



## NAVIGIEREN

Leonie Rinkens | Stadtpläne als Medien der Orientierung  
und Dokumente der Nachkriegszeit

Zitierempfehlung:

Rinkens, Leonie (2024): „Brücken der Vergangenheit, Karten des Wandels. Stadtpläne als Medien der Orientierung und Dokumente der Nachkriegszeit“, *unboxing maps. Karten, Medien, Praktiken*, <https://www.ub.uni-mainz.de/de/unboxing-maps/story>

---

Dieser Artikel ergänzt die Ausstellung „unboxing maps. Karten, Medien, Praktiken“ und deren digitale Präsentation unter <https://www.ub.uni-mainz.de/de/unboxing-maps/story>. Dort findet sich das Karten- und Bildmaterial der folgenden medienhistorischen Analyse. Die Arbeit entstand im Rahmen des Projektseminars „Karten ausstellen, Räume versammeln“ im Masterstudiengang Medienkulturwissenschaft an der JGU Mainz.

# BRÜCKEN DER VERGANGENHEIT, KARTEN DES WANDELS.

## Stadtpläne als Medien der Orientierung und Dokumente der Nachkriegszeit

Das Lesen und Erstellen von Karten sind „elementare Kulturtechniken unseres Orientierungshandelns.“<sup>1</sup> So muss die „Kartensprache“<sup>2</sup> genauso wie das Lesen und Schreiben erst erlernt werden. Seit der Einführung von Google Maps im Jahr 2005 ist zur Orientierung im Raum vor allem die Kompetenz im Umgang mit digitalen Medien von Bedeutung, womit das Lesen physischer Karten immer mehr in den Hintergrund rückt.<sup>3</sup> Im 20. Jahrhundert waren Landkarten und Stadtpläne allerdings ein wichtiges Medium der Orientierung und der Navigation, auch in der eigenen Stadt.

Der Stollfuß-Verlag veröffentlichte ab den frühen 1910er Jahren eine große Bandbreite von Stadtplänen, Reiseführern und Wanderkarten. Zwischen dem Ersten und Zweiten Weltkrieg verlagerte der Stollfuß-Verlag seinen Fokus zunehmend auf steuer- und wirtschaftsrechtliche Themen, die in dieser Zeit immer mehr an Bedeutungen gewannen. Bereits in den 1960er Jahren beanspruchten diese Themengebiete den größten Teil der Verlagsarbeit.<sup>4</sup> Mutmaßlich

---

<sup>1</sup> Krämer (2007): Karten - Kartenlesen - Kartographie, S. 74.

<sup>2</sup> Schlögel (2006): Im Raume lesen wir die Zeit, S. 98.

<sup>3</sup> Vgl. Müller (2022): Vom Zurechtfinden im Raum. Eine kurze Mediengeschichte des Navigierens, S. 45.

<sup>4</sup> Vgl. Ottendorff-Simrock (1963): 50 Jahre Stollfuss-Verlag, Bl. 4. Heute handelt es sich bei dem Verlag nach eigenen Angaben um einen der führenden Anbieter für Fachliteratur in den Bereichen Steuern, Wirtschaft und Recht. Vgl. Stollfuß Verlag: „Stollfuß Verlag: Pionier, Praxiskenner und Partner, <https://www.stollfuss.de/Unternehmen/> [29.05.2024].

stellte der Stollfuß-Verlag die Kartenproduktion Ende der 1970er Jahren ein, weil der Konkurrenzdruck aus dem Falk Verlag zu groß wurde.<sup>5</sup>

In der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts zirkulierten Stollfuß-Karten hingegen sowohl für touristische Zwecke als auch für den Gebrauch in der eigenen Stadt. Wilhelm Stollfuß (1889–1940) gründete 1913 den nach ihm benannten Verlag in Bonn. In einem Jubiläumsheft aus dem Jahr 1963 zum 50-jährigen Bestehen des Verlags wird Stollfuß als „Naturfreund und eifriger Wanderer“<sup>6</sup> beschrieben, der in den Anfangsjahren westdeutsche Reiseführer und Wanderkarten für seinen Verlag noch selbst schrieb und gestaltete. Die Karten des Verlags „fanden in den zwanziger Jahren große Verbreitung und verhalfen in der Nachkriegszeit weiten Kreisen dazu, im Naturerlebnis Entspannung und Erholung zu finden,“ resümiert die Chronik.<sup>7</sup> Die Beliebtheit der frühen Karten ermöglichte es dem Stollfuß-Verlag ein eigenes „Kartographisches Institut“ einzurichten. Dort ließ der Verlag Landkarten beispielsweise für den Gebrauch in der eigenen Stadt, zum Wandern oder für Ausflugsfahrten herstellen, darunter auch die „Stollfuss-Pläne“. Dabei handelt es sich um eine Serie, in der Stadtpläne für verschiedene westdeutsche Städte wie etwa Bonn, Solingen, Krefeld, Köln oder Mainz herausgegeben wurden. Der vorliegende Stadtplan aus der Kartensammlung des Geografischen Instituts trägt die Nummer 49 und zeigt „Mainz mit allen Vororten“; er ist zudem ausgestattet mit einem „Behördenführer, Verkehrsanbindungen und Straßenverzeichnis“.<sup>8</sup>

Im 20. Jahrhundert dienten solche Stadtpläne der Orientierung und der Navigation – auch in der eigenen Stadt. Die Medienhistorikerin Susanne Müller spricht vom Navigieren, „wenn wir uns mittels irgendwelcher Verortungssysteme in einem irgendwie umgrenzten Raum orientieren wollen.“<sup>9</sup> Diese Verortungssysteme können Kompass, Log oder eben Karten sein. Müller grenzt dabei das Navigieren von „dem ‚Schippen‘ auf dem Ozean, [...] dem ‚Flanieren‘ in der Großstadt oder dem ‚Surfen‘ im World Wide Web“<sup>10</sup> ab, weil es zielgerichteter verlaufe. Die Navigierenden konzentrieren und verlassen sich auf das jeweilige Instrument, anstatt ihre Aufmerksamkeit auf die Umgebung zu richten.<sup>11</sup> Karten erleichtern

---

<sup>5</sup> Entnommen aus einem E-Mail-Verkehr mit Michael Stollfuß.

<sup>6</sup> Ottendorff-Simrock (1963), Bl. 3.

<sup>7</sup> Ebd.

<sup>8</sup> Wilhelm Stollfuss Verlag Bonn Kartographisches Institut: Stadtplan Mainz. Stollfuss-Plan (49), Bonn Titel.

<sup>9</sup> Müller (2022): Vom Zurechtfinden im Raum, S. 46.

<sup>10</sup> Ebd., S. 47.

<sup>11</sup> Vgl. ebd.

und beschleunigen somit das Navigieren durch den Raum. Doch damit dies reibungslos funktioniert, müssen die kartografischen Daten schnell erfassbar und ihr Code leicht zu entschlüsseln sein.<sup>12</sup> Diese Praktikabilität für einen vereinfachten Gebrauch zeigt sich auch im vorliegenden Stadtplan von Mainz.

Erstens ist der eigentlichen Karte ein 24-seitiges Heft beigelegt, welches den Nutzer\*innen den Gebrauch dieses Stadtplans erleichtern soll. Neben einer ausführlichen Auflistung der Behörden, Verkehrsanbindungen, kulturellen Einrichtung und Sportanlagen findet sich dort auch ein detailliertes Verzeichnis aller Straßen und Plätze in Mainz und Umgebung.<sup>13</sup> Diesem Verzeichnis ist eine Einführung mit Hinweisen zum Gebrauch beigelegt, die es den Nutzer\*innen erlaubt sich schnell auf dem Plan zurecht zu finden und zu orientieren. Dem Orientieren in der Stadt geht also ein Orientieren auf der Karte voraus. In der Einführung wird dort erklärt, dass der Stadtplan in Planquadrate (insgesamt 100 Stück) eingeteilt ist. Hinter den jeweiligen Straßen in dem alphabetisch sortierten Verzeichnis steht immer eine Nummer, die auf das entsprechende Planquadrat hinweist. Ist die Zahl eingeklammert, weist das darauf hin, dass die Straßen zwar „in dem angegebenen Planquadrat liegen, die Namen jedoch aus technischen Gründen nicht eingezeichnet werden konnte[n].“<sup>14</sup> Abkürzungen kennzeichnen außerdem die unterschiedlichen Ortsteile, die mit einem Stern markierten Straßen befinden sich außerhalb der Karte. Zudem weisen die Buchstaben *a* bis *d* auf die jeweiligen Ecken in den Planquadraten hin: „*a* = links oben, *b* = rechts oben, *c* = links unten, *d* = rechts unten.“<sup>15</sup>

Zweitens kommt damit ein weiterer Aspekt der Praktikabilität zum Tragen: Hier wird die grundlegende menschliche Orientierung genutzt, die durch unseren Körper bestimmt wird. Der Körper dient als primäres Bezugssystem, durch das wir räumliche Begriffe wie oben und unten sowie links und rechts verstehen und so unsere Umgebung strukturieren können.<sup>16</sup> Indem der Stollfuß-Stadtplan den menschlichen Körper als primäres Bezugssystem nutzt, können die Positionen auf der Karte schnell und intuitiv erfasst werden, da sie den gleichen Richtungen entsprechen, die wir in unserer alltäglichen Umgebung verwenden.

---

<sup>12</sup> Vgl. Krämer (2007): Karten - Kartenlesen – Kartographie, S. 74.

<sup>13</sup> Vgl. Wilhelm Stollfuss Verlag Bonn Kartographisches Institut: Stadtplan Mainz, S. 4-20.

<sup>14</sup> Ebd. S. 10.

<sup>15</sup> Ebd.

<sup>16</sup> Vgl. Krämer (2007): Karten – Kartenlesen – Kartographie, S. 75.

Drittens wird das Lesen des Stadtplans durch eine knappe Legende erleichtert, die sich in der oberen rechten Ecke der Karte befindet. Eindeutige Symbole mit unterschiedlichen Farben lassen die Polizeistationen, die Post, Parkplätze, Straßenbahnen und weiteres schnell finden. Dabei fällt auf, dass die Hauptverkehrsstraßen, die auf der Karte durch ihre gelbe Färbung hervorstechen, nicht in der Legende vermerkt sind. Sie scheinen also keine weitere Erläuterung zu benötigen und verweisen damit auf den Mobilitätskonsens der autogerechten deutschen Nachkriegsstadt.

Viertens ist in der linken unteren Ecke ein Ausschnitt des Mainzer Stadtplans von der Innenstadt im Maßstab 1:8.500 eingefügt, der ergänzend Übersicht ermöglicht. Auf der großen Karte im Maßstab 1:15.000 ist dieser Ausschnitt rot umrandet. Die Planquadrate stimmen auf beiden Ansichten überein und können somit schnell abgeglichen werden.

Fünftens fokussiert sich der Stadtplan auf Straßenverbindungen, öffentliche Verkehrsmittel und wichtige Gebäude (Polizei, Post, Kirchen und öffentliche Gebäude), damit die Informationen übersichtlich bleiben und leicht zu verwenden sind. Bei der Erstellung von Karten ist es wichtig, zu selektieren, denn „[e]ine Karte, die alles darstellt, stellt nichts dar und ist sinnlos, sie wäre nichts anderes als Chaos, Tohuwabohu. Aussagekräftig werden Karten erst durch die Hervorhebung des einen und die Vernachlässigung des anderen.“<sup>17</sup>

Der vorliegende Stadtplan konzentriert sich somit auf Infrastrukturen, die besonders für die Einwohner\*innen von Mainz wichtig sind. Sehenswürdigkeiten, die für Tourist\*innen interessant sein können, wie der Mainzer Dom, werden nicht gesondert hervorgehoben und fügen sich in den Stadtplan ein. In dem beiliegenden Heft wird ebenfalls darauf hingewiesen, dass der Stadtplan weniger für touristische Zwecke gedacht ist: „Für Ihre Wanderungen und Ausflugsfahrten benutzen Sie am besten die bewährten Karten des Wilhelm Stollfuß Verlages Bonn.“<sup>18</sup>

Karten sind nicht nur orts- sondern auch zeitgebundene Medien, sie „schweben nicht in einem abstrakt-luftleeren Raum, sondern stehen in einem bestimmten historischen und kulturellen Kontext.“<sup>19</sup> Wie der Historiker Karl Schlögel ausführt, können Karten als Zeitdokumente nicht nur die geografischen Gegebenheiten, sondern auch die gesellschaftlichen und historischen Entwicklungen einer Stadt abbilden. „Jeder Schritt der

---

<sup>17</sup> Schlögel (2006): Im Raume lesen wir die Zeit, S. 100f.

<sup>18</sup> Wilhelm Stollfuß Verlag Bonn Kartographisches Institut: Stadtplan Mainz, S. 20.

<sup>19</sup> Schlögel (2006): Im Raume lesen wir die Zeit, S. 91.

Veränderung oder der veränderten Wahrnehmung und Erkenntnis der Welt schlägt sich in der kartographischen Repräsentation nieder.“<sup>20</sup> Daher ist es wichtig, eine „personelle Zuschreibung und Datierung“<sup>21</sup> von Karten vorzunehmen, um diese in ihren richtigen Kontext einordnen und interpretieren zu können.

Bei dem vorliegenden Stadtplan von Mainz handelt es sich um die achte Auflage, jedoch gibt es keine genaue Angabe des Erscheinungsjahrs, was die exakte zeitliche Einordnung erschwert. Trotz dieser fehlenden Datierung kann durch eine genauere Betrachtung und Analyse eine zeitliche Eingrenzung vorgenommen werden. Unterschiedliche Werbeanzeigen in dem Heft geben Hinweise auf das Jahr der Veröffentlichung. Auf Seite 8 des beigelegten Heftes findet sich eine Werbeanzeige für die Wach & Schliessgesellschaft Mainz, mit dem Hinweis: „gegründet 1903, Seit über 50 Jahren“<sup>22</sup>, was die Karte nach 1953 datiert. Eine Anzeige des Tachometer-Dienst Sponheimer Mainz deutet ebenfalls auf die frühen 1950er Jahre hin.<sup>23</sup> Der Tachometer-Dienst von Friedel und Fritz Sponheimer wurde zwischen Ende der 1940er bis Anfang der 1950er gegründet. Dies wird in einem Artikel über ihre Tochter Margit Sponheimer in der Fastnachtszeitung *Narrhalla* erwähnt.<sup>24</sup>

Doch was erzählt die Karte selbst von ihrer Herkunft? Sie lässt sich anhand einiger Details auf die frühen 1950er bis 1960er Jahre datieren. Neben der heutigen Theodor-Heuss-Brücke zeigt der Stadtplan eine weitere Brücke, die heute nicht mehr existiert, versehen mit dem Hinweis: „Provisorische Brücke z.Z. gesperrt“, in roter Schrift. Es handelte sich dabei um die Alexander-M.-Patch-Brücke, die in Verlängerung der Kaiserstraße über den Rhein nach Mainz-Kastel führte. Sie wurde 1946 errichtet, nachdem die Rheinbrücke (die heutige Theodor-Heuss-Brücke) von Truppen der deutschen Wehrmacht gesprengt wurde. Am 19. März 1945 erließ Hitler den sogenannten „Nero-Befehl“, der vorsah, „[a]lle militärischen, Verkehrs-, Nachrichten-, Industrie- und Versorgungsanlagen sowie Sachwerte innerhalb des Reichsgebietes, die sich der Feind für die Fortsetzung seines Kampfes irgendwie sofort oder in absehbarer Zeit nutzbar machen kann, [...] zu zerstören.“<sup>25</sup> Noch im selben Jahr wurden

---

<sup>20</sup> Ebd. S. 82.

<sup>21</sup> Ebd. S. 91.

<sup>22</sup> Wilhelm Stollfuss Verlag Bonn Kartographisches Institut: Stadtplan Mainz, S. 8.

<sup>23</sup> Vgl. ebd.

<sup>24</sup> Die Schauspielerin und Sängerin ist besonders durch ihre Auftritte in der Mainzer Fastnacht bekannt und wurde 2018 zur Ehrenbürgerin der Stadt Mainz ernannt.; vgl. Hessedenz (2019): Das Phänomen Sponheimer.

<sup>25</sup> Kellerhoff (2015): Im Bunker fiel Hitler Deutschlands Todesurteil.

insgesamt 17 Straßenbrücken, die über den Rhein führten, zerstört.<sup>26</sup> Trotz der zerstörten Rheinüberquerungen trafen die US-amerikanischen Einheiten in Mainz ein und errichteten noch 1945 eine Pontonbrücke. Sie bestand aus Schwimmkörpern und wurde kurz darauf durch eine Behelfsbrücke aus Stahl und Holz ersetzt. Die nach dem US-amerikanischen Lieutenant General Alexander M. Patch benannte Brücke diente ab 1946 als Verbindung der beiden Rheinufer. 1950 war die ursprüngliche Brücke wieder aufgebaut und wurde im Jahr 1968 nach dem ehemaligen Bundespräsidenten Theodor Heuss benannt. Die Alexander-M.-Patch-Brücke wurde noch im selben Jahr gesperrt und 1962 endgültig geschlossen, bis sie im Frühjahr 1963 abgerissen wurde.<sup>27</sup> Anhand dieser Informationen lässt sich der Stadtplan von Mainz also zwischen 1953 und Anfang 1963 einordnen, als beide Brücken existierten, die Behelfsbrücke jedoch gesperrt war.

Diese Analyse und zeitliche Einordnung zeigen, dass es sich bei dem Stadtplan um ein historisches Artefakt aus der Nachkriegszeit handelt. Er dokumentiert die Zerstörungen des Zweiten Weltkrieges und den darauffolgenden Wiederaufbau der Stadt Mainz. Die Umbrüche und Veränderungen dieser Zeit hinterließen nicht nur Spuren in der physischen Stadt, sondern auch auf der Karte selbst. Dass der Stollfuß-Plan von Mainz in der achten Auflage vorliegt, betont die Kurzlebigkeit von Karten und Stadtplänen. Schlögel schreibt, dass Karten „meist schon in dem Augenblick, da sie erscheinen, überholt“<sup>28</sup> sind. So nimmt der Bedarf an aktuellen Karten als Orientierungshilfen besonders nach großen Erschütterungen und Verwerfungen zu.<sup>29</sup> Sie verleihen „in komplexen Situationen einen Überblick, der es uns erlaubt, in räumlichen Gegebenheiten zu handeln.“<sup>30</sup> Erscheint es heute als eine Praktik der Vergangenheit, mit einer physischen Karte durch die eigene Stadt zu navigieren, konnte der damalige Mainzer Stadtplan den Einwohner\*innen helfen, sich in einer durch den Wiederaufbau ständig wandelnden Stadt zurechtzufinden. Stadtpläne konnten ein Gefühl von Stabilität und Struktur vermitteln, indem sie zeigten, welche Straßen benutzbar waren und welche Gebäude wieder aufgebaut wurden. Auch die erwähnten Werbeanzeigen in dem beiliegenden Heft halfen dabei sich im Nachkriegs-Mainz besser zurechtzufinden. Sie informierten die Mainzerinnen und Mainzer darüber, welche Geschäfte noch existierten, ihren Standort gewechselt hatten oder neu hinzugekommen waren. Karten

---

<sup>26</sup> Vgl. Kleukens/Wolf/Siemonsen (1950): Wiederaufbau der Strassenbrücke Mainz-Kastel, S. 13.

<sup>27</sup> Vgl. Werner (2023): Nach der Brückensperrung.

<sup>28</sup> Schlögel (2006): Im Raume lesen wir die Zeit, S. 81.

<sup>29</sup> Vgl. ebd. S. 82.

<sup>30</sup> Krämer (2007): Karten - Kartenlesen – Kartographie, S. 74.

sind somit nicht nur bedeutende Orientierungshilfen und Informationsträger ihrer Zeit, sondern auch Zeugnisse der Geschichte, die uns helfen, die Vergangenheit und den historischen Gebrauch von Karten besser zu verstehen.



## Literatur- und Quellenverzeichnis

- Hessedenz, Maike (2019): „Das Phänomen Sponheimer.“ In: Narrhalla, S. 14-23  
[https://mediathek.mainzer-carneval-verein.de/wp-content/uploads/2023/04/MCV\\_Narrhalla\\_2019\\_online.pdf](https://mediathek.mainzer-carneval-verein.de/wp-content/uploads/2023/04/MCV_Narrhalla_2019_online.pdf) [05.04.2024].
- Kellerhoff, Sven Felix (2015): „Im Bunker fällt Hitler Deutschlands Todesurteil“. In: Welt vom 19.03.2015, URL: <https://www.welt.de/geschichte/zweiter-weltkrieg/article138565395/Im-Bunker-faellte-Hitler-Deutschlands-Todesurteil.html> [22.06.2024].
- Kleukens, H./Wolf/Siemonsen (1950): Wiederaufbau der Strassenbrücke Mainz-Kastel. Eine Denkschrift zur Brückenweihe 1950, Mainz.
- Krämer, Sybille (2007): „Karten - Kartenlesen - Kartographie. Kulturtechnisch inspirierte Überlegungen“, in: Philine Helas et al. (Hg.): Bild/Geschichte, Berlin, S. 73-82.
- Müller, Susanne (2022): „Vom Zurechtfinden im Raum. Eine kurze Mediengeschichte des Navigierens“. In: Navigationen – Zeitschrift für Medien – Kulturwissenschaften, Jahrgang 22, Heft 1, S. 35-49.
- Ottendorff-Simrock, Walther (1963): 50 Jahre Stollfuss-Verlag. Eine kleine Chronik, Bonn.
- Schlögel, Karl (2006): Im Raume lesen wir die Zeit. Über Zivilisationsgeschichte und Geopolitik, Frankfurt am Main.
- Stollfuß Verlag: „Stollfuß Verlag: Pionier, Praxiskenner und Partner“, URL: <https://www.stollfuss.de/Unternehmen/> [28.05.2024].
- Werner, Sandra (2023): „Nach Brückensprengung: Das war die Mainzer Alexander-M.-Patch-Brücke“. In: Merkurist Mainz vom 25.03.2023, URL: [https://merkurist.de/mainz/26-maerz-1945-nach-brueckensprengung-das-war-die-mainzer-alexander-m-patch-bruecke\\_LcT](https://merkurist.de/mainz/26-maerz-1945-nach-brueckensprengung-das-war-die-mainzer-alexander-m-patch-bruecke_LcT) [27.05.2023].
- Wilhelm Stollfuss Verlag Bonn Kartographisches Institut: Stadtplan Mainz. Stollfuss-Plan (49), Bonn.