusst wird und daß die Linien C und E jeweils besondere Konsequenzen für die Stadterweiterung auslösen. Bei der Abwägung, welcher dieser beiden Linien der Vorzug gegeben werden sollte und wie sie weiter zu führen ist, spielen aber nicht nur die Interessen der Stadt Eltville oder die Anliegen der Raumschaft Eltville eine Rolle, man muß vielmehr auch die Folgerungen für die Rheinuferlandschaft stromabwärts von Eltville berücksichtigen und die Frage erörtern, wie überhaupt künftig der Verkehr im Rheingau gelenkt werden soll.

7.1 Regionalplanerische Gesichtspunkte

Hierfür hat Prof. Liedecke den bekannten Vorschlag der Rheingauhöhenstraße unterbreitet (19). „Ausgehend von der Tatsache, daß der Rhein-Main-Schnellweg von Wiesbaden nur bis in die Gegend von Eltville 4spur'ig ausgebaut werden kann, von da ab jedoch in eine jetzt schon ungenügende 2spurige Autobahn nach Rüdeshelm übergeführt werden muß, liegt der Gedanke nahe von Eltville aus nach Westen eine weitere 2spurige Straße nach Rüdeshelm zu bauen, so daß die unbedingt nötigen 4 Spuren insgesamt zustandekommen.“

„Diese zweite Straße von Eltville nach Rüdeshelm verläuft zweckmäßig auf der Höhe am Rande des Taunus nördlich des wertvollen Rebgebietes, zum Teil auf Brachland. Sie verzweigt sich dann in der Nähe von Rüdeshelm nach Süden findet sie Anschluß an die B 42 und über die Brücke bei Geisenheim an die B 9. In westlicher Richtung erreicht sie unter Umgehung von Rüdeshelm die B 42 bei Abmannshausen. Ein nördlicher Abzweig führt in das Rheingaugebirge und das Wispertal und konnte nach Lorsch und St. Goarshausen weitergeführt werden, um dort die B 42 zu erreichen“

„Die Rheingauhöhenstraße gehört bei geschickter Trassierung zu den anziehendsten Straßen Deutschlands. Sie ergänzt die Uferstraße, wo die Auenlandschaft des Rheins in Erscheinung tritt, durch einen weiten Überblick. Sie macht den Rheingau mit Rhein, Auenlandschaft, Städten und Dörfern, Weinbaugebieten und Taunusrand erst überschaubar, und zwar in der großartigsten Weise. Daß dies Rheingauhöhenstraße vom Verkehr angenommen wird darüber besteht kein Zweifel, sofern es nicht am geschickten Einfädeln fehlt. Der Lastverkehr der ohnehin teilweise aus der B 42 herausgenommen ist braucht diese Straße gar nicht anzunehmen. Dafür gibt es künftig auf der linksrheinischen Seite einen zügigeren Weg. Die Rheingauhöhenstraße könnte in den Steigungsverhältnissen unbedenklich über 4% bis höchstens 6% hinausgehen“ . . . (19).

Liedecke fordert, daß die Rheingauhöhenstraße von der B 42 oberhalb Eltville in westlicher Richtung und zwar in Fortsetzung der Wiesbadener Sudtangente abzweigt wobei seine Vorschläge erkennen lassen, daß die Talstrecke der B 42 an die im Sülzbachtal aufsteigende Höhenstraße im Bereich des Rohrberges nach Südwesten eingehängt werden soll. Wie dieser Abzweig im einzelnen auch gestaltet werden möge, ob im Sinne die es Vorschlages oder in anderer Weise, fest steht, daß die C-Linie für die künftige Anbindung der Rheingauhöhenstraße die beste Voraussetzung bietet, wovon man sich sofort überzeugt, wenn man diese Gradienten großräumlich betrachtet.

Das von der Regionalplanung Mainz-Wiesbaden aufgebrachte Konzept hat naturgemäß Staub aufgewirbelt und bei einigen Straßenbauern Skepsis ausgeöst. Erscheint es doch widersinnig, zum mindesten ungewohnt, dem Ver-

kehr nicht die natürliche Tallage zu eröffnen, sondern einen Teil davon auf eine Höhenlinie zu zwingen ihm somit den Weg des geringsten Widerstandes vorzuenthalten.

Gegenüber solch divergierenden Auffassungen erscheint es angebracht, auf einige verkehrspolitische Gesichtspunkte aufmerksam zu machen, die mit der ungeheuren Zunahme der Motorisierung, mit dem dadurch ausgelösten Strukturwandel in Siedlung und Landschaft immer mehr in den Vordergrund treten (25) (32), (33), (34). Schon Pirath, einer der Begründer der deutschen Verkehrswirtschaft, hat gesagt, daß ihr Ziel sei, in ökonomischer Hinsicht möglichst große Verkehrsvereinfachungen zu bieten und die Transportkosten möglichst niedrig zu halten, aber auch den außerwirtschaftlichen und rationalen Kräften, wie sie die Wechselwirkung zwischen Natur und Leben sowie der ständige Kampf des Menschen zwischen Geist und Materie hervorbringt, genügend gerecht zu werden. „Konkreter gesagt, werden die Verkehrswirtschaft und ihre Einzelaufgaben in der Gesamtwirtschaft nur dann ihren Sinn und Zweck erhalten, wenn sie der menschlichen Gesellschaft den Hilfsdienst leisten, der dem Menschen ein Mehr vom Leben und Natur gibt und ihn nicht etwa zu einem sachgewordenen Objekt macht“ (25).

Rothschuh fordert in seiner Wiener Dissertation über den Ausbauwert von Straßen eine „dynamische Betrachtungsweise“, da sie allein landesplanerisch fruchtbar sei (33). „Wenn es um Verkehrsplanung in einem sehr generellen Sinne geht, um die bewußte Steuerung des Verkehrsgeschehens insgesamt, . . . dann bedarf es einer dynamischen Betrachtungsweise, weil sie zielstrebig Wandlungen herbeizuführen sucht. Sollen wir dort Straßen bauen, wo der Verkehr sie fordert oder dort, wo wir den Verkehr fordern?“ . . .

„Für das Zukünftige den Verkehrszuwachs, gilt, daß wir ihn unserem freien Willen unterwerfen wollen. Das landespolitische Ziel läßt sich keineswegs mit Selbstverständlichkeit aus technischen und verkehrswirtschaftlichen Untersuchungen ableiten“ Wir haben zu prüfen, welche Rückwirkungen von den geplanten Straßen als Verbindungslinien oder Erschließungsträger auf die ganze Gegend zu erwarten sind. Das seien schon nicht ein technische, sondern landesplanerische Fragestellungen. Wir müßten unseren Teilüberlegungen eine „planerische Idee“ zugrundelegen, ein verkehrspolitisches Ziel, das eine freie Schlußfolgerung aus den Gegebenheiten des behandelten Raumes sei.

In den Österreichischen Berichten zur Landesforschung und Landesplanung führte der gleiche Verfasser vor kurzem folgendes aus (34): „Sind wir nicht unter dem Druck des Verkehrs . . . in eine Zwangslage geraten die uns auf der einen Seite zum Handeln drängt, es andererseits aber weit schwieriger als früher macht, ein Gesamtbauwerk zu schaffen, das von der Kunst des Ingenieurs Zeugnis ablegt?“ . . .

„Die Kunst des Straßenbauers vollzieht sich nicht mehr im freien Raum, den Vorentscheidungen offengelassen haben; es gilt sein Können auch im Gedränge der Interessensüberschneidungen zu behaupten“ . . . Der Ingenieur müßte sich entschließen, zu den Ordnungskräften zu stoßen als Ordner, Verordner, Heilender. Ein angemessenes Straßennetz sei auch ein Werk der Ordnung und lege dem Verkehr sein Gesetz auf. Die Welle der Motorisierung werde in abnehmendem Maße von den wirtschaftlichen Erfordernissen getragen, denn die Steigerungslinie der Lkw lache sich ab und die volkswirtschaftlichen Leistungen verschieben sich in Richtung auf die tertiären Berufe, die Dienstleistungen also.

Beachtenswert ist auch die Mahnung, mit Entscheidungen über einen vierspurigen Ausbau von Straßen, die überwiegend Erschließungsfunktion haben, vorsichtig zu sein

„Die durchschnittlichen Reiseweiten sind im Straßenverkehr bemerkenswert gering. Darin zeigt sich die überragende Bedeutung des Nahverkehrs gegenüber dem Fernverkehr“ . . . „Man müßte sich bewußt sein, daß eine kreuzungsfreie Straße nur noch an wenigen Punkten Beziehungen zur Umwelt hat. In ihrem Wesen als Verkehrsweg nähert sie sich damit dem Schienenweg . . . Demgegenüber entspricht die niveaugleiche zweispurige Straße dem Prinzip des Flächenverkehrs, und als solcher ist der motorisierte Verkehr ja vorzugsweise anzusehen“ . . . „Unbedingt vermeiden sollte man den Umbau einer bestehenden zweispurigen Straße zu einer vierspurigen. Dadurch wird eine Vielzahl von Querverbindungen durchschnitten und es ist sehr schwierig, die örtlichen Verkehrsbeziehungen aufrechtzuerhalten“ (34). Statt dessen wird eine zweite, unabhängig von der ersten verlaufende Linie empfohlen, wo es auf flächenhafte Erschließung ankommt.

7.2 Gedanken zur Linienführung der Rheingauhöhenstraße

Dem Charakter und den Aufgaben der Rheingauhöhenstraße entsprechend brauchen die Trassierungselemente mit Steigungen, Kurven, Sichtweiten sowie Kuppen- und Wannenausrundungen nicht so anspruchsvoll zu sein, wie die der B 42 in der Talzone. Bei einer Entwurfsgeschwindigkeit von z. B. 60 km/Std. wären Steigungen bis zu 6,5% zulässig und Kurvenradien notfalls bis zu einem unteren Grenzwert von 180 m möglich (35). So ließe sich die Straße elastisch in die Hanglandschaft mit ihren zahlreichen Quertälern und Quermulden einpassen, ohne daß allzu krasse Einschnitte und Aufträge und allzu mächtige Bauwerke erforderlich werden, die nicht nur erhebliche Kosten verursachen, sondern sich auch in das Landschaftsbild der Höhenlagen zu hart einzeichnen.

Für die Abzweigung der Rheingauhöhenstraße von der C-Linie bieten sich zwei Möglichkeiten an. Nach dem Vorschlag der Regionalplanung ist an eine Weiterführung mit Aufstieg im Sülzbachtal gedacht, wobei dann oberhalb des Forsthauses Kiedrich das Sillgrabenal, die Landesstraße Eltville-Kiedrich-Hausen und das Pfaffenborntal, sodann das Eberbachtal oberhalb Kloster Eberbach zu queren sind. Für diesen Anschluß an die C-Linie im Bereich des Rohrberges ist in **Abbildung 19** eine Lösung dargestellt, bei der die im Rheintal verlaufende Hauptrichtung des Wirtschafts- und Berufsverkehrs gegenüber dem Touristenverkehr und dem Verkehr zu den Gemeinden der Mittelterrasse der Vorzug gegeben ist. Mit Rücksicht auf Topographie, wertvolle Weinbergslagen und Siedlungserweiterungen im Sülzbachtal ist der Anschluß nur an der angegebenen Stelle möglich. Bei der Rampe aus Richtung Wiesbaden muß allerdings eine Steigung von bis zu etwa 8% in Kauf genommen werden, was man im Hinblick auf die Funktion der Höhenstraße wohl noch zulassen kann. Eine Abfahrt von dieser Straße nach Eltville läßt sich ohne großen Aufwand schaffen, wogegen eine Zufahrt in der Gegenrichtung nur mit größeren Schwierigkeiten zu schaffen ist.

Es gibt aber noch eine andere Möglichkeit, die Rheingauhöhenstraße zügig aus der C-Linie zu entwickeln. Sie ist in **Abb. 19** ebenfalls dargestellt, und zwar mit schwarzem Eintrag. Die Abzweigung geschieht in Richtung Hühnerberg und „Hohes Feld“, überschreitet nahe der Schäfermühle den Kiedricher Bach, kreuzt die Landesstraße Eltville-Kiedrich-Hausen und zieht sich dann im Zuge eines alten Weges südwestlich von Kiedrich hinauf, diesem Ort einen weiteren Anschluß gebend. Es sind dann Variationen möglich, wie man südlich am Wacholderhof und Neuhof vorbei unter Ausnutzung von weinbergfreien Kaltluftlinien nordöstlich und schließlich nördlich von Hallgarten die angestrebte Randlege an der Waldzone oberhalb der Weinberglagen erreicht.

Die **Abbildung 25** läßt im Prinzip die beiden Abzweige und Führungen der Rheingauhöhenstraße oberhalb Eltville

und bei Kiedrich und Hallgarten erkennen. Es erhebt sich die Frage, ob die Führung über Sülzbachtal und oberhalb Kloster Eberbach, die durch die Querung mehrerer Hüfen und Täler trassierungstechnisch ziemlich aufwendig ist, sich erschließungsmaßig lohnt. Diese Aufgabe kann schließlich auch von der Landesstraße Kiedrich-Hausen übernommen werden. Sie hat freilich eine beengte und wenig lastungsfähige Ortsdurchfahrt in Kiedrich, wodurch dieser charaktervolle Rheingauort gerade in seinem wichtigsten Bereich erheblich gestört wird. Daher muß man durch genauere Untersuchungen klären, wie man die Höhenstraße am zweckmäßigsten trassiert und an die Gemeinden anschließt und was noch für die Landesstraße nach Hausen getan werden muß.

Kommt für Eltville die E-Linie, so läßt sich die Rheingauhöhenstraße nicht mehr so zügig anbieten, weil sie dann, wie **Abbildung 22** erläutert, aus der Landesstraße nach Kiedrich entwickelt werden muß und damit am „Eltviller Ei“ hängt. Der Knotenpunkt Höhenstraße/Kiedricher Straße ist übrigens in den Skizzen der **Abbildungen 15** und **22** nicht weiter detailliert.

Eine andere Überlegung wäre die, die Rheingauhöhenstraße aus der Bäderstraße (B 260) im Raume Martinthal abzuzweigen, die selbst ja einen niveaufreien Anschluß an die verlängerte Südtangente Wiesbaden bzw. an die E-Linie nördlich Niederwalluf erhält. Das müßte geschehen, wenn man die Trasse Sülzbachtal aufrechterhalten will, wobei dann die B 260 und die Landesstraße Eltville-Martinthal mit einer Querspange im Sattel zwischen Grobehub und Raenthaler Berg zu verbinden wären und man den Abzweig der Höhenstraße südlich des Rohrberges aus der Landesstraße entwickeln könnte. Diese Verbindungen dürfte man mit den elastischeren Trassierungselementen der Höhenstraße gestalten.

7.3 Gesamtstraßenplanung im Rheingau

Es wird notwendig, alle Straßenplanungen im Rheingau unter eine Gesamtkonzeption zu stellen. Am dringlichsten ist das Problem, wie die B 42 aus dem Raum Eltville heraus weiterzuführen ist. Nach den Vorstellungen der Regionalplanung soll die B 42 von Eltville ab bis zum Brückenkopf Geisenheim zweispurig bleiben, die Entlastung über die Rheingauhöhenstraße geschehen. So ungewohnt diese Vorstellung zunächst auch sein mag, wenn man die topographischen Verhältnisse und die Höhenlagen beider Linien miteinander vergleicht, so muß man sich doch klarmachen, was ein vierspuriger Ausbau der B 42 für die Uferzone bedeuten würde. In **Abbildung 23** sieht man den Verlauf der Straße in Winkel, ihr Querschnitt ist nach RQ 14,0 (**Abb. 21**) ausgebaut. Schon dieses 14 m breite Verkehrsband stellt einen beträchtlichen Eingriff in die Uferlandschaft dar, der bewußt wird, wenn man die heutigen Verhältnisse im Bereich Oestrich, Mittelheim, Winkel mit denen vergleicht, die vor der Straßendurchführung bestanden haben. Gewiß, die Uferzone war damals wenig gepflegt, man hatte sogar „Schnakenlöcher“ und es gab nur stellenweise vor den Ortschaften Parkanlagen. Desungeachtet hatte aber das Ufer von Oestrich über die flach einbiegende Mittelheimer Bucht bis nach Winkel hin ein besonderes Gepräge, und der Gesamteindruck war noch immer jenen Bildern nahe verwandt, die in den alten Rheinansichten gepriesen werden (**Abbildung 2**).

„Oestrich hat der Gunst des Stroms gedankt durch den Aufbau einer Uferlandschaft, die überaus anziehend ist“ — schrieb 1953 Werner Kratz, der Verfasser von (4), in seiner Schrift „Oestrich und Mittelheim im Rheingau.“ . . . „Das Bild ist nicht von so monumentaler Wucht wie das von Eltville, übertrifft jenes aber in anderer Hinsicht. Hier sind die alten Bauwerke mit dem schönsten Schmuck der Natur, mit dem grünen Laub himmelhoher Bäume umgeben. Fachwerkhäuser der Renaissance und des Ba-



Abb. 23 Winkel, Bundesstraße 42. Nach einer Ansichtskarte.

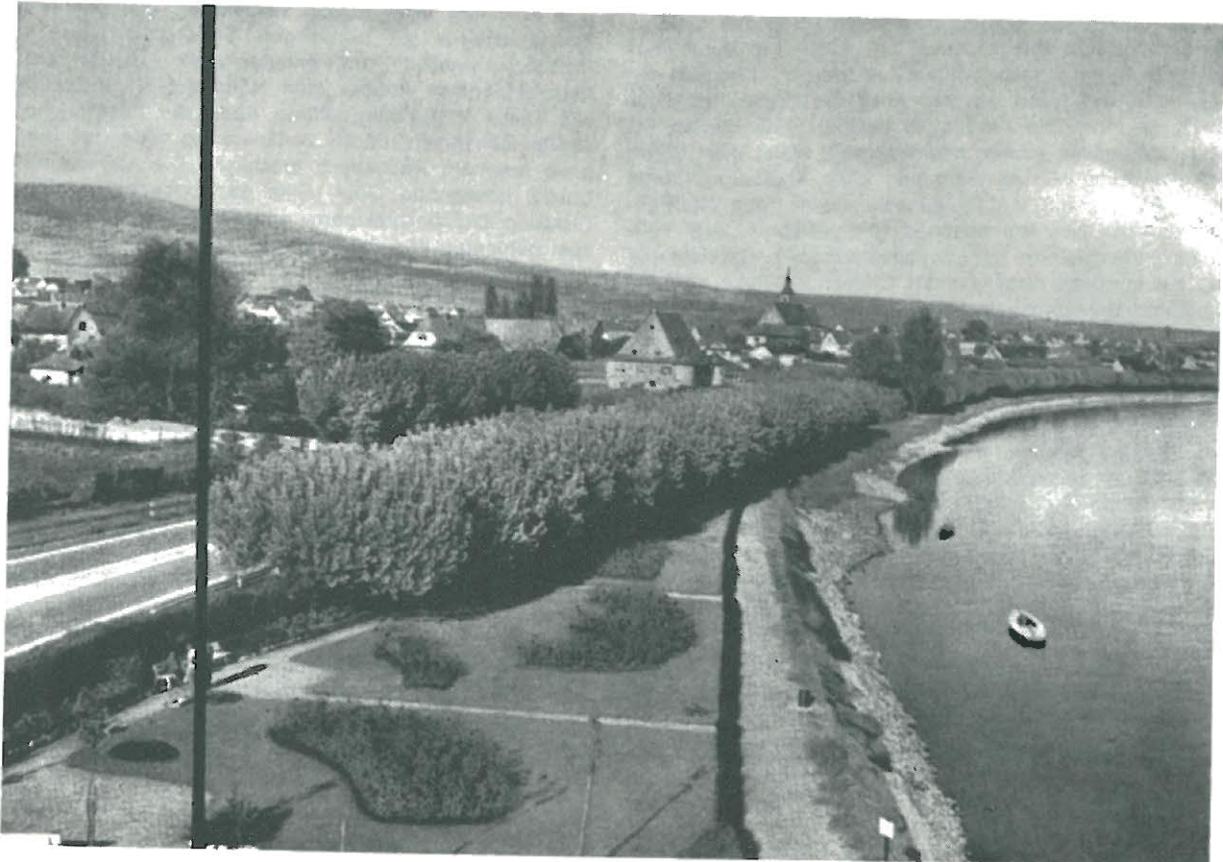


Abb. 24 Winkel, Rheinuferpromenade und Bundesstraße 42. Nach einer Ansichtskarte.

rocks bilden das eigentliche Milieu. Alles überlagert beherrscht ein stattlicher, breiter Kirchturm . . . den Hintergrund. Im Vordergrund erhebt sich auf einem großen abgerundeten Erdbollwerk ein Kranz von Bäumen: Platanen, Kastanien mittlerer Größe und — alles in Schatten stellend — zwei Rüstern gewaltigen Ausmaßes . . . Neben dem „Rüstereck“ . . . ist zugunsten der Hauptstelle der Rheinschiffe ein freier Platz liegen geblieben, der volle Sicht auf die Fassade des Ortes gestattet. Aus einem alten würdigen Trakt leuchtet das Wort „Schwan“ hervor, ein dem kundigen Reisenden wohl vertrauter Begriff einer Sache für sich. Vor dieser Freiheit träumt am Uferand, durch eine kleine Einbuchtung wie auf eine Bastion gestellt, ein . . . Rheinkran aus längst vergangenen Tagen. Beiderseits schließen sich Parks an . . . Für die Vollendung des Bildes ist aber noch ein Weiteres wichtig. Licht und Luft schaffen im Rheingau ganz andere Vorbedingungen für das Sehen als anderswo. So ange die Sonnenstrahlen eine südliche Komponente in sich haben, also praktisch den ganzen Tag hindurch hat man von hier aus den Strom im Gegenlicht vor sich liegen. Die damit auf das Auge eindringende übermäßige Helligkeit wird noch verstärkt durch den Atem des Stromes, einen starken silbernen Dunst, der, namentlich an Schönwettertagen, die Luft erfüllt . . . Die Baumgruppen auf den Auen und am anderen Stromufer gewinnen im Gegenlicht eine ungeahnte Plastik. Vor so viel Licht findet sich der Spaziergänger und der Wanderer geschützt durch die „tiefgehaltenen Laubbäume, die man so viel jedoch selten so geschlossen wie hier, an den Uferpromenaden des Rheins findet. Von dem dunklen, grünen Tonnendach der Blätterdächer beschirmt, vermag das Auge das Bild mit viel größerer Schärfe und Feinheit aufzunehmen. Die weite helle Uferlandschaft, die an diejenige eines Sees erinnert, entwickelt nun erst ihre volle Magie.“

Die **Abbildung 24** zeigt, daß man versucht hat, diese Uferanlagen soweit wie möglich zu erhalten, und daß die Gemeinden für ihre Pflege etwas tun. Auch sind durch den Straßenbau jetzt manche wilden Zustände Ufersaum geregelt und verbessert worden. Aber die „Zone des Friedens“, die noch die Älteren so bewußt erlebt haben, ist dahin, zumindest schwer beeinträchtigt, wenn man daran denkt, daß von nun an mehr und mehr Kraftwagen längs dieser Strecke hin und hersausen. Gewiß den Kraftfahrern eröffnet sich ein schönes Stromerlebnis, den Fußgängern aber ist die Freude eingeschränkt. Bezeichnend mag ein übriges nicht von der Gemeinde Winkel herausgegebener Reiseprospekt sein, worin die herrliche Rheinpromenade, beschattet von einer 2 km langen Platanenallee gerühmt, gleichzeitig aber im zugehörigen Bild die unmittelbar dahinter verlaufende B 42 schamhaft weggelassen wurde (Abbildung 24, Ausschnitt).

Prof. Richard Klappek hatte in seinem seinerzeit vielgelesenen Buch „Eine Kunstreise auf dem Rhein von Mainz bis zur holländischen Grenze“ (Düsseldorf 1928) schon auf die Ufersituation bei Oestrich hingewiesen. „Oestrichs Stadtbild ist einladend schön. Im Westen begrenzt auf vorragender Bastion gegen den Horizont von dem alten Holzkrän; im Osten suchen geschnittene Alleen, . . . Pappeln und Eichen die rauchenden Schloten und den Laufkran einer Industrieanlage zu verdecken. Zwischen beiden legt unser Schiff an einem malerischen Plätzchen an, das schön ist wie ein Theaterbild . . .“

Heute zieht sich der Regelquerschnitt RQ 14,0 mit Unterführungen über das „malerische Plätzchen“, und der Blick nach Osten wird nicht mehr durch Großgrün gehalten, sondern verfolgt das Verkehrsband zu der genannten Industrieanlage und Verladeeinrichtung hin, bis es dort in der kantigen Schutzgalerie aus Stahlbeton und Glasbausteinen verschwindet. Man sollte versuchen, auf

dieser Seite das neu angepflanzte Grün, soweit noch möglich, zu verstärken, um dem Raum vor dem „Schwan“ einen optischen Halt zu geben. Auch im vorläufigen Kreisentwicklungsplan (17) kann man das Unbehagen nachlesen, das den Planer beschleicht, wenn Industrieanlagen zu hart und zu sehr nach allen Seiten offen die jetzt noch unverbaute Uferlandschaft im Rheingau beherrschen.

Den Ausführungen über die Uferstraße stromab von Eltville ist so breiter Raum gewidmet worden, um noch einmal deutlich vor Augen zu stellen, was zu erwarten ist, wenn man hier die B 42 einmal auf 4 Spuren verbreitert. Aus **Abb. 21** ist zu entnehmen, daß — mit Sonderquerschnitten eingeschränkter Breite (SQ 21,5 oder SQ 19,5) — mindestens 5,50 m, wenn nicht 7,50 m dazukommen. Bei vierspurigem Ausbau sind auch die Knotenpunkte nicht mehr in einer Ebene abzuwickeln, so ergeben sich im Bereich der Ortschaften zusätzliche Eingriffe in das Landschaftsbild. Beim Betrachten der Abbildungen 23 und 24 dürfte man zur Überzeugung kommen, daß ein vierspuriges Straßenverkehrsband den nun einmal mit dieser Landschaftszone verbundenen Stimmungsgehalt und den in diesen Räumen noch immer wirkenden Maßstab restlos verderben würden. Hier also beginnt die Fahrt der Lieblichkeit . . .“ ?? — V deant consules!

Nun noch einige Bemerkungen zur abschließenden Erläuterung des in **Abbildung 25** dargestellten Vorschlages „Straßenplanungen im Rheingau“. Er greift die von der Regionalplanung Mainz-Wiesbaden angeregten Gedanken auf, führt sie in gewisser Hinsicht fort und möchte beweisen, daß der linksrheinische Weg über eine vierspurige B 9 in Verbindung mit der Geisenheimer Brücke eine wirkungsvolle Entlastung für die zweispurige B 42 zwischen Eltville und Geisenheim bringen wird. Dieser linksrheinische Zug ist für Schwerverkehr noch insofern attraktiv, als er südlich von Bingen Anschluß an die geplante linksrheinische Höhen-Autoschnellstraße nimmt. Für den Rheingau erscheint eine zügige Verbindung von der Geisenheimer Brücke zur derzeitigen Kreisstraße Geisenheim-Presberg westlich am entstehenden Ortsteil Geisenheim-Marienthal vorüber zum Höhegebiet hin zweckmäßig. Diese Verbindung würde oben die Rheingauhöhensstraße aufnehmen, deren Verlängerung wiederum die Gebiete oberhalb Rudesheim erschließt. Die von der Rheinbrücke kommende Linie sollte dann gegabelt werden in Richtung Ernstbachtalsperre und Grolochbachtalsperre, die zum geplanten Wispertalsperrensystem gehören. Auf diese Weise könnte man in Kontakt mit linksrheinischen Verkehrsstraßen das Straßennetz des Rheingaus ergänzen und zu einem System ausbauen, das hinsichtlich Aufgabenverteilung und Lenkung der verschiedenen Arten von Verkehrsteilnehmern logisch entwickelt ist.

„Zur nachhaltigen Eindämmung und Beseitigung der in steigendem Maße auftretenden Verkehrsnot ist es wesentlich, daß . . . die Maßnahmen der zahlreichen Verkehrs-, Planungs- und Bausträger in den Rahmen einer einheitlichen Verkehrspolitik eingeordnet und ihre Fachplanung in enger wechselseitiger Beziehung mit der zusammenfassenden Gesamtplanung, d. h. mit Raumordnung und Landesplanung und städtebaulicher Planung, abgestimmt werden . . . Entscheidend für den Erfolg aller Bemühungen um eine Abstimmung der Verkehrsplanungen über die Zuständigkeitsgrenzen hinaus wird eine größere Aufgeschlossenheit der Behörden gegenüber den kommunalen Belangen sein. Dazu gehört auch eine angemessene Berücksichtigung des regionalen und örtlichen Verkehrs und der städtebaulichen Gesichtspunkte bei den Planungen für die Straßen des Fernverkehrs“ . . . (25). Diesen Satzen aus einem soeben erschienenen Vorbericht über die Arbeit der Sachverständigenkommission für die Untersuchung von Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden ist nichts hinzuzufügen.

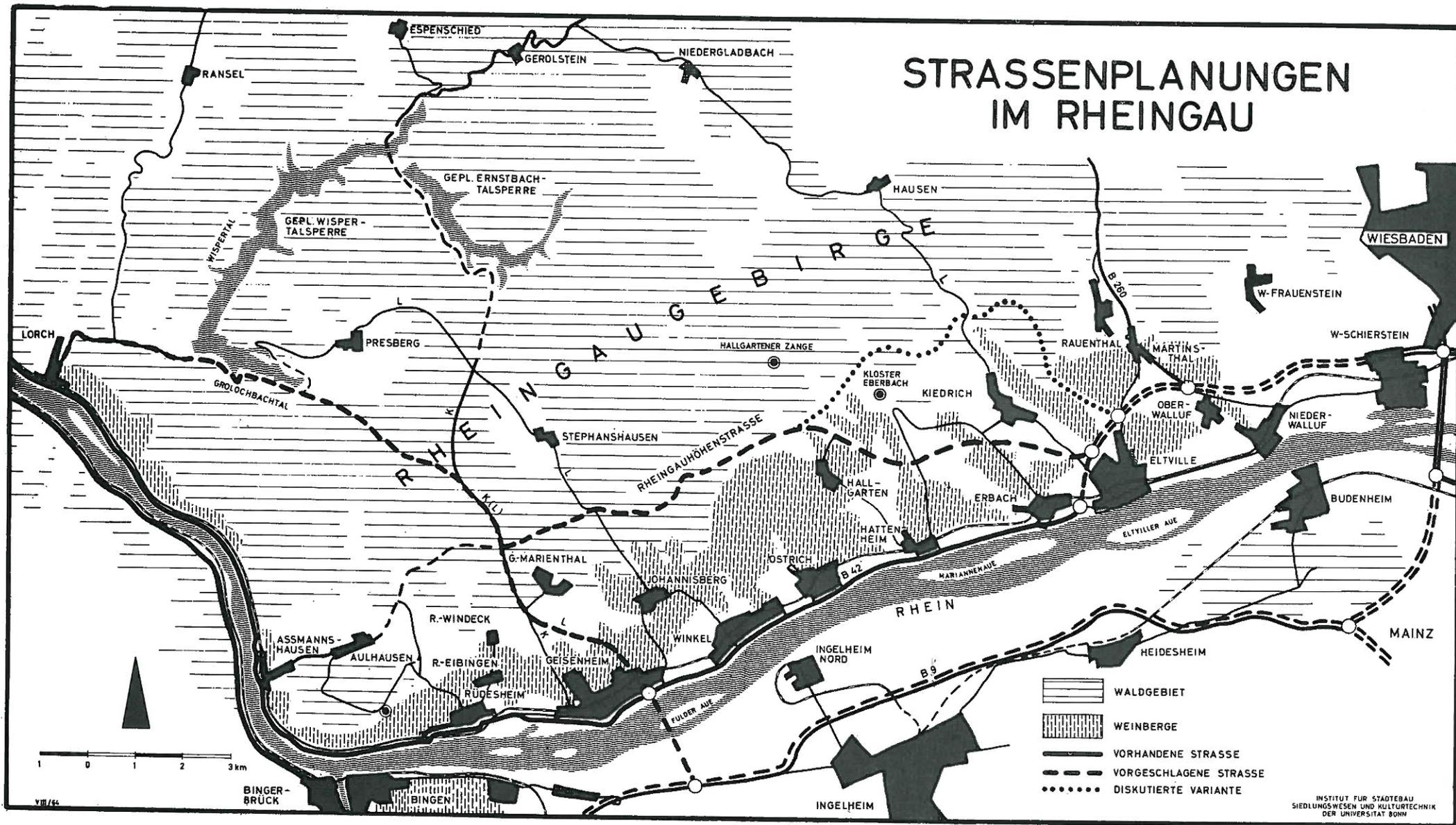


Abb. 25 Straßenplanungen im Rheingau

8. Anregungen zur Rheinufergestaltung zwischen Eltville und Niederwalluf

„Wenn wir von Problemen der Großstadt sprechen, ist eines der wichtigsten die Wahrung ihrer Umgebung.“ Diese Mahnung stammt von Fritz Schumacher, er hat sie in „Fragen der Großstadtumgebung“ niedergeschrieben: „Denn das vielleicht wichtigste Ziel städtebaulicher Arbeit ist nicht etwa – wie viele meinen – Bauland auszuweisen sondern der Versuch, Freiland zu sichern. Für das Weiterfressen von Bauland braucht man sich einstellen keine Sorge zu machen, wohl aber in hohem Maße für das Auffressen von Freiland.“

Gesundheitszustand und Erholungsbedarf des modernen Menschen der Industriegesellschaft verlangen, wie Prof. Buchwald in (13) hervorhebt, erhöhte Beachtung. Wir können die von uns selbst geschaffene technische Welt nicht einfach verneinen, wir können sie aber „in Anpassung an die Notwendigkeiten des Menschen in gesundem Sinne umwandeln, einen naturnäheren Lebensraum in und um die Stadt aufbauen . . . Wir müssen . . . heute die Voraussetzung für eine Volkserholung auf breiter Basis . . . sichern oder neu schaffen! . . . Es muß deshalb endlich aufhören, Landespflege, d. h. Naturschutz, Landschaftspflege, Grünplanung, als romantische oder idyllische Schwärmerei zu betrachten. Sie ist eine sehr ernste Angelegenheit geworden.“

8.1. Grundsätzliches

In der Rheinlandschaftsschutzverordnung für den Regierungsbezirk Wiesbaden von 1953 wird bestimmt, daß innerhalb des Geltungsbereiches „keine verunstaltenden, die Natur schädigenden oder den Naturgenuß beeinträchtigenden Änderungen vorgenommen werden“ dürfen. Es sei Pflicht aller für die Landschaft verantwortlichen Stellen und ihrer Bewohner, diese einzigartige Landschaft in ihrer Schönheit zu erhalten und Schäden zu beseitigen, die in der Vergangenheit entstanden sind. Und vom Deutschen Gemeindetag verlautet (27): „Die Landschaftspflege ist . . . ein Teil der Raumordnung . . . Bei der Regionalplanung müssen die Gemeinden die Interessen der Landschaftspflege und der Landschaftserhaltung beachten. Durch ihre Mitwirkung an der Regionalplanung binden sich die Gemeinden selbst an diese Pläne. Und noch bedeutsamer als die Selbstbindung ist das Landschaftsbewußtsein, das die verantwortliche Mitarbeit . . . über den Rahmen der einzelnen Gemeinde hinaus schaffen kann.“ Bei der Durchführung von Gesetzen und Verordnungen komme es auf den Geist an, der uns dabei beherrsche. „Das bedeutet für die Ortsplanung die städtebauliche Entscheidung für oder wider die Natur. Heute muß es Aufgabe der Ortsplanung sein, die Verbindung der Menschen zur Natur zu schaffen und zu pflegen und nicht, sie abzuschneiden“ (27).

Die Frage, wie man das Eltviller Rheinufer und die Uferzone zwischen Eltville und Niederwalluf naturnahe erhalten und gestalterisch aktivieren sollte, ist bereits Gegenstand einer Untersuchung gewesen, die seinerzeit im Zusammenhang mit der städtebaulichen Gesamtplanung (21) von Dr. G. Olschowy erarbeitet wurde (37). Dieses Gutachten enthält Leitgedanken und Grundsätze für die Grünplanung, die zu gegebener Zeit nach im einzelnen noch zu detaillierenden Ausführungsplänen zu verwirklichen wäre.

Der „Olschowy-Plan“ geht davon aus, daß durch den technischen Ausbau des Ufers im West- und Mittelteil der

zu verplanenden Zone die natürlichen Standortbedingungen für Gehölze und Gräser schon weitgehend gestört sind, man aber für Neupflanzungen sich nach den gleichen natürlichen Pflanzengesellschaften richten sollte, die im Ostteil des Planungsgebietes erhalten geblieben sind. Hier ist stellenweise sogar noch ein Flußufer anzutreffen, dessen natürliche Vegetation sich deutlich in verschiedene Zonen gliedert (Niedrigwasserbereich mit Unterwasserpflanzen, Wasserwechselzone mit Röhricht Weidengürtel und schließlich Auenwald-Assoziationen außerhalb der Uferböschung).

Es gilt jetzt, dieses öffentliche Grün so zu entwickeln, daß nicht etwa „das Produkt einer ästhetischen Formvorstellung“ dabei herauskommt im Sinne strenger Repräsentation, sondern eine Gestaltung, die „Spielraum“ anbietet (36) und den natürlichen Reiz von Wasser, Wellenschlag, umwachsenem Gemäuer, Auenlandschaft, Horizont und Himmel „Wie spezifische Landschaften unser Fühlen und Handeln beeinflussen und in uns Aktivität auslösen, wie das räumliche Gebilde eines Gebäudes auf uns einwirkt, so müssen auch pflanzliche Raumgebilde Wirkungen ausüben“ (36). Gehen, Wandern, Ruhen in solchen Räumen entbinden vom Zwang, dem wir heute immerfort auf unseren Straßen durch Verkehrsregelung, Geräusch, Geschwindigkeit und Abgase ausgesetzt sind.

8.2 Ein Gestaltungsvorschlag

„Der unterschiedliche technische Ausbau des Rheinufers im Gemarkungsbereich von Eltville und seine unterschiedlichen Funktionen für die Bevölkerung innerhalb und außerhalb des Bebauungsgebietes lassen zwangsläufig auch verschiedene Abschnitte in der neuen Gestaltung des Uferbereichs erwarten“ (37). Olschowy unterscheidet drei Abschnitte, den Westteil, den Mittelteil und den Ostteil.

Der mittlere Bereich bedarf einer etwas aufwendigeren Ausgestaltung und in gewisser Hinsicht auch einer architektonischen Fassung, da ihm als „Empfangsplatz“ für die mit dem Schiff ankommenden Besucher, an manchen Tagen auch als „offener Festraum“ für die Gäste besondere Bedeutung zukommt und auch die vorhandene historische Baugruppe einen solchen Rahmen verlangt **Abbildung 26** deutet die Gestaltungsgrundsätze an. Das der Stadt gehörende alte Schiffsagenturgebäude sollte als zeitgemäßer, in den Rhein hinausragender und der städtebaulichen Situation angepaßter Flachbau neu erstellt, mit ausreichenden Gasträumen und mit einem weinberankten Pergolengarten als Wirtsgarten ausgestattet werden, mit direktem Zugang zum Wanderweg (Leinpfad).

Der westliche Bereich vom Freibad bis zum Mittelteil wird, soweit nicht Fahrverkehrsflächen für Kiesumschlag und Badeverkehr erforderlich sind, naturnaher gestaltet, und zwar in Form einer Uferpromenade. **Abbildung 27** zeigt, wie sie gedacht ist. Der Gehweg entlang der Mauer wird von einem hochgezogenen Saum mit Wild- und Ziersträuchern begleitet, dazwischen sind in Abständen Sitzplätze eingefügt, die zum Süden hin den Blick unter Baumkronen auf den Strom und zur Insel „Eltviller Aue“ mit ihren Auenwaldbeständen freigeben. Diese hochwachsenden und den Ortsrand landschaftlich einbindenden Bäume sind einzeln oder in Gruppen auf einem Grünstreifen angeordnet, der auf der Landseite von einem Fußweg, auf der Wasserseite vom Leinpfad begrenzt wird.

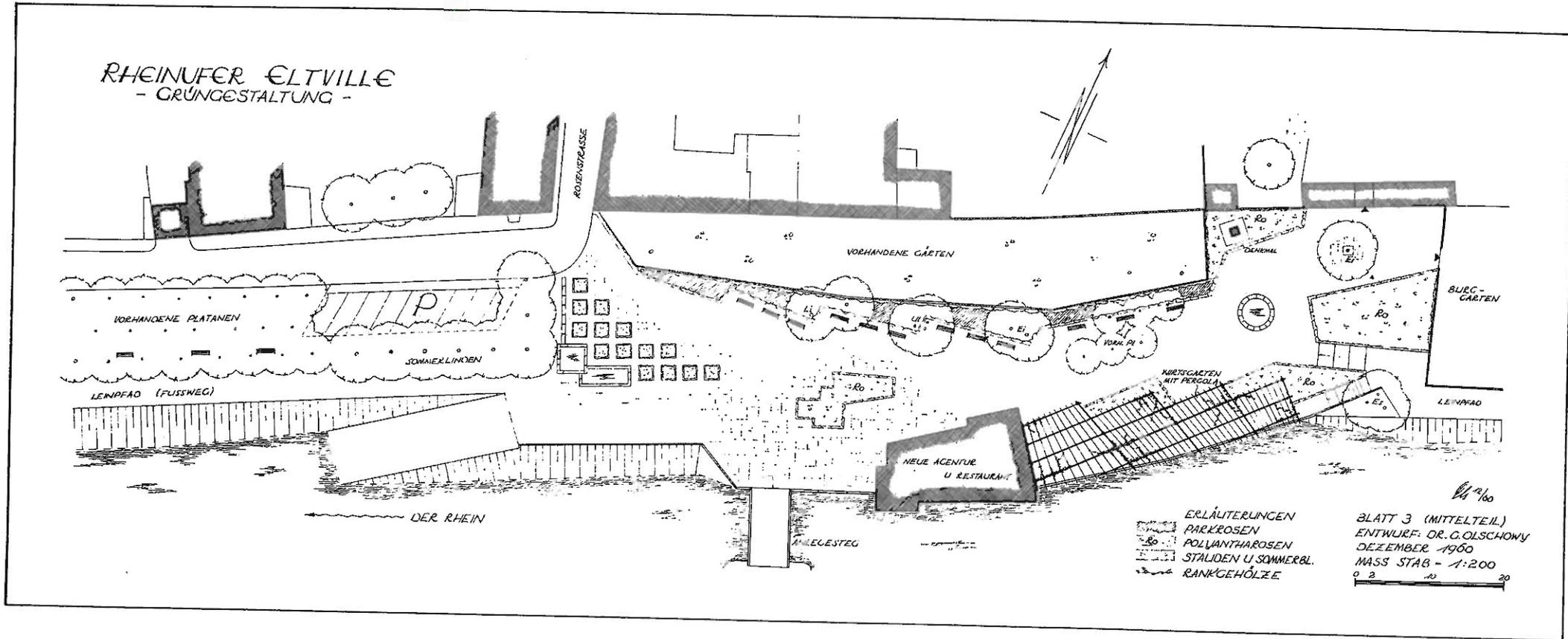


Abb. 26 Eltville. Ufergestaltung zwischen Martinsturm und Burg. Studie von G. Olschowy, 1960.

RHEINPROMENADE

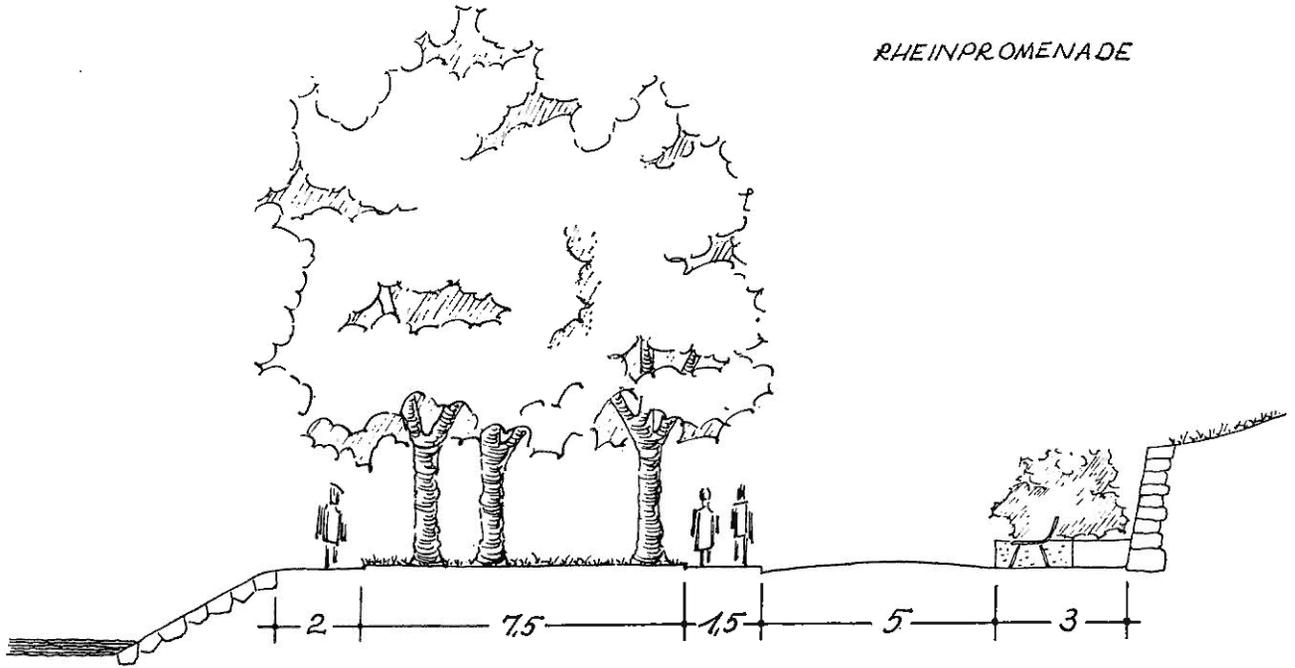


Abb. 27 Eltville, Rheinufer. Grüngestaltung zwischen Matheus-Müller-Straße und städt. Schwimmbad. Studie von G. Olschowy, 1960.

RHEINUFER ELTVILLE
- GRÜNGESTALTUNG -

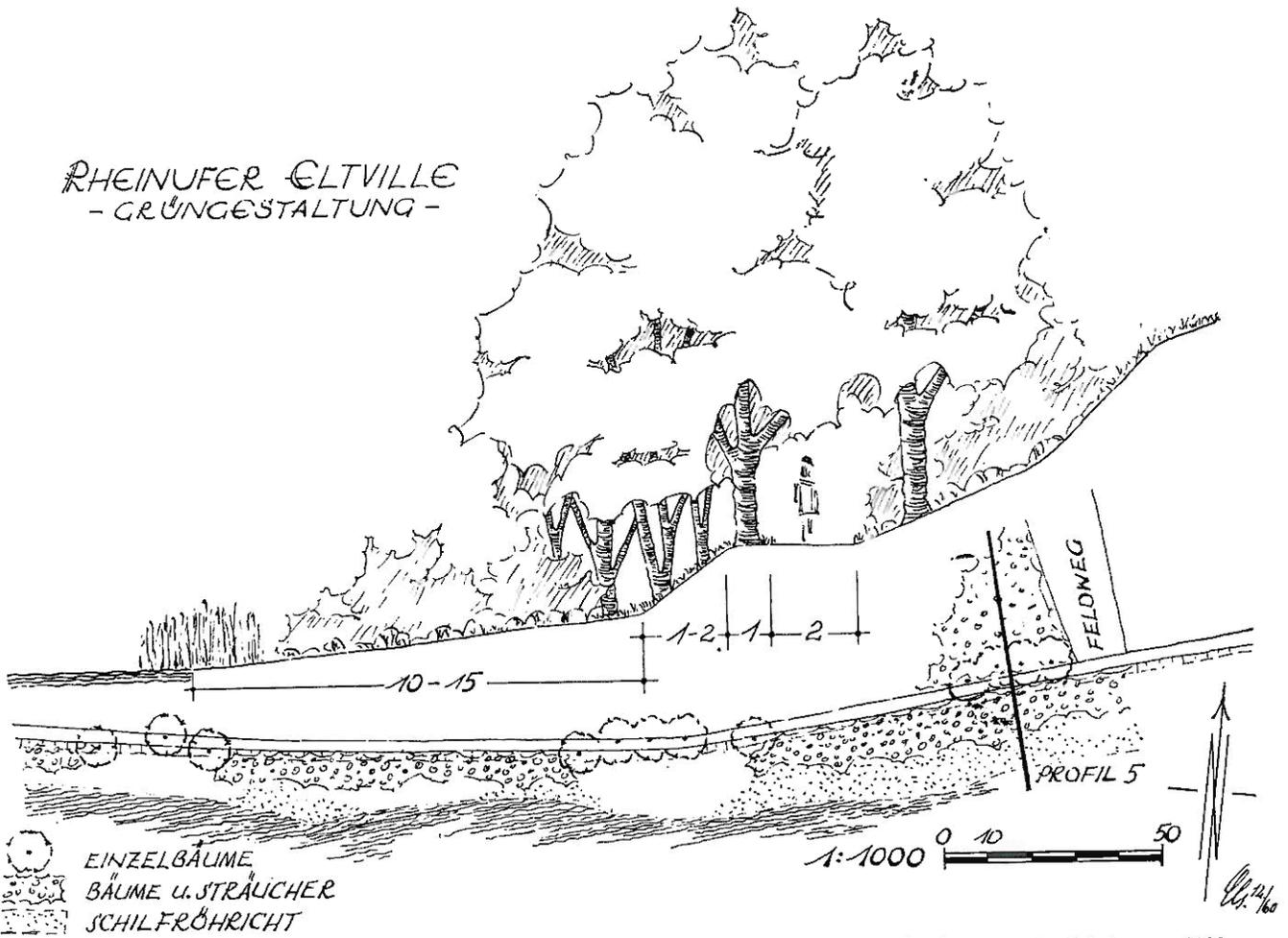


Abb. 28 Eltville, Rheinufer. Grüngestaltung des Uferweges nach Wiederwalluf. Studie von G. Olschowy, 1960.

Im Ostteil ist der Uferverlauf zunächst durch eine mehr oder weniger steile wasserseitige Böschung bestimmt, die nur streckenweise Sträucherpflanzung ermöglicht. Der Leinpfad als Fuß- und Wanderweg „wird beiderseits von schmalen Rasenstreifen begleitet, die geeignet sind, in Abständen Einzelbäume und stellenweise auch Baumgruppen aufzunehmen.“ Für den folgenden Abschnitt wird eine flach auslaufende Uferböschung charakteristisch (**Abbildung 28**). „Hier ist der geeignete Standort für Bäume und Sträucher gegeben, an die sich im Bereich der Wasserwechselzone ein Schilfgürtel anschließt. Der Leinpfad wird wieder-

um von schmalen Rasenstreifen begleitet, auf denen Einzelbäume und Baumgruppen stehen können.“

Wenn das Rheinufer durch Entschlußfreudigkeit und Verantwortungsbewußtsein der Bürger eines Tages – in Abschnitten, nach Dringlichkeit und verfügbaren Mitteln – im Sinne solcher Vorschläge gestaltet werden könnte, dann wird der Erfolg dieses Einsatzes nicht nur ihnen selbst und den vielen Besuchern zugute kommen, ihr Wirken „wird auch die Anerkennung der nachfolgenden Generationen finden“ (37).

9. Die Verantwortung vor der Zukunft

Der Rhein unserer Großväter und Urgroßväter, wie sie ihn gesehen, befahren, erwandert und erlebt haben, gehört der Vergangenheit an. Im Lärm des Fortschritts, in der technischen, wirtschaftlichen und sozialen Verwandlung ist manches dahingesunken, was früheren Generationen einmal teuer war, ihre Reiselust weckte und sie zum Lobpreis in Wort und Bild bewegte. Noch aber ist der große Gesamteindruck erhalten, noch immer ist vieles von dem lebendig, was einst den Rheingau „als eine leuchtende Inkarnation rheinischer Landschaft“ (2) entdecken und empfinden ließ.

Alle Verkehrsstraßenplanungen im Rheingau bedürfen wegen des einzigartigen Charakters dieser Landschaft, die den internationalen Fremdenverkehr am Rhein wesentlich mitbegründet hat, besonderer Fürsorge, damit nicht unnötigerweise attraktive Landschaftsteile, Ortsbilder und Baudenkmäler verdorben oder maßstäblich geschädigt werden. Es ist sicher nicht einfach, zwischen dem landschaftlich und denkmalpflegerisch Wünschenswerten und dem technisch-wirtschaftlich Notwendigen jeweils den rechten Ausgleich zu finden. Als oberstes Ziel sollte aber gelten, gerade die Werte zu erhalten, denen der Rheingau seinen besonderen, ja internationalen Ruhm verdankt. Dieser Ruhm ist nicht zuletzt durch zahlreiche literarische Zeugnisse von der Klassiker- und Romantiker-Zeit bis zur Moderne begründet worden. So sollte man versuchen, landschaftlich und baulich Charakteristisches in die Zukunft hinüber zu retten.

Die Rheinuferzone zwischen Niederwalluf und Eltville gehört zu den letzten großartigen, noch unberührten Stellen, wo der Strom und die Auenlandschaften der Inseln sich dem Erholungssuchenden und dem Globetrotter unmittelbar darbieten. Auch gibt die Stadt Eltville in ihrer Rheinuferpartie ein hervorragendes Bild, da architektonisch und historisch wertvolle Gebäudegruppen nahe an den Strom herantreten.

Die alte Stadt Eltville ist für Fußgänger vom Wald weit entfernt. Die Grünflächenbilanz sieht ohne die Rheinzone ziemlich traurig aus. Die Bemühungen, am Rheinufer eine Grünpolitik fortzusetzen, die in ausgezeichneter Weise mit der Anlage des städtischen Schwimmbades in der Uferzone begonnen hat, würden zunichte gemacht, wenn durch eine Schnellstraße, dazu noch künftig vierspurig, Stadt und Landschaft buchstäblich vom Strom abgeschnitten werden. Die sanften Windungen der „Rheingauer Riviera“ würden durch die technischen Linien eines in den Strom hineingebauten breiten Verkehrsbandes ausgeschliffen und in steilen, steinigen Böschungen verhärtet. Nicht nur der Stadt Eltville, sondern auch den benachbarten Großstädten Wiesbaden und Mainz, deren Bevölkerung ebenso an der Aufrechterhaltung einer naturnahen Erholungslandschaft am Rheinufer zwischen Niederwalluf und Eltville interessiert ist, geht Unersetzliches verloren. Es handelt sich bei dem ganzen Problem keineswegs nur um ästhetische Beweggründe, in weit höherem Maße stehen sozialhygienische Gesichtspunkte, Anliegen der Heimatpflege und Interessen des Fremdenverkehrs auf dem Spiel.

Die Situationen in Rudesheim, Bacharach und Oberwesel sind mit Eltville nicht vergleichbar. In Rudesheim trennt bereits der Eisenbahndamm die Rheinuferbebauung vom Strom. In Bacharach und Oberwesel aber liegen zwischen dem ohnehin schon vorhandenen Eisenbahndamm und der daneben verlaufenden Verkehrsstraße noch recht breite Grünflächen bis zum Rheinufer, wodurch eine einigermaßen wirksame Erholungsanlage verbleibt. In etwa ist das auch noch in den Rheingauaufergemeinden gegeben,

die vom Strom zurückliegen und ein breites Vorland haben. Ein Beispiel aber, das mit Eltville verglichen werden kann, bildet Dörnstein in der Wachau, wo man den Einsatz erheblicher Mittel nicht gescheut hat, die städtebaulich und historisch wertvolle Uferzone vor Straßenverkehr zu bewahren.

Der Einstellung der Menschen zu dem Problem des Kraftverkehrs in den Siedlungsräumen, dem Einfluß und der Bedeutung, die das Kraftfahrzeug für das menschliche Leben gewonnen hat, widmet man zunehmende Beachtung (25). „Den Verkehrsschwierigkeiten . . . schenkt die Öffentlichkeit zwar seit langem Aufmerksamkeit. Dagegen wird die Verschlechterung der städtischen Umgebung weitgehend hingenommen.“ Dieser Feststellung des unlängst erschienen englischen Buchanan-Report folgt die Forderung, Städte zu schaffen, „die im weitesten Sinne des Wortes wert sind, daß man in ihnen lebt“. Probleme des Verkehrs müssen daher gemeinsam und in Verbindung mit der städtebaulichen Planung gelöst werden. „Aus der grundsätzlichen Überzeugung, daß das Kraftfahrzeug die bisherigen althergebrachten städtischen Formen unmodern gemacht hat, wird für die Zukunft als Aufgabe abgeleitet: Vorsorge für eine ausreichende und zweckmäßige Bewegungsmöglichkeit des Verkehrs sowie Erhaltung guter städtischer Lebensbedingungen. Hierbei ist die Trennung menschlicher Tätigkeit vom Verkehr der tragende Gedanke“ (25).

Die vorliegende Untersuchung für Eltville greift von den bisher diskutierten Trassen (A, B, C, A/B und neuerdings E) die Linien C und E auf, da jede Rheinuferlinie aus den genannten Gründen verhindert werden müßte und die B-Linie (kleine Nordumgehung) als untragbar gilt (zu starke Einengung der städtebaulichen Entwicklung, stärkerer Eingriff in wertvolle Weinberglagen am Sonnenberg). Für die C-Linie wird ein neuer Diskussionsvorschlag unterbreitet (Lageplan und Höhenplan). Von ihr aus wird die Rheingauhöhenstraße am besten angeboten. Auch wird gezeigt, wie im Falle der C-Linie die städtebauliche Entwicklung von Eltville vor sich gehen kann.

Das Argument mancher Wirte, daß bei einer C-Linie die Stadt im „Verkehrsschatten“ liege, ist so wenig stichhaltig, wie die allenthalben bei Umgehungsstraßen zunächst von solcher Seite üblichen und nach dem Bau dann verstummenden Einwände. Eltville wird für Ziel- und Quellverkehr von und in Richtung Osten durch die gut ausgebaute alte B 42 erschlossen, die Kontakt zur Wiesbadener Südtangente hat. Im übrigen gibt es den Anschluß West an der C-Linie, von wo aus die neue Rheingauhalle, die Uferzone und das Freibad, selbstverständlich auch die Gaststätten und Beherbergungsbetriebe in kürzester Fahrt erreicht werden. Viel wichtiger ist der Anreiz, den das Stadttinnere und seine unmittelbare Umgebung selbst bieten. Dazu gehören Parkplatzangebote, dazu gehört vor allem aber die Antwort auf die Frage, was man in Eltville an Besonderem offeriert bekommt. Die Entscheidung über das Reiseziel fällt nicht während des Durch- und Vorüberausens, sondern längst vorher, und zwar veranlaßt durch Erinnerungen oder Neugier, durch Empfehlungen oder literarischen Ruhm. Sie fällt, angeregt durch den Zauber eines Unwechselbaren, das Natur und Kunst, Gastfreundschaft und Stille zu bieten haben. Kiedrich, nicht gerade durch Rennbahnen erschlossen und ein wenig abseits vom Hauptwege, mag hierfür als Beispiel gelten.

Auch die E-Linie, die jetzt der Stadt vom Landesverkehrsminister zur Stellungnahme vorgelegt worden ist, wurde

hinsichtlich der städtebaulichen Folgen für die Stadt untersucht. Nach Meinung des Gutachters ist sie sehr ernst zu nehmen und kommt daher als Lösung des Verkehrsproblems für Eltville ebenfalls in Betracht. Die Bündelung von Eisenbahn und Straße konzentriert die Störfaktoren in einem Verkehrsband. Der Querverbund zwischen den Ortsteilen nördlich und südlich dieses Bandes wird nicht mehr behindert, als es jetzt schon durch die Eisenbahnlinie und ihre bescheidenen Straßenunterführungen geschieht. Doch besteht jetzt eine Chance, diese Querverbindungen großzügiger zu gestalten. Soweit die E-Linie Baugebiete anschneidet, handelt es sich nicht um solche von besonderem städtebaulichen Rang. Die Überführung der Versorgungs- und Verkehrsanlagen ist technisch lösbar, sodann angetroffene Bausubstanz ist z. T. sanierungsbedürftig, und im weiteren Verlauf wird nur sehr locker bebautes Gelände angeschnitten. Eine Skizze veranschaulicht die städtebauliche Entwicklung für den Fall der E-Linie. Zu den von der Hessischen Straßenbauverwaltung vorgeschlagenen Knotenpunkten im Westen und Osten der Stadt werden Varianten zur Diskussion gestellt.

Die Behandlung der Verkehrsprobleme im Eltviller Raum wäre unvollständig, wenn man sich nicht auch mit dem Vorschlag der Regionalplanung Mainz-Wiesbaden auseinandersetzt, die eine Rheingauhöhenstraße propagiert. In der Tat hat sie vieles für sich, wenn man die künftige Verkehrssituation im Rheingau in allen Auswirkungen überdenkt. Ein Übersichtsplan läßt erkennen, in welcher Weise der Gedanke dieser Höhenstraße aufgegriffen worden ist. Ein großer Teil des Verkehrs auf der B 42 ist Ausflugsverkehr, ein Teil auch Verkehr zu den Rheingauhöhengemeinden. Gabelt man konsequent im Raume Eltville die bis dorthin vierspurig auszubauende B 42 in eine Talstraße (RQ 14,0) und in eine Höhenstraße, welche letztere – ihrem Zweck entsprechend – mit elastischeren Trassierungselementen und einem bescheideneren Querschnitt gebaut werden kann, dann gelingt es, in der Rheinuferrzone zwischen Eltville und dem Brückenkopf Geisenheim künftig einen vierspurigen Ausbau zu vermeiden, der mit seinen Konsequenzen den Maßstab und den Charakter der Landschaft zerstören würde. Hier heißt es frühzeitig die Folgen bedenken! Ist es dann nicht besser zu erzwingen, daß man für den Massenverkehr mehr die linksrheinische B 9 benutzt, die durch die Geisenheimer Brücke ja auch Rheingauverkehr übernehmen kann. Die Übersicht „Straßenplanungen im Rheingau“ deutet die Weiterentwicklung einer von der Regionalplanung Mainz-Wiesbaden in Vorschlag gebrachten Konzeption an, die man schon allein deshalb aufgreifen und weiterbetreiben sollte, um die Landschaft der Uferzone zu schonen und der dort liegenden Perlenkette von Städtchen noch einen wirksamen Rest von Ufergrün zu erhalten. Wie vieles ist im Rheingau eine Maßstabsfrage!

Die gebrachten Vorschläge basieren auf den nun schon über 15 Jahre währenden Diskussionen um die rechte Lage der B 42 im Raume Eltville. Daß sie so lange dauerten, war nicht von ungefähr. Alle angeführten Argumente im Streit der Meinungen vertreten berechnete Interessen. Im Laufe der Diskussionen sind die angebotenen technischen Lösungen ausgereift. Auch haben die Überlegungen der Ingenieure, wie man aus der verklemmten Situation herauskommen kann, veranlaßt, einen alten E-Linien-Vorschlag aus den Akten hervorzuholen und diesen nach modernen Gesichtspunkten durchzuarbeiten. So sollte man glauben, daß nun alsbald eine Entscheidung gefällt werden kann, die sowohl den Belangen des Verkehrs als auch den Anliegen der Denkmalpflege und der Rheingaulandschaft gerecht wird. In den beiden Skizzen zur städtebaulichen Entwicklung von Eltville ist jeweils angedeutet, wo der Abzweig zur Rheingauhöhenstraße geschehen könnte. Es sind das nur Anregungen.

Die zuständigen Stellen sollten sich noch einmal zusammensetzen und gemeinsam prüfen, ob die für die Raumschaft Eltville optimale, im Wege der ohnehin so notwendigen Flurbereinigung auch leichter durchführbare C-Linie gebaut werden soll oder ob man sich für die E-Linie zu entscheiden hat und wo die künftige Rheingauhöhenstraße abzweigen muß. Prestigefragen sollten jetzt keine Rolle spielen. Es verliert niemand sein Gesicht. Auch sei nicht übersehen, daß zwar die A-Linie und die A/B-Linie, aber auch die E-Linie von der Hessischen Straßenbauverwaltung erarbeitet wurden und daß sie sich ebenso mit der seinerzeit von dritter Seite in die Diskussion gebrachten C-Linie planerisch befaßt hat. Darf man hoffen, daß dieses gesamte Anliegen, nunmehr noch einmal der Öffentlichkeit, zugleich aber auch stadtväterlicher, landesväterlicher und bundesväterlicher Weisheit und Fürsorge unterbreitet, Gehör finden wird?

Das Plädoyer für die kleine Rheinstadt Eltville sei beschlossen mit einer Mahnung, die Fritz Schumacher in seinem 1932 erschienenen Buch über die Landesplanung im Hamburger Raum uns hinterlassen hat. Seine Worte unterstreichen den Ernst der Stunde:

„Jeder, der im praktischen Leben steht, wird es schon manchmal mit Schmerz empfunden haben, daß eine frühere Generation Bedürfnisse, die uns heute als selbstverständlich erscheinen, nicht vorbereitet hat. Der hinter uns liegenden Zeit kann man das nicht zum Vorwurf machen; die Gedankengänge, die wir „Städtebau“ nennen, waren damals noch nicht erkannt. Für das, was wir heute der künftigen Generation gegenüber unterlassen, gibt es diese Entschuldigung nicht mehr. Uns sind die Gedankengänge und die Methoden städtebaulicher Arbeit ganz anders ins Bewußtsein gerückt. Was wir heute tun, wird man später danach beurteilen, wie wir die Zukunft vorbereitet und für ihre Entfaltung die Möglichkeiten freigehalten haben.“

10. Literaturverzeichnis

1. Denkschrift des Magistrats der Stadt Eltville zur Umgehungsstraße (U 42) im Raume Eltville im Rheingau vom 3. April 1959 mit dem Gutachten des Prof. Dr.-Ing. E. Gassner, Bonn, vom 25. 3. 1959 und des amtlichen landwirtschaftlichen Sachverständigen Witter, Wiesbaden, der Stellungnahme des Landeskonservators von Hessen, Dr. Feldtkeller, Wiesbaden, vom 5. 3. 1959 und der Resolution der Stadtverordnetenversammlung vom 25. 2. 1959.
2. Der Rheingau und die Taunusbäder; aus alter Zeit. Herausgegeben von Jonas Jundt. Die Rheinbücher, Neue Folge IV, Verlag Peters, Bad Honnef 1954.
3. Paul Ortwin Rave: Rheinbilder der Romantik. Ansichten aus den Reisewerken um 1800. F. J. Marcan-Verlag, Köln 1924. Sonderabdruck aus dem „Wallraf-Richartz-Jahrbuch“, Band 1.
4. Werner Kratz: Eltville, Baudenkmale und Geschichte. 2 Bände. Verlag S. Wolf, Eltville 1962.
5. Eberhard Schenk zu Schweinsberg: Rheingau und Taunus. Deutscher Kunstverlag, München, Berlin 1957.
6. Heinz Biehn: Rheingau, Heimat unnennbarer Lust. Limes-Verlag, Wiesbaden 1954.
7. Joseph Maria Ritz: Heimat und Heimatpflege. In „Aschaffenburg Jahrbuch für Geschichte, Landeskunde und Kunst des Untermaingebietes“, Band 2. P. Pattloch Verlag, Aschaffenburg 1955.
8. Erich Kabel: Baufreiheit und Raumordnung. Die Verflechtung von Baurecht und Bauentwicklung im deutschen Städtebau. O. Maier Verlag, Ravensburg 1949.
9. Werner Weber: Das Recht der Landschaft. In „Beiträge zum Recht der Wasserwirtschaft und zum Energierecht“, Festschrift für Paul Gieseke. Verlag C. F. Müller, Karlsruhe 1958.
10. Romano Guardini: Das Ende der Neuzeit. Ein Versuch zur Orientierung. Hess-Verlag, Basel 1950.
11. Romano Guardini: Die Macht. Versuch einer Wegweisung. Werkbund-Verlag, Würzburg 1951.
12. Die Raumordnung drängt. Sechs Vorträge. Herausgegeben von der Landesgruppe Nordrhein-Westfalen der Deutschen Akademie für Städtebau und Landesplanung. Westdeutscher Verlag, Köln und Opladen 1964.
13. Die Grüne Charta von der Mainau. Mit Beiträgen von Graf Lennart Bernadotte, Prof. E. Kühn, Prof. Dr. K. Buchwald und Prof. W. Wortmann. Heft 10 der Schriftenreihe der Deutschen Gartenbaugesellschaft. Verlag G. Neske, Pfullingen 1961.
14. Karl Korn: Rettet das Land! Bericht über den Aufruf des deutschen Werkbundes vom November 1960. „Frankfurter Allgemeine Zeitung“ vom 26. 11. 1960.
15. Naturschutz — quo vadis? Bericht in der „Deutsche Zeitung“ vom 18. 9. 1963 über die Grundsatztagung in der Evangelischen Akademie Bad Boll, September 1963.
16. Erster Bericht der Bundesregierung über die Raumordnung. Bundestagsdrucksache IV/1492, Oktober 1963.
17. Der Rheingau von Morgen. Entwurf zu einem Kreisentwicklungsplan. Erster Band. Bearbeitet von Friedrich Breiter, Bezirksplanungsstelle des Regierungspräsidenten in Wiesbaden. Herausgegeben vom Kreisausschuß des Rheingaukreises, Rüdesheim, Februar 1959. Dazu Beiheft 1. Herausgegeben Oktober 1958.
18. Ewald Liedecke und Gerhard Isenberg unter Mitarbeit von H. Kistenmacher und F. Gerloff: Raumordnungsplan Region Mainz-Wiesbaden. Erläuterungsbericht Teil 1, Fassung September 1963; Teil 2, Fassung März 1964.
19. Ewald Liedecke: Anregung für die Führung der Bundesstraße 42 zwischen Rüdesheim und Wiesbaden, Fassung vom 10. 3. 1963.
20. Fritz Heinz Müller: Das Baurecht in Hessen. Loseblattsammlung. Richard Boorberg Verlag, Stuttgart.
21. Edmund Gassner: Erläuterungsbericht zum Flächennutzungs-, Generalbebauungs- und Baugebietsplan der Stadt Eltville vom 15. 2. 1960.
22. Johannes Göderitz: Städtebau. In „Taschenbuch für Bauingenieure“, herausgegeben von F. Schleicher. Band 2. 2. Auflage 1955. Springer-Verlag, Berlin.
23. Wolfgang Bangert: Leitsätze des Städtebaues. In „Mitteilungen der Deutschen Akademie für Städtebau und Landesplanung“, 1962 Nr. 4.
24. Wolfgang Bangert: Der menschliche Maßstab — Die Sorge für den Fußgänger im Verkehr. Zeitschrift „Städtehygiene“ 1963, Heft 12.
25. Fritz Busch: Traffic in Towns — Verkehr in Städten. Bericht einer britischen Untersuchungskommission. Zeitschrift „Straße und Autobahn“ 1964, Heft 8. Dazu auch: „Raumordnung und Städtebau zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden“. Vorbericht über die Arbeit der Sachverständigenkommission für die Untersuchung von Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden. Bundesbaublatt 1964, Heft 9.
26. Richtlinien für die Ordnung und Beschaffung von Grünflächen in der Stadt- und Landesplanung. Aufgestellt von der Deutschen Akademie für Städtebau, Reichs- und Landesplanung. Zeitschrift „Raumforschung und Raumordnung“ 1943, Heft 3/4.
27. Rüdiger Göb: Gemeinden und Landschaft. In „Soll unsere Landschaft weiter zerstört werden?“ Schriften des Deutschen Gemeindetages Heft 3. Bad Godesberg 1964.
28. Schweizerische Alpenposten, Band Malojastraße. 3. Aufl. 1960. Herausgegeben von der Generaldirektion der Post-, Telegraphen- und Telephonverwaltung, Bern.
29. Benno Reifenberg: Frankfurt am Main. Lamento und Zuspruch. „Frankfurter Allgemeine Zeitung“ vom 14. 4. 1963. Dazu auch Notiz in der „Frankfurter Neue Presse“ vom 30. 5. 1963: „Stadtbild bleibt erhalten. SPD-Antrag: Mainufer und Nizza für Fußgänger“.
30. O. Raschauer und P. Petrovic: Die Planung der neuen Wachaustraße. „Österreichische Bauzeitschrift“ 1957, Heft 2.

- O. Raschauer: Erfahrungen bei der landschaftlichen Ausgestaltung der neuen Wachaustraße. Zeitschrift „Straße und Verkehr“ 1959, Heft 4.
- H. Wudy und F. Zahm: Zum Neubau der Wachaustraße. „Österreichische Ingenieurzeitschrift“ 1958, Heft 12.
31. Inge Santner: Aufforderung zur Bummelei. Die neue Wachaustraße, Merian-Heft 1958/3: „Die Wachau“. Verlag Hoffmann und Campe, Hamburg. Dazu auch: Edmund Gassner: Dürnstein, die Malerstadt in der Wachau. Kölnische Volkszeitung vom 28. 8. 1932.
 32. Carl Pirath: Die Grundlagen der Verkehrswirtschaft, 2. Auflage 1949. Springer-Verlag, Berlin.
 33. Bruno Rothsuh: Der Ausbauwert von Straßen. Dr. rer. techn. Dissertation, Technische Hochschule Wien, 1962; zugleich veröffentlicht in der Schriftenreihe des Instituts für Städtebau, Raumplanung und Raumordnung an der T. H. Wien und als Heft 17 der Forschungsberichte „Straßenbau und Straßenverkehrstechnik“, herausgegeben vom Bundesminister für Verkehr, Abt. Straßenbau, Bonn 1962.
 34. Bruno Rothsuh: Der Verkehrsdruck und die Kunst des Straßenbauers. In Berichte zur Landesforschung und Landesplanung“ 1964, Heft 1. Springer-Verlag, Wien.
 35. Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL), Teil Linienführung. Fassung April 1963. Kirschbaum-Verlag, Bad Godesberg.
 36. Christoph Repenthin: Öffentliches Grün. Zeitschrift „Bauwelt“ 1964, Heft 16.
 37. Gerhard Olschowy, Lehrbeauftragter für Landschaftspflege an der Universität Bonn: Gutachten zur Gestaltung der Rheinuferlandschaft in Eltville/Rheingau. Manuskript. Bonn, 1960.

11. Verzeichnis der Abbildungen

	Topographische Karte 1 : 50 000, Eltville und Umgebung	8
Abbildung	1 Übersichtsplan der Varianten zur neuen Bundesstraße 42 im Raume Eltville	11
	2 Ansicht von Oestrich und dem Johannesberg. Aquarellierter Kupferstich von J. Ziegler, nach Zeichnung von L. Jansch. 1798	14
	3 Ansicht von Elfeld und Erbach. Aquarellierter Kupferstich von J. Ziegler, nach Zeichnung von L. Jansch. 1798	14
	4 Eltville oder Elfeld. Lithographie von J. A. Lasinsky. Aus dem „Skizzenbuch“, Frankfurt 1829	15
	5 Eltville, Rheinuferfront zwischen Sebastiansturm der westlichen Stadtmauer und Burg Crass. Im Mittelgrund rechts das Stadterweiterungsgebiet Eltville-Ost. Foto von R. Herzog, Wiesbaden	16
	6 Eltville, Rheinufer in Richtung Niederwalluf, vom Kirchturm der Stadtpfarrkirche St. Peter und Paul aus gesehen. Im Vordergrund die Eltviller Burg. Im Hintergrund Schornsteine und Gasometer der Industriegebiete von Wiesbaden und Mainz. Foto von F. Rath, Eltville	17
	7 Eltville. Rheinuferweg zwischen Eltville und Niederwalluf. Nach einer Ansichtspostkarte	17
	8 Eltville. Die „Rheingauer Riviera“. Nach einer Ansichtspostkarte	17
	9 Eltville, die Entwicklung des Stadtgrundrisses. Nach S. Lehmann (1934), mit Ergänzungen bis 1959	24
	10 Eltville. Bevölkerungsentwicklung	24
	11 Studie für eine Stadterweiterung von Eltville aus dem Jahre 1912. Bearbeitet von F. Weidenmüller im Städtebauseminar der Technischen Hochschule Charlottenburg unter den Professoren J. Brix und F. Genzmer	25
	12 Eltville. Veränderung der Bevölkerungsstruktur	26
	13 Die Weinbauflächen im Raume Eltville in den Jahren 1872/73 und 1959	27
	14 Rheinufer in Eltville bei Hochwasser	29
	15 Städtebauliche Strukturskizze für Eltville im Falle der C-Linie	31
	16 Dürnstein in der Wachau, Donauufer (Zeichnung des Verfassers)	32
	17 Dürnstein, Wachaustraße (Foto des Verfassers)	33
	18 Dürnstein, Donau-Uferweg (Foto des Verfassers)	33
	19 Vorschlag für eine „abgeflachte“ C-Linie, Lageplan. Maßstab etwa 1 : 25 000 (im Original zwischen den Seiten 36 und 37	
	20 Vorschlag für eine „abgeflachte“ C-Linie, Längsprofil (im Original 1 : 10 000 / 1 : 1 000), zwischen den Seiten 36 und 37	
	21 Querschnittsgestaltung von Verkehrsstraßen	34
	22 Städtebauliche Strukturskizze für Eltville im Falle der E-Linie entlang der Eisenbahn	37
	23 Winkel, Bundesstraße 42. Nach einer Ansichtskarte	41
	24 Winkel, Rheinuferpromenade und Bundesstraße 42. Nach einer Ansichtskarte	41
	25 Straßenplanungen im Rheingau	43
	26 Eltville. Ufergestaltung zwischen Martinsturm und Burg. Studie von G. Olschowy, 1960	45
	27 Eltville, Rheinufer. Grüngestaltung zwischen Matheus-Müller-Straße und städt. Schwimmbad. Studie von G. Olschowy, 1960	46
	28 Eltville, Rheinufer. Grüngestaltung des Uferweges nach Niederwalluf. Studie von G. Olschowy, 1960	46