

Integriertes Entwicklungskonzept Innenstadt-Mainz

Kommentar zu Vorplanung und Bürgerbeteiligung des
Projektabschnitts Bahnhofstraße/Münsterplatz

*Mit Mail vom 17.03.2016 eingereicht
zur Bürgerbeteiligung Bahnhofstraße*

Stadtverwaltung Mainz
Stadtplanungsamt (61)

Postfach 3820
55028 Mainz

17. März 2016

Anschreiben zum Kommentarpapier IEK Innenstadt Mainz – Neugestaltung Bahnhofstraße/Münsterplatz

Sehr geehrte Damen und Herren,

dieses Kommentarpapier enthält Gedanken und Hinweise zum Vorplanungsstand des Projektabschnitts ‚Bahnhofstraße‘, welcher als Teil des Integrierten Entwicklungskonzepts Innenstadt (IEK) die Aufenthaltsqualität auf der Bahnhofstraße und dem Münsterplatz steigern soll.

Als interessierter Anwohner freue ich mich über die Bemühungen von Politik und Stadtverwaltung die Qualität der Innenstadt weiter zu steigern und die Attraktivität der Stadt Mainz auch langfristig zu erhalten. Auch begrüße ich die Bemühungen eine möglichst frühe Beteiligung der Öffentlichkeit außerhalb der formellen Planungsabläufe zu erreichen. Heutige Projekte zur Stadt-, Quartiers- und Infrastrukturentwicklung stehen einer großen Anzahl an partikulären Interessen von privaten, öffentlichen und privatwirtschaftlichen Akteuren gegenüber. Diese Gemengelage aus Interessen und daraus entstehende Zielkonflikte lassen sich im Rahmen der gesetzlich verankerten, formellen Planung nicht immer in einer Weise ordnen, die zu einem breiten Konsens in der Bevölkerung und anderen Akteuren führt.

Als Student der Technischen Universität Darmstadt mit Spezialisierungen in den Bereichen Raum- und Infrastrukturplanung, sowie erneuerbare Energien, geht mein persönliches Interesse fließend

über in ein großes fachliches Interesse an Projekten der Stadt- und Infrastrukturentwicklung. Dieses Kommentarpapier verbindet deshalb Erfahrungen, die ich als Anwohner des Bleichenviertels in den vergangenen Jahren sammeln konnte mit den Inhalten meiner Studienschwerpunkte. Hierbei liegt mein Hauptaugenmerk weniger auf Detailfragen architektonisch-ästhetischer oder fachplanerischer Art. Vielmehr versuche ich das Entwicklungskonzept und -im Rahmen dieses Kommentars- den Planungsabschnitt Bahnhofstraße/Münsterplatz ganzheitlich zu untersuchen und hinsichtlich der folgenden Kriterien zu bewerten:

Ausgleich der Interessen: Viele direkt oder indirekt Betroffene von Planungsvorhaben artikulieren ihre Bedürfnisse und Interessen in Planungsverfahren nicht oder erst zu einem sehr späten Zeitpunkt. Das Ziel einer integrierten Stadtentwicklung muss jedoch sein auch diese Belange früh im Planungsprozess zu berücksichtigen. Architektur- und Planungsbüros nehmen hierbei Schlüsselfunktionen ein, deren Zielsetzungen meist jedoch maßgeblich von politisch-öffentlichen Planungszielen und/oder privatwirtschaftlichen Interessen geprägt sind. Dieses Kommentarpapier versucht insbesondere nicht artikuliert Interessen von bisher nicht partizipierenden Betroffenen zu artikulieren. Da dem Kommentar keine quantitative raum-soziologische Forschung zugrunde liegt, wird weder Anspruch auf Vollständigkeit, noch auf Richtigkeit der eingeräumten Bedeutung für spezifische Aspekte und Bedürfnisse gestellt. Der Ansatz soll vielmehr den Untersuchungsrahmen von beteiligten Architekten und Planer erweitern und einige (ggf. neue) Untersuchungsfragen eröffnen.

Berücksichtigung ganzheitlicher Randbedingungen: Das Integrierte Entwicklungskonzept und insbesondere die einzelnen Planungsabschnitte sollten unter Berücksichtigung bestehender Fragestellungen der Mainzer Stadtentwicklung betrachtet werden. Neben den architektonischen und landschaftsplanerischen Aspekten der Neugestaltung von Straßen und Plätzen in der Mainzer Innenstadt, müssen übergreifende Fragestellungen mit eingebunden werden. Zwar sind im Rahmen der Entwicklung des IEK viele Fragestellungen aufgegriffen worden (z.B. Lärm, Jugend & Soziales, Einzelhandel), dennoch blieben einige Aspekte unzureichend beachtet oder gingen bereits auf dem Weg zur Vorplanung verloren und finden auch in darauf folgenden Planungsphasen keine Berücksichtigung, obwohl sie Kernelemente eines integrierten Planungsansatzes bilden. Das Kommentarpapier soll dort, wo ganzheitliche und/oder räumlich-sektoral übergreifende Aspekte vernachlässigt wurden auf eine neuerliche Berücksichtigung hinweisen.

Einbezug spezifischer Mainzer Fragestellungen: Einige Fragestellungen, die eine integrierte Stadtentwicklung in Mainz direkt oder indirekt beeinflussen oder im Rahmen des IEK berücksichtigt werden sollten, werden zurzeit bereits in der Mainzer Gesellschaft diskutiert. Diese offenen Fragestellungen müssen auch im Rahmen der einzelnen Planungsabschnitte berücksichtigt werden um mögliche Entwicklungspfade nicht vorzeitig zu schließen. Nicht alle dieser Fragestellungen werden im Planungszeitraum gesellschaftlich und politisch ausreichend diskutiert werden können um eine mehrheitsfähige Lösung zu finden. Insbesondere dann ist die eine offene und flexible Planung, die eine Anpassung an die zukünftige Meinungsbildung ermöglicht, von großer Bedeutung. Der Kommentar zum Bauabschnitt wird solche Aspekte

benennen, die schon heute Entwicklungspfade festschreiben für Problemfelder, die keine kurzfristige Lösung erwarten lassen.

Ich hoffe darauf, dass die aufgezeigten Untersuchungsfragen von der Stadtverwaltung und den beteiligten Architektur- und Planungsbüros bei der weiteren Konzeption der Neugestaltung Bahnhofstraße/Münsterplatz Berücksichtigung finden. Viele der Anmerkungen werden wahrscheinlich schon betrachtet worden sein. Gerade dann wird eine transparente und proaktive Kommunikation der Beurteilung bzw. Abwägung von Anforderungen, Bedürfnissen und Interessen für den weiteren Verlauf der Planung und den Erfolg eines IEK maßgeblich sein.

Mit freundlichen Grüßen

Mainz, den 17.03.2016

Inhaltsverzeichnis

ANSCHREIBEN ZUM KOMMENTARPAPIER IEK INNENSTADT MAINZ – NEUGESTALTUNG BAHNHOFSTRAÙE/MÜNSTERPLATZ	I
INHALTSVERZEICHNIS	IV
EINLEITUNG ZUM IEK UND DER BÜRGERBETEILIGUNG	1
PLANUNGSABSCHNITT BAHNHOFSTRAÙE/MÜNSTERPLATZ.....	2
VERKEHRSELASTUNG UND AUFENTHALTSQUALITÄT	2
HALTESTELLEN IM BEREICH BINGER STRAÙE	3
EINBEZUG (PRIVATER) DER EIGENTÜMER VON ANGRENZENDEN IMMOBILIEN	4
GESTALTUNG VON LICHTMASTEN, HALTESTELLEN UND SITZBÄNKEN	6
TRANSFORMATORSTATION AN GEBÄUDEFASSADE SPARKASSE/MVG RADSTATION	6
KONZEPTION DER LADESTRAÙE.....	7
ÖKOLOGISCHE STADT, URBAN GARDENING UND BÜRGERBEETE	7
BARRIEREFREIHEIT	8
SCHLUSSBEMERKUNG	9

Einleitung zum IEK und der Bürgerbeteiligung

Die Grundlage für dieses Kommentarpapier zu Neugestaltung des Abschnitts Bahnhofstraße/Münsterplatz im Rahmen des IEK Innenstadt ist die positive Beurteilung der frühen Bürgerbeteiligung und dem Vorhaben ein integriertes Konzept zur Entwicklung der Mainzer Innenstadt umzusetzen. Im Rahmen des Kommentares sollen deshalb weder die Bürgerbeteiligung, noch die Notwendigkeit einer Stadtentwicklungsplanung für Mainz diskutiert werden. Dennoch werden in diesem Abschnitt einige Aspekte zum IEK und der frühen Bürgerbeteiligung beleuchtet, deren sich beteiligte Planer und Architekten in Stadtverwaltung und Planungsbüros im Verlauf aller Projektphasen bewusst sein sollten.

Die Internetpräsenz zum IEK Innenstadt der Stadt Mainz stellt den interessierten Bürgern die notwendigen Hintergrundinformationen zwar zur Verfügung, dennoch sollten Art und Umfang bedacht werden. Die Bürgerbeteiligung (für den Abschnitt Bahnhofstraße/Münsterplatz) umfasst einen Zeitraum von rund 4 Wochen zwischen Bereitstellen von Vorplanungsunterlagen und der Frist zur schriftlichen Einsendung von Äußerungen. Während Stadtverwaltung, Entscheidungsträger in der Politik, sowie Architektur- und Planungsbüros bereits über einen längeren Zeitraum eingebunden sind und mit der Materie vertraut sind, müssen Bürger sich durch diverse Planungsentwürfe, Gutachten und Strategiepapiere arbeiten um einen einigermaßen umfassenden Überblick über das IEK und die Einbindung des Planungsabschnitts Bahnhofstraße/Münsterplatz in selbiges zu erhalten. Selbst mit als Person, die fachlich mit der Thematik vertraut ist, gelang es neben meinen beruflichen und privaten Verpflichtungen in der gegebenen Zeit nicht alle vorhandenen Unterlagen in hinreichender Weise zu sichten. Für Bürger mit anderem fachlichen Hintergrund dürfte dies noch weniger möglich gewesen sein. Die Überlappung von Bürgerbeteiligung zu verschiedenen Bauabschnitten scheint zwar auf planerischer Sicht sinnvoll, stellt für den Bürger jedoch gleichzeitig eine noch höhere Hürde dar.

Zur medial-kommunikativen Aufbereitung der Bürgerbeteiligung gilt es noch eine weitere Anmerkung zu machen. Zwar lese ich nicht regelmäßig eine Tageszeitung der Region Mainz, dennoch halte ich mich für einen interessierten Bürger. Von der Bürgerbeteiligung habe ich leider nur aus dem Amtsblatt der Stadt Mainz erfahren. Dieses Kommunikationsmittel ist zwar für eine rechtssichere Kommunikation von Belangen der Stadtverwaltung unerlässlich, darf jedoch nicht als Sprachrohr für eine hinreichende Information der Bürger verstanden werden. Die notwendige Kommunikation sollte über andere PR-/Kommunikationsmaßnahmen unterstützt werden. Mögliche Knotenpunkte für die Kommunikation der Planungsziele und Planungsstände sind Veranstaltungen, wie z.B. das Marktfrühstück, oder Geschäfte im Einzugsbereich Innenstadt, die mit Infobroschüren, Flyern oder Plakaten bedient werden sollten.

Planungsabschnitt Bahnhofstraße/Münsterplatz

Die folgenden Anmerkungen zur Vorplanung für den Planungsabschnitt Bahnhofstraße/Münsterplatz beziehen sich sowohl auf das beim Realisierungswettbewerb erfolgreiche Konzept als Ganzes, als auch auf die Vorplanungsunterlagen mit Stand Januar 2016, welche auf der Internetpräsenz des IEK Innenstadt bereitgestellt wurden. Die folgenden Unterkapitel beschäftigen sich allgemeinen Aspekten der Planung oder mit spezifischen Teilaspekten des Planungsstandes. Die jeweilige Diskussion des Themas soll den Planenden möglichst neue Denkansätze liefern und/oder zu einer neuerlichen Beurteilung von Entscheidungen führen, die innerhalb der Vorplanung getroffen wurden.

Verkehrsbelastung und Aufenthaltsqualität

Das prämierte Konzept des freiraumplanerischen Realisierungswettbewerbs, sowie der Erläuterungsbericht zur Vorplanung des Planungsabschnitts Bahnhofstraße/Münsterplatz beschreiben die Wirkung des geplanten Vorhabens wie folgt: „Trotz der komplexen Verkehrssituation entsteht hier ein stadträumlich attraktiver Bereich mit hoher Aufenthaltsqualität.“ Im Allgemeinen stimme ich mit der Ansicht überein, dass der Planungsentwurf zu einer Erhöhung der optischen und Aufenthaltsqualität am Münsterplatz führen kann, dennoch teile ich die Einschätzung nicht, dass allein hierdurch ein stadträumlich attraktiver Bereich entsteht. Die enorme Verkehrsbelastung am Münsterplatz durch starken Individualverkehr auf der Achse Binger Straße/Große Bleiche und ÖPNV von Bahnhofstraße auf Schillerstraße und Große Bleiche bzw. in umgekehrter Richtung erzeugen eine Atmosphäre, die nicht zum Verbleib auf dem Münsterplatz einlädt. Das Konzept des Glasdachs mit Sitzgelegenheiten und die Erschließung des Platzes für öffentliche Nutzung des Raums auf der Südostseite zielen zwar auf eine hohe Aufenthaltsqualität mit dem Ziel, Fußgängerströme am Münsterplatz zu verlangsamen oder sogar dort zu binden, ohne eine maßgebliche Reduzierung des (motorisierten) Verkehrsflusses wird sich dies jedoch nicht umsetzen lassen. Infolgedessen wird der Münsterplatz, wie auch heute schon, lediglich ein ÖPNV-Knoten bleiben, der als Zugangs- oder Umsteigepunkt genutzt und für einen zeitlich minimalen Aufenthalt ersucht wird. Eine Steigerung der Aufenthaltsqualität, die auch zu einem längeren Aufenthalt am Platz führt, muss m.E. mit einer Verkehrsreduzierung (insbesondere des Individualverkehrs) einhergehen. Einen Beleg für o.g. Einschätzung liefert die Lärmkarte für Hauptverkehrsstraßen und sonstige Straßen, welche eine besonders hohe Lärmbelastung im Bereich der Straßenkreuzung am Münsterplatz angibt¹. Zwar gibt der Lärmaktionsplan vom Mai 2009 als Maßnahme I zum aktiven Lärmschutz in diesem Bereich das Ziel einer Geschwindigkeitsreduzierung an, welches m.W. jedoch noch nicht umgesetzt ist. Auch ist die Rede die Problematik um Verkehrslärm und -zahlen in einem „Verkehrskonzept Innenstadt“ zu diskutieren und Lösungen zu erarbeiten, dieses Konzept konnte bei meinen Recherchen jedoch nicht gefunden werden.

¹ Die Angaben von >70dB(A) beziehen sich auf simulierte Werte in 4m über dem Gelände. Es ist davon auszugehen, dass die Lärmbelastung in (stehender/sitzender) Kopfhöhe noch höher ist.

Eine wirkliche Steigerung von Aufenthaltsqualität und Attraktivität des Münsterplatzes bedürfen einer detaillierten Betrachtung der Verkehrsflüsse. Über diesen Bauabschnitt hinaus Bedarf das gesamte IEK dieser Betrachtung. Eine Stadtraumerneuerung ohne Verkehrsoptimierung kann nur bedingt dazu beitragen die Planungsziele zu erfüllen und den Interessen von Bürgern und anderen Akteuren gerecht zu werden.

Haltstellen im Bereich Binger Straße

Die Einreichung zum Realisierungswettbewerb und der Lagepläne (Maßstab 1:200), der Teil der Vorplanungsunterlagen ist, zeigen im Übergang zur Binger Straße in beide Fahrrichtungen jeweils eine neue Bus- und/oder Straßenbahnhaltestelle (HS). Auf diese Neukonfiguration soll in diesem Abschnitt des Kommentarpapiers eingegangen werden. Die Schaffung neuer Haltestellen im o.g. Bereich des Münsterplatzes zielt vermutlich darauf ab die Linienpläne der Mainzer Verkehrsgesellschaft MVG flexibilisieren zu können. Direkte und indirekte Auswirkungen hat diese Anordnung jedoch für Passanten, ÖPNV-Nutzer und den Verkehrsfluss.

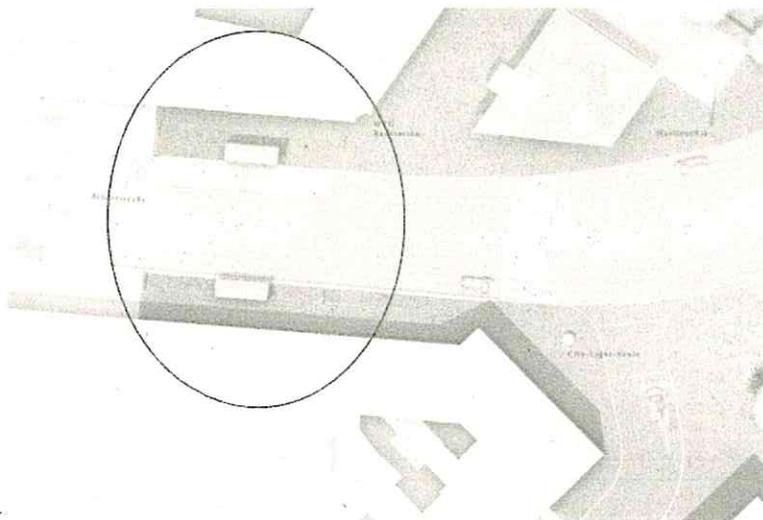


Abbildung 1: Neue Haltestellen im Übergang zur Binger Straße

Für Passanten und Fußgänger am Münsterplatz erhält der Platz einen Beengenden Charakter, wenn sowohl in der Bahnhofstraße als auch in der Binger Straße ein bzw. mehrere Busse/Bahnen ankommen. Die Passanten sind zwischen dem Verkehrsknoten Münsterplatz, Bussen/Bahnen in Bahnhofstraße und Binger Straße, sowie der hohen Fassade des Sparkassengebäudes eingeeengt. Verstärkt wird der beengende (und ggf. sogar bedrohliche) Charakter dieser Konfiguration durch die Ein-, Aus- und Umsteigenden ÖPNV-Nutzer, welche den Platz queren um ihre Anschlüsse zu erreichen.

ÖPNV-Nutzer müssen den Platz und ggf. die Binger Straße queren um ihre Anschlüsse erreichen zu können. Diese Nutzerbewegungen führen zu stoßartigen Wanderbewegungen über den Platz. Im Falle von ankommenden Nutzern an der HS Binger Straße in Richtung Große Bleiche/Schillerplatz ist zudem mit einer Straßenüberquerung ohne Rücksichtnahme auf Signale der bestehenden Ampelanlage zu rechnen um Anschlusslinien erreichen zu können. Die jeweilige Bahn bzw. der Bus an

der Haltestelle versperrt zudem die Sicht auf den Bereich der Kreuzung und den Gehweg am Ampelübergang. Dies führt für alle Verkehrsteilnehmer zu einem erhöhten Unfallrisiko. Die Notwendigkeit der zusätzlichen HS sollte generell überprüft werden. Für den Fall, dass die HS Bestandteil der Planung bleiben, sollte über eine Verlegung der HS Binger Straße Richtung Große Bleiche/Schillerplatz, sowie eine Verbreiterung des Fußgängerüberwegs an der Ampelanlage nachgedacht werden.

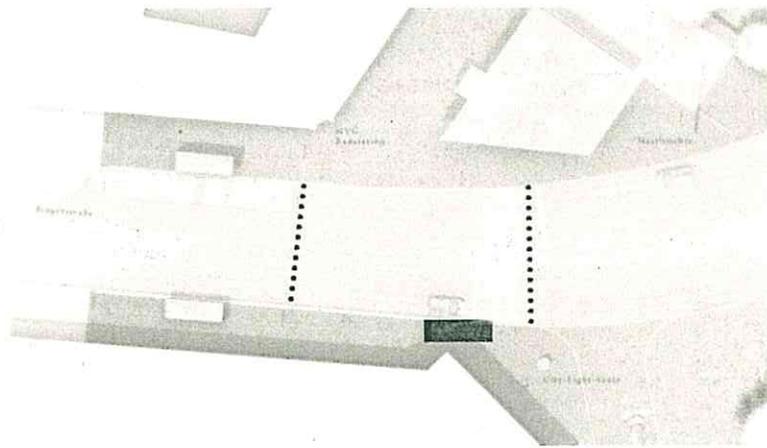


Abbildung 2: Skizze der geänderten HS Anordnung

Des Weiteren sollen mit Bezug auf die Anordnung der beiden HS auf die Situation für Fahrradfahrer eingegangen werden. Der Radweg auf der Nordseite der Binger Straße führt zwischen dem offen gestalteten Platz und der HS hindurch und muss von ÖPNV-Nutzern und Passanten gekreuzt werden. Für Radfahrer stellt diese Anordnung ein besonders hohes Unfallrisiko dar. Zwar kann der Rad fahrende Verkehr auch über ein Lichtsignal der Ampelanlage für die Fußgängerquerung der Binger Straße gestoppt werden, dennoch löst dies nicht den Zu- bzw. Ausstieg von ÖPNV-Nutzern an der HS Binger Straße in Richtung Alicenbrücke/Zahlbach. Vor dem Hintergrund der erläuterten Problematik und mit Blick auf wiederkehrende Diskussionen um die Verlegung von Radwegen in der Großen Bleiche sollte die Anordnung von HS und Radwegen neu überdacht werden und auch hier ein ganzheitlichen Konzept für die Radwege auf der Achse Große Bleiche/Binger Straße vom Rhein Richtung Universität gefunden werden. Insbesondere sollte die Gestaltung des Münsterplatzes hier keine Festlegungen treffen, die eine spätere Implementierung von (Rad-)Verkehrskonzepten einschränken.

Einbezug (privater) der Eigentümer von angrenzenden Immobilien

Eine umfassende Steigerung der Qualität von Bahnhofstraße und Münsterplatz scheint nur unter Aktivierung privater Eigentümer angrenzender Immobilien erreichbar. Hauptaugenmerk muss hierbei auf die Flachbauten (Bahnhofstraße Ecke Große Bleiche) und das Gebäude der Fa. Kinderladen Wirth gelegt werden. In wie weit die privaten Eigentümer der genannten Immobilien bereit sind einen Beitrag zur Erneuerung der Innenstadt zu leisten ist fraglich. Dennoch müssen sich die

Stadtverwaltung, Politik und Planende Akteure im Klaren darüber sein, welche der Planungsziele ohne ein Mitwirken dieser Eigentümer nicht zu erreichen sein werden.

Die Flachbauten am Münsterplatz sind von geringer optischer Qualität und liegen direkt in der Sichtachse vom Schillerplatz/Proviantmagazin auf den Münsterplatz. Die Wahrnehmung des Münsterplatzes ist damit maßgeblich durch diesen Ersteindruck bestimmt. Eine Sanierung der Gebäude, mindestens jedoch eine auf optische Aspekte der Gebäudehülle ausgerichtete Modernisierung sollte unbedingt verfolgt werden.

Das Gebäude, in dem die Fa. Kinderladen Wirth angesiedelt ist, besticht durch eine Fassadenoptik mit geringem Charme und einer schlechten optischen Anbindung an die umliegenden Gebäude (insbesondere Sparkasse, Finanzamt, Erthaler Hof). Zwar sind mit den Firmen Kinderladen Wirth und ‚Geniebertreff‘ Grünwald (falls dieser noch geöffnet hat) zwei hochwertige Einzelhändler in dem Gebäude angesiedelt, dennoch kann eine Aufwertung des Münsterplatzes und der Achse zum Schillerplatz nur erreicht werden, wenn hier ebenfalls eine Modernisierung erfolgt. Auch das Gebäude



Abbildung 4: Sicht auf die Flachbauten und das Gebäude Bahnhofstraße bzw. Schillerstraße Ecke Große Bleiche.

(Quelle: AZ Mainz/Sascha Kopp)



Abbildung 3: Sicht auf das Gebäude Bahnhofstraße bzw. Schillerstraße Ecke Große Bleiche.

(Quelle: www.wirth-mainz.de)

in dem die Postfiliale (Bahnhofstraße 2) angesiedelt ist bedarf einer Anpassung um den Zielen der Neuentwicklung von Bahnhofstraße und Münsterplatz gerecht zu werden. Zwar berücksichtigt die Vorplanung eine Anhebung des Gehwegniveaus um die barrierefreie Erschließung des Gebäudes zu gewährleisten, dennoch kann damit allein keine Barrierefreiheit erreicht werden. Hierfür muss auch die innenliegende Treppe baulich verändert werden und durch Rampe oder Aufzug ergänzt werden. Dieses Thema liegt vermutlich ebenfalls außerhalb des direkten Einflussbereichs der planenden Akteure, sollte aber dennoch mit dem Eigentümer des Gebäudes erörtert werden. Auch das gegenüberliegende Gebäude der Sparkasse konnte durch eine Neugestaltung der bestehenden Rampe optisch aufgewertet und nutzerfreundlicher werden. Wechselwirkungen einer solchen Maßnahme und dem Planungsentwurf sollten berücksichtigt werden.

Gestaltung von Lichtmasten, Haltestellen und Sitzbänken

Auch wenn die Gestaltung von Lichtmasten, Haltestellen und Sitzbänken erst noch in einem anderen Entwurf erarbeitet werden muss, sollte bereits an dieser Stelle der Hinweis angebracht werden, dass im Rahmen des IEK ein einheitliches Bild von Haltestellen und Sitzmöglichkeiten im Mainzer Stadtgebiet wünschenswert ist. Es sollte darauf geachtet werden, dass Plätze in der Innenstadt keine großen optisch-gestalterischen Unterschiede bezüglich der Wahl von Formen und Materialien aufweisen bzw. diese Abweichungen bewusst und begründet eingesetzt werden. Ein Beispiel für die Gestaltung bietet der Karmeliterplatz, welcher erst vor kurzem fertiggestellt wurde.

Transformatorstation an Gebäudefassade Sparkasse/MVG Radstation

Bei der Gestaltung der Transformatorstation an der Hauswand der Sparkasse und der geplanten MVG-Radstation sollten bestehende positive Beispiele im Stadtgebiet berücksichtigt werden. Die Transformatorstation am Gartenfeldplatz und Holzstraße/Hopfengarten sind Beispiele für eine gute Integration von elektrischer Infrastruktur in das Stadtleben. Auch am Münsterplatz sollte ein solches Konzept verfolgt werden und der Transformator als Sitzgelegenheit nutzbar und optisch Ansprechend gestaltet werden. Ggf. kann die Transformatorstation auch in das Sitzkonzept unter dem geplanten Glasdach integriert werden. Eine Beleuchtung ähnlich der Transformatorstation Standort Kaiserstraße (zwischen Albinstraße und Greiffenklaustraße) eröffnet eine weitere gestalterische Möglichkeit. Wechselnde Farben der Beleuchtung² könnten den besonderen Charakter des Glasdachs zusätzlich unterstreichen. Im besten Fall kann eine Aufteilung der elektrischen Lasten auf mehrere Transformatoren dazu führen eine offene Sitzanordnung unter Kleintransformatoren zu erreichen. Ob und wie ein solches Konzept umsetzbar und finanzierbar ist, müsste eine genauere Untersuchung durch die Planungsbeauftragten erst zeigen.

² Ähnlich der Beleuchtung des Eifelturms, die sich u.a. nach besonderen Ereignissen in Politik, Sport und Gesellschaft richtet.

Konzeption der Ladestraße

Die Implementierung des Konzepts zur Ladestraße von der Parcusstraße zur Einfahrt in die Hintere Bleiche ist in den bereitgestellten Planungsunterlagen noch nicht hinreichend erläutert. Wie soll die Einfahrt in diese Ladestraße geregelt sein? Wird darauf gehofft, dass der Individualverkehr die Straße nicht nutzt, oder wird die Einfahrt durch entsprechende Beschilderung beschränkt (z.B. „Anlieger frei“ oder „Lieferverkehr frei“)? Welche Geschwindigkeitsbeschränkung soll in diesem Bereich gelten? Darf Individualverkehr aus der Hintere Bleiche kommenden die Bahnhofstraße queren oder muss hier abgebogen werden? Alle diese offenen Fragestellungen beziehen sich auf die Frage des entstehenden Unfallrisikos für Fußgänger, für die diese Neugestaltung ja den größten Nutzen haben soll.

Ökologische Stadt, Urban Gardening und Bürgerbeete

In den vergangenen Jahren wurde in der Mainzer Stadtgesellschaft verstärkt über ökologische Qualität von Stadträumen diskutiert. Neben dem passiv-gestalterischen und baulichen Aspekt bezieht sich diese Diskussion auch auf aktive ökologische Maßnahmen, wie sie z.B. im Rahmen von Bürgerbeeten umgesetzt wurden. Auch für das IEK und den Abschnitt Bahnhofstraße/Münsterplatz sollte dieses Konzept aufgegriffen werden und Möglichkeiten untersucht werden eine ökologische Aktivierung dieses Stadtraums zu erreichen. Die Vorplanung weist den südöstlichen Teil des Münsterplatzes bereits als sozial genutzten Freiraum für „Gastronomie, temporäre Einrichtungen und Veranstaltungen“ aus. Eine Einbindung von weiteren Maßnahmen zur Aktivierung ökologische Potential sollten hier, aber auch auf dem Platz auf der gegenüberliegenden Straßenseite untersucht werden. Folgende drei Anregungen werden deshalb gegeben:

Bürgerbeet / Bürgerhochbeet auf Südostseite des Platzes: Die im Realisierungswettbewerb gezeigten Einfassungen von Bäumen, die den Charakter von kleinen Wiesen haben, könnten ebenfalls als Bürgerbeete oder als Bürgerhochbeete geplant werden. Hochbeete hätten insbesondere den Vorteil, dass versehentliche Beschädigung, Vandalismus von bzw. das Urinieren auf Pflanzen erschwert wird.

Hochbeete auf Nordwestseite des Platzes: Auf dem eigentlichen Münsterplatz könnten ebenfalls Hochbeete installiert werden. Ein möglicher Standort hierfür ist die aktuelle Position des Transformators (sofern dieser als Sitzbank ausgeführt und ggf. unter das Glasdach verlegt wird). Ein anderer Standort ist direkt unter dem Glasdach. Als Pflanzensäule oder -pyramide ausgelegte Hochbeete würden die versiegelte Fläche begrünen und einen weiteren Atmosphärischen Akzent setzen. Die Bewässerung an diesem Standort kann über Regenwassersammlung auf dem Glasdach realisiert werden. Bei Bepflanzung mit Gemüsepflanzen für den Verzehr sollte hierbei allerdings auf die Abscheidung der ersten Wassermenge geachtet werden, um Staubpartikel und Schadstoffe nicht an die Pflanzen zu spülen (First-Flush). Werden Pflanzsäulen lediglich für die Begrünung mit Zierpflanzen genutzt, kann auf diese First-Flush-Einrichtung verzichtet werden.

Barrierefreiheit

Das Ziel die Erschließung des Münsterplatzes vollständig barrierefrei zu gestalten ist m.E. besonders wichtig. Eine lebendige Innenstadt kann nur erhalten werden, wenn allen Alters- und Bürgergruppe der Zugang gewährt wird. Für ältere Menschen, Menschen mit Behinderung, aber auch Familien mit Kinderwagen ist die barrierefreie Gestaltung von Stadträumen die Grundlage der Partizipation am öffentlichen Leben. Einen Aspekt zur Barrierefreiheit wurde bereits im Abschnitt „Einbezug (privater) der Eigentümer von angrenzenden Immobilien“ behandelt. Hier soll näher auf die Freihaltung von barrierefreien Wegen eingegangen werden. Leider ist an anderen Stellen der Mainzer Innenstadt die Barrierefreiheit durch andere Maßnahmen eingeschränkt worden, weil notwendige Durchgangsweiten für Kinderwagen, Rollatoren oder Rollstühle nicht mehr gegeben sind. Ein Beispiel ist in folgendem Bild mitgeliefert. Bei der weiteren Planung müssen die Durchgangsweiten zwischen den Infrastrukturelementen wie Fahrradständern, Sitzbänken und Papierkörben fortwährend überprüft werden. Durchgang muss auch gewährleistet bleiben, wenn Fahrräder an den Fahrradständern abgestellt werden.



Abbildung 5: Versperrter Gehweg durch Fehlplanung bei Fahrradständern.

(Quelle: Eigene Fotografie)

Schlussbemerkung

Dieses Kommentarpapier hat verschiedene Aspekte der Vorplanung zur Neugestaltung Bahnhofstraße/Münsterplatz mit dem Ziel diskutiert neue Aspekte zur Bewertung der Planungsaufgabe und neue Ansätze für die Lösungsfindung zu Planungsfragen aufzuzeigen. Viele dieser Aspekte sind m.E. grundlegende Fragestellungen, die es in einem integrierten Planungskonzept zu diskutieren gilt. Für diesen und die anderen Planungsabschnitte hoffe ich deshalb vornehmlich darauf, dass die bestehenden Vorplanungen einem breiter gefassten Blick auf Stadtentwicklung und die Herausforderungen für die Mainzer Innenstadt aus den verschiedensten fachplanerischen Disziplinen unterworfen wird. Nur wenn die vielfältigen Wechselwirkungen zwischen IEK und fachspezifischen Planungszielen bekannt sind, kann eine fundierte Abwägung hinsichtlich der Erreichbarkeit von Planungszielen erreicht werden.

Als Bürger der Innenstadt und als fachlich Interessierte freue ich mich, dass die Stadterneuerung von Politik und Verwaltung voran gebracht wird und werde auch weiterhin mit Interesse verfolgen, welche Maßnahmen geplant werden.