



Projektskizze zur Vernetzung von Winterhafen und Stadtpark Mainz

Konzeptionelle Vertiefungen zur Stärkung der stadträumlichen und funktionalen Verbindungen zwischen den Teilräumen der südlichen Altstadt

Auftraggeber

Landeshauptstadt Wiesbaden

Thomas Metz	Leiter Stadtplanungsamt
Torsten Brune	Stadtplanungsamt
Ulrich Sommer	Stadtplanungsamt
Peter Kaufmann	Stadtplanungsamt

Stadtplanungsamt, Gustav-Stresemann-Ring 15, D – 65189 Wiesbaden
Fon 0611 / 31 – 64 70 Fax 0611 / 31 – 39 17
Mail stadtplanung@wiesbaden.de

Landeshauptstadt Mainz

Günther Ingenthron	Leiter Stadtplanungsamt
Andreas Schnell	Stadtplanungsamt
Jürgen Habel	Stadtplanungsamt
Karl-Wilhelm Noltemeier	Leiter Grünamt
Dr. Stephan Kerbeck	Leiter Amt für Stadtentwicklung, Statistik und Wahlen
Dr. Sabine Gresch	Amt für Stadtentwicklung, Statistik und Wahlen

Stadtplanungsamt 61, Zitadelle, Bau A, D – 55131 Mainz
Fon 06131 / 12 – 30 30 Fax 06131 / 12 – 26 71
Mail stadtplanung@stadt.mainz.de

Konzeption

Herbstreit Landschaftsarchitekten GmbH & Co. KG

Projektteam
Ernst Herbstreit, Bochum
Susanne von Weymar, Hildesheim
Michael Neumann, Hildesheim
Sarah Meyer, Hildesheim
Anja Leiß, Hildesheim

Bochum

Alte Bahnhofstraße 56, D – 44892 Bochum
Fon 0234 / 927 97 – 0 Fax 0234 / 927 97 – 27
Mail bo@herbstreit-landschaftsarchitekten.de

Hildesheim

Karthäuserstraße 12, D – 31139 Hildesheim
Fo 05121 / 97 31 – 0 Fax 05121 / 97 31 – 20
Mail hi@herbstreit-landschaftsarchitekten.de

Hildesheim, Juni 2011

— NUR FÜR DEN INTERNEN GEBRAUCH —

VERÖFFENTLICHUNGEN, AUCH VON TEILEN DER VORLIEGENDEN DOKUMENTATION SIND ERST NACH ERWERB ALLER RELEVANTEN BILDRECHTE ZULÄSSIG, SOFERN ES SICH NICHT UM PLANGRAFISCHE AUSARBEITUNGEN VON HERBSTREIT LANDSCHAFTSARCHITEKTEN GMBH & CO. KG HANDELT.

Inhalt

Band 1

Rheinuferentwicklungskonzept Mainz - Wiesbaden

Band 2

Projektskizze zur Vernetzung von Winterhafen und Stadtpark Mainz

Band 3

Projektskizze zur Salzbach-Route Wiesbaden

Einleitung	6
Ziele	7
Historische Hintergründe	8
Empfehlungen des RheinUferForums	11
Aktueller Entwicklungsstand	14
Städtebauliche Analyse	16
Entwicklungskonzept	24
Fazit	39



Einleitung

Die Mainzer Kernstadt befindet sich an den Ufern des Rheins und erstreckt sich vom nördlich gelegenen Zoll- und Binnenhafen bis zum Winterhafen im Süden. Die beiden Häfen unterliegen, bedingt durch den wirtschaftlichen Strukturwandel, umfassenden Veränderungsprozessen. Die ehemals gewerbliche Nutzung des Winterhafens wurde aufgegeben. Die Stadt plant hier die Umsetzung eines „exklusiven Wohnviertels“ mit Blick auf den Hafen. Der Winterhafen besitzt damit als zukunftsweisender Wohn- und Arbeitsplatzstandort sowie in der Wahrnehmung des Stadt- und Landschaftsbilds für die Imagebildung der Stadt eine herausragende Bedeutung.

Das stadträumliche Umfeld des Winterhafens hat sich in den letzten Jahren bereits stark verändert. Die förmliche Festlegung als Sanierungsgebiet war Voraussetzung für die seit den 1970er Jahren verfolgte städtebauliche Erneuerung der südlichen Altstadt. Außerhalb des Sanierungsgebiets schufen zahlreiche Großprojekte neue Urbanität in einem Bereich, der zuvor kaum mit städtebaulichen Qualitäten aufwarten konnte. Im Süden der Stadt entsteht über Jahre ein neuer Standort für Wohnen, Kultur, Dienstleistung und Freizeit, dessen Entwicklung mit der Erneuerung des Winterhafens abgeschlossen werden soll. Das kulturelle Gewicht der südlichen Altstadt wird darüber hinaus durch den geplanten Bau des Archäologischen Zentrums Mainz sowie die Ausgrabungen der Reste des römischen Bühnentheaters am Südbahnhof unterstrichen.

Der Winterhafen hat im Freiraumsystem der Stadt eine wichtige Rolle. Die Hafemole ist der einzige, landschaftlich geprägte, direkt am Wasser liegende Grünraum im Bereich der Innenstadt. Von der Molenspitze aus öffnet sich der Blick auf das jenseitige Rheinufer mit der Mainmündung und der Maaraue. Die Mole am Winterhafen unterliegt einer intensiven Freiraumnutzung, auf der exponierten Molenspitze wird in den Sommermonaten ein temporärer Biergarten betrieben. Der Winterhafen mit seinen hohen Freiraumqualitäten stellt den potenziellen Anschlusspunkt des Grüngürtels Mainz an den Rhein dar. Bereits das RheinUferForum Mainz (1998/99) wies in seinen Empfehlungen auf die fehlende, angemessene Verbindung zwischen Winterhafen und Stadtpark hin. Das Konzept des Grüngürtels Mainz konnte aufgrund der schlechten Verbindung bis heute nicht komplettiert werden.

Die zunehmende Bedeutung der südlichen Altstadt verlangt nach einer angemessenen Verbindung zwischen den angrenzenden Stadtteilen, die insbesondere durch die als städtebauliche Barriere wirkende Bahntrasse und die Weisenauer Straße getrennt werden. Die vorliegende Studie zur stadträumlichen und funktionalen Verknüpfung zwischen Rheinuferpromenade, Winterhafen und südlicher Altstadt mit dem Bereich Stadtpark/Volkspark zeigt konzeptionelle Lösungsansätze zur einer adäquaten städtebaulichen Verknüpfung der Teilräume auf. In ihrer Arbeitsweise zeigt die Projektskizze zunächst Maßnahmen auf, die in einem ersten Schritt die Bestandssituation wirksam verbessern können. Die darüber hinaus diskutierten Ideen und Vorschläge sind hierbei als Zukunftsoptionen einer mittel- bis langfristig angedachten Perspektive zu verstehen.



Ziele

Ziel ist die Erarbeitung eines kommunalen Leitbilds für die Freiraumentwicklung im Bereich des Rheinufer mit Verbindung in den Stadtpark. Nachfolgend beschriebene Teilaspekte bilden die Richtschnur der konzeptionellen Vorgehensweise:

Einbindung der Teilräume in ein übergeordnetes Gesamtbild

Der Winterhafen mit der südlichen Altstadt ist eng mit der Mainzer Identität als Stadt am Fluss verbunden. Das neue Wohnviertel im Winterhafen und die Ausbildung eines kulturellen Schwerpunktes im Süden der Stadt verfügen über einen Imagecharakter, aus dem sich notwendigerweise ein hoher Qualitätsmaßstab für die Entwicklung des Gesamttraumes ableitet. Dieser Qualitätsmaßstab erfordert eine integrierte Vorgehensweise, die die Teilräume und Nutzungen in ihren Wechselwirkungen betrachtet und vorhandene Synergien für den Gesamttraum nutzbar macht. Die umfassende Konversion der ehemals gewerblich/industriell genutzten Flächen im Gebiet bzw. die Anpassung ihrer Nutzungen an aktuelle Entwicklungsziele stellt eine wichtige Teilaufgabe innerhalb der gesamträumlichen Entwicklung dar. Insbesondere die Flächen des ehemaligen Mainzer Gaswerks widersprechen mit ihrer aktuellen Nutzung als Rohrlager der Stadtwerke Mainz AG dem gewünschten Gesamtbild.

Stadträumliche Vernetzung der Teilräume

Undurchlässige Verkehrsstränge dominieren den Stadtraum zwischen Stadtpark, Winterhafen und südlicher Altstadt. Zwei Bahntrassen, die Weisenauer Straße als wichtigste Einfallstraße im Mainzer Süden und das ehemalige Gaswerk sind für Fußgänger und Radfahrer kaum zu passieren. Ziel der weiteren Planung sollte die Stärkung des Gesamttraums durch die stadträumliche und funktionale Verknüpfung der Rheinuferpromenade, des Winterhafens und der südlichen Altstadt mit dem Stadtpark sein. Das ehemalige Gaswerk wirkt in diesem Zusammenhang als Fremdkörper und städtebauliche Barriere. Seine langfristige Nutzungsbestimmung sollte dahin gehend überprüft werden.

Klärung städtebaulicher Funktionen

Die Stadteingänge spielen für die Orientierung und Wahrnehmung der Stadt eine besondere Rolle. Der südliche Stadteingang, der bis in das 21. Jahrhundert durch Einrichtungen der Eisenbahn und des Militärs sowie auch Industriebauten und Lagerplätze bestimmt war, erhält durch die baulichen Entwicklungen neue Prägnanz. Der geplante Neubau des Archäologischen Zentrums Mainz wird den Besucher zukünftig mit einer attraktiven Architektur empfangen. Das Vorfeld des Stadteingangs, geprägt durch das ehemalige Gaswerk, die Bahntrasse und die Weisenauer Straße, bedarf jedoch noch einer räumlich-gestalterischen Klärung. Dabei erscheint es wesentlich, eine angemessene Gewichtung der städtebaulichen Dominanten zu erreichen. Neue bauliche Signets, wie beispielsweise Fußgängerbrücken zwischen Stadtpark und Winterhafen oder auch potenzielle hochbauliche Nutzungen auf der Fläche des ehemaligen Gaswerk, sollten entsprechend sensibel dimensioniert und gesetzt werden. Bei der wünschenswerten Anbindung des Grüngürtels Mainz an den Rhein käme der Fläche des ehemaligen Gaswerks eine Schlüsselfunktion zu.



Historische Hintergründe

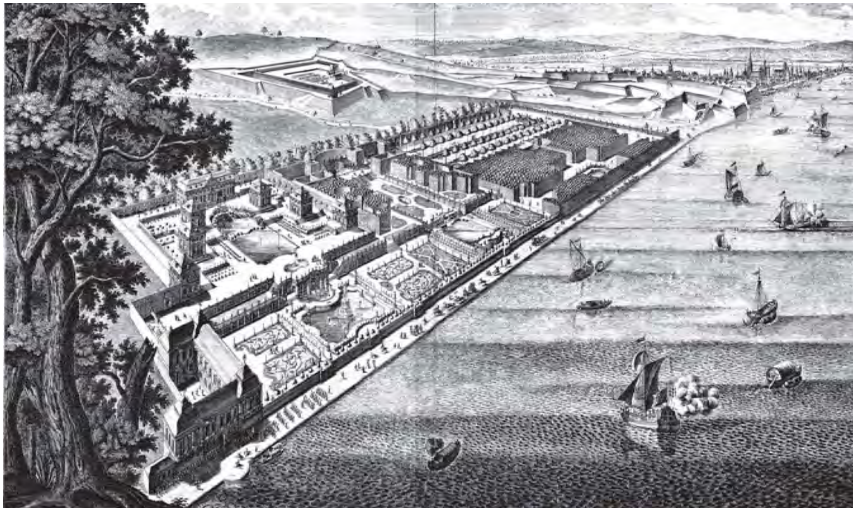
Der Mainzer Winterhafen geht auf Stadterweiterungsmaßnahmen zurück, die infolge von Rheinkorrekturen ab Mitte des 19. Jahrhunderts umgesetzt wurden. Gemäß einer Vereinbarung der Rheinanliegerstaaten erfolgte von 1860 bis 1885 eine Stromregulierung. Diese hatte zum Ziel, die regelmäßig statt findenden Hochwasserereignisse besser kontrollieren zu können und den Fluss zu einer europäischen Wasserstraße auszubauen. Der Rhein wurde in seinem Verlauf auf eine Breite von 450 m eingedämmt. Für Mainz bedeutete dies einen erheblichen Landgewinn für den Bau von Eisenbahn und Stadterweiterungen vor der Mainzer Altstadt. Mit der Entwicklung der Eisenbahn als neuer Trägerin des Güterverkehrs wandelte sich die Stadt zu einem modernen Handelszentrum des Industriezeitalters. Zwischen heutigem Fischtorplatz und Winterhafen entstand vor den Mauern der Altstadt ein erweiterter Bahnhof, auf dem der gesamte Personen- und Güterverkehr der Stadt Mainz abgewickelt wurde. Im Zuge dieser Erweiterungen wurden ebenfalls der Winterhafen, der Zoll- und Binnenhafen sowie der nördlich anschließende Floßhafen angelegt.

Topografisch liegt der Winterhafen zwischen dem im Süden ansteigenden Hang des Stadtparks und dem Rheinufer. An dieser Stelle befand sich im 18. Jahrhundert die zum Fluss hin orientierte, barocke Anlage des Lustschlosses Favorite. 1793 wurde die Favorite während der Koalitionskriege zerstört. Der vollständige Abbruch der Schloss- und Gartenanlagen erfolgte 1813. Bei Grabungsarbeiten im Winterhafen wurden 2009 Reste der Einfriedungsmauer des ehemaligen Rheinschlösschens sowie des gepflasterten Rheinpromenadenweges gefunden. Nach dem Erwerb der Flächen im Jahr 1816 durch die Stadt Mainz entstand auf dem Areal der ehemaligen Favorite zwischen 1820 und 1825 die sogenannte „Neue Anlage“ im typischen Stil eines englischen Landschaftsgarten. Der heutige Stadtpark auf dem Areal der ehemaligen „Neuen Anlage“ geht im wesentlichen auf einen späteren Entwurf der Gebrüder Siesmeyer von 1888 zurück.

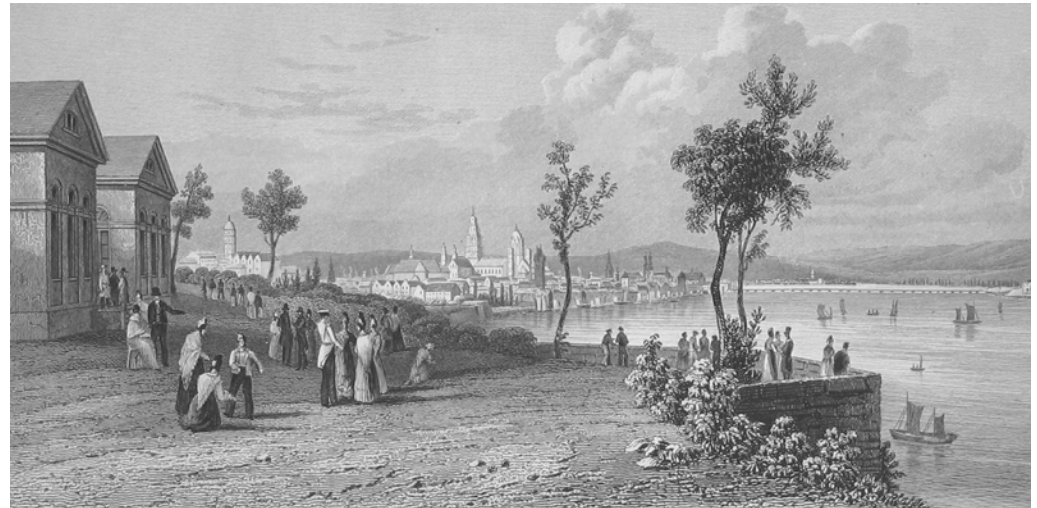
Ab 1860 diente das 4 Hektar große Hafenbecken des Winterhafens neben dem Winter- und Hochwasserschutz auch dem Umschlag von Massengütern. Die Drehbrücke im Winterhafen, die Weisenauer Brücke als erste Mainzer Eisenbahnbrücke über den Rhein und das ehemalige Gaswerk an der Weisenauer Straße sind bauliche Zeugnisse des Wandels von der kurfürstlichen Residenz zum bedeutenden Industriestandort. Mit dem Bau des ersten Gaswerkes der Stadt Mainz im Jahr 1855 unterhalb der „Neuen Anlage“ sowie der Trassierung der Bahngleise an Rheinufer und Rheinhang wurde der heutige Stadtpark vom Fluss abgetrennt.

Am und im Umfeld des Winterhafens entwickelte sich nach 1945 eine Durchmischung von gewerblich-industriellen und freizeitorientierten Nutzungen. In der Nähe der Eisenbahnbrücke siedelte sich der Mainzer Ruderverein an, am Hafenbecken fanden Kanuverein und Yachtclubs ihren Standort. An der Innenseite des Hafenbeckens befanden sich Schrotthandel und Lagerschuppen. In der benachbarten Dagobertstraße wird seit 1981 in einem Industriedenkmal das Kulturzentrum Mainz (KUZ) betrieben, ab den 1990er Jahren entstanden am Rheinufer neue Gewerbe- und Dienstleistungsbauten sowie ein Hotel. Die grüne Mole des Winterhafens, das Victor-Hugo-Ufer, wird weitgehend als Parkanlage mit Liegewiesen genutzt.

Konzept zur Vernetzung von Winterhafen und Stadtpark



- ▲ Schlossanlage Favorite, Kupferstich nach Salomon Kleiner, um 1723
- ▼ Ausschnitt mit den Resten der ehemaligen Anlage der Favorite am Rhein aus dem Plan der Stadt und Festung Mainz nach B. Hundeshagen von 1815



- ▲ Ansicht von Mainz mit Neuer Anlage in einem Stich von 1826
- ▼ Stadt Mainz mit der Uferlinie des Jahres 1856 und der projektierten Ufererweiterung (gestrichelt) sowie der „Neuen Anlage“ auf der Fläche der ehemaligen Favorite





Konzept zur Vernetzung von Winterhafen und Stadtpark

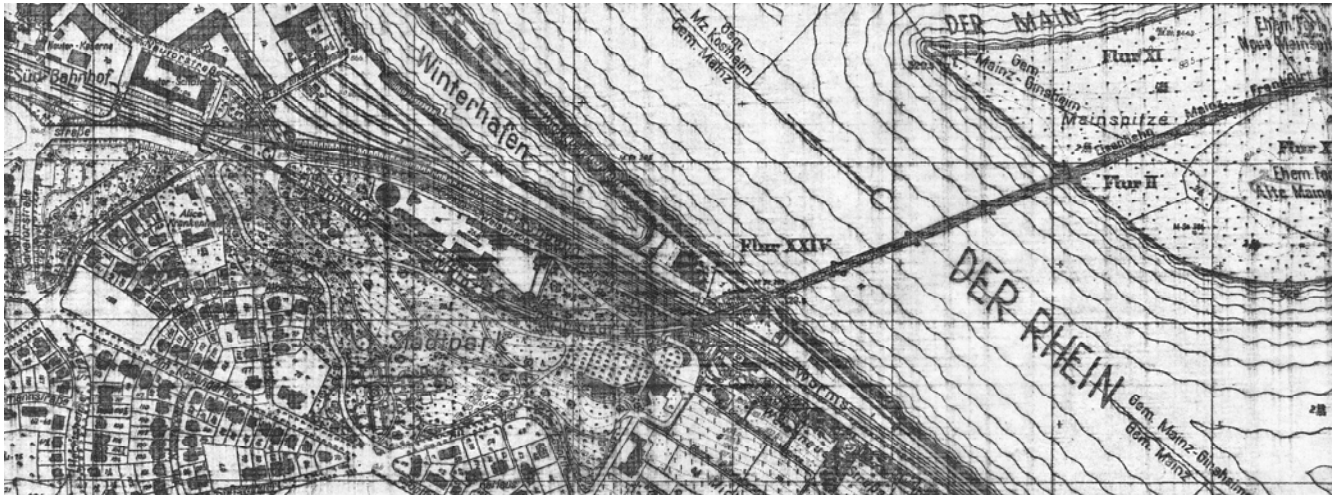


▲ Bahn- und Hafenanlagen, Ansicht von 1860

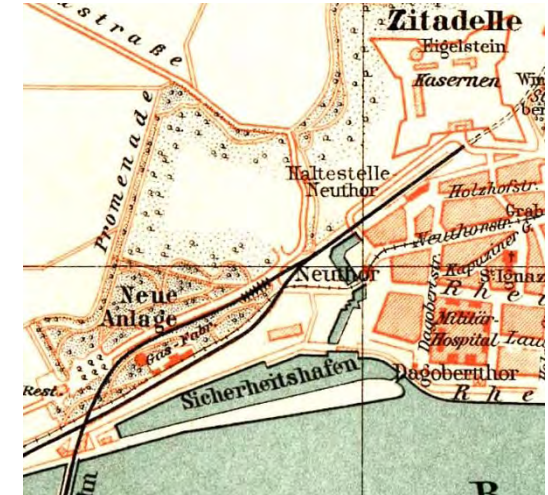


▲ Winterhafen mit Mainzer Ruderclub, 1916

▼ Topografische Grundkarte des Deutschen Reiches, Mainz – Weisenau, 1930



▼ „Neue Anlage“, Gaswerk und Sicherheitshafen, 1898





Empfehlungen des RheinUferForums

1981 erarbeitete das Stadtplanungsamt Mainz den Rahmenplan Winterhafen. Wesentliche Ziele waren eine „reduzierte Bebauung für überregionale Bedeutung zwischen Rheinstraße und Winterhafen, die verdichtete Bebauung zwischen Rheinstraße, Dagobertstraße und Bahntrasse für gemischte Nutzungen sowie die Verknüpfung von Stadtpark und Winterhafen über eine grüne Brücke“. Aufbauend auf der Rahmenplanung und dem städtebaulichen Gutachten Winterhafen (1996) fand 1998 der städtebauliche Ideenwettbewerb Mainz-Winterhafen statt. Das RheinUferForum unterstützte den damaligen Beschluss des Stadtrats, den Entwurf des 1. Preises (planquadrat Elfers Geskes Krämer Architekten, Darmstadt) weiter zu verfolgen. Das Konzept des Wettbewerbsgewinners setzte eine hochwertige Wohnbebauung, gekoppelt mit Dienstleistungs- und Büronutzungen in fünf u-förmigen, zum Rhein geöffneten Baukörpern sowie mehreren Punkthäusern um. Der Promenadencharakter des Lauterenviertels wurde durch die Promenade an der Innenseite des Hafenbeckens weiter geführt. Das Wettbewerbskonzept ist Grundlage des gültigen Bebauungsplans.

Die Entwicklung des Winterhafens soll die südliche Altstadt durch anspruchsvolles, urbanes Wohnen direkt am Rhein abschließen. Das RheinUferForum formulierte im „Rahmenplan Rheinufer“ (2000) folgende Empfehlungen für die Umsetzung des Vorhabens:

- Die Gestaltung des südlichen Stadteingangs sollte als Teil der Entwicklungsaufgabe Winterhafen betrachtet werden.
- Die Blickbezüge vom Stadtpark über die Altstadt auf die Mainmündung bis hin zum Taunus dürfen durch die Bebauung am Winterhafen nicht beeinträchtigt werden.
- Die Mole des Winterhafens sollte als öffentliche Parkanlage und als Sport- und Freizeitfläche gesichert und weiter entwickelt werden. Besondere Bedeutung kommt dabei der Molenspitze als „point de vue“ zu.
- Die Drehbrücke am Winterhafen sollte saniert werden.
- Die durch die Gleisanlagen der Deutschen Bahn AG und das ehemalige Gaswerk an der Weisenauer Straße gestörte Verbindung zwischen Stadtpark und Winterhafen sollte verbessert werden. Dieses kann durch einen neuen, direkten Brückenschlag oder durch eine Aufwertung der bestehenden, neben den Bahngleisen geführten Verbindung erfolgen.



Aktueller Entwicklungsstand

Starke bauliche Aktivitäten im Bereich der südlichen Altstadt führten in den letzten zehn Jahren zu einer neuen Gestaltung des gesamten Raumes. Das Gebiet zwischen Altstadt, Stadtpark und Rhein hat dadurch erheblich an Bedeutung gewonnen. Folgende Projekte im Umfeld des Winterhafens wurden umgesetzt:

- Geschäftszentrum Fort Malakoff mit Hotel Hyatt und Malakoff-Terrasse zwischen Winterhafen und Lauterenviertel
- Verwaltungsgebäude DB Schenker Rail Deutschland AG an der Rheinstraße
- Kino Mainz CineStar, Neubau der Handwerkskammer und Bahnhof Römisches Theater in der Holzhofstraße

Die geplante Wohnbebauung am Winterhafen wird diese Entwicklung fortsetzen. Zwischen dem Fort Malakoff, dem Kulturzentrum und der Straße An der Nikolausschanze wird durch die Maicor Projektentwicklung Winterhafen GmbH in den nächsten Jahren ein exklusives Wohnviertel mit Blick auf den Hafen und den Rhein errichtet. 2010 wurde die historische Drehbrücke erneuert. An der Südseite des Hafenbeckens baut derzeit der Mainzer Ruderverein ein repräsentatives Vereinshaus. Auf dem schmalen Geländestreifen ab der Nikolausschanze in Richtung Weisenauer Brücke ist in den nächsten Jahren die Realisierung eines weiteren Wohngebietes geplant. Die Lagepläne der vorliegenden Projektskizze stellen die Baustruktur, die dem Bebauungsplan zugrunde liegt, dar. Die zurzeit diskutierte, weiterentwickelte Bebauungsstruktur zeigt der Lageplan auf Seite 14. Für den südlichen Bereich liegt eine rechtskräftige Bauvoranfrage vor.

Einen neuen kulturellen und wissenschaftlichen Schwerpunkt wird das geplante Archäologische Zentrum Mainz neben dem Museum für Antike Schifffahrt an der Rheinstraße gegenüber der Nikolausschanze bilden. The next ENTERprise architects Wien gewannen 2010 den 1. Preis des mehrstufigen Architekturwettbewerbs. Städtebauliches Ziel ist es, einen Ort zu schaffen, der die benachbarten Bereiche Altstadt, Stadtpark und Winterhafen vernetzt und sich zusammen mit dem benachbarten Schifffahrtsmuseum als attraktiver Zielort für Besucher entwickelt. Durch den neuen Museumskomplex wird die städtebauliche Abrundung der südlichen Altstadt erfolgen. Der südliche Stadteingang am Kreuzungspunkt von Rheinstraße und Neutorstraße erhält damit eine neuzeitliche Fortführung.





Auszüge aus den Planungen Wohnbebauung am Winterhafen



▲ 1. Preis zum städtebaulichen Wettbewerb von 1998 (planquadrat Elfers Geskes Krämer Architekten)

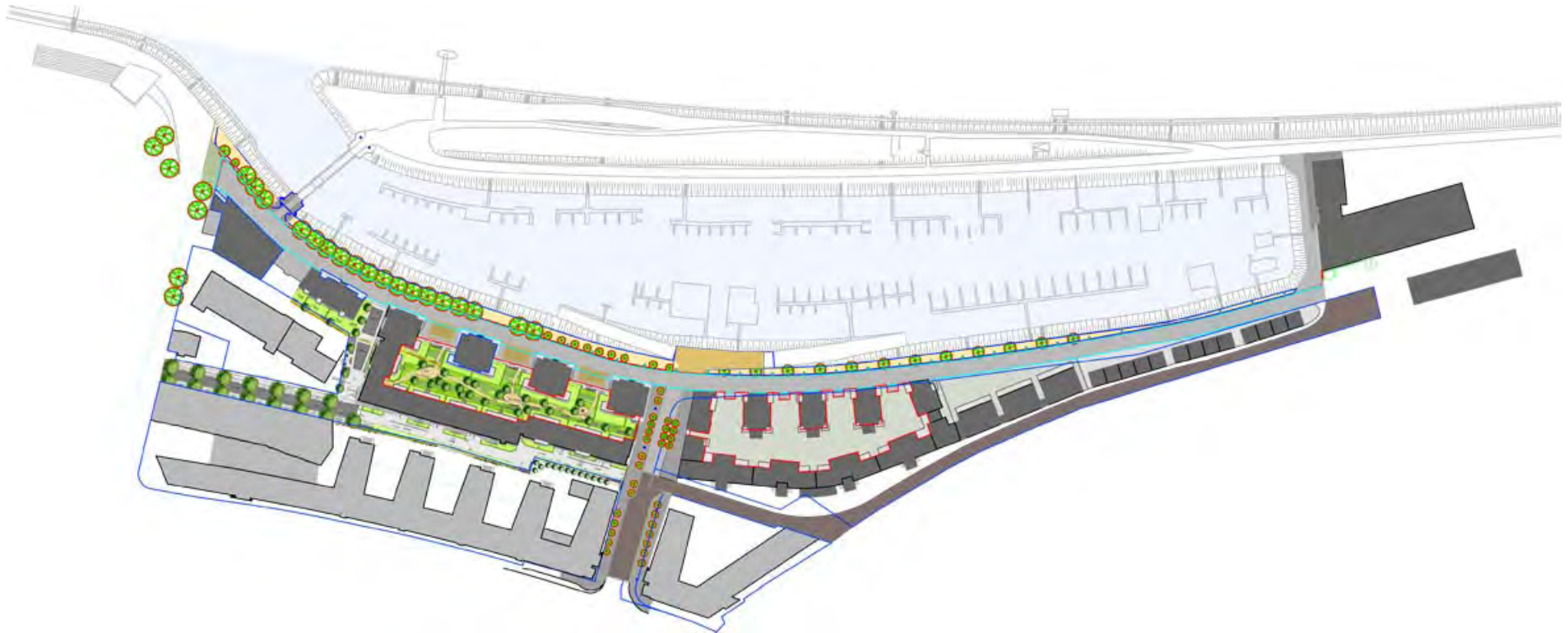
▼ Bebauung Winterhafen Mainz, Auftraggeber Maicor Projektentwicklung Winterhafen GmbH, planquadrat Architekten

▼ Lageplan, planquadrat Architekten





Konkretisierung Bebauung Winterhafen, Stand März 2011





Schrägluftbild Winterhafen mit Blickrichtung Westen, Stand 2010 (Bauamt Mainz, Abt. Bodenmanagement und Geoinformation)





Städtebauliche Analyse

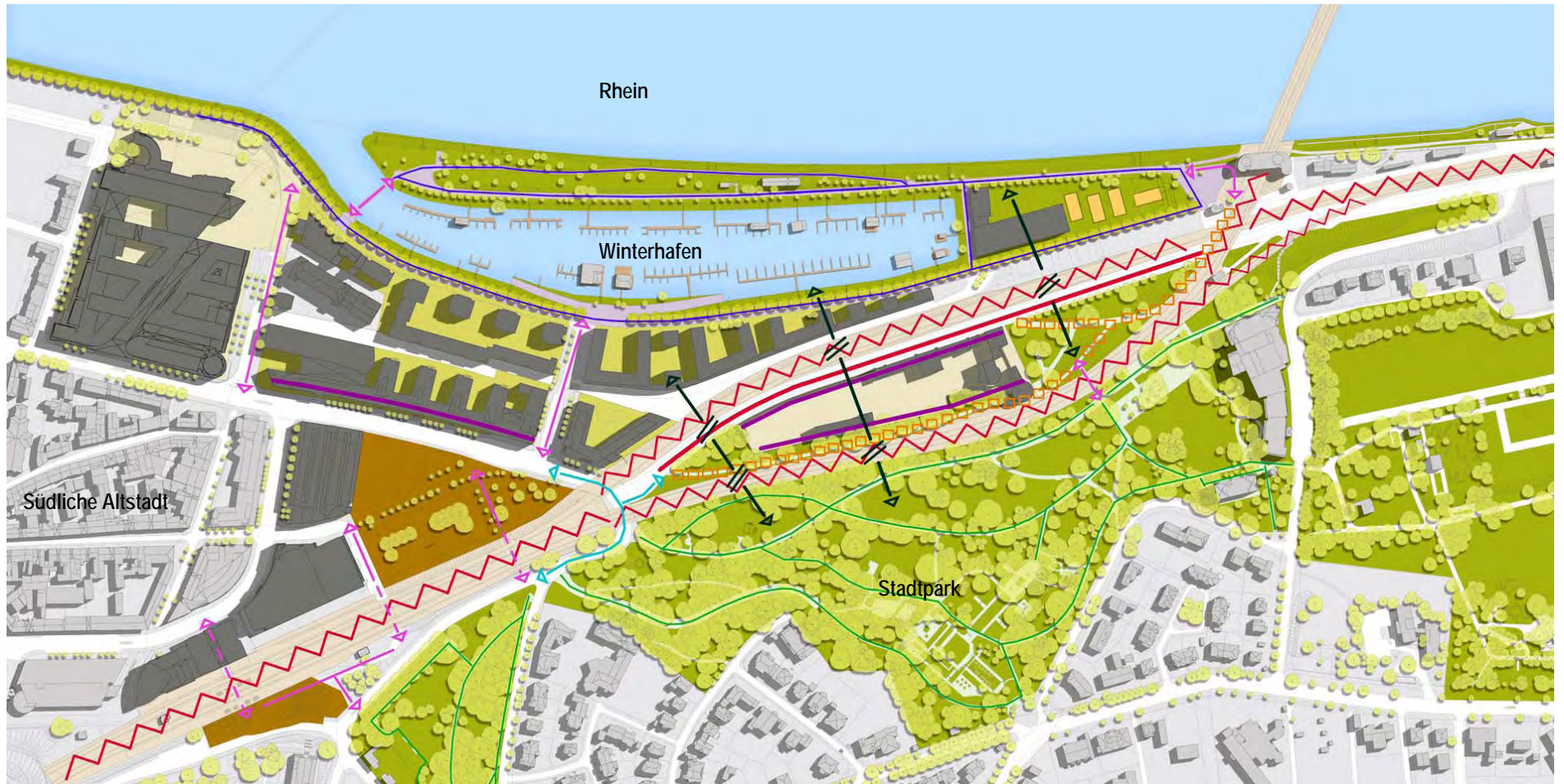
Der Betrachtungsraum zwischen Rheinuferpromenade, Winterhafen und südlicher Altstadt mit Stadtpark und Rosengarten ist durch städtebauliche Barrieren gekennzeichnet. Bahnanlagen, die Hauptverkehrsachse Rheinstraße/Weisenauer Straße sowie das Areal des ehemaligen Gaswerks, heute durch die Mainzer Stadtwerke AG als Rohrlager genutzt, grenzen den Winterhafen vom Stadtpark ab. Ein schmaler Weg an den Bahngleisen führt Fußgänger und Radfahrer vom Stadtpark zum Rhein. Die Bahnunterführungen zwischen Rheinstraße und Weisenauer Straße sowie zwischen Salvatorstraße und Rheinstraße weisen eine ungenügende Qualität auf. Diese Unterführungen werden mit dem Bau des neuen Archäologischen Museums Mainz einen erheblichen Bedeutungszuwachs erfahren und als touristische Wegeachsen vermehrt genutzt werden.

Das Areal der Mainzer Stadtwerke AG an der Weisenauer Straße dominiert das Vorfeld des südlichen Stadteingangs. Erscheinungsbild und Nutzung als Rohrlager widersprechen der stadtgestalterischen Intention des Raumes. Das RheinUferForum hatte eine Verbesserung der unzureichenden Grünversorgung der südlichen Altstadt angeregt und auf die wünschenswerte Aktivierung der Freiraumpotenziale in der Rheinuferanlage hingewiesen. Der Ausbau der Verknüpfungen zwischen Winterhafen und Stadtpark sowie die Entwicklung einer langfristigen Umnutzungsperspektive für das ehemalige Gaswerk würden die qualitative Positionierung des Winterhafens wirksam unterstützen.





Analyse – Stadträumliche Aspekte



- Straße, Barriere
- ⚡ Bahn, Barriere
- Gebäude, Barriere
- Wegesystem Hafen
- Wegesystem Park
- ↔ Fuß- und Radwegenetz
- ◻ Gestalterisch und funktional ungenügende Wegeverbindung
- ↔ Vernetzung über Straße
- ↔//↔ Vernetzung unterbrochen



Analyse - Raumnutzung



- Büro/Geschäftszentrum
- Kultur-/Freizeitstandort
- Bhf. Römisches Theater
- Wohnen am Hafen/Planung
- Ehem. Gaswerk, heute Stadtwerke MZ AG
- Parkanlage



Impressionen aus dem Raum – Stadtpark und Weisenauer Brücke



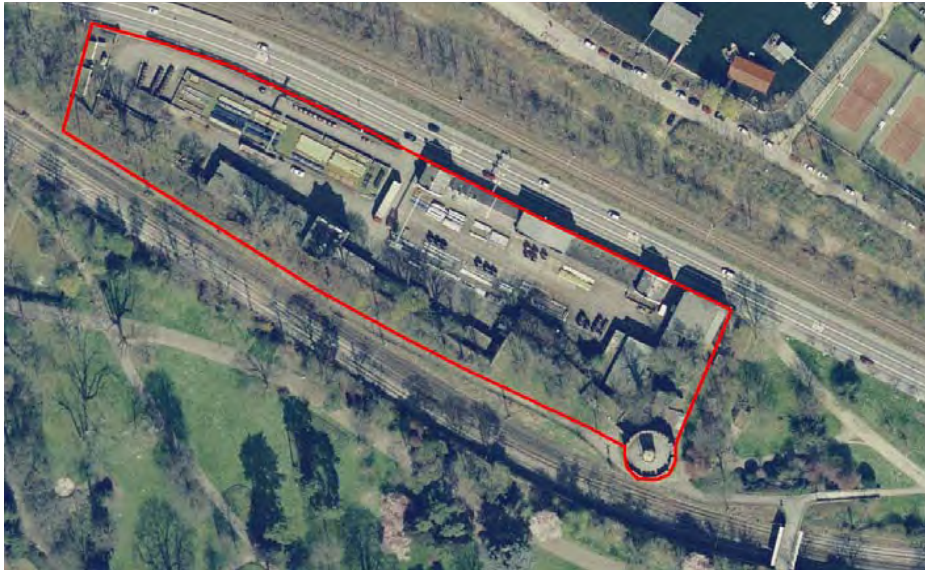


Impressionen aus dem Raum – Winterhafen





Impressionen aus dem Raum – ehemaliges Gaswerk, heute Rohrlager der Stadtwerke Mainz AG





Impressionen aus dem Raum – Winterhafen und Bürogebäude DB Schenker Rail Deutschland AG





Impressionen aus dem Raum – Ausgrabungsstelle Römisches Theater





Entwicklungskonzept

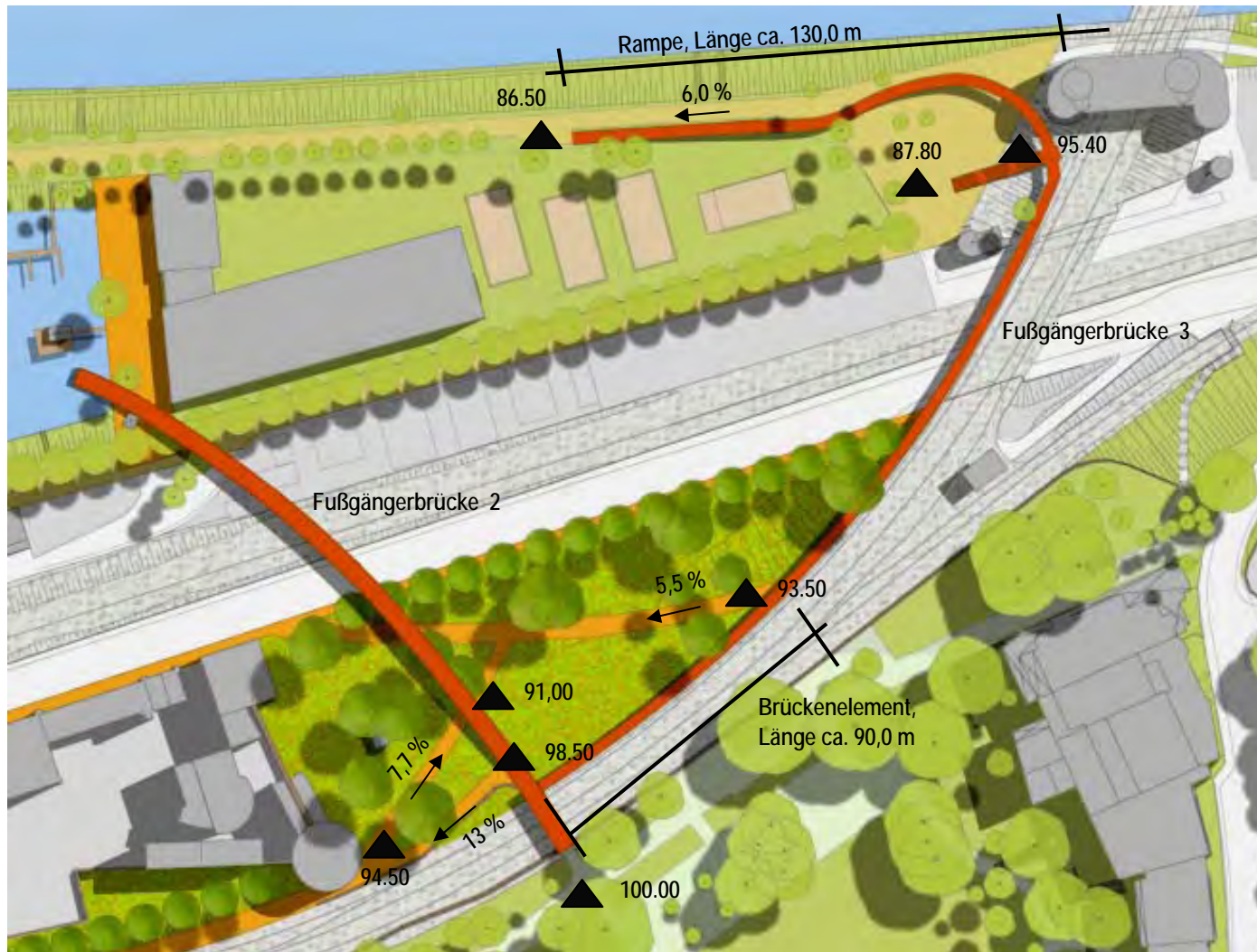
Zahlreiche Großprojekte brachten Urbanität in einen Raum, der bis weit in das 20. Jahrhundert durch Einrichtungen der Bahn, des Militärs sowie durch Lagerplätze und Industriebauten geprägt war. In den letzten Jahren wurde die hochwertige Konversion gewerblich-industriell genutzter Flächen in der südlichen Altstadt erfolgreich umgesetzt bzw. für die Zukunft planerisch vorbereitet. Schritt für Schritt wandelt sich das Gebiet zu einem neuen Kultur-, Bildungs- und Freizeitschwerpunkt im Süden der Stadt. Die Betrachtung des Winterhafens aus der übergeordneten städtebaulichen Perspektive zeigt jedoch in Bezug auf die Vernetzung der Teilräume sowie zur Schärfung städtebaulicher Funktionen Anpassungsbedarfe. Die Verbindung zwischen Stadtpark und Winterhafen ist einerseits durch Verkehrsstrassen und andererseits durch die Nutzung des ehemaligen Gaswerks als Rohrlager unterbrochen. Die Fläche des ehemaligen Gaswerks nimmt bei der Verbindung des Stadtparks mit dem Winterhafen insbesondere unter dem Aspekt der Vollendung des Grüngürtels Mainz eine Schlüsselposition ein. Ihre Entwicklung wird maßgeblich zur zukünftigen Prägung des Gesamttraumes beitragen. Das Konzept zur Vernetzung von Stadtpark und Winterhafen diskutiert hierzu zwei Varianten.

Entwicklungskonzept Variante 1 – „Transit“

Variante 1 basiert auf der Annahme, dass sich die wünschenswerte hochwertige Entwicklung des Rohrlagers der Mainzer Stadtwerke AG gegenwärtig nicht umsetzen lässt. Damit wäre eine Vernetzung der Fläche mit dem umgebenden Stadtraum zeitnah nicht möglich. Die Verbindung von Stadtpark und Winterhafen würde folgerichtig über die vorhandene Fußgängerverbindung (Fußgängerbrücke 3), die zu qualifizieren wäre, erfolgen. Sowohl die kleine Fußgängerbrücke über die Gleise als auch die Wegeverbindung zum Winterhafen weisen in Hinblick auf ihre zukünftige wachsende Bedeutung als zentrale Verbindungsachse Verbesserungsbedarfe auf. Die bestehende Führung sollte in ihrer Höhenabwicklung vereinfacht werden und direkt nach der Querung der Gleisanlagen am höchsten Punkt des Parkes parallel zum Bahnkörper in Richtung Winterhafen geführt werden. Die Abfahrt in den Winterhafen sollte über eine für Radfahrer barrierefrei nutzbare Rampe erfolgen. Um für Fußgänger Umwege zu vermeiden, wäre die Kopplung mit einer Treppe wünschenswert. Die derzeitige Wegebreite von ca. 1,50 m wird als unzureichend eingeschätzt. Es wird empfohlen, eine großzügigere Dimensionierung und eine mit den Qualitätszielen des Gesamttraumes korrespondierende Gestaltung umzusetzen.

Das gesamte grüne Umfeld des Rohrlagers sollte in Anlehnung an die gepflegte Erscheinung des Stadtparks aufgewertet werden. Insbesondere die Verbindungsachse zwischen rückwärtigem Rohrlager und oberer Bahntrasse weist einen ruderalen Charakter auf, der der zukünftigen Bedeutung des Raumes nicht angemessen ist. Es wird vorgeschlagen, den Weg auszubauen und mit einer wegebegleitenden Baumreihe zu versehen. Als Vorfeld des Stadteingangs wäre auch für die Flächen an der Weisenauer Straße eine entsprechend ambitionierte Gestaltung wünschenswert.

Entwicklungskonzept Variante 1 – Qualifizierung Fußgängerbrücke 3



Maßnahmen

- Vereinfachung der Höhenabwicklung durch parallele Führung eines Brückenelements, Länge ca. 90,0 m
- Abfahrt in den Winterhafen über eine barrierefreie Rampe (6 %), Länge ca. 130,0 m
- Nach den RAST 06 ist für einen gemeinsamer Geh- und Radweg im Einrichtungsverkehr eine Mindestbreite von 2,50 m zuzüglich Sicherheitsstreifen zu berücksichtigen. Für die Planung wären die realen Begegnungsfälle für den Zweirichtungsverkehr zu beachten
- Gestalterische Aufwertung gemäß den Qualitätszielen des Gesamttraumes

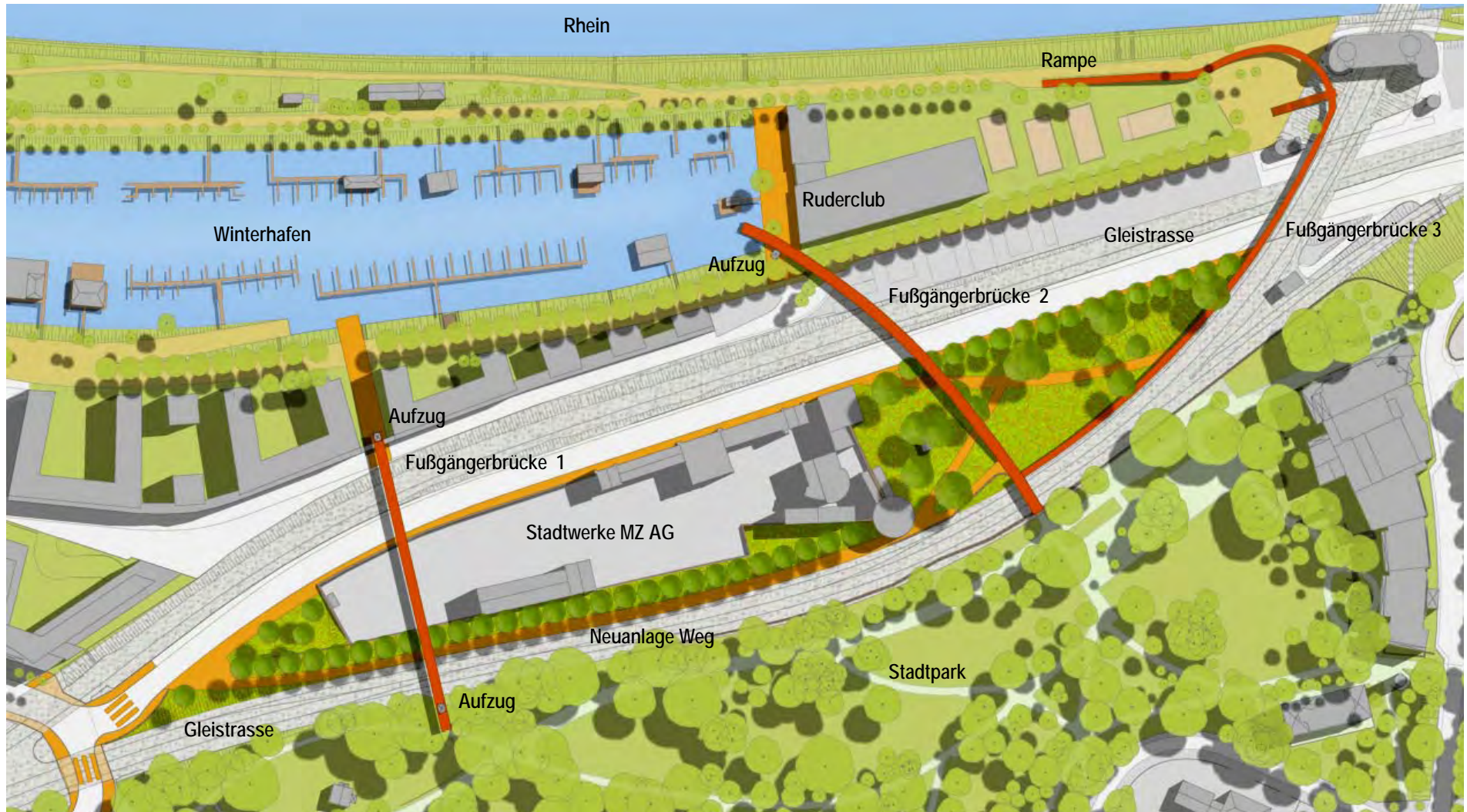


Variante 1 überprüft darüber hinaus die Führung von zwei weiteren Brücken. Diese würden ergänzend als „Transitlösung“ über das Rohrlager hinweg geführt werden und könnten die Barrierewirkung der Fläche zumindest ansatzweise aufheben. Aufgrund der komplexen Höhensituation und den zu überwindenden, hochliegenden Bahntrassen wäre hierbei allerdings die An- und Abfahrt über Rampen nicht möglich. Die Fußgängerbrücke 1 müsste von beiden Seiten mit einem Aufzug erschlossen werden. Beim parkseitigen Einstieg wären 6,00 m, am Winterhafen 11,00 m Höhenunterschied zu überwinden. Die Fußgängerbrücke 2 setzt an der bestehenden Bahnquerung auf dem höchsten Punkt des Stadtparks ebenengleich an. Über der Freifläche würde sie eine Höhe von 13,00 m erreichen und im Winterhafen am Ruderclub mit 6,00 m über Gelände enden. Der Höhensprung wäre ebenfalls durch einen Aufzug zu überwinden.

Die Transitlösung koppelt die gewünschte Verbindung von Stadtpark und Winterhafen von möglichen alternativen Nutzungsoptionen für die Fläche des Rohrlagers ab. Damit wird eine gewisse Unabhängigkeit der Entwicklungen voneinander erreicht und kann möglicherweise unterschiedlichen Geschwindigkeiten Rechnung getragen werden. Dringend wünschenswerte Impulswirkungen in die Fläche wären von dieser Lösung allerdings kaum zu erwarten. Eine angemessene Gestaltung des Vorfelds südlicher Stadteingang wäre schwerpunktmäßig nur durch die Raumpräsenz der neuen Fußgängerbrücken zu erzeugen, was nicht der Erwartung an das zukünftige Erscheinungsbild des Mainzer Stadteingangs entspricht. Der anzunehmende Qualitätsanspruch an Funktion und Gestaltung der neuen Brücken beinhaltet darüber hinaus einen entsprechenden finanziellen Einsatz für ihre Umsetzung. Der Bau der beiden neuen Brücken sowie der benötigten Aufzüge als auch ihre langfristig erforderliche Unterhaltung lassen erhebliche Kostenaufwendungen erwarten, die im Verhältnis zum städtebaulichen Nutzen kritisch zu bewerten und damit nicht als Präferenzlösung empfohlen werden können.

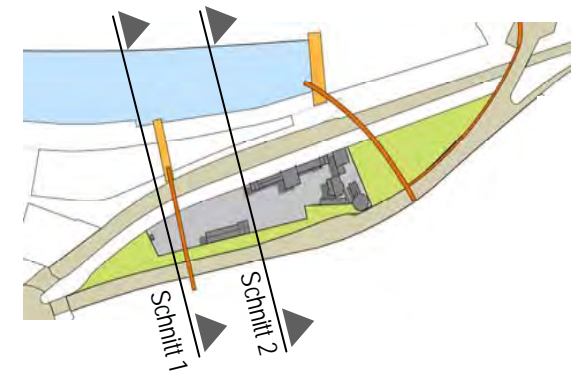


Entwicklungskonzept Variante 1 – „Transit“

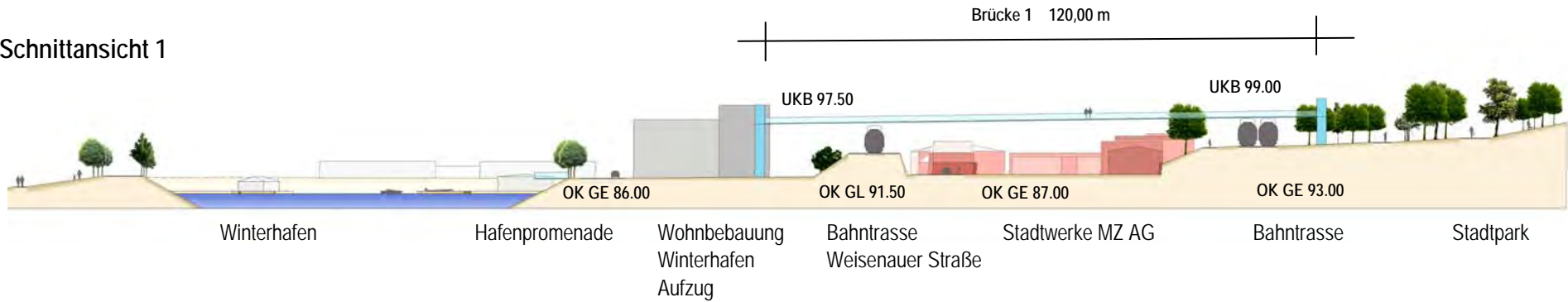




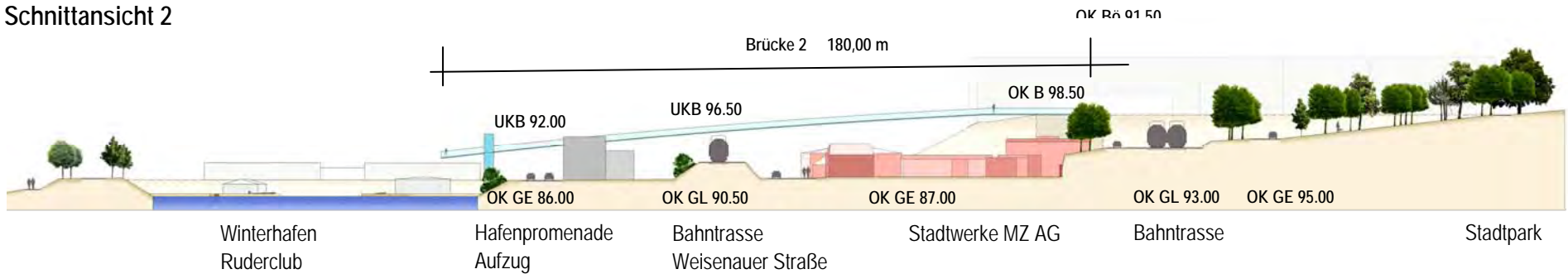
Entwicklungskonzept Variante 1 – Schnittansichten



Schnittansicht 1



Schnittansicht 2





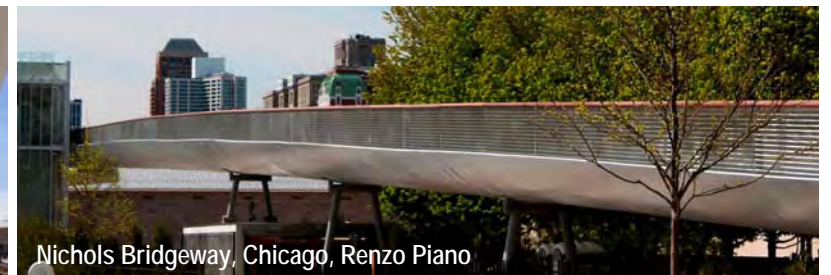
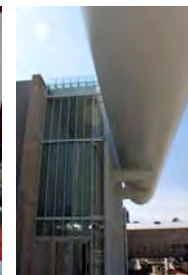
Beispielbilder zum Entwicklungskonzept Variante 1 – „Transit“



Nordpolbrücke, Westpark Bochum, HHS Planer und Trautz engineering



Calgary Peace Bridge, Santiago Calatrava



Nichols Bridgeway, Chicago, Renzo Piano



Beispielbilder zum Entwicklungskonzept Variante 1 – „Transit“





Entwicklungskonzept Variante 2 – „Integration“

Variante 2 schlägt vor, unter dem Leitgedanken der Öffnung und Vernetzung die gegenwärtige Nutzung der Fläche ehemaliges Gaswerk als Rohrlager der Mainzer Stadtwerke AG aufzugeben. Die denkmalgeschützten Gebäude sowie die Freiflächen sollten einer höherwertigen, öffentlichen Zweckbestimmung zugeführt werden (z. B. archäologischer Park, Veranstaltungsflächen KUZ, Spiel- und Freizeitanlage, Industriepark, „unternehmerischer Referenzraum“ für die Stadtwerke AG). Ziel ist die Integration des Areals in den umgebenden Stadtraum sowie seine freiräumliche Gestaltung als Teil des Stadtparks und des Grüngürtels Mainz. Jegliche weitere Flächenentwicklung, ob hochbaulich oder freiräumlich, sollte zwingend kompatibel mit dem angestrebten Öffnungs- und Vernetzungsgedanken sein. Der historisch bedeutsame Stadteingang am Archäologischen Zentrum Mainz sollte unterstützt und durch die Maßnahmen mit einem angemessenen Vorfeld in der Weisenauer Straße versehen werden.

Die vorgeschlagene defensive bauliche Nutzung der Flächen in öffentlichen, überwiegend Grün bestimmten Räumen stärkt den gewünschten Verbund zwischen Stadtpark und Winterhafen sowohl optisch als auch funktional. Die fußläufige Verbindung von Stadtpark und Winterhafen wäre prioritär durch die bestehende, zu qualifizierende Fußgängerverbindung zu leisten, wie im Textteil Entwicklungskonzept Variante 1 – „Transit“ beschrieben.

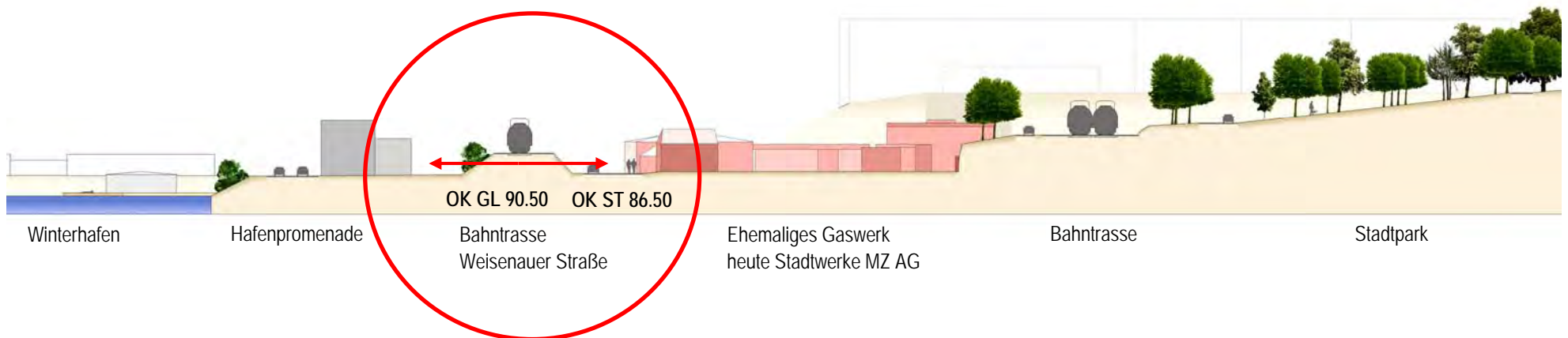
Neben der bestehenden Wegetrasse fungiert die neue Grünfläche als Verbindungselement. Eine breite Freitreppe überwindet den Höhengsprung von ca. 6,00 m zwischen Stadtpark und ehemaligem Gaswerk. Die Nutzung des neuen Parks könnte beispielsweise durch die Anordnung von Wasserspielen an der Weisenauer Straße unterstützt werden, die die Lärmemissionen der Bahn und des Kfz-Verkehrs dämpfen und eine optische Abschirmung bewirken würden.

Die Fläche wird durch eine neu herzustellende Fußgängerverbindung unter dem Bahnkörper ebenengleich mit dem Winterhafen verknüpft. Das neue „Tor zum Winterhafen“ könnte die avisierte Umnutzung des ehemaligen Gaswerks entscheidend befördern im Sinne einer weiteren Erschließungsstruktur sowie einer Anbindung und Partizipation an der hervorgehobenen Lagegunst des Winterhafens am Rhein. Der zurzeit einer günstigen Vermarktungsposition entgegen stehende „kesselartige“ und abgeschnittene Standort des ehemaligen Gaswerks würde aufgehoben werden. Aus Sicht des Winterhafens entstände das Angebot einer direkt erreichbaren, attraktiven Antrittsfläche in den rückwärtig liegenden Stadtpark. Das „Tor zum Winterhafen“ könnte damit einer Werthaltigkeitssteigerung beider Entwicklungsräume beitragen. Die Verbindung sollte in den Lärm abschirmenden Gebäuderiegel der neuen Wohnbebauung integriert werden. Ein Platz am Hafenbecken bildet den Endpunkt der neuen Verbindungsachse und stellt die Kopplung mit der Rheinufersperrpromenade her.



Die zurzeit beengte Raumwirkung der Weisenauer Straße könnte somit in Teilen aufgehoben werden, die sanierten Gebäude des historischen Gaswerks, eingebettet in eine neue Parkanlage, vermitteln zum neuen Stadteingang am Archäologischen Zentrum Mainz. Der stadträumliche Anschluss des Grüngürtels Mainz an den Rhein wäre mit der Integration und Aufwertung des Geländes des ehemaligen Gaswerks und der Qualifizierung der Wegeverbindungen erreicht. Dem neuen Wohngebiet am Winterhafen würde ein freiräumlicher Potenzialraum jenseits der Weisenauer Straße erschlossen, der den durch die Gleisanlagen abgeschlossenen Charakter der Gebietsentwicklung aufheben könnte. Die Umsetzung des „Tors zum Winterhafen“ würde eine Änderung des geltenden Bebauungsplanes, die Herstellung von Flächenverfügbarkeiten bezogen auf aktuelle Eigentumsverhältnisse sowie die Durchführung notwendiger Genehmigungsverfahren erfordern. Die Planung ist damit zeitnah nicht zu realisieren und trägt perspektivischen Charakter. Möchte man allerdings Zukunftsoptionen insbesondere im Hinblick auf eine Attraktivitätssteigerung der Fläche Gaswerk offen halten, wäre eine entsprechende Berücksichtigung des „Tors zum Winterhafen“ im Zuge der gegenwärtig geplanten baulichen Vorhaben am Winterhafen nötig.

„Tor zum Winterhafen“ - Schnittansicht 2 – Weisenauer Straße, Höhe Einfahrt Rohrlager





Entwicklungskonzept Variante 2 – „Integration“



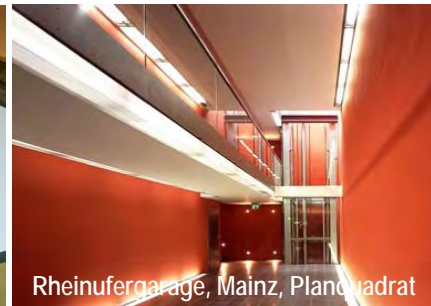
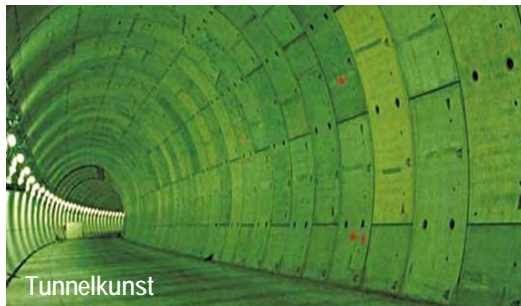


Entwicklungskonzept Variante 2 – „Integration“, Vollendung des Grüngürtels Mainz





Beispielbilder zum Entwicklungskonzept Variante 2 – „Integration“





Konzept zur Vernetzung von Winterhafen und Stadtpark

Bahnunterführungen

Die Problematik der stadträumlichen Verknüpfungen setzt sich in Richtung Bahnhof Römisches Theater und südliche Altstadt fort. Insbesondere die Gleisanlagen der deutschen Bahn AG wirken hier als lineare Zäsur. Nördlich der Gleistrasse befinden sich der Bahnhof Römisches Theater, das Kino Cinestar sowie das Baufeld des zukünftigen Archäologischen Zentrums Mainz. Im Süden werden zeitnah die Ausgrabungsarbeiten am Römischen Theater abgeschlossen. Die südliche Altstadt profiliert sich damit als herausgehobener Standort für Kultur und Freizeit und wird einen erheblichen Besucherzuwachs erfahren. Die Verbindungen zwischen den einzelnen Standorten sollten dem Raum und seiner zukünftigen Bedeutung entsprechend aufgewertet werden.

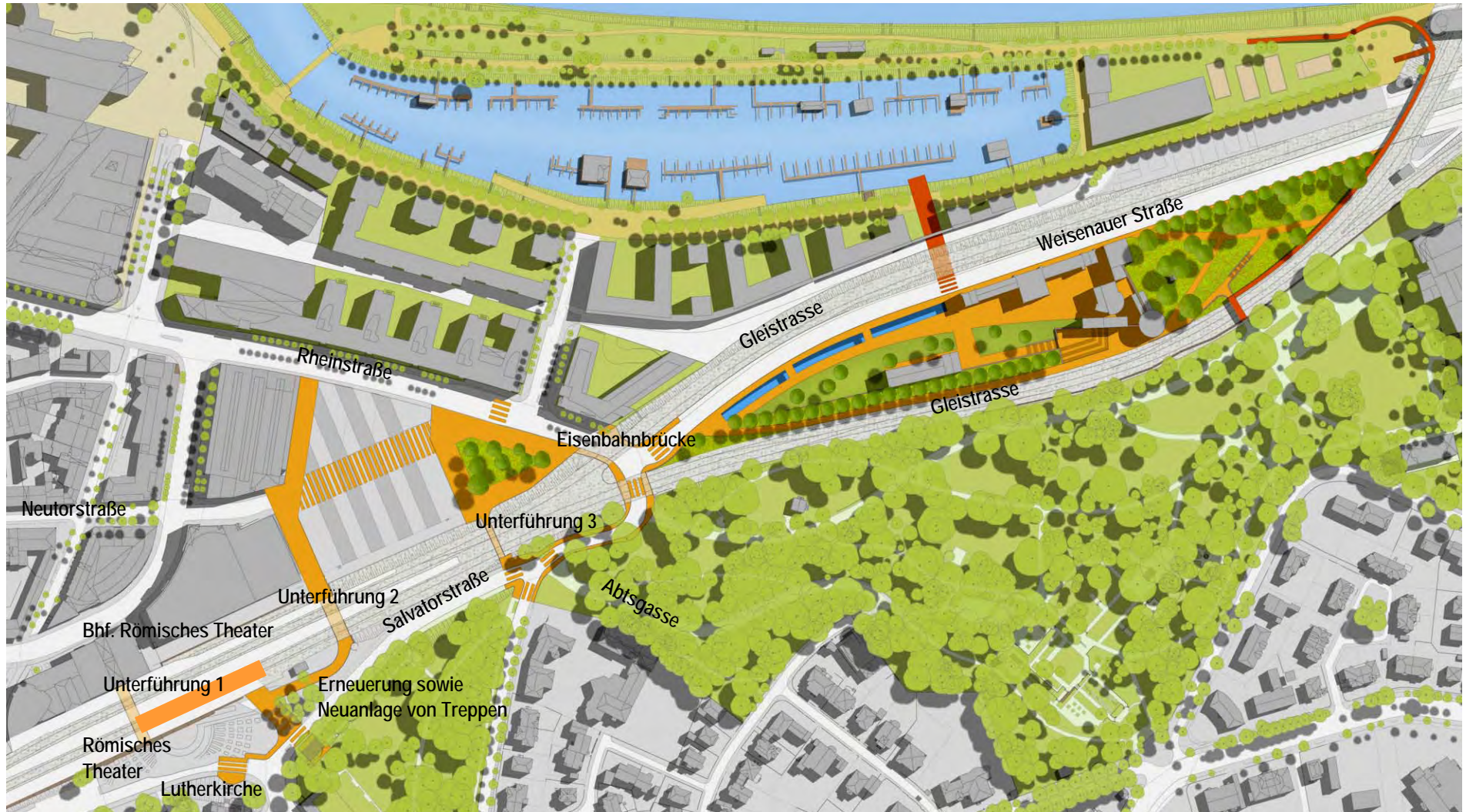
Gegenwärtig erfolgt die Verbindung durch drei tunnelartige Bahnunterführungen und eine Eisenbahnbrücke am Kreuzungspunkt zwischen Weisenauer Straße, Salvatorstraße und Rheinstraße. Die Unterführungen sowie erschließende Treppenanlagen weisen einen überalterten und ungepflegten Zustand auf. An der Salvatorstraße sind Randstreifen und Böschungen zugewachsen und vermitteln einen ruderalen Eindruck. Wichtige Blickbeziehungen aus dem südlich des Römischen Theaters liegenden Parks zur Altstadt und zum Rhein werden durch aufwachsendes Gehölz gestört.

Die Überwindung der verkehrlichen Barrieren ist in der südlichen Altstadt und ihrem Umfeld eine umfassende Gesamtaufgabe, die im Hinblick auf zukünftige Nutzungsintensivierungen zu lösen sein wird. Die erforderliche Vernetzung der Teilräume sollte alle vorhandenen Verbindungsstellen auf der Strecke zwischen dem Bahnhof Römisches Theater und dem Bereich Winterhafen/Stadtpark aktivieren. Die Überwindung der Verkehrszäsuren sollte durch eine Abfolge gestalterisch und funktional hochwertiger Verbindungselemente erfolgen. Die Anbindung des Römischen Theaters sowohl in Richtung Rhein als auch nach Süden zur Lutherkirche stellt dabei eine besondere Aufgabe dar. Der zurzeit von der Salvatorstraße aus nicht erreichbare angrenzenden Park sollte durch eine neue Treppenanlage erschlossen werden. Der aufgezeigte Duktus der für die Vernetzung von Winterhafen und Stadtpark vorgeschlagenen Unterführungen und Brücken wäre idealerweise für alle Verbindungen im Sinne einer einheitlichen Gestaltfamilie fortzuführen.





Bahnunterführungen





Bahnunterführungen an der Salvatorstraße





Fazit

Im Sinne einer integrierten Gesamtlösung wird empfohlen, das Entwicklungskonzept Variante 2 weiter zu vertiefen. Die vorgeschlagene Lösung erlaubt in einem ersten Schritt eine niedrighschwellige gestalterisch-funktionale Aufwertung der Bestandssituation. Sie ermöglicht dabei die Offenhaltung weiterer Entwicklungsoptionen, die sich im Kern auf eine Integration und höherwertige Nutzung des derzeitigen Rohrlagers konzentrieren sollten. Nach Einschätzung der vorliegenden Untersuchungen nimmt die Fläche des ehemaligen Gaswerks sowohl für die Umsetzung wesentlicher städtebaulicher als auch freiraumplanerischer Ziele eine Schlüsselposition ein. Die derzeitige Unternutzung der Gebäude und Flächen wird sich langfristig hemmend auf die qualitative Gesamtentwicklung des Gebiets auswirken. Die Erörterung möglicher Umnutzungsoptionen sollte daher parallel zur Aufwertung der bestehenden Wegeverbindungen vorangetrieben werden. Die Unternehmenspolitik der Stadtwerke AG zeichnet sich in zunehmenden Maße durch öffentlichkeitsorientierte Marktstrategien aus. Es wäre zu prüfen, inwieweit mit der Stadtwerke AG eine öffentliche Nutzung im Sinne eines unternehmerischen Referenzraumes für die Stadtwerke initiiert und gemeinsam eine dem Gesamttraum zuträgliche Lösung entwickelt werden könnte. Ob die optional vorgeschlagene, zusätzliche Bahnunterführung „Tor zum Winterhafen“ in Höhe Weisenauer Straße umsetzbar wäre, obliegt der Überprüfung in nachfolgenden Vertiefungsphasen.

Dem gegenüber zeigt die in Variante 1 vorgeschlagene Transitiöslösung mit großformatigen Brückenschlägen für den Raum nur bedingt eine nachhaltige Perspektive auf. Die raumwirksamen, spektakulären Brücken würden dem Ort eine neue Note verleihen und mit ihrer Signetwirkung zu seiner Imagebildung beitragen. Dem gegenüber bedeuten die kostenintensiven Brückenbauwerke in der Herstellung als auch in der dauerhaften Unterhaltung einen Kostenfaktor, der in einer Kosten-Nutzen-Abwägung unter der gegenwärtigen Haushaltslage nicht begründbar scheint. Der Impuls in eine wünschenswerte Flächenentwicklung ehemaliges Gaswerk wird gering eingeschätzt, der rückwärtige, potenzielle Freiraum für die Gebietsentwicklung am Winterhafen bliebe unerschlossen. Die Variante wird deshalb nur eingeschränkt als empfehlenswert eingeschätzt.

Ein weiteres vordringliches Handlungsfeld stellt die Qualifizierung bestehender Wegeverbindungen zwischen der Salvatorstraße und den rheinwärts gelegenen Stadträumen dar. Die umfassenden Nutzungsänderungen der letzten Jahre sowie planerisch vorbereitete Projektvorhaben verleihen ehemals städtebaulichem Niemandsland neue Relevanz, die eine freiraumarchitektonische Antwort erfordert. Dazu gehört neben der gestalterisch-funktionalen Aufwertung der bestehenden Bahnunterführungen eine Revitalisierung der öffentlichen Grünanlagen, Straßen, Wege und Plätze.

Zusammenfassend werden als kurz- bis mittelfristig umzusetzende Vorhaben die Ertüchtigung der bestehenden Bahnunterführungen sowie die Qualifizierung der vorhandenen Fußgängerbrücke zwischen Stadtpark und Winterhafen sowie ihres Umfelds gesehen. Die dargestellte Entwicklung einer Umnutzungsoption für die Flächen ehemaliges Gaswerk sollte parallel erfolgen. Das vorgeschlagene „Tor zum Winterhafen“ könnte hierzu durch den Anschluss der Fläche an die Lagegunst des Winterhafens entscheidende Impulse liefern sowie auch die qualitative Positionierung des Wohngebiets am Winterhafen stützen. Aufgrund der Maßnahmenkomplexität sind diese Vorschläge als Zukunftsoptionen in einer mittel- bis langfristigen Perspektive zu betrachten.

