



www.mainz.de



Landeshauptstadt
Mainz

Abschlussbericht Städtebauförderung „Aktive Stadtzentren“ / „Lebendige Zentren“ 2009 bis 2025



Abbildung Titel:

© Landeshauptstadt Mainz



Impressum

Landeshauptstadt Mainz
Dezernat für Bauen, Denkmalpflege und kulturelles Erbe
Stadtplanungsamt

Juli 2026

Fotografien, Grafiken und Pläne (sofern nicht anders gekennzeichnet): Stadtplanungsamt Mainz

Verwendung KI-gestützter Anwendungen

Für die Erstellung einzelner Textpassagen des vorliegenden Abschlussberichtes wurden KI-gestützte Anwendungen als Hilfsmittel verwendet. Sämtliche Inhalte wurden von der Stadtverwaltung fachlich geprüft.

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	7
1. Einleitung	8
2. Steckbrief Maßnahme 1: Entwicklung Einkaufsquartier Ludwigsstraße: LudwigsstraßenForen	10
2.1 Ausgangslage	10
2.2 Ziel der Aufwertung	10
2.3 Ergebnis	10
2.4 Dokumentation	11
3. Steckbrief Maßnahme 2: Integriertes Entwicklungskonzept Innenstadt (IEK Innenstadt)	12
3.1 Ausgangslage	12
3.2 Ziel der Aufwertung	12
3.3 Ergebnis	12
3.4 Dokumentation	13
4. Steckbrief Maßnahme 3: Entwicklung Große Langgasse inkl. Emmeransstraße	14
4.1 Ausgangslage	14
4.2 Ziel der Aufwertung	14
4.3 Ergebnis	15
4.4 Dokumentation	16
5. Steckbrief Maßnahme 4: Entwicklung Bahnhofstraße/Münsterplatz, Schillerstraße, Große Bleiche bis Umbach, Kleine Langgasse (1. und 2. Bauabschnitt)	17
5.1 Ausgangslage	17
5.2 Ziel der Aufwertung	17
5.3 Ergebnis	18
5.4 Dokumentation	18
6. Steckbrief Maßnahme 5: Private Hochbaumaßnahme Münsterplatz (Münsterplatz 10, Große Bleiche 1 und 3)	20
6.1 Ausgangslage	20
6.2 Ziel der Aufwertung	20
6.3 Ergebnis	20
6.4 Dokumentation	21
7. Steckbrief Maßnahme 6: Gestalterische Aufwertung der Heiliggrabgasse	22
7.1 Ausgangslage	22
7.2 Ziel der Aufwertung	22
7.3 Ergebnis	22
7.4 Dokumentation	22
8. Steckbrief Maßnahme 7: Bauliche Umsetzung Konzeption „Barrierefreie Innenstadt“	24
8.1 Ausgangslage	24
8.2 Ziel der Aufwertung	24
8.3 Ergebnis	24
8.4 Dokumentation	25

9. Steckbrief Maßnahme 8: Umgestaltung Rheinufer 1. Bauabschnitt (Theodor-Heuss-Brücke bis Tiefgarage) inklusive Sitzstufenanlage	26
9.1 Ausgangslage.....	26
9.2 Ziel der Aufwertung	26
9.3 Inhalt und Umsetzung	26
9.4 Ergebnis	27
9.5 Dokumentation	27
10. Steckbrief Maßnahme 9: Urbane Sicherheit 1. Bauabschnitt Innenstadt.....	29
10.1 Ausgangslage	29
10.2 Ziel der Aufwertung	29
10.3 Ergebnis	30
10.4 Dokumentation	30
11. Steckbrief Maßnahme 10: Tag der Städtebauförderung	32
11.1 Ausgangslage	32
11.2 Ziel der Aufwertung	32
11.3 Ergebnis	32
11.4 Dokumentation	32
12. Fazit und Ausblick.....	34





Mit dem Bund-Länder-Städtebauförderprogramm „Lebendige Zentren“ (ehem. „Aktive Stadtzentren“) wurde ein wirkungsvolles Instrument geschaffen, um die Attraktivität und Funktionsfähigkeit unserer Innenstädte nachhaltig zu stärken. Auch die Landeshauptstadt Mainz konnte in den vergangenen Jahren maßgeblich von diesem Programm profitieren.

Die Umsetzung der vielfältigen geförderten Maßnahmen hat eindrucksvoll gezeigt, wie wichtig gezielte Investitionen in die städtebauliche Entwicklung sind. Durch die Aufwertung öffentlicher Räume in Bezug auf die Aufenthaltsqualität sowie die Barrierefreiheit konnten zentrale Bereiche unserer Innenstadt zukunftsfähig weiterentwickelt und gestaltet werden. Dabei stand stets das Ziel im Vordergrund, die Mainzer Innenstadt als lebendigen und identitätsstiftenden Ort für Bürger:innen sowie Besucher:innen zu erhalten und zu stärken.

Ein besonderer Dank gilt allen Beteiligten, die mit großem Engagement zur erfolgreichen Umsetzung beigetragen haben. Insbesondere danken wir dem Bund und dem Land Rheinland-Pfalz für die vertrauensvolle Zusammenarbeit und die finanzielle Unterstützung.

Der vorliegende Abschlussbericht dokumentiert die mithilfe der Städtebauförderung erreichten Ergebnisse der letzten 16 Jahre und gibt zugleich wichtige Impulse für die zukünftige Stadtentwicklung.

Die gewonnenen Erkenntnisse gilt es nun unter Berücksichtigung aktueller Herausforderungen der Innenstädte weiterzuentwickeln und nachhaltig umzusetzen. Hierzu gehört die Vereinbarkeit der verschiedenen Nutzungsansprüche an die Innenstadt, beispielsweise durch Gastronomie und Veranstaltungen sowie die Trends der letzten Jahre, wie der Strukturwandel im Einzelhandel, die fortschreitende Digitalisierung und insbesondere der Klimawandel, welcher in den dichten Innenstädten besonders spürbar ist.

Ich bin überzeugt, dass wir den eingeschlagenen Weg mithilfe weiterer Städtebauförderungen weiterentwickeln werden und an die erfolgreich umgesetzten Maßnahmen anknüpfen können.



Ludwig Holle

Landeshauptstadt Mainz, Ehrenamtlicher Beigeordneter
Dezernat VIII - Bauen, Denkmalpflege und
historisches Erbe

1. Einleitung

Die Aufnahme der Stadt Mainz in das Förderprogramm „Lebendige Zentren“ (ehem. „Aktive Stadtzentren“) erfolgte bereits im Jahr 2009, wurde jedoch zu Beginn auf den Bereich Ludwigsstraße/Karstadt räumlich begrenzt. Somit wurde ein Teil der Mittel hieraus für einen Partizipationsprozess in den Jahren 2011 und 2012 für dieses Areal verwendet (siehe unter Kapitel Maßnahme 1). In diesem Zeitraum hat sich jedoch herauskristallisiert, dass der Bereich um das Karstadt-Areal nicht isoliert betrachtet werden kann, sondern die Notwendigkeit eines integrierten Entwicklungskonzeptes für die gesamte Innenstadt besteht. Dies wurde auch zuvor vermehrt im Rahmen von politischen Anträgen gefordert. Im Jahr 2012 stellte das Ministerium des Inneren, für Sport und Infrastruktur sowie die Aufsichts- und Dienstleistungsdirektion der Stadt Mainz in Aussicht, mit den verbliebenen, im Jahr 2009 bewilligten, Fördermitteln ein IEK für die Mainzer Innenstadt zu erarbeiten.

Diese Chance eröffnete der Stadt Mainz die Möglichkeit, Projekte zur Weiterentwicklung der Mainzer Innenstadt mit finanzieller Unterstützung des Bund-Länder-Programms der Städtebauförderung umzusetzen, da ein Integriertes Entwicklungskonzept eine Voraussetzung für den Erhalt von Städtebaufördermitteln darstellt.

Im Jahr 2013 begann die Erarbeitung des Integrierten Entwicklungskonzeptes Innenstadt (vgl. Kapitel 3). Das IEK Innenstadt wurde im Jahr 2015 fertiggestellt und beinhaltete 84 Maßnahmen für die Weiterentwicklung der Mainzer Innenstadt und damit eine Grundlage zur Beantragung weiterer Fördermittel. Nach Beschluss des Konzeptes im Juli 2015 wurde eine Priorisierung der Maßnahmen einschließlich der Festlegung der Umsetzungszeiträume vorgenommen. Im Februar 2016 erfolgte die förderrechtliche Anerkennung des IEK Innenstadt, im Mai folgte der Beschluss des Stadtumbaugebietes, der zuvor genannten Priorisierung der Maßnahmen sowie der Kosten- und Finanzierungsübersicht. In den darauffolgenden Jahren etablierte sich das IEK 2015 als erfolgreicher Wegweiser zur Weiterentwicklung der Innenstadt.

Die in diesem Abschlussbericht behandelten Projekte (vgl. Kapitel 2, 4-10) waren Teil der 84 Maßnahmen des IEK Innenstadt und konnten erfolgreich mithilfe von Fördermitteln des Förderprogramms „Lebendige Zentren“ (ehem. „Aktive Stadtzentren“) umgesetzt werden.

Die Umsetzung erfolgte in den Förderperioden 2014 – 2017, 2018 – 2021 und 2022 – 2025. Ab dem Jahr 2022 war die Stadt Mainz jedoch aufgrund ihrer kurzzeitig veränderten Haushaltslage nicht mehr antragsberechtigt, weshalb im Zeitraum von 2022 bis 2025 keine Fördermittel beantragt werden konnten.

Stadtumbaugebiet

Mit Stadtratsbeschluss vom 25. Mai 2016 hat die Landeshauptstadt Mainz gemäß § 171b Abs. 2 BauGB das Fördergebiet als Stadtumbaugebiet gemäß § 171b Abs. 1 BauGB auf Grundlage des im Juli 2015 beschlossenen Integrierten Entwicklungskonzept Innenstadt festgelegt. Sowohl das IEK Innenstadt als auch die Abgrenzung des Stadtumbaugebiets wurden vor der Beschlussfassung mit dem Fördermittelgeber abgestimmt. Der Bereich umfasst eine Fläche von rund 43 ha und wird durch folgende Straßenzüge begrenzt:

- im Norden von der Parcusstraße, der Gärtnergasse und der Großen Bleiche mit dem Neubrunnenplatz,
- im Osten von der Flachsmarktstraße mit dem Flachsmarkt, der Schuster-, der Quintins- und der Rheinstraße, der Mailands- und der Roteckgasse als auch der Fischtorstraße,
- im Süden von der Heugasse, der Grebenstraße, dem Nasengässchen, der Heiliggrabgasse, dem Bischofsplatz, der Eppichmauergasse, der Weißliliengasse und dem Ballplatz,
- im Westen von dem Schillerplatz, der Schiller-, der Neuen Universitäts- und der Münsterstraße sowie dem Alicenplatz.

In den folgenden Jahren wurde das Stadtumbaugebiet zwei Mal erweitert. Im Jahr 2017 erfolgte die Einbeziehung des Bereichs um den Karmeliterplatz mit der Christofsstraße, der Mailandsgasse bis zur Einmündung Bauerngasse, teilweise der Karmeliterstraße, dem Christofgäßchen, der Hinteren Christofgasse und der Altenauergasse. Hintergrund der Erweiterung war eine Verschiebung unter den priorisierten Maßnahmen - die Umgestaltung des Karmeliterplatzes wurde anvisiert, weshalb dieser Bereich in das Fördergebiet aufgenommen wurde. Das Stadtumbaugebiet umfasste sodann rund 45 ha.

Im Jahr 2019 folgte die nächste Erweiterung, diesmal um ca. 8 ha auf ca. 53 ha. Diese Erweiterung umfasste den an die Erweiterung von 2017 angrenzen-



den Bereich mit Karmeliterstraße bis Quintinsstraße sowie den Bereich um die Haltestelle Brückenplatz auf der Rheinallee mit dem Hilton Hotel und dem dort angrenzenden Rheinuferbereich bis zum Kaisertor. Alle Maßnahmen, die in diesem Bericht enthalten sind und in dem Förderzeitraum von 2009 bis 2025 im Rahmen des Bund-Länder-Programms der Städtebauförderung „Lebendige Zentren“ (ehem. „Aktive Stadtzentren“) umgesetzt wurden, befinden sich in diesem erweiterten Stadtumbaugebiet.

Das Stadtumbaugebiet wurde auf Grundlage folgender Parameter abgegrenzt: Es durfte sich nicht mit anderen Fördergebieten überschneiden, die darin enthaltenen Projekte und Maßnahmen sollten in einem überschaubaren Zeitrahmen durchführbar sein und der räumliche Schwerpunkt sollte auf der zentralen Einkaufsinnenstadt liegen. Daraus ergab sich ein Gebietszuschnitt, der im

Wesentlichen Projekte und Maßnahmen aus den Handlungsfeldern „Stärkung der Eingangskorridore zur Innenstadt“ und „Stärkung der Mainzer Einkaufsstadt“ umfasst und damit einen Großteil der im IEK Innenstadt als hoch prioritär eingestufter Projekte und Maßnahmen abdeckt.

In den folgenden Kapiteln sind die einzelnen Maßnahmen beschrieben, die im Förderzeitraum von 2009 bis 2025 mit dem Bund-Länder-Förderprogramm der Städtebauförderung Lebendige Zentren (ehem. „Aktive Stadtzentren“) in Mainz umgesetzt wurden. Hierin wird die Ausgangslage des jeweiligen Projektes beschrieben, welche die Erforderlichkeit für die Maßnahme erläutert sowie das Ziel, welches mit der Maßnahme erreicht werden soll. Zum Schluss wird in den Kapiteln das Ergebnis der Maßnahme vorgestellt.

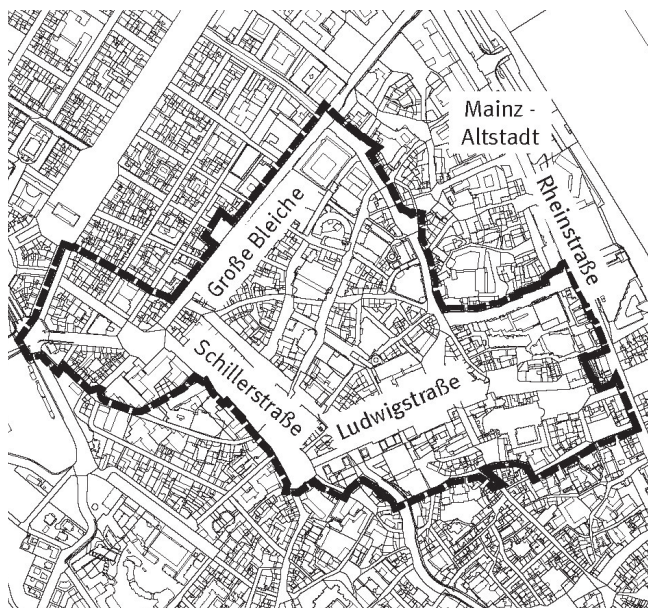


Abb. 1: Stadtumbaugebiet gem. amtlicher Bekanntmachung von 2016 (© Landeshauptstadt Mainz)

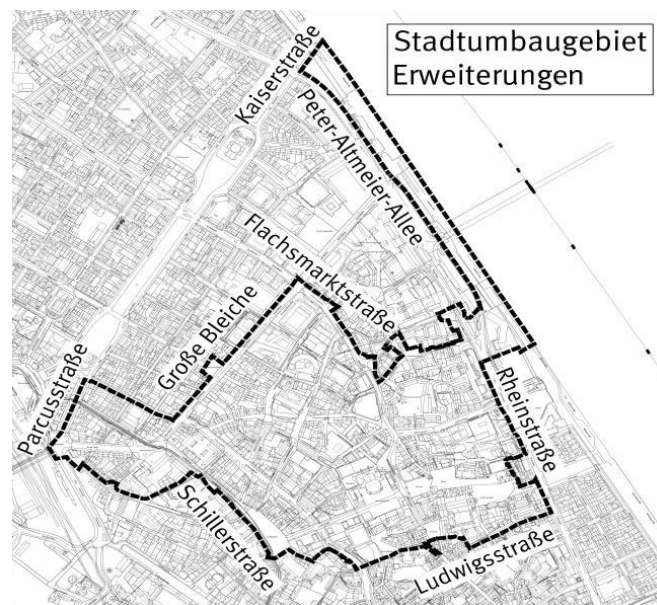


Abb. 2: Erweiterungen des Stadtumbaugebietes von 2017 und 2019 (© Landeshauptstadt Mainz)

2. Steckbrief Maßnahme 1: Entwicklung Einkaufsquartier Ludwigsstraße: LudwigsstraßenForen

2.1 Ausgangslage

Der markante fünfgeschossige Baukörper mit vorgesetzten Pavillonbauten des Einkaufsquartier Ludwigsstraße (auch ehemaliges „Karstadt-Areal“ genannt) entstand in der Zeit des Wiederaufbaus nach dem zweiten Weltkrieg. Eine Neuordnung der städtebaulichen Situation wurde bereits früh angestrebt. Dafür gab es zwei städtebauliche Ideen- und Realisierungswettbewerbe (1992, 1996). Diese kamen aufgrund verschiedener Hindernisse nicht zur Umsetzung. In den folgenden Jahren nahm der Sanierungs- und Modernisierungsbedarf kontinuierlich zu. Im Jahr 2011 wurde die Liegenschaft von der damaligen Eigentümerin veräußert. Da hierdurch eine Umstrukturierung des Standortes absehbar war, sah die Stadt Mainz aufgrund der Bedeutung dieser Immobilie für die Einkaufsinnenstadt das Erfordernis, den potenziellen Investoren die städtebaulichen Rahmenbedingungen formuliert. Zudem machten die Auswirkungen der Umstrukturierungen auf unterschiedliche Akteurs- und Interessensgruppen (bspw. Projektentwickler, Grundstückseigentümer, Einzelhändler, Öffentlichkeit etc.) einen breit angelegten Beteiligungsprozess erforderlich, der über die gesetzlich vorgesehene Beteiligung nach BauGB im Rahmen von Bauleitplanverfahren hinausging.

Aus diesen Gründen wurden die sogenannten „LudwigsstraßenForen“ (kurz LuFos) durchgeführt. In unterschiedlichen Foren wurden gemeinsam mit den tangierten Interessenvertretungen und den Bürger:innen städtebauliche, verkehrliche sowie ökonomische Rahmenbedingungen aufgezeigt. Ablauf und Inhalte der LudwigsstraßenForen wurden fortlaufend an neue Erkenntnisse angepasst und weiterentwickelt. Auf diese Weise entstand eine „Plattform“, die einen sachlichen und fachlich fundierten Informationsaustausch ermöglichte. Die Durchführung dieser Foren wurde mithilfe von Städtebaufördermitteln finanziert.

2.2 Ziel der Aufwertung

Die Landeshauptstadt Mainz verfolgt damals wie heute das Ziel, die Mainzer Innenstadt als Einkaufsstandort zu stärken und zukunftsfähig zu gestalten.

Dies umfasst sowohl die Schaffung eines attraktiven Angebots als auch eine hohe stadträumliche Qualität. Zugleich soll eine stärkere Konzentration der Einkaufsinnenstadt auf den sogenannten TRIPOL Brand – Römerpassage – Ludwigsstraße erfolgen. Während sich die Pole Römerpassage und Brand bewährten, wies der dritte Pol – das Karstadt-Areal – funktionale und städtebauliche Defizite auf.

Um die räumlich-funktionale und gestalterische Entwicklung zu steuern und hierbei die Öffentlichkeit zu beteiligen, initiierte die Landeshauptstadt Mainz in den Jahren 2011 bis 2012 LudwigsstraßenForen (LuFos). In insgesamt acht Foren erarbeiteten Bürger:innen, Anlieger:innen, politische Vertreter:innen sowie weitere Interessenvertreter:innen einen gemeinsamen Konsens zur stadträumlichen Entwicklung der Ludwigsstraße. Die Ergebnisse mündeten in einen Abschlussbericht mit Leitlinien und Empfehlungen für die zukünftige Entwicklung, der einstimmig vom Stadtrat beschlossen wurde.

2.3 Ergebnis

Ergebnis der LuFos waren Leitlinien und Empfehlungen zu den Themenbereichen Einzelhandel, Verkehr, Städtebau und Sonstiges. Zu Letzterem zählten insbesondere Empfehlungen zu Wettbewerbsverfahren, planungsrechtlichen Fragestellungen sowie zur Einrichtung eines Consiliums zur weiteren Begleitung des Planungsprozesses. In Bezug auf das Themengebiet Einzelhandel wurde insbesondere die Größe des künftigen Einkaufsquartiers diskutiert. Hier wurde festgelegt, dass die Auswahl der Filialen in Abstimmung mit den bestehenden Handelsstrukturen erfolgen muss. Beim Thema Verkehr ging es um die Leistungsfähigkeit des bestehenden Verkehrsnetzes, die Andienung des neuen Einkaufsquartiers sowie den Umfang der erforderlichen Stellplätze. Im Bereich „Stadtgestalt / Öffentlicher Raum“ wurde die städtebauliche sowie architektonische Einbindung des neuen Einkaufsquartiers in die Stadtstruktur thematisiert. Hierbei wurden die Aspekte Blickbeziehung, Gebäudehöhen, Vernetzung sowie Gebäudestruktur besprochen. Insgesamt wurde eine offene, in das Stadtgefüge gut eingepasste Architektur

gefordert. Die Leitlinien und Empfehlungen wurden in einem Abschlussbericht dokumentiert und bildeten die Grundlage für die weiteren Verhandlungs- und Verfahrensschritte.

Nach der Erstellung eines Rahmenplans und weiterer Beteiligungen der Öffentlichkeit wurde ein städtebaulicher Wettbewerb ausgelobt. Im Anschluss daran wurde das Bebauungsplanverfahren für das Areal eingeleitet und im Jahr 2024 zum Satzungsbeschluss gebracht. Das Areal befindet sich nun im Umbau zu einem modernen Einkaufs- und Wohnquartier unter Berücksichtigung der Leitlinien und Empfehlungen aus den LudwigsstraßenForen.

2.4 Dokumentation

- **Zeitraum:** 2011 - 2012
- **Bereich:** Ehemaliges Karstadt-Areal an der Ludwigsstraße
- **Weitere Informationen:** Abschlussbericht LudwigsstraßenForum [https://bi.mainz.de/to0050.php?__ktonr=37386]



Abb. 3: Viertes LudwigsstraßenForum (© Landeshauptstadt Mainz)



Abb. 4: Viertes LudwigsstraßenForum (© Landeshauptstadt Mainz)

3. Steckbrief Maßnahme 2: Integriertes Entwicklungskonzept Innenstadt (IEK Innenstadt)

3.1 Ausgangslage

Um die Mainzer Innenstadt weiterentwickeln zu können, insbesondere den Bereich um den damals noch bestehenden Karstadt an der Ludwigsstraße sowie die weiteren Teile der Einkaufsinnenstadt mit der Stadthausstraße und dem Brandzentrum und den Eingangsbereich vom Bahnhof in die Innenstadt über die Bahnhofsstraße und die Große Langgasse, wurde im Jahr 2012 beschlossen, ein Integriertes Entwicklungskonzept Innenstadt zu erarbeiten. Mithilfe des Konzeptes sollte ein breit angelegtes Handlungsprogramm zum Umgang mit funktionalen, städtebaulichen, verkehrlichen und freiraumplanerischen Entwicklungen erstellt werden. Dieses sollte dabei sowohl als Grundlage zur Beantragung von Städtebaufördermitteln dienen als auch als strategischer Wegweiser für die Entwicklung der Mainzer Innenstadt in den darauffolgenden Jahren fungieren.

3.2 Ziel der Aufwertung

Bei der Erarbeitung des IEK Innenstadt ging es um die Lösung funktionaler und gestalterischer Aufgaben sowie das Aufzeigen von Handlungsoptionen zur künftigen Entwicklung der Innenstadt. Ein besonderer Schwerpunkt lag zudem auf der aktivierenden Beteiligung zentraler Akteur:innen der Innenstadtentwicklung sowie breiter Teile der Mainzer Stadtgesellschaft. Ziel war es, gemeinsam zentrale Handlungsfelder der Innenstadtentwicklung zu identifizieren, das Bewusstsein für die Bedeutung der Mainzer Innenstadt zu stärken und gemeinsam an ihrer zukünftigen Entwicklung, Profilierung und Gestaltung zu arbeiten sowie künftige konkrete Projekte und Maßnahmen zu formulieren. Die Beteiligung zielte darauf ab, Interesse zu wecken, Handlungsoptionen aufzuzeigen und Aktivitäten zu initiieren sowie bürgerschaftliches Engagement zu fördern. Dies erforderte eine enge Verzahnung von planerisch/konzeptioneller Arbeit und den Aufbau eines intensiven Dialogs mit der Mainzer Stadtgesellschaft.

3.3 Ergebnis

Im Zuge der Strukturierung des Prozesses wurden verschiedene – auf die jeweiligen Zielgruppen zugeschnittene – Veranstaltungsformate für eine aktive Beteiligung und Mitwirkung an der Planung konzipiert.

Die im Rahmen des Prozesses formulierten sechs Handlungsfelder waren:

1. Stärkung der Einkaufsstadt
2. Stärkung der inneren Quartiere
3. Stärkung der Eingänge
4. Stärkung der Grün- und Freiräume
5. Stärkung der Erschließungsqualität
6. Stärkung des Wohnstandortes Innenstadt

Weiterhin haben sich zwei Leitmotive im Prozess herauskristallisiert, welche die Mainzer Innenstadt prägen und denen in ihrer künftigen Entwicklung eine verstärkte Aufmerksamkeit geschenkt werden sollte: der Urbane Winkel und der Grüne Winkel. Der Urbane Winkel führt vom Hauptbahnhof entlang der Bahnhofstraße über den Münsterplatz bis hin zum Schillerplatz sowie in einer zweiten Achse über die Ludwigsstraße, den Gutenbergplatz, das Höfchen sowie die Platzfolge des Marktes, des Liebfrauenplatzes und des Fischtorplatzes und führen zum Rhein. Dies sind sehr städtisch gestaltete Raumfolgen mit sehr innerstädtisch geprägter Funktion. Der Grüne Winkel besteht aus der Kaiserstraße und dem Rheinufer als zweite Achse. Dieser Bereich ist überwiegend durch Grün- und Freiräume geprägt. Diese Leitmotive beinhalten räumlich einprägsame und die Identität des Mainzer Zentrums maßgeblich bestimmende Raumachsen innerhalb des Mainzer Innenstadgrundrisses. Mit ihnen soll ein prägnantes, leicht vermittel- und erinnerbares Bild aufgebaut werden, mit dem auch ein Anhaltspunkt für die weitere Prioritätenbildung gegeben werden soll. Darüber hinaus rahmen die beiden Winkel einen Bereich ein, in dem die wesentlichen Einrichtungen und Räume liegen, die für die Ausstrahlung und Leistungsfähigkeit der Mainzer Innenstadt von Bedeutung sind.

Ergebnis des Prozesses war das im Juli 2015 beschlossene IEK Innenstadt, welches als Orientierungs- und Handlungsrahmen für die strukturelle Entwicklung und städtebauliche Gestaltung der Mainzer Innenstadt in den darauffolgenden Jahren diente. Das Konzept umfasste 84 Maßnahmen, die mindestens einem, oft jedoch mehreren der sechs genannten Handlungsfeldern zugeordnet sind. Die folgenden geförderten Maßnahmen waren, bis auf die Maßnahme 9, Urbane Sicherheit (Kapitel 10), Teil dieser 2015 beschlossenen 84 Maßnahmen. In den nachfolgenden Jahren begann die Stadt Mainz sich, aufgrund der Sicherheitslage in Deutschland, vermehrt mit der Sicherheitsarchitektur der Stadt, insbesondere der Innenstadt, auseinanderzusetzen. Hieraus ergab sich die Erstellung eines Zufahrtsschutzkonzeptes für die Fußgängerzone. Da sich dessen Intention und Wirkung mit der Zielsetzung des IEK 2015 deckten, wurde im September 2021 von den politischen Gremien beschlossen, das Thema Urbane Sicherheit mit dem Zufahrtsschutzkonzept als zusätzliche Maßnahme in das IEK zu integrieren. Dadurch ergab sich zugleich die Fördermöglichkeit dieses Konzeptes.

3.4 Dokumentation

- **Zeitraum:** 2013 - 2015
- **Bereich:** Gesamter Stadtteil Mainz-Altstadt sowie Teile von Mainz-Neustadt (um den Hauptbahnhof)
- **Weitere Informationen:** Integriertes Entwicklungskonzept Innenstadt 2015 [https://bi.mainz.de/to0050.php?__ktonr=54297]



Abb. 5: Ausschnitt der Maßnahmenkarte des IEK Innenstadt 2015 (© scheuven + wachen)



4. Steckbrief Maßnahme 3: Entwicklung Große Langgasse inkl. Emmeransstraße

4.1 Ausgangslage

Die inhaltlich höchste Priorität des im Juli 2015 durch den Stadtrat beschlossenen Integrierten Entwicklungskonzepts Innenstadt (IEK Innenstadt) wurde auf den zentralen Eingangskorridor vom Hauptbahnhof zur Einkaufsinnenstadt gelegt. Die dabei wichtigsten Einzelprojekte waren die „Umgestaltung Bahnhofstraße/Münsterplatz“ sowie die „Umgestaltung Große Langgasse“ inklusive ihrer zwei Plätze (Maria-Einsmann-Platz und Dr.-Gisela-Thews-Platz) und dem nördlichen Teil der Emmeransstraße.

Die Große Langgasse inklusive ihrer zwei Plätze hat als zentrale Verkehrsachse eine sehr hohe Bedeutung für die Innenstadt. Die bis dato bestehende Aufteilung und Gewichtung des öffentlichen Verkehrsraums führte jedoch zu einer unübersichtlichen und teilweise auch gefährlichen Verkehrssituation für alle Verkehrsteilnehmer:innen. Darüber hinaus entfaltete die Große Langgasse aufgrund ihrer Gestaltung auch eine Barrierewirkung zwischen zwei stark belebten Bereichen innerhalb der Einkaufsinnenstadt. Für Fußgänger:innen war ein sicheres Überqueren oftmals nur punktuell an Lichtsignalanlagen möglich. Gleichzeitig bestand hinsichtlich der Gestaltung und Attraktivität der Großen Langgasse erheblicher Aufwertungsbedarf.

4.2 Ziel der Aufwertung

Ein Hauptziel des IEK Innenstadt war die Optimierung und Attraktivierung der Eingangskorridore vom Hauptbahnhof zur Einkaufsinnenstadt. Für die Große Langgasse inklusive der beiden Plätze wurde eine Gesamtkonzeption erforderlich, um den ruhenden Verkehr, die Querungsmöglichkeiten für Fußgänger:innen sowie den Straßenquerschnitt für den fließenden Verkehr neu zu ordnen und funktional zu optimieren. Ebenso sollten die bisher kaum genutzten öffentlichen Flächen aufgewertet werden, um attraktive Aufenthaltsorte zu generieren.



Abb. 6: Große Langgasse vor der Umgestaltung
(© Landeshauptstadt Mainz)



Abb. 7: Minikreisverkehr in der Große Langgasse nach Umgestaltung (© Landeshauptstadt Mainz)

4.3 Ergebnis

Zentrale Maßnahme in der Großen Langgasse war die Reduzierung von bislang vier Fahrspuren auf einen Fahrstreifen je Richtung. Zwei Minikreisverkehre, am Knotenpunkt Kleine Langgasse und am Anschluss der Emmeransstraße, ermöglichen heute einen zügigen und gleichzeitig sicheren Verkehrsfluss – insbesondere auch zu den Parkhäusern am Theater und am Kronberger Hof. Fahrrad-Schutzstreifen in beiden Richtungen am zentralen Knotenpunkt Große Bleiche/Umbach sorgen für eine bessere Verkehrsordnung zwischen Auto- und Fahrradfahrern und reduzieren gefährliche Überholsituationen.

Zusätzliche Fahrradbügel auf der Straßenseite der Großen Langgasse Richtung Schillerplatz und an beiden neu gestalteten Plätzen in der Nähe der Geschäfte erleichtern das Abstellen von Fahrrädern und fördern somit ebenfalls den Radverkehr. Ebenso sind MVGmeinRad-Stationen nahe der Ludwigsstraße und an der Spritzengasse eingeplant.

Ein durchgehender und barrierefrei gestalteter Pflasterstreifen in der Straßenmitte ermöglicht ein sicheres und komfortables Überqueren der Großen Langgasse an zahlreichen Stellen. Ein anthrazitfarbener Plattenstreifen trennt die nur wenige Zentimeter erhöhten Fußgängerwege optisch von den PKW-Stellplätzen und Ladezonen. Zusätzliche Rillen- und Noppenplatten geben seheingeschränkten Personen eine neue Orientierungshilfe im Straßenverkehr der

Großen Langgasse und garantieren eine gesicherte Führung und Querung an den zentralen Punkten der Großen Bleiche, Welschnonnengasse (Fußgängerüberweg) und Ludwigsstraße.

Das gesamte Plangebiet unterliegt der barrierefreien Straßenraumgestaltung. Speziell für mobilitäts eingeschränkte Menschen werden Bordsteine mit einer Höhe von nur knapp drei Zentimetern eingesetzt. Mit einem einheitlichen Plattenmaterial auf allen Gehwegen und Plätzen vom Hauptbahnhof bis zur Einkaufsinnenstadt wurden die Fußgängerwege attraktiver gestaltet. Insgesamt entstand mit dieser Neuzonierung und der veränderten Gewichtung der Verkehrsarten mehr öffentlicher Raum für großzügige, fußgängerfreundliche und funktionale Boulevardflächen.

Die Verlagerung der Zu- und Abfahrten zu den Parkhäusern Theater und Am Kronberger Hof in die Emmeransstraße gewährleistet nunmehr einen ruhigen, erholsamen Aufenthalt auf dem neu gestalteten Inselplatz. Die Flächen zwischen Emmeransstraße und Inselstraße auf der einen und der Bereich zwischen Gymnasiumstraße und Dominikanerstraße auf der anderen Straßenseite wurden umgestaltet, um mehr Aufenthaltsqualitäten zu schaffen: Der Dr.-Gisela-Thews-Platz lädt künftig als sog. „Insel-Garten“ mit großkronigen Bäumen, gemütlichen Sitzgelegenheiten aus hochwertigem Holz, Spielgeräten sowie



Abb. 8: Dr.-Gisela-Thews-Platz vor Umgestaltung
(© Landeshauptstadt Mainz)



Abb. 9: Maria-Einsmann-Platz in der Große Langgasse
nach Umgestaltung (© Landeshauptstadt Mainz)



farbiger und stoßdämpfender Bodengestaltung Einwohner:innen und Passanten zum Verweilen ein. Neu gewonnener öffentlicher Freiraum kann von den dort ansässigen Cafés und Bars nunmehr für gastronomische Angebote genutzt werden und so zu einer Belebung beitragen.

Auf dem Maria-Einsmann-Platz können Spaziergänger zukünftig auf einer kreisrunden und bepflanzten Sitzgelegenheit pausieren – in direkter Sichtbeziehung zum Schillerdenkmal. Darüber hinaus entstand durch die Ausweitung der Gehwege zwischen der Kleinen Langgasse und der Spritzengasse nahe der Residenzpassage ein neuer Treffpunkt unter dem Kronendach des alten Platanenbestandes mit langen Sitzbänken und neuen Pflanzbeeten.

Mit der Umgestaltung der Großen Langgasse konnte somit nicht nur die verkehrliche Situation deutlich verbessert, sondern zugleich ein wichtiger Beitrag zur städtebaulichen Aufwertung, zur Barrierefreiheit, zur Förderung nachhaltiger Mobilität sowie zur Steigerung der Aufenthalts- und Lebensqualität in der Mainzer Innenstadt geleistet werden.

4.4 Dokumentation

- **Zeitraum:** 2015 - 2020
- **Bereich:** 17.000 m²
- **Bilanz Bäume:** Größtmöglicher Erhalt des Bestands, Fällung von 6 Bäumen
- **Weitere Informationen:** Im Zuge der Planungsphase wurde eine VISSIM-Simulation durchgeführt, um den reibungslosen Verkehrsablauf zu prüfen und zu visualisieren.

5. Steckbrief Maßnahme 4: *Entwicklung Bahnhofstraße/Münsterplatz, Schillerstraße, Große Bleiche bis Umbach, Kleine Langgasse (1. und 2. Bauabschnitt)*

5.1 Ausgangslage

Die Innenstadt ist das stadtgestalterische Aushängeschild der Landeshauptstadt Mainz und prägt sowohl ortsbezogen als auch überregional das Image und die Attraktivität der Gesamtstadt. Insbesondere die zentral gelegenen Eingangssituationen zur Innenstadt besitzen eine hohe stadträumliche und identitätsstiftende Bedeutung, da sie den ersten Eindruck der Stadt wesentlich beeinflussen. Entsprechend hoch sind die gestalterischen Anforderungen, die an diese Bereiche gestellt werden müssen.

Bis zum Jahr 2015 verfügte der wichtige Stadteingang – die Bahnhofstraße als Wegeverbindung vom Hauptbahnhof zur Innenstadt – weder über ausreichende Bewegungs- und Aufenthaltsflächen noch eine dem Standort angemessene Attraktivität. Der angrenzende Kreuzungsbereich am Münsterplatz wies aufgrund des hohen Anteils an Verkehrsflächen keine Aufenthaltsqualität bzw. keine prägende gestalterische Identität auf. Stattdessen stellte er für die Passant:innen einen Engpass und eine Barriere dar.

Im Zuge der damals anstehenden Sanierung der Bus- und Straßenbahntrasse in der Bahnhofstraße durch die Mainzer Verkehrsgesellschaft mbH (MVG) ergab sich die Chance, den öffentlichen Raum gestalterisch und funktional den heutigen Anforderungen an einen attraktiven urbanen Stadtraum anzupassen. Durch eine mit der Sanierung einhergehende Verlagerung der Gleistrasse in Richtung Süden wurde es möglich, den deutlich stärker frequentierten Fußweg auf der Nordseite wesentlich zu verbreitern und die beengte Situation an den stark frequentierten Haltestellen des ÖPNV funktional zu optimieren und deutlich aufzuwerten. Auf der Nordseite der Bahnhofstraße konnte so ein zusätzlicher Flächengewinn für den Fußverkehr erzielt und der Gehweg um rund 2,5 Metern verbreitert werden.

Der Liefer- und Andienungsverkehr in der Bahnhofstraße wird heute entsprechend eines neuen Verkehrskonzeptes im Bereich zwischen Parcusstraße und Hintere Bleiche gebündelt. Hierfür wurden die seinerzeit vorhandenen Parkplätze als „Ladestraße“

genutzt, die sowohl dem Be- und Entladen der Lieferfahrzeuge dienen als auch die Erschließung angrenzender privater Parkflächen gewährleistet.

Die gestalterische Aufwertung der zentralen Fußwegeverbindung war ein wesentliches Ziel des integrierten Entwicklungskonzeptes Innenstadt (IEK Innenstadt).

5.2 Ziel der Aufwertung

Im Jahr 2015 wurde in Zusammenarbeit mit der MVG ein Wettbewerb zur Erarbeitung einer städtebaulichen Konzeption und Gestaltung des öffentlichen Raumes durchgeführt. Zur Sicherung einer hohen gestalterischen Qualität wurde ein freiraumplanerischer Realisierungswettbewerb mit Ideenteil auf Basis der Richtlinien für Planungswettbewerbe (RPW 2013) und der Vergabeordnung für freiberufliche Leistungen (VOF 2009) ausgeschrieben.

Der Wettbewerb wurde als einstufiger, nicht offener Wettbewerb mit EU-weiter Ankündigung und vorgeschaltetem Auswahlverfahren durchgeführt. Für die Bearbeitung der Wettbewerbsaufgabe wurden insgesamt 16 Planungsteams ausgewählt.

Die Leitidee des prämierten Entwurfs basiert auf einer klaren Differenzierung der Platz- und Straßenräume: Die Betonung der Linearität in den Verbindungsachsen Bahnhofstraße und Schillerstraße einerseits, und andererseits die Aufwertung des Münsterplatzes als neugeschaffener Aufenthaltsort und repräsentatives Entrée zur Innenstadt.

Herzstück des neugestalteten Münsterplatzes ist ein großes auf schlanken Stützen stehendes Dach mit integrierter öffentlicher Toilettenanlage. Hierdurch entstand ein wettergeschützter Aufenthaltsbereich mit hoher Aufenthaltsqualität. Dieser neue städtebauliche Kristallisationspunkt verleiht dem Münsterplatz eine eigenständige Identität und wertet das Image des Münsterplatzes mittelfristig auch durch die Aufwertung im Bereich des ehemaligen Telegrafnamtes deutlich auf.



Demgegenüber erfolgt eine Reduzierung der Einbauten im öffentlichen Raum im Bereich des Boulevards in der Bahnhofstraße. Die klare und ruhige Platzierung aller notwendigen Ausstattungs- und Infrastrukturelemente ermöglicht eine großzügige Bewegungs- und Aufenthaltsfläche und fördert die Orientierbarkeit sowie die Wahrnehmung des Stadtraumes.

Der Münsterplatz gliedert sich in zwei Abschnitte mit unterschiedlichen Nutzungen auf beiden Seiten der asphaltierten Hauptverkehrslinie. Während die westliche Seite (Realisierungsteil / 1. BA) als Zentrum der Premiumhaltestelle den funktionalen Anforderungen entsprechend ausgestattet wird, wird der östliche Teil (Ideenteil) des Platzes weitestgehend freigehalten, um Gastronomie, temporären Einrichtungen und Veranstaltungen Raum zu geben.

5.3 Ergebnis

Trotz des limitierten Flächenangebots konnte unter Berücksichtigung aller städtebaulichen Belange ein attraktives und schlüssiges Gesamtkonzept für die Bahnhofstraße mit dem neuen Boulevard erzielt werden.

Die Positionierung aller Ausstattungselemente – einschließlich der Bäume, Leuchten, Möblierung, Fahrleitungsmasten sowie technischen Einbauten – wurde entsprechend den jeweiligen Anforderungen erfolgreich aufeinander abgestimmt und mit dem Brandschutzkonzept synchronisiert.

Eine ausreichende Begrünung stellte einen zentralen Baustein für die Gestaltung eines attraktiven Stadteingangs dar. Trotz der äußerst engen räumlichen Rahmenbedingungen konnten zusätzliche Baumstandorte geschaffen werden. Voraussetzung hierfür war die sorgfältige Abstimmung mit den Anforderungen der Rettungswege, der Straßenbahn-Infrastruktur, der Haltestellen- und Beleuchtungsanlagen sowie der flächendeckenden Ver- und Entsorgungsleitungen. In beiden Bauabschnitten wurden fünf zusätzliche Bäume gepflanzt. Insgesamt konnte somit eine positive Baumbilanz erreicht werden, die über die ursprünglichen Anforderungen hinausgeht.

Das markante Edelstahl-Dach am Münsterplatz bildet mit einem öffentlichen WC eine städtebauliche Einheit, die dem Münsterplatz eine eigene Identität verleiht. Da durch das Dach ein wetterunabhängiger, beschatteter Aufenthaltsbereich geschaffen wird, der über die funktionale Bedeutung einer ÖPNV-

Haltestelle weit hinausgeht, könnte ein zusätzliches Angebot positive Synergien im öffentlichen Raum erzeugen.

Am Münsterplatz wurde ein ehemals vorhandener Parkplatz zugunsten von begrünten und verschatteten Aufenthaltsbereichen aufgewertet. Ein Standort des öffentlichen Fahrradverleihsystems ergänzt das Angebot, fördert die Frequentierung des Platzes und erhöht die soziale Kontrolle.

Gefärbte Betonsteine in verschiedenen Kontraststufen und in wechselnder Dichte schaffen ein belebtes Bild. Die ebene und robuste Oberfläche gewährleistet eine barrierefreie, gut begehbare Fläche. Die einfachen Steinformate (30*20 cm / 20*20 cm) gewährleisten maximale Robustheit und gute Wartungsmöglichkeiten. Taktile Elemente wurden entsprechend der Vorgaben der Stadt Mainz integriert und sind gemäß dem Stand der Abstimmungen mit dem Behindertenbeirat eingetragen. Im Übergang zu den Fassaden vermittelt ein dunklerer Streifen aus Kleinpflaster die notwendigen Anpassungen der Höhen sowie der Vor- und Rücksprünge der Fassaden und Einbauten. Dieser Streifen dient, ebenso wie auch das farblich und kontrastreich abgesetzte Funktionsband, zusätzlich einer besseren Orientierung sehbehinderter Menschen. Darüber hinaus wurden überwiegend helle Farbtöne verwendet, um eine übermäßige Aufheizung der Oberflächen in den Sommermonaten zu reduzieren.

5.4 Dokumentation

- **Zeitraum:** 1. BA Bahnhofstraße: 2016 - 2018
2. BA Umgestaltung Münsterplatz: 2020 - 2021
- **Bereich:** ca. 13.000 m²
- **Bilanz Bäume:** Neupflanzung von 17 Bäumen im 1. BA



Abb. 10: Haltestelle Münsterplatz vor der Neugestaltung
(© Landeshauptstadt Mainz)



Abb. 11: Münsterplatz vor der Neugestaltung
(© Landeshauptstadt Mainz)



Abb. 12: Haltestelle Münsterplatz mit öffentlicher Toilette nach der Neugestaltung
(© Landeshauptstadt Mainz)



Abb. 13: Münsterplatz nach der Neugestaltung
(© Landeshauptstadt Mainz)



Abb. 14: Bahnhofstraße nach der Neugestaltung mit Funktionsband
(© Landeshauptstadt Mainz)



6. Steckbrief Maßnahme 5:

Private Hochbaumaßnahme Münsterplatz (Münsterplatz 10, Große Bleiche 1 und 3)

6.1 Ausgangslage

Der Münsterplatz ist ein stadthistorisch und städtebaulich bedeutender Platz in der Mainzer Innenstadt. Als einer der wichtigen Zugänge zur Innenstadt ist der Platzraum heute in hohem Maße durch Verkehrsfunktionen geprägt. Die Platzkanten werden zum Teil durch bedeutende historische Architekturen wie dem ehemaligen Telegraphenamt aus den 1920er Jahren und dem gründerzeitlichen Gebäude der Sparkassenhauptverwaltung bestimmt. Zudem sind Gebäude der Nachkriegsarchitektur mit unterschiedlicher Qualität und Bausubstanz vorhanden. An der Nordseite des Münsterplatzes ist seit den 1950er Jahren eine Bebauung mit zweigeschossigen Geschäftshäusern realisiert. Diese zum Teil deutlich untergenutzten Liegenschaften, eine sanierungsbedürftige und heterogene Bausubstanz sowie fehlende Aufenthalts- und Gestaltungsqualitäten im stark frequentierten Stadtraum entsprechen nicht mehr der Lagegunst zwischen Hauptbahnhof und Einkaufsinnenstadt der Landeshauptstadt Mainz.

Der Münsterplatz und die angrenzende Bebauung besitzen als Stadteingang großes Potential zur weiteren Attraktivitätssteigerung der Innenstadt. Somit zählt die Entwicklung der städtebaulich und funktional überholten Nachkriegsbebauung als wichtiges Projekt der Stadtentwicklung.

Im Zuge von Eigentümerwechseln bestand die Chance, den Gebäudebestand der nördlichen Platzkante des Münsterplatzes durch eine städtebaulich angemessene, sechsgeschossige Bebauung zu ersetzen und so die Raumkanten des Münsterplatzes zu vervollständigen und städtebaulich aufzuwerten.

6.2 Ziel der Aufwertung

Mit Unterstützung des Bund-Länder-Programms der Städtebauförderung „Lebendige Zentren“ (ehem. „Aktive Stadtzentren“) bestand die historische Chance, die städtebaulich unbefriedigende Situation am Münsterplatz nachhaltig zu verbessern. Mit Hilfe von unterschiedlichen Maßnahmen sollte für den an der nördlichen Platzkante gelegenen Baublock eine architektonische und städtebaulich angemessene Lösung entwickelt werden, die ein neues, repräsentatives Entrée der Mainzer Innenstadt dar-

stellt. Durch die Neubebauung sollten insbesondere die Stadteingangssituation aufgewertet, das Stadtbild verbessert, die räumliche Fassung des Platzes gestärkt sowie zusätzliche Nutzungen für Handel, Dienstleistungen, Büro und Wohnen geschaffen werden. Darüber hinaus sollte die Maßnahme zur funktionalen und wirtschaftlichen Stärkung des Innenstadtstandortes beitragen.

6.3 Ergebnis

Die Stadt Mainz konnte mit Unterstützung von Fördermitteln eines der Schlüsselgrundstücke (Große Bleiche 1) erwerben. Zur Ermittlung der weiteren Schritte und deren Durchführung wurde eine fachliche Sanierungsberatung beauftragt. Im Ergebnis konnte zunächst ein privater Investor für das Bauprojekt gewonnen werden, der gemeinsam mit der Stadt Mainz das Vorhaben realisieren wollte. Die gemeinsame Absicht wurde in einem im Jahr 2016 unterschriebenen „LOI“ (letter of intent) besiegelt.

Im nächsten Schritt wurde ebenfalls mit Fördermittelzuwendung gemeinsam ein Architektenwettbewerb im Jahr 2019 ausgelobt. Ergebnis des Wettbewerbs war das „Insula Verde“ – ein gemischt genutzter Gebäudekomplex für Handel, Büro- und Dienstleistung sowie Wohnen direkt am Münsterplatz. Das „Insula Verde“ sollte die fehlende Platzwand an dem derzeit neu gestalteten Münsterplatz wieder herstellen und damit einen wesentlichen Beitrag zur städtebaulichen Neuordnung und Aufwertung des Münsterplatzes leisten.

In den nachfolgenden kontinuierlichen und konstruktiven Dialogen wurden die Rahmenbedingungen gemeinsam weiter konkretisiert. Trotz der positiven Zusammenarbeit führten die Ergebnisse der vertieften Abstimmungen schließlich dazu, dass die Investorin nach einjähriger Sondierungsphase ihr Interesse an einer gemeinsamen Projektentwicklung zurückzog.

Im Jahr 2020 entschieden sich die privaten Investoren schließlich, von dem Vorhaben gänzlich zurückzutreten. Damit konnte das Projekt trotz langjähriger Gespräche und Verhandlungsprozesse nicht in der geplanten Form umgesetzt werden. Gleichwohl

konnten durch den Grunderwerb, die Durchführung des Wettbewerbs sowie die Erarbeitung einer qualitätsvollen städtebaulichen Konzeption wesentliche Grundlagen für eine zukünftige Entwicklung des Standortes geschaffen werden. Die Maßnahme trug damit zur langfristigen Sicherung der städtebaulichen Entwicklungsziele am zentralen Stadteingang der Mainzer Innenstadt bei. Die Stadt Mainz arbeitet weiterhin daran, dass Grundstück mit angemessener städtebaulicher Nutzung zu entwickeln.

6.4 Dokumentation

- Zeitraum: 2015 - 2020
- Bereich: Ca. 460 m²



Abb. 15: Münsterplatz 10 / Bahnhofstraße 1 und 3 (© Landeshauptstadt Mainz)



7. Steckbrief Maßnahme 6: Gestalterische Aufwertung der Heiliggrabgasse

7.1 Ausgangslage

Die Heiliggrabgasse ist die fußläufige Verbindung zwischen dem Bischofsplatz und der stark frequentierten Augustinerstraße und ist damit eine wichtige Verbindung der Altstadt zur Einkaufsinnenstadt – abseits der Hauptwegebeziehung über den Leichhof. Im betreffenden Abschnitt war das für die Altstadt charakteristische Kopfsteinpflaster ausgespart und stattdessen asphaltiert. Zudem war die Barrierefreiheit aufgrund hoher Bordsteinkanten, schmaler Gehwegflächen und fehlender niveaugleicher Querungsmöglichkeiten nicht gewährleistet.

7.2 Ziel der Aufwertung

Bei der Maßnahme handelte es sich um die barrierefreie Umgestaltung der Heiliggrabgasse zwischen der ehemaligen Johanniterkommende „Zum Heiligen Grab“ (Ehrenhof, Heiliggrabgasse 2) und der Augustinerstraße.

Ziel war es, die fußläufige Verbindung funktional und gestalterisch aufzuwerten, die Barrierefreiheit herzustellen und gleichzeitig das historische Erscheinungsbild des Straßenraums zu stärken. Durch die Neugestaltung sollte der Bischofsplatz besser in das Altstadtgefüge integriert und die denkmalgeschützte Umgebung nachhaltig aufgewertet werden. Die Maßnahme befand sich vollständig innerhalb einer Denkmalzone nach rheinlandpfälzischem Denkmalschutzrecht und wurde daher unter besonderer Berücksichtigung der denkmalpflegerischen Anforderungen umgesetzt.

7.3 Ergebnis

Durch den niveaugleichen Ausbau der Heiliggrabgasse mit Mittelentwässerung wurde die Barrierefreiheit hergestellt. Gleichzeitig wurde das Stadtbild durch die Schaffung eines einheitlichen, dem historischen Altstadtcharakter entsprechenden Straßenraums deutlich aufgewertet.

Der Oberflächenbelag richtete sich nach dem bereits ausgebauten Abschnitt der Heiliggrabgasse. Die Oberfläche wurde in Natursteinpflaster hergestellt, welches in Segmentbögen verlegt wurde. Um die Barrierefreiheit zu gewährleisten, wurden die Steine möglichst eben verlegt und die Fugen mit hydraulischem Mörtel verschlossen.

Die gesamte Maßnahme begann im Mai 2016 mit den Arbeiten der Versorgungsunternehmen. Ab März 2017 erfolgten die Arbeiten zur Herstellung der Oberflächen.

Im Zuge der Maßnahme wurden zudem die vorhandenen Versorgungsleitungen erneuert. Durch die enge Abstimmung mit den Mainzer Netzen konnten dabei Synergieeffekte genutzt und die erforderlichen Leitungsarbeiten mit der städtebaulichen Aufwertung des Straßenraums gebündelt umgesetzt werden.

Die Maßnahme leistete damit einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung der Barrierefreiheit, zur Aufwertung des historischen Stadtbildes sowie zur Stärkung der fußläufigen Verbindungen innerhalb der Mainzer Altstadt.

7.4 Dokumentation

- Zeitraum: 2016 - 2018
- Bereich: Ca. 470 m²





Abb. 16: Lageplan der gestalterischen Aufwertung der Heiliggrabgasse (© Landeshauptstadt Mainz)



Abb. 17: Bodenbelag der Heiliggrabgasse vor der gestalterischen Aufwertung (© Landeshauptstadt Mainz)



Abb. 18: Bodenbelag der Heiliggrabgasse nach der gestalterischen Aufwertung (© Landeshauptstadt Mainz)



Abb. 19: Bodenbelag der Heiliggrabgasse vor der gestalterischen Aufwertung (© Landeshauptstadt Mainz)



Abb. 20: Bodenbelag der Heiliggrabgasse nach der gestalterischen Aufwertung (© Landeshauptstadt Mainz)

8. Steckbrief Maßnahme 7: Bauliche Umsetzung Konzeption „Barrierefreie Innenstadt“

8.1 Ausgangslage

Die Herstellung der Barrierefreiheit wird im IEK 2015 für die Mainzer Innenstadt als zentrale strategische Aufgabe beschrieben. In den größeren Projekten zur städtebaulichen Aufwertung (z. B. Bahnhofstraße, Große Langgasse) ist die Barrierefreiheit eine Querschnittsaufgabe, die im Rahmen der Baumaßnahmen im öffentlichen Bereich so weit wie möglich umgesetzt wird.

Darüber hinaus bestanden innerhalb vom IEK 2015 abgeleiteten Stadtumbaugebiet zahlreiche weitere Barrieren im öffentlichen Raum, die durch die angestrebten größeren Projekte des IEK nicht abgedeckt wurden. In vielen Fällen konnten diese Hindernisse durch kleinteilige, gezielte Maßnahmen beseitigt oder reduziert werden. Hierzu zählen insbesondere die Absenkung von Bordsteinkanten, die Teilanhebung von Gehwegen, die Installation taktiler Leitelemente sowie die Nachrüstung von akustischen Signalen bei Lichtsignalanlagen für blinde und sehbehinderte Menschen.

Zum anderen gab es Barrieren, die innerhalb der privaten Immobilien der Gewerbetreibenden lagen. Das private Projekt „Barrierefrei einkaufen und genießen in der Mainzer Innenstadt“ war eine gemeinsame Initiative der Landesarbeitsgemeinschaft Selbsthilfe von Menschen mit Behinderungen und chronischen Erkrankungen in Rheinland-Pfalz e.V. (LAG Selbsthilfe Rheinland-Pfalz), des Citymanagements und der Werbegemeinschaft Mainz e.V. Im Jahr 2015 wurde über das Projekt eine Erhebung zum Thema Barrierefreiheit von Geschäften in der Innenstadt durchgeführt. Von den erfassten 834 Geschäften sind 364 (44 %) nicht barrierefrei zugänglich. Bei der großen Mehrheit der nicht-barrierefreien Zugänge war meist nur eine Stufe das Hindernis. Diese Initiative berät und unterstützt Gewerbetreibende bei der Herstellung von Barrierefreiheit. Voraussetzung für die Förderung dieses Projekts war die finanzielle Beteiligung der jeweiligen Ladeneigentümer.

8.2 Ziel der Aufwertung

Ziel der Maßnahme war der gezielte Abbau und die Reduzierung bestehender Hindernisse und Barrieren in den Bereichen, die außerhalb der größeren

Projekte der städtebaulichen Erneuerung liegen. In Kooperation mit dem privaten Projekt „Barrierefrei einkaufen und genießen in der Mainzer Innenstadt“ war es eine weitere Aufgabe, allen Besuchern auf den letzten Metern zu den verschiedenen Zielen der Innenstadt, d. h. insbesondere zu den Geschäften, einen uneingeschränkten Zugang und Aufenthalt zu ermöglichen.

Der Abbau physischer Barrieren stärkt nicht nur die gesellschaftliche Teilhabe, sondern verbessert zugleich die Attraktivität des Innenstadtstandortes. Hiervon profitieren auch die Gewerbetreibenden, da sich durch eine bessere Zugänglichkeit die potenzielle Kundengruppe erweitert.

8.3 Ergebnis

Durch die Umsetzung zahlreicher kleinteiliger Maßnahmen konnten bestehende Barrieren sowohl im öffentlichen Raum als auch im unmittelbaren Umfeld privater Einrichtungen reduziert werden. Die Beseitigung von Stufen an Ladeneingängen wirkt sich nach wie vor unmittelbar auf die soziale Integration aus, da sie die gleichberechtigte Teilhabe am städtischen Leben erleichtert. Räume, die zuvor nur eingeschränkt oder unter erhöhtem Aufwand zugänglich waren, sind für eine breitere Bevölkerungsgruppe nutzbar. Dies fördert nicht nur die Selbstständigkeit betroffener Personen, sondern reduzieren auch Abhängigkeiten von der Unterstützung Dritter. Gleichzeitig verbessert sich die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum, da Hindernisse reduziert werden.

Vor dem Hintergrund des demografischen Wandels kommt den umgesetzten Maßnahmen eine besondere Bedeutung zu. Angesichts des steigenden Anteils älterer Menschen gewinnt eine barrierearme Gestaltung zunehmend an Relevanz, um die eigenständige Nutzung urbaner Infrastrukturen langfristig zu sichern. Darüber hinaus profitieren auch andere Bevölkerungsgruppen, etwa Familien mit kleinen Kindern oder temporär eingeschränkte Personen, wodurch eine inklusive Stadtentwicklung gefördert wird. Insgesamt zeigen die umgesetzten Maßnahmen, dass auch vergleichsweise kleine gezielte bauliche Eingriffe im Bestand eine hohe städtebauliche und gesellschaftliche Wirkung entfalten können und nicht nur funktionale Verbesserungen erzielen,

sondern auch zu nachhaltigen sozialen Effekten führen können. Die gezielte Verbesserung der Barrierefreiheit leistet einen wichtigen Beitrag zur sozialen Inklusion, zur Anpassung an demografische Entwicklungen sowie zur langfristigen Attraktivitätssteigerung der Mainzer Innenstadt.

8.4 Dokumentation

- Zeitraum: 2020
- Bereich: Ca. 460 m²



Abb. 21: Barrierefreie Gestaltung durch Stufenbeseitigung, Liebfrauenplatz Hs.-Nr. 8 (© Landeshauptstadt Mainz)



Abb. 22: Markierungen und Regulierung von Treppenstufen im Bereich Tritonplatz / Betzelsstraße (© Landeshauptstadt Mainz)



Abb. 23: Barrierefreie Gestaltung durch Stufenbeseitigung, Markt Hs.-Nr. 22 (© Landeshauptstadt Mainz)



Abb. 24: Barrierefreie Gestaltung durch Stufenbeseitigung, Höfchen Hs.-Nr. 2 (© Landeshauptstadt Mainz)



9. Steckbrief Maßnahme 8: Umgestaltung Rheinufer 1. Bauabschnitt (Theodor-Heuss-Brücke bis Tiefgarage) inklusive Sitzstufenanlage

9.1 Ausgangslage

Das Mainzer Rheinufer ist einer der bedeutendsten öffentlichen Räume der Innenstadt. Es dient der Naherholung, ist touristischer Anziehungspunkt, Veranstaltungsfläche und identitätsstiftender Stadtraum am Wasser. Der Abschnitt am Adenauer-Ufer zwischen Theodor-Heuss-Brücke und Rheinufer-Tiefgarage besitzt dabei eine besondere stadträumliche Bedeutung: Er liegt im Umfeld des Regierungsviertels, am Übergang zwischen Altstadt und Neustadt und bildet einen wichtigen Auftakt des innerstädtischen Rheinufers.

Die Maßnahme knüpft an die Zielsetzungen des Rahmenplans Rheinufer an, der im Jahr 2000 durch das Rheinuferforum entwickelt wurde. Dieser gliedert die unterschiedlichen Nutzungen entlang der Wasserkante und formuliert das Ziel, die städtebaulichen Achsen der Stadt zum Rhein stärker herauszuarbeiten. Mit Beschluss vom 13.02.2019 wurde das Fördergebiet des Programms „Lebendige Zentren“ (ehem. „Aktive Stadtzentren“) um das Rheinufer im Bereich der Innenstadt erweitert. Damit wurde die Grundlage geschaffen, das Rheinufer abschnittsweise aufzuwerten und als innerstädtischen Freiraum weiterzuentwickeln.

Der 1. Bauabschnitt umfasst den Bereich zwischen Theodor-Heuss-Brücke und Rheinufer-Tiefgarage. Er wurde als erster Realisierungsabschnitt gewählt, um die Funktionsfähigkeit des Rheinufers als Standort für Feste, Märkte und Veranstaltungen zu sichern und zugleich gestalterisch an den bereits bestehenden Bereich vor dem Raimundtor anzuschließen. Der nördlich anschließende Abschnitt in Richtung Kaisertor und Zollhafen bildet den weiteren Entwicklungsbereich und stellt perspektivisch den Übergang zu stärker grünteilgeprägten Uferabschnitten her.

9.2 Ziel der Aufwertung

Mit der Sanierung und Neugestaltung des 1. Bauabschnitts wurden städtebauliche, freiraumplanerische und funktionale Ziele verfolgt. Im Vordergrund standen die Aufwertung eines stadträumlich bedeutenden Uferabschnitts, die Stärkung der Achse

Große Bleiche - Schlosstor und die bessere Verbindung der Innenstadt mit dem Rhein. Zugleich sollte die Aufenthaltsqualität unmittelbar am Wasser verbessert werden. Durch die Neugestaltung des Ufers und die Aufwertung der Belagsflächen sollte ein attraktiver, nutzungsoffener und für alle Besucher:innen zugänglicher Stadtraum entstehen.

Ein weiterer Schwerpunkt war die Sicherung der Veranstaltungsfunktion. Der Bereich südlich der Rheinufer-Tiefgarage ist traditionell durch Feste und Märkte geprägt und sollte diese Aufgabe künftig besser erfüllen können. Die Planung hatte daher das Ziel, robuste, gut nutzbare Veranstaltungsflächen mit einer hochwertigen Gestaltung und verbesserter Barrierefreiheit zu verbinden.

9.3 Inhalt und Umsetzung

Kern der Maßnahme war die Neuordnung und gestalterische Aufwertung der Uferflächen zwischen Theodor-Heuss-Brücke und Rheinufer-Tiefgarage. Die Planung greift die Gestaltungsprinzipien der historischen Kreyßigschen Ufergestaltung auf. Wiederkehrende Elemente wie Ufertreppen, Rampen, Tore und klare Achsbezüge wurden zeitgemäß interpretiert und in eine robuste, veranstaltungstaugliche Freiraumgestaltung übersetzt.

Besondere Bedeutung hatte die Betonung der Achse Große Bleiche - Schlosstor. Durch die Reduzierung und bauliche Neuordnung der ehemaligen Holzschlepprampe wurde die Achse räumlich gestärkt. Die neu geschaffene Sitzstufenanlage bildet einen klaren Endpunkt dieser Stadtachse am Rhein, verbindet die obere Stadtebene stärker mit der Uferzone und schafft attraktive Aufenthaltsmöglichkeiten mit direktem Blick auf den Fluss. Durch die Verschmälerung der ehemaligen Holzschlepprampe und die Neuordnung der angrenzenden Flächen konnten zusätzliche Aufstell- und Bewegungsflächen für Buden, Fahrgeschäfte sowie Besucher:innen gewonnen werden.

Die Belagsgestaltung wurde als Teil eines zusammenhängenden Ensembles zwischen Brückenkopf, Schlosstor, Raimundtor und Kaisertor entwickelt.

Großformatige Platten, Natursteinpflaster und klare Rahmungen gliedern die Flächen und greifen vorhandene Gestaltungsprinzipien am Rheinufer auf. Bestehende Materialien wurden, soweit möglich, aufgenommen, überarbeitet und wiederverwendet. Die Flächen sind dadurch zugleich robust, barrierefrei und gut für den Alltags- wie Veranstaltungsbetrieb nutzbar.

9.4 Ergebnis

Mit der Rheinuferanierung im 1. Bauabschnitt wurde ein prägender Abschnitt des Mainzer Rheinufers nachhaltig aufgewertet. Die Maßnahme verbindet städtebauliche Qualität, funktionale Belastbarkeit und Aufenthaltsqualität. Sie stärkt die Verbindung zwischen Innenstadt und Rhein, macht die Achse Große Bleiche - Schlosstor deutlicher und schafft einen attraktiven öffentlichen Raum unmittelbar am Wasser.

Zugleich konnte die Funktion des Rheinufers als flexibler Veranstaltungsort gesichert und weiterentwickelt werden. Die Flächen sind gut für die zahlreichen Mainzer Feste, Märkte und Veranstaltungen nutzbar, verfügen aber nun über eine deutlich höhere gestalterische Qualität und bessere Aufenthaltsmöglichkeiten. Damit leistet die Maßnahme einen wichtigen Beitrag zur Belebung der Innenstadt, zur Stärkung des öffentlichen Raums und zur positiven Wahrnehmung der Landeshauptstadt Mainz am Rhein.

Der 1. Bauabschnitt bildet zudem den gelungenen Auftakt für die weitere Entwicklung des Adenauer-Ufers. Er schafft eine belastbare gestalterische und funktionale Grundlage für die nachfolgenden Bauabschnitte.

9.5 Dokumentation

Für die Sanierung des Uferabschnitts wurden Gesamtkosten in Höhe von rund 3,4 Mio. Euro aufgewendet. Die Förderung betrug insgesamt rund 2,4 Mio. Euro. Davon entfielen rund 1,8 Mio. Euro auf die Uferflächen und rund 625.000 Euro auf die Sitzstufenanlage.

Der Baubeginn erfolgte im August 2022. Die Bauzeit bis zur Abnahme der Veranstaltungsfläche betrug rund 11 Monate. Die erste Veranstaltung konnte bereits im Juni 2023 auf den neu hergestellten Flächen stattfinden.

- Zeitraum: 2019 - 2023
- Bereich: Ca. 6.000 m²



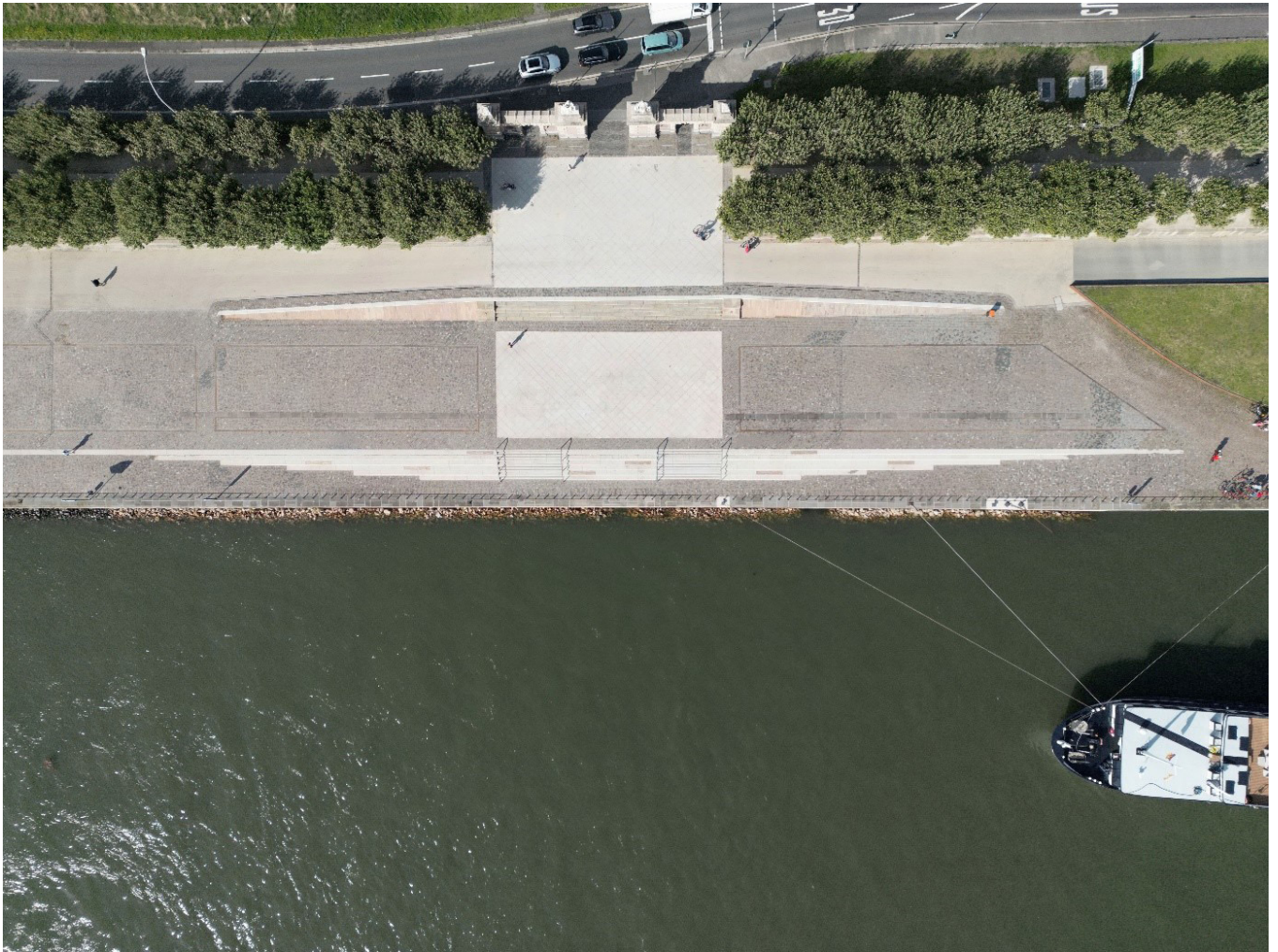


Abb. 25: Luftbild des umgestalteten Rheinufers im 1. BA (© AOLandschaftsarchitekten, Stadtplaner + Ingenieure Mainz GmbH)

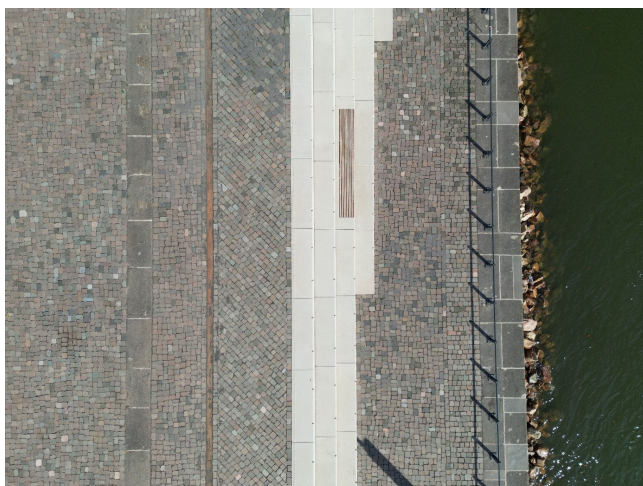


Abb. 26: Rheinufergestaltung (© AOLandschaftsarchitekten, Stadtplaner + Ingenieure Mainz GmbH)



Abb. 27: Rheinufergestaltung inklusive Sitzstufenanlage (© AOLandschaftsarchitekten, Stadtplaner + Ingenieure Mainz GmbH)

10. Steckbrief Maßnahme 9: Urbane Sicherheit 1. Bauabschnitt Innenstadt

10.1 Ausgangslage

Die Gewährleistung einer sicheren und attraktiven Innenstadt ist ein zentrales Anliegen der Landeshauptstadt Mainz. Dabei umfasst Sicherheit sowohl den alltäglichen Aufenthalt von Bürgerinnen und Bürgern sowie Besucherinnen und Besuchern als auch den Schutz bei Festen, Märkten und Großveranstaltungen im öffentlichen Raum. Ereignisse der vergangenen Jahre haben bundesweit verdeutlicht, dass Kommunen verstärkt Maßnahmen ergreifen müssen, um öffentliche Räume wirksam vor derartigen Szenarien zu schützen und gleichzeitig deren Nutzbarkeit und Zugänglichkeit zu erhalten.

Die Landeshauptstadt Mainz ließ daher ein Zufahrtsschutzkonzept durch ein spezialisiertes Fachbüro erarbeiten. Dieses Konzept wurde im Jahr 2021 vom Stadtrat beschlossen.

Im Rahmen des Zufahrtsschutzkonzeptes werden an mehreren Stellen in der Mainzer Innenstadt zertifizierte Sperranlagen installiert. Sie dienen dem Schutz von Menschenansammlungen vor unbefugtem Befahren von Fahrzeugen sowie der Steuerung der Zufahrten in sensible Bereiche der Innenstadt. Damit leisten sie zugleich einen Beitrag zur Sicherung der Funktionsfähigkeit der Fußgängerzonen sowie der Veranstaltungsflächen. Die Anlagen ermöglichen weiterhin jederzeit die bedarfsgerechte Zufahrt für berechnigte Verkehre, insbesondere für Rettungsdienste, Feuerwehr, Polizei sowie Veranstaltungslogistik. Die Maßnahme wurde durch das Land Rheinland-Pfalz im Rahmen eines Modellprojektes der Städtebauförderung finanziell unterstützt.

10.2 Ziel der Aufwertung

Die primäre Zielsetzung der Maßnahme liegt in der Erhöhung der öffentlichen Sicherheit und dem Schutz von Besucher:innen in der Mainzer Innenstadt. Die installierten Zufahrtsschutzanlagen dienen insbesondere der Verhinderung unbefugter Fahrzeugzufahrten sowie dem Schutz von Menschenansammlungen bei Veranstaltungen, Märkten und Festen. Gleichzeitig trägt das Zufahrtsschutzkonzept dazu bei, die dauerhafte Nutzbarkeit und Funktionsfähigkeit der Innenstadt als Einkaufs-, Aufenthalts- und Veranstaltungsort unter veränderten Sicherheitsanforderungen zu gewährleisten. Damit ergänzt die Maßnahme die Zielsetzungen des Integrierten Entwicklungskonzeptes Innenstadt (IEK Innenstadt) und leistet einen Beitrag zu einer zukunftsfähigen und resilienten Innenstadtentwicklung. Obwohl die Anlagen nicht vorrangig der städtebaulichen oder gestalterischen Aufwertung dienen, wurde bei der Planung und Umsetzung großer Wert auf eine verträgliche Einbindung in das Stadtbild gelegt. Die Standorte und die konkrete Positionierung der Sperrelemente wurden in enger Abstimmung mit den zuständigen Fachstellen der Stadtbild- und Denkmalpflege festgelegt. Ziel war es, die Anforderungen des Zufahrtsschutzes mit den gestalterischen Belangen des Stadtbildes und der Denkmalpflege bestmöglich in Einklang zu bringen. Darüber hinaus trägt die Maßnahme mittelbar zur Aufwertung der betroffenen Stadträume bei: Durch die Reduzierung unerlaubter Verkehre und die wirksame Sicherung sensibler Bereiche werden die Aufenthaltsqualität sowie das subjektive Sicherheitsempfinden von Bürger:innen und Besucher:innen nachhaltig gestärkt. Gleichzeitig bleibt die Funktionsfähigkeit der Innenstadt uneingeschränkt erhalten. Zulässige Liefer-, Rettungs- und Einsatzverkehre können die gesicherten Bereiche weiterhin bedarfsgerecht erreichen. Ebenso werden die Anforderungen an eine barrierefreie Nutzung des öffentlichen Raums vollständig berücksichtigt, sodass für Fußgänger:innen sowie mobilitätseingeschränkte Personen keine zusätzlichen Einschränkungen entstehen.



10.3 Ergebnis

Die Ausführung des Zufahrtsschutzkonzepts erfolgt schrittweise. Die bereits umgesetzten Standorte stärken das Sicherheitsempfinden der Bürgerschaft und erleichtern bei Veranstaltungen die Durchfahrt autorisierter Verkehre in den Veranstaltungsbereich. Nach Fertigstellung aller vorgesehenen Standorte entfaltet das System die volle Wirksamkeit hinsichtlich des Schutzes von Menschenansammlungen, der Steuerung von Verkehrsströmen sowie der Verhinderung unbefugter Fahrzeugfahrten.

Über die unmittelbaren lokalen Effekte hinaus entfaltet das Projekt eine Vorreiter- und Multiplikatorfunktion für andere Kommunen, Sicherheitsbehörden und Veranstalter. Als Modellstadt im Projekt "Urbane Sicherheit" mit einem im Landesvergleich sehr weit fortgeschrittenen Stand der Umsetzung des Zufahrtsschutzkonzeptes, ist die Landeshauptstadt beispielgebend und empfängt zahlreiche Besuche der o. g. Institutionen zum Erfahrungsaustausch und zur Demonstration der Anlagen.

10.4 Dokumentation

Zum Stand Mai 2026 sind 5 der insgesamt 10 Anlagen des 1.BA (Innenstadt) umgesetzt. Für weitere 4 Anlagen ist die Koordinierung mit allen beteiligten Fachstellen abgeschlossen. Detailplanungen zur exakten Position, Kabelgräben, Standorten der Schaltschränke etc. liegen abgestimmt vor. Diese Standorte sind aktuell Gegenstand einer Ausschreibung für zu erbringende Ingenieurleistungen hinsichtlich ihrer tiefbautechnischen Ausschreibung und der Bauüberwachung. Der Baustart für diese Anlagen ist für den Herbst 2026 vorgesehen.

Analog zu den bereits realisierten Standorten, werden diese 4 auch an die sog. übergeordnete Steuerung angeschlossen. Diese besteht aus einer autarken EDV-Vernetzung der Anlagen mit redundanten Servern sowie den Einsatzzentralen bei der Polizei, Feuerwehr, Parken in Mainz GmbH, Rettungsleitstelle und der Stadtverwaltung.

Das mehrfach redundante System erlaubt einen gegen Manipulation hoch gesicherten Betrieb der Anlagen bei gleichzeitiger Berücksichtigung notwendiger Verkehre zu Zeiten, in denen die Sperranlagen geschlossen sind. Es ist davon auszugehen, dass die Testphasen des Systems zum Jahresende 2026 abgeschlossen sind und das System dann in den Regelbetrieb geht.

Aktuell hat die Landeshauptstadt im Projekt Urbane Sicherheit 1.455.400,- Euro (reduzierter Fördersatz von 60 %) aus Mitteln des Bund-Länder-Programms der Städtebauförderung an Zuschuss erhalten. Zum gleichen Zeitpunkt wurden etwa 3,7 Mio. Euro in dem Gesamtprojekt verausgabt, zusammengesetzt aus Anschaffung der Sperrmittel, (teilweisem) Einbau, Beratungsleistungen durch Gutachter und die Implementierung der übergeordneten EDV.

- **Zeitraum:** 2021 - heute
- **Bereich:** Innenstadt



Abb. 28: Anlage Schusterstraße – „Angriffsseite“ (Poller-LED-Leuchtbänder zur optischen Wahrnehmung der Anlage)
(© Landeshauptstadt Mainz)



Abb. 29: Anlage Schusterstraße, erhöhte Bediensäule (© Landeshauptstadt Mainz)



Abb. 30: Anlage Fischtor, lokale Bedieneinheit (© Landeshauptstadt Mainz)



Abb. 31: Anlage Liebfrauenstraße, RFID-Antenne (Weitbereichsleser) (© Landeshauptstadt Mainz)

11. Steckbrief Maßnahme 10: Tag der Städtebauförderung

11.1 Ausgangslage

Der „Tag der Städtebauförderung“ ist ein bundesweiter Aktionstag, an dem Kommunen die Möglichkeit haben, Projekte der Städtebauförderung öffentlich zu präsentieren und deren Fortschritte sowie Zielsetzungen transparent darzustellen. Im Rahmen des Aktionstags hat die Stadt Mainz 2018 an ausgewählten Projektstandorten Banner an Bauzäunen angebracht. Hierbei wurden Maßnahmen verschiedener Förderprogramme der Städtebauförderung dargestellt. Dazu zählte die Umgestaltung des Hopfengartens von einem Parkplatz zu einem gestalteten Quartiersplatz. Ebenso wurde für die in Kapitel 5 beschriebene Maßnahme „Entwicklung Bahnhofstraße/Münsterplatz Schillerstraße, Große Bleiche bis Umbach, Kleine Langgasse (1. und 2. Bauabschnitt)“ ein Banner aufgehangen. Diese Banner wurden ebenfalls mithilfe von Städtebaufördermitteln finanziert.

11.2 Zielsetzung

Ziel der öffentlichkeitswirksamen Maßnahmen zum Tag der Städtebauförderung ist es, die Projekte der Städtebauförderung sichtbar zu machen und die Bedeutung der Programme für die städtebauliche Entwicklung der Kommunen zu vermitteln. Gleichzeitig soll die Transparenz über laufende und abgeschlossene Maßnahmen erhöht und die Verwendung der Fördermittel nachvollziehbar dargestellt werden.

Darüber hinaus dienen die Aktionen der Information und Aktivierung der Öffentlichkeit. Bürgerinnen und Bürger erhalten Einblicke in Inhalte, Ziele und Umsetzungsstände der geförderten Projekte und können die Entwicklung zentraler Stadtbereiche unmittelbar nachvollziehen. Damit wird die städtebauliche Transformation der Stadtteile anschaulich vermittelt und die Identifikation mit den laufenden Stadtentwicklungsprozessen gestärkt.

11.3 Ergebnis

Die verschiedenen Aktionen im Rahmen des Tags der Städtebauförderung tragen wesentlich zur öffentlichen Wahrnehmung der städtebaulichen Projekte und verschiedenen Städtebauförderprogramme wie „Lebendige Zentren“ (ehem. „Aktive Stadtzentren“) und „Soziale Stadt“ bei. Die Kommunen können so zeigen, welche Projekte mithilfe der Unterstützung der Bund-Länder-Programme der Städtebauförderung umgesetzt werden können. Die Bürgerinnen und Bürger erhalten dadurch einen besseren Überblick über den Stand der einzelnen Maßnahmen sowie über die mit den Fördermitteln erzielten städtebaulichen Verbesserungen. Dies stärkt die Transparenz kommunaler Planungs- und Umsetzungsprozesse und fördert das Verständnis für längerfristige Stadtentwicklungsmaßnahmen.

Insgesamt leisten die Aktionen einen wichtigen Beitrag zur Vermittlung der Ziele der Städtebauförderung sowie zur positiven Wahrnehmung der städtebaulichen Entwicklungen in der Landeshauptstadt Mainz.

11.4 Dokumentation

- **Zeitraum:** 2018
- **Bereich:** Punktuell in der Innenstadt



Landeshauptstadt
Mainz

ALTSTADT: BAHNHOFSTRASSE - MÜNSTERPLATZ - SCHILLERSTRASSE STÄDTEBAUFÖRDERPROGRAMM AKTIVE STADT UND ORTSTEILZENTREN

Förderung



Bundesministerium
des Innern, für Bau
und Heimat



Tag der
Städtebauförderung
2018



Rheinland-Pfalz
MINISTERIUM DES INNEN
UND FÜR DIENST

2015 | Wettbewerb



Fördermittel aus dem Bund-Länder-Programm „Aktive Stadtzentren“

1. Preis:
BIERBAUM, AICHELE, landschaftsarchitekten
mit Schoyerer Architekten, SYRA BDA

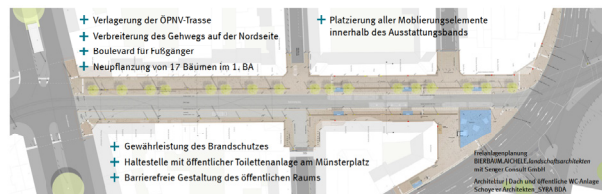


Prämierter Entwurf
- Lageplan
- Perspektive
- Gliederung der
Bahnhofstraße

bis April 2018 | 1. Bauabschnitt | Planungs- und Realisierungsphase

1. Bauabschnitt
Bahnhofstraße | Münsterplatz | Große Bleiche

2016 - Entwurf und Bürgerbeteiligung, Ausführungsplanung
2017 - Realisierungsphase
28. April 2018 - Offizielle Einweihung der Bahnhofstraße



+ Verlagerung der ÖPNV-Trasse
+ Verbreiterung des Gehwegs auf der Nordseite
+ Neupflanzung von 17 Bäumen im 1. BA
+ Gewährleistung des Brandschutzes
+ Haltestelle mit öffentlicher Toilettenanlage am Münsterplatz
+ Barrierefreie Gestaltung des öffentlichen Raums

Aufstellflächen der Feuerwehr

ab 2017 | 2. Bauabschnitt | Planungsphase

2. Bauabschnitt
Münsterplatz | Schillerstraße | Große Bleiche | Kleine Langgasse

2017 - Entwurf und Bürgerbeteiligung
2018 - Ausführungsplanung
2020 - voraussichtliche Realisierung



Lageplan Entwurf | 2. BA | Münsterplatz und Schillerstraße

Bauherr



Landeshauptstadt
Mainz

Beauftragter



Landeshauptstadt
Mainz

Planung



BIERBAUM, AICHELE, landschaftsarchitekten

Architekt



SCHÖYERER ARCHITEXTEN, SYRA BDA

Planung



Schüller-Plan Ingenieurbüro mbH

Abb. 32: Banner zum Tag der Städtebauförderung für die Maßnahme Bahnhofstraße, Münsterplatz, Schillerstraße (© Landeshauptstadt Mainz)

HOPFENGARTEN

NEUER URBANER QUARTIERSPLATZ IN DER SÜDLICHEN ALTSTADT



Landeshauptstadt
Mainz

Vorher



Planung

- + Sanierungsgebiet „Südliche Altstadt – Teil A“
- + Bebauungsplan sieht eine „Verkehrsfäche besonderer Zweckbestimmung – Fußgängerbereich“ vor
- + November 2013 | BürgerInnenbefragung
- + Juli 2014 | Planungsauftrag: sinai Gesellschaft von Landschaftsarchitekten mbH, Berlin
- + März 2015 | Workshop mit Ortsbeirat und Vertretern der Bürgerinitiative „Hopfengarten“ auf Grundlage des Vorentwurfes von sinai
- + Mai 2016 bis März 2017 | Bauphase
- + Förderung aus Mitteln der Städtebaulichen Erneuerung, Programmteil „Strukturprogramm“ (Bund-Länder-Programm)

Nachher



Ergebnisse

- + Neuer attraktiver lebendiger Platz in der Altstadt der vielfältig genutzt wird
- + Adressbildung durch „französischen Flair“ und einmalige Platzatmosphäre
- + Rücknahme des ruhenden Verkehrs
- + Freiflächen für Bewohnerinnen und Bewohner der südlichen Altstadt und Besucher der Stadt
- + Neuordnung der gastronomischen Außenbenutzung und Aufenthaltsqualität für jung und alt
- + Starke Frequenzierung des Wochenmarktes
- + Barrierefreie Oberflächengestaltung mit wassergebundener Decke
- + Aufwertung des Wohnumfeldes

Vorher



Nachher



Vorher



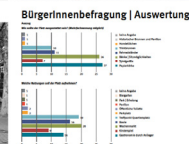
Nachher



Vorher



Nachher



Mit finanzieller Unterstützung:



Bundesministerium
des Innern, für Bau
und Heimat



Tag der
Städtebauförderung
2018



Rheinland-Pfalz
MINISTERIUM DES INNEN
UND FÜR DIENST

Abb. 33: Banner zum Tag der Städtebauförderung für die Maßnahme Hopfengarten (© Landeshauptstadt Mainz)

12. Fazit und Ausblick

Die Umsetzung der neun Maßnahmen mithilfe von Fördermitteln des Bund-Länder-Förderprogramms „Lebendige Zentren“ (ehem. „Aktive Stadtzentren“) in den Jahren 2009 bis 2025 trug maßgeblich zu einer zukunftsfähigen Weiterentwicklung der Mainzer Innenstadt bei. Insbesondere die Aufenthaltsqualität für Menschen verschiedener Zielgruppen, die städtebauliche Attraktivität und die Sicherheit wurden im Bereich des Stadtumbaugebietes verbessert und damit die Ziele des Förderprogramms erreicht.

Dies ist auch auf die unterschiedlichen Schwerpunkte der Maßnahmen zurückzuführen. So trugen die Umgestaltungen in der Großen Langgasse und der Bahnhofstraße zu einem neugeordneten Straßenraum zugunsten eines übersichtlicheren und sichereren Bereichs für Fußgänger bei und damit zu einem qualitätsvollen wichtigen Eingangskorridor zur Innenstadt. Die mit beiden Maßnahmen verbundenen Platzneugestaltungen des Münsterplatzes, Dr.-Gisela-Thews-Platzes und des Maria-Einsmann-Platzes sowie des Rheinuferabschnitts ergaben eine funktionale Verbesserung der Bereiche sowie gleichzeitig eine neue bzw. erhöhte Aufenthaltsqualität für Nutzer:innen der Innenstadt.

Die Erhöhung der Barrierefreiheit war ein zentrales Querschnittsthema aller Maßnahmen. Hierbei wurde insbesondere bei der Neuordnung der Straßenräume Rücksicht genommen. Gleichzeitig war es auch wichtig, dass dieses Thema der Hauptfokus einer Maßnahme war. So konnten mit dem Projekt „barrierefreie Innenstadt“ punktuelle Maßnahmen zum Abbau von Barrieren umgesetzt werden.

Neben Bauprojekten wurden aber auch für die Innenstadtentwicklung maßgebliche Beteiligungsprozesse und Konzepterstellung gefördert: Die LudwigsstraßenForen bildeten den Auftakt eines langen Prozesses, der in ein erfolgsversprechendes Ergebnis zur Aufwertung der Großimmobilie durch einen privaten Investor mündete. Der Erfolg des Integrierten Entwicklungskonzepts Innenstadt (2015), das den Rahmen um die umgesetzten Maßnahmen bildet, ist an vielen Stellen der Mainzer Innenstadt sichtbar – insbesondere an solchen, die täglich von vielen Innenstadtnutzer:innen besucht werden. Aufgrund der Bedeutung der Mainzer Innenstadt als Zentrum einer Landeshauptstadt und Versorgungszentrum vieler umliegender Gemeinden profitieren

neben den Bürger:innen der Gesamtstadt auch viele Menschen im Umland der Stadt, aus Rheinland-Pfalz und auch dem benachbarten Hessen sowie zahlreiche Tourist:innen von der Aufwertung der Innenstadt.

Auch heute noch, 11 Jahre später, ist vielen Personen aus Stadtgesellschaft und Politik das IEK 2015 ein Begriff. Es wird verknüpft mit einem umfangreichen Beteiligungskonzept, zukunftsweisenden Maßnahmen und deren Umsetzung, die die Mainzer Innenstadt stark geprägt hat. Die erfolgreiche Umsetzung der aufgeführten Maßnahmen konnte nur durch die enge Zusammenarbeit von Stadtgesellschaft, Politik und Verwaltung sowie durch die Bewilligung der Fördermittel im Rahmen der Städtebauförderung ermöglicht werden. Insgesamt zeigt die Umsetzung des Förderprogramms, dass die Städtebauförderung einen entscheidenden Beitrag zur Stärkung der Mainzer Innenstadt geleistet hat. Die erreichten Verbesserungen bilden eine solide Basis für die zukünftige Entwicklung und unterstreichen die nachhaltige Wirkung der eingesetzten Fördermittel.

Nachdem das IEK 2015 nun 11 Jahre lang als erfolgreicher Wegweiser für die Mainzer Innenstadt gedient hat und ein Großteil der Maßnahmen des Konzeptes erfolgreich umgesetzt wurden, hat sich zwischenzeitlich das Erfordernis neuer Impulse für die Innenstadt ergeben, um auch die Trends der letzten Jahre zu berücksichtigen. Zu diesen Trends gehören beispielsweise die Digitalisierung und die damit verbundene vermehrte Nutzung des Online-Handels und von Home Office. Weiterhin ist das Thema Klimaanpassung in den letzten Jahren sehr stark in den Fokus gerückt. Vor diesem Hintergrund wurde das bestehende Konzept überprüft und fortgeschrieben. Diese Fortschreibung sollte die noch nicht umgesetzten Maßnahmen aus 2015 auf ihre Aktualität hin überprüfen und neue Ideen in das fortgeschriebene Konzept aufnehmen. Nach einem umfangreichen Prozess mit verschiedenen Beteiligungsformaten wurde die Fortschreibung, kurz IEK 2026, in der Stadtratssitzung am 25. März 2026 beschlossen. Dieses Konzept besteht aus 97 Maßnahmen. Ein Teil dieser Projekte sind aus dem IEK 2015 übernommen worden, andere Maßnahmen aus 2015 wurden durch Ideen aus dem Fortschreibungsprozess weiterentwickelt und auch viele neue Ideen sind in das IEK 2026 aufgenommen worden. Dieses fortgeschriebene Konzept bietet die Voraussetzungen, die

positive Entwicklung der Mainzer Innenstadt auch in den kommenden Jahren fortzuführen und bildet zugleich die Grundlage zur Beantragung neuer Städtebaufördermittel. Die Erarbeitung des IEK 2026 fiel in eine Zeit, in der die Stadt Mainz als nicht förderfähige Kommune eingestuft wurde. Die Stadt Mainz erhofft sich, erneut viele erfolgreiche Projekte wie in der ersten Förderperiode mithilfe der Fördermittel des Landes Rheinland-Pfalz umsetzen zu können.

Tabelle 1: Förderfähige Kosten je Maßnahme

Maßnahme	Förderfähige Kosten
Maßnahme 1: Entwicklung Einkaufsquartier Ludwigsstraße: LudwigsstraßenForen	233.498,58 €
Maßnahme 2: Integriertes Entwicklungskonzept Innenstadt (IEK Innenstadt)	124.585,17 €
Maßnahme 3: Entwicklung Große Langgasse inkl. Emmeransstraße	35.732,30 € 114.689,07 € 5.147.037,50 €
Maßnahme 4: Entwicklung Bahnhofstraße/Münsterplatz, Schillerstraße, Große Bleiche bis Umbach, Kleine Langgasse (1. und 2. Bauabschnitt)	104.299,06 € 1.267.500,00 € 2.845.164,50 € 819.831,67 €
Maßnahme 5: Private Hochbaumaßnahme Münsterplatz (Münsterplatz 10, Große Bleiche 1+3)	50.000,00 € 40.617,53 € 62.493,73 €
Maßnahme 6: Gestalterische Aufwertung der Heiliggrabgasse	117.500,00 €
Maßnahme 7: Bauliche Umsetzung Konzeption „Barrierefreie Innenstadt“	18.570,60 €
Maßnahme 8: Umgestaltung Rheinufer 1. BA (Theodor-Heuss-Brücke bis Tiefgarage) inkl. Sitzstufenanlage	1.815.000,00 € 624.183,00 €
Maßnahme 8: Urbane Sicherheit 1. BA Innenstadt	2.183.000,00 €
Maßnahme 10: Tag der Städtebauförderung	7.966,48 €
Gesamt	15.611.669,19 €





Landeshauptstadt
Mainz

Impressum

Landeshauptstadt Mainz
Dezernat für Bauen, Denkmalpflege und historisches Erbe
Stadtplanungsamt

Juli 2026

Foto auf Titelseite: © Landeshauptstadt Mainz

Foto auf Rückseite: © Landeshauptstadt Mainz